

コロナ禍を契機とした「地域・都市の総合交通政策」再考： 移動・モビリティの改善による「まちの活性化」の方向性

地域・都市の総合交通政策プロジェクト

2022年11月

公益社団法人日本交通政策研究会

1. “日交研シリーズ”は、公益社団法人 日本交通政策研究会の実施するプロジェクトの研究
成果、本研究会の行う講演、座談会の記録、交通問題に関する内外文献の紹介、等々を印
刷に付して順次刊行するものである。
2. シリーズは A より E に至る 5 つの系列に分かれる。
シリーズ A は、本研究会のプロジェクトの成果である書き下ろし論文を収める。
シリーズ B は、シリーズ A に対比して、より時論的、啓蒙的な視点に立つものであり、折
にふれ、重要な問題を積極的にとりあげ、講演、座談会、討論会、その他の方法によってと
りまとめたものを収める。
シリーズ C は、交通問題に関する内外の資料、文献の翻訳、紹介を内容とする。
シリーズ D は、本研究会会員が他の雑誌等に公けにした論文にして、本研究会の研究調査
活動との関連において復刻の価値ありと認められるもののリプリントシリーズである。
シリーズ E は、本研究会が発表する政策上の諸提言を内容とする。
3. 論文等の内容についての責任はそれぞれの著者に存し、本研究会は責任を負わない。
4. 令和 2 年度以前のシリーズは印刷及び送料実費をもって希望の向きに頒布するものとする。

公益社団法人日本交通政策研究会

代表理事 山 内 弘 隆
同 原 田 昇

令和 2 年度以前のシリーズの入手をご希望の向きは系列番
号を明記の上、下記へお申し込み下さい。

〒102-0073 東京都千代田区九段北 1-12-6

守住ビル 4 階

公益社団法人日本交通政策研究会

電話 (03) 3263-1945 (代表)

Fax (03) 3234-4593

E-Mail:office@nikkoken.or.jp

日交研シリーズ A-857

令和3年度研究プロジェクト

「地域・都市の総合交通政策プロジェクト」

刊行：2022年11月

コロナ禍を契機とした「地域・都市の総合交通政策」再考：

移動・モビリティの改善による「まちの活性化」の方向性

Reconsideration on Integrated Transport Policy in Response to COVID-19 Crisis:

Impacts of Mobility Improvement on the Revitalization of Regions and Cities

高橋 愛典（近畿大学教授）

Yoshinori TAKAHASHI

松澤 俊雄（環太平洋大学特任教授・大阪市立大学名誉教授）

Toshio MATSUZAWA

要 旨

本研究グループではこれまで、地域・都市の構造の分析と、交通部門における旅客・貨物輸送およびこれに関連したインフラ整備に関する分析を通じて、地域・都市における総合交通政策の研究を進めてきた。今回のプロジェクトはコロナ禍を契機とした都市・地域の活性化のあり方の再検討、とりわけ、移動・モビリティの改善が都市・地域にもたらしうる貢献について考察した4本の論稿をもって報告書とする。

第1章「プロスポーツ・都市・交通」は、プロ野球と都市および交通の関係について概説した上で、広島市を事例として、プロスポーツ・都市・交通の共線的な発展（広島カープの運営と地元密着、都市基盤と交通体系の整備）および成熟（プロスポーツの多様化、スタジアムの整備・移転・更新）の過程を検討する。

第2章「地方都市におけるスポーツツーリズムと交通の役割」は、第1章に引き続き広島市を対象として、スポーツツーリズムの観点を導入し、交通事業者などへのインタビュー調査の成果を紹介・整理することで、交通整備とスポーツツーリズムによる地方都市の活性化について展望を示す。

第3章「ICカードが変える高頻度利用者向けバス割引運賃」は、いわゆる路線バスへのICカード導入に伴う運賃構造の変化について論じる。特に、ICカードの普及に伴う回数券廃止の傾向および、高頻度のバス利用者を対象としたポイント（プレミアム）付与の動向を詳細に検討する。

第4章「ヨーロッパにおける TEE2.0 構想の概要と背景」は、汎欧州特急(TEE)の路線網とサービスに関する新たな構想(TEE2.0)を説明する。端的に言えば、TEE が 1950～80 年代に持っていた上質なサービスのイメージを継承しつつ、環境問題に対応した新しい国際鉄道網の実現を目指すものである。

前半（第1章・第2章）は、当プロジェクトで実施した広島市内での各種調査に基づき、広島の事例研究からスポーツツーリズムの経緯・現状・展望を示している。これに対し後半（第3章・第4章）は筆者らの研究上の関心に沿ってテーマが設定されている。とはいえいずれの論稿も、コロナ禍に伴う交通需要の低落傾向といった最新の動向を踏まえて、従来の「地域・都市の総合交通政策」を再検討しつつ、今後の展望を示すという点で、当プロジェクトのテーマに即した内容となっている。

キーワード：プロスポーツ、スポーツツーリズム、バス、運賃、ICカード、汎欧州特急(TEE)、都市間鉄道網

Keywords: Professional sports, Sport tourism, Bus transport, Fare, Smart card, Trans Europ Express, Intercity railway network

目 次

第1章 プロスポーツ・都市・交通 ―広島にみる共線的発展と成熟―	1
1.1 はじめに	1
1.2 球団・球場・都市と交通：戦前の「職業野球」から戦後の「プロ野球」形成へ	2
1.3 「メディアの時代」と「地方の時代」：転換点としての1975年	5
1.4 広島の事例：プロスポーツと都市整備の史的経緯	12
1.5 おわりに	20
第2章 地方都市におけるスポーツツーリズムと交通の役割	
―広島市におけるスポーツ観戦の事例研究―	25
2.1 はじめに	25
2.2 スポーツツーリズムの範囲と日本の動向	25
2.3 広島市におけるインタビュー調査の概要と調査結果	29
2.4 結論と今後の課題	38
第3章 ICカードで変わる高頻度利用者向けバス運賃割引	40
3.1 はじめに	40
3.2 利用頻度別運賃構造	40
3.3 定期券と回数券の利用割合	42
3.4 政府の券種別運賃規制	44
3.5 ICカード導入までの回数券と磁気カード	46
3.6 ICカード導入後の変化	47
3.7 回数券の存在理由	53
3.8 まとめ	56
第4章 ヨーロッパにおける TEE2.0 構想の概要と背景	59
4.1 はじめに	59
4.2 TEE の誕生と発展的解消	59
4.3 TEE2.0 構想	65
4.4 環境問題を主軸とした交通体系の見直し	72
4.5 EU の鉄道政策	74
4.6 おわりに	78

研究メンバーおよび執筆者

- 主査 高橋 愛典（近畿大学）：[第1章執筆]
松澤 俊雄（環太平洋大学、大阪市立大学名誉教授）
- 青木 真美（同志社大学名誉教授）：[第4章執筆]
秋山 孝正（関西大学）
朝田 康禎（摂南大学）
安達 晃史（大阪産業大学）
石田 信博（同志社大学）
井上 馨（大阪府立大学）
宇都宮 浄人（関西大学）
大井 尚司（大分大学）
小川 雅司（大阪産業大学）
加藤 一誠（慶應義塾大学）
金 仙淑（京都大学）
毛海千佳子（近畿大学）
後藤 孝夫（中央大学）：[第2章執筆]
兒山 真也（兵庫県立大学）
酒井 裕規（神戸大学）
坂西 明子（立命館大学）
須田 昌弥（青山学院大学）
竹内 健蔵（東京女子大学）
竹内 正人（大阪成蹊短期大学）
鶴指 眞志（近畿大学）
徳岡 一幸（同志社大学名誉教授）
中村 徹（大阪産業大学）
新納 克廣（奈良県立大学）：[第3章執筆]
野村 実（立命館大学）
松本 秀暢（関西学院大学）
水谷 淳（神戸大学）
水谷 文俊（神戸大学）
山田 浩之（京都大学名誉教授）

（敬称略・五十音順 令和3年度末当時）

第1章 プロスポーツ・都市・交通

ー広島にみる共線的発展と成熟ー

1.1 はじめに

大阪から福岡に出張した帰り、筆者が乗っていた山陽新幹線は、21時30分頃に広島駅に停車した。車窓の外、プラットホームには、赤いシャツを着た人々が列をなしており、何人もが乗り込んできた。発車した後のプラットホームにも、赤シャツの行列が残っていたが、この後のこだま号で福山方面に帰るのであろう。

赤はもちろん、広島ではプロ野球球団・広島東洋カープを意味し、赤シャツはカープのレプリカユニフォームである。カープが地元で絶大な人気を誇っていることはいまでもない。しかしそれだけではなく、遠く関西方面からもファンが観戦・応援に来ていることは、こうして目にも明らかである。カープの本拠地は2009年、城下町由来の旧市街（市民球場）から広島駅近く（マツダスタジアム、鉄道貨物ヤード跡地）に移転した。新幹線停車駅から徒歩圏内に球場が位置することで、遠方に住むファンもホームゲームを観戦しやすくなり、カープの「商圈」は広がったのではないか——そんな仮説を思いつく。

その厳密な立証は思いのほか難しい。注などで示したように、交通事業者各社にインタビュー調査を実施し、データの提供を依頼したものの、経済効果の僅少さを裏付けるものが多かった。在来線に導入した新型車両に赤い帯を施しカープのステッカーを貼り、上記のように新幹線の利用者に占めるカープファンの比率が上昇したと推測される JR 西日本は、球場移転の効果を交通事業者として最も享受していると思えるが、推測の域を出ない。

とはいえこの事象が、筆者をして交通と都市の新たな関係を想起せしめたことに違いはない。プロスポーツと都市の関係は頻繁に取りざたされ、住民・市民の関心事であるが、そこに交通の視点を持ち込むと、変化の過程はどのように描写できるであろうか。本稿では戦後から現在に至るまでの広島市（以下「広島」）におけるプロスポーツと都市の発展および成熟のプロセスを、交通を触媒として描き出すこととしたい。

なお、本稿では可能な限り、球団の経営主体（例：阪神＝阪神電鉄）と球団それ自体（例：タイガース）を分けて表記し、経営主体と球団の組合せが現在と異なる場合は両者を併記する（例：南海ホークス）。本稿では球団の勝敗、個々の選手の活躍、監督の采配については原則として触れず、その評論・評価を試みるものではない。また、年号がシーズンを指す場合があり、球団の売却などオフシーズンに行われるゆえ、年号表記は必ずしも厳密ではない。

1.2 球団・球場・都市と交通：戦前の「職業野球」から戦後の「プロ野球」形成へ

「プロスポーツ・都市・交通」の三者の相互作用の歴史は、戦前にさかのぼる。阪急電鉄の創業者・小林一三が生み出した各種のビジネスモデルは、一世紀を経た今もなお、わが国の大都市圏における鉄道経営を支える屋台骨として機能している部分が多い。その一つが球場経営と野球への着目であった。本節では、阪急を中心とした私鉄による球場・球団経営を、わが国のプロスポーツの源流の一つと考え、戦前の「職業野球」の創設ならびに、その戦後再編に伴う「プロ野球」の形成までを概説する¹。

1.2.1 戦前までの私鉄・球場・球団

阪急は1913年、沿線に豊中運動場を開設し、その有効活用のために1915～16年に全国中等学校野球大会を誘致した。これが今日の高校野球、とりわけいわゆる「夏の甲子園」の原型となったことはいうまでもない。これはいうまでもなくアマチュアの、学校教育・課外活動としてのスポーツであるが、その頃から小林はプロ野球、戦前の言葉でいえば「職業野球」を構想していたのである。

表 1.1 戦前から戦後にかけての在阪私鉄による球場・球団経営

私鉄	球場	開設年	中学野球大会	職業野球球団	創設年
阪急	豊中	1913	1915-16		
	西宮	1937		阪急軍	1936
阪神	鳴尾	1916	1917-23		
	甲子園	1924	1924- 1925- 春	大阪タイガース	1936
京阪	寝屋川	1922			
大鉄	藤井寺	1928		近鉄パールス	1950
南海	中モズ	1939		南海軍	1938

(出典) 永井・橋爪(2010)、廣田(2018)、中川(2021)より筆者作成。

(注)「大鉄」は「大阪鉄道」の略。現在の近鉄南大阪線を中心に路線網を持っていた。戦時統合により近畿日本鉄道(近鉄)の一部となり現在に至る。

¹ 本節および次節の記述は、広尾(2017)、廣田(2018,2021)、田中(2018)、中川(2021)に多くを負っている。また、球場名に関しては特に近年、命名権(ネーミングライツ)の売買により名称が頻繁に変更されることもあり、本稿執筆時点の名称を必ずしも用いていないことをお断りしておく。

ここでは、その職業野球をめぐる、私鉄による球場・球団経営の動向を中心に概括しておきたい。表 1.1 は、戦前から戦後にかけての在阪（関西大手）私鉄による球場・球団経営をまとめたものである。沿線開発の一環として球場を設置・経営し、アマチュアの試合・大会を誘致し、職業野球の球団経営に乗り出すという経緯が見て取れる。

小林による職業野球構想は、前述した中学野球大会の豊中球場への誘致と同時期の 1916 年に、早稲田大学野球部と交渉したことに始まるといわれる（井上 2017、pp.45-46）。1920 年代以降は小林のほかにも例えば読売新聞社の正力松太郎が職業野球の実現に奔走した。小林の構想は私鉄が球団を持つという「鉄道リーグ構想」を柱としており、在阪私鉄各社がすでに整備・運営していた球場を、鉄道の利用促進のためにも活用することに主眼を置いていた。表 1.1 にあるように、阪急と阪神が 1936 年、南海鉄道が 1938 年に球団を創設し、鉄道リーグ構想は戦前のうちに一部実現をみた。

職業野球は、中学・大学のアマチュア野球に比べて歴史が浅く人気が低迷したが²、その中でも阪急軍対大阪タイガースのダービーマッチの人気は比較的高かったという。阪神と阪急（神戸線）はいずれも大阪と神戸を結び、先発の阪神に後発の阪急が挑む形で、都市間輸送・沿線開発における競争が活発であった³。とはいえ両社は、野球の興行においては協力を深めた。これは大学野球、とりわけ昭和戦前期のわが国のスポーツ・エンタテインメントの最高峰であった早慶戦において、早稲田大学と慶應義塾大学がライバル関係を謳いつつも興行面で協力を深めたことを参考にしたという（永井・橋爪 2010、p.35）。阪急軍対大阪タイガースの試合が「東の早慶戦」に匹敵する「伝統の一戦」の地位を勝ち得た背景である。

² 戦前の野球選手について何人か例を挙げると、戦後に南海ホークスの監督として黄金時代を築いた鶴岡（山本）一人は、法政大学卒業と同時にプロ入りしたことで「野球芸人」呼ばわりされた。つまり「商売人」としての野球選手が、高等教育の一環として「武士道」を極める大学野球と対比されたという（永井・橋爪 2010、p.30）。特に東京六大学は、神宮球場、つまり明治（天皇を祀る）神宮の外苑野球場で試合が行われた。戦前期は「神宮外苑をあがめる気分が、今よりはるかに強かった」（井上 2017、p.216）ことが、選手に綱紀粛正を求める雰囲気を生み出した。例えば早稲田大学から巨人軍に入った三原脩に寄せられた批判については、井上(2017)pp.215-217 を参照されたい。同じく早稲田大学で、早慶戦のスター選手として広く知られた伊丹安広は、「卒業後まで野球を自己の職業意識に入れたくはなかった」と、当時わが国で最大の出版部数を誇った経済雑誌『実業之日本』に手記を寄せている（東原 2021、pp.106-107）。伊丹は実際、日清生命へ入社し、戦後も都市対抗野球などアマチュア球界で活躍したが、プロ野球と関わることはなかった。

³ 昭和戦前期における阪神電鉄と阪急電鉄の競争関係については、例えば高見沢(2011)を参照されたい。戦後は両社とも、沿線（途中駅の駅勢圏）の人口増加に伴ってか都市間（大阪―神戸間）輸送への注力が相対的に薄らぎ、また神戸高速鉄道への直通運転を 1968 年に開始したことなどを通じて協調関係を深めていった（高橋 2009）。2006 年には世にいう「村上ファンド騒動」を経て、両社は阪急阪神ホールディングスの設立を通じた経営統合を果たしている。

1.2.2 私鉄とプロ野球の戦後再編

戦中と敗戦の混乱を経つつも、プロ野球は早い段階から復興を遂げ、早くも 1946 年にはリーグ戦が行われた。この年に優勝したのは近鉄が経営する「近畿グレートリング」であったが、これは戦前の南海軍の後身である。南海が 1944 年、戦時統合によって近鉄の一部となったことが、球団名に「近畿」が入った理由である。私鉄の戦後再編に伴って 1947 年、南海電鉄が近鉄から独立して球団経営も戦前の形に戻り、南海ホークスと称した。1946 年に優勝した際の本拠地は甲子園球場であり⁴、優勝球団でありながら沿線から離れていたことが、球場建設の機運を後押しした。連合国軍総司令部(GHQ)のマーカット少佐を動かし、大阪府から補助金を得たことが、「昭和の大阪城」とまで称された大阪球場の竣工(1950 年)につながった。大阪球場は大阪市浪速区の専売局工場跡地に建てられ、南海難波駅の至近にあった。

近鉄は球団を別途創設し、近鉄パールスが 1950 年から公式戦に臨んだ(1959 年にバファローに、1962 年にバファローズに改称)。本拠地は表 1.1 にある南大阪線(戦時統合前の大阪鉄道)沿線に位置する藤井寺球場(藤井寺市)であったが、住宅地に位置することから照明設備の設置が難しかった。そのためナイターは、1950~57 年は大阪球場で、1958~83 年は日生球場(当時・大阪市東区)で開催された。1984 年にはようやく、藤井寺球場に照明灯が完成したものの、1997 年からは大阪ドーム(大阪市西区)を本拠地とした。このように藤井寺以外、いいかえれば近鉄沿線でない球場で開催する試合が多かったことから、鉄道事業を筆頭とするグループ全体への波及効果が、球場・球団を持つ他の私鉄と比べてどの程度であったか、疑問が残る。

私鉄と同様の戦後再編の波は、プロ野球そのものにも押し寄せた。その最大のものが、1950 年の 2 リーグ制(セントラル/パシフィックリーグ、以下「セ・リーグ」「パ・リーグ」)導入であろう。特に、阪神が読売に追従し、タイガースがセ・リーグに属したことの意味は⁵、その後あまりにも大きくなった。まず、2 リーグ制は、前述の鉄道リーグ構想の蹉跌を意味した。関西大手私鉄が経営する球団は、セ・リーグにタイガース、パ・リーグに南海ホークス、近鉄パールス、阪急ブレーブスと分かれたのである⁶。そして、前述の「伝統の一戦」の

⁴ 表 1.1 にあるように、南海は高野線中百舌鳥駅から徒歩 10 分ほどの場所に、1939 年に中モズ球場を完成させた(永井・橋爪 2010、pp.42-43)。しかし、大阪市内から遠いことや、職業野球より大学野球のほうが根強い人気を持っていたことなどの理由で、結局のところ 1942 年までに 14 試合が開催されたのみだった(田中 2018、p.96)。戦後は主に、南海ホークスの二軍の本拠地として使用され、若手選手を鍛える場となったが(田中 2018、p.97)、泉北ニュータウンの開発と泉北高速鉄道の建設に伴って、機能を縮小していった(堺市 1972、pp.579-582; 永井・橋爪 2010、p.199)。

⁵ そのプロセスには諸説あるが、井上(2017)第 2 章の記述が特に詳細で説得力がある。

⁶ 二軍にも 2 リーグ制が導入されたが、これはイースタン/ウエスタン・リーグであり、文字どおり東西に分かれている。一軍の移転に伴う加盟球団の変更で、現在はイースタンに 7 球団、ウエスタ

意味が大きく変わることになった。前述のように、戦前の職業野球では阪急軍対大阪タイガースのダービーマッチこそが伝統の一戦であり、戦後はそれに加えて南海ホークスが黄金時代を迎えたことから、阪急ブレーブス、タイガース、南海ホークスが三強とされていた（井上 2017、第 1 章）。2 リーグ制導入は、ジャイアンツ対タイガースこそが伝統の一戦と称されるようになるきっかけとなったといえよう。2 リーグ制導入後、1957 年にフランチャイズ制が導入され、奇数のときさえあった球団数も 1958 年には「2 リーグに 6 球団ずつ、計 12 球団」という現在までの体制が整った。

1.3 「メディアの時代」と「地方の時代」：転換点としての 1975 年

2 リーグ制とフランチャイズ制に基づいたプロ野球の現在の体制が整ってからすでに 60 年以上が過ぎている。これをさらに時代区分するならば様々な議論があろうが⁷、ここではカープが初優勝を果たした 1975 年を境に、「メディアの時代」と「地方の時代」に区分して説明したい。

1.3.1 メディアの時代① 新聞・テレビ・ラジオとプロ野球中継

プロ野球とマスメディアの関わりは、戦後に始まったことではない。前述のように、正力松太郎は読売の経営者としてジャイアンツの創設と運営に深く関わった。名古屋を本拠地としてドラゴンズを運営するのは中日新聞社であるが、戦前の名古屋には新愛知新聞社が運営する金鯱軍と、名古屋新聞社が運営する名古屋軍が並立していた。新愛知新聞と名古屋新聞は競合紙であったが、戦時統合で中部日本新聞社が発足し、現在の中日ドラゴンズの源流となった（中川 2021、pp.169-171）。

戦後は、ラジオの民間放送（以下「民放」）やテレビ（NHK・民放）の放映が開始され、民放が新聞社の系列として放送網を拡大していったことから、メディアは多様化しつつも、あくまでも新聞社がその中心に居座り続けた。

新聞に関しては、戦時統合を通じて読売・毎日・朝日の三大全国紙の体制が固まった。特に読売は、前述の正力が戦前に東京巨人軍を創設し、大リーグを招聘するなど、野球を通じ

に 5 球団と球団数が奇数であり試合日程が組みにくいと思われるものの、遠征に伴う金銭的・肉体的負担は比較的小さく、理に適っていると考えられる。ウエスタン・リーグは特に、鉄道リーグ構想に近い構成を実現した。

⁷ もっとも、時代を区分して捉えることそれ自体の重要性に揺らぎはない。歴史（経済史）研究における時代区分の重要性については、川勝(2003)p.12 および終章が言及している。

て販売部数を増やし、これが全国紙としての地位に結実していった(井上 2017、pp.194-198)。戦後、毎日新聞社はオリオンズを創設してプロ野球に参入したものの読売や中日の反発が強く、前述の2リーグ制導入のきっかけとなった。朝日もプロ野球への参入を目指したが、日本野球連盟が拒否したという(井上 2017、pp.126-127)。こうして、プロ野球とその報道については「セ・リーグは読売(ジャイアンツ)、パ・リーグは毎日(オリオンズ)、朝日は中立・公正な報道」(中川 2021、p.221)という棲み分けがなされた。

ラジオについては、戦前からのNHKによる独占的な放送が戦後もしばらく続いたが、特に第二放送では番組のコンテンツが埋まらず、そこに「埋め草」としてプロ野球中継が放送されることが多くなった(井上 2017、p.241)。これがプロ野球中継が浸透した理由の一つであった。わが国初の民放は1951年7月にラジオの試験放送を開始した大阪の新日本放送(毎日放送を経て現在はMBSラジオ)であったが、新日本放送はアナウンサーと解説者のコンビがプロ野球の実況中継を行うというスタイルを確立した(永井・橋爪 2010、p.185)。これが、種目、プロ・アマ、さらにはラジオ・テレビを問わず、わが国におけるスポーツの実況中継のスタイルとして今日まで受け継がれていることはいままでもない。

テレビは1953年にNHKと民放の両方で放映が開始された。当初こそ受像機が高額であったものの、高度経済成長と受像機の大量生産・コストダウンが相まって、お茶の間でのテレビ視聴が国民的娯楽になっていった。さらにその主要コンテンツとして成長したのがプロ野球中継であり、読売系列の日本テレビがジャイアンツ戦の放映権を優先的に獲得した。放映権管理は、アメリカ大リーグではコミッショナーが一元的に管理しているが、わが国のプロ野球では球団が主体となっている(中川 2021、p.256)。「テレビのプロ野球中継といえばジャイアンツ戦を意味する」状況は長く続き、地方系列局の整備ならびに放映網の拡大に伴って全国に浸透していった⁸。

1.3.2 メディアの時代②「人気のセ、実力のパ」

こうしてセ・リーグの試合が積極的にテレビ中継された一方、パ・リーグの人気は盛り上がり欠け「人気のセ、実力のパ」というフレーズが多用されるようになっていった。要はパ・リーグの人気が凋落していったのである。パ・リーグの報道と盛り上げ役を託された毎日は、2リーグ制とオリオンズが創設された当初、セ・リーグに寝返ったタイガースから多数の選手を引き抜いたが、その後は球団経営に対し消極的な態度に転じた。オリオンズは1958年に、映画配給会社の大映が経営していた大映ユニオンズと合併し、大毎オリオンズの

⁸ 九州でも、西鉄ライオンズが福岡を本拠地としていた時分から、例えば長崎や熊本ではジャイアンツ戦の中継ばかりが放映され、その影響はホークスが福岡に移転し九州に浸透するまでは大きかった(永井・橋爪 2010、pp.362-364)。

名のもとに大映と毎日の共同経営となった。1962年にホームグラウンドを後樂園球場（東京都文京区）から東京スタジアム（荒川区）に変更したことを受け、1964年には東京オリオンズを名乗って毎日の名が消え、1965年に毎日は球団経営から撤退した（中川 2021、p.295）。映画もまた、国民的娯楽の座をテレビに明け渡す時期にさしかかり、経営難に陥った大映も球団経営から徐々に撤退した。これに伴い1969年にはロッテオリオンズに改称した。

毎日新聞の前身であった大阪毎日新聞と東京日日新聞は、すでに1911年に合併していたが、題字を統一したのは1943年であり（永井・橋爪 2010、p.189）、新聞社の戦時統合と全国紙の形成に影響されたものであろう。戦後は大阪でラジオ・テレビの放送を開始した。毎日放送ラジオが開局時は新日本放送であり、わが国初の民放であったことは先に触れたとおりである。テレビは、朝日新聞大阪本社との共同出資によって1956年に開局した大阪テレビを経て、1959年から毎日放送テレビとして独立した。当時は前述のように、2リーグ制成立以前からの南海ホークスの黄金時代が続いていたことから、毎日放送も毎日オリオンズ戦より南海ホークス戦の中継を優先した。上記のようにわが国では放映権の管理は球団が行っているゆえ、南海は放映権料の値上げによる収入増を画策した。放映権料高騰の結果、1961年には南海ホークス戦の中継が縮小された（永井・橋爪 2010、p.187）。

テレビが普及し、プロ野球をブラウン管で楽しむファンが増えたことで、球団・選手の實力よりもメディアでの露出度が人気を左右するようになった。それに乗り損ねたパ・リーグは悪循環に陥った感がある。例えば、阪急ブレーブスの試合は、1960年から65年にかけて、関西テレビが独占的に中継していた（永井・橋爪 2010、p.193）。関西テレビは阪急東宝グループに属し、球団による放映権管理の恩恵に浴していたのである。しかし、1966年以降、中継の回数が減少した。視聴率が低下傾向にあった中で、グループ企業よりも視聴者（というより正確にはスポンサー企業）の意向に合わせた番組編成が求められることは、民放の常である。阪急ブレーブスはこの後、1960年代後半から70年代にかけて黄金時代を迎えるが、その頃には知名度自体が低調となり、常勝であったにもかかわらず中継回数は復活せず、人気に結び付かなかったと考えられる。

さらにいえば、パ・リーグ自体に、暗いイメージが浸透したのもこの時期であった。1969年から71年にかけて八百長行為が連続して明るみになった「黒い霧事件」は、セ・リーグの選手も関わっていたものの、パ・リーグが主要な舞台であった。1970年に野村克也が南海ホークスの監督に就任し、サイン盗みを常態化させたことも⁹、暗いイメージにさらに拍車をかけた。奇しくもジャイアンツが、1965年から73年にかけて9年連続でリーグ優勝（いわゆ

⁹ 長沼(1993)pp.249-250 および永井・橋爪(2010)pp.232-234を参照されたい。なお、サイン盗みは、前述の三原が西鉄ライオンズの監督に就任した1950年代に始めたと言われる（長沼 1993、p.250）。

る V9) を果たした時期と重なる¹⁰。長嶋茂雄の明るい性格や王貞治のホームラン記録と相まって、ジャイアンツがセ・リーグを、さらには「球界の盟主」としてプロ野球全体を代表し牽引するイメージが強かった¹¹。

メディアの時代に関する記述の最後に、交通と関連して、ジャイアンツの V9 が東海道新幹線開業（1964 年）に支えられていたという説を紹介しておきたい。田中(2018)は、在京球団の選手が遠征によって受ける肉体的負担を東海道新幹線が軽減したことを詳述している（田中 2018、pp.66-67）。また田中(2018)は、東海道新幹線が開業した頃から、ジャイアンツ戦のダブルヘッダーが減少し、このことも選手の負担軽減につながったことを指摘し、ジャイアンツの人気にあやかって入場料や放映権料の収入を増やそうとする球団経営上の検討が、ジャイアンツのみ他球団と異なる試合日程が組まれた要因としている（田中 2018、pp.67-69）。

1.3.3 地方の時代① カープ初優勝とその要因

先に触れたように、カープが初優勝を果たした 1975 年が、メディアの時代から地方の時代への転換点といえる。カープの優勝の要因の一つとして考えられるのは、山陽新幹線の博多開業（1975 年）である¹²。前述の東海道新幹線開業でジャイアンツの遠征の負担が減ったとすれば、山陽新幹線はカープの負担を軽減したと考えるのは自然である。

もっともここにも反証の余地がある。2016 年のセ・リーグの試合数に基づく試算によれば、カープの移動時間は在京球団の約 2 倍、タイガースと比べても約 1.6 倍であり、在京以外の球団で移動時間が最も短くて済むのはドラゴンズという（広島地理教育研究会 2018、p.91）。だからといってドラゴンズが常勝球団になれたかといえ、そうとは限らない。またパ・リーグでは、前述の阪急ブレーブスに先んじて西鉄ライオンズが 1950 年代中頃から 10 年ほどの黄金時代を謳歌したが、福岡が本拠地ゆえ遠征の負担が大きく、また東海道新幹線開業の前でありその移動は夜行列車を中心であったはずである（田中 2018、pp.59-66）。

¹⁰ 野村はこの頃からメディアの関心がセ・リーグ一辺倒になったと指摘している（長沼 1993、p.236）。

¹¹ 野村が、長嶋・王をひまわりに、自らを月見草に喩えたことはあまりにも有名である。これは野村が、1975 年 5 月 22 日に対ファイターズ戦で 600 号ホームランを打ったときのコメントである（長沼 1993、pp.227-230；永井・橋爪 2010、pp.233-234）。野村が 1980 年に引退した後に行った評論活動は、パ・リーグが「考える野球」を実践した高度なものであることを印象付けた（永井・橋爪 2010、p.252）。それだけセ・リーグ（特に長嶋のイメージ）が「考えない野球」であることと対比させようとしたのであるが、逆効果になりパ・リーグの人気凋落の一因となったとさえ考えられる。また、鶴岡が監督をしていた時期の南海の「根性野球」とも対比される（長沼 1993、p.282）。

¹² 広島地理教育研究会(2018)p.91 および田中(2018)pp.138-140 を参照されたい。カープ初優勝の際にエースであった外木場義郎投手は、2015 年に初優勝を振り返った際「カープの優勝は山陽新幹線のおかげだと思います。これがなかったら、優勝できなかったんじゃないか、それぐらい移動が楽になりました」と語ったという（田中 2018、p.139）。

それよりも、カープの初優勝に貢献したのはドラフト制度の定着であったという見解（中川 2021、pp.354-355）も有力である。ドラフト制度が導入されたのは 1965 年であるから、効果の発現がカープの初優勝に結実したとしても 10 年もの年月がかかったわけであり、さらにいえばドラフト制度の効果はカープのみに発現したわけでもない¹³。

1.3.4 地方の時代② 私鉄による球団経営の変化

1970 年代後半以降、私鉄による球団経営の姿は大きく変化していった。ホークスやブレーブスの人気の凋落は、経営悪化と売却につながった。結果として、1988 年には南海がダイエーに、阪急がオリックスに球団を売却した。遅れてバファローズも、2004 年のオリックス・ブルーウェーブとの合併を経て 2005 年からオリックス・バファローズとなり、2008 年に近鉄は球団経営から完全に撤退を果たした。

こうして、関西大手私鉄の中で球団を保有し続けるのは阪神のみになった。タイガースは 1960 年代前半（昭和 30 年代後半）、優勝決定戦（1962 年）や日本シリーズ（1964 年）でもスタンドに空席が目立ち（井上 2017、pp.10-23）、「関西を代表する人気球団」という位置づけではなかったという。それが 1960 年代後半（昭和 40 年代前半）に入ると、パ・リーグの人気凋落と並行して状況が変化していく。井上（2017）は、京都出身の沢田研二らのバンド（グループサウンズ）が「ザ・タイガース」と命名されたことに¹⁴、タイガースがもはや「関西の象徴的な球団になっていた」証拠を読み取る（井上 2017、p.400）。タイガースが、1969 年に優勝の座をジャイアンツに譲ったものの観客動員数を増やしたことから、阪神はセ・リーグの一員としてジャイアンツ戦＝伝統の一戦の機会が多いことに一層積極的な意味を見出し、「ジャイアンツと優勝争いして競り負ける」という一種のビジネスモデルを確立させた¹⁵。ここから 1970 年代後半以降、ジャイアンツ戦で勝てない「ダメ虎」のイメージを定着させたが、それでも観客を増加傾向に導いた。しかも観客数は特にジャイアンツ戦に依存していた¹⁶。

¹³ 野村は、平戸藩主・松浦静山が『甲子夜話』に残した「勝ちに不思議の勝ちあり、負けに不思議の負けなし」という一節をたびたび引用した。要はカープ初優勝であれ何であれ、勝因を仔細に追い求めても結局は「不思議」が残る（それよりは敗れた際に敗因を分析することに意義がある）ことを言いたかったのであろう。本稿でも勝因の分析をこれ以上進めることは控えたい。

¹⁴ 一説によれば、命名者は作曲家のすぎやまこういちである。

¹⁵ 井上（2017）p.300 および中川（2021）pp.438-439 を参照されたい。なお、近鉄の経営陣も同様の「優勝争いをせよ、でも（パレード等で費用が嵩むので）優勝はするな」という姿勢を、バファローズの選手に見せていたという。

¹⁶ 前述の毎日放送テレビ（現・MBS テレビ）や関西テレビと同じく在阪準キー局である読売テレビは、1963 年には大阪球場でのホークスーライオンズ戦の中継の過半数を担当していたものの、1988 年（南海がホークスを売却する直前）では全く担当しなかった（廣田 2021、p.189）。読売テレビは、

その背景にあったのは、経済面における東京への対抗心であるとされる。南海ホークス、特にその黄金時代を支えた鶴岡監督の「どケチ」「ガメツい」イメージを継承し（永井・橋爪 2010、p.219）、大阪のイメージと重ねたのもこの時期以降のタイガースであった。

関西以外の私鉄による球団経営の変化としては、ライオンズの経営主体の変転と埼玉への移転が、1970年代後半のパ・リーグにおいて意味を持った。前述の西鉄ライオンズは、命名権の移転等で1973年には太平洋クラブライオンズ、1977年にはクラウンライターライオンズとなったが、西武鉄道に買収され、埼玉県所沢市に移転して1979年から西武ライオンズとなった¹⁷。なお、西武が球場（球団）経営に関心を寄せたのは、グループの中核企業である国土計画（現・コクド）が横浜スタジアムの建設（1978年竣工）に関わったことがきっかけであったという（中川 2021、pp.361-372）。

1.3.5 地方の時代③ 政令指定都市への球団の分散

福岡はこうして1979年からプロ野球球団を失ったのであるが、前述した南海からダイエーへの球団売却に伴い、ライオンズにとってライバルであったホークスが、10年後には福岡に移転してきた¹⁸。

その後、つまり平成に入ってから、各地の政令指定都市に球団本拠地が移転・創設される事例が相次いだ。1992年にはオリオンズが川崎球場から千葉マリンスタージアムに移転し千葉ロッテマリーンズに改称した。2004年にはファイターズが東京ドームから札幌ドームに移転し北海道日本ハムファイターズに改称した。2005年には球界再編に伴って東北楽天ゴールデンイーグルスが仙台に創設された。千葉市は政令指定都市とはいえ首都圏（東京通勤圏）に含まれるから性格が若干異なるとしても¹⁹、札幌・仙台・広島・福岡という地方中核都市（「札

その名のとおり読売新聞社・日本テレビの系列であるが、一方で関西の世論の趨勢に合わせてタイガースを応援する立場を明確にしており、ジャイアンツ対タイガース戦に視聴率や人気を依存していた。読売テレビが関西ローカルで放映していた「週刊トラトラタイガース」は、1983年から2005年まで20年以上続く長寿番組となった。

¹⁷ 2008年からは埼玉西武ライオンズとなり、「西武沿線だけでなく埼玉県全体の球団」（田中 2018、p.124）となるべく、県営大宮球場（さいたま市）でも試合を行っている。もっとも、ファンのアイデンティティは西武（沿線）にあるのか埼玉県にあるのか、それが球団経営やファン心理にどのような影響を与えるのか、今後の検討が欠かせない。特に東京通勤圏では、住民のアイデンティティが地域・自治体より鉄道（沿線）によって形成される部分も大きいゆえである。

¹⁸ 大阪に留まったホークスファンや、福岡に留まっていたライオンズファンの心境はどのようなものであったろうか（永井・橋爪 2010、p.336）。ファン個人はまだしも、応援団は組織としての意思決定を迫られた。「西武ライオンズ九州私設応援団連合会」は、加盟9団体のうち7団体がライオンズ、2団体がホークスの応援に回ったという（永井・橋爪 2010、p.341）。

¹⁹ 前身のロッテオリオンズは、1972年の東京スタジアム閉鎖に伴い本拠地の移転を余儀なくされ、仙

仙広福」と総称される)に球団が揃ったことの意味は大きく、プロスポーツにおける「地方の時代」を象徴するといえる。

ここで、地方(都市)の文化として重要と考えられるのは、「主語のない会話」(広島地理教育研究会 2018、p.84)の成立と浸透である。例えば「昨日は(勝てて)良かったなあ」「最近さっぱりや」といった会話の主語が、地元のプロ野球球団を暗黙のうちに指しているという現象が、全国のどの都市でどこまで成り立つか、という問題意識である。筆者の私見と観察によるが、それは名古屋(ドラゴンズ)、大阪・神戸(タイガース)、広島(カープ)、福岡(ホークス)に限定されると考えられる²⁰。札幌と仙台でもプロ野球球団の存在がすでに定着していることは明らかであるが、主語のない会話が成り立つほど文化として浸透しているか否かは、今なお判断が難しい。

首都圏では球団も、そしてプロ野球観戦以外にも地元に着した娯楽も多すぎ、また「地元」に固有の領域も意識も不明確である。そのため、この種の会話において主語(=球団)を明確にすることが常に心掛けられているのではないか。一方で関西では、前述のような「タイガース一極集中」の現象が顕著であるゆえ、同じく関西に本拠地を置いているバファローズの話題が主語なしで提起されること自体が少ないとみられる。球団がない京都では、プロ野球の話題そのものがどの程度、日常会話で取り上げられるのかが危うい。

なお、後述のように 1993 年に J リーグ(プロサッカー)が発足し、球団がより地方志向の立地をみせているが、プロサッカーという種目自体が、主語のない会話が成り立つほど各地に浸透しているかも新たな疑問である。これもまた、プロスポーツにおける「地方の時代」の浸透状況を観測する上で重要なバロメーターであろう。

台の宮城球場を本拠地に定めつつも選手は過酷な遠征を強いられた(田中 2018、pp.69-74)。大洋ホエールズ(現・DeNA ベイスターズ)の本拠地が横浜スタジアムの竣工に伴って川崎球場から移転したことに伴い、オリオンズは 1978 年から川崎球場を本拠地としたが、川崎という政令指定都市にとっての球団というイメージが定着したかという疑問が残る。

²⁰ 福岡県と、関門海峡を挟むとはいえ隣接する山口県は、下関市が大洋ホエールズの発祥の地であるゆえ、ホエールズの故郷とされそのファンが多かったものの、ホークスが福岡に移転した以降はホークスの人気が高まりつつあるという(永井・橋爪 2010、pp.363-364)。私見であるが、大洋ホエールズが下関発祥であるという史実は、山口県内ですら今では共有されていないのではないかと。

1.4 広島事例：プロスポーツと都市整備の史的経緯

前節までの総説を踏まえて、本節ではカープの事例に絞って検討を進める。藤本(2020)はカープの史的経緯を、球団の戦績と絡めて、①草創期(1949-55)、②形成期(1956-74)、③発展期(1975-92)、④低迷期(1993-2003)、⑤展開期(2004-)の5つに区分している(藤本 2020、pp.28-30)。本稿もそれを尊重しつつも²¹、先に触れた1975年の初優勝が、藤本(2020)がいう発展期の足掛かりとなったことに引き続き留意したい。また、本拠地となる球場の位置関係(ただし郊外の広島総合球場を除く)については、図1.1を参照されたい²²。

1.4.1 球場の変遷と都市の復興

カープの本拠地となる市内の球場は、1957年に広島市民球場に落ち着くまでの10年弱、つまり藤本(2020)のいう「草創期」の間に、以下のような変遷を遂げた。

初期の球場は「西練兵場跡」と呼ばれた。中心市街地である基町にあった軍用地で、現在は県庁になっていることから、いかに都心部であったかが明快である。そのようないわば一等地で戦後すぐから耕作・入植が始まったというから、市民の困窮ぶりがわかる。球場として使われるようになったのは1947年頃というが、このような経緯ゆえ正確な年月は不詳である。1948年2月29日には、南海ホークス対大阪タイガースのオープン戦が開催された。

ついでプロ野球の試合が開催され、カープの創設期の本拠地となったのが広島総合球場であった。この球場は1940年、市南部の埋立地(昭和新開)に中学生の勤労奉仕によって完成したものであり、観音地区に位置することから「観音球場」とも呼ばれた。1948年に南海ホークス対急映フライヤーズ、翌年にタイガース対東急フライヤーズとプロ野球の公式試合が開催された。特に後者は後述の「広島総合大学設立資金募集」の名目でもあり、カープ設立の募金運動へとつながった。カープが創設された当初の本拠地となったが、ナイター設備がないことと収容人数が少ないこと、そして交通の便が悪いことがネックとなった²³。

²¹ 本節の記述は、広島市郷土資料館(2011)、田中(2018)、広島地理教育研究会(2018)、藤本(2020)、中川(2021)、安西(2022)に多くを負っている。

²² 図1.1と関連して、広島市中心部の形成過程は、西村(2018)第34章の説明が簡便である。

²³ 広島電鉄の路面(市内)電車である江波線を、天満川に鉄橋をかけて延伸し、総合球場へのアクセス交通とする案もあったという(広島市郷土資料館2011、p.35)。なお総合球場は、現在は広島県総合グラウンドとして存続している。

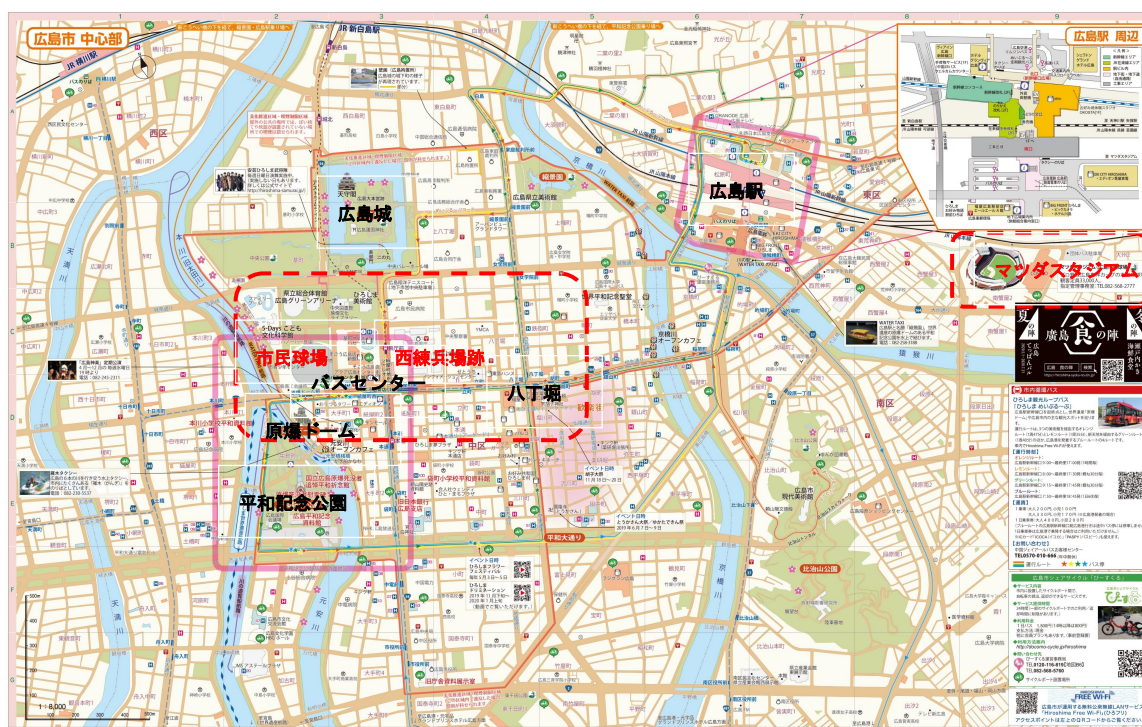


図 1.1 広島市中心部の概要

(出典) 広島広域観光情報ガイドより抜粋し一部修正。

広島市民球場は 1957 年から 2008 年までカープの本拠地であり、都心部のさらに中心に位置するという立地の良さからも市民やファンに親しまれた。戦後復興に際して、1953 年から翌年にかけてバスセンター建設と広島護国神社再建という 2 つの問題が表面化し、住民の反対運動（立ち退き問題）もあって整備の進捗が危ぶまれたが、1957 年に起工式（2 月）と第 1 期竣工（7 月）に漕ぎつけ、翌年には第 2 期竣工によってオールスターゲーム開催の条件を満たした。

1.4.2 球団経営主体の変遷と出資者の絞り込み

カープの経営主体も、創設から 20 年間は変転があった。それは端的に言えば、出資者が絞り込まれていく一方で、「市民球団」としての下地が準備されていく過程であった。

広島における球団の創設と球場の整備に対し、戦後復興への希望と期待が大いに込められていたことはいうまでもない。一方で、原子爆弾投下の被害はあまりにも大きく、資金難に苦しめられた時期が非常に長かった。そんな中、困窮していたにもかかわらず市民が支援をしたことには大きな意味があった。その初期のものは、「広島総合大学設立運動」での募金活動である。これは実際に国立・新制の広島大学につながる構想であったが、国立大学とはいえ政府の初期投資が望めるものではなく、必要とされる現金 3 億円のうち 3 分の 1 は県費で、

3分の2は寄付金で賄われた（菅 2013、p.235）。広島大学もカープも、設立されたのは1949年である。市民によるカープへの財政的支援は、試合の際に球場に置かれた酒樽に募金を投じる「樽募金」に象徴される。その樽は西条（現・東広島市）の酒蔵で余っていたものに由来する。地元企業も、市民や自治体と同様に困窮していたが、経済団体「二葉会」によるインフラ整備支援は広島市民球場にも貢献した²⁴。

カープを創設した㈱広島野球倶楽部は1949年に発足し、広島県および県内の主要自治体（広島市・呉市・三原市・尾道市・福山市）、地元企業（広電や東洋工業）、そして市民からの支援金を管理していた後援会など、多数の出資者がいた。自治体は財政難にあえぎ（広島地理教育研究会 2018、p.85）、しかも予算執行の時期がまちまちであったゆえ（安西 2022、p.40）、資金繰りの悪化や選手の給与の遅配につながった。後援会はいわば市民代表であったが、経営状態の支援金への依存が深まる中で、後援会幹部の発言力が強まり過ぎるという問題が生じた（安西 2022、p.45）。

1956年に発足した㈱広島カープには、前述の二葉会を中心とする地元企業13社が出資した。初代社長は広電の伊藤裕之社長が兼任し、先に見た私鉄による球団経営の系譜と重なるともいえる。もっとも、同社による球団経営は、1967年にカープが最下位に転落したことで改善が求められた。

このとき、松田恒次社長（東洋工業の社長が兼任）以外の役員が全員退任し、東洋工業とその創業家たる松田家の出資によるオーナー企業に衣替えがなされた。これが1968年に発足した㈱広島東洋カープである。「東洋」は東洋工業に由来するが、これは税制上の慣例から、球団の運営費用を東洋工業の経費とするには社名を球団名に織り込む必要が生じたことによる。㈱広島東洋カープは、松田家によるオーナーの世襲が続き、独立採算制と黒字を長年維持した²⁵。こうして出資・所有者は球団創設時に比べて大幅に絞り込まれた一方で、市民球団としての人気を博すようになった。1975年の初優勝がその最初のピークであったことは繰り返すまでもない。

1.4.3 モータリゼーションとの関連

ここで、広島およびカープと関連した交通網の整備・発展について述べておきたい。前述の「メディアの時代」における動向として山陽新幹線の開業との関連はすでに説明したので、

²⁴ 二葉会については中国新聞社(2020) pp.90-95 を参照されたい。二葉会はその後、広島商工会議所に吸収されて現在に至る。

²⁵ 脇村(2014)p.17による。なお、2020年は、コロナ禍の影響により試合数が減り、無観客試合と相まって観客動員数が前年比の4分の1以下にまで落ち込んだ。そのため㈱広島東洋カープは、46年ぶりに赤字に転落した（安西 2022、p.5）。

ここではこの時代の特徴であるモータリゼーション(motorization)との関連をみておきたい²⁶。

広島市は高度成長期に人口の急増と激しい郊外化を経験した。1950年の人口が約45万であったのが、1980年には約100万と倍増し、同年に政令指定都市に移行している。その意味で、戦後復興は経済成長と相まって目覚ましかったが、モータリゼーションと相まって各種の交通問題を引き起こしたことは疑いない。

広島市民球場に広島バスセンターが隣接していることは、先のように両者の位置関係が計画段階から問題とされたことから明らかである。バスセンターが落成したのは1955年で、その後に続くバス交通の黄金時代(高橋 2006、p.46)を準備した²⁷。高度経済成長を迎え、旅客・貨物とも全国的な往来が活発になる中で、鉄道は線路インフラの使用が長距離・貨物列車に占められて容量不足を引き起こした(三木 2004、pp.98-99)。広島都市圏における公共(旅客)交通網が、このような状況下で鉄道よりバスに依拠していったことは想像に難くない。バス交通はこのバスセンターを一大拠点として発展し、人々の生活を支えていった²⁸。なお、モータリゼーションに伴い、市街地全体が三角州からなるゆえ橋で道路渋滞が起こりやすいという広島市の特性ゆえ(杉恵ほか 2002、p.60)、1967年から70年にかけて、わが国初のパーソントリップ調査が実施されたことは特筆に値する。

道路網の整備とトラックの普及は、新幹線の開業と同様、プロ野球選手の遠征・移動に大

²⁶ モータリゼーションとは「自動車普及し、人々の生活の中で広範に利用されるようになる現象」(岡野 2011、p.166)を指し、本稿ではこの定義に沿ってマイカー(自家用車)のみならずバス(乗合自動車)やトラック(貨物自動車)を含めるものとする。高度経済成長期に、モータリゼーションに伴い東洋工業の事業展開も拡大したが、その広島(市)およびカーブに与えた影響は間接的なものとみられる。本稿のタイトルは、自動車(産業)とプロスポーツの関係を想起させるものでもあるが、その本格的な検討は今後を期したい。

²⁷ 現在のバスセンターが落成したのは1974年であり、高度経済成長が終焉し、バス交通の需要も全国的には減少傾向に転じた直後であった。とはいえこのときに百貨店(広島そごう)も入居し、例えば近郷の町から「バスで広島市中心市街地へ行く」というライフスタイルは確立していたのではない。広島バスセンターの詳細な経緯については広島バスセンター(1998)を参照されたい。

²⁸ 球場・球団とバス交通との関連でいえば、西鉄ライオンズが本拠地・平和台球場で開催した試合には、九州全域(特に、炭鉱の景気が良かった北部九州)から貸切バスで団体客が詰めかけたという(永井・橋爪 2010、p.362)。ホークスが移転してきたからの福岡では西鉄グループが、天神・博多駅・北九州・筑豊・久留米など県内各地と本拠地・福岡ドームを結ぶ臨時直通バスを、試合のある日に運行するという(田中 2018、pp.219-220)。さらにその背景として、都市高速道路1号線の開通や、西鉄バス百道浜営業所の新設(2002年)がある(鈴木 2003、pp.80-81; 鈴木 2020、pp.97-98)。これに対し広島は、上述のようにバスセンターと球場が隣接していた(というよりも、バスに乗る際に球場が見えるほどであった)。もっとも、広島電鉄地域共創本部へのインタビュー調査(2021年7月30日)によれば、市民球場での試合開催日にバスの臨時便を運行することは、高速道路を走行する座席指定制のバス(呉方面に向かう「クリアライン」)以外では特になかった。一方で路面電車は、試合の状況を見ながら臨時便を運行することがあったという。

きな変化をもたらした。カープでは、他球団に先駆けて 1976 年から、トラックで道具を輸送するシステムを考案し、選手の荷物と負担を軽減したという²⁹。新幹線およびトラック以前は、選手は列車に自分の荷物を持ち込んで遠征に出かけるのが当たり前であり（田中 2018、pp.239,244）、ナイター終了直後にユニフォーム姿のまま夜行列車に飛び乗ることも多かったというから（田中 2018、p.234）、その負担は想像するに余りあった。

1.4.4 「地方の時代」のカープとプロスポーツの多様化

繰り返しになるが、1975 年にカープは初優勝を果たし、市民球団としての人気が最初のピークを迎えた。その立役者は古葉竹識監督とされ、その後も古葉は 1980 年代前半にかけて、カープを黄金時代、つまり 3 度の日本一（日本シリーズ優勝）に導いた。

一方でこの時期、東洋工業の経営は悪化した。ロータリーエンジンの開発に巨額の資金を投じたが、第一次石油危機（1973～74 年）によってわが国の高度経済成長が終焉し、省エネルギーが求められる中で、燃費の悪いロータリーエンジンの人気は急速に低下した。住友銀行（現・三井住友銀行）による経営再建の際に松田家は放逐された一方で、東洋工業は 1984 年、㈱マツダに社名を変更し、ブランド名を前面に押し出したが、㈱広島東洋カープは社名ならびに球団の正式名称を変更しないまま現在に至っている³⁰。上記の税制上の慣習からみて、カープの運営経費がマツダの広告経費として妥当であるか否かはともかくとして、全国的にも珍しい市民球団の位置づけが確立した。

1993 年、J リーグが開幕し、プロサッカーがブームとなった。広島には J リーグ球団・サ

²⁹ 広島地理教育研究会(2018)p.91 を参照されたい。1976 年はカープ初優勝の翌年、本稿でいう地方の時代に突入した後であるが、このシステムの実現に向けては数年の準備期間と高速道路網の発達が必要であったことを考慮する必要がある。なお、このシステムは「人物分離」と表現できると考えられる。流通において、商流（商取引流通：trade）と物流（物的流通：physical distribution）のネットワークが分離することを商物分離という（苦瀬 2022、pp.38-39）。これに対しトラックによる試合道具一式の輸送（に伴う荷物の持参からの選手の解放）は人物分離、つまり「交通における人の流れ（旅客交通：passenger transport）と物流（ここでは物資流動：freight transport）のネットワークが分離すること」と表現できるのではないかと。買い物弱者対策としての来店宅配（「消費者は自ら店舗に赴いて買い物をするものの、購入した商品の宅配を店舗に依頼できる」しくみ：高橋 2017、p.248）も、人物分離の一種といえる。来店宅配の事例としては、熊本市健軍商店街の「らくらく宅配事業」（田中・高橋 2021）を参照されたい。商物分離と人物分離の概念の根底にあるのは、流通における物流＝物的流通と交通における物流＝物資流動という「2 つの物流」への着想（苦瀬 2022、pp.62-64）である。ここでは「人の流れ」「旅客交通」を「人流」と略しているが、苦瀬(2022)は「人の交通」と「人流」（コロナ禍以降における「人の移動」「人の外出」の意味）を区別している（苦瀬 2022、p.62）。人物分離の今後の検討にあたっては、用語法の再吟味が避けて通れない。

³⁰ ㈱マツダは現在も㈱広島東洋カープの発行株式のうち推計 34.2%を保有する大株主であるが、持分法適用対象会社とはしていない（安西 2022、p.51）。

ンフレッチェ広島が創設されたが、これも東洋工業の蹴球部（1938 年創設）を母体としたものであり、出資の経緯と出資者の多さは創設期のカープと似ているとの指摘がある³¹。こうしてプロスポーツが全国的に多様化する時代を迎えたが³²、広島では特にカープとサンフレッチェに加えてオーケストラ（クラシック音楽）の広島交響楽団が「広島三大プロ」と称され、シビックプライドの醸成に貢献している。

サンフレッチェの本拠地は、市内安佐南区にある広域公園陸上競技場である。これは 1994 年のアジア大会開催の際に整備された施設である。図 1.2 にあるように、公共交通では 1994 年に開業した新交通システム「アストラムライン」の終点である広域公園駅が最寄りである³³。ここで 1970 年代以降の広島市内における軌道系交通手段の課題と新規整備について触れておきたい。

³¹ チームの運営主体である㈱サンフレッチェ広島は、自治体として広島県・広島市、地元企業では広島経済界御三家と呼ばれるマツダ・中国電力・広島銀行に加え家電量販店のダイイチ（現・エディオン）など、出資者が 59 団体に及んだ（藤本 2020、p.86）。チーム名の「サン」は数字の 3、「フレッチェ」はイタリア語で矢を意味し、広島の戦国大名・毛利元就の「三本の矢」の逸話に由来するが、3 本では到底及ばない、多数の「矢」が集結したといえよう。

³² 広島市には、2011 年に創設されたプロバスケットボールチーム「ドラゴンフライズ」も本拠地を置く。その平均入場者数は約 1,100 人と、万単位であるプロ野球や、数千単位である Jリーグと比較するとファンの数の「桁が違う」といってもよく、公共交通・大量輸送への示唆は少ない。端的に言えば入場者の全員が自家用車でプロバスケットボール観戦に訪れても、郊外立地のスタジアムなら道路や駐車場の混雑問題を引き起こさない水準と考えられる。とはいえプロスポーツの多様化の中で、野球とサッカー以外のプロスポーツの魅力・人気向上や交通アクセスについても都市（問題）と関連付けて論じる必要はあると考え、今後の課題としたい。

³³ もっとも、サンフレッチェの試合時の広域公園へは自家用車や広電バスでもアクセス可能であり、アストラムラインが独占的なアクセス交通手段であるとは決していえない。また、アストラムラインを運営する広島高速鉄道㈱へのインタビュー調査（2021 年 7 月 23 日）によれば、アストラムラインにとってサッカー観戦関連の輸送人員は全体の 1%に満たない。試合前後の混雑や安全確保に苦慮する割に、収益への貢献は小さいと捉えることも可能であり、むしろ旅客の集中への対応を地域貢献の一環と位置づけることさえ考えうる。

運営主体である㈱広島東洋カープが指定管理者として球場の運営を受託し、球団と球場の一体経営が目指されている。

交通に関していえば、広電の路面電車の最寄りの停留所は、広島市民球場では原爆ドーム前で、マツダスタジアムは猿猴橋町であるが、両停留所の乗降客数は、球場の移転前後で大きな変化は見られなかったという³⁶。両停留所とも、球場の最寄り停留所としての役割は、勢圏内に集積する多様な都市機能の一つとして埋もれていると考えられる。なお、猿猴橋町停留所は、広島駅南口の再整備ならびに路面電車の駅前大橋への経路変更に伴い、2025年に廃止される予定である。本稿冒頭でも触れたJR西日本に関しては³⁷、在来線（広島都市圏）ではマツダスタジアムの試合終了後に臨時列車（社内では「カープ臨」と呼ばれる）を広島駅から各方面に運行しているが、山陽新幹線にもたらす効果としては臨時列車設定には及ばない程度という。

サンフレッチェの本拠地たるサッカースタジアムは、かつての市民球場のそば、つまり城下町由来の中心市街地（紙屋町・八丁堀地区とその近隣）に2024年に移転する計画が進んでいる³⁸。広域公園陸上競技場は、あくまでもアジア大会のために整備されたアスリートのための施設であり、観客のことが十分に配慮されていなかった。スタジアムが都心に移転することで、新規の観客が気軽にアクセスできるようになり、新たなファン層の呼び込みに貢献することが見込まれる。もっとも、Jリーグの場合、ホームグラウンドでの年間の試合数は20程度であり、プロ野球と比べて施設の稼働率自体が低いことを想定する必要がある。試合がない日でも「来て楽しい」施設にすることは、Jリーグ全体の「まちなかスタジアム」構想（南・藤本 2016）にも盛り込まれている。交通に関していえば、広域公園へのアクセスで相応の割合を占めている自家用車は大幅に減少することが予想され、公共交通のアクセスも、例えばサッカー観戦を目的としたアストラムラインの利用が減り、路面電車やバス（センター）の利用が増えることなど、大きな変化が考えられる。公共交通でやって来た観客を、試合終了後も中心市街地に留まらせる仕掛けを案出し実行することは、中心市街地活性化に貢献する可能性が高い。例えば、観客一般をスタジアム周辺での飲食にいきなない、近隣からの観客が遅い時間でも安心して帰宅できるようにする（高橋 2005）、遠方から来た観客にはさらに近隣での宿泊と翌日の観光を促す、といった仕掛けが、中心市街地ないしは都市全体として求められよう。

タジアム」である。

³⁶ 先に触れた広島電鉄へのインタビュー調査による。

³⁷ JR西日本広島支社へのインタビュー調査（2021年7月29日）による。

³⁸ サンフレッチェ広島のスタジアム移転計画とその展望については、㈱サンフレッチェ広島へのインタビュー調査（2021年9月2日）によるところが大きい。

このようにしてあと数年で、広島市中心部に、2 種目のプロスポーツの本拠地が揃うこととなる。これが、市全体の都市計画である「楕円形の都心づくり」(広島市 2013、武市 2021)に対応していることもまた、大きな特徴である。楕円には2つの焦点があるが、その片方の焦点である「紙屋町・八丁堀地区」にサンフレッチェ、もう一つの焦点である「広島駅周辺」にカープが、本拠地を置くのである。本節では、終戦直後から現在までの広島を、プロスポーツ・都市・交通の相互作用が進展するプロセスとして説明してきた。2020 年代後半の広島では、地方中核都市とプロスポーツの関係が「成熟」の一つの形態を見せるのであり、今後とも定点観測の対象として分析を続けていく価値がある。

1.5 おわりに

以上本稿ではまず、プロスポーツ・都市・交通の三者の相互作用について、その源流を戦前期における私鉄による球場ならびに球団(職業野球)の運営に求めた。そして、戦後におけるプロ野球と都市・交通の関係を、カープが初優勝した 1975 年を分水嶺に「メディアの時代」と「地方の時代」に二分した上で通史的に検討した。ついで広島市の事例を、戦後すぐから現在ならびに今後の展望にわたるまでのプロスポーツ(カープおよびサンフレッチェ)・都市・交通の関係の共線的な発展と成熟のプロセスとして検討した。以下では、都市(交通)政策への示唆ならびに今後の研究課題について整理する。

1.5.1 地方都市への示唆

楕円形の都心を持つ都市は、全国に多数ある(高橋 2015)。要は、近世あるいはそれより前から城下町として発展し、近代に入って鉄道が整備された際に、当時の城下町から見た郊外にまでしか線路が乗り入れられず、そこに駅ができたという歴史的な共通点を持つ。近現代を通じて、城下町由来の中心市街地(広島市では紙屋町・八丁堀地区)と駅前(広島駅周辺)という2つの「焦点」が都心に現れたこととなる。両者の間に徒歩では往来しにくい距離がある場合に路面電車が開業したという都市も、広島に限らず数多い。戦後の本格的なモータリゼーションの初期に、城下町の側にバスターミナルが設置された都市も枚挙にいとまがない。バスターミナルが百貨店に直結するなどして都市機能と交通アクセスの関係が強化された事例も、広島に限定されない。

地方都市、とりわけその中心市街地の衰退が叫ばれる今日、楕円型の都心が持つ2つの焦点の両方を活性化・再生させることは可能であろうか。広島については、2つの焦点がプロ野球とJリーグという二大プロスポーツ種目と対応することが決定しており、前述のように

プロスポーツと都市の共線的発展は 2020 年代後半から、成熟の段階に転じる。広島が明るい展望を持てるのは、当然のことながら地方中核都市として「札仙広福」と並び称されるだけの規模ならびに拠点性を持ち、プロスポーツも長い歴史を持って地域に密着している（特にカープは「主語のない会話」を成り立たせうるほどである）からである。一方で、2 つの焦点にこのように役割を分担させることによって、楕円型の都心の全体的な発展と成熟が望める都市は、ほかにないのであろうか。

プロスポーツでいえば、その種目が多様化していることを受け、例えばサッカーとバスケットボールを 2 つの焦点に対応させられる都市が出現することも期待しうる。前述の広島三大プロにおける交響楽団のように、プロスポーツ以外の特徴や施設を焦点に対応させることでむしろ、特徴が明確になる都市もあってよいと考える。交通の関連でいえば、こうしたプロスポーツやエンターテインメントを焦点に据えて都心・都市づくりを進める場合、やはり試合を含めた各種イベントの際の、アクセスの問題が最も関心を惹くところである。すでに自家用車なしでは日常生活が十分に送れない地域（それがわが国では、県庁所在地クラスを含めても都市のほとんどであると思われる）では、焦点たる施設やそこでのコンテンツをいくらか充実させても、「渋滞を覚悟しつつも自家用車で行く」以外の交通手段が、都市圏内でも十分に保障し得ないことも考えられる。楕円のあり方は都市によって異なり、2 つの焦点の間の距離などが、活性化の条件に有利・不利をもたらさう。その中で 2 つの焦点の活性化・再生を、交通の問題と関連付けて検討することは、都市（圏）全体の活性化に寄与しうる。

1.5.2 今後の研究課題

本稿は、プロスポーツ・都市・交通の三者間の相互作用を、広島を事例としつつ通史的に記述したに留まっている。二次資料が十分に整理されている共線的発展の部分に多くの紙幅を割いた一方で、広島事例において、2 つの焦点と対応しうる球場の移転（いずれも 21 世紀に突入して以降）がどのような意思決定を経て決まったのか、現時点で検討し共線的成熟を史的文脈から評価することは断念している。これが一つの研究課題である。

交通の観点からいえば、マツダスタジアムが貨物ヤードの跡地に建設されたことに象徴されるように、都市中心部（とりわけ駅前・駅近）に都市再開発の「種地」として鉄道貨物ヤードの跡地が活用された事例は多い。先にみたモータリゼーションの進展と並行して鉄道貨物輸送が衰退し、国鉄分割・民営化の方針にも大きな影響を与えたことは確かであるが、そこからでもすでに 30 年以上の年月が経過している。国鉄改革を評価する一つの視点として、都市と交通の相互作用への影響を分析すべき段階に達している。

最後に、歴史研究を深めていくとすれば、メディア史との関連についてより議論を深めていく必要性を示しておきたい。プロ野球は「メディアの時代」において、テレビ観戦を通じ

て国民的娯楽の座を獲得したが、それはジャイアンツ戦に偏っていたことも触れたとおりである。「球場で観るか、テレビで観るか」という選択は、交通と情報（通信・放送）の代替・補完関係に行き着く。近年はメディアも多様化し、例えばテレビでも、有料チャンネルやインターネット放送を活用して、ファンの少ない種目や観戦客の少ない試合でも実況中継が安価で可能になるなど、視聴者の関心の多様化に対応した市場細分化が、技術的に可能になっている。一方で「ライブ志向」も根強く、例えばポピュラー音楽の世界では、人口に膾炙するヒット曲こそ出せなくともライブの固定客さえつかめれば生き永らえて行けるというアーティストのビジネスモデルも成り立ちうる（柴 2016、第 4 章）。プロスポーツにおける「地方の時代」は、ファンがメディアに依存せず自分の地域に根差した球団の試合を、球場に観に行くという「ライブの時代」であることをも意味しうる。テレビ中継に取られていた観客が球場に戻ってくることを、都市・地域にもたらされる経済効果といった点から評価することも可能であろう。

もっとも、こうしたビジネスモデルは、コロナ禍とそれに伴うオンラインの普及によって、改めて揺り戻しを受けている。対面・オフラインの臨場感を演出することで交通のみならず人的交流（コミュニケーション）まで盛んになることは、交通を研究する立場からすれば望ましい。しかし、古典的な命題である交通の混雑・集中の緩和、これに加えてソーシャルディスタンスを通じた感染症対策も求められている。こうした今後の展望に、本稿のような歴史的経緯の整理と考察がより直接的な示唆をもたらすようにするには、研究方法論からして再検討していかなければならない。

追記 本稿の執筆にあたり、サンフレッチェ広島、広島観光コンベンションビューロー、日本航空広島支店、広島電鉄、広島高速鉄道（アストラムライン）、JR 西日本広島支社の方々、ならびに平井大輔先生（近畿大学）にインタビュー調査を実施した（順不同）。インタビューには加藤博和（米子工業高等専門学校）、井田泰人（近畿大学）の両先生がご参画くださった。以上の皆様にはこの場を借りて感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 芦沢哲蔵(2003)『千葉都市モノレール等に見る軌道系交通の課題』（日交研シリーズ B-106）日本交通政策研究会
- 2) 井上章一(2017)『阪神タイガースの正体』朝日新聞出版（朝日文庫：単行本は太田出版より 2001 年刊）
- 3) 岡野行秀(2011)「モータリゼーション」日本交通学会(編)『交通経済ハンドブック』0802 白桃書房

- 4) 川勝平太(2003)『経済史入門』日本経済新聞社
- 5) 菅真城(2013)『大学アーカイブズの世界』大阪大学出版会
- 6) 北村亘(2013)『政令指定都市』中央公論新社
- 7) 苦瀬博仁(2022)『ソーシャル・ロジスティクス』白桃書房
- 8) 堺市(1972)『堺市史 続編 第3巻』
- 9) 柴那典(2016)『ヒットの崩壊』講談社
- 10) 杉恵頼寧・牧野浩志・佐藤俊雄(2002)『広島之都心戦略・交通戦略』中国地方総合研究センター
- 11) 鈴木文彦(2003)『西鉄バス 最強経営の秘密』中央書院
- 12) 鈴木文彦(2020)『西鉄バスのチャレンジ戦略』交通新聞社
- 13) 高橋愛典(2005)「地域公共交通にとっての本源的需要とは」『運輸と経済』1月号
- 14) 高橋愛典(2007)「公営バス事業改革のキーワード」『都市問題』10月号
- 15) 高橋愛典(2009)「近畿圏鉄道市場における競争の特質」『生駒経済論叢』第7巻第1号
- 16) 高橋愛典(2015)「駅再開発と都市機能の再編」『鉄道ジャーナル』8月号
- 17) 高橋愛典(2017)「少子高齢化と買い物弱者対策」塩見英治(監修)、鳥居昭夫・岡田啓・小熊仁(編著)『自由化時代のネットワーク産業と社会資本』第17章 八千代出版
- 18) 高見沢清隆(2011)「六甲山開発の回顧と展望」関西鉄道協会都市交通研究所『鉄道沿線と文化』(研究シリーズ第39号)第2部第1章
- 19) 武市信彦(2021)「鉄道とまちづくり 広島都市圏における公共交通の役割」『交通学研究』第64号
- 20) 田中正恭(2018)『プロ野球と鉄道』交通新聞社
- 21) 田中康仁・高橋愛典(2021)「医商連携における流通と交通の役割」『流通科学大学論集—流通・経営編』第33巻第2号
- 22) 中国新聞社報道センター経済担当(2020)『マツダ 100年 車づくりと地域』中国新聞社・ザメディアジョン
- 23) 東原文郎(2021)『就職と体育会系神話』青弓社
- 24) 永井良和・橋爪紳也(2010)『南海ホークスがあったころ』河出書房新社(河出文庫:単行本は紀伊國屋書店より2003年刊)
- 25) 中川右介(2021)『プロ野球「経営」全史』日本実業出版社
- 26) 長沼石根(1993)『球界に咲いた月見草』朝日新聞社(朝日文庫:単行本『月見草の唄』は同社より1981年刊)
- 27) 西村幸夫(2018)『県都物語』有斐閣
- 28) 広尾晃(2017)「鉄道野球史」『野球雲』第8号
- 29) 広島市(2013)『広島市都市計画マスタープラン』
- 30) 広島市郷土資料館(大室謙二)(2011)『増補 広島市民球場の記憶』
- 31) 広島地理教育研究会(編)(2018)『ひろしま地歴ウォーク』レタープレス
- 32) 広島バスセンター(1998)『広島バスセンター40年史』
- 33) 廣田誠(2018)「在阪大手私鉄とプロ野球」『鉄道史学』第36号
- 34) 廣田誠(2021)「南海・近鉄とプロ野球」廣田誠ほか『近鉄・南海の経営史的研究』第6章 五絃舎
- 35) 藤本倫史(2020)『逆境をはねかえす広島型スポーツマネジメント学』晃洋書房
- 36) 三木理史(2004)『近・現代交通史調査ハンドブック』古今書院

- 37) 南博・藤本倫史(2016)「都市政策の観点から見た日本の地方都市における「まちなかスタジアム」整備の特徴と課題」『日本都市学会年報』第49号
- 38) 脇村春夫(2014)「日本のプロ野球における3人の「企業家個人オーナー」」市川文彦ほか『スポーツの経営史』関西学院大学出版会

第2章 地方都市におけるスポーツツーリズムと交通の役割

—広島市におけるスポーツ観戦の事例研究—

2.1 はじめに

前章では、広島市を対象として、戦後すぐから現在ならびに今後の展望にわたるまでのプロスポーツ（カープおよびサンフレッチェ）・都市・交通の関係の共線的な発展と成熟のプロセスを検討した。一方で、後藤（2022）は、観光事業のなかでもスポーツツーリズムに着目して、国内でスポーツツーリズムの成長に必要な要因について、先行研究を整理した。

以上を踏まえて、本章は、スポーツツーリズムの1つであるスポーツ観戦を対象として、地域公共交通ならびに地域経済との関係性を分析することを目的とする。本稿の構成は次の通りである。第1に、スポーツ観戦を含んだスポーツツーリズムの範囲を改めて説明し、日本でのこれまでのスポーツツーリズム推進の経緯について整理する。第2に、スポーツ観戦と交通事業の関係性について分析する。先行研究では、スポーツイベントが実施されると、観戦するために周辺の公共交通を利用する人数が増大する、あるいは、スポーツ観戦後に、参加者が公共交通機関を利用して周辺地域に立ち寄る、いわゆる立ち寄り効果が期待できるなど、スポーツ観戦は交通事業ならびに地域経済に正の関係性があることが指摘されている¹。しかし、スポーツ観戦と交通事業ならびに地域経済との関係性を定量的に検証するための体系的なオープンデータは存在しない。

そこで、本章では、まずはスポーツ観戦と交通事業間の正の関係性を検証するために、前章に引き続き、政令指定都市であり、プロスポーツが複数存在している広島市を対象とした関係主体へのインタビュー調査結果を検討する。

2.2 スポーツツーリズムの範囲と日本の動向

2.2.1 スポーツツーリズムの範囲と先行研究の整理

ここでは、後藤（2022）での議論を本章の目的に沿って再掲および加筆する。国連世界観光機関（UNWTO）は、スポーツツーリズムを「スポーツやスポーツイベントへの参加・観

¹ 平井・氏原（2020）などを参照。

戦・応援を主目的にして目的地を訪れ、少なくとも 24 時間以上その目的地に滞在する旅行」としている。一方、大橋（2014）は、「スポーツとツーリズムとの関連、すなわちスポーツツーリズムについては、結局、統一的な枠組みはない」との Weed（2011）での議論を紹介したうえで、スポーツツーリズムについては、少なくともそれを理論的に検討する枠組み的なものは、世界的にみても確定したものがないことを指摘した。

そのため、スポーツツーリズムは、一般的には、スポーツを見に行くための旅行およびそれに伴う周辺観光や、スポーツを支える人々との交流などスポーツに関わる様々な旅行のことと理解されている²。このような理解のもとで、日本では、「スポーツツーリズム推進基本方針」において、スポーツツーリズムを①みるスポーツ、②するスポーツ、そして③支えるスポーツの 3 種類に分類した。このうち、本章では、研究の第一段階として、①みるスポーツ、より具体的にはプロスポーツの観戦に焦点をあてる。

次に、本章の目的に沿って、スポーツツーリズムの主な先行研究について整理しよう。須田（1994）は、地域社会をひとつの共同体とみる社会学的視点で考えれば、そもそもスポーツには①社会統合機能³、②集団表象性⁴および③社会対立機能⁵の社会的特性があると指摘した。このうち、スポーツには社会対立機能が内在されているものの、日本国内を対象とすれば、そもそも地域間で深い分断が存在するとは考えにくい。そのため、国内のスポーツを対象とする場合は、①と②の機能によってスポーツが地域住民の連帯に貢献しているのではないかという点が重要であり、この点についてインタビュー調査で確認する。

一方、Hartmann（1986）は、スポーツツーリズムによる地域社会への経済効果をより持続化・効率化するには、「季節性」の問題が固有かつ重要であることを示し、スポーツツーリズムの発展には、①通年化 と②複合化の 2 点が重要な要素であることを指摘した。

以上を踏まえると、スポーツツーリズムの受け皿となる「連帯した地域住民」を土台として、スポーツ施設の充実に裏付けられた、通年化と複合化の要素を含んだ持続可能な各種スポーツイベントの企画・実施こそが、地域におけるスポーツツーリズムの発展に必要な要因であることが示唆される。この点についても、広島市に存在する各主体を対象としたインタビュー調査で検証する。

² JTB 総合研究所ホームページを参照。

³ スポーツには地域住民をひとつに結びつける働きがあるとし、異なる背景をもつ大勢の地域住民をスポーツの一点で連帯させる「社会のセメント」または接着剤となりうるという機能を指す。

⁴ スポーツには地域社会のシンボルと化して、地域社会の共同体的性格を表象するという性質を指す。

⁵ スポーツは地域社会の内部対立の火に油を注ぐ働きをすることがあり、地域社会の日常の人間関係に深い亀裂が走っているところに、とくに競技スポーツを持ち込むことは内部対立をいっそう激しくするという機能を指す。

2.2.2 日本におけるスポーツツーリズムの動向

次に、日本におけるスポーツツーリズムの動向について整理する。図 2.1 は、スポーツツーリズム推進連絡会議事務局がスポーツツーリズムに期待する効果をまとめたものである。これをみると、日本では、スポーツツーリズムを推進することで、もう 1 泊宿泊を増やすことなどによる国内観光旅行の宿泊者数が増加、あるいは国内観光旅行消費額が増加し、結果として地域経済に大きな経済効果をもたらすことが期待されていることがわかる。



図 2.1 スポーツツーリズムに期待する効果

出所：スポーツツーリズム推進連絡会議事務局資料より抜粋。

より具体的なスポーツを通じた地域の活性化への経済効果については、スポーツ庁によってまとめられた図 2.2 を示す。これをみると、目標数値を設定し、国としても官民一体となったスポーツツーリズムの推進を謳っていることがわかる。

このような日本におけるスポーツツーリズム推進の経緯について示したものが表 2.1 である。日本で初めて政策面でスポーツツーリズムが検討されはじめたのが 2010 年であり、2015 年にスポーツ庁が設置されたのちもスポーツツーリズムが推進されてきたことがわかる。

一方、スポーツツーリズムを今後も政策として後押しする際には、他の政策を検討する際と同様に、これまでの施策の評価が重要である。最近注目を集めている政策評価の 1 つの考え方が EBPM（エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング、証拠に基づく政策立案）である。EBPM とは、政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的根拠（エビデンス）に基づくものとするものである⁶。スポーツツーリ

⁶ 内閣府ホームページ（<https://www.cao.go.jp/others/kichou/ebpm/ebpm.html>）を参照。

ズムを促進する政策においても、どのような費用対効果があるのかなど、データに基づく政策評価が今後一層求められると思われる。

スポーツを通じた地域の活性化

【1】目標数値

スポーツ目的の訪日外国人数	138万人	▶	250万人
スポーツツーリズム関連消費額	2,204億円	▶	3,800億円
地域スポーツコミッションの設置数	56	▶	170

【2】具体的な施策

- スポーツツーリズムの推進
- 地域スポーツコミッションの拡大
- スポーツ×文化×観光の取組奨励
- スポーツによる地域の一体感の醸成
- スポーツ関連組織の収益モデルの調査と普及

※1 出典：（平成27年度）、日本政府観光局公表の訪日外国人旅行者数に、「訪日外国人消費動向調査」（観光庁）における「今回の日本滞在にしたこと（複数回答）」のうち「スキー・スノーボード」、「その他スポーツ（ゴルフ等）」、「スポーツ観戦（相撲・サッカーなど）」の選択率を乗じて算出。
※2 出典：「旅行・観光動向調査」（観光庁）における旅行消費額のうち、観光・レクリエーション目的の旅行における「スポーツ施設」、「スキー・リゾート代」、「スポーツ観戦・芸術鑑賞」に係る消費額を合計して算出。（平成27年度調査）

スポーツで「社会」を変える！

スポーツによる地域活性化の必要性和チャンス

【1】交流人口拡大の必要性

急速な定住人口の減少傾向下においては、交流人口の拡大をもって人口減少分の経済消費を補うことが必要とされ、各地で国内外からの観光客誘致が図られている。

一歩住人口1人あたりの平均年間消費額は、約125万円。これを旅行者の消費に置き換えると・・・	外国人旅行者 約8人分	国内訪日旅行者 約25人分	国内日帰り旅行者 約80人分
--	----------------	------------------	-------------------

（※観光庁「観光交流人口増大の取組状況」（2015年）より）

【2】官民が一丸となった観光立国の推進

2012年以降、訪日外国人旅行者は急増中。2016年3月の「明日の日本を支える観光ビジョン」においても、旅行者数・旅行消費額共に、高い目標が掲げられている。

年	訪日外国人旅行者数	訪日外国人旅行者消費額	地方都市		日本人国内旅行消費額
			外国人観光客の増加率	地方都市比率	
2020年	4,000万人 （2015年の約2倍）	8兆円 （2015年の2倍額）	7,000万人泊 （2015年の3倍額）	50%	21兆円 （過去5年間の平均から約5%増）
2030年	6,000万人 （2015年の約3倍）	15兆円 （2015年の4倍額）	1億3,000万人泊 （2015年の5倍額）	60%	22兆円 （過去5年間の平均から約10%増）

（※「明日の日本を支える観光ビジョン」（2016年）より抜粋）

図 2.2 スポーツを通じた地域の活性化

出所：スポーツ庁資料より抜粋。

表 2.1 日本でのスポーツツーリズム推進の経緯

年 月	事 項
2010年1月	政府の観光立国推進本部で初めて採り上げられる
2010年5月	「スポーツツーリズム推進連絡会議」設置
2011年6月	「スポーツツーリズム推進基本方針」策定
2012年3月	「観光立国推進基本計画」，「スポーツ基本計画」内で位置付けられる
2012年4月	一般社団法人日本スポーツツーリズム推進機構設立
2013年	ビジット・ジャパン事業10周年 訪日外国人1000万人達成
	「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」策定
	スポーツ庁設置構想「地域スポーツ振興によるまちづくり」
	2020年オリンピック・パラリンピック競技大会 東京開催決定
2015年	スポーツ庁設置
2016年3月	スポーツ庁・文化庁・観光庁の包括連携協定締結
2017年3月	スポーツ庁「第2期スポーツ基本計画」において、スポーツを通じた地域活性化の具体的施策として『スポーツツーリズム』が盛り込まれる

出所：：一般社団法人 日本スポーツツーリズム推進機構ホームページより抜粋。

しかしながら、スポーツツーリズムの現状の把握や政策評価に資するオープンデータは数少なく、スポーツツーリズムを対象とした定量分析が難しい現状がある。そこで、本章では、スポーツツーリズムのなかでも、プロスポーツ観戦、とりわけプロ野球とＪリーグの観戦に対象を絞り、その両方のスポーツ事業者が存在し、かつ後述するように、1世帯当たり年間スポーツ観覧料が一番高い政令指定都市である広島市を対象として、スポーツ観戦と交通事業間の正の関係性を事業者へのインタビュー調査やデータ収集をもとに検証する。

2.3 広島市におけるインタビュー調査の概要と調査結果

2.3.1 広島市および広島市に所在するプロスポーツの概要

ここでは、本章の研究対象である広島市の概要を示す。広島市は、図 2.3 のように、面積が 906.68km² で計 8 区からなる政令指定都市である。人口は、表 2.2 が示すように、約 120 万人で、世帯数は約 57 万世帯であり（2019 年 12 月末現在）、一定規模の定住人口が広島市にあることがわかる。



図 2.3 広島市を構成する区一覧

出所：広島市ホームページより抜粋。

表 2.2 広島市および各の人口および世帯数（2019 年 12 月末）

区 分	人 口			対前年同月比			世 帯 数
	合計	うち日本人	うち外国人	合計	日本人	外国人	
広島市	1,195,775人	1,175,424人	20,351人	▲0.03%	▲0.13%	+6.07%	569,115世帯
中 区	134,969人	130,610人	4,359人	+0.69%	+0.56%	+5.04%	77,461世帯
東 区	120,612人	118,629人	1,983人	▲0.19%	▲0.26%	+4.53%	56,673世帯
南 区	142,984人	140,697人	2,287人	+0.35%	+0.32%	+2.46%	71,062世帯
西 区	189,331人	184,880人	4,451人	▲0.26%	▲0.35%	+3.83%	94,701世帯
安佐南区	244,301人	242,028人	2,273人	+0.02%	▲0.03%	+5.72%	105,344世帯
安佐北区	143,946人	141,847人	2,099人	▲1.04%	▲1.17%	+8.64%	65,972世帯
安 芸 区	79,577人	77,881人	1,696人	▲0.67%	▲0.95%	+14.36%	35,714世帯
佐 伯 区	140,055人	138,852人	1,203人	+0.66%	+0.56%	+13.92%	62,188世帯

出所：広島市ホームページより抜粋。

図 2.4 は、1989 年（平成元年）から 2019 年（令和元年）までの広島市の入込観光客数の推移を表したものである。これをみると COVID-19 感染拡大前の 2019 年における広島市の入込観光客数は 1427 万 4 千人であり、順調に増加してきていることがわかる。このうち、外国人観光客数は 184 万 7 千人であり、2012 年以降急激な伸びを示している⁷。このように、広島市の入込観光客数は、基本的には安定的に推移してきており、一定規模の交流人口もあることがわかった。

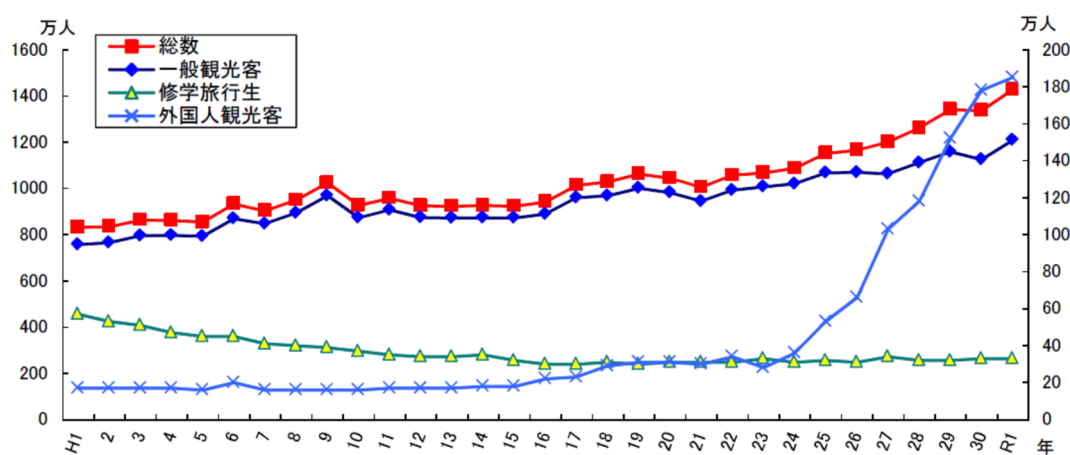


図 2.4 広島市の入込観光客数の推移（1989 年～2019 年）

出所：広島市観光概況（令和元年（2019 年）データ）より抜粋。

⁷ 辻（2018）によれば、この時期は、東南アジア諸国の経済成長や訪日ビザ緩和・免除措置の拡大、LCC の台頭などにより、近隣アジア市場国からの訪日客は急速に回復、特に経済成長により急速にアウトバウンド大国となった中国からの訪日旅行に牽引され、また 2012 年末からの円安とその継続傾向も追い風となり欧米諸国からの訪日客も回復ペースを上回る増加を続けた時期であり、広島市の動向とも重なる。

以上から、広島市は一定規模の定住人口が存在しているとともに、交流人口の規模も大きな都市であることがわかった。加えて、広島市には、プロスポーツを支えるスポーツ観戦に熱心な土壌があることが推察できる。図 2.5 は、2017 年から 2019 年の 3 年間における、政令指定都市での 1 世帯当たり年間スポーツ観覧料の平均値を表したものである。これをみると、広島市の 1 世帯当たり年間スポーツ観覧料は 2580 円となっており、第 2 位の東京都区部をはじめ、その他の政令指定都市と比較しても大きく上回ることがわかる。

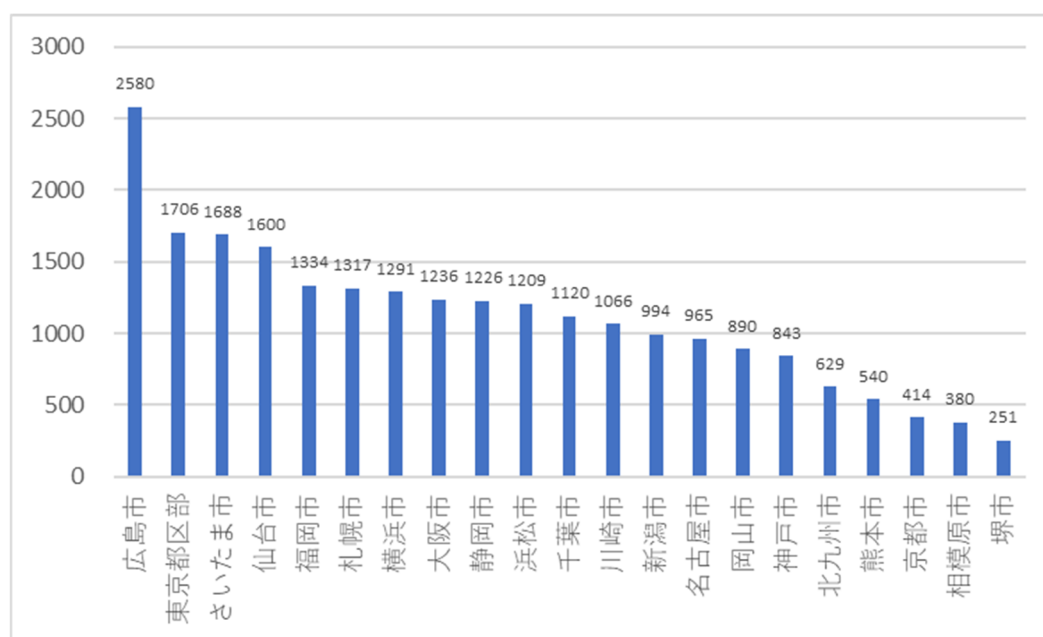


図 2.5 1 世帯当たり年間スポーツ観覧料（政令指定都市対象、2017 年～2019 年の平均値）

出所：『家計調査（家計収支編）』（2017 年～2019 年）より算出。

広島市にプロスポーツを支えるスポーツ観戦に熱心な土壌があることが推察できることとして、広島市には現在プロスポーツ事業者として計 4 事業者が存在していることがある。前章でも述べているように、野球では 1950 年設立の広島東洋カープ、サッカーでは 1992 年設立のサンフレッチェ広島、バレーボールでは 1931 年ころ設立の JT サンダース広島⁸、およびバスケットボールでは 2013 年設立の広島ドラゴンフライズがそれぞれプロスポーツ事業者として活動している。

このうち、表 2.3 にもあるように、本章では、観客数の多いプロ野球と J リーグを対象を絞って、関係各署にインタビュー調査を実施した⁹。

⁸ 設立の時期等詳細不明であるため、JT サンダース広島のホームページから引用した。

⁹ それぞれの本拠地や経緯については前章を参照のこと。

表 2.3 スポーツ観戦入場者数の推移（野球およびサッカー）

年	プロ野球公式戦 (広島市民球場)			Jリーグ公式戦 (広島ビッグアーチ・広島スタジアム)		
	試合数	入場者数	公式戦順位	試合数	入場者数	公式戦順位
27	67	2,041,951	4	21	332,223	1
28	70	2,130,663	1	21	293,965	6
29	69	2,150,261	1	21	267,238	15
30	70	2,205,167	1	20	267,431	2
元	70	2,209,783	4	23	264,510	6

資料：株式会社広島東洋カープ、株式会社サンフレッチェ広島

出所：広島市観光概況（令和元年（2019年）データ）より抜粋。

2.3.2 インタビュー調査の概要と調査結果

（１）インタビュー調査の概要

本章での分析のため、表 2.4 のように、広島市に所在している計 7 主体（プロスポーツ事業者 1 社、観光事業者 1 社、交通事業者 4 社および行政 1 市）にインタビュー調査を実施した¹⁰。

表 2.4 インタビュー調査の概要

調査先	調査実施日時	調査方法
広島市	2021年7月8日（木）10時～10時30分	電話
日本航空株式会社広島支店	2021年7月29日（木）10時30分～11時30分	対面
広島高速交通株式会社	2021年7月29日（木）13時30分～15時	対面
西日本旅客鉄道株式会社広島支社	2021年7月29日（木）16時30分～17時30分	対面
広島電鉄株式会社	2021年7月30日（金）13時30分～15時	オンライン
株式会社サンフレッチェ広島	2021年9月2日（木）13時30分～15時30分	オンライン
公益財団法人広島観光コンベンションビューロー	2021年11月4日（木）10時30分～11時30分	オンライン

（２）広島市のスポーツツーリズムの現状

ここでは、計 7 主体へのインタビュー調査の結果を整理する。第 1 に、各主体に対して、広島市におけるスポーツツーリズム、とりわけスポーツ観戦を促進する事業や政策が実施されているかどうかを伺った。その結果、現時点では広島市においてスポーツツーリズムを意識した企画・政策は実施されておらず、関係者の連携を促す政策も実施されていないことが明らかとなった。この理由として、図 2.4 で前述したように、広島市の入込観光客数は順調

¹⁰ 本調査には米子工業高等専門学校加藤博和先生にも一部ご参加いただいた。また、広島東洋カープへも調査を申し入れたが、今回は調査できなかった。

に伸びてきており、新規観光客が安定的に来訪してきたことが挙げられる。しかしながら、広島市の観光の特徴として、リピーター率が低く、修学旅行生が少しずつ減少するなかで、現状に危機感を覚えている主体が複数存在した。

それでは、広島市におけるスポーツ観戦と交通事業者との関係性はどのようなものなのだろうか。そこで、次に、プロ野球球団の本拠地周辺の交通事業者として、広島電鉄を取り上げて、プロ野球観戦と交通事業者の関係性について検討してみよう。

(3) プロ野球観戦と広島電鉄との関係性

広島市を本拠地とするプロ野球球団として、広島東洋カープがある。広島東洋カープは、1957年から2009年3月まで広島市民球場（初代）を本拠地としていたが、2009年4月からMAZDA Zoom-Zoom スタジアム広島（2代目広島市民球場）へ本拠地を移転した。

広島市民球場（初代）の最寄り駅は広島電鉄原爆ドーム前停留所であり、MAZDA Zoom-Zoom スタジアム広島の最寄り駅は、JR 広島駅あるいは広島電鉄猿猴橋町停留所か的場町停留所である。



図 2.6 MAZDA Zoom-Zoom スタジアム広島の最寄り駅

出所：広島市民球場指定管理事務室ホームページより抜粋。

MAZDA Zoom-Zoom スタジアム広島は、東広島貨物駅（貨物ヤード）移転跡地に建設されて、最寄り駅から野球観戦者にはあえて歩いてもらい、球場周辺への立ち寄り効果を狙って

いることが本調査で明らかとなった¹¹。

一方、表 2.5 は球場周辺の広島電鉄最寄り駅の乗降客数の推移を表したものである。これを見ると、1 日あたり乗降人数はスタジアム移転でもあまり変化がないことがわかる。

表 2.5 球場周辺の広島電鉄最寄り駅の乗降客数の推移（単位：人/日）

	2008	2009	2016
原爆ドーム前	2087	1441	1672
広島駅	13691	12304	15104
猿猴橋町	690	771	914
的場町	1641	1360	1497
段原一丁目	210	249	283

出所：広島電鉄提供資料より作成。

また、MAZDA Zoom-Zoom スタジアム広島開業後から 2015 年度までは、試合終了後に限り中心部へのシャトルバス（マツダスタジアム→新天地→八丁堀→本通り行き）を広島電鉄が運行していたが、球場周辺での待機・発車場所の確保が困難になった上、利用状況が低迷していたため廃止した（最大でも入場者の 1% 程度しか利用していなかった）。

このように、広島電鉄へのインタビュー調査から、野球観戦者の電車およびバスの利用者は広島電鉄全体からみるとかなり少ない割合であることが明らかとなった。しかし、広島電鉄は、野球観戦者を意識した以下のような取り組みを継続的に実施している。

○乗車券類等の販売

- ・ 2005 年～2009 年：パセオカード（磁気式乗車カード）発売
- ・ 2011 年：記念乗車券発売
- ・ 2017 年：カープ PASPY 販売
- ・ 2016 年、2017 年、2018 年：セントラルリーグ優勝記念乗車券発売

○ラッピング電車・ラッピングバス

- ・ 2006 年～：ラッピング電車運行（内装・外装デザイン、選手による電停案内・注意喚起）
- ・ 2017 年～：ラッピングバス運行（外装デザイン）
- ・ 2016 年、2017 年、2018 年：セントラルリーグ優勝花電車運行

¹¹ 広島市へのインタビュー調査による。

○カープ応援企画

公共交通をご利用いただいた方を対象に、カープチケットをプレゼントするもの

- ・2007 年～：カープパセオカード購入者
- ・2009 年～：電車・バス定期券利用者またはカープパセオカード購入者
- ・2011 年：記念乗車券購入者
- ・2010 年、2012 年～：マツダスタジアムでの試合開催日に、PASPY で電車・バスを 2 回以上利用して来場されたお客様
- ・2021 年～：期間中に PASPY で電車・バスを利用されたお客様

広島電鉄利用者数全体からみると野球観戦者の利用者数の割合はかなり少ないにもかかわらず、なぜこのような継続的な取り組みを行っているのだろうか。インタビュー調査によると、広島電鉄としては、広島東洋カープに地域のシンボルとしての意義を感じており、住民の団結のしやすさ（一体感）を醸成していると考えているので、経営の視点のみならず地域の視点を考慮していることが明らかとなった¹²。

このように、広島市におけるプロ野球の存在は、①社会統合機能と②集団表象性を併せ持つものであり、交通事業者が各種企画を通して、これらの機能・性質を高める役割を果たし、スポーツツーリズムの受け皿となる「連帯した地域住民」の醸成に一役買っていることが示唆された。

（４）Ｊリーグ観戦と広島高速交通ならびに広島電鉄との関係性

広島市を本拠地とするＪリーグのプロサッカークラブとして、株式会社サンフレッチェ広島がある（以降、サンフレッチェ広島と表記）。サンフレッチェ広島は 1992 年に設立されて、図 2.7 にあるように、エディオンスタジアム広島（広島広域公園陸上競技場）が本拠地となっている。

エディオンスタジアム広島は市内中心部からはアストラムラインで 37 分の広域公園前駅が最寄り駅である。サッカーの場合、野球観戦とは異なり、試合終了時間が予測できるため、アストラムラインとの連携を実施しやすく、両社の連携自体は良好であることがわかった。

また、広島高速交通は広島市が 51% 出資している第三セクターであるため、その運営に対して市議会がモニタリングしているが、スポーツ事業者との連携企画は市議会でも好意的に受け止められて、新たな企画も採用されやすいとのことであった。連携の一環として、広島高速交通では、以下のようなサンフレッチェ広島応援企画を実施している。

¹² 同様の指摘は、西日本旅客鉄道株式会社広島支店へのインタビュー調査でもあった。

- ・ サンプルッチェ応援乗車券（試合当日限定発売：大人 630 円、小児 320 円）
- ・ ラッピング列車の運行（選手の車内アナウンス）

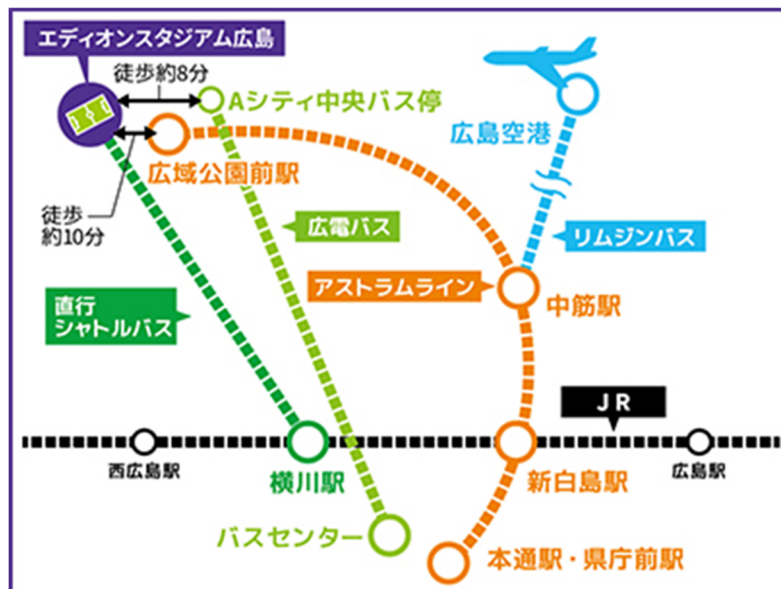


図 2.7 エディオンスタジアム広島 アクセス地図

出所：サンプルッチェ広島 HP より抜粋。



写真 2.1 ラッピング列車

出所：広島高速交通より提供。

サッカースタジアムの最寄り駅である広島公園前駅は日平均 638 人の利用である。広島高速交通へのインタビュー調査によると、サッカー観戦者の利用は約 4000 万円/年（会社全体の 1%の売上）であり、前述した野球同様に、売上高でのサッカー観戦者の利用は限定的であることがわかった。

しかし、2024 年には市内中心部に新たなサッカー専用スタジアムが開業することに伴い、サンプルッチェ広島の本拠地の移転が予定されている。そのため、前述した年間 4000 万円の

売上が消失する可能性が高く、広島高速交通としてどのように利用者を増加させるのかについて検討を進めているとのことであった。

一方、エディオンスタジアム広島でのサンフレッチェ広島の試合開催日には、横川駅からは広島電鉄が直行シャトルバスを以下のように運行している¹³。なお、2021 年のエディオンスタジアム広島での観客動員数の平均である 5112 人に対し、直行シャトルバスは 1350 人（26.4%）を輸送しており、例年も観客動員数の概ね 2 割から 3 割を輸送していることがわかった。

- ・ 往路…試合開始 4 時間前から随時運行（概ね 10 分間隔）
- ・ 復路…試合終了後から 1 時間まで随時運行
- ・ 大人 380 円、小児 190 円
- ・ 片道約 20 分

さらに、広島電鉄は、サッカー観戦者を意識した以下のような取り組みを継続的に実施している。

○乗車券類等の販売

- ・ 2007 年～2009 年：パセオカード（磁気式乗車カード）発売
- ・ 2010 年：サンフレ PASPY 発行（シーズンパスとして）
- ・ 2011 年：記念乗車券発売

○ラッピング電車・ラッピングバス

- ・ 2007 年～：ラッピング電車運行（内装・外装デザイン、選手による電停案内・注意喚起）
- ・ 2014 年～：ラッピングバス運行（外装デザイン）

○応援企画

- ・ 2010 年：サンフレ電車にご乗車された方に抽選でサンフレグッズ等をプレゼント
- ・ 2011 年：記念乗車券購入者
- ・ 2010 年、2012 年～：PASPY でスタジアムにご来場された方を対象に、サンフレグッズ等をプレゼント

サンフレッチェ広島へのインタビュー調査によると、スタジアムへは自動車による来訪者の割合が多いこともあわせて明らかとなった。そのため、試合開催日は、サンフレッチェ広

¹³ 広島電鉄株式会社へのインタビュー調査による。

島が臨時駐車場も含めて最大で 5255 台の駐車場を確保し（2012 年時点）、駐車場からスタジアムへはシャトルバスを運行してきた。しかし、臨時駐車場は、試合日に限り、スタジアム周辺の開発中の新興住宅地造成地を借りることで実現していたが、2022 年現在は、新興住宅地の住宅等の販売がほぼ完売し、臨時で借りられる土地が激減している。そのため、2022 年現在でサンフレッチェ広島が準備している駐車台数は、1679 台と大幅に減少しており、サンフレッチェ広島のホームゲーム集客のマイナス要因として、大きな課題となっている。さらに試合開催日のスタジアム周辺の道路は大変な混雑が発生し、これまでの大きな課題となっていた。この混雑は、前述したシャトルバスの運行にも悪影響を与えていることも明らかとなった。また、自動車の利用ではスタジアム周辺での立ち寄り効果が期待できないことも本調査のなかで指摘された。

このように、広島高速交通および広島電鉄の利用者数全体からみると、野球観戦者の利用者数と同様に、その割合はかなり少ないにもかかわらず、様々な継続的な取り組みが行われていることが明らかとなった。インタビュー調査によると、広島高速交通および広島電鉄としては、サンフレッチェ広島にも地域のシンボルとしての意義を感じており、住民の団結のしやすさ（一体感）を醸成していると考えているので、経営の視点のみならず地域の視点を考慮していることが明らかとなった。

このように、広島市におけるプロサッカークラブの存在は、プロ野球と同様に、①社会統合機能と②集団表象性を併せ持つものであり、交通事業者が各種企画を通して、これらの機能・性質を高める役割を果たし、スポーツツーリズムの受け皿となる「連帯した地域住民」の醸成に一役買っていることが改めて示唆された。

2.4 結論と今後の課題

本章は、スポーツツーリズムの 1 つであるスポーツ観戦を対象として、地域公共交通ならびに地域経済との関係性を分析してきた。そのなかでも、まずはスポーツ観戦と交通事業間の正の関係性を検証するために、政令指定都市であり、プロスポーツが複数存在している広島市を対象として、関係主体へのインタビュー調査を実施し、その調査結果を整理した。

分析の結果から、以下の 2 点が明らかとなった。第 1 に、先行研究が指摘している①社会統合機能と②集団表象性を広島市のスポーツ事業者や交通事業者が認識していることを確認した。本調査では、交通事業者にとって、スポーツ観戦者の利用は経営上それほど大きな割合を占めていないにもかかわらず、積極的に継続的な取り組みを実施している姿勢が浮き彫りとなった。これは、経営上の視点のみならず、地域の視点から交通事業者がスポーツ観戦

をとらえていることがわかる。そして、重複するが、第2に、地域のシンボルとしての意義と地域の団結を促す効果がスポーツ事業に存在する可能性が明らかとなった一方で、これをマネジメントする組織がないこともあわせて明らかとなった。本調査においても、各交通事業者は個別に取り組んでいることが多いことがわかってきたが、より大きな効果を地域で発現させるためには、行政あるいは行政に準じた組織、たとえば従来の観光組織にくわえて、観光DMOのような地域の観光の旗振り役の存在が今後重要になると思われる。

本研究はまだ研究の端緒についたばかりであり、課題も多く山積している。たとえば、スポーツ観戦者の立ち寄り効果と公共交通利用の促進の定量的な把握、オープンデータを含めた継続的な関連データの収集、他市を対象としたケーススタディなどが挙げられる。

参考文献

- 1) 一般社団法人日本スポーツツーリズム推進機構「スポーツツーリズムについて」
<https://sporttourism.or.jp/sporttourism.html> (2021年11月15日最終アクセス)。
- 2) 大橋昭一 (2014) 「スポーツツーリズム論の展開：スポーツ観客のツーリズム問題を中心に」『経済理論』、(377)、pp. 43-67。
- 3) 後藤孝夫 (2022) 「アフターコロナ／ウィズコロナ時代の観光事業における スポーツツーリズムの成長可能性」『地域・都市の総合交通政策の研究：省エネ下における地域の活性化・モビリティの向上』日交研シリーズ A-829。
- 4) JTB 総合研究所「スポーツツーリズム」<https://www.tourism.jp/tourism-database/glossary/sports-tourism/> (2021年11月15日最終アクセス)。
- 5) 須田直之 (1994) 「地域社会におけるスポーツの役割」『都市問題』、85(12)、pp.15-26。
- 6) 辻のぞみ (2018) 「日本のインバウンド観光政策の変遷についての一考察」『名古屋短期大学研究紀要』、56、pp.135-150。
- 7) 平井紗夜子・氏原岳人 (2020) 「スポーツ観戦者を対象としたモビリティ・マネジメントの経年的な効果分析」『都市計画論文集』、55 (3)、pp.623-630。
- 8) Hartmann, R. (1986) “Tourism, seasonality and social change,” *Leisure studies*, 5(1), pp.25-33.
- 9) Weed, M. E. (2011) ”The Journal of Sport & Tourism: A Maturing Literature,” in: Hinch, T. and Higham, J.(eds.), *Sport Tourism Development* (2nd ed.), Channel View Publications, pp.27-29.

第3章 ICカードで変わる高頻度利用者向けバス運賃割引

3.1 はじめに

地域内輸送を担う乗合バスへのICカードを用いた運賃収受システムの導入は、近年、普及の速度を増し、2022年10月現在で本格的に導入していない都道府県は、福井県、鳥取県、徳島県の3県になっている。導入当初のICカードは、紙回数券や磁気回数カードの代替手段であり、高頻度利用者に対する割引券の性格をもっていた。ICカードに電子マネー機能を搭載させるようになると、運賃割引の形態が事後ポイント付与に変化し、さらに運賃割引の縮小や廃止が広がった。これらの変化の理由はICカードの技術特性である一方で、乗合バス輸送市場や政府規制の変化も影響している。本稿では、バスの高頻度利用者向け割引である定期券と回数券の中で、後者に焦点を当てて、最近の変化、その背景と理由を分析する¹。そして、高頻度利用者向け割引の廃止が望ましいかに言及する。

本稿の分析対象は、道路運送法が規定する乗合バスの中で、国土交通省が「一般バス」と定義するバス事業である。これは、われわれが地域内輸送手段として日常目にする路線バスであり、限定バス（利用者の範囲を限定し、不特定多数が利用できないもの）、定期観光バス、高速バスを除く。以下では、特に断らない限り、バスは一般バスを指す。

3.2 利用頻度別運賃構造

ここでは、バスの高利用頻度者向け割引運賃の種別と、券種間の価格比較を行う。乗合バス事業者は、複数の地点間に、毎日、交通サービスを提供している。発着点、利用曜日・時間帯が異なれば、別々の交通市場が成立し、異なる運賃を設定できる。利用区間・利用時間帯が同じであっても、事業者は、おとな、こども、高齢者、学生などの年齢や社会での地位、利用頻度、同時に利用する人数によって、異なる運賃を設定できる。さらに、乗継割引乗車券、一定区域を一定期間乗り放題の乗車券、観光施設の入場券と往復乗車券のセットのような交通市場と他の市場を組み合わせた企画乗車券が存在する。同じ事業者でも、路線別、乗車距離別、属性別、利用時間帯別、券種別などの相違からキロ当たり運賃（賃率）が異な

¹ 鉄道の高頻度利用者向け割引の変化は、新納(2022a),(2022b)参照

り、これを運賃構造と名付ける²。以下では、利用頻度別の運賃構造を議論する。

高頻度利用者向けの割引運賃の代表が定期券と回数券である。事業者は、普通運賃を基準に定期券や回数券の割引率を設定する。国土交通省は、定期券の場合は、1ヵ月30日毎日往復を前提にした月60回分の普通運賃と定期運賃の比から、回数券の場合は、普通運賃と回数券の1回当たりの運賃との比から割引率を計算する。バスの定期券は、昔から鉄道に比べ割引率が低い。1ヵ月通勤定期の割引率は25～30%の事業者が多い。割引率が25%ならば月に45回、30%ならば月に42回乗車すると定期運賃と普通運賃が同額になるが、これより乗車回数が少ないと、普通運賃の方が旅客にとって得になる。週休2日の職場であれば、月に8～10回の休日があり、祝日や振替休日を加えると、勤労者の多くが定期券を購入すると割高になる。

通学定期券の割引率は40%の事業者が多い。鉄道とバスの通学定期割引率の差は、通勤定期以上に大きい。通学定期で月36回以上乗車すると普通運賃より割安になる。大学生ならば、週4日通学では普通運賃より割高になる。高校生以下でも、日によってバスと家族の運転する自家用車同乗を使い分けると、月36回以上バスに乗らなくなり、定期券以外の選択に傾く。公営事業者は、高校生・中学生の定期運賃の割引率を高くしている。多くの事業者は、通学定期の有効期限を学校の学期に合わせて、日単位で価格を調整して、利用しやすくしている。

定期券の有効期間には1ヵ月、3ヵ月、6ヵ月があり、1ヵ月に対して、3ヵ月が5%、6ヵ月が10%、価格が割引かれるが、連休期間や休暇取得を考慮すると、定期にお得感が出るほどではない。

バスには、利用区間を指定せず、主に大都市圏の都心部の一定地域で無制限に利用できるフリー定期券がある。昼間利用限定のフリー定期を販売する事業者がある。

ほとんどのバス回数券は、利用区間を指定するのではなく、金券方式である。紙回数券は、ミシン目で切り取れる金券を複数印刷した紙で販売されている。異なる金額の金券を印刷して、千円単位で販売する「組合せ回数券」もある。回数券に有効期限はない。紙回数券の割引率は事業者によって異なる。もっとも多いのが、10回分の運賃で11回分の乗車券がついた回数券である。このときの割引率は10%ではなく、

$$1 - 10 \div 11 = 0.091$$

と計算する。割引率9.1%の回数券と定期券を比較すると、定期券が割安になるのは、30%割引の通勤定期で月24日以上、40%割引の通学定期で月20日以上の往復利用の場合である。

一部の事業者は、昼間割引回数券を発売している。割引時間帯は、10時から16時が多い。

² 運賃構造の定義の詳細は、新納(2022a)参照

割引率は事業者により異なるが、10 回分の運賃で 12 回分の乗車券をつける、16.7%が標準である。これ以上、3 割を超える割引率を設ける事業者もある。

定期券、回数券ともに、高齢者や障害者対象の割引がある。定期券方式、回数券方式、資格証持参者に毎回運賃割引する方式があり、毎回割引は定期券にも回数券にも含まれない。

3.3 定期券と回数券の利用割合

国土交通省は、全国の乗合バス全体の定期・定期外輸送人員の利用割合を公表している（表 3.1）。これによると、1970 年の 38%を頂点に、定期割合は減少を続けた。職場や学校の休日日数の増加、自家用車保有台数の増加、回数券の割引率の上昇がその理由と考えられる。この表を利用するとき、敬老及び福祉対象の無料乗車証利用者を定期に分類するかについて、事業者間で統一が取れていないことに注意が必要である。表 3.1 が示す期間に、敬老・福祉乗車証の利用者は増加傾向にあり、通勤・通学定期に限った実際の割合は、減少傾向が表以上に強かったと推測される。民営事業者の定期割合は公表されていないが、総務省が発行する公営企業年鑑には、地方公営企業の輸送人員が定期、定期外に分けて掲載されている。2019 年度の定期の割合をみると、青森市 7.5%、八戸市 17.5%、宇部市 20.5%、長崎県 22.1%など、大都市圏外の事業者ほど低い傾向がある。これら地域では、高齢者向け割引定期券は発売されていない。表 3.2 は、券種別の輸送量を公表している 6 都市のデータである。定期割合は、都市間でばらつきが大きい。同じ年度で、大手 60%、公営 55%、中小 47%（出所：国土交通省「鉄道統計年報」）である鉄軌道と比べ、バスの定期利用割合はかなり低い。

表 3.1 乗合バス事業者の輸送人員に占める定期の割合（%）

年度	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
定期割合	36	38	36	33	33	32	27	24	25	26	28

資料：国土交通省「交通関連統計資料集（～令和 2 年 12 月）」表 I -2-27 から計算

表 3.2 公営交通バス事業者の券種別輸送人員の割合（2019 年度、％）

	仙台市	東京都	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市
定期外	61.0	54.1	45.1	64.2	29.0	52.3
定期	33.6	15.3	23.7	23.0	37.2	26.9
敬老・障害者定期	5.4	30.6	31.2	12.8	33.8	20.8

注：仙台市に定期券方式の敬老乗車制度がない。川崎市の敬老乗車制度は、定期券方式と毎回割引方式の併用である。名古屋市に定期券方式の障害者乗車制度がない。

資料：仙台市交通局「事業概要」、東京都交通局「運輸統計年報」、横浜市交通局「事業年報」、川崎市交通局「事業概要」、名古屋市交通局「交通事業成績調書」、京都市交通局「交通事業白書」

定期割合の低さは、回数券の利用割合が高いことの裏返しである。表 3.3 は、京都市交通局が 2012 年に行った市バスお客様アンケート調査から、通勤通学目的の利用者の券種別を推計したものである。この当時、IC カードは使用できなかった。磁気カードには、割引のあるトラフィカ京カードと割引条件の厳しいスルッと KANSAI カードがある。前者のみを回数券類に含めて、それぞれの年間輸送人員の割合（2012 年度は京カード 11.0%、スルッと KANSAI カード 2.7%、出所；京都市交通局「交通事業白書」）を用いて案分すると、通勤では定期券 41.5%、回数券類 40.8%、通学では定期券 57.8%、回数券類 21.8%であった。

表 3.3 京都市バス利用者が通勤通学で利用する券種割合（2012 年 6 月調査、％）

	通勤	通学
現金	7.4	11.1
定期券	41.5	57.8
磁気カード	13.1	9.4
紙回数券	30.3	14.3
その他・不明	7.7	7.4

資料：京都市交通局「市バスお客様アンケート調査の結果について」
<http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/cmsfiles/contents/0000133/133511/2.pdf>

通勤通学以外の目的でも、バス回数券は使いやすい。有効期限がなく、当該事業者の全路線で利用でき、家族で共通に使える。データを公表している一部の公営交通で実態をみてみよう（出所は表 3.2 と同じ）。磁気カードや敬老乗車制度が存在していなかった時代のバス輸送人員全体に占める回数券の割合をみると、東京都交通局は 1965 年度 32.9%、1985 年度 32.1%が回数券、1986 年度の京都市交通局は 31.1%が回数券であった。磁気回数カードは回数券以上に利用者を集めた。横浜市交通局では、IC カード導入直前の 2005 年度にその利用割合が 32.4%まで上昇した。

IC カード導入による券種別バス輸送人員の変化を京都市交通局のデータでみてみたい（表 3.4）。ICOCA や PiTaPa などの IC カードは 2014 年 12 月に導入された。2013 年度と 2015 年度の割合を比較すると、現金払いは 19.5%から 13.5%、回数券類は 16.5%から 12.3%に減少した。一方、2015 年度の IC カードの割合は 8.9%であった。この 2 年間の券種別の減少率は、現金払いが 24.9%、回数券類が 19.3%であったが、割引率の高い昼間回数券の減少率は 3.7%にとどまっていた。IC カードの影響以外に、2014 年 3 月にバス 1 日乗車券が 700 円から 500 円に値下げされ、1 日 3 回バスを利用すると回数券より 1 日乗車券が割安になったことが、回数券類の利用の減少に影響している。

表 3.4 IC カード導入前後の京都市交通局の券種別バス乗車人員

	2013年度	2015年度	増減数	増減率(%)	種別割合(%)	
					2013年度	2015年度
ICカード		11,535,019	11,535,019			8.9
普通券(現金)	23,206,391	17,419,830	-5,786,561	-24.9	19.5	13.5
スルッとKANSAIカード	1,541,251	1,275,606	-265,645	-17.2	1.3	1.0
回数券類 小計	19,612,814	15,832,133	-3,780,681	-19.3	16.5	12.3
<内>回数券	10,722,000	8,900,557	-1,821,443	-17.0	9.0	6.9
<内>昼間回数券	1,884,919	1,816,107	-68,812	-3.7	1.6	1.4
<内>トラフィカ京カード	7,005,895	5,115,469	-1,890,426	-27.0	5.9	4.0
バス地下鉄連絡券	88,566	70,809	-17,757	-20.0	0.1	0.1
1日乗車券・2日乗車券	20,053,201	25,501,367	5,448,166	27.2	16.9	19.7
定期外計	64,502,223	71,634,764	7,132,541	11.1	54.3	55.5
定期計	27,474,108	30,612,127	3,138,019	11.4	23.1	23.7
敬老等	26,851,290	26,927,709	76,419	0.3	22.6	20.8
合計	118,827,621	129,174,600	10,346,979	8.7	100.0	100.0

資料：京都市交通局「交通事業白書」から計算

3.4 政府の券種別運賃規制

道路運送法第 9 条で、乗合バス運賃は国土交通大臣の認可を受けなければならないと定められている。2002 年以降、認可対象が固定額から上限運賃になり、それ以下の運賃であれば、事業者は国土交通省への届出で変更できる。運賃設定に関する詳細な手続は、2001 年の国土交通省自動車局長通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度」で定め

られている。

バスの運賃種別の中で、上限認可制が適用されるのは、片道普通運賃、通勤定期運賃、通学定期運賃、普通回数運賃の4種である。この4種が基本運賃とされている。鉄道の回数運賃は基本運賃とみなされないのに対して、バス回数運賃は基本運賃に含まれている。その理由は3.3 でみたように、バス回数券の利用割合が高いから、また、社会政策割引の位置づけがあったからと考えられる³。上記の通達は、「通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃は、旅客が通勤又は通学のためバスを利用すると推定される距離内（概ね30キロメートル程度）の各停留所間（2以上の系統に跨る区間を含む。）には普通回数旅客運賃を設定する場合及び特別初乗運賃に係るものを除き、必ず設定するものとする。ただし、過疎地、離島及び交通空白地等地域の実情に応じて設定する場合においてはこの限りでない。（下線部筆者）」としている。言い換えると、地域輸送を担うバス事業者は、回数運賃を設定すれば定期運賃を設定しなくてもよく、定期運賃を設定すれば回数運賃を設定しなくてもよいことになる。

通達は、回数運賃を、
乗車回数式回数券類（使用回数減算方式）
金券式回数券類（使用金額減算方式）
その他これに類するもの
と定義し、「プリペイドカード等これに相当するものを含む。」としている。紙回数券、磁気カード、ICカードによる割引運賃はすべて回数運賃と定義される。回数券の「上限運賃」は、使用回数の下限、使用金額の下限、ポイント率の下限を意味する。

基本運賃以外の運賃は、割引運賃に分類される（章末付表参照）。割引運賃は、一般割引と営業割引に分類される。一般割引には、障がい者等割引、乗継割引、往復割引、企業向け定期割引、通勤回数券、通学回数券、区間指定割引、複数事業者に通用する共通乗車券などがある。営業割引には、団体割引、乗り放題乗車券、周遊割引、時間帯限定運賃、季節運賃、高齢者運賃などがある。障がい者等割引以外の割引運賃には、「特殊」という言葉が冠されている。一般割引と営業割引を分ける基準は明確でない。昼間割引回数券、ICカード限定の昼間割引は特殊回数運賃であり、営業割引に含まれる。割引運賃は届出制である。

³ バス回数券の社会政策割引の位置づけは、新納(2023)参照

3.5 IC カード導入までの回数券と磁気カード

バス事業者は、創業時から回数券を発売してきた。3.2 で説明したように、バスの回数券は金券であり、乗客は事前に複数回分の金券を割引価格で購入して、乗車時に 1 回分の金券を支払う。第二次大戦後、ほとんどの事業者が定期券と回数券を発売するようになり、様式が統一されていった。

1960 年代まで、大部分のバスに車掌が乗務しており、多くの乗客が車内で車掌から普通乗車券や回数乗車券を購入していた。混雑する車内で、乗車券を売り歩き、降車時に運賃を正しく支払っているか確認することは、車掌にとって激務だった。回数券は、車掌の激務の緩和、運賃の徴収漏れ防止、乗車券の発売や降車時の確認の手間を省き遅延を防止する効果をもっていた。回数券に有効期限を設けないのは、車掌による有効期間の確認を省く意味があった。定期券の有効期間を月極にすることも、同様の目的があった。

1960 年代以降、ワンマン化が進んでも、運転士の運賃支払の確認作業を容易にすることや、両替の手間を省くこと、それによる遅延防止効果を回数券はもっていた。1970 年代は、バス車内に回数券の自動販売機を設置する事業者があった。金額組合せ回数券は、ワンマンバスの普及とともに発売されるようになり、バス車内で運転士が回数券を売りやすくすることを狙っていた。

1970 年代後半から昼間割引回数券を発売する事業者が出てきた。この時期は、数年おきに運賃値上げがあり、利用者に運賃の割高感が強くなっていた。そこで、価格に敏感な自由目的の需要を喚起する手段として、回数券を用いて昼間割引を実施した。昼間割引回数券を「お買い物回数券」と名付ける事業者があった。

1988 年に神奈川中央交通、1989 年に奈良交通が磁気回数カードの発売を開始し、2000 年代まで、磁気回数カードの導入事業者が増加していった。磁気回数カードは一定金額まで利用可能なプリペイドカードで、一般に、販売金額を超えるプレミアムが付く。回数券の割引率と同じく、千円当たり 100 円のプレミアムが標準で、販売金額が高額になるにつれてプレミアム率が高くなっていった。関東の多くのバス事業者が発売していたバス共通カードの販売価格とプレミアムは、

1000 円カード 1100 円

3000 円カード 3360 円

5000 円カード 5850 円

となっていた。初期のカードは利用金額に応じてカードにパンチ穴を開け、その場所でおよその残額がわかり、導入時期が遅いカードは、カードの裏面に利用日、毎回の利用金額、残額が印字されるようになった。奈良交通は、普通カード以外に、昼間割引回数券（ひまわり

回数券) に代わって昼間専用の「ひまわりカード」を発売し、昼間専用カードは他の事業者に広がった。磁気回数カードを発売とともに、大部分の事業者は紙回数券の発売を中止した。

複数の事業者で共通に利用できる紙回数券を発売していた事業者は、磁気カード移行後も共通利用を継続した。さらに、紙回数券が共通ではなかった事業者間で、磁気回数カードの共通利用が拡大した。鉄道とバスに共通利用できる磁気カードも現れた。代表例は、中京圏のトランパス (SF パノラマカードやユリカなど) である。

3.6 IC カード導入後の変化

3.6.1 2005 年までの状況

乗合バスの IC カード導入は鉄道より早く、1997 年の静岡県豊田町営バスが最初で、1998 年に東急トランセ、1999 年に道北バス、2000 年に山梨交通、2001 年に北九州市交通局が続いた。これらはすべて事業者単位での導入であった。2002 年には、長崎県交通局、長崎自動車他県内 6 社局が共同で、長崎スマートカードを導入した。2002 年に導入した遠州鉄道のナイスパスは、バスと高速鉄道を共通利用できる最初の IC カードであった。

この時期に導入した事業者は、IC カードを回数券または磁気回数カードの移行手段と認識していた。回数券や回数カードの割引制度を引き継ぎ、IC カードへの入金時にプレミアムを付け、運賃割引率はほぼ変わらなかった (表 3.5)。事後ポイント付与を始めたのは長崎スマートカードで、入金時プレミアムと 1%の事後ポイントを併用していた。南国交通、鹿児島市交通局などが参加する「かごしま共通乗車カード(Rapica)」も同様の割引制度を採用している。どちらもポイントが全社局で累積し、どの社局でも使用できるようになっている。道北バスは、入金時プレミアムと毎回の運賃割引を併用した。

表 3.5 2005 年までに IC カードを導入した事業者の高頻度利用者向け運賃割引

割引形態		事業者名
1	入金時プレミアム	豊田町営バス、東急トランセ、山梨交通、北九州市交通局、遠州鉄道、北見バス、近江鉄道、奈良交通
2	毎回の運賃割引	伊予鉄道
3	事後ポイント	宮崎交通、ことでんバス
4	1 と 2 の併用	道北バス、いわさきコーポレーション
5	1 と 3 の併用	長崎県社局、北陸鉄道、南国交通・鹿児島市交通局・J R 九州バス北薩線

注：分社化等による系列子会社が親会社と同じ IC カードシステムを利用している場合は、子会社の事業者名を省略している。

昼間割引回数券や昼間割引回数カードを発売していた事業者は、IC カードでも同様の割引を継続した。山梨交通、奈良交通、神姫バス（2006 年 1 月導入）は、IC カードへの入金を普通運賃用と昼間割引運賃用とに分けて、後者の入金時プレミアムを上乗せした。いわさきコーポレーションは、昼間利用時の運賃を IC カード利用者に限って割引した。

事業者は、IC カードの購入者に対して、購入時にデポジットを要求する。その理由は、紙や磁気カードに比べ、IC カードの製造費が高額であり、使い捨てされないようにするためである。2001 年までに導入した事業者は、当初、デポジットを徴収していなかったが、JR 東日本の Suica の発売以後は、Suica と同様に 500 円のデポジットを徴収するようになっている。長崎スマートカードは、カード発行時に 3000 円を徴収するが、その際に入金プレミアムを付けないことで、デポジットの代わりにしていた。遠州鉄道のナイスパスや伊予鉄道のい〜カードは、キャンペーンとして期間限定でデポジットなしの販売を行っていた。

この時期に導入されたカードに電子マネー機能はなかった（2006 年以降に電子マネーの利用が可能になったカードはある）。IC カードの用途や特典に関して、バスカードと鉄道カードとの間に違いがあった。

3.6.2 鉄道事業者が発行する IC カードの影響

鉄道用の IC カード導入は、2001 年の JR 東日本の Suica から始まり、JR 各社が先行した。鉄道用 IC カードは、当初から電子マネーとして鉄道以外に物販・飲食店でも利用可能になっていた。導入後しばらく、バスでは利用できなかった。鉄道事業者が IC カードを導入する大きな目的は、普通乗車券と定期乗車券の媒体の代替であり、回数券の代替は導入時に考えられていなかったようで、毎回運賃割引や事後ポイントは設定されていなかった。

近畿圏の鉄道、バス事業者はスルッと KANSAI 協議会を設立し、各社局は共通利用できる磁気カード「スルッと KANSAI カード」を 1996 年から発売していた。このカードにプレミアムはなく、バス事業者は独自の入金時プレミアム付きの磁気カードや紙回数券を発売し続けた。協議会は、2004 年にポストペイ（後払い）式の IC カード、PiTaPa を発売した。当初、利用先が鉄道と物販・飲食店であったが、2006 年から阪急バスと神姫バスでも利用できるようになり、その後、協議会加盟のバス事業者に広がった。

PiTaPa では、各社局が自らの判断で、自社局の高頻度利用者向け割引を設定できるようになっている。バスには事後割引（利用額割引）が設定でき、カレンダー 1 ヶ月単位の利用額に対して後払い時に割引がある。割引率は事業者によって異なるが、回数券や回数カードの割引とほぼ変わらなかった。しかし、PiTaPa は利用額計算期間が 1 ヶ月のため、利用頻度の少ない利用者は割引を受けられず、魅力に乏しいものになっている。利用額の計算は事業者（グループ）単位であり、複数事業者の利用額を合算できない。

PiTaPa は、購入のために事前申込が必要で、クレジットカード併用が条件との誤解が広まったためか、普及が進んでいない。バス事業者は、紙回数券や磁気回数カードの発売を継続した。阪急バスは 2012 年、南海バスは 2016 年、和歌山バスは 2020 年に、独自の IC カードの発売を開始している。

関東のバス共通カード参加事業者は、大手民鉄とともに PASMO 協議会に参加し、バス共通カードと鉄道用の磁気カード「パスネット」に代わる IC カード、PASMO を 2007 年に発売した。PASMO に鉄道利用に対する割引はないが、バス利用に対してはバス共通カードと同等の事後ポイント（バス利用特典サービス）が用意された。バス共通カード同様に、ポイント算定のための利用額をすべての事業者で合算でき、ポイントをどの事業者でも使えた。ただし、ポイント計算期間がカレンダー 1 ヶ月であり、利用頻度の高くない利用者は割引対象から排除されることになった。

PASMO 以後に IC カードを導入した事業者は、事後ポイントを採用する割合が高くなっている（表 3.6）。2006～16 年に導入した事業者をみると、事後ポイントを採用したカードが半数を超えている。

表 3.6 2006～2016 年までに IC カードを導入した事業者の高頻度利用者向け運賃割引

割引形態	事業者名
1 入金時プレミアム	神姫バス、両備バスグループ、日立電鉄、伊丹市交通局、福島交通、阪急バス、旭川電気軌道、北海道中央バス他札幌市周辺事業者、南海バス
2 毎回の運賃割引	広島電鉄・広島交通・広島バス他広島市周辺事業者、富山地方鉄道、茨城交通
3 事後ポイント	<u>PASMO参加社局、西日本鉄道グループ、とさでん交通他高知県事業者、大分バス・大分交通・亀の井バス、名鉄バス、名古屋市交通局、新潟交通、長電バス・アルピコ交通グループ、産交バス・熊本バス・熊本電鉄・熊本都市バス、宮城交通・仙台市交通局、沖縄バス他沖縄本島事業者、三重交通</u>
6 後払い時に割引	<u>PiTaPa参加社局</u>

注 1：分社化等による系列子会社が親会社と同じ IC カードシステムを利用している場合は、子会社の事業者名を省略している。

注 2：太字アンダーライン付きは 10 カード仕様のカード

3.6.3 nimoca と manaca—高頻度利用者向け割引の見直しの始まり—

西鉄グループは、2008 年に鉄道、バス、物販、飲食店に利用できる nimoca を導入した。nimoca は、カレンダー 1 ヶ月単位の事後ポイント率を鉄道、バスとも 2%とし、従来の磁気カードや他社の IC カードに比べかなり低くした。しばらくの間、磁気回数カードの発売を継続したが、2009 年に磁気カードが発売中止され、利用者は大きな負担増になった。

これに続いたのが、中京圏の事業者である。名鉄、名古屋市交通局などの鉄道事業者とバ

ス事業者が、2011 年 2 月に manaca の利用を開始し、磁気カードと紙回数券は 2012 年 2 月末で利用できなくなった。manaca の事後ポイント率をみると、名古屋市は磁気回数カード並の率に設定したが、名鉄グループは磁気カードや回数券に比べ割引率を引き下げた⁴。nimoca と同じく、ポイント計算期間はカレンダー 1 ヶ月、ポイント付与のための利用金額の計算は事業者単位である。名鉄バス、名古屋市とも昼間割引、土曜休日割引を IC カードに引き継がず、これら券種の利用者にとって、大幅な運賃値上げとなった。

PiTaPa と PASMO 以前のバス IC カードは、事業者独自のシステム設計、すなわち、従来の運賃構造にシステムを合わせた設計であったのに対し、JR や大手民鉄が開発した IC カードは、電子マネー機能、多数の事業者の共通利用、鉄道とバスとの共通利用を念頭にシステムを設計している。それゆえ、共通システムに合わせて、運賃構造を見直すことを事業者に迫ることになった。

3.6.4 相互利用の拡大と 10 カードのバスへの導入

PiTaPa、PASMO、nimoca、manaca のいずれも、同じ営業圏域の事業者が共同で参加している。大都市圏以外でも、同じ地域の事業者が共通の IC カードを発売する事例が多い。いくつかの地域では磁気カードの時代にこの傾向は確立していたが、IC カードでさらにその傾向が強まっている。

JR 旅客会社、大手民鉄、公営交通が主導する 10 種類のカードは、10 カード⁵の愛称で 2016 年から相互利用を開始した。10 カードのいずれかを導入している事業者のバスには、すべての 10 カードで乗車できる。しかし、カード利用者への運賃割引等の特典は共通ではない。ほとんどの特典は、カード発行事業者と利用路線が一致するときのみに与えられる。たとえば、IC カードで名古屋市バスを利用しても、事後ポイントを得られるのは manaca だけである。その中で Suica と PASMO には特典の一部が共通しており、バス利用特典サービスがその 1 つであった。

2010 年代後半になると、バス事業者は、独自仕様ではなく、10 カード仕様の IC カードを導入するようになってきた。10 カードを開発した事業者は、互いに新規に導入する事業者獲得の競争をしている。開発事業者と営業区域が近いカードが選択されることが多いが、函館バスが nimoca を導入したように、遠くのカードを選ぶことがある。

独自カードを導入している事業者の中には、10 カードを利用可能にするためにシステムを改修したところがある。しかし、独自カードでは 10 カード事業者を利用できないので、この

⁴ 詳しくは新納(2018)参照

⁵ Kitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、nimoca、はやかけんの 10 種類の IC カードの総称

やり方は「片利用」と呼ばれている。2016 年以降に独自カードを導入したすべての事業者で、10 カードの利用が可能になっている。ただし、独自カードにある高頻度割引を 10 カードに適用する事業者はいない。

京阪神圏では、独自の IC カードを導入していなかった京阪バスグループと近鉄バスが、磁気回数カード発売中止の際に異なる方針を取った。京阪バスは、磁気回数カードの代わりに 2017 年 4 月から、ポイント計算期間に期限を設けない事後ポイントを ICOCA に導入した。期限を設けない事後ポイントを 10 カードで導入したのは京阪バスが最初である。近鉄バスは、磁気回数カードの利用を停止した 2020 年 12 月以降、割引の対象を PiTaPa に限定している。

九州各県では nimoca、北関東や東北では Suica に一部独自仕様を加えた「地域振興 Suica」の導入が進んでいる。JR 東日本で販売されている Suica や関東地方で発売されている地域振興 Suica には事後ポイントが付かないが、東北地方で発売されている地域振興 Suica には 3% の事後ポイントが付き、ポイント対象額の計算期間に期限がない。地域振興 Suica の事後ポイントは、発売事業者の地域単位で計算される。山形県では、村山・置賜・最上地方が営業区域の山交バスと庄内地方が営業区域の庄内交通が、共に cherica の愛称の IC カードを発売しているが、庄内交通で購入したカードで山交バスに乗車してもポイントは付与されない。nimoca も同様で、ポイント付与の利用額計算はカード発売事業者別である。

2017 年以降に 10 カード以外の IC カードを導入したのは、高槻市交通部、和歌山バス、長崎自動車グループのみである。それゆえ、運賃割引の形態はほとんどが事後ポイントになっている（表 3.7）。10 カードの導入事業者は、どこも入金時のプレミアムを設定していない。その理由は簡単で、10 カードはどれも電子マネーの機能があり、鉄道・バスの乗車以外に、物販や飲食店でも利用できる。入金額を運賃とそれ以外に分けて管理しなければ、物販や飲食店でも割引を受けられることになる。また、10 カードで毎回運賃割引を実施する事業者はいない。

表 3.7 2017 年以降に IC カードを導入した事業者の高頻度利用者向け運賃割引

割引形態		事業者名
1	入金時プレミアム	高槻市交通部
3	事後ポイント	函館バス、京阪バスグループ(注3)、昭和自動車、祐徳自動車、イーグルバス、東洋バス、千葉シーサイドバス、関越交通、和歌山バス、サンデン交通、岩手県交通、松江市交通局・一畑バス、岩手県北バス、JRバス東北岩手、八戸市交通部、南部バス、青森市交通部、十和田観光電鉄、秋田中央交通、山交バス、庄内交通、知多バス (クレジットカード)十勝バス、くしろバス、阿寒バス、西表島交通
	割引なし	中国JRバス山口、関東自動車・JRバス関東栃木、伊豆箱根鉄道、群馬バス他群馬県内7社、宇部市交通局、東海自動車、おのみちバス

注 1：分社化等による系列子会社が親会社と同じ IC カードシステムを利用している場合は、子会社の事業者名を省略している。

注 2：太字アンダーライン付きは 10 カード仕様のカード

注 3：従来の PiTaPa に加えて、2017 年 4 月から ICOCA で事後ポイント付与

3.6.5 システム更新による 10 カードへの移行

2000 年代に独自仕様の IC カードを導入した事業者は、システム更新の時期を迎えている。その際に、独自仕様から 10 カード仕様に転換する例が多い。2015 年に宮崎交通が nimoca に、2016 年に山梨交通が PASMO に転換した。このとき、宮崎交通は高頻度割引を中止している。宮崎交通は、高頻度割引を中止した最初の大規模バス事業者となった。長崎スマートカードは 2020 年に新システムに移行したが、独自仕様か 10 カードかで分裂し、長崎自動車などは独自カードを、長崎県交通局などは nimoca を、島原鉄道は紙回数券とプラスチック定期券を選択した。2021 年には、近江鉄道と北九州市交通局が 10 カードに転換し、同時に回数券類の割引を近江鉄道は縮小、北九州市交通局は中止した。近い将来、システム更新を迫られる事業者が多数、存在している。広島電鉄は、10 カードも独自カードも選ばず、QR コードやクレジットカードの利用を計画している。10 カードには導入費用の高さや独自仕様の運賃設定への制約があり、今後、さらに 10 カードの普及が進むかどうかは何とも言えない。

3.6.6 割引の縮小や廃止

IC カードをすでに導入している事業者に、割引の縮小や廃止が広がっている。2021 年 4 月に PASMO 導入事業者のほとんどが事後ポイント付与を中止し、東京都交通局も同年 10 月に中止した。同じ時期に、nimoca 導入事業者の大半が、事後ポイントなしに移行した。

2021 年以降の新規導入者をみると、地域振興 Suica を導入した宇都宮地区と群馬県の事業者、PASMO を導入した伊豆箱根鉄道と東海自動車、ICOCA を導入した宇部市交通局とおのみちバス、nimoca を導入したサンデン交通と JR 中国バス（山口県）も同様に割引をほぼ廃

止している。東海自動車は、割引のない11枚綴りの紙回数券の発売を開始した。これら以外に、いくつかの事業者がポイント付与率を引き下げている。割引縮小の大きな理由は、新型コロナウイルス感染拡大による需要の減少と収支の悪化である。

3.7 回数券の存在理由

3.7.1 回数券の費用節約効果

回数券が長い間存在し続けてきたのは、事業者、利用者双方に利点があるからである。その1つは運賃収受に関する費用の節約効果、もう1つは需要喚起効果である。3.5で説明したように、回数券は、事業者の運賃収受の費用や手間の節約に貢献してきた。利用者にとっても、回数券は毎回乗車券を購入する手間をなくし、小銭の用意や両替の手間から解放される。これらの点について、磁気カードもICカードも紙回数券の利点を継承している。

3.7.2 回数券の需要喚起効果

回数券による需要喚起がどの程度であったかには議論が必要である。値引きによる需要拡大はあっても、それが増収につながっていたかは何とも言えない。乗合バス事業は、政府による参入と供給力規制によって、同じ市場における事業者間の競争が排除されてきた。同一路線に複数事業者がいる場合、政府規制によって運賃は同額とされた。バス事業者間での価格競争は起こりえず、そのための運賃割引は不要であった。価格競争があるのは、対鉄道、対自家用車、対自転車のトリップ手段間、トリップを伴わない活動（例：映画館に行くか自宅でテレビをみるか、出勤か自宅でのテレワークか）である。これらの競争に直面するバス利用者は多いとは言えず、市場全体で運賃を割り引いても、収入増をもたらすかは疑わしい。事業者が積極的に運賃割引をする動機に乏しかった。

3.7.3 運賃規制の影響

回数券の存廃や割引内容は、政府の運賃規制に影響される。第二次大戦後の政府規制の中で⁶、運賃認可制に付随して、政府は標準の運賃制度と運賃構造を事業者に示して、そのガイドラインに従って、運賃改定申請を行うように事業者に促した。政府は、定期運賃や回数運賃の設定義務の有無やそれらの割引率のガイドラインを示していた。運賃改定の際に、事業者が賃率（キロ当たり運賃）の変更を申請すると、賃率が決まれば運賃構造（距離別運賃、

⁶ 第二次大戦後から現在までの政府の規制の詳細は新納(2023) 参照

券種別運賃)はガイドラインの計算式で機械的に決まるようになっていた。その結果、大部分の事業者が、同率の定期運賃割引、回数運賃割引を選択した。事業者の関心は、赤字にならない賃率をどの程度にするかであり、券種別の割引率への関心が薄かった。

3.7.4 相次ぐ運賃値上げとその緩和措置

事業者が回数券の割引率に注目するようになるのは1970年代後半からである。1960～80年代は、数年おきに運賃値上げが実施され、バス運賃の上昇率は消費者物価上昇率を上回った。バス運賃の割高感が明白になり、それが需要減少の理由の1つになっていた。バス事業者は値上げによる需要減少を和らげる手段として、回数券の割引率に注目した。政府は、1970年代から運賃規制を緩和し始め、運賃値上げ認可への社会の批判を和らげるために、事業者からの運賃割引の提案を歓迎した。その典型が昼間割引回数券である。さらに、普通回数券の割引率を引き上げる事業者が出てきた。他業種の常道である、定価(普通運賃)を高くして、割引(回数運賃)で需要を刺激する戦略がバスに採用された。沿線住民、沿線企業や学校への通勤通学者の運賃を値下げして、観光客などから多めに運賃徴収するのは、これも商売の常道である。需要減少による経営難が、事業者の運賃構造の見直しを促した。

3.7.5 回数運賃見直しの背景

回数券類の割引縮小や廃止の背景の1つが、乗合バスの輸送量の減少である。1960年代後半以降、一般バスの輸送量は減少を続けている。これに対して事業者は、1980年代までは運賃値上げで、1990～2000年代後半は人件費削減で対応してきた。デフレ経済下で、事業者は運賃値上げを極力回避していた。2000年代後半になると、これ以上の給与削減は従業員の確保に支障をきたすようになった。そこで、再び、運賃値上げを選ぶようになってきた。その際、基本運賃の値上げより、高頻度割引運賃の値上げを選択する事業者が目立っている。2020年春の新型コロナウイルス感染拡大は、バス需要を大きく減らし、事業者の経営状況を悪化させた。事業者は緊急の増収対策に迫られ、運賃値上げより手続が簡単な回数券や事後ポイントの廃止に動いた。

高頻度割引運賃廃止の結果を数値例でみてみよう(表3.8)。ICカードと敬老乗車制度をもたない事業者で、需要は非弾力的で値上げによる輸送人員の変化はないと想定する。この例では、普通回数券と昼間割引回数券の廃止が総収入を6%増やし、運賃構造を変えずに6%値上げしたときと増収額が同じになる。

表 3.8 回数券発売中止による運賃収入変化の数値例

券種	想定利用 割合(%)	運賃割引率 (%)	発売中止によ る値上げ率(%)	全体に占める 増収率(%)
現金	30	0	—	—
回数券	40	9.1	10	4.15
昼間割引回数券	10	16.7	20	1.90
定期券	20	35	—	—
全券種	100	—	—	6.05

2000年代までの全券種値上げでなく、回数券類の割引中止が選択されるようになった理由を考えたい。多くの人々がICカードをもつ社会では、現金払いかICカードかの二者択一の時、大部分の乗客は手間のかからないICカードを選択する。回数券類を発売しても、運賃割引に敏感な乗客は回数券を選ぶが、そうでない乗客はICカードを選ぶだろう。事業者にとっては、回数券類を発売しなくても運賃収受の手間と費用を減らすことができ、回数券を発売する理由が失われつつある。

回数券類の割引縮小や廃止は、ICカード導入や独自カードから10カードへの転換と同時に行われることが多い。ICカード導入と関係なく、紙回数券や磁気回数カードを廃止する例は少数である。事業者は高頻度利用者向けの割引をやめたいが、利用者に対する廃止の大義名分がみつからなかった。ICカード導入は、「ICカードは便利だから、ICカードには運賃支払手段以外の付加価値があるから」を口実に、回数券類を廃止する好機であった。

10カードなどの電子マネー付きカードは、入金プレミアムが付けられず、割引は事後ポイントになる。2021年3月をもってPASMOの事後ポイント付与を中止した国際興業は、「(バステは)お客様からの申し込みを必要としないため、実感なく運賃の割引を行っているくらいがありました。そのため、割引としての評価をされづらく、これ以上のICカードの普及促進効果も見込めないことから、終了することを経営判断した次第です」と語っている⁷。バス以外の交通、物販、飲食、クレジットカードからの入金にも事後ポイントが付与され、ポイントの使途がバスに限定されないので、利用者はバス乗車によるポイントを認識しにくい。事後ポイントは、「バス運賃が割引になるからバスに乗ろう」の意識を利用者に植え付けにくい。入金プレミアムや毎回運賃割引に比べ、事後ポイントは需要を刺激しにくい。

⁷ 小佐野景寿「電車・バス「ポイント制度」やめる各社の懐事情 JR 東の「時差通勤でお得サービス」は話題だが…」東洋経済オンライン 2021年3月25日

3.7.6 需要の運賃弾力性が高い利用者への対応

IC カードの導入で運賃割引がなくなっても、IC カードの利便性を評価して利用を減らさない乗客がいる一方で、価格に敏感で利用を減らす人たちがいる。表 3.4 の京都市交通局の例をみると、IC カード利用に抵抗を示す人たちは多いことがわかる。京都市バスで回数券類の利用が減少した理由の 1 つは、乗客が利用券種を変更したというより、70 歳を超えた回数券類利用者が敬老乗車証に移行する一方で、バス利用を始めた若い世代に回数券が知られていないことであると考えられる。

従来の回数券利用者を、運賃支払の利便性に敏感なグループと価格に敏感なグループに市場を分割して、後者に高頻度割引を継続することで増収の可能性はないだろうか。たとえば、高頻度割引を昼間割引、土曜休日割引、敬老割引に限定することである。加えて、割引乗車券や事後ポイントを獲得するために、ある程度、利用者に手間をかけさせる仕組みの導入が有効かもしれない。また、価格に敏感な層に働きかける手段として、普通運賃を値上げした上で高頻度割引を継続する戦略がありそうである。

ここまでの議論は、一般バスが独立採算性を維持することを前提としていたが、社会的余剰最大化のために、公費補助によって運賃値下げと輸送量増加が望ましいとされるときに、回数券型の高頻度割引を取り入れた運賃構造が見直されるはずである。

3.8 まとめ

IC カード導入後、バス回数運賃の形態が変わった。IC カードの導入当初は、磁気回数カードや回数券と同等の入金プレミアムや毎回割引の形で高頻度割引を続ける事業者が多かったが、その後は事後ポイントによる割引に転換する事業者が多数派になっていった。同時に、IC カードに電子マネー機能を追加し、グループ外や他地域の複数の交通事業者や物販・飲食店の支払に利用できるようになっていった。電子マネーと入金プレミアムの両立はむしろ、電子マネーによるカードの汎用性の追求は、割引方法の単純化と表裏一体である。また、IC カードの技術特性は、事業者の判断で可能な割引メニューの範囲を縮小した。

「利用者にとって、IC カードは回数券や磁気回数カードより運賃支払の手間を少なくし、電子マネーとしての汎用性をもっている。利用者がその利点を高く評価するならば、運賃割引を付けなくても、IC カードを利用してくれる。」事業者にとってのその思いが、IC カードの割引率を回数券や磁気回数カードより低くして、増収を目指すことにつながった。輸送量の減少が続き、デフレ経済下で運賃値上げを言い出しにくい中で、高頻度割引の縮小が選択された。そして、割引縮小は割引廃止へと変化し、新型コロナウイルス感染拡大による輸送

量の大幅減が、その動きを加速した。

事業者にとって、社会全体にとって、回数運賃や高頻度割引廃止が望ましい選択かは、本研究で明らかになっていない。IC カードの利便性より運賃割引に敏感な利用者は多数いて、一般バスの需要の運賃弾力性が小さいわけではない。運賃割引に対する利用者の感度で市場を細分して、一部の層に高頻度割引を継続することは収入増につながるかもしれない。また、採算性以外の部分でバス需要の喚起が必要な場合には、回数券等がより有効な手段となる可能性がある。事前プレミアム、毎回割引、事後ポイントが消費者行動に与える違い、それが量販店、飲食店、バスとでどう違うかについて、不明な点が多い。これらに関する考察を今後の課題としたい。

参考文献

- 1) 新納克広(2018)「IC カードが変える都市鉄道の運賃制度」『鉄道ジャーナル』2018 年 4 月号
- 2) 新納克広(2022a)「都市鉄道の利用頻度別運賃構造の変化とその評価」『交通学研究』2021 年研究年報、日本交通学会
- 3) 新納克広(2022b)「消える回数券と新しい運賃割引」『鉄道ジャーナル』2022 年 9 月号
- 4) 新納克広(2023)「バス回数券に対する運賃規制と割引形態の変化」『日交研シリーズ A 事業用自動車の安全管理と運転時間規制に関する研究(仮題)』第 2 章 近刊

付表 バス割引運賃の種類（国土交通省「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度」より抜粋）

1. 一般割引

基本運賃を基礎として、適用する旅客の区分に応じて一定率又は一定額を減じて設定する運賃（適用する期間に限定のないものに限る。）

障がい者等割引

特殊普通旅客運賃

乗継割引乗車券類（例：バス・バス、バス・鉄道）、往復割引乗車券類、その他

特殊定期旅客運賃

乗継割引定期券類（例：バス・バス、バス・鉄道）

通勤通学定期券類、通勤（通学）共通定期券類

その他特殊割引定期券類（例：企業定期券類）

特殊回数旅客運賃

通勤回数券類、通学回数券類、定期回数券類

乗継割引回数券類（例：バス・バス、バス・鉄道）

乗降区間指定回数券類

その他特殊割引回数券類（バス共通回数券類、バス・鉄道共通回数券類等）

2. 営業割引

需要喚起等を目的として、適用する期間又は区間その他の条件を付して設定する運賃であって一般割引運賃以外のものであり、主な種類は次のとおりとする。

特殊普通旅客運賃（団体割引乗車券類、学生団体割引乗車券類等）

利用日限定乗降フリー乗車券類

（1日乗降フリー乗車券類、特定地域内乗降フリー1日乗車券類等）

記念乗車券類（適用期間を限定したもの）

その他特殊割引乗車券類

（バス・鉄道共通1日乗車券類、季節割引乗車券類、周遊割引乗車券類等）

特殊定期旅客運賃

利用時間限定割引定期券類（昼間定期券類、買物定期券類等）

利用期間限定割引定期券類（夏休み専用定期券類、学期定期券類等）

利用日限定割引定期券類（平日定期券類等）

特定地域フリー定期券類

複数路線共通定期券類

その他特殊割引定期券類

（高齢者定期券割引、環境定期券類、継続購入割引定期券類等）

特殊回数旅客運賃

利用時間限定割引回数券類（昼間回数券類、買物回数券等）

利用日限定割引回数券類（ノーマイカーデー専用回数券類、土日祝日割引回数券類等）

高頻度利用者割引

（乗車回数に応じて乗車券類を提供することにより、需要喚起を図る割引制度）

その他特殊割引回数券類

（高齢者定期券割引、特殊割増区間における地域住民の負担軽減用割引類等）

第4章 ヨーロッパにおける TEE2.0 構想の概要と背景

4.1 はじめに

2020年9月にかつての TEE (Trans-Europ Express¹, 汎欧州特急) やその夜行版の TEEN (Trans-Europ Express Night) についての新構想が発表された。本稿では TEE の歴史を振り返るとともに、現在議論されている新たな TEE 構想 (TEE2.0 といわれる) の概要及びその背景について述べる。

TEE2.0 の構想は2020年9月19・20日に開催された EU 閣僚会議において、ドイツの交通デジタル相ショイヤー (Scheuer) が提案したもので、EU の発足以降交通分野で提案されている広域的なインフラ整備計画や各国の高速鉄道網の形成や EU 全体の構想などに基づいている。

複数国を連絡する長距離の高速列車ネットワーク構想について、TEE2.0 とネーミングして、短期的には4路線、長期的には8路線を提案している。夜行列車については TEEN として、現在も運行されているユーロナイト列車の8路線となっている。

2021年はEU鉄道年とされ、旅客・貨物における鉄道輸送の促進や長期的な鉄道投資が検討される予定であり、その一環としても位置付けられている。

背景としては、一つには SDGs や環境問題を起因とする交通機関利用についての見直しの機運がある。特に日常における過度の自動車依存の是正のための政策、長距離の移動についての航空利用の回避の風潮による鉄道利用の増加といった流れがみられる。さらに EU における鉄道政策について、各国の鉄道事業の枠組みの共通化や、ハード面での共通運用の推進といった面で1990年代から進められてきたものが2020年11月にほぼ完了している。そのため、EU 全体での鉄道ネットワークの運行が以前よりもさらに円滑になると期待されている。

4.2 TEE の誕生と発展的解消

4.2.1 ヨーロッパの国際特急の誕生

19世紀後半、ヨーロッパ各国の鉄道は複数の鉄道会社が路線を運行しており、各社ごとに

¹ TEE についてのヨーロッパの表記は Europ で語尾の e がない。

列車が設定され、長距離列車は少なく寝台車や食堂車もなかった。一方、アメリカでは長距離輸送が多く、プルマン社製の寝台車が連結されていた。

1860年代にアメリカの長距離列車を利用したベルギーの実業家ジョルジュ・ナゲルマケールス (Georges Nagelmackers) により、ヨーロッパ大陸での寝台車の導入が発案され、1872年、ナゲルマケールスの設立したワゴン・リ社が、ベルギーのオーステンデからドイツのベルリンまでのルートで運行を開始した。同社は独自の路線を持たず各国の鉄道の線路や機関車を使用して寝台車の運行を行うという事業方式、現在の第二種鉄道事業者に該当するような方式を発案したとされる。

同社は1870年代には16の路線で列車を運行するようになり、1883年10月に、パリからトルコのイスタンブール（当時はコンスタンティノープル）で、豪華な車両を使用したオリエント急行の営業を開始し、第一次大戦前にはヨーロッパ全域から北アフリカ、トルコ、シベリア鉄道までネットワークを拡大している。



図 4.1 オリエント急行運行ルート

注：1976年以降再開されたルート

出典：各種資料により筆者作成

ワゴン・リ社は1884年に寝台車・ヨーロッパ特急国際会社 (Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens : CIWL) と改称し、第一次大戦中は車両が各国に徴用された。第一次大戦後は、すぐに列車の運行を再開し、1931年には二千両余の車両を有して、ヨーロッパ全域のほか、中東やアフリカなどにも拡大した。

また、寝台特急のほかにもサロン車（プルマン車）による昼行の国際列車も登場し、当時のエトワール・デュ・ノールやエーデルヴァイス、ラインゴルトなどの列車名は、TEEの時代まで引き継がれている。寝台特急は一等寝台車と食堂車、昼行特急は一等及び二等の客車

で編成され²、国境や主要駅で機関車や場合によっては客車を交換する形で運行されていた。

第二次大戦後は、西ドイツやイタリアなどで、各国の鉄道が気動車の特急列車や電車方式の列車（イタリアの ETR300）などの運行を開始した。鉄道は航空や自動車との競争にさらされ、CIWL 社はホテルや観光業、各国の鉄道会社の車内サービスなどに軸足を移し、1971 年には国際列車の運行からは撤退している。

4.2.2 TEE 構想

第二次大戦後、オリエント急行のようなごく限られた階層を対象とした列車ではなく、航空に対抗できる、ビジネス客をターゲットとした新しい国際列車を各国の協力で運行すべきである、とオランダ国鉄総裁フランツ・デン・ホルンダーが提案した。1953 年 10 月のこの提案は、国際運輸連合（UIC）で検討され、1954 年 10 月のヨーロッパ時刻表会議³で議題となった。

当初はワゴン・リ社のように列車運行のための別会社を設立し、共通の車両を使用するという構想だったが、各国間の調整がつかず、一定の条件を満たした列車を各国の国鉄が製造して共同運行することとなった。

デン・ホルンダーはオランダの国営航空会社 KLM の役員も兼務しており、当時急速に発展してきた航空業界のサービスを鉄道にも取り入れようという意図もあった。300km から 500km の距離帯（鉄道の所要時間で 2 時間から 4 時間程度）では鉄道は航空よりも優位に立てるという考えから、一等車のみで編成され⁴、国境で乗務員を交代させずに運行することを提案したのである。

この構想に基づいて運行される列車の種別を TEE と定め、その要件となる基準とは、主なもので

- －最高速度は 140km/h
- －客席は一等車のみ 横 3 列（開放座席の場合には 2 列+1 列、コンパートメントの場合は 1 室 6 席）
- －食堂車を連結するか、客席へのケータリングを行う（車内で温かい食事をとれること）
- －塗装はクリーム色ないしはベージュ色に赤帯とし、ヘッドマークとして TEE のエンブレ

² 当時の鉄道は三等級制であった。

³ Conférence européenne des horaires 1872 年の国際時刻表会議から始まった、ヨーロッパ各国の鉄道が大陸全体の次年度の列車時刻表について議論する会議、現在は「ヨーロッパ列車フォーラム」となっている。

⁴ 内装も航空機と同等以上のものがふさわしいとされた。また当時の航空運賃水準から二等車を利用するような層は、航空機は使わないと考えられた。

ムをつける

とされた。このほかにもブレーキシステムや軸重、乗り心地、編成定員などの基準があった。

1954 年の段階でこの構想に賛同したのは、ベルギー、西ドイツ、フランス、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、スイスの 7 か国の国鉄で、TEE 委員会が組織され、本部はオランダのデン・ハーグに置かれた。



図 4.2 TEE のシンボルマーク

出典：BMVI “TEE2.0- Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz” p.1

1957 年 6 月 2 日の夏ダイヤ改正から、TEE の運行が開始され、この時までには上記 7 か国に加えてオーストリア国鉄も委員会に参加している。その当時に運行された TEE は 12 ルートであり、気動車列車であった⁵。

この時の運行時刻表は、ビジネスマンの日帰りを意識した、早朝出発～午前中に目的地に到着、帰りは夕方に発車するというものであった。その後、急こう配のある路線などを配慮して、気動車列車から電気機関車牽引に変更され、欧州域内では 4 通りの電化方式があるために必要に応じて機関車を交換しながら運行する方法となった。先頭車両に図 4.2 で示した TEE マークをヘッドマークとしてつけることも、規定された。

TEE のルート数が最大となったのは 1974 年—75 年の冬ダイヤ期間であり、45 往復運行されていた（うち 15 往復はフランスとイタリアの国内列車）。

⁵ 列車名と区間は、アルバレート（Albalette）パリ～チューリッヒ、エーデルヴァイス（Edelwaiss）アムステルダム～チューリッヒ、エトワール・デュ・ノール（Etoile du Nord）パリ～アムステルダム、ヘルヴェティア（Helvetia）チューリッヒ～ハンブルク、イル・ド・フランス（Ile de France）パリ～アムステルダム、モン・スニ（Mont Cenis）リヨン～ミラノ、パリ・ルール（Paris-Ruhr）パリ～ドルトムント、オワゾ・ブルー（Oiseau Bleu）パリ～ブリュッセル、ライン・マイン（Rhein-Main）フランクフルト～アムステルダム、サフィール（Saphir）ドルトムント～オーステンデ、リーグレ（Ligure）ミラノ～マルセイユ、メディオラヌム（Mediolanum）ミラノ～ミュンヘン。ただしイタリアの車両製造が遅れて、リーグレとメディオラヌムは 6 月 2 日には間に合わなかった。

4.2.3 インターシティの台頭と TEE の終焉

国際列車である TEE について、1965 年夏ダイヤからは西ドイツ、フランスでは国内のみを走る特急も TEE としている。この時には、西ドイツ国鉄のラインゴルト⁶（アムステルダム～ミュンヘン/バーゼル/ジュネーブ）、ラインプファイル（ドルトムント～ミュンヘン）、ブラウエル・エンツィアン（ハンブルク～ミュンヘン）、フランス国鉄のル・ミストラル（パリ～ニース）が TEE として認められるようになった。

西ドイツ国鉄はさらに、TEE は 1 日 1 往復か 2 往復程度のダイヤ設定で早朝や夕方以降に発車時刻が偏っていたため、1971 年 9 月に約 2 時間間隔のパターンダイヤを取り入れたインターシティ（Inter City : IC）という新たな列車種別を導入した。車両は TEE と同一のもので、速度もすでに最高時速 160km/h を達成している TEE と同等であった。

これは航空輸送の大衆化と並行して、長距離鉄道旅客も大衆化してきており、1 等車のみの TEE の利用が低下し始めたことに対応するもので、二等車を連結した新たな特急として IC というカテゴリーを設定したのである。

こうした動きは各国でもみられるようになり、次第に 1 等車のみの TEE が、1・2 等車を連結した新しい列車種別に変更されていった。1980 年の夏ダイヤからは、国際列車に対しても IC という種別が用いられるようになり、TEE の廃止や IC への変更が続いた。

さらに 1987 年夏ダイヤから、国際列車の新たなカテゴリーとしてユーロシティ（Euro City : EC）が誕生し、多くの国際インターシティが EC となった。この際に、オランダ、ベルギー、西ドイツからは TEE がなくなった。加えて西ドイツやフランスの高速鉄道網の発展に伴い、ICE（Inter City Express、西ドイツ）及び TGV（Train à Grande Vitesse、フランス）への置き換えなどがあり、1988 年冬ダイヤからは国際列車としての TEE がすべてなくなった。その後、いったんパリ～ブリュッセル間で運行が再開されたものの、1995 年夏ダイヤ開始時には、TEE が全廃されている。

ヨーロッパ各国の都市を結び、豪華車両を使用してビジネスマンのニーズにもこたえようとした TEE だったが、国際間移動が増える中でより高速で低廉な旅への要求が高まり、二等車を連結する IC や EC が増加し、TEE は実用的な移動手段としては姿を消していったのである。

⁶ もともと国際特急であったが分割・併合による停車時間の長さやラインプファイルとの客車の入替えなどがあり、1964 年の TEE 委員会での議論となった。結局独仏の国内での特急で TEE にふさわしい内装をもったものなどについても TEE と認めるようになった。

4.2.4 EU の成立と TEE

TEE が徐々に姿を消していった 1990 年代には、ヨーロッパでは大きな政治的動きがあった。第二次大戦後独仏の対立に終止符を打つために、欧州石炭鉄鋼共同体（ECSC）が 1952 年に設立され、それを発展させる形で 1967 年にベルギー、ドイツ、フランス、イタリア、ルクセンブルグ、オランダの 6 か国が欧州共同体（EC）を創設した。1986 年までには、デンマーク、アイルランド、イギリス、ギリシャ、スペイン、ポルトガルが加盟し、12 か国に拡大した⁷。70 年代の経済危機による停滞の時期をへて、1985 年にはドローール委員長のもとで、1992 年までに域内市場統合の完成を目指す「域内統合市場白書」が採択され、1992 年 2 月 7 日には、「経済通貨統合」と、共通外交・安全保障政策の樹立を目指す「政治統合」、司法・内務分野における政府間協力の三本柱からなる欧州連合 EU の創設を合意したマーストリヒト条約が調印され、1993 年 11 月 1 日に EU が発足している。



図 4.3 2021 年現在の EU 加盟国

注：国名については脚注 7 参照

出典：外務省 国・地域 EU 加盟国と地図 https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/eu/map_05.html

⁷ 2021 年 8 月現在では、加盟国は 27 か国となっている。アイルランド、イタリア、エストニア、オーストリア、オランダ、キプロス、ギリシャ、クロアチア、スウェーデン、スペイン、スロバキア、スロベニア、チェコ、デンマーク、ドイツ、ハンガリー、フィンランド、フランス、ブルガリア、ベルギー、ポーランド、ポルトガル、マルタ、ラトビア、リトアニア、ルーマニア、ルクセンブルク

ヨーロッパ各国を高速で結ぶ TEE の思想が、現在の鉄道高速化計画や鉄道の再活用といった視点につながっていると同時に、TEE が登場して全盛を極め、次世代の列車と移り変わっていく過程はヨーロッパ各国の政治・経済面での結びつきが強化され、EU へと至る過程とも時期を同じくしている。その意味では TEE というヨーロッパ大陸各国で統一された豪華特急列車の運営や存続は、ヨーロッパ全体の統合の布石となり、EU の創設や発展に少なからず貢献しているのではないだろうか。

4.3 TEE2.0 構想

4.3.1 交通行動の変容

EU による市場統合で人やモノの移動が自由化、国境を越えた経済活動が活発となる中で、LCC や高速夜行バスなどの拡大によって、長距離列車のシェアは残念ながら縮小してきた。

そのような状況に転換する兆しが見えたのが、地球環境問題、気候変動問題への意識の高まりであり、2010 年代後半から、ヨーロッパでは飛行機利用を控えるという視点からの鉄道利用の見直しという動きが出てきた。背景には熱波による山火事や降水量のアンバランスによる洪水の頻発による、環境問題への意識の高まりがある。

スウェーデンの鉄道会社 SJ が 2019 年 5 月に公表した意識調査では、長距離の移動には飛行機ではなく鉄道を利用するとの回答が 37% となり、2018 年の 20% から 17 ポイント上昇したことが判明している。一方で同国の空港運営会社スウェドヴィア（Swedavia）は、国内線の飛行機利用者数は 2018 年には 3%、2019 年 1～4 月には 8% 下落したと発表している⁸。

英国鉄道規制庁の統計では、2019 年の鉄道利用者数は前年比 2.4% 増加し、鉄道利用距離も 3.9% 増加している。英国と欧州大陸を結ぶ鉄道サービスを提供しているユーロスター社は、2019 年 8 月には、英国とフランスなどを結ぶ高速鉄道ユーロスターの乗客数が 2019 年 7～9 月の 3 カ月間で、乗客数が 310 万人で前年同期比 4% 増、欧州の住民だけでなく、北米からの旅行者も増えていると発表している。同社はサステイナブル旅行トレンドが背景にあると指摘している⁹。

⁸ スウェーデンでは、移動手段の二酸化炭素排出量に関する情報が公開されており、例えば SJ によれば、2 大都市ストックホルムとイエーテボリ間の移動における二酸化炭素排出量に関して、1 回のフライトは 4 万回分の電車移動に匹敵するとされる。スウェーデン環境当局も、同国航空サービスによって排出される二酸化炭素量は国民 1 人あたり 1.1 トンで、世界平均の 5 倍であるとする調査結果を示している。

⁹ 鉄道の二酸化炭素排出量は、欧州では交通機関全体で 0.5% であり、航空の 14%、海上の 13.5%、道

ユーロスターは、英国、フランス、ベルギー、オランダを結んでいるが、フランス国鉄はフランス、ベルギー、オランダ、ドイツの4カ国を結ぶ別の高速鉄道である「タリス」とユーロスターの合併を検討している。この合併計画は「グリーンスピード計画（Green Speed Project）」と呼ばれており、実現すればロンドンとドイツが高速鉄道網で結ばれることになる。

4.3.2 復興基金と超高速列車ネットワーク

2020年7月には、EUでコロナ後の経済立て直しとして7,500億ユーロ（約91兆円）規模の復興基金について合意がなされた¹⁰。欧州のシンクタンクであるウィーン国際経済研究所が、基金の使い道について3つの提案を発表し、そのうちのひとつが、EU内の「超高速列車ネットワーク（Ultra-Rapid-Train network）」である。

同研究所が定義する超高速列車のスピードは平均時速250～350kmで、250～350kmを最高ではなく平均速度としていることから、大部分を時速200km超えで運行する列車として定義されている高速鉄道よりもかなり高速の運行を想定している。

ウィーン国際経済研究所は、超高速列車について4つの路線を提案している。

1. ダブリン（アイルランド）—パリ（フランス）（コーク～ブレスト間はフェリー）
2. リスボン（ポルトガル）—ヘルシンキ（フィンランド）

スペイン、フランス、ベルギー、オランダを経てドイツのルール地方からバルト海を周回

3. ブリュッセル（ベルギー）—バレッタ（マルタ共和国）

ドイツ、スイス、イタリアを経てフェリーでマルタへ

4. ベルリン（ドイツ）—ニコシア（キプロス共和国）

ギリシャのピレウス～パフォス間はフェリー、ウィーン（オーストリア）—ソフィア（ブルガリア）間で循環

路の73%であるとされ、SDG'sの観点からも鉄道へのシフトは欠かせないとされる。

¹⁰ 2021年からの実質的な運用については同年12月の首脳会議で合意され、2021年から27年までの中期予算（MMF）1兆8,243億ユーロ（約230兆円）のうちの一部と位置付けられた。またこの首脳会議で、2030年末までに温室効果ガスを1990年比で55%減という目標が承認された。



図 4.4 超高速列車ネットワーク構想の提案路線

出典：Wiiw “How to Spend it: A Proposal for a European Covid-19 Recovery Programme”

この4つの路線でEU加盟国全27カ国、西バルカン諸国6カ国を網羅している。超高速ネットワークを実現することにより、「航空輸送からのシフト」「EU市民へのメリット、およびEU連合の結束」「2050年にEU域内の温室効果ガス排出ゼロを掲げる欧州グリーンディール¹¹のシンボリック役割」などを効果に挙げている。

4.3.3 TEE2.0 構想

こうした流れを受け、2020年9月19-20日の週末のEU閣僚会議でドイツ交通デジタル相のショイヤーは、「TEE2.0構想」を提案した。すでに述べたように2021年にはEU鉄道年として旅客・貨物について多岐にわたる鉄道への転換の促進や、長期的な鉄道投資計画の検討などが予定されており、ショイヤーの提言はその一環としての動きとみられる。

この構想について、ドイツ交通デジタル省が9月21日にTEE2.0についての詳しい資料を発表している¹²。それによれば、気候変動への意識の高まりや、高速鉄道網の発達による所要

¹¹ 2019年12月に首脳会議で合意されたもので、2050年までに気候中立（すべての温室効果ガスの総排出量と吸収量を実質プラスマイナスゼロにすること）にする、という目標である。

¹² BMVI “TEE2.0—Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz”

時間の短縮、幹線上の中小都市をダイレクトに連絡できることなどにより、交通機関の選択が変化している。それに対して、3,4 か国を通過する長距離の高速列車ネットワークを TEE2.0 と名付け、鉄道側からのメッセージとする。これはヨーロッパの統合とさらなる発展に資するものである、としている。

ドイツでは、スイス国内で発展した「等時間隔ダイヤ (Taktfahrplan)」の考え方を取り入れ、主要都市間の列車所要時間をなるべくそろえて、例えば毎時 0 分に主要駅に到着し、相互の列車で乗り換えが行えるようなダイヤを組んでいる。そのため、所要時間が他の区間よりも長くなっている区間を重点的に整備して、等時間隔ダイヤの実現をはかるという整備計画を実施している。

ドイツ交通デジタル省はその等時間隔ダイヤのコンセプトをヨーロッパ全土に敷衍して、ヨーロッパ全体における鉄道ネットワークを充実させることを意図しており、さらに夜行列車についても検討を進めるとしている。

具体的な路線については、TEE2.0 では 2 段階に路線を考えており、現状ですぐにでも導入できる路線として以下の 4 路線を上げている。

- TEE1/2 パリ～ブリュッセル～ケルン～ベルリン～ワルシャワ
- TEE3/4 アムステルダム～ケルン～バーゼル～ミラノ～ローマ
- TEE5/6 ベルリン～フランクフルト～リヨン～モンペリエ～バルセロナ
- TEE7/8 アムステルダム～ブリュッセル～パリ～リヨン～バルセロナ

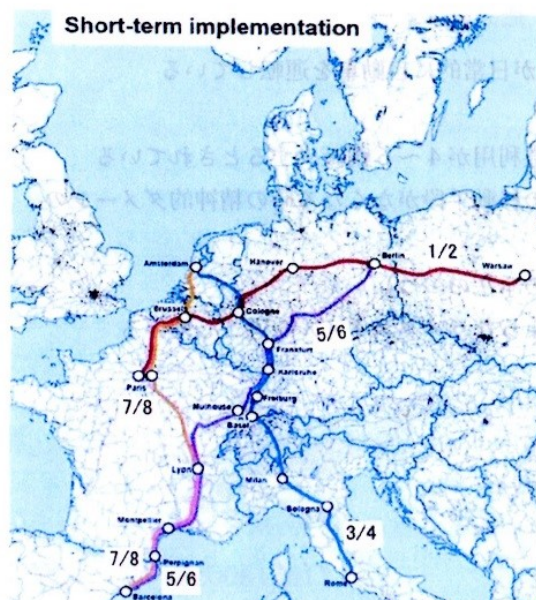


図 4.5 TEE2.0 第1段階

出典：BMVI “TEE2.0—Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz” p.11

第2段階は、現在建設中のインフラの完成を考慮に入れたものとなっている。

TEE9/10 ベルリン～ミュンヘン～インスブルック～ボローニャ～ローマ

TEE11/12 パリ～ストラスブール～シュツットガルト～ミュンヘン～ウィーン～ブダペスト

TEE13/14 パリ～ブリュッセル～ハンブルク～コペンハーゲン～ストックホルム

TEE15/16 スtockホルム～コペンハーゲン～ベルリン～ミュンヘン

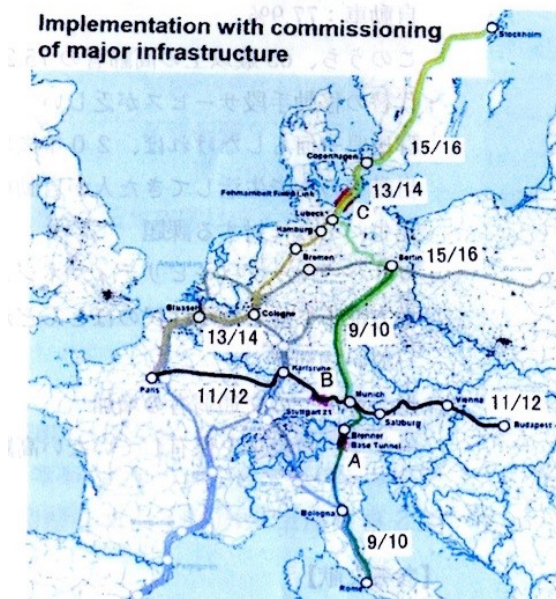


図 4.6 TEE2.0 第2段階

出典：BMVI “TEE2.0—Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz” p.12

現在進行中の整備とは、TEE9/10 のルート上にあるブレンナー峠のトンネル(図 4.6 の A)、TEE11/12 のルート上にある、シュツットガルト駅大改築 (シュツットガルト 21 計画) とシュツットガルト～ウルム間の新線建設 (図 4.6 の B)、TEE13/14、15/16 のルート上にあるフェールマン海峡 (ドイツのプットガルテンとデンマークのレズビュハウン) 間のトンネル (図 4.6 の C) である。このうちブレンナー峠のトンネルは、2008 年に着工し 2026 年に開通予定である。シュツットガルト 21 計画は、現在工事が進行しており、2021 年以内に完成予定とされていたが、完成は 22 年以降にずれ込むと予測される。フェールマン海峡トンネルは 2021 年 1 月の着工予定であったが遅れており、2022 年以降にずれ込むとされ、完成は早くても 2029 年半ばとされている。

直通の高速列車の運行には、ヨーロッパ各国の電化方式の差異が問題となる。電車方式で複数の国をまたいで運行できる列車としては、フランスの TGV ユーロデュプレックス (フランス、ドイツ、ベルギー、オランダ、スペイン、スイスで運行可能)、ドイツのヴェラロ (フ

ランス、ドイツ、ベルギー、オランダ、スペイン、オーストリアで運行可能)、ボンバルディア社が開発し、現在中国で使用されているゼフィロ 380 (フランス、イタリアで運行可能)、スイスのギルノ (ドイツー予定、スイス、オーストリアー予定、イタリアー予定で運行可能) の4種があり、ギルノを除いては、時速 300km の運行が可能である。

この構想には寝台列車のルートも示されているが、現在ユーロナイト (EuroNight) として運行されている 8 路線である。

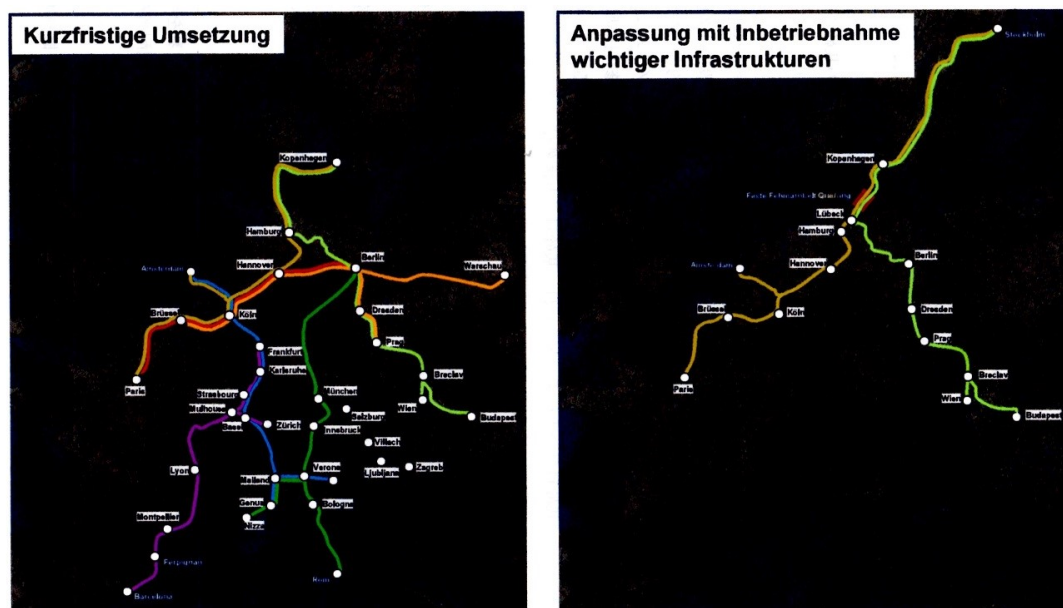


図 4.7 ユーロナイトの 8 路線 左短期的計画、右長期的計画

出典：BMVI “TEE2.0—Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz” p.16

ユーロナイトの 8 路線

- EN21/22 パリ～ブリュッセル～ケルン～ベルリン
- EN23/24 ブリュッセル～ケルン～ベルリン～プラハ/ワルシャワ
- EN25/26 アムステルダム～ケルン～バーゼル～ミラノ～ヴェニス/ジェノバ
- EN27/28 フランクフルト～ストラスブール/チューリッヒ～ミュンヘン～リヨン～モンペリエ～バルセロナ
- EN29/30 ベルリン～ミュンヘン～インスブルック～ボローニャ～ローマ/ニース
- EN31/32 パリ～シュトラスブール～シュツットガルト～ミュンヘン～ウィーン～ブダペスト/ザグレブ
- EN33/34 パリ～ブリュッセル/アムステルダム～ハンブルク～コペンハーゲン (～ストックホルム)

EN35/36（ストックホルム～）コペンハーゲン～ベルリン～プラハ～ウィーン/ブダペスト
EN33/34 と EN35/36 については、コペンハーゲン～ストックホルム間はフェールマン海峡トンネル完成後を予定している。

また運行については、フランス国鉄（SNCF）とドイツ鉄道（DB）を中心とした運行会社を設立して、独自の鉄道運行会社として承認を受け、起終点及び通過国の鉄道から列車サービスを購入するという形態を提案している。

4.3.4 TEE2.0 構想の反響と進展

ショイヤー交通相の提案は、ヨーロッパの鉄道関係者からは、特に斬新な提案とは受け止められなかった。すでに鉄道の高速化の推進と鉄道会社の協力体制という方向で、EU の鉄道政策が進められてきたからである。

TEE2.0 という名称についても、かつての TEE—豪華な特急をそのまま復活させるというのではなく、環境問題に留意した新しい国際鉄道ネットワークのシンボルとして利用するものであり、TEE という名称は、ノスタルジックではあるが上質な鉄道サービスというイメージを保持していると捉えられているのである。

また夜行の高速鉄道路線 TEEN については、現在オーストリア連邦鉄道が運行しているナイトジェットの拡充を図るという形で話が進められている。2020 年 12 月にオーストリア連邦鉄道、ドイツ鉄道、スイス連邦鉄道、フランス国鉄の 4 社は、ナイトジェットに新規の路線 5 路線を計画しており、さらに今後は 4 社がナイトジェットの運行に継続的に協力することで合意したと発表している¹³。

新しい路線としては、ウィーン～パリ、チューリッヒ～アムステルダム、チューリッヒ～ローマ、ベルリン～ブリュッセル/パリ、チューリッヒ～バルセロナ、が挙げられており、先の TEE2.0 構想を踏襲している部分もあるが、現行のサービスを前提としたものとなっている。

2021 年 5 月 17 日に開催された「鉄道サミット」では、「ドイツや欧州の列車による環境にやさしい移動」をテーマとして、ショイヤードイツ交通デジタル相の提案した TEE2.0 構想を支援するという同意書が署名された。またドイツとオーストリア、チェコがベルリン～ドレスデン～プラハ～ウィーンの鉄道整備についての覚書に署名した。ドイツ連邦政府も、鉄道輸送の拡大・近代化のために 50 億ユーロの助成を決定している。

¹³ 現在の路線は、オーストリア、ドイツ、スイス、イタリアをカバーするもので、フランス国内へは運行されていない。

EU 鉄道年においては、フェールマン海峡トンネルなどの主要な鉄道投資に対して EU の復興基金の供出を認め、欧州の鉄道ネットワークの拡充のための総合的な計画推進が図られることとなった。

4.4 環境問題を主軸とした交通体系の見直し

EU における交通における交通体系については、2019 年 12 月の「欧州グリーンディール (European Green Deal)」に基づく「スマートモビリティ戦略」が今後の方向性を示したものとなっている。

欧州グリーンディールは、2019 年 12 月 1 日に欧州委員会の委員長となったフォン・デア・ライエン氏の「政治的ガイドライン」に挙げられた 2024 年までの 6 つの優先課題¹⁴の一つであり、温室効果ガスの削減目標の引き上げ、行程表を示している¹⁵。

その中では、2050 年までに気候中立を実現する、環境汚染を削減し、人間の生活や動植物を守る、企業のクリーンな製品と技術の開発を支援、気候中立への移行が公正で包括的であることを担保する、持続可能なモビリティの促進などをポイントとしている。

これを具体的に実施するために、気候法が検討され、EU 理事会と欧州議会との間で 2020 年 4 月 21 日に暫定的に合意された^{16,17}。さらに 2021 年 7 月には正式に同法が公布されている¹⁸。

同法では 2050 年までに EU 全体として気候中立を実現する、という拘束力のある目標を定めている。さらに 2030 年までの温室効果ガスの削減中間目標値について、1990 年比 55% の削減を目標とし、パリ協定による全世界的な進捗の査定（グローバル・ストックテイク、初回は 2023 年）の継続的な実施、独立した科学機関である「気候変動に関する欧州科学諮問機関 (European Scientific Advisory Board on Climate Change)」の設置が決定された。同機関は、EU 政策の気候中立目標との整合性や目標達成に向けた進捗状況の評価を行うことになる。

¹⁴ 6 つの課題とは、欧州グリーンディール、人々のための経済、デジタル時代にふさわしい欧州、欧州の生き方の推進、国際社会でより強い欧州に、欧州の民主主義のさらなる推進、である。

¹⁵ EU MAG「脱炭素と経済成長の両立を図る欧州グリーンディール」2020 年 1 月・2 月
<https://eumag.jp/behind/d0220/>

¹⁶ 詳細についての対立があり難航したが、同年 4 月 22・23 日に米国で開催される気候サミットに先駆けて欧州が環境問題においてリードする存在であることをアピールするために暫定合意となった。

¹⁷ 日本貿易振興機構（ジェトロ）「EU 理事会と欧州議会、気候法案を暫定合意」ビジネス短信 2021 年 4 月 22 日

¹⁸ 濱野恵「【EU】欧州気候法の公布」pp.20-21

この欧州グリーンディールの一環として、欧州委員会が「スマートモビリティ戦略」を 2020 年 12 月 9 日に発表した。温室効果ガス排出に占める交通輸送業界の割合は EU 全体の約 4 分の 1 となっていることから、2050 年までの目標達成には交通分野における排出量削減が欠かせない。この分野での目標や行動計画を示すことで、2050 年までに排出量の 90%削減を達成したいという考えである。

「スマートモビリティ戦略」は 82 の計画を含むもので、主要なものとしては、

- 1) 化石燃料への依存を大幅に削減
 - 2) 旅客輸送における公共交通機関の利用拡大
 - 3) 貨物輸送での鉄道や水路の活用
 - 4) 温室効果ガス規制に関わる社会的費用を原因者、利用者負担原則に
 - 5) 欧州横断輸送ネットワーク（TEN-T）計画の完成
- が挙げられている。

具体的には、1) の内容としては、2030 年までに電気自動車（EV）などの温室効果ガス排出ゼロの乗用車やトラックを最低でもそれぞれ 3,000 万台と 8 万台に増やすとし、さらに、2050 年までには大型車両を含むほぼ全ての自動車の排出ゼロ化を目指す。それに合わせ、2030 年までに 1,000 カ所の水素ステーションと、300 万カ所の充電スタンドの設置を目標とし、2021 年 6 月までに乗用車などの二酸化炭素や大気汚染物質などの規制強化法案を提案するとしている。また、脱炭素化が難しいとされる航空と海運分野の研究開発を加速させ、それぞれ 2030 年と 2035 年までに排出ゼロの外航船と大型航空機を市場に投入することを狙う。

2) としては、都市のモビリティについてはカーボンプライシングを導入して利用者に公共交通利用のインセンティブを提供する、自転車用インフラの開発などが示されている。長距離については 2030 年までに 500 キロ以内の定期運行の旅客輸送の脱炭素化を達成し、高速鉄道の旅客量を 2030 年までに現在の 2 倍にし、2050 年までに 3 倍にする。

3) としては、鉄道貨物輸送を 2050 年までに 2 倍にする、が挙げられている。

4) としては、化石燃料への税控除などの補助金の廃止などに加えて、排出量取引制度（ETS）の対象拡大を含む、温室効果ガスの排出に関わる社会的費用の汚染者負担・利用者負担の原則の 2050 年までの完全実施など、脱炭素化に向けたインセンティブを提供する予定だ。

5) の TEN-T 計画については、次節で詳述する。

そのほかにも、デジタル技術を活用し、2030 年までに電子チケットによる複数の交通手段の一体的な利用の促進や貨物輸送のペーパーレス化、自動運転技術の大規模な実用化、すべての交通分野での安全性とセキュリティの強化なども目指すとしている。

これらに対して、EU の市民の反応はどのようなものだろうか。グリーンディールの発表

文書においては EU の市民の 93% が気候変動は深刻な問題である考え、少なくとも一つの気候変動対策を実施している、としている。またグリーンディールは、行動への制約や経済的な縮小につながるものではなく、気候変動への取り組みはイノベーションをもたらす、と考えている市民は 79% に上るとしている。

なお、2021 年 4 月より、グリーンディールの実行機関として CINEA (Climate Infrastructure and Environment Executive Agency) が EU の組織として発足、業務を実施している。CINEA は 2027 年までのグリーンディールに関するプロジェクトの実施や調査を行うものとされている。

4.5 EU の鉄道政策

4.5.1 鉄道事業の改革パッケージ

EU の市場統合以降、輸送機関別の割合で見ると鉄道貨物輸送は 1990 年代以降減少傾向にあり、旅客輸送も停滞していた。その要因の一つとして、加盟各国の鉄道システムが統一されておらず、国ごとに電力供給や運行に関するシステムが違ふことで国際列車にトラブルが多発、遅延が常態化していた。また鉄道市場における競争原理が働いておらず、サービスの費用対効果や品質を向上させる取り組みがあまり行われてこなかったことも要因であった。

EU においては、1990 年代において各国の鉄道企業の経営改革が進められた。日本の国鉄の民営化もそのきっかけの一つであったが、1988 年のスウェーデン国鉄の上下分離をはじめとする鉄道改革が嚆矢となっている。それを基盤として 1991 年の「EU 理事会指令 91/440 号」が制定され、「上下分離」と「オープンアクセス」が提唱された。鉄道の運行（上部）を行う会社とインフラの整備・管理（下部）を行う会社を分け、下部については国の関与と責任としたうえで、上部の運行における合理化を推進し、さらに運行（上部）に民間企業が参入できるようにすることで、鉄道改革が推進されてきた。

EU における鉄道改革に関する理事会指令としては、鉄道免許付与機関の創設 (95/18/EC)、インフラ割り当て機関の創設 (95/19/EC) が続き、それまで鉄道運営機関が行ってきた業務を、鉄道企業と分離することで、上下分離が実質的に運用されることを補完した。

2001 年からは鉄道改革パッケージが実施された。第 1 次は 2001～2003 年で、上記の 3 つの指令の実体化が進められた。第 2 次は 2004～2006 年で、鉄道安全監督機関の設置、ハード面でのインターオペラビリティの推進、国内貨物輸送の他国事業者への開放への準備 (2007 年開始目標)、欧州鉄道庁 (European Railway Agency) の設立、インフラ利用の配分とアクセス料金の決定は独立性の高い管理者に委託、が進められた。

第3次は2007～2015年で、国際旅客輸送の市場開放（2010年目標）、外国の鉄道会社に自国内での旅客乗降を認める（カボタージュの開放）、列車の遅延に対しての補償（乗客の権利保護）、貨物輸送の市場開放から旅客輸送の市場開放への展開、が進められた。第4次は2016～2020年で、EU鉄道庁（European Union Agency for Railways）の創設、インターオペラビリティの向上、安全性の向上、鉄道の国内旅客輸送の開放、鉄道運営機関の会計制度の整理などを実施し、2020年10月31日に完全施行された。

4次にわたる鉄道改革パッケージにより、国際貨物から国内貨物輸送、国際旅客から国内旅客輸送へと段階的に多様な事業者の参入が可能となった。国によって進捗に差はあるものの、さまざまな事業者が競争することで効率化・活性化が生まれ、より魅力的な鉄道サービスを提供する環境が整いつつある。EU鉄道庁により、加盟国全般に通用する車両認可と安全証明書が交付できることになり国際輸送の手続きが大幅に簡素化され、鉄道の競争力の強化が期待された。また、地域交通における鉄道サービスでも随意契約を競争入札にする動きがみられる。

さらに2020年12月9日に発表された「持続可能なスマートモビリティ戦略」では、2030年までに高速鉄道の利用を欧州全体で現行の2倍、鉄道貨物輸送を1.5倍、内陸水路輸送と近海輸送を25%増とし、2050年までに欧州横断輸送ネットワークの実現と貨物輸送を2倍にすることなどの目標が設定されている。現在欧州内の輸送の75%を占めている道路輸送からのモーダルシフトの実現を目指しているものである。

4.5.2 EU鉄道年

EUでは、1993年11月の正式発足以前の1983年から、毎年テーマを決めて「EU年」という取り組みを実施している。域内における社会課題についての認識を高めて議論を促し、課題解決につなげることを目的に、全加盟国を挙げて関連イベントを活発に展開するというものだ。

2021年については、「鉄道」として、貨物における鉄道へのモーダルシフトの促進、国境を超えるつながりによりEUの結束、経済や産業、社会に貢献すること、持続可能なツーリズム、移動困難者の利用の円滑化、旅客の権利の向上、などを取り組みとして挙げている。鉄道が持続可能かつ安全な乗り物であることを、幅広い層、特に若者にアピールするため、「EU鉄道年」では討論会や展示会、プロモーションキャンペーンなどが企画されている。全体で800万ユーロの予算が見込まれている。

2021年をEU鉄道年とした背景には、4.5.1で述べたように各国の鉄道のシステムの共通化や手続きの簡素化などの流れがおおよそ終了し、その成果を発揮すべき段階となったこと、および気候変動の抑制が喫緊の課題とされ、モーダルシフトがEUにおいて重要なテーマと

なったことが反映されている。

EU 鉄道年では、気候変動問題に関する鉄道の優位性、鉄道の安全性に注目し、交通機関の選択において自動車や航空に比した場合に後れをとっている鉄道の復活を期している。その背景には高速鉄道網の充実による鉄道所要時間の短縮や航空ではカバーできない中小都市へのアクセスの提供など、鉄道の可能性の拡大や再認識がある。

4.5.3 TEN-T 計画

1993 年発効のマーストリヒト条約（欧州連合条約）には、欧州内の運輸・通信・エネルギー、それぞれのネットワークの整備と拡充を規定されていた。鉄道部門では「欧州横断運輸ネットワーク」（TEN-T）構想（14 プロジェクト）に基づき、域内における統一したサービスの提供と鉄道市場の開放を目指して改革が進められてきた¹⁹。

2004 年には EU の拡大により、新加盟国内における新たなプロジェクトが追加され、プロジェクト数は 30 となった。

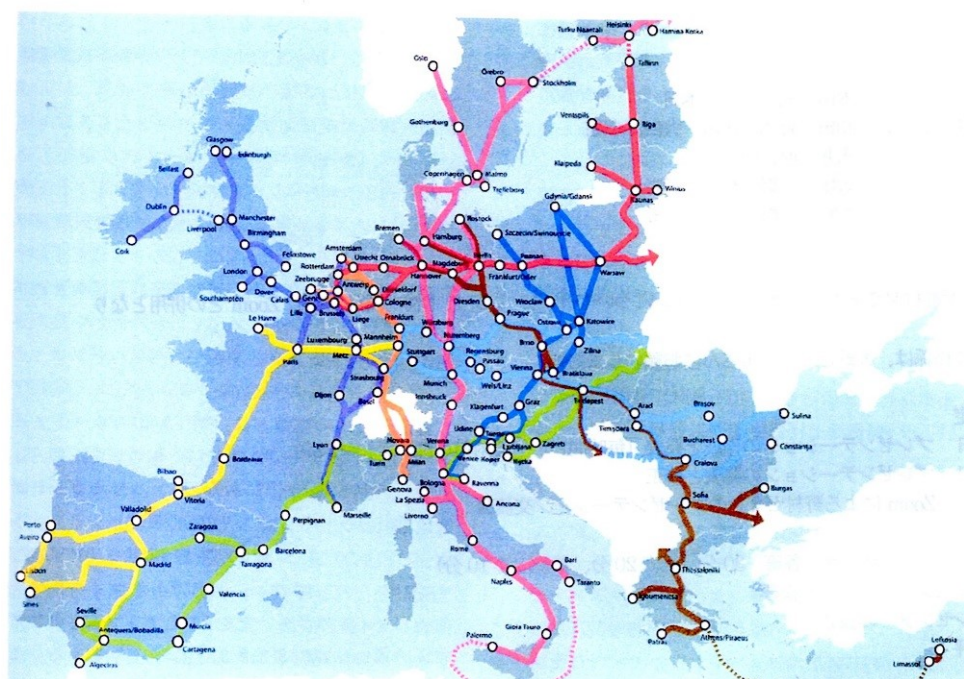


図 4.8 2030 年为目标とした TEN-T 計画

出典：European Commission” Trans-European Transport Network (TEN-T)

¹⁹ 1996 年には欧州共通の鉄道インフラとして列車制御システム「European Rail Traffic Management System」(ERTMS) の導入も決まり、信号や保安システムなどについても国境を越えた統一規格での運用を目指すこととなった。

個別のプロジェクトについては以下のとおりである。

鉄道・高速鉄道

- (1) Berlin-Verona/Milano-Napoli-Messina 間の鉄道
- (2) Paris-Bruxelles/Brussels-Köln-Amsterdam-London 間の高速鉄道
- (3) 南西欧州の高速鉄道
- (4) 東部高速鉄道
- (5) Betuwe line (2007 年完成) オランダ
- (6) Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border 間の鉄道
- (7) Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest 間の高速鉄道
- (9) Cork-Dublin-Belfast-Stranraer 間の鉄道 (2001 年完成)
- (14) West coast main line イギリス
- (16) Sines-Madrid-Paris 間の貨物鉄道
- (17) Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava 間の鉄道
- (19) Iberia 半島の高速鉄道の総合運営性
- (20) Fehmarn Belt 鉄道
- (22) Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nurnberg 間の鉄道
- (23) Gdansk-Brno/Bratislava-Wien 間の高速道路
- (24) Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen 間の鉄道
- (26) Ireland/United Kingdom/continental Europe 間の鉄道・道路
- (27) Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn 間の “Rail Baltica” 鉄道
- (28) Brussels-Luxembourg-Strasbourg 間の “Eurocaprail” 鉄道
- (29) Ionian/Adriatic 複合輸送回廊

道路

- (11) Oresund fixed link (2000 年完成)
- (13) UK/Ireland/Benelux 間の道路連絡
- (25) Gdansk-Brno/Bratislava-Wien 間の高速道路

マルチモーダル

- (8) Portugal/Spain-rest of Europe 間のマルチモーダル連結
- (12) Nordic triangle

鉄道・道路

- (21) 海のモーターウェイ・Baltic Sea・Sea of western Europe
・Sea of south-east Europe・Sea of south-west Europe

内陸水運

(18) Rhine/Meuse-Main-Danube 間の内陸水運

(30) Seine-Scheldt 間の内陸水運

空港

(10) Malpensa (2001 年完成) イタリア

人工衛星

(15) Galileo 計画

2014 年末現在の状況であるが、各プロジェクトには複数の計画があり全部で 662 プロジェクトに上り、その 32%が完了、63%が工事中、5%が中止となっている。また計画予算は 69.5 億ユーロであり、その 56%が鉄道プロジェクトに充当されている。

なお現在 TEN-T 計画については、2021 年 4 月より EU の機関である、CINEA が実施機関となっているが、その局長のディルク・ベッカーズ (Dirk Beckers) は、CINEA の前の TEN-T 実施機関 INEA (Innovation and Networks Executive Agency)、さらにそれ以前の実施機関 TEN-T EA (Trans-European Transport Network Executive Agency) の局長でもあった。

4.6 おわりに

TEE2.0 という耳目を集めるようなキャッチフレーズで、欧州内の特急ネットワークの改編や整備計画が発表され、我が国でも多数報道されている。しかし TEE2.0 はそれだけの単独の構想ではなく、環境問題への意識の高まりを背景とした 2010 年代後半からの鉄道輸送への需要の増加傾向、貨物鉄道における鉄道への転換の促進政策、国際鉄道輸送における電車列車の開発、EU の復興基金による鉄道投資への拠出決定などの流れの中でとらえるべきものである。

2021 年は EU 鉄道年であり、多彩な催しを実施された。これまで鉄道を利用したことがない層に、鉄道に親しみを持ってもらおうという試みも多くみられる。鉄道の復権につながるかどうかを見守り、ヨーロッパの鉄道ネットワークの整備の状況についても継続的にフォローしていくべきであろう。

参考文献

- 1) 外務省 (2020) 「国・地域 EU 加盟国と地図」 2020 年 6 月 10 日付
https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/eu/map_05.html 2021 年 8 月 11 日閲覧
- 2) 駐日欧州連合代表部 (2020) 「脱炭素と経済成長の両立を図る欧州グリーンディール」 EU MAG (europe magazine) 2020 年 1 月・2 月号 <https://eumag.jp/behind/d0220/> 2022 年 3 月 10 日閲覧
- 3) 駐日欧州連合代表部 (2020) 「欧州グリーンディールとは？」 EU MAG (europe magazine) 2020 年 1 月・2 月号 https://eumag.jp/wp-content/uploads/2020/02/green_deal.pdf 2022 年 3 月 18 日閲覧
- 4) 駐日欧州連合代表部 (2021) 「初の女性委員長が率いるフォン・デア・ライエン新欧州委員会」 EU MAG (europe magazine) 2021 年 1 月 18 日 <https://eumag.jp/feature/b0120/> 2022 年 3 月 10 日閲覧
- 5) 駐日欧州連合代表部 (2021) 「「欧州鉄道年 2021」でグリーンな輸送を推進」 EU MAG (europe magazine) 2021 年 1 月 27 日 <https://eumag.jp/issues/c0121/> 2021 年 8 月 21 日閲覧
- 6) 駐日欧州連合代表部 (2021) 「「欧州鉄道年 2021」でクリーンな輸送を推進」 EU MAG (europe magazine) 2021 年 12 月号 <https://eumag.jp/issues/c0121/> 2022 年 5 月 1 日閲覧
- 7) 土田陽介 (2020) 「12 月 EU 首脳会議は復興基金の稼働で合意」 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング 2020 年 12 月 15 日付 https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2020/12/report_201215.pdf
2021 年 8 月 20 日閲覧
- 8) 日本貿易振興機構 (ジェトロ) (2020) 「欧州委、EV の促進などスマートモビリティ戦略発表」 ビジネス短信 2020 年 12 月 11 日 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/12/745a20fb725d69ae.html>
2022 年 3 月 10 日閲覧
- 9) 日本貿易振興機構 (ジェトロ) (2021) 「ドイツ政府主導の鉄道サミット開催、環境にやさしい鉄道の整備拡充へ合意」 ビジネス短信 2021 年 5 月 28 日
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/05/65591ac4f9439400.html> 2021 年 8 月 11 日閲覧
- 10) 橋爪智之 (2021) 「欧州 4 カ国がタッグ「夜行列車」路線拡大の勝算」 東洋経済オンライン 2021 年 1 月 24 日 <https://toyokeizai.net/articles/-/406432> 2021 年 8 月 11 日閲覧
- 11) 細谷元 (2019) 「「スロー・トラベル」の台頭、環境意識の高まりで見直される鉄道の旅」 2019 年 12 月 19 日 AMP パブリックリレーションズ <https://ampmedia.jp/2019/12/19/slow-travel/>
2021 年 8 月 20 日閲覧
- 12) 濱野恵 (2021) 「【EU】欧州気候法の公布」 pp.20-21 外国の立法 289-1 号 国立国会図書館及び立法考査局 2021 年 10 月
- 13) 水迫尚子 (2020) 「コロナ後の旅行で飛行機は使わない？EU で注目を浴びる「超高速鉄道構想」」 2020 年 7 月 17 日 AMP パブリックリレーションズ <https://ampmedia.jp/2020/07/17/rapidtrain/>
2021 年 8 月 20 日閲覧
- 14) Bahndampf “Trans-Europ-Express 2.0 ab 2021: TEE-Zugverbindungen, Fahrzeiten & Herausforderungen” 2020 年 12 月 10 日付 <https://www.bahndampf.de/news/trans-europ-express-tee-rueckkehr> 2021 年 8 月 13 日閲覧
- 15) BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) “TEE2.0- Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz” 2021 年 7 月 25 日閲覧
- 16) Budde, Ulrich “50 Jahre TEE” Die Bundesbahnzeit <https://bundesbahnzeit.de/seite.php?id=369>
2021 年 8 月 1 日閲覧
- 17) CINEA “Finding a Green Future for Europe” https://cinea.ec.europa.eu/index_en 2022 年 5 月 10 日
閲覧

- 18) European Commission "Trans-European Transport Network (TEN-T)"
https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en 2021 年 8 月 21 日閲覧
- 19) European Union "European Year of Rail" https://europa.eu/year-of-rail/index_en
2021 年 8 月 19 日閲覧
- 20) INEA (Innovation and Networks Executive agency) "TEN-T Projects Statistics"
<https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/statistics> 2022 年 5 月 1 日閲覧
- 21) Müller, Martin U./ Traufetter Gerald "Bahn ist reserviert gegenüber Scheuers Trans-Europ-Express 2.0",
Spiegel 2020 年 9 月 21 日付 <https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/deutsche-bahn-zweifelt-an-andreas-scheuers-trans-europ-express-2-0-a-1d5dd007-0f31-4160-8cd0-623b00e44ef3>
2021 年 8 月 2 日閲覧
- 22) Pieren, Matthias "Der TEE kommt zurück" Frankfurter Rundschau, 2020 年 12 月 6 日付
<https://www.fr.de/wirtschaft/der-tee-kommt-zurueck-90122812.html> 2021 年 7 月 25 日閲覧
- 23) SBB-Historic "60 Jahre TEE-Standard: Luxuszüge verbinden Europa" 2018 年 10 月 30 日付
<https://news.sbb.ch/artikel/83804/60-jahre-tee-standard-luxuszuege-verbinden-europa>
- 24) VGB verlagsgruppe Bahn "Bahn Epoche 15 mit DVD - Im TEE-Zug zur deutschen Einheit - Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn" - 2015 年 6 月
- 25) Konrad Kochinski "Die TEE-Story : 50 Jahre Trans Europ Express Eisenbahn-Journal Sonderausgabe"
Eisenbahn-Journal 2007 年 1 月
- 26) Wiiw "How to Spend it: A Proposal for a European Covid-19 Recovery Programme" Policy Notes and Reports 38, June 2020 <https://wiiw.ac.at/how-to-spend-it-a-proposal-for-a-european-covid-19-recovery-programme-dlp-5352.pdf> 2020 年 8 月 20 日閲覧

日交研シリーズ目録は、日交研ホームページ

http://www.nikkoken.or.jp/publication_A.html を参照してください

A-857 コロナ禍を契機とした「地域・都市の総合交通政策」
再考：移動・モビリティの改善による「まちの活性化」の方向性

地域・都市の総合交通政策プロジェクト

2022 年 11 月 発行

公益社団法人日本交通政策研究会