

みんな

2010

SPRING

34 春号

●特集

阪神なんば線と開業効果

[まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化]





京阪電車 & 京阪バス 「鉄道・バス乗り継ぎエコ・キャンペーン」

京阪電気鉄道株式会社は、開業 100 周年を記念して、グループ会社である京阪バス株式会社と共同で「鉄道・バス乗り継ぎエコ・キャンペーン」を実施する。

キャンペーンは、期間中の土・日・祝休日に、IC カード「e-kenet PiTaPa」を使って京阪電車と京阪バスを乗り継いで乗車する毎に、運賃の中から京阪グループが 10 円を積み立て、その積み立て総額を沿線自治体の緑化活動を通じて社会に還元するというもの。

公共交通を利用するだけで、マイカー抑制による環境負荷軽減につながり、さらには沿線の緑化活動にも貢献できる——京阪電車・京阪バスでは、電車とバスを乗り継ぐだけの「カンタンでちょっと楽しいエコ活動」として、利用者の協力を呼びかけている。

e-kenet PiTaPaでECO乗り継ぎ
鉄道・バス乗り継ぎエコ・キャンペーン

e-kenet PiTaPaを使って京阪電車と京阪バスを乗り継ぐだけ!
カンタンで、ちょっと楽しいエコ活動。緑豊かな京阪沿線づくりにご協力ください。

●対象エリア：京阪電車（男山ケーブル・大津線を除く）、京阪バス（交野営業所・門真支所・香里団地支所・寝屋川支所・枚方営業所・男山営業所・高槻支所・京田辺支所管内の各路線）

●対象期間：3月1日～8月31日の土曜・日曜・祝休日のみ

ひとり1km乗ぶのに必要なCO₂排出量

交通手段	CO ₂ 排出量 (g/km)
電車	1.0
バス	1.5
自転車	16.0

●お問い合わせ：京阪電車お客様センター 05-4545-4545（平日）9:00～19:00（土・日・祝）9:00～17:00 ※12月30日～翌年1月3日まで休所 ●主催：京阪電気鉄道株式会社・京阪バス株式会社

キャンペーン期間：平成 22 年 3 月 1 日（月）～8 月 31 日（火）

対象日：期間中の土曜・日曜・祝休日

対象エリア：京阪電車（男山ケーブル・大津線を除く）、京阪バス（交野営業所・門真支所・香里団地支所・寝屋川支所・枚方営業所・男山営業所・高槻支所・京田辺支所管内の各路線）

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

みんなでつどより

02 「鉄道・バス乗り継ぎエコ・キャンペーン」

基調報告⑩——鉄道の未来学

04 大阪・都市再生における 阪神なんば線開業の意義と効果

●大阪府立大学 21世紀科学研究機構 教授 橋爪紳也

特集／阪神なんば線と開業効果

[まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化]

TOP INTERVIEW

08 阪神なんば線を 関西経済の活性化に 寄与する路線に。

●阪神電気鉄道株式会社 代表取締役社長 坂井 信也

REPORT

14 阪神なんば線効果を 探る。

三宮へ、奈良へ。

●近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部 企画統括部計画部長 江川武史

●近畿日本鉄道株式会社 不動産事業本部副本部長 ターミナル開発事業本部副本部長
執行役員 赤坂秀則

難波の街を育てる。

●南海電気鉄道株式会社 取締役 執行役員

経営政策室副室長 難波街づくり推進室副室長 福本滋治

それぞれの新線効果。

●近畿大学 入学センター 事務長 世耕石弘

●武庫川女子大学 入試センター 庶務課課長 上畑康秀

●株式会社よしもとクリエイティブ・エージェンシー

興行開発センター 大阪劇場営業セクションサブリーダー 天野伸二

●株式会社高島屋 広報・IR 室 広報担当課長 富岡 誠

22 第3回「私とみんな」

小学生新聞コンクール表彰式を開催

TOPICS

24 路面電車、復権。

公共交通中心のまちづくりに一役

連載③——地方民鉄紀行

26 秩父鉄道

連載②——リレーエッセイ

28 「駅の匂い、土地の香り」

●作家 恩田 陸

連載②——鉄道と映画

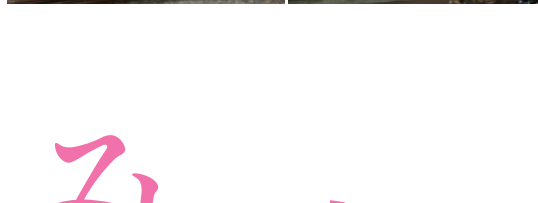
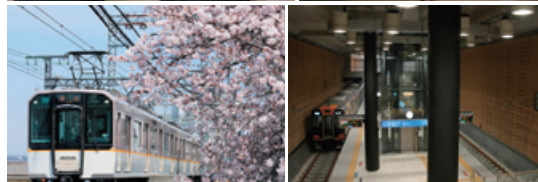
29 「夜の大捜査線」

●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

連載⑫——大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

30 長野電鉄沿線御案内

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美



みんな 春号 SPRING CONTENTS No. 34 2010

◎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。

大阪の東西の都市軸を形成

阪神なんば線の開業から1年が経過した。この新線の開通は、大阪という都市の発展にとって、非常に大きい意義を持っている。まず何よりも先に言えるのは、この路線が通ったことにより、大阪の都市軸が大きく変わったことである。

従来、大阪の都市軸は南北方向に貫かれており、東西方向は脆弱だった。

例えば、大阪在住ではない人に、大阪のイメージマップを描いてもらうと、最初に南北方向の地下鉄御堂筋線を描き、JRの環状線を加えて、梅田、難波、天王寺のターミナルを入れていく、というケースがほとんどだった。拠点が縦に連なるのが大阪のイメージで、関西の玄関口も、北に新幹線の新大阪駅を置き、南に関西空港を描く。大阪においては、東西方向に広がるイメージが全くなかったのだ。

しかし、平成20年10月開業の京阪電鉄・中之島線に続いて、昨年3月に阪神なんば線が開業した。決して長い路線ではないが東西を走る鉄道が相次いで開業したことで、大阪都心部における東西方向の連絡が密になった。これまで、南北縦軸を中心に広がっていた大阪に、東西に広がる横軸が生まれたということだ。これは、大阪という都市の発展の新たな可能性の開花につながる。

阪神なんば線は、阪神電鉄の尼崎駅と大阪の西九条駅を結んでいた西大阪線を東へ3・4km延伸し、難波と結んで誕生した路線だ。西九条駅から新駅3つを通って大阪ミナミの中心・難波に結ぶ。これにより、大阪都心部における東西軸が誕生し、利便性が格段に向上した。そして阪神と近鉄の相互直通運転により、神戸・難波・奈良の3つの都市を結ぶ、広域な東西ネットワークが誕生した。1府2県を貫く東西軸が形成されたということだ。

阪神なんば線が定着すれば、大阪都心部のイメージにも東西の広がりが増えられていくはずだ。さらには難波があり尼崎があり、神戸、奈良があるというように、東西に広がる関西圏が容易にイメージされるようになるだろう。

わが沿線と新たな沿線文化

もともと大阪では、昭和初期につくられた日本初の公営地下鉄である大阪市営地下鉄が他社との相互乗り入れはしないということを大原則に、路線網の整備を進めてきた。梅田と心斎橋、あるいは梅田と難波というように、各ターミナル間は市営地下鉄が結ぶ。

これに対し、郊外から都心ターミナルに乗り入れる民鉄各社は、それぞれの沿線開発に力を注いできた。宅地開発や商業地などの開発を通して、自社線らしい、あるいは自社線特有の郊外

基調報告 — 33

2009年3月20日に開業した阪神なんば線。近鉄との相互直通運転で神戸ー奈良を結ぶ。新たに誕生した鉄道ネットワークの可能性、「大阪」という都市、「関西」エリアにおけるその役割と効果について考察する。

鉄道の未来学

大阪府立大学
21世紀科学研究機構 教授
橋爪紳也
Shinya HASHIZUME

京都大学工学部建築学科卒、京都大学大学院工学研究科修士課程修了（建築学専攻）、大阪大学大学院工学研究科博士課程修了（環境工学専攻）。大阪市立大学大学院助教授を経て現職。大阪府立大学観光産業戦略研究所長、大阪市立大学都市研究プラザ特任教授。このほか大阪府特別顧問政策アドバイザーなど公職多数兼務。「明治の迷宮都市」「大阪モダン」ら著書多数。

大阪・都市再生における 阪神なんば線開業の意義と効果

取材・構成／茶木 環 撮影／織本知之

文化を長い時間をかけて醸成してきた。阪神も、阪神間に工業地帯が形成されていく中で、非常に重要な交通手段として発展してきた歴史を持っている。それぞれの鉄道会社が、そうした独自の歴史的な背景を持っているというのが、この地の大きな特徴だ。それゆえ、沿線住民や利用者にとっては、それぞれの鉄道に対する思いが非常に強い。「わが沿線」、すなわち自分たちのホームグラウンドを走る電車に強い愛着を持っている。

阪神なんば線の開業で、阪神と近鉄がつながり、難波で阪神、南海の乗り換えが可能になった。各々個性的な沿線文化を有する3つの路線で、さまざまな交流が生まれている。それぞれの地域の人々が、それぞれの沿線に出かけるようになり、さまざまな情報が行き交うようになった。従来にはなかった交流が始まったのだ。

これまで、阪神間の人々にとって、東大阪や奈良は遠い場所であり、土地勘もなかった。逆に、奈良や近鉄沿線の人にとって阪神間は「梅田の向こうの遠い場所」であり、距離感があった。しかし一本でつながり、時間的な距離と感覚的な距離が圧縮されることで、行こうと思えばいつでも行ける、わが沿線の延長線上にある身近な場所に変わりつつある。

それぞれの文化が重なり合うことで、新たな個性が生まれる。まだ始まった

ばかりだが、この人と情報の交流でどのような沿線文化が新たに誕生するのか、大いに注目したい。

都市と沿線のブランド化

私は都市ブランドの向上を、ムーブメントとして広く展開することが必要だと主張してきた。大阪においては、その一つの方法が「水都大阪」の再生だ。平成20年に橋下大阪府知事の特別顧問政策アドバイザーに任命されて以降、水都・景観分野における提言を行ってきた。ハードの整備だけでなく、ソフトプログラムの意義を主張している。

代表的な具体策に、中之島周辺の橋のライトアップやイルミネーションなどによる夜景づくりが挙げられる。従来できなかった河川景観の整備を、民間活力の導入と規制緩和によって実現し、水辺に賑わいを創出した。多くの市民が大阪の夜景の美しさを体感した。これを契機に、

新たな河川空間の利用モデルを大阪から今後発信していきたいと考えている。

経済や観光面などで一時疲弊していた大阪が、都市として再生していくには、こうした「名所」をつくっていくかなければならないと考えている。「名所」とは、その場に足を運ぶと、歴史や文化を感じる物語があり、市民が「わが街の誇り」と思い、外部の人にとって憧れの場所となることだ。国内外の

歴史都市は、人々の生活や営みの積み重ねが、印象深い街並みの個性をつくり出している。

かつての大阪は、創造性にあふれた文化に満ちていた。大正時代から昭和初期、大阪は当時、世界の最先端の都市を見て、自らの都市基盤を整えた。公共施設やオフィスビルが建てられた中之島周辺、地下鉄を整備した道路上に市民の受益負担でイチョウを植えた美しい御堂筋。幹線となる道路や



鉄道の整備と同時に、都市計画された運河のネットワークも形成した。市民から寄付を集めて整備した大阪城の天守閣は、画期的な歴史ミュージアムでもあった。競争力のある都市づくりを、創意工夫で短期間にやり遂げた。当時の人たちは「大大阪」と呼んでいたが、自分たちの街を誇りに思い、世界的な都市にしようという意気込みと活力があった。

当時と今日では、社会が大きく変わり、まちづくりの手法も変わっている。しかし大阪の先取性が十分に活かされているかと言えば、そうとは思えない。

都市再生というと、ビルが建つ、百貨店ができる、鉄道を敷くといったイメージが先行するが、それに加えて、自分たちの街を誇りに思う気持ち、市民の気持ち「わが街」に向かないと本当の都市再生にならない。大阪の間はよく自虐的に「大阪には見るところがない。京都や奈良に行け」と言うが、そうした意識をまずは変えるべきだろう。

創意工夫に長け、伸びやかな精神を持つ大阪らしさを積極的に活かし、住民が自分の暮らしている場所を誇れる街、そして全国、世界の街からもうらやましがられるような魅力ある都市にしていこう。そのためには、都市としての「物語」を強く打ち出し、独自のブランドイメージを向上させることが重要だと考える。大阪には先人が残して

くれた歴史が、掘り起こせばたくさん現存する。それらを再発見して、まちづくりに生かす。私たちが生きる今の時代を見るだけではなく、次の世代へつなげるまちづくりを行わなくてはならない。

同様に、鉄道も沿線のブランドづくりがなされるべきである。阪神なんば線が開業する前に、私も工事現場を訪問、線路が敷設される前の高架線やトンネルを歩かせてもらったことがある。西九条駅から安治川を渡り、トンネルに入って地下駅につながっていく。西九条駅界隈は戦前、近代化の波によって大阪の工場が増えていく中、工場で働く人々のための住宅地として形成された場所である。当時は見渡す限り長屋の薨（い）の海が広がり、その向こうには林立する工場の煙突が見えていた。

平成の現在ではもちろん様変わりしているが、それでも親しみやすい商店があり、古きよき戦前の大阪の雰囲気はまだ残り、独特の情緒がある。「物語」を読み取ることができる。そういった景色を見ながら、安治川橋梁を渡り、完成したばかりの地下トンネルに入っていく。九条駅を過ぎ、ドーム前駅で改札口を出て地上に上がると、独特なデザインの巨大な大阪ドームが目の前に出現する。タイムトンネルを抜け出たかのように、目の前の風景がガラリと変わったことに驚いた。

ドーム前駅は、野球やコンサートなど、極論を恐れずに言えば、訪れる理由のある場所だ。しかし、西九条駅や九条駅周辺は、そこで生活する人たちの街であり、これまで外部者がわざわざ訪れる街ではなかった。それが阪神なんば線の開業を契機に、人の流れが変わった。これからは、この地域にこれまで縁のなかった人たちが訪れ、駅界隈の光景を目にして、親しみやすい商店街の記憶を呼び戻すなど、街の魅力を再発見することができるとあるはずだ。

実際、ここ10年ほどの間に、大阪市内にあっても福島や空堀などのいくつかの地区では、戦災を免れた古い建物や長屋が残る街の良さが再発見され、新たにファッショナブルなカフェやブティックができ、若い人たちが集まるようになった。街並みに昭和の雰囲気

が色濃く残る西九条や九条などの西大阪エリアも、若い人たちが魅力を感じて、新しい感覚の店を出すようになれば、印象は大きく変わってくる。若者が集まるエリアに変貌する可能性を大きく秘めている。

東西軸が弱かったために、大阪人にとっても、西側地域のイメージは弱い。「水都大阪」とは、「水路と海路の大阪」だった。かつて大阪人の眼差しは水路と海路がつながる西へ向いていたのだ。この地域特性を前面に出して、ブランド化することもできるだろう。

阪神なんば線が開業するまでは、この沿線は西大阪線と呼ばれていたが、難波への乗り入れに際して、阪神なんば線と名称を変更した。これもブランドイングの一つだが、まちづくりという観点からも、新たな沿線のブランドづくりがなされるべきだと思う。この点は今後に期待している。

個性を発揮する駅前づくり

もうひとつ、「駅」についても言及したい。鉄道ネットワークの拡充の意義は、単に人々の移動の利便性向上だけにあるのではない。鉄道は、まちづくりの基盤となるものである。特に駅は、その界隈の顔となる存在であり、賑わいの拠点となるべきものだ。鉄道事業者が駅を中心に魅力的な地域づくりを行っていくことによって、それが連鎖していく。もちろん鉄道事業者だけでなく、実現するのは難しいと思うが、行政や地権者、その他関係機関との連携で、魅力的な界隈づくりを進めていくことが重要だと考える。

われわれ大阪の間は、それぞれの駅に個性があると思っている。しかし、大きな視野に立って見てみると、実はそれほど個性豊かな「顔」ではなく、駅前にはどこも同じような風景が広がっている。特に地下に新線がつくられたような場合には、改札への出入り口はあるものの、「駅前」すら存在しない。これでは駅は、賑わいの拠点ど

ころではなく、利用者にとっては単なる通過点でしかなくなってしまう。

敢えて苦言を呈するならば、鉄道事業者には、単なる交通結節点としての駅ではない、人が溜まり、個性を発揮していくような駅の界隈づくりを期待したいと思う。

例えば、大学が近くにあるなら、学生街とまでは発展しなくとも、多くの学生が乗降するメリットを駅づくりに生かす。駅前広場にシンボリックなモニュメントをつくる。街の特色をできるだけ生かすことを望みたい。

賑わいづくりの工夫を行い、地域のさまざまな連携によって、「個性を持った駅」「街の顔となる駅」を実現できるのではないだろうか。

集客への共同で戦略を練る

「わが街」「わが沿線」の活性化を望むのなら、集客のニーズをこれまでよりも広域で考える必要がある。人口減少によって、沿線住民だけが、「わが街」「わが沿線」の担い手ではなく、多くの人に支えてもらうというように考える視点が必要だ。さまざまな人たちがさまざまな目的で街を訪れ、電車に乗る。その目的は可能な限り多い方がいい。阪神なんば線の開業によって、阪神間の人が奈良を訪れる。奈良の人が神戸に遊びに行く。その途中で難波に立ち寄る。そうしたニーズを喚起しな

ければならない。人が集まるような面白い場所、物、店、新しい仕事を増やしていく。小さくても良い、面白い個性的な拠点をたくさんつくることによって、新しい来街者が増える。こうした視点を持つことによって、大規模な開発ではなくても、地域からの都市再生は可能になる。

難波が集客都市として成長するためにも、大阪さらには神戸・奈良を含む関西圏が活力を得るためにも、鉄道事業者は、沿線の魅力を向上する共同戦略を張るべきである。

阪神なんば線開業の際には、阪神と近鉄が相互の駅にフリーペーパーやチラシを設置したり、阪神と南海がタイアップしたポスターを作成するなど、共同の宣伝活動が従来よりも行われるようになった。これらの活動で、沿線住民は「遠い場所」を身近に感じるようになったが、その効果は大きい。

互いの沿線文化が異なっているにもかかわらずそこには共通項が存在する。難波から東側に行く近鉄沿線にも、西側に行く阪神沿線にも大学が多い。すると、互いの沿線への受験生も多くなる。若い人たちが難波を超えて動き始める。また、世界遺産では、奈良と姫路城（阪神電鉄と山陽電鉄が相直）が鉄道でつながる。阪神沿線には灘五郷があり、奈良にも酒蔵がある。

新線開業をきっかけに、異なる沿線同士が互いの共通項をアピールするこ

とで相乗効果が生まれる。人の交流を生み出し、ミナミという巨大な繁華街も背景となって、新たな文化となっていく。鉄道事業者ごとの沿線文化から、3社による広域エリアの新しい沿線文化を育てる試みが必要だ。また、各事業者内においても、運輸部門と土地開発部門など、異なる事業に携わる部門同士のさらなる連携が必要になる。

グローバルな位置付けを目指す

現在、大阪では、梅田の北ヤード開発が進み、難波では「再生」を打ち出したまちづくり、さらには上本町や阿倍野でも開発が進み、注目されている。都市開発で大事なことは、全体を繋ぎながら、総合的なビジョンを示すことだ。個別事業を重ね合わせながらも、街がいかに魅力的に変わるのかを示すことによって、パッチワークではない総合的な都市づくりを進めていくことができる。そのためには、エリアマネジ

メントを具体化し、プロモーションをはかっていくことが望まれる。また、大阪は都市として、グローバルな都市間競争や国際的な都市連携の視点に欠ける部分が、東京に比較してまだ多く、アジアの中でのどのような存在感を示すかという議論にはなかなか至らない。例えば、関西の国際会議場のニーズはアジアの中で、急激な成長を果

たしつづける中国やシンガポールなどに、これまでの優位性を奪われつつある。そこで、今年5月に開幕する上海万博に大阪は「都市」として出展し、環境への取り組みや水都大阪などの魅力を世界に向けてプロモーションする。世界、アジアの中で大阪を印象付けていくことが重要なのだ。

20世紀はどの都市も近代化を目指す「都市化の時代」だったが、21世紀は「都市の時代」だ。各都市が競合しつつ、自らの得意分野を伸ばして個性を際立たせていく。大阪も独自の個性を打ち出し、都市としての再生・活性化を図っていかねばならない。

阪神なんば線の開業により、大阪・関西圏の鉄道ネットワークが拡充した。すでに人と情報の交流という一義的な効果は始めている。この新たなネットワークが、大阪という都市の再生と活性化の道筋を支え、さらには牽引していく役割を果たしていくことを大いに期待したい。



TOP INTERVIEW

特集：

阪神なんば線と開業効果

[まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化]

阪神電気鉄道株式会社 代表取締役社長

坂井 信也

Shinya SAKAI

阪神なんば線を 関西経済の活性化に 寄与する路線に。

阪神なんば線が開業して1年を迎える。

旧西大阪線の西九条駅から大阪難波駅まで約3.4kmの延伸で誕生、
阪神と近鉄、関西地区で初めての大手民鉄同士の相互直通運転により、
難波を経由して神戸と奈良を最速76分で結ぶ。

また、新設された3駅はそれぞれ既存路線と連絡、
大阪都心部の鉄道ネットワークの拡充と広域ネットワークの形成で、
関西圏の活性化に対する貢献が高く評価されている。

阪神電気鉄道株式会社の坂井信也社長に、

阪神なんば線開業1年を迎えて、

その整備効果と今後の抱負についてお話をいただいた。

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

阪神なんば線と開業効果

〔まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化〕

阪神なんば線開業1周年を迎えて

——開業前から、その整備効果が大きい期待されていた阪神なんば線ですが、開業1年を迎えられた現在の状況からお話いただけますか。

坂井 昨年の3月20日の開業以来、これまで大きな事故もなく、多くのお客さまにご利用いただき、順調なスタートを切れたのではないかと考えています。昨年4月から11月末までの阪神なんば線の利用者数は、1日当たり平均約5万8000人となっており、これは初年度目標値の約87%に相当します。また、阪神なんば線が開業したことによる「増収効果」については、11月末現在で初年度目標を約12%上回るという結果を出すことができました。「増収効果」が初年度目標を上回っているのは、神戸と難波、あるいは奈良方面と長い距離を移動される、いわゆる「足の長い」お客さまのご利用が多いからだと分析しています。

——神戸・難波・奈良が乗り換えなしで結ばれているのは、利用者にとって大きな魅力です。

坂井 これまで観光需要の割合が少なかった当社沿線に、新たな人の流動が生まれました。観光旅客の誘致については、開業前から神戸・難波・奈良がつながることや、難波・奈良の魅力を広くPRしてきました。こうしたPRや企画乗車券の発売については、近鉄

からも大きな協力をいただいています。

週末や祝日は特に観光目的のお客さまが多いのですが、神戸から奈良へ向かうお客さまと、奈良から神戸へ向かうお客さま、双方から同じようにご利用いただいているようです。

——通勤・通学の利便性も高まりました。

坂井 通勤利用については、開業前から数十社におよぶ沿線の企業を訪問したり、数千もの企業にダイレクトメールをお送りするなどして、阪神なんば線を利用した定期の利便性やお得感などをご案内してきました。その甲斐もあって、定期比率も徐々に上がってきているところです。

また、阪神沿線・近鉄沿線には大学や私立の中学・高校が多いのですが、阪神なんば線の開業で沿線の学校の通学エリアが大きく広がりました。奈良や大阪東部から、これまで以上に阪神間の学校に通いやすくなりましたし、逆に、阪神間から奈良や大阪の学校に行きやすくなった——阪神なんば線の起点となる尼崎駅やその他の駅でも、これまで見かけたことがない制服の学生さんを多く見かけるようになりました。通学エリアが広がったのだなど、私自身、実感しているところです。これは、これから進学する学生の選択肢が増えることにもつながったと思っています。

開業前には、当社や近鉄沿線の20校

以上の大学を訪問して説明を行いました。が、学校にとっても通学の利便性向上は大きなメリットになりますから、学生に向けて積極的にPRしてくださいました。

通学定期も、当社の既存線と比べ、占める割合が高くなっています。

半世紀を経て実現した阪神なんば線

——それでは、阪神なんば線誕生までの歴史的経緯について、お話をうかがわせていただけますか。

坂井 阪神なんば線の計画は、戦後まもない時期にさかのぼります。

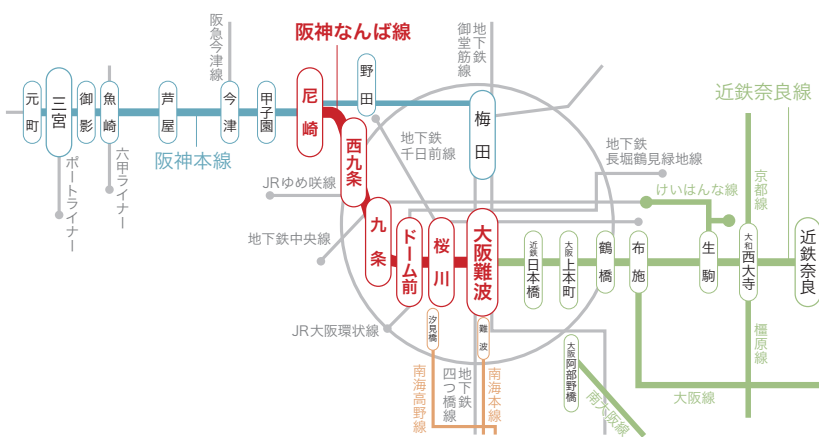
当時、関西の民鉄各社はそれぞれ路線延長の計画を持っており、当社も昭和21年ごろ、千鳥橋・難波間の特許を申請しました。これは、近い将来見込まれる尼崎・梅田間の輸送力不足に対する対策であるとともに、大阪西南部および南海沿線と阪神沿線の連絡をねらった計画でした。

同様に近鉄も、上本町六丁目・難波間の路線延長を申請しており、当社と近鉄との間では、それぞれの路線を難波で連絡させることになっていました。

当社はその第1期工事として東京オリピックがあった昭和39年に千鳥橋・西九条間を開業し、昭和42年に第2期工事として西九条・九条間に着手しました。しかし、着工直後に一部の地元の方との補償協議が決裂し、結果、



2009年3月20日に開業した阪神なんば線。
三宮駅でテープカットする坂井社長（写真中央）。



やむを得ず工事の中断に至ったのです。

一方、近鉄は、大阪万博が開催された昭和45年、上本町六丁目―難波間を開業しました。

私が当社に入社したのは昭和45年ですが、その頃、延長線建設事務所というセクションがありました。が工事は中断されていて、再開の動きはなかったと記憶しています。

その後、尼崎―梅田間は車両の大型化などで輸送力が増強されたことから、当初の西九条―難波間をバイパスとして整備するという目的自体が薄れていましたし、建設費の高騰や沿線需要の低迷などもあって事業性が確保できず、工事再開ができないままになっていたのです。

その後は、大阪市会において整備促進を求める質疑が再三なされたり、平成元年の運輸政策審議会答申第10号においては重要な路線として位置付けられるなど、整備に対する社会的な要請が高まってきました。また、延伸ルートに当たる岩崎橋地区に大阪ドームが開業するなど、沿線活性化への期待も大きくなっていました。

こうした状況の中にあつて、主な整備効果である、都市鉄道ネットワークの拡充と広域的な鉄道利用の促進等が認められ、平成13年度の政府予算案において地下高速鉄道整備事業費補助の適用が新規で盛り込まれ、事業が再スタートすることになったのです。

――実に30数年ぶりの、新たなスタートとなったわけですね。

坂井 ええ。建設延長は3・4 kmで、中間に九条駅、ドーム前駅、桜川駅の3駅を新設しましたが、それぞれが地下鉄などの既存路線と接続しています。ドーム前駅、桜川駅においては乗り換えの利便性を確保するために、地下通路を設けました。近鉄との相互直通運転が注目される阪神なんば線ですが、西九条と難波がつながったことにより、いわゆるミッシングリンクが解消され、大阪市内の東西軸が形成されました。また、新設された3駅を介して大阪都心部の鉄道ネットワークも大きく向上し、非常に便利になりました。

さらには、近鉄と阪神三宮駅・近鉄奈良駅間の相互直通運転を行うため、幹線鉄道等活性化事業費補助（乗継円滑化）を受けて本線・西大阪線の接続駅である尼崎駅の大改良も行いました。こうしたさまざまな取り組みを積み重ねた結果、計画で想定された整備効果については、概ね実現することができたと考えています。

約半世紀の時を経て昨年3月20日、開業した阪神なんば線ですが、これまでの先輩の取り組みや現場の社員の苦勞を思うと、非常に感慨深いものがあります。開通記念祝賀会には、1期事業として千鳥橋―西九条間が開業し、2期である九条延伸に着手していた、昭和39年当時にかかわった先輩を数名



① 日本鉄道賞受賞を祝す記念ヘッドマークをつけた9000系。
② 2009年10月14日に行われた第8回日本鉄道賞表彰式で表彰を受ける坂井社長。

ですがお招きしました。大変喜んでくださり、私たちもこのプロジェクトを大切に育て、次の世代にしっかりと引き継いでいかなければならないと、気持ち新たにしました。工事が完成して終わりというのではなく、安全・安心は当然のこととして、お客さまの声に謙虚に耳を傾け、さらに利便性を高めていく努力をしていかなければならないと思っています。

関西では初の「大手民鉄同士の相直」

――近鉄との相互直通運転は、関西では初の大手民鉄同士の相直となりますが、実現に至るまでのご苦勞をお聞かせくださいませんか。

坂井 ひとくちに相互直通運転と言

まして、ダイヤ、車両の規格、乗務員の研修、連絡運賃の分配など、膨大な調整が伴います。

特に当社と近鉄は在阪の中でもきわめて特徴的な会社同士で、当社は駅間が短く都市部をきめ細かく結ぶ通勤路線ですが、近鉄は通勤路線であるとともに観光路線の性格を有し、特急電車の運行など中長距離輸送にも力を入れています。「安全・安心」という交通事業者の使命は同じでも、それを実現するための具体的な運用や取り扱いには、それぞれの歴史を背景とした独自のものがあります。

お互いが培ってきたそれぞれのノウハウをうまく活かし、従来からの取り扱いに混乱を招かないような仕組みにするために知恵を出し合いました。車両



ドーム前駅を発車する1000系。

については、互いに異なる運転保安機器を共に装備し、できるだけ双方の現状を活かせるように考えた上で乗務員の負担を軽減しています。

また、車両の編成車両数は、当社の6両に対し、近鉄は6・8・10両編成

です。これについては、尼崎駅で車両の連結・解放作業を行うことにし、尼崎駅以西は6両編成で運行するようにしました。この連結・解放作業も、当社ではそれまで行うことがなかったの

で、近鉄をはじめ各社の作業を参考に

して手順を定め、開

業前に必要な訓練を

行いました。お客さ

まをお待たせする時

間を短くし、安全・

確実に作業を行う

——訓練当初は慣れ

ない作業でどうしても

も時間がかかってし

まったようですが、

徐々に訓練の成果も

あつてスムーズに行

うことができるよう

になりました。

その他、ダイヤに

ついても列車種別や

運行区間、停車駅、

列車間隔や編成車両

数など、多様な要素

についての調整が必

要でした。近鉄はも

とより、神戸地区で

乗り入れ運転をして

いる山陽電気鉄道、

神戸高速鉄道の協力

を得て、ダイヤを完

成させています。

こうした多方面にわたるさまざまな調整の結果、三宮―大阪難波間を最速38分、三宮―近鉄奈良間を最速76分で乗り換えなしで結ぶことができたのです。

——相互直通運転実現の陰には、そう

した調整の一つ一つに鉄道事業者さん

の地道な努力があるのです。

坂井 あくまでも安全・安心を前提と

して、お互いが持っているものを摺り

合わせ、緻密に「利便性」を形づくっ

ていく姿勢が必要だと考え、そのよう

に取り組んできました。近鉄とは、齟

齬が生じないように、常によく話し合

いながら進めています。

ありがたいことに開業以来、順調に

推移しており、多くのお客さまにご利

用いただいていることに、安堵と感謝

の気持ちを持たずにいられません。

利用客は、利便性の向上に高い評価

——阪神なんば線をご利用のお客さま

や沿線の皆さんからは、どのような評

価をされていますか。

坂井 開業後に、阪神なんば線の認知

度や利用動向などを調査する目的で当

社が実施したアンケートでは「乗り換

えがなくなり便利になった」「通勤時間

が短縮できた」といった、利便性の向

上に関するご感想を多数いただしてい

ます。

また、昨年の夏の高校野球大会開催

時には、奈良や和歌山、さらには名古屋方面から阪神甲子園球場の最寄り駅である甲子園駅まで、阪神なんば線をご利用いただいて出場校の応援にお出でになるお客さまをたくさんお見受けしました。

甲子園球場では昨年の7月、プロ野

球開催時に、阪神電車をご利用いただ

いたお客さまがどの方面からお越しかを調査しています。そのアンケート結果によれば、大阪方面からお越しのお客さまの約25%が阪神なんば線を利用していました。奈良方面の近鉄沿線のお客さまだけでなく、南海沿線のお客さまも多いようで、大阪の東や南のエリアからお越しいただきやすくなったようです。

高校野球大会開催時には、阪神タイ

ガースは京セラドーム大阪で試合を行

いますが、ドームへのアクセスが大変良

くなり、多くのお客さまが応援に駆け

つけてくださっています。昨年の7月

に開催された神戸最大の祭典である「神

戸まつり」でも、玄関口となる阪神三

宮駅の乗降人員が、例年の土休日平均

に比べ約24%増加しました。阪神なん

ば線の開業で、難波を経由して神戸ま

つりに来られた方も多かったのだろう

と推測しています。

その他にも、例えば奈良にお住まい

のお客さまから「神戸に嫁いだ娘に会

いに行きやすくなった」、あるいは神戸



リニューアル工事が完了し、新しく生まれ変わった阪神甲子園球場。

換えれば行けるというのと、乗って座っていれば着くというのでは、心理的な負担が全然違います。

種々の調査結果を見たり、お客さまの声を聞きしていると、阪神なんば線をうまくご利用いただいているのがよく分かり、とても嬉しく思います。

第8回日本鉄道賞を受賞

——阪神なんば線は「第8回日本鉄道賞」や「大阪活力グランプリ2009」を受賞されるなど、関西圏の活性化や利便性向上への貢献が高く評価されています。

坂井 阪神なんば線がこうした栄えある賞をいただきましたのも、これまでこの事業に関係した皆さまのお力添えがあつてのものだと思っています。

一昨年のリーマンショックに端を発する世界的な経済不況が長引き、暗い話題が多いなか、当社にとっては大変喜ばしく明るい話題となりました。

「第8回日本鉄道賞」は、難波を経由して神戸と奈良を1本のレールで結んだ広域ネットワークの形成と、3つ

の新駅と既存線の接続による大阪都心部の鉄道ネットワークを拡充するなど、関西圏の活性化や利便性向上への貢献が評価されたものです。

大阪商工会議所から贈られる「大阪活力グランプリ2009」も、阪神なんば線が神戸・奈良間に新しい人の交流をつくり、大阪に活力を与えたとの評価をいただき受賞しました。

当社といたしましても、わずか3・4kmの鉄道整備と相互直通運転で、これほどの新しい人の交流をつくり出したことに正直、驚いているところです。これらの名誉ある受賞を励みに、今後もこの阪神なんば線の発展のために、精一杯努力を重ねていきたいと思っています。また、おがましい話かもしれませんが、阪神なんば線が少しでも関西を元気づけられるきっかけになってくれればと思っています。

——甲子園球場のリニューアルやキッザニア甲子園のオープンなど、阪神なんば線開業に合わせて沿線の整備や開発も進んでいます。沿線の魅力がますます向上しますね。

坂井 阪神なんば線開業の翌日、3月21日から選抜高校野球大会が始まりましたが、会場となった阪神甲子園球場は平成20年の秋から取り組んできた球場本体のリニューアルⅡ期工事が完了したばかりでした。今年の3月には、80年以上にわたる球場の歴史と、球場を舞台として数々のドラマを生んでき



子どもたちの人気を集める、世界初の「電車」パビリオン。



た春・夏の高校野球、阪神タイガースの歴史を伝える「甲子園歴史館」が外野スタンド下にオープンしています。

また、開業直後の昨年3月27日には、子どもたちが職業体験を通じて社会の仕組みなどを学ぶ「キッザニア甲子園」がオープンしました。当社も世界初となる「電車」パビリオンを出展していますが、運転士や車掌の仕事や、シミュレーターで体験できるとあって、大変人気を博しています。鉄道の安全運行がどのように維持されているのか、運転士と車掌のチームプレーの大切さを学ぶのもらっています。

当社としては、このような魅力ある

のお客さまから「奈良から神戸に越してきたが、奈良の友人に会いたくなったらすぐに会いに行ける」といったように、離れて暮らす家族や友人との絆が深まったという心あたたまるエピソードをお聞きしていますし、野球ファンからは「タイガースの応援に行きやすくなった」といった嬉しい声もたくさんいただいています。

——鉄道がつながって、心理的な「あそこは遠い」というのがなくなったのですね。

坂井 その通りです。「電車に乗ればすぐ行ける」という感じですね。乗り

施設ができることで、いわゆる沿線の交流人口が増えると考えています。鉄道の機能として通勤・通学だけではなく、子どもたちから野球ファンの大人たち、ご年配の方々まで、さまざまな楽しみ方で幅広くご利用いただきたい。

また、阪神間は住宅地としても人気が高いエリアですが、阪神なんば線の開業で阪神間からの通勤・通学エリアが一層広がることで阪神間の人口がますます高まり、いわゆる定住人口も今後増加していくのではないかと大いに期待しています。

3つの街の個性を再発見する路線に

——他の鉄道事業者との連携を積極的に行われているとのことですが、これまでの取り組みやねらいなどについて、お聞かせください。

坂井 相互直通運転を開始した近鉄との連携だけではなく、大阪南部や和歌山方面から阪神間への玄関口でもある難波で連絡することになった南海とも連携強化を図りました。具体的には、両社とは沿線情報紙を利用したり、ポスターの相互掲出をするなどして、互いに沿線の魅力を紹介し合い、交流人口の増加を図っています。

近鉄とは、奈良への観光利用促進のために「奈良・斑鳩1dayチケット」を、神戸への観光利用促進のために「神戸観光1dayクーポン」を互いに発

売しています。特に「奈良・斑鳩1dayチケット」は、阪神なんば線が開業する前から発売していましたが、開業後は、その売上枚数が約9倍になるなど大変好評をいただいています。

今年は「平城遷都1300年祭」というビッグイベントも開催されますので、より一層奈良の観光情報をお客さまにお知らせすることに加え、同時に神戸の魅力も積極的に発信して、交流人口の増加を図っていきたく考えています。

——これまでの通勤路線としての役割に加え、観光路線としての役割も大きくなっている、そのあたりも踏まえ、今後の抱負をお聞かせくださいませんか。

坂井 当社はこれまで通勤路線としての役割が大きかったのですが、阪神なんば線開業後は、先ほども申しましたように、観光用の企画乗車券「奈良・斑鳩1dayチケット」が大きく売上枚数を伸ばすなど、難波や奈良へお出かけになられる「足の長い」お客さまが増えており、新たに「観光路線」としての役割も大きくなってきました。

神戸・難波・奈良の3つの街は、それぞれが異なる歴史・文化を持つっており、非常に個性的です。しかし、これまではダイレクトに行き来できなかったということもあり、多くのお客さまは、3つの街の個性の違いというものをあまり身近に、また意識して感じていなかったのではないかと思います。

阪神なんば線が開業し、この3つの

街が1本のレールでつながったことにより、今まで以上に街の個性が際立ち、お客さまご自身が興味を持って、それぞれの街にお出かけになられるようになってきたと感じています。

こうした事を考えますと、阪神なんば線は3つの街の個性、すなわちその地域に根ざした文化や風物、街の雰囲気や地域のイベントなどを、気軽に、身近に感じていただける路線であり、「街を再発見する路線」であるとも言えるのではないかと考えています。そこで私どもでは「ドラマティックロード」というキャッチフレーズを掲げ、今後、沿線のお客さまがいろいろな「ドラマ」を探しに行っていただけのように、観光情報を発信したり、イベントの実施に取り組んでいきたいと考えています。

——関西の地が不案内な旅行者にとっても3つの街を迷わず観光できます。とても便利で心強い路線です。

坂井 阪神間には、住吉川、芦屋川、夙川、武庫川などの河川の景観や六甲山などの自然がありますし、西宮郷などの酒蔵群、兵庫県立美術館や大谷記念美術館などの文化施設など、地域ごとに特徴的な風物や施設が連続的に存在しています。日常的に目にしている地

元の人にとっては珍しくないこれらの風景や建物も、離れた街の人にとっては、街を歩く目的物となり、実際に見て体験することで、新たな感動や発見があります。

当社沿線にはそうした魅力的なスポットやイベントがたくさんあり、当然のことながら近鉄沿線にも、南海沿線にもたくさんあります。地元にお住まいの皆さまからの情報なども活用しながら沿線の観光情報を細やかにすくい上げ、各社で情報提供し合う、あるいは連携して、それぞれの地域にお越しいただけるような仕組みをつくっていきたいと思っています。

ありがたいことに現在までのところ、阪神なんば線のご利用は順調に推移しています。今後も引き続き安全で快適なサービスの提供に努力し、関西経済の活性化に寄与する路線に育てていきたいと思っています。



神戸 *Kobe*

特集：

阪神なんば線と開業効果

〔まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化〕

REPORT

阪神なんば線効果を 探る。

神戸・難波・奈良、つながる——

開業1年を迎えて、阪神なんば線効果が現れ始めている。
新たな人の流れが生まれ、街や地域が活気づく。
阪神なんば線と相互直通運転（相直）でつながった近鉄も、
難波の街の再生に取り組む南海も、
そうした変化をくみ取りながら、企業努力を重ねている。
鉄道事業者、そして沿線の大学や企業、商業施設。
それぞれの阪神なんば線効果とその取り組みを探ってみたい。

取材・文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之
写真提供◎近畿日本鉄道株式会社・南海電気鉄道株式会社
奈良写真提供／奈良市観光協会 神戸写真提供／神戸国際観光コンベンション協会



特集：

阪神なんば線と開業効果

〔まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化〕



三宮へ、奈良へ。

阪神なんば線開通に伴う神戸・三宮までの相直を、近鉄は自社の「フィールド拡大」ととらえる。

長い路線を意識した駅名変更、広域で鉄道を楽しんでもらう企画乗車券の販売、
大阪市内での拠点開発——鉄道と街の活性化を図る。

相直でフィールドが拡大

三宮駅のホームに近鉄の快速急行が入線する。大阪と奈良の府県境を阪神電車が走る——それは、誰にとっても、驚きを感じずにはいられない光景だっただろう。しかし、相直開始から1年が経過して、そうした場面も利用者にとっては日常的に目にする慣れ親しんだものになった。もちろん、その利便性については言うまでもない。

奈良―三宮が最速76分。阪神なんば線との相直で乗り換えがなくなったことで、近鉄電車の利用客からも「通勤時間が大幅に短縮できた」「近鉄沿線の会社勤務しているが、阪神沿線に営業に出かける機会が増えた」など、便利さを実感する声が上がっている。

近鉄の大阪難波駅の2009年度上期降車人数（定期外）は、前年度同期比21・3%増。近鉄奈良駅は3・7%の増加となった。近鉄線全線で輸送人員が3・2%減少する中で奈良線の利用者増は、阪神なんば線との相直の



近畿日本鉄道株式会社
鉄道事業本部 企画統括部 計画部長

江川武史

Takeshi EGAWA

影響が大きいことを示している。ちなみに、同期の増収は5億5000万円、同期では10億円が見込まれている。

近鉄は、大阪・京都・奈良・三重・愛知の2府3県に営業キロ508kmと民鉄最長の路線網を有し、相直に関しては、阪神なんば線を含めて3線で行っている。

昭和61年には、近鉄東大阪線（現・けいはんな線）が大阪市営地下鉄中央線と生駒駅―大阪港駅間で、63年には近鉄京都線が京都市営地下鉄烏丸線と新田辺駅―北大路駅間で、それぞれ相互乗り入れを開始した。

「東大阪線は、当時、奈良線の輸送力が限界に達しつつあったことから、長田―生駒間につくった新線。長田で地下鉄中央線と結んで、奈良線の複々線化機能を持たせて輸送力を増強するとともに、生駒と当時の大阪港を結ぶ新しい独立した都市鉄道を整備しようというねらいがあった。京都の場合は、

当社線を京都駅から京都市北部まで延伸する構想があったが、京都市交通局の地下鉄線整備が決まり、竹田駅で相直する形でこの構想が実現することになった。この二つの相直はどちらも、交通局を介して当社線が都心部に乗り入れるという意味合いが大きかった」と近鉄の鉄道事業本部・企画統括部の江川武史計画部長は話す。

これに対して、今回の阪神なんば線との相直は、関西では初の民鉄同士による相直ということを除いても、意味合いが異なっていると江川部長は説明する。

阪神と近鉄は、昭和27年に、両社線の延伸と難波での相互乗り入れ、共通の難波駅創設構想で合意していた。近鉄は45年に近鉄難波駅を開業しているが、今回、阪神なんば線の開通で、57年前の合意が実現したことになる。

「新たにルールが敷かれたのは実際には3・4kmほどの距離ではあるが、大



「大阪難波駅」。近鉄線の案内の下に「阪神線 尼崎 甲子園 三宮方面」の文字が加わった。



改札口に「近鉄」と「阪神」の文字が並ぶ。

阪都心部のミッシングリンクが解消され、65km離れた奈良と神戸がつながった。自社の電車が難波を突き抜け、神戸に入っていく。それとともに、それぞれの地域間での人や文化の交流が促進されていくものと期待している。この相直効果は、単に線路が延びただけにはとどまらない。3つの異なる個性の街を結ぶネットワークによるスケール・



阪神尼崎駅。阪神と近鉄の車両が向かい合わせに停車する。

メリット、相互乗り入れの影響や効果が及ぶ範囲は格段に広い。自社のフィールドが大きく広がったと見ている」と江川部長は語る。

阪神ならば線開通のタイミングに合わせて、2駅の駅名も変更している。「近鉄難波駅」は「大阪難波駅」に、「上本町駅」は「大阪上本町駅」に改称した。奈良・難波・神戸を結ぶ1本の路線の中央に位置する2駅の駅名にあえて「大阪」と入れ、大阪のターミナルとしての位置づけを明確にしたのだ。

「阪神沿線と近鉄沿線を結ぶ通勤通学ルートとしての役割を果たしていくとともに、関西を代表する3つの街をつなぐ観光路線として価値を高めていきたい」と江川部長は続ける。

鉄道の生命線は、交流人口の増加にあると言われる。近くても遠かった場所が本当に近い場所になれば、気軽に行き来する需要が生まれる。土地勘のない観光客がとまどうことなく降りできれば利用に結びつく。乗り換えなしで奈良から難波、神戸へ。阪神

ならば線開業で誕生した、この新たなネットワークが持つ意味は大きい。

企画乗車券で関西圏の鉄道利用促進を

阪神・近鉄では、需要拡大をねらってバラエティに富んだユニークな企画乗車券を次々と打ち出している。

相互直通運転開始を記念して、開通直前1カ月に期間限定で販売した「阪神⇄近鉄お試しチケット」(大人1000円)は、阪神全線と近鉄奈良線1日乗り放題で好評を博し、その第2弾として昨年5〜6月には「お伊勢さんきつぷ」(大人5000円)を販売した。阪神全線各駅および近鉄の大阪府・京都府・奈良県内の各駅から伊勢志摩地区への乗車券と近鉄特急券、三重交通バス乗車券、それに伊勢志摩の主要観光施設の割引券をセットしたものだ。

野球シーズンには、近鉄が独自に、近鉄電車・阪神電車の往復割引乗車券と甲子園球場の阪神タイガース主催試合の入場券をセットにした「阪神甲子園球場タイガース応援きつぷ」を販売した。また、新春には「近鉄沿線初詣きつぷ

阪神電車三宮駅



近鉄特急の宣伝がかかる三宮駅。



三宮駅を出発する近鉄の奈良行き快速急行。

「ゆめもうで」のシリーズに、発駅を阪神線まで拡大した「阪神版伊勢神宮初詣割引きつぷ」(乗車券・近鉄特急券・記念品などを含み大人5500円)を加え、販売。阪神・近鉄両沿線の初詣には「阪神・近鉄初詣1dayチケット」(大人1600円)を用意した。

さらに近鉄では、近鉄沿線から神戸方面への企画乗車券「スロット&KANSAI神戸観光1dayクーポン」(近鉄拡大版)を、昨年4月から販売している。神戸エリア12社局の電車・バス1日乗り放題+観光クーポンに、阪神電車全線1日乗り放題、近鉄線(大阪府内・奈良県内の主要路線)1日乗り放題をプラスしたきつぷだ。

なかでも今、最も注目を集めているのは「奈良・斑鳩1dayチケット」だろう。これは、阪神をはじめとする京阪神の鉄道事業者8社と大阪市交通局・京都市交通局で発売しているもので、各社路線の指定区間と近鉄電車の

特集：

阪神なんば線と開業効果

〔まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化〕



「平城遷都1300年祭」の開催で、近鉄では奈良大和路のアピールを展開。

「これまで、近鉄沿線と阪神沿線は近くて遠かった。われわれとしては、出かけるきっかけづくりとして便利な企画乗車券を販売し、お客さまに利用していただいて、近きを実感していただきたい。それからだんだん遠いところへ、快適な鉄道旅行をより広い区域で楽し

指定区間・奈良交通バスの指定区間1日乗り放題に、奈良・斑鳩地域の社寺や観光施設の優待券がついている。平成14年より発売されているが、昨年4月から8月までの売上枚数は、阪神なんば線効果も加わり、前年同期間比で9倍にも上ったという。

阪神によると、新線開業後の輸送人員は目標値を下回っているものの、収益は上回るといふ逆転現象が起きているとのこと。これは、定期利用者以外、電車に乗って出かけてみようという利用客が予想以上に増えている裏付けだと言える。

「これまで、近鉄沿線と阪神沿線は近くて遠かった。われわれとしては、出かけるきっかけづくりとして便利な企画乗車券を販売し、お客さまに利用していただいて、近きを実感していただきたい。それからだんだん遠いところへ、快適な鉄道旅行をより広い区域で楽し

一方、ハードの部分では、近鉄は阪神なんば線開業による乗降客の大幅な増加を見越して、大阪難波駅の整備を進めてきた。エスカレーターの増設や改札口の改修、トイレの改修、コンコースの整備などを順次実施。駅構内には19店舗のショッピングモールが新設され、にぎやかで明るい雰囲気だ。

「当社は大阪では大阪上本町駅を拠点に路線を切り開いてきたが、昭和45年に大阪難波駅まで延伸し、ミナミに乗り入れたことが成長の大きな原動力となった。今回も大阪難波駅にショッピングモールを導入するなどの整備を行うことで、新たな成長の力としたいと考えている。利用客のニーズに応えながら、より魅力的な駅の整備と、駅を中心とする地域開発に取り組んでいきたい」と近鉄の赤坂秀則執行役員（不動産事業本部副本部長・ターミナル開発事業本部副本部長）は語る。

このほか近鉄では、大阪市内の二拠点で

都市の魅力を高める拠点プロジェクト



近畿日本鉄道株式会社
不動産事業本部 副本部長
ターミナル開発事業本部 副本部長
執行役員

赤坂秀則

Hidenori AKASAKA

大規模な再開発事業を進めている。大阪難波駅から近鉄難波線で東に2駅目、大阪上本町駅駅界隈では、今年9月開業予定で、駅南側の近鉄劇場跡地に複合ビル「上本町YU FURA (ユフラ)」の建設が進んでいる。地下1階、地上13階建てで、商業施設やオフィスのほか、大阪新歌舞伎座が難波から移転する。

もうひとつは、キタ（梅田周辺）、ミナミ（難波周辺）に続く大阪第3のターミナルであるアベノ・天王寺ターミナルで進めている「阿部野橋ターミナルビルタワー（仮称）」の建設で、2014年春、近鉄百貨店阿倍野本店旧館跡地に、地下5階、地上60階建て（地上300m）の日本一の高層ビルが出現する。百貨店やホテル、オフィス、美術館など各種都市機能を備えた超高層複合ビルは、大阪の新しいランドマークとなるものだ。近鉄では、隣接地で大規模SCを整備中の東急不動産と共同で、Welcoming アベノ天王寺 キャンペーンを展開している。



難波の街を育てる。

大阪は、「キタ」と呼ばれる梅田と、「ミナミ」と呼ばれる難波、2つの街を核として発展してきた。

そして現在ミナミでは南海が中心となって、賑わいのある魅力的な街づくりを目指す

「南海ターミナルビル等再生計画」が着々と進められている。

ターミナルビル再生計画

難波の夜に、美しいビルの姿が浮かび上がる。重厚なコリント様式の建物、難波のランドマーク、南海ビルだ。現在、キタではJR大阪駅北側の24ha、通称・梅田北ヤードの開発が進捗しているが、ミナミでは、このターミナルビル一帯の「南海ターミナルビル等再生計画」が進められている。難波を本拠地とする南海が、難波の街の活性化に取り組んでいるのだ。

南海はターミナルビル南側の大阪球場跡地に「なんばパークス」第1期部分を平成15年に、第2期部分を19年に完成させている。大峽谷に似せた雄大な建築デザイン、「緑との共存」をコンセプトに段丘状に屋上庭園が設けられた個性的な大型商業施設だ。そのファッショニビリティの高さと特色あるフロア構成で人気は高く、この不況下においても来場者の落ち込みはさほど見られない。むしろ阪神なんば線効果で、阪神間からの来場者が増えているという。



南海電気鉄道株式会社
取締役 執行役員 経営政策室 副室長
難波街づくり推進室 副室長

福本滋治

Shigeharu FUKUMOTO

南海が、このなんばパークスグラインドオープンに続いて進めているのが「南海ターミナルビル等再生計画」だ。中核となる南海ビルは昭和7年に建てられた歴史ある建物で、難波の象徴ともいえるもの。民鉄最古の南海は、建て替えるのではなく老朽化した施設を改修して伝統を保存、オリジナルの姿に再生させることを選択した。周辺の施設と関連性を持たせながら再生させることで、難波全体の活性化を目指している。

南海の福本滋治取締役執行役員（経営政策室副室長・難波街づくり推進室副室長）は、ミナミの現状を語る。

「キタは、グレードの高いホテル群、映画館や劇場、充実した飲食施設で、大人のための洗練された街という印象を確立している。また、遊興施設等は一部に集積し、明確なゾーニングができていのも特徴だ。しかしミナミは、良くも悪くもすべてが混在し、都市としての機能が弱い」

南海グループが難波で所有する床面積は約55万㎡。主な改修工事は、昨年の秋に完了している。ターミナルビルの外壁は、タイルの張り替え、テラコッタ装飾の修復・復元などで文化的価値を前面に押し出し、夜間はライトアップすることで、その存在感を示す。ビルに入っているテナント企業のロゴ表示も、各企業の同意を得て、ビルになじむ落ち着いたモノトーンカラーで

統一した。また、待ち合わせ場所として有名だった旧ロケット広場は高さ30m、広さ1200㎡の洗練されたスペース「なんばガレリア」に変貌した。「南海難波駅」も改札口のある2階と3階を改修し、3階には高島屋との入り口を新たに作り駅と百貨店をつないだ。また、東口を新設するなど、駅を中心に戻遊性を高め、周辺エリアとの一体感を創出した。今秋には大阪府下初の本格的な中長期滞在者向け宿泊施設（サービスアパートメント）「フレイザーレジデンス南海大阪」の開業、来春には、なんばCITY再生リニューアルオープンと、テナントの一つである高島屋大阪店の新本館グランドオープンが控えている。

「キタはスクラップ＆ビルド方式で大開発が行われている。ミナミはボリュームではキタには勝てないが、現存する文化を保存して未来につなぐ、再生という方式で、民鉄最古の当社の出発地点・難波を活性化していきたい」と福本取締役執行役員は意欲を語っている。

難波の情報を発信

ハードの整備と並行して進めているのがソフトの開発だ。

「ミナミを訪れた人たちに、ミナミという街を楽しんでもらう。そのためのソフトの開発と整備、情報発信が重要になっている」と福本取締役執行役員は言う。

特集：

阪神なんば線と開業効果

〔まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化〕



- ①外壁の改修で再生した南海ターミナルビル。
- ②高さ30m、広さ1200㎡の「なんばギャラリー」。
- ③難波の情報拠点「総合インフォメーションセンターなんば」。
- ④南海の空港特急「ラビット」。

平成20年12月には、その活動主体として「ミナミまち育てネットワーク」が設立された。ミナミにゆかりある企業や団体、有識者、行政など約1300団体が参加。「観光集客」と「文化振興」を活動の柱に、イベントの企画運営や

環境美化運動など多彩な活動を展開している。南海の山中諄代表取締役会長兼CEOが会長を務め、「難波のリーディングカンパニー」として、旗振り役を務めている。

また、昨年4月には、南海難波駅

1階に官民共同の「総合インフォメーションセンターなんば」がオープンした。同センターでは、大阪市が運営する大阪市観光案内所「大阪市ビジュアルインフォメーションセンター・難波」と、南海グループ運営の「南海インフォメーションセンター」「南海トラベルサロン」がカウンターを並べ、三者が連携して利用者に情報提供サービスを行っている。大阪市初の官民共同インフォメーションセンターで、英語や韓国語・中国語、手話に対応しているのも大きな特徴だ。難波は、南海電車で関西国際空港と直結する「大阪の玄関口」だ。国内外からの観光客にとって、心強い情報拠点となるだろう。

さらに、このインフォメーションセンター開設と同時に、南海ではフリーの小冊子「なんばけーしょんMAP」を創刊。難波エリアのまち歩きMAPに観光スポットや銘店などを紹介し、WEB版にあたる携帯サイトを公開するなど、難波の情報提供に努めている。

鉄道ネットワークがキーワード

阪神なんば線の開業は、難波活性化の強力な追い風になっている。南海電車から阪神電車に乗り換える人も増えた。南海難波駅の駅員が乗客に、500m離れた近鉄大阪難波駅の場所を尋ねられることも多いという。

「難波の街の活性化には、鉄道のネッ

トワークがやはり重要なキーワードになる」と福本取締役執行役員は語る。

前述の「なんばけーしょんMAP」も阪神なんば線が乗り入れる大阪難波駅に設置するなど、利用客誘致に役立っている。また、さまざまなPR活動についても阪神と連携、積極的に展開しているところだ。

阪神なんば線開業時には、阪神タイガースの真弓明信監督が球団のユニフォーム姿で、南海が発行する女性向け情報誌「P+natts」の表紙を飾り、話題を呼んだ。また、住吉大社と西宮神社、こうや花鉄道「天空」と六甲山のケーブルカー、堺の茶人と灘の杜氏というように、南海沿線と阪神沿線の見所を組み合わせた、まさにコラボというべきポスターもシリーズで制作している。

「神戸・阪神間から多くの人が難波の街に足を運んでいる。阪神なんば線効果で、明らかに人の流れが変わっている。総人口が減少に向かっていく中では、交流する人口を増やしていくことが何よりも大切だ。現在『なにわ筋線』も検討がなされている。そういった今後の鉄道ネットワークの魅力を高め、何度も乗っていただけるように努力する。そして、電車に乗って何度も訪れたくなるような魅力的な街を、鉄道会社としてつくってきたい」

福本取締役執行役員は、難波活性化に向けての鉄道事業者としての役割と責任を、あらためて強く語った。

開業による

それぞれの 新線効果。

少子化の中での学生確保。長引く不況下でのビジネスチャンス。新線は「可能性」を乗せて走る。それが勝機につながるかは、それぞれの努力にかかっている。
難波の街を中心点に、阪神なんば線効果が広がっている。

新 たな鉄道は、新たな人々を運び、人の流れを確実に変える。「その恩恵をいち早く享受できるのが大学だ」と断言するのは、近畿大学入学センターの世耕石弘事務長だ。

「新線ができたからといって、会社員が通勤に便利な企業にいきなり転職することはないが、自宅通学を希望する受験生なら志望校を変更する」

交通アクセスは、学生にとって志望校選定の重要な要素だ。特に最近の学生は、学校以外の活動も多く、通学に時間をかけたがらない傾向がある。

近畿大学東大阪キャンパスの最寄り駅は近鉄の長瀬駅だが、阪神なんば線開業は、兵庫県からの受験者数を大幅

「近畿大学がある東大阪から兵庫方面、特に尼崎は、車なら20分ぐらいの距離なのに、電車だと梅田で乗り換えなければならず、近いのに『遠い』場所だった。厚い『梅田の壁』が崩れ、



近畿大学オープンキャンパスの告知ポスター

「こうした効果を期待していた」と武庫川女子大入試センター庶務課の上畑康秀課長は率直な思いを語る。学生満足度調査でもトップクラスに上がる良好な環境づくりで知られる同大だが、18歳人口減少を懸念し、学生募集には力が入る。入試センタースタッフは近畿地方だけでも700校を訪問するが、その際に大

いことをアピールしたポスターを作成、兵庫県内の高校や駅に張った。高校生たちの目を引くユニークなコピーやデザインにしたのも勝因となった。

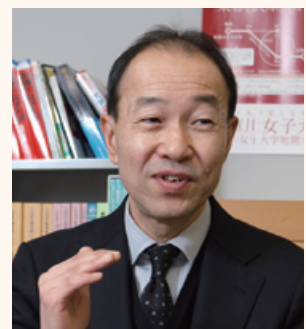
「近畿大学が近いことをアピールしたポスターを作成、兵庫県内の高校や駅に張った。高校生たちの目を引くユニークなコピーやデザインにしたのも勝因となった。」

その影響は顕著だ。近鉄沿線の高校からの志願者が増加。開業前の20年度と阪神なんば線が定着した22年度を比較すると、大阪府の志願者（推薦入試）が28・6%増、奈良県の志願者（同）が53・5%増と、驚くべき伸びを示した。また、同大では奈良にも試験会場を設けているが、本校での受験を希望する学生が増えたという。こちらも、大学が近くになったのだ。

「近く」なった大学に 受験者増



近畿大学
入学センター事務長
世耕石弘
Ishihiro SEKO



武庫川女子大学
入試センター庶務課 課長
上畑康秀
Yasuhide UEHATA

に増加させた。平成20年度入試と、阪神なんば線開業直後に入学式となった21年度入試を比べると、東大阪キャンパスにある学部の受験者数は全体では469人増だが、内訳では兵庫県内の学生が1273人増となっている。

一方、西宮市にあり、阪神の鳴尾駅と甲子園駅を最寄り駅とする武庫川女子大学でも、



鳴尾駅には学生専用の出口がある。

新たなビジネスチャンスを生み出す

きな効果を発揮したのが、阪神が作成した阪神なんば線開業のリーフレットだった。あまりの反響に、阪神に増刷を依頼し、使い続けたそう。

また、「学生募集のポスターを近鉄電車の中吊りに掲出、近鉄沿線の学生たちにアピールしたことも大きかったのでは」と、上畑課長は分析している。

だ。1階席での観劇が4500円のところ、乗車駅と大阪難波駅の往復乗車券がついて料金はそのまま。最も遠い三宮駅からでは800円のお得になる。



今年、難波出店80年を迎えた高島屋。

案を発信することで店内に足を進めてもらう。阪神なんば線効果をぜひ味方につけたい」



株式会社よしもとクリエイティブ・エージェンシー 興行開発センター 大阪劇場営業セクション サブリーダー
天野伸二
Shinji AMANO

エージェンシーの天野伸二サブリーダー（興行開発センター 大阪劇場営業セクション）は語る。なんばグランド花月は全国から観客が訪れるが、地元である関西圏からの集客増加を図りたいと言う。

「お笑い番組が数多く放送されている関西で、わざわざ劇場に足を運んでもらうには一工夫必要。うち

ターゲットの年齢層が高めだが、高島屋では増床とリニューアルによって、若い層に向けた店舗を大幅に増やした。これまでは梅田で買物をしていたであろう神戸方面の若い女性を顧客に取り込みたい思いがある。高島屋カードの会員も阪神沿線で増えつつあるそう。



株式会社高島屋 広報・IR室 広報担当課長
富岡 誠
Makoto TOMIOKA

「阪神なんば線の開業は、これまで大阪に来て梅田で用事を済ませていた人たちに、難波にも行ってみようという気持ちにさせる。街に人を呼ぶには大変な努力が要ること

で、新線が人を運んでくれることは、商業施設にとってはとてもありがたいこと。後は、自分たちがどれだけ頑張るか。魅力的な商品提

「新線開通はビッグチャンス。神戸方面に限らず大阪西部、奈良、広域の顧客さまにお越しいただきたい。そのためにも商業施設や商店街は、鉄道と協働で街を盛り上げていかなければ」と富岡課長は意欲を語る。

阪

神なんば線の開業で鉄道事業者のコロナ乗車券が次々と発売される中、昨年11月、ひとときユニークな企画チケットが発売された。漫才・落語・吉本新喜劇で人気の劇場・なんばグランド花月の指定席券と阪神電車往復割引乗車券がセットになった「阪神電車でなんばグランド花月へゴー!!」

はなんばグランド花月に人を集めたい。阪神電車は阪神なんば線の乗客を増やしたい。そこで一緒に何かできないかと考えた」



お笑いのメッカ「なんばグランド花月」。

チケットの発売開始イベントでは、三宮駅に吉本のお笑い芸人が登場。阪神電車内や駅では、

新喜劇のキャラクターが登場するPRボスターが人目を引いた。「阪神電車が協力体制をとってくれて、お互いがやれることをうまく補完し合う、という大阪的な方法でいい企画を実現できたと思う」と天野氏。



受賞者のみなさんと主催者・後援者の役員

「私とみんな」

小学生新聞コンクール表彰式を開催

全国 331 校・3040 点に上った応募作品。
最優秀作品賞 1 点は駅ポスターに。

「新聞」づくりを通じて子どもたちに鉄道や民鉄に対して関心と理解を深めてもらうことを目的に開催されている『「私とみんな」小学生新聞コンクール』。第3回目を迎えた昨年は、応募作品も全国 331 校・3040 点に上り、1月9日（土）には、厳正な審査を経て選ばれた個人賞・学校賞の表彰式が開催された。



表彰式風景



全国小学校社会科研究協議会の久保田会長



主催者挨拶をする上條清文会長

最優秀作品賞

日本民営鉄道協会 会長賞



「くらしと鉄道新聞 すべての人にやさしい
“ユニバーサル・ステーション”」
各務原市立八木山小学校 石原蔵人

僕の祖父は車椅子に乗っています。祖父はどんな気持ちで車椅子に乗っているんだろう。そんな思いから、この新聞づくりは始まりました。車椅子を借りて、実際に電車に乗ってみました。この体験を通じて、僕は、今まで気づかなかった車椅子の人の苦労や大変さを知ることができました。そして、普段何気なく利用している駅や電車が、さまざまな工夫でバリアフリーになっていることが、よく分かりました。特に、電車の乗り降りにフラップを用意してくださったり、車椅子を押してくださった駅員さんのやさしさには本当に感謝しました。ひとりではできないことをやさしく支えてくださる、支え合うことの大切さを学びました。この新聞づくりを通して知ったこと、学んだことを活かし、僕も駅で困っている人を見かけたら何かできることはないかを考え、困っている人にやさしく接して僕にもできるバリアフリーを実行してみたいと思います。

全 国の子どもたちに鉄道をもっとよく知り、鉄道をもっと好きになってもらいたい——そんな願いから企画された『「私とみんな」小学生新聞コンクール』。全国小学校社会科研究協議会の後援を得て、平成19年に開始。第3回目を迎えた昨年のコンクールには、全国331の小学校が参加、応募作品数は第2回の3倍を超える3040点（3156人）に上った。

第3回のテーマは「くらしと鉄道」。毎日の生活のなかで鉄道や駅について興味を持ったことや疑問に感じたことを題材に、自分で調べ、新聞形式にまとめてもらった。「バリアフリー」や「エコ」「マナー」などをテーマに、自分の考えや思いをまとめた力作が目立つ。時間をかけた下調べや取材、文章、写真やイラストなど工夫を凝らした紙面構成——その内容の濃さと丁寧なつくり方に、子どもたちの努力と熱意がうかがわれる作品が揃った。これら応募作品の中から、日本民営鉄道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、受賞作品を決定。個人賞の最優秀作品賞1作品・優秀作品賞5作品・審査員特別賞7作品・佳作25作品、学校賞の最優秀学校賞1校・優秀学校賞2校・審査員特別賞2校が選ばれた。

1月9日（土）、東京會館東商スカイルームにて開催された表彰式には、佳作受賞者を除く受賞者13名、受賞校5校、また、全国小学校社会科研究協

優秀作品賞

全国小学校社会科研究協議会 会長賞

「民鉄くらし応援新聞」

近畿大学附属小学校 川崎奈津子



私は近鉄奈良線に乗って通学しています。私や私の家族の毎日のくらしの中で、鉄道・駅はなくてはならない存在です。そこで私は、近鉄がどのように私たちのくらしに関わっているのか調べてみることにしました。インターネットを使ったり、実際に駅に行ってみたり聞いたりして、新聞にまとめました。交通手段のひとつとしてだけではなく、いろんな便利なサービスを提供してもらっていることが分かりました。一生懸命、工夫しながらまとめたので、賞をいただいてとても嬉しいです。

「心にみんてつ 晴流新聞」

関市立瀬尻小学校 尾関晴也



僕の町には5年前まで名鉄美濃町線が走っていました。僕も乗ったことがあります。学校の先生方に美濃町線の思い出を取材しました。みんな電車があった方が良かったと話してくださいました。廃線になったのはとても残念だけど、鉄道はみんなの心に思い出を残してくれたり夢を与えてくれる、くらしにかかせない乗り物だと思いました。みんなでもっと鉄道を大切にしたいと思います。電車が大好きなのでやってみようと思った新聞づくりですが、こんなすごい賞がもらえて嬉しいです。

「みなみ新聞」 ひたちなか市立那珂湊第三小学校 須藤みなみ

那珂湊駅に行ったとき、駅員さんから、こういうコンクールがあるけどやってみませんかって声をかけていただきました。面白そうだったので、早速、ひたちなか海浜鉄道の湊線について調べてみることにしました。インターネットで調べたり、駅員さんにインタビューして記事をまとめました。お出かけする時いつも乗っている湊線ですが、その長い歴史や駅員さんのお仕事の内容など、初めて知ったことがたくさんありました。たくさんの人に湊線を紹介したいと思ってつくった新聞です。



日本民営鉄道協会 広報委員長賞

鉄道ファンの叔父にすすめられて参加しました。それまで、鉄道について勉強したり調べたりしたことがなかったので、とても楽しかったです。鉄道が環境にやさしく安全性にも非常に優れた乗り物であるということ、分かりやすくまとめたと思いました。新聞をつくる前に、マス目いっぱい大きくはっきりと字を書く練習をしたり、本物の新聞をよく見て、見出しの配置や書体、段の使い方などを研究しました。時間をかけて丁寧に作ったので、賞をいただけて本当に嬉しいです。

「鉄道発見号」

四日市市立西橋北小学校 湯前美里衣



「信州民鉄もりあげ隊新聞」

信州大学教育学部附属長野小学校 厚木那奈美



第1回の新聞コンクールでは、兄が受賞しました。「ローカル線の未来」というタイトルで、上田電鉄存続の取り組みを紹介したものです。同じように今、長野電鉄の屋代線が廃線の危機に直面していて、なんとか屋代線をもりあげたいと思って、支援を呼びかける新聞をつくりました。兄の新聞の続きとして、乗る人がだんだん増えてもりあがっている上田電鉄についても紹介しました。文章をまとめるのが苦手なので大変でしたが、兄妹そろって入賞することができて大喜びしています。

最優秀作品賞・優秀作品賞・審査員特別賞を受賞した13作品は、日本民営鉄道協会ホームページ内サイト『みんてつ』キッズで紹介しています。http://kids.mintetsu.or.jp/

議会の役員、日本民営鉄道協会の役員、児童の家族など、約80名が参加した。

「みんなの鉄道を大切に」

表彰式では、日本民営鉄道協会の上條清文会長（東京急行電鉄株式会社社会長）が主催者挨拶に立ち、「たくさん作品が寄せられ、多くの小学生の皆さんに鉄道に関心をもってもらった、たいへん嬉しく思っている。力作が揃った中から選ばれた受賞作品は、非常にレベルの高い優秀な素晴らしい作品ばかり」と、子どもたちに感謝を述べ、その作品の出来栄に賛辞を贈った。

また、全国小学校社会科研究協議会の久保田福美会長は「自分の目と耳と足を使ってつくり上げた作品は素晴らしい。コンクールは、私たちのくらしと鉄道について考えるよい機会となったが、どうぞこれからもみんなの鉄道を、みんなで大切にしていっていただきたい」と、お祝いの言葉を述べた。

最優秀作品賞はポスター化して3月末日まで、日本民営鉄道協会加盟71社の駅に掲出している。また、「第4回『私とみんてつ』小学生新聞コンクール」は、今年も7月から実施する予定だ。



第3回最優秀作品ポスター



富山城を背に電停に停車したセントラム。
新型車両のセントラムは、白・黒・銀の3色。

路面電車、復権。

公共交通中心のまちづくりに一役

富山市 富山地方鉄道富山都心線（環状線）

うっすらと雪が積もった富山城を背に、「セントラム」と愛称がつけられた白い車体が映える。2009年12月23日、富山市中心部を周回する路面電車、富山都心線（環状線）が開業した。「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を推し進める富山市が、構想実現に一役買ってもらおうと従来の路線を延伸、環状化したものだ。市内電車の環状線の運行は1970年代に一部路線が廃止されて以来、36年ぶりとなった。

文・写真●高橋銀太郎（時事通信社富山支局）

路面電車では全国初の上下分離方式

環状線は、JR北陸本線富山駅前を起点に、中心市街地を約20分で1周する。ルートは反時計回りで、富山地方鉄道（地鉄）の富山軌道線（市内電車）の一部と、環状化のため延伸された区間の合計およそ3.4キロ。市内電車のルートはアルファベットのUを逆にした形で、空白区間の940メートルにレールを敷設した。延伸区間には、「国際会議場前」「大手モール」「グラウンドブラザ前」の3つの電停が新設された。

始発は午前6時11分、終電は午後10時10分（いずれも富山駅前発）で、一日当たり平日は79本、土日祝日は80本が運行される。運行間隔は、午前9時から午後7時半までは10分おき、その他の時間帯は20分おきで、運賃は全区间均一大人200円（小人100円）となっている。

環状線では、車両の購入や線路の敷設・整備、ホームの建設は市が、運行は地鉄が行う「上下分離方式」を路面電車では全国で初めて採用。事業費の30億3300万円は市の予算と国の補助金でまかなった。また、運行経費として年間5000万円を市が地鉄に交付する。一方の地鉄は、延伸区間の走行1回につき約39円のほか、環状線運行前1年間の路面電車収入を基準に、増収分を市に支払う。増収分は年間3000万円と見込まれるが、差し引き2000万円を毎年、市が負担しなければならぬ。新たに費用を負担してまで、市が公共交通の充実を図る理由は何なのだろうか。

「串とお団子の都市構造」を目指す

市が公共交通を軸としたまちづくりに本腰を入れ始めたのは、06年6月に行った調査がきっかけだった。運転免許証を持っていなかったり、個人の車を所有していないなどの理由で、自由に車を使えない人の割合は、15歳以上の市民のおよそ29.5%。その一方で、富山県が1999年に行った調査では、日常生活の足として車を挙げた人は72.2%に上った。実際、1世帯あたりの乗用車保有台数は、1.74台と全国2位になっている（自動車検査登録情報協会、06年3月末現在）。また、人口集中地区の人口密度を示すDIDという指標は、1平方キロメートル当たり4030.2人（05年国勢調査）と、全国最低レベル。これでは、人口は減り市税は落ち込むのに、広く薄く人が住むことで、ゴミの収集や上下水道の維持管理、除雪などの行政コストは増えてしまう。

そこで市は、徒歩で移動できる生活エリアの中に学校やスーパー、病院などの生活機能を集積し、エリア間を路面電車や鉄道、路線バスで結ぶ、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進。公共交通を串、生活エリアを団子に見立てた、「串とお団子の都市構造」の実現を目指している。鉄道分野では、廃線になる予定だったJR富山港線を路面電車化、06年4月29日に富山ライトレールとして生まれ変わらせた。このほか、06年10月からはJR高山本線で普通列車の増発や臨時駅開設。市民に公共交通機関の利用を促す政策を次々に打ち出してきた。

中心市街地の活性化・回遊性強化

環状線の開業はその一環で、市はその意義として三つのポイントを挙げる。一つは、二つの都心核の連携強化。デパートや書店などが集まる中心市街地は、JR富山駅から南に約1.5キロ離れている。環状線によってこの二カ所のアクセス強化を図り、市街地を活性化させたいとしている。二つ

目は、都心エリアでの回遊性強化。公共施設が集中し、市が家賃補助などを交付して居住を促す中心市街地活性化計画区域の面積は、436ヘクタール。歩いて移動するには広すぎるため、車に乗らなくても都心地区を移動できる手段として期待している。三つ目は、北陸新幹線開業後を見据えた路

面電車ネットワークの形成だ。現在、富山駅を挟んで北側にライトレール、南側に市内電車と二路線の路面電車が走っている。新幹線開業後は富山駅が高架化され、両路線の相互乗り入れが実現。富山湾から富山駅にかけての住宅街が、中心市街地や富山大学と一本で結ばれることになる。さらに、まだ構想段階だが、地鉄上滝線を路面電車化する計画もある。

開業初日には、午後1時から式典が開かれ、森雅志市長や地鉄の川岸宏社長、他、県選出国会議員らが出席。挨拶で森市長は「環状線は」公共と民間とが一体となって本市が目指す（公共交通を軸としたコンパクトな）まちづくりを進めていこうとするもの、川岸社長は「公共交通は、地域社会

の経済、市民生活を支える社会インフラであり続けるべきである」と述べ、環状線による街の活性化に期待を込めた。

公共交通を富山市民の足に

ただ、今後、環状線が市民生活に定着するかは未知数だ。通常運行が始まった12月24日から正月三が日までの11日間で、乗降客数は4万8110人だったというが、日中でも車内の人影がまばらな日もあった。大晦日から元旦にかけて降った大雪の影響も考えられるが、開業直後にしては寂しい印象を受けた。沿線で飲食店を営む男性は、「どんなものか一度くらい乗っても、そんなに乗る人はいないんじゃないか」と話した。

環状線だけに限れば賛否は分かれるが、公共交通が富山市民の足として根付く可能性はある。数年間東京勤務を経験した、ある公務員の男性は、「東京で暮らす前は車で通勤していたが、慣れてしまえば鉄道の方が楽」と、現在は通勤にJRを利用している。車と違い、鉄道なら本や新聞を読んだり、考え事をして移動時間を過ごすことができる。鉄道を利用した暮らしに変えるには、何よりも、市民がその利用価値を体感する機会をつくる必要がある。

公共交通の整備が市民の利用を促し、市民の利用増が公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりをさらに推進する。富山市の公民一体となった試みに注目したい。



①「市内電車環状線発車式」で森富山市長、川岸社長（富山地方鉄道株式会社）らがテープカット。

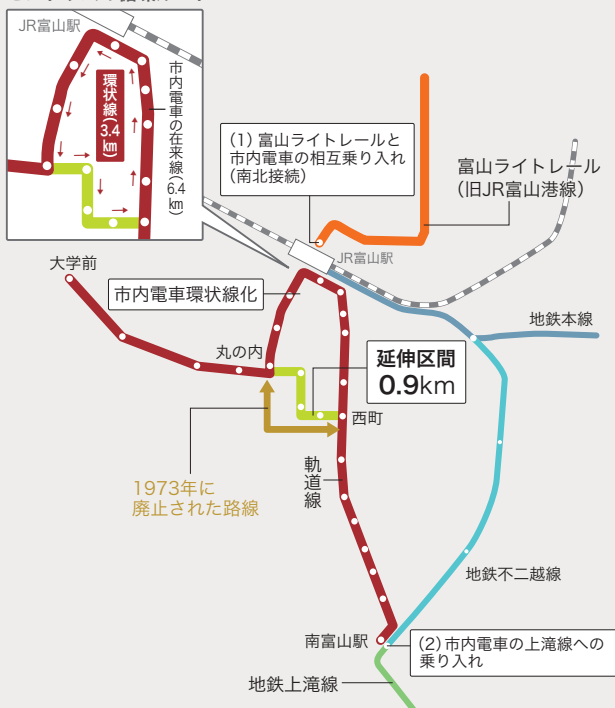
②セントラム全景。

③市長定例記者会見後、セントラムの模型を前に談笑する森富山市長と廣瀬副市長の2人（富山市役所で2009年7月1日）



富山市のLRTネットワーク構想

セントラムの循環ルート



地方民紀行鉄

四季折々の花が咲き、SLが走る。
沿線の恵まれた自然環境を
活かした秩父鉄道の取り組みは、
多くの観光客や鉄道ファンを
魅了している。

秩父鉄道



赤

銅色の鉄橋や色とりどりの花の中を煙を上げて走り抜けるSLの姿。都心から最も近いSLが走る路線として知られる秩父鉄道沿線では、こうした鉄道ファンならずとも見てみたいと思わせる光景を眼にすることができ。

しかし残念なことに冬季はメンテナンスのためSLの運行はお休み。そこで資料を拝見しに熊谷にある秩父鉄道本社にお邪魔した。

SLの魅力

秩父鉄道のSLパレオエクスプレスは1988年の「さいたま博」を機に埼玉県内の小学校に保存されていた旧国鉄（JR）の車両を復活させたもの。「パレオエクスプレス」という名称は、約2千万年前に秩父地方に生息していた海獣パレオパラドキシアにちなんで付けられたそうだ。

毎年3月から12月初までの土日祝日を中心に、JRとの乗換駅である熊谷から、終点の三峰口まで8つの停車駅、約57キロ間を一日一往復している。三峰口到着後、整備作業や転車作業などのため50分程度停車するが、この間、作業の様子を駅に隣接する駐車場や車両公園から見学でき、子どもや鉄道ファンに人気らしい。

乗車には普通乗車券に加え、「SL座席指定券」か「SL整理券」が必要になる。販売は乗車日の1カ月前から始まる。「SL整理券」は当日購入も可能だが、ゴールデンウィークや夏休みなど行楽シーズンをはじめ、事前に

終了してしまうことも多いという。東京都心部から1時間程度で乗りに来られるSLの人氣は高い。

楽しみ方は「乗る」だけに限らない。SLが走る姿はそれだけで絵になる光景で、見るだけでも十分楽しめる。秩父鉄道では毎年、写真コンテストを開催しているが、その入賞作品はどれも「絵になる光景」ばかり。コンテストは沿線の風景や祭事を題材とした「観光部門」とパレオエクスプレスを題材とした「SL部門」に分かれ、2009年の第6回コンテストには「観光部門」に130名、「SL部門」に142名の応募があったとのこと。SLには「乗りたい」だけでなく「見たい」「撮りたい」と思わせる魅力があるのだ。

花に溢れた沿線

桜や紅葉の下を走るSL、一面の芝桜や梅林……写真コンテストの入賞作品を見ていると、そのほとんどに四季折々の花が写っていることに気が付く。

秩父鉄道の沿線は豊かな自然に恵まれ、花の名所も随所に点在している。有名な秩父の芝桜や長瀬の臘梅（ろうばい）以外にも、さきたま古墳公園の桜、秩父ミューズパークでは季節に応じて一面のアイランドポピーや石楠花などが楽しめる。また車窓からも、桜や紅葉はもちろん、そば畑や菜の花などが眺められる。

広々とした敷地に花が咲き誇っている光景は、都心部ではなかなか望めないこともあって、こうした環境を生かして企画された花め



桜の下を走るSL



秩父鉄道

【ちちぶてつどう】

羽生から三峰口まで、埼玉県北部を東西に全35駅で結ぶ。総延長71.7キロの沿線には長瀬や秩父など人気の観光地を擁する。東京都心から最も近い、SLが走る路線としても人気。

宝登山神社



宝登山神社は今年ご鎮座から1900年の節目の年を迎えた



急行ロウバイ号。開花に合わせてヘッドマークを掲出する

ぐりスタンプリヤやフリーハイキングは毎年高評だという。

花盛りの宝登山

SLには乗れないが、ちょうど見ごろを迎えたという宝登山の臘梅を見に長瀬へ向かう。熊谷から長瀬までは、臘梅開花時期に合わせてヘッドマークを掲出した「急行ロウバイ号」で40分。長瀬駅を出ると、目の前に宝登山神社の参道が真っ直ぐに伸びている。参道を上り、まずは宝登山神社へお参り。大改修工事が終わったばかりの拝殿は創建当時の姿に復興され、龍や四神などの彫刻の彩色も鮮やか。火防・盗難除けにご利益があるとか。さて、お目当ての臘梅園は宝登山の山頂にある。神社近くのロープウェイがハイキングコース（所要時間約80分）で向かうのだが、今回は乗をしてロープウェイで。標高497メートルとはいえ、山の空気は冷たく澄んでいて、麓よりぐつと寒い。数日前に降った雪もまだ残っていたが、ハイキングコースを登ってきたらしい装備のグループやツアー客など、平日とは思えないほどの人出があった。

山頂のなだらかな斜面に植えられた約2000本の臘梅は1月下旬から2月中旬が見ごろ。遠目に見ると淡い黄色の霞のよう。木々の下に入れば、花の盛りを迎えた臘梅の甘い香りが漂ってくる。臘梅から目を離し、視線を上げて遠くを見れば、秩父の町の向こうに武甲山や両神山も見渡せる。東京近郊と

は思えない見事な眺望だ。

臘梅園の隣には梅百花園が隣接しているが、仕切りがあるわけではなく、視界を遮るものはない。約170品種470本の梅が楽しめる梅百花園の見ごろは2月中旬からとのことだが、ちらほらと咲き始めている梅もあり、淡い黄色の臘梅と紅白の梅の両方を楽しめた。

懐かしの電車も走る

長瀬駅に戻り、帰りの電車を待っていると、どこか見覚えのある鮮やかな黄色の電車が走り込んできた。

秩父鉄道では、JRから購入し、自社カラーに塗りなおして使用していた電車の色を、2007年の鉄道博物館の開館を記念して復元。現在、黄色・青・関西色（黄緑）の3色の電車が旧国鉄色のリバイバルカラー号として運行している。黄色はかつて中央線や総武線で利用していた電車の色だった。リバイバルカラー号は運用ダイヤに組み込まれて運行されているため、どの色がいつ走るのかはわからないが、懐かしい電車を喜ぶ乗客も多いようだ。

長瀬から熊谷まで、帰りは普通列車で戻る。遠くに山並みが連なる景色は広々として気持ちが良いが、咲く花々を車窓から楽しめる季節はもう少し先。桜と思いき木々もまだ枝ばかりで、ついさっき見た満開の臘梅が、冬に楽しめる貴重な花だったことを痛感する。SLが走る季節になったらもう一度、今度は生で「絵になる光景」見にこよう。



リバイバルカラー黄



足元には福寿草も



臘梅は下向きに花をつける

駅の匂い、土地の香り

歳を重ねるにつれ視覚や聴覚は衰えていくのに、嗅覚だけは鋭くなっていくと聞いたことがある。子供の頃からひどい花粉症だった私も、最近になってそのことを実感するようになった。特に、老眼というものを自覚するようになって、明らかに衰えつつある視覚の代わりに、身体がおのずと外部情報を視覚から嗅覚にシフトしようと試行錯誤しているのを感じる。電車に乗っていて駅に降り立った時など、これまで気にしていなかったのに、真っ先に匂いを気にするようになった。実際、駅や街には独特の匂いがあるものなのである。

最初に意識したのは京都だった。年に数回訪れるようになって、いつも同じ匂いがあるなあとと思うようになったのだ。それは、お粥の匂いに似ている。何か穀物をとろとろ長時間炊いたような、ほのかに甘く温かい匂いが京都の町全体にたちこめている。

これが大阪となると、同じ煮炊きの匂いでも、おでんとか煮込みの湯気という感じがする。湯気の下には、しつかり味のついた具や、お好み焼きなどのソース文化の気配が漂っているのだ。名古屋方面はまた独特で、名鉄や地下の商店街は、どこことなく甘酸っぱいような、女性的な匂いを感じる。

面白いのは、巨大な京都駅の中でも近鉄奈良線のホームに足を踏み入れた瞬間から、そこには奈良の香りが漂っているような気がするのだ。駅舎を出た線路のほうから、いつもほんの少し苦味と渋



イラスト・岡林玲生

味のある柿の葉の香りがすうっと吹き込んでくるような錯覚に陥る。橿原神宮駅など、神宮と呼ばれるものがある場所はどこも駅から出たとたん、神宮の杜から緑の風が吹いてくるような気配すら感じる。伊勢志摩に行った時は、駅を出たとたん「風光明媚」の四字熟語が頭に浮かび、明るく香ばしい風を嗅いだ気がしたものだ。

近年印象的だったのは、仕事で日光に行った時だった。東武鉄道を降りたとき、線香のような匂いを嗅いだのだ。気のせいなのかもしれない。しかし、日光東照宮という家康の霊廟の気配が土地全体に満ち満ちており、ずっとその匂いを

感じ続けていた。元々そういう土地だったからなのか、霊廟が建てられたからなのか、謎である。

長年乗っていた京王井の頭線では、渋谷に出る度にいつも同じ感想を持った。ああ、ここは谷なのだ。周囲から流れてきた風や気、あるいは欲望が、あの巨大なスクランブル交差点を中心に溜まっているのだ。ホームで電車のドアが開く度、そう思ったものだ。どこことなくぐもった、不穏に湿った匂い。

私は鈍行列車が好きである。ひとつひとつの律儀に駅に停まり、ドアが開き、その街の匂いが流れ込む。通過待ちの時に、開いたドアの向こうの季節の気配を感じるのには列車ならではの時間で、ふと忘れていた何かを思い出すのだ。

文・恩田 陸
Riku ONDA

1964年、宮城県生まれ。早稲田大学卒。1992年、『六番目の小夜子』でデビュー。2005年『夜のピクニック』で吉川英治文学新人賞、本屋大賞を、2006年『ユー・ジニア』で日本推理作家協会賞を、2007年『中庭の出来事』で山本周五郎賞をそれぞれ受賞した。近著に『エンド・ゲーム』『メガロマニア』『六月の夜と昼のあわいに』『私の家では何も起こらない』などがある。



「夜の大捜査線」

スタジオ・クラシック・シリーズ

DVD 発売中

価格：¥2,848 (税込 ¥2,990)

20 世紀 フォックス ホーム エンターテイメント ジャパン



© 2006 Metro-Goldwyn-Mayer Studios Inc. All Rights Reserved. Distributed by Twentieth Century Fox Home Entertainment LLC.

今回は、一九六〇年代後半から七〇年代前半にかけてアメリカ映画が最も輝いた時代のスリラー映画の傑作のひとつ「夜の大捜査線」を紹介する。この映画は、「華麗なる賭け」等を撮ったノーマン・ジュイソンが監督し、シドニー・ポワチエとロッド・スタイガーが競演、一九六七年度の作品賞、主演男優賞(ロッド・スタイガー)等アカデミー賞の五部門を獲得している。物語は、たまたま休暇の途中、乗り換えのため降りた南部の田舎の駅で、東部の警察の殺人課の敏腕刑事(シドニー・ポワチエ)が、人種差別が旧態依然として存在する田舎町の保安官(ロッド・スタイガー)とともに殺人事件の捜査に当たるといふものである。スマートで頭の良いアフリカ系アメリカ人と野暮ったく血の巡りが悪い粗野な白人とが角突き合わせながらも、最後には理解し合い、問題を解決するというストーリー展開自体は、この時代から始まったものであり、今では全く珍しくない。しかし、「夜の大捜査線」を一味も二味も違ったものにしてるのは、第一には主演二人を始めとした俳優たちの演技が冴えていることである。ロッド・ス

鉄道と映画 — 28

人種差別が根強く残る南部の田舎町で、殺人捜査に参加することになった黒人刑事の葛藤。

IN THE HEAT OF THE NIGHT

「夜の大捜査線」



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(FCC)への取り組みなど、映画へ深い情熱を注ぐ。

タイガーは、「質屋」等での演技達者振りは良く知られているが、この映画で演じる頭は良くないがタフでしかもいい加減疲れている保安官役の出来は出色であり、同じく演技達者ということでは有名なシドニー・ポワチエも一歩譲る。さらに保安官補佐のウォーレン・オーツ等の脇役も南部のうらぶれた白人たちを好演している。第二は、発展に取り残され、人種差別、貧富の格差そして暴力という旧弊の残る南部の田舎社会がよく撮れていることである。例えば、大地主に会いに行く途中、綿摘み労働者の中を走るシーンは、その後の大地主宅におけるやり取りのシーンとのコントラストの妙が良く出ていると思う。第三は、南部の夏の蒸し暑さが全編を通じスクリーンから滲み出ていることである。

鉄道は、かなり年代物のディーゼル車が、レイ・チャールズの歌う「イン・ザ・ヒート・オブ・ザ・ナイト」と共にシドニー・ポワチエ扮する刑事を南部の田舎駅に下ろすファーストシーンから、刑事を乗せて去っていくラストまで重要な場面で登場する。その中でこの田舎駅は、刑事が誤認逮捕されるシーン、事件解決に協力する気無くし、町を離れようとするシーン、事件解決後保安官との別れのシーンという映画の節目節目に上手に使われる。特にラストは、交わす言葉は少ないものの、双方が理解し合ったことが伝わる見事な出来栄である。もうひとつ特筆に価するのは、他の鉄道映画ではほとんど無いことであるが、アカデミー音響賞を受賞しているだけあって、汽笛が実に印象的に使われていることである。映画の中で、しばしばディーゼル車の汽笛の音が微かに伝わり、その度にこの寂れた町にも鉄道が通っていることを思い出されるのである。

もつともこの映画にも欠点がなく無いわけではない。観ているときはそれほど気にならないが、後で思い起こすと捜査の展開に飛躍があるし、さらにこれは、映画自体の欠点ではないが、「夜の大捜査線」という邦題には首を傾げざるを得ないことである。全く内容とかけ離れており、原題の「イン・ザ・ヒート・オブ・ザ・ナイト」の方が比較にならないくらい良いと思う。



『長野電鉄沿線御案内
[長野電鉄沿線・温泉名勝鳥瞰図]』
(昭和10(1935)年2月5日)
長野電鉄株式会社発行
観光社出版部印刷



長野電鉄沿線御案内

長野電鉄沿線・温泉名勝鳥瞰図
長野電鉄 温泉名勝鳥瞰図

文・藤本一美

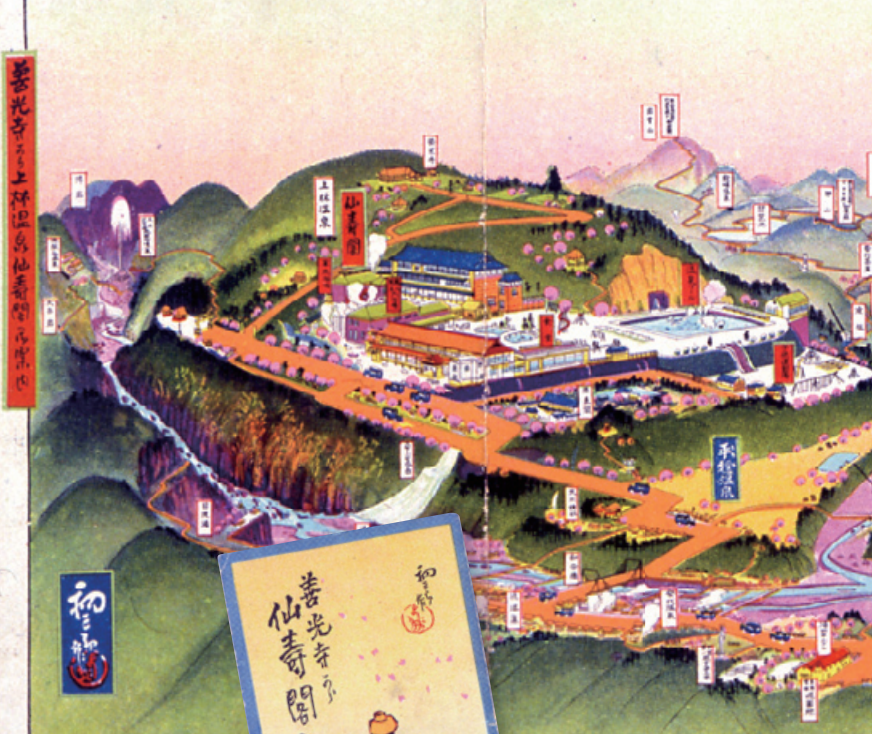
text by Kazumi FUJIMOTO

長野電鉄(長電)は、大正九年設立、十一年に屋代―須坂間を開業した河東鉄道をその始まりとする。翌十二年に長野電気鉄道が設立し、権堂―須坂間を十五年に開業。同年九月三十日に両鉄道が合併し、長野電鉄株式会社社名変更した。

ちょうどその直前の七月一日には、社内の長野電鉄沿線案内刊行会発行、沢田文精社図案(新美南果作画)印刷の「長野電車名勝案内」を刊行。合併前の両社鉄道沿線案内版となっている。

その後、絵師・吉田初三郎に作画を依頼したのは、昭和三年国鉄長野駅乗り入れ実現の翌年のことで『吉田初三郎先生 昭和四年度月誌』(観光春秋)七号)十月の項によれば「山の国、いでゆの国、そして雪の国信濃の踏査、仏都長野をはじめ其の東方一帯十余ヶ所の温泉めぐり山めぐり……長野電鉄の懇囑によるもの」で明らかだ。

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。



『善光寺から仙寿閣へ
『善光寺から上林温泉仙寿閣御案内』
(昭和4(1929)年12月)
長野電鉄株式会社発行 観光社印刷



長野電鉄株式会社
Nagano Electric Railway Co., Ltd.
設立：大正9(1920)年5月30日
本社：長野県長野市権堂町2201



快適生活をサポートする ながでんグループ

国宝善光寺のお膝元長野駅と湯田中・渋温泉郷の玄関口である湯田中駅を結ぶ長野線(33.2km)、真田十萬石の城下町・松代を経由する屋代線(24.4km)の2つの路線を有し、観光路線でもある長野線には平成18年より展望席を備えた特急車両1000系「ゆけむり」を走らせている。長野電鉄を中核とする「ながでんグループ」は、輸送・生活関連・不動産・観光などの各分野全15社からなる企業グループで、「快適生活サポート事業グループ」を標榜。長野県・北信地方を中心に、生活に役立つサービスの提供に取り組んでいる。



その成果は、昭和四年版(五・七年再版)「善光寺から仙寿閣へ」、昭和五年版(六・十年再版)「長野電鉄沿線温泉名所案内」などが世に出る。さらに昭和八年頃には「長野電鉄沿線内鳥瞰図原画」(絹本彩色)二点を作画し、一点が電鉄本社物で春のイメージ、もう一点が上林ホテル仙寿閣物で秋のイメージ*で表現した見事な作品だ。仙寿閣物は同所に常設展示されており、必見の価値がある。

さて、今回紹介の本図は、昭和十年版「長野電鉄沿線御案内」(長野電鉄沿線・温泉名勝鳥瞰図)である。善光寺のある長野と中野、小布施、須坂、松代などの中核沿線都市を結ぶ路線と電車、湯田中、渋、山田、上林、地獄谷、発哺などの温泉郷の湯煙が誘う。

長電系列の上林ホテル仙寿閣は、画面中央の丘陵上に堂々とした風格で迫る。バックグラウンドとしての志賀高原や岩菅山、噴気の草津白根山、噴煙を上げる浅間山もある。

小さいが東京のそばに富士山もしっかり描画。また、春の桜と秋の紅葉が同時に見られる筆致は楽しい。

なお、初三郎最大のライバルだった金子常光(つねみつ)は、昭和十二年に「山は招く 長野電鉄沿線」(長野電鉄刊)の好作品を残している。

※吉田初三郎作品に詳しい並木暢二郎氏解説による。



朱雀門（平城宮跡）と阪神電車 1000 系

みんな てつ 2010 34 SPRING 春号

●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：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

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「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之

●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。