

モリコロパークとリニモ

—愛・地球博から1年 地域と協働する施設へ—

社団法人中部開発センター

企画事業部 折戸厚子

2005年3月25日から9月25日まで、開催された愛知万博は、環境問題による主会場の移転や、21世紀の万博の存在理由に懐疑的な世論など、多難な状況の中で出発しながら、最終的には、目標を大きく上回る入場者数と、環境や市民参加を前面に打ち出した「21世紀型の万博」としての高い評価を得て、大盛況のうちに幕を閉じた。

愛知万博は、有形・無形の様々な遺産を地域にもたらしたが、ここでは、主会場であった長久手会場跡地に整備される愛・地球博記念公園（愛称・モリコロパーク）と、万博会場への主要アクセスとして活躍した東部丘陵線（愛称・リニモ）を紹介する



愛・地球博記念公園(モリコロパーク)

県営公園が万博会場へ

愛・地球博記念公園の前身、「愛知青少年公園」は、1970年に県営公園として開園した。名前に“青少年”とあるのは、高度成長期である当時、工業地帯である愛知県に、全国から集まってきた勤労青少年のための健全なレクリエーションの場とすることを目的としていたためである。

敷地内には、温水プール・アイススケート場・キャンプ場・児童総合センターなどが設けられ、気軽に利用できるレクリエーションの場として、東海3県集客施設調査の集客ランキングに、毎年、

上位に名前を連ねる愛知県の主要な公園の1つであった。

青少年はもとより幅広く県民に親しまれていた愛知青少年公園は、2000年9月に、愛知万博の主会場が、当初予定されていた瀬戸会場（海上の森）から、同公園へと変更されたことによって大きく姿を変えることになった。

万博会場の工事を開始するために、2002年3月31日をもって閉園となり、30年以上にもおよぶ愛知青少年公園時代が終了した。

万博開幕前からの“万博後”を見据えた整備

万博終了後は、再び公園に戻すことになってい

だが、単に、元の青少年公園にするのではなく、21世紀にふさわしい公園として整備するため、県条例に基づく県営公園から「都市公園」へと区分が変更され、都市公園法に基づく、計画的な「まちづくり」の一環として整備されることになった。

2002年9月に都市計画決定し、万博会場の整備は、万博後の公園利用を考慮しながら進めていくことになった。例えば、「日本庭園」や森のゾーン、「自然体感遊具」などは、万博の施設として整備されたものであるが、当初から公園事業の一環として、将来の公園に利用する恒久的な施設として計画された。

また、青少年公園の施設の一部は、万博後再び、用いられるように取り壊さずに残し、万博期間中はパビリオンなどに用いた。例えば、「温水プール・アイススケート場」は、万博期間中は冷凍マンモスを展示する“グローバルハウス”となり、「愛知国際児童館」はNPOなどが集う“地球市民村センターハウス”に、「愛知県児童総合センター」は、小学生～家族向きのパビリオン“わんぱく宝島・ロボットステーション”として活用されていた。

一方、当初の計画では、万博終了後は撤去される予定であったのが、市民の要望で残されることになったものもある。万博期間中の人気施設、サツキとメイの家、大観覧車、グローバルループの一部などである。



万博期間中は、“わんぱく宝島・ロボットステーション”として利用された愛知県児童総合センター

万博の跡地への期待と注目の中 第1期開園

新公園の名称は、万博終了後、一般公募によって「愛・地球博記念公園」と名付けられた。愛称も同時に公募し、万博の公式キャラクター、モリゾーとキッコロにちなんだ「モリコロパーク」と呼ばれることになった。

全体面積は、旧愛知青少年公園と同じく約194haであるが、整備の終了したゾーンから、漸次オープンしていくことになっている。

万博が終了した翌年、夏休み前の2006年7月15日に、まず第1期開園として約26haが開園した。リニモの駅に近い、万博期間中の“遊びと参加のゾーン”であった「こどものひろば」周辺と、飛び地となって、サツキとメイの家と日本庭園の一部もオープンした。

全体面積のわずか1割の開園ではあるが、大好評で終了した万博の跡地ということもあり、注目度が高く、10月末までの3ヶ月半の述べ109日間で、約40万人と予想以上の人々が訪れている。特に第1期開園の内容は、子供が利用する施設が中心で、夏休み直前の開園であったため、子供連れの家族を中心ににぎわった。

第2期開園は緑豊かなオープンスペースが中心

2007年3月の第2期開園は約64ha、第1期とあわせてようやく全体の半分がオープンすることになる。

緑豊かな自然を楽しむオープンスペース中心の開園で、日本庭園が第1期とあわせて全面的にオープンし、明るい散策路が整備された林床花園、自然学習や野外活動を行う親林楽園などがお目見えする。

第2期に目玉となるのは「愛・地球博記念館」である。万博の期間中の“迎賓館”と“レセプションホール”をつないで1つの建物にし、愛知万博を記念する展示施設として、万博の参加国、参加

インタビュー

愛知県建設部公園監 西川嘉輝氏



—万博の跡地がどうなるのか、注目されていますね。

第1期開園はマスコミに、かなり取り上げてもらいました。取材等には積極的に応じていますが、新しい試みとして、名古屋市内のデパートで第1期開園にあわせてパネル展示などを行いました。

県民の皆さんが関心を持つ施設がいよいよオープンするので、それを紹介できるコーナーを作っただけでないかところから働きかけたところ、タイミングのあったJ R名古屋高島屋さんと丸栄さんに協力していただきました。

県営公園では、今までにない試みでしたが、せっかく整備をした公共施設なので、多くの県民の皆さんに利用していただくためにデパートに限らず、PRの機会はこれからも積極的に作っていきます。

—第1期開園の内容をご紹介ください。

子供が遊べる場を中心にオープンしています。青少年公園時代から人気があった「愛知国際童年記念館」「愛知県児童総合センター」はゲームやおもちゃなど、室内で遊べる子供のための施設で、再開を待ちわびている方も多かったようです。

それから、万博の際に整備した「自然体感遊具」は、森、水、風の3つのエリアで、遊びながら自然の力や仕組みを体感することができる広場で

す。子供にとってすごく魅力のある遊具のようで、特に夏の間は水のエリアにたくさんの子供達が集まり、夢中になって遊んでいました。万博期間中も同じ様子だったそうで、子供達が「自然体感遊具」から離れようとせず、せっかく万博に来たのにパビリオンが見に行けないと親御さん達がぼやいていたなんて話も聞きました。



「自然体感遊具」水のエリアのにぎわい

「サツキとメイの家」と、「日本庭園」は、現在オープンしているエリアから、飛び地になっていて、工事中の区間を通らないと行けないため、安全のために公園入り口から無料バスを用意しています。

「サツキとメイの家」の屋内観覧は、万博に続いて完全予約制で、抽選にしていますが、あいかわらず人気が高く、土日はいつも3倍以上の応募があります。



人気施設「サツキとメイの家」も再開

—どういった入場者が多いのでしょうか？

万博を楽しんだ人達や、昔の青少年公園で遊んでいた人達など、親しみと愛着を持って訪れてくれるようです。駐車場のナンバープレートで、簡単な調査をしたところ、県外からのお客さんも10%くらいいました。

現在、全面積の約13%のオープンですが、10月末までの3ヶ月半で、約40万人のお客さんが訪れました。全面積がオープンしたときの目標が年間310万人ですから、なかなかのすべりだしです。

—来場者のリニモの利用を積極的に呼びかけていますね。

青少年公園時代は、バスしかないと公共交通で来る人はほとんどいませんでした。せっかくリニモができたのだし、環境をテーマにした万博の理念を受け継ぐ公園なのだから、なるべく環境に優しい公共交通で訪れてほしいと考えています。

3割弱は公共交通で訪れてほしいというのが当初の目標でしたが、オープン直後の夏休み期間中は、子供連れの家族が中心で、どうしても自動車で来る人達が多く、2割程度でした。

公園のポスターにリニモの写真も載せて利用を呼びかけたり、イベントの際に、園内の大観覧車の料金をリニモで来た人は割引にしたりと、愛知高速鉄道と連携をとって、利用促進を図っています。第1期開園の際に「サツキとメイ」の家のリニモカードを作ったのですが、すごく好評であったというまに完売してしまいました。

最近では、平日については、中高年の方たちなどリニモを使う人の割合が増えてきていて、3割を超える日も多いようです。

—第2期開園以降についてお聞かせください。

来年の3月の第2期開園では、約64haとかなりまとまった面積がオープンします。それでやっと全体の半分です。

「温水プール・アイススケート場」、「愛・地球博記念館」のほかは、芝生広場や森林などのオープンスペースが中心になります。愛知青少年公園

愛・地球博記念公園

9月23日、24日限定！
特別割引券

リニモ利用の方のみに特典

●本券ご持参の方には
大観覧車
通常600円が
300円
でご利用頂けます。

※本券1枚で4枚まで購入いただけます。
※本券をご持参のうえ、観覧車下チケットハウスまでお越しください。
※大観覧車は3歳より有料(0～5歳は付添いが必要となります)

営業時間
9月23日 9:00～21:00
9月24日 9:00～21:00

高さ東海一！
全高88mの**大観覧車**

●お問い合わせ
泉陽興業株式会社 TEL.0561-64-1204
本特別割引券は当日限り有効です。
モリコロパークにはリニモで来てね！

愛知万博閉幕1周年記念イベントの際の大観覧車のちらし

時代は、どちらかというと施設利用中心の公園だったのですが、愛・地球博記念公園では、自然と親しむオープンスペースの存在をかなり重要視しています。

森林は、間伐して光を入れて、散策するのが楽しくなる道を整備します。基本的には、個人で自由に楽しんでいただく空間ですが、土日を中心に、森の中を案内するボランティアなどを配置する計画もあります。NPOやボランティアの方たちの活躍する場としてここを使ってもらい、自然に関するいろんなプログラムを提供することも可能になります。

第2期以降は、青少年公園時代にあったスポーツ施設や、キャンプ場などを逐次整備していきます。また、愛知万博の理念と成果を継承する核となるシンボルゾーン「アイデアの広場」がいよいよ姿を現してきます。

「アイデアのひろば」については、有識者による「愛・地球博理念継承エリア検討委員会」で

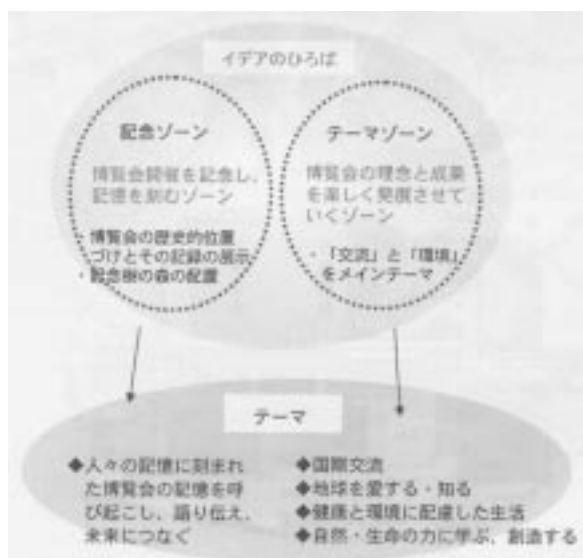
検討を進めているところなのですが、先日の11月22日の第6回委員会で基本計画をまとめていただきました。

—「アイデアのひろば」とは、どのようなものでしょう？

場所としては、リニモの駅の正面にある大きな空間、万博の際の企業パビリオンがあったところです。

大きく、記念ゾーンとテーマゾーンに分かれます。記念ゾーンは、「博覧会の開催を記念し、記憶を刻むゾーン」、要するに、万博の思い出がいっぱいつまっている場所です。第2期開園で整備される「愛・地球博記念館」と「博覧会記念樹の森」が中心となります。「愛・地球博記念館」には博覧会参加各国から寄贈された品々などが展示されています。

テーマゾーンは、「万博の理念と成果を楽しく発展させていくゾーン」。愛知万博の大きな成果として、“市民の参加”があります。市民の皆さんがNPOやボランティアとして万博に参加して、世界の人々との交流を広めていった。そうした成果が万博終了とともに、消えてしまうのはもったいないので、その成果を大きく育て、交流できるような活動の場所を作りましょうということです。



「アイデアのひろば」記念ゾーンとテーマゾーン概念図

テーマゾーンの中核になるのは「地球市民交流センター」で、今後、重点的に整備していきます。

基本設計は来年度以降ですから、イメージ的にしかお伝えできませんが、中央に広場があり、周囲に体育館、会議室、体験学習施設、管理室などの施設を配置して、それを全て大きな屋根で覆った半屋内空間です。

名古屋にあるオアシス21も、中央のオープンスペースを店舗が囲んで、屋根が覆っていますが、ああいったイメージで、それをさらにもっと大きくした感じになります。

屋根があるので雨が降っても安心して利用でき、アクセスについても皆さんが集まりやすいように配慮してリニモの駅と直結させます。NPOやボランティアなど活動の場、発表の場としてどんどん使っていただきたいです。

また、万博のテーマであった「環境」に配慮して、周辺の地形にあったデザインにし、なるべく大きくて、シンプルで、長持ちする施設にします。さらに、万博のときに用いられた環境に優しい技術や、自然エネルギーを用いる技術を随所に取り入れます。

例えば、土の中にパイプを通して冷たい空気を取りこむクールチューブという空調や、煙突内を通る外気が太陽熱で暖められると上昇気流がおこり、それによって涼しい空気が常に建物内に入ってくるようになる自然換気システムなど、最新の技術を入れることが検討されています。

—参考やモデルとなる公園はあるのですか？

自然への影響、地域との関わり方など、当公園が周辺に与える影響は、これまでの県営公園以上に大きく、期待されている質と量は、国営公園に近いものがあります。

このため、東京の立川市にある国営昭和記念公園や、木曽三川公園など、大規模で集客に熱心な公園などの情報を集めて、広報やイベントのやり方などを参考にし、サービス施設として経営するという考え方に立って運営管理を勉強しています。

一方、今までの広域公園とは、まったく違う公園づくりでもあります。従来は、計画が最初であって、それにもとづいて公園を整備して完成、あとは県民が使ってくれるように管理運営するといったやり方でした。しかし、この公園では、博覧会の理念と成果を継承するという大前提があり、それに基づいて色々、議論しながら、将来の計画をたて、管理運営のやり方を考え、並行して整備をしていくというやり方になっています。

これで完成というゴールはなく「県民と共に成長進化し続ける21世紀型の公園」が大きな目標になっています。

―県民とともにというのは、具体的にはどういうことでしょうか？

県民と行政のパートナーシップによる整備と運営を目指して、将来的には、公園全体の管理運営を県や、指定管理者、NPOなどが参加する「公園マネジメント会議」でやっていこうと考えています。

そのための方法や、どういう役割分担ができるのかといった課題の整理と検討をしているところです。県民がボランティアとして公園の管理運営に参加できるシステムについては、例えば、「公園マネジメント会議」の下に、清掃活動のグループや、花を植えるグループ、自然案内のグループなどの分科会を作り、そのグループの代表に、「公園マネジメント会議」に参加してもらい、全体の管理運営に関わってもらおうという方法があるかもしれません。



公園内のボランティア活動

もっともこういった県民と行政とのパートナーシップは短期間で構築できるものではないので、徐々にボランティアの活動の場をひろげ、実践を積んでもらうことで、進めていきたいと思っています。

そのため、公園のイベントについても、県が表に出るのではなく、なるべくNPO等、県民の側に企画運営を任せるようにしているところです。

例えば、10月22日に行われた「県民参加植樹祭」は600～700人が集まる大イベントでしたが、企画運営の提案を公募しました。公園でボランティア活動をしているNPO「愛・地球博ボランティアセンター」の企画がとおり、参加者の募集や、当日の運営も「愛・地球博ボランティアセンター」に任せています。

現在、公園でボランティアを行っている方たちの意欲は高く、今後、こうした経験をつんでいき、「公園マネジメント会議」への参加へとつながっていけばと考えています。

公園内のボランティア活動

―今後の課題や方向性についてお聞かせください。

ひとつは「県民とともに成長し、進化する」というテーマの柱となるのが、公園マネジメント会議なので、この具体化が重要課題であると考えています。このため、来年度末までに組織立ち上げを目指して、来年度早々には準備会をつくって、うまく軌道にのせていきたいと考えています。

もうひとつの重要課題は、「アイデアの広場」の整備です。今回基本計画がまとまりましたので来年度から、これにもとづいて設計を行い、整備を進めていきます。また、拠点施設の「地球市民交流センター」は、市民ボランティアやNPO・企業の各種団体等の活動の場として利用していただき、参加や交流の輪を広げていただく場ですので、整備の段階から、博覧会の関係機関や団体、各種ボランティア、NPO、周辺の企業・大学等と連携を図りながら運営体制づくりを進めていく必要があります。

それから、愛・地球博のマスコットであり、本公園の愛称（モリコロパーク）ともなっているモリゾー・キッコロを公園のキャラクターとして育て活かしていくことも公園の運営の課題と思っています。せっかく多くの人々に親しまれているモリゾー・キッコロですのでこれを公園運営の基本戦略に位置づけてシンボルマーク、デザイン、サイン等への活用や様々な演出に取り込んで生きたいと思っています。

いずれにしましても、愛・地球博が開催された場として、全国、あるいは世界から注目されるような魅力ある公園となるように志を高く取り組んでいきたいと思っています。



リニモの駅前ロータリーで出迎えてくれるモリゾーとキッコロのトピアリー（植木）。



園内のモリコロパークショップでは、モリコログッズを取り扱う、ピンバッチ、マグカップなどが人気。

東部丘陵線（リニモ）

「走るパビリオン」として華々しいデビュー

2005年3月6日、万博開催を間近にひかえた愛知県で、日本初の磁気浮上式リニアモーターカーの営業路線である愛知高速交通東部丘陵線（愛称：リニモ）が開業した。

まもなく開幕する愛知万博への主要交通機関であり、近未来の交通システム“夢のリニアモーターカー”をついに実現する「走るパビリオン」「万博の会場外展示」とも称される、全国的な注目を集めてのデビューであった。

もともとは公共交通不便地域のための地域交通として計画

万博期間中のイメージにより、一般に、愛知万博のために建設された路線と誤解されることもあるが、本来の目的は大きく異なり、もともとは公共交通不便地域の地域交通として計画されたものである。つまり、閉幕後、地域の人々の通勤・通学の日常的な足として利用されている姿が、リニモ本来の姿なのである。

リニモ沿線の長久手町は、名古屋市と豊田市のベッドタウンであり、周辺には15以上の大学・高校が立地する、通勤・通学者の多い地域であるが、リニモ以前は鉄軌道系の交通機関が皆無で、公共交通としてバス路線があるのみであった。



日本初 常電導磁気浮上式リニア・モーターカー

自動車交通のみに依存しているため、長久手町の真ん中を通る名古屋都心につながる県道力石名古屋線や、名古屋市営地下鉄への入り口となる「藤が丘」駅周辺などを中心に慢性的な道路混雑が続いていた。

一方で、愛知県は、この長久手町が一角を占める名古屋東部に広がる東部丘陵地区一帯を「あいち学術研究開発ゾーン」と位置づけ、学術研究開発施設のさらなる集積や、交通基盤の整備、豊かな自然を生かした快適な居住空間の整備を進めている。

こうした整備による将来の輸送需要の増加に対応でき、交通渋滞に悩まされない基幹的な公共交通として、名古屋市と地域一帯を結ぶ東部丘陵線の構想が生まれた。

日本で初めての、磁気浮上式リニアモーターカーHSST採用

1992年（平成4年）の運輸政策審議会において「藤が丘～八草の間を、2008年までに中量軌道系の交通システムとして整備することが適当である」と答申、国の計画で東部丘陵線が位置づけられた。なお、中量軌道系の交通システムとは、鉄道とバスの中間の輸送力を持った交通機関である。

中量軌道系として、どの機種を選定するかは地元の判断に委ねられ、1995年に東部丘陵線機種選定委員会によって、磁気浮上式のリニアモーターカーHSSTシステムが選定された。

実用化までに30年

当初は成田空港のアクセスとして開発スタート

HSSTは、日本航空によって1974年頃から、研究開発が始まった磁気浮上式のリニアモーターカーである。当時、都心から60km以上も離れた成田空港の遠さが問題となっていたことが開発のきっかけで、都心と成田空港のアクセスを想定し

たものだったという。

その後、日本航空のみの研究開発が困難になり、技術を救済、継承するために、1989年8月、名古屋鉄道が筆頭株主となり、愛知県、日本航空などが出資して中部HSST開発株式会社が設立された。（後に日本航空は撤退）

1991年、名古屋市の名鉄築港線沿いの大江・東名古屋港間1.5kmに実験線が建設され、実用化に向けた開発が着々と続けられていた。

このHSSTが、東部丘陵線に採用されるにあたってあげられた理由は3点あり、

- 東部丘陵線が地形的にアップダウンの激しい丘陵地であることから勾配や急カーブに強いリニアモーターカーの特性が活かされる
- リニアモーターカーの実用化という先進的なシステムの採用が「あいち学術研究開発ゾーン」の整備コンセプトに適している
- 駅間が狭くても時速100kmで走れる加速性、そのうえ乗り心地に優れている

ことであった。

愛知万博の開催決定により、早期開業へ

こうした開業への歩みの中で、1997年に、2005年日本国際博覧会の開催が決定したことは、それ以降、国の予算に東部丘陵線が、積極的に位置づけられるようになるなど早期着工への追い風となった。しかし、同時に本来、2008年までとされていた同線の開通が、3年繰り上げた万博開催年に間に合うかどうかは、関係者の間で強く懸念されていた。

2000年2月、東部丘陵線の経営主体となる第3セクター愛知高速交通株式会社が設立されたが、同年10月には、東部丘陵線を万博会場へのアクセスとして使用できるよう熱望する博覧会協会や、名古屋の経済界によって、行政や愛知高速交通などへ、2005年3月までになんとか開通させてほしいという要望書が提出されている。

2001年12月、愛知万博の鉄軌道系の輸送手段として、正式に位置づけられ、関係者一丸となった

努力の結果、三年という短期間の工期で、無事、愛知万博開催直前の開業にこぎつけた。

開業初期には、重量オーバーで発進できなくなるといったトラブルもあったが、基本的には大きな事故はなく、万博期間中の1日平均約10万6,400人、延べ1,969万人に達する乗客を安全に運び、30年以上にもわたって確立された技術の確かさと、システムの完成度の高さを証明した。

優れた性能やデザインによって三冠

実際に、リニモの先頭車両にのってみると、東部丘陵線の地形にあわせて、急カーブや急勾配を多用した軌道は、ジェットコースターに乗っているかのような眺めである。しかし、騒音、振動の少ないスムーズな乗り心地で、そうした激しい地形を時に100kmというスピードで走行しているということをまるで感じさせない。

低騒音・低振動といった特徴は、外からみたときにさらにはっきりする。市街地や道路の雑音の中に、まるで無音で走っているかのようなようである。

また、沿線の愛知県立芸術大学の協力を得て実現した、前面を総ガラス張りにした透明感のある車両や、グラフィックを用いて車両と9つの駅をリンクさせたトータルデザインについても高く評価されている。

地形を改変しない自然や周辺環境に優しい乗り物であることや、技術の先進性や安定性、優れたデザインなどによって、現在までに、日本鉄道賞の技術賞、グッドデザイン賞、優秀な性能やデザインの鉄道列車に与えられるローレル賞など三冠を得ている。



9つの駅をシンボルマーク化



急カーブや急勾配を多用した軌道

快適性 浮上して走行するため騒音や振動が小さく、快適な乗り心地で、沿線環境にもやさしい乗り物です。また、浮上して走行するため磨耗部分がなく、車両やレールなどの保守作業が低減します。
加速性 リニアモーターで走るため、急勾配、急カーブもスムーズに走行できます。また、最高速度や加減速度が高いため、速達性に優れています。
安全性 名古屋市南区の大江実験線において実用化に向けた走行実験を実施し、安全性・信頼性が確認されています。車両がレールを抱え込む構造なので、脱線や転覆などの事故の心配がありません。
先進性 日本で初めての実用化となることから、「先端的産業技術の中核」「交流・創造の拠点」を目指す名古屋東部丘陵地域にふさわしい交通機関です。また、日本国際博覧会会場への鉄道系の輸送手段として重責をはたしました。
自動運転 リニモは、全線において自動無人運転ATO (Automatic Train Operation)方式による運転により、駅間の自動走行と駅での停止制御を行います。駅ホームでは、この情報制御により、乗降時にはホームドアが自動的に開閉します。

リニモの特徴

想定約半分 万博後の利用者の低迷

高い評価の一方、万博終了後の一日あたりの平均乗客数は、開業前の想定が約31,000人としていたのに対し、約1万5,000人と低迷している。

これは需要の根拠であった、万博長久手会場跡地に整備される愛・地球博記念公園（モリコロパーク）がまだ全面開園していないことや、沿線大学の通学手段として、リニモへの転換がスムー

ズに運ばなかったことが要因と考えられる。利用者は少しずつではあるが右肩上がりに増えていて、今後の利用拡大への施策が求められている。

リニモを応援する、市民組織「リニモねっと」の発足

一方、このままでは、近い将来、同じ愛知県で2006年10月に新交通システムとして初めて、利用

会社概要	
名 称	愛知高速交通株式会社
所 在 地	〒480-1101 愛知郡長久手町大字熊張字茨ヶ廻間1533番地736 TEL:0561-61-4781 FAX:0561-61-6221
社 長	神田真秋（愛知県知事）
設 立	平成12年2月7日
資 本 金	7,119,850,000円（平成18年3月現在）
事 業 内 容	軌道法による一般運輸業及び付帯・関連する事業
主な出資者	愛知県、長久手町、名古屋市、豊田市、日進市、瀬戸市、名古屋鉄道（株）、日本政策投資銀行、中部電力（株）、（株）三菱東京UFJ銀行、トヨタ自動車（株） 他

愛知高速交通株式会社概要



リニモ周辺案内図

者低迷によって廃止されることが決定した桃花台線のような経営危機を招くのではないかと懸念した地元住民達によって、リニモの利用促進に寄与すること、リニモを活用した住み良いまちづくりを進めることを目的とした市民組織「リニモねっと」が発足した。

愛知高速交通株式会社の開業1周年記念イベントに協働して、「リニモ開業1周年記念市民協働イベント」を実施するなどしている。

同組織の発足は、地域住民のリニモへの強い期待や不安を示すとともに、地域住民が主体となった地域交通との新しい協働関係を作りだそうとしている。

インタビュー

愛知高速交通株式会社

常務取締役 田中和美氏



—藤が丘駅で、地下鉄からリニモへの乗り換えが必要となりますが、なぜ地下鉄や愛知環状鉄道の延伸ではなく、リニモが導入されたのでしょうか？

沿線の需要を検討した結果、地下鉄や鉄道を建設するほどの需要は見込まれずに、鉄道とバスの中間の輸送力を持つ中量軌道輸送システムを建設することが適当とされたからです。

地下鉄は、地下を掘るのに莫大な費用がかかりますし、高架にしても、かなりの幅の線路を必要とするため用地買収をしなくてははいけません。

リニモの場合、地下鉄や既存鉄道に比べて、車両が軽いため、橋梁やトンネルなどインフラ部分の建設コストが安くなります。また、基本的に既存の県道の上に建設したため、用地買収がそれほど必要ありませんでした。

道路上に建設したもう一つのメリットとしては、鉄道事業法ではなく軌道法、つまり路面電車などと同じように道路の上を走る鉄道を対象とした法律によって整備できることがあげられます。

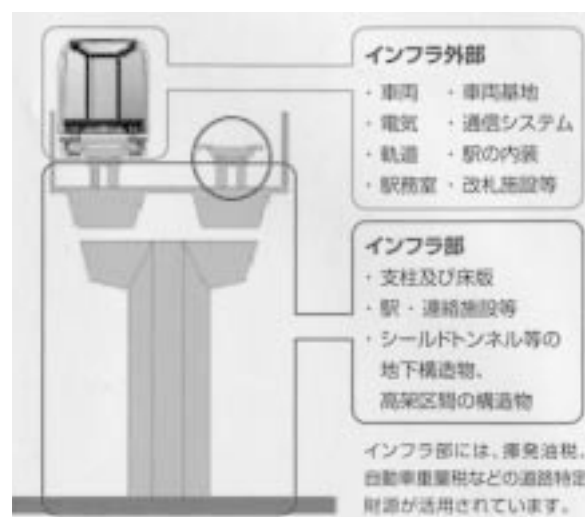
鉄道事業法の場合、事業主体である鉄道事業者がトンネル、橋梁から車両まですべて自前で建設することになりますが、軌道法の場合、インフラ部分のトンネルや支柱などに関しては、道路整備の一環として、国の補助金等を使って、道路の管

理者である愛知県や名古屋市などが公共事業として建設します。当社は軌道事業者となることからインフラ外部である、車両や駅の内装などを整備するだけでよいとため、事業費が小さくなり、償却費の負担が軽くなります。

—インフラ部分とはなぜ道路の整備となるのですか？

リニモの走る名古屋東部は、名古屋市都心につながる道路を中心に、交通渋滞の激しいところです。渋滞緩和のために道路幅を拡張しても、さらに車を呼び込んでしまい、渋滞の発生する地点が移動するだけで、逆にますます渋滞してきます。都心に近い部分ほど、どんどん用地買収は困難になるので道路幅を拡張する対策はとれなくなってきます。つまり、道路だけで渋滞対策をしようとしても限界があるのです。

そこで、渋滞対策として、自動車交通との適切な役割分担が可能な公共交通を整備するのは道路側にもメリットがあるのです。



インフラ部・インフラ外部の区分

—中量軌道系としてHSSTが採用されたのはなぜでしょうか？

この地域は、自動車交通への依存度が高い一方、意外に新しい交通体系や交通システムへの取り組みに積極的です。

例えば、名古屋市の専用軌道をバスが走るゆと

リーとラインや全国唯一の道路の真ん中にバス専用ラインを持つ中央走行基幹バスが運行されています。万博会場では、無人隊列バス（IMTS）が人気を集め、実車がトヨタ博物館に展示されています。

HSSTシステムに関しても、将来的に有望な交通システムとして、名古屋鉄道や愛知県が出資する中部HSST開発(株)によって愛知県の大江で実験が進められていました。

東部丘陵地帯は名前通り、アップダウンの激しい丘陵地で、HSSTの得意とする場所であり、また、日本初のリニアモーターカーの実用化となるため、「あいち学術研究開発ゾーン」の整備コンセプトに適していました。

―開業までの経緯についてお聞かせください。

2001年12月に、「2005年日本国際博覧会基本計画」において観客輸送機関として位置づけられ、2002年3月から工事に着手しました。

通常なら6年にかかるような工事で、しかもまったく新しい交通システムをたった3年で作りあげることができるのか、非常に懸念されてのスタートでした。普通の鉄道でも、開通前には半年間ほど試運転をするのですが、その時間も持てない計画でしたので、間に合わなければ、万博の途中からでも、なんとか開業できないかという声もあったほどです。関係者一同の努力の結果、万博開幕前に開業することができました。

このようにハイスピードで作り上げられた要因として、用地買収が順調にいったことがあげられます。ほとんど県道上につくったといっても、一部で用地買収が必要だったのですが、リニモは騒音・振動がほとんどなく、従来の鉄道のように線路をこすって鉄粉が出ることもありません。周辺環境に極めて優しいので、地元から反対の声もあがらず、用地買収が非常に順調にいました。

また、名古屋市内のトンネルを掘るのは名古屋市、長久手町・豊田市の区域での支柱・桁などを建設するのは愛知県、車両などインフラ外部を受け持つのは当社と、複数の組織にまたがる事業

だったのですが、完成したところから、すぐに引き渡し、チェックするといった連携を非常に上手くやりました。公共工事として、この点は画期的だったと思います。

―さきほど、試運転期間を充分にとれなかったとおっしゃっていましたが、新しいシステムの試運転をどうされたのですか？

全8編成のうち、まず第1編成だけを先行的に作り、大江の実験線で試運転を繰り返しました。

そのうち、車両基地と八草を結ぶ1 kmほど本線の軌道ができたので、すぐに車両を運んできて、できた軌道、できた編成から、次々に試運転をし、チェックしていきました。

最終的に、全線ができたのは1月の終わり頃です。駅の内装などはまだできあがっていなかったのですが、ダイヤは1ヶ月前に公表しなくてはいけないのと、開業と同時に、万博を迎えるのは不安なので、しばらく営業に慣れる時間が欲しいということで、関係者で協議して3月6日を開業日にすると決定し、どうにか実現できました。

当初こそ重量オーバーで停止するなどのトラブルがありましたが、これは最新システムなので安全のために、設定を厳しくしており、少しでも異常があればすぐに止まるようになっていたためでもあります。

その後は、大きなトラブルや事故もなく、大変な混雑の中、無事にたくさんの万博入場者を運び続けたことは、このシステムの安全性、安定性、技術の信頼性の証明になりました。

―無人運転、無人駅と経済的なシステムでもありますね。

運転や扉の開閉なども、すべて機械がコントロールしており、完全無人で動かすことができるシステムです。運転指令室の3～4名が映像で監視しています。

本来、無人運転が基本なのですが、実は、「藤が丘駅」から「はなみずき駅」の地下を通る部分では乗員がのっています。これは2003年に韓国の



地下を通る際だけ、乗員が配置される

地下鉄で火災事故があった影響で、日本では地下部を走る電車は必ず乗員を乗せることになっているためです。これに添ってリニモに関しても地下部分走る時だけは運転資格を持つ社員を乗務させています。そのため、本来より20名近く社員数が必要になっています。

駅に関しては、藤が丘駅、愛・地球博記念公園駅と八草駅だけに駅員が配置されています。

―万博期間中の運行状況についてお聞かせください。

万博期間中の半年の間に約2,000万人のお客様を運びました。リニモの一編成あたりの定員は244人ですが、計算してみると平均350～360人、1日に最高16万人を運んだ日などは平均500人くらいのお客様にご利用いただいたことになります。

期間中は特別ダイヤでした。また、当初は万博終了後の通常営業と同じく全8編成で運行することになっていたのですが、輸送力補強を要望する博覧会協会が1編成を購入して、当社に貸し出すという形で全9編成となっていました。この博覧会協会所有の1編成は、「EXPO2005AICHI」の文字を入れた特別なラッピング車両になっていました。万博終了後は車両基地で保管していますが、先日、万博閉幕一周年記念事業として関係者のご了解をいただき週末の2日間だけ走らせました。

―現在の運行状況についてお聞かせください。

運行にあたっては、地域の方たちになるべくご利用いただけるように、経済性や利便性を第一に考えています。

運賃について、従来のバス運賃を基準にすると、以前は愛知青少年公園までバスで行くのに、片道430円かかりましたが、リニモなら340円です。さらに学生さんのご利用が多いことから通学定期については6割引としています。

こうした割安な運賃を提供するためには、効率的な運営体制とともに、初期費用を抑えることが肝要です。当社が担当する車両や電気設備等のインフラ外部の建設は、当初計画では405億円でしたが、356億円まで圧縮し、12.3%も下げています。

また、朝の7～8時台のラッシュ時には1時間に10本、その他の時間は1時間に6本と使いやすいダイヤにしています。これは名古屋で最も本数の多い地下鉄東山線ほどではありませんが、バス等よりもずっと便利です。さらに朝の5時半から深夜の12時近くまで運行しています。

また、「トランパス」という、1枚のカードで、市バス・地下鉄、名鉄電車・バス、名古屋臨海高速鉄道にものれる共通利用システムに加入して、周辺の公共交通機関との連携を図るなど、利用者の利便性を最大限向上させるように努力をしています。

―万博終了後の利用者数が低迷していますが…。

当初の需要見込みは、1日あたりの利用者数を31,000人と計算していました。万博期間中はそれをはるかに超えて運んでいましたが、終了後の半年ほどは1日あたり1万人強、今年度になってから1万5,000人程度と着実に増加しています。

31,000人という想定は確かに一見厳しい数字ですが、万博という特別な事情のため、需要の中に含まれていた、元は愛知青少年公園であった愛・地球博記念公園が、しばらくの間、部分開園で、本来の来場者数を呼べずにいるという事情もあります。

愛知青少年公園は年間およそ300万人の来場者



通学客が多いリニモの車内風景

があり、愛・地球博記念公園も全面開園すればそれを上回る方が来園されると考えています。そのうちの28%にリニモを使ってもらうのが目標です。これは、この地域の大規模集客施設では、おおよそこの程度の割合は公共交通でやってくるという数値です。

また、お客様の約半数が学生さんというのが、この路線の特徴でもあります。これまでは、万博開催でリニモが通学手段としては使えませんでした。

大学を選ぶときや、入学するときに、住む場所や、通学手段を決めていて、リニモが使えるようになったからといって、そうした生活をすぐに変えるわけではありません。

しかし、これからは、リニモがあることを前提に生活環境を作っていただけるはずです。そうした新入生が入ってきた今年の4月には、リニモの利用者が大幅に増えましたが、来年には彼らが2年生になり、新入生とあわせて、2学年分がリニモを使っていただけというふうに考えています。1年ごとに利用者が増えていき、4年間で、リニモを認知している学生が大学全体を占めることになります。

また、本来、2008年度までに整備すべき路線を、大急ぎで作ったため、駅までのバス路線や、駐車場・駐輪場などの整備が遅れている面もあります。

公園が徐々にオープンし、リニモを認知している人々が増えていくこと、パーク&ライドなどの利便性を向上させていくことなどで、利用者が

徐々に増えていくように期待していますし、そのようなように努力しています。

―採算についてはどのようになっているでしょうか。

償却費をのぞいた、運賃による運営の黒字に関しては、ここ数年で達成したいと考えています。

当初想定の31,000人という数字と比較して、その半分の利用者しかいないと悲観的な報道をされがちですが、仮に31,000人に達しないとしても、自立的な経営が可能となるよう努力しています。

さらに、これからの沿線開発によって人口が増えていけば、それは31,000人という予測外の需要ですから、それより増えていく可能性もあります。

実際、豊かな自然を持ち、都心まで1時間弱という魅力を持つ長久手町は、少子化が進む中であって人口を増やしていています。現時点では厳しい状況にありますが、中長期的に見れば非常に希望の持てる路線だと思います。

―地域住民との関係についてお聞かせください。

愛知万博の遺産の一つが、市民参加やボランティアの普及だと言われていますが、特に万博のお膝元であったリニモ沿線周辺では、ボランティアに対する熱意が非常に高まっています。

万博終了後、愛知県が主催で「リニモを活かしたまちづくり」について、地元住民を交えて考えるフォーラムやワークショップなどを開催していたのですが、その参加者の中から、今後も継続して活動が続けたいという有志が集まって「リニモねっと」という市民団体ができました。

現在、月に2回くらいの集会があり、4つの部会で、リニモの勉強や、イベントの開催、車両基地の見学者の案内の手伝いなどの活動をしていただいています。リニモは、視察や見学会の希望が多く、当社では列車の運行という本来業務とは別のところに人手を取られているところがあります。こうした視察の案内などは、徐々にボランティアの方々の活躍の場として、比重を移していければと考えています。

リニモの手伝いをしたい、協力したいと非常に熱心に申し出てくださり、大変ありがたいことだと思っています。地域住民と地域の交通機関の関係として、他に例がないとは言いませんが、かなりめずらしいのではないのでしょうか。

万博という素晴らしい場を与えられたことをきっかけに、中高年の方々を中心に地域の人々の何かをしたいけれど、何をすればいいのかわからないという想いの殻がやぶられ、大きな流れになりつつあることを感じています。

こうした力を大事にし、やりがいのある場を提供し楽しんでいただくことで、さらに大きな輪になってひろがって、リニモを愛するお客様になっていただければと思います。

現在は学生の利用客が中心ですが、今後、高齢化が進んでいけば、頼りになるのは公共交通機関です。そうした人々がお孫さんを連れて乗ってくだされば、リニモも安泰かなと思っています。



「リニモねっと」によるリニモ駅構内での写真展

—周辺施設との連携は、いかがでしょう？

この地域では、行政や、私どものような公共交通の事業者、観光施設、住民の方々が、協働していこうという機運が非常に高まっています。

1つの例ですが、実は、当初、愛知万博閉幕1周年記念事業のポスターの中には、愛・地球博記念公園は、会場としてあげられていませんでした。それはおかしいじゃないかという地元の声があがり、公園を管理する愛知県公園緑地課から、予算はないけれど、何かできないか、関係者の皆さん、集まってくださいという声がかかりました。

そこで、長久手町観光交流推進会議のメンバーである、当社やトヨタ博物館、長久手温泉「ござらっせ」、商工会の人達などで話し合い、閉幕記念にあわせて「第1回ながくて灯籠まつり」を開催しました。

公園西駅から長久手温泉「ござらっせ」までの香流川遊歩道に、万博閉幕の9月25日にちなんで、925本の竹灯籠（とうろう）を並べました。あわせて、公園も夜間開園をして、大観覧車の料金をリニモで来園した方は半額にする。その代わり、ちらしはリニモが作って配るなど、初めての試みでしたが、皆でアイデアを出し合い、それぞれの立場で協働していくことができました。

このように、何かことあるごとに集まって、協力しあうことができる雰囲気になっています。そして、いろいろな施設、いろいろな関係者が、なんとかリニモをもり立てようと声をかけてくださるのです。

当社としては、そういう地域の皆さんの想いを大切に、信頼され、認められるよう、さらなるサービスの向上を目指していきます。それが、地域に根ざした公共交通機関として、最大の力となるはずです。

時間はもう少しかかるかもしれませんが、将来性は非常にある交通機関だと思います。期待に応えられるよう、数字の上にも、結果として現れていくようにこれからも努力していきます。