地域交通を考える

Regional Transportation Review

第8号　　2016年11月

目　次

巻頭言

地域と共に活かされ、報われる鉄道を目指して …… 澤田長二郎　3

バス

旅客需要の創造～人口減少社会に向けてのチャレンジ …… 吉田　平　7

都市鉄道

駅の案内サイン　～設置基準と事例～ …… 入江　聡　27

地域鉄道

三江線を尋ねて …… 平田一彦　45

公共交通を生かした地域づくり活動の10年
～わたらせ渓谷鐵道を中心に～ …… 佐羽宏之　51

上毛電鉄友の会の活動について …… 塩島　翔　77

ふるさと納税活用による地域鉄道活性化策
～五所川原市・津軽鉄道コース～ …… 澁谷房子　87

海外の鉄道

欧州の鉄道　乗車記 …… 佐藤由祐　95

国際鉄道技術専門見本市（Inno Trans 2016）レポート
…… 山口禎一　115

鉄道営業

明治期における旅客鉄道運賃・料金の変遷 …… 原　潔　121

連載：鉄道法律相談

停車すべき駅に列車を停車させなかったときには罪？ …… 小島好己　145

講演録

地域鉄道フォーラム2016「地域鉄道の価値を考える」 …… 149

【巻頭言】地域と共に活かされ、報われる鉄道を目指して

澤田　長二郎　Sawada Choniro

早いもので、津軽鉄道株式会社　代表取締役社長に就任してから 12 年になります。

当社は、全線開業してから年齢にして 86 歳、私が 76 歳と双方老齢です。折角の機会を頂きましたので、私が鉄道業に関与するに至った経緯と、今も大切にしている当時の励ましのメッセージを紹介いたします。

☆　　☆　　☆

2004 年（平成 16 年）4 月に 46 年振りに故郷、青森県五所川原市に回帰しましたが、取り敢えず一年間は無色（職）透明、サンデイ毎日の生活とし、その後はセカンドライフの選択肢の一つとして、故郷活性化のために何かできる事をしようと考えておりました。

偶々、日刊紙「東奥日報」のコラム「ティータイム」にその辺の事情等を寄稿していた時期に、ミニＳＬ愛好者団体の（社団）日本ミニクラブ会長栗山弘氏（故人）の自主制作で、元国鉄の運転士、大石和太郎氏（東海道新幹線開業の新大阪駅発一番列車、ひかり 2 号を運転、高校教諭経験もあり、鉄道・船舶・飛行機の運転免許保持と聞く）が撮影の 16 ㎜映画「津軽の鉄道」を弘前で観賞する機会がありました。

私は、津軽の先人達が地方産業の発展、教育振興を願い、私財を投げ打ち、苦労して鉄道を敷設した事に感動し、映画からの帰路に、知人でもある津軽鉄道社長、三和満氏を訪問し、映画での感動をお伝えしました。

鉄道事業の状況、地域活性化等に話が及んだ後で、三和さんから”故郷のために是非、津軽鉄道経営を手伝って欲しい”と強く要請され、2004 年（平成 16 年）11 月に取締役に就任致しました。

取締役として、当分の間、経営のお手伝いの積りで居りましたところ、12 月 9 日に開催された取締役会に於いて、三和社長が突然勇退を表明し、後任に私を指名したのです。

全く予想外の展開で、私は鉄道業については素人ですし、津軽鉄道の経営状態も良く知らず、心の準備もできていなかったのですが、祖父の平山為之助が初代社長であったこと、又映画「津軽の鉄道」を観るに至った偶然、その他奇縁とか運命的なものを感じ、代表取締役社長就任を受諾致しました。

社長に就任後、友人他多くの方々から心温まる励ましの言葉を賜りました。
感謝の意を込めまして、下記に学友、バドミントン（38 年卒組）部員その他からいただいて当時のメールを抜粋してご紹介させて頂きます。

☆　　☆　　☆

◯地方鉄道会社は大変な様ですが、夢を持って地域社会を巻き込み、再建に頑張って下さい。アイデイアの一つでも出し、貴兄を応援したいと思っています。

◯鉄道会社の再建の件ですが、商社出身の人は大体資金計画を中心に考えますが、現在、資金調達出来ても、本業が損益分岐点を超えない限り資金調達が必要になる。やはり、しっかりした本業の再建策を立案し、それを実行して行かない限り、資金不足の堂々巡りになるのではないでしょうか？

◯私からの現時点でのメッセージは、社長就任には疑問符付です。再建社長は大変な仕事です。まして、民間鉄道会社の再建！65 歳という年齢と債務保証というリスクを考えれば？？？です。それでも、貴兄がやらねばならぬ、やるというのであれば、「津軽のじょっぱり」で頑張ってください。38 年組が力になれれば幸いです。

◯歴史ある鉄道会社の社長とは意外の驚きでした。インターネットを見ると色々な企画列車があり、「ロマン」を感じます。自治体等からも補助金をどんどん引き出して観光客誘致の企画をホームページ等で紹介して活性化を図って下さい。

◯驚きました。すぐ「雪」と「高倉健」を思い出しました。ご縁とは言え、我々の仲間から、今になって鉄道会社の社長が誕生するとは・・・・。過去の債務、現在の赤字対策等ご苦労があると思いますが、何よりも「故郷に堂々と貢献出来る仕事」に「誇りとロマン」がある様に感じます。地元の若手実業家、企業家の「熱意と知恵」の活用可能性は如何？

◯いかにもロマンがあります。「老後の暇つぶし」とは言えない大仕事でしょうが、故郷への恩返しとしての設定で再建頑張って欲しい。「合理化」の名の下に首切りや減俸等を強行する様な手法ではなく、社員やお客様が喜ぶ形でやって頂きたいものです。38 年組は無給の社外取締役（?）として大いに手助けしたいです。

また、学友、細野　宜昭氏（故人）からは、当社の運行する風鈴列車に掲げる短冊の短歌をいただきました。

君帰る 津軽の郷に待ちたるは ふるさと列車の存続問題

学友の 苦戦を聞きてゼミテンの 九百キロを訪ね励ます

昭和初期 祖父（等）の興せしローカル線 君やらずして再建なからむ

冬車 夏は自転車 そのうえに 少子化もありて見通し暗し

ことなげに 遊びし幼日語る君 重要文化財なる平山邸宅

久々の 議論懐かし年経れば 分からぬでもなし君の「じょっぱり」

来し方を 互（かたみ）に語る旧友に 老ゆるを嘆くはひとりとて居ず

☆　　☆　　☆

当社は1928年（昭和3年）に、「津軽北部開発と津軽半島環状鉄道の敷設促進」を目的に設立され、苦難の工事を経て、1930年（昭和5年）に津軽五所川原・津軽中里間20.7㎞を全線開業しました。

16㎜映画「津軽の鉄道」の制作者である栗山弘氏は、この映画の制作を通しての印象として“津軽の先人達の鉄道敷設への思いの強さは驚愕に値する”と話して居られます。その言葉通り、此の地方では、過去に幾つかの鉄道敷設のプロジェクトが企画され、無常にも実現を見ずに幻と化しています。

然し、その夢の崩壊・挫折にもめげずに、幾つかの鉄道敷設が実現し、幾多の苦労の陰で、関係者の努力、地域のサポートにより、今なお生き永らえて居りますが、その一つが「津軽鉄道」です。

先人が苦心して開業させた、この鉄道は、86年の歴史を通して、地域の産業の発展、経済、教育、文化の振興、地域の近代化に少なからず寄与して来たものと考えて居ります。

乗客数のピークは1974年（昭和49年）の256万6千人で、それ以降は、年々漸減が続き、2015年度では、なんと28万人レベル迄落ち込んで居り、まさに危急存亡の危機と申せましょう。

2013 年度から乗客数の減少もあり、当期利益は赤字が続いて苦戦して居ります。北海道新幹線開業に合わせて、2016 年（平成 28 年）3 月 26 日から新幹線の奥津軽いまべつ駅と当社の津軽中里駅を結ぶ連絡バスが運行されて居りますが、利用客数は伸びておらず現状の分析とその結果により集客に向けての早期対策が必要です。

☆　　☆　　☆

全線開業以来 86 年間の輸送人数累計は、2016 年 3 月 31 日現在で 99,603,508 人となっており、あと 396，492 人で一億人となります。

先ずは早期に一億人を達成し、90 周年に向けて、DMV の導入可能性の追及、空き駅舎の活用、また農業観光、農業の六次化等に挑戦して参りたいと考えて居ります。

地域と共に活かされ、報われる鉄道を目指して、皆様のご支援の程、宜しくお願い申し上げます。

澤田長二郎　氏

津軽鉄道社長

1940年青森県生まれ。
63年一橋大学を卒業し、三菱商事に入社。
タイ在住を経て82年に子会社の社長としてオーストラリアに赴任。
94年本店資材本部長、96年関連会社社長に就任、翌年三菱商事を定年退職。
2004年関連会社社長を退任し、青森県五所川原に帰郷。
2004年12月津軽鉄道6代目社長に就任。
現在東北鉄道協会会長、日本民営鉄道協会理事を務める。

旅客需要の創造～人口減少社会に向けてのチャレンジ

吉田　平　Yoshida Taira※

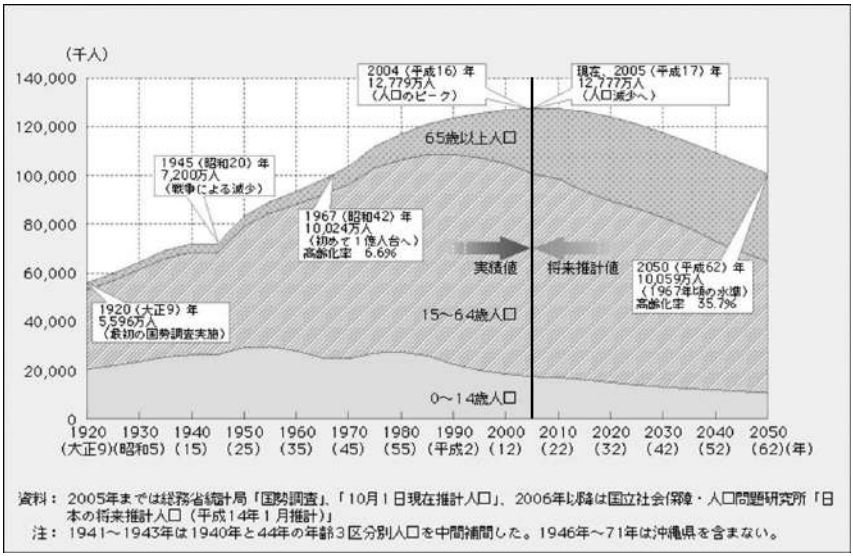
はじめに

まず（図 1）のグラフをご覧ください。

日本の人口は、2004 年（平成 16 年）をピークに減少に転じています。

また、年齢ごとの人口構成割合を見ても、世界に類を見ない超高齢化社会へと今進んでいます。

（図 1）日本の人口将来推計



まさに、日本が、戦後高度成長期を経て、人口ボーナスと共に経済成長を謳歌した時代の 70 年間からの大転換点を強いられている最大の要因は、この人口の減少とその構成内容の変化です。そしてそれが、明治維新のような国策の大方向転換（たとえば欧米型の移民の大幅な受け入れ）でもなければ、これからの 50 年、100 年の単位で継続すると予測されます。そのことは、ドメイン型産業である旅客事業を生業とする私達事業者にとって事業経営の根幹に関わることになります。

※ ビィー・トランセホールディングス株式会社 代表取締役

つまり、ただ漫然と経営をしていれば、どのような地域でも人口減少・超高齢化の波に飲み込まれ、事業そのものを縮小均衡させていかなくてはいけない現実が目の前に起こっています。

その現実を打破するのは、どのような時代も、業態も関係なく、商売の原点である利用者視点に立った、“需要の創造”です。

当社グループは昭和40年(1965年)に千葉市内にタクシー5台からスタートし、現在総保有車両数 180 台を超えるバス・タクシーグループとして生成発展の道を進んでいます。

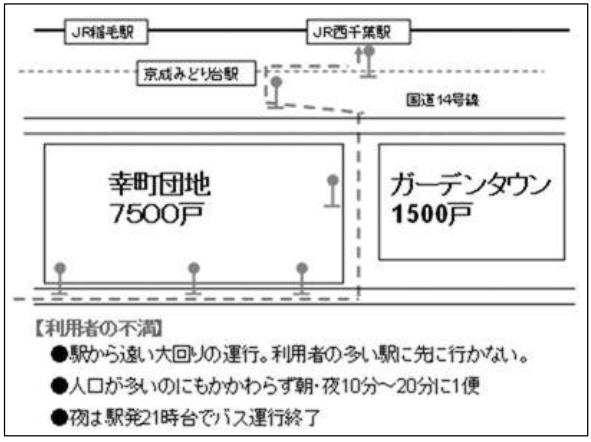
当然事業経営ですから、山あり谷ありの連続です。しかし、タクシー会社として創業した当社グループが、戦後首都圏で鉄道系列以外の会社で初めてタクシー事業から路線バス事業の免許を取得し、運行を始めた事そのものに、「地域の声、利用者の声＝需要創造」の原点がありました。

本編では、その需要創造の歴史の格闘と連続に今があり、未来があることを当社グループの取組みを通じてお伝えできればと存じます。

1．タクシー会社からバス会社へ・・・利用者の本当の声が国土交通省を動かす

昭和40年台、まさに高度成長期の真っただ中、千葉市内に公団（日本住宅公団：現UR都市機構）が住宅開発をした最大の“幸町団地(7,500戸)”がJR西千葉駅から1.5ｋｍ～3.0ｋｍ圏に開発され、当然、地場の大手のバス会社が運行する地域でした。

（図2）既存のバス会社の運行と利用者の不満



当時運行していた路線バスは、住宅地と鉄道駅を結ぶ最大需要を賄いながらも、千葉から東京方面への通勤は、総武線、京成電鉄の2大幹線があり（京葉線は、平成2年東京駅まで開通）幸町団地住民の95%以上がJR 総武線利用者にもかかわらず、5%程度の利用者しかいない私鉄駅を先

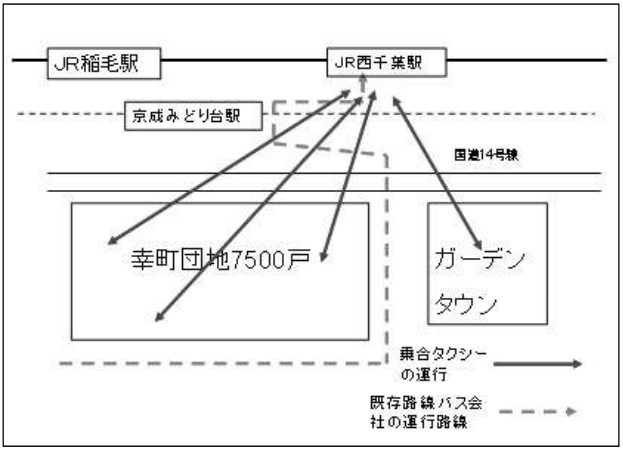
に経由して JR 西千葉駅への運行が主でした。

利用者視点から考えれば、先に JR 西千葉駅にお客様を運んだ後に、自身の系列である私駅に運行する系統が普通なのですが、まず自身の系列の鉄道駅に接続してから、JR 西千葉駅に接続するという運行を行っていました。（図 2）

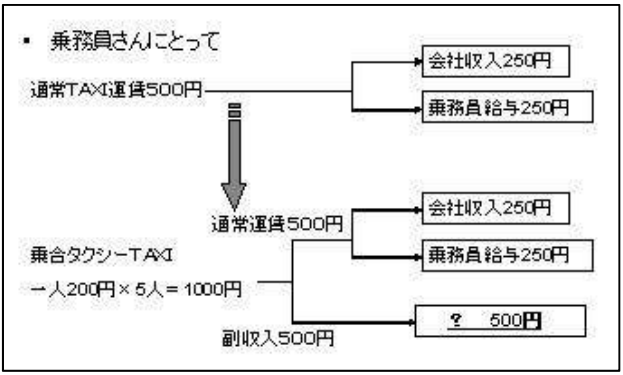
それ以外にも、約 9,000 戸規模の住宅を貫く路線として相当量の需要があるにもかかわらず、朝晩の最頻時間帯でも時間 4 便～6 便、夜の運行は 21 時台で終了してしまうという運行内容であり、通勤時間帯は常に満員、夜にいったっては、早々にバスが終了してしまうため駅から歩くか、仕方なくタクシー利用するしかなく、通勤交通に潜在的な不満を抱える地域でした。

結果、その不満を吸収しバス需要をカバーする形で、違法ではありましたが自然発生的に乗合タクシーがスタートしました。（図 3）

（図3）乗合タクシーの自然発生



（図4）乗合タクシー大好評の背景



当時のサービス内容を分かりやすく説明するために一般タクシー利用（メーター運賃）による西千葉駅～幸町団地間 500 円、乗合タクシー料金 200 円／一人

とした時の会社に入る収入、乗務員さんの給与の関係を（図４）に示しました。

乗務員さんにとっては、１回乗合タクシーの仕事をすれば、メータータクシー料金で得られる給与収入の 2 倍の現金が常に入ってくるという、それはもう一生懸命働くインセンティブがサービスそのものに存在する内容でした。

利用者が受けるサービスをそのステークスホルダーである①お客様、②働く人々、③会社の 3 つの視点で捉えると、

①お客様：○

②働く人々：◎

③会社：○or△

（会社は、確かに法的には違法だが、メーター料金の収入は乗務員さんの働きで、きちんと確保できた。）

というように、『三方良し』のサービスとして非常に喜ばれていました。

しかしながら、この『三方良し』で行われたサービスが、あることをきっかけに瓦解してしまいます。

さて“お客様”“働く人々”“会社”の三方のどこから崩れてしまったのでしょうか・・・・・・？

そうです。“お客様”の不満がきっかけとなり、このサービスは瓦解してしまいます。

どんな事業も、サービスも商売の原点は、“お客様”です。

一回乗合タクシーの仕事（西千葉駅～幸町団地）をすれば、乗務員さんは自身の給与収入の倍の現金が常に自身のポケットマネーとして入る・・・・こんな乗務員さんにとっては、収入効率のいい仕事はありません。

ところが、JR 西千葉駅から幸町団地に行く人はすべて乗合での乗車を選択するわけではありません。当然、家族で利用する人、あるいは、仕事等により一人で乗る人は正式なタクシーのメーター料金で乗るわけです。

ところが、収入効率のいい仕事に慣れきった運転手の中に、我儘が発生します。家族で乗ろうとしたお客様に対して、「この車はそっち方面には行かないよ、後ろの車に乗りな・・・・」と乗車拒否してしまったのです。

前記したように、当時から乗合タクシーは、違法でした。

しかし、既存のバス運行に対する不平不満を吸収してお客様のニーズを上手く具現化したサービスとして現実社会に適合したバランスによって成り立っていたのです。

当然『三方良し』のステークホルダーの一番大事な部分に大不満が発生し、陸運局（今で言えば関東運輸局千葉運輸支局）にお客様からのクレームが入ります。

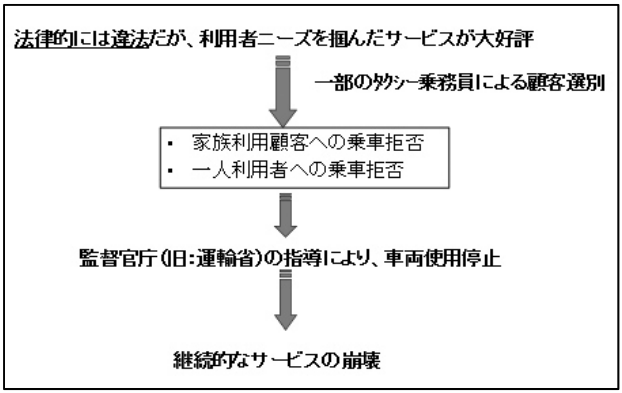
当然、違法行為ですから、会社は当該車両の一か月運行停止という処分を受け、タクシー車両一台が運行できなくなってしまいました。

処分をきかっけとしてこのような問題が解決すれば、あるいは、原点に戻り乗合タクシーそのもののサービスが無くなってしまえば何の問題も生じませんが、逆説的には何の発展もなかったと思います。

人間の性といいますか、どんなに会社が乗務員に指導しても、新たに乗車拒否する乗務員がまた発生します。

結果、お客様からのクレーム→陸運支局の処分→車両運行停止→乗務員指導のイタチごっこになってしまいました。(図5)

(図5) 利用者無視が大きな落とし穴に



ここで普通の経営者であれば、どんな形であれ既存のタクシーの枠組みにこだわり、このサービスを仕方なく止める選択に動くと思います。

そこが当社グループ創業者である現会長(吉田裕成)は違いました。

もともと千葉の房総半島の南端(現:南房総市千倉町)の田舎町の雑貨屋(コンビニと+米屋)の長男に生まれ、両親から商売の原点である『お客様のために』を徹底的に仕込まれていましたので、「こんなに多くのお客様が利用してくれ、喜んでくれているサービスなのに、何かいい方法はないか?」と模索します。

そこにあることがきかっけで以下の2点の知識を得ます。

①タクシーは、乗車人数が9人までがタクシー、それを超えるとバスであること。

②タクシー料金は、運行キロメーター料金と時間いくらの貸切運賃の二制度があること。

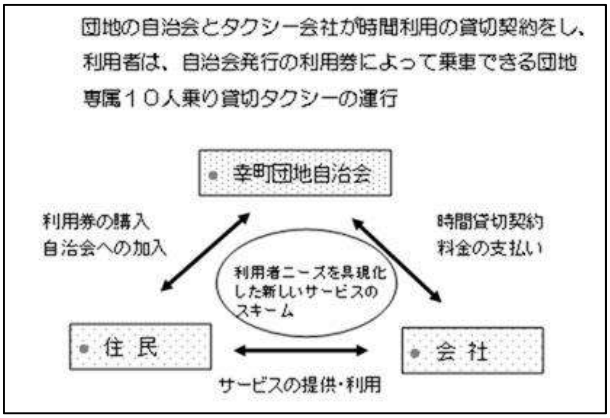
一方、地元自治会からの要望として

①千葉市内最大の住宅団地の自治会を運営して行くのに、自治会員の加盟会員を増やしたい。

②乗合タクシーが無くなったら困ってしまう、何とか交通利便を確保できないか?

そこに、(図6)の新しい10人乗りタクシーによるスキーム＝サービスが開始されます。

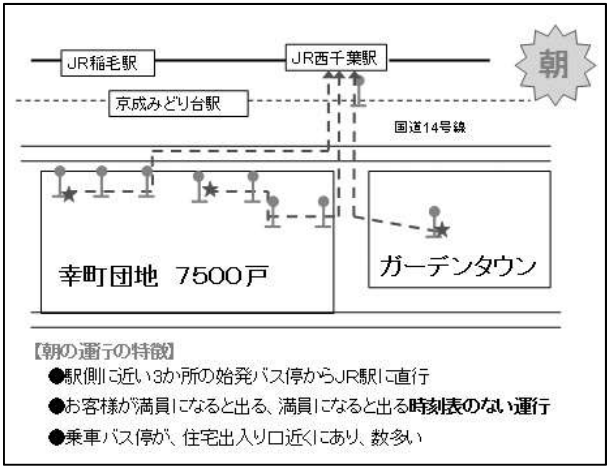
（図6）利用者ニーズによる新サービス



この10人乗り(タクシー免許)による、新しい貸切運行は、自治会が発行する利用券方式をとり、乗合タクシー時代に比べた料金よりも安く（昭和49年当時80円）運行することができました。

その運行内容は、朝の通勤時間帯は、住宅団地内の3か所の地点から駅までのピストン運行し(図7)、夜は、下り総武線各駅電車すべてのダイヤに合わせ、お客様が一杯になったら出発する、一杯になったら出発するという時刻表のない運行であり、かつ降車する住宅団地内は、公団住宅ブロックごとに停車する仕組みで（約50mに一か所)、終電車まで運行（図8)、当時10人乗りのワゴン車に17人も乗ってしまうような定員オーバーの運行が常態化していました。

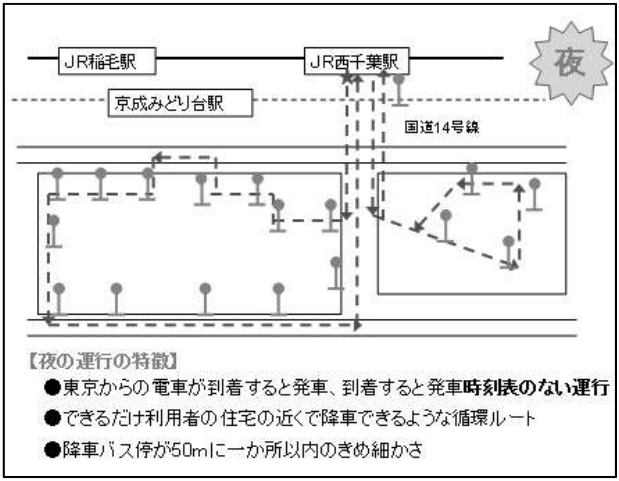
（図7）朝の運行の特徴



規制時代の道路運送法第4条では、路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）は、地域独占が当たり前であり、既存の路線バスが運行している地域にバス事業

としての正式認可がされることは、法的には全くありませんでした。

（図8）夜の運行の特徴



ところが、10人乗りに17人のお客様が乗車するサービス常態化し、運行の危険も含め、地元自治会の要望、そして当社会長の当局への働きかけ、理解を得る努力により、『道路運送法第21条：貸切バスによる乗合許可』として、29人乗りバスを使った全国的にも新しいサービスがスタートします。

まさに、当社グループ2社目の「団地交通」（現：「あすか交通」）が、地元からは「団地バス」という愛称で、地域に根ざしたバス会社として歩み始めたのがこの時です。

このような住民ニーズから生まれたサービスの評判が地元自治会を通じて周辺自治会にも伝わっていきます

総武線沿線の新検見川駅から歩くには微妙な距離（約2ｋｍ）でありながら狭隘な道路しかない西小中台団地（約1,000戸）の自治会から駅までのバス路線新設を要望されたのが、まさに幸町団地地区において10人乗りタクシーから29人乗りバス認可が下り、その運行が開始され、一方で10人乗りタクシーが余っていたタイミングです。

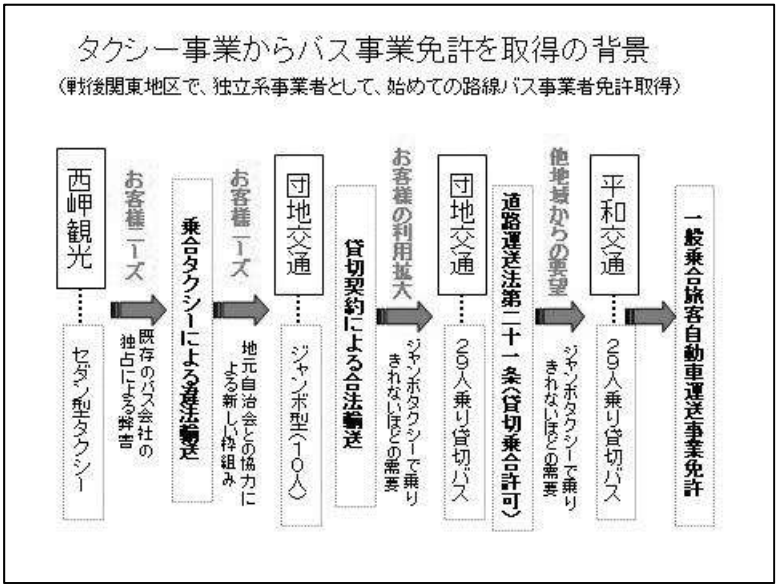
幸町団地と同じように西小中台団地～JR新検見川駅間における10人乗りタクシーサービスがスタートしましたが、又乗切れないことが常態化し、29人乗り貸切バスによる乗合許可として当社グループ3社目の「平和交通」がバス運会社としてスタートします。（昭和50年）

その後、同じような地元自治会の要望を受けて、3地域目の運行としてJR都賀駅～若松団地間の運行が加わります。

結果、平和交通の運行路線が、小型バスによる狭隘道路の運行を中心としていたため、既存バス会社との大きく直接競合することが少なく、戦後関東地区で、

鉄道系列会社以外では初めて、タクシー会社（一般乗用旅客自動車運送事業）から路線バス会社（一般乗合旅客自動車運送事業）の免許を昭和 51 年（1976 年）6 月に取得し、事業展開をしてゆくことになります。（図 9）

（図 9）バス免許取得までの背景



上記のように一般タクシーから路線バス事業への事業展開経緯が長くなりました。

しかしながら、この中に、利用者ニーズを具現化するために法律の枠組みを学び、知恵を出し、既存の発想に捉われないお客様の要望に応えて事業化を実現、推進してきた当社グループの“需要を創造”する DNA（原点）があります。

2．深夜急行バスの誕生

昭和 60 年後半のバブル崩壊の前の時代、関東運輸政策審議会の中で首都圏の旅客交通に対する新しいサービス提案のアイデアが求められました。

当時の関東運輸局企画課長からの申し出を受け、当社グループ会長が業界で初めて提案したのが、東京駅を基点として、鉄道の運行時間が終了した後に地元千葉方面（関東圏ですから、当然、埼玉、神奈川を含む）のベットタウンへ帰宅する旅客輸送としての高速バスによる深夜急行バスでした（図 10）。）

深夜急行バスの発想の原点は、当社グループがタクシー事業を行っていたことに端を発します。

バブル崩壊前ですから、当然千葉市内のタクシー事業もそれなりに盛況でしたが、「社長、夜中に東京ナンバーのタクシーがひっきりなしに千葉に入ってくるんですよ、少なくとも深夜 1 回運行しただけで 15,000 円以上、下手したら 20,000 円以上稼げてしまう、やっぱり東京っていうのはすごいね！」というタクシー乗務員からの声がきっかけでした。

（図10）「MOON-LIGHT TRANSFER」審議会に提出したイメージ図

今では事業を展開するには、マーケティングということが当たり前かもしれませんが、当時そんなシャレタ概念はありません。「だったら調べてみようじゃないか」の一言で、年末の忘年会シーズンに東京から来る深夜のタクシーを捕捉するのに、一番簡単な方法・・・・・・湾岸習志野 IC の出口近くで、料金所から出てくる東京ナンバーのタクシーを調査することにし、メンバー皆で乗用車に分乗し、寝袋に包まりながらカウンター機を使って 1 台 1 台数える作業を実施したのです。

調べてみると、来るわ来るわ、タクシーの乗務員さんの声は、まさに現場感を如実に伝えていたのです。

「これは、いける！」ということで、平成元年から銀座・東京～新検見川～にれの木台～西小中台～稲毛～都賀～若松台（後に、幕張ベイタウン、四街道が加わる）の深夜急行バスがスタートします。

当社グループの深夜急行バスの特徴

①首都圏の電鉄系のバス会社が、鉄道の終電をカバーする深夜急行バスという発想から、各地元鉄道駅に接続させることを基本としていましたが、当社の路線沿線住民へのヒヤリングによる、“女性にも安心のバスに！”の声を受け、できるだけ地元の路線バスのバス停（深夜だから自宅のすぐそばで下りられる）近くに

きめ細かく停車させる事を前提にしており、降車のバス停数だけでも少ない路線で 17 バス停留所、多い路線は 59 バス停留所あります

②利用者の様子を見ると電車が終わって以降の深夜時間帯の乗車のため、仕事で疲れ、あるいは、お酒を飲んで寝込んでしまう人が半数以上います。

安心して、乗車してもらえ、乗り越しのリスクをなくすために、運行当初からおこし役であるポーターを運行日には必ず同乗させることを特徴として運行してきました。

現在

・平成 2 年開始：銀座・東京～若松団地（後にベイタウン～稲毛～四街道線）59 バス停留所

・平成 17 年開始：品川・銀座・東京～あすみが丘～大網線　34 バス停留所

・平成 18 年開始：品川・銀座・東京～ちはら台線・五井線　36 バス停留所

・平成 22 年開始：銀座・東京～穴川～四街道線～成田線　27 バス停留所

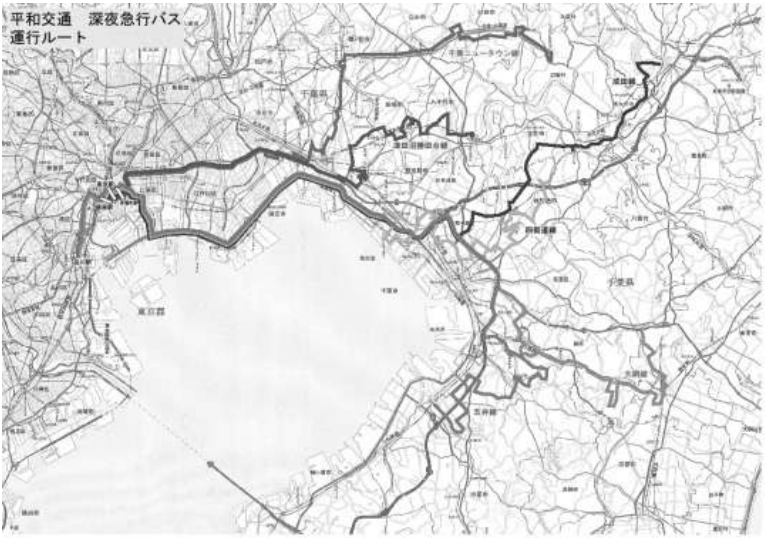
・平成 23 年開始：銀座・東京～西船橋～千葉ニュータウン線　34 バス停留所

・平成 24 年開始：銀座・東京～津田沼～八千代台～勝田台線　17 バス停留所

の 6 路線の運行を行っています。

料金設定をタクシー料金の概ね 2 割程度を目安として設定し、終電を過ぎて自宅まで帰宅したい人々の新しい需要を創造してきたと自負しています。

（図 11）深夜急行バス運行ルート



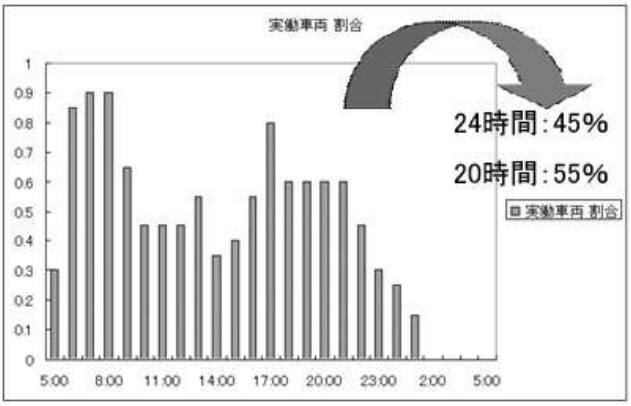
３．お買い物バス・・・・見て買いたい、ネットの時代だからこそ

バス事業における設備稼働率への疑問がありました。

平成 7 年（1995 年）に他業界からバス業界に飛び込んだ私にとって最初に疑問を感じたのは、昼間、会社の車庫に事業の稼ぐ道具であるバス車両が多量に動かず止まっていることでした。

バス業界の人々にとっては、当たり前のことかもしれませんが、当社のメイン路線（住宅群と駅とを結ぶ路線）の一日の時間帯別車両稼働率を調べてみると（図 12）朝の通勤時間帯 3 時間は、9 割近く稼働（予備車両を含む）するが、日中は 4 割を切る時間帯もあり、まして夜の通勤時間帯は 6 割程度の稼働状況・・・。

（図 12）時間帯別実働車両割合



24 時間全体で何と 45%、仮に夜中の 2 時から早朝 5 時までは利用のお客様はほとんどいないので、その時間帯を除いたとしても 55%しか車両を活用せず、その中で事業収支が赤字か黒字かの議論をしている業界であり、それが当たり前です。

会社のメンバー誰一人として、路線バス、特に住宅団地～駅間を中心とした典型的な通勤バス路線では、昼間帯に車庫に車両が眠っていることに疑問を持つ事はなく、「昼間車庫に眠っているバスを稼働させてお客さんの利用があれば、車両代はかからず人件費＋燃料代だけで考えればいい収支モデルだから、この空き車両を 1 台でも 2 台でも稼働させる良いアイデアは無いか？」と言っても社員は全くピンと来ていませんでした。

旅客事業の中で、事業免許：一般乗合旅客自動車運送事業（いわゆる路線バス）を生業とする事業者にとって、路線バス事業における「日々の現金収入＝安定収入」をベースとした事業構造そのものが、「危機感＝事業の工夫の必要性」への感

性や情熱を奪ってしまうのかも知れません。

一度路線免許を取ってその地域における独占的な運行ができれば、今の時代の規制緩和による他者競合による事業環境変化の大幅な変更を強いられることもなく、外部環境が微妙に変化してゆく積み上げの変化に気づかず既存事業が永続していけるという幻想あるいは、願いがそうさせるのかもしれません。

日中のバスの設備稼働率を上げるためには、「日中に人が移動するニーズは何か・・・？」

そうです。誰でも思いつく“買い物”そして“病院への通院”です。

日々を考えたとき、どちらの潜在的需要が多いかは、明らかです。毎日病院に通う人は、確かにある一定層はいますが、毎日ではなくても日常の生活の買い物のために移動を必要とするニーズに病院に通うニーズと圧倒的な差がある事が明白です。

ここである仮説を立てました。

セブンイレブンの生みの親である鈴木さんは、「お客様の日々の生活行動の潜在ニーズに対して、仮説を立て、実行し、検証の繰り返しがセブンイレブンの需要を創造してきた」と言っておられます。

仮説 1. 買い物者側への仮説

①主婦層を中心に、日常の買い物をするお店はだいたい決まっている（近隣のスーパーや商店）が、便利な交通手段があり、廉価でそこまでの行く時間が 30 分程度の範囲内で行ける魅力的な店舗があれば、日常の買い物先から新しい買い物先に変わる可能性がある。

②居住する住宅街のすぐ近くにはないが、廉価で適度な時間で行ける交通手段さえあれば買物、銀行、散髪、趣味等々を一か所で済ませられるショッピングセンターに行きたいニーズはかなりある。

仮説 2. お店側への仮説

①ショッピングセンターは、商圏の範囲を広くするために、お客様が車で来やすいように駐車場を整備し、警備員を配置している。

これは、裏を返せば、集客のための販促プロモーション（例：折込チラシ）にお金をかけているのと同じように車で来る人に対しても実は一人当たり一定の販促費用がかかっている。

従って、今までショッピングセンターに交通手段が不便だったがゆえに来られなかったあるいは、来にくかった人々に対して、来られる手段を販促の一環とし

て提供できれば、ショッピングセンター側にとっての新規の顧客開拓につながる。

②販促費用という発想で費用を捻出できるのは、ある一定規模以上の企業であり、人口密集地帯の首都圏近郊の住宅地域から“買い物バス”という新しい集客手段に興味を示す会社は必ずある。

③販促費用という発想からすれば、バス運行に必要な費用を買い物専属の集客の貸切バス料金として考え、お客様は無料で乗れるという集客スキームは、一人あたりの販促コストとして必ず受け入れられる。

仮説 3. 事業者側への仮説

“買い物バス”は、日中の車両の稼働率を上げ、会社の収益を上げる有効な手段であると同時に多様な働き方（通勤型路線運行するバス会社は、朝晩に運行が集中するため、フルタイムで働く人は、どうしても一日 2 度出勤するような変則的な勤務が生ずる。日中を中心とした買い物時間帯の勤務需要が増えれば、女性やシニア乗務員等の雇用を増やせます。）を創出することができる。

上記の仮説に基づく提案を最初に受け入れていただいたのが、千葉市美浜区稲毛海岸駅に隣接するショッピングセンターA 社様でした。

「土日やショッピングセンターの売出しキャンペーンの時に駐車場が混んでしまいお客様にも迷惑をかけてしまっている。車で来られないお客様を集客する新たな、可能性のある方法だ」とご理解いただき、まず不定期に特別売出し日からやってみようということになりました。

（図13）買い物バス

幸町団地～JR 稲毛海岸に隣接するショッピングセンター A 社との間を朝 9 : 30～18 : 00 までの日中買い物バスとして 1 時間に 1 便、中型バスを使い（図 13）の無料買い物バスがスタートします。

①第一段階

平成 12 年（2000 年）10 月スタート時は、ショッピングセンターの特別売出し日に実施し不定期運行で運行を開始

②第二段階

平成 14 年（2002 年）5 月から毎週火曜日運行

③第三段階

段階を経て平成 28 年（2016 年）現在、毎日 365 日運行

平成 12 年（2000 年）に提案して始まった住宅団地とショッピングセンター間を結ぶ無料買い物バスは、第一段階では、ショッピングセンターの企画売出し日 2 日間だけの特別運行としてスタートしました。

その結果を受けて、第二段階として「定期的に運行してほしい」との利用者の要望を受けて、“火曜市”というショッピングセンター企画の毎週火曜日に生鮮品を中心に販売促進をかける企画と相まって実施しました。

数字を見ていただいて明らかなように、不定期な特別企画では、130 人～240 人（表 1）程度しか利用しなかったお客様が、毎週火曜日の運行が定例化することによって、2002 年初年度平均 270 人、2003 年平均 268 人、2004 年平均 357 人（表 2）と確実に利用者が増加し、現在は、第三段階として毎日 365 日運行の中でもコンスタントに 1 日平均約 350～400 名（表 3）のお客様に利用いただいています。

現在、6 ショッピングセンターとの間に 14 ルートの買い物バスを運行しています。

バス事業における日中の設備稼働率の向上に大きく貢献し、事業全体の効率化そして、高齢者社会の需要を掘り起こす仕組みとして今後も伸びてゆくと考えられます。

（表 1）第一段階：特別売出し日の運行（2000 年の実験）

運行日	曜日	企画内容	買い物バス1日の利用人数
2000年10月24日	火	特別売出し	223人
2000年10月25日	水	特別売出し	240人
2001年3月3日	土	春の売出し	163人
2001年3月4日	日	春の売出し	131人

（表 2）第二段階：毎週火曜日の定期運行（2002 年からの実験）

運行日	曜日	企画内容	買い物バス1日の利用人数
2002年5月8日	火	火曜市	170人
2002年1日平均	火	火曜市	270人
2003年1日平均	火	火曜市	368人
2004年1日平均	火	火曜市	357人

（表3）第三段階：毎日運行2016年度（現在の状況）

運行日	曜日	企画内容	買い物バス1日の利用人数
2016年4月1日平均	毎日	毎日の買物バス	350人
2016年5月1日平均	毎日	毎日の買物バス	347人
2016年6月1日平均	毎日	毎日の買物バス	358人
2016年7月1日平均	毎日	毎日の買物バス	392人

4．中距離高速バスの需要創造

(1) マイタウンライナーの運行

深夜急行バスを運行している中、あるお客様から「深夜急行バスが運行されてから残業や飲み会で遅くなった時の帰宅が本当に楽になった。朝の通勤にもあったら楽なのだけどね！」という一言がきっかけでした。

調べてみると、通勤時間帯の総武線の快速は、外房線直通東京駅行きがJR鎌取駅でグリーン車は満席、内房線経由の東京駅行き快速が、JR稲毛駅でグリーン車は満席という状態でした。

当時は、JRの快速電車は、定期券所有者であってもグリーン車を利用する場合はグリーン料金と乗車券を購入する必要があり、定期券とは別にJR鎌取駅～東京駅間740円（普通運賃）+750円（快速グリーン料金）＝1,490円を払って乗車している状況でした。

通勤時間帯のバスの弱みは､｢道路渋滞による時間が読めない事」です。調べて見ると、湾岸道路は多少の渋滞はあっても、かなり安定的な時間で、東京駅まで到着することが分かりました。

千葉方面から東京方面へ、自宅近くから東京駅までのダイレクトな通勤高速バス（後に名称「マイタウンライナー」）を

（図14）マイタウンライナー

1,000 円～1,500 円で運行すれば、上記鉄道料金に駅までのバス代のかかる地域の人達を中心に新しい需要が創造できるのではないかと、買い物バス運行時と同じように仮説を立て、調査を行って実行しました。(図 14)

【通勤型中距離高速バス：マイタウンライナー誕生の背景】

・もともとは、深夜急行バス利用者の声
・JR 総武線快速のグリーン車の通勤時間帯利用の状況
・JR 定期料金、普通運賃、グリーン料金でかかる通勤のコスト
・自宅バス停から座って乗れて、ドアツードア 60 分～90 分の通勤時間

【運賃決定の背景】

住宅街バス停～最寄 JR 鎌取駅までのバス運賃	200 円～340 円
JR 運賃　鎌取駅～東京駅	740 円
快速電車グリーン料金	750 円
通勤でグリーン車を利用する人の通勤コスト	1,690 円～1,820 円
(通勤定期＋グリーン料金で乗れるようになって	950 円～1，090 円)

【マイタウンライナーちはら線運賃】

ドアツードアの利便性を鑑み

現金：1,200 円～1,300 円
IC 利用（10%割引）：1,080 円～1,170 円
回数券利用 1,000 円（実質）

＋αの料金を払っても、座って楽に行きたい需要（中距離通勤バス需要）は、必ず新しい需要として、これから増えてゆくし、定着する。

という仮説を具体化し運行開始しました。(図 15)

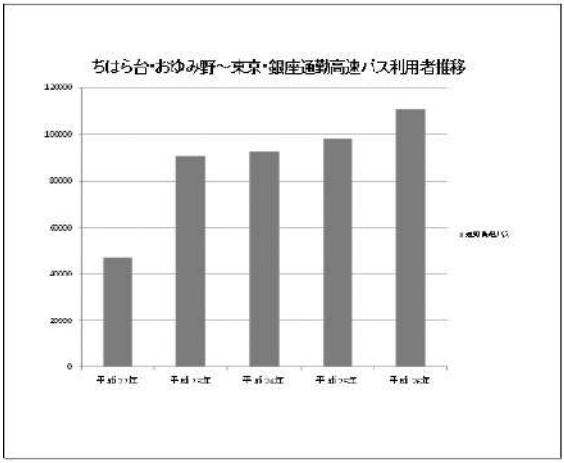
運行当初は、広報不足もあり、利用が低迷しましたが、平成 23 年（2011 年）3 月 11 日の東日本大震災時に JR 全線が運行ストップしてしまい、東京方面に通勤

できる唯一の手段として、臨時増便等の対応により、大活躍したことがきっかけとなり大きな宣伝効果を生み、利用の定着率が高まって年々順調に利用者が増える状態が続いています（図16）。

朝の通勤時間帯は、上りダイヤ20分に1便、日中時間帯は1時間に1便、夕方の下り通勤時間帯は1時間に1便間隔で運行し、今後増便も検討課題の一つです。

（図15）マイタウンライナーちはら線運行ルート

（図16）マイタウンライナー利用者推移



（2）成田空港1,000円バス「ＴＨＥ　アクセス成田の誕生」

成田空港にLCCが就航するタイミングにおいて、成田空港～札幌、成田空港～福岡、成田空港～沖縄間が従来の羽田空港からのJAL、ANA便の価格の3分の1から5分の1の料金（5,000円～6,000円）が通常運賃として運行されるニュースが飛び込んでくる中、その「新しい需要を一番感受する＝LCC各社の最大ターゲット」は、東京を中心とする首都圏のお客様です。

（図17）1,000円を車体表示したアクセス成田車両

札幌や福岡・沖縄まで5,000円で行けるのに、東京方面から成田空港までのアクセスは鉄道もバスも2,500円～3,000円が相場でした。

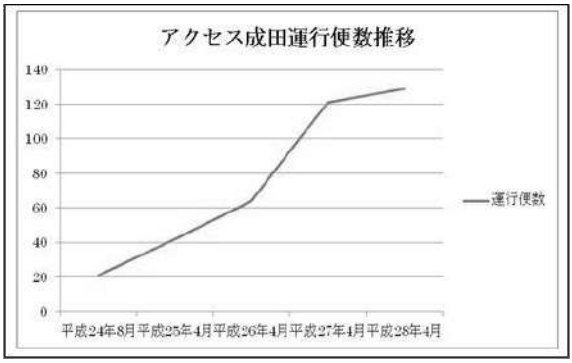
東京駅・銀座にバス停を利用している当社グループが、ダイレクトで利便性の高い高速バス便を低廉な価格で提供すれば、必ず需要が広がる。ましてや今後アジア圏への各地域へ5,000円～10,000円程度で行ける時代に、成田空港～東京間のアクセス手段の料金が3,000円ではそのコストが必ずLCC需要拡大のボトルネックになる、

（図18）JRバス関東㈱との共同運行

逆に1,000円～1,500円という従来のアクセスの半額以下の料金で東京～成田空港間を結べば必ず大きな需要創造の繋がり、「首都圏と成田空港間のアクセスの利便性向上が、LCC成功の大きな鍵となる」という信念のもと、ビィー・トランセグループとして成田空港会社へ提案をし、結果、東京・銀座～成田空港間を直通で結ぶ1,000円高速バス「THE　アクセス成田」の誕生（図17）となります。

利用者の順調な増加と対象の広がり

（図19）THE アクセス成田運行便数推移



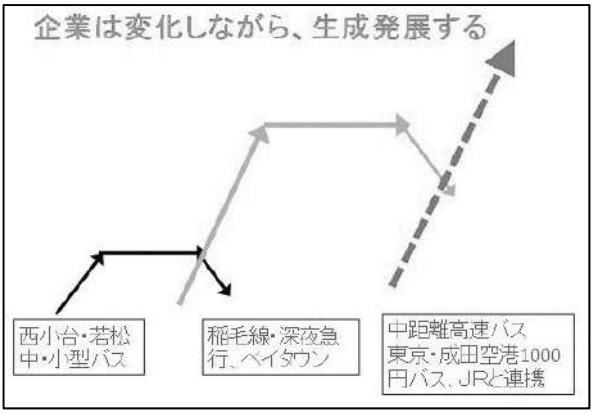
平成24年(2012年)8月スタート時点での運行便数は、21便、その後順調に利用者の増加と共に便数を増加、平成26年（2014年）12月からジェーアールバス関東㈱様（図18）との共同運行が開始され、平成27年（2015年）4月には121便に拡大し、平成28年（2016年）9月現在129便を運行（図19）しています。

開始当初約1,000名／月の利用者は、120,000名／月を超えるご利用をいただいています。

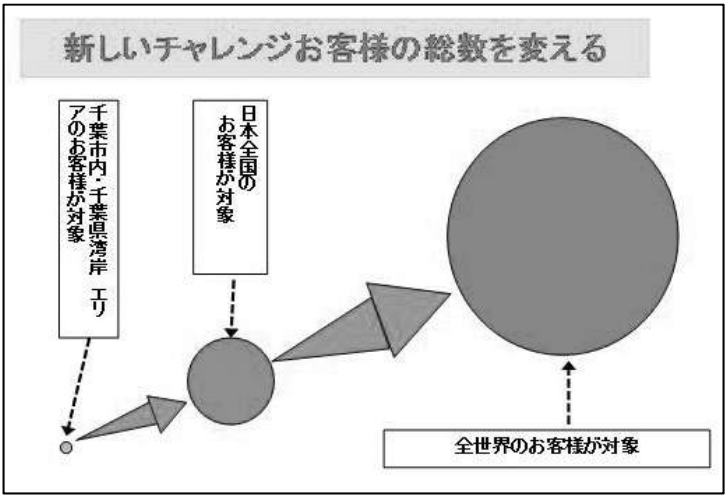
成田空港においては平成27年（2015年）3月から第3ターミナル運用開始に伴うLCC就航の拡充、訪日外国人の増加等のフォロー要因も重なっていますが、「東京・銀座～成田空港間1,000円で高頻度運行」という、廉価で、シンプルな商品が利用者ニーズを掴み需要を喚起したことが大きな要因だと考えています。

この事業が当社グループの新たな生成発展の原点になり、対象顧客を全世界に広げました。（図20、21）

（図20）企業の変化



（図21）チャレンジとお客様の総数



まとめ

平成21年（2009年）に、西岬観光、あすか交通（旧団地交通）、平和交通の3グループのコーポレートアイデンティティ（共通ブランド）を BE-TRANSSE（ビィー・トランセ）と決定、平成24年（2012年）にはビィー・トランセホールディングス株式会社設立し、持株会社制へ移行しています。

2004年（平成16年）をピークに人口減少社会に入った日本にとって、どのような国内型産業も会社の成長を模索すれば模索するほど、この大きな波を無視するわけにはいきません。

まさにその大きな波を乗り越えて生成発展するためのキーワードは「お客様視点の需要創造」ではないでしょうか。

ビィー・トランセグループは、昨年（2015年）創業50周年を迎え、その原点に立ち返り“お客様のために何ができるか”そして“挨拶”による働く人々の幸せとこの国の生成発展のためにチャレンジ、そして努力して行きます。

駅の案内サイン　～設置基準と事例～

入江　聡　Irie　Satohi※

1. はじめに

駅にはたくさんの案内サインがある。案内サインとは、赤瀬達三著「駅をデザインする（ちくま新書)」では、“案内表示とか案内標識とも呼ばれ、空間上に掲出される視覚的な掲示物のこと”と定義している。駅のサインシステムは、1970年代に始まり、地下鉄をはじめ、JR 及び私鉄各社においても案内サインが整備されてきた。

2000 年にバリアフリー法が施行され、1983 年の「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」をベースに現行の「公共交通機関の移動円滑化整備ガイドライン（以下「バリアフリー整備ガイドライン」という。）旅客施設編(公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団)」が策定された。ここに誘導案内表示に関するガイドラインとして、サインシステムが規定されている。

また、国がインバウンド旅行者の増加を目指す一貫として、観光庁が 2014 年に「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」を策定し、多言語の表示方法を規定した。

一方、自治体としては、東京都が独自に外国人や高齢者障害者に分かりやすい統一的な案内サインの普及を目指すため「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針（以下「案内サイン標準化指針」という。)」を 2008 年に策定した。その後、「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」を受けて、2015 年に東京都は主に多言語対応を中心に案内サイン標準化指針を改定した。

本稿では、前半で東京都の案内サイン標準化指針・鉄道等編を基本に、バリアフリー整備ガイドライン、観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドラインを含めて案内サインの設置基準を解説し、後半で案内サインの事例を紹介する。

なお、絵・図及びマークで解説のない

誘導サイン
JR 東日本　中野駅

※一般社団法人交通環境整備ネットワーク　監事

ものは、東京都の案内サイン標準化指針・鉄道等編を引用している。

2. 案内サインの設置基準の解説

(1)案内サインの種類と形式

① 種類

東京都の案内サイン標準化指針・鉄道等編では、案内サインの種類として、案内地図サイン、誘導サイン、位置サイン、規制サインの４つに分類している。

案内地図サイン
東京メトロ　飯田橋駅

誘導サイン
東京メトロ　日本橋駅

案内地図サインは、地図等を活用して現在地や駅施設内及び周辺施設の位置情報を提供するためのサインである。誘導サインは、矢印により施設や出口・乗り換えに関する方向、距離等の情報を示すサインである。

位置サイン
都営地下鉄　新橋駅

規制サイン
都営地下鉄　新宿三丁目駅

位置サインは、トイレやエレベーター等の設備・施設の位置を示すサインである。位置サインと誘導サインの違いは、矢印など方向を案内する表記の有無による。

規制サインは、禁止事項・注意事項等、安全やルール、マナー等を保つための行動を促すサインである。

② 形式

東京都の案内サイン標準化指針・鉄道等編では、案内サインの形式として、吊下げ型、壁付け型、自立型、柱巻型、突き出し型、ボーダー型に分類している。

吊下げ型
東急電鉄　目黒駅

壁付け型
都営地下鉄　新橋駅

自立型
JR 東日本　東京駅

柱巻型
都営地下鉄　新橋駅

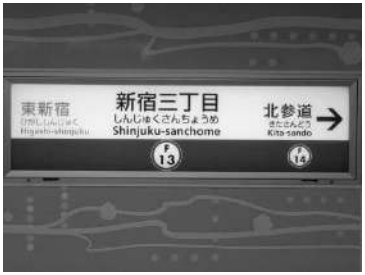
突き出し型
ＪＲ東日本　品川駅

ボーダー型
大阪市営地下鉄　梅田駅

(2) 案内サインの設置場所

① ホーム

ホームには、駅名標、発車標、路線案内図、時刻表、構内案内図、主要な施設・設備や乗り換えに関する誘導サイン、出口案内や駅周辺案内図など、利用者の円滑な移動を支援するサインを設置する。



駅名標
東京メトロ　新宿三丁目

発車標
京成電鉄　日暮里駅

路線案内図、時刻表
都営地下鉄　泉岳寺駅

構内案内図
東京メトロ　渋谷駅

誘導サイン（乗換案内）
東京メトロ　新宿三丁目駅

駅周辺案内図
都営地下鉄　新橋駅

② 改札口周辺

改札口周辺には、構内案内図、乗り場案内、お手洗い・エレベーター等施設への誘導サイン、出口案内、乗り換え案内、駅周辺案内図などのサインを設置する。

構内案内図
東京メトロ　飯田橋駅

乗り場案内
JR 東日本　品川駅

誘導サイン（お手洗い）
京王電鉄　渋谷駅

出口案内
西武鉄道　椎名町駅

乗り換え案内
東京メトロ　飯田橋駅

駅周辺案内図
JR 東日本　池袋駅

③　コンコース等

コンコース等には、路線マーク・路線カラーを活用した乗り換え案内、出口案内などを連続的に設置することにより利用者を適切に誘導する。特に構造が複雑な駅施設、複数の路線が乗り入れる駅など利用者への円滑な誘導が必要である。

乗り換え案内
東京メトロ　飯田橋駅

出口案内
横浜高速鉄道　みなとみらい駅

④　駅出入り口周辺

駅出入り口周辺には、駅周辺案内図、歩行者用観光案内図を設置することが望ましい。駅周辺案内図等は、自治体等が設置する場合もあり、情報の連続性や統一性に留意する。

駅周辺案内図
JR 東日本　市ヶ谷駅

(3) 案内サインの整備基準

①　案内サイン整備における留意点と対応方針

東京都の案内サイン標準化指針鉄道等編において、策定時の課題に対する留意点や標準化に向けた対応方針は次のとおりである。

a)　案内サイン標準化指針策定時の課題に対する留意点

・案内サインのある場所を見つけやすくする
・外国人旅行者が必要な情報を容易に理解するようにする
・高齢者や障害者でも安心して利用できるようにする
・鉄道各社、関係事業者の連携により、旅行者に分かりやすく情報を提供する

b)　案内サイン標準化に向けた対応方針
・視認性を確保した上での多言語表記の推進
・スムーズな乗り換えや移動の実現
・ターミナル駅における分かりやすい案内サイン等の整備
・異常時・非常時の対応

②　設置方法
a)　分かりやすさの工夫
外国人旅行者が安心して移動できるよう案内サインには路線マークや駅ナンバリングを表示し、アルファベットや数字で認識できるように配慮することが望ましい。
複数の路線が乗り入れる駅や、乗り換え経路が複雑な駅では、案内サインを連続的に設置し、継続的な誘導が効果的である。通路上部のほか、分岐点等での床サインも有効である。
空港行きの電車・バスを案内する際には、電車やバスのピクトグラムと合わせて飛行機のピクトグラムと空港名を掲出し、空港に行くことを直感的に理解できるようにすると効果的である。
複数事業者が乗り入れる乗り換え駅では、事業者間で連携・調整して表記の統一を図り、サインの連続性確保に努めることが望ましい。

b)見つけやすさの工夫
国内外旅行者が案内サインを遠くからでも見つけやすくするために、「i」(information)マークを設置する。
設置にあたっては、歩行者動線に対して対面になるようにし、他の掲示物等に埋もれないように注意する。

③　多言語表記
「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」では「日本語と英語」を基本ルールとし、必要性に応じて「中国語（簡体字）・韓国語」及びその他必要とされる言語を表記することとしている。
なお、合わせて視覚的な図によるピクトグラムを重視しており、ピクトグラムで必要な情報が伝わる場合、外国語の併記をしないこともできるとしている。
これを受けて東京都の案内サイン標準化指針・鉄道等編では、多言語対応の基本的な考え方を次のようにまとめている。

1)　日本語・英語の 2 言語を基本とし、ピクトグラムを効果的に活用する。
2)　地域や施設の特性及び視認性などを考慮し、必要に応じて中国語・韓国語、更にはその他の言語も含めて多言語化を実現する。
3)　中国語については、簡体字の使用を基本とし、地域や施設の状況等により、繁体字を使用する。

④　視距離と文字の大きさ

a）視距離

誘導サイン等は遠くから目立ち、視認性をよくすることが必要である。案内サイン標準化指針・鉄道等編では、一般的な視距離を以下のように規定している。

サインの種類	視距離
吊下げ型等の案内サイン	20m 以上
自立型・壁付け型等の案内サイン	4～5m 以下
案内サインの見出し等	10m 程度
構内案内図・駅周辺案内図等の地図表記	50cm 程度

b）文字・ピクトグラムの大きさ（地図表記を除く）

上記の視距離に対応した誘導サインに使用する文字の大きさ（文字高）は、以下のように規定している。なお、文字高は日本字では「木」、アルファベットでは「E」の高さを言う。英文文字高は和文文字高の 4 分の 3 を下回らない大きさ、ピクトグラム基準枠の寸法は、英文文字高の 4 倍の数字が基準となっている。

視距離	和文文字高	英文文字高	ピクトグラム基準枠
40m	－	－	480mm 角以上
30m	120mm 以上	90mm 以上	360mm 角以上
20m	80mm 以上	60mm 以上	240mm 角以上
10m	40mm 以上	30mm 以上	120mm 角以上
4～5m	20mm 以上	15mm 以上	－
1～2m	9mm 以上	7mm 以上	－
5m	－	－	60mm 角以上
1m	－	－	35mm 角以上

c）文字・ピクトグラムの大きさ（地図表記）

案内地図に用いる文字サイズは、近くから見ることを前提として 50cm の距離を置いて可視できる数値として、以下のように規定している。

なお、英文文字高は和文文字高の 4 分の 3 を下回らない大きさ、ピクトグラム基準枠の寸法は、英文文字高の 3 倍の数字が基準となっている。

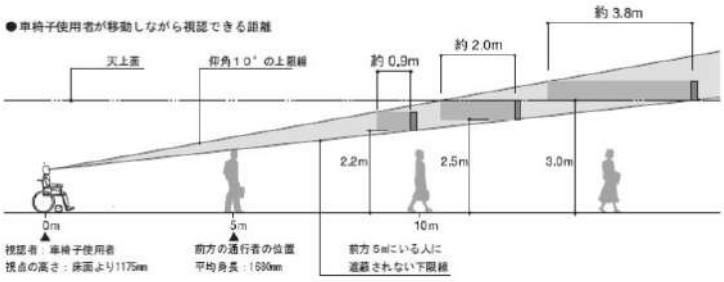
表示施設	サイズ名	和文文字高	英文文字高	ピクトグラム
凡例部	－	10.5mm	8.0mm	24.0mm
区市町村名	特大サイズ	18.0mm	14.0mm	－
案内所、役所等	大サイズ	9.0mm	7.0mm	21.0mm
交番、病院等	中サイズ	7.0mm	5.5mm	16.5mm
番地	中小サイズ	－	5.0mm	－
バス停名等	小サイズ	5.0mm	4.0mm	12.0mm

⑤　書体

案内サインに表示する文字の書体は、視認性に配慮し、見えやすい角ゴシック体等を使用することが望ましい。

括弧内は書体名である。

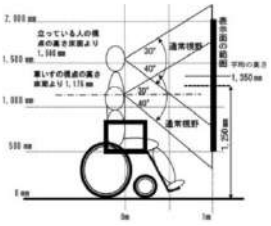
⑥　サイン掲出高さ



※「バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編」2013 年 10 月

「バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編(2013 年 10 月)」では、遠くから視認するサインの掲出高さの考え方として、下図のように車椅子利用者が通行中、前方 5m に歩行者がいても視認できることを基本としてサインの掲出高さを考えることとしている。

近くから見るサインの表示面の範囲



地図表記のある駅周辺案内図等は、近くから視認することを前提として、視距離を 50cm としている。

左図のように、板面の中心高さの設定は、立つ人、車椅子の双方の視点を考慮して 135cm が適当とされている。

※日本建築学会編「建築設計資料集成 3 集」1980 年(丸善)

⑦　ピクトグラム

ここで言うピクトグラムとは、不特定多数の人が出入りする交通施設、観光施設等に使用される案内用図記号で、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が標準化した図記号である。

お手洗い

エレベーター

鉄道
鉄道駅

切符売場
精算所

駅でよく使用されているピクトグラムは、お手洗い（車椅子使用者、オストメイト、乳幼児など含む)、エレベーター、エスカレーター、階段、スロープ、鉄道、タクシー・バス乗り場、空港、チェックイン（定期券売り場)、切符売り場（精算所)、忘れ物取扱所、コインロッカー、情報コーナー、案内所などである。

⑧　路線マーク

路線マークは公共交通機関のピクトグラムで、東京圏では地下鉄や私鉄、JR 東日本で整備されている。地下鉄では東京メトロと都営地下鉄、私鉄では東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、ゆりか

もめなどで定められている。

⑨　駅ナンバリング

駅ナンバリングも路線マーク同様、東京圏では多くの会社が取り入れている。JR 東日本でも 2016 年 8 月から路線マークと共に整備を始めたところである。駅ナンバリングの導入効果は、駅名を覚えなくても路線マークと駅番号により、目的の駅までの誘導経路を調べたり下車することが可能となることである。

〔東京圏の都市鉄道における駅ナンバリングの導入開始時期〕

2002	横浜市交通局	2013	京王電鉄
2004	東京都交通局、東京メトロ	2014	小田急電鉄、相模鉄道 新京成電鉄
2010	京成電鉄、京浜急行電鉄		
2012	東武鉄道、西武鉄道、東急電鉄	2016	JR 東日本

※第 17 回東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会資料(2016.1.27)「外国人の利用のしやすさの向上について（国土交通省)」に JR 東日本を追加

駅ナンバリングは、路線マーク内の下段に表示している。西武鉄道はナンバリングを入れる場合は路線マークと異なり矩形となっている。

3. 各種案内サインの現状

① 案内地図サイン

案内地図サイン(a)
東京メトロ　日本橋駅

案内地図サイン(b)
東急電鉄　横浜駅

案内地図サイン(a)は東京メトロの日本橋駅である。中央上に「ｉ」マーク、左下に周辺案内図、左上と右上に出口への誘導案内、右下に駅周辺施設の出口番号検索、中央下に凡例となっている。なお、駅周辺出口番号検索表は、左側が日本語、中央が英語、右側にバス・タクシー乗り場の出口番号検索表となっている。

案内地図サイン(b)は、東急電鉄横浜駅である。中央上に「ｉ」マーク、左右に出口の誘導案内、中央左に構内案内図、中央右に周辺案内図と乗り換え案内となっている。案内地図サインが大きいことと、左出口の施設は左側に、右出口の施設は右側に書かれ、出口の方向がすぐに分かるようになっている。

② 出口サイン（誘導サイン）

出口サイン(a)
東京メトロ　銀座駅

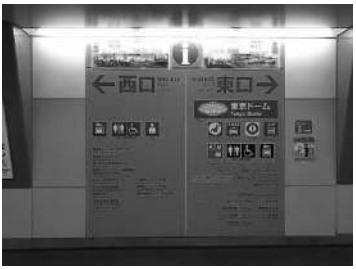
出口サイン(b)
東急電鉄　中目黒駅駅

出口サイン(a)は、東京メトロ銀座駅の改札外コンコースにあるサインで、出口サインの背景色は全面黄色となっており、前方に連続して出口サインが続いてい

る。分岐のあるA出口は番号がアルファベットと同じ大きさであるが、B・C出口は全て同方向のため、出口番号を小文字で表示している。文字は出口（日英韓）のみで余白を多くしたシンプルなデザインとなっている。

出口サイン(b)は、東急電鉄中目黒駅のコンコースのサインで、出口案内とお手洗い案内の 2 種類のサインからなり、出口表示部分の背景色が黄色、矢印及びお手洗いは背景色を黒としてメリハリをつけている。

出口サイン(c)
東急電鉄　横浜駅



出口サイン(d)
ＪＲ東日本　水道橋駅

出口サイン(c)は、東急電鉄横浜駅の壁付け型のサインで、コンコース平面図の下に各出口名のほか施設名やバス乗り場等を案内し、両側には乗り換え案内を表示している。出口・乗り換え案内の位置と矢印の方向を適切に配置し、背景色の黄色を必要最小限に抑え、非常に見やすい出口サインとなっている。

出口サイン(d)は、ＪＲ東日本水道橋駅の壁付け型のサインで、相対式ホームの壁面にある巨大な案内サインで、同駅は東京ドームの最寄り駅であり、不慣れな利用者に対しても一目で分かるほど大きな出口表示としている。

③　乗り換え案内（誘導サイン）

乗り換えサイン(a)
JR 東日本　品川駅

乗り換えサイン(b)
東京メトロ　飯田橋駅

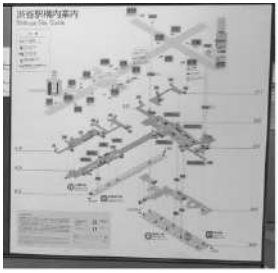
乗り換えサイン(a)は、JR 品川駅ホーム上のサインで、東海道新幹線を含め 24 番線まで（6・7・16～20 欠番)、上野東京ラインを含めると 6 路線あり、路線名に路線カラーを加えて見やすくしている。

乗り換えサイン(b)は、東京メトロ飯田橋改札前のサインで、飯田橋駅には JR 線のほか地下鉄 4 路線が乗り入れており、カラーの路線マークを効果的に使うことにより分かりやすさを増している。路線名の下に距離表示があり、乗り換えにどれだけ要するのかという不安解消に役立っている。

乗り換えサイン(c)
東急電鉄　渋谷駅

乗り換えサイン(c)は、東急電鉄渋谷駅改札内通路にあるサインで、東京メトロと共用している渋谷駅は複雑で分かりにくいため、吊り下げ型以外の誘導サインも多数配置している。これは、通路壁のパネル 1 枚全面を路線カラーとし、路線マーク、ピクトグラムと矢印を大きめに表示することにより、遠くからでも乗り換え情報を得ることができるようになっている。

④　構内案内図



構内案内図(a)
東急電鉄　渋谷駅

構内案内図(b)
東京メトロ　飯田橋駅

構内案内図(a)は東急電鉄渋谷駅で、地下路線は東横線・副都心線と田園都市線・半蔵門線の 2 路線しかないが、地下 5 階まであることや改札口と出口が多いうえ駅構造が複雑であり、分かりやすい構内案内図として工夫されている。渋谷駅には、地上線として JR 山手線、京王井の頭線、東京メトロ銀座線が乗り入れている巨大ターミナルであるため、構内乗り換えや他路線乗り換えのため、誘導サインが多く配置されている。

構内案内図(b)は東京メトロ飯田橋駅であるが、同じ東京メトロでも東西線と有楽町線の乗り換えには改札口を出る必要があるため、このような構内案内図は重要である。また、現在地から地上へ通じるバリアフリー主要ルートを赤い点線で表示することにより、車椅子利用者等への円滑な移動に配慮している。

⑤　多言語表記

多言語表記(a)は出口サインで、出口を表すピクトグラムがないため日本語の下に英語、中国語、韓国語を加えた４ヶ国語表記としている。出口は日本語と中国語が同じなので、中国語表記を省略している所も多い。日本語の文字が大きく、英中韓国語も日本語の3/4程度で視距離が十分取れている。

多言語表記(a)
京成電鉄　お花茶屋駅

多言語表記(b)
JR 東日本　品川駅

多言語表記(c)

多言語表記(b)はエレベーター施設案内サインで、エレベーター施設を案内するピクトグラムがあるため、日本語と英語の２ヶ国語としている。

多言語表記(c)はもエレベーターの位置サインであるが、ピクトグラムがあるものの、日英以外に中国語と韓国語を併記した４ヶ国語としている。観光庁の「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」ではピクトグラムがある場合は日英の２ヶ国表記を標準としているが、ピクトグラムがあっても４ヶ国語表記しているサインが多い。

多言語表記(d)
東京メトロ国会議事堂前駅

多言語表記(d)のように、施設名の意味を補足した方が分かりやすい場合は、別途括弧書きでくくって英語表記することが望ましい。丸ノ内線国会議事堂前駅では英訳表記として「National Diet Bldg.」が付記されている。

⑥ ピクトグラム

ピクトグラム(a)
東急電鉄中目黒駅

ピクトグラム(b)
京王電鉄　渋谷駅

ピクトグラム(c)
新宿三丁目駅

お手洗いのピクトグラムは、カラー化されているところが多い。男性は青、女性は赤で、車椅子使用者、オストメイト、乳幼児の色は各社で異なる。

ピクトグラム(a)は東急電鉄中目黒駅のサインで、お手洗いのほかに車椅子使用者、オストメイト、乳幼児のピクトグラムが表記されている。ピクトグラムがあれば言語がなくても通じるため、スッキリして見やすいサインである。

ピクトグラム(b)は京王電鉄渋谷駅のサインで、お手洗い（Toilets）のピクトグラムのほかに車椅子使用者と男子、女子、乳幼児の小型のピクトグラムが表記されており、その下に「だれでもトイレ(Multi-Use　Toilet)」とある。

ピクトグラム(c)は東京メトロ新宿三丁目駅のサインであるが、ピクトグラムがあっても４ヶ国語表記としている。

⑦　駅ナンバリング

駅ナンバリング(a)
小田急電鉄代々木上原駅

駅ナンバリング(b)
JR 東日本　上野駅

駅ナンバリング(a)は小田急電鉄代々木上原駅で、小田急小田原線の路線コードがOH、駅番号が新宿起点で5番となっている。

駅ナンバリング(b)は上野駅で、JR 東日本は2016年8月から東京圏エリアへのナンバリングを開始した。上野駅を例にとると、「UEN」が上野駅を表すスリーレターコードでアルファベット3文字となる。中段の「JK」は路線記号で「J」は JR 東日本として共通で「K」が京浜東北線を指す。「30」は駅番号で大船駅を起点に上野駅は30番目である。

4. 終わりに

以上のように鉄道会社は各駅に工夫して案内サインを設置している。

東京都の案内サイン標準化指針・鉄道等編は、多言語表示の考え方、サインの文字の大きさや字体、ピクトグラムについては具体的に定めているものの、サインの設置方法は事例紹介や概念的な内容で、「～することが望ましい。～に配慮する。」の記述が多い。

多言語表記については、観光庁が基本的考え方を整理しており、鉄道会社もそれに基づいて改善しつつあるが、考え方に相違がみられる。赤瀬達三氏は「駅をデザインする」の中で、「情報提供は、ユニバーサルデザインの観点から、日本語、英語、ピクトグラムの 3 種類による言語を基本とするのがよい」と述べ、過剰な多言語化に疑問を呈している。また、多言語化により外国語表記が日本語に比べて小さくなる案内サインが見られる。

案内サインは、鉄道利用者が乗り場、出口やお手洗いなどへの移動に際し、駅員に聞かなくても迷うことなく行けるように誘導するものであり、駅構内で生じる移動に対する不安を極力取り除く役割がある。そのためには、サインの果たす

役割は重要である。

なお、本稿では案内サイン設置に関する基本的な基準は説明したつもりだが、色彩や異常時・非常時の対応など触れていない事項もある。詳しくは参考にした「公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン・旅客施設編」(2013 年 10 月公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団)、「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」(2014 年 3 月国土交通省観光庁)、「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針鉄道等編」(2015 年 2 月東京都)などを参照して欲しい。

最後に、赤瀬達三氏の「駅をデザインする」から、ストレスのかからないサインの条件を紹介する。

- どこから見るかという視距離に基づいて表示物の大きさを設定すること
- サインには、十分な余白を確保すること
- 分かりやすさを生み出す表現技法に十分配慮すること

※写真は全て 2016 年 7 月～9 月に撮影したものである。

参考文献

赤瀬達三著「駅をデザインする」2015 年 2 月 10 日ちくま新書
「公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン・旅客施設編」2013 年 10 月公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」2014 年 3 月国土交通省観光庁
「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針鉄道等編」2015 年 2 月東京都（産業労働局観光部）
「建築設計資料集成 3 集」1980 年 7 月日本建築学会
国土交通省 HP「外国人の利用のしやすさの向上について」2016 年 1 月 27 日第 17 回東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会資料
JR 東日本 HP 東京支社「駅ナンバリングの導入を開始します」2016 年 8 月 4 日

三江線を訪ねて

平田一彦　Hirata Kazuhiko※

経　緯

三江線は、江の川に沿って河口の島根県江津と中国山地山間の広島県三次を結ぶ全長 108.1 km の長大閑散線区である。

江津側は 1937 年に浜原まで 50.1km、三次側は 1963 年に口羽まで 28.4 km が開業し、それぞれ三江北線・三江南線と称されていたが、日本鉄道建設公団（鉄建公団）が浜原・口羽間 29.6 km の工事を承継し、1975 年に江津・三次間 108.1 km 全線が開業。三江線となった。

経営の厳しさは当初より想定されていたところであるが、沿線の人口減少、マイカーへの転移は開業後も続き、21 世紀に入ると 2 度の江の川水害により長期運休を余儀なくされるなど、一層厳しさを増していった。これを受けて JR 西日本は 2015 年 10 月、三江線の廃止検討を自治体に表明、その後の帰趨が注目されていた。

訪　問

今回（2016 年 2 月 6 日）の訪問は、全線開業翌々年の 1977 年以降 39 年ぶりとなるが、浜原・口羽間は 4 往復のみであり、2 月の明るい時間帯に、1 日で全線の乗車を果たそうとすると、次のパターンしか選択の余地がないのが厳しい。

・三次 9 時 57 分→石見川本 12 時 9 分　424D

・石見川本 13 時 43 分→江津 14 時 49 分　426D

このパターンは開業当初より変わっていないが、初訪問のときは 6 月という日の長い時期であったので、三次に宿泊、6 時 12 分の始発列車に乗車している。

◇　　◇　　◇

さて 2016 年 2 月 6 日（土）、広島に宿泊して芸備線経由で三次に入り、予定通り 424D 石見川本ゆきに乗車する。車両は今や中国山地閑散線区の顔となったキハ 120 で、1 両編成のワンマン運転。乗客は 9 名ほどあったが、土曜日のためか、私を含めほとんどが体験乗車とわかる風情である。

※ 株式会社東武カードビジネス　常勤監査役

三江線は三次から乗車すると、終点江津までひたすら江の川流域を下ってゆく。

沿線自治体は、三次市、安芸高田市（以上広島県）、邑南町、美郷町、川本町、江津市（以上島根県）の６市町で、川本町だけが平成大合併に無風であったため、町域が狭い。

三次から口羽までは、前述の通り旧三江南線（国鉄時代の建設区間）であり、江の川の地形を忠実に辿るが、至る所に 30km/h 制限があり、なかなか速度は上がらない。

山間部の閑散線区に見受けられる安全対策（法面崩壊、落石注意のための徐行措置）であろうが、水害頻発河川の脇を走ることから、いささか箇所数が多いようだ。

そのためか、三次→口羽間の最速列車の所要時間を時刻表で比較すると、車両性能の向上にもかかわらず、全線開業時の 47 分が、現在は 55 分となっている。

なお、各駅には三江線活性化協議会により「神楽愛称駅板」が設置されている。これは、神楽が江の川に沿って出雲から安芸に伝わったため、各地にそれが伝承されていることから、各駅に神楽の演目の副駅名をつけて活性化を図ろうとする試みである。

写真の「悪狐伝」は船佐駅の図柄であり、各駅でこの愛称駅板が目を引く。

◇　　◇　　◇

続く口羽→浜原間は、鉄建公団建設区間であり、線形がよく軌条も堅牢なため80km/hぐらいの速度で走る。ただし、トンネルが多くなるほか、一部江の川から離れる区間も生じる。

写真は宇都井（うづい）駅で、地上 20ｍの高架橋上にホームがあり、そこに登るための立派な階段は、夏場には「天空の駅」と称してイルミネーションが輝くらしい。

周囲にそれなりの集落はあるが、高齢者はもとより健常者にも 20mはきついのか、1日平均乗車人員は四捨五入して0人と公表されている。

424Dの終着は石見川本駅。

ここで1時間34分後の426D江津行きに乗換となるが、実際には同じ車両がそのまま

直通する。

ホーム留置車両は鎖錠されてしまうため車内に残ることはできないが、改札口には観光協会の名物嘱託氏が出迎え、本日開いている食堂などを教えてくれたので、時間つぶしには困らなかった。

（報道によれば3月31日限りで退職されたとのこと）

◇　　◇　　◇

石見川本駅を含む浜原→江津間は第二次世界大戦以前の鉄道省建設区間であり、三次側国鉄区間以上に 30km/h 制限が頻繁に登場する。この付近は、2006 年と 2013 年に豪雨災害で長期運休を余儀なくされた区間でもあり、鉄道事業の廃止を検討するに至った理由のひとつとされている。

426Dは定刻通り終着江津駅に到着した。

駅前は今日の地方都市の常として閑散としている。

神楽ラッピングのアクアライナーが浜田・益田方面の接続列車としてやってきたが、この車両は臨時列車として三江線浜原まで運転されたことがあると記録さ

れている。

こうして、三江線訪問はつつがなく終了したが、報道によれば、まさにその当日、JR 西日本と沿線自治体が、廃止を前提としないことを条件に協議を開始することで合意したとのことであった。

廃止内定

その後の協議は、実務者による検討会議を中心に進められ、2016 年 7 月、検討会議は三江線改良利用促進期成同盟会（沿線自治体首長で構成）に、沿線を 3 系統に分割してバス代行する考え方を報告・承認された。

また 8 月以降、JR 西日本による住民説明会（鉄道とバスのコスト比較等）も開始された。

この間地元では、「天空の駅」イルミネーションのほか、地元住民がリレー形式で列車と競走するイベント「希望のバトン　汽車 VS 人間」や石見川本駅近くの「くつろぎカフェ」開業など、存続に向けた動きもあったが、大勢を覆すには至らず、2016 年 9 月 1 日、JR 西日本が取締役会において鉄道事業廃止の方針を決定・公表し、同月 30 日、鉄道事業の廃止届出が行われた。また、沿線自治体でも議会においてバス転換の選択が相次ぎ、平成 30 年 3 月 31 日限りでの鉄道廃止がほぼ決定的となった。

こうした経緯を見ると、三江線の場合、全線開業が車社会到来以降の 1975 年であったこと、両端都市の人口規模や線形などが、陰陽連絡の条件を満たさなかったことが、鉄道の特性を発揮し得ないまま廃止に至る主な要因と言えるであろう。

全線開業当初、ある雑誌に「立派な鉄道を通したのに本数が少なすぎる」という趣旨の文章が掲載されたが、車社会の到来と国鉄財政の状況を考えると、ずいぶん暢気な話だなあとの感想を持ったことを覚えている。

しかしながら、全線開業がなければ、三江南北両線とも特定地方交通線として国鉄 orJR から経営分離され、その後の展開は大きく異なったものとなっていたことも想像に難くない。

それにしても JR 発足時の輸送密度 458 人が今日 58 人に減じるまで、2 度の豪雨

災害を乗り越え、よく鉄道が維持されたものだという感想は否めない。

代行バスの経営も決して楽なものではないと推察されるが、運行当事者や地元住民の力により、地域に根付くことを願ってやまない。

（参考）

西日本旅客鉄道　ニュースリリース（ホームページ）

山陰中央新報　ONLINE NEWS

ぶらり三江線ＷＥＢ　三江線改良利用促進期成同盟会、三江線活性化協議会

（追補）

・本年夏、キハ 120 のうち 1 両が神楽ラッピングを施され、現在運用中である。本稿の 424D、426D 列車に運用されることが多いようなのでご参考まで。（三江線ＷＥＢ参照）

・ＪＲ西日本が開示している三江線周辺の中国山地縦横断各線の成績は、下表の通りとなっている。

三江線ほどではないにせよ、不振線区が目立ち、今後の動向が気になるところである。

線名	区間	営業キロ	平均通過人員（人／日）	
			S62年度	H27年度
姫新線	姫路～新見	158.1	2,211	1,517
	うち中国勝山～新見	34.4		328
播但線	和田山～姫路	65.7	7,197	4,829
津山線	津山～岡山	58.7	4,542	3,616
伯備線	倉敷～伯耆大山	138.4	6,751	6,013
芸備線	備中神代～広島	159.1	2,561	1,702
	うち備中神代～東城	18.8		87
	うち東城～備後落合	25.8		8
	うち備後落合～三次	45.7		215
福塩線	福山～塩町	78.0	2,885	2,199
	うち府中～塩町	54.4		200
因美線	東津山～鳥取	70.8	2,323	1,808
	うち東津山～智頭	38.9		197
木次線	備後落合～宍道	81.9	663	215
三江線	三次～江津	108.1	458	58

「データで見る JR 西日本 2016」 P57・P58 より抜粋

公共交通を生かした地域づくり活動の 10 年
～わたらせ渓谷鐵道を中心に～

佐羽宏之　Saba　Hiroyuki※

はじめに

2004 年（平成 16 年）当時、平成以降第三セクター化により運行を継続してきたわたらせ渓谷鐵道の経営危機が叫ばれるようになりました。バブル経済下に、転換交付金の利ザヤにより経営存続を図ろうという夢が、その後間もなく訪れたバブル崩壊により無残に打ち砕かれ、地域公共交通の存続が危ぶまれる事態に直面したという状況でした。

採算を考えれば、輸送量が減少した軌道系交通機関を存続させることは、非常に大きな経済的負担を将来にわたり地元に課すことになります。自家用車による生活が当たり前になっている地方では、日常的に鉄道やバスを利用しているのは、もともと運転免許を持っていなかった高齢者や免許年齢に達しない高校生等の学生です。自家用車に乗れる一般社会人にとって、公共交通の存在は、日常全く意識に上らないというのが実情でした。

しかし、人間はいつか年を取るものです。将来の少子高齢化社会を考えると、自家用車を自由に操れなくなった時に、日常生活における移動に困るような地域には、その時点ですでに未来がありません。

そのような危機感から、公共交通を生かしたまちづくりに取り組む市民の会を始めることにしました。

2005 年 2 月、公共交通の存続に関するシンポジウム開催をきっかけに、この活動に取り組む集まりとして 2005 年 4 月、「2015 年の公共交通をつくる会」を設立しました。

その後、同会は、わたらせ渓谷鐵道を応援する市民の会である「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」の設立（2006 年 10 月）、JST の補助を受けて地元大学が取り組んだ、新たな交通手段の提案を含む社会実験「地域力による脱温暖化と未来の街―桐生の構築」（2008 年度～2012 年度）などに参画しました。

活動 10 年後の 2015 年時点で、きりゅう地域の公共交通機関は、多少の変化があったものの今に継続しております。

今回、「地域交通を考える」に発表の機会をいただきましたので、きりゅう地域における公共交通維持に関する市民活動の取り組みについて、2005 年からの 10

※ わたらせ渓谷鐵道市民協議会会長、上毛電鉄友の会副会長、関東運輸局地域公共交通マイスター

年間の活動状況を、主にわたらせ渓谷鐵道を中心に報告をさせていただきます。

1. きりゅう地域の公共交通を取り巻く状況

1）きりゅう地域の鉄道の歴史

群馬県東部に位置し、人口十数万人の地方都市である桐生市は、この規模の都市としては鉄道 4 社が乗り入れるという珍しい軌道系公共交通環境を持っています。本稿では、桐生市を中心とする経済圏をきりゅう地域と呼ぶことにします。

この地域にこの環境が出来上がったのには、当地域が持つ歴史的背景があります。群馬県は、古くは「かみつけのくに（上毛野国：713 年に好字 2 文字に改められ上野国）」と呼ばれ、東山道の一等国として都との行き来も多い地域でした。

きりゅう地域は、奈良・平安時代から開けた地域で、三輪・加茂神を祭った神社や、都からの織物技術の伝承を伝える白滝姫伝説に基づく白滝神社などもある、繊維産業地域として栄えてきた地域です。

現在の桐生市の中心である本町（ほんちょう）は、徳川家康の代官頭であった大久保長安により桐生新町として 1591 年に町割りがされたとされています。

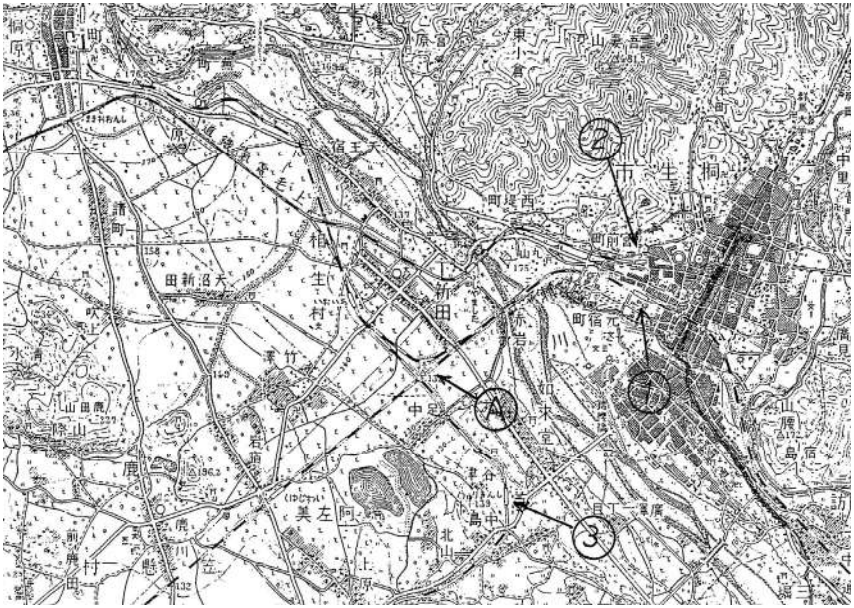
1600 年、上杉討伐の名目で出陣した徳川家康が、西軍の蜂起を聞き及んで関ケ原に駆けつける際に、新田義貞の故事に倣って桐生で旗絹 2410 疋を調達し、天満宮で祈願の上、これを掲げて大勝利を収めました。徳川家吉例の地として、繊維産業を厚遇されたことがその後の桐生の発展につながったと言われています。

近代になると桐生を日本のマンチェスターにという目標のもと、絹製品の輸出港横浜と結ぶべく、両毛鉄道（1888 年足利・桐生間開通、後の国鉄両毛線）が建設されました。

また、足尾に産する銅を輸送するため古河市兵衛率いる古河鉱業により建設された足尾鐵道（1914 年桐生・足尾間開通、後の国鉄足尾線・わたらせ渓谷鐵道）、群馬と東京方面との直結を目指して伸びてきた東武鉄道が藪塚石材軌道を買収延長して開業した東武鉄道（1913 年太田・相老間開通）、製糸の町前橋と織物の町桐生を結ぶべく建設された上毛電気鉄道（1928 年中央前橋・西桐生間開通）などそれぞれの思惑で鉄道が建設されて行きました。

それらの鉄道は、一時は前橋・高崎をしのぐ人口を抱えた桐生市に乗り入れ、様々な理由により路線と駅が建設されました。

桐生に乗り入れる鉄道は、どうして駅がバラバラなのかという質問をよく受けますが、建設された際に、それぞれが持っていた建設理由が異なり、また当時の経済状況の影響を受けて形作られた状況がそのまま今に残っているからなのです。



＊きりゅう地域の鉄道路線と駅の配置＊
①国鉄桐生駅
②上毛電気鉄道西桐生駅
③東武鉄道新桐生駅
昭和初期の5万分の一図より転載
各路線は交差しているが、交差点に駅はなく、それぞれの駅もばらばらに設置されている。Ⓐの場所は、3路線が近接しているが、現在でも近くにわたらせ渓谷鐵道下新田駅があるのみ。

ここで、今回中心に取り上げるわたらせ渓谷鐵道の歴史について少し詳しく振り返ってみたいと思います。

この路線は、明治 45 年から大正 3 年に建設された足尾鐵道にルーツを持つ鉱山鉄道です。足尾銅山全盛期には、鉱山資材や製品、一時は 3 万人を超えた足尾町の人口を支える生活物資輸送に活況を呈し、渡良瀬川に沿った急勾配の山岳路線に昭和 45 年まで小型蒸気機関車C12 が重連で奮闘する姿が見られました。

また、勾配と急曲線が連続する路線であったため、戦時中にはこの路線で鉄道連隊の運転教習が行われたといわれ、駅周辺の官舎には、鉄道連隊の兵士の姿が見られたようです。

戦時中の乱掘で資源枯渇に直面していた銅山は、その後の新鉱脈開拓努力にも

かかわらず、海外からの安い資源の流入により、昭和 48 年に閉山のやむなきに至ります。

その後も輸入鉱石の精錬が継続されたものの、鉱山に従事した人口の大幅な減少と貨物の減少に伴い、精錬時の副産物であった硫酸輸送がトラック輸送に変更されたことに伴う貨物列車の廃止により、大幅な赤字路線になりました。

鉄道の必要性が大幅に下がり、その存続は風前の灯火となりました。第二次廃止対象の路線となった足尾線は、地元の乗車存続運動にもかかわらず、廃止を免れることはできず、第三セクター鉄道としての生き残りを図ることになりました。

一時の JR 線としての営業期間を経て、平成元年 3 月 28 日に廃止となり、翌日から第三セクターわたらせ渓谷鐵道によって、営業が開始されました。

これに関しては、わたらせ渓谷鐵道市民協議会発行の足尾鐵道 100 周年記念誌「渡良瀬渓谷を繋ぐ鉄路　その記憶Ⅰ」に詳しく書かれていますのでご一読ください。

2）2005 年ころの鉄道の状況

1）に述べたような変遷をたどっていたきりゅう地域の軌道系公共交通でしたが、2005 年当時には、バブル崩壊後に拍車がかかった利用者の大幅な減少があり、中小民鉄、第三セクター鉄道においては、その維持に国、県をはじめとする大幅な補助が前提となる運営がなされている状況であり、将来への継続を考えると、急ぎこの状況からの改善が求められていました。

わたらせ渓谷鐵道は、営業開始当時はバブル景気全盛時代であり、毎年の利用者増と運賃の着実な値上げにより、開業 13 年目で黒字転換を目指すとの目標のもとでの経営がスタートしていました。

当初は、もくろみ通り、水沼駅温泉センターの開業や新駅の開業も手伝って利用者も増えましたが、営業開始後数年でバブル経済崩壊の影響が表れ、日本全体が大不況に陥るとともに、利用者の急激な減少と予定していた運賃値上げが社会的圧力により実施できない状況となりました。

社員数の増加や付帯事業の競争激化などにより、毎年の赤字額が急激に膨らみ、ふたたび存続の危機が叫ばれるようになっていました。

開業前後の事業収入・利用者数の実績は、表-1 の通りです。

表-1　国鉄・ＪＲ・わたらせ渓谷鐵道の輸送人員　（単位：収入千円・人数　人）

輸送主体	国鉄			ＪＲ
年度	1983年度	1984年度	1985年度	1987年度
鉄道事業収入	352,787	374,252	375,182	154,238
普通旅客	282,680	320,450	318,743	234,010
定期通勤	178,696	264,646	377,538	86,720
定期通学	436,934	386,456	363,242	320,364
合計	898,310	971,552	1,059,523	641,094

輸送主体	わたらせ渓谷鐵道						
年度	1989年度	1990年度	1994年度	1998年度	2001年度	2002年度	2013年度
鉄道事業収入	257,169	271,847	323,087	318,402	274,836	257,054	200,086
普通旅客	385,318	430,248	515,827	446,869	370,703	348,739	210,294
定期通勤	108,664	103,740	86,346	70,232	57,414	57,478	40,512
定期通学	443,320	472,964	462,636	456,532	368,552	332,458	148,082
合計	937,302	1,006,952	1,064,809	973,633	796,669	738,675	398,888

表-1　1985 年度の利用者数増加は、「乗って残そう運動」の成果である。わたらせ渓谷鐵道転換後は、1994 年度をピークに減少している。2001 年度の通学定期は、沿線児童生徒数の少子化による影響を受けて激減しているが、現在はさらに半減以下となり、全体の利用者も三分の一に減少している。（交通まちづくりワークショップ資料・わたらせ渓谷鐵道定時株主総会議案書より）

この問題についての対策は、わたらせ渓谷鐵道再生等検討協議会（大間々町長が会長）により検討されていましたが、これという対策もなく、おそらく廃止に対する沿線市民のコンセンサス形成を目的にしたと思われる活動として、2004 年 2 月から、同協議会主催によるわたらせ渓谷鐵道の将来について検討する「わたらせ渓谷交通まちづくりワークショップ」が開催され、沿線を中心に約 50 名の市民が公募されました。

写真-1　2004.7.19開催のシンポジウム

ワークショップでは、参加者によりテーマが検討され①会社そのものの経営、②利用促進策、③鉄道の魅力アップ、④観光振興、⑤バス転換の 5 テーマについて 8 グループに分かれて、熱心な討議が半年にわたり夜遅くまで展開されました。当時の新聞報道によれば、わたらせ渓谷鐵道沿線では、そもそも利用できる環境にない旧桐生市内や他に交通手段がある大

間々町に住む市民の 7 割が廃止されても困らないと思っていたのに対し、渡良瀬川を遡った奥にある黒保根地区（後に桐生市）・東地区（後にみどり市）・足尾地区（後に日光市）の市民の 7 割が困るという意見のねじれがあり、人口比では圧倒的に困らない市民が多かったものの、存続についての負担については、比較的前向きの意見が多かったことがワークショップのテーマ設定からもわかります。

筆者も応募したところ当選したため、このワークショップに参加して、その後、ともに活動する多くのメンバーと知り合う機会を得ました。

ワークショップの結果は、わたらせ渓谷鐵道再生等検討協議会に提出され、その後のわたらせ渓谷鐵道のあり方に反映されるとのことでした。

また、ワークショップ会期中の 7 月 19 日には、勢多郡東町（後のみどり市東町）公民館で交通ジャーナリスト鈴木文彦氏をコーディネーターにパネルディスカッションが行われ、パネリストとして「ふくい路面電車とまちづくりの会」林博氏、明知鉄道㈱専務取締役松井幸夫氏、前橋工科大学教授湯沢明氏を迎えてシンポジウムが開催されました。

林氏からは、事故により廃止された京福電鉄のえちぜん鉄道としての復活苦心談、松井氏からは明知鉄道で実施している活性化策の紹介、湯沢氏からは利用実態調査から見える地域の課題についてのお話をいただきました。

これらの結果を踏まえて、その後のわたらせ渓谷鐵道再生策がとられてゆくことになります。

2. 市民活動スタートへ向けて

1）市民活動との出会い

さて、桐生市では、市政に関する市民からの意見を、普及が進みつつあったインターネットにより聴取する試みが 2000 年（平成 12 年）頃より始まりました。筆者は、この制度を利用して、市バスの運行についてメール投書をしました。これが、桐生市広報広聴課が始めたワークショップ活動により市に提言を行う広聴活動事業「市民の声の会」という活動に参加する機会となりました。桐生市が交通事業者に委託運行する市営バス「おりひめバス」の運行改善について、ある程度まとまった意見提案をおこなう機会となり、地域の交通に関する関わりの発端となりました。この活動成果の発表に当たっては、地域の公共交通の在り方についてのパネルディスカッションを企画し、このパネリストとして当時のわたらせ渓谷鐵道専務取締役清水幸夫氏の参加をいただき、わたらせ渓谷鐵道とのパイプをつくらせていただきました。

ちょうど同じころ、桐生市市制施行 80 周年事業として、2001 年に「毛武ウオーク」という事業が行われました。

この事業は、桐生に妹が嫁いでいた幕末の田原藩三宅家家老渡辺崋山（東京にある三宅坂は、三宅家藩邸前にあったことから名付けられたもの）の足跡を江戸から桐生まで、彼の旅日記である毛武游記をもとに歩こうというもので、筆者もスタッフとして行進のアンカーを務めました。

この事業の中で、桐生における市民活動の活性化を目指して結成されつつあった「きりゅう市民活動推進ネットワーク」の創立メンバーと出会うことになりました。桐生は江戸時代には幕府直轄領からスタートしており、陣屋がおかれたものの、通常は桐生新町に住む有力町人による自治が行われており、昔から市民の活動が盛んな土地柄でした。その桐生で、様々な活動に取り組んでいる市民がお互いの力や知識を出し合い、さらにまちづくりに生かしてゆこうと 2002 年に設立されることになるのが、このネットワークでした。

筆者もきりゅう地域の将来を考えるとき、これからは行政の力だけでなく市民の力が合わさり、行政と力を合わせることでより良いまちづくりが行えると考え、この組織に加入することにいたしました。この組織は、桐生市が市民活動の活性化のために JR 桐生駅前に設ける「桐生市民活動推進センターゆい」の運営にあたることになっており、私も設立されたこのネットワークの役員としてセンターの運営に当たることになりました。

そこでは、様々な活動に取り組む市民との出会いがあり、またそれを支援する行政職員とのやり取りも経験することとなりました。

そのようなわけで、わたらせ渓谷鐵道再生等検討協議会のワークショップやおりひめバスに関する「市民の声の会」に参加することで、公共交通の窮状を知り、かつその将来的価値を考えると、市民サイドから公共交通の重要性を考える活動を仕掛けるのも面白いと考えるようになりました。

2）2015 年の公共交通をつくる会の設立

2005 年 2 月 19 日、JR 桐生駅前にあった「桐生市民活動推進センターゆい」を会場に、きりゅう市民活動推進ネットワーク主催によるシンポジウム「地域公共交通問題について考える集い 2005」を開催しました。

この会合は、将来の高齢化にむけて、自ら自動車を運転できなくなったらどのようにして生活のための移動手段を確保して毎日の生活を組み立てるのか考えてみようと、市民に呼び掛ける会合でした。

わたらせ渓谷鐵道の活用による沿線活性化に携わっていたみどり市観光課長神

山登氏を講師に迎えて、地域鉄道の状況に関する基調講演をお願いし、意見交換を行いました。この講演会は、地元新聞桐生タイムスにも取り上げられ、会場いっぱいの入りになったことから、ネットワーク役員内に、このテーマに継続的に取り組む市民グループの存在が必要であるとの声が高まりました。

写真-2　桐生の市民活動拠点「ゆい」

そこで、2 回の「地域公共交通について考える会設立準備会」を開催後、2005 年 4 月 20 日に筆者を会長にして「2015 年の公共交通をつくる会」が設立され、『10 年後のきりゅう地域に自家用車に乗れなくとも生活に困らない地域をつくろう』をテーマに、活動を開始いたしました。

「考える会」にしなかったのは、差し迫った状況から実際の行動を重視した会活動を目指したことによります。

3）わたらせ渓谷鐵道市民協議会の設立

そのようなタイミングに、群馬県交通政策課より連絡があり、今度、わたらせ渓谷鐵道の立て直しを図るため、明知鉄道より人材をヘッドハンティングするので、顔合わせに出るようにとのお話をいただきました。

そのとき、のちに専務取締役に就任される松井幸男氏とシンポジウム以来の再会を果たしました。

氏は、岐阜県を走る明知鉄道の専務として辣腕を振るわれており、料理列車をはじめとする様々なイベント列車の企画をされ、活性化に取り組んでいらっしゃいました。それと合わせて、沿線に公式の応援組織をつくることを強く推し進めており、今回のわたらせ渓谷鐵道への参画に当たり、公式応援団の結成を強く求められました。

当時、岐阜県には第三セクター鉄道 4 社（明知鉄道・樽見鉄道・長良川鉄道・神岡鉄道）があり、それらの維持継続が大きな課題となっていました。

地元商工団体や行政などを中心とした応援組織の結成が、存続の重要な条件になると考えられて、応援団の結成が進んでいたようです。早速、沿線の市民が呼

び集められ、わたらせ渓谷鐵道本社二階の会議室で設立準備会が開かれました。

公共交通を生かしたまちづくりに取り組む当会は、真っ先に声掛けを受けて参加することになりました。

準備会での協議の中で、当初は岐阜県と同じような鉄道事業者、沿線商工団体、行政と市民が一体となった応援組織の設立が考えられましたが、先に記したように、昔から市民自治が進んでいた地域性からか、参加者から行政が組織する支援組織「わたらせ渓谷鉄道連絡協議会」、「わたらせ渓谷鐵道株式会社」とは独立した形で、市民営による応援組織設置が求められ、現在の組織の形をもつ「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」の設立が決まりました。

2006 年 10 月 22 日、わたらせ渓谷鐵道神戸駅にある列車のレストラン「清流」を会場に設立総会が開催され、初代会長に筆者が推薦され就任いたしました。

以来十年間、一年ごとの役員改選にもかかわらず誰も代わっていただけないため、筆者が会長を続けております。

この組織は、わたらせ渓谷鐵道市民協議会の名が示すように、沿線市民がわたらせ渓谷鐵道活性化のために取り組む活動について意見交換し、協力し合うための協議を行う場所として設置されたものです。

わたらせ渓谷鐵道には、国鉄足尾線の時代から沿線にさまざまな個人や団体の支援組織があり、駅の美化や植栽等の活動をしてきた歴史があります。今回の協議会の設立に伴い、それら支援団体の存在が相互に見えるようになり、わたらせ渓谷鐵道という背骨に対して協力し合える形になるところに大きな意味があったと考えます。

また、従来なかった鉄道会社そのものの事業に対する協力が始まったことも特筆されると思います。

3. 市民活動の実際

1）2015 年の公共交通をつくる会の活動

この会の目標として、まず、近所への買い物でさえ自家用車を利用している自動車普及世界群馬の中で、自家用車が使えなくなった時に、自分はどうするのだろうかと考えてもらうきっかけを作ることを考えました。

そのため、活動開始に当たりまずは、

①何か当会の活動に対してシンボルとなる広告塔をつくること

②実際に自家用車以外の交通手段に気付き、使うきっかけを提供する事業を進めること

の二点に取り組むことを決めました。

まず、シンボルとして、会長である筆者が経営する企業で製造している 5 インチ鉄道模型キットを活用することを思いつき、折から、わたらせ渓谷鐵道株式会社の協力を得て製作した見本製品（わ 89-302 の模型：写真-3）を走らせて、乗車を楽しんでいただいた方に、当会の活動趣旨を印刷したパンフレットをお渡しすることに致しました。

写真-3　ミニトレインは子供に大人気

この模型は、「ミニトレイン」という名前で 2005 年 4 月 30 日、桐生市本町 2 丁目有鄰館で開催された有鄰館祭でデビューし、約 500 人の乗客を運び大好評を得ました。

以来今日まで毎年 20 回程度、当会活動のシンボルとして交通事業者、自治体などのイベントを中心に出場依頼もいただくようになり、会の趣旨 PR の柱として活躍しています。

つぎに、公共交通の乗車体験ですが、まずわたらせ渓谷鐵道の協力を得て市民列車を企画しました。

この列車は、沿線の企業協賛をいただいて運賃の補助に充てて、日頃乗車の機会のない沿線市民にわたらせ渓谷鐵道が所有するお座敷客車サロンドわたらせを借り上げた企画列車に 500 円の参加費で招待するというものでした。

桐生タイムスで募集して招待乗車券 36 枚を販売したところ、5 分で完売、順番について喧嘩が起こるような盛況でした。

列車は 7 月 9 日に大間々・足尾間往復の運行で運転され、56 名の参加者で盛り上がりました。

しかし、「安いから乗りたい」という動機の方がほとんどで、継続乗車に結びつく活動の難しさを痛感しました。

会の活動についての PR については、広告を作成し、わたらせ渓谷鐵道と桐生市おりひめバス車内に掲出していただいたことも忘れられません。

会に資金がなかったので、わたらせ渓谷鐵道には無料で、おりひめバスにはそ

もそも車内広告の制度がないところに掲出をいただきました。

当会の会員は、「会の趣旨に賛同いただいた方」は会員ということにしましたので、会員は増えて、すぐに百人以上に達しました。

その後の継続活動として、わたらせ渓谷鐵道を応援する活動については、次の6つがあります。

①イベントでミニトレインを使ってわたらせ渓谷鐵道を宣伝する

当会の初めての活動としてスタートした広告塔であるミニトレインは、各地のイベントに出場し、子供のみならず大人にも好評を得て、出場機会も年間20か所を超えるようになっています。

イベントには、交通事業者が行うものもあり、その会場で、わたらせ渓谷鐵道に関するパンフレットを乗車したお客様に配り、わたらせ渓谷鐵道の沿線情報を提供して誘客を図る活動をしています。

例年出場する主なイベントには、表-2 のようなところがあり、一日の乗車人数は1,000人を超えることもしばしばです。

表-2　わたらせ渓谷鐵道沿線でのミニトレインによるＰＲ活動

活動時期	イベント名	場所	主催者
2月中旬	桐生広域物産祭り	桐生市民文化会館	桐生物産協会
4月中旬	神戸駅はなもも祭	わ鐵神戸駅	わたらせ渓谷鐵道
5月上旬	はなみずき祭り	太田市天神公園	太田市商店組合
5月中旬	芝桜祭	太田市北部運動公園	太田市
5月中旬	観音山県民フェスタ	観音山ファミリーパーク	ＮＰＯ法人ＫＦＰ友の会
7月中旬	沢入駅あじさい祭	わ鐵沢入駅	もみじの会
8月中旬	草木湖祭	みどり市東総合運動公園	みどり市
8月中旬	くろほね祭	水沼駅周辺	くろほね祭実行委員会
10月初旬	末広町歩行者天国	桐生市末広町通	末広町商店街
10月中旬	前橋刑務所矯正展	前橋刑務所	前橋刑務所
10月中旬	がんばる群馬の中小私鉄フェア	上電・上信・わ鐵会場	三社持ち回り

②下新田駅を清掃し、周辺の同鉄道用地の整備を行う

桐生市相生町にある下新田駅は、わたらせ渓谷鐵道がJR両毛線から分岐する旧下新田信号所があった場所に平成４年３月に開業しました。

周辺は新しい住宅も多く、この駅から桐生方面への通勤や通学客も多い駅でした。その為か、開業十数年にして駅のごみ箱は生活ごみであふれ、落書きや放置自転車が山積みとなり、非常に見苦しい駅となっていました。

当会ではその惨状を知るに及んで、沿線に清掃ボランティア組織が見当たらないことから、自ら清掃に取り組むこととして、わたらせ渓谷鐵道株式会社に申し

入れ、同社技術部の監督のもと、駅の清掃に取り組むことにしました。

技術部の協力をお願いしたのは、線路上並びにホーム下へのごみの投棄が非常に多く、これを取り除くためにホーム下への進入が必要であったためです。

2006 年 6 月 3 日、わたらせ渓谷鐵道松井専務をはじめ、当会の有志ら 23 名により駅の清掃を始めました。

写真-4・5　第一回下新田駅清掃の様子　ホーム下、周辺の草刈りも実施

この活動は、毎月第一土曜日朝 8 時からの月例活動となり、その後今日までの毎月、一回も休むことなく続けられています。

生活ごみの持ち込みについては、その後も止まず、最終的に会社と相談してごみ箱を撤去することで捨てられなくなりました。

また、放置自転車については、桐生市役所とも連絡を取り処分しました。

きれいになると、ごみ等も置きづらくなるようで、コンビニの賞味期限切れ食品が大量に置かれていたことがあったものの、その後は大変綺麗な状況が維持されています。

しかし、ホームからのごみの投げ捨ては相変わらずで、その後創設された「ふるさと駅長制度」により任命された駅長の毎日の巡回とあわせて月例清掃で取り除いています。

下新田駅周辺には、線路に沿ってわたらせ渓谷鐵道所有の空き地があり、雑草が生い茂り荒れ地と化していました。何回かの草刈りを実施したものの抜本的な対策にならずにいましたが、当会女性会員の発案により、会社の了解を得て、2007 年 6 月より荒れ地の開墾に着手し、車窓から楽しめるハーブ園の造成を目指すことにしました。

わたらせ渓谷鐵道から古枕木の提供をいただき数か月の活動により、ハーブガーデンに変身することとなりました。ここで栽培したハーブにより、2008 年 11

月、紅葉を見るためわたらせ渓谷鐵道を訪れた乗り換えのお客様で賑わう相老駅ホームで、ハーブティーを提供する「相老駅でお茶しましょう！」を開催、好評をいただきました。

この活動は、その後もミニトレインとともに各地のイベントに参加し、ハーブ加工品の販売も行って利益をガーデンの充実活動に充てています。下り列車で下新田駅発車後、右の車窓にあるハーブガーデンにお気づきの方もいらっしゃると思います。

写真-6・7　下新田駅に開拓されたハーブ園と、樺澤わ鐵社長を迎えて開催した 10 周年記念パーティー

③わたらせ渓谷鐵道各駅イルミネーション事業への参画

2004 年わたらせ渓谷鐵道沿線各駅をイルミネーションで飾り、冬の閑散期の増客につなげる活動が始まりました。

初年度は、わたらせ渓谷鐵道が担当した相老駅の飾りつけでしたが、会社での継続が不可能とのことで、第二回から当会が担当することになりました。

2005 年 12 月 4 日の各駅一斉の点灯では､相老駅で当会独自の点灯式を開催し、来場者に豚汁を供食しました。

この事業は、その後 2015 年に地元企業の CSR 活動にバトンタッチして発展的に終了するまで 10 年度にわたり継続しました。

④タブレットクッキーによる枕木寄付事業

第三セクターへの転換から 20 年以上が経過し、枕木の老朽化が目立ってきたことから、枕木募金を行うことにしました。

この活動は、長く継続してゆくことが必要なので、何かインセンティブが働く仕組みはないかと考えて、かつて足尾線時代に使われていた通票の原寸大クッ

キーを販売して寄付を集めることを思いつきました。幸い、地元でお菓子作りに取り組む福祉作業所「NPO 法人はたおと虹の作業所第二」の皆さんと、きりゅう市民活動推進ネットワークの活動を通じて知り合っていましたので、製造をお願いすることとして、早速試作に取り掛かりました。通票は、直径 10cm、厚さ 1cm の真鍮製です。これと同寸のクッキーは、お菓子とするとかなりのボリュームがあります。試作の結果、通票第一種〇のクッキーの製造に成功し、2008 年 3 月に開催された、わたらせ渓谷鐵道による鉄道イベント「わてつファンフェスタ」会場での発売にこぎ着けました。

写真-8　タブレットクッキー

このクッキーは、一枚につき 1 点のクーポン券がついており、100 点集めていただくと枕木一本が寄付されます。また、クーポン券 100 枚を集めると、メッセージを入れた記念名板が贈呈枕木に取り付けられるというものです。

記念名板の取り付けは、2008 年 8 月 23 日に第一回が大間々駅で行われ、父親が長く足尾線の保線に従事された桐生市黒保根町の町田悦子氏より寄贈された第一号名板をはじめ、4 枚が取り付けられました。

この活動は、2008 年 11 月に「ストップ温暖化大作戦優秀賞」を受賞し、2016 年 8 月現在 811 本の枕木と 81 枚の記念名板が大間々をはじめ、神戸、相老、沢入などの駅構内に取り付けられています。

写真-9・10　神戸駅はなもも祭での記念名板取り付け式　取り付け後参加者で記念撮影

表-3　タブレットクッキーによる枕木寄付活動

年度	販売枚数	販売累計	寄付金額	寄付金総額
	枚	枚	円	円
2008年度	12,659	12,659	506,360	506,360
2009年度	15,084	27,743	603,360	1,109,720
2010年度	13,338	41,081	533,520	1,643,240
2011年度	10,747	51,828	429,880	2,073,120
2012年度	7,448	59,276	297,920	2,371,040
2013年度	7,237	66,513	289,480	2,660,520
2014年度	6,620	73,133	264,800	2,925,320
2015年度	5,834	78,967	233,360	3,158,680

⑤沿線ガイドマップ制作事業

当会では、2005年11月27日に、桐生市民活動推進センター「ゆい」との共催により、花輪駅に近接する旧花輪小学校を会場に、童謡を歌う会を開催しました。

旧花輪小学校は、日本鋼管㈱創業者であり地元出身の実業家、今泉嘉一郎氏の寄付による木造校舎があり、童謡の父と言われる石原和三郎氏がかつて校長を務めた学校でもあります。

木造校舎の懐かしい教室で、みんなで童謡を歌おうという企画であり、花輪へはわたらせ渓谷鐵道の列車で向かうものでした。

当日の会場案内地図として、わたらせ渓谷鐵道の沿線ガイドマップを作り、無料配布をしましたが、好評であったことから、さらに

図-1　手作り沿線ガイドマップ
裏面には、沿線バス時刻表などを掲載

情報量を増やして毎年発行しているものです。

当初B4版でしたが、現在はA3版両面刷りになりました。

手書き地図ですが、沿線の細かい情報を書き込んであり、わたらせ渓谷鐵道探検には打ってつけの情報地図です。現在、わたらせ渓谷鐵道列車内、桐生駅構内にある桐生市民活動推進センターゆいで無料配布しています。

⑥その他直接支援事業

当会では、わたらせ渓谷鐵道株式会社が行う事業そのものへの直接協力も行っています。

主なものは、イベント列車のスタッフ（これまで子供トロッコ鉄道教室、英会話列車、廃線跡ウオークなど)、繁忙期の乗客整理や案内、鉄道イベントでの物販や案内、臨時列車運転時の乗客整理や利用人数調査、アテンダントへの沿線ガイドトレーニングなどがあります。これらの活動は、当会がわたらせ渓谷鐵道市民協議会の会員として実施しています。

写真-11（左）トロッコ鉄道教室スタッフとなって、お客様のアシストや転轍体験を担当。

写真-12　わたらせ渓谷鐵道が実施した災害対応訓練のけが人役で参加。

2）わたらせ渓谷鐵道市民協議会での活動

わたらせ渓谷鐵道市民協議会では、発足後しばらくの間は、役員が会社とともに沿線市民への鉄道存続の意義説明と利用呼びかけ活動を行っていました。その後、協議会としての自主活動も増えて現在までに取り組んできた活動の主なものは、次の通りです。

①わたらせ夢切符の発売ＰＲ

2005年9月に「わたらせ夢切符」の導入が行われました。この切符は、一枚10,000

円で、一年間乗り放題であり、裏面に記名した 4 名までが同一行路で同時利用できるというものでした。

地域の存続にとって重要な鉄道を地域市民自身が参画して支えることに主眼を置く乗車券でしたが販売が伸びず、しかも定期券より大幅に安くなるために、定期券からのほぼ完全な移動が起こったために、大幅な減収と利用人数の把握困難という状況に至り、2 年度のみの発売で販売が中止されました。

この切符の購入協力よびかけを、主に桐生市内において講演会形式で実施したものです。しかし、現在ほどわたらせ渓谷鐵道の存在感が感じられなかった当時、市民の反応は鈍く、「買ったら何が得なのか」という質問が来る状況であり、沿線利用者も安いから夢切符に移動してしまうという目先の損得のみに終始した結果を招いて終わってしまった感が残り、この切符の有効期間 3 年度にわたり、利用者数の数字が不明確になるという誠に残念な結果となりました。

現在では、きりゅう地域を訪れる観光客の目的の上位にわたらせ渓谷鐵道があります。地域への経済効果を考えると地元資源を支えるための地域負担として、この手の切符の存在は重要であると思いますが、アンケート調査をすると、公共交通の維持についての負担は、利用者であっても「負担してよい」とする金額が 1,000 円前後となるようであり、今後、この種の乗車券の販売については、利用条件の精査が必要であると考えます。

②沿線活動団体の事業協力体制の構築

わたらせ渓谷鐵道沿線では、市民協議会に参加している団体をはじめとして、様々な団体が年間を通して地元での行事を行います。市民協議会では、これらの行事をわたらせ渓谷鐵道の利用に結びつける活動を行います。沿線で行われる活動の主なものをご紹介いたします。

【沢入駅あじさい祭】

毎年 7 月に開催される沢入駅あじさい祭は、沢入駅で駅の清掃に取り組んでいた駅周辺の市民による「もみじの会」が、沿線の園芸業者の協力を受けて、6 年の歳月をかけてあじさいの苗を少しづつ植えて実現したものです。

もみじの会では、あじさいの苗のお礼に、沢入周辺の山から腐葉土を集めて園芸業者に届けたそうです。今では、大きく育って、例年 2000 を超える株が美しい花を咲かせてあじさい祭に訪れるお客様を迎えます。会員は、日頃からあじさいの手入れに余念なく、駅の美化に取り組んでいます。

写真-13（左）　あじさいが咲き競う中列車がやってくる。（沢入駅あじさい祭）
写真-14　足尾駅構内に保存された小型機関車の運転展示。（足尾駅保存車両の運転展示公開）

【足尾駅保存車両運転展示】

足尾駅周辺で年間 3 回開催される足尾駅保存車両の運転展示は、足尾歴史館を運営する NPO 法人足尾歴史館トロッコ部主催で行われます。

足尾駅構内の古河鉱業専用線で硫酸タンク車などの入れ替えに従事していた小型入替機関車をはじめ、貨車移動機、古河鉱業硫酸タンク車などを実際に動かして展示する事業です。貴重な車両を動態で保存するのは大変な作業ですが、足尾歴史館の「定時」ガソリン機関車と合わせて、生きた歴史の証人として保存に当たっています。

【渡良瀬川景観保持活動】

本宿駅から水沼駅の間に連なる古路瀬渓谷をわたらせ渓谷鐵道の車窓から楽しめるように、竹や不要木を伐採する活動を行ったのが、黒保根町の市民を中心に結成された「くろほねグループ」です。

急峻な崖を削って建設された足尾鐵道ですので、伐採を行うとしてもプロ並みの装備と技術が必要です。黒保根町市民により結成された団体が 10 年にわたり取り組み、景観維持に活躍しました。

現在は、次の活動として水沼駅周辺に園芸家から寄付された 6 種 180 本の桜をはじめとする桜約 300 本を生かした桜を見る会の開催に取り組んでおり、市民協議会でも応援しています。

【神戸駅はなもも祭の応援と周辺地域への展開】

例年 4 月中旬に開催される神戸駅はなもも祭は、わたらせ渓谷鐵道開業 10 周年

を記念して社員が募金を募り、自ら植えた 300 本のはなももを生かしたイベントです。

神戸駅は、この地域を中心とする「マイレールの会」が定期的に清掃活動に当たるほか、付近の地域へはなももの植栽を増やす活動にも取り組んで、この地域をはなももの里にするべく活動しています。このように、最近ではわたらせ渓谷鐵道沿線の各駅にお客様を呼べる目玉をつくる活動にも、市民協会員がメンバーとなるグループが取り組みつつあることが10年間での進歩と言える現象と言えるでしょう。

写真-15（左）　水沼駅近くの広場で黒保根グループを中心とした地元市民が開催した桜を見る会

写真-16　はなももと桜が満開のはなとも祭会場に到着したトロッコ列車たち

市民協議会では、わたらせ渓谷鐵道が実施するこのような鉄道イベントについても、模擬店出展やアトラクションの募集や調整・実施を行いました。

写真-17（左）　ながめ余興場で開催した江戸深川八幡葵太鼓によるわたらせ渓谷鐵道応援コンサート。

写真-18　わっしーとぐんまちゃんが大人気のわたらせ渓谷鐵道紹介の観光キャラバン

例えば、わてつファンフェスタに合わせて、みどり市ながめ余興場で開催した、深川八幡葵太鼓演奏、わたらせ渓谷鐵道 100 周年記念事業として開催した、映画「各駅停車」（昭和 40 年東宝映画制作：足尾線を使ってロケを行った映画。主演森繁久彌、出演三木のり平、森光子、他）上映会などがあります。

入場料収入で経費を賄い、残金は、洗濯機を購入してわたらせ渓谷鐵道に寄贈したほか、100 周年記念誌の制作等に充当しました。また、行政側の支援組織「わたらせ渓谷鉄道連絡協議会」が実施する年間 3 回の PR キャラバンへの参加呼びかけと役員の参加を行っています。

③ピカピカ大作戦

秋の観光シーズンは、紅葉の最盛期にピークを迎えます。

きれいな列車にお客様を迎えようと始めたのが、ピカピカ大作戦です。

例年 10 月上旬に、市民協議会の呼びかけにより列車清掃ボランティアを募り、トロッコわたらせ渓谷号や一般気動車などを磨き上げ、カーテンの洗濯などを行ってきました。整備時に使用するウエスの寄付も呼び掛けています。例年 30～40 名の市民が子供から大人まで参加して、トロッコ列車や一般気動車の清掃に参加してくれます。

写真-19（左）　トロッコわたらせ渓谷号を洗車する参加者。

写真-20　清掃を終えて記念撮影。

④わたらせ渓谷鐵道グッズの開発と販売

かつては、PR 用の鉄道グッズを持たなかったわたらせ渓谷鐵道ですが、2000 年ころより徐々にグッズ開発をはじめました。市民協議会でも、わたらせ渓谷鐵道を応援するグッズを作り、わたらせ渓谷鐵道が販売することで収益が会社に寄付される仕組みを作っています。

現在、「わてつのお守り」（滑り止めの砂が入ったお守りで、桐生織で製造）、絵

葉書「ふるさとに降り立つ」（大須賀一雄氏によるわたらせ渓谷鐵道駅の画で構成）、足尾鐵道100周年記念誌「わたらせ渓谷を繋ぐ鉄路　その記憶Ⅰ・Ⅱ」（Ⅰ：第三セクター転換時の記録を中心に、関係者インタビューを収録、Ⅱ：足尾鐵道建設時の記録を中心に、蒸気機関車運転時の機関士インタビューや走行音を収録、両方ともDVD付録付き）があります。

写真-21（左）　好評の桐生織物による滑り止お守り。桐生市では全国のお守り生地の大半を織っている。

写真-22　大須賀一雄氏制作の水彩画を使った駅の絵葉書。氏もかつて足尾線に乗務された。

⑤わたらせ渓谷鐵道株式会社役員との情報交換

わたらせ渓谷鐵道株式会社役員と市民協議会役員による定期的な情報交換会を行っています。

毎年株主総会終了後に、会社の状況とこれからの事業について、会社からの説明を聞き、市民協が独自に実施する事業の参考にするとともに、会社事業の盛り立てに資する協力事項を明確にして会員団体に周知し参加を募る活動です。わたらせ渓谷鐵道が行う大きなイベントについては、この会合を通じて早い段階で情報を得るようにしています。

⑥他の鉄道視察

わたらせ渓谷鐵道市民協議会では、他の鉄道の状況を見る機会を設けて、今後のわたらせ渓谷鐵道応援の参考にしようと取り組んでいます。

様々な関係団体の視察の機会に鉄道会社やその応援組織の訪問を提案し、他の鉄道の見学と、実際の乗車や、できれば鉄道会社や応援組織の方々と意見交換する場所を設けるようにしています。

これまで、ひたちなか海浜鉄道、由利高原鉄道などを訪れました。

今年の 9 月に訪問した由利高原鉄道は、3 月に同鉄道からのわたらせ渓谷鐵道への公式視察を受けて、その答礼として市民協議会としてお伺いしました。

社長をお勤めの春田啓郎氏とは、氏の前職の時代からのお付き合いがあり、一度は訪問したい鉄道でした。

2016 年 9 月 8 日から 10 日の 3 日間、由利高原鉄道沿線を訪ね、春田社長をはじめ沿線応援団の皆様との懇談会、全駅への訪問、沿線観光地の視察や、終点矢島町の散策などを行いました。

もちろん、列車も全線乗車して、わたらせ渓谷鐵道との違いや沿線の様子を視察しました。視察結果は、役員会やわたらせ渓谷鐵道役員との懇談会で報告するとともに、市民協通信にも掲載して今後の活動の参考にしてゆきます。

写真-23（左）　羽後本荘駅に到着し、由利高原鉄道太田氏、秋田県庁福田氏と再会。横断幕でお迎えいただく。

写真-24　夕食時に、春田社長様の講演、沿線応援団の皆さんとの情報交換を行う。

⑦市民協議会通信の発行と講演会

わたらせ渓谷鐵道市民協議会通信という広報紙を、年二回発行しています。

沿線で実施されたイベントや役員との懇談会の内容、経営状況、他鐵道の視察状況などを、主に会員向けにまとめて発行します。

また、年一回の総会時には、記念講演会を企画しています。講師には、鉄道会社 OB、わたらせ渓谷鐵道に縁のある方などをお願いしています。

最近の講師としては、津軽鉄道東京応援団長鈴木洋氏、上信電鉄前社長の笠原道也氏による「苦難の足跡 51 年」、東武博物館名誉館長の花上嘉成氏による「波瀾万丈！東武鉄道マン記」などがあります。

また、足尾鐵道 100 周年に当たっては、国鉄足尾線やわたらせ渓谷鐵道に縁のある方に講演やディスカッションをお願いし、その様子を映像に残しました。そのデータは、DVD 付録として 100 周年記念誌にまとめました

4. 今後の支援活動の在り方について

今年は平成 28 年、わたらせ渓谷鐵道株式会社としての歴史も 30 年近くなり、早くもこの鉄道の歴史の三分の一を占める長さになりつつあります。

近年の利用を見ると、トロッコ列車を中心に、観光客の利用は堅調であるものの、開業当初の利用者数から見ると約三分の一の 40 万人台となっています。

国鉄が廃線基準とした輸送密度が 4000 人/日であったことを考えると現状の利用者数は隔世の感があるのが現状です。

わたらせ渓谷鐵道でも毎年赤字決算が続いており、創業当初目標とした黒字転換は、絶望的な状況であり、毎年欠損が積み重なり資本の枯渇まであとわずかです。関係する群馬・栃木の二県、沿線の桐生、みどり、日光の三市も、今後鉄道として運転を継続してゆくためには引き続き税金の投入をしなければなりません。

また、開業から 30 年が経過しようとする現在、施設の老朽化も非常に進んでおり、車両、軌道の更新や補強を進めているものの、今後もっと大きな投資が必要となるものと思います。

また、渡良瀬渓谷の急峻な地形を貫いている路線故に、自然災害への備えや、被災時の対応なども大きな課題となっています。

それらを考えると、単なる観光路線としての存続が果たして良いのかどうか疑問が残るところです。今年度は、本州でも 100ｋｍを超える JR 路線の廃止が行われるようです。

しかし、国鉄当時に地方交通線として廃止対象になった線区の内、鉄道を止めた地域のその後は、鉄道を残した地域に比べ急速な過疎化が進み、地図から消えつつある場所もある状況です。

昨今、消滅可能性自治体の話も取りざたされているところですが、そろそろ鉄道を単なる輸送手段としてのみとらえるのではない新たなインフラとしての位置づけが必要な時期に来たのではないかと思うこの頃です。

筆者の取り組む市民活動である「2015 年の公共交通をつくる会」も、今年の総会で当初活動を予定していた期間が終わり、新たな目標を目指して活動を継続することに致しました。

10 年間にきりゅう地域では予想以上に高齢化が進み県内でも最も高齢者が多い市となっています。

幸い、鉄道の廃止も発生せず、バスについても一部デマンドタクシー化された

ものの大幅なサービス削減とはならずに済んでおり、デマンド化によって高齢者には優しい交通手段に変わったと言えるかもしれません。

しかし、10 年前に比べ、もともと免許証を持っていた人たちが高齢化しており、多くが自家用車の利便を手放せず、かなり危険な状況のまま運転を続けているのが現状です。

桐生市は、消滅可能性自治体に数えられており、山間地域を中心に急速に「人のいない場所」が広がりつつあります。このような地域を従来の公共交通によってカバーすることは不可能であり、近い将来、年齢による住み分けも必要だと考えています。

高齢者のまちへの集住や自家用車以外の高齢者も利用可能な移動手段の導入などを考えると、従来の「公共交通維持」に様々な手段を加えた「生活交通の確立」が重要と思われます。

そこで、新たに「2015 年からの生活交通をつくる会」として再発足して活動することに致しました。

この会では、従来の鉄道、バスに加えて第三次交通と位置付ける交通手段や、徒歩や自転車、小型電気自動車などを組み合わせた終生使える移動手段を備えたまちづくりについての提案を計画しています。

5. まとめ

2005 年春から取り組んできたわたらせ渓谷鐵道を応援する市民活動の状況を書き連ねてきました。

この活動が、どれほど、わたらせ渓谷鐵道の増収につながったかどうかは疑問です。ただし、この手の活動を沿線市民が地道に取り組んでいるということは、毎年発生する大きな欠損を税金で穴埋めすることに対する市民のコンセンサス形成には多少なりとも役にたったのではと思います。

また、高齢化は進んでいるものの、参加する市民の幅や、活動範囲も少しずつ広がって来ており、会社の努力による全国的知名度アップとともに、沿線の各駅からお客様に降りて地域に来ていただこうとする仕掛けづくりに結びついてきつつあることは、大きな進歩と言えると思います。

人間は動物であり、生活のためにはどうしても“移動”が必要です。そのための手段については、できるだけ多くの安全な選択肢を確保することが大切です。

日本の生み出す付加価値の大きな部分を自動車が占めてきました。国民も所得の多くの部分を自動車に対して消費してきたと言えます。

少子高齢化が進む世界では、常にGDP拡大が幸福の尺度となる世界には無理があるように思います。

多少減速しても、事故によるリスクの少ない安全な移動手段を確保できる社会が求められています。

移動手段の高速化については、華やかな一面もありますが、日常の生活に必要な適度な速度の交通手段の確保を経済的に担保する仕掛けづくりや、生活のための物資を効率よく輸送する物流網の維持などが日本の将来における大きな課題であることを忘れてはいけないと思います。

秋を迎えた9月、わたらせ渓谷鐵道の駅やトンネル、橋梁などの14の設備が、土木学会から土木資産に認定されました。

足尾銅山の発展を支えた開業当時の設備が現役で使われていることが評価されたものです。

沿線にはこの秋、また多くの観光客をお迎えすることになるでしょう。私達も、ピカピカ大作戦の実施や冬のイルミネーションの準備も本格的になります。

毎年の恒例行事がこれから何年続いてゆくか、続けて行ける体制をどこまで維持してゆけるかわかりませんが、わたらせ渓谷鐵道という柱があってこその「地域づくり活動」であることを、沿線市民がどれくらい認識し続けてゆけるかが、この地域の生き残りを決する大きな要素になると考え、活動に取り組んでゆく所存です。

写真-25　WKT501入線

写真提供：わたらせ渓谷鐵道

上毛電鉄友の会の活動について

塩島　翔　Shiojima Kakeru※

はじめに

上毛電気鉄道株式会社（以下、「上毛電鉄」または「上電」という。）は、1926年（大正15年）5月27日に設立し、1928年（昭和3年）11月10日に、群馬県前橋市にある中央前橋駅から前橋市の大胡・粕川を経て、群馬県桐生市にある西桐生駅の23駅、25.4キロを結ぶ中小私鉄である。京王井の頭線で活躍していた700型16両と創業時から活躍しているデハ101が、旅客輸送用の営業車両として活躍している。

近年、おらが湊線応援団、いすみ鉄道応援団などといったローカル線を支援する市民団体の活動を見ることができる。

上毛電鉄でも、上毛電鉄友の会という市民による支援団体が発足し、活動を行っている。筆者は、その運営委員（広報担当）として、当会のFacebookの運営管理を担当している。

拙稿は平成27年9月に実施された交通環境整備ネットワーク主催のセミナートレインでの佐羽宏之副会長の講演と『上電友の会だより（空っ風通信）』をもとに、発足から今日に至るまでの6年間の当会の活動をまとめ、一部私見を加えたものである。そのため、著者個人の見解が含まれていることをご了承願いたい。

1. 上毛電鉄友の会の設立について

群馬県内での市民による地域鉄道への支援活動は、桐生などの東毛地区で行われていた。2005年（平成17年）4月には「2015年の公共交通をつくる会[1]」、2006年（平成18年）10月には「わたらせ渓谷鉄道市民協議会」が、わたらせ渓谷鉄道の存続危機問題を契機に発足していた。

上毛電鉄友の会は、上毛電鉄創立84年目である平成22年（2010年）に、上毛電気鉄道の運行継続に必要な諸事業に対し支援を行うことにより、上電の活性化に寄与することを目的に発足した[2]。

2010年（平成22年）5月27日に行われた設立総会では出席した約30名の議決

※ 上毛電鉄友の会運営委員（広報担当）、二松學舍大学・日本体育大学・秀明英光高等学校非常勤講師

により、大島登志彦氏（高崎経済大学教授）を代表に選出するほか、計 11 名の役員を選出した[3]。

大島代表は、交通地理学・交通史・産業考古学を専門とし、群馬を中心とする地方の公共交通の変遷と歴史的課題を研究テーマに取り組んでいる[4]。

また、佐羽宏之副代表は、先に述べた 2 団体の代表をつとめるだけでなく、公共交通マイスター[5]に任命されるなど、群馬の公共交通政策に関わっている。鉄道ファンだけでなく、公共交通事業者の社員、公共交通担当の公務員など、多岐にわたる分野から人材が集り、会を構成している。

設立当時に計画された活動は、デコトレイン（風鈴電車、クリスマストレイン）の飾りつけサポート、動くギャラリー友の会賞の選定、新春イベントでのシンポジウム運営、友の会主催バスハイキングの企画、沿線歩け大会のサポート、沿線清掃活動、『上毛電鉄 90 年史資料』収集、沿線花いっぱい活動、サイクルトレインの利用促進であった。

2. 上毛電鉄友の会の活動について

上毛電鉄友の会においては、その活動を次のように定めた[6]。

⑴ 上電の運行維持、活性化に必要と認める活動及び支援
⑵ 上電に対する各種ボランティアの募集及び支援
⑶ 上電が保有する車両の全般検査のための基金造成
⑷ その他運行継続、活性化に必要と認める活動及び支援

これに基づき、現在、上毛電鉄が年 3 回実施しているイベント協力、ハイキングの企画、スタンプラリー、ビール電車、電車の飾りつけ、駅の清掃、社史の編纂事業を行っている。

次項では、それぞれの活動の概要を紹介していく。

3. イベントへの協力

上毛電鉄は 1 月、4 月、10 月の年 3 回イベントを実施している。イベントではトークショーの運営、ミニトレインの運行、N ゲージ鉄道模型の運行、プラレールレイアウトの設置を行っている。

⑴ トークショーの運営

トークショーは 2011 年（平成 23 年）に初めて開催された。トークショーは午

前と午後の2部構成で企画された。花上嘉成氏[7]・佐羽副代表・古澤和秋上毛電鉄取締役社長、大島代表の4名のパネラーのもと、「上電の魅力と鉄道趣味」と「市民活動と地方鉄道再生策」をテーマに熱い議論が交わされた[8]。

2012年（平成24年）は、花上氏・古澤社長・佐羽副代表・大島代表の4名が登壇し、「上毛電鉄の観光資源」と「上毛電鉄の再生」をテーマに話し合った[9]。

2013年（平成25年）のトークテーマは、『上電友の会だより』に記録されていないため、確認できないが、この年から午後に友の会の活動報告が行われるようになった。

2014年（平成26年）は花上氏、大島代表の2名による「赤城山と観光について」をテーマに、赤城山に多くの資本が投資されたにも関わらず、観光地として発展しなかった要因について語った[10]。

2015年（平成27年）は、花上氏、大島代表、佐羽副代表の3名による「上電沿線の移り変わり」というテーマで、赤城山を走ったケーブルカーや沿線市町村の変化・推移について語った[11]。

2016年（平成28年）は、花上氏、大島代表、佐羽副代表の3名による「懐かしの東武軌道」と題して、日光・伊香保地区を走った東武鉄道の路面電車について語り合った[12]。

(2) ミニトレインの運行

先に述べた佐羽氏が代表を努める「2015年の公共交通をつくる会」が所収するバッテーリー駆動5インチゲージで再現したデハ101を運行している。また、当会の小林直樹氏がデキ3021の5インチゲージを作成し、2014年新春イベント時より運行を行っている[13]。

鉄道模型（Nゲージ）の運転会は、会員に群馬県立前橋高等学校鉄道研究部員がいたことが縁り、継続的に展示をお願いしている。高校卒業後もOB有志による出展も2016年から行われるようになった。

また、プラレールダッシュと題して、2015 年（平成 27 年）の新春イベントからプラレールのレイアウトを用意している。これは、会員から借りたり、寄贈されたりしたレールによって組み立てられた。事前にイベントチラシなどによって告知を行い、来場者に車両を各自持参してもらう形で運営している。回を重ねるごとに、プラレールを持参する子供たちが徐々に増えている。

4. ハイキング企画

ハイキングは年に 2 回実施している。春のハイキングは上毛電鉄の沿線の「おもしろいスポット」へ公共交通機関を利用して訪れている。

2011 年（平成 23 年）は「わたらせ渓谷鉄道沿線（神戸廃線跡と足尾を訪ねる）」と題し、草木ダム建設によって廃線後、残されている琴平トンネルやあかがね親水公園を散策した[14]。

2012 年（平成 24 年）は、「桐生の昔を訪ねる」と題し、西桐生駅を起点に、桐生祇園祭の鉾を納めた鉾座や天満宮、群馬大学同窓記念館、有鄰館、浄運寺など丸山下駅までの約 6ｋｍを歩いた[15]。

2013 年（平成 25 年）は、「銅山街道を歩く：深沢宿から大間々宿まで」 と題し、上神梅駅から角地蔵、深澤宿、覚成寺、大間々博物館などを巡った[16]。

2014 年（平成 26 年）は、「旧街道で訪ねる相生村と富士山登山」と富士山下駅の近くにある江戸時代の富士山講の遺跡である富士山、桐生明治館（旧群馬衛生所）、相生の名の由来となる相生の松、大善寺、赤岩の渡しの船宿跡などを巡っ

た[17]。

2015 年（平成 27 年）は「桐生の中世を歩く」と題して、桐生の街並みを歩いた。

2016 年（平成 28 年）は、「伊香保廃線跡を歩く」と題して新春イベントのトークショーでも話題にあがった東武軌道跡をたどり、保存されている車両やケーブルカーのある宿「かのや」で楽しいひと時を過ごした[18]。

また、秋のバスハイキングは、消え去った鉄路の後を訪ね痕跡をたどることを目的に、近県の廃線跡を巡っている。

2012 年（平成 24 年）「新潟廃線跡：国鉄魚沼線と越後交通寺泊線」[19]、2013 年（平成 25 年）は「上田丸子電鉄丸子線・西丸子線と別所温泉」[20]、2014 年（平成 26 年）は「筑波鉄道廃線跡散策、流鉄乗車」[21]、2015 年（平成 27 年）は「蒲原鉄道廃線跡と新潟交通月潟駅を訪ねる」と題して、各地を訪れている。

なお、2016 年（平成 28 年）は、茨城交通水浜線ならび日立電鉄廃線跡めぐりとひたちなか海浜鉄道を乗る予定である[22]。

5. 楽しく電車に乗る企画

現在、友の会では、ビール電車とスタンプラリーの 2 つのイベントを利用し、利用の促進を促している。

まず、ビール電車は、会員の交流もかねて毎年夏にデハ 101 の貸し切り運転を行っている。

2014 年（平成 26 年）から SUPER BELL"Z 車掌 DJ 野月貴弘氏も参加し、車内でエアートレイン等のパフォーマンスを行っていただき、楽しいひと時を過ごした。

なお、その時の様子は『鉄音アワー』[23] にて公開されている。

また、スタンプラリーは 2010 年（平成 22 年）から実施している。鉄道を使ったスタンプラリーは、JR 東日本のポケモンスタンプラリーのように、駅にスタンプを実施していることが多い。

しかし、上毛電鉄の場合、無人駅が多く、また有人駅に待合室などに設置してあると、自家用車で回ることができる。したがって、スタンプラリーの参加者でも上毛電鉄に乗車しない可能性がある。

このことを考慮して、友の会では700型全8編成の車内にスタンプを設置する形で実施した[24]。

ただし、8編成のうち、検査の都合などで1日に6編成しか運用につかないため、2日に分けて上毛電鉄に乗らならなければならない。

そのため、友の会ホームページでは、スタンプラリーの期間中、700型の運用表の情報公開をしている。また、スタンプラリー参加者には、コンプリート賞だけなく、5つ以上集めた場合に景品があたるチャンスをつくっている。このような形をとることで、1日でも気軽に参加しやすい環境をつくっている。

2年目以降は、上毛電鉄8編成のスタンプに加えて、他社に協力依頼をし、チェックポイントを追加した。

2011年（平成23年）は大胡車庫と日本中央バスが運行する中央前橋駅・前橋駅間のシャトルバスの車内に設置した。

2012年（平成24年）は同じ略称をもつ「上・電」つながりで、上田電鉄（長野県）別所温泉駅に協力をお願いした[25]。

2013年（平成25年）は「赤城駅」と編成愛称の「あかぎ号」の「あかぎ」つながりで流鉄（千葉県）流山駅に協力をお願いした[26]。

2014年（平成26年）は、群馬県の中小私鉄・三セクである上信電鉄上州富岡駅とわたらせ渓谷鐵道水沼駅に協力をお願いした[27]。

2015年（平成27年）は真岡鐵道真岡駅（栃木県）とひたちなか海浜鉄道那珂湊駅（茨城県）に設置をお願いした[28]。

本年度も実施予定であるが、従来のルールだと、上毛電鉄に2日以上乗らなければならないこと、また協力していただく鉄道会社へ訪問することを考えると、数日にわたりスタンプラリーに参加しなければならず、「ハードルが高い」という参加者からの指摘があったため、ルールを変更する予定である。

他に、風鈴電車などの電車の飾り付け作業の手伝いや駅清掃を行っている。

駅清掃は、膳駅、樋越駅、北原駅、粕川駅、富士山下駅で清掃活動を行ってきた。雑草の除去、掲示物の張り替えの際に駅の待合室の壁に残ったセロハンテープを除去したり、駐輪場などの泥汚れを片づけたりしている。

粕川駅、北原駅の清掃では、後述するパートナーシップの縁から、粕川地区地域づくり協議会のメンバーの皆様も参加し、地域の方々との交流を深めることができた。

6. 上毛電鉄友の会マスコットと上電パウンドケーキについて

友の会には、2 つのマスコットキャラクター[29]がいる。

平岡隆一氏デザインの「赤城いずみ」は公募によって赤城駅と上泉駅から決めた。

また、当初神楽坂たま氏デザインの「デハ君（仮名）」だったキャラクターも公募により、「上毛といち」[30] と決定した。ちなみに「といち」はデハ 101 に由来している。

両キャラクターボイスを声優の堀込聖美氏にお願いしている[31]。

前橋市を中心とする上毛電気鉄道沿線の新たな物産品創出と観光振興、上毛電気鉄道の利用促進 など交通活性化に寄与することを目的にパウンドケーキ「上電パウンド」を企画・開発した[32]。平岡隆一氏と神楽坂たま氏の 2 名がパッケージデザインを担当した。

「上電パウンド」は「赤城いずみ」ちゃんセット（レモン味、メイプル味、コーヒー味、抹茶味、オレンジ味の 5 個入り）と「上毛といち」くんセット（チョコ味、プレーン味、パンプキン味、フルーツ味、チーズ味の 5 個入り）の 2 セットで各 850 円にて、上毛電気鉄道（中央前橋駅・赤城駅・西桐生駅）、 前橋駅物産館、群馬県庁地下売店、前橋市役所地下売店、 旅がらす本舗清月堂各店舗(立川町

本店、朝日町店、大胡店、けやきウォーク店、ベイシア前橋モール店、ベイシア前橋みなみモール店) で販売が開始された。2012 年度（平成 24 年度）「グッドデザインぐんま」パッケージ部門を受賞した[33] 。

しかし、諸事情により現在は販売休止となってしまった。

7. 広報活動について

当会の広報活動は、『上電友の会だより』を発行し、会員へ郵送しているだけでなく、ホームページにて公開している。会員外に向けての広報活動は、ホームページならびに、Facebook、赤城いずみの twitter にて、常時告知活動を行っている。また、先に述べた新春イベントのトークショーにて、1 年間の活動報告を行っている。

また最近では、上毛電鉄のイベント会場などに来ない人々にも、当会の活動を知ってもらい、賛同していただける方を増やす目的で、他の団体が主催する行事やイベントなどに参加している。

まず、前橋全体や地域に役立つ提案をしたり、他の団体や地域・企業などとつながりもとめたりするため、2014 年（平成 26 年）11 月 30 日、前橋市・前橋市市民活動支援センター主催「地域・NPO・企業 パートナーシップのチャンス！」に参加し、上電クリーンボランティア清掃の参加者募集を中心に、新春イベントで使用するプラレールのレールの寄付依頼、上電パウンドの販売再開への協力依頼をした。なお、発表の様子は、YouTube にて公開されている[34]。この会に参加したことで、粕川地区での駅清掃では、地域の方々にも参加してもらうことができた。

次に、「まえばし CM フェス」 にエントリーし、上毛電鉄が地元の足として走り続けてくれることを願い 1 分間の CM 動画として製作した。

CM 動画のタイトルは、「赤城山がよく見える電車 上毛電気鉄道」[35] で、1 日を通して赤城山の麓を上毛電鉄の電車がひたむきに走る姿を描いている。動画作成にあたり、ナレーションは「赤城いずみ」の声を担当している声優の堀込聖美

氏にお願いした。2015 年（平成 27 年）2 月 21 日（土）に開催された CM フェス（会場：シネマ前橋）の公開コンテストでは、9 位に入賞することができた。

まとめ

以上のように、当会は上毛電鉄の利用促進だけでなく、グッツ販売の企画、イベントの協力など、多岐にわたって行ってきた。これらは、会員の得意分野を生かすことによって、今日まで進められることができたと考える。

その一方、友の会の設立当初で計画されたことで、まだ実現していないことがある。それは当会設立時に計画された『上毛電鉄 90 年史』である。上毛電鉄の歴史をまとめることによって、利用促進につながることはない。しかし、新たな上電グッツの一つとして販売し、上毛電鉄のグッツ売り上げに貢献できる。昨年度から 90 年史の作業計画が立てられ､少しずつ執筆活動が行える体制になってきた。当初の作業計画から遅れているが、発行することはできると考えている。

友の会の会員は、群馬県内だけでなく県外に住んでいる者もいる。継続的にはボランティア活動を行う際には、参加しやすい環境にある県内在住の会員の力が必要になってくる。だからこそ、当会の活動を知っていただき、他団体との連携を強化するなど、より多くの沿線住民の協力を得たい。そうすれば、沿線住民の参加が増えれば、マイレール意識が高めることができると考えるからである。

また、県外在住の会員からは、地元民が見落としていた沿線地域の魅力を発見していただき、その情報を発信していただくなどの支援を期待している。

今、北関東をみれば、廃線寸前だったひたちなか海浜鉄道に路線の延伸が計画されたり、宇都宮には LRT の運行計画が持ちあがったりしている。前橋市も LRT 導入にむけて検討を行う動きがある。このように車社会の北関東の中でも、公共交通のありかたが変化しようとする兆しがある。これからも上毛電鉄を軸に群馬の公共交通ならび沿線地区の活性化に関与していきたい。

［脚注］

[1] 2016年（平成28年）7月から「2015年から生活交通をつくる会」に改名。ブログ「2016年度総会開催」による。
http://2015.cocolog-nifty.com/blog/2016/07/2016-1df2.html

[2] 『上毛電鉄友の会規約』　第1条（目的）による。
http://www.jomorailway.com/supporters/kiyaku.pdf

[3] 『上電友の会だより』創刊号http://www.jomorailway.com/supporters/kaihou.pdf
[4] 高崎経済大学ホームページ「教員紹介」による
http://www.tcue.ac.jp/college/ec/faculty/oshima.html
[5] 「公共交通マイスター」ホームページによる
https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/kankou/meister/date/db_saba.pdf
[6] 注2と同じ。第4条（活動）による。
[7] 2014年（平成24年）11月から東武博物館名誉館長。
[8] 『上電友の会だより』2号http://www.jomorailway.com/supporters/kaihou2.pdf
[9] 『上電友の会だより』3号http://www.jomorailway.com/supporters/kaihou3.pdf
[10] 『上電友の会だより』6号http://www.jomorailway.com/supporters/tayori-6.pdf
[11] 『上電友の会だより』8号http://www.jomorailway.com/supporters/kaihou8.pdf
[12] 『上電友の会だより』9号http://www.jomorailway.com/supporters/kaihou9.pdf
[13] 注11と同じ。
[14] 注9と同じ。
[15] 『上電友の会だより』4号 http://www.jomorailway.com/supporters/kaihou4.pdf
[16] 『上電友の会だより』5号 http://www.jomorailway.com/supporters/kaihou5.pdf
[17] 『上電友の会だより』7号http://www.jomorailway.com/supporters/kaihou7.pdf
[18] 『上電友の会だより』10号　インターネット未公開（2016年9月20日現在）
[19] 注16と同じ。
[20] 注10と同じ。
[21] 注11と同じ。
[22] 2015年までは上毛電鉄のみで受付を行っていた。2016年からは関越交通のエクセレントツアーとして販売されることとなった。
[23] 『鉄音アワー』472号 「デハ101・上毛電鉄ビール電車に乗務」2014年9月17日（水）更新http://airplug.cocolog-nifty.com/bellz/2014/09/472-101-5a85.html
[24] 注3と同じ。
[25] 注15と同じ。
[26] 注11と同じ。
[27] 注21と同じ。
[28] 「上毛電鉄友の会スタンプラリー2015(平成27年度)」
http://www.jomorailway.com/supporters/stamp2015.htm
[29] 注8と同じ。
[30] 注9と同じ。
[31] 注16と同じ。
[32] 「オリジナルパウンドケーキ 「上電パウンド」 好評発売中！」
http://www.jomorailway.com/img/rinkfile/paundo-go.pdf
[33] 「平成 24 年度グッドデザインぐんまパッケージ部門受賞しました。 オリジナルパウンドケーキ「上電パウンド」」
http://www.jomorailway.com/img/rinkfile/paundo_pr.pdf
[34] 「第2回パートナーシップのチャンス　No.12 上毛電鉄友の会」
https://www.youtube.com/watch?v=VWRJltvXirw
[35] 「赤城山がよく見える電車」https://www.youtube.com/watch?v=GStcMlInPeU

ふるさと納税活用による地域鉄道活性化策
～五所川原市・津軽鉄道コース～

澁谷房子　Shibutani Fusako※

はじめに

津軽鉄道は、青森県津軽半島を南北に走る総延長 20.7 ㎞の鉄道で、五所川原市と中泊町の 1 市 1 町を走っています。産業発展のための輸送手段として地元に望まれ昭和 3 年に会社が設立されて以来、今年で 88 年目を迎えます。「津鉄（つてつ）」の愛称で、地元住民はもとより、全国の津鉄ファンから熱い応援をいただいております。

鉄道輸送が主流であった昭和 59 年までは貨物輸送を行っていましたが、現在は旅客輸送のみを行っています。その輸送人員は、昭和 49 年度の 257 万人をピークに年々減少し、平成 27 年度には 28 万人にまで減少し、厳しい経営を余儀なくされています。

ただ一方では、通学生や高齢の方々の生活の足であり、沿線観光施設までの移動手段でもある公共交通としての役割を担い、更に近年は「ストーブ列車」等観光資源として、地域全体にとって大切な存在であるため、津軽鉄道存続の意義が認められてきました。

公共交通としての役割を担い、観光資源としての価値を高めるため、沿線観光施設との連携や行政及びたくさんの団体からの支援をいただいて運行を続けておりますが、乗客の減少を止めることはできず、兼業を持たないため鉄道業の収入減少が、経営を圧迫している現状があります。

そのような中、五所川原市は、平成 20 年度の寄附金税制の改正で創設された「ふるさと納税制度」に取り組み、平成 26 年度から「使い道の指定」の中に「津軽鉄道コース」を設け鉄道支援に乗り出しました。

津軽鉄道では、平成 27 年度から五所川原市「ふるさと納税」に寄せられた寄付金を、建物及び車両の修繕工事費や鉄道活性化活動費等に活用させていただいております。以下にそのあらましをお伝えします。

ふるさと納税に対する五所川原市の取り組み

※ 津軽鉄道株式会社　顧問

①平成20年度～平成24年度

市ホームページや広報ごしょがわらでのPR（感謝状のみでお礼の品なし）

②平成25年度

ふるさと納税ポータルサイトの利用開始（ふるさとチョイス、ふたくす等)、お礼の品進呈開始

③平成26年度

4月～　使い道の指定開始

6月～　クレジット収納開始（ふるさとチョイス）

3月末　使い道の指定開始にともなって、年度末に「五所川原市地域振興基金」へふるさと納税を積立

④平成27年度

4月～　ふるさとチョイスにおいて特集ページ、使い道の報告、お礼の品おすすめ最新情報等の投稿によるＰＲ強化サービス開始

五所川原市ふるさと納税の実績

五所川原市におけるふるさと納税の平成25年度から平成28年度（8月31日現在）の年度別寄附金額実績は下記の通りです。

		25年度		26年度		27年度		28年度	
		件数	合計（円）	件数	合計（円）	件数	合計（円）	件数	合計（円）
寄附金の申込状況	4月	1	200,000	10	990,000	92	2,190,000	30	950,000
	5月			16	390,000	87	1,950,000	21	510,000
	6月			58	1,700,000	87	2,275,000	52	1,410,000
	7月	2	1,010,000	71	2,920,000	101	3,835,000	32	893,000
	8月	5	140,000	141	4,999,000	113	4,860,000	55	1,970,000
	9月	4	40,000	116	3,630,000	132	3,252,000		
	10月	6	240,000	104	2,830,000	380	9,944,000		
	11月	12	520,000	136	3,687,000	927	17,031,000		
	12月	15	940,000	220	6,014,000	1,315	31,851,800		
	1月			24	600,000	60	1,410,000		
	2月	3	120,000	20	540,000	39	1,180,000		
	3月	1	30,000	27	570,000	34	1,220,000		
	合計	49	3,240,000	943	28,870,000	3,367	80,998,800	190	5,733,000
寄附金の使い方	立佞武多コース			63	1,680,000	197	4,505,000	9	260,000
	太宰治コース			69	1,820,000	309	7,081,000	19	430,000
	津軽鉄道コース			151	4,887,000	602	14,546,000	30	620,000
	遺跡コース			55	1,232,000	233	4,840,000	11	340,000
	地域課題解決コース			575	18,491,000	1,871	45,805,800	114	3,803,000

ふるさと納税「津軽鉄道コース」とは

平成26年4月より五所川原市のふるさと納税は、寄付される方がその使い道を

次の5つのコースから選択できる「使い道の指定」が開始されました。

1.立佞武多（たちねぷた）コース
2.太宰治コース
3.津軽鉄道コース
4.遺跡コース
5.地域課題解決コース（市長におまかせ）

その一つである津軽鉄道コースの説明には、「津軽鉄道は、旅情漂う津軽の田園地帯をのんびりと走る、全国的にも少ない民間鉄道です。寄付金は、津軽鉄道活性化事業及び鉄道軌道安全輸送設備等整備事業などに使えます。」と記載されています。

「津軽鉄道コース」をもうけた経緯について、五所川原市の担当者は次のように述べています。

「ふるさと納税と言えば、返礼品の豪華さがマスコミ報道等でよく取り上げられますが、本制度の最も注目すべき点は、自分が住んでいる自治体かどうかにかかわらず、自分の税金をふるさと納税という寄付金に変えて、自分が好きな自治体を応援できるという点です。

自治体側から見れば、確かに産業振興という面では、地場産品の贈呈に力を入れることも大事ではありますが、ふるさと納税で最も大事なことは、制度を通じ、応援したいと思ってもらえるような取り組みを示し、自分たちのまちのファンを増やすことだと考えます。

使い道を指定できるコースは、いずれもできるだけ全国のマニアやファンの心を引き付けるような、そして分かりやすいものというコンセプトで設定したものです。

中でも津軽鉄道コースは、津軽鉄道が一民間鉄道ではあるものの、地域住民の生活の足をずっと守り続けている公共性と、当市のみならず津軽半島地域全体の地域振興に欠かせない重要な位置づけにあるという認識のもと、コースの一つに設定したものです。」

津軽鉄道でのふるさと納税の活用

五所川原市地域振興基金に積み立てられたふるさと納税は、当社の要望も聞き入れていただき、27年度から下記の事業に使われました。

27年度　芦野公園駅舎屋根修繕工事
　　津軽鉄道イメージキャラクター「つてっちー」着ぐるみ製作

28 年度　ストーブ列車客車屋根・窓（2 両分）修繕工事
　　通学定期券購入費用助成

五所川原市の担当者は、ふるさと納税の津軽鉄道に対する支援の方向性を次のように述べています。

「当地域は全国的に見ても人口減少の著しい地域で、沿線人口の減少に伴い、今後も津軽鉄道利用者の減少は避けられません。イベント等を開催しながら利用機会を増加させるという短期的な効果を図ることももちろん大事ですが、同時に、将来的な利用促進に結び付けていけるような取組みも欠かせません。

津軽鉄道には、津軽鉄道を存続させようと応援してくれる民間団体が多数存在しており、行政としては、それら団体とともに、津軽鉄道は沿線住民だけでなく地域全体にとって大切な存在なのだという機運の醸成に努めるとともに、津軽鉄道を生活の足として最も必要としている高校生をターゲットに、自家用車による送迎が慣例になっている現在の通学スタイルから、どうしたら津軽鉄道利用に呼び戻せるかに取り組むなど、地域住民による生活の足としての日常利用の増加につながる施策が重要であると考えています。」

寄附者との繋がりを大切に

当社は、前述したとおり寄附金を有効に活用させていただいておりますが、その感謝の気持ちを伝えたいと考えていました。市の担当者に相談したところ、返礼品の中に社長名の礼状を入れて送ってくださることになり、寄附金をお寄せいただいた事への感謝とその活用についてお知らせをし、またこれをご縁としてキャラクター「つてっちー」に会いに来ていただきたいと、当社の役・職員の心からの気持ちをお伝えしています。

ふるさと納税「津軽鉄道コース」の広がり

五所川原市に続き、もう一つの沿線自治体である中泊町においても平成 27 年 9 月から「津軽鉄道応援コース」が設けられました。

「豊かで美しい自然を守る街づくりコース」、「子育て支援コース」、「中泊町ブランド開発コース」と共に設けられたもので、「津軽鉄道応援コース」の説明には、「鈴虫列車やストーブ列車など四季によって様々なイベント列車が走る津軽鉄道と津軽中里駅構内の駅ナカにぎわい空間を応援するコースです。」と謳われています。

「駅ナカにぎわい空間」とは、当社が所有する津軽中里駅に隣接した空き店舗に、町が青森県の助成を受けて、多目的トイレ・簡易調理場・イベントスペース等が整備されました。

「人々が集いざわめく空間に住民の活力が生まれる」というコンセプトで、観光客の玄関口でもある津軽中里駅にその空間を創出し、「そこに行けば何かをやっている」というイメージを内外に発信し、津軽中里駅にヒト・モノを集わせて活気ある町とすることを目的に平成 24 年 4 月にオープンし、各種コンサート・漬物祭り・モニターツアー等たくさんのイベントが開催されてきています。

特に津軽鉄道サポーターズクラブが「毎月 22 日は津鉄の日」として制定してからは、毎月 22 日には多彩なイベントが開催されるようになり、住民が集う場となったほか、当社の乗客も足を伸ばして駅に降り立つようになりました。

中泊町のふるさと納税「津軽鉄道応援コース」は、当社に対する支援とこの施設の活動に対して使われる事になっており、寄附金額は、平成 27 年度が 1,480,000 円、平成 28 年度は、570,000 円（9 月 10 日現在）となっています。

ふるさと納税「津軽鉄道コース」への期待

ふるさと納税の魅力のひとつに、地域の特色ある返礼品の品揃えがあります。

五所川原市は、市の民間団体等が考案し開発に取り組んでいる市ブランド認定商品を中心に地域の特産品を贈呈しており、人気があるのは、りんご・りんごジュース・馬肉のくんせい・レトルトシジミ等です。中には津軽鉄道の商品を交えていただいているものも有ります。

一方中泊町は、米の産地であり、また魚介類が豊富なので、中泊産米・季節の野菜の詰合わせ・メバル・サザエ等海産物に人気があるようです。

居住地以外の地域に対して貢献ができるとして評判のふるさと納税ですが、津

軽鉄道コースのように、その使途を目的を明示して募集するのは、寄付者にとって何に使われるかが具体的で明確となることから、寄付者としての意志を示しやすい仕組みであると思います。

鉄道会社にとっては、多くの方にお越しいただき、実際にご乗車いただくことを一番に望んでおりますが、遠く離れていて乗車できる機会はない方が、この仕組みをお使いいただいて、私共を遠くから応援していただけることはたいへんうれしく、またたいへんありがたいことと深く感謝をいたしております。

（参考）津軽鉄道の現状

1.近年の主な出来事

2005年（平成17年）　開業75周年記念イベント
「津軽の鉄道」映画記念上映会

2006年（平成18年）　津軽鉄道サポーターズクラブ設立
片道通学定期乗車券発売開始
津鉄応援直売会設立

2007年（平成19年）　レールオーナー募集開始
小学館のビッグコミック増刊号にマンガ「ちゃぺ！津軽鉄道四季物語」連載開始
小学館　津軽鉄道応援写真集「Take　It　Slow」を発刊
増資　資本金　73,387,500円、資本準備金　23,387,500円
ストーブ列車券（300円）設定

2008年（平成20年）　鉄道軌道近代化整備事業実施（コンクリート枕木、継電連動装置、橋梁改修等）
自動車回送サービス開始

2009年（平成21年）　鉄道軌道輸送高度化事業実施（コンクリート枕木化、落石防止設備等）
津軽五所川原駅に　だがし屋「ちゃぺ」開店
本社1階に地域交流施設「サン・じゃらっと」と喫茶店「でる・そ～れ」開店
奥津軽トレインアテンダント事業、青森県と契約
無料レンタサイクルサービス開始（津軽鉄道活性化協議会事業）
中泊町が津軽中里駅に「金多豆蔵人形劇」常設小屋設置

2010年（平成22年）
全線開業80周年記念イベント開催
「津鉄タイムマシン」に乗って懐かしのあの頃にタイムスリップ
全線開業80周年記念式典・祝賀会挙行
12月31日～NHK「行く年」、「来る年」で当社のストーブ列車から全国放映

2011年（平成23年）　3月11日東日本大震災、津軽地方震度4、当社施設等特に被害なく運転再開したが大停電のため夕方より運休。12 日も停電により終日運休。16日～23日までの8日間、燃料供給不足のため1日10本減便の間引きダイヤで運行
東北ローカル線復興支援キャンペーン「津軽鉄道けっぱれ！フェスタ」開催
杉良太郎氏他一日駅長・ふれあいコンサート実施
沿線の五所川原農林高校の仮想会社「街づくり五農農業会社」と共同で津軽五所川原駅に五農高校産品等の売店を開設、併せて車内販売実習開始
市内の観光関連4社組織「燃える奥津軽」の施設周遊お得カードを発行、スタンプ集めて応募すると特賞当たれば津軽鉄道車両一両貸し切り

2012年（平成24年）
津軽中里駅に「駅ナカにぎわい空間」がオープン
イベント開催や地元の農産物・海産物の販売を行う
NPO法人「つがる夢庭志仙会」が五農高生徒と共同整備により五農校前停留場に小公園をオープン
津軽鉄道と吉本興業の共同企画にて「走れメロス×又吉の世界展号」を運行
2013年（平成25年）　NPO法人つがる夢庭志仙会と五農高校の土木科生徒が整備した毘沙門停留場に「駅舎」と「鉄道林研修の場」が完成
深郷田停留場駅舎新設及び乗降場改良工事完成

2014年（平成26年）　旧芦野公園駅母屋が国の登録有形文化財に指定登録

2015年（平成27年）　津軽中里駅併設建物の内部を改装して農林水産省関係事務所として賃貸
全線開業85周年記念イベント：復刻混合列車運行、撮影会等
当社イメージキャラクター「つてっちー」のお披露目

2016年（平成28年）　2月国土交通省主催の「津軽鉄道と地域の魅力づくりを考える」ワークショップ開催
3月26日、北海道新幹線に合わせて新駅「奥津軽いまべつ駅」と当社の津

軽中里駅を結ぶ連絡バス運行が実現利用者の便益を考慮し当社のダイヤを調整

2.収益・乗車人員等の推移

（単位:千円）　（単位:千人）

年度	営業収益	当期利益	繰延利益剰余金	純資産	乗客数
2005年度	121,940	16,342	△ 65,688	△ 11,726	372
2006年度	118,152	6,437	△ 59,252	27,236	331
2007年度	124,509	3,169	△ 56,083	44,654	316
2008年度	120,259	14,526	△ 41,558	59,180	300
2009年度	126,991	△ 2,206	△ 43,764	56,974	322
2010年度	134,307	8,609	△ 35,154	65,582	314
2011年度	130,551	3,019	△ 32,136	68,602	304
2012年度	124,558	45	△ 32,091	68,647	304
2013年度	127,629	△ 11,320	△ 43,411	57,327	310
2014年度	115,208	△ 16,118	△ 59,528	41,209	283
2015年度	128,847	△ 5,333	△ 64,861	35,875	283

欧州の鉄道　乗車記

佐藤由祐　Sato　Yusuke※

はじめに

国土交通省は、2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会の機運を高めていくために図柄入りの特別仕様自動車ナンバープレート（以下、「東京大会特別仕様ナンバープレート」という。）の導入を決定し、2015 年 6 月に道路運送車両法の法令改正を行いました。

この東京大会特別仕様ナンバープレートは、図柄入りの非反射シートをアルミ板に貼り付けた後にエンボス（金属の薄板などに凹凸模様を与える加工法）を行うものであり、従来のアルミ板への直接塗装による製造工程とは大きく異なる本邦初の仕様となります。

このため、国土交通省では非反射シートを用いた新たな品質基準を定めるとともに、ナンバーの交付代行者やナンバー制作メーカーで組織する一般社団法人全国自動車標板協議会でも国土交通省の基準を踏まえた具体的な品質基準を策定し、現在、鋭意試作・品質の確認等の作業を行っているところです。

現時点でのスケジュールでは、新たに追加された 2019 年ラクビ―ワールドカップの特別仕様ナンバープレートが 2017 年 4 月から発行予定で、東京大会特別仕様ナンバープレートは 2017 年 10 月から発行される予定で準備が進められています。

欧州の鉄道と何の関係があるのかと思われると思いますが、私の所属する組織は自動車のナンバープレートの交付を主な業務としていることから、2016 年 5 月にシート式の先進国である欧州の実態を把握するためにイギリス、ドイツ、イタリアの 3 カ国の行政機関、ナンバー製作に関わる業界団体を訪問して意見交換を行うとともに、具体的な製造工程を視察してきました。

5 月 8 日（日）に羽田を出発してイギリスのロンドンに入り、5 月 10 日（火）の夜にはロンドンからベルリンに入り、5 月 12 日（木）の夜にイタリアのローマに入るという大変タイトな行程での出張でしたが、この出張での都市間移動は鉄道が主で各国の鉄道に乗車できる貴重な体験をすることができましたので、その様子をまとめました。

鉄道視察を目的としていないので、内容に正確を欠く部分がありましたらご容

※ 一般財団法人関東陸運振興センター　専務理事

赦願います。

１．イギリスの鉄道

【ヒースロー空港からヒースローエクスプレスでロンドン市内へ　2016.5.8】

羽田からの 13 時間を超えるフライトでようやくロンドンに到着、現地時間で夕方の 4 時、テロの関係で入国審査は厳しいと聞いていたが想像以上の長蛇の列、なおかつ入国審査エリアの改修工事中も重なり入国審査に思いのほか時間をとられて約 2 時間近くかかって無事入国しました。

ロンドンへの国際線の大半は、街の西側にあるヒースロー（Heathrow）空港へと到着します。空港とロンドンの中心街間は約 20ｋｍ離れており、移動手段は電車、地下鉄、高速バスとなりますが、我々（出張者は 3 名）は鉄道利用です。

今回の出張では鉄道利用の機会が多いことから、鉄道の乗車券等は事前にインターネットで購入していましたが、これは海外出張などの経験豊富な当法人の理事長の手配によるもので大変助かりました。ただし、ヒースロー空港からロンドン市内分は現地購入となりました。空港には「ターミナル 1・2・3（Terminal 123）駅」と「ターミナル 5（Terminal 5）駅」の２つの駅がありますので到着ターミナルによって注意が必要です。

私たちは、税関を出て切符売り場の方に向かって歩いてヒースロー空港ターミナル第 1・2・3 駅の案内所近くで乗車券を販売している女性 2 人組から往復の乗車券を購入し、ヒースロー空港と国鉄パディントン（Paddington）駅との間を結ぶヒースローエクスプレス（Heathrow Express）という特急列車に乗り込みました。

購入した乗車券は「ヒースロー空港⇔パディントン駅」間の往復で一人 23.7 ポンド（4,740 円）でした。後日、インターネット情報で確認したところ安く購入できたと一安心したところです。

所要時間は、ターミナル 1・2・3（Terminal 123）駅からパディントン駅まで約 30 分ほどでした。

（参考）　空港駅への運賃（インターネット情報）
・片道　2 等　18 ポンド／1 等　26 ポンド
・往復　2 等　32 ポンド／1 等　50 ポンド
※2 等はインターネットで買うと割引あり。往復切符は 1 ヶ月間有効。
※車内で精算すると 5 ポンドの追加料金が取られます。

ターミナル 1・2・3 駅案内所*1

ロンドン市内への乗車券売り場*1

ヒースローエクスプレスチケット

ヒースローターミナル 123 駅

ヒースローエクスプレス

パディントン（Paddington）駅

【ロンドンからバーミンガムへ　2016.5.9】

5月8日（日）はロンドン市内で宿泊、翌日5月9日（月）はバーミンガムにおいてDVLA(交通省のもとにある統括組織で車両登録、運転免許証を管理)、BNMA（英国ナンバープレート製造協会)、HILLS社（ナンバープレート製造会社）との合同会合が10時30分から予定されていました。ロンドンからバーミンガムへの移動は鉄道移動です。

ロンドンのユーストン駅(Euston)からバーミンガムのニューストリート駅(New Street）までの乗車券はインターネット（クレジットカード決済）で事前に購入していましたので、ユーストン駅の自動発券機に購入したクレジットカードを入れて、予約番号を入力すると発券されます。日本に居ながらにしてネットで乗車券を購入し、英国の自動発券機で発券できる便利な世の中になったものだと実感した次第です。

ただし、現地での乗車券の発券について駅の自動発券機の場所等の事前リサーチは必須です。我々は出発前にユーストン駅の自動発券機で発券しましたが1名分で2枚のチケットが発券され戸惑いながら乗車しましたが、1枚は乗車券、もう1枚は指定席分のチケットだったのです。思わず捨ててしまうところでした。

（参考）

★自動発券機のチケットの印刷方法

＊クレジットカード又はデビットカードを自動発券機に挿入し発券機を起動させる

＊予約確認のeメールメッセージに記載されている8文字の予約番号を入力する

＊画面表示の指示に従ってチケットを印刷する。往復の場合は、同時に往路と復路のチケットを印刷する

＊指定席を予約している場合は指定席分のチケットが印刷されるので取り忘れや不要扱いとしないように注意が必要

★自動券売機以外の方法

駅職員が常駐する駅窓口でもチケットを受け取ることができます。

窓口の職員に予約確認のeメールメッセージに記載されている8文字の予約番号を伝える。この際に身分証明書の提示を求められることがありますので注意が必要です。

ユーストン駅で発券した上段が乗車券、下段が指定席のチケット

ロンドンからバーミンガムは 2 本の路線があって、ロンドンのユーストン（Euston）駅から出てバーミンガムのバーミンガム・ニューストリート（Birmingham New Street）駅に着く線と、ロンドンのメリルボーン（Marylebone）駅から出てバーミンガム・ムーアストリート（Birmingham Moor Street）駅とスノーヒル（Snow Hill）駅に着く線があります。途中駅も違い、全く別の線です。

前者はバージントレインとロンドンミッドランドが走っており、チケットは安いが到着時間が 2 時間と少しかかります。後者はチルターン鉄道が走っており 1 時間半ほどで到着します。

イギリスの列車の運賃は激しく変動するので同じ曜日の同じ時間帯でも運賃が違うということが日常的にあります。基本的には、朝夕のラッシュ時でも乗れるチケット（Anytime）と、直前の購入、特に当日のその場での購入（Walk in という）が一番高いというのが原則とのことです。また、「どの列車でも乗れるもの」は高いが原則です。

ちなみに、我々はネット予約の平日の当日往復（Birmingham New street⇔

London・Euston 間）で大人一人£117（23,400 円/1 人）でした。

我々は、10 時 30 分からの会合に間に合うように、ユーストン駅 8 時 23 分発の列車に乗り、バーミンガム・ニューストリート駅に 9 時 45 分に到着しました。ロンドンから直通の列車ということもあり、所要時間 1 時間 22 分の快適な乗車時間でした。

特筆すべき事柄かどうかわかりませんが、駅構内には大きな列車発着表示板があり、発車時刻の間際まで出発番線がわからないといった具合で、表示板に発車番線が表示されると一斉に乗客が動き出すのが日本では見られない風景で印象的でした。

この日は遅延もなく予定した会合には十分な余裕を持って臨むことができました。10 時 30 分から始まった合同会合は軽食をはさみながら 14 時まで行われ、予定通りに終了しました。

ロンドンへの帰りの列車は、バーミンガム発 16 時 30 分の列車に乗り、17 時 56 分にロンドンに着きました。

ユーストン（Euston）駅

駅構内の列車発着表示

ペンドリーノ（バージントレインズ）が西海岸本線に導入した高速列車）

ペンドリーノ列車表示

バーミンガム・ニューストリート駅表示

バーミンガム・ニューストリート駅表示

合同会合は無事終了

タワーブリッジ

ビッグ・ベン

2．ドイツの鉄道

5 月 10 日（火）夜の 8 時過ぎにロンドンから空路でベルリン入りし、ドイツ大使館の書記官と打ち合わせ、翌日 5 月 11 日（水）は 10 時から自動車のナンバー関係を所管するベルリン州市民・規制庁（LABO）と 14 時からはドイツのナンバープレートに関する団体（BKK）との意見交換を行いました。意見交換終了後は 5 月 12 日（木）のナンバープレートメーカー視察のために、約 400ｋｍ離れたブレーメンまで自動車で移動するという強行スケジュールでした。

ドイツと言えばアウトバーン（速度無制限区間）が有名ですが、今回初体験となる時速 200ｋｍを超えるアウトバーン区間を走行するという機会に恵まれ、大変貴重な体験をすることができました。大部分が速度無制限区間かと思っていましたが、以外にも速度制限区間が多いなという印象でした。

ドイツではベルリンとブレーメンにそれぞれ 1 泊ずつという慌ただしさでしたので十分に鉄道の観察はできませんでしたが、ベルリン市内で撮った唯一の路面電車とブレーメン市内の路面電車です。

【ベルリン市内にて 2016.5.11】

ベルリンではほとんど市内の状況を視察する時間もなくブレーメンへ移動したので少し心残りでしたが、たまたまホテルの前を走っていた路面電車との遭遇が唯一の鉄道との接点でした。ベルリン市電は世界で最も古い路面電車網の一つであり、1865 年から運行が始まったと言われています。1929 年からは、ベルリン市交通局（略称 BVG）によって運行が行われており、運行は 22 系統、電停は 382

箇所、路線延長は191.6Kｍにのぼります。

ベルリン市電

ベルリンの壁

【ブレーメン市内にて　2016.5.12】

ベルリンを夕方4時頃に出発しブレーメンに到着したのは夜の8時前でした。約400ｋｍを4時間ほどで走った計算になります。

夕食後に市内散策をしましたが、カラフルな路面電車に遭遇する場面が多く、特に古い町並みや石畳と新型トラムとが良くマッチングしているなと思いました。今度はゆっくり乗車して見てみたい街と路面電車でした。

ボリューム満点の夕食、ホワイトアスパラガスが美味しかった

ブレーメン　トニヤス社の見学と意見交換も無事終了

【ブレーメンからベルリンへ 2016.5.12】

朝 9 時からのブレーメンでの工場見学やメーカー幹部との意見交換は昼前に無事終了し、ベルリンへの移動は鉄道です。ベルリン（テーゲル空港）発 17 時 30

分発のローマ行きに間に合うように移動しなければなりませんが、ブレーメン中央駅からベルリンまでは直通がなく、途中のハンブルク経由ベルリン中央駅という経路での移動です。

ブレーメンからは我々3 人だけの移動になりますが、トニヤス社の方からは途中の乗換駅では乗り換えホームが予告もなく変わることがあるので十分注意するようにとのアドバイスをいただき、ブレーメン中央駅 12 時 09 分発の列車に乗り込みました。

乗換駅のハンブルク駅で降車し、予定の番線で列車を待っていると、なにやらアナウンスがありホームで待っていた乗客が一斉に階段を駆け下りて移動を始めたが、我々3 人は状況がわからずにいたものの、これがアドバイスのあった番線の変更かといち早く気づいた次長の機転により間一髪で何とか乗換えができて予定通りベルリン中央駅に到着することができました。言葉もわからず、重い荷物を持っての移動でしたので急な番線変更で間に合わなければその後のイタリア行きのスケジュールやその後の行程にも大変な影響が出るところでした。

ブレーメンからベルリン間のオンラインチケット

運賃は、ブレーメン中央駅～ベルリン中央駅間で 136€/3 名分（約 18,000 円）で、事前にネット予約してあったオンラインチケット（Online-Tiket）を出力したバーコード入りの用紙を提示するだけでした。

ブレーメン中央駅　*2

ブレーメン中央駅　エントランスホールの大きな壁画が素敵でした

ブレーメン中央駅 12:09 発 IC2039 ブレーメンからハンブルク間と同型*3

ICE557　ハンブルクからベルリン間乗車と同型*4

ハンブルク駅でのベルリン行きの表示

３．イタリアの鉄道

【フィウミチーノ空港からローマ市内（テルミニ駅）へ　2016.5.12】

5 月 12 日（木）ブレーメンからベルリンまでの鉄道移動も乗換駅で間一髪のところで無事に乗換ができ、何とかベルリン（テーゲル空港）17 時 30 分発のローマ行きに間に合い、ローマ（フィウミチーノ空港）に到着したのは 19 時 40 分でした。空港からローマ市内（テルミニ駅）への移動は、空港とテルミニ駅をノンストップで運行し約 30 分で結ぶレオナルド・エキスプレスです。30 分間隔で運行しているとのことで、乗車券は現地購入で 14€/1 人（約 1,850 円）でした。

レオナルド・エキスプレス（同型）*5

フィウミチーノ空港からテルミニ駅間の乗車券

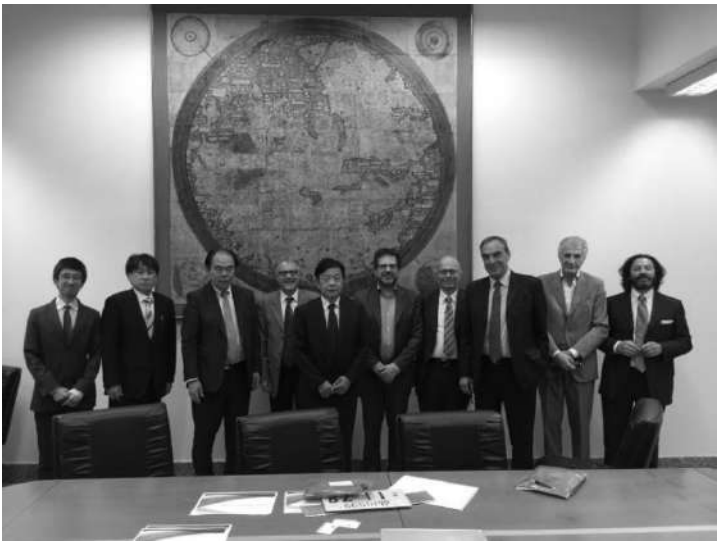
【ローマ市内の路面電車と地下鉄　2016.5.13～14】

ローマの路面電車（トラム）は、ローマの公共交通企業が運営しています。

かつてはイタリア国内で最大の路線網を誇っていたが、廃止が進み他の交通機関にその地位を譲って、現在は全 6 路線が運行されています。

歴史を感じる路面電車

街並みにマッチした低床型トラム



インフラ運輸省・ナンバープレート製作関係者との意見交換は無事終了

5 月 13 日は、3 国目となるイタリアのインフラ運輸省とポリグラフィコ社との合同会議も無事終了し出張目的の公式スケジュールは何とか終えることができました。

せっかくの機会なので、5 月 14 日はローマ市内観光を兼ねて交通事情調査を実施し、移動には地下鉄を利用してみました。

地下鉄の路線は A 線と B 線の 2 路線のみで、テルミニ駅を中心に路線が交差し

ています。

我々はホテルの最寄り駅からコロッセオまで地下鉄を利用しましたが地下鉄内での犯罪（スリ）が多いと実感しました。

イタリア大使館廣田１等書記官に大変お世話になりました

地下鉄のチケット（1 回乗車用　1.5€）

コロッセオ駅表示

地下鉄車内路線図

出典：http://italying.zening.info/roma/roma_metro.htm

ローマ地下鉄車両　落書きがすごい

【ローマからフィレンツェへ　2016.5.14】

前日までに公式ヒアリング等の用務は終了したのでローマからフィレンツェ、パリへの移動です。ローマはテルミニ駅から 14 時 50 分発でフィレンツェはサンタマリアノヴェッラ駅に 16 時 20 分過ぎに到着の約 1 時間 20 分の旅でした。

ローマ・フィレンツェ間のオンラインチケット

入線する「フレッチャルジェント（銀の矢)」

「フレッチャルジェント（銀の矢)」

イタリアの鉄道駅には改札口はありません。駅構内を抜けると直接ホームに出るので誰でも自由にホームまで出入りができます。ただし、改札がない代わりにホームに入る付近に下の写真右のような「自動検札機」があります。思わず見過ごしてしまうような感じです。

この検札機にチケットを挿入して日付と時刻を刻印します。この刻印を忘れると車掌さんが検札にきた際に罰金を取られるルールとなっているので注意が必要です。

ホーム付近の自動検札機*6

車窓

サンタマリアノヴェッラ駅

おわりに

イギリス、ドイツ、イタリアと体験した鉄道乗車記はローマ・フィレンツェ間で終わりです。慌ただしかった出張行程を無事に終えて、5 月 16 日にフィレンツェからパリシャルル・ド・ゴール空港経由で 5 月 17 日に帰国しました。旅行会社を介在させない出張で、特に鉄道を意識したプランではありませんでしたが、結果として鉄道を利用する機会が多く、鉄道利用という視点でとらえるとまた違った発見があり、有意義な体験でした。

本稿は欧州 3 カ国における単なる鉄道乗車記録のようなものですが、何かの参考になれば幸甚です。

出典

*1 http://london.navi.com/special/5028822

*2 http://wikitravel.org/upload/shared/0/05/Bremen_Hbf_pano.jpg

*3 http://www.bahnbilder.de/bild/Deutschland~Wagen~IC-Zuge+und+IC-Wagen/858149/ic-2039-nach-leipzig-hbf-mit.html

*4 http://www.bahnbilder.de/bild/deutschland~bahnhoefe-a---e~berlin-hauptbahnhof-lehrter-bahnhof/572464/hier-808-024-4-saalfeldsaale-als-ice547.html

*5 http://italiazanmai.com/wp-content/uploads/2014/01/leonardo-express-overview-1.jpg

*6 http://mytabi-italy.com/florence-termini/

国際鉄道技術専門見本市（Inno Trans　2016）レポート

山口禎一　Yamaguchi Sadakazu※

はじめに

2016（平成28）年9月20日から23日の4日間、ドイツ・ベルリンで開催された第11回目となるInno Trans　2016(イノトランス2016)に参加する機会を得ましたので、その初日の概要を報告します。

会場入り口

イノトランスは2年ごとに開催される見本市で、鉄道車両をはじめ、軌道、信号保安設備、運行管理、旅客情報システム、インテリア、トンネル建設機械、索道から信号ケーブル、ヒューズ類、なぜかスパナに至るまですべての鉄道関連会社がブースの広さの違いはあれ一同に介して展示・発表しているもので、その規模の大きさにヨーロッパの鉄道産業の底辺の広さを改めて実感しました。

とにかく屋内・屋外の展示場面積が東京ドーム4個分超とその会場の広さに圧倒され、展示場をくまなく見て歩くには正直4日間でも足りないと思われるほどです。

※ 小田急電鉄株式会社　安全技術部担当部長

主催者のベルリンメッセによれば、今回の見本市には 60 カ国からアルストム、シーメンス、ボンバルディアの「ビッグ 3」やアメリカ、中国メーカーなど大小さまざまな鉄道関連企業約 3,000 社が出展し、来場者は 14 万 5 千人を超える過去最大の規模となったとのことです。

やはり、イノトランスの最大の魅力は、屋外展示スペースに 3,500m に及ぶ引込線があり、電車、機関車、大型貨車、トラム、建設車両、軌陸車など様々な車両が展示されていることです。今年は 127 もの車両が展示されました。

各国の新型車両

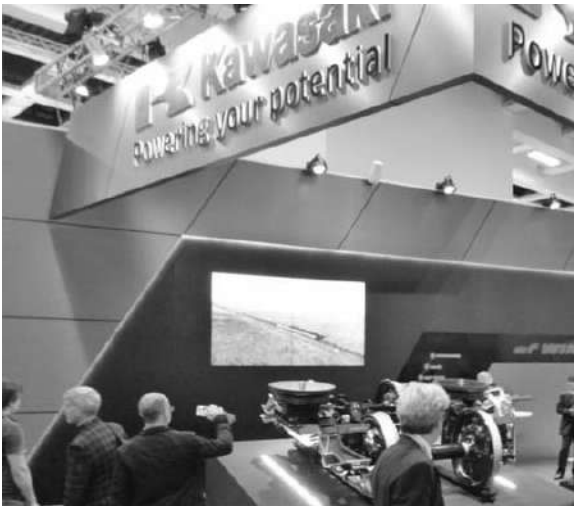
人気の蒸気機関車も

貨車まで展示

日本からの出展「JORSA ブース」

日本からの出展は、「日本鉄道車両輸出組合」（JORSA）が前回と同じ 7.2 a ホールのワンフロアーを貸し切り、組合企業 12 社に加え、鉄道総研、東京メトロの 14 社での共同出展や川崎重工業、東芝、日立製作所、JR 東日本なども出展しており、

どのブースも大変な盛り上がりを見せていました。



川崎重工ブース

欧米のブース

会場内を足早に回って気づいたことは、欧米のブースでは広いラウンジを設けてテーブルにはツマミ、ビールジョッキ片手に華やかな商談の場を設けていることでした。いたるところで乾杯の輪が広がっていました。どう見ても立ち飲みのような方もお見受けしましたが・・

ボンバルディアブース

DB のブース

おわりに

屋外展示場に日本の車両が展示されていないと残念がるのは私だけでしょうか。

次回イノトランス 2018 では、是非日本の新型車両の展示を見たいものです。

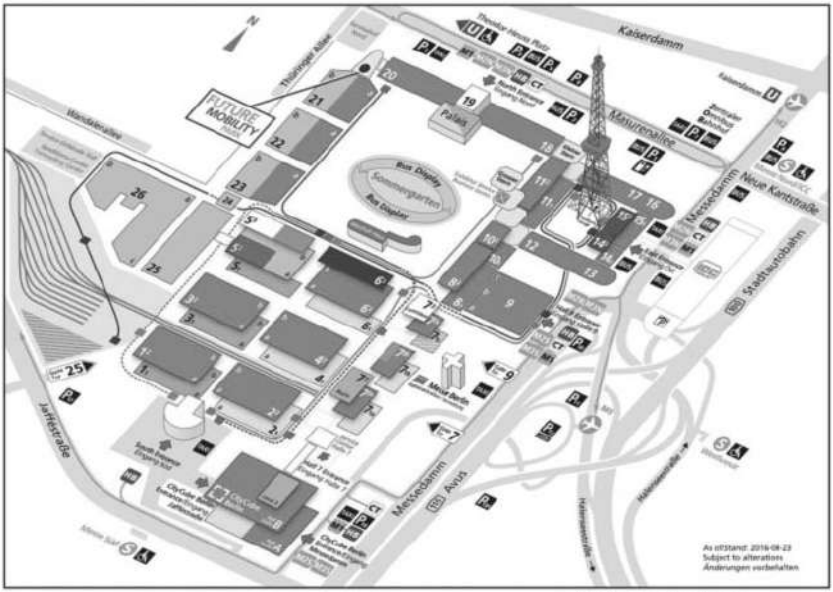
きっと車両の精度の高い仕上がりや内装の美しさに外国人の皆さんが驚かれることは間違いありません。

InnoTrans 2016

国際鉄道技術専門見本市

開催日：2016年9月20日～23日
場所：　ベルリン国際見本市会場
主催：　メッセ・ベルリン社

THE FUTURE OF MOBILITY



- Railway Technology
- Interiors incl. Travel Catering & Comfort Services
- Railway Infrastructure
- Tunnel Construction
- Public Transport
- Outdoor Display Gleis- und Freigelände
- Special Gauge Display
- Bus Display incl. BUSiness Restaurant
- Opening Ceremony Eröffnungsveranstaltung
- InnoTrans Convention incl. PTI-Forum
- Speakers' Corner Conference Corner
- Career & Education Hall incl. Career Forum
- Business Lounge (Marshall-Haus)
- Press Center Pressezentrum
- Restaurant „Meet'n'Eat"
- Restaurant „Oktoberfestzelt"

Shuttle Lines · Shuttle Linien

- M1 — Olympischer Platz P+R
- TXL — **Airport Tegel – Expo North** Flughafen Tegel – Expo Nord
- TF25 — **Airport Tegel – Expo South** Flughafen Tegel – Expo Süd
- SXF — **Airport Schönefeld – Expo North** Flughafen Schönefeld – Expo Nord
- SXF — **Airport Schönefeld – Expo South** Flughafen Schönefeld – Expo Süd
- HB — Hotel Transfer
- CT — City Transfer

Fairground Shuttle · Geländeshuttle

- **Fast Shuttle South Entrance – Hall 18** Eingang Süd – Halle 18
- **South Entrance – Hall 20** Eingang Süd – Halle 20
- **South Entrance – East Entrance** Eingang Süd – Eingang Ost
- **East Entrance – Outdoor Display** Eingang Ost – Freigelände

イノトランス会場案内図

明治期における旅客鉄道運賃・料金の変遷

原　　潔　Hara Kiyoshi※

はじめに

はじめに

我が国の鉄道運賃は、英国技師からの進言があって英国流の三等級制等の制度が取り入れられ始まったという。

鉄道の開業とともにはじまり、そして明治時代には今日の運賃制度の基礎が確立した。その成り立ちや明治期における変遷について以下に述べる。

1. 普通旅客運賃制度

鉄道営業の始まり・初の運賃設定

明治5年（1872年）10月14日、新橋・横浜間（23.8キロ）に鉄道が開業した。この日を記念して、10月14日が「鉄道の日」に定められた。

しかし、わが国の実際の鉄道営業の起源はこれよりも早く、仮営業として品川・横浜間で運転を開始した明治5年6月12日にさかのぼる。この仮営業に先立って、鉄道の諸規則や運賃が定められた。現在の鉄道営業法の前身にあたる「鉄道略則」25ヶ条が同年6月9日に太政官より布告された。

この鉄道略則の第1条には、「先（まず）賃金（運賃）ヲ払イ手形（乗車券）ヲ受取ルベシ然ラサレバ決シテ列車ニ乗ル可ラズ」と規定され、同時にこの鉄道略則に違反した時の刑罰並びに鉄道掛員の服務規律を定めた「鉄道犯罪罰例」も公布された。

運賃については、鉄道を敷設し、営業も行うこととなる工部省鉄道寮が「蒸気車仮賃銭表」（運賃表）を添えて太政官に仮営業許可の申請を行った。申請を受けた太政官は、関係寮省の意見を求めた。意見を求められた大蔵省駅逓寮は、「鉄道により旅行時間の短くなることを貴ぶ人は甚だ少ない状況であり、運賃を高くしてその輸送人員が低くなることよりも運賃を低くして輸送人員を多くし、以ってその利益を収めるのが良いと考える。」旨の回答を行った。これに対し、工部省は鉄道頭（現在の国土交通省鉄道局長にあたる）の井上勝と再評議をし、「試験中で

※一般社団法人交通環境整備ネットワーク 代表理事

もあり、車両も十分に備えかねる状況であり、運転も朝夕２回の本数で僅かの人員でないと乗車できない。車数も増加し十分揃ったら賃銭改革（運賃改定）もあるが、試験中の仮運賃でもあるので、申請のままの運賃で決定願いたい」との上申をした結果、工部省の申請のとおりに運賃の決定がされた。

運賃には「等級制」が導入され、上等が１円 50 銭、中等が１円、下等が 50 銭であった。ちなみに当時、東京日本橋から横浜までは、人力車が 62 銭５厘、蒸気船が 31 銭２厘５毛であり、これに比べ鉄道運賃は極めて高額であった。

小児の運賃は、4 歳までは無賃とし、12 歳までは大人運賃の半額と決められた。手荷物については 30 斤（18 kg）まで 25 銭、60 斤まで 50 銭とした。

当時、乗車券は「切手」もしくは「手形」と呼んでおり、「切符」と呼ぶようになるのは明治 16 年（1883 年）以降であった。

また、「運賃」についても「賃銭」と読ばれていた。運賃と呼ばれるようになるのは大正年間になってからである。

開業時の切符
出典：日本国有鉄道百年史

前述の鉄道略則の第 24 条には、「旅客並荷物ノ運賃ハ適宜ニ随ヒ変革アルト雖モ其変革毎ニハ二週間前ニ告達スベシ」と書かれており、既に「運賃」という名称はあったものの、一般化するまで時間がかかったものと考える。

区間制の導入・初の運賃改定

仮営業当初は品川・横浜の二駅で、途中に駅はなかった。新たに「川崎」と「神奈川」の２駅を設置するのに合わせ、わが国最初の運賃の改定が明治５年７月 10 日に行われた。

最短駅間を「1 区」として、駅間の距離に応じて区数決め、運賃は１区増すごとに１区分の運賃額が加算される「区間制運賃」制度とし、１区の運賃額は、下等が６銭２厘５毛、中等が下等の２倍の額である 12 銭５厘、上等が下等の３倍の額である 18 銭７厘５毛、と決められた。基礎となる１区の下等運賃額（6 銭２厘５毛）は、旧貨幣の「1 朱」に相当するもので、当時はまだまだ旧貨幣での流通が多いことから、旧貨幣で分かりやすくした結果、厘毛の端数が生じた。

品川・横浜間は５区の運賃額で、上等が 93 銭７厘５毛に、中等が 62 銭５厘に、下等が 31 銭２厘５毛になり、最初の運賃改定は値下げの改定であった。

上段：区数
下段：下等運賃額（単位：銭）

5	3	1	横浜
4	2	神奈川	6.25
2	川崎	12.50	18.75
品川	12.50	25.00	31.25

新橋・横浜間の全通

新橋から横浜間の全線が完成し、明治5年10月14日（旧暦では9月12日）に天皇陛下、諸外国の公使を招き開業式典が行われた。

川崎・神奈川間に新たに鶴見駅が設置され、新橋から横浜間は全部で6駅となった。新橋・横浜間は6区の運賃で、上等1円12銭5厘、中等75銭、下等37銭5厘に決められた。

上段：区数
下段：下等運賃額（単位：銭）

6	5	3	2	1	横浜
5	4	2	1	神奈川	6.25
4	3	1	鶴見	6.25	12.50
3	2	川崎	6.25	12.50	18.75
1	品川	12.50	18.75	25.00	31.25
新橋	6.25	18.75	25.00	31.25	37.50

開業式翌日の15日から、新橋、横浜では毎時丁度発とするパターンダイヤが組まれて、上り9本、下り9本の営業列車は運転された。

出典：「時刻表でたどる鉄道史」編著者宮脇俊三
1988年1月 JTB 出版

賃率制の導入・大阪～神戸間の開通

明治 7 年（1874 年）5 月 11 日、大阪・神戸間が開通するに当たって、運賃が決められた。

運賃は、賃率に乗車する距離を乗じて算出する「賃率制」が採用された。その賃率は、1 マイル（約 1.6 キロ）につき上等 5 銭、中等 3 銭 5 厘、下等 2 銭とし、大阪・神戸間（20 マイル 28 チェーン、約 33 キロ）は、上等 1 円、中等 70 銭、下等 40 銭と決められた。

この賃率制の導入は、将来の鉄道延伸を考えてのものであった。

特定運賃の設定・新橋～横浜間の運賃改定

旧貨幣制度から新貨幣制度に移行が進んできたことから、明治 7 年 5 月 11 日に新貨幣制度で厘、毛の端数が生じないように「銭」単位に統一し、最小を 5 銭、以後 5 銭きざみの運賃体系に変更した。

その際、新橋・横浜間の上等の運賃について、本来 90 銭であるところを需要も多く、釣銭の手間をなくしたいとして 1 円に切り上げた。いわゆる「特定運賃」のはじめである。

このため、新橋駅から神奈川駅までの運賃が 75 銭、神奈川駅から横浜駅までの運賃が 15 銭で、別々に乗車券を購入した方が 90 銭と通しの運賃より 10 銭安くなることとなった。利用者も心得たもので、次第に新橋駅と横浜駅までの間を直通する利用は減少し、手前の神奈川駅で乗降することになったという。このため、2 年後の明治 8 年 7 月に新橋・品川間の運賃を 15 銭から 20 銭に、新橋・神奈川間を 85 銭と値上げすることで、この矛盾を解消した。

運賃額　（単位：銭）

凡例

上段	上等
中段	中等
下段	下等

					横浜
				神奈川	15 10 5
			鶴見	15 10 5	30 20 10
		川崎	15 10 5	30 20 10	45 30 15
	品川	30 20 10	45 30 15	60 40 20	75 50 25
新橋	15 10 5	45 30 15	60 40 20	75 50 25	100 60 30

特定運賃

釣り銭の手間を省くとしてはじまった、特定の区間のみに適用される「特定運賃」も、やがて他交通機関の運賃額と対抗する戦略的運賃として設定されるようになる。

甲武鉄道は、市外線としての性格を有する新宿・御茶ノ水間を明治 37 年（1904 年）12 月に開業するに際して、東京市電の運賃を考慮して同区間を 3 銭とし、その中間駅を 1 銭又は 2 銭に特定した。

甲武鉄道は明治 40 年（1907 年）に国有化され、その際に新宿・御茶ノ水間を東京市電の均一運賃額 4 銭と同額とした。なお、当時の 3 等賃率 1 哩（マイル）当たり 1 銭 6 厘 5 毛で計算すれば、同区間の運賃額は 20 銭強となるものであった。

また、新宿・中野間を跨って乗車する場合は、この 4 銭に新宿・中野間の運賃を併算することとした。

明治 42 年（1909 年）には山手線の電車運転が開始され、これに伴って特定運賃区間は拡大されていった。

運賃値下げ・大阪～神戸間の改定

大阪・神戸間の乗車人員は、開業当初に比べ次第に減少していった。
一方、併行する汽船の利用者は相変わらず多いことから、これに対抗すべく、明治 7 年（1874 年）8 月 1 日に中等、下等の賃率をそれぞれ 5 厘引き下げ、1 マイルにつき、中等は 3 銭に、下等は 1 銭 5 厘となった。

なお上等は 5 銭のまま据置とした。この結果、大阪・神戸間の運賃は、上等は 1 円で据置きであったが、中等は 70 銭から 60 銭へ、下等は 40 銭から 30 銭へと値下げがされた。

運賃の割引・わが国最初の私鉄「日本鉄道」が誕生

明治 14 年（1884 年）11 月、わが国の初めての「私鉄」となる日本鉄道会社に東京・青森間の敷設を許可する「特許条約書」が公布された。

この条約書には、旅客及び荷物の運賃は、工部卿の許可を得ることが条件として記載されていた。同社は、明治 16 年（1883 年）7 月 28 日に上野・熊谷間を開業。この開業に先立って官設鉄道で適用していた「鉄道略則」及び「鉄道犯罪罰例」を私鉄にも適用することとした。

運賃は、特等、上等、下等の 3 等級制を取り、賃率は、1 マイルにつき下等 1 銭 5 厘、上等は下等の 2 倍、特等は下等の 3 倍の賃率とした。明治 17 年（1884

年）5 月 1 日には高崎まで開通し、同年 8 月 20 日には前橋まで路線が延伸した。翌明治 18（1885 年）年 3 月には、官設鉄道との間で、連絡運輸をはじめた。

明治 19 年（1886 年）7 月 16 日には、大宮・宇都宮間が開通したが、限られた機関車で旅客列車も貨物列車も共に運転本数を確保したいとして、本来貨物専用列車であったものに客車を連結して旅客営業も行った。

この列車は途中駅で貨物の入換え作業を行いながらの運転であり、旅客専用列車に較べ、大宮・宇都宮間の所要時間が 1 時間も多くかかることとなった。そこで、この列車を利用する場合に限って通常の運賃を 2 割 5 分引きとした。

官設鉄道においては旅客の増加に客車が間に合わない状態になり、止むを得ず貨車の内部を改造して下等客車として使用した。これに伴い、明治 29 年（1896 年）3 月に「客車代用貨車取扱規定」が定められ、この改造車両に乗る場合には運賃を 2 割引とした。他と比べて所要時間のかかる列車や、車両の状態が劣る列車の利用に対する運賃割引は、その後聞かない。

鉄道の法整備と私鉄の勃興

「私設鉄道条例」の公布

工部省は、南海電気鉄道の前身となる阪堺鉄道会社の鉄道敷設許可を行うこととし、明治 17 年（1884 年）5 月 23 日に命令書や特許条件を整えるよう大阪府に指示を行った。

明治前期財政経済史料集成第 17 巻「工部省沿革報告」によれば、「3 月 24 日大阪府商藤田伝三郎等共同して阪堺鉄道会社を設立し、大阪・堺間に鉄道を敷設し営業をなさんことを請願す。省議この線路は将来幹線に接続すべきの地にあらず。時々一地方に限り支障なかるべきをもって、その敷設願書、特許願、会社創立要旨、申請規則等を具して、これを太政官に稟議す。この日、その敷設を許可せられその方法及び命令書案等を調製し、更に稟申すべくかつ特許条件は、日本鉄道会社前例とはなし難き旨を指令せらる、因ってこれを大阪府に命ず。」と記載されている。

6 月には会社に対して敷設の許可命令書が交付され、日本鉄道会社に次いで 2 番目の私鉄誕生となった。

その後明治 19 年（1886 年）12 月には伊予鉄道が創設され、翌 20 年には両毛鉄道、水戸鉄道から鉄道敷設の出願が相次いで行われ、一気に民間での鉄道建設熱が高まった。

政府は広く鉄道を普及させることとし、これら私鉄の敷設を許可していくこととしたが、許可の都度様々な条件を付して命令書を作成する事務の繁雑さを避ける

ため、必要な事柄を法で定めることとし、明治20年（1887年）5月18日に全文41条からなる「私設鉄道条例」を公布した。

私鉄に対する法が整備されたことにより、翌明治21年には山陽鉄道、続いて讃岐鉄道、大阪鉄道、関西鉄道、甲武鉄道、九州鉄道、総武鉄道等々が誕生していった。

上限運賃の定め

運賃については、私設鉄道条例の第29条で「旅客運賃を定め若しくはこれを変更する時は、鉄道長官の認可を受くべし（原文カタカナ以下同）」と定められ、その但し書きで「下等旅客運賃額は、1哩に付き金1銭5厘の割合を超過することを得ず」と、その上限となる賃率が示された。また、上限となる賃率の範囲内で運賃額を増加する場合は少なくとも2週間前に公示を行うことも規定された。

明治30年（1897年）3月29日には法の一部改正が行われて、「旅客運賃を算定するに当たり一人に対する最低額を金3銭までに定むることを得」との最低運賃額の規程が追加された。また、運賃計算上の端数は、切り上げて計算しても良いとされた。

「私設鉄道法」及び「鉄道営業法」の公布

私鉄の会社数と営業キロは増加の一途をたどり、それまでの私設鉄道条例等の法だけでは対処が困難となったため、法の全面的な見直しを行って、明治33年（1900年）3月16日に新たに「私設鉄道法」と「鉄道営業法」が公布された。これに伴い鉄道略則、鉄道犯罪罰例は廃止された。

運賃については、私設鉄道法の第57条で「会社は運賃を定め主務大臣の認可を受くべし。またこれを変更するときもまた同じ」と規定。さらに「主務大臣は公益上必要と認むるときは運賃の変更を命ずることを得」との規定が盛り込まれた。

また、同法第58条において、「下等旅客運賃額は、線路の距離1哩に付き金2銭の割合を超過することを得ず。但し2哩未満の哩数に対してはその一人の運賃額を金4銭までに定むることを得」とされ、第59条において「運賃の割引についてはあらかじめ一定の準則を定め認可を得くべし」と規定された。

さらに、第69条において、公務で往復する陸海軍軍人、軍属、警察官吏等について半額で輸送すること、第70条で囚徒及び監守官吏を半額とすることも定められた。

この運賃制度について、茂木英雄は「実践鉄道通論」（明治35年同文館）において次のように記述している。

「旅客賃金（運賃）はその割合高きときは社会下層民の交通を妨げ快楽を減ずるをもって一国における経済の状態に応じ又はその建設費の多寡によりこれを定べきものにして、決して郵便又は電信の如く同一賃金（料金）を課する能はず。なんとなれば乗客運送に関し平等法を採用するはただ社会上の関係に反するのみならず収益を減少すべく、またここは貧者を苦しめかえって富者を利するに至れるなり。本邦においてはこれを 3 級に分類し更に特別及び寝台付き特別級を設けたりといえども賃金に関する制限は独り下等（3 等）賃金のみに限り 1 哩 2 銭を超過するを能はずと規程せらる。」

対抗的運賃の設定・需要拡大のための運賃値下げ

明治 20 年（1887 年）7 月、新橋・横浜間の運賃を 1 円から 75 銭に引き下げた。需要を拡大して収入を確保しようとする意図で値下げを行った最初のもので、その申請書には、「賃金（運賃）割合引下ケニ付テハ本義ニ記載セシ如ク乗客ノ増数アリテ以上計算ノ外ニ幾分カ増額ヲ見ルベキハ必然ナリ」と記していた。

私鉄の山陽鉄道会社は、開業に先立って明治 21 年（1888 年）8 月 15 日に運賃の設定を申請し、同年 9 月 26 日に認可を受けた。

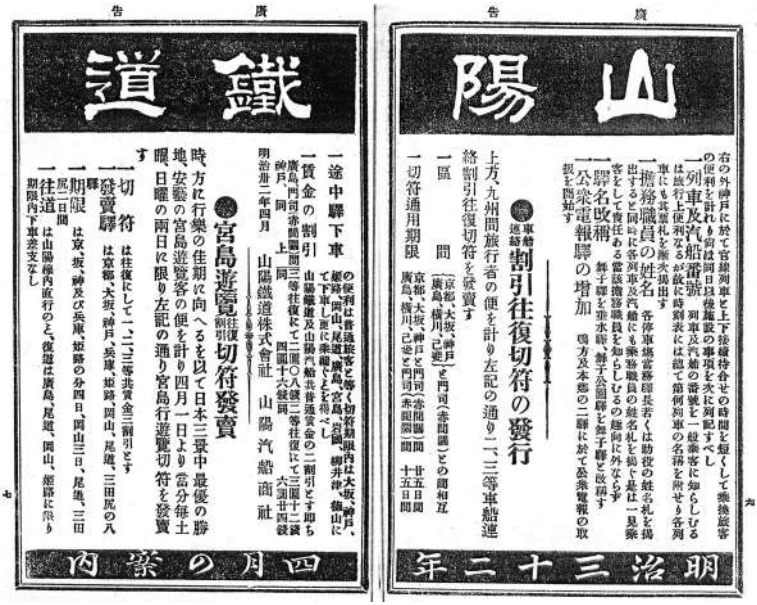
この運賃は、当初より人力車や船舶の運賃を意識してこれと対抗できる額で申請をしており、その申請書には、「差当り開業するのは神戸・姫路間であるが、陸上においては一等道路である国道が通じており、平坦でひとつの難所もない。海上においてはいわゆる瀬戸内海の浪静かでいたるところに穏やかな大小の港があることから、陸路は人力車の往来多く、海路は大小各種の船舶が充満している。このように海陸ともに交通の至便なことは鉄道事業を営むとするものは至難の事業である。」と書き、また、人力車の運賃や汽船の運賃を例にとって「人力車といい、汽船といいいずれも屈強な競争者にして、当社の運賃を定めるにあたり目下実際に行われている諸運賃を鑑みないわけにはいかない。よって官設鉄道の運賃に対しておよそ 2 割引の 1 哩につき下等 1 銭、中等 2 銭、上等 3 銭の割合で定めたい。兵庫・明石間は人力車 10 銭。汽船は上等 25 銭・中等 20 銭・下等 13 銭、実際にはこの運賃より 3 割引にて旅客誘致をしており、同時に 2 艘が出航するような場合にあっては半額となるようだ。」と書かれている。

兵庫・明石間の下等運賃は、汽船と同額の 13 銭とし、競合交通機関の運賃を意識し、それと対抗した運賃設定のはじまりとなった。

山陽鉄道は、同年 11 月 1 日には兵庫から明石まで、12 月 23 日には姫路まで開通。明治 22 年（1889 年）9 月には兵庫・神戸間が開通して官設鉄道と接続、さらに 24 年には岡山まで、25 年には三原、27 年には広島、30 年には徳山、31 年

には三田尻（現防府）と順次延伸し、明治 34 年（1901 年）5 月には馬関（現下関）・神戸間の全線が開業した。

なお、三原まで延伸した際に、運賃額 1 円を超える区間は 1 円で頭打ちとした。山陽鉄道は、旅客サービスにも熱心な会社であったという。それは広告にも表れており、時刻表に列車番号を付けたり、駅長、助役等の名前を表示した。「各停車場当務駅長若しくは助役の姓名札を掲出すると同時に各列車及汽船にも乗務職員の姓名札を掲ぐ」と宣言。京都・大坂・神戸と門司間の割引往復切符の通用期限を 25 日間と極めて長く設定し、期間内は途中の主要駅での下車や乗り継ぎを認めた。宮島遊覧往復割引切符は毎土曜日曜の発売に限定したもので、今日の「ホリデーフリー切符」の原型でもある。



出典：明治 32 年（1899 年）「汽車汽船旅行案内」庚寅新誌社

官設鉄道対関西鉄道の運賃値下げ競争

大阪・名古屋間の鉄道は、官設鉄道が米原、岐阜を経由する現東海道線を明治 22 年（1889 年）7 月開業した。その官設鉄道線の途中、草津を起点として亀山、桑名を経由し名古屋に至る路線（現草津線及び関西本線）を私鉄である関西鉄道会社が敷設許可を得て工事を進め、明治 28 年（1895 年）11 月に開業した。

同社はその後浪速鉄道会社線（現片町線）を買収し、関西鉄道会社線への接続

線工事を行って明治31年（1898年）11月28日には大阪綱島（現JR京橋付近）から名古屋までの直通営業を果たした。その営業キロは、官設鉄道線が122マイルであるのに対して107マイルと15マイル(約24キロ)短く距離的に優位に立った。

綱島・名古屋間の3等運賃は、官設鉄道線運賃と同額の1円21銭としたが、2等運賃は3等運賃の1.5倍、1等運賃は2倍とし、官設鉄道より安く設定した。(官設鉄道の2等運賃は3等運賃の2倍、1等運賃は3倍であった。)

官設鉄道と関西鉄道の間で連絡運輸の契約を結ぶにあたり、官設鉄道側では営業上の手強い相手になるとの危惧感があったのか、この契約書には、次のような条項が入っていた。

官線と関西鉄道株式会社線ト連絡運輸ヲ為スニ付締結スル条項左ノ如シ（抜粋）

第二条　　官線名古屋大坂間乗客賃金ト社線名古屋(若クハ愛知)大坂(片町若クハ綱島)間乗客賃金ハ現行賃金ヲ以テ連絡運輸ヲ為スモノトス

第三条　　前条ノ区間ニ於ケル賃金ヲ変更シ又ハ賃金ノ割引ヲ為ストキハ一方ノ承諾ヲ要スルモノトス

官設鉄道は明治32年（1899年）3月に運賃値上げを行って、大阪・名古屋間の3等運賃を1円77銭とした。

しかし、関西鉄道はこれに同調せず、「当社線乗車賃金は従来の通り変更せず」と大きく広告を行った。（明治32年4月「汽車汽船旅行案内」庚寅新社広告）

広告

名古屋大坂間近路 關西鐵道案内

當社線乗車賃金は従來の通變更せず即ち

綱島(大坂)と名古屋及愛知の間

片道（三等壹圓貳拾貳錢　二等壹圓八拾貳錢　一等參圓參拾六錢
往復（三等壹圓七拾錢　二等三圓三拾九錢　一等六圓七拾錢
（切符通用六日間）
綱島(大坂)、新橋間連絡賃金　三等三圓八拾三錢　二等四圓五拾七錢　一等七圓拾三錢
綱島(大坂)、静岡間同　上　三等貳圓七拾八錢　二等六圓七拾錢　一等拾圓八拾貳錢
●伊勢參宮賃金割引　毎土曜日限り綱島(大坂)、名古屋及愛知より山田行往復左の通
綱島より（三等貳圓　二等三圓　名古屋及愛知より（三等壹圓七拾錢　二等貳圓五拾五錢
三等貳圓五拾貳錢　二等四圓　（切符通用五日間）
●毎月一日には愛知、桑名、四日市、亀山、津、大鹿の六驛より山田行往復二割引（切符通用同上）
●綱島(大坂)、大鹿(奈良)間割引　當分の内上記區間片道二割引往復二割引
片道（三等貳拾六錢　二等三拾八錢　往復（三等三拾六錢　二等五拾四錢
（切符通用三日途中下車は切符無効）
●一、二等乗車賃　當社線一等乗車賃は三等の二倍、二等は三等の五割增
●貨物賃金割引　來六月五日より大貨物賃金左の通割引
七十哩以上運送の貨物賃金一割引　百哩以上同斷三割引

出典：明治32年（1899年）「汽車汽船旅行案内」庚寅新誌社

関西鉄道は、明治33年（1900年）6月に湊町（現JR難波）と奈良間の路線を営業していた大阪鉄道を合併し、大阪の中心市街地である湊町から名古屋への直通運転を実現し、同区間の3等運賃は、官設鉄道の1円77銭より安

い1円47銭に設定した。

これにより名阪間で官設鉄道との価格競争が起こる。

明治35年（1902年）8月1日に関西鉄道は湊町・名古屋間の往復運賃を値下げした。官設鉄道の大阪・名古屋間の往復運賃は、3等2円30銭、2等4円、1等6円86銭に対し、関西鉄道は、3等2円、2等3円、1等4円とした。

これに対し、官設鉄道もすぐに対抗し、5日後には往復運賃の値下げを行った。その額は、なんと片道運賃より安く、3等1円50銭（片道は1円77銭）、2等3円（片道3円10銭）、1等5円（片道5円31銭）とした。

今度は関西鉄道が対抗し、その2日後には3等を官設鉄道と同額の1円50銭、2等は2円50銭とし、その上、利用者に手拭いや団扇のサービスを始めた。(1等運賃は据置いた。)

両者は泥仕合の様相を呈していたが、需要が相当に見込まれる第5回内国勧業博覧会が大阪で開催されることを機に、一旦この競争を中止することとした。これにより関西鉄道の3等片道運賃は、官設鉄道の運賃と同額の1円77銭とし、往復運賃も2割引となった。

内国勧業博覧会は明治36年（1903年）3月から5ヶ月間開催され、成功裡に閉会をした。この博覧会が終わるとまた両者の競争が復活し、関西鉄道は運賃の値下げを行う。同年11月には湊町・名古屋間の3等運賃を官設鉄道より21銭安い1円56銭に値下げした。

翌明治37年(1904年)1月には再度値下げを行い、片道運賃は3等1円10銭、2等1円50銭1等2円、往復運賃は3等1円20銭、2等1円80銭、1等2円50銭とするとともに「新鮮なる御弁当」も進呈した。

競争は、貨物輸送においても行われ、その結果、名阪間に貨車が集中し、名古屋地区からは西側への貨物は便利になった反面、東側への貨物は滞るという弊害が出た。

しかし、明治37年（1904年）2月に日露戦争が勃発、軍事輸送が国から要請されることとなって競争は終焉していく。そして明治40年（1907年）10月、国が関西鉄道を買収したことで競争に完全な終止符が打たれた。

賃率制に統一

明治22年（1889年）7月1日に新橋・神戸間が全通することとなり、運賃制度の見直しが行われた。これまで、新橋・横浜間は区間制運賃を採用していたが、これを廃止し、神戸方で採用されていた賃率制に統一した。賃率は、1マイルにつき、上等3銭、中等2銭、下等1銭に定めるとともに、運賃額を計算する際の「営

業マイル」を設定して、公示を行った。賃率制による運賃額の計算方法は、これまで賃率に乗車駅間の実測マイルを乗じて計算を行っていたが、この実測マイルが 10 進法でなく、80 チェーンで 1 マイルとなるもので、計算が煩雑であった。

そこで、この 80 チェーンを百分率に換算のうえ四捨五入をして 0.25 マイルごとに 4 区分した距離を「営業マイル」とし、計算を簡便にした。(明治 22 年 7 月 2 日官報公示)

なお、この営業マイルは、昭和 5 年 (1930 年) 4 月にメートル法の施行に伴って、マイルからメートル制に変更され、「営業キロ」として今日に至っている。

遠距離逓減制度の導入

明治 25 年 (1892 年) 7 月に山陽鉄道会社が遠距離区間 1 円頭打ち運賃の制度を導入したことが遠距離逓減制のはじまりである。

官設鉄道では明治 32 年 (1899 年) 3 月に遠距離逓減の賃率制度が導入された。路線の延長工事が進み、今後遠距離の利用も見込まれることから、この負担を軽減させようとしたもので、3 等運賃の 1 マイルの賃率は、50 哩までは 1 銭 5 厘、50 哩以上 100 哩まで 1 銭 3 厘、100 哩以上 200 マイルまで 1 銭 1 厘、200 哩以上 300 哩まで 9 厘、300 哩以上 8 厘と定めた。

当時の運賃の設定にあたっては、旅客の負担力を注視していたようであり、まして官設鉄道であってその公益的任務を重要視される場合においては遠距離低減制度の導入は当然という考えがあったようだ。

小児の運賃

小児の取り扱いについては、明治 5 年 (1872 年) 6 月の品川・横浜間仮開業時に 4 歳までは無賃、12 歳未満は半額と定めた。当時の欧州各国の鉄道が、4 歳未満の小児を無賃、11 歳までは半額として取り扱っていたことを参考としたと考えられる。

明治 33 年 (1900 年) 10 月に「鉄道運輸規程」が制定された際には、その 13 条において「四年未満ノ小児ハ無賃、満四年以上十二年未満ノ小児ハ半賃金ヲ以テ運送スヘシ」と明文化された。

4 歳未満の小児を無賃としても擁護者の膝の上にある小児は座席もいらず、鉄道経営上も支障はないものと考えていたが、次第に座席や寝台を希望する者が増え、また幼稚園児等の集団での利用が増加してきた。また、一般的に小学校入学前の 6 歳未満が無賃の対象と考えられており、鉄道現場でも 4 歳未満と 4 歳以上の判断は困難で、6 歳で小学校に入学する前までを無賃で取り扱っていた模様。

なお、4 歳を現行の 6 歳とするのは昭和 12 年の鉄道運輸規程の改正まで待つこととなる。

12 歳未満を大人運賃の半額としたのは、座席を占有するスペースが大人ほど広くなく、大人の半分もあれば足りること、また、次世代を担う子供が広く見聞を広める鉄道旅行を容易にしようとする明治政府の意向があったと考えられる。

往復乗車券の発売

旅客誘致のために、明治 7 年（1874 年）7 月大阪・神戸間において「往復乗車券制度」が設けられた。往路は通常運賃であるが、帰路の運賃はその 3 分の 1 を減じるもの（割引率約 1 割 7 分）であった。明治 11 年（1878 年）3 月になると、川崎大師の縁日に参詣する人のため、新橋駅等と川崎駅との間の往復切符の臨時発売が行なわれている。その後明治 12 年以降官営鉄道の各地域で発売されることとなるが、割引率は 2 割 5 分に統一されていった。

明治 17 年（1884 年）5 月 1 日に日本鉄道の上野・高崎間（現在の高崎線）が開業し、上野・高崎間の復路を 5 割引とする上等往復乗車券を発売した。通用期間は当初 1 日限りであったが、8 月からは 3 日間有効とした。同年 8 月 20 日には高崎・前橋間（現両毛線）が開業し、前橋・上野間においても往復乗車券を発売した。翌年の明治 18 年（1885 年）3 月には官設鉄道が品川・赤羽間を開業して日本鉄道線と連絡運輸を開始した。その結果、新橋、品川駅と高崎・前橋両駅間で上、中等往復乗車券が発売されることとなった。

地方の鉄道でも明治 22 年（1889 年）10 月には讃岐鉄道の丸亀・琴平間（現土讃線）において片道 11 銭のところ 18 銭（18.2%引き）の往復乗車券が発売されている。また、同年 12 月には、多度津・琴平間片道 8 銭のところ往復 14 銭（12.5%引き）で発売された。

この当時は、旅客の往来が頻繁な区間や縁日祭日等の臨時的に多数の乗車が見込まれる時に往復乗車券を発売している例が多い。明治 28 年（1895 年）の「鉄道作業局運輸部長運輸事務所長委任事項」で「臨時多数乗車アル場合ニ当リ普通運賃半額以内ヲ割引スルコト」を運輸部長に委任しており、これは今日の団体で同一行程の場合に団体割引が行われているが、それと同様の発想で往復乗車券の設定がされていたものと考えられる。

明治 40 年（1907 年）3 月の旅行案内社の旅行案内には、新橋、品川、横浜の各駅から藤沢、鎌倉、平塚、大磯、国府津、逗子の各地への「海浜往復割引乗車券」が、大祭、祝日の前日と当日、毎土、日曜等に発売と記されている。関西でも京都、大阪から須磨、舞子、明石の間に同様の「海浜往復割引乗車券」が発売

され、その他「温泉行往復割引乗車券」、琵琶湖付近遊覧往復割引乗車券、京都奈良回遊割引乗車券、宮島遊覧往復割引乗車券等多数の往復割引乗車券が通常発売されることとなった。

乗車券の途中下車制度と有効期間

明治22年（1889年）7月「50哩以上ノ切手扱方ノ件」が定められ、50マイル（80.5 キロ）以上の乗車券の所持者は通用期間内に限りいずれの途中駅で下車が自由となった。ただし、途中下車後に旅行を中止しても前途に対する運賃払戻しには応じないことも定められた。

この制度はその後幾度か取扱いの変更が行われた。明治23年（1890年）11月には、たとえ50哩以上の乗車券であっても下車できる駅を主な駅（東海道線17駅）に限定がされた。

明治38年（1905年）4月「鉄道作業局乗車券通用期限、乗車券の改鋏及び割増運賃等」が逓信省告示された。それには、「50マイル未満での途中下車は、他の列車に乗り継げない（前途無効）とされ、また、不正乗車による割増運賃は、普通運賃のほかこれと同額の割増運賃を支払うことが明記された。

乗車券の有効期間については、開業以来「発売当日限り有効」としていたが、明治22年（1889年）7月に新橋・神戸間という長い区間を営業することから、新たに有効期間（当時は通用期間と言っていた。）を定めることとした。有効期間は、乗車する距離によって日数を変えるもので、50マイル未満は1日、50マイル以上100マイル未満は2日、以降100マイル増すごとに1日を加えた日数を有効期間とした。翌明治23年（1890年）1月には、「乗車切手通用期限規程」を施行し、50マイル未満は1日、50マイル以上100マイル未満は2日、100マイル以上200マイル未満は3日、200マイル以上300マイル未満は4日、300マイル以上は5日を有効期間とした。明治38年（1905年）4月には、「鉄道作業局乗車券通用期限、乗車券の改鋏及び割増運賃等」の公示を行い、50マイル以上100マイル未満は二日、100マイル以上は100マイル若しくは其の未満を増すごとに1日を加える。」ことが規定された。

運賃の払い戻し

明治22年（1889年）7月運賃の払い戻しの手続きが定められた。「旅客切手一旦購入シタル後其旅行ヲ見合度申出タルトキハ左ノ手続ニ依リ駅長ハ旅客ニ対シ懇篤ニ其取扱ヲナスベシ」とあり、改札を受ける前でやむを得ない事情と認められる場合は、全額を払い戻すこととした。また改札後で旅行を見合わせた場合で

あっても駅長がやむを得ないと認めれば払い戻しを行うこととし、その場合は駅長がその切符を預かって旅客には「切手領収書」を交付した。旅客はその切手領収書を持って30日以内に本局に申出るか又は郵便で請求を行えば、端書代を控除して残額を払い戻した。翌明治23年（1890年）3月には乗車券を紛失した場合の取り扱いが定められた。これは、紛失した区間の乗車券を再購入した際に運賃の受取書を旅客に交付しておき、後で旅客が紛失した乗車券を発見した時には、その運賃の受取書と発見した乗車券を駅に届け出れば、駅は本局へ送付し、本局は本人に若しくは駅を経由して当該乗車券額を払い戻すこととした。

明治33年（1900年）10月になって鉄道営業法及び鉄道運輸規定が施行されたが、その中で運賃の払戻しが規定された。

ここにおいて、旅行前であれば、理由を問わず払戻しが可能となった。

明治34年（1901年）鉄道院参事原田眞義偏述の「鉄道運輸規定注釈」では、「乗車券を買い受けた以上は、双方の間に運送の契約が成立したことから一方的に解約をなすべきではないが、まだ改札前であれば鉄道が損害を蒙ることもなく、以ってこの場合は、旅行中止の理由如何を問わず乗車券を返還して払戻し請求を行えることとした。」と記述されている。

2. 定期旅客運賃制度

定期旅客運賃制度の構想は古くからあって、明治5年（1872年）6月に品川・横浜間の上等旅客に対する「往復常乗切手」がその始まりであった。額は3ヶ月120円で、普通運賃の上等は1円50銭であったから割引率にすると56%引きのものであったが、実際には発売がされなかったという。

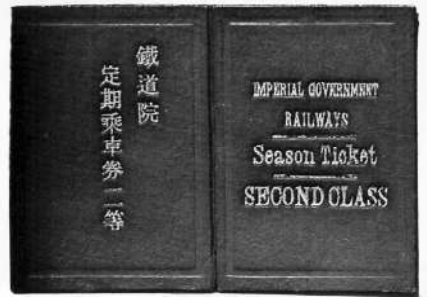
その後、新橋・横浜間を毎日往復乗車する旅客が見受けられるようになり、明治6年（1873年）5月には外国の定期券制度を参考として上等旅客を対象とした3ヶ月定期券の発売が考えられた。同じ年の7月には大阪・神戸間でも同様の制度が考えられたが、やはり共に発売はされなかった。

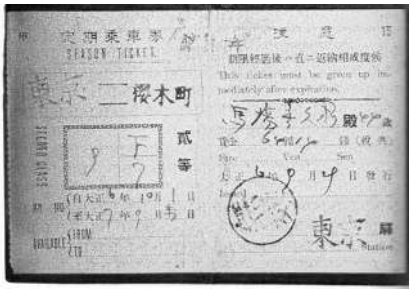
実際に発売されたのは、さらに下って明治19年（1886年）1月のことで、新橋・品川間、新橋・神奈川間、新橋・横浜間及び品川・横浜間の4区間で、上等、中等旅客を対象に、1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月及び12ヶ月定期券が発売された。新橋・横浜間の1ヶ月上等定期券は30円で、割引率は50%。中等定期券は60銭で、割引率は72%であった。発行にあたって「定期券発行規約」が定められ、定期運賃とは別に保証金として、発行時に上等定期券は2円、中等定期券は1円を預けさせ、通用期間が終わって定期券を返納した際にこの保証金を返す仕組みとなっ

ていた。今日のICカードのデポジットシステムに相当するもので、この保証金制度は明治31年（1898年）11月まで続いた。

定期券購入者が16歳未満の場合は、半額とし、発売の際には16歳を超えていない旨両親の内諾書若しくは後見人の証明書の提出を求めた。

明治35年(1902年)頃の官設鉄道の定期券割引率は、1ヶ月10%、2ヶ月20%、3ヶ月40%、5ヶ月50%であった模様。茂木英雄は「実践鉄道通論（明治35年同文館」で、定期券の利便性について、「旅客は一々切手購入の不便及び時間を節するを得べく、また会社の方面より見るも一定の収入を一時に収得する利益あり」と記述している。





当時の定期券は折りたたみ式であった。出典：日本国有鉄道百年史

職工定期券

明治40年（1907年）11月には、産業奨励のため1ヶ月及び3ヶ月の職工定期券制度が創設された。普通の12ヶ月定期券の12分の1を1ヶ月定期券の額として、割引を高めた。3ヶ月定期券は、1ヶ月の3倍の額であった。今日の通勤定期券の原型となる。

一方、私鉄においては南海鉄道が明治34年（1901年）4月に定期券の発売を開始し、明治44年（1911年）12月には乗車する区数が多くなるほど割引率を高めた遠距離逓減方式の定期券を導入した。定期券は記名人本人の利用に限るとして発売さていたが、南海鉄道では、誰でも乗れる無記名式の定期券の発行も行った。ただし、途中下車は無効で、一日一往復の利用に限った。

当時の「定期乗車券規程」の第二条において、「1ヵ年以上継続して定期乗車券を使用したるものにして、引続き該券を購求する場合に於ては前表より更に其1割を低減して之を発売すべし」とあり、長期定期利用客に対して割引率を高めて発売を行っていた。

なお、当時の定期券の使用開始日は自由でなく、1 日か 16 日を起算日としていた。

定期乗車券規程　(庚寅新誌社大正元年 9 月号「汽車汽船旅行案内」から)
第一条　　定期乗車券は各駅間各等之を発行するものにして其通用期間は 1 ヶ月、3 ヶ月、6 ヶ月、12 ヶ月の 4 種とす
第二条　　定期乗車券は左記賃金表に依り普通旅客運賃より約 4 割及至 8 割を低減して発売す
但区間によりては本項割引率の範囲内に於て其賃金を増減することあるべし
1 ヵ年以上継続して定期乗車券を使用したるものにして、引続き該券を購求する場合に於ては前表より更に其 1 割を低減して之を発売すべし
第三条　　定期乗車券の通用期間は之が使用を始むる月の 15 日前後に依り 1 日若くは 16 日を起算す
第四条　　定期乗車券は年齢 12 歳未満の小児に対しては半賃金を以て発売す
前項の場合に於ては親権者又は後見人の年齢証明書を購求申込書に添付するものとす
但同一の停車場に於て継続して購求するときは比限にあらず
第五条　　定期乗車券の使用は記名当人に限るものとす
他人之を使用したる場合に於ては記名人の承諾を得たると否とを問はず該乗車券を無効として之を取上げ賃金の払戻をなさざるものとす鉄道営業法第 42 条に依り所分せられたる時亦同じ
第六条　　定期乗車券を以て該券面の等級より優等車に轉乗したるときは其区間に於ける本券等級の普通賃金と優等車普通賃金との差額を徴収すべし
乗換をなすときは必ず乗換乗車券を受取るべし若し之を受取らざるときは現乗車等級に対する普通賃金を徴収すべし
第七条　　定期乗車券の通用期限内に賃金に異動を生ずるも之に対し追徴又は払戻をなさざるものとす
第八条　　定期乗車券に依り乗車の場合に於ては無賃手荷物並自用自転車託送の権利なきものとす
第九条　　天災事変其他の事故に依り列車の運転 3 日以上引続き休止したる場合の外定期乗車券は如何なる原因に依り之を使用せざるも総て賃金の払戻を為さざるものとす
第十条　　定期乗車券を紛失したる場合に於ては速に該乗車券を購求したる停車場に通告すべきものとす
前項の場合に於ては手数料五捨銭を支払ひ再交付を受くるを得
第十一条　列車回数の増減及発着時刻の変更等より定期乗車券使用者に及ぼす結果に就て鉄道院は其責に任ぜず
第十二条　定期乗車券は期限経過後 1 週間以内に該券を購求したる停車場に返付すべきものとす
前項に依り乗車券を還付せざるものは第二条第二項に依る割引低減を受くることを得ざるものとす

第十三条　定期乗車券の購求を望むものは本規程の各条項承諾の上駅長に請求するものとす
但当該駅長は記名人の出頭を購求することあるべし

通学定期

明治 28 年（1895 年）3 月に諸学校生徒用の下等定期乗車券が発売され、これが今日の通学定期券制度の始まり。一般の定期は、上等及び中等旅客が対象であったが、この定期乗車券は、下等に限られていた。

また、上等、中等の定期券の通用期間は、1、3、6 及び 12 ヶ月の 4 種類あったのに対して、この諸学校生徒用の下等定期乗車券は 1 ヶ月のみであった。この年の 6 月に制定された「定期券購求者の心得」においては、「諸学校生徒三等※定期乗車券買受けんとするときは校長若しくは其の管理者より交付したる在学証明書を請求書に添付すべし」としている。なお、普通乗車券は 12 歳未満が半額運賃であるのに対し、この定期乗車券は 16 歳未満まで半額運賃としていた。

明治 34 年（1901 年）6 月になって、種類を 3 等 3 ヶ月、6 ヶ月及び 12 ヶ月の 3 種類とし、それまでの 1 ヶ月定期券は廃止されたが、明治 36 年（1903 年）3 月に復活されている。また、1 年以上継続して購入する者に対してはさらに 1 割引としていた。ただし、その後明治末期には 12 ヶ月定期が廃止しされ、1、3、6 ヶ月の定期制度となる。

一方、私鉄の南海鉄道は、明治 41 年（1908 年）5 月に普通定期の 4 分の 1 の額で尋常中学校学童用定期を発売開始している。

学生定期乗車券規程　（庚寅新誌社大正元年 9 月号「汽車汽船旅行案内」から）
第一条　　学生定期乗車券は官公私立の学生に限り之を発行するものとす
第二条　　学生定期乗車券は 3 等に限り各駅間之を発行するものにして其通用期間は 1 ヶ月、3 ヶ月、6 ヶ月の 3 種とす
第三条　　学生定期乗車券は左記賃金表に依り普通旅客運賃より約 4 割 5 分及至 8 割を低減して発売す
但区間によりては本条割引率の範囲内に於て其賃金を増減することあるべし
第四条　　学生定期乗車券の通用期間は之が使用を始むる月の 15 日前後に依り 1 日若くは 16 日を起算す
第五条　　学生定期乗車券は年齢 12 歳未満の小児に対しては半賃金を以て発売す
前項の場合に於ては親権者又は後見人の年齢証明書を購求申込書に添付するものとす
但同一の停車場に於て継続して購求するときは比限にあらず
第六条　　学生定期乗車券の使用は記名当人に限るものとす

※明治32年（1899年）3月にそれまでの「下等」を「三等」に呼び名を変えている。

他人之を使用したる場合に於ては記名人の承諾を得たると否とを問はず該乗車券を無効として之を取上げ賃金の払戻をなさざるものとす鉄道営業法第 42 条に依り所分せられたる時亦同じ
第七条　　学生定期乗車券を以て該券面の等級より優等車に轉乗したるときは其区間に於ける本券等級の普通賃金と優等車普通賃金との差額を徴収すべし
乗換をなすときは必ず乗換乗車券を受取るべし若し之を受取らざるときは現乗車等級に対する普通賃金を徴収すべし
第八条　　学生定期乗車券の通用期限内に賃金に異動を生ずるも之に対し追徴又は払戻をなさざるものとす
第九条　　学生定期乗車券に依り乗車の場合に於ては無賃手荷物並自用自転車託送の権利なきものとす
第十条　　天災事変其他の事故に依り列車の運転 3 日以上引続き休止したる場合の外定期乗車券は如何なる原因に依り之を使用せざるも総て賃金の払戻を為さざるものとす
第十一条　学生定期乗車券を紛失したる場合に於ては速に該乗車券を購求したる停車場に通告すべきものとす
前項の場合に於ては手数料五捨銭を支払ひ再交付を受くるを得
第十二条　列車回数の増減及発着時刻の変更等より学生定期乗車券使用者に及ぼす結果に就て鉄道院は其責に任ぜず
第十三条　学生定期乗車券は期限経過後 1 週間以内に該券を購求したる停車場に返付すべきものとす
第十四条　学生定期乗車券の購求を望むものは本規程の各条項承諾の上駅長に請求するものとす
但当該駅長は記名人の出頭を購求し且購求申込書に学校長又は学校管理者の記名人在学証明書の提出を要求することあるべし

3. 回数旅客運賃制度

回数旅客運賃制度は、定期券を購入するほどでないけれど、同一区間をしばしば乗車する場合を想定して作られたもので、明治 24 年（1891 年）7 月に讃岐鉄道（現 JR 四国土讃線）において乗車回数 30 回、通用期間 2 ヶ月で普通運賃の 2 割 5 分引きの回数券が発売されたのが始まりであった。

当時の回数券は、定期券と同じく使用者名が記入される記名式のもので、本人以外は使用できなかった。

官設鉄道においては、明治 33 年（1900 年）11 月に無記名式で 50 回分、通用期間は 90 日、普通運賃の 2 割引で発売を行ったが、明治 36 年（1903 年）には記名式とし、本人とその家族の使用に限定をした。25 回分の回数にし、割引は 2 割から 3 割引とした。

南海鉄道は、明治 34 年（1901 年）4 月に初めて回数券を発売する。無記名式で 50 回分、通用期間は 3 ヶ月、普通運賃の 2 割引であったが、明治 36 年（1903 年）4 月になると官設鉄道に合わせて記名式に改め、本人と家族及びその使用人に限るとし、回数も 25 回分に変更している。

4. 貸切運賃制度

明治 15 年（1882 年）12 月に貸切列車運賃が定められたとされているが、その詳細は不明。

明治 24 年（1891 年）8 月に「別仕立旅客列車賃金内規」が定められた。これは、鉄道側が自ら旅客の便宜を図って仕立てる列車ではなく、旅客側が時間等を指定してその運転を請求した場合に適用するものとして定められた。

ちなみに明治 31 年（1898 年）12 月の貸切運賃額は以下のとおりであった。

新橋・横浜間　金 40 円　夜半 12 時後は金 60 円

京都・大阪間　金 54 円　夜半 12 時後は金 81 円

大阪・神戸間　金 40 円　夜半 12 時後は金 60 円

また、客車のみを貸切できることとし、明治 25 年（1892 年）5 月に「客車貸切取扱規程」を定めて、その運賃額は客車座席定員の 3 分の 2 に相当する額とした。

5. 運賃割引制度

(1) 団体割引

発着駅、等級、旅行目的を一にする団体旅客に対して割引措置が講じられたのは、明治 24 年（1891 年）5 月大阪鉄道が学生団体に対して割引くのを起源としている。

明治 27 年（1894 年）には「兵員学校生徒乗車賃割引内規」が施行されており、50 人以上 150 人未満は、2 割 5 分引き、150 人以上 300 人未満は 3 割 5 分引き、300 人以上は 5 割引と定められていた。

明治 28 年（1895 年）12 月には、鉄道作業局運輸部長運輸事務所長委任事項発令が発せられ、その第 1 条に専決事項として「臨時多数乗客アル場合ニ当タリ普通運賃半額以内を割引スルコト」が、第 2 条に「兵員学校生徒等一組ニ付五十人以上乗車スル場合ニ限リ普通運賃ノ半額以内ヲ割引スル事」が規定された。

以上は、学校教育の奨励を目的としたものであったが、明治 33 年（1900 年）8

月には普通旅客に対しても団体割引を適用することとした。

割引によって旅客誘致が期待できるとともに、あらかじめ計画的な輸送体制が構築できることも鉄道側の利点となった。

一般団体に対しては、100 人以上 200 人未満は 1 割引、200 人以上 300 人未満は 2 割引、300 人以上は 3 割引とした。

明治 37 年（1904 年）には団体としての適用人数を 25 人以上と緩和した。

(2) 軍事輸送関係割引

明治 16 年（1883 年）8 月には海軍の軍人軍属で公務を帯びて日本鉄道汽車に往来するもの及び軍用品の輸送をなすべき時は半額で輸送する手筈が整っており、その公務を称するための証券（日本鉄道会社乗車券）が定められた（海軍省達丙第 72 号）。

明治 27 年（1894 年）8 月には軍事輸送における兵員、貨物、馬匹の運賃割引が定められた。

明治 39 年（1906 年）4 月には、日露戦争出征兵士凱旋観兵式参列者に対して官設鉄道及び私設鉄道が運賃割引を行った。

(3) 産業奨励の割引

明治 13 年（1880 年）9 月に第 2 回内国勧業博覧会開催にあたって、そこへの出品物の運賃を 2 割引とした。この時は旅客に対する割引はなかったが、明治 36（1903 年）年 3 月開催の第 5 回内国勧業博覧会では出品物の他、旅客に対する割引も行われ、委員 2 割引、出品人 2 割引、観覧人（往復乗車券にて）1 割引とした。

(4) 障害者等割引

明治 43 年（1910 年）4 月に孤児院、養老院収容者を対象とした被救護者割引制度が発足し、3 等運賃を 50%引きとした。また、盲人学校教員生徒に対して、運賃を 2 割引とした。

(5) その他の割引

明治 24 年（1891 年）10 月に濃尾地震の罹災者に対する物品の無賃あるいは運賃を低減する措置が講じられた。

明治 31 年（1898 年）7 月には北海道移住者に対して、北海道所在の鉄道を無賃とする。その後、函館・小樽間を除く北海道の鉄道線を無賃扱いとし、その他

の路線は5割引とした。

6. 通行税

日露戦争の戦費調達のために設けられた非常特別税について、明治38年（1903年）1月の法改正により汽車、電車、汽船の乗客に対する通行税が創設された。

200哩以上　1等50銭、2等25銭、3等4銭
200哩未満　1等40銭、2等20銭、3等3銭
100哩未満　1等20銭、2等10銭、3等2銭
50哩未満　1等5銭、2等3銭、3等1銭

貸切、定期、回数乗車券、団体乗車券での通行税は、以上の5倍と定められた。

鉄道会社は、これらを1ヶ月毎にまとめて翌月10までに納付が求められた。

その後明治43年（1910年）に非常特別税から分離し独立した「通行税法」に改められ、以後大正2年（1926年）まで続くこととなる。

7. 料金制度

運賃とは別にサービスや施設の利用に対しての料金制度も整備充実がされていった。

(1) 寝台料金

寝台車は、山陽鉄道（現山陽本線）神戸・三田尻（現防府）において明治33年（1900年）4月より一等寝台列車の運転が開始され、官設鉄道においても同年10月より新橋・神戸間で一等寝台車の運転が始まった。その料金は、1等旅客運賃に一昼夜につき4円、昼間のみ利用2円、夜間のみ利用3円とした。1等旅客運賃の凡そ3分の1の額を考えていたようだ。寝台車は上段、下段とあり、旅客の多くは下段を好んだが官設鉄道は均一料金であった。これを別料金とするのは大正8年（1919年）になってからであった。

一方、山陽鉄道では1等寝台のほか明治36年（1903年）5月には2等の寝台車を用意し、下層段と上層段の価格を変えるなどきめ細かった。

また、日本鉄道（現東北本線）においても明治36年12月に上野・青森間において寝台車の運転を開始した。

明治37年（1904年）6月時点の寝台料金は、以下のとおり。

・官設鉄道

寝台車に乗車する時は一等乗車賃金の外時間の長短に拘らず使用料金 4 円を要す

但し、6 歳未満の小児は別寝台を要せざるものに限り無料とする

・山陽鉄道

寝台は一等乗車賃金の外次の使用料を要す

半夜金 1 円 50 銭、終夜金 2 円 50 銭

二等寝台車は距離の長短に拘らず下層 40 銭、上層 20 銭

・日本鉄道

寝台は一等乗車賃金の外午後 8 時より午前 8 時迄使用料金 2 円 50 銭

(2) 急行料金、特急料金

明治 29 年（1896 年）9 月新橋・神戸間に急行列車が運転され、急行券が設けられたが、これは料金としてではなく近距離旅行者を排除することが目的で、その利用について「40 哩を最小限」として定めたものであった。

現在のような急行料金は、明治 39 年（1906 年）4 月に導入され、新橋・神戸間に運転する急行の一部で発売し、翌 40 年 3 月 16 日からは全急行列車で発売適用がされるようになった。

その額は、3 等 150 哩まで 30 銭、151 哩以上 50 銭。2 等 150 哩まで 60 銭、151 哩以上 1 円。1 等 150 哩まで 1 円、151 哩以上 1 円 50 銭であった。

その後新橋・下関間に特別急行列車が運転されることとなり、その料金も設定する必要が生じたことから明治 45 年 5 月に特急料金（当時は特別急行列車料金）と急行料金（当時は普通急行列車料金）の 2 種類に区分した。

特急料金は、2 等 400 哩まで 2 円、401 哩以上 3 円。1 等 400 哩まで 3 円、401 哩まで 5 円。急行料金は距離区分がなく、3 等 50 銭、2 等 1 円、1 等 1 円 50 銭であった。

(3) 入場料金

送迎者を無制限に乗降場に入場させることは、安全面での危惧が生じること、鉄道作業の支障となることのほか不正乗車を誘発する原因となることや、乗降場の混雑、車内持込手荷物の数量の増大を招きやすいこと等から、適当な料金を収受してその調整を図る必要があるとして、明治 30 年（1897 年）8 月に山陽鉄道で 1 銭の入場券を発売したのが入場料金制度の始まりであった。

次いで官設鉄道においても同年 11 月に新橋、品川等の主要駅で 2 銭の入場券を発売した。

明治 44 年（1911 年）11 月には大阪駅に入場券の自動券売機が設置された。「自動式入場券発売函」と称して、2 銭銅貨に対応するもので、これが今日の自動券売機のはじまりとなる。

また、通用期間 1 ヶ月の記名式定期入場券も駅を限って発売がされた。観光外人の案内に従事するホテルの従業員と特に承認を受けた者に限って発売し、大正元年（1912 年）当時の新橋駅での定期入場券は 1 円、その他の駅の定期入場券は 50 銭であった。

参考文献

「日本国有鉄道百年史」日本国有鉄道
「南海鉄道発達史」昭和 13 年南海鉄道刊（非売品）
「南海電気鉄道百年史」昭和 60 年南海電気鉄道編集
大内兵衛,土屋喬雄校共編「明治前期財政経済史料集成第 17 巻工部省沿革報告」1964 年明治文献資料刊行会
国吉省三著「鉄道運賃論」大正 13 年 12 月文雅堂
中川正左著「鉄道論」大正 8 年 10 月鉄道講習会
飯塚信二著「日本の鉄道」株式会社鶴書房昭和 19 年 1 月
茂木英雄著「実践鉄道通論」明治 35 年同文館
磯崎叡著「鉄道運賃」昭和 33 年鉄道研究社
津田弘孝著「鉄道営業」昭和 29 年 2 月鉄道研究社
高橋秀雄著「戦時鉄道運賃論」昭和 15 年国際交通文化協会
太陽臨時増刊「明治史第五編交通発達史」明治 39 年博文館
藤野秀起著「旅客運送制度の研究」昭和 25 年鉄道日本社発行
明治前期財政経済史料集成第 17 巻「工部省沿革報告」改造社
原田笹一郎編「鉄道年表」昭和 14 年鉄道教育会
社団法人帝国鉄道協会「創立 30 周年記念帝国鉄道年鑑（昭和 3 年版）」昭和 3 年
「日本国有鉄道旅客運賃料金制度の概要とその変遷」昭和 62 年 3 月日本国有鉄道
宇多正著「近代日本と鉄道史の展開」1995 年日本経済評論社
永田博編「明治の汽車」昭和 39 年交通日本社
沢和哉著「日本の鉄道ことはじめ」1996. 11 築地書館
原田勝正著「明治鉄道物語」1983. 10 筑摩書房
鉄道院参事原田真義編述「鉄道運輸規程注釈」明治 34 年
鉄道日本新社「旅客運送制度の研究」昭和 25 年 1 月
「汽車汽船旅行案内」明治 31 年 8 月・明治 37 年 7 月・大正元年 9 月庚寅新誌社
「旅行案内」明治 40 年 3 月庚寅新誌社・鉄道航路旅行案内大正元年 10 月駸々堂
時刻表の歴史昭和 47 年 4 月中央社
宮脇俊三編「時刻表でたどる鉄道史」1988 年 1 月 JTB 出版

鉄道法律相談
停車すべき駅に列車を停車させなかったときには罪？

小島好己　Kojima Yoshiki※

1　列車が停車すべき駅を通過させてしまったり、通過させないまでも列車をオーバーランさせてしまったり、ということがたまに発生をする。メディアに取り上げられることなどもあるが、たいていは一過性の話題に終わることが多い。

しかし、停車すべき駅に停車をさせず列車を通過させたことが罪に問われたことがあった。場所は芸備線の上三田駅である。

2　2004（平成16）年11月26日20時ころ、広島駅から三次駅に向かっていた快速列車が上三田駅に差し掛かった。この快速列車は上三田駅に停車する列車であった。

ところが、列車は上三田駅に停車することなく通過した。運転士はもとより、乗務していた車掌も列車が上三田駅を通過するがままうっかりと放置してしまった。乗務員双方が上三田駅に列車を停止させることを怠り、時速65㎞の速度で同駅を通過させてしまったのである。

3　停車駅通過というのはあってはならないことではあるが、利用者的には「やれやれ、しっかりしてくれ」というレベルで終わってしまうように思う。しかしこのときには刑事裁判沙汰となった。しかも、列車を運転していた運転士だけでなく乗務していた車掌までもが刑事裁判にかけられることになったのである。

刑事裁判まで発展するのが妥当かどうかはともかく、停車駅を通過させてしまった運転士に何らかのお咎めがあるのは理解はできる。しかし、車掌までもお咎めを受け、さらに刑事裁判にまでかけられたのはなぜだろうか。

車掌に対する刑事責任追及の根拠となったのは鉄道営業法第25条（以下「25条」と略す）であった。同条は、「鉄道係員職務上の義務に違背し又は職務を怠り旅客若しくは公衆に危害を醸すの虞ある所為ありたるとき」には、「3か月以下の懲役または500円以下（罰金等臨時措置法により2万円以下の罰金」とするという規定である。問題となったのは車掌に「職務上の義務に違反した過失」があったかということと、通過させたことで「旅客若しくは公衆に危害を醸す恐れ」があっ

※ 東京神谷町綜合法律事務所 弁護士

たかということであった。

４　刑事責任を問うためには、対象者に故意または過失がなくてはならない。過失がないのに責任を負わせることになれば人の自由な行動が委縮するからである。本件でも、車掌が「鉄道係員の職務上の義務に違反しまたは職務を怠った」といえるか、すなわち車掌が職務上の義務に反したり、職務を怠るなどして、過失により列車通過を止めることができなかったといえるかが問題になった。

この点、第一審判決では、車掌は、列車が上三田駅ホームに差し掛かったことを視認した時点で列車の速度を確認し、停車不能な速度であると判断した場合には自ら非常スイッチを用いて列車を停車させるべき職務上の義務があったとした。それにもかかわらず本件の車掌はこれを怠り、車掌自身が決めている放送ポイント（停車前に車内放送を始めるポイント）の目標物を見落としたために、結果として上三田接近時の列車の速度を確認せず、列車が上三田駅を通過することを放置した過失があると認めた。

これに対し、控訴審の広島高等裁判所 2007（平成 19）年 5 月 25 日判決（判例タイムズ 1252 号 343 頁）では車掌の過失を認めなかった。

そもそも上三田駅の放送ポイントは車掌によって決めていたり決めていなかったりしていること、上三田駅に接近しているかどうかはブレーキによる列車の減速や音に頼らざるを得ないこと、本件車掌の放送ポイントは特に夜間は発見することが困難な場所であり、見落としたとしてもやむを得なかったことなどから、本件において車掌が放送ポイントを見落とすことなく列車が上三田駅に近づいたことを知ることができるような事情はなかったことを指摘した。そして、第一審判決の認定は、十分に注意したとしても遵守することができない注意義務を車掌に課すものであって認められない、としたのである。

５　また、刑事責任を問うためには、犯罪事実の発生という結果が必要になる。たとえば、窃盗罪であれば「人のものを盗んだ」という結果が必要になるし、傷害罪であれば「人にけがをさせた」という結果が必要になる。

25 条違反の罪の場合、「旅客や公衆に危害を及ぼす恐れ」という結果が発生しなくてはならない。ただし「危険」という言葉の意味は必ずしも明確ではないので、その内容の確定が必要になる。

刑法上、「危険」の発生が処罰の条件になる犯罪の場合、「抽象的な危険」で足りるとされるものと「具体的な危険」まで必要とされるものがある。前者を「抽象的危険犯」、後者を「具体的危険犯」というが、25 条違反の罪が成立するために

は具体的な危険の発生が必要とされている。

25 条違反の罪に具体的な危険の発生を必要とする趣旨は、東京高等裁判所 1963（昭和 38）年 12 月 11 日判決(判例タイムズ 157 号 64 頁)が詳細に論じている。

東京高裁の判決は、高速度交通機関である列車の運行には本質的に事故発生の危険が潜在的に随伴するが、それにもかかわらず列車の運行が許容されているのは、「鉄道が事故発生の危険を防止するためにその組織、その機構、設備及び運営について人的物的に万全の措置を採っているから」と指摘した。そのうえで、列車の運行に直接かかわる職務に従事する係員が定められた職務を尽くすことは事故発生の危険を防止するための措置の一環として重要であるが、鉄道がそもそも潜在的に事故発生の危険を有することを許容されている以上、何ら具体的に危険を生じさせないのに一般社会の秩序維持のために刑罰をもって対応する必要はない、と判示している。

そうすると、この上三田駅通過事件において 25 条違反の罪が成立するためには、列車が通過したことで旅客や公衆に具体的な危険が生じたと認められる必要がある。

第一審の判決では、当該列車が上三田駅に停車する列車であったことから、同列車が上三田駅に接近してきたときには、列車が完全に停車する前に乗車しようとする旅客がホーム上の白線より外に出てくることが考えられるとして、成り行きによっては上三田駅ホーム上の乗客の生命身体に危害をもたらす具体的な危険があったと認定した。

しかし、控訴審ではこの認定を認めなかった。列車が停車する前に利用者が列車に極めて近いところまで接近するということは通常考えられないから、列車が減速をせずに上三田駅に接近しているのに停車するものとしてホーム端まで接近してくる人がいることまでも考慮する必要はないし、実験の上からも実際にホーム白線上に人がいたとしても本件列車の通過程度（時速 65 ㎞）では何ら具体的な危険は生じない、と判断した。

また一般論として、普通列車しか停車しない駅を急行列車等が通過する場合、接触の危険が常にあるからといってもそれだけで具体的な危険が発生するわけではなく、ホームに安全柵を設けて完全に通過列車と人とを隔離することは費用面で現実的ではないと指摘し、本件の快速列車が上三田駅を通過する際に仮にホームに人がいたとしても、人の存在＝具体的危険が発生したということにはならないと述べている。

繰り返しになるが、駅を列車が通過すること自体人に危険を及ぼす可能性はあるものの、鉄道はその危険があることを前提にして高速輸送を行っておりそれが

許容されているのであるから、その程度の危険の発生を根拠に刑事処罰の対象とすることはできない、ということである。

6　車掌について無罪としたこの広島高裁の判断は極めて妥当であろう。停車駅に列車を停車させることは第一次的には列車を運転している運転士の責任であり、車掌に非常停止の権限があるとはいっても対応困難な場合にまで停止の義務を課すことは酷である。また、鉄道自体が高速大量輸送に不可避な危険を潜在的に有しており、具体的に人の生命身体に危険を及ぼすとき以外は刑事処罰による対応はふさわしくない。そもそもなぜこの事案が刑事裁判沙汰になったのか、不思議なくらいである（なお、運転士については略式裁判で罰金となったようである）。

もっとも、25 条違反で処罰する必要性は今や相当に低下している。判例の解説にも言及があるが、停車駅通過など服務規律違反の事例に関しては鉄道会社内の懲戒処分等に委ねることが多いからである。

刑罰は国家が個人の自由を制約する苛烈な国家的責任追及方法であり、その必要性がなければみだりに行使されるべきではない。そして、係員の過失により人に傷害や死亡の結果を生じさせるなど、人に具体的な権利侵害を与えた場合はともかく、危険を生じさせたという程度で処罰するのが相当であるとは言い難い。服務規律違反での内部的な処分で対応可能なのであれば、わざわざ刑事処罰で対応する必要もないのである。

7　昔はどの列車にもたいてい車掌が乗務していた。車掌室には手ブレーキがあったりして、旅客列車の車掌は旅客扱いのみならず列車の安全についても大きな役割を担っていた。

今は貨物列車から車掌車もほぼ消え、旅客列車もワンマン運転が隆盛になっている。列車や鉄道施設の安全性が高まったということもあるであろう。しかし東京高裁が 1963（昭和 38）年に指摘していた「高速度交通機関である列車の運行には事故発生の危険が潜在的に随伴」しているという本質は、昭和 30 年代も現代も何ら変わりがない。最近では、乗務員が乗務中にスマホをしていたなどという事例などもあり、機械的な設備の安全性が高まった分人的な面での安全性が低下しているのではないか、という懸念がぬぐえない。

古くなった鉄道営業法の見直しも必要ではある。しかし、鉄道営業法が定められたときの鉄道の基本に、時々立ち返って謙虚に見直す必要もあるのではないだろうか。

地域鉄道フォーラム 2016　「地域鉄道の価値を考える」講演録

はじめに

国土交通省鉄道局後援・一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の「地域鉄道フォーラム 2016」を平成 28 年 6 月 11 日（土）東武博物館ホールで開催しました。

このフォーラムは、地域鉄道の現状と課題について広く市民に理解をいただくことを目的として毎年開催しており、8 回目となる今回は、「地域鉄道の価値を考える」をテーマとしました。

はじめに、来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の大野達氏からご挨拶と地域交通の現状について説明があり、鉄道への支援には、鉄道の価値について感情論ではなく、それを超えた理屈が必要とのご指摘いただきました。

続いて、関西大学経済学部教授宇都宮浄人氏により「地域鉄道の価値を考える」と題した基調講演が行われました。鉄道の価値は、「移動」だけでなく、「社会的便益」による価値を考えること、便益には「存在価値」、「オプション効果」や「イメージアップ効果」等があること、「ソーシャル・キャピタル」の視点で定量的な分析を試みた結果、交通が人の行動、人との関わりに影響を及ぼしていることを教示いただきました。

その後、宇都宮浄人氏がコーディネーターとなって芝浦工業大学工学部教授岩倉成志氏、国土交通省鉄道局技術企画課技術開発室長岸谷克己氏、愛知学泉大学現代マネジメント学部講師田中人氏、水間鉄道株式会社会長関西佳子氏、鉄道アーティスト小倉沙耶氏によるトークセッションが繰り広げられました。

プログラム
1. 来賓あいさつ　国土交通省鉄道局鉄道事業課長　大野　達氏
2. 基調講演　「地域鉄道の価値を考える」
　　関西大学経済学部教授　宇都宮浄人氏
3. トークセッション「地域鉄道の価値とは」

1. 来賓あいさつ
国土交通省鉄道局鉄道事業課長　大野　達氏

地域鉄道フォーラム 2016 が盛大に開催されたことにつきまして、お慶び申し上

げます。

「地域鉄道の価値を考える」というテーマで開催されるということで、私も大変楽しみにして参りました。私事で恐縮ですが、本日は妻の誕生日です。（場内拍手）それを差し置いて、しかも土曜日なのに、という妻の冷たい目線を振り切ってここに来たことで、私がいかに楽しみにして来ているのか分かっていただけるかと思います。

皆様ご承知のとおり、多くの地域鉄道は厳しい経営環境に置かれており、全国の地域鉄道事業者の 8 割が赤字という中で、路線の廃止が続いた時期もありましたが、事業者の皆様の創意工夫、地元自治体のご支援、また、国で整備した地域公共交通活性化再生法の枠組みも活用いただきながら、関係者のご努力により、平成 24 年 5 月以降はいわゆる地域鉄道の路線廃止の動きは止まっている状態にあります。

その一方で、最近では JR 各社の地方ローカル線の取扱いが議論になることが多くなっています。

国鉄改革時、多くの地方路線がバスや第三セクター鉄道へ転換しましたが、それでもなお JR 各社は需要の少ない地方ローカル線を多く有しており、会社全体の経営の中でそれを支えています。

国鉄改革後 30 年を経て、地方における人口減少や道路整備の進展といった環境変化により地方ローカル線の利用がさらに減少する中で、そうした路線が自然災害により被災して運休し、その復旧に当たり、本当に鉄道で復旧する必要があるのか、そもそも鉄道が必要なのかという問題に改めて直面するケースが生じてきています。

例えば、JR 岩泉線は、土砂崩れによる運休を経て平成 26 年の 4 月に廃止になっています。東日本大震災で被災した JR 山田線の一部は第三セクター鉄道の三陸鉄道に移管することを前提に復旧、JR 大船渡線・気仙沼線については、色々な議論を経て BRT で復旧することになりました。震災直後に豪雨災害で橋が流された JR 只見線については、被災後 5 年が経過する今もその復旧方針について地元で議論が続けられています。また、JR 東日本以外では、被災を受けたわけではありませんが、JR 北海道の留萌線の留萌・増毛間についてこの 4 月に廃止の届出がなされています。

仕事上これらの議論に立ち会わせていただく機会が多いのですが、その中で共

通して感じるのが、地域の皆さんの鉄道に対する思いは非常に強い、ということです。それは日頃あまり使われていない鉄道であっても、逆に、使っていない方ほどその思いは強いこともあります。

例えば、先ほどのJR留萌線は、一日30人、10本走って1編成3人しか乗っていません。それでもいざ廃止の説明会を行うとなると100人もの方が車でお越しになって「廃止反対」といってまた車でお帰りになる、そのようなことになったりします。

純粋に公共交通機関として見たならば、バスならより本数が増やせるとか、バスなら駅から遠い公共施設にも立ち寄れるとか、むしろ鉄道より便利だろうという実感を持ちながらも、「でもやっぱり鉄道が」という声があがったりします。地域の方々として、「公共交通機関としての鉄道」とはまた違う部分での鉄道の価値を見出していて、それを失いたくない、という思いも多分にあるのではないかと思います。ただそれを誰も具体的な形にできずに、感情論の域を出ないままに終わることになってしまう。

鉄道も「事業」ですから、乗ってもらってお金を支払ってもらう、あるいは乗っていただけないなら地域の方がお金を出して支えていただく、そうでなければ成り立たないわけですが、感情論にとどまっている限りなかなか具体的な支援にも繋がりません。

そういうところにもどかしさを感じていたところ、今回の地域鉄道フォーラムで「地域鉄道の価値」をテーマとしてご議論をいただくということで、たいへん楽しみにして参りました。

本日ここにお越しの皆様と一緒に宇都宮先生のご講演、有識者の皆様のディスカッションをお伺いして、ご示唆をいただければと思っています。

本日のフォーラムが、ご出席の皆様にとりまして有意義なものとなりますように祈念して挨拶といたします。(拍手)

プロフィール（敬称略）

大野　達

1992年運輸省（現国土交通省）入省。

鉄道局、航空局、港湾局、海上保安庁、在ロシア日本大使館、観光庁国際観光課長等を経て2015年より鉄道局鉄道事業課長。

鉄道関係ではこれまで鉄道局貨物鉄道政策室長、鉄道局総務課企画官等を歴任。

2. 基調講演　「地域鉄道の価値を考える」
関西大学経済学部教授　宇都宮浄人　氏

三陸鉄道の震災から復旧した時の写真を見ますと、写っている人が涙しています。普段は利用されていない人もいるでしょう。けれども地元の人は総出です。皆が感動し、さらに全国ニュースで見た人も感動しています。

三陸鉄道が掲げたのぼりの「つながろう、つなげよう」は、「線路」がつながった、それだけではなく「気持ち」なり「心」がつながっている。ただし、それは「ふわっと」していて価値として捉えにくい。

この 3 月、福井ではかつて廃止されかかり大変な危機にあった福井鉄道とえちぜん鉄道の両方が田原町駅でつながって乗り入れが始まりました。福井駅前には広場ができ、新しい電車も入りました。直通運転開始 1 ヶ月でお客様が 2.9 倍に増えています。

乗っていないから価値が無いのではなく、ちゃんとやれば乗るということです。そのようなことも踏まえて、今日は鉄道の価値を考えていきたいと思います。

鉄道の価値というときに、「鉄道は公共交通だから価値がある」と言う人がいますが、経済学からは鉄道は純粋公共財ではありません。なぜならば、鉄道はお金を支払った人を乗せて、そうでない人を排除できるのです。例えば、警察は典型的な公共財で、もし 110 番に電話をかけて、「あなたおいくら支払いますか、強盗が来ていたらお高いですよ」と、もし警察が断わることがあれば私的財ですが、断われないわけで、そのようなものが公共財と言います。

「あなたは切符を買っていない」と鉄道は断れるのであり、鉄道は公共財ではありません。

そのようにして日本では優秀な鉄道会社が儲け、民間事業として成り立っているわけです。

一方で、三陸鉄道や福井鉄道はなかなか収益があがっていません。「儲かってなんぼ」という議論だけで考えると、廃止という議論にもなります。ここに来られた方はそうではないのでは、という問題意識を持っておられると思いますが。

実は、「市場メカニズムでは成り立たない」ということが交通経済学の教科書の最初のところに出てきます。にもかかわらず、日本では、市場メカニズムで成り

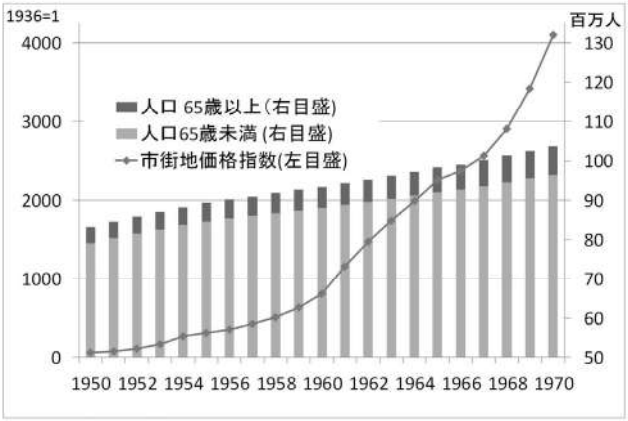
立ってしまった。けれどもそれは、たまたま人口構成や国土の形によるものです。要因として一番大きいのは人口が急速に増えて、右肩上がりの成長をしたことです。

19 世紀のアメリカでも鉄道は儲かっていたわけで、ヨーロッパの鉄道も最初は民間から始まっていますが、それが変わってきた。日本だけが変わらずに済んだ。鉄道現場の努力ですばらしいシステムを作ったことも重要ですが、やはり特殊な時代背景があるのです。その結果、ガラパゴスとなった。日本だけのことです。

ところが、かつては人口が伸び、地価も上がっていましたが今は落ちてきたわけです。

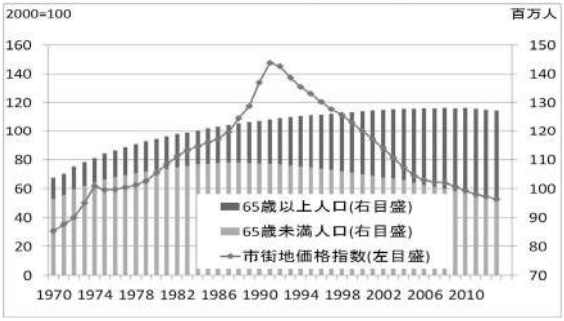
生産年齢人口も減ってきて、かたや車はどんどん増えている。そういう中で鉄道をどうするのかという場面で「鉄道の価値は」という話になってきています。

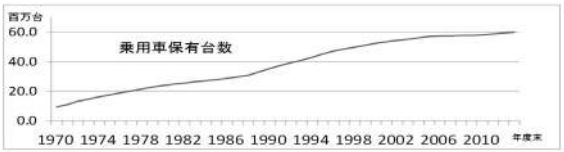
人口と地価の推移(1950～1970)



資料)総務省、日本不動産研究所

人口、地価、自動車の推移 (1970～2013)





資料)総務省、日本不動産研究所、自動車検査登録情報協会

価値を考える時に、「社会的便益」という言葉が出てきます。
「移動」だけではない、ということで、私が良く例にするのは百貨店のエレベーターです。

移動手段としてのエレベーターに運賃を払っていますか、ある百貨店は一応エレベーターの費用を回収しようとエレベーターの横に運賃箱備えました・・・ご存じですか、知りませんよね、そのようなことはありませんから。

鉄道という移動手段は事業だからと言って、その移動手段の収支を合わせようとしている。しかし百貨店のエレベーターは装置にすぎません。百貨店全体で儲けることが目的です。これを街におきかえれば、商店街を移動する手段で収支をみるのではなくて商店及びそれをとりまく社会全体でみる必要があるということです。

国土交通省もその辺を考えています。

社会的便益をちゃんと計算しなくてはなりません、単に事業者が儲かるだけでなく、地域社会への効果について、二酸化炭素の排出量も鉄道なら減ります等の計算方法について、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（以下単に「マニュアル」と言います）に書いています。この詳しい話は岸谷さんから後ほどあると思いますので割愛します。

最近のマニュアルには鉄道に「存在価値」があるとまであると書かれています。

何かというと「オプション効果」は、乗っていないけど欲しい、今乗っていなくても将来乗るかもしれないというもので、これも十分価値があります。金融取引の世界で、「オプション取引」と言うものがあり、これは株を今買うのではなく、将来いくらで株を買うという権利を買うために「プレミアム」というお金を支払って、取引を行うものです。

鉄道の存在価値

▼利用者、地域社会への効果には、鉄道の存在そのものがもたらす価値がある！

名称	内容	例
オプション効果	いつでも利用できる安心感	普段は利用しないが、必要な時に自分が利用できること
代位効果	周りの人が利用できる安心感	まわりの高齢者が買い物等に利用できること 周りの子供や自分の子供が通学の際に利用できること　等
遺贈効果	後世によい移動環境を残せるという安心感	次の世代に対してよい生活環境、移動環境を残せること
イメージアップ効果	地域のイメージが向上すること等による満足感	自分が住んでいる地域のイメージや知名度が向上することがうれしく、誇らしいと感じること
間接利用効果	間接的に利用することによる満足感	駅空間の改善、新車両の導入によって向上した景観を見ること

⇒　実際には、これら効果を測定することは容易ではない

出典）国土交通省鉄道局(2012)「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版」

だから、今買う、今使うのではなくて、将来使うかもしれないとういうのも、十分価値があることになります。

「イメージアップ効果」は、地域のイメージ向上ですが、イメージと言う言葉はずいぶんふわっとしていると思われるかもしれません。しかし、大事なものです。鉄道事業者や広告代理店の方は現にそのために仕事をしている方も多いわけです。それなのになぜか鉄道事業の費用便益を計算するとなった瞬間に、何人乗るのかとか、どれだけ到達時間が短くなるのかという議論に終始して、イメージのような議論はなくなります。

車の価値は到達時間の差でしょうか、速い車が高くて、遅い車が安いでしょうか、違いますね。

乗り心地も確かにあります。

では、なぜポルシェは高いのでしょうか。車はデザインとか、イメージづくりに莫大なお金をかけて、そして膨大な広告費を使っています。イメージはそれぐらいの「価値」がある。

それくらいの価値があると言いつつも鉄道では実際には計算できません。鉄道があると外出促進をするという話も出てきています。医療費や介護費が減るのではないかと思いますが、マニュアルでは「計測できる手法が整備され、他の便益との重複計上が避けられれば便益としてかまわない」とされています。

では鉄道の費用便益分析をやりましょうということになると、これらの価値は全部排除されて計算され、便益に比べ費用のほうが高くなる結果、本日のこのようなフォーラムには来ない、車を愛用の市議会議員から、「ほらみたことか費用のほうが高い」と言われ、役所は腰を引き、市民運動も萎えてしまう。
そうして 2000 年から 2012 年までの間 670 キロの鉄道線が廃止されてきたのではないかと思います。

交通は、我々の社会にさまざまな影響があると考えられます。社会は、「お互いの信頼」、「お付き合い」によって成り立っていますが、そうしたフェイス・ツー・フェイスの関係をつくるには、移動手段が重要になってきます。

「信頼」とか「お互い様」というある種の規範は、三陸鉄道でもあったようにまさに「絆」です。そういったものがあるから社会が安心して暮らしができ、ビジネスもできる、こういったものを「ソーシャル・キャピタル」と言います。これは社会学に限らず経済学者も認めている重要な世界です。

車の移動だと一人で移動するからかえってソーシャル・キャピタルを阻害するということも言われており、移動手段としては公共交通が大きい。でも費用便益分析では、信頼関係を築くために鉄道が必要だ、ということにはなりません。

本来計算して考えるべきことが、我々はうまく計算が出来ないために、それらを無視してしまっています。

大学入試では点数に出るものだけで評価します。

しかし、会社で採用するときは試験の成績だけでなくて、面接をしたりしてその人の本当の価値は何だろうと聞いています。

残念ながら鉄道の場合は、数値で表せる以上のことはできず、面接をして本当の価値を見出すことができません。

ここで、本邦初の公開ですが、私が試みている定量的な分析をご紹介します。富山ライトレール、近江鉄道、若桜鉄道の沿線の住民からアンケートをとりました。

鉄道のバス(BRT)に対するプレミアム価値

	富山ライトレール				近江鉄道		若桜鉄道	
	通常のバス対比		BRT(専用軌道)対比					
	プレミアム率(%)	回答数	プレミアム率(%)	回答数	プレミアム率(%)	回答数	プレミアム率(%)	回答数
計	19.9	(300)	17.0	(313)	19.2	(443)	11.1	(327)
年齢別								
20歳代	9.1	(3)	9.1	(3)	24.4	(13)	14.9	(67)
30歳代	22.0	(5)	19.0	(5)	19.4	(48)	12.9	(67)
40歳代	22.8	(28)	15.9	(28)	20.6	(61)	17.0	(81)
50歳代	25.8	(61)	20.3	(63)	20.2	(90)	16.6	(113)
60歳代	20.8	(105)	19.0	(107)	18.1	(119)	8.6	(231)
70歳以降	14.5	(89)	13.5	(97)	17.6	(89)	6.4	(152)
不明	22.4	(9)	17.0	(10)	20.1	(23)	6.0	(16)
就業状態別								
学生	-	(0)	-	(0)	33.3	(2)	15.9	(12)
就業者	22.9	(137)	19.0	(139)	19.9	(229)	13.4	(399)
主婦・主夫	11.6	(114)	11.6	(123)	19.1	(179)	8.3	(142)
その他(無職)							7.9	(167)
不明	19.7	(49)	16.0	(51)	14.2	(33)	8.5	(7)

「鉄道は価値がありますか」と聞くと答えようがないですが、「鉄道とバスとの関係でバスに代替されると仮定したら、バスの方は経費がかからないから安くします、いくら安ければバスでも我慢できますか」と聞くアンケート手法です。

どのくらい環境が悪化してもそれを許容できるのかという考え方で、学問的にはそうした問い方が良いかどうかの議論はありますが、例えば、「鉄道なら 450 円のところバスなら 400 円だったらバスで良いでしょうか?」という聞き方で幾つかの選択肢を設けて尋ねました。

その結果、富山ライトレールや近江鉄道は、バスに比べると鉄道は運賃を 2 割ぐらい上乗せできるだけの価値がある、つまり「プレミアム」があります。若桜鉄道は 1 割強となっています。

なお、アンケートではバス停もバス時刻も鉄道駅、鉄道の時刻と一緒です、と

いう条件で聞いています。

さらに富山ライトレールでは、専用道にして時刻も正確に運行するという BRT ついても聞いていますが、それでも割り増し価値は 17%ぐらいの結果になりました。

つまり、安易にバスで良いというものではなく、バスより高くても今の電車が良い、という答えになりました。

鉄道のバス(BRT)に対するプレミアム価値

	富山ライトレール				近江鉄道		若桜鉄道	
	通常のバス対比		BRT(専用軌道)対比					
	プレミアム率(%)	回答数	プレミアム率(%)	回答数	プレミアム率(%)	回答数	プレミアム率(%)	回答数
計	19.9	(291)	17.0	(304)	19.2	(443)	11.1	(727)
週1回以上	22.3	(56)	19.0	(59)	17.6	(25)	9.1	(37)
月1回以上週1回未満	19.4	(94)	17.2	(97)	16.8	(60)		
月1回未満	20.3	(108)	17.9	(114)	20.2	(51)	11.2	(190)
ほとんど乗らない	15.2	(33)	12.0	(34)	19.7	(200)		
a 今の自分にとって日々の生活のための移動手段として重要					19.5	(53)	9.9	(42)
b いざというときに使える移動手段として重要					19.5	(226)	10.9	(404)
c 将来自分がクルマを運転できなくなったとき等の日々の生活手段として重要					18.8	(309)	10.1	(416)
d 自動車を運転できない人の日々の生活のための移動手段として重要							10.8	(520)
e 観光客や親せきなど、他所からくる人の移動手段として重要					18.8	(147)	9.9	(221)
b,c,d,eのいずれかのみを選択					19.1	(270)	12.0	(394)
f 地域のシンボルとして重要					19.3	(106)	11.3	(292)
fのみを選択					23.2	(43)	14.3	(160)
g 誰にとってもさほど重要ではない					18.5	(8)	11.5	(35)
h その他					20.3	(32)	12.8	(45)

面白いところは、今乗らない人、ほとんど乗らない人たちもしっかり鉄道への価値を見出しているということです。

今必要という人はもちろん価値を見出しているけれど、今は必要でない人、「いざという時使いたい人」、「将来車を運転できなくなった時に使いたい人」、「自分ではないけれど車を運転出来ない人のため」、「外からやってくる人のため」に必要と思って答えた人たちの平均値も 2 割弱となっています。

そもそも使うことはないけれど、地域のシンボルとして重要という人も 2 割の差額を提示しています。

ですから、鉄道事業として今使っている人がどのくらい運賃を払うか、払えるのかということだけではないことが、この結果からわかります。

では「ソーシャル・キャピタル」、「絆」という視点でみてみたいと思います。

今のコミュニティや社会は信頼関係が厚くて人々の絆が強いと感じますでしょうか、どうもそうではなくなっているらしい。街頭募金の額が減ってきたとか、献血率が減ってきた、団体・組織への加入率が減ってきた、とか、測定をいろいろな先生が試みてご苦労されています。本来社会の安定を築いているはずのソー

シャル・キャピタルという、人間関係、信頼関係、相互の規範がなんかちょっと緩んではいないかということです。

それに対し、交通がどのように影響しているのか、富山ライトレールの沿線で富山市と一緒にアンケートを行いました。

富山ライトレールは「自分の行動」を変化させたか（年齢別）

	合計	年齢別			
		50歳未満	50～59歳	60～69歳	70歳以上
		本項目回答者に占める構成比%			
何らかの変化あり	54.3	64.1	46.3	52.6	56.8
（うち各種活動に積極的に参加するようになった）	(23.4)	(12.8)	(11.9)	(27.6)	(26.7)
特に変化なし	40.8	28.2	47.8	44.7	37.5
その他（上記以外）	4.9	7.7	6.0	2.6	5.7
	回収数に占める構成比%				
a.買い物回数が増えた	10.4	7.7	4.4	9.7	13.4
b.習い事やクラブへの参加が増えた	4.2	0.0	1.5	1.3	8.0
c.地元の祭や行事への参加が増えた	5.7	2.6	1.5	9.1	5.9
d.ボランティア、NPO・市民活動への参加が増えた	1.1	0.0	0.0	0.6	2.1
e.観劇・スポーツなど娯楽に行く回数が増えた	15.3	10.3	8.8	20.1	15.0
f.気分転換に外出する機会が増えた	18.5	20.5	11.8	14.9	23.5
g.電車の中で本や雑誌を読む機会が増えた	3.0	5.1	10.3	1.3	1.1
h.自家用車に乗る回数が減った	25.3	33.3	26.5	26.6	24.6
i.自家用車に乗せてもらう回数が減った	9.3	10.3	10.3	7.8	9.1
j 特に変化なし	39.3	28.2	47.1	44.2	35.3
k.その他	8.5	15.4	13.2	4.5	8.6

「各種活動に積極的に参加するようになった」は、b～eのいずれかを選択した回答者の合計

富山ライトレールは、JRのローカル線であった富山港線を100%低床車両にし、本数を1時間1本から15分に1本にし、バスとの再編を図りました。そこで「あなたの行動が変わりましたか」と聞くわけです。

そうすると何と半分以上の方が「変わった」と答えたわけです。

何で変わったかというと自家用車に乗る回数が減ったというのもありますが、「習い事やクラブの参加が増えた」、「地元の祭りや行事への参加が増えた」、「観劇・スポーツなど娯楽に行く回数が増えた」等の各種活動に積極的に参加するようになった人たちが23.4%あり、お年寄りでは4分の1を超えています。

ここには、ほとんど利用しない人の回答も含まれており、これを除くともっと高くなります。

公共交通をそれなりに良くすることがライフスタイルにインパクトを与えるということを証明できたのではないかと思っています。

さらに面白いことに、自分の行動だけでなく「他人との関わりが変わりましたか」と聞きましたら、3割の方は変わったと答えています。お年寄りの方は4割弱とさらにその傾向が強いわけです。

また、各種活動に参加した人では6割、自家用車の利用を減らした人でも5割

の人が変わったと答えています。

富山ライトレールは「他人との関わりあい」を変化させた（年齢別）

	合計	年齢別			
		50歳未満	50～59歳	60～69歳	70歳以上
	本項目回答者に占める構成比%				
何らかの変化あり	30.1	27.0	16.4	27.9	38.2
特に変化なし	66.5	67.6	83.6	70.7	56.2
その他（上記以外）	3.3	5.4	0.0	1.4	5.6
	回収数に占める構成比%				
a.友人・知人と会う回数が増えた	20.0	20.5	5.9	18.2	26.7
b.親戚・家族に会う回数が増えた	4.7	0.0	2.9	3.9	7.5
c.近隣のお付合いが増えた	3.6	2.6	0.0	4.5	4.8
d.新たな知り合いが増えた	6.2	2.6	7.4	5.2	7.5
e.特に変化なし	63.3	64.1	82.4	67.5	53.5
f.その他	4.5	10.3	0.0	3.2	5.9

富山ライトレールは「他人との関わりあい」を変化させた（乗車頻度・自分の行動別）

	乗車頻度別					自分の行動変化別	
	週1回以上	月1回以上週1回未満	うち無職	年に数回	ほとんど利用しない	各種参加活動等増加	自家用車利用減少
	本項目回答者に占める構成比%						
何らかの変化あり	55.1	43.3	47.8	17.6	0.0	63.1	50.0
特に変化なし	44.9	54.3	50.7	79.7	88.7	35.9	48.2
その他（上記以外）	0.0	2.4	1.4	2.6	11.3	1.0	1.8
	回収数に占める構成比%						
a.友人・知人と会う回数が増えた	39.6	29.1	31.1	10.2	0.0	47.6	33.3
b.親戚・家族に会う回数が増えた	7.7	7.5	9.5	2.5	0.0	8.7	10.3
c.近隣のお付合いが増えた	8.8	3.0	4.1	2.5	0.0	9.7	4.3
d.新たな知り合いが増えた	12.1	7.5	5.4	5.1	0.0	16.5	12.8
e.特に変化なし	44.0	51.5	47.3	77.7	80.9	35.9	47.0
f.その他	1.1	3.7	2.7	3.2	13.2	1.9	4.3

出歩けば社会保障関係、医療費が減るという効果もあります。最近では筑波大学久野先生の研究で、1人1歩当たり0.061円の医療費削減になるという数値があります。

水間鉄道の走っている貝塚市は大阪府にある小さい町で、予算323億円、市税収入114億円の規模の市ですが、そこの中高年の市民が車に乗らず今より1日5,000歩を歩いたら年間50億円以上の医療費削減となる計算になります。これは無視するには大きな数値ではないかと思います。

ひとつ最後に問題提起をさせていただきたいと思います。

費用便益分析をする上では、インフラ基盤は当然今だけではなく、10年後、20年後、30年後、場合によっては50年後においても意味を持つわけです。

しかし、将来の価値は今とは同じではありません。「今昼飯を我慢して明日食お

うと」言われたら、少し高くても今食べたいですよね。ですから将来の価値は割り引く必要がある、という考え方があります。社会的割引率を用いるという考え方で、それについてはマニュアルで年4%という数値が示されています。

このイメージはどういうことかと言うと、現在の価値100は、一年後の価値96です。これで計算すると20年後の価値は半分になるというものです。正直割引率4%は高いと感じています。将来価値をすごく低く見積もってしまうことになり、本当は将来的に価値があるプロジェクトでも、将来価値がなくなると計算されてしまうと、高い費用は払えないという分析結果になってしまいます。

環境経済学の世界では、そもそも環境に割り引く必要があるのかという議論もあります。この点はかなり技術的な話ですので、一旦私のお話は終わります。ご清聴ありがとうございました。(拍手)

プロフィール（敬称略）

宇都宮浄人

1984年日本銀行に入行、同行調査統計局物価統計課長、金融研究所歴史研究課長等を歴任。2011年より関西大学経済学部教授。『地域再生の戦略―「交通まちづくり」というアプローチ』(ちくま新書・2015、第41回交通図書賞受賞)、『鉄道復権―自動車社会からの「大逆流」―』(新潮選書・2012、第38回交通図書賞受賞)、「路面電車ルネサンス」新潮選書・2003、第29回交通図書賞受賞）など交通に関する文献を著す。

3. トークセッション「地域鉄道の価値とは」

プロフィール　以下、敬称略。

岩倉成志

1990 年東京工業大学工学部助手、運輸政策研究機構調査役を経て、2004 年より芝浦工業大学工学部土木工学科教授。交通計画、国土計画、交通行動分析を専門とし、鉄道の費用対効果分析や交通需要予測等交通全般をその研究対象とする。国土交通省交通政策審議会、関東運輸局関東地方交通審議会等の委員として、我が国の交通政策に提言を行なってきている。

岸谷克己

1989 年運輸省（現国土交通省）入省。
2008 年東北運輸局鉄道部長に就任、その在任中に東日本大震災に遭遇し、復旧の陣頭指揮にあたる。
鉄道局施設課環境対策室長を経て 2013 年より鉄道局技術企画課技術開発室長。

田中　人

社会学者、社会哲学者。早稲田大学助手を経て亜細亜大学、立教大学、 慶應義塾大学などにおいて教鞭をとり、地域コミュニティの再生やまちづくり、新しい地域創造の方法論について独自の観点から論評を行なっている。経済社会学会理事、2015 年より愛知学泉大学現代マネジメント学部講師。著書に『甦るコミュニティ』（共著、文眞堂）『ボランティア論』（共著、ミネルヴァ書房）など。

関西佳子

大学卒業後は野村證券で働く。その後水間鉄道にシステムエンジニアとして入社し、会社更生法の適用を受けた同社の再建に携わる。総務部長を経て 2008 年鉄道業界初の女性社長に就任し、2014 年より同社会長。
地域に密着し、女性の視点に立った鉄道ビジネスを展開。

小倉沙耶

2002 年より鉄道アーティストとして活動。
メディア出演や講演、執筆、鉄道イベントのプロデュース等、鉄道に関わる全ての人がいつも笑顔でいられるようお手伝いをしたいとの気持ちで、鉄道や公共交通に関わる様々な活動を行なっている。都市交通政策技術者・明知鉄道観光大使。

Session 1：費用対効果分析導入の経緯、地域鉄道への便益計測においての課題

宇都宮浄人（コーディネーター）

早速トークに入りたいと思います。国土交通省のマニュアルですが、まさにそれを管理しておられる国土交通省の室長さんがお見えになるというまたとない機会ですので、その作成経緯を岸谷さんからご説明をお願いいたしたいと思います。

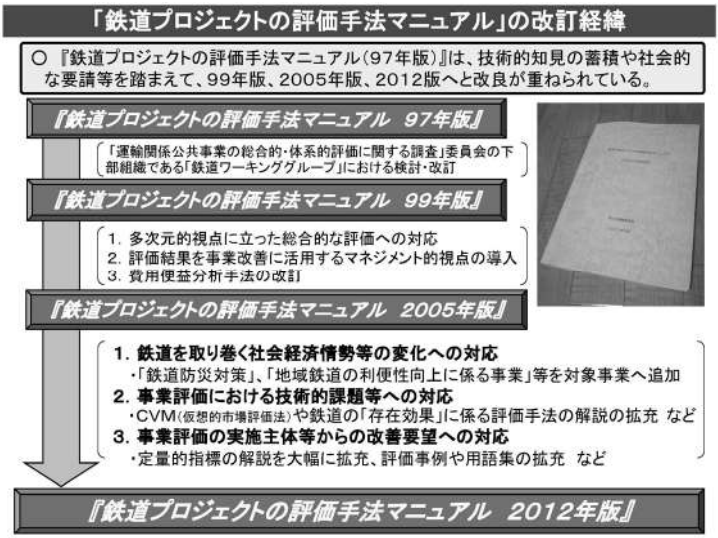
岸谷克己 －マニュアル作成の経緯－

先程の宇都宮先生のご講演のなかで既に鋭いご指摘を頂いた後ですので、大変話しづらいですが、それ（基調講演）は聞かなかったことにして、話を進めさせていただきたいと思います。(笑)

まず、費用対効果分析について説明をさせていただきますが、これはプロジェクトの価値を「数字で表す」、「見える化する」というもので、それがなぜ始まったかと申しますと、平成の始め頃だったでしょうか、港の整備を“100 億円の釣り堀”と揶揄されたことがありました。つまり、防波堤や岸壁を整備しても港に船は来なくて、釣り人が釣りしているだけとか、地方空港を造っても一日ほんの数便しか飛行機が飛んでこないとか、整備新幹線ですら無駄な公共事業だと一部のマスコミで評されるなど、非効率な税金の使い方について、当時はかなり厳しく批判されておりました。

一方で、本当に必要な事業ができていないのではないかという話もあり、『どのような事業に補助金を出すのか、或いは着手するのか。』という根拠を客観的に、透明性高く評価しましょう、というのがこの費用対効果分析の始まりです。

つまり、我々行政が無駄遣いをしないようにきっちり費用と効果を算定して、厳格なチェックをしようというのが、その生い立ちだった訳です。



その考え方は、プロジェクトによって発生する便益と費用をお金に換算して、その差額を算定したり、B/C といって割り算をし、それが 1 を超えたら「事業に着手して良いですよ」、あるいは差額が大きければ「そのプロジェクトは優良ですよ」ということです。その計算方法がバラバラだといけないので、平成 9 年に「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」を作成しました。

マニュアル作成後も、定期的にその時々の実情を踏まえながら改良を重ねて、平成 11 年、平成 17 年、そして直近では平成 24 年に改正しています。

私事ですが、茨城県庁に出向していた時に茨城空港のプロジェクトに携わっていました。その頃は B/C を公に提示するようになっていて、茨城空港は 2.7 という高い数値を出していました。

事業に反対する方もおられ、B/C の『B（Benefit)』の根拠を示せ、と求められます。

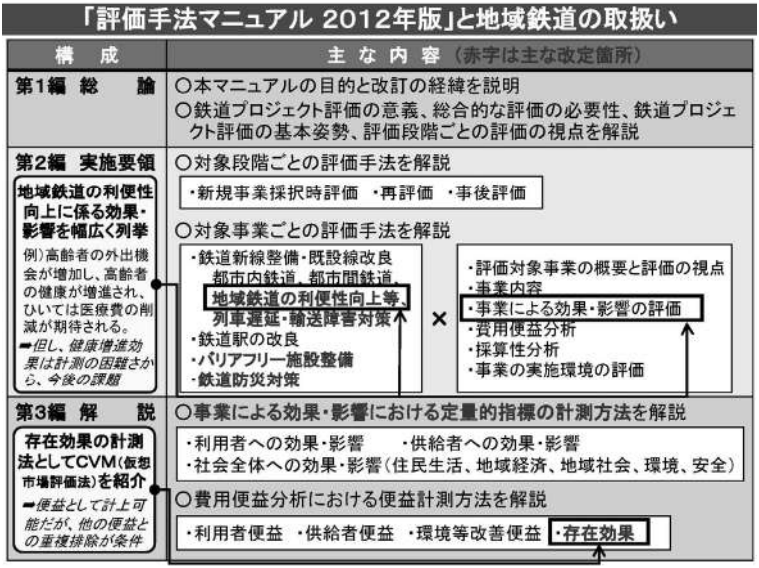
B の算定に係る需要予測の手法がおかしいのではないか、というような話にもなるし、『C（Cost)』についても、その内訳を問われ「建設費と維持管理費」であること、建設費の内訳は「滑走路、誘導路、エプロン、管制塔等で構成される」などと説明すると、「もっと細かい内訳を示せ」という話になるのですが、今思えば、当時、行政プロセスの開示が強く求められている中で、住民の方、或いは関係者との議論の材料が提供されたことは、非常によいことだったのではないかと私は感じています。

このマニュアルの前提は、新しく鉄道線路を引いたり、駅を造ったり、ルートを変えたりした時に要する費用と、生じる価値の比較評価ということで、地域鉄道との関係では「地域鉄道の利便性向上」という項目があって、その事業の効果や影響を計算することになっています。

貨幣価値に換算しやすいものもありますが、宇都宮先生のお話にあったように、「計測が難しいものや知見が不十分なものは貨幣価値に換算するには時期尚早」と、その取扱いが定められています。

お話に出ました「健康増進効果」についても、それは期待され得るものですが、数値計上するには難しいということで、今後の課題としての扱いとなっています。

「存在効果」についても、なかなか貨幣価値に換算しづらいものですが、CVM（仮想試乗評価法）は、「仮にこの鉄道がなくなるとして、もし、この鉄道を維持するためにあなたは幾ら払いますか」ということをアンケートで質問し、例えば「我が家では年間 3,000 円支払ってもいいですよ」という答えを集めて、それを集計し、B（Benefit）に計上することを前提としています。



但し、今までの話は鉄道での新規投資の場合に適用される話です。地域鉄道自体を存続するのか、廃止するのかという判断における評価については、このマニュアルには書かかれていません。このマニュアルの策定過程の議論の中で、地域鉄道の存廃については慎重に扱わないといけないテーマであり、『B/C が 1 を切ったからこの鉄道はもう終わりです』というような安易な結論に至らないように、との配慮と聞いています。

さて、私は東日本大震災を挟んで 5 年間、東北運輸局におりましたので、三陸鉄道の復旧にも関わることができました。

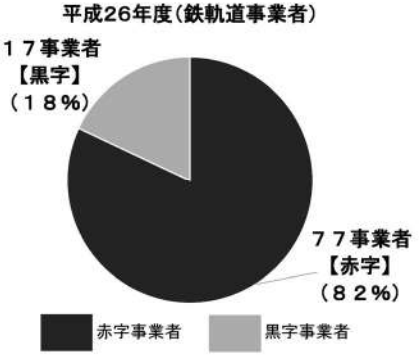
地震から 1 年後の平成 24 年 4 月 1 日に陸中野田から田野畑までの間が一部復旧するという感動的な開通式が行われました。三陸鉄道は、100 億円近く、3 年をかけて全線復旧しました。

当時の三陸鉄道は、地震の 5 日後から列車を走らせるなど復興のシンボルとして毎日のようにテレビ、マスコミに取り上げられていました。

一方で、その隣の県の十和田観光電鉄では、三陸鉄道田野畑開通の 1 日前の平成 24 年 3 月 31 日にラストランが行われました。確か、年間数千万円のお金が工面できなくて廃止になったと記憶しています。

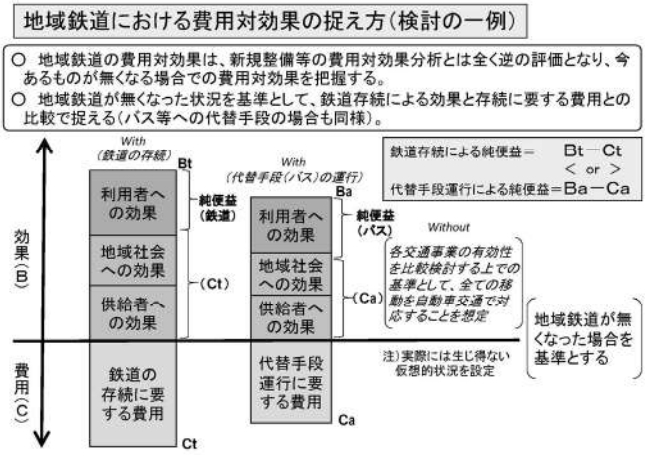
100 億円かけて復旧する鉄道があり、一方では年間数千万円で廃止になる鉄道があることに、『この違いは何なのか？』と複雑な思いを抱きました。

先ほど大野課長より紹介ありましたように 8 割の地域鉄道事業者が赤字です。ではこの 8 割の事業者は社会経済的に価値がないのでしょうか?



さて、存廃の議論の中で、どのように費用対効果を評価しているのかと言いますと、実態としてはマニュアルを参考に次のように行われています。

まずは鉄道がない場合を基本に考えます。そのうえで、現在の運転士の人件費や車両のメンテナンス費等経費を C(Cost)として算出します。それに対して供給者である鉄道会社の収入と、CO2 の削減効果とか交通事故の防止等の地域社会への効果、さらには利用者への効果を合計して B(Benefit)とし、その B と C を引き算した値である純便益を算出します。同様に、鉄道を廃止してバスを走らせる場合も、代替バスの純便益を算出して、比較検討を行います。



便益の対象としての「存在効果」については、宇都宮先生からもお話がありました。貨幣換算が難しいところですが、先ほど話しました CVM という方法で計測して B に計上しています。

便益の対象と計測の考え方(検討の一例)

大項目	効果項目			計測対象
鉄道利用者への効果	総所要時間短縮効果			○
	総費用節減効果			○
	移動時間の定時性向上効果			×
	移動の快適性向上効果			×
地域社会(住民・地域企業)への効果	道路交通混雑緩和効果(時間短縮、経費縮小)			○
	道路交通事故削減効果			○
	環境改善効果(NO_x、CO_2、道路騒音、鉄道騒音)			○
	その他効果	存在効果		●
		波及効果	経済効果	×
			土地利用効果	
供給者への効果	当該事業者収益			○
	競合・補完事業者収益			×

○;『鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル(～2005年版)』の計測手法に準じて計測する項目
●;CVM手法等により、定量的に効果を把握する項目 *(なお、マニュアル2012年版で解説等が拡充された)*

幾つかの地域鉄道においては、マニュアルの考え方を用いながら、その価値を評価・分析し、その結果、費用が便益を上回った C 鉄道のケースや、便益はあるものの、バスの方が優位という B 鉄道や D 鉄道の例もありますが、A～D 鉄道のケースでは、いずれも CVM でのアンケートにより存在効果を計上しています。

地域鉄道の費用対効果分析事例

	評価結果	備考
A鉄道	今後30年間における純便益は、鉄道存続の場合約109億円、バス代替の場合約26億円となり、**鉄道存続の場合のほうが80億円程度大きい。**	
B鉄道	今後30年間において、鉄道、代替バス、いずれも自動車利用転換よりはるかに大きな純便益(百億円以上)がある。但し、**鉄道存続よりバス代替のほうが30億円程度優位。**	
C鉄道	今後30年間における鉄道存続による純便益はマイナス(△1．3億円)となり、**費用を上回る社会便益が得なれない。**	廃線
D鉄道	今後30年間における純便益は、鉄道存続の場合約65億円、バス代替の場合約76億円となり、(自動車利用に転換するよりはるかに大きいものの)**鉄道存続よりバス代替のほうが10億円程度優位。**	
E鉄道	『生活交通における移動時間短縮の効果』と『観光面の効果』に限定しても、年間26億円程度の社会的便益があると試算。	

※)それぞれの評価結果は、評価時期や評価手法が異なるため、単純に比較することはできない。

まとめとして、マニュアルは当初のものから少しずつ改良を加えてきて、存在効果など以前は貨幣換算しづらかったものも取り込めるよう一歩一歩進んできています。

宇都宮浄人

ありがとうございました。かつてのムダ使いとかの批判から如何に客観的にやろうとしてきたかという国土交通省の努力の賜物ではないかと思っています。

この場はプラスアルファで議論したかったので、わたしは基調講演で敢えてきついことを申し上げましたが、只今の話は勉強になったと思います。

続きまして、まさにこの評価マニュアルの作成ということで、専門家の立場から助言をされてきました芝浦工業大学の岩倉先生に、そのあたりと改定で留意されたことなどについてお話いただこうと思います。

岩倉成志　－マニュアル作成にあたっての留意点－

私は土木工学で交通計画を専門としています。費用便益マニュアルの作成には、最初の 97 年（平成 9 年）の作成からこれまでお手伝いさせていただいています。

宇都宮先生からもっと積極的に地域鉄道の評価を、というお話をいただきました。

今日は 2012 年（平成 24 年）のマニュアルを作成していた時にどのようなことに悩み、どのようなことを評価していこうとしていたかについてお話をさせていただきます。

只今岸谷さんからお話いただいたとおり、このマニュアルは、建設費とかオペレーションのコストであるとか、維持管理費等の費用と便益という効果を比較するもので、どちらが大きいのかを確認して、つくるのか、つくらないのか、廃線するのかどうなのかということを策定するための指標となるものです。

便益は、利用者への直接効果である「利用者便益」と、「供給者便益」、これは鉄道事業者がどれだけ収益を上げられるのか、それから「環境改善便益」で、自動車社会になって騒音とか、大気汚染等によってひどい状態となるのを鉄道があることによってその状態をどのくらい改善できるのかというもの、そして先ほどからお話がありました「存在効果」です。

東日本大震災で被災して 1 ヶ月ほどして現地に伺った時、たまたま山田線の盛岡から宮古の間の運行が再開された日に当たり、宮古駅では子供さんをはじめ大人の人達も笑顔で電車を利用し始めていたのに感動しました。まさに地域にとって鉄道があることの存在の意義を感じたのです。

これまでも、いろいろな地域鉄道で廃線するかどうするのかというときに費用便益分析が使われてきており、私自身もそれに携わったことがあります。そこでは存在効果をどのように計算をしているかというと、先程から話に出ています CVM（仮想的市場評価法）によって、「地域鉄道があることに対して、毎年あなたはいくら負担してよいですか」、というような聞き方をします。マニュアルにお示ししているのは、利用者への効果であるとか、環境改善への効果であるとか、経済的波及効果もありますが、「それらの中で存在効果のシェアは何%ぐらいを占めますか」、という聞き方をします。

鉄道を残して欲しい人は必ず「たくさん負担します」と答えます。ところが実際に蓋を開けた時にはその人達はほとんど負担してくれないことがよくあります。あまりにも大きく負担すると書いてしまう傾向があり、全く乗らないようなエリア、鉄道線から 5 キロも 10 キロも離れたところに住む人達も「残すべきだ、年間 1 万円払う」と書いてしまうのです。そうすると、一人 1 万円×そこの人口というように計算しますから B/C の B がとんでもなく大きくなってしまうというようなことが過去にはありました。

さすがにそれはおかしい、もっと客観的に見て耐えうるような方法でやらなくてはならないのではないかという議論になり、その結果、一旦負担額を聞き、もう一度、それをシェアにして存在効果はいくらかと聞いてもらうやり方に改定し、利用実態の範囲についてもどのように絞り込んでいくべきなのかをこのマニュアルに書かせていただきました。

作成者の意図としては、地域鉄道を残すために評価を良くしようということでなく、これまで野放図となっていた計算方法をきちんとさせるということを意識してつくりました。

利用者便益の計算は、「利用者数×時間価値×（バス所要時間－鉄道所要時間）」で行うものであり、時間価値は、その人が 1 分とか 1 時間でどれだけ経済的な所得が得られるのかという数値です。

鉄道をやめてバスにする場合は、バスの所要時間と鉄道の所要時間の差をそこに乗じます。なので、地域鉄道の価値が大きくなるのは、「沢山の利用者が乗っており、所得も高い状態になっていて、バスの所要時間はとてもかかり、一方鉄道は高サービスとなっている状態」が利用者便益を上げるということが、この式からみてわかります。

「時間の短縮」というたいへんメジャーな項目ですが、地域鉄道の利用者の大半は高校生と高齢者の方々となっており、鉄道がなければどのような行動をとるかというと、結局家族が送迎をすることとなって、これまでは家族がしなくてもよい行動をさせてしまうことになるわけです。さらに大概の高齢者と高校生の時間価値は低いので、これで良いのか、これをどう評価すればよいのか、相当悩み議論を行いました。高校生は将来の日本を背負っていく若者であるとか、親がその学費を出しているのだから親の時間価値で計算が可能ではないかとか、そこまで書き込んでもよいものかどうか、結局理論的にも整理ができないまま、現在に至っています。

なお、送迎者の方については、きちんと計算に入れるべきだということで、送迎するお父さんやお母さんの時間価値で評価して、その人たちがこの送迎をすることによって損をしてしまう時間損失を計算するようにマニュアルに入れました。

当時は計算ができないため、マニュアルに反映できなかった便益項目についてですが、その後も引き続きその価値をきちんと評価できるように研究が進められています。

今かなりできるようになってきていますのが「時間信頼性評価」で、たとえば雪が降るとバスでは当然すごく遅れが出てしまいますが、一方、鉄道は定時性が高く、きちんと運行がされるというものです。昨今は、プローブ化によりバスや

車に GPS がついていて、それらの速度データを収集分析することにより、時間信頼性を評価できるようになってきています。

×

利用者便益=利用者数×時間価値×（バス所要時間－鉄道所要時間）
（円）　（人）　（円/分）　（分）　（分）

◎時間短縮便益の考え方
■主要な利用者層は相対的に時間価値の低い
　高校生と高齢者
■鉄道が無い場合の送迎者の時間増大の加算

◎当時，反映できなかった便益（計測できれば加算OK）
■時間信頼性評価（鉄道の定時性の高さ）
■車内快適性の評価（空間のゆとり，振動）
■健康増進価値（生活不活発病の回避）
■自由の価値（家族に頼らない自律的行動の価値）

もう一つは、「車内快適性の評価」です。三陸地方には BRT が走っていて、それは素敵なバスではありますが、車内空間の状況を鉄道と比べてみると、例えば野球部の高校生などは大きなスポーツバッグを持って移動しますし、高校生は試験前になると移動する車内でも一生懸命勉強をしたりしますが、これはバス車両の中だとやりにくい、鉄道とは圧倒的に空間の質が違うというような評価項目で、これもなんとか評価ができるところまで来ています。

宇都宮先生がお話されていました「健康増進価値」については、これも当時は研究のストックがほとんど無く評価出来ませんでしたが、これもできる段階になってきています。

そして「自由の価値」です。たいへん重要な項目と思っていますが、これは移動にあたっては自分の判断で、自分の選択肢をたくさん持つことができるというものです。これについてはまだうまく測れるまでに至っていません。

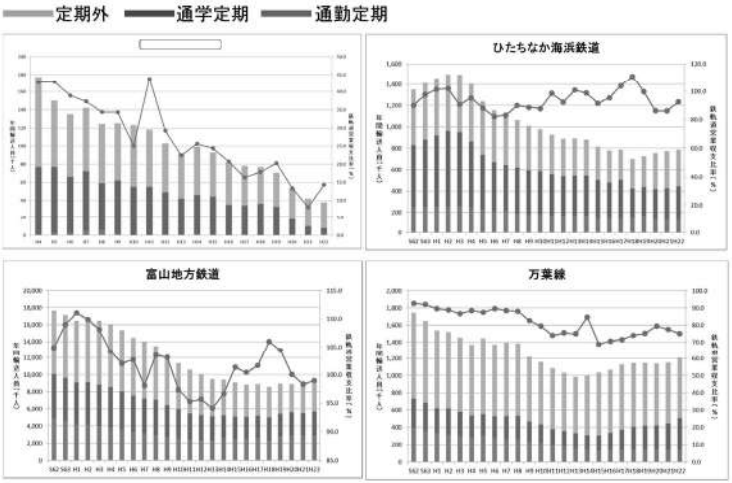
悩みながらもきちんと評価できるものは評価し、まだできていないものに関しては技術的なアップデートの積み重ねを行なっています。

地域鉄道の価値の評価についての課題は、利用者便益の計算式でもわかるように、利用者数が少ないことが一番の問題ではないかと思っています。
利用者数の多い東京の鉄道の周りはたくさんの住宅地や業務ビル、商業地等が張り付いています。なぜ、地域鉄道の利用者数は少ないのかというと地域鉄道の周

りは農地ばかりで、ほとんど家屋がないというところがたいへん多く、そのままではいつまでも厳しい状況に変わりありません。

基本的には駅周辺の土地利用をどう変えていくのか、農用地であるといろいろなことがむずかしいとは思いますが、そこを変えることにより鉄道の価値を高めていく、鉄道が鉄道らしくいられるような状態にしてあげるということがポイントになると思います。

地域鉄道の利用者数を伸ばす様々な取組み



昭和60年代から今日までの時系列で鉄道利用者数の動向を見ますとどんどん右肩下がりとなっているのは、廃線に至ってしまう厳しいパターンですが、一方で、ひたちなか海浜鉄道、富山地方鉄道、万葉線の鉄道利用者数は、近年でクイッと上向いています。最近このような鉄道も出てきており、そこではパターンダイヤにしたり、運行本数を増やしたり、終電を延長したりパークアンドライドをやったり等の営業努力をされ、マーケティング的にも新しい試みを行なっています。

このあとソーシャル・キャピタルの話が出ると思いますが、結局のところ地域の人たちがどう連携していくのかという話になるかと思います。

三陸鉄道がいつ再開、いつ開通するかもまだわかっていない時でも、地域の人が自発的に沿線の草刈りを行なっていました。また、駅のトイレは、列車が走っていなくて人もいないけれど掃除をしてピカピカに磨かれていました。このようなことがこの鉄道を支えていく、また利用していく、認識を新たにしていく重要なポイントになっていると思っています。

仙台臨海鉄道が被災してしまって機関車が使えなくなってしまった時に秋田臨

海鉄道が機関車を貸していますが、これも鉄道会社同士がたいへんうまく連携がとれていた結果であり、たいへん重要な事です。8 年ほど前に岸谷さんと私と他にたくさんの先生方、事業者の方が入った交通政策審議会で中小企業の連携をとって何かあった時に助け合える、普段も検査機器等の機材を貸し借りできることが大切という議論をして、それを提言としてまとめました。

岸谷さんはその審議会が終わった直後に東北運輸局の鉄道部長に行かれて、本省に帰ってくる直前に東日本大震災に遭遇し、それから 2 年居ることになってしまいましたが、岸谷さんが在任中ずーっと東北の鉄道事業者の仲を仲良くするような試みを進めていたのが、この東日本大震災の被災を受けた時に鉄道会社同士がすぐに連携でき、仙台地下鉄についても早期の復旧につながった。そのようなことが地域の鉄道の価値を高めていく際に大きなポイントになると、紹介をさせていただきました。

Session 2：ソーシャル・キャピタルと地域鉄道の関係、価値を考える

宇都宮浄人

ありがとうございました、あらためて勉強になりました。

ソーシャル・キャピタルという言葉は、社会資本と思われた方もいるかもしれませんが、道路や鉄道といった「社会資本」ではなく、繰り返しになりますが、今お話にありました人と人との関係、日本語にすると「社会関係資本」と呼ばれているものであることを理解していただいた上で、社会学、社会哲学というお立場から田中先生に整理をお願いします。

田中　人　ソーシャル・キャピタルの視点ー

今ご説明があったように、キャピタルというと「資本」で、お金とか土地を考えるわけです。ソーシャル・キャピタルの場合は、ご近所であの人を知っているとか、あのお店を知っているとか、あの魚屋のご主人を知っている、そのような人と人とが顔が見える関係にあることをイメージしてもらえれば良いと思います。

それはコミュニティと大きく関わってきて、このコミュニティの語源というのは、ラテン語でクム・ムヌース (cum munus) と言います。「共

に、責任を果たす」とか「共に、義務を追う」という意味で、美しい言葉では、「共に贈り物をし合う」といった意味があります。このクム・ムヌースがコム・ニース（com munis）となって今日のコミュニティとなってきました。それは互いに醤油を借り合うとか地域で貸し借りをしたりするという互酬的なものです。

私は津軽出身ですので、非常に雪深い地域ですから、朝出る時は必ず雪かきをしないと親に連れ戻されるのです。学校に通っている時分に、本当に親に車で追っかけられて家まで引き戻され、雪かきをやらされました。その時、自分の家の前だけ雪かきをすると境目がはっきり分かってしまうので、隣の家の部分も半分ぐらいはやらないと格好がつかない。それで両隣のところも雪かきをすることになります。そうするとその次の朝起きると、隣の家の人が我が家の前もちょっと雪かきをやってくれていたりして、そう言った互酬的な、共に贈り物をし合うといった関係性がいわゆるソーシャル・キャピタルに含まれます。

ところがアメリカのジェーン・ジェイコブス（Jane Jacobs）というジャーナリストで都市の研究者が、北米の地域社会は職住分離しており、その間を車で何十キロという距離を高速で飛ばして移動しますが、歩いている人は見かけません。自動車ばかりで歩いている人を見ない地域は「砂漠化している地域社会」であり、コミュニティが崩壊していると指摘しています。

私の家は共働きですが、二人で稼いでいるので生活は十分だろうと思われるかもしれませんが、実は二人では子育てひとつできません。地域で預かってくれるところ、親がいれば良いし、親戚があれば良いし、そうでなくてもお互いに子育て世帯があって、今日は預かるよ、明日は預かってね、といえるようなコミュニティが無いと自分たちの生活の維持ができません。

本日のソーシャル・キャピタルは、まさにそのような話の延長上にあって、アメリカの政治学者のパットナム（Robert D. Putnam）という人が電話帳ぐらいある分厚い本を著して、その題名が『ボウリング・アローン（Bowling Alone）』といいます。でも「独りでボウリングをする」というのはどういう意味なのでしょうか。アメリカにおけるボウリングはコミュニティで行う、あるいはファミリーで行うもので、見知った人たちが集団で互いに和気あいあいの関係を持って行うものだったのですが、今ではそれを独りでやっている。それはどういうことか、地域社会が崩壊して互いに顔が見える関係性がなくなったということですね。

例えば車を運転していて前の車がつかえたような時に何秒くらいでクラクションを鳴らすのか、互酬性がなくお互い同士の信頼性のないところではすぐに鳴らしてしまうわけです。あるいは教会等の人の集まる場所にちゃんと人が集まっているのか、自分以外の他人をどのくらい信頼しているのか等の様々なインデック

スによると、アメリカの地域社会やコミュニティではそれらの関係がどんどん低下して、その結果何が起こっているのかというと、都市がだんだんと郊外化して職住が分離していった中で、信頼が失われ、地域住民の規範も失われていく。そうなると互いが他人ですから、車に乗ってクラクションを鳴らし、互いを信頼できず皆敵だというような関係となって、さきほどのジェイコブズの言葉を借りるならば、まさしく砂漠化した地域社会になっていくようなことが書かれています。

そのような本を読んで研究をしているとき、青森の実家に帰ったら私の母が一人でボウリングをやっていたのです。青森でもボウリング・アローンになっている、その母に一緒にボウリング場について行ってみたら隣のレーンではおじいさんもお一人でやっていました。今は集計も機械でできますから一人で投げて満足して帰るわけです。青森でさえも付き合いが少なくなってきているなと感じました。

鉄道の価値を測るのにいろいろなインデックスがあります。プレミアム価値という言葉も出てきました。シンボル性というのが重要だというアンケート結果が出たり、富山ライトレールも生活する上で自分の行動を大きく変化させている。そう考えると鉄道というのは実は費用対便益といったコストとベネフィットだけの話ではなくて地域の人々を顔の見える関係性に戻す、そのことによって地域を再活性化していくコミュニティ・リノベーションとか、エリア・マネジメントといった観点からも別な価値がそこに出てくるのではないかと思うわけです。

ソーシャル・キャピタルという観点でお互いに見える関係、お互いに知っているのだという関係性を強固にしていく、コミュニティを再活性化させていくときに果たす鉄道、あるいは駅、それにまつわる人々の行動、市民活動、サポーターといったところまで含めていくと更に別な視点がでてくるのではないかと思います。

宇都宮浄人

ありがとうございました。多分皆さんは今のお話に納得をされて、私もなるほどと思って聞いていまいました。しかし、世間では私どものように思わない人がいて、「私は車が良いのだ、車のほうが便利だ」と思っている人が多いことも事実で、その辺も考えていかなければなりません。その意味ではまさに現場で苦労をされている方のお一人、大阪の南部にある水間鉄道の経営をされている関西さんからお話をお聞かせいただきたいと思います。

関西佳子　ー鉄道事業の現状ー

鉄道の価値を考えるということで、鉄道事業者として水間鉄道にお声をかけていただきましたが、まさに水間鉄道が、価値があるのか無いのかご興味をいただく、ちょうどターゲットにしやすい鉄道規模と現状ではないかと思います。そして鉄道の価値については、常に考えさせられています。

今日のお話をお聞きして、自身にあてはめたら果たしてどうなのだろうと考えてみました。

水間鉄道については、関東の皆様はご存知なく初めて聞く名前という方もいらっしゃると思います。

立地的には良く、関西国際空港から20分程で来ることのできる場所にあります。気候もおだやかで住みやすく、5.5キロという短い路線で、どこの大手民鉄にも属しておりません。単線を片道15分で走る小さな鉄道です。この距離だと、歩けてしまうのではないかとか、バスでもよいのでは、と言われます。

私は水間鉄道に関わったのが10年程前で、それも会社更生法が適用されたときで、それからの関わりですが、当初はバス代替でも良いのではということも考えも無くはありませんでした。ところが、実際に毎日現場を見ていると、この5.5キロの路線の中に10駅あり、そのうち8駅は無人駅で、この無人駅の中で多くの乗降があるのは1、2と限られていますが、そのひとつ清児駅からは朝のラッシュ時に2,000人を運んでおります。この人数をバスで一時に運べるのかというとそれは無理です。

日本の人口が減少し、中でも生産者人口が減ってきている中でこれから先を考えると、水間鉄道は貝塚市だけを走っているわけですが、実は貝塚市の人口は約9万人のままこの10年ほどずーっと横這いで変わっていませんでした。しかし前年度ついに8万人台に減ってしまいました。過疎ではありませんが乗る人が減ってくるという現状に直面しているところで、苦戦を強いられています。

高度成長時には400万人の利用者がありましたが、3年前には半分以下の186万人まで減りました。ここ2，3年はどうかと言いますと少し盛り返しまして190万人強となっています。通勤通学の普段利用される定期のお客様は減っていますが、それ以外の定期外のお客様が増えていることが私どもにとって少し明るい兆しかと思います。観光とか、お出かけを促進するとかその面での収入を増やす努力をしていこうと思っています。

今やっていることをひとつご紹介しますと、ヘッドマーク、鉄道がお好きな方

は興味がお有りと思いますが、これをオリジナルで作るということをやっております。1 万円で 10 日間を 1 車両の 1 面に装着して走ります。個人で申し込まれても結構でして、おじいさんの還暦のお祝いにお祝いのプレートをつくるとか、プライベートのものを手軽に装着していただき、最後は親戚も集まっていただいてヘッドマークの前で記念撮影をしていただくということなどで、話題となっています。たった 1 万円であり、これで会社の収益を上げようというものではありません。喜んでいただきたいのはもちろんですが、ここまでやらないとこの鉄道は保たないことを地域の方に見て知っていただきたい。一度倒産をした会社ではありますが、一日も電車を止めることがなかったので、倒産したことすら知らない、そして、お聞きすると自分は乗らないけれど電車がなくなってしまっては困ると言われる方が多数いらっしゃるわけで、その辺の方々との乖離を埋めていかなくてはならないと考えます。

事業者自身が努力し、その姿を地域の方が見て応援をしていただく、それを見て行政、そして国の皆さんからも応援をしていただくことで、まだ鉄道を続けていけるのではないかと思っています。

宇都宮浄人

貴重な現状報告をありがとうございました。
岩倉先生から沿線の土地利用の話がありましたが、水間鉄道路線沿線には家がびっしりありながら、しかも、大阪市内に通える距離にありながら、このような現状にあるというところも大きな問題だと感じました。そのほか水間鉄道さんは駅でのマルシェやカフェなどもやっておられますね。

関西佳子

はい、もともとは水間寺を参拝するために敷設された鉄道ですが、その終点水間観音駅に「まち愛 café」をつくっております。ただの待合室では味気がないので、地元の方のお力を借りながらコーヒーとかソフトクリームをお出ししています。それと第 1, 第 3 日曜日に駅構内の留置している電車を使ってマルシェを行なっています。そこには地元の方々に出店をしていただいています。私たちスタッフの人数では賄えないので、地域の方に楽しんでいただきながら、うまく収益もあがる、共にウインウインの関係をつくっていきたいということからはじめています。

宇都宮浄人

ありがとうございます。私もマルシェに行ってみましたが、大変賑わっていて、

出店料は 500 円でしたか、それで地元の方が出店できる仕組みが印象に残っています。

次に小倉さんにお話をお聞きしたいと思います。小倉さんは明知鉄道の観光大使もされ、まさに地域の鉄道を元気にするための様々な情報発信をされているわけですが、今日は鉄道の価値ということで、それをどのように発信していけばよいのか、実際に活動されていてお感じになっている点についてご披露いただければと思います。

小倉沙耶　ー人がつながる、人をつなげるー

鉄道アーティストという肩書でいろいろ活動をしています。ソーシャル・キャピタル、絆やご縁を感じたエピソード的になりますが、お話をさせていただきたいと思います。

関西さんがお話されていたとおり、水間鉄道は元々、お寺さんに続く鉄道としてできました。このお寺が一番輝く、脚光を浴びるのはいつだかわかりますか？

水間寺は地域の中で大きなお寺でもあり、12 月 31 日から 1 日にかけて、それはそれはたくさんの方がお見えになります。

私は一昨年、そして昨年とその日付が変わる瞬間に列車の中で過ごしたく、水間鉄道に乗りました。多分普段は乗っていらっしゃらないような方も乗られていて、車内は立ち席が多く出ています。その車両の中で繰り返し交わされる会話は「お久しぶり」、「1 年前にもこの車両で会ったね」と、小学校や中学校、高校の時のお友達に久しぶりに会うといった姿がたくさん見受けられました。

年が変わる瞬間にはカウントダウンがあちらこちらで聞こえてきます。そして「あけましておめでとう」と、大切なその瞬間を久しぶりに会えた友達同士で過ごします。それは水間鉄道があったからこそ可能となりました。

バスだと立ったままの移動はなかなかできませんが、鉄道だと遠くからでもお友達を見つければ近寄っていくことができることも鉄道の魅力の一つではないかと思います。

明知鉄道においては、つり革に「明知鉄道がんばれ」というような、個人で広告を出せるようなことも行われています。そのほかにも、「乗って残そう明知鉄道」というスローガンのもと、住んでいる地域の方と明知鉄道を結びつけるという取り組みが様々なされていますが、私は地域外からご利用されている方に対しても、

もう少しアクションが出来ないかを常々考えておりました。そこで私が行っているのは、小さな小さな取り組みです。今は非常にSNSが盛んな時代なので、明知鉄道を利用された方が、「明知鉄道に行ってきたよ」とツイッター等でつぶやいたり、列車や硬券の写真をアップされています。

そのような方々を検索して見つけ、「乗っていただいてありがとうございました」、「また乗りに来てくださいね」ということをつぶやき返すようにしています。ちなみに、あけち鉄道は、「明知」で、あけち駅は「明智」です。駅の名前と鉄道の名前が違っていますので、鉄道名を間違われて書かれる方もいらっしゃいます。そのような方には、さりげなく正しい方の字をお伝えしたりも。

そういったことを繰り返していると何が起きるかといいますと、「私が明知鉄道に行ったことを気づいてくれた人がいる」と喜んでいただき、「また来てね」と言われれば「また行かなくては」とその気にもなっていただける、そのようなご縁で一人でも多く明知鉄道のファンを取り込めればと行なっています。実際に興味を持ってくださった方が地域の活動や存続活動に参加してくれるということがありましたので、SNSの活用も馬鹿にはできないと考えています。

宇都宮浄人

ありがとうございました。人との繋がりが重要だと改めて思います。

一巡したので、ここからは自由にご発言をと思いますが、今まで人とのつながり、ソーシャル・キャピタルといった話が続いてきました。国土交通省の中でこの議論を司る立場かもしれませんし、東北勤務でそれを実感されたかもしれませんが、岸谷さんからお一言ありますでしょうか。

岸谷克己　ー街にとって鉄道が使いづらいものであってはならないー

ソーシャル・キャピタルは重要な便益だと思います。列車内や待合室で人と人が、なかでも旅行者など外部の人と地域の人が出会う、そこで何らかのつながりが生まれる、そのようなことは、もちろんあるでしょう。只、これを現段階で制度化してマニュアルのような形できっちり位置づけられるかということについては、今この場で断定することは難しいように思います。

マニュアルも少しずつ改定を行なっていて、そのたびに議論を深め、結果として盛り込んだものもあれば、今後の課題として整理されたものもあります。いずれにしても関係者の議論が必要だと思います。只、「いたずらにB(Benefit)が膨らまないように」というのがマニュアルの基本的な考え方なので、そこは慎重にやらないといけないと思っています。

ひとつ申し上げたいのは、価値は変動するということです。地域鉄道の価値はとても不安定なところにあって、例えば、街にとって鉄道が徐々に使いづらいものになっている場合があります。

宇都宮先生のご講演にありました、エスカレータやエレベーターでお金を取らないのは、デパートの中での一装置であり、だからお金を取らないわけで、トータルとしてはデパートとして収益を上げています。同様に、鉄道も街の中のひとつの装置といえますが、なかにはどんどん使いづらくなってきていると思われるものがあります。

東日本大震災からの鉄道の復旧に際して、仙石線や常磐線はルートを振って内陸側に駅を移しましたが、JR と市町村が一緒になって、新たな街の絵を書くときに、移転する街の中心に鉄道駅を置き、駅前広場をつくり、先程、まち愛 café の話がでましたが、そのような住民の集まる施設を駅の周りに配置して、その周りに集落を再配置しています。行政が街の中の装置として鉄道の意義を認識しているのだと感じました。

行政が、まちづくりと鉄道をきっちりリンクさせることができると、ソーシャル・キャピタルも増していくことになりますが、何もしないと鉄道がどんどん街から置いてけぼりにされるということを指摘し、そのことを多くの方に気付いてもらうことが大事と思います。

宇都宮浄人

大変重要なご指摘だと思います。ここ数年間国土交通省が自ら旗を振って交通政策基本法をつくり、まさにまちづくりと交通を一体化するための法改正をしてきていますが、街と一体となってはじめて交通に意味があるわけで、私が申し上げたエレベーターも上がっていったレストラン街が全部閉まっていたらその意味がありません。重要なご指摘と思いました。

ソーシャル・キャピタルをマニュアルに載せるかどうかはともかく、そのような意識がまだまだ小さい中で、今後の座長として、測り難いものを展開していく策はあるものでしょうか。

岩倉成志　ーソーシャル・キャピタルの姿ー

まずソーシャル・キャピタルをマニュアルに入れることに関しては、今は少し違うのかなと思っています。なぜかというと、ソーシャル・キャピタルは絶対的に重要なものなのです。ソーシャル・キャピタルができているところは、利用者数が増えるはずなのです。先に式をお示ししましたが、要は利用者数と時間価値

とサービス水準の差の掛け算で決まるわけですから。

ソーシャル・キャピタルがいかに重要なのかという政策を国土交通省の中で大きく掲げていくということに関しては大賛成です。

三陸鉄道が復旧して、一部山田線が三陸鉄道に移管されるという話あります。感覚的な議論になってしまいますが、東日本大震災が起きた時、三陸鉄道は残してくれが圧倒的な声となっていましたが、事実とは違うかもしれませんが、気仙沼線とか大船渡線はどうする、本当に必要なのかどうなのか、のような地元の感覚を私は受けました。

それまで三陸鉄道が何をしていたかというと、列車に乗っている地域の人の名前とか顔を分かっているのです。お客にとっては、それは嬉しくてしょうがないと思います。乗っていたら車掌さんから「〇〇さん久し振りだね」とか、「お元気ですか」とか話しかけられるわけです。そうされた人たちは残したいと思うに決まっているわけで、三陸鉄道は究極のサービス水準でやっていた。それによって地域の人たちが鉄道会社の方を向いていく、これが本当のソーシャル・キャピタルの姿なのかなと思っており、それに気づいていくことが重要だと思います。

宇都宮浄人

マニュアルと言わず、そこを気づかせなくてはいけないのですが、多分気づかせ方がまずかったのか、2000 年以降も各地で廃止が行われ、十和田観光電鉄しかり、沿線自治体が何千万円も出せない、市会議員もそうだと言って、たぶん沿線の納得のもとに失われていったように見えます。

田中先生は青森ご出身ということですが、地元で暮らしている方は、「車は便利だ、いちいち言われる筋合いはないよ」との声もあるのかなとも思います。いかがでしょうか。

田中　人　ー近代化のなかでの鉄道と映画ー

そちらの方に議論を持って行きたいというご意向は良く分かります。(笑)

私も何の神のいたずらか、昨年から豊田市というところに単身赴任で住むようになり、そこは完全なる自動車の街でして、私に一度それを見ておけということなのでしょうが、見た立場でいろいろ言いたいこともあります。

今、宇都宮先生が言われたことでお話しますと、何とかして地域鉄道の価値をいわゆる経済合理性の観点から別の観点へと導き出して、やはり地域鉄道は必要だねという予定調和的な議論にしていこうというのは、毎年こうしてやっているわけです。ところが実際にいろいろなところに講演に行く機会があり、ここの鉄

道会社はあぶないとか、ここの鉄道会社は大変だと聞きますが、そこではどこもひとつのパターンがあって、街を歩いているとどんな細い道でも軽自動車が飛び出してきて轢かれそうになります。パチンコ屋の駐車場は一杯。おそらく本日もまた、危機だと言われているような地域鉄道の周辺のパチンコ屋の大駐車場は軽自動車で溢れているでしょうし、その近辺にある大型ショッピングセンターも軽自動車で溢れていて、そこには笑顔があるでしょう。それはそれで新しいソーシャル・キャピタルが築かれているのかもしれない。

結局のところ地域鉄道を支えようとしてここに集まっている人たちはその現場からはるか離れた所にいてこのような議論をしているわけです。そのことにもロマンティックな意味合いはあるだろうけれども、リアリスティックな意味合いはあるのだろうかというとそれは無いわけで、現実に地域住民が、軽自動車でほとんど用が足りているという段階で、その上で鉄道も残そうとアンケートを取れば、必ずあったほうが良いと言います。我々の生活のひとつの景観なのだと言います。

それは経済合理性の冷徹な立場から見たらやはりひとつの贅沢になってしまいますし、LRT にしてもまちづくりの立場から本当のところを言うと、富山の例でもたしかに沿線ではクラスター（商業集積地）を残してそこに串を通すような形でたくさんのタウンモビリティが生まれて生活の変化が表れたというのですが、肝心のコンパクトシティ構想の中核である中心市街地がどんどん寂れています。そこで聞くと「何の効果もない」、「我々のところは賑わっていない」というのが中心市街地側の声で、そうすると僕らはどこかでローカル鉄道の存在価値に対してあまりにもロマンティックなものを抱きすぎてはいないだろうかという議論になります。

では経済合理性に則って役立たないのだから早く廃止したほうが地域の自治体にとっても良い、というと話はそこで終わってしまいます。いやそうではないよ、と言ったところにソーシャル・キャピタルの視点の話となります。

そもそも近代化と言うのはどこから始まったかというと、それを象徴するのが鉄道だったわけで、鉄道こそが近代を生み出してきた。しかし、近代というのはそこで終わるようなモダナイゼーションではなくて、社会学的には合理化と言って、レーショナライゼーション（rationalization）、レーショ（ratio）というのはラテン語でラチオ、「分ける」という意味です。鉄道は確かに近代を牽引したけれども、時代は絶えず近代化をしていきますから、絶えず「分ける」、つまりもう役に立たないよ、要らないよと、こちらは要るよということで、その合理化、合理性の中で「要る」ものが、たとえば今度は軽自動車になっていく、そのような繰り返しなのです。

私達が合理性という場合、社会学では二つあって、「目的手段合理性」、ある地点からそこに動くには軽自動車あるいは自動車のほうが便利で、それで言ったらもう鉄道は要らないわけです。だけどもう一つに「価値合理性」というのがあって、地域に鉄道がなくなったとき、先ほど出た価値規範とか互酬性とかが維持できるのかどうか、それは我々ほとんど計算出来ない領域に入ってくるわけです。

その部分に踏みとどまっていくときにいろいろな見方ができると思いますが、この近代化の中で、鉄道と似ているのが「映画」なのです。映画は鉄道よりは新しいとしてもだいたい同じくらいの時期（19 世紀）に技術的に確立して、映画の父と言われているリュミエール兄弟が初めて映画を作ったのは奇しくも鉄道の映画なのです。蒸気機関車が走ってくる映画で見ている人は轢かれる、と皆怖がって逃げたといわれています。

その映画はテレビジョンが発達してこれでは映画館は全部なくなっていくだろうと誰もが予測したし、実際映画会社も大分苦労していたのですが、今なお無くなっていないどころか、別な形で復活していてそれなりに様々なルートを使ってメディアとしてむしろ輝きを増しています。

映画の歴史を踏まえていったときに、DVD、ブルーレイなどに、また、スマホでも見れるように個人化していく流れがあって、一方、映画館という皆に開かれた一種の公共空間も残っているわけです。

鉄道も自動車という私的な交通手段が発達してきて多くが危機に直面したわけですが、ヨーロッパの例でたくさん出ているとおり、その鉄道も路面電車をはじめ様々な姿で輝きを保ち、決して消えてしまうことはないわけです。
近代化の中で、映画のようなメディアや、他のシンボリックなものと鉄道を比較して考えてみるのも良いと思います。

ところで私も豊田市に住んでつい最近クルマを買ってしまいました。(笑)
そうでないとゴミも捨てられないし、スーパーにも行けないというフードデザートといいますが、いわゆる食の砂漠も出てきていて、そのようなことも踏まえて公共交通の社会的位置付けをトータルに考え直していかなくてはならないと思うわけです。

宇都宮浄人

ありがとうございます。

小倉さんは各地でいろいろな人に会って、まさに明知鉄道の沿線の人も軽自動車に乗って生活をされている方がいて、ではその人達は軽自動車で満足をされているのかそのへんも含めて今のお話に対して何かあればお願いします。

小倉沙耶　－シンボル性もひとつの価値－

私ももともとは愛知県豊橋市に住んでいて、豊田市以上に車がないと生活できないようなところでもありました。

確かに明知鉄道沿線に住んでいらっしゃる方は車を持っている方が大多数で、一家に一台どころではなく、一人一台ないしは軽トラと乗用車というように二台持っている人もおります。でも鉄道は残して欲しい、鉄道は必要なものだということは思っていらっしゃいます。

明知鉄道は恵那市と中津川市を走っていますが、恵那市を走る区間が多く、その恵那市の市長さんが残そうと積極的でいらして、明知鉄道のイベントには極力、明知鉄道を使って参加されています。市長が鉄道に乗っているのを市民は見ているわけです。

今日は地域鉄道フォーラムのテーマである地域鉄道の価値を見いだすために、東京駅からあえて鉄道を使わずに都営の一日バス乗車券を買ってここまでバスで来てみました。

東京駅の八重洲口から乗り、南千住に行き、南千住から泪橋、泪橋から向島広小路で降りました。バスは使いにくいと思うところがあると思いますが、初めて本気で乗ろうとガイドをみてみるとたいへん見やすくつくられています。Google のマップとも相関を持たせてどこにバス停があるのか、わかりやすくなっていますが、乗ってみて思ったのは、バス停はランドマークやシンボルには成り得ないということです。泪橋で乗り替える時もバス停が四つ角のいろいろの場所にあって、自分の乗るバスがどのバス停に来るのかわからない、鉄道駅ならばまずは駅に入れば案内図があって一番線、二番線というようにわかりやすい。バスもがんばっているのですがそのようなシンボル性としての存在は薄くなっていて、向島広小路で降りた時もポンとそこに降り立って、おや、東向島駅はどちらの方向だろうと悩みました。

その点、駅や線路はランドマークやシンボルになり得るものです。それも地域鉄道のひとつの価値で、何よりも鉄道は路線図だけではなくて普通の地図にも線として載っており、非常に大きな価値であると思います。

宇都宮浄人

ありがとうございました。関西さん何かありますでしょうか。

関西佳子　－吾がの鉄道－

お聞きしていてそのとおりと思います。水間鉄道はバス事業もやっており、いわゆる鉄道が背骨で、コミュニティバスが市域の八割ほどを八の字を描くように、鉄道からご自宅までの足としてバスが補完をしています。協議会がありまして、そこで地域の皆様とつくりあげたコミュニティバスです。私としては理想的な形が出来上がっていると思っており、これによりまた赤字をださない体質に持っていけたならば言うことはないと思っています。

先ほど当社の輸送人員がなぜ減ったのかについて申し上げませんでしたが、それは鉄道と併行して大きな幹線道路が 2 本あって車はたいへん便利です。この沿線には普段は車を使うが鉄道があるという安心感があってこの地を選びましたという方も居られますし、潜在的な需要はあります。大阪はめったに雪は降らないのですが、2 年ほど前大雪が降って車が全くストップした時には、いつもの 1.8 倍ほどのお客様が乗られました。

お住まいの方も高齢化していって車に乗りにくいようになってくる、バスもノンステップバスを導入していますが、やはり間口とか乗りやすさを考えると鉄道は残っていて欲しいという声をお聞きしています。

皆さんに水間鉄道は「吾（あ）がの鉄道」と言っていただいています。私達の鉄道という意識を持っていただいていると感じています。

2 年ほど前から水間鉄道活性化プロジェクトというのも立ち上げていただいて、行政をはじめ皆さんも危機感をお持ちいただけるようになりました。これからはそれをどうやってさらに進めていくかが課題と思っています。

宇都宮浄人

ありがとうございます。車を敵にしては行けないわけで、車を利用する人が鉄道も選べる価値、オプション価値といいますが、人間というのは選択肢があるというのは重要なんだと思います。道路があるから良いとか鉄道さえあれば良いというものではなく、それぞれ選択肢があることが、ある種の豊かな社会であり、それが人を繋いでいくのではないかと感じた次第であります。

最後に言い足りなかったことあると思いますが、これまでのお話を踏まえて皆さんから一言ずつお願いします。

岩倉成志　ー価値ある社会にー

今日は地域鉄道の価値を考える話であったわけですが、そもそも価値はあるというのが私の考えでして、あるのかないのかという評価でなくて、地域鉄道の価値がある社会にできていないのが一番大きな問題だと思います。

基本的にはモータリゼーションが進んでしまって車社会になってしまった。それによって車で動くのが便利な街にしてしまった。結果、鉄道が取り残されたということだと思います。

人間に例えると、日本はずっと長い間学歴社会で、スポーツができてもそれほどに評価されない、それでは輝けるわけがない。皆が輝ける、それぞれの特性が活かせる社会をどうつくりあげていくのかというのを意識しながらこれからやっていかなくてはならないと思います。

岸谷克己　－存続は危うい、まずは役場の理解－

先ほど十和田観光電鉄の話をしましたが、当時は運輸局の鉄道部長でしたので、廃止届が出る前に、沿線二市一町の市長さん、町長さんに内々にお話をお聞きしました。

しかし、もうその時は完全に決断されていて、取り付く島もない、関係修復ができない状況で、そのまま廃止となりました。鉄道会社と市や町との普段からの関係が希薄だったということでしょうか。

それほど地域鉄道の存続は危ういところにあります。このような会場で「ソーシャル・キャピタルが必要だ」と言えば、誰も反対せず、皆さん大賛成しますよね。でも、実際には 8 割の地域鉄道会社が赤字で、そのために税金で赤字補填を行なっている自治体、或いは鉄道会社からの税金を免除してあげている自治体に支えられていて、その自治体の優先順位から地域鉄道の存在が相対的に落ちてくると、あっさり廃止となってしまう。それは、鉄道にあまり関心のない首長さんに変わったタイミングでそうなるかもしれませんし、災害や大きな事故が起きても、そのような状況となるという危機感を持ってもらわなければなりません。

その危機感を誰に持ってもらうのか、それは役場の担当者だと、私は思います。

東北運輸局時代に使った資料で、鉄道駅が存在する市町村と、ない市町村で人口の変化を比べると、鉄道駅がある市町村のほうは右肩上がりであったり、減少していてもその率が少ない状況にありました。もちろん、鉄道だけでなく、いろいろな要素もあるでしょう

が、この結果を沿線の首長さん達にご説明すると、鉄道自体にはそれ程興味のない首長さんでも、そのグラフだけは大変興味を持っていただけました。

それは町を活性化したい、過疎化や高齢化問題に対応したいという思いに対して、先ほどの百貨店のエレベーターと同じような関係で鉄道がその対策のツールになれば、鉄道も活かそうと思ってくれるわけです。

鉄道が既にある市町村は、鉄道がない市町村に比べて大きなアドバンテージを持っているということを、役場の担当にちゃんと訴えることだと思います。市町村の担当者が応援しない鉄道を、県庁が応援することはなく、それを国土交通省が応援することもありません。

地域の鉄道は地域で支えてもらうことが基本であり、その地域というのは、まずは市役所や町役場の担当者が「この鉄道は大事だ」、「わが町のひとつの価値だ」と本気で思ってくれれば、継続的な支援につながると思います。つまり、地域鉄道の置かれた状況は大変危うく、その危うさや便益を訴えるには、まず役場の人の理解を得ることが最も重要と思います。

田中　人　－成熟社会に求められる姿－

鉄道の価値を様々な角度からそれを見なおそうとお話をしてきましたが、一言だけ申し上げるとするならば、経営的に苦しい状況におかれている地域鉄道はたくさんあるわけですが、その地域でその鉄道会社の線路が剥がされて何もなくなってしまったときに、我々は本当には何を失うのか、ということが説明できない。それをどう支え、どこでどう価値を見いだすのかはいろいろな議論がありますが、本当に線路が剥がされ残骸だけになってしまったとき、失われるものは一体何であるかを我々は実際のところわかっていないのではないかと思います。

地域ないしはもっと広い意味での日本国、日本人にとって、多様な地域における多様なローカリティの象徴のような地域鉄道が失われていくというのは、結局はのっぺらぼうな国になっていく、ニュートラルで、金太郎飴のようにどこで切っても同じような景観が続き、バイパス沿いには同じチェーンのショッピングセンターやハンバーガーショップが並ぶといった景色を望んでいるのか、今一度、地域鉄道を失ったときに何が残るのかを逆算して徹底的に考える必要があると思います。

いろいろ車の話が出ましたが、車と鉄道が共存できないわけではないと思います。むしろ味方に引きこむようなアイディアがあると思います。例えば大型ショッピングセンターと地方の商店街が共存できないわけではない、ヨーロッパでは鉄道を費用対便益で、ないしは黒字、赤字で評価するということは情けないことで

はないかという人がいます。

むこうでは鉄道はあってあたりまえで赤字であろうがなんであろうが必要で欠かせないものなのだとの認識で、それに対しては、我々は途上国とまでは言いませんが、本当に成熟した社会になっているのかどうか、いろいろなオプションがあって良いのではないか、宇都宮先生がおっしゃったようにそのオプションを大切に、車も大切だし、鉄道もあって良いのではないか、パークアンドライドも可能だろう、といった多様なオプションが用意されることこそがこれからの成熟社会に求められている姿ではないかと思います。

関西佳子　ー価値があると言っていただけるようにー

鉄道事業者といたしまして、水間鉄道の姿をみていただいて、地域鉄道は価値があると言っていただけるよう頑張るしかない、と今日の話をお聞きして思いました。

小倉沙耶　ー市民電車にー

先ほど岸谷さんから鉄道のある市町村は、ない市町村と比較してアドバンテージがあるとお話されました。アドバンテージがあるということをその地域の人が知っているのかどうか。知っていただくことが大事で、知っているということ自体が価値につながっていくと思います。

私は豊橋出身ですが、豊橋には「豊橋市電」といって親しまれている豊橋鉄道の路面電車があります。市が走らせているから市電ということでなく「市民電車」という意味で使われています。全国でたくさんの路面電車が走っていましたが、今は数えるほどになりました。そのような中で豊橋は残っています。

路面電車の価値を市民が理解して、自分の中で咀嚼して飲み込むことができたことによって残っていると私は考えています。例えば豊橋のグッズをつくろうとすると必ずや市電が登場します。豊橋市のマンホールにも描かれています。自分たちの生活で、豊橋はこんなところだよと表現するときに一番使われるのが市電です。市電のことを明るく伝えてくれる人が地元にたくさんいらして、

それを離れた場所で聞くのは、豊橋の出身でよかったと思う瞬間です。地域鉄道の価値がもっともっと高まるように、一利用者としても心から願っています。

宇都宮浄人　ーまとめ・攻めによる価値の創造に向けてー

ありがとうございました。今日は良い話をたくさんお聞き出来ました。たぶん皆さんは地域鉄道に価値があるはずだという思いでここに来られていると思いますが、それをどう測っていけばよいのか、決して簡単では無い中で過去の経験も踏まえながら国土交通省あるいは岩倉先生のような方がずいぶんに努力されているということも改めて知る機会になったと思います。

さはさりながら、それでもなかなか測れない価値もあることも言っておかなくてはならない。鉄道の価値について、今日ここに来られている方は、自分の地元に戻られたら、本日の話を地域の役場の方にお伝えいただきたい。

私としては、国土交通省は旗振り、交通政策基本法でも活性化法でも大きな錦の御旗になりますので、そこはもっと旗を振っていただきたいし、審議会では「計算は出来ないけれど、このようなことは考えなくてはいけない」と言っていただきたい。単純に B/C でコストが高いという市議会議員に対して反論もできる。その点は岩倉先生にもお願いしたいと思います。

田中先生のような社会学の方がもっとこの世界に入って良いのではと思っていて、それも期待したいと思います。

ちなみに、経済学で経済合理性というとすごくネガティブなイメージがあるかもしれませんが、経済学での考え方というのは自分だけが良いとは思っていません。鉄道業務課長の大野様、奥様の誕生日であるにもかかわらず、こちらに来るにあたっては罪の意識を抱かれていると思います。人間は自分だけではなく、他人の幸せ他人のことを考える、それが最近の経済学の考える行動原理なのです。他人の幸せが自分にとっての幸せになるそういうことまで考えています。ですから経済合理性で考えても今のやりかたは歪んでいるというのが私の考えです。

人口増加という歴史の中で、たまたま日本の鉄道は事業としてなりたってきた。だから数千万円は出せないといって鉄道が廃止されてしまうのは、井の中

にいてものが見えない中で議論がなされてしまった結果です。

何も学ぼうとしない、そして公共交通が傷んでいく、社会が傷んでいく、そのような悪循環は止める必要があります。

土地利用も含めた都市計画と鉄道はしっかり連携していく必要がありますが、水間鉄道のように、周りに人は住んでいいて、利用者が減ったとはいえ年間 200 万人近くの利用者があるところもある。200 万人が使っている公的施設は思いあたりますでしょうか。市民会館の建設費、その維持費についてほとんどの人は知りません。そうした広い視野を学び、公共交通の価値について議論を広げていくことが重要だと思いました。

今日は、今現存している鉄道の価値を考えましたが、新しく鉄道を敷くというフェーズを考える時期でもあります。ひたちなか海浜鉄道では新たに国営ひたち海浜公園まで伸ばすという議論が出始めました。地域鉄道が延伸する、過去 10 年、残念ながらそのようなことが考えられなかった時代が続きましたが、海外ではライトレールなどを新しくつくることによって鉄道、そして地域社会の価値を創造していっています。今後我が国でも鉄道はそのような役割が出てくるかもしれません。

単に守るだけでなく、次は攻めよう、というような機運が生まれても良いと思いました。

今日はパネラーの方、聴衆の方、たいへんありがとうございました。(拍手)

参加いただいた方にお配りしました。

地域交通を考える　Regional Transportation Review　No.8

発行日　2016年11月25日

発　行　一般社団法人交通環境整備ネットワーク
〒103-0027
東京都中央区日本橋3丁目2番14号　新槇町ビル別館第一　2階
Tel 03-6811-1102　Fax 03-6811-1112

英文協力 Hideo Osuga, Tokyo Metro

頒　価　1,500円