

みんな

No.
30
2009

春号
SPRING

●特集

京阪神圏における鉄道整備
「東西軸の充実とネットワーク強化」



第2回「私とみんなてつ」 小学生新聞コンクール表彰式を開催

子どもたちに新聞づくりを通じて鉄道や民鉄に対する関心と理解を深めてもらいたい——
日本民営鉄道協会が一昨年に続き平成 20 年 7 月 1 日(火)から 9 月 30 日(火)まで実施した
「第2回『私とみんなてつ』小学生新聞コンクール」の表彰式を、1 月 10 日(土)、東京會館東商スカイルームで行いました。

第 2 回目の今回は全国 233 校から 976 作品 (1,020 人) の応募があり、
当協会加盟各社ならびに全国小学校社会科研究協議会の審査委員による厳正な審査を経て、
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 28 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 3 校) が決定。
表彰式は、佳作受賞者を除く受賞者 13 名、受賞校 5 校を招いて開催しました。



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「民鉄新聞～副都心線と ECO 特集～」

東京都 渋谷区立猿楽小学校 4 年 鶴岡 宝

学校賞部門

「最優秀学校賞」 (日本民営鉄道協会 会長賞)

大阪府 近畿大学附属小学校

最優秀作品賞はポスター化して 3 月末まで日本民営鉄道協会加盟 72 社の駅に掲出しています。
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にて紹介しています。

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

② **第2回「私とみてつ」小学生新聞コンクール表彰式を開催**

みてつだより

基調報告④ — 鉄道の未来学

④ **都市鉄道体系の高度化・成熟化に向けての政策課題**

●近畿大学経営学部教授 斎藤峻彦

特集／京阪神圏における鉄道整備

[東西軸の充実とネットワーク強化]

TOP INTERVIEW

⑧ **事業者同士の連携で
鉄道ネットワークを
進化させる。**



●京阪電気鉄道株式会社 代表取締役社長 COO 執行役員社長 上田成之助

REPORT I

⑫ **大阪・中之島。京都。
京阪電鉄の取り組み。**

●京阪電気鉄道株式会社 常務執行役員 脇 博一

REPORT II

⑬ **地域の将来をかけた
公共交通優先のまちづくり。**

●京都市都市計画局 歩くまち京都推進室 室長 佐伯康介



CLOSE UP

⑱ **中長期的な展望の交通施策で
京阪神圏の活性化へ。**

●国土交通省 近畿運輸局 企画観光部長 吉田晶子

連載⑬ — みんてつ探訪

阪神電鉄 神戸・難波・奈良がつながる

⑳ **阪神なんば線 延伸工事探訪**

●作家 野村正樹

連載⑭ — リレーエッセイ

㉑ **「人生という旅の夢」**

●作家 野中 柊

連載⑮ — 鉄道と映画

㉒ **「ホルテンさんのはじめての冒険」**

●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

連載⑯ — 民鉄紀行

㉓ **小田急電鉄・メトロはこね [北千住～箱根湯本]**

●脚本家 田中ひろみ

連載⑰ — 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

㉔ **叡山電鉄御案内**

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美



© PANA通信社

みんてつ **春号**
SPRING
CONTENTS
No.
30
2009

◎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。

1. 東京と大阪に生まれた最新の地下鉄

この3月、大阪においては大阪の都心部を東西に貫く阪神なんば線が開業し、阪神と近鉄の相互直通運転が開始された。鉄道インフラは西大阪高速鉄道が保有するとはいえ、大阪市営の地下鉄を媒介させずに私鉄同士が列車の相互直通運転をするという珍しい事例である。大阪では昨年3月にJRおおさか東線が、10月には京阪中之島線が開業し、時ならぬ新線の開業ラッシュ現象を迎えている。

同じ時期に東京圏では東京メトロ副都心線が開業し、東京を代表する商業集積地を結ぶ新路線として話題を集めた。両都市圏におけるこれらの3路線の開業により都市鉄道整備に関する大型プロジェクトは一段階の状況を迎えたと言われる。

ここで3路線について少し比較してみたい。東京メトロ副都心線は山手線の三大商業地を直結するが、副都心線とは並行するJR山手線・埼京線が大きな輸送力を有し、すでに大量輸送を行っている点が大阪の新路線の場合とは異なる。東武東上線沿線の近郊都市を直結するという固有の効果をべつとすれば、副都心線の整備により得られる投資効果の中で重要であるのは、混雑の激しいJR山手・埼京両線の混雑状況を緩和し、少しでも快適輸送に近づけるという混雑緩和効果である。

一方、阪神なんば線や京阪中之島線のケースはかなり状況が異なる。両線は大阪を代表する幹線鉄道の機能をもつにもかかわらず、並行する既存の鉄道路線はこれまで存在しなかった。阪神なんば線の起点である大阪の「ミナミ」(大阪の二大商業集積地のひとつ)は、これまで関西で最も裕福とされる神戸・阪神地区と直結されていなかったため、「キタ」(大阪最大の商業地)に比べ、街の発展可能性の点で不利な条件に置かれてきたとされる。

昨年に開業した京阪中之島線は、中之島や堂島地区という大阪市きつてのビジネス街を東西に横切る鉄道である。昨年発売の若一光治『大阪地名の由来を歩く』(ベスト新書)は、商都の心臓部であった中之島と堂島は、いまも「大阪を代表するビジネス街」「水都の魅力を堪能できる都心の文化エリア」として、大阪の中心地でありつづけている」と書いている。しかし、東西約3キロの中之島の西側約三分の二にあたるビジネス街は中之島線が開業するまで鉄道の空白地帯であった。平成9年にJR東西線が開業したため対岸にあたる堂島地区へのアクセスは改善されたものの、中之島西部一帯は長い間鉄道の不便地帯に置かれていた。中之島西部地区には大型オフィスビル、国際会議場、シティホテルなどが立地する一方で、アクセスの主力はバスというより徒歩やタクシーであった。

鉄道の未来学

基調報告 — 29

東京圏における東京メトロ副都心線の開業と、
近畿圏における京阪中之島線、阪神なんば線の開業——
東京・大阪の2大都市圏における
大型の都市鉄道整備事業は一段落の状況を迎えたとされている。
鉄道政策はより高品質な都市鉄道体系の形成へと進む。

近畿大学経営学部教授
斎藤峻彦
Takahiko SAITO

早稲田大学卒業、同大学大学院博士課程修了。1971年近畿大学講師、75年近畿大学助教授、82年近畿大学教授。98年より04年まで近畿大学学生部長を務める。09年4月より近畿大学特任教授。専門分野は交通論、交通経済学。近畿地方交通審議会会長代理、奈良県都市計画審議会会長など多くの要職を務める。著書に『交通市場政策の構造』中央経済社(日本交通学会賞、第17回交通図書賞を受賞)ほか。

都市鉄道体系の 高度化・成熟化に向けての 政策課題



中之島線開業によりアクセスが改善された中之島西部地区

© PANA通信社

大阪市の都市鉄道体系といえ、以前から南北軸は強いが東西軸は弱いというのが評判であった。しかしJR東西線の開業、地下鉄中央線と近鉄けいはんな線の相互直通運転に続き、中之島線と阪神なんば線が加わり、東西軸は短期間のうちに一挙に強化された。東京メトロ副都心線の場合とはちがひ、大阪で誕生した2つの鉄道新線の意義は、大阪の都心部における鉄道体系の高度化をはかり鉄道の空白地帯をなくすこと、換言すれば都市鉄道体系のミッシングリンクを減らす効果に求められる。

2. 都市鉄道体系におけるミッシングリンクの縮減

都市鉄道の新線整備がもたらす効果について東京と大阪の間でなぜ大きな相違が表れるのか。原因の1つは、都市鉄道のネットワーク形成における完成度のちがいを表すが、同時に、両都市の都市鉄道体系上の相違点にも注意しなければならない。

東京では近郊鉄道路線の大半がJR山手線の外側に路線網を形成しているのに対し、京阪神三都市（大阪・京都・神戸）においては私鉄路線が都市中心部まで深く入り込んでいる。東京では地下鉄ネットワークのテリトリーと近郊鉄道のそれが比較的截然と区分されているのに対し、右の三都市はそうとなっ

ていない。かつて「私鉄王国」と呼ばれた大阪（京阪神）圏においては、私鉄路線が輸送動脈であり、都市鉄道体系の骨格に大きな影響を及ぼしているからである。大阪の都心部にミッシングリンクが残されたこともそのことに関係している。

中之島線にしても阪神なんば線にしても、これまでミッシングリンクであった理由の1つは、これらの路線が私鉄の延伸線として想定されてきたからである。私鉄のターミナル駅を超えた延長線上にあり、距離も短いこの路線を、市営地下鉄の新線候補として想定することは現実的ではない。京阪神三都市においては以前から私鉄系の地下鉄路線が多数存在した。大阪都心部における近鉄や京阪の地下線、京都都心部における阪急や京阪の地下線がそうであり、神戸市の場合は神戸高速鉄道を介して私鉄4社の列車が都心部の地下線を走っている。住民の常識や乗客の利便という点からも、大阪（京阪神）圏においては私鉄路線の都心部延伸は私鉄企業の努力や決断に委ねられる傾向が強かったのである。

新たな2つの東西軸の完成により大阪の都心部に残された重大なミッシングリンクが解消されたとはいえ、中之島線の終点である中之島駅以西は依然としてミッシングリンクとして残されている。近畿地方交通審議会第8号答申（平成16年10月）は、中之島駅以西か

ら大阪ベイエリアの新桜島を結ぶ路線を「中長期的に望まれる新たな路線」とし、中之島―西九条間のミッシングリンクの解消を求めている。

さらに同8号答申においては、大阪市の都心部に関連するものとして、従前からの答申路線¹⁾でありながら未整備のままとなっている「なにわ筋線」(新大阪―北梅田―J R 難波・南海汐見橋)、および「大阪市交3号線延伸」(西梅田―北梅田―十三)を答申路線としている。これらの答申路線は、大阪の都心部において早期整備が必要とされる都市鉄道のミッシングリンクがなお複数残されていることを伝えている。同答申はまた、短絡線の整備により相互直通運転が可能となる事業として7つの「乗り継ぎ利便の向上に資する事業」を答申している。その1つである神戸市三宮付近において阪急神戸線と神戸市交西神・山手線を短絡させ、両者の相互直通運転を実現させようとする事業は、神戸市中心部における短距離のミッシングリンクの存在を伝えるものである。

3. 鉄道近代化と公的支援のギャップの解消

大阪(京阪神)圏においては、高品質な都市鉄道体系の形成に関わる課題として、前述のような都心部の新線整備だけではなく、需要対応型の近郊

鉄道の延伸事業、地元自治体による都市づくり政策と密接に関わる軽鉄道の整備事業など、各種の課題が存在している。これらのうち、事業化に向け検討作業が進んでいるのは、①西梅田・十三連絡線および新大阪駅への延伸、②北大阪急行の箕面市への延伸、③堺市東西鉄軌道、④北梅田地区における東海道線支線の地下化事業、であるが、大阪外環状鉄道の新大阪駅への延伸事業のように「事業中」のプロジェクトに含まれる未着工区間のような事例も存在する。

この中で、とくに西梅田・十三連絡線と東海道線支線の地下化の2つの事業はJ R 大阪駅の駅北地区においてすでに進行中の大規模な都市再開発事業に関連性をもつプロジェクトである。なかなか事業化へのめどが立たない「なにわ筋線」は、低迷が続く関西国際空港へのアクセス改善の機能をもっている。また大阪府庁の湾岸地区への移転事業に関連して同地区へのアクセス改善に関わる鉄道計画の議論が開始される可能性もある。

しかしながら、都市鉄道の整備を取り巻く大阪(京阪神)圏の環境条件は以前とは大きく様変わりした。関西経済の停滞現象は長期にわたり、またそのことを背景に1990年代以降は関西一帯の都市の成長力の衰退化が進み、都市圏人口も減少基調に転じた。平成7年の阪神・淡路大震災は一部の

鉄道企業に大きな被害をあたえたが、地震後は都市圏輸送における私鉄対J Rの競合関係が熾烈化した。国鉄による大阪圏の都市圏輸送の近代化は大きく立ち遅れたが、民営化後のJ R西日本²⁾の集中的な努力により、J Rの都市圏輸送の競争力が急速に整備されたためである。地域経済の低迷、鉄道輸送量の減少、鉄道同士の競争の激化³⁾パリの奪い合い⁴⁾という、いわば三重苦の中で都市鉄道体系の近代化・高品質化に取り組まねばならないのが、大阪(京阪神)圏の鉄道政策の課題である。

ところで、前述の中之島線および阪神なんば線の事業化を可能にしたのは運輸政策審議会19号答申(平成12年8月)にもとづき、償還型上下分離方式と呼ばれる新たな公的支援の政策フレームがつくられたからであった。鉄道事業の上下分離を介して、地下鉄建設費補助制度を第三セクター鉄道整備事業に適用し、新路線の開業後は列車運行を行う京阪や阪神が長期にわたるインフラ使用料の支払いを通じて鉄道インフラを買収するという方式である。すなわち民間資産形成に政府の公的補助金を直接的に投入することを回避しながら、既存の公的補助制度を利用して鉄道整備資金を調達し、鉄道インフラという社会的共通資本を拡充させるための新しい手法⁵⁾である。

この手法が登場する以前の大阪(京阪神)圏は、都市鉄道の近代化政策と

政府の公的補助政策とのギャップに悩まされた。大都市の輸送動脈の多くが私鉄路線であり、国鉄都市輸送の近代化が遅れた大阪圏では、私鉄路線の都心延伸や民営化後のJ R西日本による都市輸送の近代化が都市交通政策上の高い優先順位を占めていたからである。しかし、私鉄やJ Rが行う都市鉄道の整備事業には政府の公的補助制度は使えない。旧制度では、地下鉄建設に関しては営団と公営が公的補助の対象とされ、ニュータウン鉄道や中量軌道・モノレールの建設に関しては公営と第三セクターが補助の対象とされた。

東京の中心部における地下鉄網整備が順調に進んだのは、山手線の内側の地下鉄のテリトリー(旧くは路面電車・バスのテリトリー)を営団地下鉄と都営地下鉄が占めていたため、政府の補助制度を活用しながら、地下鉄網の拡充を推進することができたからである。地下鉄と近郊鉄道の相互直通運転が推進され、地下鉄事業の運営を好転させたこともプラスに作用した。東京以外でも、公営地下鉄や第三セクター・ニュータウン鉄道などの整備は公的補助制度に支えられ比較的順調に推移したと言える。しかし、大阪の都心部のように公的補助制度と路線整備の優先順位づけが一致しにくい場合が問題であった。

直接的な公的補助制度ではないが、日本鉄道建設公団(現・鉄道運輸機構)

が行う鉄道建設事業も都市鉄道の発展を支えてきた。かつて国鉄の都市交通線の整備に関しては「大都市交通施設整備費補助」という国鉄に固有な公的補助制度が存在したが、緊急性の高い一部の都市路線の整備は鉄道建設公団が直接担当した。昭和47年に同公団が行う鉄道整備事業は大都市の私鉄路線にも拡大され、政府の利子補給制度を伴うこの方式は鉄建公団P線方式と略称された。このP線方式の下で東京圏を中心に私鉄関連の新線建設、複々線化、地下鉄への乗り入れ線など各種の鉄道整備事業が積極的に推進され、関西でも近鉄東大阪線（現けいはんな線の一部）、京阪鴨東線、京都高速（インフラ事業）の地下鉄線などが整備された。しかしP線方式による都市鉄道の整備事業は平成のバブル崩壊後は急速に減速した。深刻な経済不況による影響もさることながら、この方式が有する公的支援効果・利子補給効果が金融機関の貸出金利の下落によって大きく減退したためである。

4. 都市交通政策モデルの先進国化と新たな政策課題

通政策については三大都市圏タイプとそれ以外の地方タイプという二分法を用いて基本的な性格づけや相違点を説明することができた。しかしながら、1990年代以降、大阪（京阪神）圏や名古屋圏は鉄道輸送人員の長期的な減少傾向に見舞われ、今では東京圏の通勤鉄道にみられるような詰め込み型のラッシュ輸送の光景を見ることは少なくなった。両都市圏における詰め込み混雑現象の縮減は、それ自体は日本の大都市の通勤輸送サービスが先進国レベルに近づいていることを意味し、歓迎すべき現象である。ただし先進諸外国においては、都市公共輸送に対し高率・高額の公的負担金が投入され、詰め込み混雑現象の解消がはかられていることに注意しなければならない。先進諸外国では都市鉄道のインフラ部分は道路と同じく公共財として位置づけられ、鉄道やバスの運営費用に関しても高率の公的負担が実施されるケースが大半を占める。

大都市の鉄道輸送について言えば、社会的に望ましいとされる運賃の下で通勤輸送用の十分なピーク輸送能力を確保し、快適輸送に近づけるという経済活動は、経済学で言う「市場の失敗」領域に相当する。すなわち、快適な通勤輸送を行う輸送サービスの提供と交通企業の採算達成は両立困難であると見るのが経済学の認識である。先進諸外国タイプの都市鉄道政策は、ほぼこのような認識に即した性質をもつとされる。これに比べ日本の三大都市圏タイプの鉄道政策モデルが異質な構造をもつのは、都市鉄道における圧倒的な大量高密度輸送の状況・市場条件が都市輸送を行う鉄道企業の採算達成を可能にできたからである。

しかしながら近年の鉄道企業の経営状況を観察すると、東京圏においては従来型の鉄道政策モデルの有効性がなおしばらく持続可能であろうと見られるものの、大阪圏や名古屋圏においてはラッシュ時の通勤輸送が快適輸送に近づいた分だけ、従来型の鉄道政策モデルの基盤・とくに企業財政面での切り崩されつつあるという見方が成り立つ。すなわち、大阪圏や名古屋圏の鉄道政策モデルは東京圏モデルから離れつつあり、先進国型モデル、あるいはわが国の例でいえば、地方中枢・中核都市型モデル・ただし公共交通政策に熱心に取り組んでいる都市のケースへの接近が始まっている。

少子高齢化に対応して行われるバリ・アフリー対策の例もそうだが、大都市であれ地方であれ、これからの地域公共輸送政策の大きなテーマは、個々の交通政策目的の達成に関して交通企業（民）と行政（公）が責任と役割を分担し、費用を分担しながら事業を推進していくという点に求められよう。前述の中之島線や阪神なんば線（名古屋では上飯田連絡線）のような事例が、償還型上下分離方式という新しい鉄道政策のフレームの中ではじめて事業化に漕ぎつけることができたことから学ぶべき点は多い。こうした鉄道の上下分離政策は民と公の役割分担のひとつの形態を表すからである。

日本における鉄道の上下分離の事例をみると、都市鉄道関係では大阪（京阪神）圏に圧倒的多数の上下分離の事例が存在している。都市鉄道以外では、3つの国際空港を結ぶ空港連絡鉄道や山形新幹線などがあり、さらに近頃増えつつあるのが地方鉄道のグレイドアップや地方における不採算地方鉄道の存続を目的とした上下分離の事例である。鉄道改革に関連した上下分離政策を進めるEU諸国の場合とはちがい、わが国における鉄道の上下分離方式の大半は、鉄道新線の整備、鉄道システムの改良、不採算鉄道の存続など、各種の鉄道政策目的の実現に関わる民と公と責任・費用分担スキームの策定に即して導入されていることが理解できる。

わが国における少子高齢化現象は、地方の側から急速に進行し、大都市圏を取り込もうとしている。わが国の地域公共交通政策の今後の方向性を探る上で、この問題に先行的に取り組む全国諸地域の交通政策から学ぶ点は多く、むしろこれらを先進的な事例としてとらえることが必要である。

1) 『運輸政策審議会答申第10号』（平成元年5月）の答申路線である。
 2) 答申路線「大阪市交3号線延伸」に該当する。
 3) その後、策定された「受益活用型上下分離方式」は、償却型上下分離方式に比べ、一段と「公設民営型」の上下分離方式に近づいているが、適用条件はやや限定的である。
 4) 第三種事業（略称）の例でいえば、神戸高速、京都高速、関西高速、大阪外環状、関西国際空港、奈良生駒高速、大阪港トランスポートシステム、和歌山県、中之島高速、西大阪高速、などである。



特集
京阪神圏における鉄道整備
[東西軸の充実とネットワーク強化]



事業者同士の連携で 鉄道ネットワークを 進化させる。

平成20年10月19日、京阪電鉄株式会社の中之島線が開業した。
鉄道線の空白地帯だった大阪市北区の中之島地区東西方向の輸送を担い、
大阪市中心部と国際観光都市・京都をダイレクトに結ぶ。
京阪神圏ではここ数年、延伸を含めた新線の開業が続いている。
鉄道ネットワークがハード面においてほぼ概成しつつある現在、
鉄道事業者はこれから何を見据えて事業展開すべきなのだろうか。
京阪電気鉄道株式会社 上田成之助代表取締役社長COO執行役員社長にお話をうかがった。

代表取締役社長 COO
執行役員社長

上田 成之助
Seinosuke UEDA

写真提供●京阪電気鉄道株式会社
文●茶木 環(ジャーナリスト) 撮影●織本知之



既存線の混雑緩和と地域再開発

——中之島線の当初の整備目的をお聞かせいただけますか。

上田 平成元年の運輸政策審議会第10号答申で「2005年までに整備に着手すべき路線」として位置付けられ、近畿地方交通審議会答申第8号で方針が打ち出されました。京阪本線は、昭和39年に天満橋駅から淀屋橋駅まで地下線で延伸して都心部へ乗り入れましたが、この延伸区間が非常に混雑していました。当社としては別線をつくり、天満橋駅以西の輸送力増強を図る必要性があったこと、中之島地区においては西部地区に新たなまちづくりが計画されており、中之島の東西方向の交通を担う路線が必要とされたため、整備が決定しています。

平成15年に本格工事に着手、昨年の10月19日より営業運転を開始しています。10号答申から約20年の歳月を経ての開通でした。

——堂島川と土佐堀川、川に挟まれた場所だけに工事大変だったのではないのでしょうか。

上田 水への対策という点に関して言えば、当社はこれまでも淀屋橋への延伸や、19年前には京都で京阪本線を地下化し鴨川沿いに鴨東線を建設しており、過去の工事経験を活かすことができました。それでも中之島線の工事では、技術的に非常に難しい工程が2

カ所ありました。

一つは、天満橋駅の西側地下で、淀屋橋へ向かう線路を切り替える工事です。運行中の地下線路を支える躯体の周囲を掘り進め、運行中の躯体を取り囲むかたちでさらに大きな躯体をつくり、その中で線路を移設して切り替えるという大がかりなものでした。

もう一つは、中之島線は天満橋の駅を出てすぐに土佐堀川の下を通過して中之島に渡りますが、中之島には当社の淀屋橋に向かう路線のさらに下を走る大阪市交通局堺筋線が通っています。中之島線は、そのまたさらに下を走ることになります。そのためには、天満橋を出てすぐに、現在認められている最も大きな勾配で地下に潜らなければならない。しかもそのすぐ手前には土佐堀川があり、川底を通過するという難関もクリアしなければなりません。

こうした技術的に非常に難しい工程に関しては、有識者の方々にもご参加いただいて組織した「中之島線技術委員会」で工事方法等について綿密に検討しながら安全第一に工事を進めていきました。そういう面では、誇れる技術陣であったと自負しています。

おかげさまで平成20年度内の営業開始という最終期限よりも約半年早い開業に加えて、新線が開通する場合、得てして発生しやすい初期トラブルもなく、開業初日からスムーズな運行を続けています。

——新しい四つの駅は、機能的にもデザイン的にも非常に印象的です。

上田 中之島線の開通により、大阪の「ど真ん中」と京都が結ばれました。水都大阪のシンボルゾーンである中之島にふさわしいデザインであると同時に、京都につながる和の感覚も出したと、駅の出入口や改札外コンコースには鉄道駅では初めて不燃処理を施した木材を大量に使用しました。

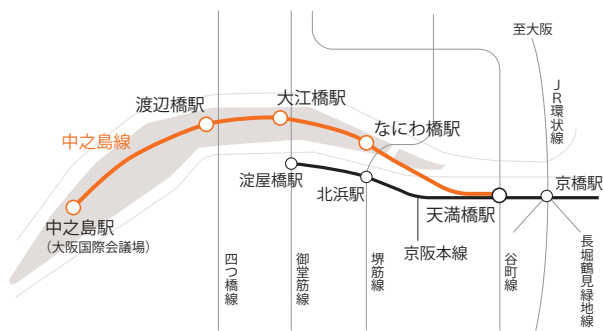
また各駅のホーム部分では、「なにわ橋駅」はテラコッタタイル、「大江橋駅」は花崗岩というように、それぞれの街を象徴する素材を壁面に使っており、駅の個性を演出しています。

——新型車両も導入されましたね。
上田 ええ。新型車両3000系「コ

ンフォート・サルーン」の運転を開始しています。この新型車両については、中之島線をご利用になる沿線にお勤めの皆さまに事前にアンケートにご協力

いただき、頂戴した意見を参考にしながらつくっています。例えば座席配置は朝夕のラッシュ時を考えるとロングシートの方がいいのですが、アンケートでは特急電車のような2人掛けシートを好まれるお客さまが多く、1人掛けの座席を希望される女性も少なくありませんでした。そこで、1人掛けと2人掛けのクロスシートにして通路幅を確保し、立席スペースにも余裕を持たせるようにしました。ラッシュ時にも閑散時にも対応できる座席配置です。ボディカラーもデザインもこれまでの

中之島線路線図



新型車両の導入とともに既存車両のカラーデザインも更新。

京阪のイメージから離れ、まったく新しい発想でつくった、最先端の技術を駆使した、人にも環境にもやさしい車両です。

ビジネスと文化の融合地域

——現在の中之島の再開発の進捗状況はいかがでしょうか。

上田 中之島の東部地区、難波橋から淀屋橋のあたりは、中之島公園や大阪市中央公会堂、中之島図書館、大阪市役所や日銀などが並ぶ大阪の歴史ある文化・ビジネスの中心地です。再開発は西部地区を中心に検討されており、中之島線も再開発に伴い発生する交通需要に対応する路線として整備が確定したわけですが、当初考えられていたよりも、開発の速度は少し落ちていたように感じられますね。それでも平成14年に国から都市再生緊急整備地域の指定を受け、これから順調に進んでいくと期待しています。すでに関西電力の新しい本社ビルやダイビルなどが建ちましたし、国立国際美術館の北側に大阪市の近代美術館をつくる計画も先日市がゴーサインを出しました。「渡辺橋駅」付近にある朝日新聞本社と大阪最大の劇場のフェスティバルホールは、ツインタワーに建て替える計画が現在進められています。その他、高層マンションや外資系ホテル、流通施設やオフィスビルなどの建設が検討されています。中

親水エリアの特性を活かした地域にしたい。

之島線も開通しましたから、これからさらに進んでいくのではないのでしょうか。

——ビジネスと文化が融合した地域として発展していくわけですね。

上田 そうですね。中之島は歴史あるエリアですが、中之島線開業を契機に中之島地区が改めてメディアに取り上げられるようになって、散策などを楽しむ地元のお客さまもずいぶん増えてきました。私どものグループに中之島を囲む川を遊覧する大阪水上バスがあり、例年、秋冬は閑散としているのですが、この秋冬は多くのお客さまにご利用いただき賑わったようです。

大阪は「水の都」と言われていますが、親水空間としての中之島は、これまである意味ではあまり認知されていませんでした。しかし、これだけ文化的で魅力のあるエリアです。この中之島の良

さを、大阪の新名所としてさらに前面に出していきたいですね。

京都観光の鉄道利用促進策

——京阪電鉄は京都観光における中心地を通っていますが、こちらの状況はいかがでしょうか。

上田 京都に來られた観光客の不満の第一位に上がるのが「交通渋滞」です。京都観光というバスや車を利用される方が多いのですが、実は観光名所のほとんどは鉄道を利用して行くことができるのです。

去年の1月、京都市営地下鉄東西線が「太秦天神川」まで延伸されました。そこで、グループ会社の京福電気鉄道の嵐山線の新駅「嵐電天神川」をつくり、地下鉄東西線から嵐山線に乗り換



「水都大阪のゲート駅」としてデザインされた中之島線各駅。



京都市内最大の繁華街・祇園の中心に位置する「祇園四条駅」。

えていただけるようになりました。京都が最も混むのは紅葉シーズンですが、嵐山線を使えば、紅葉の名所・嵐山までスムーズに行くことができます。

京都観光の一番人気が東山地区で、二番目が嵐山です。この二つのエリアは京阪電鉄・地下鉄・嵐電で結ばれています。地下鉄東西線の「三条京阪駅」で結節している「三条駅」で京阪電車に乗り換えれば、清水寺、祇園など観光名所の多くは最寄り駅の徒歩圏内にあります。京都観光に鉄道網を活用できることをもっと知っていただきたいですね。

JR西日本とも一昨年の秋から連携して、京都駅から奈良線「東福寺駅」を経由して京阪電車で東山へ向かうルートを確認しPRしています。意外だったのは、京都の人から「こんな便



地元密着の蟻の目と 大きな視野の鳥の目で見ろ。

利なルートがあったのですね」と驚かされたことでした。それなら観光客の方々はなおさら京阪電車が東山の観光名所のすぐそばを走っていることを「存じないでしょう。そこで、中之島線開業と同時に、京都市内の3駅を最寄りの観光エリアの名前を付けた駅名に変更しました。五条を「清水五条」、四条を「祇園四条」、丸太町を「神宮丸太町」に変えて、観光で訪れるお客さまにも駅の位置をイメージしていただけるようにしたのです。地元の皆さまの反応を懸念していましたが、逆に地域のPRになると歓迎していただきました。

——お話をうかがっていますと、地元とのコミュニケーションが非常にうまくいっている印象を受けます。

上田 我々は来年開業100周年を迎えますが、地元の方のご支援、応援があつてこそやってこれた企業ですので、地元の方とのつながりを何よりも大切にすることを基本にしています。

中之島、京都、また沿線上の樟葉^{くすは}を最重要エリアとして京阪エリアの魅力向上に尽力し、お客さまから「選ばれた京阪」になることを目指しています。——ところで御社では平成の鳥瞰図を制作されたということですが。

上田 平成19年11月に完成したもので

す。この鳥瞰図を見ますと、川に囲まれた大阪と京都、琵琶湖、比叡山と私どもの鉄道との関係性が一目で分かります。この地域は昔から川という水路を使っているいろいろな産業が発展してきました。そういう水の流れと京阪の鉄道の流れが非常に密接につながっていると改めて実感します。

また、当社のCEOである佐藤茂雄がよく「蟻の目と鳥の目」という言葉を使います。蟻の目で地道に足元をしつかり見て地元密着でやっていくべきだが、それだけにこだわり過ぎると視野が狭くなってしまう。時には鳥の目で、景気の動きや企業の将来を含め、大局観を持って見て判断する。全体を見ることが重要だということですね。この鳥瞰図は地図というだけではなく、その象徴でもあります。

認知されることが重要

——最後に、京阪神圏における鉄道ネットワークのハード面がほぼ完成されてきた今、鉄道事業者として考える今後の課題についてお聞かせいただけますか。

上田 当社の路線では、中之島線の開業で大阪中心部と京都が特急で約50分

で結ばれました。阪神なんば線の開業では、奈良と神戸が結ばれる。広域アクセスができてきました。ただ新路線ができたことで、急激に人の流れが変わるわけではなく、新しい流れが本当にできていくには比較的時間がかかります。それにはやはり認知していただくということが大切になってくるでしょう。

——そうなるとうまに鳥の目を持つて、事業者同士の連携が必要ですね。

上田 ええ。例えば南海電鉄とも、それぞれのお客さまにお互いの沿線に足を運んでいただくとうと、連携でPRをしています。ええとこ取りプロジェクト^{トコトリプロジェクト}、と言つて、南海沿線と京阪沿線のええとこ取りをしてPRしましょうというプロジェクトです。第一弾を昨年の夏に実施し、京阪沿線は鞍馬や貴船、南海沿線は高野山など、2社の名所を1枚のポスターで紹介し、それぞれの電車に車内吊り広告を出しました。

もちろん交通事業者同士は競合するところがあつて切磋琢磨し、サービス向上を目指すことが必要ですが、お客さまからすれば、要は安くて快適で便利に乗れば、どこの鉄道であつてもいいわけです。そういう意味で言えば、事業者が提携して、お客さまにとってより便利な電車や駅となる。また、便利だということを共に知らしめる必要があります。今、国の政策の流れもそうなつてきていますね。新しい鉄道をつくる

いうより、既存の施設あるいは鉄道網、既存のネットワークを有効活用していくことを我々も意識しています。おそろく他の事業者の皆さんもそう考えておられるでしょう。

——東福寺駅におけるJR西日本との連携は、今後のモデルケースになるのではないのでしょうか。

上田 ええ、非常に良い形で協力いただくことができました。現在は、我々にとつて可能な範囲の中で、お客さまにより快適にご利用いただけるように努力しているところですが、もう少し大きな仕組みの中で鉄道の利用促進を考えていかなければならない時期を迎えているのかもしれない。自社線だけではなく、京阪神圏全体の鉄道ネットワークの有効活用には貢献したいと思っています。



代表取締役社長 COO
執行役員社長
上田 成之助
Seinosuke UEDA



REPORT I

大阪・中之島。京都。京阪電鉄の取り組み。

中之島線の開業によって、大阪中心部と京都のメインエリアが結ばれた。中之島線は、大阪の水都イメージ復活に向けた新たなまちづくりを支え、その気運を運ぶ。一方、京都では、まちの歴史や格式を守りつつ発展させるために、鉄道事業者や地域が動いている。鉄道の有効利用と機能強化に向けて、京阪電鉄が2つの都市で尽力する、その取り組みを、ここでは紹介したい。



京阪電気鉄道株式会社
常務執行役員

脇 博一
Hirokazu WAKI



写真提供●京阪電気鉄道株式会社 文●茶木 環(ジャーナリスト) 撮影●織本知之



大阪・中之島

大阪・心臓部を支える

大阪・中之島は、堂島川と土佐堀川に挟まれた、東西約3キロ、面積約50ヘクタールの細長い中洲だ。江戸時代には米の先物取引が行われるなど、商都大阪の中心として栄華を誇った。その豊かな歴史を受け継ぐ、文化とビジネスの中心地である。キタとミナミの2

大繁華街の間に位置する、まさに「大阪の心臓部」だ。

しかしこれまで、中之島の交通事情は決していいとは言えなかった。大阪市中心部の道路網は碁盤の目のようになっており、その地下を市営地下鉄が走っているが、「島内」を東西に移動する手段は自動車交通のみだったのだ。

新たに開業した中之島線は、天満橋から中之島西部を結ぶ。京阪本線の「天満橋駅」で分岐し「なにわ橋」「大江橋駅」「渡辺橋駅」「中之島駅」の4駅。路線距離約3キロ、所要時間約7分と短

い路線ではあるが、大阪の心臓部・中之島を支える交通機能として、その果たす役割は大きい。

赤レンガ造りの大阪市中央公会堂を筆頭に、中之島図書館、日本銀行大阪支店など歴史的建造物が建ち並ぶ中之島東部地区と、大阪大学中之島センターや大阪国際会議場、最新設備を備えたオフィスビルなど、近代的なビル群が建ち並ぶ学術とビジネスの西部地区。とくに西部地区は、さらなる開発と活性化が期待されている。この中之島線の開通が大きな刺激になるだろうことは間違いない。

加えて大阪では、国の都市再生プロジェクトを受けて「水の都大阪再生構想」を策定、市内の河川を水の回廊として整備するなど、水都大阪の再生に向けてさまざまな取り組みが展開されている。

中之島線のキャッチフレーズは「水の上の新都心へ」。水都・大阪の再生、イメージ復活の起爆剤として期待を集めている。

水都らしい駅デザイン

新設された四つの駅を見てみよう。中之島線の各駅は、無垢の木やガラスを主材料としつつ、「水」「自然」「和」「近代」を表現したデザインとなっている。また、各駅のホーム部分には、それぞれの街を象徴する素材を壁面に使用、

個性を表現するとともに車窓からの風景を演出している。

一つ目は「なにわ橋駅」。大阪中央公会堂や東洋陶磁美術館などの最寄り駅だ。ホームは地下4階、地上から約30メートルの深さにあり、改札がある地下1、2階は吹き抜け構造になっている。ゆったりとした開放感のある演出は、機能一辺倒ではなく快適さや個性も重視する21世紀の地下駅スタイル。ホームの壁面は、このエリアを象徴するテラコッタタイルだ。地上の出入口は建築家・安藤忠雄氏の設計で、ガラスブロックにLED照明を備え、夜になるとブルーにライトアップ、出入口自体がひとつの島のように幻想的に浮かび上がる。

「なにわ橋」の次、淀屋橋とともに重要文化財の指定を受けている大江橋のたもとにあるのが「大江橋駅」だ。大阪市役所や日銀大阪支店など荘厳な建造物に合わせて、ホーム壁面には花崗岩が使われている。

地下鉄四つ橋線の肥後橋駅とつながっているのが、次の「渡辺橋駅」。地上部の賑わいと豊かな自然をガラスと緑で表現したコンコース、ホーム壁面には中之島の未来をイメージさせる金属板が使われている。

そして終点は「中之島駅」。ホーム壁面には中之島線の象徴でもある木が使われている。改札を出ると、片側が木壁、もう一方の壁が波型ガラスのコ



すべての駅の共通コンセプトとして「木（無垢）」と「ガラス」を主な素材に使用、デザイン性の高さが際立つ中之島線各駅。「なにわ橋駅」出入口は安藤忠雄氏が設計。

出入口は、木とガラスを使って日本の伝統的な格子を現代風にデザインしており、「渡辺橋駅」「大江橋駅」も同じデザイン。木の素材感が水辺の景観に馴染んでいる。

中之島線の開通とともに、中之島は利便性だけではなくランドスケープデザインも一新されたようだ。デザイン性の高い駅出入口が、それぞれの街のランドマークになっていく。川沿いに遊歩道がつくられるなど、街の整備も着々と進められている。水の都・中之島——水に親しむ街は、これからさらに魅力ある街へと変わっていくだろう。

紺色と白のボディにシルバーのライ

ン——開業に合わせて導入された3000系車両「コンフォート・サルーン」のボディカラー紺色は水を表すとともに、のれんや紺袴を表現している。駅デザインに和を取り入れているのも、「京都」を視野に入れているためだ。

中之島線は天満橋で京阪本線に乗り入れる。大阪中心部・中之島駅から京都の代表的な繁華街である「祇園四条駅」まで、直通運転の快速急行を使えば60分弱で到着する。

「この中之島線が開業したことによつ

京阪電気鉄道株式会社の協博一常務
執行役員は語る。

中之島線と線路でつながる古都・京都における京阪電鉄の取り組みを次に見てみよう。

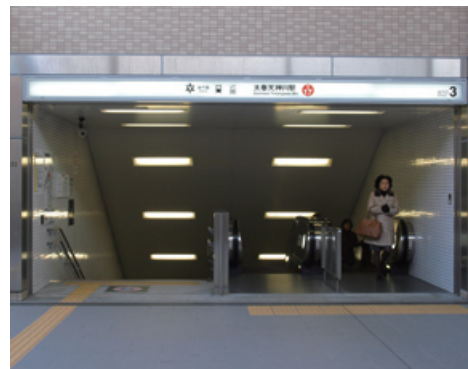
京都・東福寺ルートの確立

もうひとつの本拠地・京都で、京阪電鉄が取り組んでいるのが、鉄道ネットワークの充実と結節点における利便性の向上だ。

日本最大の観光地・京都は、常に大勢の観光客で賑わっているが、その多くは新幹線で京都駅に到着し、そこからバスを使つて目的地に向かう。しかし、行楽シーズンともなれば主要道路は渋滞し、バスに乗れない。バスが動かない状況が頻繁に起こる。

「その疲労と不満は大きい。こうした理由で、京都の魅力が薄れてしまつてはたいへんもつたいない。観光のお客さまにこそ、鉄道を利用してほしい」と脇常務は話す。

例えば、京都観光で最も人気の高い清水寺は、観光ガイドブックなどでは京都駅からバスを使ったアクセス方法



京津線が乗り入れる地下鉄東西線「太秦天神川駅」(下)と結節する京福電鉄・嵐山線「嵐電天神川駅」(上)。京阪本線の「三条駅」(中左)は地下鉄東西線「三条京阪駅」で結節している。



駅名が変更された京都市内の3駅。京都を訪れる観光客にも、駅エリアにある観光ポイントがイメージしやすくなり、スムーズに目的地に向かうことができる。

しか紹介されていない。しかし、京阪本線の「清水五条駅」からなら、清水寺まで徒歩20分程度で行ける距離だ。

京阪本線の沿線からは祇園地区や東山区、京阪本線の終点「出町柳駅」から京阪グループの叡山電車を使えば、

鞍馬・貴船など洛北地域の主要観光地が徒歩圏内にある。

また、昨年1月16日、京都市営地下鉄東西線が「太秦天神川駅」まで延伸・開業したのに伴い、京阪京津線の乗り入れも「京都市役所前駅」から同駅ま



JR西日本の奈良線と京阪本線が接続する「東福寺駅」。京都市民にも知られていなかった「東福寺ルート」だが、駅の案内表示やパンフレットの制作・配布などにより利用者数は年々増加している。

で延長した。さらに同年3月28日には、京阪グループの京福電気鉄道が嵐山線「嵐電天神川駅」を新設。この駅は太秦天神川駅の地上出入り口にほぼ直結しており、利用客は地下鉄東西線から嵐山線に乗り換え、嵐山へも簡単にできるようになった。

「これで琵琶湖と嵐山も鉄道でつながり、広域な鉄道ネットワークが確立され、京都の観光ルートがより魅力的になった」と協常務は話す。これらの鉄道ネットワークを活用すれば、多少の乗り継ぎが生じるものの、渋滞などによる時間のロスもなく、京都を観光することができるのだ。さらに、逆ルートで琵琶湖へも。

そこで京阪電鉄はJR西日本と連携し、JR京都駅からJR奈良線で一つ

目の「東福寺駅」を経由して京阪線に乗り換え、各駅に至る「東福寺ルート」を確立。平成19年から、駅の案内表示やパンフレットなどで相互の路線表記を充実させたり、奈良線と京阪線の乗り換え時刻表を作成するなど、東福寺ルートの観光輸送キャンペーンを実施している。

また、東福寺駅においては、利用者の増大に伴ってJR奈良線のホームが手狭になったため、京阪電鉄の東福寺駅ホーム34平方メートルをJR西日本に賃貸し、昨年10月、JR奈良線のホームを拡幅した。東福寺駅の通常の乗降は1日1万2000人程度で、昨年11月の紅葉シーズンのピークにはその4倍を記録したが、スムーズな流れを確保することができたと言う。

このようなJRと民鉄の連携は非常にめずらしい。ある意味では画期的な試みと言えるかもしれない。

「よく協力していただき、うまく連携が取れている。これはやはり京都市内交通の充実という目的が一致しているため。これが一つの流れとなっていけば」と協常務は将来展望を語る。

「単に結節点ができただけでは宝の持ち腐れになってしまふ。事業者同士が手を組んでお客さまの利便性やメリツトを考えなければならぬ。結節点を生かすも殺すも我々事業者の責任だ」という協常務の言葉に、その強い意志と決意がにじむ。

観光エリアの名前をつけた駅名変更

最後に京阪電鉄の注目すべき試みをもう一つ紹介したい。中之島線の開業と同じタイミングで、京都市内3駅の駅名を変更したのだ。五条駅は「清水五条駅」に、四条駅は「祇園四条駅」に、丸太町駅は「神宮丸太町駅」に、界限の観光エリアの名前をつけることで、地理に不案内な観光客でも駅の位置をイメージしやすい駅名に変更した。

明治43年から使用している駅名が変わることは、事業者にとっても地域にとっても影響は大きい。危惧したのは地元の反応だった。しかし、それも杞憂に終わった。地元の商店街をはじめ住民から「地元が認知され、イメージアップにつながる」と歓迎されたのだ。また旧3駅名が京阪線の1キロ西を走る京都市営地下鉄烏丸線と同じであったため、観光客の誤乗が多かったが、その防止効果も期待できる。

「沿線価値を高めたい」と協常務は口にする。しかし、それは決して自社線を繁栄させたいだけではない。より広範な価値の創造を見つめている。

「鉄道を使って、まちの地域の価値を高めること、これからの我々鉄道事業者の使命はそこにある」と意欲を見せる。

京阪神圏の鉄道ネットワーク強化は、事業者の努力によって、一歩ずつ進む。

地域の将来をかけた 公共交通優先の まちづくり。

京阪電鉄が掲げる重点エリアの一つである京都では、「歩くまち・京都」をテーマに、公共交通優先のまちづくりが進められている。150万人の市民の生活拠点であり、5000万人が訪れる国際観光都市・利便性の向上と公共交通ネットワークの推進に取り組む。市は、交通事業者とともに京都の将来を紡ごうとしている。

写真提供●京都市都市計画局 歩くまち京都推進室 文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之

REPORT II



京都市都市計画局
歩くまち京都推進室 室長
佐伯康介
Kosuke SAEKI

京都市役所都市計画局に、昨年4月、「歩くまち・京都推進室」が発足した。前身は交通政策室。観光や経済、あるいは教育や健康、観光、コミュニティ

など、幅広い視野に立った「人が主役の歩いて楽しいまち」をつくる交通政策を目指して組織改正された。

「交通政策ではなく、交通まちづくり」

政策」と佐伯康介室長は説明する。公共交通利用に誘導する

年間5000万人の観光客が訪れる国際観光都市・京都が抱えるいちばん大きな悩みは「交通問題」だ。市民のマイカー依存度の高まりとともに自動

車で訪れる観光客も年々増加傾向にあるため、渋滞をはじめさまざまな問題が発生している。観光客の各種調査でも、交通問題や道路問題が改善点の上位にあがっている。

京都市では、平成15年度に自動車交通抑制を中心とする「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン」を策定。公共交通優先のまちづくりに取り組み、公共交通の利用を呼びかけてきた。

特に観光客に対しては交通事業者と協働し、公共交通の利用に誘導するさまざまな取り組みを実施。平成14年度から毎年実施している紅葉シーズンの「パーク&ライド京都」もそのひとつで、昨年は11月の1カ月間（例年は5日間）にわたって拡大実施した。

「シーズン中の市内の交通渋滞を知らずにマイカーで訪れ、苦勞している観光客が非常に多い。マイカーから公共交通に乗り換えて、目的地まで移動していただきたい」と佐伯室長。

昨年は、大津・山科・伏見・長岡京の四つのエリアに12箇所、約1900台分（一部有料）の「のりかえ駐車場」を用意。さらに紅葉シーズンのピークになる下旬の5日間には、近畿運輸局京都運輸支局や京都大学など6カ所の協力を得て830台増分の駐車スペースを開放した。また、PRパンフレットを制作し、最寄り駅から「嵐山」への鉄道を利用したアクセス方法についても丁寧に解説している。

こうした京都市の取り組みを受けて、鉄道事業者も独自にパーク&ライドを実施している。京阪電鉄では、大津市・京都市の協力を得て、京津線「浜大津駅」に隣接する二つの公共駐車場にマイカーを駐車し、鉄道で京都を観光するパーク&ライドを平成16年度から実施。1日乗り放題の割引乗車券の購入のほか、1日駐車券1000円が500円になる特典をつけている。初年度の利用は250台だったが、3年後には8400台もの利用があったという。

新たな総合交通戦略を策定

平成15年度に策定された「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン」だが、その後の社会経済情勢などの変化を受けて、現在京都市では新たに「歩くまち・京都」総合交通戦略」の策定に取り組んでいる。

一昨年、京都市では市内最大の繁華街、四条通の歩道の拡幅と公共交通優先の取り組みを内容とするトランジットモール化の交通社会実験を実施している。

「これまで自動車占領していた道路を、歩行者に譲ってもらおう。人が主役のまち、まちの中を楽しく歩きやすくしていこうという取り組み」（佐伯室長）で、大きな注目を集めた。

「『歩くまち・京都』総合交通戦略」は、この「人が主役の魅力あるまちづ



観光客であふれかえる紅葉シーズン（写真は東山）。のりかえ駐車場を市が用意し「車を置いて、電車で行こう」、パーク&ライドを推進する。



くり」をさらに強力に推進するために策定されるものだ。公共交通優先の歩いて楽しいまちを目指し、既存公共交通の利便性向上とネットワーク化に取り組む。

具体的な施策については「公共交通ネットワーク」未来の公共交通まちづくり「公共交通優先のライフスタイル」の三つの検討部会が議論を行っているところだ。

ところで、こうした動きについて市民はどのようにとらえているのだろうか。公共交通優先のライフスタイル検討部会では、

昨年11月に京都市民を対象にアンケートを実施した。その結果、「京都の風景には歩く人々の方がなじむ」が86%、「公共交通や徒歩・自転車を大切にしたいまちづくりを進めるべき」と80%の市民が考えており、市民の公共交通優先のまちづくりへの期待が示される結果となった。

しかし佐伯室長は、この結果を慎重に受け止める。

「それが理想的だと分かっているけど、実生活では小さな子どもがいる、荷物が多いなどの理由でマイカー頼りになってしまうこともある。最終的には根底の意識を変えなければ。それには個々



紅葉の名所・嵐山は最も混み合うエリア。



交通案内を所要所に表示し、観光客に公共交通の利用を呼びかける。

の移動者の課題を考えることが必要になってくる」と話す。

荷物のキャリーサービスなどの直接的な解消策やバリアフリーの推進、あるいは交通案内——だからこそ、幅広い視野で交通政策をとらえ直すことが必要なのだろう。

交通事業者が団結できる仕組みを

京阪電鉄とJR西日本による東福寺ルートの確立や、京都市営地下鉄「四条駅」と阪急電鉄京都本線「烏丸駅」の乗り継ぎ施設の取り組み（連絡通路に昇降機を設置・市バスの案内板設置）などに見られるように、京都市では、すでに事業者間の連携が進んでいる。市としては、こうした個々の事業者間の連携をさらに大きな枠組みにし

ていきたいというのが希望だ。

「各事業者が苦勞して改善を図っているのはよく分かる。けれども市民にとってはまだ分かりづらかったり、車を使えない高齢者も増えてくる。地域になじみがない観光客が利用しやすいということ、市民にとっても利用しやすいということ。便利で使いやすい交通体系を整えていきたい。そのために京都の交通事業者が一致団結できる仕組みをつくりたい。将来像を見据えて、事業者の皆さんと話し合っていきたい」と佐伯室長は語る。

京都の賑わいと歴史・文化を継承するための、公共交通を優先するまちづくり——国際観光都市が打ち出す交通まちづくり構想に注目と期待がかかる。京都市の総合交通戦略は今夏、策定される。

中長期的な展望の 交通施策で 京阪神圏の活性化へ。

運輸政策審議会答申第10号によって整備が位置づけられ、近畿地方交通審議会答申第8号の方針にも沿った新規の鉄道路線が開業を果たし、京阪神圏の鉄道ネットワークが概成しつつある。

また新線を含めた再開発や大規模な駅施設の改良工事も進んでいる。

京阪神圏の鉄道をめぐる現在の状況を、国土交通省近畿運輸局の吉田晶子企画観光部長にうかがった。

文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之



国土交通省 近畿運輸局
企画観光部長

吉田晶子

Akiko YOSHIDA

5年間で9路線が開業

近年、京阪神圏では鉄道路線の開業ラッシュとなっている。平成16年には京都市交通局・東西線（六地蔵～醍醐）、18年には神戸新交通・ポートアイランド線（市民広場～神戸空港）、近鉄・けいはんな線（生駒～学研奈良登美ヶ丘）、大阪市交通局・8号線（井高野～今里）が開業。19年には大阪高速鉄道・国際文化公園都市モノレール線（阪大病院前～彩都西）が開業し、昨年は

京都市交通局・東西線（二条～太秦天神川）、JR・おおさか東線（放出～久宝寺）、10月には京阪電鉄・中之島線（中之島～天満橋）が目見えた。さらに今年3月20日には阪神電鉄・阪神なんば線が誕生し、平成23年度開業予定のおおさか東線（新大阪～放出）の工事も順調に進んでいる。

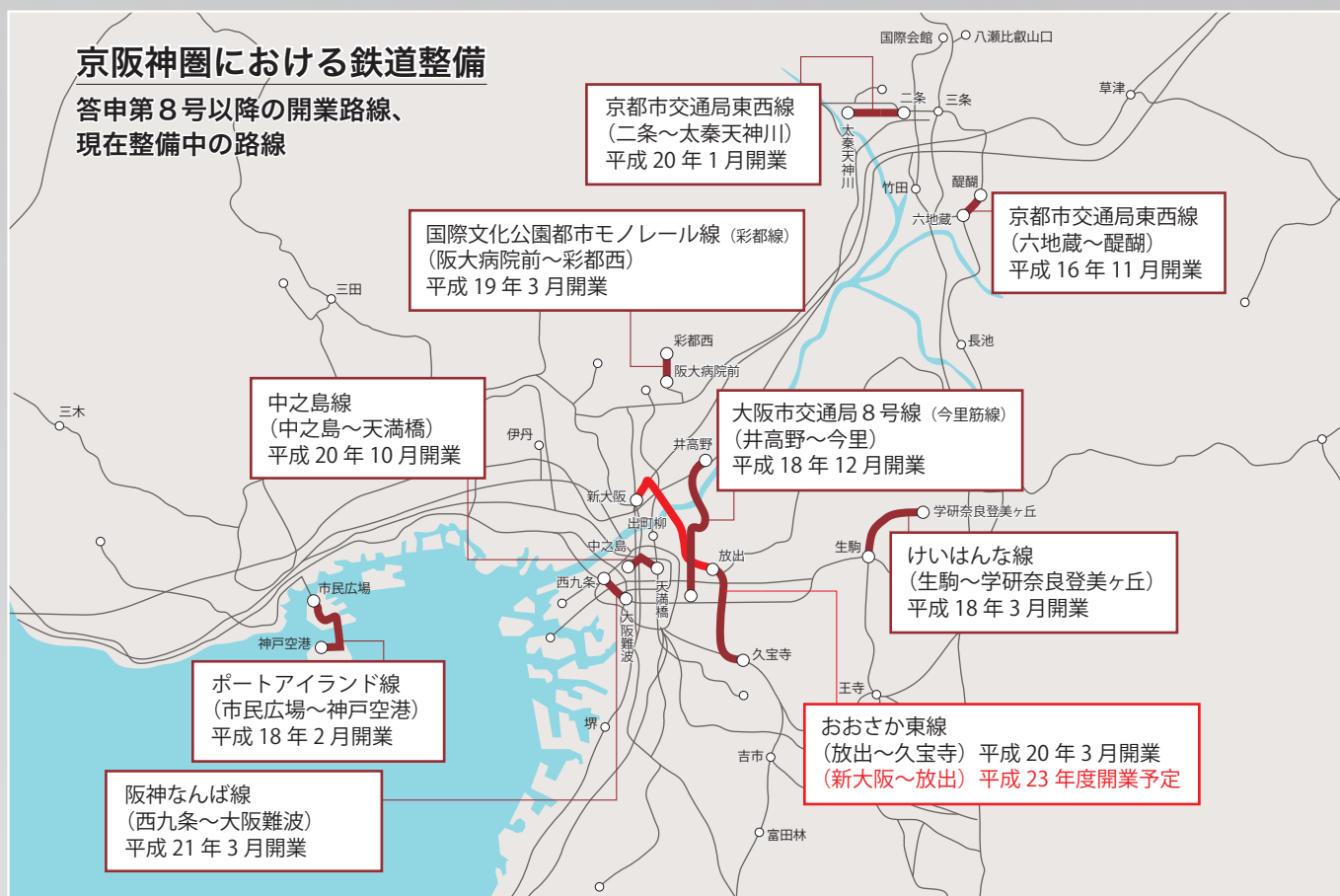
京都市交通局・東西線（二条～太秦天神川）、JR・おおさか東線（放出～久宝寺）、10月には京阪電鉄・中之島線（中之島～天満橋）が目見えた。さらに今年3月20日には阪神電鉄・阪神なんば線が誕生し、平成23年度開業予定のおおさか東線（新大阪～放出）の工事も順調に進んでいる。

都市機能強化に伴う交通需要に対応

「近畿圏における望ましい交通のあり方について」は平成27年を目標に、大阪都心部を中心とする半径50キロメートルの範囲（大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県）について、中長期的な展望に立った総合交通施策の方向性を示している。

「鉄道の新規路線整備に関しては、施設の改良だけでは困難な場合に、路線の延長などによって鉄道ネットワーク機能の向上を図ることが必要になります。都市機能の再生のためには、各拠点都市間の連携や交流を支える鉄道機能の強化を図る必要があります。大規模都市開発プロジェクト等新たな開発需要への対応、相互直通運転転化、また、新幹線駅や空港など広域交通拠点へのアクセス向上、混雑緩和などに対応する線を整備することが基本的な考え方となります」

今号で紹介している中之島線と阪神なんば線の開通区域は、都市再生緊急整備地域に指定されている。また、先述の鉄道地下化と連絡線が検討されているという大阪駅北部、通称「北ヤード」でも、貨物操車場だった場所に、商業・新産業創造などの高度研究・ビジネス・住居・ホテルなど機能を集積した都市空間をつくることが予定され、24ヘクタールのうち3分の1程度の先行開発



が進められている。

「こうした地域は再開発を行い、都市としての機能を集積することで、地域経済活性化に与えるインパクトが期待されます。新たな路線の開業は、それを支えるネットワークとなる。都市機能強化とそれに伴う交通需要への対応が一体となって進むことが期待されます」

駅の大規模な改良では、「駅施設利用円滑化事業」として、平成18年に計画が認定された阪神三宮駅がある。阪神三宮駅はJR、阪急電鉄、地下鉄の駅と隣接し、乗り換え動線は混雑度が高い。阪神なんば線開業で阪神電鉄と近鉄が相互直通運転を開始し、奈良・大阪・神戸と広範なアクセスが実現、さらなる人の流れが予想される。駅内外を一体的に整備することにより、円滑な移動を図り、結節点としての機能を高めようという計画を国が支援する。

「都市鉄道等利便増進法『交通結節機能高度化計画』の全国唯一の事例として注目されています」

改札口とコンコースの新設、ホーム拡張やバリアフリー化などの改良とともに、神戸市による地下通路整備が連動して進められている。工事は平成24年度まで行われる予定だ。

また、一昨年10月にできた地域公共交通活性化・再生法の仕組みを使って堺市が計画しているのが、堺市東西鉄軌道（堺浜～堺東）だ。基本計画案を

昨年12月に公表し、事業者や住民などで結成する協議会の準備を進めている。

ソフト面での利便性も向上

関東圏の鉄道に比べて、近畿圏の鉄道は相直が進展していない現状は確かである。しかし、交通事業者間の連携は確実に強まっている。

「キャンペーン企画など観光面でも利便性の向上を目指した連携がよく見られます。また、共通ICカードも普及していますし、物理面では進んでいないように見えても、利用者の利便性は高まってきていると考えます」

近畿運輸局では、観光における公共交通利用の働きかけとして、交通拠点の表示をチェックする「ひとり歩き点検隊」を実施した。外国人居住者に、関西国際空港や新大阪駅、京都駅などを実際に歩いて乗り換えや表示方法などについて改善点を指摘してもらい、その情報を事業者伝えて改善を促す。

京阪神圏は東アジアからの観光客が多いが、そうした観光客に対応できていないという率直な意見もあり、実態に即した迅速な改善ができたという。

既存の鉄道ネットワークを、利用しやすいものへと改善し、都市の装置として最大限に機能させる。こうした事業者個々の取り組み、事業者同士、地域との協調によって、京阪神圏の鉄道ネットワークはより磐石になっていく。

阪神なんば線 延伸工事探訪

作家●野村正樹 写真●織本知之 取材協力・阪神電気鉄道株式会社



2009年3月20日の開業を間近に控えた1月、阪神なんば線延伸区間を、鉄道をこよなく愛する作家・野村正樹が歩いた。そのプランが語られるようになってから半世紀を経て実現したこの延伸、当時を知る野村氏にとっては感無量だったようだ――。

関西人がずっと夢見た直通運転

実は、筆者は神戸で生まれ、18歳までを神戸で過ごした。高校生活を送った昭和30年代半ばには、よく電車に乗って大阪にも出かける。行き先の多くはキタの梅田界限やミナミの難波・心斎橋あたり。しかし、同じ「大阪の繁華街」でも、キタに行くのとミナミまで出向くのでは、まるで感覚が違っていたのである。

阪急や阪神の特急を使えば、梅田まではたったの30分ほど。しかし、難波あたりに行くとなると、そこから地下鉄御堂筋線に乗り換えて1時間近くかかってしまう。

神戸から梅田は、実に近いが、神戸から難波は、何とも遠い。

それが実感であり、実態でもあった。

休日には近鉄電車に乗って奈良や生駒山などにも行ったが、その際の「遠さ」や「面倒さ」はミナミの比ではない。当時、阪神間の住民が近鉄に乗るには、梅田（国鉄では大阪駅）から城東線（今の大阪環状線）で15分ほどの「鶴橋」駅で近鉄奈良線に乗り換える、というのが一般的。神戸から奈良までは、片道で2時間近くを要した。

大阪の街は、神戸のとなりだが、奈良の都は、はるかに遠い彼方。

それが本音であり、本当のことだった。

そんな筆者が、卒業後は大阪に本社を持つ洋酒メーカーに就職する。やがて上本町六丁目を終点としていた近鉄が難波まで延伸されたが、やはり神戸―奈良を移動するには阪神（阪急）―地下鉄―近鉄の3種類の電車の乗り継ぎが必要だった。

阪神間に住む同僚などは、筆者と同じ不便を口にする。同時に、奈良に住む知人たちからはこんな不満も聞いたりした。

「三宮で買い物や観光をしようと思うても、神戸は遠くて行くのがしんどい」

「タイガースを応援したいんやが、甲子園球場まで行くと帰りが遅くなってムリ」

そんな会話を交わすときに、かならず到達する「共通の思い」があったのだ。

「神戸も大阪も奈良も、同じ関西文化圏なのに、なんで行き来は不便なんやろう」

「阪神と近鉄が繋がったらええんやけど」

「そうや、線路の幅は同じなんやから、直通電車かて走れるはずや！」

これは、当時の関西では決して突飛な発想でも夢物語でもなかったのである。その「阪神と近鉄を線路で結ぶ」という壮大な計画の原型ともいえるプランは、すでに昭和30年代半ばに立てられていたからだ。

半世紀を経て実現した夢の新線

その頃、阪神電車に「伝法線」という支線があった。三宮・元町―梅田を結ぶ阪神

本線の「尼崎」駅から分かれ、新淀川を渡ってすぐの「伝法」を経て「千鳥橋」という大阪西郊の下町でブツンと途切れるという、何とも存在感の薄いローカル線だ。

そんな伝法線が目玉された最初は、昭和35（1960）年6月のこと。阪神電鉄が同線を難波まで延伸させることになり、その第一期計画として千鳥橋―西九条の工事が始まったのである。

同区間が完成したのは、あの東京オリッピックが開かれた昭和39（1964）年。あわせて路線名は「西大阪線」と改称される。さらに同年には、国鉄も大阪環状線を開通させて、「西九条」駅で両線の乗り換えが実現した。大阪西部の交通網が大きく前進する、最初の一步でもあっただろう。

余談だが、その西大阪線の開業にあわせて昭和40（1965）年には西九条―神戸・元町（のちに三宮）を結ぶ「西大阪特急（通称はN特急）」という電車も生まれた。

さらに2年後には難波乗り入れをめざしての二期工事（西九条―九条）をスタートさせたが、諸般の事情で中断された。一つの要因は、乗客の伸び悩みだったかもしれない。当時、大阪の西部にはコレといった繁華街や行楽地がなく、せっかくのN特急も空席が目立ち、昭和49（1974）年には残念にも姿を消したのだ。

しかし、やがて時代の進歩が状況を一変させる。地元では「大阪の陸の孤島」などと呼ばれてきたこの一帯に、相次いで超人気スポットが生まれたのである。

◆平成2（1990）年には大阪港に巨大水族館の「海遊館」が開業。



阪神なんば線乗り入れの新造車1000系。行き先表示の「西九条」は3月19日で見納め。

◆5年後には隣接してサントリーミュージアム「天保山」が開館。一帯の天保山ハーバーレッジは一大観光名所となる。

◆平成9（1997）年には大阪ドーム（現京セラドーム大阪）が誕生。

◆平成13（2001）年には西九条駅からJR桜島線（ゆめ咲線）に乗ってすぐのこの花区内にユニバーサル・スタジオジャパン（USJ）がオープン……。

そうした場所には、阪神間はもちろん、近鉄や南海沿線からもレジャー客が押し寄せることとなった。あわせて地元でも、大阪市西部の活性化策が検討されはじめる。

その切り札として、阪神の西九条―近鉄難波を結ぶ新線の工事施行認可が平成15（2003）年に下りた。建設・保有は大阪市などが出資する西大阪高速鉄道が、運営は阪神電鉄が行う上下分離方式での事業化も決まり、同年10月に工事は開始されたのである。

延伸総距離は3.8km。工事区間は「近鉄難波」駅の西に既設の引き上げ線（0.4km）を除く3.4km。地下にある近鉄難波駅（開通後は「大阪難波」駅に改称）から続く地下トンネル内に「桜川」「ドーム前」「九条」の3駅が設けられ、その先は高架となつて西九条駅で西大阪線と結ぶ、という計画。「阪神と近鉄の直通運転」が、ついに実現することとなったのだ。

しかも、新しい鉄路には両社の電車が相互乗り入れをする。その目玉は、阪神三宮―近鉄奈良を最速76分で結ぶ直通の「快速急行」。あのN特急を思わせる優等電車が、1時間に3〜5本も走るのだ。

開通は平成21（2009）年3月20日。かつて伝法線に託された夢が、半世紀の時を経て現実のものになったわけである。感無量……今は東京で暮らす筆者にとつても、それ以外の言葉は見当たらない。

ところが、そんな感慨に浸っていた昨年末に、思いがけない幸運が訪れた。完成間近の新線を歩いて取材できるといふ。

「何と嬉しい初夢だろうか！」

そして、いよいよ本番にそなえての試運転電車が走り出す数日前の、1月初旬。筆者は喜び勇んで大阪へと向かったのである。

難波―ドーム前で知ったアクセスの便

本来ならば、新設された全区間の線路を歩きたい気持ちは山々だ。しかし、工事の最終仕上げの時期でもあり、今回の取材は途中のドーム前―西九条の区間。いや、それで十分ではないか。大切なのは「阪神と近鉄がレールで結ばれる」という現実を、自分の目と足で確かめることなのだ。

【探訪① 尼崎駅】

そんな思いで最初に訪ねたのは、阪神「尼崎」駅だった。神戸に育った人間としては、やはり六甲山を背に仰ぐこの場所から、難波や、その先の生駒山や奈良方向をめざす探訪のスタートを飾りたい。

そして、ひさびさに訪れた尼崎駅で目にしたのが改装なった駅舎と新しい線路の配置だ。かつては、北側に2面4線の阪神本線、南側にボツンと西大阪線のホームを備えた構造が、いつのまにか一変していた。新しい駅は上下ともに2面3線（合計で4

探訪②——西九条駅



ネオンきらめく夜の難波。



既存のレールと新設されたなんば線のレールはすでにつながっていた。ストッパーがはずされる日を待つばかり。

探訪①——尼崎駅

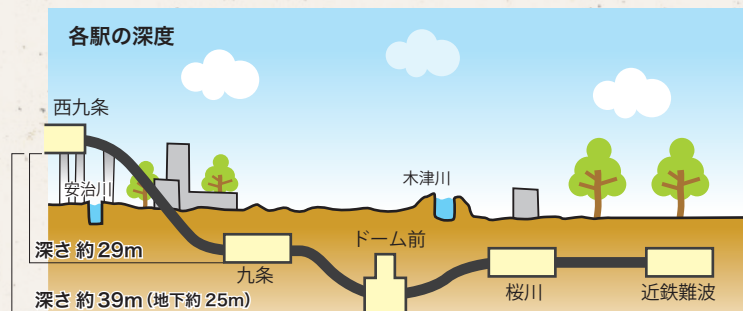


阪神電気鉄道株式会社
鉄道事業本部
なんば線開業準備室
建設工事事務所
副所長 原田 大

START!



今回の探訪は尼崎駅からスタートした。



阪神本線下り線と阪神なんば線を立体交差させるため新設された高架橋。

面6線)の構造。中央の2線を使うなんば線の電車と阪神本線の特急・急行・普通などとの乗り換えが、楽に、便利に、スムーズに行われるように工夫されている。

さらに大阪方向を見ると、本線となんば線の線路は次の「大物」駅の手前で立体クロスしている。新しい鉄路に、かつてのローカル線のイメージはもう無い。

やがて、その立体クロスをくぐって黒と黄色を基調としたおしゃれな電車が入線してきた。阪神なんば線の開業にあわせて新造された1000系。その快適な車両に揺られて、いざ西九条へと向かったのだ。

【探訪② 西九条駅】

乗車して約10分。3月19日までの終点となる西九条駅で電車を降りると、目の前には先へ通じるなんば線の線路がすでに敷かれ、既存のレールと繋がっているではないか。興奮は徐々に高まっていく。

地上4階にあるホームから改札口を出て地上へと向かう。途中の階段の壁には「阪神電車ミナミへ。」と記された巨大な看板が。そうなのだ。さっきホームで見たレール上のストッパーが外されたときには、電車がこの上の真新しい線路を走るのだ。難波や道頓堀や、その先の生駒や、世界に誇る奈良の若草山や春日神社や大仏殿まで、乗り換えなしで行けてしまうのだ！

そんなことも思わせる元気な広告に誘われて、次に向かったのは近鉄難波駅である。

【探訪③ 大阪難波(旧近鉄難波)駅】

その地下ホームの西端に立つと、先に続く間のなかに3本の引き上げ線が見えた。開業後は、その両端の2線が本線となる。

神戸方面から走ってくる1000系もこのトンネルの間をくぐって雄姿を見せてくれると思うと、胸はさらに高鳴ってきた。

ホームの見学を終えたあとは地上へ。東西に延びる千日前通りをひたすら西へ、西へと歩いた。この硬いコンクリート道路の下には、もう新しい線路が敷かれているのだ。感動は最高潮へと近づいていく。

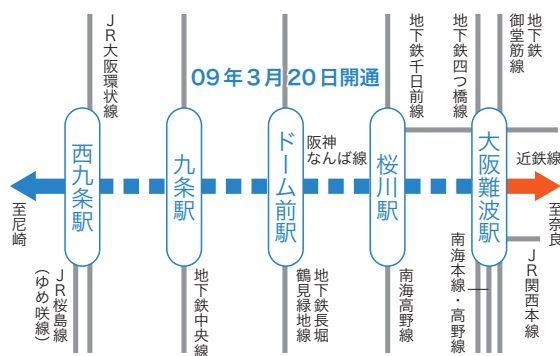
【探訪④ 桜川駅の周辺】

途中で「JR難波」駅のある湊町りープレイス前を通り、さらに歩くと「桜川」駅。ここは大阪市営の地下鉄千日前線(なんば線と地下通路で連絡)や南海高野線の「汐見橋」駅と乗り換えができる。

実は、この路線の大きな魅力の一つが、西九条ー大阪難波のすべての駅で既存の鉄道と接続していることなのだ。

次の「ドーム前」では市営地下鉄の長堀

阪神なんば線と既存鉄道とのネットワーク



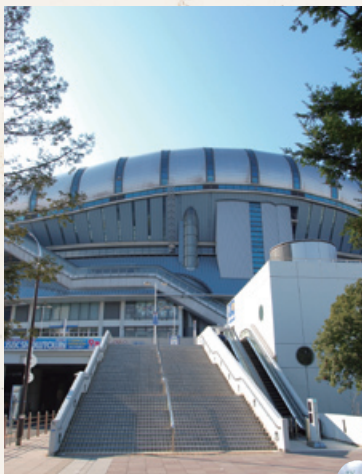
探訪⑤——ドーム前駅



ドーム前駅の地上ゲート。ガラスと金属パネルを用いた未来的な造りが特徴。



ドーム前駅ホーム。吹き抜けとなっているため地下駅でも開放感がある。



阪神タイガースの公式戦もここ京セラドーム大阪で開催される。



地下出入口の浸水を防ぐ鉄扉。河川が氾濫したときに備える。



シールド工法でつくられた円筒形の地下トンネル。

鶴見緑地線「ドーム前千代崎」駅と地下で連絡し、心斎橋や大阪ビジネスパークや鶴見緑地公園などに行くのに便利だ。

「九条」駅では地下鉄中央線と接続。人気のウォーターフロントへは、そこから10分前後。「西九条」駅はJR大阪環状線・ゆめ咲線との乗換駅で、そこから5分でUSJに行ける。

そんな期待に胸をはずませて歩くうちに、前方には銀色に輝く京セラドーム大阪が見えてきた。その正面に位置するのがドーム前駅。工事現場の見学と真新しい線路歩きの出発進行は、もう間近だ。

建設工事の3つの努力に感服

見学は、ドーム前駅近くにある建設工事事務所から始まった。そこで原田副所長から新線の概略や見どころなどの説明をうかがいながら、3つのことに感心した。

1つめは、高架と地下が組み合わさり、2本の大きな川と交叉し、民家のすぐ脇や幹線道路を走る箇所もある、という複雑なルート工事のやり遂げたことだ。

難波方面から延びてきた地下トンネルは、このドーム前駅の手前で木津川や地下鉄・長堀鶴見緑地線の下を走るために、ホームの位置は地下約25m。大阪ではもっとも深い駅の一つなのだ。次の九条駅まではシールド工法による大深度地下鉄のトンネル区間が続く。その九条からは最高40パーミルの急勾配を上り、一気に高架となって安治川をまたぎ、西九条駅へと達する。つまり、ドーム前―安治川橋梁の約1・

5kmの間にビルの地下5階から地上4階まで駆け登る、ということ。設計や工事に携わった方々の苦労と努力は計り知れない。

また、地下から高架になる付近では広い道路に沿って線路が敷かれるために、都市計画道路の拡幅工事が行われた。これも、自治体との緊密な連携の結果だろう。

さらに地下出入口の付近には、自然災害による万が一の浸水を防ぐための鉄扉を設置。安全対策も万全である。

2つめは、周辺環境へのきめ細かな配慮がなされていることだ。

とくに安治川周辺の高架部分には側道がなく、民家やビルの合間をすり抜けるように線路が敷かれた。そのため、騒音・振動対策には最大限の工夫が施されている。

まず2本の線路の両脇を包み込むように、下部は高さ2mのコンクリート、上部は高さ4mのポリカーボネイト製の防音壁を設置している。さらに、ロングレールを採用し、コンクリート製の枕木と道床の境目には振動低減のためのゴムを施し、道床上には数センチ幅の碎石を敷きつめるという入念さ。騒音と振動の備えも磐石だ。

駅のデザインへのこだわり

3つめは、沿線の3駅のデザインにもこだわりや工夫を凝らしていることだ。

副所長はパネルで幾つもの興味深い説明をしてくださったが、それらは現地を見てのお楽しみ。百聞は一見にしかず。魅力の数々をこの目で確かめるべく、いよいよ現場へと向かったのである。

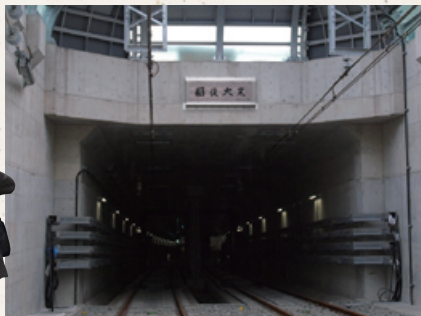
探訪⑥——九条駅



安治川橋梁。防音壁はしール面から2mの高さなので、車窓から景色が楽しめる。



セミシールド型防音壁。上部が半透明板で明るい印象を受ける。



地下入口に掲げられた「紹復大業」のプレート。阪神電鉄の思いが込められている。



円柱の外観がおおよそ地下駅の入口とは思えない九条駅の地上ゲート。



九条駅ホームには丸い柱をぐるりと囲む鉄製のベンチが。

【探訪⑤ ドーム前駅】

地下2階にあたる駅の改札口からさらに階段を下りると、目の前に完成間近のプラットホームが広がっていた。高さ10mを誇る吹き抜けの空間の眺めが壮観だ。

10両編成の電車に対応できる長さ215mの島式ホームの両側には、赤茶けた新品のレールとピカピカの赤銅色の架線。さらに目を惹くのが、コンコースやホームの壁面を飾る煉瓦である。その数、何と16万個とか。でも、なぜこの駅に煉瓦なのか？

副所長がこう説明してくださった。

「ここは、大阪ガス発祥の地なんです」

明治38（1905）年、この地に生まれた煉瓦造りの工場から初めて都市ガスの供給が始まり、大阪の近代化に大きく貢献したとか。その由緒ある場所に生まれた駅にこそふさわしい装飾だろう。

そういえば、同駅の改札階にはアーチ型の入口のような煉瓦造りの壁面もあった。これは甲子園球場をイメージしたものだという。確かに、ドーム前駅から甲子園駅までは快速急行に乗れば約20分。阪神電車に乗っての「野球のハシゴ観戦」が楽しめるかもしれない。

そのホームの最前部から、いよいよ線路へと下りる。ここからはトンネル内の枕木をしっかりと踏みしめながら、1歩ずつ、前へ、前へ。今までも取材で全国の廃線跡の錆びたレールや古い枕木の上を歩いてきたが、完成前の鉄路は初めての体験だ。

その感動に浸りながら10分ほど進んできると、もう次の「九条」駅のホームが見えてきた。

【探訪⑥ 九条駅】

九条駅の周辺はボルトやネジなどの金属加工の工場で栄えた町だ。そのため、ホーム上の柱やベンチ、地上の出入口は鉄が主体。その円筒形の建物は鉄骨とガラスで構成され、夜間にはなつかしい「行灯」をほうふつとさせる暖かな照明が灯るといふ。

「九条は、大阪の市電発祥の地なんです」と副所長。明治36（1903）年に、九条交差点（当時は花園橋）から天保山（築港栈橋）までの市電が開通したのである。まさに、ここは「大阪の市内交通の始発駅」。円筒形の建物のモチーフとなっている「鉄」と「明かり」は都市の近代化の象徴かもしれない、と思った。

ちなみに、さつき難波から地上を歩きながら見た「桜川」駅の近くには材木問屋や製材所が多く、ホームのベンチは木製に。また、壁面はかたや金属、こなたはタイルといった別のデザインになっているとか。どの駅も開業後には途中下車をしてゆつくりと散策するのが楽しみだ。

地下入口に刻まれた「紹復大業」

その九条駅を過ぎて再び地下のトンネルを歩くと、一気に上り勾配となって線路は地上へ。ここからは、防音のために施された覆いのなかを歩いてゆく。

ふと振り返ると、トンネルの出口（西九条方向からでは入口）の上部に大きなプレートが埋め込まれているのに気づいた。

そこには「紹復大業」という文字が。広報の方が、こう教えてくださった。

「中国の『書経』という歴史書に由来した語句で、『前の時代からの偉大な業績を継承して世の中を安定させよう』という意味なんです」

確かにこの延伸事業も、戦後から間もない頃に構想された壮大な計画を後世の人びとがしっかりと受け継ぎ、見事に結実させたものではないか。プレートに込められた願いのとおり、同線の開通で新たな都市交通ネットワークが形成され、生活の利便性が向上し、沿線や地域の活性化にも大きく寄与することは間違いないだろう。

そんなことを考えながら歩いて行くと、目の前に巨大な橋桁が迫ってきた。約90mの長さを持つアーチ型の安治川橋梁。地下はトンネル、高架部分は防音壁で覆われたならば線で、唯一、車窓からの景色が楽し



近辺の高層ビルから安治川を望む。シャープなアーチ型の安治川橋梁が新しいランドマークになっている。

める場所だ。ちなみに、この橋は安治川で浮かべた台船上で橋桁を組み立て、潮の満ち引きを利用して設置したという。

「その安治川と言えは……」

関西で育ち、仕事で大阪の中之島や天保山港の周辺に何度も足を運んだ筆者には、この「安治川を渡る電車」にはひとしおの感慨があるのだ。

安治川の上流は「大川(旧淀川)」であり、江戸時代にはこの川を使って天保山港と船場や中之島を行き来する荷物船が商都・大阪の繁栄をもたらした。

そんな近世の大動脈であった旧淀川に沿って走る鉄道が初めて敷かれたのは、昨年10月に開通した「京阪中之島線」である。そして今度は、浪速の街の大動脈であったこの川を初めて民鉄路線が渡った、ということ。大阪の未来をリードする新しい2本の動脈が誕生したわけだ。

そんな歴史を秘めた安治川を渡ると、線路は緩やかに左にカーブを切る。行く手には、数時間前に降り立った西九条駅のホームが見えてきた。ふと足元のレールを見ると、そこに「2008・10・10」という設置の年月日が記されていた。この日に、この場所で、垂涎の鉄路が一本に繋がったのだらうか。

「大業」が、見事に成就への王手をかけた瞬間だったかもしれない。

線路は続くよ、どこまでも

こうして、尼崎をスタートしてから難波・ドーム前・西九条までを徒歩でたどる小

な旅は終わった。その難波―西九条間は、バスやタクシーを使っても日中なら20〜30分はかかる。阪神ならば線の電車は同じ区間を、約8分で走り抜けてしまつたのだ。

わずか8分であり、たったの4km弱の新線ではある。しかし、その効果と期待は計り知れないはずだ。

鉄道ができれば、新しい移動が生まれる。鉄道会社には、新しい需要が起きる。

地域には、新しい市場が育つ。

そして沿線に住む人びとには、新しい喜びがもたらされるはずだ。

もっとも、一本の路線の誕生が乗客の流れを変え、場所によつては訪れる人が減ってしまうケースもないとは言えない。しかし同線には、そうした事態を防ぐユニークな試みもなされていると思った。

阪神ならば線新線区間の通勤定期券を持つていけば、阪神梅田駅での乗降も可能となるのだ。つまり、ミナミで働く人でも、梅田と難波での買い物や道頓堀と北新地でのハシゴが楽しめるということ。そういえば、いただいたパンフレットにはこんなキャッチフレーズも記されていた。

――遊ぶ、働く、学ぶ。暮らしの可能性が大きく広がります――

まさしく、その通りだろう。人が動けば、経済も動く。沿線の街は元気になる。それも鉄道にとつての大きな役割であり、地元

の期待ではないだろうか。

西九条駅のホームに立ってそんなことを思っていると、突然、軽快なメロディが耳に届いた。文部省唱歌にもなったその曲名と歌の出だしは誰もが知っているだろう。

「♪ 線路は続くよ、どこまでも」

有名なアメリカ民謡(日本語訳詞/佐木敏)であり、阪神電鉄でも梅田を除く各駅で電車の接近音として使われている名曲。そもそもは、アメリカ大陸横断鉄道の建設に際して歌われたものだという。

そして今、この日本の大阪でも市内横断鉄道が建設されて、まさしく「線路は続いた」。この音楽に乗せて到着した電車に乗るだけで、阪神間から難波や奈良へ、奈良から神戸方面への快適な移動が叶うのだ。

思えば、半世紀にもわたる長い長い夢だった。しかし、子どもの頃から夢見た新しい鉄路は、今まさに正夢となったのだ。

ふと見ると、その西九条駅のホームに、一人の小さな男の子がやってきた。そして私と同じように、はるか難波方向へと続く鉄路をじっと見つめている。彼は今、どんな夢を見ているのだろうか……。

鉄道は「乗客を運ぶ」だけではない。沿線や地域に「夢を運んでくれる」希望と元気のメッセンジャでもあるのだ。冬の冷たい六甲おろしを全身に受けながらも、心はほんのりと温まっていくな。



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『鉄道地図の謎から歴史を読む方法』(河出書房新社)がある。

人生という旅の夢

晴れた日に電車に乗る。シルバーの車体に赤いラインが鮮やかな東横線だ。向かう先は、横浜である。私の大好きな、港のある街。レトロでモダンな。

海が見たくなったら、出かけていく。ちよつとした遠足気分なのだけれど、横浜まではあつという間だ。特急に乗れば渋谷から三十分くらい？ みなとみらい線が開通してからは、乗り換えなしで馬車道や元町、中華街へも行くことができるようになった。なんて便利なんだろう。さあ、どの駅で降りようか。横浜には美味しいものがたくさんある。どこで、なにを食べようか。馬車道のカフェでアイスクリームを？ みなとみらいのランドマークタワーでイタリアンを？ 元町の古い洋館のティールームでシフォ

ンケーキを？ いや、それとも、やはり中華街でお腹いっぱい飲茶を？ そんなふうに迷うことも楽しくてならない。

平日の昼過ぎならば、電車はさほど混んではない。座席にゆつたり腰かけて、ふとあたりを見回すと、ちっちゃな子どもを運んだ若いお母さん、熱心に文庫本を読んでいる女の子、こつくり居眠りをしているビジネスマン、洒落た眼鏡をかけた白髪の品のいいおばあちゃん……さまざまな人々がいる。それぞれの人生を乗せて、電車は走っているんだなあ。ほんの束の間とはいえ同じ電車に乗り合わせたのも、なにかの縁だろうか。そう思うと、この瞬間が愛しい。大きな窓の外では目まぐるしく風景が移り変わっていく。耳をすませば、びゅううう、と風の

鳴る音。がたがた、ごつとん、がたん、ごとん、私たちは前へ前へと進んでいく。ときおり、ちん、という軽やかな音。耳の奥がくすぐったくなる。

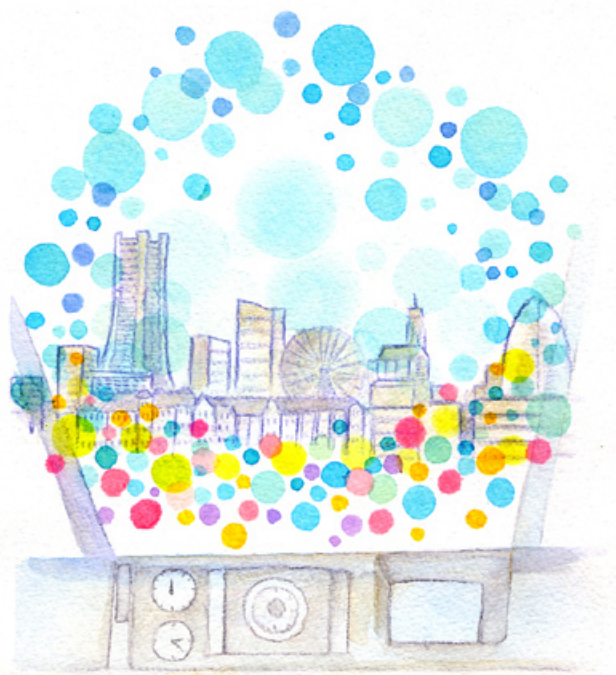
いよいよ横浜が近づくと、なんだか、もうじつと坐ってはいられなくて、いちばん前の車両の、乗務員室の傍らに立つ。ここは実はひそかな人気スポット。座席が空いていても、わざわざ、この場所に陣取って立っている人が必ずいる。運転席の窓から臨む風景を見ることができるからだ。あの眺めは、すこぶる魅力的だと思う。なだらかなラインを描いて、ずつと先まで鉄のレールが伸びている。

「線路は続くよ、どこまでも」——なつかしい歌、そのままに。もちろん、こ

谷こえて」というわけにはいかないが、「はるかな町まで ぼくたちの たのしい旅の夢 つないでる」

わくわくする胸のうちに、この歌詞はしつくりと馴染む。どうしてだろう、線路を見ていると、なにやら懐かしい。郷愁のようなものを覚える。子どもの頃、ちいさな手に小銭を握って跨線橋からレールを見下ろし、どこか遠くへ行つてしまいたい、と考えたことを思い出すからだろうか。

いつのまにか、大人になった。でも、運転席の窓からの眺めは、私を未来へと、そして、同時に過去へと連れていく。線路はたしかに、人生という旅の夢をつないでいるのだ、と実感する時間である。



イラスト・岡林玲生



撮影・恩田亮一

文・野中 柊 Hiiragi NONAKA

新潟県生まれ。立教大学卒業後、ニューヨーク州在住中に『ヨモギ・アイス』で海燕文学新人賞を受賞してデビュー。小説に『きみの歌が聞きたい』『マルシェ・アンジュール』『恋人たち』『恋と恋のあいだ』、エッセイ集に『きらめくジャンクフード』、童話に『パンダのボンボン』シリーズなど著書多数。日常のさりげない出来事、美味しそうな食の描写に人気がある。



「ホルテンさんのはじめての冒険」

Bunkamura ル・シネマ、梅田ガーデンシネマ、シネ・リーブル神戸で2月から公開、全国順次公開予定。



© 2007 COPYRIGHT BuiBui Film as ALL RIGHTS RESERVED

今回は二〇〇七年ノルウェーでベント・ハーメル監督が撮った、今年二月から日本でも公開中の「ホルテンさんのはじめての冒険」を紹介する。

北欧のデンマークやスウェーデンの映画は、ラース・フォン・トリアーやイングマル・ベルイマンの作品など日本で高い評価を受けているものがたくさんある。しかし、ノルウェー映画となるとそれほど多くないという印象がある中で、この映画は、なかなか出来が良く、二〇〇八年のカンヌ映画祭でも評判になったようである。運転手、車掌、保線要員など鉄道で働く人を主人公にした映画は数あるが、主人公の鉄道員が退職した後を撮った映画は、これが最初ではないかと思う。高齢化をいち早く迎えた成熟社会ノルウェーで国有鉄道を定年退職した後の運転手の戸惑いを描いた映画であり、その戸惑いぶりについては身につまされるところも多い。

六十七歳の定年を迎えたベルゲン急行の運転手オッド・ホルテン（ボード・オーヴェ好演）は、その几帳面な性格ゆえに、長年的確に管理された日常から解放されたことに安心よりもむしろ不安と戸惑いを覚える。昔活動的だった

鉄道と映画 — 24

勤続40年の生真面目な運転士、ホルテンさん。
定年退職後のその新しい人生は…?

O'HORTEN

「ホルテンさんのはじめての冒険」



文・羽生次郎

text by Jiro 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、運輸審議官等を経て、2002年8月国土交通審議官を退官。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。

母は、老人ホームで記憶を失っているし、行きつけのタバコ用具店の店主はつい最近、他界してしまっている。また、行きつけのレストランの料理人が、不法滞在で逮捕されるなどの出来事に遭遇し、ホルテンは行き場がないような寂しさにとらわれてしまう。しかし、ふとしたことから知り合った変わった老人との短い出会いなどを通じて、退職した今が人生の終点ではなく、新しい人生への乗り継ぎの始点であることを知るようになる。そしてラストシーンでは新しいロマンスが生まれることが示唆される。

このようなストーリーを紹介するとラストこそ救いがあるものの、北欧の映画だけになかなかシリアスな映画ではないかと取られる方もあろうが、そうではない。宣伝にもコメディとあることから分かるように、ホルテンの周囲で起きた出来事をシリアスに捉えているのではない。登場人物が喜怒哀楽を表情に出さず、淡々と事実を受け入れ、むしろ飄々としていることから、可笑しさが滲むような意味でのコメディである。「ホルテンさんのはじめての冒険」は、日常性から離れた出来事が次々と映し出されるが、映画自体の主張はハッキリせず、出来事の早いテンポの展開自体が主題であるようなハリウッド製の映画とまるで異なり、日常の中でのエピソードの積み上げにより、監督の表現したいことが次第に明らかになるオードソックスな手法がとられている。その意味では、日本の小津安二郎監督の喜劇作品と一脈通じるところがあるように思えた。もう一つ特筆すべきは、鉄道シーンの美しさである。主人公の勤務していたベルゲン急行は、首都オスロとベルゲンを結ぶ全長約五〇〇キロの鉄道路線であり、千メートルを越す標高差を約六時間半かけて走るヨーロッパにおいてかなり有名な鉄道景勝ルートのようなのである。映画ではこの景勝ルートを運転席や客車から見る事ができるが、筆者には、それらより雪の中を列車が走ってゆくところを俯瞰で撮った場面の方が美しいように見えた。

腹を抱えて笑い出すような喜劇とは程遠く、最初はこれが本当にコメディなのかしらと感じられるかもしれないが、後から思い出すと思わず含み笑ってしまうような場面がある佳作である。なお、劇中に出て来る犬の評判がヨーロッパではよかったようであるが、こちらの方は、余り記憶に残らなかった。



連載
30

小田急電鉄・メトロはこね [北千住～箱根湯本]

東京メトロに乗り入れるロマンスカー、MSE。
ハッとするような存在感の色とフォルム。
平日の通勤時間、休日の観光のひとつがMSEで変わる。



1本の電車の存在が見なれた風景をガラリと変えてしまうことがある。

土曜日の朝、電車を待つ客で混み合う北千住駅の東京メトロ千代田線ホーム。そこにフェルメールブルーのボディにバーミリオンオレンジの帯が入った車両がすべりこむと、待っていた若い男性や少年たちは「おおつ」と歓声をあげ、いつせいに携帯電話やデジタルカメラのフラッシュをたきシャッターを切る。

小田急の新型ロマンスカー600000形MSE通称「青いロマンスカー」はさわやかな空色の、セレブ感あふれる電車だ。

MSEの格別な「コンフォート」

現在MSEは、平日は朝夜の通勤特急として北千住～本厚木・唐木田間を「メトロさがみ」「メトロホームウェイ」の列車名で運行し、土休日は「メトロはこね」の名で北千住から箱根湯本までを主に運行する。この他にも季節にあわせて臨時特急が運行されている。

全席指定のロマンスカー特急券はインターネットや携帯電話で予約購入ができるし、空席があれば当日にホームの券売機で気軽に買うこともできる。

私は土曜の朝に「メトロはこね」に乗車した。ホームに残る人々の羨望のまなざしを受けながら車内に入ると、室内の木目調インテリアとLED式照明がリビングルームのような落ち着いた高級感を漂わせていた。

すぐ後ろの席の20代カップルの男性は「この電

コンフォート感を楽しむMSE、電車の旅。

車はカッコいいよね」と言い、女性は「中がステキね」と答えていた。それだ。「カッコよくてステキ」というのがこの電車の魅力であろう。

北千住を出発し、大手町、霞ヶ関、表参道とと停車するたびに乗客が増えて車内はにぎやかになってくる。観光の乗客が多いのでみなさん車内販売の缶ビールを飲んだりおしゃべりしたりで楽しそう。旅は目的地へ着くまでに過ごす時間も大事であり、ムードの良い電車は旅気分をおおいに盛り上げてくれる。

城下町・小田原を歩く

くつろいだ快適な旅を104分、目的地の小田原駅へ着いた。

大学卒業後、メーカーに勤めていた頃に工場や駅前ストアに何度か仕事で来たことはあるが、小田原の町をゆっくりまわるのは初めてだ。

駅構内の観光案内所で地図や資料をもらい、まずは町のシンボル小田原城を見ようと駅から近い城址公園をめざした。

戦国大名北条氏が居城とした小田原城は、江戸時代には徳川家家臣などが住み、明治の御用邸時代を経て、昭和の戦後に天守閣が復興された。そびえ立つ天守閣は雄大な姿で、本丸の正門である常盤木門も堂々としている。

城のふもとには二宮金次郎(尊徳)を祀る「報徳二宮神社」がある。初めて知ったが、薪を背負い書物を読む少年・二宮金次郎は小田原出身なのだ。幕末に農家で生まれた金次郎は小田原藩や幕府



報徳二宮神社には小田原出身の二宮金次郎が祀られている。



雄大な天守閣がそびえ立つ。戦国大名北条氏の居城だった小田原城。

文・写真 田中ひろみ (脚本家)

text and photographs by Hiromi TANAKA

1959年東京都生まれ。早稲田大学教育学部卒業後、カネボウ宣伝部を経て、脚本家デビュー。
土曜ワイド劇場「法医歯科学の女」など多数。



に仕え飢饉に苦しむ人々を救い、各地の農村復興、財政立て直しの功績をたてた。彼の「至誠（まこところ）」や「二円観（ものごとを多角的にとらえる視野）」をもち万人が争うことなく幸せに暮らせる世の中づくり」という考えは現代でも大切だろう、と境内の像を見ながら思った。

漁港ゆえに「市の魚」も制定

お昼になったので、和食屋に立ち寄った。

働き者のご夫婦がやっている繁盛している店だ。明るい奥様の心配りが料理と一緒にこちらの心を温かくしてくれる。「天ぷら定食のアジ刺身つき」を食べたが、新鮮でとても美味しかった。アジは小田原市の「市の魚」になっている。「市の花」や「鳥」はよく見聞きするが「市の魚」が制定されているのは珍しくおもしろい。

食後の散歩がてら、御幸の浜から小田原漁港までぶらぶらする。雲が多い天気だが早春の海は波が光り、海鮮料理の食堂がならぶ漁港は観光客や地元の人々で活気があった。

多くの文化人に愛された温暖な気候

再び町へ戻り、町歩きを続ける。この町は広いので歩きやすい。道に迷ってもお城や海の方がわかれば自然と行きたいところへたどりつける。

訪ねたのは西海子小路にある「小田原文学館」。大正から昭和にかけて多くの文化人や政財界人たちが温暖な気候をもとめて小田原に居住した。そ

城下町の格式、旅人を迎えるもてなしの心。

の面影が偲ばれるのがこの高級住宅街である。道の名の「西海子」は木の名だが、現在は桜の並木通りだ。スペイン風洋館の本館には、尾崎一雄、谷崎潤一郎、北原白秋など小田原出身やゆかりの文学者の資料が展示されている。

白秋は小田原に住んだ8年間に『赤い鳥小鳥』など代表的な童謡をのこした。純和風建築の別館「白秋童謡館」では童謡を聴いて楽しめる。文化財に指定されているみごとに建築や庭を眺めながら、文学のエッセンスにひたれる場所だ。

かまぼこに梅干し、工芸品と名産もいろいろ

宿場町、城下町として栄えた小田原は、職人の町でもあり「大工町通り」という名の道もある。

名産のかまぼこ、梅干し、和菓子、かつおぶしなどを売る店は歴史を感じさせる店構えで、「街かど博物館」に選ばれている所は見学することができる。

工芸品では「小田原提灯」が有名だ。童謡『お猿のかごや』のサルがぶら下げた提灯だが、ほかの提灯よりすぐれた点は「折りたたみができる携帯性」のりしろ部分が広く雨や水でもはがれにくい「昔は大雄山の霊木の杉を使い御守りの役目もあった」の3点。提灯はモノ作りにこだわる小田原職人たちの心意気を伝える。私は土産に「ちようちん最中」を買った。

宿場町のもてなしの心と城下町のプライドをもつ小田原は、日本人が今のきびしい時代を生きぬくヒントをたくさん再発見できる旅であった。



小田原といえばかまぼこ。
かまぼこの老舗、小田原籠清。



文化財に指定されている
白秋童謡館。



上／『叡山電鉄御案内』
(昭和3 (1928) 年小型改訂版)
小型初版は大正15年に制作された。

左上／『都おど里(都踊り)写真帖』
(昭和2 (1927) 年芸芸倶楽部社刊)
今でいうプログラムの表紙に叡山ケーブルカー案内図が掲載されている。

大正・昭和の鳥瞰図絵巻
連載—第8回
吉田初三郎の
世界

『叡山ケーブルカー絵葉書』
(昭和3年)

叡山電鉄御案内

叡山ケーブルカー・架空索道

文・藤本一美
text by Kazumi FUJIMOTO

もともと京都電燈が経営した叡山電気鉄道(叡山電鉄)は、バックグラウンドとしての比叡山観光を意識して大正十四年に開業したケーブルカー(西塔橋く四明ヶ嶽間)と平坦線(出町柳く八瀬間)で運営した路線である。

昭和十七年、その鉄道・軌道を京福電気鉄道に譲渡。その後、昭和六十年に京福電鉄から分離し、新たに叡山電鉄設立。翌年開業したが、平成十四年からは京阪電気鉄道の100%資本参加で完全子会社となり、「叡電」の愛称で親しまれている。京阪電鉄で、大阪から三条に出て出町柳へ。出町柳から叡電に乗り継ぎ、八瀬まで導く(分線の鞍馬線も表現)。八瀬遊園地で遊んだ後は、背後の京都の二大シンボル「西の愛宕山」と並び称される「東の比叡山」(京都人は単に叡山と呼ぶ)に注目させてしまう立体的図絵としての、昭和

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。著書に『旅と風景と地図の科学II』(私家版2006年)、最新刊に『展望の山50選 関東編』(東京新聞出版局)がある。



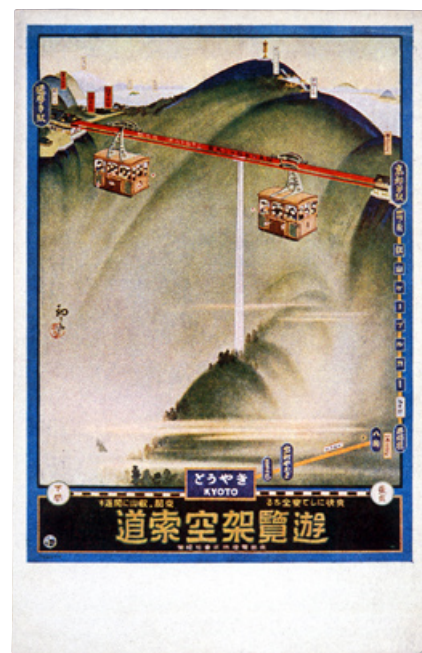
叡山電鉄株式会社
Eizan Electric Railway Co., Ltd.

設立：昭和60年7月10日
営業開始：昭和61年4月1日
本社：京都市左京区田中上柳25番地の3

叡山電鉄株式会社 路線図

市民に愛され、京都観光で賑わう歴史ある路線。

京福電気鉄道から分離し、昭和61年4月に開業。賀茂川と高野川が合流する出町柳を起点に、比叡山の麓・八瀬へと向かう「叡山本線」と、京の奥座敷と呼ばれる貴船・鞍馬へ向かう「鞍馬線」の2線を運営している。市民から「叡電」の愛称で呼び親しまれ、生活路線として利用されるとともに、一年を通して古都・京都を訪れる観光客で賑わっている。特に京都北山の大自然を電車から満喫できるように造られたパノラミック電車、900系「きらら」が観光客の人気を集めている。



『遊覧架空索道絵葉書』
(昭和3年)

初期の筆致がなされていて楽しい。まさに比叡山は朝な夕なに仰ぎ見られる京都市民の山で、古くは平安遷都以来伝教大師開山の延暦寺がある霊山としても著名である。

私自身、修学旅行の引率や鳥取への帰省の途次などで、四度ほど比叡山に登っているが、平成六年三月初旬の折には、初三郎の図絵に導かれて、京福に残った八瀬遊園からケーブルカーで単独接近し、比叡山頂西の四明ヶ嶽(岳)の回転展望台に上って見たことがある。

加賀の白山と木曽御岳山は頭角を現さなかったが、琵琶湖の沖ノ島の上にかすむ伊吹山、白雪に輝く比叡山系と北山、近江富士(三上山)の後方には鈴鹿山脈、眼下には京都・大阪市街方面の三六〇度の眺望(藤本・田代共編著『続々展望の山旅』実業之日本社刊参照)を楽しんだことを思い出す。

そういえば、初三郎は「叡山頂上一目八方鳥瞰図」(観光社)や「比叡山名所遊覧交通鳥瞰図絵」(京都電燈叡山電鉄部)のともに大正十五年描画の作品を残しているし、「鞍馬電鉄沿線名所図絵(鞍馬電鉄沿線名所交通鳥瞰図)」(鞍馬電鉄・昭和三年)の作品もある。

みんな て 春号 SPRING

No.
30
2009

●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: 03-5200-1402 FAX: 03-5200-1412

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)

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなて」編集室

●写真／織本知之／PANA

●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

※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。