

No.
25
2008

冬
WINTER
号

◎特集

都市鉄道等利便増進法
「利便性の高い都市鉄道ネットワークへ」



みんて

<http://www.mintetsu.co.jp>

MINTETSU
NEWS

みんなでつだより

第1回「私とみんな」 小学生新聞コンクール 受賞作品決定

(社)日本民営鉄道協会(東京都千代田区・会長 佐藤 茂雄)では、「新聞」作成を通じて
子供たちに鉄道や民鉄に対する関心と理解を深めてもらうことを目的として、
平成19年 7月1日(日)から9月30日(日)まで、小学生3~6年生を対象とした
「第1回『私とみんな』小学生新聞コンクール」を実施いたしました。

その結果、全国254校から995作品(1,236人)の応募があり、
この度、個人賞(「最優秀作品賞」1作品、「優秀作品賞」5作品、「審査員特別賞」7作品、「佳作」26作品)
ならびに学校賞(「最優秀学校賞」1校、「優秀学校賞」2校、「審査員特別賞」2校)が決定しました。



受賞者・受賞校紹介

個人賞
部門

【最優秀作品賞】 (日本民営鉄道協会 会長賞)
タイトル「コアラ新聞」 国府台女子学院小学部4年 黒沢 優子

学校賞
部門

【最優秀学校賞】 (日本民営鉄道協会 会長賞)
神奈川県 湘南白百合学園小学校

なお、最優秀作品賞・優秀作品賞・審査員特別賞を受賞した13作品については、
当協会ホームページ (<http://www.mintetsu.or.jp/>) にて紹介しています。

② ④
みんなつたより
第1回「私とみんなつ」小学生新聞コンクール 受賞作品決定

基調報告④ — 鉄道の未来学

④
都市鉄道等利便増進法と都市鉄道ネットワーク

●芝浦工業大学工学部土木工学科 教授 岩倉成志

特集／都市鉄道等利便増進法

[利便性の高い都市鉄道ネットワークへ]

TOP INTERVIEW

⑧
都心部乗り入れ実現で
広域鉄道ネットワークの
一翼を担う。

●相模鉄道株式会社 代表取締役社長 社長執行役員 鳥居 眞

REPORT

⑫
「相鉄・JR」「相鉄・東急」相互直通運転にみる
利便性の増進。



個社としてではなく、鉄道ネットワークを担う
一事業者として責任を果たしたい。

●相模鉄道株式会社 鉄道カンパニー プロジェクト推進部長 古瀬 円



混雑緩和と鉄道ネットワークの拡充。
お客さまの利便性向上を第一に。

●東京急行電鉄株式会社 執行役員 鉄道事業本部 副事業本部長 泉 康幸

神奈川東部方面線の開通で期待される「地域活性化」

●横浜市都市整備局鉄道事業課 神奈川東部方面線担当課長 黒水公博

CLOSE UP

⑮
都市鉄道等利便増進法の
成立経緯と可能性

量から質へ、鉄道政策の重点が変化

●国土交通省 鉄道局 都市鉄道課長 濱 勝俊

連載⑫ — みんなつ探訪

⑳
京浜急行電鉄・京急ファインテック久里浜事業所
「鉄道事故復旧訓練」

●作家 野村正樹



連載⑬ — リレーエッセイ

⑳
「列車しか持ち得ないもの」

●作家 角田光代



連載⑭ — 鉄道と映画

㉑
「ショア」

●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

連載⑮ — 民鉄紀行

㉒
近畿日本鉄道・難波線 [近鉄難波～上本町]

●作家 島 実蔵

連載⑯ — 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

㉓
京王電車沿線名所図絵

●首都大学東京 (都立大学) 非常勤講師 藤本一美



みんなつ
冬号
WINTER
CONTENTS
No.
25
2008

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立され、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おります。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

都市鉄道ネットワークの ポテンシャル

都市鉄道等利便増進法は、民鉄各社の新しいネットワークサービスの可能性を拡げる補助制度である。本稿では東京圏での今後の都市鉄道ネットワーク整備の課題を念頭に、都市鉄道等利便増進法（以下、利便増進法）への期待を述べたい。

着工が決定された神奈川東部方面線は、相鉄線とJR東日本東海道貨物線との連絡線2・7kmおよび相鉄線と東急東横線との連絡線10kmを整備、神奈川県と新横浜、東京都心とを結ぶ長大ネットワークとなる。この整備によって二俣川駅―新宿間で15分、海老名駅―目黒駅で15分、湘南台駅―新横浜駅で26分もの時間短縮が達成される。既設線のネットワークを極めて有効に活用した計画となっている。

これまでの助成制度では、この計画の実現への道のりは大変厳しかったと言える。利便増進法は補助率の高さや補助交付事業者の制約条件の低さにおいて画期的な仕組みとなっている。大都市圏においても将来の少子高齢化や高密度なネットワークゆえの厳しい路線間競争によって、鉄道事業者は整備リスクを抱えざるを得ない状況にある。そうしたリスクを鉄道事業者のみに負わず、関係者間でリスクを分担することがができる。また、既設線間を接続

させることで鉄道事業者間に発生する反射損益を調整できるため、積極的なプロジェクト提案も可能になる。

東京圏の都市鉄道ネットワークは世界的にみても高密度なネットワークが形成されている。ネットワークとして概成したと言われることが多いが、概成したがゆえに、既設線間の連絡線を整備する小規模投資で、新しいネットワークが誕生する大きなポテンシャルを秘めている。既設のネットワークを上手に活用した至近の例として、東武スペーシアのJR新宿駅乗り入れや、小田急ロマンスカーの北千住駅・新木場駅への乗り入れ計画がある。スペーシアの事例は、従来の浅草駅での利用客を減少させることなく、新宿駅での利用客を増やしており、新しいマーケットの拡大に成功した事例と言える。ロマンスカーの乗り入れも首都圏の有数な観光資源である箱根への観光客の増加や都心への通勤客の増加をもたらすと思われる。

運輸政策審議会第18号答申（平成12年1月）で示された東京圏の中長期都市鉄道計画でも、既存ストックを活用した混雑緩和や空港アクセス機能向上を目的とした路線計画が示されている。既設線間を連絡線で結ぶ計画例としては、例えばJR東北線、高崎線及び常磐線の東京駅延伸（3・6km）、京浜急行空港線と東急目蒲線を結ぶ蒲々線（3・0km）、東京メトロ有楽町線豊洲

基調報告 — 25

平成17年に施行された都市鉄道等利便増進法は、大都市圏の鉄道ネットワークの新たな可能性を拡げる。既存のネットワークを活用し、さらに利便性の高い高密度なネットワークへ。都市鉄道整備における現在の課題と、都市鉄道サービスを向上させるためのこれからの方向性を考える。

鉄道の 未来学

芝浦工業大学
工学部土木工学科 教授

岩倉成志

text by Seiji IWAKURA

専門分野：交通行動理論・計量経済分析 東京理科大学大学院理工学研究科土木工学専攻修士課程修了。（財）運輸政策研究機構調査室調査役を経て芝浦工業大学に就任。土木学会、アジア交通学会に所属。運輸政策研究機構都市鉄道調査WG委員、国土交通省関東地方交通審議会専門委員、国土交通省踏切改善懇談会委員。

都市鉄道の整備：

都市鉄道等利便増進法への 期待とその可能性

駅から半蔵門線住吉駅への延伸(5.5km)、横浜市営地下鉄あざみ野駅から小田急線新百合ヶ丘駅への延伸(6.6km)などがある。このような短絡線整備によって大きなネットワーク効果がもたらされることは容易に想像される。

相互直通化の負の側面

東京圏の都市鉄道整備は、他の交通

計画に例を見ないほど着実に進められているのだが、ピーク需要の集中は凄まじく、都心へ向かう500万人の通勤客、通学客は苛酷な移動を日々強いられるのが実態である。相互によるネットワークの効果を享受しながら、一方で、問題を顕在化させているのが高い混雑率をもたらす列車遅延である。非常に高度な運行システムによって、ピーク時には約2分ヘッドのタイ

ヤが組まれているが、例えば、列車遅延が5分発生すると、運行本数は時間30本から28本へ減じられてしまう。輸送人員が輸送力の1.7倍(混雑率170%)の状況を想定してみよう。運行本数が2本減少するということは、輸送力が約7%低下することを意味しており、混雑率にすると約13%も上昇(混雑率183%)してしまう計算になる。

運転間隔が開くことで駅の乗車客が増加し、本来より混雑した列車に乗り込むため、さらに乗車時間が増加する。また、1列車当たりの駅での降車客も増加し、混雑した車内からドアまで進むために、さらに降車に時間にとられることとなる。こうした乗降時間の増加は駅での停車時間の増加に直結する。

駅での停車時間の増加は、後続列車へも遅延が伝播し、結果的に路線全体での速度低下が起こり、列車遅延を拡大させる。速度低下は路線によって様々であるものの、オフピーク時の列車速度に比してピーク時には約20%から約40%まで低下している路線もあり、利用者にとっては、最も混雑が激しい時間帯に最も長く乗車しなければならぬ状態となっている。

平成17年度大都市交通センサスによれば、東京圏の駅内でのピーク時の平均歩行速度は分速40m弱という報告がある。1分間歩いても2車両分しか進むことができない状態である。特にターミナル駅周辺での大規模な都市開発による降車客の増加とあいまって、ホーム上での乗車客と降車客との錯綜が起きており、それが乗降時間を増加させ、列車遅延につながっている。駅の大規模化の影響もあると考えられるが、平均乗り換え所要時間もこの5年間で3・9分から4・5分へと悪化傾向にある。



© PANA 通信社

輸送障害によるサービス低下問題にも言及しておきたい。国土交通省が東京都と欧米都市との踏切数の比較結果を公表しているが、東京都の628カ所に比して、パリ14カ所、ロンドン10カ所、ニューヨーク122カ所、路線延長に差があるとは言っても、わが国には圧倒的に踏切が残存している。踏切問題に関する多くの議論は、開かずの踏切による道路渋滞であるが、踏切障害は運転事故件数の半数を占めており、相互直通運転が進みシームレスなネットワーク環境が整う一方で、一カ所で起きた踏切障害が極めて広範囲な輸送障害を引き起こすという問題が発生している。

利便増進法の課題

相互直通化によるネットワーク整備は是と考える。であるならば、前述した問題に対応するために、複々線化や駅構内の改良、踏切事故対策などを進めていくことが必要になる。これらの改良工事に利便増進法を適用する際の課題を考えていきたい。

民鉄線の複々線化の助成として極めて有効に機能してきた特々制度は平成17年に税制上の優遇措置が廃止され事実上の新規認定がなくなっている。利便増進法の活用を期待したいところであるが、現在のところ利便増進法による速達性向上事業の補助対象は、連絡

線整備と連絡施設の整備、列車追越施設の整備に限られている。複々線による速達性向上の効果は既に複数の路線で発現しており、その効果は利用者も実感していると考えられる。追越施設の連続で複々線とするのは少々乱暴な考えと思われるので、速達性向上事業に複々線を明確に位置づけることが必要である。運輸政策審議会第18号答申のA2路線（目標年次2015年までに整備着手することが適当である路線）としての東京9号線の複々線化（和泉多摩川―新百合ヶ丘）、B路線（今後整備について検討すべき路線）としての東京10号線の複々線化（笹塚―調布）、東急田園都市線の複々線化（溝の口―鷺沼）、答申路線では無いものの混雑率が非常に高い東京メトロ東西線の複々線化など、輸送力増強が必要な路線はまだ多く残されている。

駅構内の改良に関する利便増進法の駅施設利用円滑化事業の補助対象は、乗り換えまたは乗降を円滑に行うためのプラットホーム、乗換連絡施設、改札口、駅構内自由通路、自動車駐車場または自転車駐輪場となっている。よって、乗降者の滞留に伴う列車遅延を解消するためのホーム拡充やホーム増設への適用は可能と考えられる。問題は膨大な建設工事に比して利用者の増加が見込みにくく、施設使用料の設定が困難なケースが多いと想定されることである。具体のケースを想定して調

査研究を行う必要があると考えるが、対象事業要件の累積黒字転換年限に対する公益性の考慮、補助負担率の検討、市街地再開発事業と一体化した施設整備方法の検討などが必要である。

踏切対策は、鉄道と道路の立体化や歩行者等立体横断施設、踏切保安設備整備による踏切道の改良などが基本となる。連立事業を標榜する東武伊勢崎線竹ノ塚の踏切では、先立って自転車対応型の歩道橋が設置され、利用状況も良好と報告されている。地平上の複々線は、構造的に踏切横断距離が長くなるにもかかわらず、高頻度な鉄道運行によつて踏切の開放時間は非常に短くなる。また駅付近の踏切道での通過交通量が多く、踏切障害が発生する可能性も高くなる。利便増進法による交通結節機能高度化計画は比較的大規模な駅部改良がイメージされるが、歩行者等立体横断施設の整備と合わせて構内自由通路整備や改札整備など駅部の安全性と利便性を向上させる計画も積極的に検討されるべきと考える。

費用分担のジレンマ

利便増進法の補助金は補助対象経費の3分の2を国と地方公共団体の協調補助で捻出し、事業が行われる地方公共団体が費用を捻出する即地主義をとっている。一方で、都市鉄道のネットワーク化は広域に効果をもたらす。特定の地方公共団体に集中的な費用捻出をさせる現在のやり方が妥当であるかどうかを検討する必要があるのではないかと考える。整備費を捻出する当該地方公共団体とその効果を享受する地方公共団体が異なる場合は費用負担に対するジレンマを抱えることとなり、東京圏全体でみれば重要な事業であっても、その整備順位が低下することにもなってしまう。十年ほど前から新規整備の公共事業には費用対効果分析が義務付けられ、利便増進法では交通需要予測に基づいた施設使用料算定が行われている。分析技術上はネットワーク整備による便益の帰着地域も特定する素地ができています。関係する地方公共団体が増加することで調整が難しくなる課題も発生するが、より公平な費用負担、整備計画の遅延の解消の観点から前向きな議論を行う必要が高いと考えている。

都市鉄道ネットワークの近未来考

最後に既存の都市鉄道サービスをより向上させるための今後の方向性を4点述べたい。

一つめは異なる軌間をもつ路線間の相互直通運転である。現在、新幹線と在来線を直通運転するフリーゲージトレインの技術研究が精力的に進められている。高速走行性と急曲線の通過性能の両方を担保する非常に難しい車両

東京圏鉄道網図 (運輸政策審議会第18号答申)

路線の新設 複々線化等
 目標年次(2015年)までに
 開業することが適当である路線(A1)
 目標年次(2015年)までに
 整備着手することが適当である路線(A2)
 今後整備について検討すべき路線(B)

答申路線の整備状況 (2007年4月1日現在)

	答申延長	未着手	整備中	営業中
A1 路線	288 (100%)	45 (16%)	95 (33%)	148 (51%)
A2 路線	167 (100%)	152 (91%)	15 (9%)	0 (0%)
B 路線	203 (100%)	203 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
計	658 (100%)	417 (63%)	93 (14%)	148 (23%)

単位: km

(資料: 国土交通省)

よりも要求水準が高くなる事項もある。運輸政策研究所で提案された東武野田線と北総線との連絡線整備による埼玉方面からの成田空港アクセス性の向上などは一例であるが、フリーゲージ車両の開発により、新しい都市鉄道

ネットワークの構築の可能性が大きく広がる。

二つめは、地下鉄内の急行化の促進である。運輸政策審議会第18号答申でも都心部の高速移動に関する議論がなされ、京葉線の新宿・三鷹延伸などが

三つめは、都市鉄道の端末交通機関のサービス改善による公共交通としてのポテンシャル向上である。例えば、駅へアクセスするバスサービスは改善する余地がまだまだ多いと思われる。モード独立ではなく、公共交通をトータルシステムで

計画されたが、その後の検討ははかばかしくない。都区部の地下鉄のほとんどが、緩行運転となっているが、急行化のための追越施設の整備によって、都心部のみならず広域に速達性をもたらす効果は大きいと考ええる。小田急ロマンスカーの東京メトロ千代田線乗り入れに際し、地下鉄区間内での急行運転が実施されることになった。このような方向性は地下鉄に相直する民鉄各線のパフォーマンスを向上させ、利便増進法の理念にも合致したものと考える。

捉えた計画コンセプトが必要である。駅端末バス路線の道路容量の増加、駅前広場の整備、拡大など道路管理者の役割が大きく、鉄道・バス・道路・都市側の組織横断による協働プランニングと重点投資が期待される。さらに、EST（環境的に持続可能な交通）の一環としてカーシェアリングの実証実験が進められているが、本格的な普及のためには、駅直近での自動車駐車場の安価な貸与が必要と考える。駅付近の高架下などでの駐車場貸与など鉄道事業者側の協力が不可欠である。

四つめは、鉄道技術に関するコンセンサス会議など利用者とのコミュニケーションシジョン機会の創出である。わが国の鉄道技術は極めて高度であるし、整備を推進するための新しい整備制度もその都度創られてきた。一方で、利用者は鉄道の安全性を至極当然ととらえ、混雑や列車遅延に対して大きな不満を抱えている。しかし、ピーク需要の集中は、都心立地企業が時間集積の経済性を求めて同一時刻帯に始業時刻を集中させてきた結果であるし、ピーク時の駅停車時間の増加による列車遅延は、発車間際や混雑車両への数名の無理な乗車が大きく影響している。これらは都市鉄道ネットワーク全体の利便性を低下させるだけでなく、安全な運行にも支障をきたす。鉄道輸送と鉄道利用のあり方に関する市民対話の機会を創っていきたいと考える。

特集 都市鉄道等利便増進法
[利便性の高い都市鉄道ネットワークへ]

都心部乗り入れ実現で 広域鉄道ネットワークの 一翼を担う。

念願の東京都心部乗り入れが実現する。
都市鉄道等利便増進法における速達性向上事業の第1号案件として認定された相模鉄道とJR東日本、相模
鉄道と東急電鉄の直通線。
首都圏の広域鉄道ネットワークを担う、鉄道事業者としての気概、抱負、広がるビジョンなどを
相模鉄道株式会社 鳥居眞代表取締役社長にうかがった。

相模鉄道株式会社
代表取締役社長 社長執行役員
鳥居 眞
Makoto TORII

文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之





バリアフリーと環境に配慮した新型車両10000系。

都心部乗り入れの実現へ

——相模鉄道（相鉄）は長い間、横浜駅西口の開発に力を注いでこられ、横浜とともにという印象が強いのですが。

鳥居 当社の創立は大正6年ですが、昭和20年代から事業の多角化を進めています。昭和30年に横浜駅西口で商業施設建設を手掛けたのをきっかけに、昭和40年代から西口の再開発と新線建設を2大事業に掲げてきました。48年

に相鉄ジョイナスが開業し、いずみ野線は51年に開業しました。平成10年には横浜ベイシエラトン ホテル&タワーズを開業しています。

——東京都心部乗り入れについての構想はいつ頃から持ちだったのですか。

鳥居 いずみ野線の延伸と沿線開発で当社の輸送人員は順調に増加していきましたが、平成7年をピークに右肩下がり減少を続け、16年にはピーク時の10%減まで落ち込みました。現在、

下げ止まりはしたものの、維持・増加に苦心している状態です。

数年前からお客さまの減少について議論を重ねるうちに、これは少子高齢化や景気低迷による雇用調整といった社会構造の変化だけではなく、当社と他社が有する鉄道のネットワークの違いが影響しているのではないだろうか。そう考えるようになり、他社においては、輸送人員の回復が堅調で、かつ沿線人口も維持・増加できているケースが多い。関東大手民鉄9社の中で、都心部に乗り入れていないのは当社だけです。当社沿線から東京都心へ向かう場

合は必ず乗り換えをしなければなりません。お客さまが鉄道路線を選ぶ時代となり、利便性向上の努力をしていかなければ輸送規模が縮小してしまうという強い危機感もありました。

都心部への乗り入れは、相鉄グループの長年の夢であり、悲願でもありましたが、具体的に動き出したのはこの時点からと言っていいでしょう。

——その乗り入れの方法ですが、どのように検討されたのでしょうか。

鳥居 さまざまな都心部乗り入れ方策が検討されましたが、その中で、JR東日本線への乗り入れについて社内での研究を進め、実際にJR東日本さんに打診させていただくとともに検討を重ねていきました。その話し合いの中で、当社線の西谷駅から横浜羽沢駅付近間に連絡線を建設して相互乗り入れを行うという案が浮上してきたのです。

その後、関係者の間でさまざま議論を重ねてきましたが、平成17年の都市鉄道等利便増進法の制定・施行が契機となって、事業が大きく動き出しました。横浜羽沢駅付近から新横浜駅を経由し、東急東横線の日吉駅に至る連絡線の整備計画も同時に進み、すべての関係者の合意を得て、相鉄、JR東日本、東急電鉄3社による新たな鉄道ネットワークが誕生することとなったのです。

——直通線の整備により、都心部乗り入れの夢が実現することになりますね。

鳥居 現在の相鉄線は、神奈川県内で完結しているクローズされた路線ですが、本路線がすべて実現したときには、相鉄と東京都心が直接つながり、乗り換えなしで向かうことができる目的地が飛躍的に増えることになります。当社も、まさしく首都圏における広域鉄道ネットワークの一翼を担うことになります。また、JR東日本、東急電鉄との直通線は、近年の鉄道全体のシームレス化・バリアフリー化といった社会的要請に応えることにもなります。

時代の移り変わりとともに当社の鉄道網も変わっていく、変わらなければならないという決意を表すものであるとも考えています。

——新横浜へのダイレクトなアクセスも可能になります。

鳥居 そうですね。新幹線駅、また横浜市の新都心として発展著しい新横浜に、当社の電車が到達することになります。これはイメージ的にも、実質的にも効果が大きいと思います。相鉄線沿線に住むお客さまの新幹線へのアクセスが非常に良くなる。活性化した新横浜の街に出掛けやすくなる。横浜という地域の視点から見れば、関西方面からの集客も期待でき、街の活性化につながると言えるでしょう。

——今回の整備計画は、都市鉄道等利便増進法という新しい制度が果たした役割も大きかったようですが。

鳥居 はい。自己資金を原則とし、一

部補助金をいただきながら上下一体型で取り組む方法では、たとえば20年間、というチームの中で鉄道事業者個社が採算をとるのは不可能です。

都市鉄道等利便増進法の整備スキームには受益活用型上下分離方式が導入され、国が総事業費の3分の1、神奈川県と横浜市が合わせて3分の1、整備主体である鉄道・運輸機構が3分の1を負担します。

当社は営業主体として施設使用料を支払うという形でコストを負担します。

過重な負担を負わずに済み、少ない投資で効果が大きい事業の可能性、新たな取り組みへのチャンスが増える。鉄道事業者にとっては非常にありがたい法律だと思います。

利便性が飛躍的に向上

——直通線の整備によって、大幅な時間短縮ができ、利便性という点では、飛躍的な向上が見込めますね。

鳥居 そうですね。JR東日本との直通線では、朝ラッシュ時に二俣川駅、新宿駅間で15分程度、大和駅、渋谷駅間で11分程度の短縮が見込まれます。

東急電鉄との直通線では、二俣川駅、目黒駅間で16分程度、大和駅、新横浜駅間では23分もの短縮が見込まれています。お客さまにとっては乗り換えがなくなるほか、移動の所要時間が短縮され、利便性は格段に向上するもの

と考えています。また、ダイヤ編成の詳細は未定ではありませんが、当社でも特急を設定し、線内で5分程度の時間短縮が実現するよう検討しています。

さらに極端な話ですが、線路がつながっている限り、さまざまな行き先を設定することが可能にもなります。具体的な運行計画等は関係者間において開業までに確定していくことになりませんが、当社線のネットワーク効果が大きく広がる可能性もあり、お客さまにさまざまなサービスを提供することができのではないかと期待しています。

開業は、JR東日本との直通線が平成27年4月、東急電鉄との直通線が31年4月の予定ですが、1日でも早くサービスを提供できるよう取り組みたいと思っています。

トラブルへの迅速な対応を

——直通線で相鉄として課題があると思えばどんなことでしょうか。

鳥居 そうですね。ネットワークが広がることによって、当社で何かトラブルが起こった時には、他社にも影響を及ぼしてしまうということを懸念しています。そういった中ではやはり、自社線の中では少なくともトラブルを起こさないために、安全対策の強化に取り組んでいきたいと思っています。

車両故障を少なくすることが必要ですし、踏切事故に対する対策も重要で

す。当社線には現在、踏切が53箇所と、かなりの数が残っているのですが、踏切の事故やトラブルでダイヤが乱れることもありますから、連続立体交差事業を推進するなど、施設の改良を進めたいと考えています。この直通線の実現を契機に、さらに安全・安定輸送を行うための投資が重要だと認識しています。「事故・障害に強い線区」にすることが第一に必要ですし、強い線区に整えることが相互直通に携わる関係者の義務であるとも言えるでしょう。

グループ全体にも効果

——相鉄がこれまで力を入れてきた横浜駅西口の再開発という点からはいか

がでしょうか。

鳥居 実は、直通線の話が持ち上がったから、「横浜駅西口の開発はどうなる

んだ」というお客さまの声がたくさんありました(笑)。相鉄・JR直通線の整備によって、西口への来街者数が変動し、西口が衰退してしまうのではないかと心配してくださっているのです。

当社はこれまで横浜駅西口を基盤として、横浜市、神奈川県の中でのみ存在を示すローカル的な存在でいました。沿線の人がいかに西口に集まるかを考えてきたのです。けれども「現状に満足した瞬間に発展はない」というのが当社のポリシーですから、良いものは残し、悪いものは直しながら、横浜駅西口開発についても改めて考えていきたいのです。川崎や鴨居に大型商業施設が開業して、横浜駅西口商業施設を取り巻く環境は非常に厳しくなっているという現状もあります。

横浜駅の1日平均乗降人員は200万人超で、日本の駅の中で第4番目となっています。当社の乗降人員は44万人ですから、横浜駅全体の中の4分の1に過ぎない。考えなければならぬのは、利便性を高めるとともに、横浜駅を利用する人たちにとって、いかに魅力的な横浜駅西口にするか、整備を進めていくことにいると言えるでしょう。

交通のキーステーションである新横浜と歴史ある横浜の街では、その役割は大きく異なり、競合というより棲み分けができ、ともに発展していけると確信しています。



横浜駅西口の顔、相鉄ジョイナスと横浜高島屋。

相互直通に

携わる者の責任として

さらなる安全対策の

強化に取り組みたい。

——沿線の活性化については、どのような期待をお持ちですか。

鳥居 都心部乗り入れによる利便性の向上で、当社線の沿線価値が総合的に高まると考えています。また、それに伴い、人口の流入も期待でき、沿線の活性化に効果があると考えています。

さらに具体的にお話すると、たとえば新横浜駅に近い二俣川駅などは、再度、開発の芽が出てきます。現在、昭和30年代前半にできた団地の住民が世代交代する時期に当たっているのですが、第二世代の方たちにとって暮らしやすい環境や街に改めて整えていく必要が生じてくるでしょう。こうした取り組みも「沿線価値の向上」の一環となりますし、同様の開発可能地域が他にもいくつもあります。

ですから、鉄道以外の事業、グループ全体からみても、今回の直通線整備は大きな効果があるのではないかと考えています。鉄道業が基本として持つ「安全・安心・安定」の志と努力を社会的なバックボーンとして、今度は他の事業をどう展開するのかということが課題になります。いかに自社の経営資源を活用して自社のエリア内を活性化し価値を上げていくか。相鉄グループとしても、そのための長期戦略の構築が急務となってきますね。

いずみ野線の延伸計画

——相鉄が検討中の路線計画は実は、



相鉄横浜駅1日平均乗降人員は44万人を数える。

もう一つ、おありですね。

鳥居 ええ、いずみ野線の湘南台以西への延伸計画です。地域住民の方々や関係自治体からも多くの働きかけをいただいております。当社としても広域ネットワーク形成や街づくりにおいて効果が大きいと考えています。けれどもその建設費用について、一民間企業が背負うにはとても厳しい状態だというのが本音です。この路線新設を、ぜひとも必要な社会資本と位置づけて、上下分離方式の導入や各種公的な支援制度、また公共施設の誘致などによる輸送需要の創出や事業採算性の確保など、官民一体となった連携と協力をお願いしたいと考えています。

そうした条件を整えば、当社としては、藤沢市遠藤地区（慶應義塾大学湘



上り方面で乗り換える乗客にとっては都心部乗り入れが待ち遠しい。

南藤沢キャンパス付近）まで3.5キロの区間の延伸・運行については、ぜひ推進していきたいと考えています。

——改めて、鳥居社長からご覧になって相鉄の魅力はどんなところでしょう。
鳥居 ひとつはやはり「地場密着」でしょうね。それがいい面であり、また改善すべき部分を残しています。総延長30km強の路線でコンパクトにまとまっていますので「山椒は小粒で」と言いたいところですね（笑）。当社なりの良さを今後つくりあげていく必要があると思っています。

目まぐるしく変化する社会の状況を的確に理解し、お客さまの利便性を向上させる、自社の発展につなげる——鉄道事業者としての永遠の課題です。



相模鉄道株式会社
代表取締役社長 社長執行役員

鳥居 眞
Makoto TORII

「相鉄・JR」「相鉄・東急」相互直通運転にみる

利便性の増進。

「相鉄・JR直通線」および「相鉄・東急直通線」の整備事業により、いよいよ念願の都心部乗り入れを果たす相模鉄道。

新横浜駅へのアクセスを実現する東京急行電鉄。

新たな連絡線を整備し、相互直通運転を行う——構想を練り上げ、

協議を重ね、ようやく、すべての関係者の合意へと導いたのは、

「お客さまの利便性と速達性の向上がすべてに優先される」との共通の想いだった。

取材・文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之
写真提供●相模鉄道株式会社・東京急行電鉄株式会社



個社としてではなく、
鉄道ネットワークを担う
一事業者として責任を
果たしたい。



相模鉄道株式会社
鉄道カンパニー
プロジェクト推進部長

古瀬 円
Madoka FURUSE

危機感からの打開策

相鉄線は、人口360万人を擁する横浜市の中心部と神奈川県央部を結ぶ主要な交通ネットワークとして、沿線地域での生活に欠かすことのできない社会インフラとなっている。そして、横浜駅から東京へ——相互直通運転による都心部への乗り入れは、相模鉄道（相鉄）にとって長年の懸案事項だった。漠とした都心部への乗り入れ構想が、具体的にになってきたのは、平成13年頃からだ。それは輸送人員の減少による危機感からだったと相模鉄道株式会社鉄道カンパニーの古瀬円プロジェクト推進部長は言う。

「平成7年をピークに16年までの9年間、乗客の減少が続いていました。その間、ハード・ソフト両面でさまざまな施策を実施してきましたが、決め手が見つからない。減少基調の現状を打開するためには、東京都心部への乗り入れを実現するしかないのではないかと考えたのです」

それまで、駅構内店舗の拡充やグループ各社と連携した駅周辺再開発、駅前広場や駐車場の整備、さらには交通バリアフリー法が目標とする平成22年度に先駆けての全駅バリアフリー化の実施など、他の交通モードに対する競争力の強化を目指し、さまざまな施策を積極的に展開してきてはいた。こうした努力が実ってか、歯止めはかかりつ

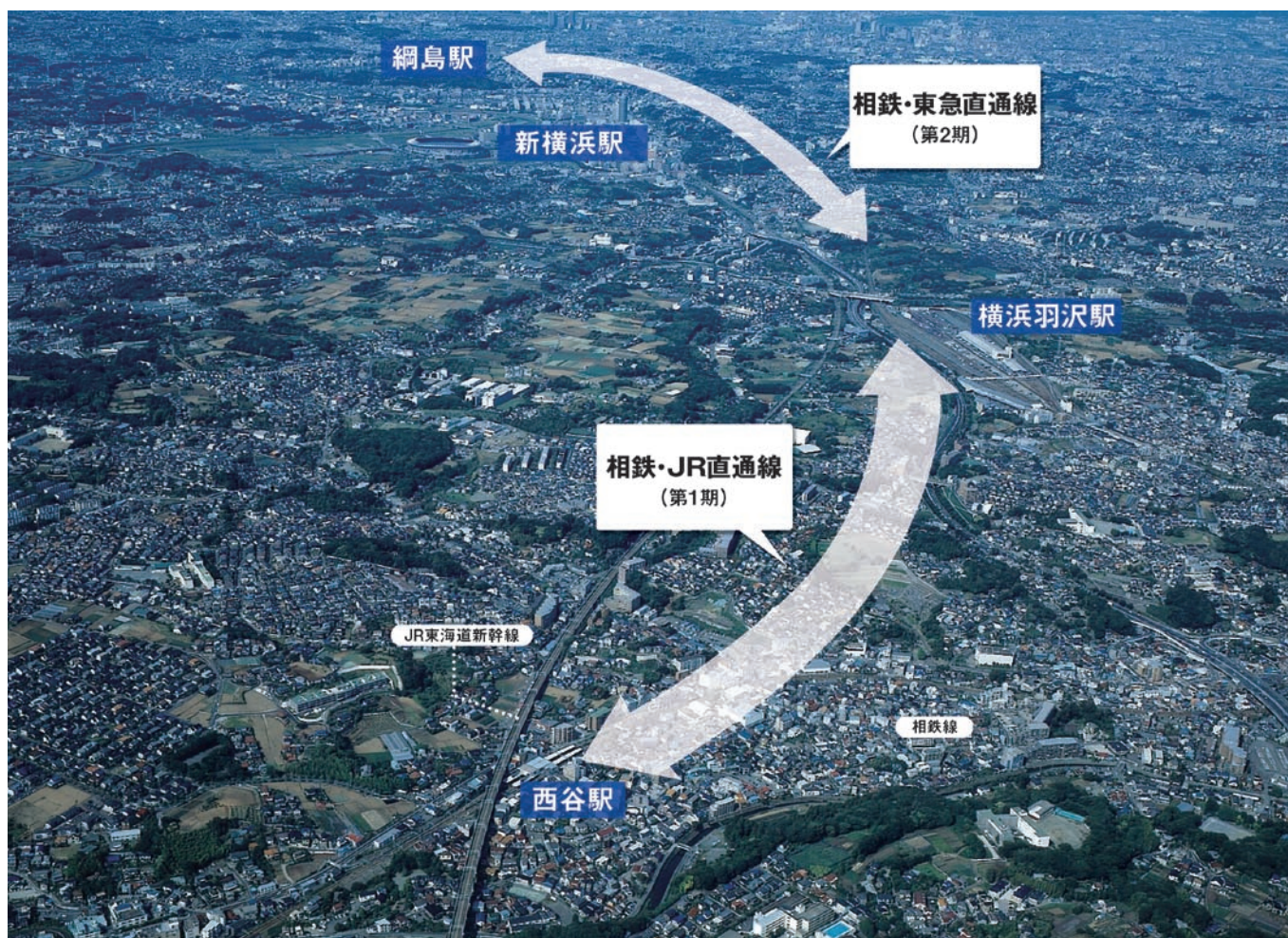
つあるもの、予断を許さない厳しい事業環境が続いていたのだ。

輸送人員が回復し、バブル期をしのぐ勢いを見せている事業者はすべて相互直通によるネットワークを構築している。相鉄は相互直通を行っていない、いわゆる「クローズされた路線」を特徴としている。ターミナルである横浜駅の西口再開発を事業基盤とし、「いかに横浜駅に集客するか」に重点を置いてきたためでもある。しかし、これ以降、都心部へ乗り入れる方策の具体的な検討が開始された。

一方、平成14年から、相鉄はコスト削減のためにJR型の車両導入を開始していた。JRの231系をベースに製造された10000系と呼ばれる車両だ。結果から見れば、JR東日本と車両製造を通じた新たな関係を持ったことが、相鉄・JR直通線実現への近道になったのかもしれない。相互直通の際には、事業者それぞれが保有する車両が阻んでしまうこともあるが、相鉄とJR東日本の間にはそうした問題もほとんど生じない。

それぞれのメリットを生かす

相鉄とJR東日本の協議が始まった。協議を重ねる中で、相鉄本線西谷駅からJR東日本東海道貨物線・横浜羽沢駅付近までの区間に連絡線を敷設、東海道貨物線に乗り入れ、JR東



相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線の整備区間を望む。



速達性向上計画の概要

	相鉄・JR直通線	相鉄・東急直通線
整備区間	相鉄本線西谷駅～ JR東日本東海道貨物線 横浜羽沢駅付近 約 2.7 km	JR東日本東海道貨物線 横浜羽沢駅付近～ 東急東横線日吉駅 約 10.0 km
運行区間	海老名駅・湘南台駅～ 西谷駅～羽沢駅(仮称)～ 新宿方面	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～ 羽沢駅(仮称)～新横浜駅(仮称)～ 日吉駅～渋谷方面・目黒方面
運行頻度	朝ラッシュ時間帯: 4本/時 程度 その他の時間帯: 2～3本/時 程度	朝ラッシュ時間帯: 10～14本/時 程度 その他の時間帯: 4～6本/時 程度
事業費	約 683 億円	約 1,957 億円
事業予定期間	平成18年11月～平成27年3月	平成19年4月～平成31年3月
整備主体	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	
営業主	相模鉄道(株)	相模鉄道(株)・東京急行電鉄(株)

整備効果例

	相鉄・JR直通線	相鉄・東急直通線
二俣川駅～新宿駅 約 59 分⇒約 44 分	約 15 分短縮	二俣川駅～目黒駅 約 54 分⇒約 38 分 約 16 分短縮
大和駅～渋谷駅 約 58 分⇒約 47 分	約 11 分短縮	海老名駅～目黒駅 約 69 分⇒約 54 分 約 15 分短縮
湘南台駅～渋谷駅 約 60 分⇒約 51 分	約 9 分短縮	湘南台駅～新横浜駅(仮称) 約 49 分⇒約 23 分 約 26 分短縮

日本横須賀線に合流する経路が検討され始めた。協議を続け、平成16年8月に最終的な合意にたどりついた。期せずして都市鉄道等利便増進法の制定とともに、その適用案件となったことで、一気に計画が具体化した。

「JR東日本が最終的に相直を受け入れてくれたことが大きかったと思います。神奈川県側には東海道線がありますが、今は相鉄しかない県央地域からダイレクトに都心部に乗り入れていくことに需要があると判断していただけたのではないのでしょうか」

一方で、地元自治体である横浜市は、運輸政策審議会第18号答申に位置づけられた神奈川東部方面線構想を長い間実現できずにいた。横浜市の意向としては、相鉄・JR直通線の整備計画だけでは不十分だ。東部方面線の可能性を探る横浜市が提案してきたのは、横浜羽沢駅から新横浜駅を経由して、東急東横線の綱島駅・日吉駅までをつなげる、もうひとつの連絡線整備を加えるのプランだ。この2路線が完成すれば、当初の計画とは異なるものの、「実質的な神奈川東部方面線」として十分機能する。横浜市の提案は意外ではあったが、関係者それぞれにメリットがあり、かつ事業自体の意義は大きなものだった。

また、都市鉄道等利便増進法の「受益活用型上下分離方式」により、鉄道事業者は受益相当額を施設使用料とし

て支払う形となり、コスト負担は軽減された。しかし、それが捻出できるだけの需要が果たしてあるのだろうか。

「東急電鉄さんと一緒に、どれぐらいの乗客が見込めるかを検討した結果、30年ぐらいで償還できそうだと結論が出ました。そこで当社と東急電鉄さん、整備主体である鉄道・運輸機構さんと一緒に正式に手を挙げたのです」

相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線、2つの路線を同時に整備するという新たな神奈川東部方面線の一大プロジェクトが動き出した。

相鉄・JR直通線は、整備区間が西谷駅～JR東日本東海道貨物線の横浜羽沢駅付近の約2.7キロ。事業費は683億円で、平成27年4月の開業を予定している。相鉄・東急直通線は、横浜羽沢駅付近～東急東横線日吉駅間の約10キロ。事業費は1957億円。平成31年4月の開業予定だ。

どちらも事業自体には着手されているが、新線部分の工事認可等の行政手続きを進めている段階で、現在（平成19年11月時点）は相鉄・JR直通線について、地域への住民説明会を行っている最中だ。

西谷駅～横浜羽沢駅付近間については、ほとんど地下を通ることになるが、今後2年ほど費やして、環境影響調査等の手続きが実施される。実際の工事着手は平成21年4月以降になる予定だ。

この2つの直通線が完成すると、都内各所へアクセスする際、飛躍的な時間短縮が実現できる。都市鉄道等利便増進法の速達性向上計画に基づいたこの鉄道整備効果は非常に大きい。

ソフト面の充実を図る

相鉄では、相互直通運転の実施を念頭に、より細やかな乗客サービスのあり方を検討している。

「利用していただくお客さまにとって魅力あるダイヤを検討していきたいと思っています。また、駅の案内のサインや路線図なども事業者ごとにバラバラで、自社の表示しかなく、まだまだ改善の余地があります。万が一事故などが起こった際、相互直通の弱点は直通線全線に影響が出てしまうことなんです。その影響の波及をいかに小さいものに止め、詳細な状況をお客さまにどうお知らせするか。その仕組みも考えていきたい」

こうした取り組みは、今後は個社単位ではなく、ネットワークを構築する全事業者で取り組んでいくべきことでもある。

「私たちは広域な鉄道ネットワークの一部なのです。相互直通運転の場合、電車に乗っているお客さまから見れば、ここからが何々鉄道で、ここからは違う鉄道という意識はないでしょう。私たちは相模鉄道ではなく、『鉄道』とい



相鉄・JR直通線の連絡線敷設の始点となる西谷駅。



いずみ野線起点駅の二俣川駅。

うサービスを提供する一員、その一部であろうと思うのです」
古瀬部長の言葉に、これからの「鉄道ネットワーク」時代の真意が見えた。



混雑緩和と 鉄道ネットワークの拡充。 お客さまの利便性向上を 第一に。



東急電鉄



東京急行電鉄株式会社 執行役員
鉄道事業本部 副事業本部長

泉 康幸
Yasuyuki IZUMI

沿線人口増で混雑緩和に対応

東急電鉄は東京の西南部に総延長100・1kmの鉄軌道を運営している。東横線、田園都市線の2大幹線と、目黒線、大井町線、池上線、東急多摩川線、世田谷線（軌道）、こどもの国線（第2種鉄道事業）の8路線。その特徴は、1本の長大な路線ではなく、各路線が相互に接続し、自社線内でのネットワークをつくっていることだと言えるだろう。相互直通運転による都心への乗り入れ口は渋谷、中目黒、目黒の3カ所と、アクセスの良さも誇る。一時期、輸送人員が減少したが、その利便性の高さとブランド力で右肩上がりの数字を記録。平成18年度には輸送人員が10億人を超えた。

そのため現在、最優先の課題となっているのが混雑緩和である。最も混雑率の高い田園都市線を例にとると、朝のラッシュ時には1時間に29本を運行しているほか、急行を一部区間では各駅に停車させる準急とし混雑の平準化を図るなど、ダイヤの工夫による混雑対策を行っている。夕方の下りについても相互直通先と共に運転本数増による混雑緩和に取り組んでいる。さらに平成17年には、1車両4扉を6扉に増やした6扉・座席格納車両を導入。現在12編成が導入済みで、混雑感の緩和と遅延の防止に役立てている。

東京急行電鉄株式会社の泉康幸執行役員鉄道事業本部副事業本部長は大規

模な混雑緩和策について説明する。

「東横線の混雑緩和策として進めたのが、目蒲線の一部を目黒線として系統変更し、平成12年に営団地下鉄（現・東京メトロ）南北線、都営三田線との相互直通運転を開始したことです。これにより200%を超えていた東横線の混雑率を170%以下まで下げることができました。東横線のお客さまが目黒線にシフトしたんですね。そこで最も混雑が激しい田園都市線についても、お客さまに大井町線に移っていただくことで混雑緩和を図るため、大井町線の改良工事を進めています」

東急電鉄のブランドイメージは際立って高い。「東急沿線に住みたい」という人は多く、沿線人口は増加の一途をたどっている。現在、東急電鉄の路線が走る自治体は東京都、神奈川県、17市区。エリア人口は約500万人で、この5年間に約6%増加している。こうした人口動態をみても、東急沿線に今後も乗客が集中することが見込まれる。

最初に相互直通実現を果たす

東急電鉄が相互直通運転に乗り出したのは早い。昭和39年には東横線と営団地下鉄日比谷線との相互直通を開始。構想としては京成電鉄と都営浅草線の方が早かったが、東横線・日比谷線の実稼働が先じた。昭和53年には新玉川線と営団半蔵門線、平成12年に

東急ネットワーク図



東横線は、平成20年に開業する東京メトロ副都心線との相互直通を24年に開始することが決定している。それに続き、31年には相鉄との直通線が開通する。

「当社は、東京メトロ副都心線との相互直通運転が実現すると、東京メトロ有楽町線を通じて東武鉄道、西武鉄道ともつながることができずから、どこが終点なのか分からないくらいのネットワークになりますね」

さらなる広がりにも期待

は目黒線と営団南北線・都営三田線、平成16年には東横線がみなとみらい線とつながっている。

こうした流れを追ってみると、非常に積極的に広域な鉄道ネットワークに参加していることがうかがえる。

「当社の鉄道に対する発想は、田園調布や洗足の開発を手がけた田園都市株式会社が当社のルーツであることが示すように『都心に勤める人のための電車』という位置づけです。まちづくりをして、その街に住む方が都心に通って仕事をする。ですから、ネットワークで都心につながるというのは当社のDNAでもありますし、まちづくりという観点でも必然の流れなのです」

「新横浜への新幹線アクセスと空港へのアクセスという意味で、非常に魅力的だった」——運輸政策審議会第18号答申について、東急電鉄が持った印象だ。しかし、ネックとなったのはやはりその建設費用と整備手法だった。東急電鉄としても実現の可能性を探って、検討に参画していた。事態はしばらく停滞していたが、都市鉄道等利便増進法の施行により、横浜市、神奈川県との意向に沿った新たな計画が可能となり、一気に進展した。

「この法律の制定によって、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線を一気につくった方がいいと、関係者の思いが一つにまとまったと言えると思います」



1 日吉駅ホーム。2008年6月に目黒線が日吉駅まで延伸する。
2 目黒線延伸工事(日吉にて)。
3 武蔵小杉～日吉間で進められている複々線化工事(元住吉にて)。

神奈川県東部方面線の整備により、神奈川県中部や横浜副都心から東京都心部へ直結する新たな路線が誕生する。

「首都圏の広域鉄道ネットワークが完成することは、鉄道事業者にとつてのみではなく、首都圏にお住まいの方々にとっても大きな価値をもつと思います」

東急線が新横浜駅につながるメリットは大きく、期待も高まる。

「沿線にお住まいの方はビジネスや旅行で新幹線を利用されることも多い。このアクセスは沿線の魅力を向上させてくれるものだ」と確信しています」

相互直通が直面する課題

しかし泉副事業本部長は今後、相互直通運転に際して鉄道事業者が抱える

であろう課題も指摘する。

「相互直通運転は、単純にどこかへ行くという点では利便性を高めますが、路線が長くなることによって、運転支障の頻度やそれによるお客さまへの影響が大きくなることも予想されます。たとえば、東横線の運転支障の影響が埼玉の方まで影響することが出てくるでしょうし、またその逆の影響もあるでしょう。より多くのお客さまにご利用いただける便利な鉄道となる一方、混雑も増加するでしょうし、運転支障時には影響を受けるお客さまも多くなる可能性があります」

混雑緩和策や運転支障の防止策は、常に先を見据えて取り組んでいかなければならない課題でもある。また、現在各社各様である車両や設備についても統一すべきではないかという意見もある。

より利便性の高い鉄道ネットワークをつくりあげていくには、ソフト面でも事業者間のネットワークを密にし、共通の意思のもとに行っていくかなければならない。乗客サービスのソフト面がしっかりしてこそ、ハード面の整備効果が生きてくるのである。

神奈川東部方面線の開通で 期待される“地域活性化”

神奈川東部方面線の整備プロジェクトにおいて、最も住民に近い立場にいるのは地元自治体だ。30年近く構想が練られていた今プロジェクトの本格稼動に横浜市は期待をかける。



横浜市都市整備局鉄道事業課
神奈川東部方面線担当課長

黒水公博
kimihiro KUROMIZU

なんとしても実現したいという思い

運輸政策審議会の第18号答申で平成27年の開業が望ましいA1路線として位置づけられた神奈川東部方面線の構想は、そのかなり前からあったらしく、昭和60年の運輸政策審議会第7号答申にも既に載っていました。昭和56年頃から、神奈川県や横浜市らが、県央部から羽田空港へアクセスする路線として、調査・研究に着手しているようです。

横浜市は、運政審答申路線の実現に向け取り組んでおり、第18号答申のA1路線については、ほとんど実現しています。平成16年のみなとみらい線の開業をはじめとして、相模鉄道いずみ野線の延伸、さらに、横浜市営地下鉄では4号線も開業間近となっています。

しかし、神奈川東部方面線については、横浜市も様々な総合計画を立てる中で整備を位置付けていましたが、なかなか具体化しませんでした。東京方面に向かう路線の素質としてはすごくいいものだったんですが…。第3セクターでの整備なども含め、様々な検討を進めてきたと聞いていますが、どういう路線を敷くのか、収支は合うのか、鉄道事業者も手を挙げづかったのだと思います。

構想段階から30年近くという長い時間がかかりましたが、実現に向け一気に動き始めたのは都市鉄道等利便増進法のおかげです。今回は受益活用型上下分離方式を導入し、総額約2700億円のうち、地方自治体分の負担として、事業者や国と同額の、約900億円を横浜市と神奈川県で負担することとなっています。この整備事業計画は、当初と形は違えども、神奈川東部方面線の実質的な実現でもあり、市としても「なんとも実現させたい」という非常に強い思いがありました。

その理由の一つに、新横浜駅付近のさらなる活性化がありま

す。新幹線駅である新横浜にJRの横浜線、横浜市営地下鉄3号線、そしてもう一つの路線が加われば、都心としてさらに発展します。

整備効果を最大限に引き出す

横横浜市は、この鉄道事業に対する補助者という側面もありますが、地域行政を担う者として、地域の発展に大きな責任を持っています。鉄道を敷いて運行させて終わり、ということではありません。鉄道事業者、鉄道・運輸機構、国、県、市——この事業に携わっているプレイヤーの中で、地域住民が一番近く、地域そのものを見据えていかなければならないのが横浜市です。たとえば、いかに利用しやすい駅にしていこうということも、都市側が考えて行く必要があります。アクセスのためのバス路線や駐輪場の設置、歩行者動線の工夫など——鉄道の整備効果を最大限に発揮するために市が果たすべき役割というのは、たいへん大きいと思います。

また、本事業で新たに駅をつくる羽沢付近は、幹線道路はありますが鉄道面ではすごく不便な状態で、地域の皆さんに「陸の孤島」と言われるぐらいに利便性が低い。新駅ができれば必然的にその地域のポテンシャルが上がりますよね。地域自体にも様々な恩恵があると思いますし、自治体としてはそうした効果にも非常に期待しています。

神奈川東部方面線は、都市鉄道等利便増進法の第1号案件でもあり、なんとしても成功させなければならないという思いが強いですね。これからの鉄道整備は、何の支援もなく整備が進められて行く時代ではありません。都市における鉄道の整備のあり方において、都市政策と連携するこの法律のスキームは非常に意義深い手法であると考えています。

特集 都市鉄道等利便増進法

〔利便性の高い都市鉄道ネットワークへ〕

都市鉄道等利便増進法の 成立経緯と可能性

量から質へ、鉄道政策の重点が変化

平成17年8月に施行された都市鉄道等利便増進法は、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用することにより利用者の利便を増進する事業を、財政・税制の両面から支援することを目的としている。受益活用型上下分離方式が本格的に導入されるなど、従来の補助制度とは異なる整備スキームに寄せられる期待も大きい。相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線による神奈川東部方面線はその第1案件である。

都市鉄道等利便増進法制定の背景と目的、神奈川東部方面線への期待と都市鉄道がこれから目指すべき方向性について、国土交通省鉄道局の濱勝俊・都市鉄道課長に話をうかがった。

3大都市の輸送人員シェアは9割

相鉄・JR直通線については平成18年11月、相鉄・東急直通線については翌19年4月にその速達性向上計画が認定され、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業の第1号案件がスタートした。

都市鉄道等利便増進法は、既存の都市鉄道のネットワークを有効に活用し、連絡線などを新たに敷設することによって「速達性の向上」、つまり目的地への到達時間の短縮を図り、さらに既存駅での乗り換えの円滑化など「交通結節機能を高度化」することによって、都市鉄道の利便性を増進し、都市機能を進化させようという法律で

ある。対象地域は、都市鉄道等利便増進法施行規則により、首都圏、近畿圏、中部圏及び政令指定都市に定められている。

「日本の鉄道総延長キロは全国で2万5273キロあります。その中で三大都市圏の占める割合は4693キロで18・5%、2割弱に過ぎません。

ところが、年間の輸送人員で見ると、全体で218億人の年間輸送人員のうち三大都市圏で190億人、87%を占めている。2割の鉄道路線に約9割の人が乗っているということです。都市鉄道の存在がいかに大きく、高い機能を有しているかがわかるでしょう」

日本の都市鉄道は、世界でも類がない規模と頻度で利用されており、都市

の社会活動を支える上で欠かせないものとなっている。

「鉄道整備の歴史的経緯を振り返ってみると、日本は、公有公営が原則である諸外国と異なり、民間による鉄道輸送が発達してきました。日本の民営

鉄道が歴史的に直面してきた課題とは、あくまで独立採算が原則であり、運行コストに加え、インフラ整備コストも負担しなければならぬということでした。すなわち、いかにしてインフラ整備コストを回収し、採算性を確保するかが常に最大の課題だったのです。

沿線で住宅を開発し、百貨店などの集客施設の運営によって収益を確保するビジネスモデルが誕生したのは1910年代ですが、20年代には主要都市圏全

域に普及、拡大していききました」

やがて50年代に入ると、国の補助や財政投融资等により鉄道会社のインフラ整備コストを削減する制度が次々に発足し、定着していく。

「1959年には日本開発銀行による大都市民営鉄道への融資が開始され、営団地下鉄と都営地下鉄という公的な主体に建設費の約70%を国と地方で補助する地下高速鉄道建設費補助制度を62年に開始しています。64年には、日本鉄道建設公団も設立されました」

支援制度の充実と鉄道事業者のビジネスモデルの確立によって、高度成長期には、各鉄道事業者は輸送力増強に向けて積極的に投資を行っていくようになった。増大する通勤・通学需要に



国土交通省 鉄道局 都市鉄道課長

濱 勝俊
Katsutoshi HAMA

取材・文●茶木 環(ジャーナリスト)
撮影●増子俊吉

日本の 都市鉄道の現状

3大都市圏の鉄道

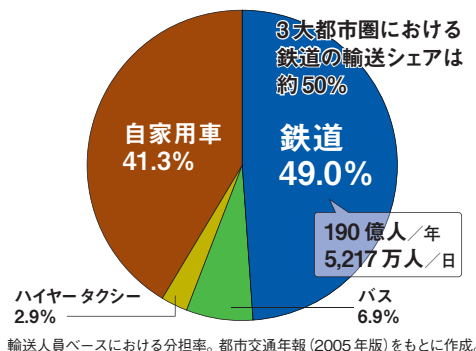
東京圏
(東京駅から半径 50km)

大阪圏
(大阪駅から半径 40km)

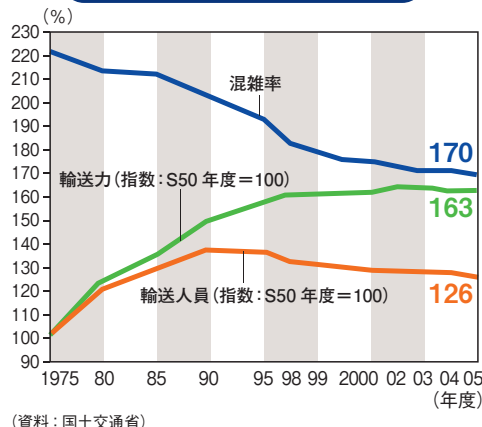
名古屋圏
(名古屋駅から半径 40km)

	路線延長 (km)	年間輸送人員 (百万人)
東京圏	2,308	13,354
名古屋圏	929	1,055
大阪圏	1,456	4,632
3大都市圏	4,693	19,041
全国	25,273	21,811

鉄道の輸送機関分担率



混雑率の現状(東京圏)



鉄道政策の重点が変化

鉄道整備は、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会の答申でマスタープランが公表される。それに基づいて、鉄道事業者が名乗りを挙げ、鉄道事業法の許可を受け、具体的な整備

を進めようと、新線をつくる。それでも足りないので、複々線をつくる。地下鉄網が整備される。郊外とターミナル駅を結ぶ鉄道網が整備されていく。「都市鉄道は右肩上がりで人口が増えていく、経済も伸びていくという中で、整備されてきたわけです。輸送力増強を図るひとつの目安として、混雑率がありますが、1975年当時、東京圏の混雑率は220%でした。それが2005年になると170%まで減少されています。都市の鉄道網——ネットワークとしては概成しつつあると言っているでしょう」

を始めていくプロセスを経る。高度成長期から90年代にかけての都市鉄道整備は、増大する通勤・通学客への対応とネットワークの整備・拡大が重点課題とされ、鉄道事業者は国や自治体の補助を受けながらも、施設・運行コストを自社で負担し、拡充してきた。こうして現在の都市圏の鉄道ネットワークは、構築されてきた。

しかし、他の鉄道事業者の路線との接続の不備や、混雑時間における速度の低下、既存駅とその周辺におけるいわゆる一体的な整備の欠如など、質の面での課題はなお残る。けれどもその一方で、近年の輸送需要の伸び悩みによる投資の抑制や、市街地の熟成による関係者の利害調整の難しさから、都市鉄道の整備が事業者から自発的に行われるということは難しくなってきた。「2000年代に入ってから重点課題は、既存ストックの機能向上——具

体的には速達性の向上や混雑解消、乗り継ぎの利便性向上などと、空港や新幹線など幹線交通へのアクセスへと変化してきました。つまり、既存ストックを活かして、今度は質的に中身を変える。量的なものから質的なものへ、鉄道の政策的な重点が変わってきたというところが、都市鉄道等利便増進法成立の背景にあります」

平成12年に運輸政策審議会が出した第18号答申では、神奈川東部方面線の平成27年までの整備が示唆されていた。これは相鉄本線・二俣川駅から新横浜を経由して、東急東横線大倉山駅へとつながる路線であった。しかし、従来の鉄道事業者がコスト負担をする手法では、莫大な建設費を前に事業者は名乗りを挙げることができず、計画実現の見通しが立たなかった。

事業者側の事情を見れば、かねてより都心部への乗り入れ構想を有し

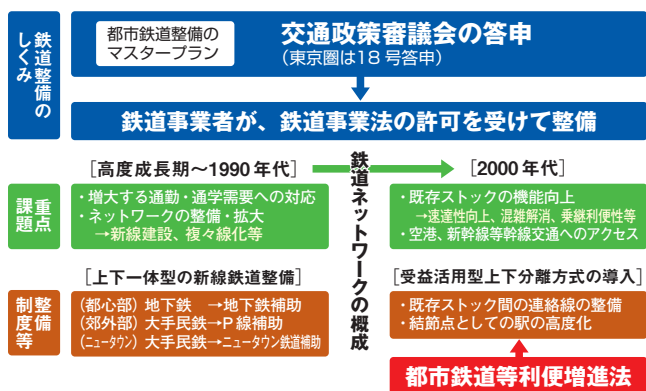
ていた相鉄は、JR東日本に相互直通を申し入れていたが、なかなか話が進まないという状況にあった。

しかし、鋭意続けられた協議により、相鉄とJR東日本が合意し、相次いで、相鉄・東急直通線のプランが浮上する。2つの直通線を同時に整備すれば、当初のルートとは異なるものの、第18号答申の神奈川東部方面線としての機能は十分に果たすことになる。この機運に、都市鉄道等利便増進法の成立が後押しし、構想は実現に向けて一気に加速した。

都市鉄道等利便増進法では、予算上・税制上の支援措置が講じられるとともに、計画制度の創設等、所要の措置が講じられる。

相鉄・JR直通線に続き、相鉄・東急直通線が都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画の認定を受け、新たな神奈川東部方面線がスタートした。

都市鉄道整備の最近の変化



この速達性向上計画において、ひとつの大きなポイントとなったのは、東海道新幹線が停車する新横浜駅へのアクセスだ。

「神奈川県中部と横浜駅を結ぶ相鉄の利用客は、その多くが横浜駅で乗り換えて都心に向かっていているわけで、これがJRと結ばれて乗り換えずに行けるとなると、所要時間が格段に短縮されます。が、それと並んで大きなポイントとなったのは、相鉄・東急直通線による新横浜駅へのアクセスです。たとえば相鉄線沿線の人が新幹線を利用する際には、横浜まで出て乗り換えるという相当な遠回りを強いられました。しかし連絡線がつくられれば乗り換えなしで新横浜に直接アクセス

でき、新幹線がぐっと身近なものになります。東急東横線沿線の方にとっても、乗り換えが解消され、これまで品川駅や東京駅を利用していた人も、より近い新横浜駅を利用できるようになります。

ある程度のネットワークができてい

る現段階での次なる目標は、新幹線駅や都心へのアクセスなど様々な利便性をいかに増進していくかにありますが、今回の事例では、最小限の整備でより大きな効果を出せるということを示すことができました。そういう意味では、国から見ても政策指標として非常に重要だということになると思います」

画期的な受益活用型上下分離方式

都市鉄道等利便増進法に基づく事業は、国土交通大臣が策定する基本方針に基づき実施される。大きくは、神奈川県東部方面線のように速達性向上計画に基づき連絡線等が整備される事業と、大規模ターミナルについて都道府県が組織する関係者の協議会で策定される交通結節機能高度化計画に基づき実施される駅施設の改良事業の2つに分かれる(次頁図表参照)。

都市鉄道等利便増進法では、都市鉄道施設の整備については、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下鉄道・運輸機構)や第3セクターなどの公的な主体が実施することが想定されている。

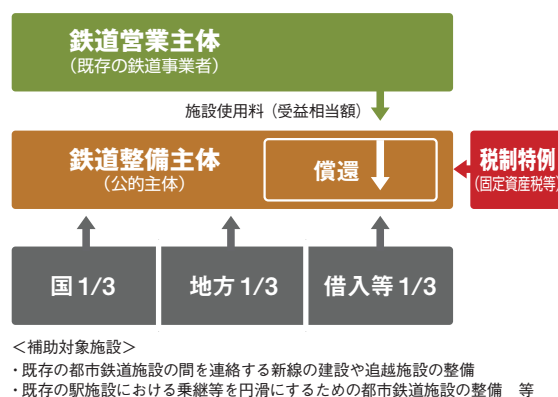
鉄道事業者への従来の補助制度は、上下一体型の鉄道整備を前提としたものだったが、本事業では、鉄道事業者が当該施設により受ける受益の範囲内で施設使用料を負担する「受益活用型上下分離方式」が初めて本格的に導入された。これまでの上下分離方式とは全く異なる画期的なシステムである。

神奈川県東部方面線では、総事業費約2700億円のうち、国と地方公共団体(神奈川県と横浜市)がそれぞれ3分の1を補助し、残り3分の1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を整備する。営業主体である相鉄と東急電鉄は「受益」相当額を施設使用料として鉄道・運輸機構に支払う。営業主体は、無理な負担を負わずにすむ。

「これからは少ない投資量で大きな効果を出す、大きな流れの中でネットワークを考えていくことが求められます。単体で誰かが整備して、そこだけで営業してくださというわけにはいきません。今回の場合でも、相鉄・JR直通のための西谷駅・横浜羽沢駅付近間2・7キロの連絡線整備を、当該区間だけで採算をとるのは難しいでしょう。全体としては受益が発生したとしても、こういう連絡線だけで鉄道事業者が採算をとることはできないんです」

速達性向上事業を実施するには、鉄道施設を整備しようとする者は「整備構想」を策定し、施設の営業を行おう

都市鉄道利便増進事業の財政上・税制上の支援措置



とする者は「営業構想」を策定して、それぞれ国土交通大臣の認定を受ける必要がある。認定を受けた構想は公表され、当該事業に参加したいという者は個別に構想の対策を策定し、国土交通大臣の認定を受けることで事業に参加することが可能となる。こうした形をとることによって、オープンアクセスと事業の透明性を確保している。

認定を受けた者は、指定の期限までに協議を行い、速達性向上計画を作成し、計画が実現に向けて動き出していく。

しかし、施設の使用に関しては様々な受益が発生し、複数の営業主体が存在する場合には、調整が最も重要な事項となる。さらに計画については、関係地方公共団体の同意を得なければならず、地元自治体との調整も必要になる。

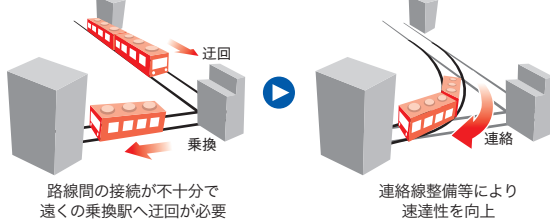
都市鉄道等利便増進法の基本的枠組

基本方針 (国土交通大臣)

事業の意義：既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備
→都市鉄道等の利便を増進

(その他、下記「速達性向上計画」及び「交通結節機能高度化計画」の作成に関する基本的事項等を規定)

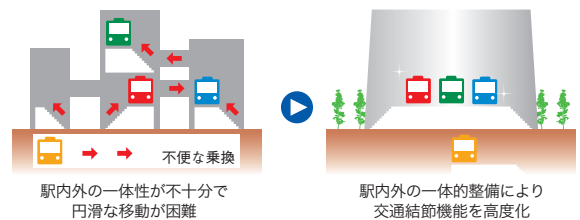
速達性の向上



速達性向上計画

- 新たな「受益活用型」の上下分離方式
(既存路線に発生する「受益」も活用した施設整備)
- 鉄道の営業主と整備主体が共同で計画を策定
(上記「受益」の額等は国が裁定)
- 利用者や地域による提案を制度化

交通結節機能の高度化



交通結節機能高度化計画

- 大規模ターミナルについて、都道府県が協議会を組織
(市町村、鉄道事業者、駅周辺施設の整備者等が参加)
- 上記「協議会」において、駅内外の一体的な整備計画を策定 (鉄道と都市が連携)
- 利用者や地域による提案を制度化

計画認定 (国土交通大臣)

鉄道事業者の 事業実施の促進

財政上・税制上の 支援措置

都市計画事業等の 事業実施の促進

「ある程度、公的な主体がインフラを整備して、いろんな受益がこの大きなネットワークの中に発生しますから、それをいかに調整して、施設使用料として整備費用に還元してもらうか、というルールをつくることによって、計画がスムーズに進むようになります。この調整には透明性のある手続きがないと進まない。インフラをつくる側もそこで営業する側も内容をオープンにした上で議論する。そういうプロセスを経て、両者が納得するルールをつくって、上下分離を成り立たせていく。これが非常に大事なポイントになります。都市鉄道等利便増進法による事業スキームは、関係者の利害を調整するシステムとして機能します」

確かに、東京都心部乗り入れという長年の夢がかなう相鉄、新横浜アクセスに期待する東急電鉄、県央部・市西部から新横浜、都心方面へのアクセスの飛躍的向上による地域の活性化を願う神奈川県と横浜市、それぞれにとって大きな効果がもたらされる形で、この速達性向上事業は実現する。

利用者利便性の向上施策を積極的に

ところで、この都市鉄道利便増進事業は国の補助率が3分の1を占めるなど鉄道関係では支援が最も手厚いものの一つだ。

「税金で得られた収入をいかに配分していくのか。鉄道事業の場合、政策的により意義の高いものに重点的に投下します。政策的な役割や国の果たす意義という視点では、より広域的なものが対象となります。たとえば全国のネットワークをつくっていくという整備新幹線は国の仕事として非常に重要な意義を持っているし、国にしかできないことなので、整備費の3分の2を国が、残りの3分の1を地方自治体が支援しています。全国ではないにしても大都市圏においてより政策効果の高いものは、同じように手厚い補助の対象となる。新幹線と同じように、高い政策的意義があるということで、3分の1の補助になったということです」

都市鉄道等利便増進法は、神奈川県東部方面線のような連絡線を整備する案件だけではなく、追越施設の整備のような既存ストックの機能向上による利用者利便性の向上施策も対象としている。

「既存線の追越施設をつくることで速達性の向上を図る案件も対象になりますし、現在進行中の阪神三宮駅など、大規模ターミナルの交通結節機能高度化も対象となります。すでにいくつかの事業計画が進んでいます。」

鉄道事業者にはそれぞれの創意工夫により、現行路線の効用を拡大しネットワークの高質化を図るプロジェクトに積極的に取り組んでいただきたいと思っています」

鉄

道輸送で恐いのが事故や災害。そこで大切なのが、事前の防止策の実施とともに、万が一にもそれらに遭遇した場合の迅速で的確な復旧作業である。

もちろん、鉄道各社では日頃からさまざまな非常事態に対処するための訓練や演習を行っており、本連載でも今までに二度のご紹介をしてきた。

最初は「踏切の遮断機を突破して進入してきた車との衝突」（小田急電鉄・9号掲載）、次には「地下トンネル内で大地震に遭った緊急停止」（東京メトロ・21号掲載）という設定。どちらも、多くの鉄道路線で見られる災害かもしれない。

そして今回。京浜急行電鉄が毎年秋に行う鉄道事故復旧訓練で設定された状況は、「長雨により発生した土砂崩れに列車が接触して脱線」。これも、山間部や丘陵地帯を走る路線にとっては恐怖だろう。しかも



木材などを引きずりながら走行、停車した事故車両。



うず高く積もった土砂と倒木が走行をはばむ。

異常気象や自然災害が多発する今は、予想もしなかった被害が発生する恐れや、鉄道会社の力だけでは解決できないケースもあり得る。

そこで求められるのが、地元警察・消防や国土交通省地方整備局・運輸局との連携や情報の共有だろう。これも今回の訓練での大きなテーマに掲げられていると聞いていた。

そんな仮想の事故現場で、いかにしてお客さまの生命と安全を守り、適切な復旧作業が進められていくのか！

訓練が行われる10月23日（火）の朝、京急の特急に乗って、いざ久里浜へ。そこから徒歩15分の、京急ファインテック（京急車両の保守・点検・整備会社）久里浜事業所に設けられた会場へと向かったのだ。

Mintetsu Tanbou
みんなでつ探訪⑫

京浜急行電鉄・京急ファインテック
久里浜事業所

「鉄道事故復旧訓練」

鉄道をこよなく愛する作家・野村正樹が今回体験したのは「鉄道事故復旧訓練」。

京浜急行電鉄が、万が一事故が発生した際に機敏な対応が取れるように

毎年秋に行っている総合訓練で、26回を数える。今年は警察・消防等に加え、

国土交通省関東地方整備局ならびに関東運輸局も参加。そこで野村氏が見たものは――。

作家●野村正樹 写真●織本知之

救助活動開始



警察車両が現場を確認し、警備体制を整えるのと同時に、救急車が到着。救助活動が始まる。住民（人形）を救助する消防隊員。

事故発生



現場に到着した駅長と駅係員に、運転士、車掌が事故の状況を報告する。決して動じることのない、冷静な報告が求められる瞬間だ。

11時1分の事故発生と同時に、駅長と駅係員が現場に到着。警察車両や救急車、復旧作業を行う先発隊が次々到着――騒然とした緊急事態にあって、いかに的確にかつ冷静・迅速に動くか。プロの対応に感嘆しきりの野村氏なのでした。



現実起こり得る「危険な事態」

事前に配られた資料を読むと、その訓練は次のような設定で行われるという。

——同日の11時1分頃、京急本線の「県立大学」掘之内」間（品川駅から約51km走った三浦半島の丘陵地帯を横切る区間）筆者注を時速65kmで運転中の8両編成（訓練は4両編成で実施）の上り快速列車に乗務する運転士は、約80m前方左側の崖が民家を巻き込みながら線路上に崩れてくる

のを発見した。ただちに非常ブレーキをかけ、周囲の列車を停止させる信号も発信したが、列車は崩れた土砂などに接触し、木材などを引きずりながら58m走行して停止した。

次に運転士はその旨を車掌に連絡し、運輸司令への連絡を依頼。列車が下り線側に脱線していたため、直ちに列車防衛（下り列車を止める扱い）を行った。そして現場に戻った運転士が確認した被害状況は、次のとおりであった。

——先頭車両の前から1番めと2番めの車輪が下り線側に脱線。さらには信号機が倒壊し、鉄柱が曲損。吊架線と列車無線の誘導線が切断され、枕木とレールをつなぐ締結装置の損傷を確認した。しかも、線路脇には崖崩れに巻き込まれた近くの住民施設では重傷者2名が木材の下敷きとなっており、すぐの救出は困難だ。

また、運輸司令への連絡後に車掌が車内を確認したところ、先頭車両に多数の重軽傷者（重傷1人を含む31人）が――。

私がその「悲惨な現場」を想定した会場に着いたのは、訓練開始前の朝10時半。まず目に飛び込んだのは、会場中央の線路に置かれた4両編成の「事故車両」だった。

脱線した先頭車両の車を倒木や崖崩れの残骸が覆い、近くの線路上にはそれらに埋まった住民（人形）が横たわっている。車内には200人ほどの乗客（京急社員の皆さんが参加）の姿も見えた。

そして、現場の正面に張られた大テントの中に1000人ほどの参加者が座り、真剣なまなざしで本番の開始を待っている。今回の訓練の大きな目的である救助・救出・誘導・警備・情報収集・伝達・共有化などにかかわる国土交通省関東地方整備局・関東運輸局、神奈川県警察蒲賀署、横須賀市消防局、横浜市生活安全管理局、鎌倉市・逗子市・三浦市の各消防本部の方々（順不同）だ。さらには4倍もの申し込みの中から抽選で選ばれた一般見学者や、同社の運転士・車掌研修生の皆さんなどの姿もあった。この日の久里浜は何ともおだやかな好天。ふと最初は、「壮大な事故現場のセットを組



吊架線の仮復旧作業をすすめる。



万が一の事故や災害発生時に備えて装備されている救援車。今回の訓練では、脱線復旧機材を搭載、現場に向かう。

土砂積込作業



乗客を救助し避難誘導、脱線車両を復旧してすべての機器装置を回復させるといよいよ土砂の積込作業はじまり、訓練も終盤に。

脱線復旧



車体を持ち上げ線路に戻す。言うは易しである。寸分の狂いも許されない精密な作業なのである。技術と経験あればこそそのプロの技だ。

事故対策本部設置



事故発生からわずか50分後、現場脇に事故対策本部が設置される。救出・避難活動はすでに完了しており、修復作業が開始される。

みんてつ探訪¹²

んだ野外舞台」を前に「客席で開演を待つ大勢の観客」といった錯覚を抱きそうにもなった。

しかし、そんな平和な気分は、時計が定刻の11時1分を示すと同時に吹き飛んでしまったのだ。それから3時間強にわたって繰り広げられた訓練の様子を、4つのポイントに焦点を当てながら紹介してみよう。

的確迅速な連携プレーに感服

ポイントの第一は、何といっても「機敏で的確な対応」である。それは今回の架空の事故においても、しっかりと実行されていた。

訓練で乗務を担当したのは、同社の若い女性運転士・車掌さんだった。事故発生と同時に、発煙信号現示、連絡、列車防護といった一連の作業の機敏さ。10分後に現場に到着した駅長や係員にテキパキと

報告する声が澄んだ秋空の下に響いていく。

しかし、その直後に現場は一気に騒然と化した。まず、乗客救出のための非常脱出梯子を携えた駅係員が到着する。けたたましいサイレンの音とともに、現場の確認と警備にあたる警察車両や、負傷者の救出救護活動を行う救急車や消防車両などが次々に周囲を埋め尽くしていく光景は圧巻だ。

「真剣な訓練」でありながら、あたかも演劇や映画で、主役が助けを求める場面に正義の味方がさっそうと現れる「活劇シーン」をほつふつとさせる数分間でもあった。

ここから始まるのが、第二のポイント。それは、関係者による「協力と連携」だ。

救急車の到着とともに救護所が設置され、現場確認を終えるとすぐに消防局による車内の負傷者や倒木などの下敷きになった住民の救出が始まった。同じ頃に乗務区の職員も現場に到着し、乗務員や車内に乗り合わせた職員も手伝っての旅客の避難誘導がスタート。見とれるうちに、あれよあれよとすべての救出と避難活動はス



京急関係者と協力のもと負傷者の救出救護活動をする消防隊員たち。



車両に引っかかった倒木を除去する。



線路上を走行するクレーン車が到着。仮架線柱の復旧作業、信号機確認作業などが着々と進められる。

ムーズに完了したのである。

そして、役割を終えた消防車や救急車両が退出したのは11時40分。到着してから30分足らずの見事な作業に感服した。

さらに、的確で迅速な連携は続く。その頃には同社の救急自動車も現場に到着しており、旅客の避難誘導完了と同時に吊架線の仮復旧、列車無線誘導線の張替準備、倒木などの膨大な量の支障物除去といった作業が始まっていた。

これらに要した時間は、わずか20数分。何と見事な早業ではないか。かくして、現場の脇に事故対策本部が設置されて数分を経た11時55分頃には、もう一連の作業が終了していた。

それを受けて始まるのが、脱線車両や倒壊信号機の修復などである。今回の訓練でも、まず正午過ぎに脱線車両の復旧に必要な機材を積んだ救援貨車が現地に到着して作業がスタート。作業員の皆さんの慎重か

「日頃の努力」が光る

こうした個々の作業を見学しながらいつも感心するのが、第三のポイントである「プロフェッショナルの技」だ。

たとえば、先の脱線車両の復旧訓練なども今まで何回か見学してきた内容ではある。しかし、何度見ても、あの大きくて重い車体を全員がしつかりと息を合わせて器械を慎重に操作しながら、スムーズに持ち上げ、慎重に移動させながら、ピタリと線路に戻していくまでの機敏で精緻なプロの技には、ただただ脱帽だ。

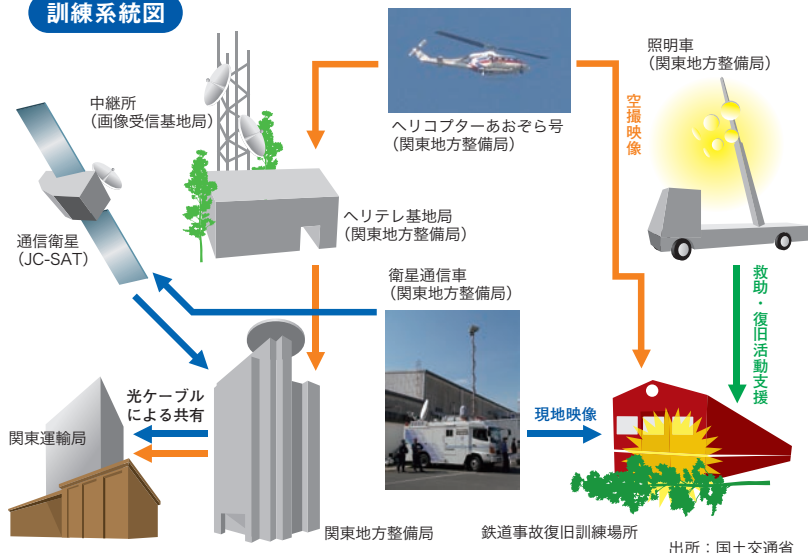
この見事な手さばきは、脱線車両を復旧するかたわらで行われた倒壊信号機・架線支柱・ビーム・列車無線誘導線・レール締結装置などの復旧や、ゲージタイ取付、臨

鉄道災害を想定した「映像共有訓練」を実施

国土交通省関東地方整備局・関東運輸局

国土交通省関東地方整備局・関東運輸局は『災害時における情報共有体制の構築』のため平成19年3月に光ケーブルによる通信回線を整備している。今回の訓練では、関東地方整備局・関東運輸局による「情報共有訓練」が併せて実施された。国土交通省が鉄道の事故復旧訓練に参加するのは、初めてのことである。訓練は①災害対策用ヘリコプターによる現地飛行および映像送信②衛星通信車による映像撮影および映像送信③照明車による救助・復旧活動の支援——などが行われた。

訓練系統図



時落石警報装置の設置などでも同じだった。それらを終えた午後1時過ぎ、線路に戻された事故車両は無事に現場を離れ、午後2時頃には、すべての復旧作業が完了。それを受けて現地指揮所や事故対策本部が解散する。

まさに、当初に組まれた手順と時間どおりの見事な展開だった。

もちろん、ここまでの完璧な動きがなされた陰には、今回の総合訓練に至るまでに日頃からそれぞれの持ち場で、地道な訓練

や研修などを行ってきた、努力の成果があった。そこだと思つてやまない。

そうした努力の積み重ねこそは、鉄道事業だけではなく、あらゆる仕事の遂行にも当てはまる「プロの奥義」だろう。

情報共有の訓練も同時に

さらに、もう一つ。今回の総合訓練で注目したい第四のポイントが、「災害時の円滑な映像情報の共有」である。

確かに、事故の復旧に際して関係者が適切な判断を行うためには正確な状況把握が欠かせない。とくに、今回の崖崩れなどは人里から離れた場所や見通しの悪い山間部などで起きる危険性も高い。

そうした際に威力を発揮するのが「映像」だろう。今回は、そのための訓練も行われていた。

事故発生後の30分後には上空に関東地方整備局の事故対策用ヘリコプターが飛来して現場を空撮し、中継所を経て関東地方整備局へ送信。地上でも、衛星通信車が乗りつけて撮影した映像が通信衛星を経由して関東地方整備局に送られる。空と地上から撮影されたライブな映像は、光ケーブルによって関東運輸局にも伝わり、関係機関が瞬時にして情報を共有できるというわけだ。

さらに、夜間の災害復旧を支援する場合に備えて、工事のクレーン車のように柱が伸びて高所から現場を照らせる照明車も登場したり。まさに鉄壁の布陣ではないか。どんな仕事でも問題解決の決め手となるのが「現場の情報」と「スピード」と、あらゆる事態を想定した「万全の装備」であるに違いない。

今回の情報共有の訓練も、災害時により正確・的確・迅速な処理を行うための一助となるはず。鉄道関係者はもちろん、利用者や沿線住民の皆さんにとっても頼もしいかぎりだと実感した。

心強い正義の味方たちがいる

そして、迫力と緊張感に満ちた訓練の後

には、ダイナミックなフィナーレが待っていた。復旧作業の仕上げとなるマルチタイルパー(マルチイ)やバラストフィニッシュヤーが登場しての「保守機械デモンストラクション」である。

崖崩れや脱線で微妙な変位を生じたかもしれないレールの縦・横位置を調整した後、バラスト形成や不足した砂利の補充や枕木間のバラストの締めなおし、といった安全確保の総仕上げが完了する。そして張りつめた空気に包まれた訓練の「現場」は、まるで幕を閉じた「舞台」のように平和でのかな空間へと戻っていたのである。

そこに漂うのは「嵐の後の静けさ」であると同時に「緊張の後の安堵」だったかもしれない。

そうなのだ。鉄道各社がこうした日々の努力を続けてくれるからこそ、私たちは安心して電車に乗れる。いや、万が一どこかで災害に遭遇したとしても、この訓練会場で見たような心強い「正義の味方」たちが、すぐに助けに来てくれるはずだ。

そんな思いを抱きながら乗った上り特急電車は、柔らかな秋の夕日を浴びながら三浦半島の丘を軽快に駆け抜けていった。



野村正樹 Masaki NOMURA

作家。経営、マーケティング、人生、鉄道など幅広い分野で活躍している。著書多数。最新刊に『嫌なことがあったら鉄道に乗ろう』(日経ビジネス人文庫)がある。

列車しか 持ち得ないもの



イラスト・岡林玲生

た。

文・角田光代 Mitsuyo KAKUTA

1990年『幸福な遊戯』で海燕新人文学賞を受賞、小説家としてデビュー。『まどろむ夜のUFO』（野間文芸新人賞）、『ぼくはきみのおにいさん』（坪田譲治文学賞）、『キッドナップ・ツアー』（産経児童出版文化賞フジテレビ賞・路傍の石文学賞）、『空中庭園』（婦人公論文芸賞）、『対岸の彼女』（直木賞）、『ロック母』（川端康成文学賞）、『八日目の蟬』（中央公論文芸賞受賞）などの代表作のほか著書多数。近著に『予定日はジミー・ペイジ』（白泉社）、『三面記事小説』（文藝春秋）。



乗りものでは断然、列車が好きだ。異国を旅している際の移動手段は、できるだけ列車を使う。飛行機でいけば二時間のところを、列車でまる一日かかったとしても、列車を選んでしまう。列車には、バスとは異なる解放感がある。乗客同士が不思議に心を許し合う。隣り合った家族連れが、蜜柑をくれたり、お菓子をわけてくれたりするの、必ず列車である。長距離バスではそうしたことはない。

ベトナムのハノイからホーチミンまで、途中下車しながら一カ月かけて移動したときも、列車を乗り継いだ。夜行列車は三段ベッドで、朝になるとそれが座席になる。ニヤチャンからホーチミンへ向かう列車に乗ったときは、私のベッドのまわりの乗客はみなはやばやと目を覚ましてしまって、職員がベッドをシートにかえてくれるまでのあいだ、六人でい

ちばん下のベッドに腰かけ、あれこれと話をした。少しの英語しか話せない私と、フランス語なら話せる老人と、ベトナムの言葉しか話せない家族連れが、下段ベッドにぎゅうぎゅうになつて座り、あれこれ会話をしたのだが、今思い出すと、私たちはいったい何語でコミュニケーションをとっていたのだろう、と不思議になる。それでもそのときは、なんの疑問も感じず、話し、笑っていたのである。

早朝の駅で列車が止まったとき、家族連れのおかあさんが、駅のためご売りから茹でたまごを買ってきた。殻の茶色く染まったそれを、遠慮がちにひとつ私にくれた。いいですよ、と遠慮すると、わざわざ殻をむいて、もう一度手渡す。銀ホイルに包まれた塩をつけて茹でたまごを一口嚙ると、たちまち私は子どもに

戻った。父と母と姉と、向かい合わせでボックスシートに腰かけている。母の手で茹でたまごがむかれる。たまごを包んでいた銀ホイルが、窓からの陽にちかちかと反射して母の手が光る。父は眠っている。窓の外に知らない光景が広がり、私は不安を隠すため、わざとはしゃぐ。はしゃぐうち、本当に興奮してくる。知らないところに行くのだという興奮。はしゃぎすぎて母にたしなめられる。やがて窓の外に海が広がり、私は窓に顔をつける。

職員がベッドをシートにかえにきて、私は現実に戻る。私たちは座席でまた、どここの言葉でもなく話し続ける。故郷のこと。これから向かう場所のこと。おいしい食べもののこと。線路沿いに建つちいさな家から子どもたちが飛び出してきた、列車に向かって大きく手をふつてい

列車というのはだんだん、バスや飛行機にとつてかわられている。異国を旅しているとなおのこと実感する。同じ場所にいくのに、長距離バスのほうが値段が安く、しかも早い。あるいは飛行機ならば値段は高いが時間はすさまじく短縮できる。しかしそうやってみて思うのは、長距離を走る列車というのは、今や余裕のある人しか乗らないということになる。経済的余裕というよりはむしろ、時間的余裕、気持ちの余裕である。私はその余裕を美しいと思う。ともに乗り合つた乗客たちと言葉を交わし、弁当を広げ、車窓の眺めに目を凝らし、手をふる子どもに手をふりかえし、見知らぬ駅で降り降りする人をぼんやり眺める、そんな余裕を美しいと思う。列車しか持ち得ない美しさである。

RAILWAY & CINEMA

今回は、一九八五年に公開されたフランスのドキュメンタリー映画「ショア」を紹介する。この映画は、クロード・ランズマン監督が五年以上の歳月をかけて撮ったナチスによるユダヤ人大虐殺（ホロコースト）に関するものであり、上映時間は、九時間半に及ぶ。ホロコーストに関する映画は、フィクション、ノンフィクションと相当数あるが、本作品が最も重要な映画であることは間違いない。ドキュメンタリー映画であるが、虐殺シーンや残酷なシーンは皆無であり、第二次世界大戦後約四十年を経た時点での関係者へのインタビューを中心にしたものである。この映画に登場する絶滅収容所は、ポーランドにあるヘウムノ、トレブリンカ、ゾビブル、ベウジェッツ、そしてアウシュビッツ（ビルケナウを含む）であり、インタビュの対象者は、一九八〇年代に生存しているユダヤ人被害者、SS（ナチス親衛隊）の看守、鉄道従業員をはじめとした収容所近傍の住人達である。

映画の冒頭登場するのは、最大三十四万人の人達が主に毒ガス自動車で虐殺された収容所ヘウムノである。この収容所で生き残ったユダヤ人は、わ



「SHOAH ショア」 DVD-BOX ～虐殺の証言～

(5枚組 DVD)
ショア / 1985年・フランス映画・541分
発売元 / 角川映画
販売元 / ジェネオン エンタテインメント
価格 / 24,150円(税込)

鉄道と映画 — 19

生存者、その目撃者・傍観者。
悲劇を体験した者だけが知る記憶。

Shoah

「ショア」



文・羽生次郎

text by Jirou HANYU

1946年東京生まれ、69年東大経済卒、同年運輸省入省、人事課長、運輸審判官を経て、2002年8月国土交通審判官を退官。現在は財団法人運輸政策研究機構・会長を務める。フィルム・コミッション (FC) への取り組みなど、映画へ深い情熱を注ぐ。

ずか二名と言われており、そのうちの一人で、当時少年だった収容者が登場し、彼が小船で川を下りながら往時の状況を説明する。一見長閑なポーランドの田舎の風景の中で、残酷な内容の話が淡々と語られる。このインタビュを皮切りに、被害者、加害者、傍観者及びホロコーストの研究者などの証言が続くが、監督自身がインタビュして被害者の最も辛い出来事に関する証言を引き出す場面は、余りにも残酷ではないかと思わせるほどであり、収容所から生き残った人達になぜ自殺が多かったのか理解できる。これらの人達は、限界を超えた残酷さを経験したのであり、時間が癒すことはできなかったからである。

一方加害者の側は、かなりの知性を持つインテリから小市民的な元SS兵にいたるまで、償いたい罪を犯したという認識が全く無い。トレブリンカのSSの元看守は、「わたしの定義を教えよう。ベウジェッツは、(死の) 実験場。トレブリンカは、(死の) 原始的ベルトコンベア。アウシュビッツは、死の工場だった」と得々として証言するシーンには、人間性を感じられない。傍観者は、当初は、ユダヤ人に同情的な証言をするが、段々とその利己的な感情が明らかになっていく。この映画を見終わると人種差別と排外主義の根深さを実感させられる。

インタビュの合い間合い間に映されるのが、一九八五年現在のポーランドの鉄道である。駅舎や収容所への引き込み線の他に、貨物列車が延々と映し出される。これは、ユダヤ人ホロコーストの実行の際、大きな問題の一つが移送であり、その手段が鉄道であったことに由来すると思われるが、映し出される列車が蒸気機関車だけに、当時移送に使われた家畜運搬用の貨物列車を見ているような感覚を持つてしまう。今まで紹介した映画の中で美しい列車走行場面は数多かったが、蒸気機関車と牽引車両がこれほど陰気で、稠々しく見えてくるものは、この映画以外に無い。その意味では、鉄道のシーンは、このドキュメンタリーで大変重要な、象徴的な意味を持っていると思う。

一般公開の可能性は低いので、劇場でご覧になれるチャンスは少ないかもしれないが、機会があれば一度は見るべき映画だと思う。

連載
25

近畿日本鉄道・難波線

[近鉄難波～上本町]



万国博覧会の開幕当日に開通

近畿日本鉄道（近鉄）は、関西から東海にかけての2府3県に路線をもつ最も営業距離の長い民鉄として知られているが、「近鉄難波線」は「上本町」「近鉄日本橋」「近鉄難波」の3駅、路線距離わずか2km、大阪のコテコテ文化をギュッと凝縮した路線である。

近鉄の母体ともいえる大阪電気軌道は、生駒トンネルを難工事の末に完成させて大正3（1914）年に上本町―奈良間を開業させ、それ以来、鳥羽や賢島、名古屋などへのルートを整え、上本町駅は大阪の東の玄関口、創業以来のターミナル駅として発展してきた。

悲願だった上本町から大阪市内中心部への乗り入れは、昭和40（1965）年、万国博覧会関連の交通整備の一環として着工。万博開幕当日の昭和45（1970）年3月15日に「近鉄難波線」として開通した。万博に訪れた多くの人たちは、万博会場へのアクセス路線となった同線を利用し、奈良や伊勢志摩など豊富な近鉄沿線の名所旧跡にも足を向けたという。

市営バス停「上本町六丁目」は近鉄上本町駅前にある。大阪では地名を省略して呼ぶことが多く、日本橋二丁目は「日本二」（ボンイチとも）、天神橋六丁目は「天六」、近鉄上本町駅一帯を総称して「上六」と呼ぶのが習わしだ。

元和元年、冬の陣で焼け野原となった浪速の町の再建にあたった松平忠明（家康の外孫）は、太古は海だった大阪で唯一陸地といえる大

上六付近は浪速の歴史の散歩道。

阪城から四天王寺に至る上町台地を寺町とし、水害が多い船場や島之内の避難所にもあてた。高台の上六付近は風光明媚なために豪商の別荘、庭園、梅林、茶亭などで賑わったという。その名残で、上町筋を少し北にとった誓願寺には井原西鶴や私塾「懷徳堂」を設立した中井一族の墓があり、隣の谷町筋には堂島米会所など浪速三大市場をつくった淀屋が眠る大仙寺、久本寺には住友友以、近松門左衛門の墓石や人形浄瑠璃の竹本若太夫、忠臣蔵の原惣右衛門の寺など歴史の散歩道として整備されている。

ごった煮文化の大阪ミナミ・エリア

近鉄百貨店と一体になった上本町駅の地下ホームから、電車で2駅先の近鉄難波駅に向かう。全線地下であつという間に到着した。実質的には奈良線の延伸線であり、伊勢志摩や名古屋方面の特急列車の多くが発着している、「難波線」という名称自体あまり知られていない。地下鉄の御堂筋線、千日前線、四つ橋線、さらに南海電鉄とJR難波駅とも地下道でつながっているコンコースは人の波であふれかえっていた。「難波」は、古くは難波宮など「ナニワ」と呼んだが、この辺りは難波村の新開地だったことから「ナンバ」と呼ぶ。昔から大阪の中心で、一帯をゆったり散歩するだけで数日を要するといふ繁華街、ミナミ・エリアを形成している。

御堂筋に面した近鉄難波ビルの南側に建つ桃山風の「新歌舞伎座」から、芝居町道頓堀の



上方お笑いのメッカ、
なんばグランド花月。



派手な看板がぎっしりならぶ道頓堀の看板も
やっぱりにぎにぎしい。

文・島 実蔵 (ジャーナリスト・作家)

text by Zitsuzoh SHIMA

(社) 日本ペンクラブ会員、企業フォーラム会員。著書に『大坂堂島米会所物語』(時事通信社)、
『タイムスリップ in 浪華』(飛鳥書房) ほか。

写真・生田由美子

photographs by Yumiko IKUTA



松竹座や角座、さらに**なんばグランド花月**やワッハ上方まで芸能コースは飽きることがない。西側の湊町リバープレイスを北に少し歩くと、カフェ&ファッションの堀江オレンジストリートになる。そこから御堂筋までが大坂を代表する若者の街、アメリカ村。小ささまざまなショップが軒を並べるが、買い物が目的なら南船場や心齋橋筋での心ブラがおすすめだし、御堂筋沿いはヴィトン、デイオール、シャネルなどが並ぶスーパード・ブランド・ストリートだ。

もちろん「食いだおれの町」だからグルメ・コースはいくつもある。ド派手な看板が並ぶメインストリートの道頓堀をはじめ、とんぼりリバーウォーク(道頓堀川岸)をはさんだ南地五花街の宗右衛門町、法善寺横町に千日前、戎橋商店街に極楽商店街。フグやスッポンの高級料理からラーメンやカレーの庶民派料理、お好み焼きからたこ焼きまで何でもござれだ。

浪速らしいいごった煮のどのスポットも徒歩圏内というコンパクトさが魅力だが、2009年完成予定の阪神電鉄西大阪線(阪神なんば線に改称予定)が難波駅に相互乗り入れるため、西宮から三宮、山陽電鉄の姫路までつながり、ますますミナミの東西の玄関駅になっていく。

浪速の歳時記・黒門市場

大阪では南北の道を原則「筋」と呼び、東西は「通り」と呼ぶ。御堂筋の難波駅から0.8km離れた堺筋の日本橋駅まで、千日前通りの地下街

何でもござれが楽しい、難波を歩く。

「なんばウォーク」をぶらりと歩いてみた。御堂筋より西の四つ橋筋から堺筋まで240もの店舗があるから飽きることはない。ちょうど中間地点の千日前を左にとると織田作之助の小説「夫婦善哉」の舞台となった**法善寺**がある。山号を天竜山といい、千日念仏回向の興行から千日前が地名となった。

千日前通りと平行して流れる道頓堀川には14の橋があるが、そのなかで幕府が架けた唯一の公儀橋が堺筋の日本橋で、戦略の要衝「紀州街道」と結ぶ橋として、東京の日本橋と区別して“ニッポンバシ”と呼ぶ。

日本橋駅から上本町に向かって3分も歩くと、日本で4番目の国立劇場「国立文楽劇場」がある。そこからさらに東に進むと古典落語「高津の富」の舞台として知られる高津宮がある。仁徳天皇が主祭だが、桂文枝の石碑を境内でみつけた。さくらの名所だ。

生玉さんと親しまれる生國魂神社いけくにたまをお参りして、旅の締めくくりに駅南の「**黒門市場**」に入った。むかし圓明寺の黒い山門がここにあったことから黒門市場と呼ぶが、「中央市場にない品物も黒門にはある」といわれて、食のプロから主婦にまでナニワの台所として愛され、暮れの賑わいは大阪の風物詩として欠かせない。

黒門市場を南にぬけると西の秋葉原、日本橋電気街「でんでんタウン」になる。さらに南に歩を進めると大阪のシンボル通天閣が目に入ってきた。よし、旅の仕上げはビールと新世界名物の串カツでエネルギー補給といくか。



活気あるかけ声が飛びかう
浪速の台所・黒門市場。



法善寺の境内にある「夫婦善哉」は
明治16(1883)年創業の老舗。



京王電車沿線名所図繪

東京より多摩御陵参拝近道

文・藤本一美

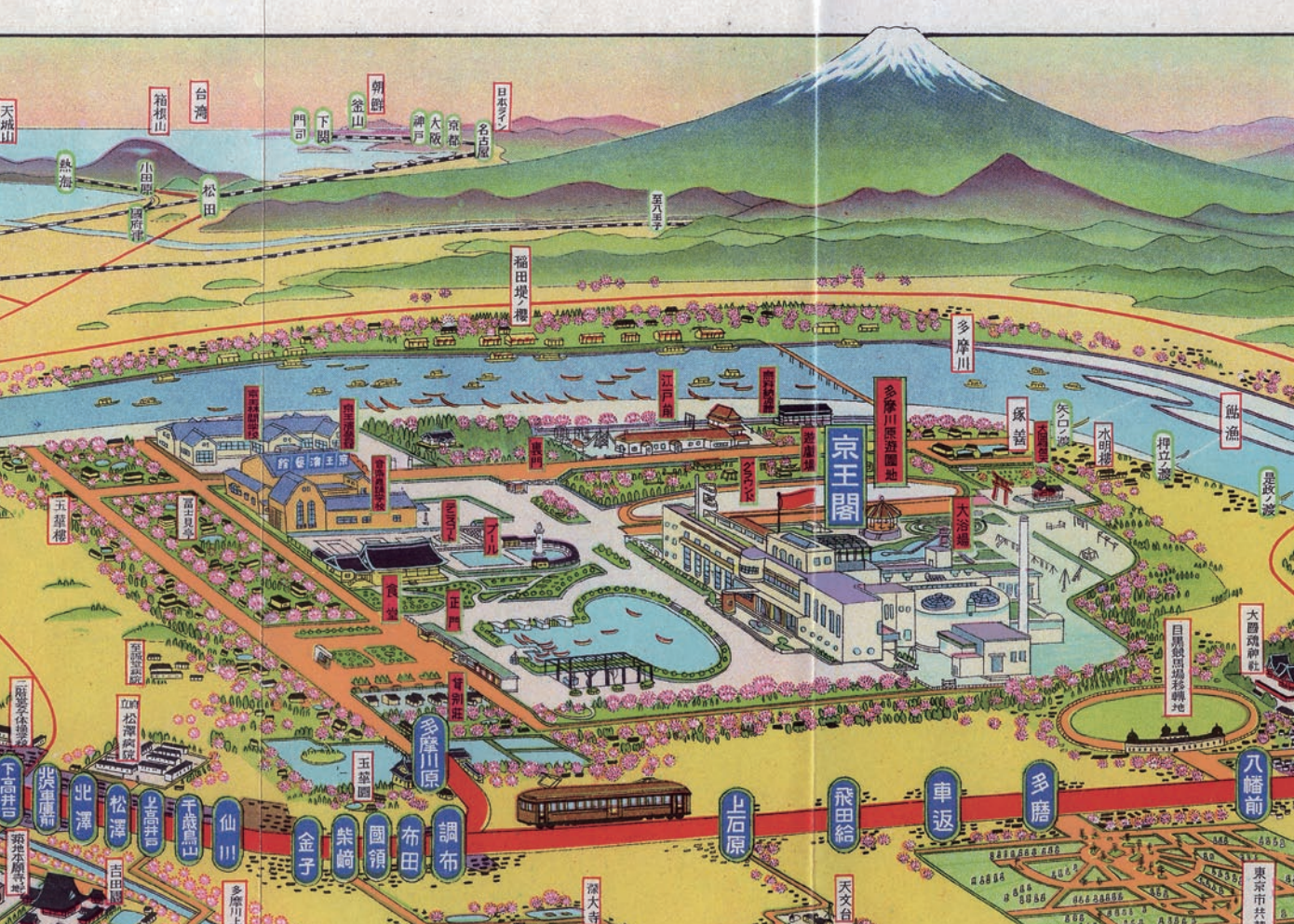
text by Kazumi FUJIMOTO

京王電気軌道(現在の京王電鉄)と吉田初三郎のかかわりは、大正期に始まるようだ。京王沿線図の依頼を受け、作品をものせんとしたところ、大正十二年九月一日、関東大震災が発生。東京鮫洲の画室と銀座の店舗が倒壊。失望した初三郎は「志を果たし得ず、心中私かに之れを遺憾とせしに、今や再び本社の懇囑にあふて(絵に添へて一筆)」のとおりに、震災後、スポンサーの再依頼を受け、また名鉄の支援で日本ライン木曽江畔の蘇江仮画室を本拠地に再出発を図ったのである。

その数年後の昭和二年十二月二十八日印刷、昭和三年一月一日に念願の「京王電車沿線名所図繪」を刊行。図柄は、四谷新宿へ東八王子の路線と多摩御陵(大正天皇陵墓・昭和二年設立)までの予定線を横長軸に、新宿御苑、浄水池、十二社、明治神宮、井ノ頭公園、深大寺、東

藤本一美

首都大学東京(都立大学)非常勤講師。日本国際地図学会常任委員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。近著に『旅と風景と地図の科学Ⅱ』(2006年)がある。



『京王電車沿線名所図絵 [東京より多摩御陵参拝近道]』
(昭和5 (1930) 年)

鉄筋コンクリート3階建て、総坪1200坪の広さを誇り、「東京の宝塚」と称された京王閣が中心に据えられている。表紙には多摩御陵、裏表紙には京王閣を訪れた親子連れが描かれた。
(写真提供：八王子郷土資料館)

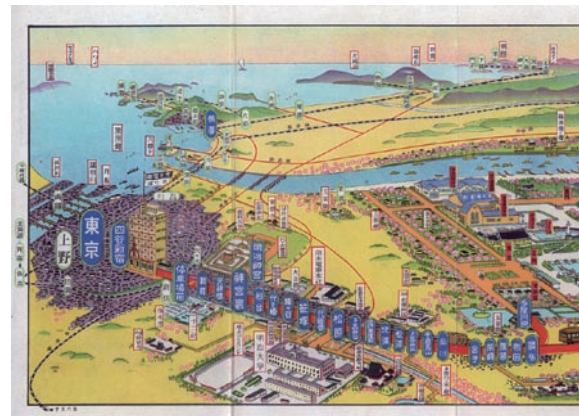
京王電鉄株式会社
Keio Corporation
創立：明治43年9月
設立：昭和23年6月1日
本社：東京都多摩市関戸1丁目9番地1

京王電鉄株式会社 路線図



あなたと あたらしい あしたへ

前身は京王電気軌道株式会社。戦中戦後の合併・分割を経て、昭和23年、京王帝都電鉄株式会社として新たに発足、会社設立50周年を機に現社名に改称した。笹塚～調布間開通に端を発した京王線は平成20年に開業95周年、井の頭線は73周年を迎える。現在、運輸業を中心に流通、レジャーサービス、不動産など43社からなる京王グループでは「あなたと あたらしい あしたへ」の合言葉のもと、生活創造産業を目指し、多角的に事業を展開している。



京市共葬墓地（現多摩霊園）、京王閣、高幡不動尊、百草園、高尾山などの沿線名所を立体的に描画して楽しい彩色図となっている。

当時のターミナル周辺は、今は廃止の路面走行だった。京王閣は、昭和二年に京王電気軌道が開館した演芸場、温泉付きの遊園地。対岸の桜の名所稲田堤は行楽客で賑わう所。背後の百草園、高幡不動尊、さらに桜と紅葉と山岳信仰の霊場高尾山薬王院や多摩御陵を緻密に模写した作品である。

ところが、その二年後、蘇江新画室で描画、昭和五年秋に刊行したのが本図である。再版、いや改版として描き直し。それも前版の視点と上下が逆転し、南が上となり、デフォルメし描写した沿線名所も大幅に取捨。その分、より大勢の集客をねらった京王閣と高尾山、多摩御陵、それに富士山のみが前版にも増して巨大だ。当時の京王の沿線開発の意気込み、意向を巧みに汲みとっている初三郎の眼力と筆致が目を見く。

また、なぜ改版なのか気になる。作品の副題「多摩御陵参拝近道」からの判断だが、刊行の翌昭和六年、北野から御陵前までの路線延長（京王御陵線）が敷設開通することを記念しての発注とみたがどうだろうか。



ハルコレの木 (©PANA 通信社)

みんな No. 25 2008 冬号 WINTER

●発行所／社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-0004 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL: 03-520021402 FAX: 03-520021412

URL: <http://www.mintetsu.or.jp>

●発行人／(社) 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／(社) 日本民営鉄道協会広報部会(東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜東北線、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)

●企画編集協力／時事通信出版局「みんな」編集室

●写真／織本知之／増子俊吉／PANA通信社

●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

古紙配合率70%・白色度70%再生紙を使用しています。

※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。