



リアス線唐丹～吉浜間を往く三陸鉄道の36-701形。クウェート国の支援により導入された（本文16～18ページ参照）（三陸鉄道㈱提供）

実証実験として大阪駅（うめきたエリア）に導入された顔認証改札機（本文22～24ページ参照）（西日本旅客鉄道㈱提供）



2023年3月18日に開業した相鉄・東急直通線新横浜駅のホームと改札口（本文25～27ページ参照）（相模鉄道㈱提供）



2023年8月26日に開業する芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」の試運転風景（本文28～30ページ参照）（宇都宮市建設部LRT整備課協働広報室提供）



汎交通

2023年度（令和5年度）第Ⅰ号

特集 地域交通の現状と鉄道の役割

コロナ禍の影響もあって待ったなしの厳しい経営状況にある地域交通の現状と展望、法律改正によって期待される環境変化などを考えるとともに、鉄道事業者や海外の事例を紹介します。

特集開設

地域鉄道の現状と今後の方向性

東京女子大学 竹内 健蔵／東日本旅客鉄道㈱ 渡利 千春／ひたちなか海浜鉄道㈱ 吉田 千秋

地域鉄道対策の現状と主な取り組み

国土交通省 鉄道局 鉄道事業課 地方鉄道再構築推進室

「公共交通ネットワークの四国モデル」追求に向けた取り組み

四国旅客鉄道㈱ 松田 夏城

笑顔をつなぐ、ずっと～光り輝く三陸を目指して～

三陸鉄道㈱ 石川 義晃

フランス地方都市における、都市政策と整合性をもたらす地域公共交通の整備

フランス都市政策研究者 ヴァンサン・ツル井由実

運輸・交通界の近況

「大阪駅（うめきたエリア）」の開業

西日本旅客鉄道㈱ 小森 一・藤原 廉信

相鉄新横浜線の開業と今後の展望

相模鉄道㈱ 井上 剛志

「芳賀・宇都宮LRT」の開業に向けて

宇都宮市 建設部 LRT整備課 協働広報室

交差点

鉄道のサステナビリティ実現に向けて

㈱三菱総合研究所 丸谷 華織

〇〇と鉄道

第1回 おみやげと鉄道

川崎市市民ミュージアム 鈴木 勇一郎

交通関係法人連絡協議会から

革新的な技術を創出し、鉄道の発展と豊かな社会の実現に貢献

（公財）鉄道総合技術研究所 曽我部 正道

鉄道人歴史紀行

vol.01 上野駅の故郷を訪ねて【山口県萩市】

萩博物館 一坂 太郎

講演会等の報告

協会のうごき

クラブだより

今後の予定

表紙：「伊予灘ものがたり」（予讃線高野川～伊予上瀬間
撮影：マシュー・レイルウェイ・ピックチャーズ）

裏表紙：鉄道開業150年記念鉄道写真コンテスト
優秀賞 真崎さき朝

汎交通

2023（令和5）年度 第Ⅰ号

2023（令和5）年 6月30日発行

編集・発行人：浅井 兼巳

発行所：一般社団法人 日本交通協会

〒100-0005

東京都千代田区丸の内3丁目4番1号

新国際ビルディング9階

TEL：03-3216-2200

FAX：03-3216-4087

ホームページ：<https://www.kotsu.or.jp/>

編集協力：JR東日本新聞社

印刷所：図書印刷網

●1899（明治32）年5月「帝国鉄道协会会報」

を創刊。

1937（昭和12）年4月に「汎交通」と改題。

※法人会員ニュースは休載させていただきました。

特集 鼎談

地域鉄道の現状と今後の方向性

出席者

東京女子大学 現代教養学部 教授
竹内 健蔵 氏東日本旅客鉄道(株) 常務取締役
(現・代表取締役副社長)
渡利 千春 氏ひたちなか海浜鉄道(株) 代表取締役
吉田 千秋 氏司会・進行
事務局

(2023年5月11日 於: ホテルサンルートプラザ新宿)

1 コロナで激変した地域鉄道の状況

司会 本日はお忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。この鼎談では、地域鉄道をテーマとして話を伺ってまいりたいと思います。まず地域鉄道の現状をどのようにご覧になつていらっしゃるか、竹内先生からお願いいたします。

竹内 近年、過疎化や人口減少などによって地域鉄道の輸送量は減少傾向にありましたが、そこにコロナが追い打ちをかけ、利用者が自粛以上に減少してより深刻な状況に至つてしまつたのが今の状況だと見ています。私は2022年に「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの創出に関する検討会」の座長を務めさせていただきましたが、その頃から主要な鉄道事業者が路線別の営業係数を公表するようになりました。今までほとんど公表されてこなかったデータですので、地域鉄道の路線が直面している状況が相当厳しくなっていることを実感しました。検討会では、路線の存続を協議する目安として輸送密度1,000人未満という数字を示したわけですが、事業者のところからは2,000人でも大変だという意見もありました。

司会 この1,000人未満という数字について、渡利常務はどういうお感じになられていますか。

渡利 1980(昭和55)年に制定された国鉄経営再建特別措置法などでは、適切に運営しても黒字化が難しい路線の基準は輸送密度8,000人未満、バス転換の基準は輸送密度1,000人未満とされました。JR発足後、各社とも安全性やサービスを向上させるためにさまざまな設備投資を行っています。鉄道は、相当な数のお客様にご利用いただかないと長期的に運行を継続するのが困難というのが実情です。

司会 コロナ以降、JR東日本の地域路線にはどのような変化があつたのでしょうか。

渡利 コロナの前からのお話を少しあせていただきますと、当社が発足した1987年には、管内で輸

送密度が2,000人未満の路線は全体の16%でしたが、コロナが始まる直前で30%ほどになり、コロナ禍の最中に36%まで増えました。当社はコロナ前からも、地方路線の収支改善に向けて、ご利用促進やコストダウンの取り組みを沿線地域の皆様のご協力もいただきながら進めきました。より効率的な運営のために、ワンランク運転化や運行本数の見直しのほか、設備のスリム化などを進めてきました。

ただ、鉄道を維持していくことについては限界もあると感じています。鉄道は大量輸送を得意とする輸送機関であり、駅まで来ていた大切な立場に乗車せませんし、降りた駅が最終目的地ではないですから、お客様のニーズにお応えしきれない部分があります。一方、マイカーの保有率は当社が発足した当時と比べて2倍に高まっていますし、高速道路の延長も大幅に伸びています。そこにはコロナ禍を受けて、人々の行動様式が変わるもの環境が激変し、鉄道の特性がますます発揮できなくなっているのが現状です。地域の足を守ることは極めて重要なテーマですから、それぞれの地域にふさわしい持続可能な交通体系のあり方について、関係者が協力しながら考えていく必要があると思います。

司会 ひたちなか海浜鉄道は会社発足以来、地域にとって最適な鉄道のあり方を追求してこれました。コロナ発生以降の状況の変化についてご紹介いただけますでしょうか。

吉田 当社は2008年度に茨城交通の鉄道部門を引き継ぎ、第二セクター鉄道としてスタートしました。発足の経緯もあり、沿線住民の皆様の鉄道に対する意識は高く、そのままなるご支援をいただきながら運行を続けてきました。東日本大震災などもありましたが、当初100人だったお客様が2017年度に100万人を突破し、ほんの僅かですが年度黒字が計上できました。それから1~2年でお客様がさらに増え、収支均衡基調に乗れたというときにコロナが発生し、106万人まで増えて



いたお客様が一気に70万人まで落ち込みました。

沿線では少子化が進んでいることから、コロナ前から平磯、磯崎、阿字ヶ浦の3地区の3つの小学校と2つの中学校を統合して新しい学校を作る計画が進んでいました。生徒の皆様には公共交通機関を使って登校してもらうことになり、当社の沿線に学校が建設され、その最寄りとなる美乃浜学園国際を2021年3月に開業しました。今、小・中学校全体の7割くらいの生徒さんに当社の鉄道をご利用いただけます。そのお陰で2022年度の輸送人員は開業以来最高を記録しました。しかし、600円近くを払って終点まで乗つていただく観光のお客様が減少している影響は引き続き大きいですね。

司会 そのような状況の中で輸送サービスを維持するため、どのような取り組みに力を入れてこられたのでしょうか。

吉田 当社は発足当初から沿線地域の皆様と連携しながら、新しい会社として色々なことに取り組んできました。たとえば駅のホームで朝市を開き地元の野菜などを販売したら、普段は鉄道を使わない主婦など多くの人に訪れていただき、鉄道に対するご理解を深めていただく機会にもなりました。このような取り組み

みが他のイベントへと広がり、東京の大学生が車内や駅でイベントを開いたり、アート系の展示を実施したり駅名標の改善につながり、そのデザインが評価されて2015年度のグッドデザイン賞を受賞しました。このような多くの人たちのつながりから「ひたちなか開運鉄道神社」のアイデアも生まれました。2021年6月、半世紀以前に製造されたキハ222が阿字ヶ浦駅に建立し、全国の鉄道ファンなどに訪れてもらっています。

このような地域と一緒に歩んできた取り組みがある程度の勢力を上げてきたことから、コロナ禍でもその考え方を踏襲した取り組みを進めるとともに、旅行会社と提携して鉄道と地元の観光地や産物を結びつけた商品を開発したり、JRさんとの連携を強化するなど、いろいろな努力を続けてきました。



グッドデザイン賞を受賞したひたちなか海浜鉄道の駅名標



鉄道人歴史紀行

vol.01 | 井上勝の故郷を訪ねて【山口県萩市】 | 萩博物館 特別学芸員 一坂 太郎

鉄道院顧問の井上勝が、イギリス・ロンドンのヘンリック病院で数え年68の生涯を閉じたのは1910（明治43）年8月2日のこと。持病を押して渡欧し、鉄道視察中の出来事でした。名実共に鉄道官僚のトップとして明治という時代を走り抜けた井上勝にとって、相応しい最期だったとも言えるでしょう。

● 1 長崎で洋式兵法、江戸で英語を学ぶ

江戸時代、本州最西端に位置していた長州藩毛利家（36万9000戸）の領地は周防・長門の2国で、現在の山口県がそのまま当時はあります。

かつて中国地方の大半を支配していた毛利輝元は、1600（慶長5）年の関ヶ原合戦で徳川家康に敗れました。毛利家は領土を大幅に削減され、本拠だった山陽道の要衝広島を追われます。

新しい本拠となったのが、日本海に面した萩でした。城下は松本川と橋本川に挟まれた、三角州の上に築かれます。明治の日本で鉄道官僚のトップとして活躍することになる井上勝は、松本川左岸の土原に1843（天保14）年、長州藩の士として生まれました。

19世紀になると、産業革命を成功させ、資本主義を確立した西洋列強が、強大な武力を背景にアジアに押寄せます。三方が海に開けた長州藩でも、外圧に対する危機感が高まりました。海防が強化され、大規模な軍事演習が行われます。西洋技術を取り入れ、外圧を除くのです。

十代の井上勝も藩命で長崎に遊学して、洋式兵法を学びました。続いて江戸で英語を修め、箱館で洋学修行に励んだりもします。

国体論の尊王と、国防論の攘夷をあわせ、尊王攘夷（尊攘）としたのは水戸藩でした。この尊攘論を長州藩に持ち込んだのが、吉田松陰です。松陰はアメリカ密航に失敗し、謹慎の身のまま萩城下のはずれ、松本村で松下村塾を主宰して、高杉晋作や伊藤博文ら近隣の子弟を教育しました。しかし、幕府が行った「安政の大獄」に連座し、1859（安政6）年、江戸で処刑されました。

その後も長州藩は天皇権威を背景に、過激化の一途を辿ります。ついには1863年6月（文久3年5月）により、関門海峡を通航する外国船を次々と砲撃して、攘夷を行いました。

● 2 「長州ファイブ」のメンバーとして渡英

一方、長州藩は来るべき次の時代に備え、5人の密航留学生をイギリス・ロンドンに送り込みました。それは井上勝の他、井上馨・伊藤博文・山尾庸三・遠藤謙輔で、近年は「長州ファイブ」と呼ばれます。彼らは「生きる器械」になると意気込み、横浜から旅立ちました。西洋文明を目の当たりにした5人は、力任せの攘夷が不可能だと悟り、それぞれ意味分野を見つけて学び、日本の近代化に貢献することになります。

ユニバーシティ・カレッジ・ロンドン（UCL）を卒業した井上勝が帰国したのは、1868年12月（明治元年11月）のこと。すでに徳川幕府は消滅し、天皇を頂点とする新政権が誕生していました。

富国強兵を目指す新生日本は、井上勝が西洋で学んだ知識や技術を必要とします。1871年9月（明治4年8月）には工部省の鉄道頭と鉄道寮鉄道頭を兼ね、鉄道創業に携わりました。1872年8月（明治5年7月）には鉄道専任となり、同年10月14日（明治5年9月12日）の新橋～横浜間の開業式典では、新橋停車場で明治天皇を迎えます。その後も京阪神の鉄道敷設に指揮するなど、鉄道の全国拡大に取り組みました。また日本人のみによる鉄道建設を実現すべく技術者の養成に力を注ぐなど、鉄道畑ひと筋に綴めています。

晩年は「わが生涯は鉄道をもって始まり、すでに鉄道をもって老いたり。まさに鉄道をもって死すべきのみ」と語ったと伝えられます。その言葉のとおり、ヨーロッパの鉄道を視察中にロンドンで客死しました。遺言により、墓は東海道線が見える東京・品川の東海寺墓地の一角に設けられました。没後も関係者で「鉄道の父」として崇められ、1914（大正3）年には東京駅丸の内口前に銅像が建設されました。戦時中、金庫が出されたため、現在の銅像は2代目となります。

● 3 萩駅前に「井上勝 志氣像」を建立

幕末、長州藩は幕府に無断で地の利の悪い萩から、瀬戸内に近い山口に本拠を移しました。明治以降も県庁は山口に置かれ、萩は中心都市ではなくなりましたが、そのため往時の町並みが残され、現在では江戸時代の古地図で歩ける町として知られるようになりました。

かつて上・中級藩士の屋敷が軒を連ねていた土原の

日本の鉄道150年の歴史における主要人物ゆかりの地を訪ね、その功績を今に伝える施設や史跡、モニュメントなどを紹介します。



井上勝。1893（明治26）年に鐵道廳長官を退官した頃の写真（国立国会図書館「近代日本人の肖像」より）



長州五傑（長州ファイブ）。下段左が井上勝。1868年（明治元年）に5人でヨーロッパに渡ったとき、井上勝はユニバーシティ・カレッジ・ロンドン（UCL）で鉄道技術、鍛造技術などを学んだ（萩博物館提供）。



山陽線萩駅舎と、2016年10月に建立された「井上勝 志氣像」。英国留学中に撮影された写真をモチーフに、日雇い民の江里根明氏が制作した。



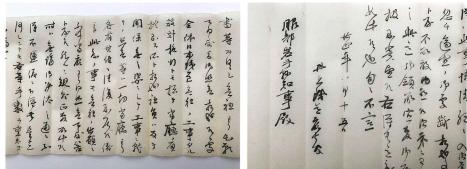
萩駅の駅舎内に開設されている井上勝や鉄道に関する展示品を集めた資料館「志氣像」。特に「長州ファイブ」の紹介が充実している。



2004年11月に開館した萩博物館。2004年、萩市境内に開館した萩まちじゅう博物館の中核施設で、歴史や自然を紹介している。



萩市にある井上勝旧宅跡。井上勝は1843（天保14）年、長州藩士・井上勝の3男として生まれた。



鉄道厅長官の井上勝が1891（明治24）年8月、岩手県奥州市服部一三に宛てた書簡。同月、日本鉄道上野→青森間に開通。日本鉄道会社による工事に関する内容（筆者蔵）。

一角には、今も井上勝の生家の門が残り、「鉄道の父 井上勝旧宅跡」（1974年、萩郷土愛好会建立）の石碑があります。藩校明倫館跡には「延喜明倫小学校木造校舎（明倫学舎）」では、観光情報などを提供しています。松陰神社境内には松下村塾の、十八段堂の造構が残ります。この明倫館・松下村塾から、明治維新的原動力となつ多くの人々が輩出されました。

以前、山口市で評価される歴史上の人物と言えば志士、そして政治家・軍人がほとんどでした。しかし近頃では、井上勝のような技術面で近代化を支えた人物も、注目されています。2016（平成28）年には、山陰本線

萩駅前に「井上勝 志氣像」（銅像）がお目見えしました。ロンドン留学中に撮影された、スコップに足をかけたシャツ姿の写真がモデルになっているということです。

*写真は特記以外、筆者提供

一坂 太郎（いちさか たろう）氏

1966年生まれ。専門は幕末維新史など。学芸員活動とともに大学の客員教授や歴史館の顧問等を務める。著者は「暗殺の幕末維新史」（中央公論新社）、「坂本龍馬と高杉作右衛門」（朝日新聞出版）など多数。