

みんな



特集

相互価値共創のスパイラルアップによる
新しい価値の創出 [京急グループが進める「沿線価値共創戦略」]

お守り求めて、聖地巡礼

室井 滋



イラスト・岡林玲

自宅のTVから、ふと生れ故郷の地名が聞こえてくると、それまでの動作を止めてクルッと振り返る。おそらく故郷を離れて暮らす人なら、誰もがそんな風ではないかと思われるが……。

その日の私の反応も早かった。

富山地方鉄道終点の宇奈月温泉駅近くを知る人ぞ知るパワースポットがあり、人気急騰していると言うではないか!!

実は私、その町から発車する黒部峡谷トロッコ電車の車内アナウンスを、長年担当させてもらっている。

まるでインディ・ジョーンズの冒険旅行にでも出掛けたような気分になれるトロッコの旅は、とても楽しく、県外から友人達を誘いまくっているといふわけ。勧誘の文句はこんなカンジ。

「もし、一泊二日で富山に行くなら、一日目は朝から『高志の国文学館』や『富山県美術館』『世界一美しいスターバックス』を巡り、お昼に富山寿司を食べてから地鉄電車に乗る。宇奈月温泉駅を目指し、途中下車して『ほたるいかミュージアム』や『魚津埋没林博物館』を見学するのもグー! 夜は宇奈月温泉の美人の湯に浸かって、翌朝トロッコの旅へ!!」……と。

友人達は絶景と海の幸・山の幸などに大満足してくれ、「冬はブリとカニをお願い」とさらなるリクエストも飛び出すのだ。

さて、そんな風に富山を知り尽くしたつもりの私が知らぬ、パワースポットって何だろう?

私はTV画面の前に座り込み、眼を

キッと開けて注目した。

すると、そこに現れたのは駅から五分の所に鎮座する宇奈月神社であった。緩やかな石段に人々が行列している。

「ええり!? 全国からこの神社に? 一体、どんな御利益があるのかしら?」

リュックを背負った老若男女の旅人達は社殿にむかって参詣。それから求めたもの、それは『権利ノ濫用除お守り』だった。

その効能はパワハラやセクハラなどのハラスメント、いじめや嫌がらせなどの災いを除けてくれるというのだ。

この宇奈月温泉には、かつて『権利の濫用』と呼ばれる歴史的事件があった。温泉水の引湯管の一部が他人所有の2坪程の土地の上を通っていたところ、その土地を買い取った原告が温泉



みんな

CONTENTS

Vol. 82

2024

◎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、73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。

特集／相互価値共創のスパイラルアップに
よる新しい価値の創出

「京急グループが進める「沿線価値共創戦略」

●横浜市立大学都市社会文化研究科教授 鈴木伸治

04…鉄道会社が主導する
都市計画の可能性

●基調インタビュー（基調報告）63

02…お守り求めて、聖地巡礼

●女優・エッセイスト 室井滋

季節の鉄道ものがたり

を運営する被告に対して、引湯管の撤去を請求した事案だ。

法律を学ぶ学生にとっては「民法の一丁目一番地」とも言えるものらしく、現地には「宇奈月温泉木管事件碑」が建立されている。

以前、法学部卒業の先輩らがこの「民法の聖地」に案内したところ、皆で大盛り上がりされていた。あの頃はまだお守りは存在しなかったが

……

TVのインタビューでは宮司さんが、「お守りの中身は木管の木片です。肌身離さず付けていただくと、きっと良縁に恵まれますよ」と太鼓判を押しておられた。

故郷の町に新しいブームが密かに起きていてなんてステキ！

トロトロ電車で揺られ、私もお守りを授かりに行こうと思うのであります。

ひろいしげる

女優・エッセイスト。富山県出身。早稲田大学在学中にシネマ研究会に所属し自主映画のフィールドで活躍。その後、映画「居酒屋ゆうれい」「のど自慢」「OUI」「ヴィジョンの妻」「桜桃とタンポポ」などで映画賞を多数受賞。声優・ナレーターとしても活動するほか、2023年に高志の国文学館の館長に就任した。近刊に絵本「キューちゃん日記」（北日本新聞社）、絵本「タケシのせかい」（アリス館）、エッセイ集「ゆうべのヒミツ」（小学館）などがある。

TOP INTERVIEW

08…「移動」と「まち創造」

相互価値共創のスパイラルアップで

持続的に発展する沿線を実現

●京浜急行電鉄株式会社取締役社長 川俣幸宏

REPORT. 1

12…京急電鉄が目指す

お客さま目線の鉄道事業の姿

●取締役常務執行役員鉄道本部長 生活事業創造本部 品川開発推進部担当 竹谷英樹

REPORT. 2

14…品川・羽田2つの玄関口における

鉄道事業の強化について

●執行役員鉄道本部建設部長兼生活事業創造本部 品川開発推進部担当部長 竹内明男

REPORT. 3

16…京急グループが進める

これからの日本を牽引する

国際交流拠点・品川の

まちづくりについて

●取締役常務執行役員生活事業創造本部長 櫻井和秀
●執行役員生活事業創造本部開発事業部長 坂齊素彦

REPORT. 4

20…地域との協働により新しい価値を生み出す

京急沿線

エリアマネジメントの取り組み

●取締役常務執行役員新しい価値共創室長 杉山勲

Mintetsu Report

宇都宮ライトレール

22…次世代型路面電車で切り拓く

地方公共交通の新たな形

●宇都宮ライトレール株式会社経営企画部経営企画課係長 宮崎拓

みんなでインフォメーション

26…台湾鉄道観光協会と鉄道観光プロモーション協定を締結／

「民鉄災害ボランティア」／「駅と電車内のマナーアンケート」／

「地方民鉄フォトコンテスト2024」／カーボンニュートラル

実践を促す動画を公開中！

連載 46

28…えちぜん鉄道株式会社

連載 13 民営鉄道の起源を訪ねて―鉄路は何を目指したか

30…長野県 アルピコ交通 上高地線

●日本宗教史研究者 渋谷伸博

※本誌の取材に際していただいた方々の社名・肩書きは取材時（2024年7・8月）のものです。

日本の都市計画の現状

——日本の都市計画は、現在どのような状況にあるのでしょうか。

鈴木 日本の都市のほとんどは、現在、人口減少・少子高齢化に直面しています。

2025年には団塊の世代が後期高齢者になり、例えば横浜市の場合、65歳以上の高齢者が約100万人、75歳以上の後期高齢者が約60万人になるとされています。100万人というのは、和歌山県の総人口と同じくらいの数です。横浜という一つの都市にそれだけの高齢者が生活するというのは、世界的に見てもかなり特殊な状況だと思います。

高齢化は欧米でも進んでいます、若い世代の移民が流入してくるので、人口のバランスが日本とは異なります。日本は移民を制限していることもあって、高齢化の影響がかなり大きくなっているのです。

日本の首都圏では、1960～70年代に大量の人口流入があり、それが郊外住宅地の開発、鉄道事業者による沿線開発というものと結びついていました。しかし、住宅を購入するボリュームゾーンが30～40代くらいであることから、そうした一時期に開発された住宅地には、人口分布に偏りが生じました。以前は子どもがたくさんいて活気にあふれていた郊外住宅地が、

次第に高齢化していくのです。

人口減少・少子高齢化はある程度予測が可能です。鉄道事業者の視点からいうと、利用客が減ってくるのが予測されているわけですから、対処を考えていかなくてはなりません。

1990年代から2000年代初めにかけては、都心の再生を大きなテーマとした都市計画が活発に行われてきました。もちろん今でも、都心をどうやって元気にしていくかという議論はあります。しかし、都市計画の主戦場は郊外をどう変えていくかになってきていると思います。

——同じ都市計画でも、都心と郊外では内容が大きく異なりそうです。

鈴木 都心と郊外では、都市計画において考えるべきこと、留意事項が変わってきます。

東京都心では、再開発を進めて、大きなビルを建て、市街地環境の向上を目指すまちづくりが行われます。一方、東京郊外の都市では、働く場所が圧倒的に多く人を引き寄せる力のある東京から、いかに自立するかを考えてまちづくりに取り組んでいます。横浜などは、その点において比較的成功した都市であると思うのですが、それでも、横浜に住みながら仕事で東京に通う「横浜都民」と呼ばれる人がたくさんいます。そうした人たちも、高齢になれば横浜という都市で老いていくのです。彼らの生活をいかに支えていくのが、横浜の都市計画における大きな

鉄道の未来学

基調インタビュー
(基調報告)

63

日本では沿線開発という形で民間の鉄道事業者が都市計画に大きく関わってきた経緯がある。

しかし、人口減少・少子高齢化に直面する中で、まちづくりにおける

鉄道事業者の役割にも新たな発想が求められるようになった。

都市計画・都市デザインを専門とし、横浜周辺のまちづくりに携わる

横浜市立大学の鈴木伸治教授に、鉄道事業者によるこれからの都市計画について、

京急電鉄における取り組み事例も含めてお話を伺った。

鉄道会社が主導する 都市計画の可能性

横浜市立大学都市社会文化研究科 教授

鈴木伸治

Nobuharu SUZUKI

1968年大阪府生まれ。京都大学工学部建築学科卒業。東京大学大学院修士課程修了、博士課程中退。東京大学助手、関東学院大学工学部助教授、横浜市立大学准教授を経て、2013年より現職。2021年より国際教養学部長。専門は都市計画・都市デザイン・歴史的環境保全。編著書に『都市の風景計画』（共著、学芸出版社）、『創造性が都市を変える』（編著、学芸出版社）、『今、田村明を読む』（編著、春風社）、『都市の遺産とまちづくり—アジア大都市の歴史保全』（編集、春風社）、『アートとコミュニティ—横浜・黄金町での実践から』（共著、春風社）など。

聞き手・文

松澤美穂

Miho MATSUZAWA



横浜国立大学都市社会文化研究科 鈴木伸治教授

な課題になります。

人口移動を見てみると、共働き世代はやはり東京に近い所に住宅を求める傾向があります。湾岸エリアの開発が進んだことも、都心への人口回帰に影響している印象です。ただ最近、都心の住宅価格が高騰してきたので、郊外にも少しチャンスが巡ってきたという感じがしています。

鉄道事業者による沿線開発

——鉄道事業者による沿線開発が活発になっていったのも、首都圏への人口流入、郊外住宅地の開発が進んだ1960～70年代くらいでしょうか。

鈴木 郊外に住宅地を造成するということが先行して取り組んだのは阪急電鉄で、戦前までさかのぼります。これは、郊外に住宅地を造成するだけでなく、学校や遊園地も造り、都心と郊外の間に人の動きを創り出していくモデルで、小林一三氏が考えたものです。その後、東京の鉄道事業者にも大きな影響を与えました。

首都圏で最も積極的に取り組んだのは東急電鉄で、横浜市内でも東横線沿線、田園都市線沿線で展開されました。

——海外では鉄道事業者によるそうした都市計画というのは、あまり行われていないと聞きます。

鈴木 そもそも海外では民間運営による鉄道が、あまり多くありません。広域な鉄道は大抵、国主導で運営されています。狭域なLRT (Light Rail Transit) などでも、民間事業者が運営するケースはなく、公的な主体が運営しています。移動の権利を守るといった福祉的観点から、事業ベースに乗らない形であっても、税金を投入して運営しているような状況だと思います。

日本のように、民間事業者が営業ベースで利益を確保しながら鉄道を運営していくというのは特殊なケースだと思います。また、海外の鉄道を見ると、駅ビルというものがほとんどありません。海外の都市計画関係者に日本を案内したときにも、駅ビルというのはとても特殊な存在と受け止められていました。

鉄道を降りると自然に商業ビルや街中に入っていくため、どこまでが公的機関が管理するエリアで、どこまでが民間事業者が管理するエリアなのか、境目がわからないということをよく指摘されます。

摘されます。

——日本の場合、民間事業者による鉄道運営だからこそ、利益を上げるために駅ビルの建設等周辺開発に積極的に取り組んできたということでしょうか。

鈴木 1920年に建設された阪急梅田駅の阪急電鉄本社ビルは1階に百貨店の白木屋、2階に食堂が設けられました。当時は、単純に鉄道駅に百貨店をくつつけるというより、新しい文化を創ろうといった部分があったと思います。それでも、やはり民間の鉄道事業者として収益を上げる仕組みの一つとして企画された面もあったでしょう。

鉄道の運営を担うのが公的な主体なのか民間なのかによって、鉄道周辺の開発への関わり方は大きく変わってきます。利益を考えるからこそ、日本の鉄道事業者は、沿線に学校を誘致したり宅地開発して不動産経営を行ったりしてきたのです。グループ会社を創って、そうした事業を行っているケースも多く、利益の主軸になっていたと思います。

——今、以前にもまして鉄道事業者によるまちづくりが活発になってきています。

鈴木 日本社会が人口減少・少子高齢化という問題に直面する中、鉄道事業者には「利用客を確保する」という大きな目標ができました。そのために、沿線の郊外住宅地の再生といったまちづくりにより積極的に取り組むようになったのでしょ

う。

鉄道事業者が手掛けている事業の割合を見てみると、もちろん事業者により異なりますが、鉄道事業が全体に占める割合が低下し、鉄道以外の事業が占める割合の方が高くなっている事業者が多く、すでに鉄道事業だけで利益が出るような形は、相当難しくなっているのではないかと思います。

京急電鉄沿線のまちづくり

——横浜周辺のまちづくりに携わっていらつしやると伺いました。具体的にこれまでどのような計画に取り組んでこられたのでしょうか。

鈴木 地域に定着してまちづくりに取り組みたいという気持ちが大きいので、この20～25年くらいは勤務していた大学に近い、横浜・横須賀・逗子・葉山・三浦あたり、ちょうど京急電鉄沿線にあたる地域のまちづくりに多く携わっています。

例えば、黄金町～日ノ出町間エリアのまちづくりには2007年から携わっています。

京急電鉄黄金町駅の一帯は2005年くらいまで、違法風俗店が立ち並ぶエリアとして有名でした。戦後の米軍の接収などの複雑な歴史的経緯から、京急電鉄の高架下にも、そうしたお店がたくさん集まっていたのです。

それが、阪神淡路大震災の後、高架の耐震改修を行うことになり、それら



④黄金町～日ノ出町間の高架下で造られた「かいだん広場」。売買春がかつて最も盛んであった地区に、地域住民が計画提案し、横浜市のまち普請事業の助成金を得て整備がなされた。京急電鉄が敷地を無償貸与しており、さまざまな地域イベントで活用されている。⑤かいだん広場での学生企画によるイベント風景。地域団体と協力し、研究室の学生が企画した。

のお店を高架下からその周辺に出て

いってもらうことになりました。すると、元々100店舗程度だったものが、260店舗くらいまで一気に増えてしまったのです。しかも、高架下にあつたときは夜間のみの営業だったものが、高架の外に出たら24時間営業するようになってしまった。子どもたちの通学路も近かったことから、住民と自治体、警察がスクラムを組んで状況改善に取り組みました。結果、そうしたお店の一斉摘発に成功したのですが、260の空き店舗ができて、ゴーストタウンになってしまったのです。

このエリアのリーダーの方からまちづくりの依頼を受けたのが、2007

年でした。

——京急電鉄とも協力してまちづくりを始めたのでしょうか。

鈴木 ゴーストタウンになってしまったまちをどう変えていくのか。補強工事が終わった高架下をどう使うのか。そういった話し合いの場に京急電鉄に参加していただくことで、少しずつ協力関係が築き上げられていきました。

高架下を京急電鉄から横浜市が借り上げる形で文化芸術スタジオを創ったり、「かいだん広場」を造るという住民グループの提案を京急電鉄が受け入れて、土地を無償で提供してくださったりして、今では子どもが集まる場所になりました。黄金町・日ノ出町間エ

リアのまちづくりプロジェクトは、現在も続いています。

この他、2018年には京急電鉄と横浜市の間で、横浜市南部地区のまちづくりに関する二者協定も結ばれました。横浜市が設置する大学として、私が勤務している横浜市立大学も関わっています。

そうした繋がりから、私たちも「これからの郊外住宅地はどうあるべきか」をテーマにしたワークショップへの参加（次頁左上写真）など、まちのビジョンづくりのお手伝いをさせていただいています。

——鉄道事業者と協力して取り組むまちづくりはいかがでしょうか。

鈴木 少子高齢化に伴う利用者数の減少が目に見えるようになってきたため、都市計画、まちづくりに対して、鉄道事業者はより熱意をもって取り組むようになりました。

京急電鉄では地域ごとのエリアマネジメント組織を立ち上げてから、それぞれの地域の方とのコミュニケーションが活発になった印象があります。積極的に地域に入ってくるようになり、一緒にまちづくりに取り組ませていただけになったと感じています。

まちづくりは地域ごとに課題が異なります。京急電鉄沿線である横浜市南部地区は基本的に郊外の住宅地ですが、横須賀から南側は観光地でもあります。住宅地と観光地とは、まちの状況もニーズも違います。地域ごとの

エリアマネジメント組織を立ち上げたことで、状況に合わせた対応ができるようになったのではないのでしょうか。

例えば、観光地である三浦エリアでは、京急電鉄が軸となって地域にあるさまざまな観光事業者を繋げていくことに取り組まれています。本来、エリア内の自治体が連携して行うようなことです。同じ観光地でも自治体によって考えが異なったりしますから、各自治体とうまく連携して取り組みを実現させられているのは、とても素晴らしいことだと思います。

鉄道事業者は、地域のバスの運営や不動産、宅地開発、スーパーなどの小売業にも携わっていたりします。地域住民の生活の質を左右する部分と結びついて、生活を支えている。そういう地域に根差した存在が、まちづくりに取り組むことは、プラスに作用します。

近年、エリアマネジメントという概念が普及しつつあります。地域の価値を上げていくことの重要性が指摘されているわけです。日本の鉄道事業者は、それぞれのスケールで、このエリアマネジメントを実行していると言えます。

今後のまちづくりにおける 鉄道事業者の役割

——今後、鉄道事業者はどのようなま



④ これからの郊外住宅地のあり方などが話し合われ、ここでの議論をもとに「みんなの富岡・能見台 丘と緑のまちづくり IMAGE BOOK」が作成された。
⑤ 富岡・能見台地区で実施された住民参加のワークショップ風景。



ちづくりを実施していくべきだとお考えでしょうか。

鈴木 今、デンマークの大学と交流を持っているのですが、デンマークでは移動を考える際、「交通」という言葉より「モビリティ」という言葉が意識されるようになっていきます。

モビリティとは何かと彼らに問うと、「More than A to B」と返ってきます。A地点からB地点までの単純な移動ではなく、移動に伴う経験やエネルギー消費など、さまざまな要素を含めて捉えるのが「モビリティ」であり、その実現のための取り組み計画が「モビリティプラン」なのです。

地域住民の単純な移動手段について議論する、今までの交通政策から一歩

踏み込んで、生活の質まで考えたモビリティというものを考えていく時代がきているのでしょうか。

モビリティを考えたまちづくりをしていくことが、少子高齢化が進む郊外の処方箋になると私自身も思っています。

——日本の鉄道事業者はまちづくりに取り組んできた実績があります。既に、単純な移動以上のこと、モビリティに取り組んできているということでしょうか。

鈴木 モビリティと言うと、欧米の新しい概念という印象がありますが、日本の鉄道事業者のまちづくりの取り組みは、モビリティの一部であると思います。その点において、欧米よりも日本の方が進んでいると言えるかもしれません。

しかし、モビリティには福祉的視点等も求められます。民間事業者は利益を上げる仕組みを考えていくものから、例えば高齢者の移動や生活を考えるといった福祉的視点と営利事業の視点には相反する部分が出てきます。そうした福祉的視点が必要な部分を本来担うべきなのは自治体です。

——鉄道事業者がまちづくりに取り組んで行く際には、自治体との協働が必要ということですね。その他にモビリティプランを考える上で必要となる視点や役割はあるでしょうか。

鈴木 デンマークでは、福祉的視点だけでなく、テレワークを浸透させるこ

とで移動を減らし、環境へのエネルギー負荷の低い社会を創っていくといった視点も含めて、自治体がモビリティプランを考えているそうです。

日本の自治体では、都市交通計画がつくられています。カーボン・ニュートラルやインクルーシブな社会のあり方といった多様な視点から「モビリティプラン」的なものを考えていく必要があると思います。

——移動を減らすという視点は、確かに民間である鉄道事業者には難しいと感じます。

鈴木 移動を生み出すことは悪いことではありません。移動は大切な権利ですし、移動できることが健康寿命を延ばすことにもなります。

富山市ではライトレールができたことによって、今まで移動が少なかった時間帯に高齢者が移動するようになったそうです。家にこもっていた高齢者が移動手段を持つことでアクティブに外出するようになれば、健康の維持に繋がります。それは、確実に社会保障費の削減にも繋がります。自治体の負担軽減になります。

だからといって、民間の鉄道事業者が移動手段を持たない人の福祉的なケアまで担うべきなのかというと、そうではありません。それは自治体の役割です。

鉄道事業者と自治体では、視点も対処すべき範囲も異なるのです。しかし、重なっている部分も少なくない。

自治体と協力することで、単なる移動だけではない「More than A to B」の部分で、できることが広がっていくと思います。

——モビリティを考えたまちづくりは鉄道事業者が主導した方がスムーズに進むのでしょうか。

鈴木 日本の自治体には縦割り組織の問題が残っていて、それはモビリティプランを考え、実行していく上での障害になります。移動の問題と、地域の色々な課題や要素を結び付けてモビリティプランを立て、やはり鉄道やバス、不動産から小売りまで色々な事業を手掛けている鉄道事業者ではないかと考えます。

今、地方の郊外住宅地等では、バス便がなくなっている生活のための移動に困るという状況が実際に起こり始めている。自動運転の社会実験を行うなどして対策が考えられていますが、そういったことも実現させていかないと、郊外生活が成り立たなくなっていくであろうことは、誰の目にも明らかです。

鉄道事業者には、こうした自宅までのラストワンマイル交通なども含めたまちづくりを考えていただきたい。その際には、ぜひ沿線自治体と協働していただきたい。より良いまちづくりに向け、可能性が広がっていくと思います。

相互価値共創のスパイラルアップによる新しい価値の創出
「京急グループが進める「沿線価値共創戦略」

「移動」と 「まち創造」

相互価値共創の
スパイラルアップで
持続的に発展する沿線を実現

2024年5月、京急グループは、2040年度に目指す将来像としての「長期ビジョン」とビジョンの実現に向けた方向性を定めた「長期経営方針」、さらに2024年度から3力年を取り組む内容を定めた「中期経営計画」で構成される「第20次総合経営計画」を公表した。京急電鉄では、この新しい長期ビジョンの実現に向け策定した「沿線価値共創戦略」において、「移動」と「まち創造」という二つのプラットフォームが織りなす相互価値共創のスパイラルアップにより、持続的に発展する沿線の実現を目指すという。

京急電鉄の川俣幸宏取締役社長に、コロナ禍が明けたあとと激変した事業環境のなかで、「沿線価値共創戦略」によって目指す方向性について聞いた。

京浜急行電鉄株式会社 取締役社長

川俣幸宏

Yukihiro KAWAMATA

本社ビル1Fにある京急ミュージアムに展示されている「デハ 236 号」の前に立つ川俣社長

聞き手・文◎清水友樹／撮影◎織本知之／写真提供◎京浜急行電鉄株式会社

長期ビジョンの中核をなす戦略

——2024年5月に、「京急グループ第20次総合経営計画」相互価値共創の「スパイラルアップ」を公表されました。同計画では、2040年度に向けた長期ビジョンを示されています。この経営計画の中核をなす「沿線価値共創戦略」策定の背景・経緯について教えてください。

川俣 まず、新型コロナウイルスが感染拡大する前から、日本全体で少子高齢化と人口減少が進行しており、京急沿線地域もその影響は避けられない状況にありました。人口減少は、鉄道利用者の減少に直結するため「これからの鉄道事業をどうするべきか」を考えるなかで、コロナ禍に突入し、これまでに経験したことのない鉄道利用者の大幅減という事業環境の大きな変化に直面しました。

コロナ禍は、社会課題や価値観に劇的な変化をもたらしました。従前からある少子高齢化・人口減少といった課題だけでなく、コロナ後の変化にも対応するため、私たちは鉄道サービスの提供に加え、変化を続ける地域住民のニーズに応じたサービスを提供し、沿線地域全体の価値向上を目指すために、「沿線価値共創戦略」を策定しました。

——「沿線価値共創戦略」の中心をなす考え方として、「相互価値共創のスパイラルアップ」という概念が示されています。これについて、もう少し詳しく教えてください。

川俣 「沿線価値共創戦略」では、「移動」と「まち創造」という二つのプラットフォームが、相互に好影響を与えながら持続的に発展する沿線の実現を目指しています。

ここで簡単に二つのプラットフォームについて説明させていただきますと、まず「移動プラットフォーム」は、あらゆる交通手段を用いた移動環境の最適化を通じ移動の利便性を向上させることで、地域の魅力を高めようという取り組みです。

例えば、鉄道のサービス向上やインフラの整備によって、地域住民や観光客の快適な移動環境を提供します。これにより、沿線の各地域へのアクセスが容易になれば、人口増加や観光客の誘致が促進されます。

一方の「まち創造プラットフォーム」は、大規模開発の推進や、多様性を尊重するコミュニティの構築などを通じ、まちの魅力を高めることで、移動のきっかけ、人の流れを生むような取り組みです。地域の魅力が増せば、多くの人々が訪れ、地域経済が活性化します。

「京急沿線の移動をしやすくすること」と「京急沿線に行きたくなる、住みたくなるまちをつくること」を同時に推進し、相乗効果によって京急グループと沿線地域が共に成長し続ける

サイクルを目指しています。

これにより沿線価値を高めることができれば、私たちの事業基盤も強化され、さらなる投資やサービス向上が可能になります。このような好循環を「相互価値共創のスパイラルアップ」と呼んでいます（※左下図）。

——「移動プラットフォーム」と「まち創造プラットフォーム」の具体的な施策について教えてください。

川俣 「移動プラットフォーム」では、鉄道の利便性向上はもちろんのこと、バスやタクシー、さらには自転車シェアリングやカーシェアリングとの連携など、地域の事業者などにも協力いただきながら、あらゆる交通手段を活用した移動環境の最適化を図ることを目指します。

京急沿線には山が多いですから、高齢者でもストレスなく移動できるような交通システムの構築ができれば、何歳になっても自分らしく生きることができます。

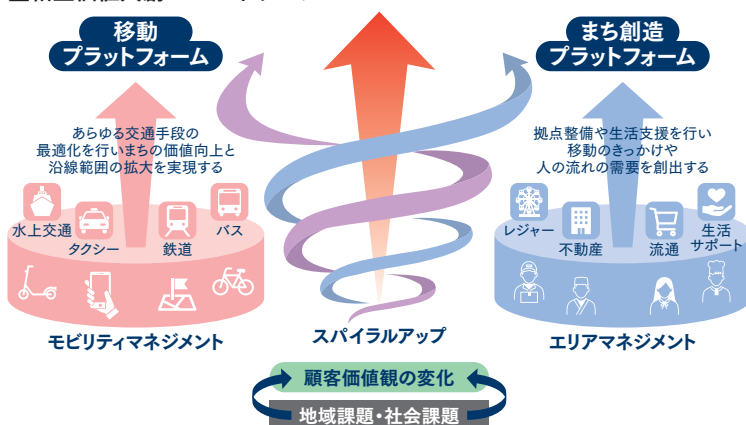
一方、「まち創造プラットフォーム」では、都市機能の更新や適切なエリアマネジメントを通じて、住みきつかけや移動のきっかけをつくり、人流の需要創出を目指します。これには、沿線のニーズに合った、新たな商業施設や住宅の開発、公共スペースの整備などのほか、地域住民にとって便利で魅力的な生活環境の提供、地域の魅力の発信や住民同士の交流を促進する地域イ

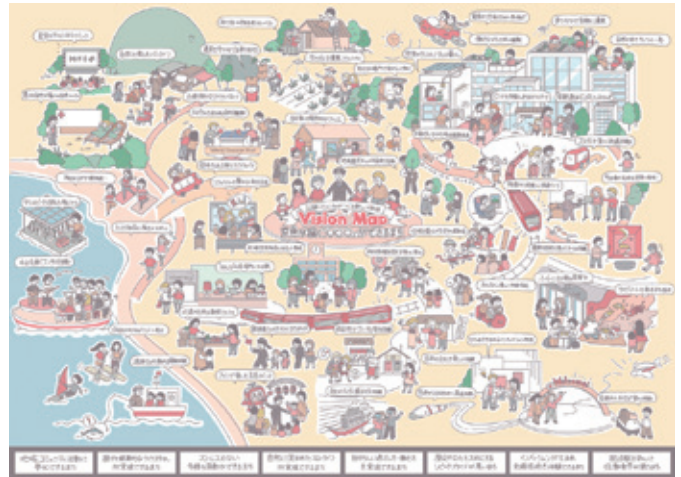
ベントの開催なども含みます。

——多様なニーズがあるなかで、どんな「沿線価値」を提供するかを探り当てるのはなかなか難しい部分もあるのではないのでしょうか。

川俣 確かに、この「価値」が何かがわかりづらいままでは、京急グループ内部だけでなく、地域の方々にも私たちの想いが伝わりません。ですから「沿線でこんな役割を担ってほしい」という意思をビジョンマップでわかりやすく表現しました（※10頁右上図）。このビジョンマップの下には、8つの目指すべき沿線の姿が書かれていま

■相互価値共創のスパイラルアップ





■京急グループが 目指す沿線の 姿・イメージ

https://www.keikyu.co.jp/ir/policy/vision/pdf/Vision_Map.pdf



ようとする京急グループの決意表明といえるのでしょうか。

川俣 その通りです。この絵を見ていただくと、私たちの目指すべき姿を理解いただけるはずです。海があつて、山があつて、楽しそうなまちがあり、赤い電車が走っています。そして、それぞれの地域には、さまざまな人がいて、そこにはさまざまなニーズがあります。

ここに描かれていることが実現すれば、京急沿線の魅力は増し、多くの人を惹きつけることができるはずです。

この絵が『沿線コミュニティがつくる新しい価値 Vision Map 京急が描く「○○○」ができるまち』（マップ中央部記載）というタイトルになっているように、これは私たち京急グループだけでなく、地域の皆様と一緒につくっていく沿線の未来像です。

この未来は、私たちだけでは実現できません。私たちはプラットフォームとして『場』づくりをしたい。沿線の自治体や事業者、学校、NPO、そして個人の方々に、そのプラットフォームに乗っていただき、我々がつないでいきたいと考えています。そうすることで、これまでにはなかったような化学反応が生まれ、『共創』によって新しいものが生まれると期待しています。

——この絵をよく見ると、『グローバルな農業コミュニティ』『みんなの居場所にある駅』『テクノロジーを活用した海上ファーム』など、さまざまなニーズを包摂した未来像が書いてあります。じっくり見ていくと、とてもワクワクしてきます。

川俣 楽しいまちが京急沿線にある——まずは、それが伝わっているのであればよかったです。喜んでもらえるものを提供することが『価値』であると私たちは考えていますから。とはいえ、それは言葉だけで伝えようとしてもなかなか伝わりません。このように絵として表現したことで、まちや空港、海や山がある私たちの沿線の特徴を表現しながら、社内外に向けて京急グループの想いを伝えることができればと考えています。

社内では、このビジョンマップを共有することで、『価値を提供する』ために「自分たちは何をすればいいのか」という共通認識を醸成しやすくなり、また、それぞれの持ち場で何をすれば良いのかを具体的にイメージしやすくなったと思います。

——手描き風のタッチにされていることには、どのような想いがあったのでしょうか。

川俣 まず前提として、この未来予想図は完全なものではなく、現時点で京急グループが描く未来像の一例でしかありません。

今後、社員からは沿線に「新しい価値」を生むようなアイデアがもつと出

てきて欲しいですし、もつといえは、地域の住民の皆様、自治体、企業、学校、NPOなど、関係するさまざまな人たちにも、ここに新しいアイデアを付け加えて欲しいと思っています。あえて手描き風にしたのは、『新しい価値』を描き加えて欲しいという想いがあるからです。京急沿線に関わるさまざまな人に対して「こんなことをしたらどうだろう」とアイデアを喚起させるようなものにして、『価値の共創』を促したい。そんな想いを込めています。

地域の魅力を引き出す取り組み

——地域全体の魅力を向上させるための具体的なエリア戦略についても教えてくださいいただけますか。

川俣 京急グループでは、特に品川、羽田空港、横浜を結ぶ「成長トライアングルゾーン」を私たちの成長を引っ張ってくれる重要なエリアと位置付けています。特に、羽田空港の利用者が増加していることは、地域の成長を促進する大きな要因です。

成長トライアングルゾーンの強化は、沿線全体の発展に大きな影響を与えると考えています。このエリアの開発により、交通の利便性が向上し、多くの人々がアクセスしやすくなります。

例えば、リニア中央新幹線の始発駅となる品川エリアでは、東京の新たな陸の玄関口となるべく、現在大規模な再開発を進めています。新しいビジネス

スチャンスを生み出し、雇用の創出につながるはずです。

また、日本の空の玄関口である羽田空港では、羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線整備による輸送力増強を行い、これからさらなる増加を見込めるインバウンド需要に対応するための整備を行っています。

川崎・横浜エリアでは、京急川崎駅前のアリーナシティプロジェクト、横浜のウォーターフロントの大規模開発によるまちづくりを推進していきます。この成長トライアングルゾーン全体が一体となって発展し、地域全体の魅力が向上することを目指しています。

——成長トライアングルゾーンのエリア以外での具体的な取り組みについても教えてください。

川俣 三浦半島では、「都市近郊リゾートみうらの創生」を掲げて、さまざまな再整備計画を進めています。2022年に営業を終えた観音崎^{かんのさき}京急ホテルは、パートナー企業の協力を得て、新たなリゾートホテルとして生まれ変わりました。城ヶ島京急ホテルの跡地では、他社が展開する高級温泉旅館の工事を進めています。油壺^{あぶつぼ}地区においても、老朽化のために閉鎖した油壺マリンパークと、隣接する旅館跡地と一体で、持続可能な魅力ある滞在型拠点の一体開発を計画しています。

三浦半島の魅力ある観光資源を大いに活かして、多くの観光客に訪れてい

ただきたい。訪れる方が増えることによって、地域の活性化に繋がっていきたくと思っています。

また、「沿線価値共創戦略」に基づき、2024年3月から京急沿線エリアマネジメント構想「newcal（ニューカル）プロジェクト（以下、ニューカル）」をスタートさせています。これは沿線の各エリアの新たな魅力を発見して「移動＋住む・働く・楽しむ・学ぶ」が揃う中核拠点が複数存在する「多極型まちづくり」を目指しています。

ニューカルは、沿線価値共創戦略を具体化するプロジェクトといえるもので、さきほど述べたプラットフォームとしての「場」を提供するものです。

まち創造プラットフォームとなる「地域内の組織化」によって新規事業を創出し、「地域拠点整備」をつなげていく取り組み、移動プラットフォームとなる「Maas（Mobility as a Service）整備」、「モビリティ整備」を行うことで、地域内移動、地域間移動を促す狙いがあります。

これにより、地域事業者や自治体、沿線住民の方々などに二つのプラットフォームに関わりをもつていただき、地域の特性を活かした「移動＋住む・働く・楽しむ・学ぶ」を統合した新しいまちづくりを推進していきたいと考えています。

今後は、共創を生み出せるこうした土台を生かして、地域全体の一体感が生みだせる環境づくりを行いながら、

京急沿線の理想の未来像を現実のものにするための手を打っていきます。

お客さまに寄り添って考える

——さまざまな取り組みを行う上で、沿線地域とのコミュニケーションを大切にされているように感じます。そのなかで、どのようなことを重視しているのでしょうか。

川俣 人口が増え続けていた時代は、鉄道を使っていただけのお客さまは自然に増えていきました。しかし、時代は変わりました。人口減少が進むなかで、私たちは以前と同じような気持ちのままではいけないと思います。

時代が変われば、お客さまのニーズは変わり、かつてはよかったものでも陳腐化していきます。

しかしながら、長い間に醸成された、かつての思いを引きずってしまっている風土があるのではないかと思うのです。

こうした時代だからこそ、「お客さ

が求めるものを提供することです。

京急グループがお客さま視点の価値を提供できる企業にする——それが私の大切な仕事のひとつだと考えています。

——最後に今後の意気込みをお聞かせください。

川俣 京急グループの理念は「都市生活を支える事業を通して、新しい価値を創造し、社会の発展に貢献する」です。この理念を実現するために、「移動」と「まち創造」という二つのプラットフォームを中心に据え、相互価値共創のスパイラルアップを図っていきます。

私たちが掲げた長期ビジョンは、京急グループだけでは実現ができません。沿線の持続可能な社会の実現に向け、地域の皆様にご協力をいただきながら、私たちは全力を尽くしていく覚悟です。そして、地域の発展に貢献することで、京急グループ全体の成長を促進したいと考えています。



相互価値共創のスパイラルアップによる新しい価値の創出
「京急グループが進める「沿線価値共創戦略」」

REPORT.1

京急電鉄が目指す お客さま目線の 鉄道事業の姿

コロナ禍では、京浜急行電鉄が長年築いてきた鉄道事業への価値観が揺らぐことになった。それまで予想していなかった輸送人員の大幅な減少による鉄道事業の赤字が現実となり、事業ポートフォリオの見直しが必要となった。2023年に鉄道本部長に就任した竹谷英樹取締役常務執行役員は、非鉄道部門での経験を活かし、利用者視点の導入と組織文化の改革に着手。デジタル技術の導入や安全性の確保とともに、地域と鉄道が互いに補完し合う、「お客さま目線」の新しい鉄道事業へのトランスフォーメーションを目指す。

取材・文●清水友樹／撮影●織本知之／写真画像提供●京浜急行電鉄株式会社



お客さま第一主義の鉄道事業へ

「当社は鉄道会社の中でも鉄道事業に依存する比率が高く、要は一本足打法的なところがありました」

そう語るの、鉄道本部長を務める竹谷英樹取締役常務執行役員だ。

京急は長年にわたり、事業の柱である鉄道部門に、ある種の矜持を持ってきた。しかし、コロナ禍でその価値観は揺らいだ。鉄道事業さえしつかりしていれば経営は安定すると信じられてきた前提が根底から覆されたのだ。

コロナ禍には、輸送人員は約30%減と大きく落ち込み、鉄道事業は大赤字に転落した。同業他社が不動産や流通で赤字を補う一方で、京急にはその選択肢が少なく大打撃を受けた。

2022年に現在の川俣社長に交代すると、「お客さまの声を聞く」という方針が強調されるようになる。そんななか竹谷氏は鉄道本部長に就任した。それまで京急百貨店社長などいわば「非鉄道」のキャリアを積み上げてきた竹谷氏にとって予想外の人事だった。

「鉄道部門の課題は、利用者視点の欠如にあると見ていました。私はこれまでのキャリアで培ったお客さま第一の考え方を導入して事業戦略を見直すと考えました。また、それまでは行われていなかった月次レベルでの売上や経費の管理を徹底し、数字に基づく経営を強化しました」

さらに竹谷氏は、沿線価値共創戦略

に基づいて「まちづくりを起点に鉄道を考える」という方針を打ち出した。

例えば、開発事業と連動した鉄道ダイヤへの見直しを強化した。これは鉄道部門が非鉄道部門と連携し、速達性重視のダイヤから地域利用者の利便性を考慮したダイヤに変更する戦略だ。

「このアプローチで地域の発展と鉄道事業が互いに補完し合う形を目指しています。それが地域の商業活動の活性化に結びつければ、結果的に鉄道利用者の増加につながるはずです」と強調するように、そこに通底するのは徹底したお客さま目線による事業推進だ。

デジタル技術導入と安全性の担保

並行して進めるのがデジタル化だ。

その一つが、2021年から一部の駅で導入を開始した、非接触型の窓口業務を実現する「スマートサポートシステム」の拡大である。小規模駅の窓口対応を、遠隔地にいる主要駅の駅係員によるリモート案内に切り替え、駅員の業務効率化を推進している。

また、10月から全駅でクレジットカードによる乗車券の発売を、12月にはタッチ決済による乗車サービスの実証実験を開始する等、インバウンドの受け入れ体制強化と多様化する決済ニーズへ対応するためのインフラ整備も積極的に進めていく。

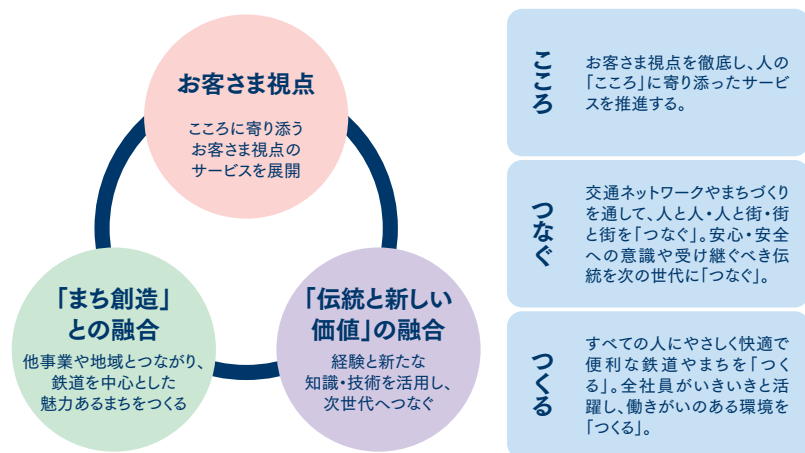
こうした利便性の向上は大事だが、鉄道事業において最も重要なのはなん

■スマートサポートシステム



ウィズ〜アフターコロナにおけるニーズに応えるため 2021 年から一部の駅で導入開始。駅務機器の遠隔操作とモニターでの通話対応が可能で、非対面による駅営業を実現している。

■鉄道事業のパーパス「ここ、つなぐ、つくる」



とはいえ、長い間に染みついた組織の風土を変えるのは簡単ではない。「鉄道部門の伝統を重んじる組織文化が変化の阻害要因となっていました。柔軟な発想や迅速な対応を難しくしていた、階層的な組織構造や上下関係の厳しさといった組織文化の改革にも着手しています」

竹谷氏は鉄道本部長着任後、若手社員と部長や課長がフラットな関係で定

バックキャスティング思考への意識改革

この他にもアプリ改修により、運行状況をリアルタイムで提供し、情報提供の迅速化も進めるなど、京急の鉄道事業はこれまでの伝統にとらわれない改革を始めている。

ところで、これまで一部信号扱所への導入を進めてきた信号操作やポイント切り替えを自動化する技術の導入拡大を推進している。これにより、安全性を担保しながら効率性を改善することにも取り組んでいる。

京急は運行の乱れが出たときに、コンピュターでは不可能な、迅速な運行管理を職人技ともいえる人の力で行うことで知られている。しかし、ヒューマンエラーのリスクは避けられないことや、多くの乗客の安全を守らなければならぬという担当者の心理的プレッシャーの軽減も課題だった。



取締役 常務執行役員
鉄道本部長 生活事業創造本部
品川開発推進部担当

竹谷英樹

Hideki TAKEYA

「若手が京急の未来を考え、目指すべき道を端的にパーパスとしてまとめ、嬉しかったのは、私にとって誇らしく、全社員が共有する目標となりました」そして竹谷氏は、未来の京急の理想の姿を実現するために「今、何をすべきか」を長い時間軸で逆算して考えるバックキャスティング思考を重視する。竹谷氏は、京急の鉄道事業に「お客さま視点」と、「バックキャスティング思考」を注入し、パーパスで掲げた理想の姿へと鉄道部門を変えようとしている。

期的に意見交換をできる仕組みを導入し、徐々にではあるが、これまでになくような組織内のコミュニケーションが生まれている。一例を挙げると、二〇代の若手社員で構成されるプロジェクトチームに、竹谷氏は鉄道の存在意義（パーパス）の策定を求めた。その結果、「ここ、つなぐ、つくる」をキャッチフレーズとする、「すべての人に寄り添う、快適で便利な『まち』と『鉄道サービス』という鉄道のパーパスが生まれた。」

REPORT.2

相互価値共創のスパイラルアップによる新しい価値の創出
 「京急グループが進める「沿線価値共創戦略」」

品川・羽田2つの玄関口における 鉄道事業の強化について

■京急電鉄の事業展開エリア



京浜急行電鉄は、将来のリニア中央新幹線開業やインバウンド需要の増加に対応するため、羽田空港アクセスを大幅に強化するプロジェクトを進めている。羽田空港第1・第2ターミナル駅に「引上線^{ひきあげせん}」を新設し、同時に品川駅の2面4線化工事を進めることで、列車の運行本数を増加させる。これにより、2030年頃には輸送力強化が実現する予定だ。変化を続ける陸の玄関口・品川と空の玄関口・羽田空港を結ぶ京急の今後について、鉄道本部建設部長を務める竹内明男執行役員に聞いた。

取材・文◎清水友樹／撮影◎織本知之／写真画像提供◎京浜急行電鉄株式会社



執行役員 鉄道本部建設部長
兼 生活事業創造本部
品川開発推進部担当部長

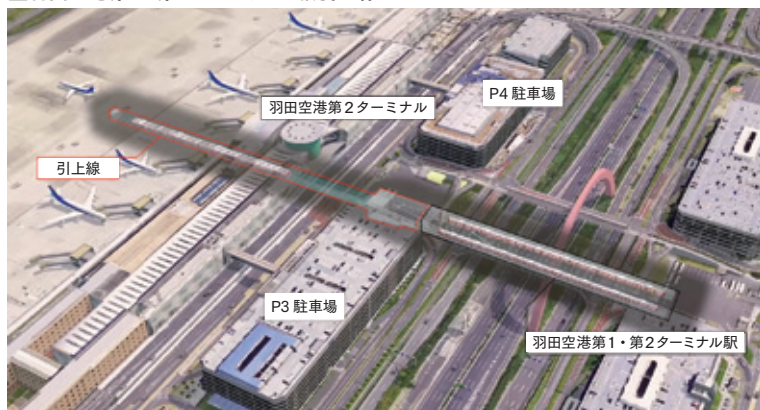
竹内明男
Akio TAKEUCHI

羽田の輸送能力を大幅アップへ

2024年に入り、インバウンド（訪日外国人）はコロナ前を上回って推移。オーバーツーリズムの問題が指摘され、日本各地で受け入れ体制の脆弱性が指摘されるようになっていく。

空の玄関口・羽田空港へのアクセスについては、かねてより輸送力強化が求められており、2016年の交通政策審議会で「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」として、羽田空港のアクセスに関する

■羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線のイメージ



(上) 品川駅～羽田空港間は京急電鉄のエアポート快特利用で羽田空港第1・第2ターミナル駅には14分、羽田空港第3ターミナル駅には11分で到着する。／(左) 京急電鉄は軌道・ホーム等の鉄道施設の整備をする。政府目標で2030年にインバウンド旅行者6000万人とされるなか、今後も増大が見込まれる訪日外国人の需要に備える。

■連続立体交差事業を行う区間(品川)

品川第一踏切道・品川第二踏切道・北品川第一踏切道の3カ所の踏切が除却されることにより、周辺の交通渋滞が解消される。連続立体交差事業を行うエリアは、泉岳寺駅～新馬場駅間の約1.7kmの区間。仮線・直上・別線工法を駆使する複雑な工事が進められている。

羽田と並行で進む
品川駅の改良工事

3路線が答申された。それが「羽田空港アクセス線」、「蒲蒲線（新空港線）」、そして京急空港線「羽田空港引上線」である。

京急空港線は、京急蒲田駅から多摩川に沿うように走り、羽田空港第3ターミナル駅を経由して羽田空港第1・第2ターミナル駅まで至る路線だ。現状、終点となる羽田空港第1・第2ターミナル駅は島式ホーム1面2線で、ホーム上で列車が折り返しており、これ以上、運行本数は増やせない。そこで、ホームの奥に向かってさらに線路を伸ばし、車両を一時収容するスペースを新設することで発着数を増やす。

しかし、品川方面への運行本数を増やすには、「引上線」だけでは対応できない。なぜなら、現在2面3線しかない京急線品川駅がボトルネックになるからだ。京急線品川駅では地平化と同時に2面4線化工事が始まっている（※17ページ左上図参照）。これは単にこれまで利用者にとってわかりづらかった品川駅の利便性を高めるだけではない。羽田空港の引上線とセットで輸送力増強の布石になっている。

京急線品川駅の2面4線化は、地平化や駅周辺の大規模再開発と同時並行で進めているため、実現までにはさま

ざまな苦勞がともなった。

京急線品川駅は、連続立体交差事業の一環として整備することになったが、従来の用地だけでは実現することが難しく、事業を円滑にスタートさせるため、土地区画整理事業により用地を手当てした。この区画整理事業の一環として、それまで泉岳寺駅隣接地にあった京急の本社ビルも横浜に移転することとなった。2019年の京急グループ本社移転にはこうした背景もあった。また、駅改良工事に合わせるように品川駅の隣の北品川駅高架化や立体交差化などを一気に進めることで、3つの踏切がなくなるほか、2030年代には新しい京急線品川駅の直上に京急とJR東日本によるオフィス、商業施設、ホテルなどが入る巨大ビル群が誕生する予定だ。

生まれ変わる陸と空の玄関口

利用者が増え続ける羽田空港、リニア中央新幹線の開業と東京メトロ南北線の延伸が控える品川——この二つの交通結節点としてのポテンシャルが高まるなか、品川の再開発によって、まち全体の魅力は増すはずだ。

京急が掲げる「『移動』と『まち創造』の相互価値共創のスパイラルアップ」を象徴する、羽田空港引上線工事と京急線品川駅改良工事によって、陸と空のデュアルゲートウェイ品川・羽田が大きく変貌する日は近い。

相互価値共創のスパイラルアップによる新しい価値の創出
 「京急グループが進める「沿線価値共創戦略」」

「REPORT.3」

京急グループが進める これからの日本を牽引する 国際交流拠点・品川の まちづくりについて



京急と品川の歴史とつながり

品川駅高輪口に降り立ち、顔を少し右に振り向けながら目の前を走る国道15号の向こう側を見ると、かつてそこにあった建物が取り壊されて空が広がるエリアがある。そこでは京急グループとトヨタ自動車が共同で開発を進めており、2029年度には、トヨタ自動車の新東京本社が入居する大規模複合施設を開業させる予定だ。

「品川駅西口地区A地区」と呼ばれる駅前のこの計画地で再開発の陣頭指揮を執るのが、京急電鉄の櫻井和秀取締役常務執行役員と坂齊素彦執行役員だ。

「A地区」には、私たちが2010年まで約40年間営業したホテルパシフィック東京がありました。その後は老朽化した建物を改装した複合商業施設

2024年8月現在、品川駅周辺では大規模な再開発が進行中だ。京急グループはそのメイン事業者の一社として、「品川駅西口地区A地区新築計画」「品川駅街区地区開発計画」など、複数の大規模プロジェクトを同時並行で進めている。歴史と未来が交錯するプロジェクトは、品川の地で事業を開始した京急グループの情熱が込められている。プロジェクトの陣頭指揮を執る生活事業創造本部長の櫻井和秀取締役常務執行役員と、生活事業創造本部開発事業部長の坂齊素彦執行役員に、品川の未来を見据えた壮大な計画の全貌と、その背後にある京急グループの想いについて聞いた。

取材・文◎清水友樹／撮影◎織本知之／写真画像提供◎京浜急行電鉄株式会社



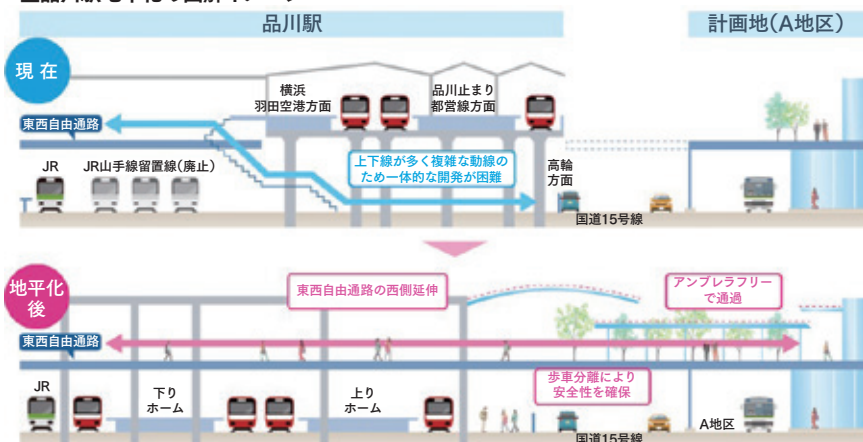
執行役員
 生活事業創造本部開発事業部長

坂齊素彦
 Motohiko SAKASAI

設『SHINAGAWA GOOS（シナガワグース）』を約10年営業した場所です」（坂齊氏）

ここは終戦後の混乱期に総理大臣を務めた東久邇宮稔彦邸があった場所で、戦後しばらくは宮内庁が管理する国有地であり、1950年代に品川駅前に本社を構えていた京急にとっては念願の土地だった。実際、野球場建設などを含むプランを示して土地の払い下げを国に何度も申請したが、地元の

■品川駅地平化の図解イメージ



■品川開発エリアの平面イメージ



開発中の品川駅西口地区周辺から南方をのぞむ。写真中央辺り、青い看板のある建物が京急線品川駅。高架を列車が走行しているが、地平化後は国道上を通り西口地区までつながる東西自由通路が出現する。(2024年7月末撮影)



反対運動などもあって計画はなかなか進まなかったという。

1956年ごろに西武鉄道が東久邇宮邸に隣接する竹田宮邸と北白川宮邸の跡地の取得に名乗りを上げると、京急も東久邇宮邸跡地の取得に動く。そして苦労の末、1968年に払い下げが決定するとホテルを建設した。それが1971年に開業したホテルパシフィック東京だ。

「私たちにとって大変思い入れのある土地ですから、次の50年に向けて何ができるかを考えたかったのです」と、坂齊氏も品川への想いを語る。

さらに戦前まで歴史を遡ると、京急と品川の深いつながりが見えてくる。

京急の前身・大師電気鉄道(開業後まもなく京浜電気鉄道と改称)は、1904年に、現在の北品川駅の200m北にあった「品川(八ッ山)停留所」を開業した。

「今の京急線品川駅は当時の東京市芝区、現在の港区にあります。開業当時は現在の品川区、当時は東京市外の荏原郡品川町にあり、国鉄品川駅がある東京市内まで乗り入れるのが悲願だったのです」(坂齊氏)

紆余曲折を経て、1925年に現在の品川駅前に、のちに京急の本社ビルとなる高輪ビルディング(現・ウイング高輪WEST)を建設し、現在の京急線品川駅の前身となる高輪停留所を開業した。

品川駅周辺には、こうして京急が苦

労して手に入れてきた土地がある。本社は横浜へ移転したが、品川への想いは今も変わっていない。

トヨタ自動車との共同事業

トヨタ自動車も品川駅西口地区の地権者だったため、京急は計画段階から情報を交換しながら計画を進めてきたという。

「次世代の品川に向けた取り組みを考えていくなかで、トヨタ自動車がオフィス機能だけでなく、次世代型モビリティを用いた課題解決のための開発拠点をつくりたいということ。土地を取得していただき、共同で再開発することになりました」(坂齊氏)

A地区の2万3600㎡という広大な敷地には、地下4階地上29階建て、延床面積31万3100㎡の大規模複合ビルが建設され、商業施設やMICE(カンファレンス、多目的ホール)、トヨタ自動車の新東京本社を含むオフィスフロア、国際的ホテルグループのラグジュアリーホテルが入る予定になっている。



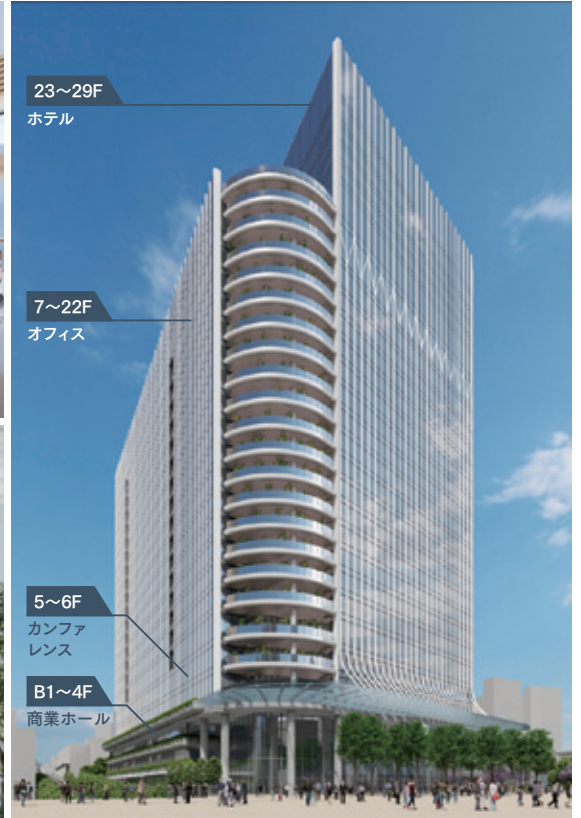
取締役 常務執行役員
生活事業創造本部長

櫻井和秀

Kazuhide SAKURAI



複合ビルには快適な業務環境を実現するオフィス（上）や、緑豊かな商業施設（下）ほか、ホテル・屋外広場・ビジネスイベントに対応するカンファレンスなどが入る予定だ。



計画地(A地区)には京急グループがトヨタ自動車と共同で建設・運営する大規模複合ビルが出現する。

羽田空港が近く、建物の高さには制限があるため、160mほどに高さを抑えなければならなかったが、ワンフロアの広さは国内最大級となる約2000坪の巨大ビルが誕生する。

人流を変える 空中デッキへの期待

品川駅は高輪口を出るとすぐに国道15号があり、横断歩道を渡らなければ、国道の向こう側へ行けない。好立地だが駅前を横切る国道が人の流れを分断しているのが現状だ。また、A地区周辺は高低差があるほか、各施設の敷地が柵などで区切られ、人の流れを停滞させていた。

その国道15号の上に、国土交通省主導で接続する上空デッキがつくれる。

「現在、港南口から続く通路は、京急の線路が高架上にあるため高輪口まで同じレベルで通り抜けることができません。そのため一度、京急の線路を避けるために階段を下りなければなりません。しかし、京急線品川駅地平化工事が完了すれば、高輪口と港南口がフラットな通路でつながり、上空デッキを使って国道の向こう側までダイレクトにアクセスできるようになります。A地区の大規模複合施設にも接続する予定です。人の流れが大きく変わると期待しています」（坂齊氏）

今の品川駅周辺を東西エリアで比較

すると、東側の港南口には、今ではオフィスやタワーマンションが林立し、賑わいが生まれている。

一方、西側の高輪口は昔ながらの住宅街などが入り組み大規模開発する余地がなく、少し取り残された印象だった。しかし、都市計画手続きが進み、大規模なビルの開発が可能になった。A地区の開発に加え、高輪4丁目でも京急が所有するオフィスビルの敷地を活用した開発の検討が進められている。

今後は、再開発エリアにいかん人を引き寄せることができるかがポイントになってくるはずだ。

品川駅直上に生まれるまち

この他にも、京急線の連続立体交差化、東京メトロ南北線の品川までの延伸、それと同時に地下鉄の上を走る幹線道路・環状4号線の延伸工事なども行われているが、なかでも注目度が高いのは、品川駅の上にJR東日本と共同で駅ビル群を建設する「品川駅街区地区」のプロジェクトだ。

「オフィスや商業施設、宿泊施設だけでなく、企業イベントや新しい技術を紹介する場の提供など、さまざまな機能を充足させていく方針です。また、コロナ禍を経て対面の大切さが再認識されたと思いますので、人と人の出会いから、新しい価値が生まれる国際交流拠点にしていきたいと考えてい

■開発中の品川駅周辺



地平化が実現すると品川駅直結となる計画地(A地区)。(2024年7月末撮影)

■駅街区完成イメージ



海の近くで発展してきた品川にふさわしく船を思わせるデザインとなる駅街区。北街区は東日本旅客鉄道、南街区(a、b)は京急グループが主体となり事業を推進している。



計画地(A地区と駅街区)。品川駅周辺は、グローバル企業が入るオフィスビル群と緑豊かな環境が共存する。

ます」(櫻井氏)

また、さまざまな人たちを迎え入れられるような国際交流拠点・品川にふさわしいインクルーシブな環境の整備も行っていく。

**国際交流拠点にふさわしい
都市機能の導入**

再開発となると、大規模施設に目がいきがちだが、品川のポテンシャルを引き上げる都市機能の導入にも注力していく。

国内外の来街者による多様な交流を促進し、新たな価値・文化の創出・発信の場となる「ダイバーシティプラットフォーム」の構築や西口・北口・東口の3つのまちとともに、地区間・企業間の連携を促進する「コンソーシアム」の組成など国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入を図っていく。

関係する企業や行政機関などが多ければ、その利害は複雑に入り組み、意見の相違もあったはずだ。実際、語らせたなら一晩はかかるというほどに、さまざまな交渉には苦労があったというが、「品川をもっと良くしたい」という共通の想いがこうしたことを可能にしていた。

品川のまちとしての課題

東京で拠点となっているまちの特徴を考えてみると、例えば、渋谷であ

れば「若者のまち」「ITのまち」、新宿であれば「繁華街」「歓楽街」といったイメージが湧く。

しかし、品川は交通の拠点でありながらも渋谷、新宿のような強いイメージはなく、通り過ぎてしまうまちという印象は拭えない。

「都市間競争が激化するなかで、品川の特徴をどうつくり上げていくかは課題です。グローバルなもののづくり企業も多く集っていますし、今後、トヨタ自動車の新東京本社がやってきます。そして、新幹線とリニア中央新幹線で日本各地と、羽田空港で世界の主要都市とつながる。品川の特徴を踏まえまちの特色を考えていくのがいいのではないか」と櫻井氏は語る。

都市のコモディティ化が進み、日本全国どこへ行っても駅ビルやショッピングモールは、入るテナントは画一化の傾向にあり、差別化は難しくなっている。

「羽田空港を利用する人が最初あるいは最後に、必ず訪れたいようなまちにしたい」と櫻井氏が言うように、立地のアドバンテージを活かした、国内外から多くの人が訪れる拠点としての考えだ。

品川への強い想いが詰まった再開発によって交通結節点としてだけでなく、「行きたくなるまち」にすべく、京急グループがどんな新しいまちづくりをしていくのか、今後の動向が注目される。

相互価値共創のスパイラルアップによる新しい価値の創出
「京急グループが進める「沿線価値共創戦略」」

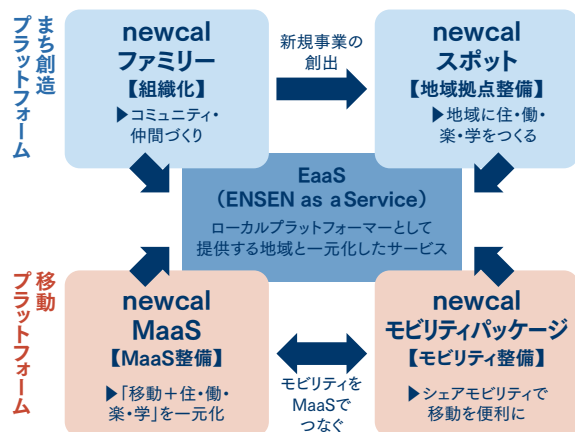
REPORT.4

地域との協働により 新しい価値を生み出す 京急沿線 エリアマネジメントの 取り組み

都心から首都圏南部を結ぶ京浜急行電鉄では、ビジネス・商業地域から自然豊かな住宅・レジャー地域まで、さまざまな特色をもつ沿線地域において、地域住民、自治体、教育機関とともに地域の新しい価値を共創する活動を推進している。新しい価値共創室長の杉山勲取締役常務執行役員に詳しい話を聞いた。

取材・文●清水友樹／撮影●織本知之／写真画像提供●京浜急行電鉄株式会社

■newcalを支える4要素



■みさきまぐろきっぷ

デジタルきっぷなら



食事、施設利用、お土産などがおとくにも楽しめる「みさきまぐろきっぷ」のデジタルきっぷ画面(左)と三崎名物まぐろ丼(右)。

新しいまちづくりのコンセプト

京急が目指す「移動」と「まち創造」の二つのプラットフォームのスパイラルアップの実現を支えるのが、京急沿線エリアマネジメント構想「newcalプロジェクト(以下、newcal)」だ。「ニュー・ローカル」を意味し、「新しいカルチャーを生み出す」という想いも込められている。

「黙っていても鉄道利用者が増える時代ではありません。長期的には非鉄道の事業の比率を高めてグループ全体の収益の底上げを目指すなかで、「まち創造事業」の重要度は増えています。これまでの「まち」の魅力を掘り起こすという発想は希薄だったかもしれない。だからこそ、沿線に魅力的なまちをつくることで、『京急に乗ってあのまちへ行こう』という新しい人の流れを生み出したい」と語るのは、このプロジェクトを率いる新しい価値共創室長の杉山勲取締役常務執行役員だ。

従来、「住む」家と、「働く」会社と「学ぶ」学校との二拠点移動を前提として鉄道事業を考えていた。しかし、それだけでは利用者が減る趨勢に抗えない。そこで京急は、「楽しむ」要素を加えた魅力的な中核拠点をつくり、地域の移動手段をシームレスにつなげて「移動」の利便性を高めることで、中核拠点間移動の活性化を目指す。

「楽しむ」とは、レジャーやイベント、大規模商業施設だけではない。そ



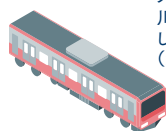
取締役 常務執行役員
新しい価値共創室長

杉山勲
Isao SUGIYAMA

こに行きたくなるような街並みや自然、会に行きたくなるような魅力的な人々など、さまざまな魅力を含む。

従来は鉄道事業に重心を置いていたため、「移動プラットフォーム」起點の施策に対して、「まち創造プラットフォーム」側が合わせるが多かった。しかし、それを変えるきっかけになった取り組みがあった。それが2009年度に販売を開始した「みさきまぐろきっぷ」だ。切符とまぐろ料理などが楽しめる食事券、現地での体験が楽しめる施設利用券をセットにしたこの商品は、ピーク時には年間20万人以上に利用されており、「京急にしかできないこと」で地域に賑わいをもたらしている。地元の協力なくして実現できない、この商品の成功はエリアマネジメントを考えるうえでの原点になり、newcalのヒントになった。

そして三浦から始まった地域との協力は、newcalというかたちで、「おおた」、「横浜」、「川崎」、「かなざわ」に広がり、8月には「上大岡」が追加された。2024年度中には「品川」も追加される予定だ。



神奈川県、川崎市と開催した「春の盛り盛り親子フェスタ」(2023年4月)(右)、川崎祭り実行委員会と開催した「川崎ビール祭り」(2024年8月)(左)。



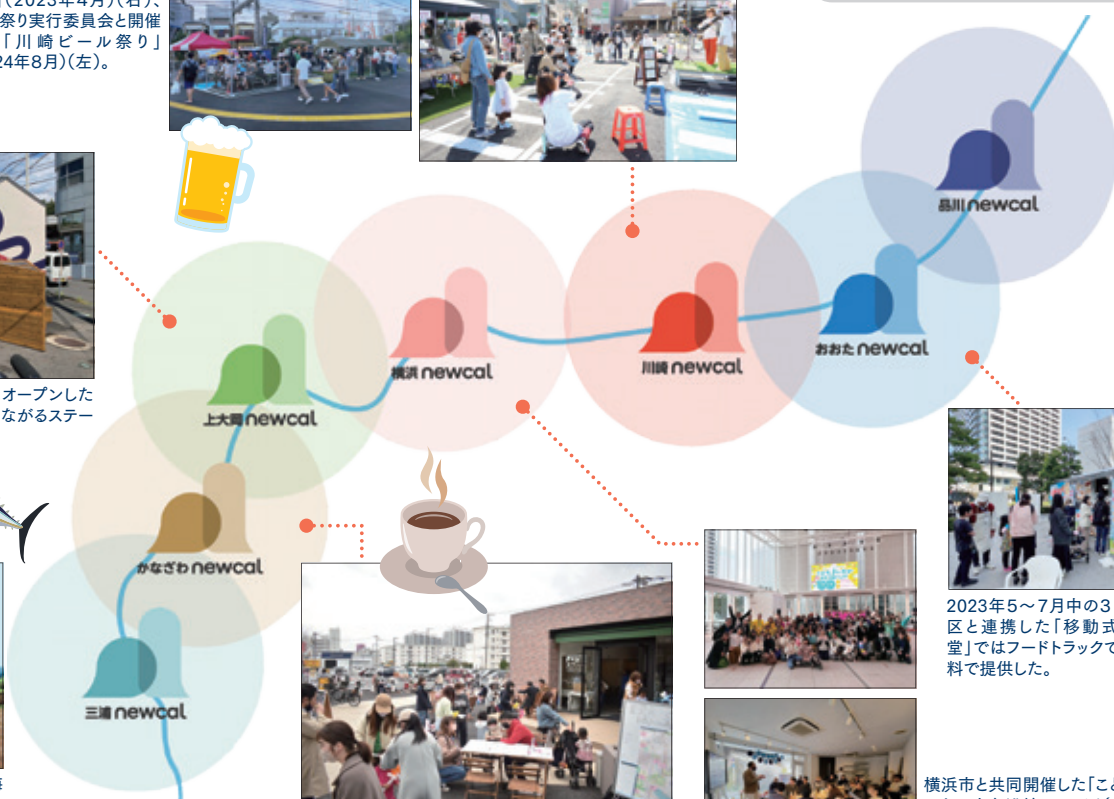
newcalの実施事例



2024年8月に屏風浦駅前にオープンした地域交流スペース「屏風浦つながるステーションB」。



三浦・三崎にきた観光客が海岸沿いなどをサイクリングできる「みうらレンタサイクル」は、モビリティパッケージの一つ。



2022年12月に金沢文庫駅前にオープンしたカフェスペース「よりみちガーデン」。



2023年5～7月中の3日間、大田区と連携した「移動式子ども食堂」ではフードトラックで料理を無料で提供した。



横浜市と共同開催した「こどもまんなか京急沿線フェスタ」(2024年2月)(上)と「おかまчиリビン」(2024年2月)(下)の様子。

newcalを支える4要素

newcalは、「組織化」「地域拠点整備」「Maas整備」「モビリティ整備」という4つの共創活動で構成される。newcalをより理解するためには、この4つの共創活動を知る必要がある。

「組織化 (newcal ファミリー)」は、地域の「場づくり」「仲間づくり」を行う仕組みだ。各エリアで、京急グループを中心に地域事業者、自治体、教育機関、スタートアップなどが参加する「newcal ファミリー」を組織化。そこで地域活性化につながる化学反応が起きることが期待されている。

「地域拠点整備 (newcal スポット)」は、地域活性化のアイデアを具体化して、「住・働・楽・学」の地域拠点の整備を目指す。例えば、古民家の所有者とそれをホテルとして活用したい起業家をマッチングさせて新たな拠点を生み出す——といった取り組みだ。

「Maas 整備 (newcal Maas)」は、地域共通の予約決済基盤構築、デジタルきっぷ導入などを行う。

そして、「モビリティ整備 (newcal モビリティパッケージ)」は、鉄道やバス、タクシーといった移動手段にシェアサイクル、EVカーシェアなどを組み合わせて、エリア内の移動をより便利にするを目指す。

これらをデジタル基盤とともに一元化してサービスを提供することを、京急グループは「EaaS (イアース、

ENSEN as a Service)」と呼んでいる。

「組織化」「地域拠点整備」は、「まち創造プラットフォーム」を、「Maas整備」「モビリティ整備」は「移動プラットフォーム」を支える共創活動になっている。つまり、この4つの共創活動が有機的に結びついて機能すれば、「相互価値共創のスパイラルアップ」は実現されるということだ。

「私たちだけでできることには限りがあります。将来的にはエリア内つながりの中から、自然発生的にさまざまな活動が生まれる——それが理想の姿です。私たちはその動きを起こすための種火でしかありません」と杉山常務が語るように、newcalは、単なる拠点づくりをするだけではない。京急グループを含めた沿線地域全体の意識変革を促す取り組みでもある。

京急沿線のまちは変わろうと胎動を始めている。例えば、平和島駅周辺では改良工事に際し、地域住民や自治体との連携を強化。地域の声を反映した駅周辺の再開発や商業施設の整備を進めている。この他にもnewcalの各拠点で、住民や事業者の連携強化を促すイベントの開催や新しいまちづくりを進めるためのプロジェクトが立ち上がっているという。こうした取り組みを推進するため、新しい価値共創室で地域の賑わいを定量的に評価する指標を策定した。具体的な目標を設定することで、多極型まちづくりをさらに加速させていく考えだ。

次世代型路面電車で切り拓く 地方公共交通の 新たな形

2023年8月26日、JR宇都宮駅と栃木県芳賀町を結ぶ次世代型路面電車、宇都宮芳賀ライトレール線が開業した。日本国内における路面電車の新設は実に75年ぶりとなる。かつては全国の主要都市で活躍していた路面電車が次々と廃止されていった中で、なぜこのような交通手段が生まれたのか。導入に至った経緯や現状、今後の見通しをレポートする。

取材・文◎中村富美枝
撮影◎加藤有紀

宇都宮駅東口

東宿郷

駅東公園前

峰

陽東3丁目

宇都宮大学
陽東キャンパス

平石

平石中央小学校前

飛山城跡

清陵高校前

清原地区
市民センター前

グリーン
スタジアム前

ゆいの杜西

ゆいの杜中央

ゆいの杜東

芳賀台

芳賀町工業団地
管理センター前

かしの森公園前

芳賀・高根沢工業団地

宇都宮の市街地を走行する
ライトライン
(東宿郷停留場付近)。

2023年8月26日、日本では富山県の万葉線以来、75年ぶりとなる路面電車が栃木県で運行を開始した。宇都宮芳賀ライトレール線（ライトライン）である。

Light Rail Transitの頭文字をとってLRTと称され、宇都宮市域12・1キロ（停留場15カ所）、芳賀町域2・5キロ（停留場4カ所）の計14・6キロを、約45分（快速は約42分）かけワンマン運転で走行する。

3両1編成で159名定員、座席50席の車両が17編成稼働している。主に自動車と併走する市街地などの併用走行区間ではレールを樹脂でコンクリートに固定する樹脂固定軌道が、橋梁や高架部などの専用走行区間では碎石に枕木を敷いたバラスト軌道が採用されている。

事業スキームは公設型上下分離方式をとり、宇都宮市と芳賀町が軌道整備事業者として軌道施設や車両を整備・保有して維持管理の責任を負い、運行と施設の維持管理は宇都宮ライトレール株式会社が担っている。

684億円の事業財源は、国の補助と市町負担、およそ半分ずつでまかなわれた。

当初の想定で1900万円程度の黒字（2023年度）が見込まれたが、開業後にはそれを超える需要があり、2023年度決算で約5700万円の純利益が出ている。

新交通への2つのニーズ

このような事業が必要とされた背景について、宇都宮ライトレール株式会社経営企画部経営企画課係長の宮崎拓氏は「もともと宇都宮市は県庁所在地で、新幹線を使えば東京駅まで1時間もかかりません。また、人口約50万人の都市でもあるのですが、少子高齢化が進んでおり、街の活性化は至上命題でした」と語る。

人口減少社会において活力ある街を維持する方法として、中心地に行政施設や利便施設を集め、そこに移住促進する「コンパクトシティ」を目指している地域は多い。宇都宮は周辺地域との合併によって大きくなってきたという経緯があり、それぞれの都市機能が点在している。そのため、施設を一カ所に集めるのではなく、繋ぐことによって活性化を図る「ネットワーク型コンパクトシティ」が適しており、その形成を支える総合的な公共交通ネットワークが求められたのだ。

また、さらなる喫緊の課題として、自動車の「渋滞解消」があった。

宇都宮には、東北新幹線、東北本線（JR宇都宮線）、東武宇都宮線と、南北を貫く鉄道があるものの、東西を行き来する鉄道はなかった。一方で、3つの環状道路と12の放射状の道路があり、車があればどこに行くにも便利だ。平野部に密度の薄い市街地が広

がっている特徴もあって、普段から人々は車を使って移動していた。しかし、特に1990年代から、東西交通の渋滞が深刻化していった。

宇都宮市街地から鬼怒川を渡って東側には清原工業団地が、さらに東には芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地と3つの大規模工業団地があり、約3万6000人の従業員を抱える。その約7割が、鬼怒川より西の宇都宮側に住んでいる。つまり、通勤には鬼怒川にかかる橋を渡らねばならず、ここで大渋滞が起きていたのだ。

企業側が独自で通勤バスを出したり、出勤時間をずらすスーパーフレックス制度を導入したりしているものの、根本的解決には至らなかった。

このような経緯もあり東西を結ぶ公共交通について早くから議論され、地下鉄、モノレールなどさまざまな形態が検討されたが、収益性などの事業予測を徹底して行った結果、LRT（ライトライン）導入が正式に決まった。

地域住民に愛されるために

他の交通手段との連携も重視し、19の停留場のうち5つは「トランジットセンター」として、バスなどほかの交通機関と乗り継ぎができる拠点とした。

また、完全バリアフリーの設計となっており、道路から停留場ホームへ、ホームから車内へと、車椅子のまま誰の手も借りずに乗り降りできるよ

うにした。運行には、「クリーンパーク茂原」でのごみ焼却や家庭用太陽光発電等の再生エネルギーを100%利用している。

デザインコンセプトは「ライト雷都を未来へ」とした。宇都宮や芳賀は雷が多い。宇都宮の人々にとって雷は怖い存在ではなく、むしろ「らいさま雷様」として親しまれている。稲妻という言葉が示すとおり、雷は恵みの雨をもたらし実りを与えてくれるものだ。車両だけでなく、停留場、営業事務所、車両整備施設など、コンセプトは関わるすべてに貫かれ、統一感を与えている。

熱い思いの運転士が集結

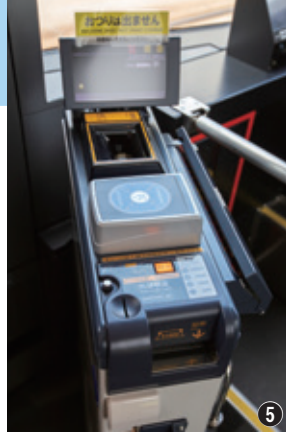
ライトラインの開業は雇用促進にも一役買っている。

「ありがたいことに、開業まで求人サイトは一切使わずに人材確保できた。全線新線の公共交通機関に開業から立ち会えるという機会はめったにあるものではなく、熱い思いで手を挙げてくれた人たちがたくさんいたのです」と宮崎氏は笑顔で語る。



宇都宮ライトレール株式会社
経営企画部経営企画課係長

宮崎 拓
Taku MIYAZAKI



① 2面4線の平石停留場は快速列車が普通列車を追い抜くことも可能な構造となっている。②宇都宮駅東口停留場を出発すると半径25メートルの急カーブを曲がる。③交通系ICカードをタッチすることで、すべてのドアから乗り降りできる。④⑤現金で乗車する場合はホームで整理券を取り、運賃箱で支払う。⑥ライトラインを模したデザインが施された業務用の自動車。⑦平石停留場の近くに設けられた車両基地。現在、17編成が運用されている。



例えば、現在50名を超える運転士がいる。路面電車の場合、鉄道とは違い、軌道を走行するための「乙種電気車運転免許」が必要だ。最初からこの免許を持っていた運転士はごくわずかであり、ほとんどがライトラインの運転士になるために全国8社の路面電車事業者に出向して新たに免許を取得して、開業前に帰任してきたという。

乗り心地は最上級レベル

そんな運転士たちが操るライトラインに、6月の平日午後、最長区間である宇都宮駅東口停留場から芳賀・高根沢工業団地停留場まで乗車した。

宇都宮駅東口停留場は、新幹線や在来線から簡単に乗り継げる。どの停留場も通路や道路からホームにストレスなく入れる仕組みになっている。

時刻表を見ると、平日の朝7時台のピーク時には6分間隔、日中のオフピークタイムでも12分間隔と本数が多いことに驚く。新幹線の始発と終発に合わせているため、朝早くから夜遅くまで運行している。注目すべきは、路面電車として初の快速の存在だ。「平石」「グリーンスタジアム前」の2つの停留場は2面4線の線路が引かれており、追い越しも可能なのだ。

宇都宮駅東口停留場のホームで待っていると、急カーブを曲がって3両連結の美しい車両が滑り込んできた。現金も使えるが、ほとんどの人がドア横

のパネルにタッチするだけのICカードを利用している。

座席に座ると、大きな窓から外の景色が楽しめる。すでに開業から1年近くが経っているが、沿線のビルや2階からライトラインを撮影している人が何人か確認できた。鉄道ファンと思われる若い男性から、旅行中とみられる老夫婦など、さまざまな世代の人たちが楽しそうに一眼レフやスマホのカメラを向けている。車内も黄色と黒をうまく使ったデザインで統一されており、とてもスタイリッシュ。いわゆる「中吊り広告」も、紙を使わないデジタル方式なのですっきりとした印象だ。

ライトラインが動き出すと、乗ったことのある路面電車とは、乗り心地がまったく違うことに驚いた。ガタゴトした揺れがなく非常に静かに走るので、道路を走行する路面電車だからこその90度近い右左折カーブや、勾配のきついところもあったが、なんなく通過し路面電車のイメージが変わった。芳賀・高根沢工業団地停留場に到着するまでの間、何度か樹脂固定軌道とラスト軌道が入れ替わった。

中心市街地を抜けると、田園風景あり、量販店が建ち並ぶ風景ありで、高校生たちが通学する姿もあった。以前は渋滞の元だった鬼怒川の橋の上からは鮎釣りを楽しむ人々が見えた。平日の昼間でも座席がほぼ埋まっている様子が見て取れた。



⑧専用軌道を走行するライトライン（グリーンスタジアム前～ゆいの杜西間）。⑨路線バス、タクシー、自家用車、自転車等との乗り継ぎ拠点となるトランジットセンター（清原地区市民センター前）。⑩黄色と黒を基調とした車内。⑪ライトラインの一日乗車券。餃子券や温泉入浴券が付いたものもある。⑫沿線の洋菓子店が製造・販売しているライトラインの焼印が入ったマドレーヌ。

利用者は想定定の2割増

開業当初はもちろんのこと、今もライトラインの乗車自体を楽しみに来ている遠方からの鉄道ファンも多い。それは喜ばしいことだが、最も重要なのは、人々が便利な足として活用してくれることだ。その点、平日1万5000人、休日でも9000〜1万人と想定より2割ほど多い利用客がいることは、成功の証とっていいだろう。

「先進的な取り組みとして各方面から褒めの言葉もいただくのですが、私自身としては、あくまで移動手段として人々が便利に使ってくれることが何よりの喜びです」と語る宮崎氏だが、宇都宮で高校まで過ごし、大学から東京に出たという。そのときに、ICカードを持っておらず、電車の乗り方に戸惑った経験がある。

「若い人たちには車での移動を当たり前と思わずに、早くから公共交通機関に慣れ親しんでもらえたらと思っています。高齢の方々が車を手放してから、ライトラインやバスなどの公共交通機関を利用してあちこち出かけてほしいですね」

今後について宮崎氏は、「まずは需要の定着が大事で、そのためには安全性や定時性などを徹底的に追求し、安心して乗っていただけるライトラインであり続けねばなりません」と話す。快速についても、現在は平日朝の通勤・

通学の時間帯のみだが、今後、需要を見極めながら検討していくという。

そうした、利用客との信頼を基本に置いた上で、地元と協業する企画も進めている。すでにラッピング車両が8編成あり、そのうち4つが民間の広告枠に使われ、4つが行政枠として地元のプロスポーツチームの応援や街のアピールなどに用いられる予定だ。

また、食事や買い物などで近隣施設をお得に利用できる1日乗車券の販売、貸し切り車両の提供、スポーツの試合や花火大会など沿線で行われるイベントとのコラボ、関連グッズの企画販売も行っている。

西側市街地への延伸を目指す

ライトラインの延伸計画もある。宇都宮市街地は南北を貫く東北新幹線と東北本線（JR宇都宮線）の線路で分けられており、その西側に県庁や市役所などが立地する中心市街地がある。この最も発展した地域に延伸するのだ。それには宇都宮駅をまたがねばならない。駅舎の3階を新幹線が、1階を在来線が走っているため、改札がある2階を抜けていく形を取るという。

クリアしなければならぬ課題はいろいろあるが、2030年代前半の開業を目指しているという。古くて新しい交通システムが都市の進化にどのように寄与していくのか、これからも注目されることだろう。

台湾鉄道観光協会と 鉄道観光プロモーション協定を締結しました！

日本民営鉄道協会は、2024年7月20日（土）、台湾台北市「台北駅」において台湾鉄道観光協会と、鉄道を軸とした観光交流人口の拡大と地域活性化を目指して、「日本と台湾における鉄道観光プロモーションに関する協定書」を締結しました。当協会が海外の団体と協定を結ぶのは初めてのことです。

2019年に日本と台湾の双方向の人的往来は700万人を突破し、過去最高を更新しましたが、コロナ禍で大きく落ち込んだ人的往来は、コロナ禍を乗り越えた2023年においてもその水準まで回復していません。

参考：台湾⇒日本 [2019年] 491万人 [2023年] 420万人（日本政府観光局データ）
日本⇒台湾 [2019年] 216万人 [2023年] 93万人（台湾交通部観光署データ）

そこで、当協会と台湾鉄道観光協会は相互協力のもと、双方で効果的な鉄道観光プロモーションを行う等の取り組みを進めることで、人的往来を増加させ、双方の鉄道業界の発展、沿線地域の活性化に寄与することを目指します。

□協定の概要

- ・鉄道を軸とした日本と台湾の鉄道事業者の相互交流促進及び友好関係の強化に努める。
- ・互いの鉄道の魅力を向上させていくため、鉄道を軸とした鉄道旅行のプロモーション活動を行うことに努める。
- ・観光情報の提供及び活用、観光交流の広告・プロモーション活動への協力を強化する。
- ・以上の取り組みを効果的に実施するため、双方の会員が一体となった交流を促進し、鉄道を軸とした日本と台湾における観光交流人口の拡大・地域活性化に向けた取り組みが行われるように努める。

○具体的な取り組み検討内容

- ・双方の関連施設での鉄道旅行PRイベントの開催
- ・双方の鉄道駅でのスタンプラリーの企画
- ・SNSを活用した、鉄道旅行写真投稿キャンペーンの実施



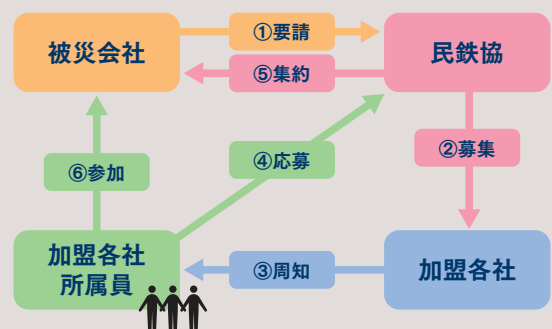
調印式の様子

左：台湾鉄道観光協会 周永暉理事長
右：日本民営鉄道協会 原田一之会長

～被災した加盟会社を民鉄全体で支援するスキーム～ 「民鉄災害ボランティア」の運用を開始しました

日本民営鉄道協会では、特定非常災害が発生した際に、その被害を受けた当協会加盟各社（以下、被災会社）の早期の復旧を支援するため、日本民営鉄道協会が中心となって全国の当協会加盟73社にボランティアの募集等を実施する「民鉄災害ボランティア」の運用を開始しました。

被災会社の復旧を支援し、ひいては、インフラ確保による被災会社沿線地域の復興にも貢献します。全国の鉄道の安全・安定輸送を将来的に維持していくとともに、厳しい経営環境にある鉄道路線においては、事業継続の一助として「民鉄災害ボランティア」を運用してまいります。



「駅と電車内のマナーアンケート」を実施中!

～マナー啓発ポスター・デジタルサイネージも掲出～



日本民営鉄道協会では、10月1日(火)から11月30日(土)までの期間、ホームページ上で「駅と電車内のマナーアンケート(2024年度)」を実施している。駅と電車内におけるマナー向上を目的にアンケート形式で毎年実施しており、今年度の調査から、インバウンド需要の回復に伴い関心が高まる「外国人観光客のマナー」に関する設問を新たに設置した。アンケート結果は12月下旬にホームページで発表する。

また、同調査の実施期間中、昨年度のアンケート結果を参考に作成した「駅と電車内のマナー啓発ポスター」とポスターのデザインを映像化したデジタルサイネージを加盟各社の駅構内・電車内で掲出している。マナーの向上を目的とした啓発ポスターやデジタルサイネージの掲出とアンケート調査を同時に行うことで、本テーマに対しての関心を一層高めることを目指している。

「地方民鉄フォトコンテスト2024」開催中!

～今年からX(旧Twitter)またはWEBから応募ができます!～

日本民営鉄道協会では、写真を通じて、広く地方民鉄の魅力を知っていただくことを目的として、協会に加盟する地方民鉄57社を対象とした「地方民鉄フォトコンテスト2024」を実施している。

公式X(旧Twitter)(@mintetsu_photo)をフォローし、2つのハッシュタグをつけて投稿するか、WEB投稿フォームから応募ができる。

地方民鉄の走る風景、車窓風景、沿線の絶景

や観光スポット、駅舎など、“地方民鉄”をテーマにした写真なら、いつ撮った写真でもどんな写真でも応募が可能。大賞(旅行券5万円)のほか、多数の賞品を用意。募集期間は2024年12月1日(日)まで。

参加方法など詳細は、日本民営鉄道協会ホームページ内の専用ページ(<https://www.mintetsu-photo.jp/>)へ。

地方民鉄フォトコンテストポスター



鉄道を利用してカーボンニュートラル実践を促す動画を公開中!

～旅行に行くカップルに村井美樹さんがドラマ仕立てで優しくレクチャー～

日本民営鉄道協会では、2024年7月19日(金)から、環境にやさしい鉄道の利用促進を目的として、鉄道の環境優位性をPRする動画を公開しています。

鉄道は、エネルギー効率に優れており、自動車等の他の交通手段と比べてCO₂排出量が少ない環境にやさしい乗り物です。このため、移動に当たって、鉄道を利用していただくことが、CO₂排出量の削減及びカーボンニュートラル社会の実現のための近道です。

鉄道の環境優位性をPRする本動画は全4話からなり、若いカップルが休日に旅行する内容のドラマ仕立てで、計画、移動、現地観光へとストーリーが展開します。そして、二人の話題に寄り添うようにして、鉄道を応援する俳優/タレントの村井美樹さんが登場、鉄道を移動手段として選択することが、カーボンニュートラル実現への近道につながることを優しくレクチャーしていきます。

詳細は右記のとおりです。

○公開方法 日本民営鉄道協会公式ホームページ内
(YouTube動画サイトにリンクしています)
<https://www.mintetsu.or.jp/eco/index.html>



(協会HP内のバナー)

○公開内容

【村井美樹さんと学ぶ】「鉄道で目指すカーボンニュートラル」～旅行編～

- 第1話 渋滞なし、駐車場待ちなしの「鉄道旅」
- 第2話 ゆったり、気ままに、環境に優しい「鉄道旅」
- 第3話 カーボンニュートラル実現への近道「鉄道旅」
- 第4話 時間まで目いっぱい観光地を満喫できる「鉄道旅」



地方民鉄紀行

文・写真

松澤美穂

車窓に広がる

緑の田んぼに煌めく川面

穏やかな日常の少し先

連なる山の奥深くには

古い神社や古刹が息づき

恐竜たちが眠ってる

えちぜん鉄道株式会社



本

日の天気予報は、三日前まで雨時々曇り、昨日朝には曇り時々雨に変わり、夜には曇りのち晴れに。そして今、えちぜん鉄道勝山永平寺線、勝山駅の上空にはすでに青空が広がりがりつつあり、暑くなりそうな気がしている。

恐竜も魅力的だけれど…

雨降りを覚悟していたから、勝山駅からの移動はバスを予定していたけれど、この空模様なら駅でレンタサイクルするのもいいかもしれない。発車時刻が決まっているバスより自転車の方が時間の融通が利く。バスが自転車か。迷ったものの、結局、エアコンの効いたバスを選択。向かうは福井県立恐竜博物館、ではなく平泉寺白山神社。

えちぜん鉄道福井駅と勝山駅はもちろんJR福井駅も恐竜ミニメントや壁画に彩られ、福井「恐竜王国」を猛アピール。恐竜への興味が掻き立てられる。でも、恐竜博物館は日時指定の事前予約制。ふらっと立ち寄るのは難しい。何より、えちぜん鉄道担当者さんに、「景色も雰囲気も素晴らしい」とお勧めされた平泉寺白山神社がどうしても気になる。勝山駅から恐竜博物館へのアクセスバスを待つ人々を横目に、貸し切り状態の平泉寺白山神社へ行くバスに乗る。駅周辺の住宅地を抜けると、バスは山の中に続く坂道に入る。暑い季節に自転車坂道はキツイ。バスを選んで正解。しかも、運転手さんによれば、最近、周辺で熊の目撃情報があったとか。なおさらバスを選んで正解。「基本夜行

性だから大丈夫だと思うよ、人もいるしね。

でも、案内所でクマ鈴、貸出しているから、念のため借りたら?」お勧めに従って、案内所でクマ鈴を借り、腰に装着。参拝に向かう。

拝殿へ続く長い石段は、昨夜遅くまで降っていた雨が残って黒く沈み、周囲の木々もしっとり濡れていて、駅周辺よりグッと涼しい。二つ目の鳥居をくぐると、拝殿につながる石畳の左右一面を苔に覆われた境内が広がる。十分に雨で潤った苔は瑞々しく、緑鮮やかに薄っすら光っているようにさえ見える。

立ち止まればクマ鈴の音が止み、杉の枝葉に残っていた雨粒がパラパラ落ちる音が大きく聞こえるほど静かになる。他にも参拝者はいたはずなのに、広い境内に散らばったのか、周囲に誰もいない。「神様の領域」を感じさせる幻想的な空間に一人きりだと思つと、怖いような落ち着かない気分になつて、無駄に動いてクマ鈴を鳴らしてみる。

一人きりでいた時間はほんのわずか。ガイドに先導された5、6人の団体がやって来て、周囲が少し賑やかになる。人の姿にホッとすると、今度はもう少しあの幻想的な雰囲気を味わっていたかったような気分になつてくる。後ろ髪を引かれつつ、場所を譲って歩き出す。

蕎麦処福井の腹ごしらえは?

平泉寺白山神社を後にして、勝山駅から列車に乗車。乗車時間約5分ですぐに下車。降り立ったのは発坂駅、お目当ては蕎麦。「恐竜王国」福井は、蕎麦の産地としても有名。ちよつと調べただけでも、お蕎麦屋さん

えちぜん鉄道

【えちぜんてつどう】

福井駅を起点に、三国港駅までを結ぶ三国芦原線と勝山駅までを結ぶ勝山永平寺線の2路線を運行する。



福井駅の駅舎は恐竜だらけ。





蕎麦屋さん「好太郎」さんは発坂駅(上)のすぐ側。辛味しぼりのつけ汁は、本当に辛いらしい。



平泉寺白山神社は見事な苔が有名。散策には念のためクマ鈴を。



駅名にも！福井と言えはあのお寺

永平寺口駅は、福井県を代表する寺院の一つ大本山永平寺への最寄り駅。せっかく福井

の永平寺口駅に到着。
進行方向右側の車窓には九頭竜川の川面が光る。アユ釣りの解禁期間、川の中には釣り人の姿が点々としている。燦燦と降り注ぐ日差しを浴びながらの釣りは、暑さも相当だろうけれど、見ている分には涼し気な光景。車窓をぼんやり眺めているうちに、ついついウトウト。気付けば九頭竜川は住宅や田んぼの向こうに見え隠れするくらいになり、目的の永平寺口駅に到着。

重くなったお腹を抱えて発坂駅に戻り、再び福井行きの列車に乗る。

「そば三昧」は普通の盛り蕎麦の2倍の量。辛味しぼりは辛味大根のしぼり汁。普通のおろし出汁の辛さで私には十分。変更して良かったけれど、辛味しぼりがどれだけ辛いか、一口挑戦してみたかった、かも。

次々見つかる。おいしいお店は地元の人に尋ねるに限る。えちぜん鉄道担当者さんのお勧めは、発坂駅近くにある「好太郎」さん。駅から徒歩1分もかからないお店に入って注文したのは、もり・辛味しぼり・おろしの3種類のつけ汁が楽しめる「そば三昧」。「辛味しぼりはかなり辛いので苦手な場合、とろろに変更できますよ」との説明。それほど辛いのが得意ではないので、ありがたく変更していただく。出てきた蕎麦を堪能していると、後ろの席から「うわっ辛い、無理かも」「これが美味いんだよ」などと聞こえてくる。辛味しぼりは辛味大根のしぼり汁。普通のおろし出汁の辛さで私には十分。変更して良かったけれど、辛味しぼりがどれだけ辛いか、一口挑戦してみたかった、かも。

に來たのだから、映像でよく見るあの伽藍をぜひ見たい。

永平寺口駅から永平寺まではバスに乗る。平泉寺白山神社と比べると参拝者が多いのだろう、アクセスバスの本数が多くて便利。バスは15分弱で門前町に到着。門前町を抜けて、さっそく境内に入る。受付には参拝の注意事項がきちんと表示されていて、ここからも参拝客の多さが感じられる。もちろん参拝順路や立ち入り禁止箇所も示されているので、迷わず進める。

各伽藍とそれらをつなぐ廊下は、床も柱も階段もしっかり磨き上げられ、庭もきれいに整えられている。修行の一環として、人の手が、心配りが、隅々までしっかり行き渡っていることが伝わってくる佇まい。多くの参拝者が行き交っているのに、不思議な落ち着きと静けさのある荘厳な雰囲気をつくくり堪能。

順路に従い伽藍を巡って受付に戻り、先に預けておいた御朱印帳を受け取って境内を出る。バス時間まで門前町のお土産物屋を見て回り、永平寺口駅まで戻って、福井駅行きの列車に乗る。

さて、えちぜん鉄道は、勝山永平寺線の他にもう一路線、福井駅から三国港駅をつなぐ三国芦原線を運行している。沿線には、昔のサスペンスドラマのラストシーンによく登場していた断崖絶壁・東尋坊や芦原温泉がある。そっちの路線にも乗ってみたいし、やっぱり恐竜博物館も行ってみたい。でも、今回は時間的に難しい。列車はまだ福井駅に着いていない。まだ福井にいたというのに、もうすでに次来るときの予定がいっぱい。



どこもかしこもきれいに磨かれている永平寺。各伽藍は廊下でつながっている。



沿線で九頭竜川が一番近くなるのは小舟渡駅近辺。



新島々駅を発車し松本を目指す上り列車。東武鉄道 20000 系を改造・整備した 20100 形。アルピコ交通のイメージキャラクターである洲本なぎさのイラストがラッピングされた `2 代目なぎさ TRAIN。となっている。

長野県 アルピコ交通 上高地線

文・渋谷申博
text by Nabuhira SHIBUYA



連載 第13回
民営鉄道の
起源を訪ねて
鉄路は何を目指したか

野麦街道の 賑わいを受け継ぎ 上高地観光を開発

かつて長野県の松本と岐阜県の飛騨を結ぶ道は「野麦街道」と呼ばれ、信濃・飛騨間のみならず、日本海と信濃、ひいては東日本と西日本を結ぶ重要な交易路となっていた。しかし、明治以降になると松本から西の地域は鉄道開発の波に乗り遅れた感があった。アルピコ交通の前身、筑摩鉄道の創立趣意書にも、「幸に電灯の供給は得たるも未だ以て交通機関の恩典に浴せざるを甚だ遺憾とす」とある。

そうした状況を打開しようと立ち上がったのが、松本市新村の政治家で実業家の上條信を中心とした者たちであった。彼らは大正8（1919）年9月に鉄道院に鉄道敷設免許の申請をした。

その年の12月には許可が下り、翌年11月に松本〜新村で工事が始められた。そして、大正10年10月、同区間で営業が開始された。大正11年の9月には島々駅まで路線は延び、全線が開通した。この年には社名は筑摩電気鉄道に改称された。

ちなみに筑摩鉄道時代、駅に掲げられていた社章が、かつて筑摩鉄道本社があった新村駅に復元されている。社名はその後、松本電気鉄道・アルピコ交通と変わっていったが、創業精神を受け継いでいるのだろう。そんなアルピコ交通の足跡を求めて、松本駅から上高地線に乗り込んだ。

松本城



江戸時代以前の天守が残る12城の一つで、姫路城・犬山城・彦根城・松江城とともに国宝に指定されている。5重6階の大天守を中心に小天守・櫓が連結した複雑な構造をもつ。天守の建築年には諸説があるが16世紀末～17世紀初めと考えられる。

四柱神社



天地の始めに現れた3柱の神（天之御中主神・高皇産靈神・神皇産靈神）と天照大神を祀ることからこの名がある。明治12（1879）年の創建であるが、松本の中心部に鎮座することから市民の信仰を集めている。内外の観光客の参拝も多い。

新島々駅



上高地線の終点。バスターミナルを兼ねており、上高地などへの入口ともなっている。野麦街道（国道158号）に面しており、古くから養馬や物流などで栄えた地域であった。

上高地線 路線図



松本大学



松本市新村に本部を置く私立大学。明治31（1898）年に開設された私塾・成成学会が前身で、大学としての開校は平成14（2002）年。その後、学部を増設など規模を拡大してきた。

専称寺



永禄元（1558）年に創建された浄土宗の寺院。本尊・阿弥陀如来のほか北向観音や弁財天、子育吞龍上人像などを安置し、土地の人びとからは「吞龍様」と呼ばれている。また、大正9（1920）年には筑摩鉄道の創立総会が開かれた。

亀田屋酒造店



下新駅近くにある明治2（1869）年創業の酒蔵。長野県産の米と北アルプスの伏流水を用いて、昔ながらの「寒造り」でアルプス正宗などの日本酒を製造している。工場の前には道祖神が鎮座し、母屋などが見学できる。直売所「酒遊館」もある。

アルピコ交通株式会社

ALPICO kotsu Co., Ltd.

設立 1920年（大正9年）
5月29日

上高地線 松本～新島々（14.4Km）

<https://www.alpico.co.jp/traffic/>

筆者が乗車したのは5月末の平日、午前10時45分発の下りであったが、車内は若者たちでほぼ満員だった。彼らの多くは松本大学の学生で、北新・松本大学前駅で下車していく。つられて筆者も下車してみた。松本大学の白亜の校舎を横目に、キャンパスの西側に鎮座する岩崎神社に向かう。このあたりは日本最古の神社の一つとされる諏訪大社の神領があった関係で、諏訪信仰が広まっており、岩崎神社にも諏訪大社の分霊が祀られている。岩崎神社の参拝をすませ新村駅まで歩く。駅近くの専称寺は、筑摩鉄道の創立総会が開かれた場所だ。

再び上高地線に乗り、終点の新島々駅へ。先述したように本来の終点は島々駅であったが、昭和58（1983）年の台風被害により、現在は一駅手前の新島々駅が終点となっている。そして、ここは上高地への入口でもある。乗客のほとんどが駅前のバスターミナルから上高地行きのバスに乗り換えていく。

上高地線は早くから上高地観光の主要な交通となっており、昭和9（1934）年には、科学者で随筆家の寺田寅彦も旅の途中、島々駅からバスに乗り換えた随筆『雨の上高地』に書いている。

バスを見送り、線路と並行する野麦街道（国道158号）に出る。古道の面影はないが、上高地から流れる梓川の清流は、はるか昔と変わらないように思える。

上高地線沿線には近世以前創建の社寺も多い。また、松本中心部には松本城などの名所もある。引き続きそれらを観光するため、新島々駅へと戻ることになった。

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。日本宗教史研究家。『参拝したくなる！日本の神様と神社の教科書』（ナツメ社）、『聖地鉄道めぐり』『全国名所図会めぐり』（以上G.B.）、『猫の日本史』（出版芸術社）ほか著書多数。

みんな てつ Vol.82

AUTUMN 2024 秋号



民鉄協公式キャラクター
ミーカちゃん

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒102-0094 東京都千代田区紀尾井町3番6号
紀尾井町パークビル6階
TEL：03-6371-1402 FAX：03-6371-1409
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、いすみ鉄道、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、小田急箱根、富士山麓電気鉄道、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 井上瑤子 永田一周

●写真／織本知之／加藤有紀

●デザイン・DTP／山中遼子

●印刷／シナノ印刷株式会社

●表紙写真／猿島を背景に走行する京急2100形電車

※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。