

自ら歩んだ道、築き上げた事業に安住することなく、ベンチャーの最前線に立ち、広く社会に目を向け、新しい企業への道を開いていく人々からの熱いメッセージ。

Vol.027 株式会社ライトレール 代表取締役社長

阿部 等

Abe Hitoshi

写真：井上佐由紀

1961年、東京に生まれ、小学生の頃から鉄道の運行システムに興味を示す。
少年時代に培った「鉄道はもっと社会で活躍できる」という信念は、
高度経済成長期に台頭した車に対するアンチテーゼでもあった。
東京大学、同大学院で交通を専門に学んだ時期に、国鉄の分割民営化が実現。
鉄道事業に将来性はない、関連事業の成長が鍵という世論に疑問を抱く。
1988年にJR東日本に新会社第1期生として入社するが、
会社と自身の鉄道事業に対する見解の相違を確認する日々が続く。
2005年に退社し、交通問題解決をミッションに株式会社ライトレールを起業。
地方鉄道の再生、LRT（次世代型路面電車）、デマンド乗合タクシーなど、
交通サービスのビジネスチャンスを開拓、将来の鉄道経営にも意欲を見せる。
信号システムの機能向上、総2階建て車両の運行、運賃制度の改革など、
鉄道イノベーションをまとめた著書『満員電車がなくなる日』が話題になる。

名前 阿部 等
よみがな あべ ひとし
生年月日 1961年8月30日
身長 176cm
体重 73kg
視力 0.1/0.1
血液型 A B型
出身地 東京都大田区
最終学歴 東京大学大学院 都市工学専攻 修士修了
職歴 1988年 / JR東日本入社
2005年 / 同社退職
2005年 / 株式会社ライトレール設立
代表取締役社長就任
2008年 / 日本大学理工学部社会交通工学科
非常勤講師

名称 株式会社ライトレール
設立年月 2005年12月
本社所在地 〒171-0021 東京都豊島区西池袋1-26-5
資本金 4,570万円
事業内容 交通に関するコンサルティング・技術開発、

将来は鉄道経営も希望

従業員数 常勤5名

社名の由来 近年、多くの欧米都市で普及の進む次世代型路面電車は、日本でも多くの導入構想がある。覚えてもらいやすい社名とし、取組む内容はライトレールに限定せず交通全般。

ホームページ <http://www.LRT.co.jp>

第1話
精通



35年間の蓄積

今まで、数多くの成功された起業家の方のお話を伺いましたが、日本サン・マイクロシステムズと日本システムズの社長を務められた松本孝利氏のお話は、非

常に的を射ていて印象的でした。それは「ベンチャー成功の要諦は何でしょうか」という質問に、「その業界のことに就いて誰よりも精通することです」という非常にシンプルな回答でした。

私は、交通に関して、人一倍、現場を見て、本を読み、データを追い、人の話を聞き、思索と議論を重ねてきました。さらに様々な実務経験を積んできた自信もあります。交通に関して誰よりも精通するための努力を、小学校中学年の頃から35年間くらい重ねてきたことになりま

す。その結果として、交通に関して、私には手に取るように見えていることが、相手には見えないということが頻りに起きます。たとえば私には、鉄道の利便が向上し、人々の生活がより豊かになり、交通による環境負荷も軽くなる社会が手に取るように見えます。

鉄道の本気

拙著『満員電車がなくなる日』（角川SSC新書）を2008年2月に出版しました。出版社の紹介文は、「著者の提案する3つのイノベーションを実現すれば、満員電車はなくなり、日本のサラリーマンは本当の意味で豊かな生活を手に入れることができる。鉄道大国ニッポンが抱える最大の問題「満員電車」をあらゆる角度から検証し、旧態依然とした日本の鉄道業界に一石を投じる、渾身の一冊！」となっています。ネット上でもそこそこの話題になっています。また神奈川県立川崎図書館では出版記念講演会を開催していただきました。春からは日本大学で軌道工学という授業を受持ち、この本の内容も講義しています。朝日カルチャーセンターの夏期講座にも組込まれました。

私は、この本が多くの人に読まれ、「満員電車はなくせる、なくそう」という機運が盛り上がり、業界・行政・政治が動き、満員電車を本当になくせると心底思っています。国土交通省鉄道局の幹部やJR東日本の役員の方々にも読まれており、可能性の芽は充分にあります。多くのブログでも取り上げてもらっており、その中の1つで、「鉄道が本気出したらすごい、という思いがびしびしと伝わってくる」と評されました。まさに、私の気持ちをズバリ言い当てられました。

この本で私は、「満員電車」というキーワードで様々な提案をしましたが、本当に伝えたかったことは、鉄道は多大なる発展のポテンシャルを持っており、今後、鉄道屋が頑張ることにより、社会の発展や豊かさの実現に貢献できる、ということです。この本を読み、一人でも多くの方が鉄道や交通に対する関心を高め、また「その世界で活躍したい」という情熱を持ってくれることを願っています。

鉄道の可能性

拙著『満員電車がなくなる日』では、鉄道が本気になれば何ができるかを徹底的に検証しました。1995年に起こった阪神・淡路大震災は、朝6時前だったため、電車はまだ数えるほどしか走っておらず、脱線事故はさほど目立ちませんでした。しかし、もし首都圏を、朝8時前後にあれだけの大地震が襲ったら、どんなことが起きるでしょうか？

あらゆる路線で多くの電車が脱線し、線路から外れた電車は正面衝突し、あるいはホームに突っ込み、電車によっては高架橋から転落するでしょう。地下鉄では、停電により照明は消えて真っ暗闇となり、エスカレーターやエレベーターも停止してしまいます。鉄道関連での死者が数千人、数万人、いや数十万人に達するかもしれません。怪我人はその数十倍になるでしょう。

想像するだけで恐ろしくなります。被害をゼロにはできないとしても、最小限に食い止める方策を提案し本の中に書きました。

人口増への方策

日本の人口はこれから減り続けると言われていますが、それは天体運動のような確定事項ではなく、社会現象です。人々が暮らしやすい、子どもを産み育てやすい環境になれば人口減は改まるはずで、それには交通が大きな役割を果たします。古今東西の歴史を振り返っても、交通の利便向上と国家の繁栄や人口の増加とは強い相関関係にあります。

日本は、幕末・明治維新の頃に3,000万人だった人口が、大正末・昭和初期には6,000万人となり60年間で倍増しました。その間、鉄道が国を牽引し、国家繁栄の根幹として重要な役目を果たしました。その後、昭和の初めから終わりまでの60年間で6,000万人から1億2,000万人と、また倍増しました。前半は鉄道が東海道新幹線を代表に社会へ大きく貢献し、人々の移動や物資の運搬の利便を高めました。後半は鉄道に代り自動車と航空が発達し、社会の発展に貢献しました。その後、人口減時代になったことと、鉄道が充分な力を発揮できず、また自動車交通の機能向上も飽和状態になり、社会全体の交通システムの進歩が頭打ちになったこととは、偶然の一致とは思えません。

今後、鉄道の利便が向上すれば、通勤の肉体的・精神的負担が減ります。また通勤圏が広がり同じ経済的負担でより広い家に住めるようになります。そうなれば、今以上に子どもを産み育てようと皆思うことになり、人口減が人口増に転じても何らおかしくありません。

本当の鉄道の時代へ

モータリゼーションは、米国から始まり、その後、日欧に広まり、確かに多くの人に豊かで幸せな生活をもたらしました。今後、同じ流れが中国、インド、アフリカ

などに広まろうとしています。今は徒歩や自転車で移動している数十億人が自動車で移動するようになれば、この地球はどうなるのでしょうか。

エネルギーと環境問題で地球上に人類が住めなくなることは確実です。でも、たまたま運の良かった我々先進国の人間が、アフリカの人たちに「あなた方は人種レベルが低いので自動車を使えません」などと言えるわけがありません。そんなことを言うことは神への冒瀆です。かと言って、一度豊かな生活を知った我々は、江戸時代や原始時代の生活に戻ることもできません。

自動車の代りになる便利でかつ環境負荷の軽い交通システムが世界中から求められているのです。私は、鉄道が本当に大活躍する時代がくると信じ会社経営に取り組んでいます。



そろばんの糧

今までの46年間の歩みを振り返った時、小学生時代にそろばんを習ったことが、私の人生の礎となっています。暗算で4桁×3桁の掛け算ができ、珠算3級を暗算で受験して合格しました。暗算が得意なおかげで、算数は常に得意科目となり、時刻表を見て駅間の距離と列車の所要時間に応じた平均速度をすぐに計算でき、鉄道や日本地理への興味が広がりました。

計算が素早く正確にできることはどの科目にも優位に働き、中学の受験勉強をあまりしなかった割には、御三家と言われた武蔵中学に合格できました。今でも、どんな事柄に関しても、数量的な解析やシミュレーションを人一倍素早くできる自信があります。精神科医で数々のベストセラーを書かれている和田秀樹さんも小学生時代にそろばんを習っていたようで、そろばんの効用は大きいと思います。

鉄道に関心を持つようになってからは、鉄道の雑誌や単行本を多数読み、多くの知識を身に付けました。特に、東大電気工学科の曾根悟先生の記事からは多くを学びました。時刻表も、一時は毎月買っていました。

武蔵中学・高校

自由そのものの学校でした。制服はなく、授業中に寝ていようが、昼休みに麻雀をしようが、お咎めなし。その代り、究極の自己責任で、成績不良だと落第または転

校になります。

手取り足取りの進学指導はまったくありませんでしたが、友達同士のライバル意識は強烈で、東大に合格できるくらいの勉強は自分でやって当たり前という雰囲気でした。同期の卒業生178名中79名が東大（うち6名が理3）へ進み、残りも大半が有名大学へ進学しました。バレーボール部のレギュラー6名は4名が東大、2名が一橋大学に進学し、それぞれの道で活躍しています。人というものは、刺激を受ける場に入り、そこから逃げずに努力すると力を発揮することを学びました。

クラブ活動も、大学生OBが代々、後輩の面倒を見る習わしでした。私は、大学1年生から大学院修士1年生まで5年間、バレーボール部のコーチを務めました。その間のスポーツ習慣が今でも役立ち、同年代の中では身が軽い方だと思います。時々、自分の年の半分以下の後輩と一緒に汗を流すこともあります

3年間6万キロの自動車運転

闇雲に鉄道を信奉するのではなく、自動車の利点や欠点も身をもって体験しようと、大学1年生の秋から4年生の秋までで6万キロを運転しました。1年のうち350日くらいハンドルを握りました。都内をはじめ東北や北海道、関西方面の様々な道路を、昼夜あらゆる時間帯に走って感じたのは、道路をいくら作っても渋滞は永久に変わらないということでした。

また、自動車に万全の安全を求めるとしたら、自動車が今のような低コストではあり得ません。車がレーンから外れないようにする、居眠り運転したら確実に検知する、車間距離や速度制限を必ず守る、そういったシステムを導入するには膨大なコストがかかります。

さらには、自動車は鉄道と比べてはるかに土地利用効率が悪く、ロサンゼルスが典型です。ロスは高速道路の充実で有名ですが、人口密度が東京より低いにも関わらず、道路渋滞と駐車場不足で日々苦しんでいます。都市面積の3分の1が道路、3分の1が駐車場で、人間の活動場所は3分の1のみなのです。

東京大学都市工学科

東京大学では、2年生の後半に志望と成績により学科が振り分けられます。交通を学ぶには、都市・土木・電気・機械と様々な進路があります。曾根先生の電気工学科へ進学するには、数学・物理が不勉強のため、進学した後の専門科目の勉強が心配でした。そこで交通も含めて広く都市計画を学べる都市工学科へ進学しました。

卒業論文は「鉄道の運賃とサービス水準に関する研究」。東急電鉄東横線をモデルに、電車を増発したダイヤを組んだ際のコスト計算をしました。東急電鉄から電気代や運転士・車掌の件費といった基礎データを教わりました。昼間は設備改修も車両増備もいらず、増コス

トを利用人数で割り算すると、1人当たり数円のコストで大増発できることが分かりました。そのとき、利用者が数円ずつ出せば目に見えて便利になるのに、鉄道会社が実行しないことに疑問を感じました。

そして、修士論文は「鉄道における高負担・良質サービスの提供可能性に関する研究」。今度は東武鉄道の協力を得て、東上線の利用者を対象に、池袋駅で着席や時間短縮に対して乗客が支払うに値すると考える料金について面接調査しました。ある年配のご婦人から「2,000~3,000円で座れるならタクシーより安いもの。すぐ実行してちょうだい」と言われました。また「着席と立ち席が同額とはナンセンス。値段差があって当然」との意見もありました。その結果、着席と立ち席の商品価値の差、時間短縮の価値とも1分10円はあると分かりました。鉄道は公共性が高く、一般商品とは異なるという感覚を持っている方が多いようですが、鉄道だけ特別視せず、在野のビジネスと同様の発想と展開は可能だと実感しました。

鉄道の将来性を確信

私が都市交通計画（新谷・太田）研究室にいた大学4年生から博士課程1年生までの4年間は、国鉄の分割民営化が決し実際に実施された真っ只中でした。目の前に追われない外の立場からその様子をつぶさに観察できました。同時に多くの交通や都市の現場を見て回りました。

そして、小学校中学年の頃から次第に身に付けた鉄道の知識、さんざん乗り回した自動車、卒論と修論での研究、国鉄の分割民営化、多くの現場、すべての見聞と思索を組合せて、私は鉄道の将来性を確信しました。

自動車は、利便性・安全性・環境負荷・土地利用効率など、様々な点で理想的な交通システムではなく、21世紀の交通システムの主役たり得ないことを確認しました。一方、鉄道は、東海道新幹線開業から数年後の頃から20年間、本来の能力を発揮できずにいたのです。それが国鉄の分割民営化により「鉄道復権」という論調も広まり、一気に時代の流れが変わると夢見ました。しかし、現実とは異なりました。



国鉄からJRへ

1987年に大学院修士2年生を修了しました。その年、国鉄が分割民営化されました。JRが生まれると同時に入社したかったのですが、当時はJRの経営がどうなるか不透明で、むしろうまくいかないだろうという見通しが強く、JR各社の採用はゼロでした。民鉄への就職も若干は考えましたが、スケール感が全然違うので、JRへの就職にこだわりました。

当時の大学院の指導教官、新谷洋二教授にご相談したところ、「留年して就職浪人したとして、翌年に採用が始まらねば大変だろう。中退しても構わないから博士課程への進学を考えなさい」と言われました。それで博士課程への進学を志望しました。20年以上前の話で時効になると思いお話ししましたが、中退前提で博士課程の定員を1人分あてがってもらえたのです。先生には大変感謝しています。

ただし博士課程は志望すれば自動的に進学できる訳ではありません。先生のご期待に応えねばと、入学試験で問われる進学後の研究計画を、同期の中で誰よりも長く書きました。翌年、JR東日本で技術系の採用が始まり、予定通り博士課程を中退して就職しました。

保線部門を希望

当時のマスコミは、新会社は鉄道事業では収益を上げられず、国鉄時代に展開を抑えられていた関連事業をいかに伸ばすかが重要という論調でした。そして、JR経営陣の発想も同様でした。しかし、私の持論は「世の中はJRになって鉄道や交通のサービス向上を期待している」ですから、相容れませんでした。

さて、都市工学科の卒業でJR東日本に入社すると、配属される先は、国鉄時代からある保線か建設工事、そしてJRになって新しく生まれた開発事業の3つになります。新入社員研修後の面接で、どの部門を希望するかを聞かれました。

開発事業には、はなから興味がありませんでした。建設工事は、鉄道と交差する道路や河川等、部外からの委託工事がメインで、自分の志望とは違いました。保線部門は、鉄道の基本であり、将来、鉄道を本気で便利にしようとする会社の経営方針や社会の考え方が変わった時には絶対に重要になります。その時に備えて基礎をしっかりと身に付けておこうと、保線部門を希望しました。

粘り強い説得

入社2年目の1989年に、東京圏運行本部の保線課に配属されました。担当業務は「運転」でした。保線の仕事は、「間合」と称する終列車と初列車の間に行うのが基本です。保線部門は、作業効率がアップするよう、運転部門にダイヤ調整を依頼します。しかし、運転部門は、保線のために終列車を早めたり、初列車を遅らせたりすることは避けたいので、せめぎ合いになります。

私は、ダイヤへの影響を最小限にして間合を確保できるよう、フランス国鉄等で行われていた単線運転方式を提案しました。宇都宮駅構内に老朽化した分岐器があったのですが、通常ダイヤの間合では不足し、一部列車を運休しないと交換工事ができませんでした。しかし、早朝深夜に単線運転をすれば、通常の倍近い4時間の間合を取ることができそうでした。ただ、この方法だと、半数の列車は通常と逆方向に走行し、信号機や踏切が正常に動作しません。そこで、現地人に人を配置して安全を確保します。ミスがあったら大事故になると反対されましたが、粘り強く説得して実行が決まりました。

ところが、東京と北海道を結ぶ貨物列車1本がどうしてもダイヤに収まりませんでした。意地でも列車を運休させたくなかったので、東北本線でなく常磐線経由にできるように、上司と一緒に仙台に赴き、仙台地区の運輸部門や貨物会社の仙台支店の方と交渉し、そのように決定できました。

脱線の再現試験

2000年、地下鉄日比谷線の中目黒駅で脱線事故があり、その原因究明のために再現試験が行われました。電車の車輪が浮き上がる様子はテレビでも放映されました。実は、その数年前に、私はJR東日本の安全研究所在職時に同種の試験を行っていました。当時、脱線事故防止を研究テーマとしており、高崎線の籠原電車区で起きた脱線事故の原因究明を担当していたのです。

電車には台車が2組あり、それぞれに車輪が2本ずつ左右のレールをまたいで乗っかっています。その台車の調整具合によっては、左右のレールにかかる輪重（車輪の重み）がアンバランスになることがあります。そのような状態になるとカーブや分岐器で脱線しやすくなります。私は過去の類似事故からこれが原因だと確信し、皆に分かってもらえるよう再現試験の実施を提案しました。この時も、そんなことできないと反対されましたが、一人一人粘り強く説得して実現にこぎ着けました。

再現試験では、通常のレールの他に脱線したら車輪が引っ掛かるレールを敷設して、完全に脱線はしないようにしました。左右の輪重のアンバランスがある限界を超えると車輪が浮き上がり、仮説を実証できました。この様子をビデオ撮影して車両部門に理解を求めた結果、台車の保守管理を徹底させることになり、同種の事故を撲滅できました。こうした経験があったので、日比谷線の脱線事故があった直後に、事故調査委員会の東京大学の家田仁委員長に安全研究所での再現試験をご説明しました。日比谷線の脱線事故で、すぐに再現試験が実行されたのはそのためです。

細川氏との出会い

社会は鉄道に利便性を求め、鉄道にはそれに応える手

段がある。それによって商品価値が向上すれば、利用者は支払い金額または購買数量を増やす、とずっと考えていました。これは会社の考えとは異なるものでした。社員は皆、「鉄道事業は伸びない。これからはエキナカビジネスが主体だ」と教育され続けています。この組織では自分の考えは通じないと思っていた1998年8月に、ある出会いがありました。

エンゼル証券の細川信義社長です。「ベンチャーが日本の閉塞感を破ると昔から言われるが、大企業や中央官庁に埋もれて悶々としている能力・意欲を持った人達が飛出して起業してこそ、ベンチャーの成功モデルが生まれ、社会を変えられる」という話をお聞きし、自分でどこまでできるかは分からないけれど、そういう選択肢もあると気付かされました。

それを機に、ベンチャー関連の会合への参加と、情報の収集を始めました。大前研一のアタッカーズ・ビジネススクールに参加し、事業計画「環八上空を活用したエイトライナー」をまとめ大前賞を受賞しました。引続き、「最新技術によるタクシー配車システムを活用した乗合タクシー事業」「川崎駅東口地区での路面電車運行」とまとめ、ビジネスプランコンテストで入賞しました。その間、会社に「独立して起業したい」と申し出るたびに「早まるな」と言われました。保線の仕事は決して嫌いではありませんが、鉄道事業は伸びないことを前提にして、利便性向上でなく事故防止と経費節減ばかりにエネルギーを投入するのが嫌でした。



第4話
活路

ライトレール設立

2005年3月末に、名古屋鉄道（名鉄）の岐阜市内路面電車、および接続する郊外鉄道が廃止されました。海外では路面電車を活かした街づくりが盛んに進んでいる中、人口40万人の県庁所在都市の都心部に乗入れている路面電車の廃止は異例と言えます。利用人員や売上げ、費用構造などを調べると、やり様によっては経営が成立つように見えました。存続を希望する人は多数いて10万人以上の署名も集まりましたが、自ら事業を手掛けようという人はいませんでした。

私自身も、会社の仕事とは別に夜中と週末の限られた時間で、再生計画を作成して関係者の合意をまとめることは不可能でした。はたから見ると無謀に見えたでしょ

うが、岐阜路面電車を再生させる取組みに集中できるよう2005年4月末をもってJ R東日本を退職しました。私の力不足により存続は叶いませんでしたが、良い経験になりました。

全国で地方鉄道の廃止が進む中、それを再生させたいと願う声は多数あります。L R T構想も堺・宇都宮・池袋をはじめ多数ありますが、その実現に熱心な鉄道会社はなく、自治体の検討では実現困難というものばかりです。地方鉄道の再生やL R Tの実現をお手伝いできるよう、2005年12月に株式会社ライトレールを設立しました。

交通の専門能力を生かす

お会いした方々に理念や思いをお話すると、「ぜひ頑張ってくださいですが、どうやって儲けを出すのですか」と、必ず聞かれます。

国交省の各部局は、地方の鉄道やバスの廃止が進む現実に対し、公共交通を活性化したいと強く考えています。また、経産省は省エネや中心市街地活性化の面で、環境省は環境負荷軽減の面で、同じく公共交通の活性化を望んでいます。それに伴いここ数年、国交省は全国の自治体に「地域のあるべき公共交通計画を作りなさい」と指示しています。しかし、自治体には道路づくり以外の交通計画の業務経験を持った人材も組織もほとんどありません。たとえば、独自にコミュニティバスを走らせ、移動ニーズとマッチせず空気を運んでいる例が全国に続出しています。そこで、国交省は「交通の専門能力を生かす力が欠かせない」と判断し、交通計画の調査をするために自治体へ助成する制度を年々充実させています。

自治体はその資金により交通コンサルタント会社を利用できるようになりました。他の官庁も、公共交通の活性化を核とした地域活性化や低炭素社会実現への取り組みを支援する制度を充実させています。ということは、当社がソリューションを提案し合意形成できる体制さえ作れば、仕事は次から次にあるわけです。現在、何件かの受注の目途が立っており、しっかりした成果を出し、他の地域からも受注を得られるようにし、また地元関係者の信頼を得て将来は交通事業を担う立場にまでなりたいと考えています。

交通に関する第一級の人材の集結

当社の取組みをお話すると、社会性が高くソーシャルベンチャーと称される場合があります。ソーシャルベンチャーという言葉の響きからは、利益が少なく「清く正しく美しく」というイメージを持たれます。しかし、そうしたイメージでは力のある人材を集められません。社会に役立つ成果を出せば会社の売上げも上がり、そこで働く人も豊かな生活ができるようになると信じています。それを目指してこそ優秀な人材を集めて会社を成長させ、社会への貢献度を高められると思っています。

松下幸之助さんは「儲けが出るのは社会へのお役立ちの証し。そして、さらに社会へ役立つ仕事をしろというお告げ」と言われました。出すべき儲けは出させていただき、それを原資に人材を集め、社会に役立つ会社に成長させていきます。

言うまでもなく、「企業は人なり。事業は人なり」です。当社の将来の目標は、交通に関する第一級の人材が集結する場になり、交通問題の解決を通して社会に貢献することです。好きなことさえできれば清貧生活で構わないなどとは一切思っておりません。

鉄道の有効活用

全国には活用が望まれる鉄道インフラが多数あります。最たるものは、大都市の鉄道です。山手線は朝ラッシュ時に2分30秒間隔、1時間に24本の運行で、マスコミでは「過密」運転とも言われています。しかしそれは誤解で、自動車と比べると圧倒的な「過疎」運転です。私は『満員電車がなくなる日』に、信号システムの機能向上と鉄輪式リニアによる加減速性能の向上により、1時間に50～60本を運行できると書きました。総2階建て車両化と合せて、首都圏各線ともラッシュ時の輸送力を現行の3～5倍にでき、文字通り満員電車はなくせます。

地方鉄道も、同様に活用が望まれます。J R・民間・三セクとも、地方路線の普通列車は収益性がないと判断されていて、50年くらい前と比較してS Lの煤煙がなくなったことと冷房が付いたくらいで、本質的利便性は向上していません。一方、自動車交通の利便性は、道路整備・自動車の性能向上と価格低下・免許保有率の向上により画期的に向上しました。ところが近年、自動車交通の進歩は頭打ちです。それに対して、鉄道は、イノベーションにより低コストで大幅に利便向上できるポテンシャルを持っています。

貨物専用線も同様です。大都市圏内に旅客列車が走行していない路線がいくつかあります。いずれも繰返し旅客化が検討され、コストの割に収益を見込めずとの判断で頓挫しています。利便性の高いサービスを提供すれば思いのほか利用されることは、武蔵野線・湘南新宿ラインなどで証明済みです。旅客化と沿線開発の連動で利用をさらに促進させ、非常に低コストで良質な居住エリアを生み出せます。

交通問題解決を目指して

こうしたお話をすると、しばしば政治家・官僚・大学教授・評論家の道を勧められますが、私自身は企業家という選択肢が最適だと思っています。企業家は、社会のニーズと最先端の技術に精通し、皆がハッピーになれるソリューションを提案したうえで、さらに実行できるのです。他の立場では、他人が実行する環境の整備やソリューションの提案しかできません。

現代社会でベンチャーというと、IT・バイオ・新素材が大半で、交通を商材とする会社は稀です。しかし、現在ある鉄道ネットワークの大半はベンチャー企業が作りあげたものです。社会が交通問題の解決や既存鉄道の有効活用を望んでいるという追い風の中、既存の交通事業者が本業の展開に積極的でないのは、新参者にとって大きなビジネスチャンスです。

JR東日本を飛び出してから3年間が経過しました。商材の性格上、相応の売上げが上がるまでの仕込み期間を要し、支出先行すなわち赤字経営が続いていますが、ビジネスの種まきを重ね、大きく飛躍できる活路は充分にあると実感しています。交通問題解決をミッションにチャレンジを重ねていきます。

Personal Data パーソナル・データ①

少年時代に熱中した遊び 缶けり
少年時代にあこがれた職業 国鉄総裁
少年時代のヒーロー V9ジャイアンツのON（王貞治、長嶋茂雄）
恩師 紺野敏雄先生（小学生時代のそろばん塾の先生）
学友 森 浩生（武蔵中学・高校同期、森ビル専務）
悪友 大山太郎（武蔵中学・高校6期下、サミーネットワークス取締役）
ご自身の名前に込められた意味 植木 等が売れっ子だったこともあるが、多くの人と等しく接するように
両親 3畳1間のアパートから結婚生活をスタートし、苦勞をしながら息子に人並み以上の施しをしてくれた
父親から教えられたこと 自分が最も好きな道へ進め
母親から教えられたこと 皆のために自ら動くこと
家宝 3人の子ども達
得意学科 交通計画
苦手科目 数学・物理をもっと勉強しておけばと後悔大
卒論 鉄道の運賃とサービス水準に関する研究
修論 鉄道における高負担・良質サービスの提供可能性に関する研究

Dream 国鉄総裁

小学校4年の社会科見学で行った交通博物館が大変に面白く、後日あらためて父親に連れて行ってもらったほどでした。その際父にせがんで本と雑誌を買ってもらいました。2冊とも文字通り擦り切れるほど読み、現在に至る鉄道に関する興味や知識のベースとなりました。そして、鉄道のことを知れば知るほど不合理や改善策に気づき、国鉄が世間から非難を浴びる中、自分が国鉄総裁になった方が鉄道をもっとよくできるなどと生意気に夢想していました。



夢の入口となった「国鉄電車ガイドブック」と「鉄道ファン」1972年4月号。

Personal Data パーソナル・データ②

尊敬する人 織田信長
座右の銘 人事を尽くして天命を待つ
愛読書 交通関係
読書傾向 ビジネスノウハウ、啓蒙書
現在読んでいる本 日本文明・世界最強の秘密（増田悦佐著、PHP研究所）
感動した映画 不都合な真実
趣味 スポーツ、特にバレーボール
特技 暗算
長所 おそらく真面目
短所 物忘れが激しい（年のせいではなく昔から）

Hitoshi 鉄道少年

1972年10月14日。1872年の新橋～横浜間の鉄道開業から100周年を記念して、東海道線をSL列車が走るイベントがありました。当時、私は小学校5年生で、蒲田の自宅付近の広場からSLの走行風景をカメラで撮影しました。その当時、国鉄と交差する環八の陸橋へ、東海道線・横須賀線・京浜東北線をよく見に行き、特にブルートレインが通過するのを楽しみにしていました。



新橋～横浜間鉄道開業100周年記念で東海道線を走ったSL。

Personal Data パーソナル・データ③

音楽 昔はテレビのザ・ベストテンを欠かさず見ていた

酒 弱い

たばこ 高校生の時に吸って喉が痛くなり、それ以来吸ったことがない

好きな食べ物 サラダ

嫌いな食べ物 辛いもの

リラックス法 眠ること

スポーツ バレーボール

ゴルフ歴 コースに数回出たが、10年位前から一切断念
手放せないもの パソコン、ここ数年の蓄積が詰まっている

Principle

鉄道とベンチャー事業

現代において、鉄道とベンチャーは結び付かないでしょうが、戦前まで鉄道路線のほとんどはベンチャー企業が建設しました。東急・東武・阪急・近鉄等々、いずれも元は新進気鋭のベンチャーです。首都圏の路線図を見ると、国鉄～JRの路線も、東海道線以外は日本鉄道（現・JR山手・東北・高崎・常磐線）・甲武鉄道（現・JR中央線）など、いずれもベンチャーが建設しました。歴史をひも解くと意外な事実が分かります。



昭和10年の首都圏路線図（『満員電車がなくなる日』に掲載の図面に書込み）

Personal Data

パーソナル・データ④

終の棲家 今の自宅

好きな時間帯 寝る直前、ぐっすり休めるから

休日の過ごし方 起業を考え始めた頃から仕事になることが多い

家族 妻、1男2女、母

ペット 子どもたちは犬を飼いたがっているが飼っていない

睡眠時間 短時間睡眠に何回も挑戦したが達せず、7時間寝ても眠い

購読新聞 朝日新聞、交通新聞、東京交通新聞、茨城新聞

購読雑誌 運輸と経済、JRE A、日経ベンチャー、その他

欠かさず見ているテレビ番組 WBS、徹子の部屋（メモリーカードに録画し歩きながらザウルスで視聴）

パソコン DELL（他メーカー含めて学生時代から数えて6台）

現在取り組んでいるプロジェクト 各地の公共交通活性化プロジェクト数件

Future

交通ビジネス塾

交通問題解決の根幹は人であると思っています。当社は、毎月「交通ビジネス塾」を開き、交通分野の第一級の講師をお招きし、お話を伺った上で自由な議論をしています。参加者は、職業として交通に関わっている方、将来は交通分野の仕事に就きたい学生、現在は他分野の仕事をしているが本当は交通の仕事をしたい方です。人材育成・人材発掘、あるいは人材と人材、ビジネスとビジネスの出会いの場とすることを目指しています。



「交通ビジネス塾」に集う人々。

編集後記

今月のFront Interviewはライトレール社の阿部等さんに登場いただきます。ベンチャーの世界には様々な技術があり人がいらっしやいますが、阿部さんは鉄道という、2年以上の取材活動の中ではじめて出会う分野です。と言いますか、鉄道とはおおよそベンチャーとかけ離れた世界だと思っていたのです。であるがゆえに、鉄道の技術を持ってして、現状の交通問題、ひいては環境問題に大きな革新をもたらすことができるという信念はとても新鮮なものに思えました。しかも、その信念がただ起業家の強い思いだけではなく、35年間の経験と実践を通して磨いてきた鉄道技術に裏付けされているのです。たとえば、山手線の車両を2床式にしてしかも増発をすれば、通勤ラッシュなどの混雑が解消されるだけではなく、地下鉄を貨物線に転化することができるということです。そしてなりより排気ガスを延々と排出し続ける、環境負荷の高い現在のモータリゼーション社会の流れを大きく舵取りすることができるのです。

藤本惣平