

みんな
で



<https://www.mintetsu.or.jp/>

特集

相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]

四つの季節の鉄道ものがたり 春

どろくろいくの

子供のころ、熱を出すと、きまってる夢があった。

幼稚園の帰り道、私は、ひとり、道を歩いていると、青空のむこうから、はじめは、クレヨンで描いたようなちいさな丸いシミをみつける。なんだろうと思ってみあげていると、それが、もくもくと大きな雲になってやってくる。紫色の雷をびかびかおとしながら、ゆっくり近づいてくる。家族のもとに早く帰らなければ、と思うのに、いつこうに家につかない。小走りで横断歩道をわたっても、電車に乗っても、山を越えても、その雲は、近づいてくる。黄土色の綿みtainな雲で、雲には、凧に描かれているような、太い眉毛の男の顔がついている。雲はしゃべらないで笑っていて、ただ追いかけてくる。きれいな青空だったのに、し

だいに、あちこちが黄土色にそまつて、すべてがもくもくに埋め尽くされようとする。光が消えかけ、ああ、こわい、こわい、と思うけれど、夢であることに気が付かないから、いつまでももくもくを背中に感じながら走っている。起きると、寝巻きが汗で湿っている。風邪をひくたび、この夢をみている。三歳から三十八歳になっても、私は幼稚園の夏服、ライトブルーのギンガムチェックのワンピースを着て走っている。

父もまた、風邪をひくと、決まっています、山を登っている。大きな石を、たったひとり、山上に運ぶ。子供のころから大人になっても、熱を出すと、かっぴで歩いていけると言っていた。いつか、父がまだ子供の頃、神話の中で永遠に重たい岩を運び続けるシジフォスの存在を知ったとき、じぶんと同じ夢が書かれていることが怖かった、と言っていた。

夢の景色は、はつきりみているはずなのに、起きたそばから、景色はどこかに逃げてしまつて、なにかあったかんじだけが体に残る。それも、ベッドから数歩歩いたり、歯磨き粉のにおいをかいだりするころには、残っていた感触も溶けていつてしまつて、とてもふしぎだ。

夢は消えるから夢だけれど、目の前にあつて、消えていかない夢をみたことがある。いつこうに逃げていかない、しかし、近づくこともできない夢が、画集のなかにあつた。小学生のこ



朝吹真理子

イラスト・岡林玲

みんな

CONTENTS
Vol.
77
2022

◎日本民営鉄道協会とは？
1967年に社団法人として設立、2012年4月1日付で一般社団法人に移行、72社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っています。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

ろ、書棚からふいに手にとった、ポールデルヴォーの絵だった。懐かしいような、まったく知らないような、ふしぎな場所が描かれている。眠りについたときにだけ行くことができるような、静かな駅に、SLがとまっている。列車のいない駅舎もある。列車を待っているのか、行ってしまったさきをみているのか、よくわからない。白と黒の石の床面に、いやに明るい月が差し、女の人が立っている。デル

ヴォーの絵は、すべてが宙吊りで、道も上っているのか下っているのかもわからず、降車駅なのか乗車駅なのかもわからず、喜ばしいのか不穏なのか、生きているのか死んでいるのか、すべてがあいまいで、石膏のような女性目、目をひらいて佇んでいる。その目はまばたきをしないような気がする。ぞわぞわする、その遠さが心地よくて、悪夢に似たものがあって、でも、絹で首を絞められるような怖さで、一

度はみてみたいと思うような、みてしまつたら帰れなくなるような、そんな絵だった。

あざぶき まりこ

作家。東京生まれ。2009年、「流跡」で作家デビュー。2010年、同作で第20回 Bunshun Award ウマゴ文学賞を受賞。2011年「きことわ」で第144回芥川賞を受賞した。2018年に小説「TIMBERS」を発表。エッセイ集に「抽斗のなかの海」、最新刊に「だいちょうことはぐり」がある。

02 四つの季節の鉄道ものがたり 春 どこへいくの

◎作家 朝吹真理子

特集／相互直通運転による利便性・速達性の向上

「ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み」

TOP INTERVIEW

04 鉄道ネットワーク拡充で

選ばれる沿線を創造する

◎相模鉄道株式会社 代表取締役社長 千原広司

REPORT.1

08 都心への直通実現

首都圏の広域的な鉄道ネットワークの一翼を担う

◎相模鉄道株式会社 経営企画部 課長 井上剛志

INTERVIEW

東横線・目黒線を介して

14 多方面への移動を提供する

◎東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 技術戦略部 技術企画課 主査 岩本敏彦

REPORT.2 16 これからの100年をつくる

相鉄デザインブランドアッププロジェクト

◎相鉄ホールディングス株式会社 経営戦略室 第三統括担当 課長 山城英哲

Interview Column

21 鉄道の公共性を大事にしながら、ブランド力を向上する

◎good design company CEO 水野学

Mintetsu Report

えちぜん鉄道&福井鉄道

暮らしの足元を支える

フエニックス田原町ライン

◎えちぜん鉄道株式会社 営業開発部 部長 佐々木大二郎

◎福井鉄道株式会社 鉄道部 主任 白崎正臣

みんなでインフォメーション

26 第15回「私とみんてつ」小学生新聞コンクール

「日本全国みんなでつ絵はがき大募集」

「地方民鉄フォトコンテスト2021」

連載 地方民鉄紀行

28 紀州鉄道株式会社

連載 民営鉄道の起源を訪ねてー鉄路は何を目指したか

30 能勢電鉄 妙見線

◎日本宗教史研究家 渋谷申博



特集…相互直通運転による利便性・速達性の向上
 「ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み」

鉄道ネットワーク拡充で 選ばれる沿線を創造する

神奈川県を基盤に鉄道事業を営む相模鉄道（相鉄）は、1917年に前身となる「神中鉄道」として開業した。

105年に及ぶ歴史の中では、横浜駅西口開発をはじめとする経営の多角化や、沿線や首都圏への人口集中に伴って発展し、大手民鉄となった経緯がある。

2019年には、都市鉄道等利便増進法の制定・施行を契機としてJR線との相互直通運転（相直）を開始。

長年の夢であった東京都心部への乗り入れを果たした。

さらには2023年3月開業予定の東急電鉄との相直も控えており、それが実現すると東京都心部各地や埼玉などとも鉄路でつながり、首都圏の広域的な鉄道ネットワークの一翼を担うことになる。

そうした中、相鉄はさらなる利便性や快適性の向上、

相鉄をはじめとしたグループのブランド力アップを図っている。相鉄の沿線価値を高める戦略について、千原広司代表取締役社長に伺った。

相模鉄道株式会社代表取締役社長

千原広司

Hiroshi CHIHARA

聞き手・文 茶木環（作家／エッセイスト）

Tamaki CHAKI

報道キャスター、出版社勤務を経て、執筆活動に入る。東京都事業評価委員、日本鉄道賞選考委員、「土木施工」編集委員などの社会貢献活動や各種取材を通して、国土やインフラを考え、さまざまな視点から執筆活動を続ける。2020年より（一社）計画・交通研究会理事、広報委員長。

撮影●織本知之／写真提供●相模鉄道株式会社

特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

【ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み】

相直で交通ネットワーク拡充へ

——相模鉄道は100年を超える歴史を持たれ、神奈川の中心部の皆さんの足となつて重要な役割を果たしてこられました。そうした歴史的な経緯からお話しいただければと思います。

千原 1917年に現在の相鉄の前身である神中鉄道が、交通が未発達だった神奈川県東部の交通利便性の向上、地域産業の発展を目的に創立されたことから始まります。

その後、合併によって、茅ヶ崎―橋本間、厚木―横浜間の2線を持つ相模鉄道という会社になりましたが、戦時中に茅ヶ崎―橋本間を国に買収され、現在の相鉄本線が相模鉄道という名前とともに残りました。

戦後は、鉄道の輸送力増強と併せて沿線に住宅地の開発を積極的に進めてまいりました。沿線住民のニーズに合わせて、路線バスや商業施設の運営などを相鉄グループ全体で積極的に展開して、地域の発展と相鉄の発展とは軌を一にしてきました。中でも1956年の横浜駅名品街（相鉄ジョイナスや横浜高島屋の前身）開業を皮切りに横浜駅西口の開発が加速し、地元の経済や人流に大きな影響を与えて、横浜のまちの発展に大きく寄与することになりました。

鉄道事業では、1976年から1999年にわたって相鉄いずみ野線を開業、延伸し、従前は交通不便な未開発

の丘陵だった横浜市の中西部（旭区・泉区など）で住宅開発を進めてきました。こうして鉄道の施設や業務、サービスの近代化を進めてきた努力と実績が認められ、1990年には大手民鉄の仲間入りをさせていただきました。2009年には「相鉄ホールディングス株式会社」を持ち株式会社として鉄道事業を分社化し、現在のような鉄道事業の専業会社になりました。

——横浜駅をターミナルとしてこれまでは主に沿線住民の方々を輸送してこられました。2019年に開業したJR線との相互直通運転や約1年後に開業を控える東急電鉄との相直によって、大きな転換期を迎えていると思います。

千原 JRや東急電鉄との相直は「都市鉄道等利便増進法」の第1号案件として2006年に大臣認定を受けました。当社にとっては初の他社線乗り入れであり、同時に念願の東京都心部へのアクセスが実現しました。この交通ネットワークの強化は、横浜市西部や神奈川県東部からの交通の利便性を大きく向上させるものであり、まちや人々の暮らしを支えて進化させていく、非常に意義のあるものです。相直によって生まれる新しい人の流れを、当社のみならず、地域社会の発展に結びつけていきたいと考えています。

——これらの相直によってどのような効果が生まれますか。

千原 二社との相直はそれぞれの特性があり。既に2019年11月に開業している相鉄・JR直通線は速達性が高く、当社沿線から新宿方面へ乗り換えなしのダイレクトな輸送を可能にしました。もう一方の相鉄・東急直通線は2023年3月開業予定で、東横線・目黒線とそれぞれ接続することになりますので、新幹線駅でもある新横浜へのアクセスが実現するほか、東京メトロ南北線・副都心線や都営三田線、埼玉高速鉄道、東武東上線といった路線と直通運転を行うことになり。神奈川県東部や横浜市西部から、東京都心部各地や埼玉に至る広域なネットワークが形成されることとなります。

——この相直によって、首都圏全体の交通ネットワークが拡充し、他の地域、路線から相鉄沿線にも多くの人が訪れ、人流に大きな変化が起きますね。

千原 ええ、これまで相鉄は自社線内だけで完結していましたが、相直で他社線とつながることによって、相鉄をあまり知らなかった方、特に東京都心部や埼玉県の方面では認知度が非常に低かったため、相鉄について知っていただく契機となります。相鉄らしさを見直し、リブランディングする「デザインブランドアッププロジェクト」なども推進しています。

デザイン性に優れた車両を目にして関心を持ち、「相鉄沿線に行ってみようか」という気持ちになっていただく。そして実際に行ってみて緑が豊か

で住みやすい場所だということを知っていただければ、沿線に住んでいただくきっかけにもなる。コロナ禍で都心部から郊外への移住も増加している中で、当社沿線も選択していただきたいと思っています。

一方沿線の方々はこれまでのように横浜駅方面に行けるし、新横浜駅経由で東京都心方面に行けるようになる。これまで通り横浜駅をご利用いただくお客さまが不便を感じることもないように、西谷駅での折り返しも含めて、横浜系統も新線系統も両方便利になるようにしたいと考えています。

ブランド力向上で認知度を高める

——相直を機に新造した「ヨコハマネイビーブルー（YNB）」の車両は外観



新型車両21000系。相鉄・東急直通線用として製造された



相鉄のまちづくりの歴史は横浜駅西口から始まる

も素敵ですし、内装も多くの人が快適に利用しやすくデザインされていますね。先ほどのデザインブランドアッププロジェクトの中核はやはり鉄道事業なのですか。

千原 相鉄グループでは創業100周年に向けた戦略として「Vision100」を策定しました。2010年度から2019年度を計画期間とするもので、相互直通運転を契機として「選ばれる沿線の創造」や「事業領域の拡大」を図り、併せてブランド力と認知度の向上を経営戦略として掲げました。その具体的な施策の一つがデザインブランドアッププロジェクトです。

だんだん認知されていくような、いわば相鉄の広告塔の役割もこの車両に果たしてもらえませんかと期待しています。

相鉄の認知度を高め、イメージを形成していき、それとともに沿線のまちづくりを推進していく。ブランドアップがエンジンとなり、鉄道の魅力とまちの魅力が相乗効果を上げていくことができると考えています。

コロナ禍で構造改革を加速

——グループの長期計画を進めてこられた中、長期にわたるコロナ禍は鉄道業界にも大きな影響を及ぼしました。

今後どのような指針で進めていかれるのかをお伺いできますか。

千原 先ほど申し上げた「Vision100」では業績目標の一つに「グループの連結当期純利益100億円超」を掲げており、これは2014年度に前倒しで達成するなど2019年度まで順調に推移してきました。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大により2020年度は大幅に業績が悪化し、上場以来初の連結営業赤字を余儀なくされました。今後についても、特に鉄道事業については、生活様式・ビジネス様式の変容により、お客さまの需要はコロナ前の状況には戻らないだろうと考えています。

このような経営環境の変化を踏まえ、相鉄グループではこの度、新たな長期ビジョンとして「Vision2030」を策定しました。この長期ビジョンは、「少子高齢化・長寿化」、「デジタル化/DX」、「グローバル化/ボーダーレス化」、「価値観・人材の多様化」、「気候変動の加速」、「ESG/SDGsへの取り組み強化」に加え、「Withコロナ」といった相鉄グループを取り巻く経営環境を踏まえ、策定されたものです。この長期ビジョン10年間のうち2022〜2024年度の3カ年を中期経営計画期間とし、事業構造改革の実行と新たな成長に向けた基盤整備・拡充に注力する期間としています。

コロナ禍では特に通勤需要が大幅に減少し、収益への多大な影響を及ぼし



相鉄・JR直通線開業出発式

特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]



相鉄・JR直通線開業で新設された羽沢横浜国大駅

成したいと考えています。

——人口減少や少子高齢化等で長期的視野においては鉄道利用の減少は予測されていたかと思いますが、コロナ禍では一気に直面することになりました。

千原 横浜市の人口も減少が予測されています。特に当社沿線の旭区では2040年には20%減少する(2010年を基準とする)と予測されています。生産年齢人口も徐々に減少し、相鉄線の輸送人員も減少することは想定していました。しかし、コロナ禍で前倒しになりましたので、それに対応すべく構造改革を加速することになりました。

コスト削減ももちろんですが、輸送人員の増加も重要課題ですので、私どもにとって相直はビッグチャンスとなります。各社との直通運転によって、新たなお客さまを相鉄沿線に取り込んでいく。そのためには、沿線に魅力が必要ですし、利便性の向上が必要です。まちづくりをしっかりと推進するこ

とで、鉄道事業についても増収を図っていければと思っています。

進む沿線の開発計画

——相鉄のターミナルでも横浜駅の西口周辺は相鉄の開発を機に大きな発展を遂げましたが、相鉄グループでは、将来像はどのような姿を描いていらっしゃいますか。

千原 相鉄グループにとって、やはり横浜駅西口が最大の事業基盤であることに変わりはありませんので、さらに魅力づけをしていきます。不動産事業では、鶴屋町地区の2018年まで相鉄高速バスセンターがあった場所、国家戦略住宅整備事業の日本国内第1号の大型プロジェクト「横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業」として、マンション・ホテル・商業施設などが入居する地上43階建ての高層ビルの建設を進めています。

横浜駅西口に関する当社グループ全体の大改造はまだ具体的な構想がまとまってはいませんが、こうした再開発を手掛けながら、まちの魅力を少しずつでも維持・向上させていく予定です。——そのほかのまちづくりについてはいかがでしょうか。

千原 今後、計画しているものに、「泉ゆめが丘地区土地区画整理事業」があります。1999年に開業したいずみ野線のゆめが丘駅は市街化調整区域にあり、駅を含め周辺地域は20年以

上開発が行われていませんでしたが、数年前から区画整理事業が始まり、駅施設の大型改良も行っています。

星川駅・天王町駅間では19年かけて連続立体事業を進めており、高架下にスペースが生まれましたので、その開発によってまちの活性化、エリアの活性化を進めていきます。2022年度は新たに鶴ヶ峰駅周辺の連続立体化に着手します。こちらは2033年度の竣工予定ですが、地下方式ですので地上にスペースが生まれ、そこからまちづくりが始まっていくと思います。

移動に付加価値をつける時代

——鉄道事業では、どのような取り組みに力を入れていかれますか。

千原 安全性の向上として、ホームドアの全駅設置計画を進めています。海老名駅は駅改良工事に合わせて少し先になります。それ以外は2023年度までに設置を完了します。また、各種設備が整ったのちには運転のワンマン化も進めていきたいと思っています。技術面・運用面など未だ実現には課題も多くありますが、無人運転についても他社の動向を踏まえながら、研究を進めていきたいと考えています。

さらに昨今、電車内での傷害事件などお客さまに不安を与える事象も発生しています。当社線内で同様の事象は発生していません

が、どこでも起こり得る事象であるかと思っています。未然に防ぐのは非常に難しく当社にとって大きな課題ではありますが、車内カメラの設置に向けて検討を開始しています。単に画像を記録するだけでなくリアルタイムによる監視が可能なカメラの導入を検討しています。

——約1年後の東急電鉄との相直実現に向けて抱負をお聞かせください。

千原 これからは移動を単に支えるだけにとどまらず、移動することに付加価値をつけるなどして新たな需要の発掘を行っていかねばなりません。相鉄・東急直通線の開業を一つの皮切りに、従来にはない輸送サービスを提供し、持続可能な鉄道事業の運営により公共交通としての責務を果たし、地域のさらなる活性化を図っていきます。引き続き、重点施策として「選ばれた沿線の創造」に取り組んでまいります。鉄道の利便性・快適性の向上との相乗効果によって沿線の魅力づくりをグループ一丸となつて行っていきます。



特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]

都心への直通実現

首都圏の広域的な鉄道ネットワークの一翼を担う

2022年1月27日、相鉄新横浜線・東急新横浜線の2023年3月開業（予定）が発表された。都市鉄道等利便増進法に基づく神奈川東部方面線整備事業のうち、もう一方の相鉄・JR直通線は2019年に既に関業しており、来春の相鉄・東急直通線開業によって神奈川県中部や横浜市西部から東京・埼玉に至る広域的な鉄道ネットワークが形成されることになる。相鉄鉄道（相鉄）にとってはこれらの直通線の開業によって、長年の宿願である東京都心部への乗り入れが実現し、沿線利用者は利便性が格段に向上する。コロナ禍など鉄道事業者にとっては厳しい状況が続いているが、相鉄はこの機運をどう捉え、どのような戦略を取っていくのか、話を伺った。

取材・文◎茶木 環（作家／エッセイスト）

撮影◎織本知之



都市鉄道等利便増進法に基づく相直

相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線の二つの連絡線整備は神奈川県東部方面線整備事業と呼ばれ、「都市鉄道等利便増進法」に基づき進められている事業である。相鉄・JR直通線は2006年、相鉄・東急直通線は2007年にそれぞれ速達性向上計画の大臣認定を受けた。なお、相鉄・JR直通線は2010年、相鉄・東急直通線は2012年に都市計画決定された。

都市鉄道等利便増進法は、既存の都市鉄道施設を有効活用することにより、速達性の向上や駅施設の利用円滑化を図ることを目的とするものである。この制度では整備主体と営業主体（鉄道事業者）を分離する上下分離方式が採られており、国と地方自治体（神奈川県・横浜市）が総事業費の3分の1ずつを補助し、残りを整備主体である鉄道・運輸機構が資金調達して鉄道施設の整備を行い、施設を保有する。営業主体である相鉄と東急電鉄は鉄道・運輸機構に施設使用料を支払うスキームとなっている。

二つの直通線のうち相鉄・JR直通線の営業主体は相鉄で、相鉄本線西谷駅ーJR東海道（貨物）線横浜羽沢駅付近の区間に約2・7kmの短絡線が、整備主体である鉄道・運輸機構により整備された。2019年11月30日に開業しており、相鉄線の海老名駅から、西谷駅を経由して、羽沢横浜国大駅で

JR線に乗り入れ、新宿方面へ運行している。新設された羽沢横浜国大駅は相鉄とJRの分岐駅となり、また駅自体も共同使用駅であるが、駅業務は相鉄が行っている。

都心への乗り入れは長年の宿願

相鉄は前身である神中鉄道が1977年に創立して以来、神奈川県東部を基盤としてきた鉄道会社である。現在のターミナルである横浜駅には1933年に乗り入れ、1950年代に西口の土地を取得して開発を主導してきた。そうした横浜中心部への人口集中と沿線開発によって発展してきたが、相互直通運転による東京都心部への乗り入れは、相鉄にとって長年の宿願となっていた。

その背景について、経営企画部交通戦略担当の井上剛志課長は「1990年代には当社も含めて関東の民鉄各社は輸送人員が減少傾向にあった。その後半頃には、当社以外の東京都心部に乗り入れている他の鉄道会社は上昇傾向に移っていったが、当社は残念ながらそうならなかった。通勤先や学校などが集中する東京都心部にダイレクトアクセスできるか否かが輸送人員や沿線への定住に大きく影響することを実感し、2000年以降、東京都心部乗り入れを検討するようになった」と説明する。

さらに、「相鉄・JR線の開業日に

二俣川駅のホームに新宿行きの電車が入ってきたのを見たときは、ようやく実現したと感慨深かった。周囲にいらしたお客さまからも『来た、来た』と声が上がりが、皆さま何か特別な電車が来たという反応をされていて、とても嬉しかった」と語る。

2019年開業の相鉄・JR直通線

現在、相鉄・JR直通線は朝ラッシュ時など一番多い時間帯で1時間に4本、その他の時間帯は2〜3本運行されている。所要時間例として最速で、二俣川駅ー新宿駅間約44分、海老名駅ー武蔵小杉駅間約36分、大和駅ー渋谷駅間約45分などとなっている。

「15〜30分に1本の運行で、お客さまからは運転本数をもっと増やしてほしいという声も上がっている」と井上課長は語る。

また、これまで自社線内で完結していた相鉄の路線は、沿線に住み、横浜に通勤・通学する人々の輸送を主な役割としていたため、比較的シンプルな形態の運行だった。相鉄・JR直通線の運行が組み込まれたことで、行き先も増え、ダイヤが複雑化しているが、待ち時間やホーム移動など、乗り換えストレスの軽減に尽力している。

「直通線の開業以降、分岐駅となる西谷駅や二俣川駅で直通列車と横浜方面に向かう列車が接続して、スムーズに乗り換えができるようにダイヤ設定

を工夫している。また、夕方や夜の帰宅時間帯には優等列車と各駅停車が西谷駅等で接続して、早く到着したい人、あるいは時間がかかっても座って移動したいというように、電車を選択できるようにした。お客さまのニーズやご利用状況に合わせての選択肢が増えたと思う」

行き先や列車の種類も増えたため、ホームのアナウンスもより丁寧で分かりやすいアナウンスを心掛けていくという。

「鉄道を利用される方はコロナ禍で減少しており、相鉄・JR直通線の利用者も、当初計画していた数の4割程度に留まっている。しかし、推移を見ると、開業後からコロナ禍となるまでの間の平均利用者は1日当たり約2万5000人、2020年度の平均利用者は1日当たり約2万1000人だったが、2021年12月には約2万7000人とコロナ禍前を越えた。今後も少しずつ増加していくと考えている。鉄道利用全体が落ち込んでいる中で、この直通線の利用者は健闘しており、相直効果は出ていると思う」と井上課長は語る。



相模鉄道株式会社 経営企画部 課長

井上剛志
Tsuyoshi INOUE

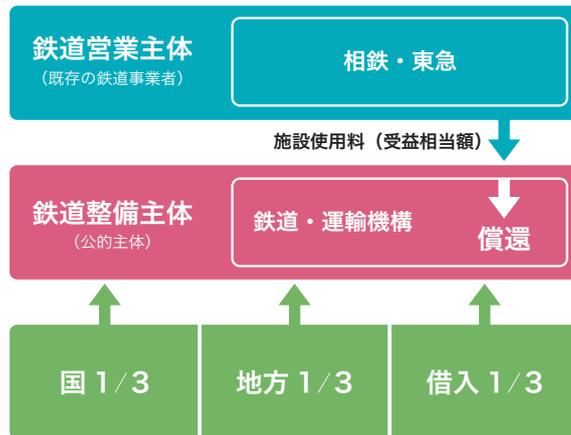


羽沢横浜国大駅から望む羽沢トンネル。中央の2線が相鉄・東急直通線用



左/相鉄・JR直通線開業で新設された羽沢横浜国大駅。ここでJR線に切り替わる。上/平日は1時間に2〜4本運行されている新宿方面行き。右/羽沢横浜国大駅外観

■「受益活用型」上下分離方式



(注) 国土交通大臣による認定を受けた速達性向上計画に基づく都市鉄道施設・駅施設の整備に対し、上図の支援措置。



相鉄・東急直通線は来春開業予定

2023年3月開業予定の相鉄・東急直通線は、JR東海道(貨物)線横浜羽沢駅付近から東急東横線と目黒線の日吉駅までの約10kmが整備される。営業主体は相鉄と東急電鉄で、運行区間は相鉄線の海老名駅・湘南台駅から西谷駅・羽沢横浜国大駅を經由して整備区間に入り、新駅の新横浜駅と新綱島駅を通じて、日吉駅から渋谷・目黒方面に向かう。営業分岐駅は新横浜駅で、両社の共同使用駅となり、両社で駅業務を行うことになる。

朝ラッシュ時の運転本数は1時間当たり10〜14本、その他の時間帯は4〜6本を予定している。

この直通線の開業で、神奈川県中部や横浜市西部と東京都心部が直結され、例えば、二俣川駅〜目黒駅間は現在、横浜駅と大崎駅で乗り換え約54分かかるところ、乗り換えなしで約38分となり、16分程度短縮される。相互直通運転で、乗り換え回数が減少し、所要時間が短縮されるなど、利用者はより快適に目的地に行くことが可能となる。

また、相鉄沿線や東急東横線・目黒線沿線から東海道新幹線が停車する新横浜駅へのダイレクトアクセスが可能になる。例えば、大和駅から新横浜駅に行くには現在、横浜駅で乗り換えをして約42分かかっているが、相直後は乗り換えなしで約19分と大幅に短縮される。長期化するコロナ禍で控えられ

てはいるが、移動ストレスの緩和により、長距離移動が増加することが予想される。

「東京都心部への乗り入れもメリットは大きいと思うが、新横浜駅への乗り入れによって、新幹線アクセスは格段に向上する」と井上課長は語る。

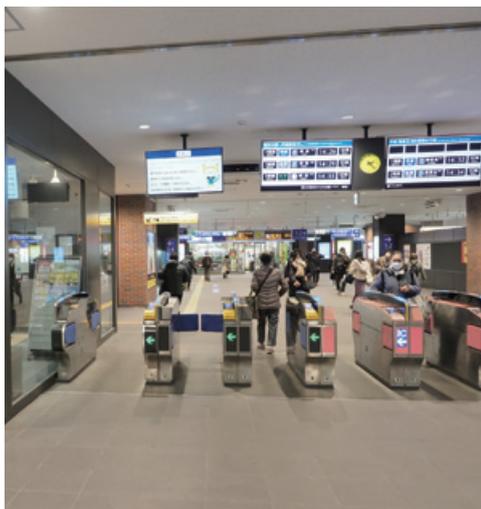
2013年3月に東急東横線と東京メトロ副都心線との相直が渋谷駅を通じて開始したことにより、西武池袋線(西武有楽町線)、東武東上線、横浜高速鉄道みなとみらい線の5社局7路線が1本の線路で結ばれることになった。みなとみらいのような新都心、渋谷・新宿・池袋の3大副都心、西武球場、観光地の川越や秩父などが結ばれたことで各地へのアクセスが簡略化され、人流が大いに活性化したが、相鉄新横浜線と東急新横浜線が開業すると、それに加えて、相鉄本線・いずみ野線、東急東横線・目黒線、東京メトロ南北線・副都心線、都営三田線、埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線が直通運転がなされ、7社局14路線を結ぶ首都圏の広大な鉄道ネットワークが形成されることになる。広域鉄道ネットワークのさらなる充実により、地域間の連携と活性化が図られ、各地域のさらなる発展にもつながる。

沿線各地域で進むまちづくり

商業ビルや百貨店、オフィスの建設・運営など横浜駅西口開発を牽引



本線の始発駅・海老名駅はリニューアル工事が進められている



左・上／本線の中心駅の一つ、二俣川駅。横浜市旭区に所在し、現在は横浜経由の都心通勤が多い



上・左・下／本線と直通線が分岐する西谷駅。2面4線の1・4番線が直通線、2・3番線が横浜とつながる本線。両列車間は接続に十分な配慮がなされている



よって生まれる空間を有効活用して地域の活性化を図ることが計画されている。まちづくりと交通ネットワーク整備の相乗効果で沿線の魅力を高めるビジネスチャンスと捉え、グループで推進するという。

沿線への移住・誘客を促進

東京都心部への乗り入れによって移動の利便性を高め、沿線では魅力あるまちづくりを行う——この両輪によって沿線の魅力向上の先に相鉄が目指す一つに沿線エリアの定住増加がある。

「JR線や東急線との相互直通運転で、当社線は横浜に行きやすいということに加えて、東京都心部にアクセスしやすい沿線となる。これまで東京都心部に勤務される方が当社沿線を選ぶことは少なかったのだが、JR線や東急線との相直で東京都心部に通勤する方、家族が通学されるような方にも、住まう沿線として、選択肢の一つに加えていただけるのではないかと井上課長は期待を寄せる。

また、コロナ禍という鉄道事業にとって厳しい状況も、ある意味では前向きに捉え、「テレワークの普及などワークスタイルの変化で東京都心部から郊外へ移住する人が増えている。相直効果と郊外への関心からか、当社グループの不動産部門にも沿線外からの問い合わせが増えるなど、これまでになかった新たな動きがあり、この流れ

をうまく捉えていきたい」とする。沿線地域への定住の一方で、広域ネットワークを生かした交流人口の増加、相鉄沿線に誘客する施策も重要な課題である。

「2013年に、東京メトロ副都心線と東急東横線が接続して実現した5社局7路線の相直では人の流れが大きく変わったと聞いており、今回の相直によって当社線にもそうした変化を期待している。しかし、当社グループは横浜駅西口以外の沿線地域は主に定住を目的とした開発を行ってきており、沿線の周辺には他社線のような有名な観光地があまりないのが実情。SNSなどでは思わぬ場所やものが注目を集めたりするので、現在、社員から沿線おすすめスポットを募集するような取り組みも行っている。例えば、ゆめが丘は自然が豊かでキャンプなどもできるといふ私たちも知らなかったような情報が集まってきている。コロナが収束し、東急電鉄との相直が実現した段階で沿線の魅力をPRできるよう準備している」と井上課長は語る。

こうした中で、沿線地域への集客機会となるイベントも予定されている。相鉄本線の瀬谷駅を最寄り駅とする米軍施設「上瀬谷通信施設」の跡地（2015年に返還）では、2027年の3月から9月に、花や緑を通じた健康と福祉、環境の向上、経済強化などを目的に「国際園芸博覧会」の開催が予定されている。

特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]



西谷駅を出発する相鉄・JR直通線の12000系新宿行き

定期券にサービス付加で価値を上げる

相直による他地域との新たな人の流れは通勤・通学や観光面だけではなく、これまでにはないネットワークを構築していく可能性もある。

「例えば、慶応大学の湘南藤沢キャンパスは湘南台駅が最寄り駅の一つとなっているが、同じ慶応大学の日吉キャンパス（東急東横線）や三田キャンパス（都営三田線）とも相鉄・東急直通線の開業によってつながるので、さまざまな可能性が生まれるのではないかと考えている。学生をターゲットにした施策も考えていきたい」と井上課長は語る。

また、直通線の開業後によって、相鉄沿線から複数の経路で東京都心部と行き来が可能になる。それに対応して、複数の経路で利用できる特殊二区間定期券などのサービス導入が検討されている。

「他社線も同様だと思うが、コロナ禍で毎日通勤・通学しない状況が続いたことで、定期券離れがかなり進んでいる。それをきっかけに当社でも定期券のあり方について改めて考えるようになった。今後は、いろいろな経路でさまざまな場所に行けることが当社の強みになっていく。そうした中で、これまでの経路が固定された定期券ではその強みを発揮できないのではないかと思うようになった。定期券に付加価値をつける意味からもぜひ導入した

い。例えば、勤務先や学校が東京都心部にあって平日は新横浜を経由する直通線を利用して決まったルートで通うが、休日は横浜で楽しんでいただく。さまざまな利用を想定して、それに合った鉄道輸送のサービスを提供していく」と井上課長は説明する。

また、沿線にリニューアルされた二俣川駅や駅ビルのほかにも、開発途中のゆめが丘駅の商業施設が完成すると、通勤や通学だけではなく、身近な場所に買い物や遊びなどを目的とした、数駅間の小規模な短距離移動が増加することも予想される。

「これまでは沿線内の各エリアと横浜とを行き来する動きがメインであったが、当社線自体は比較的コンパクトな路線なので、そういった動きも促していきたい。今後は相直を利用した広域の移動も沿線内の小さな移動についても鉄道会社としてそれを誘う発信をして、相鉄沿線で過ごす時間や生活を楽しくしていただきたい」と井上課長は語る。

鉄道は地域と非常に密着した交通機関であり、相互直通運転はアクセスの所要時間や乗り換えの減少といった利便性のほかに、それぞれの地域で培われてきた人々の暮らしや文化が遭遇し、さらなる活性化・発展につながる側面がある。相鉄が携わる二つの直通線の開業で実現する鉄道の広域ネットワークはそうした意味でも大きなものをもたらすであろう。

特集…相互直通運転による利便性・速達性の向上
 「ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み」

東横線・目黒線を介して

多方面への移動を提供する

2023年3月開業が予定される相鉄・東急直通線（整備延長約10km）のうち、日吉―新横浜間（延長約5.8km）は東急電鉄が営業する区間である。

東急電鉄は1964年の営団地下鉄（現・東京メトロ）日比谷線との相直を皮切りに、積極的に他社線との相直を行い、自社路線の利便性を高めて人流を創出してきた。約1年後に予定される相鉄との直通に向けて、期待と戦略を伺う。

文●茶木 環／撮影●織本知之



東急電鉄株式会社 鉄道事業本部
 技術戦略部 技術企画課 主査

岩本敏彦

Toshihiko IWAMOTO

新幹線駅にダイレクトアクセス

——現在の進捗状況はいかがですか。

岩本 工事は原則として整備主体の鉄道・運輸機構が行っていますが、一部、日吉―新綱島間の東横線・目黒線との接続部や営業線に近接する区間で東急電鉄が受託している工区があります。東横線の高架橋の直下で日々列車を運行しながら新線のトンネルをつくるなど大変なこともあったのですが、躯体工事はほぼ終了し、現在は軌道・電車線敷設等の設備工事の段階に入っています。

また、朝ラッシュ時10〜14本（予定）の直通線運行を実現するため、東横線・目黒線の車両それぞれが相鉄線に乗り入れ可能な改造を行いつつ、一

部車両を新造し、必要な編成数を確保します。現在の目黒線は6両編成です。相鉄線への乗り入れ・輸送力増強の両面から8両編成にする必要があります。既存の車両の改造とともに、8両編成に対応してホーム・上屋の延伸や車庫の改良工事を行っています。

——相鉄・東急直通線が東急電鉄にもたらずメリットは何でしょうか。

岩本 まず新横浜駅という東海道新幹線の駅にダイレクトアクセスできること。当社路線からですと品川駅にアクセスする選択肢もありますが、東横線・目黒線が短絡線の整備により新横浜駅に乗り換えなしでアクセスできることが大きいと思います。

また、当社の路線ネットワークの戦略では、東横線と現在の東京メトロ日

比谷線との相互直通運転を1964年に開始して以降、他社線との相直や複々線化等の輸送力増強により網の目のように路線を拡充し、併せて沿線のまちづくりを行うことで利用者数を伸ばしてきました。

新横浜駅は東海道新幹線のほかJR横濱線、横浜市営地下鉄ブルーラインの3路線が乗り入れ、駅の乗降人員もコロナ禍前では3路線合わせて約27万人と一つのターミナル駅程度の規模があります。沿線内に新たな拠点駅を獲得できることも戦略上、大きいと思っています。

新横浜駅からは相鉄沿線とつながりますから、相鉄グループが取り組んでいる沿線開発のポテンシャルにも期待しています。相鉄沿線から東横線や目

黒線を利用して都心方面へと行き来していただくことも当社のメリットになると考えています。

——利用者の選択肢が増えたり、混雑緩和にもつながるのではないですか。

岩本 多方面にアクセスできるということは利用者の選択肢が増えるだけではなく、輸送の分散による混雑緩和や異常時等における代替ルートとしての機能も担うことができます。

渋谷と横浜の2大ターミナルを結ぶ東横線は、他路線と比べて輸送効率が低いのですが、現在、日吉止まりとなっている目黒線を新横浜まで延ばすことで目黒線の輸送効率が改善することも期待しています。利用者には東横線や目黒線を介してさまざまな方面に行けるといって利便性の高いサービスを

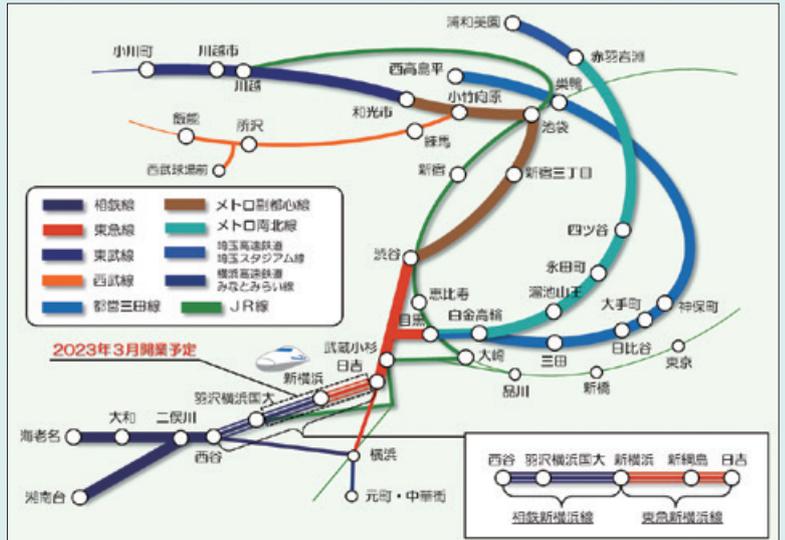
特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]



© 鉄道・運輸機構

■広域的な鉄道ネットワークの形成（7社局 14路線）



上／新綱島～日吉駅間（東急電鉄）下／新横浜駅 ※ともに2022年1月現在

相鉄・東急直通線 新綱島駅 完成予想図（鉄道・運輸機構）

提供していきます。

多様な利用ニーズに対応

——輸送障害などの影響を最小限にするためにどのようなことが必要ですか。

岩本 7社局14路線が形成される広大な鉄道ネットワークが形成されますので、まずは各社が自社線内で輸送障害を防止する安全対策をしっかりとやっていくことが重要です。当社は2019年度に全駅のホームドアの整備が完了し、輸送障害につながる線路転落も大幅に減少しています。他路線で発生した輸送障害の影響を断ち切るために、新線では新横浜駅に折り返し運転ができる施設を整備していますし、各社の運輸司令所間で連携を取りながら、なるべく迅速に対応していきたいと考えています。

また、ホームに入線する電車の行き先が多方面になり、不慣れなお客さまには分かりにくいこともあるかと思えます。この直通線は日吉から東横線・目黒線に乗り入れますが、日吉・田園調布間は既に複雑な線化されており、同一ホームでスムーズな乗り換えができます。行先が違う列車に乗り換えられた場合でも、途中駅での乗り換えが迅速にできます。車内アナウンスでのご案内を丁寧に行って、お客さまの多様なニーズに対応していきたいと思えます。

——新駅を設置する地域との連携はどのように進めていますか。

岩本 当社では新横浜と新綱島に新たな駅を開業しますが、新綱島は新駅の開業に併せて市街地再開発事業と土地区画整理事業が一体的施行で進められており、住宅・商業・文化センター等で構成される再開発ビルのほか、都市計画道路、バス・タクシーベイや広場をつくるなど駅とまちが連携した一体的な整備が行われています。新駅整備とまちづくりとの相乗効果を出しながら事業を進めていきたいと考えています。

「新綱島」の駅名は地域の皆さまにご意見を聞きながら決定したのですが、地域からの期待がかなり大きいことも肌身で感じました。地域の皆さまに親しみを持って使ってもらえるような駅や路線に育てていきたいと思っています。

綱島は古くは温泉のまちであったり、かつては有名な桃の産地だったりと意外にも思える地域の特徴があり、もう一つの新横浜は、オフィスビル、ホテルが立ち並ぶほか、横浜アリーナや横浜国際総合競技場（日産スタジアム）、ラーメン博物館といった集客施設があるなど、それぞれまちの特徴がありますので、新線開業・新駅開業に合わせて地域ともしっかり連携してPRしていきたいと思っています。

2022年9月2日に東急は創立100周年を迎えますので、この記念すべき2022年度に開業するこの事業をしっかりと進めていきたいですね。

岩本 当社では新横浜と新綱島に新たな駅を開業しますが、新綱島は新駅の開業に併せて市街地再開発事業と土地区画整理事業が一体的施行で進められており、住宅・商業・文化センター等で構成される再開発ビルのほか、都市計画道路、バス・タクシーベイや広場をつくるなど駅とまちが連携した一体的な整備が行われています。新駅整備とまちづくりとの相乗効果を出しながら事業を進めていきたいと考えています。

特集…相互直通運転による利便性・速達性の向上
 「ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み」

これからの 100年をつくる

相鉄デザインブランドアッププロジェクト

他社線との相互直通運転による利便性向上とまちづくりを主軸とした魅力創出によって相模鉄道（相鉄）が目指すものは、沿線価値の向上である。そうした中、より多くの人々に相鉄の存在や相直のメリット、

沿線の魅力を知ってもらうため、沿線イメージのリブランディングとして推進しているのが、「デザインブランドアッププロジェクト」である。

「安全×安心×エレガント」をデザインコンセプトに、

「ヨコハマネイビーブルー」で塗装された車両や統一コンセプトで

改修された駅が沿線に登場し、新たなビジュアルでブランドイメージが

育て上げられている。

相鉄がこれからの100年を視野に入れてつくり上げる

「長く愛される鉄道の姿」をこのプロジェクトを通じて考える。

取材・文 ● 茶木 環（作家／エッセイスト）

撮影 ● 織本知之／写真提供 ● 相模鉄道株式会社



「安全×安心×エレガント」

相鉄グループは2017年に創立100周年を迎えたが、それに向けて策定された「Vision100」（計画期間…2010～2019年度）では、東京都心部への相互直通運転を視野に、沿線ブランドの再構築とグループ経営戦略（「事業領域の拡大」と「事業の選択と集中」）が掲げられている。

「さまざまな調査で、当社の存在は沿線外ではまだまだあまり知られていないという結果が出ていた。東京都心部への乗り入れに向け、選ばれる沿線をつくっていくためには、周知されないと始まらない。また、相鉄は地味というイメージを持たれていることも強く認識した。そこで、認知されやすく、かつ好感度を高めるようなブランド戦略を展開することが決まった」と相鉄ホールディングス経営戦略室第三統括担当の山城英哲課長は語る。

ブランド戦略の具体策として2013年に立ち上がったのが「デザインブランドアッププロジェクト」である。プロジェクトのアートディレクターとして、空間プロデューサーの洪恒夫氏とクリエイティブディレクターの水野学氏が参画し、相鉄社員とともにプロジェクトチームがつけられた。当時、100周年を迎えようとする相鉄が次の100年に求めるものは何か——「これからの100年をつくる」とい



相鉄ホールディングス株式会社
経営戦略室 第三統括担当 課長

山城英哲
Eitetsu YAMASHIRO

う理念のもと、沿線への愛着と誇りを醸成させるため、議論を重ねた。

「調査の結果から、皆さんが持たれる相鉄のイメージの多くは鉄道に由来することが分かったので、車両や駅舎、制服など鉄道事業を対象にブランドアップを開始することになった」と山城課長は語る。

ヨーロッパを視察し、フランスやイギリス、ドイツなどの鉄道を参考に検討し、デザインコンセプトは「安全×安心×エレガント」とした。「安全」「安心」は鉄道事業の大前提として、そこに「エレガント」というキーワードを掛け合わせるところに意外性と個性を感じさせる。

「まず、鉄道事業として、安心・安全を徹底的に見つめ続け、相鉄が大切にしていることを改めて皆さんに示す。そして、エレガントという単語は、一般的には高級やきらびやかというようなイメージで使用されることが多いが、ここでは時を経ても価値を損なわない「上質」という意味合いで使っている。相鉄沿線に住んでいたという方に誇りを持ってもらうまちづくり



新たなブランド戦略によりイメージチェンジが進む。「ヨコハマネイビーブルー」の20000系

を行っていくためにも上質さは重要だ
と思う」と山城課長は説明する。

また、デザイナーの水野氏は「地図
でみると、相鉄の路線は横浜市の真ん
中を走行している。そのことから相
鉄は横浜を代表する鉄道会社の一つだ
ということが示されるし、横浜を感じ
させるものにしたと思った。横浜の
港町としての情緒を相鉄がまとうこと
で相鉄のブランド力が向上するのでは
ないか。エレガントというキーワード
にはそのような思いも込められている」と
語っている。

「ヨコハマネイビーブルー」の車両

相鉄の駅ホームで電車を待っている
と、シックで重厚なイメージの電車が
入線してきた。外装のキーカラーと
なっているのは横浜の海を連想させる
濃紺で、「ヨコハマネイビーブルー」
と呼ばれている。この色に決定するま
で、引退した車両に試験的な塗装を何
度も繰り返したという。このプロジェ
クトでは、先の「安全×安心×エレガ
ント」のコンセプトのもと、流行に左
右されず長い時間をかけて醸成するデ
ザインを目指している。その中で美し
いヨコハマネイビーブルーの車両を、
相鉄では新たな相鉄のイメージを周知
する「走る広告塔」と捉えている。相
直によって他社線のホームに現れるこ
とを考えれば、効果的に相鉄をPRす
る存在だろう。

このブランドアッププロジェクトで
は、2016年に9000系をリニュー
アルした車両が誕生したのを皮切りに、
2020年に8000系、2021年
に10000系がリニューアルされた。

2018年には東急東横線直通用に
新造された20000系が登場した。
20000系では着席や立ち上がり
が容易なユニバーサルデザインシートが
相鉄車両では初めて導入されたほか、
座席横の袖仕切りや荷棚の底面に強化
ガラスを用いて開放感を演出した。こ
の車両は鉄道友の会によるローレル賞
を受賞している。2019年に新造さ
れたJR線直通用の12000系の前
頭部は、獅子がモチーフとなってい
る。獅子は災いを圧する力があるとき
れ、車両デザインにも護りや安全が込
められている。2021年には東急目
黒線直通用の21000系が営業運
転を開始した。

なお、横浜駅ホームに設置された
ホームドアはヨコハマネイビーブル
ーとのコントラストを考慮した色合いと
なっている。また、このネイビーブル
ーをくすませないために、洗車も従来よ
り頻度を上げて行っているという。

車内は、グレーをキーカラーとし
て、すっきりと清潔感のある内装と
なっている。9000系に導入されて
グッドデザイン賞を受賞した吊り手
は、握りやすさを重視した丸みを帯び
た楕円形の形状で、どこから握っても
つかみやすく、さまざまなシチュエー



左上／2016年にリニューアルされた9000系 上／JR線直用に新造された12000系



左／握りやすい楕円形の吊り手 右／相鉄線の象徴「車内の鏡」も復活



左／ホームドアは車両と相性のよい配色 上／照明は昼間は昼光色、夜は暖かみのある電球色となる

シヨンに対応できる。シートは耐久性に優れたテキスタイルを使用しているが、汚れが目立たせないよう、デジタル迷彩をモチーフにしたランダムパターンを採用している。シートも床もグレーで全体のバランスが取られている。また、LED方式の調光調色照明により、昼夜で照明の色調が変化するのも大きな特色となっている。これらは、有料の優等列車を思わせるような特別感があり、鉄道に乗る楽しさや満足感を味わえると利用者にも好評だ。

「東京都心部のターミナル駅には多くの鉄道会社が入っていて、さまざまな車両が入ってくる。その中でお客さまの目に留まり、関心を持ってもらうような車両をつくるのはとても難しい。JRとの相直開始の数カ月後からのコロナ禍で、残念ながら私たちが望んだ展開にはまだなれていないが、東急電鉄との相直開始を機に、相鉄の認知度と好感度を上げていきたい」と山城課長は意気込みを語る。

東急電鉄との相直後は東急東横線や目黒線、さらに接続している各路線の駅でヨコハマネイビーブルーの車両が走行する。利用者には大きなインパクトを与える印象的な光景となるだろう。

素材感を打ち出したデザインの駅舎

利用者にとって車両とともに身近な存在であり、地域のシンボルでもある

ものは駅である。駅舎については、横浜らしさを連想するレンガや鉄道をイメージする鉄、ガラスをキーマテリアルにしている。

「ヨーロッパの代表的な駅を視察した時に印象に残ったのが素材だった。その時に注目したのが、鉄とガラスが使用されている駅が多く、時間が経っても古びることなく、かえって雰囲気が出されていること。これをヒントに横浜らしいレンガを加え、相鉄の駅が時間とともに醸成されていくよう願いを込め、キーマテリアルとした」と山城課長は語る。

2015年、最初の平沼橋駅の改良工事が完成した。濃いグレーで内外装や柱などがまとめられ、昼夜で色を変化させる調光器付きの照明が採用され、夜はあたたかな色の光がまちの中にホームを浮かび上がらせる。

その後は改良が必要とされる駅から順にリニューアルされ、現在は天王町駅、星川駅、和町駅、西谷駅、二俣川駅、大和駅、南万騎が原駅、緑園都市駅、弥生台駅、いずみ野駅、いずみ中央駅、JR線との相直を機に新設された羽沢横浜国大駅がこのコンセプトに準じた駅となっている。

特に二俣川駅は、駅舎内部や隣接する商業施設との連絡通路はレンガが積み上げられた壁や鉄の柱でつくられ、通常の駅のイメージとは全く異なる印象的な空間が広がっている。

「以前の古い駅をご存じのお客さま

特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]



明るく開放的であるだけでなく、重厚感と品格が演出された二俣川駅

はとても驚かれ、良くなったという言葉
葉をいただく。担当としてはとても嬉
しい。今後もそのまちの歴史や特性
を生かしながら、この方針で駅をリ
ニューアルしていく」

東急線との相直で新設される新横浜
駅は相鉄・東急電鉄との共同使用駅に

なるが、相鉄が管理するコンコースは
この世界観をベースとしたデザインと
なる予定である。

さらに、2016年には相模鉄道と
相鉄バスの制服デザインもリニューア
ルされた。流行に左右されることのな
い濃紺を基調として、軽量でストレッ

ち性のある素材を使用、帽子には着帽
した際の快適さを考えてメッシュ素材
を使用している。

「率直に言って、かつての当社の制
服はスマートさがあるとは言えず、若
い社員の中には制服を着たくないとい
う声もあった。鉄道やバスを利用され

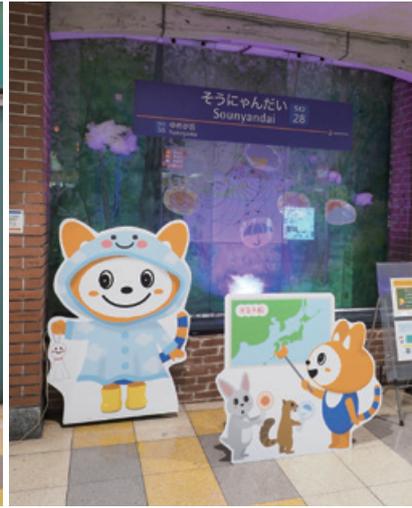
るお客さまと直接的な交流をする社員
たちのイメージは制服で大きく変わ
る。また、子どもたちが電車やバスの
運転士や車掌に親しみをもち、憧れを
持つようになるにも制服のデザインは
重要」と山城課長は語る。

なお、これらの鉄道事業におけるリ
ブランディングは2019年度のグッ
ドデザイン賞（ブランディング・C
I/V I部門）を受賞した。審査では
「鉄道のブランディングは関連するも
のが多岐にわたるため、デザイナーの
力量が問われる」とした上で、「鉄道
は利用者や沿線のまちにも影響を与え
る。このような誠実な仕事で、どんど
ん波及して欲しい」と評価され
ている。

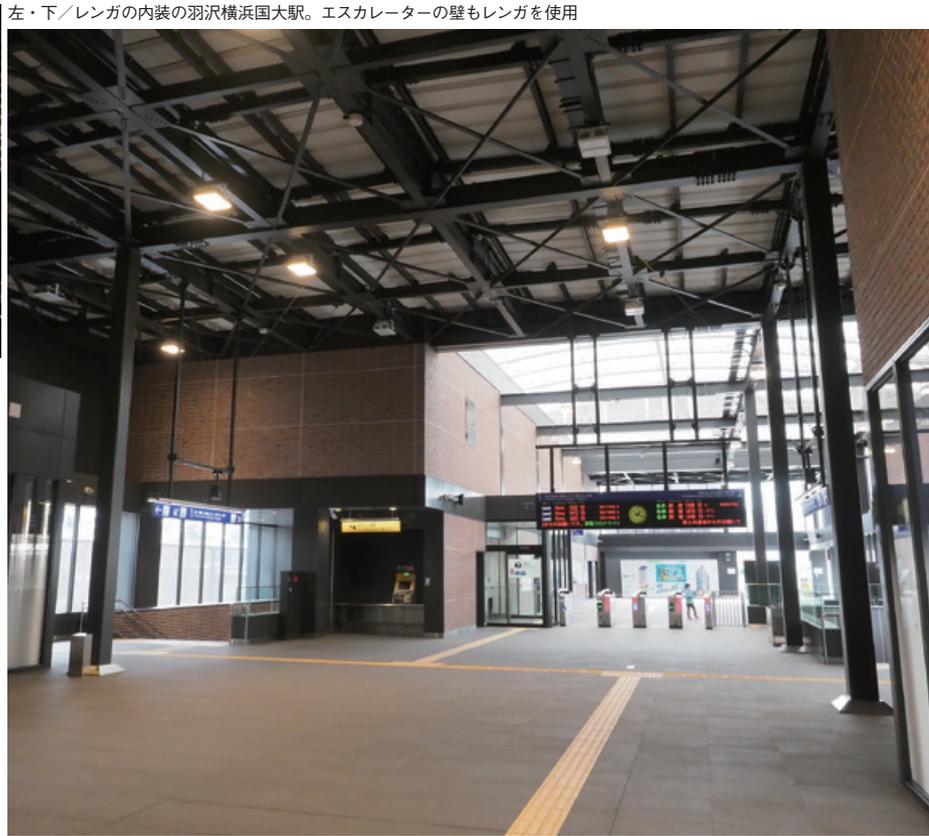
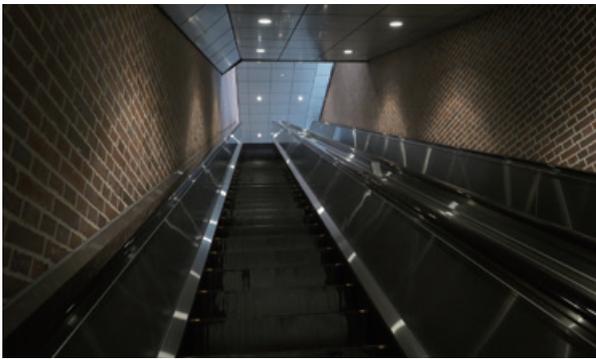
デザイン重視のグループへ

デザインブランドアッププロジェクト
は鉄道事業から始められたが、相鉄
グループが運営するホテルでも展開さ
れ、「相鉄フレックスサイン」の近年開業
したホテルは統一感のあるデザインと
なっている。現在は鉄道・ホテルの二
つの事業を軸にプロジェクトが進めら
れているところだ。そのほかには、相
鉄沿線や神奈川県内の小田急沿線を中
心に店舗展開するグループのスーパー
マーケット「相鉄ローゼン」のロゴ
マークもこのプロジェクトに基づいて
リニューアルされた。

「デザインは決して見た目ばかりで



左/ 駅舎のリニューアル第一弾となった平沼橋駅 中/ 駅係員の制服にもヨコハマネイビーブルーを採用 右/ 相模鉄道キャラクター「そうにゃん」のディスプレイ (湘南台駅)



左・下/ レンガの内装の羽沢横浜国大駅。エスカレーターの壁もレンガを使用

はなく、企業の思いや姿勢を示すものでもある。デザインが大事という社風や文化はまだ十分定着したとは言えないが、大分変わってきたのではないかと思う。担当者が交代したら、プロジェクトが止まってしまったということのないよう、このプロジェクトの意義を社内に根付かせていきたい」と語る。

鉄道業界を含め、多くの分野では働き方改革によって、女性が働きやすい環境を整え、女性の活躍を推進させることが急がれ、そうした組織体制や女性の目線や感性で行われる取り組みが企業イメージをアップさせている。

相鉄でも技術職を含め、すべての職種で女性を採用し、可能な職場ではフレックスタイム制度を導入、女性用を含めた宿泊施設の充実を図るなど環境整備を進めている。

「鉄道業界全体が女性が少ないと言われるが、デザインの力を利用して、女性が働きたいと思う環境を整備し、女性が活躍できる企業を目指していきたい」と山城課長は語る。

* * *

1月28日、相鉄・東急直通線のプロモーション活動が開始された。スローガンは「横浜の真ん中と、東京の真ん中がもつつながる。相鉄・東急直通線2023年3月開業予定」で、相鉄沿線の駅・電車・バス内の広告をはじめ、商業施設やウェブサイトなどで展開され、開業への機運を高めている。

鉄道会社の多くが創立後、長い時間をかけて、安全・安心・利便の確保や向上に尽力して利用者の信頼を獲得し、沿線各地の特性や歴史などと融合しながら独自の鉄道文化を作り上げ、需要とともに存在感を増してきた。

相鉄のリブランディングは、鉄道会社とは何かを問い直すものであっただろう。長年培ってきたものを変革することには大きな困難を伴うものがある。しかし、100年後の在り方を見据えて、リブランディングを展開する相鉄の姿勢と存在は、相直を機に、多くの人に認知され、さらに好感を持たれるようになるだろう。

相鉄でも技術職を含め、すべての職種で女性を採用し、可能な職場ではフレックスタイム制度を導入、女性用を含めた宿泊施設の充実を図るなど環境整備を進めている。

「鉄道業界全体が女性が少ないと言われるが、デザインの力を利用して、女性が働きたいと思う環境を整備し、女性が活躍できる企業を目指していきたい」と山城課長は語る。

* * *

1月28日、相鉄・東急直通線のプロモーション活動が開始された。スローガンは「横浜の真ん中と、東京の真ん中がもつつながる。相鉄・東急直通線2023年3月開業予定」で、相鉄沿線の駅・電車・バス内の広告をはじめ、商業施設やウェブサイトなどで展開され、開業への機運を高めている。

鉄道会社の多くが創立後、長い時間をかけて、安全・安心・利便の確保や向上に尽力して利用者の信頼を獲得し、沿線各地の特性や歴史などと融合しながら独自の鉄道文化を作り上げ、需要とともに存在感を増してきた。

相鉄のリブランディングは、鉄道会社とは何かを問い直すものであっただろう。長年培ってきたものを変革することには大きな困難を伴うものがある。しかし、100年後の在り方を見据えて、リブランディングを展開する相鉄の姿勢と存在は、相直を機に、多くの人に認知され、さらに好感を持たれるようになるだろう。



good design company CEO

水野 学

Manabu MIZUO

Interview Column

鉄道の公共性を大事にしながら、ブランド力を向上する

相鉄のデザインブランドアッププロジェクトは、相模鉄道と相鉄ホールディングスが主体となって進められたが、そのプロジェクトを牽引した一人がクリエイティブディレクターの水野学氏である。外部からの視点を持ちながら携わった鉄道のリブランディングについて、お話を伺った。

鉄道の前提「安全・安心」をベースにデザインを追求する

それまで鉄道関連のデザインは手掛けたことがなかったのですが、「相鉄」と聞いてとても関心を持ちました。僕は神奈川県茅ヶ崎市出身で車の免許を取得するのに二俣川駅を利用していますし、幼少時に、東海道線の車窓から並走する相鉄のウグイス色の車両が印象的でよく覚えていたからです。僕が持つ相鉄のイメージは、「派手さはあまりないけれど、いぶし銀のように光る」というものでした。

鉄道は非常に公共性が高く、鉄道のデザインは、相鉄という企業だけにとっていいのではなく、沿線の皆さんが喜んで誇りにして下さるもの、また関係する方々などさまざまな人の気持ちに寄り添うものにならなくてはいけないということを相鉄の皆さんと話し合いました。

また、皆さんと議論をする中で、僕は「安全」「安心」という鉄道の前提にデザインの基盤を求めていくことを、とても興味深く感じていました。

例えば、車体のデザインや色については、エレガントさもありませんが、力強さも出したかったんです。電車は人を輸送しますが、物質としての人ではなくて、同時に人の気持ちや思いも乗せています。そこで、国鉄時代のブルートレインを牽引していた「EF 66形」電気機関車のように、力強く迫力のある形状やデザインが利用者の信頼感や安心につながると思ったんです。ヨコハマネイビーブルーも塗装仕上げにしました。

車両デザインは全長で約 200 mにもなるので、難しかったですね。紺色だと夜間は周囲に色が溶け込んでしまうんじゃないかと懸念して、さまざまな角度から分析と検証を繰り返しました。結果的には無灯火で走行することはないので問題はなく安心しましたが、できる限り、多方面からの視点を持つようにしました。

また、公共の乗り物や駅などの施設は大勢の人に利用されるだけに汚れやすい。けれども、爽快さや明るさが重視され、白・青・緑といった色が多く使用され、汚れや老朽化が目立ってしまっている。シックな色合いに変えて汚れが目立たない方が利用者は不安を感じないのではないか。チームの方々と駅施設や車両で埃や汚れのもととなるものを採取し、検証しました。その結果、壁や柱などは黒に

近い茶色とし、車内は吊り手や床は汚れやすいので濃いグレー、シートは交換が可能なので淡いグレーにしたんです。それから車両の連結部のドア付近は盗難や痴漢などの犯罪も起きやすいので、トラブル回避のため、仕切りを透明なガラス製にしました。

またベンチも荷物置き場を廃して、その分座面を広く取り、多様な方々が利用しやすく、また小さいお子さんは保護者と一緒に座れるようにしました。すべてにおいて、自分や鉄道業界が常識だと思っていることを本当にそれでいいのか、疑ってみる。そんなところから思考と調査、検証を行っていきました。

デザインは社員たちのモチベーションを向上させる

相鉄に限らず多くの企業で遭遇するのは、経営陣は変革に積極的ですが、社員の中には変わることへの抵抗感を示す人が少なからずいるということです。私自身は、デザインを変えることはいつの時でもいばらの道だと思っています。相鉄でこれを痛感したのは、制服を決める時でした。駅舎や車両は機能から追求していきませんが、制服はほぼ装飾の話になって、個々の好みがあるので意見の集約が難しい。そこで、基本デザインに反対意見がある人たちに沿線の大講堂に集ってもらい、意見交換をしてようやくまとまりました。

その後、2、3人の若い女性社員の方がいらして、「こんな素敵な制服にさせていただいてありがとうございます」と言って、涙を流されたんです。その姿に、制服は使う人たちにとって本当に大切なものだし、安全・安心に運営する意味でもスタッフの皆さんのモチベーションの大切さをあらためて実感しました。

相鉄と関わりを持つようになって、皆さんのお話や議論を通じて思うのは、風通しがよく、若い社員も自分の意見を言いやすい会社だなと感じます。

ヨコハマネイビーブルーの車両が登場してから3年たちますが、時折り「相鉄」「ネイビーブルー」「カッコいい」でSNSなどを検索します。すると、今でも「相鉄の電車カッコいい」とか「やっと乗れた!」「気分が落ち込んでいたけれど、ネイビーブルー来たからよしとする」など、うれしいコメントが上がっています。それだけインパクトがあるということですね。

Mintetsu Report

特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]

えちぜん鉄道&福井鉄道

暮らしの足元を支える フェニックス田原町ライン

2016年に始まったえちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れ。

これにより沿線住民は新たな利便性を獲得すると共に、未来への希望も得た。

雪国福井において、降り積もる雪をものともせずに行き通る鉄道は

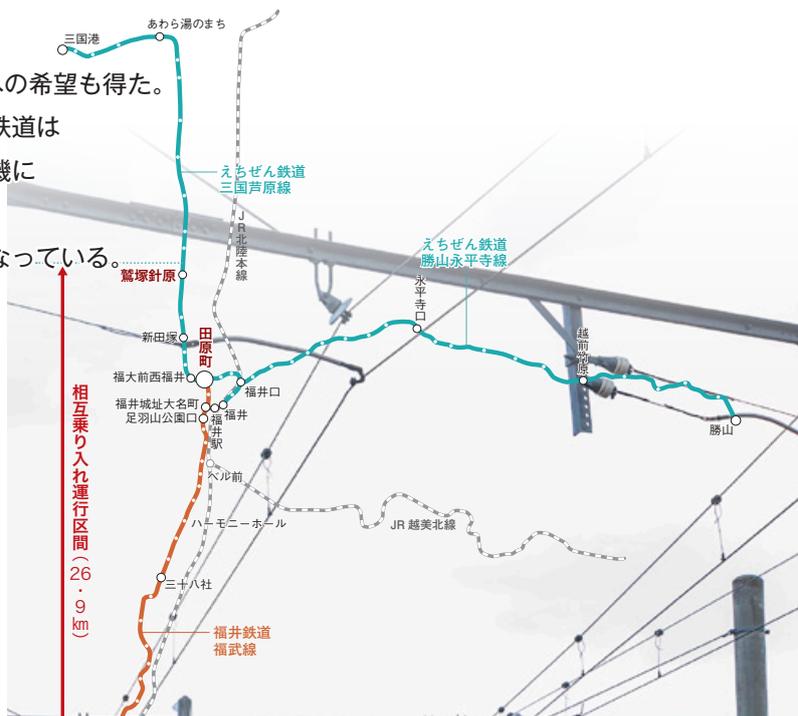
生活に欠くべからざるものであるが、相互乗り入れの開始を機に

えちぜん鉄道と福井鉄道への評価はさらに高まり、

街を走り抜けるカラフルな車両は、今や沿線住民の誇りともなっている。

取材・文●伏島賢二

撮影●加藤有紀



「ki-bo」と「FUKURAM」。二つを合わせて「希望、ふくらむ」と読む

鉄道と路面電車が接続

今号の「みんなでつ」の特集テーマは「相互乗り入れ」である。大きく取り上げるのは神奈川県を走る相模鉄道の、JRならびに東急電鉄との相互乗り入れとのこと。「とすると、Mintetsu Reportは神奈川県……」。横浜市在住のわたしにとっては、あまりに近すぎる。旅気分が味わえないなあと少々がっかりしていたら、担当編集者から福井県に行きますと声が掛かった。ありがたい。

でもなぜ福井なのだろう。福井にはえちぜん鉄道と福井鉄道という二つのユニークな民鉄があり、隣り合うその



福大前西福井駅でki-boとFUKURAMが行き違う

線。◎三国芦原線が北側に、福武線が南側に、ほぼ南北に真っ直ぐ伸びているが、この2路線が田原町駅で2016年3月につながったのがフェニックス田原町ライン。ただし三国芦原線側は終着駅まで行くのではなく、途中の鷺塚針原駅までだ。

2社は2016年3月に相互乗り入れを開始。それが至極評判が良いようだ。加えてこの2路線をつなぐ「フェニックス田原町ライン」には大きな特徴がある。それは軌道も走るということだ。季節は冬。福井は雪国。自動車と同じ道路を進む路面電車には除雪などに独特の苦労があるだろう。そういったことも取材できたということだ。福井に向かうことになったのだ。ここで簡単ではあるが、フェニックス田原町ラインとはどのような路線なのか、整理したい。

◎えちぜん鉄道側は、東尋坊の最寄り駅である三国港駅と、福井県福井市の中心街にありJR北陸本線との乗り換えもできる福井駅を結ぶ三国芦原線。

◎福井鉄道側は、福井県越前市の中心街といえる武生たけふにある越前武生駅（少々離れているがJR北陸本線に乗り換え可能）と、学生の姿を多く見かける田原町駅を結ぶ福武線。

◎車両は低床の専用車両を使う。えちぜん鉄道の車両の愛称は「エーゴ」（キーボ）。福井鉄道は「FUKURAM（フクラム）」だ。

笑顔あふれる車両

さて、そんなフェニックス田原町ラインに早速乗車してみた。午前中に鷺塚針原駅から南下して越前武生まで。午後に逆コースをたどって北上。行きはエーゴで、帰りはFUKURAMに乗る計画だ。

「なんて愛らしい！」。それがエーゴと対面した最初の感想である。黄色いボディに丸い瞳。連結器のカバーと思われる部分は楕円で、それがポカンと空いた口元のように見える。車内は明るい。窓が広いからだろう。それと、天井が高いというのもある。見上げると、頭上の棚はガラス製。思わず伸びをしてしまいたくなる開放感だ。ふんわりと座り心地のよいシートは明るいグレイで、ヘッドレストのあたりは黄色。今日はどんよりとした曇り空だが、なんだか楽しくなってしまう。30代ぐらいのお父さんに手を引かれた小さい男の子が乗ってきたが、「すっごい！ すっごい！」と大興奮していた。

車窓はというと、映っているのは一面の田園風景だ。冬の今は雪景色。佇んでいるのは白鷺だろうか。その向こうに丘。次第に緑が濃くなる春も、虫が大合唱する夏も、黄金色の秋も、良

い風情だろう。

九頭竜川を鉄橋で越えたあたりからエーゴは住宅街に入り、最初の駅が新田塚。お年寄りが何人か降りて行った。どこに行くのだろうか。

エーゴはさらに南下。福大前西福井駅では逆方向から来たFUKURAMとすれ違った。

さて、田原町駅を過ぎるといよいよお楽しみの軌道区間だ。路面電車というのにはなぜ楽しいのだろう。大きなボディで街中に闊入する、その異物感？ 日常からちょっとだけ逸脱する感じ？ 信号でエーゴが停まったら、わたしのすぐ横、手を伸ばしたら触れてしまいそうなどところにトラックの運転手の顔があつてギョッとした。こっちはエーゴの客席。首にタオルを巻いたお兄さんはトラックの運転席。いやあ、路面電車は面白い。

ベル前という不思議な名前の駅がある。ベルというのは駅前にある大きなショッピングモールの名前で、だからベル前。気取らなくてわかりやすいこの名前ににんまりとしてみよう。買い物に行くのだろうか、30〜40代ぐらいの女性数人がここで下車し、また、エコバッグを提げた年配の女性が乗ってきた。

車窓の景色は次々と変わる。今は雪をかぶった田園。大きなカブトのような建物の県立音楽堂ハーモニホール。三十八社駅では時間調整のため停まったが、待つ時間も楽しい。



左上/鷺塚針原駅。低床ホームにki-boが停車する。向かい側のホームが三国芦原線専用の高床ホーム 上/ki-boの車内 左下/こんなカッコいい電車だから子どもたちの人気は絶大 下/越前武生駅で。オレンジと緑のFUKURAMが並ぶ



福井鉄道の車両基地がある北府(きたふ)駅を過ぎ、やがてエーゴは終着の越前武生駅に滑り込んだ。

クールなデザインのFUKURAM

午後はFUKURAMに乗って北上した。越前武生駅で対面したFUKURAMは、クールでカッコいいイメージ。切れ長の眼がジャパニーズビューティー。FUKURAMとエーゴは基本的な部分はほぼ共通だが、これだけイメージが変わるのだ。ボディカラーはオレンジ、ブルー、グリーン、桜色の4色。FUKURAMが走ると福井の街に華やかな風が吹く。

越前武生駅でも鉄道ファンの親子を見た。小学校低学年くらいの子と40代くらいのお父さん。男の子は席に膝をつけて伸び上がり、運転手に釘付けだった。女の子も見かけた。幼稚園児くらいの子は、バッジからマフラーから全身鉄道グッズだらけ。えちぜん鉄道も福井鉄道も、子どもたちに愛されている。

相互乗り入れで一気に10万人増加

さて、先に新田塚駅でお年寄りが何人か降りていったと書いたが、その種明かし。新田塚には大きなクリニックがあり、そこに通う方が利用するのだ



えちぜん鉄道株式会社
営業開発部 部長

佐々木大二郎
Daijirou SASAKI

とえちぜん鉄道営業開発部の佐々木大二郎部長が教えてくれた。「相互乗り入れで使っているエーゴとFUKURAMは低床車両ですから、乗り降りがラクなんです。また、ホームも低く、バリアフリーです。足腰の悪い方や車椅子の方がエーゴとFUKURAMを狙って乗車してくださる。相互乗り入れを始めてよかったですと感じることの一つです」

えちぜん鉄道も福井鉄道も、相互乗り入れのフェニックス田原町ラインを始めてから乗客が大幅に増えたという。「開始して1年で一気に10万人増えました」と佐々木部長。最も増えたのは学生客だそうだ。「弊社の福大前西福井駅周辺には学校が密集しています。高校が二つ、大学が一つです。福大前西福井駅は田原町駅の隣の駅なのですが、相互乗り入れ開始前は、福井鉄道に乗って来られた学生のお客さまの中に、田原町駅で下車して1駅分歩く方が少なくなりました。そうしたお客さまが、相互乗り入れ開始後にどんと増えたという格好です。便利になりましたし、連絡運賃で割り引



左上／鷲塚針原駅を出て九頭竜川を渡ると市街地が広がる 上／福井鉄道は、赤十字前駅付近にある鉄軌分岐点から田原町駅まで、軌道区間となる 左下／田原町駅。この日は大学生でにぎわっていた 下／なんとも愛らしい。ki-boの顔(?)を思わず撮影



相互乗り入れの波及効果

いていまずので運賃もあまり変わらないんです」

学生客に、通院のお客さん。そしてショッピングモールへの買物客。フェニックス田原町ラインは住民の日常に寄り添う路線だ。東尋坊やあわら温泉、永平寺と、えちぜん鉄道沿線には観光地もあるが、それらはフェニックス田原町ラインの範囲外。福井鉄道に至っては、まさに地元密着という感じだ。福井鉄道鉄道部の白崎正臣主任は「ですからわれわれに興味を持っていただくことが大事です。SNSやイベントを通して魅力を発信し、ファンを増やしていくことを意識しています。また、もっと気軽に乗っていただけるよう、QR決済などの便利な仕組みの導入も進めています。その際にはもちろん、えちぜん鉄道さんとの協力は欠かせません」と話す。

相互乗り入れは単に線路がつながって便利になったというだけではないと、白崎主任も佐々木部長も口を揃える。相互乗り入れによって利便性を再認識した福井の人たちの中に、鉄道はかけがえのないものだという意識が定着した。存在感を増した両鉄道に対して、行政は積極的に協力するようになり、そして何より、えちぜん鉄道と福井鉄道の連携が深まった。それは共通

割引チケット、ふるさと納税の返礼品、振替輸送、工事の共同発注など多岐にわたっているという。

2023年度末にはいよいよ北陸新幹線が福井にやってくる。それに伴い、北陸本線の石川県境から敦賀駅間は新しく設立される鉄道会社に移管される予定だ。「北陸本線とはこれから事業連携を行います。すでに勉強会を何度も行い、具体的な検討を行っています」と白崎主任。えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れで始まった、周囲を巻き込む連携の流れとお互いを尊重する文化が、北陸新幹線の開業によってもう一段階先に進むのである。

ところで雪にまつわる苦労だが、今シーズンは大雪というほどではないというで、この原稿を書いている2月中旬現在、雪による遅延はなし。昨年が大雪だったので、両鉄道に加えて道路管理者とも協議を重ね、万全の対策で構えていたそうだが、取り越し苦労に終わりそう。とはいえこのような連携体制の強化は必ず役に立つ。こうしたことができるようになったのも、相互乗り入れのおかげなのである。



福井鉄道株式会社 鉄道部 主任

白崎正臣

Masaomi SIRASAKI

第15回「私とみんてつ」小学生新聞コンクール 表彰作品・学校が決定し、表彰式を実施しました！

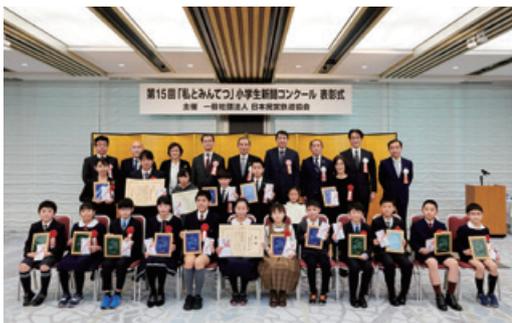
日本民営鉄道協会では、新聞作成を通じて子どもたちに鉄道に対する関心と理解を深めてもらうことを目的に、第15回「私とみんてつ」小学生新聞コンクールを実施しました。

今回は、4,756点の応募作品の中から厳正な審査を経て、滋賀県 滋賀大学教育学部附属小学校 6年生の柴田 桃花（しばた ももか）さんの作品「人の暮らしに夢と希望と信頼と 京阪電車開業 111周年～渋沢栄一と京阪電車～」が個人部門の最優秀作品賞（文部科学大臣賞）に、群馬県 甘楽町立新屋小学校が学校部門の最優秀学校賞（国土交通大臣賞）選ばれました。

厳かな雰囲気の中、2022年1月8日に経団連会館にて表彰式を行いました。

コンクール概要

名 称	第15回「私とみんてつ」小学生新聞コンクール
主 催	一般社団法人 日本民営鉄道協会
後 援	文部科学省 国土交通省 全国小学校社会科研究協議会
協 賛	公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
募集期間	2021年7月1日～9月30日
募集対象	全国の小学生（全学年）
応募結果	応募作品数：4,756 作品（応募児童数：4,761 名）



表彰式の様子

最優秀作品賞（文部科学大臣賞）
「人の暮らしに夢と希望と信頼と 京阪電車開業 111周年～渋沢栄一と京阪電車～」
滋賀県 滋賀大学教育学部附属小学校 6年生 柴田桃花さんの作品

「日本全国みんなてつ絵はがき大募集」 キャンペーンを実施しました！

日本民営鉄道協会では、2021年11月1日から12月15日まで、みんなてつファンの醸成や、鉄道利用のきっかけづくりなどを目的として、小学生以下のお子さまを対象に、加盟会社（参加65社）への鉄道に関する絵はがきを募集する「日本全国みんなてつ絵はがき大募集」キャンペーンを実施しました。

全国から2,864通の応募があり、各社ではいただいた絵はがきを駅や博物館などで展示したり、返信はがきの持参で鉄道グッズをプレゼントするなど、お子さまに喜んでいただきました。



募集チラシ



届いた絵はがきの一部

「地方民鉄フォトコンテスト2021」を開催しました！

日本民営鉄道協会では、2021年7月21日から2022年1月23日まで、協会に加盟する地方民鉄57社の利用促進・活性化を目的に、「地方民鉄フォトコンテスト2021」を開催しました。地方民鉄に関連する写真ならどんな写真でも、Twitterに投稿するだけで参加することができ、全国から3,046点の応募がありました。

鉄道写真家や鉄道好きのタレントも参加した選考の結果、大賞ほか各受賞作品が決定しました。

■そのほかの受賞作品（タレント賞・プロカメラマン賞・特別賞）



■民鉄キッズワクワク賞



■大賞 吉川美南@YoshiMina102さんの作品

詳細は日本民営鉄道協会ホームページ内の特設ページ
(<https://mintetsuphoto.jp/>)へ。

紀民地方 行鉄

紀州鉄道株式会社



1両編成の列車が
コトコトと走っていく。
終着駅のその先には
かつての線路と駅舎が残る。
懐かしさが散りばめられた街を
ゆつくりのんびり列車は走る。

グ オオンという勇ましいエンジン音と
は裏腹に、自転車に負けてしまいそつ
なスピードでのんびりと走る紀州鉄道。JR
御坊駅のホームの端を「間借り」した紀州鉄
道御坊駅から、1両編成のバスのような列車
に揺られて向かうのは、終着・西御坊駅。

進む。
途切れ途切れの線路を追っていった先に、
ちよつと開けた空き地があつて、ホームと駅
舎があつたと思いき土台にたどり着く。途切
れた線路の先には大きめの道路が通つてい
て、さらにその先は建物の壁が遮っている。
どうやらかつての終着駅・日高川駅跡にたど
り着いたらしい。

乗車時間は約8分。距離にして2.7km。
短い路線だと聞いてはいたけれど、本当に短
い。あつという間にたどり着いた西御坊駅で
のお目当ては、廃線跡。かつての紀州鉄道の
終着駅は、西御坊駅から二つ先の日高川駅。
40年ほど前に廃線になったものの、その区間
の線路や駅舎の跡が残されていて、沿線の見
所の一つになっているのだとか。

ホームと駅舎があつた場所なら、立ち入り
禁止ともされていないし、上がってみてもい
いかと思つたけれど、何となく立ち入るのが
ためらわれて、一歩引いて全体を眺める。
何とも不思議な雰囲気。駅舎は跡形もない
し、線路も錆びて雑草に覆われている。間違
いなく廃線跡なのだけれど、かつてあつた駅
舎やホーム、走ってきた列車の気配が残つて
いる気がする。廃線跡を好んで巡る鉄道ファ
ンの気持ちがちよつとわかつた。

西御坊駅の駅舎を出て、列車の前に回つて
みると、なるほど車止めの柵の先にも線路が
続いている。線路はすぐに小川にぶつかり、
橋梁はなくなつてしまつている。地図アプリ
を頼つても、廃線部分の線路がどう延びてい
くのかは、よくわからない。とりあえず、対
岸の家々の間に線路の続きが延びているよう
なので、見当をつけてたどっていく。

御坊、西御坊、紀伊御坊。紀州鉄道の五つ
の駅のうち三つには、「御坊」という市の名
前がついている。「御坊」というと時代劇の
中などで、お坊さんがそう呼び掛けられてい
る場面が思い浮かぶ。お坊さんや寺院に対す
る尊敬語が市の名前になるとは面白い。調べ
てみたら、西御坊駅近くにある本願寺日光別
院が名前の由来だという。

廃線から40年、線路の一部は家の裏庭や路
地と一体化し、一部は生活道路としてコンク
リートの下に消え、大半が雑草に覆われてい
る。路地かとのぞき込んだら枕木や線路が
残っていたりもする。「立ち入り禁止」の立
て札や柵がなくなつてしまつている部分も多
い。小鳥や猫みたいに線路の上を歩いて行き
たいけれど、それはダメ。自分を戒めながら

日光別院まで街歩き。
紀州鉄道の運行は1時間に1〜2本。乗車
予定の列車が来るまでには、まだ少し時間か
ある。ということで、日高川駅跡から本願寺
日光別院まで街歩き。



西御坊駅は車止めの先にも線路が続いている。



終着・西御坊駅。

紀州鉄道

【きしゅうてつどう】

御坊駅から西御坊駅まで、2.7
kmを約8分で結ぶ。1989年
に廃線となった西御坊駅か
ら日高川駅間の線路やホ
ームが現存し、鉄道ファン
を惹きつけている。





本願寺日高別院。周辺は古い街並みが残っている。



廃線後も残されている「日高川駅」跡。



警報機だけが残された踏切跡。

チェーンの飲食店や比較的新しい家々が多かった西御坊駅近くや幹線道路沿いを離れると、瓦屋根に犬矢来のある民家や商家が立ち並び一角に行き当たり、その並びに本願寺日高別院を発見。お寺に隣接した幼稚園からは子どもたちの声が聞こえてくるけれど、肝心の山門はしっかりと閉じられている。門を押し開けて入るのは気が引けて、門前の由緒書きで名前の由来を確認。高くそびえる寺院を近隣の人々が「御坊様」と呼んだことから、地名も「御坊」となったのだとか。

いつの間にか

本願寺日高別院周辺は狭い路地が多い。路地というのは魅力的なもの。その道を行ったら何があるのか気になって、ついつい入り込んでしまう。結果、どうしても道に迷う。逆方向に歩いてしまっていたりして、実は本願寺日高別院にたどり着いた時点で、予定していた西御坊駅発の列車には乗れないことが決定していた。次の列車は約1時間後。西御坊駅まで戻って待つより、一駅隣の市役所前駅まで歩く方が楽しそう。時間を気にせず、路地の迷子を堪能する。

路地を通り古い街並みを抜けると、ゆったりとした英語の歌が流れる商店街に行き着く。立ち並ぶ建物は新しいのに、どこか懐かしい雰囲気のためよう商店街のその先には、

どうやら駅があるらしい。さあ市役所前駅到着。と思つたら、目の前には「紀伊御坊駅」という表示。いつの間に市役所前駅を通り過ぎたのか。それほど歩いたつもりはないのに、さすが全長2.7km。駅と駅の間隔は想像以上に短いらしい。

路線図を見ると、次の学門駅も結構近い。こっちかと思われる方に足を向けると、あつという間に学門駅が見えてくる。こうなったら御坊駅まで歩いてしまおうか。

学門駅と御坊駅の間は、線路沿いに歩ける道がない部分が多い。畑の淵をぐるりと回ったり、幹線道路をたどったり……。畑の向こうを走っていく列車を横目に、「ちよつと疲れたかも」と感じるころに、御坊駅到着。これにて紀州鉄道 全線踏破。

待ち時間の使い方

勢いで振り出しの御坊駅まで歩いて戻ってきてしまったけれど、紀州鉄道唯一の有入駅・紀伊御坊駅で、今ではなかなか珍しい紙の切符を買って乗車してみたかったんだ。時刻表を見ると、次の列車はこれまた約1時間後。

ふと思いついたのは、街歩き途中、所々で目について気になっていた「釣鐘まんじゅう」の文字。そのお菓子の由緒、安珍清姫伝説の舞台となった道成寺の最寄り駅はJRで一駅先。せっかくだから、沿線からは外れるけれど道成寺まで足を延ばすか。やっぱり紀伊御坊駅に戻ろうか。長いようで短い列車の待ち時間。さてどちらに行こうか。



道成寺を建てたのは藤原宮子姫。紀州鉄道の車両には宮子姫が描かれている。



学門駅の入場券は「学びの門(学校)に入る券」ということで受験生に人気。紀伊御坊駅で購入できる。



紀伊御坊駅では紙の切符が購入できる。切符はかなり厚くしっかりしている。



能勢妙見山の参道。日蓮宗の寺院であるが、鳥居が参詣者を出迎える。さらに進むと道の両脇に神馬の銅像が並び、

兵庫県・大阪府 能勢電鉄

妙見線

文・渋谷申博

text by Nobuhiro SHIBUYA



連載 第8回

民営鉄道の 起源を訪ねて

鉄路は何を目指したか

北極星とサイダーと 北へ向かう路線と

能勢街道という道がある。大阪市北区中津あたりから能勢妙見山を結ぶ街道で、能勢妙見山や沿道の社寺への参詣者、三白三黒と呼ばれる能勢の名産品(米・寒天・高野豆腐・栗・炭・牛)を運ぶ運送人で賑わった道である。能勢電鉄妙見線はそれらの輸送を目的として、大正2(1913)年に開業した。当初は能勢口(現、川西能勢口)〜一の鳥居間の6・4kmであったが、大正12(1923)年には妙見(現、妙見口)まで延伸された。

私の能勢電鉄妙見線の旅は、まず能勢妙見山まで一気に登って参拝をすませてから、沿道の名所をめぐるつつ川西能勢口駅まで戻るルートをとることにした。

地図で見ると妙見線は兵庫県と大阪府の境をまっすぐ北に向かっているように見える。妙見とは北極星を神格化した妙見菩薩のことなので、名前にふさわしい路線ということになる。山岳に向かう路線なので実際にはそんなに簡単なものではなく、とくに開業直後は今以上に入り組んだ線形をしていた。当時は霊山らしい深い森が沿線に広がっていたのだろうが、今は終点の妙見口駅近くまで住宅地が続く。

しかし、妙見口からケーブルカーの駅に向かう道を歩いて行くと、「日本一の里山」と呼ばれる風景が広がってくる。山と田畑

能勢妙見山



開運・商売繁盛・厄除けなどにご利益があるとされる北辰妙見大菩薩を祀る開運殿（本殿）。境内は広大で、経堂・絵馬堂・祖師堂など見所が多いので時間に余裕をもって訪れたい。星をモチーフにガラス張りで建てられている檀信徒会館「星嶺」は必見。

妙見口駅



能勢電鉄妙見線は始発の川西能勢口駅から兵庫県の東端を北上していくが、光風台駅から大阪府に入る。そして終着の妙見口駅は大阪府最北端の駅である。一見ごく普通の駅舎に見えるが、照明やギャラリー仕様の待合室など霊場の玄関口にふさわしいこだわりがある。

吉川八幡神社



治暦年間（1065～69）に源頼国の七男・頼仲が創建したという。現在の社殿は安政3年（1856）に再建されたもの。境内には能勢電鉄の1500系の車両も保存されている。

三ツ矢の塔 (三ツ矢サイダー発祥の地)



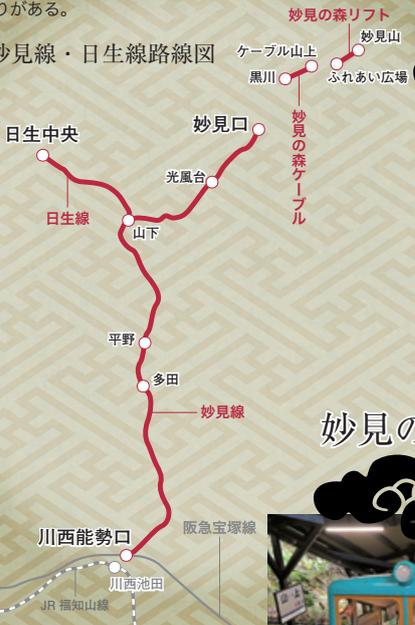
明治14（1881）年、理学者のウイリアム・ガランが平野の鉱泉を調査し「理想的飲料鉱泉なり」と発表した。これをきっかけに鉱泉水（平野水）の工場が建てられ、ここで三ツ矢サイダーが生まれた。なお、多田満仲は平野水を薬として用いていたという。



平野駅

妙見線の7番目の駅で、駅数でいうとちょうど中間にある。かつては炭酸水のことをこの地の名をとって平野水と呼んでいた。夏目漱石の作品にも用例がみられる。

■妙見線・日生線路線図

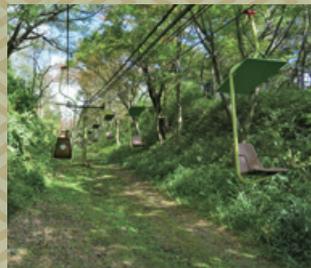


多田神社



天禄元（970）年に多田満仲（源満仲）が創建した多田院を起源とするとされる。境内には満仲の廟も造られ、源氏祖廟として崇敬を受けてきた。現在の社殿は4代将軍・徳川家綱が再建したもの。

妙見の森ケーブル&リフト



妙見の森リフト
正式名称は能勢電鉄索道線。大正14（1925）年に開業した妙見鋼索鉄道（ケーブルカー）は上部線と下部線に分かれていたが、能勢電鉄は再建するにあたり、上部線はケーブルカーではなくリフトとすることにし、昭和35（1960）年に開業した。ふれあい広場から妙見山まで所要時間12分、ゆったりとした時間を満喫できる。

妙見の森ケーブル
正式名称は能勢電鉄鋼索線。妙見線の妙見口駅に接続する（20分ほど歩く）黒川とケーブル山上を結ぶ。大正14（1925）年に能勢妙見山まで結ぶ路線として開業したが、戦時中に不要不急路線として廃線に。昭和35（1960）年に能勢電鉄が下部線のみ再建開業した。

能勢電鉄株式会社

Nose Electric Railway Co.,Ltd.

開業 大正2（1913）年4月13日
鉄道線 妙見線：川西能勢口-妙見口（12.2km） 日生線：山下-日生中央（2.6km）
鋼索線 黒川-ケーブル山上（0.6km） 索道線 ふれあい広場-妙見山（0.6km）
<https://noseden.hankyu.co.jp/>

と人々の暮らしが調和した、日本の原風景ともいえる景色だ。その山の麓に吉川八幡神社が鎮座している。

一方、能勢妙見山は入口に鳥居が立っているが、日蓮宗の寺院だ。神馬の銅像が並ぶ参道を歩いていくと、霊場らしい緊張感がひしひしと感じられてくる。

参拝をすませ、再びリフトとケーブルカーを乗り継いで妙見線に戻ると、平野駅に向かう。実はここへ立ち寄ることも、今回の旅の楽しみの一つであった。この平野は三ツ矢サイダー発祥の地。今は工場の一部の建物しか残っていないが、しばし子ども時代の思い出に浸った。この三ツ矢サイダー、能勢電鉄とも関係が深い。開業当時旅客輸送だけでは経営的に厳しかった能勢電鉄（旧、能勢電気軌道）は、三ツ矢サイダーの輸送で経営を支えたのだった。

昭和40年代以降、妙見線の沿線は宅地開発が進み、営業内容も参詣者や物資の輸送から通勤・通学客の輸送へとシフトした。すっかり都市化した平野周辺の町並みを眺めながら多田まで歩いた。

多田に鎮座する多田神社は、清和源氏の祖、多田満仲（源満仲）を祀る。伝説ではこの満仲がサイダー製造に使われた鉱泉水（平野水）を発見したとされる。三ツ矢という名も、満仲が家来に授けた姓だという。

多田神社を参拝している間に日も傾いたので、多田駅に向かう。社頭を流れる猪名川に沿って歩きながら、武士たちがこの地を闊歩した頃に思いを馳せてみた。

しぶやのぶひろ

1960年、東京生まれ。早稲田大学第一文学部卒。日本宗教史研究者。「図解 はじめての神道と仏教」（ワン・パブリッシング）、『呪いの日本史』（出版芸術社）、『聖地鉄道めぐり』（G.B.）、『眠れなくなるほど面白い 図解 神社』（日本文芸社）ほか著書多数。



みんな てつ Vol. 77 SPRING 2022 春号

●発行所 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番1号
TEL: 03-5202-1402 FAX: 03-5202-1412
URL: <https://www.mintetsu.or.jp>



●発行人 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会 (東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道)

●日本民営鉄道協会 会員 / 弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、福島交通、アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、富山地方鉄道、万葉線、北陸鉄道、ひたちなか海浜鉄道、上信電鉄、上毛電気鉄道、秩父鉄道、新京成電鉄、銚子電気鉄道、小湊鐵道、山万、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、箱根登山鉄道、富士急行、伊豆急行、伊豆箱根鉄道、岳南電車、静岡鉄道、大井川鐵道、遠州鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道、三岐鉄道、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道、叡山電鉄、嵯峨野観光鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、水間鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道、岡山電気軌道、水島臨海鉄道、広島電鉄、一畑電車、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通、西日本鉄道、島原鉄道、長崎電気軌道、熊本電気鉄道

●企画編集 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報課

●企画編集協力 / 時事通信出版局「みんなてつ」編集室 香田朝子

●写真 / 織本知之 / 加藤有紀

●アートディレクション・デザイン / 浜田修司 / 大島恵里子

●印刷 / 大日本印刷株式会社

横浜駅を出発する海老名行き 20000 系 (横浜 - 平沼橋)

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。