

みんな

2010

AUTUMN

36 秋号

●特集

鉄道事業の永続性

[活力ある沿線コミュニティを支える]





東京・丸の内で高野山を体験
期間限定イベント
「『高野山カフェ』in 丸の内ハウス」開催

2010年9月1日～9月12日
東京・丸の内 新丸の内ビル7階「丸の内ハウス」

南海電気鉄道株式会社と高野山真言宗総本山金剛峯寺が共同主催するイベント「高野山カフェ」が、9月1日（水）から12日（日）まで、東京・丸の内にある「新丸の内ビル」7階「丸の内ハウス」で開催されました。

高野山とそのアクセスを担う南海電鉄の周知を目的とする「高野山カフェ」では、高野山の僧侶による写経や瞑想の直接指導やオリジナルの精進料理を提供。東京で高野山体験ができるという意外性から、都心で忙しく働く人々の興味を集め、2007年の初回以来、毎年開催されている人気のイベントです。

会場をこれまでの東京・青山から丸の内に変更した今回は、「丸の内ハウス」の9つのレストランが、それぞれに工夫を凝らした精進料理を提供。和洋中とバラエティ豊富な精進料理はどれもおいしく食べ応えも十分。高野山体験も大人気で、瞑想体験や高野山・修行講座など事前予約が必要な講座もほぼすべて満席になる盛況ぶりでした。



- ② **みんなでつだより**
期間限定イベント「『高野山カフェ』in 丸の内ハウス」開催

- ④ **基調報告⑤ — 鉄道の未来学**
少子高齢社会における郊外住宅地のこれから
●明治大学理工学部建築学科 教授 園田眞理子

特集／鉄道事業の持続性

[活力ある沿線コミュニティを支える]

TOP INTERVIEW

- ⑧ 沿線価値の向上に取り組み、
「住んでもらえる、
選んでもらえる沿線」に。

●京王電鉄株式会社 代表取締役社長 永田 正

REPORT I

- ⑫ 沿線の暮らしを支え、活力ある
沿線コミュニティを
つくる。



●京王電鉄株式会社 総合企画本部 事業推進部 沿線価値向上担当 課長 浅野 正喜

京王沿線をもっと楽しく

クチコミ情報 サイト

街はぴ
happy-town.net

●京王電鉄株式会社 広報部 企画宣伝担当 課長 駒寄健夫

REPORT II

- ⑬ 子育てしやすい
沿線づくりの推進。

●株式会社京王子育てサポート 取締役社長 上田浩次



World Report

- ⑭ 「奇跡の復活」遂げた都市インフラ
ニューヨーク地下鉄最新事情

連載⑤ — 地方民鉄紀行

一畑電車

連載⑩ — リレーエッセイ

「笛」

●作家 乃南アサ

連載⑩ — 鉄道と映画

「闇の列車、光の旅」

●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

連載⑭ — 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

- ⑮ 宮島広島名所図絵

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美



みんなの秋号

AUTUMN

CONTENTS

No. 36

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。

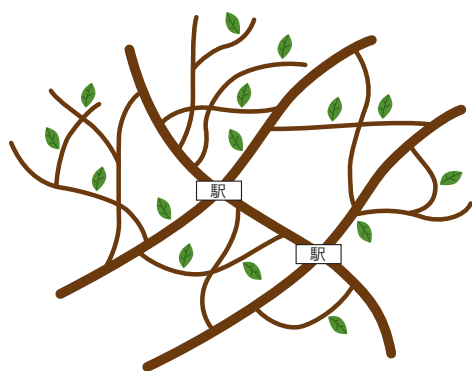
郊外住宅地は どのように形成されたか

郊外住宅地は、どのように形成されていったのか。東京を例に、大都市における住宅地の形成について振り返ってみたい。

東京の最初の郊外住宅地といえる地域は、関東大震災の前後ぐらいから、山手線の外側、現在の世田谷区や杉並区、大田区等に形成されていった。職住分離の「住」を受け持つ場として、市街地の過密から逃れ、安全で快適な住宅地が求められたのである。

次に、郊外住宅地が新たに発展するのは高度経済成長期に突入して以降である。最初に、都市近郊に集合住宅団地が次々建設されたが、すぐに人々はより広い住宅、できれば一戸建て住宅を、と願い、郊外は拡大の一途をたどった。東京圏では、1960年代後半か

〔街はどのように生成、発展してきたか〕



ら、多摩川を越えてその西側に住宅地が広がっていった。続いて、70年代半ばには荒川を越えて埼玉・千葉方面へ、80年代に入ると利根川を越えて常磐方面へと拡大していった。80年代以降は、それまで山や丘を切り拓いて造られてきた住宅地が、埋立地にも形成されるようになる。少しずつタイムラグを持ちながら、都心区を中心に、同心円状というよりは、西へ、東へ、北へ、埋立地へと郊外住宅地が形成されていったのである。

さらに詳細に、その郊外住宅地がどのように形成されていったのかをみてみると、植物の生態に実に似ていることがよく分かる。まず、植物の茎が伸びるように、郊外に向かって民鉄の線路が延びていく。そして、各駅を拠点に丘や台地に向かって道路が細い茎のように伸びていく。茎の先には、葉っぱのように宅地が拓かれ戸建て住宅が立ち並ぶ。

そこに住む家族の父親の役割は、文字どおりの「働き蜂」である。毎朝、丘の上から下りてきて、満員電車に乗って養分を巣に運ぶ。数十年の時を経て、見事な花を咲かせて実になった子どもたちは順々にそこから巣立っていき、やがて生涯の働きを終えた父親たちは丘の上に戻る——大都市郊外のどの住宅地にも当てはまる物語である。

鉄道の 未来学

基調報告 — 35

都心部から放射状に延びる鉄道沿線に開発された郊外住宅地。子どもたちの声が響き渡る若いファミリータウンは、数十年の年月を経て、高齢者世帯が暮らす静かなまちへと変化した。少子高齢化の時代、大都市圏の郊外住宅地を考える。

明治大学理工学部建築学科 教授

園田真理子

Mariko SONODA

千葉大学工学部建築学科卒業、千葉大学大学院工学研究科修士課程修了、千葉大学大学院自然科学研究科博士課程修了。明治大学理工学部建築学科専任講師、助教授を経て、2009年より現職。専門は建築計画学・住宅政策論。日本建築学会、都市住宅学会、日本医療福祉建築協会所属。著書に『変貌する住宅市場と住宅政策』（共著）、『家族のライフスタイルと住まい』（共著）、『データで読みとく都市居住の未来』（共著）など。

少子高齢社会における 郊外住宅地のこれから

取材・構成／香田朝子 撮影／織本知之

住宅地年齢と郊外住宅地

住宅地にも年齢がある。「住宅地年齢」だ。住宅の平均取得年齢を30代半ばとしてみよう。35歳+50年で、ほぼ平均寿命の85歳になる。すなわち住宅地は、最初の居住が起きてから50年を経過すると、世代交代が始まる。

90年代後半、都心回帰が始まった。これは、明治、大正生まれの人たちが次々に人生の終わりを迎え、空いたその人たちの居住地に35歳人口が入居したことにより起こった現象だと推測できる。ちょうど祖父母と孫の関係に当たる世代間で入れ替えが起きたということだ。「1945年+50年=1995年」の計算式が成り立ち、都心回帰が90年代後半以降顕著になったことは論理的に説明できる。2010年現在、東京23区内での世代交代は終盤に近づきつつあると言っている。

では、これから何が起るのか。

わが国の人口構成は、高度経済成長期の「ピラミッド型」から少子高齢化の進展により「釣鐘型」になったといわれている。しかし、その表現は正確ではない。より正しくはリーマンショックが起きた2008年に60歳だった1948年生まれの人と、35歳だった1973年生まれの人をピークとする「双こぶラクダ型」になっている。つまり、2008年をピークに、35歳のファミリー向け住宅を必要とする年齢人口

は減少し続ける。それとは対照的に65歳以上人口、わけても75歳以上の後期高齢者人口は、今後20年間増え続けることになる。

住宅地では、戦前生まれから団塊の世代の人たちが居住するところで、激しい高齢化が進む。それは今後20年間続き、世代交代が始まる。しかし、空いたところを埋める若年人口は減少し続けており、簡単には空きが埋まらな

い。それが起きる場所とは住宅地年齢が50、「2010年-50年=1960年」、60年代に外に向かって拡大した郊外住宅地、東京では多摩川西から始まる。

郊外住宅地の魅力

学生たちと、東京郊外にある典型的な戸建て住宅だけの2000戸規模の郊外住宅地を対象に2007年、調査研究を行った。アンケートで「安全性」「利便性」「快適性」「情緒性」の4つの指標に基づく細かな項目について居住者

に評価してもらい、そこから「郊外住宅の居住価値」を評定してみようという試みである。

「安全性」では、火事等の防災性や空き巣等の防犯性、交通安全性、バリアフリーについて、「利便性」では交通や買い物・飲食・医療などの施設環境の利便性について、「快適性」では自然環境や街並み景観などについて、評価してもらった。

また郊外住宅地については、先の3項目だけでは価値を計れないだろうと考え、「情緒性」を加えた。長い年月を経たことで培われたであろう住宅地としてのアイデンティティや居住者のアイデンティティ、ご近所づき合いや自治会活動などが、その評価項目である。

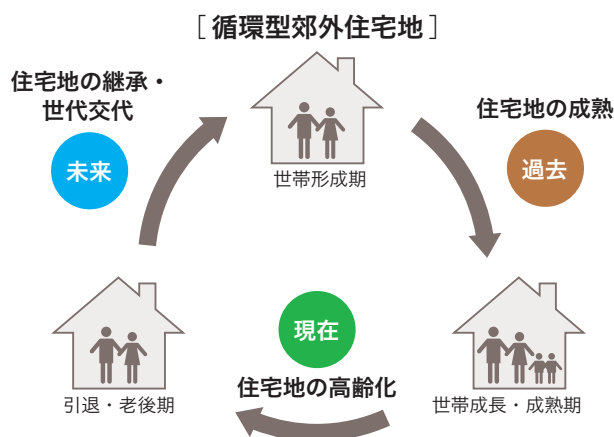
この調査結果から、興味深いことが分かった。わが国の不動産評価の仕組みでは、新しいものが価値を持ち、古



いものはおしなべて評価しないということになっている。不動産価値すなわち価格は、建物の築年数と土地の広さ、駅への至便性で決まる。しかしこの調査研究で、「快適性」や「情緒性」については「新しいほどいい」とは限らず、むしろ「時間を経たからこそ価値が上がるものがある」ことが分かったのである。

例えば、「緑価値」がある。開発時に植樹されたかほそい木が大きく豊かに育ち、丹精な手入れにより見事な景観を形づくっている。また、長年ご近所に住んでいることで、困ったときには助け合う「コミュニティ価値」が醸成されている。親世代はPTAや子ども

学校の活動を通じて、子どもたちは同じ学校で学ぶことで社会的な関係資本を



得た「学校価値」もある。こうした年月を経て、人が力を合わせたからこそ高まっていく要素が、郊外住宅地の居住環境のなかにはいくつもある。出来たての住宅地にはあり得ない良さとも言えるだろう。

そしてそれらの居住価値は、若い世代にとって、子どもを育てる環境のための得難い魅力となるはずである。郊外住宅地は、やがて世代交代の時期を迎える。これらの「価値」を、うまく若年世代に継承し「循環型郊外住宅地」を目指すことはできないのだろうか。

リタイアメント・コミュニティ

本来、街は自然に新陳代謝していくものだった。子どもが産まれ育ち、転出する家族がいて、転入してくる新しい世帯がある。古びていくものがあり、新たに生まれるものがある。

しかし、郊外住宅地は一時に開発され、一時に同世代、同種の人たちが大量に入居した。定住傾向が強いため人口の流入は少ない。子どもたちは核家族向けにつくられた親の家を出て、自分たちの住処を他に求めた。開発から数十年を経て、入居時には若年の核家族世帯が、高齢者夫婦または高齢者の単独世帯に変化している——これが現在の郊外住宅地の姿である。

日本人は元来、悲観主義を好むのか、65歳以上の高齢者がその地域の人

口の半分を超えると「限界集落」と呼ぶ。発端は、中山間地や離島の過疎化や高齢化を研究されていた社会学者の命名によるとのことだが、今では東京都心の戸山団地(旧戸山ハイツ)も「限界集落団地」ということになっている。このまま手をこまねいては、多くの郊外住宅地が「限界集落」にならない。

そこでまず必要になってくるのは、逆転の発想である。郊外住宅地を「限界集落」ではなく、「リタイアメント・コミュニティ」と捉え直してみる。アメリカの中産階級の人たちの中には、数千、数万人規模で造られたリタイアメント・コミュニティに移り住む人がいる。日本の郊外住宅地は既に「自然発生的なりタイアメント・コミュニティ」が出来上がっているのである。ならば、今あるコミュニティを徹底的に楽しく安全に快適に老後を過ごせるエリアに

改変すればよい。コミュニティの拠点をつくり、日常的な見守りや医療、介護・看護等のサポートサービスを付加していく。必要なハード、ソフトを整備していく。年月を経た郊外住宅地は、誰もが生き生きと安心して暮らせる「ハッピー・リタイアメント・コミュニティ」に変わることができる。

住民による住民のための「協働」

郊外住宅地の土地・建物の所有権は、

宅地に再分化された「個人所有」と、公園、学校等の「公共所有」のどちらかである。当初は開発者が所有していた土地・建物であっても、開発後は公共に移管されてきた。従って、郊外住宅地を所有権で塗り分けてみると「公」と「私」の2色しかなく、「共」に相当する部分が全くない。

しかし、郊外住宅地を「ハッピー・リタイアメント・コミュニティ」に再編するためには「共」で所有・活用できる空間、住民同士で当該住宅地を管理・運営していくという「共」の精神が欠かせない。共有財産を持った運命共同体を形成する必要がある。

例えば、住宅地に公園がある。それは公共が所有し管理するもので、遊具が壊れていれば役所にクレームを言うだけ、誰がどう使っているにも結局は無関心という空間になっている。これが「共」の空間となると、そこに住民同士の利害がぶつかりあうリアルな関係が生まれてくる。誰かが利すれば誰かが害を被り、「協力」や「協働」痛み分け「お互いさま」の密度の濃い関係性が生じてくるのだ。

昨今、「公」の力は財政事情の悪化のために随分弱まり、一つずつの住宅地、ましてや小さな公園などには、目も管理もお金も届きにくくなっている。そうであれば、住宅地内の公共空間の一部を、住民の共有財産、共同管理の空間として自治会などに逆移管しても

らってはどうだろう。

「共」の空間には、コミュニティの場となるクラブハウスや共益サービスの拠点をつくる。日本の自然発生的なりタイアメント・コミュニティをアメリカのそれに近づけるために、さまざまな企画を考えればよい。

そしてこれらの企画は、住民の共同出資、ファンド方式により実現していく。当初資金の不足分は借り入れるなどして未来の利用料で返済していく。経済的にも取立て運命共同体にすることによって、お互いの協調関係を強固に築き上げるのである。クレーマーやフリーライダーお断りの手立てともなるはずだ。

マネジメント主体の確立

では、高齢化した住宅地を「ハッピー・リタイアメント・コミュニティ」と再編していく——その初期の仕組みをつくり、協働をマネジメントしていく主体は何か。結論から言うと、答えはまだ見つからない。一般的に考えれば行政ということになるが、今日、行財政力に余力のある自治体は少ない。また、行政の手法では立地規制と計画経済ということになり、非効率・非競争、変化に対して鈍重なことになる。

次に、民間にそれを委ねられるかということになるが、経済的な規模の確

保に疑問点が残る、それだけで採算の取れるエリアマネジメントのビジネス成立は、極めて難しいと予測される。

筆者が唯一、可能性があるのではないかと期待しているのは、民鉄だ。

その理由は二つある。一つは、事業者と住民との「つながりの濃さ」だ。

デベロッパーやハウスメーカーと居住者の関係は、住まいの売買で完了する。しかし、最初に述べたように、郊外住宅地は民鉄のそれぞれの沿線に開発されており、事業者と住民の関係は、居住して以来ずっと続いている。鉄道やバスの利用、あるいは百貨店やストアでの買い物などを通じて育まれてきた、その関係性は深く信頼感も大きい。

二つ目は、採算性の点だ。沿線の価値向上に総体的に取り組む中で、個別事業の収支にバラツキがあっても全体でプラス・マイナス・ゼロ以上にできれば、その事業は大成といえる。

地域内住み替え循環

最後に、若いファミリー世帯の流入を促進させる手立てについて言及しておきたい。

若いファミリー世帯の居住先となるのは、住み替えを計画している、あるいは空き家となっている高齢者世帯の持ち家である。しかし、これらの住宅の「売却」「転貸」を支援するシステムは、まだまだ整っていないのが現状だ。

売却は、築後30年近い建物はゼロ評価で土地価格も下落している。既存住宅の再利用を目指し、さまざまな形で取り組みが始まっているが、思ったほどには買い取り再生型のプロジェクトが進まないという話もある。

転貸については、一般財団法人移住・住みかえ支援機構（JTI）の「住宅借り上げ制度」が施行されている。50歳以上のシニア世代の持ち家を終身・家賃保証付きで借り上げ、子育て世代の若年世帯に優先して転貸するというものだが、まだ、十分な認知と活用には至っていない。

そして何より問題なのは、売却も転貸も、塊状に開発された郊外住宅地を地理的・面的に押さえて高齢者世帯と若年世帯を結ぶ「循環型郊外住宅地」を目指す仕組みづくりが何もなくないということだろう。

これに関して筆者は、駅を拠点とする地域内の小さな「住み替え循環の整備」から始めることを提案したい。

駅の丘陵地に立地する高齢者の住宅を、子育て世代に受け渡す。シニアは、丘の上から利便性の高い駅近辺に下りてくる。貸し手の住み替え先まで視野に入れた地域内の住み替え循環である。「都心⇄郊外」という大きな住み替えではなく、「駅近辺の平地⇄駅後背部の丘陵地」という小さな住み替えによって、その地域を活性化し維

持していくことが可能になる。

郊外住宅地と核家族の老後

現在、郊外住宅地が抱えている問題とは、実は、核家族の老後問題そのものでもある。子どもたちが巣立った高齢単身・夫婦のみで持ち家に住まう世帯が、日本の歴史上はじめて、核家族の老後問題に直面しているのである。

数千戸の戸建て住宅が建ち並ぶ郊外住宅地は、もしかすると、人口縮減という大きな流れの中で、縮小していくのかもしれない。けれどもそれは「優雅な縮小」であるべきだ。「老後をハッピーに過ごす」「次世代へと継承する」——その方法はきつとたくさんある。そのために、われわれは知恵者でなければならぬ。

茎が伸び、茎の先にうっそうと葉を繁らせた郊外住宅地は、今、痛んだ葉を手当てし、美しく整える剪定の時を迎えている。



特集

鉄道事業の永続性

[活力ある沿線コミュニティを支える]

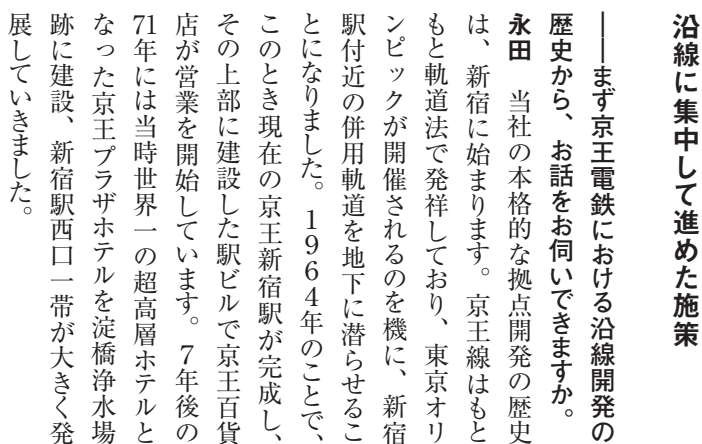
TOP INTERVIEW

沿線価値の向上に取り組み、 「住んでもらえる、 選んでもらえる沿線」に。

鉄道事業が将来にわたって活力を維持する。
その支えとなるのは、沿線の力に他ならない。
少子高齢化の進行、都心回帰の波——沿線人口の減少が危惧されるなか、
京王電鉄は、沿線価値を高めるためのさまざまな施策を通じ、
沿線住民とともにある将来像を見据える。
「住んでもらえる、選んでもらえる沿線」の実現を目指し、
持ち前のフロンティア精神を発揮する京王グループならではの取り組みを、
京王電鉄株式会社 永田正代表取締役社長に伺った。

京王電鉄株式会社 代表取締役社長

永田 正
Tadashi NAGATA



その後は、駅ビルや高架下の店舗開発・賃貸を中心に、社有地を有効活用して賃貸資産の拡充を進めてきました。

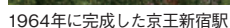
—— 住宅地の開発については、いかがでしょうか。

永田 同業他社に比較すると相対的に社有地が少なかったのですが、高度経済成長期には聖蹟桜ヶ丘、めじろ台、平山城址公園など、沿線に住宅地を開発、分譲してきました。

——80年代後半からのバブル景気の最中、沿線を離れて事業を展開する鉄道事業者が多かった中、京王電鉄は、沿線に集中してきました。

永田「土地価格は値下がりしない」と言われ、空前の投資ブームが到来したバブル期においても、当社は、土地を取得して事業を拡大するのではなく、まず、開発の難しい保有資産を処分することなどで、財務体質を改善・強化し、経営基盤の安定を図りました。

鉄道事業に次ぐ収益の柱である開発事業については、杜有地の活用をメインとし、分譲事業から賃貸事業へのシフトを行いました。これは同業の中でも早い時期の取り組みであったと思います。当然、開発は沿線に集中して進められ、さらには、そこへ沿線を主な



沿線価値の向上を目指す

——少子高齢化が進み、都心回帰現象も起きています。京王沿線のさらなる魅力づくりについては、どのような考えをお持ちですか。

永田 首都圏でも少子高齢化・生産者

人口の減少により、輸送需要の減退が
始まっています。鉄道にとって、輸送
需要とはイコール沿線人口に他なりま
せん。では、沿線の人口を維持するた
めにはどうすればいいのか。2005
年から社内で議論を重ね、「沿線価値の
向上」をコンセプトに、取り組みをスタ
トさせました。

当社線も、20～40代のファミリー層が減少し、団塊世代の高齢化によりシニア層の増加が進むと予測されています。沿線が将来にわたって活力を維持できるサイクルをつくりあげるためには、若いファミリー層に向けては子育てし



①多摩川を渡る京王線
②聖蹟桜ヶ丘駅

例えば、丘陵地に開発された分譲住宅にお住まいの方が高齢化して、最初にお困りになるのが買い物です。そうした方々のために、購入された商品の宅配や、電話やインターネットなどで注文を受けた商品をお届けする。この買い物代行のサービスを始めに、サービスメニューを広げていきました。家の片付けや掃除、庭木の剪定や住まいのちょっとした修繕——毎日の生活の中の「ちょっと困ったこと」の解決をサポートするサービスです。こうしたさまざまな「困った」を解消して、お客さまに生活の利便性を確保していただく。そんな視点でサービスを展開しています。

——シニア世代を対象にした施策には、どのようなものがありますか。

永田 シニア世代が住みやすい沿線づくりで大切なことには「安全・安心」があります。お一人でお住まいの方が急病で倒れ、誰も気づかなかった——そんなことは絶対にあってはなりません。そこで、地元のベンチャー会社と組んで、PHSネットワークを利用した非常通報システムを開発しました。このシステムを手頃な料金設定でご利用いただけるようにして、京王線・井の頭線沿線全域で展開しています。ホームセキュリティについても、警備会社と提携し、留守番確認や旅行時巡回など独自のサービスをお付けして提供しています。

——シニア世代の住み替えなどもサポートされているとお聞きましたか。

永田 「移住・住みかえ支援機構（JTI）」に参画し、シニア世代の自

やすい沿線づくりを実施して人口の流入を図り、シニア層に対しては生活の利便性を確保して安心して暮らせる沿線を目指す必要があります。「子育て世代層の流入」「高齢者世代が生き生きと暮らせる街」にするため、子育て支援事業や生活サポートサービスなどを立ち上げ、さまざまな施策を通じて、京王沿線の魅力づくりに取り組んでいます。

——子育て支援事業では、どのような取り組みを行っていますか。

永田 07年に当社の100%出資会社・株式会社京王子育てサポートを設立し、08年から沿線で保育施設の運営や自治体の子育て支援サービスを受託し行っています。

また同年、高幡不動駅に保育所や幼児教室、自治体施設が入った子育て支援マンションをつくりました。

さらに、沿線にお住まいの方々が情報を交換し合う「街はび」という沿線のコミュニティサイトも運営しています。子育てに関するアドバイスや情報交換など、子育て世代の交流の場としても大いに活用されているようです。

——もうひとつの生活サポートサービスでは、どのようなことをされているのですか。

永田 現在は、買い物代行や家事代行、住まいに関してお困りのことを解決する住まいのサポートサービス、セキュリティサービスなどを提供しています。

と考えています。

——沿線にお住まいの方にとっては、まさに便利で安心なサービスですね。

永田 ええ。ぜひ多くの方にご利用い

宅を家賃保証付きで借り上げ、子育て中の若い世代などに貸し出す事業を行っています。民鉄では当社が初めてですね。

また、シニア世代には介護を必要とされ、そうした設備が整った場所での生活を望む方もいらっしゃると思います。あるいは、将来のことも考えて早めにそうした施設に入居したいとお考えの方はいらっしゃるでしょう。

京王グループでは、10年8月、シニアレジデンス（介護付き有料老人ホーム）事業に新規参入するために新会社「京王ウェルシステージ」を設立しました。12年には世田谷区に第1号施設のオープンを予定しています。高齢化の進行に伴い、京王沿線においても今後シニア層の増加が見込まれています。そういった沿線にお住まいのシニア層に対し、住まい方の選択肢を増やすことで、沿線の魅力をさらに向上させていきます。「京王の施設だったら終身の生活を任せられる」と思っていただけのようなものを目指して、事業を進めています。

沿線活性化に

鉄道の安全は不可欠なもの

——13年に100周年を迎えられますが、今後の抱負をお伺いできますか。

永田 国内経済は一部に持ち直しの動きが見られるものの、デフレの長期化

や少子高齢化の進行、不透明な消費動向など、企業を取り巻く環境は依然として厳しいものがあります。京王グループでは、今年度を起点とする「京王グループ中期5カ年経営計画（転換と強化）」を策定しました。従来から継続的に取り組んでいる「さらなる安全性の向上」と「沿線の活性化」を推進しつつ、コスト構造の転換と財務体質の強化を重視し、この先の経営環境の変化や大規模工事の実施にも耐え得る強固な体制を整えることが目標です。

具体的な施策としては、ATC（自動列車制御装置）の整備、駅のバリアフリー化を継続して進めます。11年度内に全線のATC切り替えを目指すほか、バリアフリー化については今年度中に下北沢駅を除くすべての駅で完了させる予定です。

東京都・調布市とともに進めている調布駅付近連続立体交差事業は、12年度の完了予定で、ボトルネック踏切を含む18カ所の踏切が廃止されることにより、地域の交通環境が大きく改善されると考えています。また、笹塚以西の連続立体化についても、事業主体である東京都とともに事業化に向けて都市計画および環境影響評価の手続きを進めます。

さらに、大規模地震に備えて、高架橋柱やずい道の補強工事を継続的に行っており、吉祥寺駅では高架橋の改築工事を今年度の完成を目指して実施

しています。同時に、13年度の完成予定で京王吉祥寺駅ビルの建て替え工事を進めています。井の頭線の新しい拠点としての機能を有し、周辺環境にも配慮した吉祥寺のランドマークになるとともに、収益力と京王グループのブランド力向上に寄与するものと期待しています。

——大規模投資が続きますね。

永田 こうした大規模投資の負担は決して小さくはありませんが、京王グループの基幹・基軸は鉄道です。京王ブランドが持つ「信頼」は、安心・堅実といったイメージも含めて、鉄道が築き上げてきたものです。当社の鉄道事業は長年にわたる安全で安定した運行の積み重ねによって沿線のお客さまからの信頼を得てきました。現在、取り組んでいる沿線価値向上への取り組みをはじめとした沿線活性化策も、ハード・ソフト両面での鉄道の

安全への信頼なくしては成り立ちません。ですから、安全への投資の財源をきちんと確保し、同時に、沿線の活性化も進めていける盤石な体制づくりをしていかなければいけないと考えています。

当社は堅実ながらも、チャレンジ精神とフロンティア精神に富

んでいるという伝統があります。しかし、現在、京王グループが展開している既存事業の多くは成熟した事業です。今後は、これらの既存事業をベースに新たな成長の道筋を開く必要があります。さらには、グループの英知を結集して新たな事業を立ち上げていく必要もあるでしょう。そこで、13年に京王線・路線バス開業100周年を迎えるに当たり、次の100年に向けて新たな事業を創出するプロジェクトを始動させました。

約300万人の沿線住民の方々に、現在どれだけのものが提供できているかという点、まだまだ充分ではないと思います。多様化するニーズや生活スタイルに合った施策をきめ細やかに実施し、「住んでもらえる、選んでもらえる沿線」の実現を目指していきたいと考えています。



特集

鉄道事業の永続性

[活力ある沿線コミュニティを支える]

REPORT I



上／聖蹟桜ヶ丘駅、南側の丘陵地に広がる住宅地
右／住宅地造成が終わったばかりの頃（1965年）



京王電鉄株式会社
総合企画本部
事業推進部
沿線価値向上担当 課長

浅野 正喜

Masaki ASANO

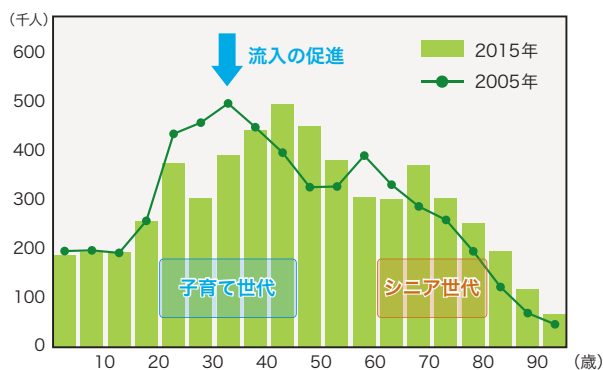
若いファミリー層に向けては子育てしやすい沿線づくりを、高齢者層に対しては安心して暮らせる沿線づくりを。少子高齢化が進む中、京王電鉄では、ふたつの目標を打ち出し、沿線価値向上のための取り組みを続けている。住む街、住みたくなる街、住み続けたい街——沿線の暮らしを支えるさまざまなサービスを整備し、住民とともに愛着の持てる沿線づくりを目指す。沿線価値向上のための事業として立ち上げられた生活サポートサービス「京王はつとネットワーク」とクチコミ情報サイト「街はぴ」を取材した。

沿線の暮らしを支え、
活力ある
沿線コミュニティを
つくる。

文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之

沿線自治体 人口構成予想

[沿線4区6市の年代別人口予想 (2005年～2015年)]



「沿線では高齢者世帯の増加、若い子育て世代の減少が危惧されている。沿線価値の向上は当社が常に目指し、取り組み続けてきたことだが、新しい視点、新しい発想による取り組みが必要だった」と、京王電鉄株式会社

沿線価値とは生活そのもの

2005年10月、京王グループは、CFT(クロス・ファンクショナル・チーム)を立ち上げた。メンバーは、中堅・若手社員およそ100人。その目的は、これから取り組むべき「沿線価値向上」のコンセプト策定と施策の立案だ。少

子高齢化が進む中、沿線価値の向上に向けて何をすべきか、どのように取り組んでいくべきか、議論と検討を開始する。

総合企画本部・事業推進部・沿線価値向上担当の浅野正喜課長は説明する。

京王沿線の4区6市の年代別人口予想では、05年と比較して10年後の15年には20～40歳の子育て世代が減少し、団塊世代の高齢化によりシニア世代が増加するという結果が出ている。

増加する高齢者世帯とは、50年代半ばから70年代初めにかけて、京王電鉄をはじめ、沿線各地で開発・分譲された住宅地に住む世帯だ。入居時には子育て世代だった世帯が、子どもたちの巣立ちの後、高齢者夫婦世帯や単身世帯に変化している。

「これらの住宅地にお住まいの皆さまは、京王沿線に深い愛着を持って生活されている。そうした方々にとって、沿線の価値とは日々の生活そのものなのではないか。長くお住まいの高齢のお客さまにわかれがけができること——それは生活の利便性を確保して差し上げること、安心して沿線に住み続けるために必要なサービスを提供することではないかと考えた。暮らしやすく便利で安心な沿線は、子育て世代の流入にもつながる」

CFTが打ち出したその方向性について、浅野課長は説明する。

高幡不動産モデル地区として

07年3月、高幡不動産・京王高幡ショッピングセンターのグランドオープン

と同時に、CFTによる企画を具体化した「京王ほっとネットワーク」が開設された。

「京王ほっとネットワーク」とは京王グループが提供する生活サポートサービスの総称であり、サービス拠点としての店舗名だ。

「高幡不動産は、高台の住宅地の高齢化が進む一方で、近年、駅周辺にはマンションも多く建築され、子育て世代も多く居住している。ここでお客さまのニーズが、沿線の生活利便性向上のヒントにつながると考えた」と浅野課長。

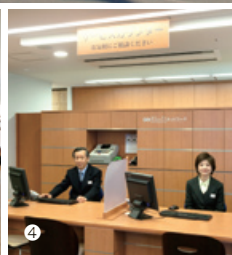
第1号店の高幡店には、サービスカウンターのほか、大型タッチパネルによる沿線インフォメーション、パソコンやコピー機、デジタルプリント機器などを設置。駅ナカの便利なOASスポット

として気軽に利用してもらえるように最新の設備を整えた。

また、店内のミーティングルームは、絵画や写真等の作品展や地元のサークル活動の集会・会議等の利用に貸し出している。開設から3年を経て、高齢者向けのパソコン教室や携帯電話教室、あるいは幼児向けの絵本の読み聞かせ会など、開催されるイベントもバラエティに富んできた。

「『京王ほっとネットワーク』の浸透とともに、地域の皆さまのコミュニティ・スペースとして定着しつつある」と、浅野課長はその手ごたえを語る。

「京王ほっとネットワーク」は高幡店に続いて09年3月に桜上水店を開設。現在、この2店舗で京王線・井の頭線沿線全域をカバーしている。生活



①高幡不動産と京王高幡ショッピングセンター
②京王ほっとネットワーク高幡店
③店内の打ち合わせコーナー
④申し込みを受け付けるサービスカウンター



- ①店頭お買い上げ商品の宅配サービスは京王ストア高幡店などで実施している
- ②宅配サービスの申し込みは京王ストア店内でOK
- ③商品は専用ケースに納めて配達
- ④京王ほっとネットワークの営業車

サポートサービスの利用申し込みはフリーダイヤル、インターネットでも受け付けているが、さらなるサービスの浸透を目指し、今年度内には永福町店を新設する予定だ。サービスの利用に必要な会員登録は無料、現在、会員数は5000人に達しようとしている。

毎日の生活を支えるサービスを提供

「京王ほっとネットワーク」のサービスメニューは、京王ストアなどの店頭お買い上げ商品の宅配から始まっている。

「丘陵の住宅地などにお住まいの高齢のお客さまが、最初にお困りになるの

は、食料品、飲料などの重い荷物の買い物。毎日の生活に欠かせない買い物のサポートから、サービスを開始した」と浅野課長。

宅配は、京王ストア高幡店・京王アーティマン高幡店・フラワーショップ京王高幡店・キッチンコート桜上水店でのお買い上げ商品を自宅まで配送するサービスで、午後3時までに買い物物を済ませて配送を申し込み、夕方の夕食の支度の時間までに商品が届く。配送エリアは周辺地域に限定されるが、購入金額によっては配送料も無料になる。

また、09年2月からは、自宅に居ながら、店頭配布のカタログまたは京王

ほっとネットワークのホームページ掲載商品を電話やファックス、インターネットで注文でき、自宅まで宅配してもらえらるお買い物代行(ネットスーパー)を開始した。代金は到着時の商品と引き換え払いで、こちらも購入金額によって配送料金が無料と家計の負担にならないように設定されている。

浅野課長は「これらのサービスを、単なる宅配に終わらせなかったことが、その後のサービスの拡大につながった」と振り返る。

「玄関口まで足を運び、お客さまとじかに向き合うことを通して、お客さまがどういう生活サポートを必要とされているのか、生の声を拾っていった」という。

年齢を重ねるに従って、かつては当然のようにこなしていた家事の細々としたことが、苦になってくる。力仕事ができなくなってくる——生活のさまざまな場面で「困ったこと」が生じており、そのための「手伝い」を必要としていることが分かってきた。そこからヒントを得て、サービスメニューを広げていったのだ。

例えば「住まいのサポート」は、自宅の増改築やリフォーム、バリアフリー化の工事などがかりなものから、庭木の手入れ、畳や障子、ふすまの張り替え、家具の移動や不用品処分まで、住まいに関することならなんでも対応する。

「家事代行」は、掃除や部屋の片付け、庭の草むしり、洗濯・アイロン掛けや衣替えの整理など、家事全般をサポートする。

毎日の暮らしの中で生じる困ったことや手助けしてほしいことの多くは、実は、住まいのちょっとした修理・修繕だったり、細々とした家の用事だったりする。利用者にとって、住まいや家事に関することならなんでも相談できる敷居の低さはありがたいだろう。専門的な技術を要することや大がかりな工事を伴うことも、京王なら安心して頼むことができる。

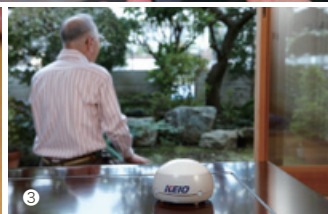
サービスの提供は、京王グループ各社や提携した地元企業がそれぞれのスキルを活かし対応している。

「お客さまへの対応の仕方など、研修も頻繁に行っている。特に家事代行などはご自宅の中の作業であるだけに、お客さまの京王に対する信頼感を損なわないよう、より丁寧な対応をするよう心がけている」と浅野課長。

今後は、京王グループと地元企業との連携を強めながら、サービスの充実を目指す。



家事全般をサポートする「家事代行」サービス



一方、歴史ある住宅地では、住み慣れた自宅を離れ、子どもたち家族と近い地域への移住や、より利便性の高い住まいへの住み替えを希望する高齢者世帯も少なくない。

こうしたニーズに應えるため、京王グループは、「有限責任中間法人移住・住みかえ支援機構（ＪＴＩ）」に参画、持ち家を活用しながらの移住・住み替えをサポートしている。

ＪＴＩの住宅借り上げ制度は、50歳以上の世帯の持ち家を「終身」で借り

に、安心して住み続けるために必要なのは、サービスを整備していく。

『『京王はっとネットワーク』のサービスマニユールは、すべての世代のお客様さまにご利用いただけるもの。サービスの拡充を図っていきたい」と浅野課長は抱負を語る。

生活の利便性を高めながら形づくられていく誰にとっても安心で暮らしやすい沿線の価値は、若い子育て世代にとっても大きな魅力となり、沿線への流入を促していくに違いない。

奨励賞を受賞した。

また、ファミリー世代向けには、総合警備保障と提携した「京王・ALS OKホームセキュリティ」を提供している。最新のセキュリティシステムによる警備に加え、「京王はつとネットワーク」の特典として、子どもや高齢者が一人で留守番をしているときの安否確認や旅行時の無人宅の巡回の二つの

なつたときには戻ることでも可だ。

今の持ち家をどうするのか、住み続けるのか住み替えるのか、住民の関心は高い。京王グループでは、沿線各地で相談会を開催し、ライフスタイルにあった住み替えをサポートしている。

また、ゆくゆくは介護の施設が整った場所、できれば住み慣れた京王沿線にある施設で暮らしたい——そんな声を受けて、京王グループではシニアレジデ



「MCPCaward2010」奨励賞を受賞

導入によって高度なシステムを構築し、著しい成果を挙げているとして「MCCPC（モバイルコンピュータインング推進コン

上げ、子育て世代の若年世帯を優先して転貸する制度。借り手が見つからない期間についても最低賃料が保証されるので、貸主は安定した収入を得るることができる。持ち家を手放さずに新しい暮らしを始めることができ、移住・住み替え後に元の住まいに戻りたく

京王沿線をもっと楽しく クチコミ情報 サイト

街はぴ

happy-town.net

沿線の魅力を住民が伝える

「京王ほっとネットワーク」の開設とほぼ同時期の2007年4月に、CFTの議論から生まれたもう一つの取り組みがスタートしている。京王沿線クチコミ情報サイト「街はぴ」(www.happy-town.net)だ。

「住んでもらえる沿線、選んでもらえる沿線を実現するためには、事業者からの情報発信以上に、実際に沿線を利用する方々の生の声を発信していく機会や場が必要。そこから、沿線の方々による沿線情報サイトの立ち上げが決まっていた」と、京王電鉄株式会社広報部・企画宣伝担当の駒寄健夫課長は説明する。

京王電鉄のホームページは、主に一般ユー



線が大好きで、ずっと住み続けたい、地域外の方には『この沿線に住んでみたい』と思っていたのが目的」と駒寄課長。メインターゲットは30代の子育て世代を含む女性、サイト名は「あなたのハッピーが街のハッピーに!」というコンセプトから付けられた。

「街はぴ」のいちばんの特徴は、その名の通り、クチコミ記事の投稿を中心に構成されていることにある。一般から公募した約80名の街はぴライターが、地域に密着した情報を随時投稿している。

ランチ・カフェ・スイーツ、暮らし、ショッピングなど、「こんなお店を見つけた」「散歩中にこんなことが起こった」「子ども連れでも楽しめる場所」など、沿線に愛着を持つ街はぴ

ライターならではの目線で読者に新鮮な情報を提供している。

55万件/月のページビューに成長

「街はぴ」のアクセス数は、開始後1年で

ザーや投資家を対象にコンテンツがつくられている。もちろん、ホームページに沿線利用者による沿線情報を組み込むことはできるが、それでは趣旨が伝わりづらい。

「街はぴライターは好奇心旺盛な人が多く、普段はあまり脚光を浴びないような場所や話題も、一つ一つ掘り下げて記事にしてくれる。そうした情報の積み重ねで、沿線情報の周知が広く早く進んでいる」と駒寄課長はその効果を語っている。



京王電鉄株式会社
広報部
企画宣伝担当 課長

駒寄 健夫

Takeo KOMAYOSE

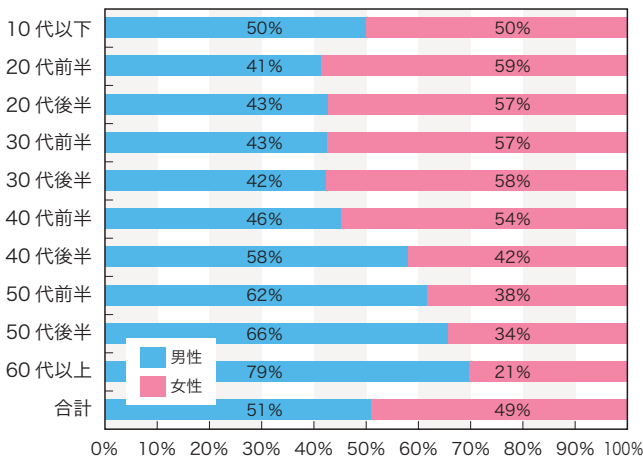
街はぴライターは、年に3回、定期的に募集している。30〜40代の女性ライターが多いが、少数派の男性ライターも居酒屋情報やオリジナリティー溢れるクチコミ記事で、サイトの幅を広げているそう

だ。平均すると週に40〜50本の投稿が寄せられており、クチコミ記事だけで現在5000本を超えている。

また、さまざまなジャンルで活躍中のスペシャルライターによる企画記事も連載され、サイトの幅を広げている。現在は、子育てのおもしろエピソードを4コマ漫画で描いた「おぐらなおみの子育て絵日記」、忙しい子育て中でも手軽につくれるレシピが充実の「てんきち母ちゃんの今週の晩ご飯」などを更新している。

「子育て絵日記」のページには「京王沿線子育て情報」バナーがあり、街はぴライターの子育てに関する記事を検索することもできる。スペシャルライターのファンは多く、アクセス数アップの牽引役になっているという。

「街はぴ」 会員の年代・男女構成



30万件/月を超え、3年目に入ると50万件/月以上に伸び、現在では月に55万件、ユニークユーザーは10万人を超えるまでになっている。

では、どのような人がこのサイトを利用しているのだろうか。

「街はぴ」の閲覧は誰でもできるが、会員登録すると、街はぴライターの記事にコメントできるとともに、キャンペーンや特集の制作に参加できるなど、サイトにより深くコミットできる。「街はぴ」会員の構成を見てみよう。

現在の会員数は約5300人。20代と30代で43.3%、これに40代を加えたいわゆるファミリー層が71%を占めている。

興味深いのは、年代別の男女比だ。全体の平均と10代の男女比はほぼ同率だが、20〜40代前半までは女性が半数以上を占め、50代で

は男性が6割以上となっている。中高年齢層の場合は、男性の方がビジネスなどでパソコンやインターネットを使う機会が多い。親和性が高いという理由があるのかもしれない。

「開設当初の街はぴ会員は男性の割合が多かったが、子育てを中心としたスペシャライターの活用や20〜30代女性向けに発行している『京王沿線生活マガジン あいぼりー』への『街はぴおでかけプラン』の掲載などにより、会員はターゲット層を中心に女性の割合が上回ってきている」と駒寄課長は話している。

69駅のホームページを集約

「街はぴ」のトップページは、季節のおすすめ情報を紹介したコーナー、街はぴライター新着記事、新着イベント情報などで構成されている。記事はジャンルごとやライターごとに検索できるようになっているが、もう一つ、大きな仕組みがある。

それは「街はぴ」が、京王線52駅、井の頭線17駅、全69駅のホームページを集約したサイトであることだ。

行きたい、あるいは調べたいエリアの最寄り駅から検索でき、その駅周辺のさまざまなライター記事をジャンルごとに閲覧できる。例えば調布周辺なら、ライター記事は全部で600件以上。目当ての情報がみつかるはずだ。また、ページには「ライター記事マップ」「ランドマークマップ」の2種類の地図が付いており、初めて訪れる場合にも分かりやすい。各駅の周辺ガイドとしての機能も果たしている。

「サイトへのアクセスを見てみると、トップページからではなく、駅検索で入ってくるユーザーも多い」と駒寄課長。ワンクリックで、

目的のエリアのさまざまな情報を即座に収集できる。男性会員が多いのも、こうした利便性が評価されているのだろう。

情報が駅を、街を育てる

事業者側から意図を持って情報を発信するのではなく、沿線利用者による生の沿線情報の発信を目指してスタートした「街はぴ」だが、駒寄課長によれば「ライターの方々が意欲的でクチコミ記事中心にサイト運営ができており、目指しているものに非常に近いかたちで育ちつつある」といった。

「街はぴ」効果も出てきた。例えば「街はぴ」で人気上昇中のエリアに、千歳烏山や仙川がある。千歳烏山は駅をはさんで南北に延びる元気な商店街が、仙川は駅付近にできた新しいおしゃれな店舗やグルメが、若い親子連れや女性の人気を集めている。こうした街の賑わい、ちょっとした変化を

レポートしたライター記事がサイトに掲載される。それを読んで街を訪ねた会員が、自らの発見をコメントに書き込んでいく。こうして繰り返されるコミュニケーションが、街に人を呼び寄せ、新たな楽しさを積み上げながら、街の魅力を育てているのだ。

「今後の課題はモバイル化。外出先で『街はぴ』の情報を検索したり、記事を投稿できれば、サイトがもっと活性化する」と、駒寄課長は意欲を見せる。会員も随時キャンペーンなどを行って増やす努力を続け、月100万件のページビューを目標に掲げている。

若い女性を対象に立ち上げられた「街はぴ」だが、中高年齢の男性会員が予想外に多いことから分かるように、そこには潜在的なニーズと大きな可能性が秘められている。日々、成長する沿線情報の宝庫を活かし、沿線価値の向上につなげていく。その確固たる取り組みが、将来にわたって活力を維持する「沿線の力」をつくりあげることだろう。



①「街はぴ」効果で人気の千歳烏山
②若い親子連れで賑わう仙川



特集

鉄道事業の永続性

[活力ある沿線コミュニティを支える]

REPORT II

子育てしやすい 沿線づくりの推進。

子育てしやすい環境づくりを——

若いファミリー世代の流入と定着を目指し、

京王グループでは子育て支援事業を推進している。

そこには、公共性の高い鉄道事業者としての使命もある。

子育てに関する多様なニーズに対応しながら、

安全で安心できる保育環境が整った、

次世代にとって暮らしやすく便利な沿線づくりを進めている。

文◎茶木 環（ジャーナリスト） 撮影◎織本知之



株式会社京王子育てサポート
取締役社長

上田 浩次
Kouji UEDA

子育て施設を取り込み、駅前立地の至便な環境に整備

少子高齢化に向けて沿線価値の向上に取り組む。その具体的な施策を検討する中で、テーマの1つに上ったのが「子育て」だ。若い子育て世代を誘致するためには、子育てしやすい環境づくりが欠かせない。

2007年4月、京王電鉄は沿線価値向上の一環として「子育て支援事業」を推進する100%出資子会社の株式会社京王子育てサポートを設立した。

「子育て時期には、子育てしやすい住まいと安全で安心できる保育施設、職場までの至便な交通アクセスの3つの環境が必要だが、当社沿線にはこれらに加えて多摩の豊かな自然があり、子育て支援を一体で進められる環境が整っ

ている」と、株式会社京王子育てサポートの上田浩次取締役社長は語る。

京王の子育て支援事業は、06年の子育て支援マンション「京王安フィール高幡」の検討からスタートしている。

「子育てファミリーが暮らしやすい住環境が確保されていて、同じ建物内に保育施設も整備されている。これに、自治体の子育てサービス施設や医療機関も併設された賃貸マンションを企画した。ちょうど高幡不動産の駅舎改良と隣接の商業施設の建て替えもあり、街の再設計の中の新しい試みとして、開発が決まった」と上田社長は話す。

京王の子育て支援事業は、この「京王安フィール高幡」を出発点として、現在、東京都の認証保育所である「京王キッズプラッツ」と子育てファミリーサロン「京王キッズプラッツネクスト」

の運営、そして世田谷区からの委託事業である「子育てステーション烏山」の3つを中心に進められている。

子育てに優しい幅広いサービスを提供

08年3月に竣工した京王安フィール高幡は、高幡不動産より徒歩2分という立地にある。

4階から最上階8階までの5フロアに配置した全25戸は、小さい子どもを抱える家族が暮らしやすいように、室内には子育て経験者によるアイデアを活かした工夫が凝らされている。

ビルの3階には、日野市立子ども家庭支援センターが設置されている。妊産婦や0歳〜18歳の子どもに関する相談、子育ての悩みなどを電話や面談で受ける総合相談窓口だ。

「多くの行政が少子化に向けて、子育て支援に力を入れている。子育て支援マンションについても、企画段階で日野市とも協議を行った。当社だけでできることには限界がある。自治体に協力してもらうことによって、こうした総合的な取り組みも初めて実現できたと考えている。今後も、自治体との連携を深めながら、事業の幅を広げていきたい」と上田社長は言う。

同じ3階フロアには子育てファミリーサロン「京王キッズプラッツネクスト」、2階フロアには東京都認証保育所「京

王キッズプラッツ」、さらに1階フロアにはクリニックなどが入居。京王安フィール高幡は、8階建てのビル全体に子育て世代の安心・安全な暮らしを配慮した機能を備えて完成した。

保育の質を何よりも重視

京王子育てサポートが直接運営する東京都認証保育所「京王キッズプラッツ」は、この京王安フィール高幡での議論を経て誕生した。

「当初、保育所の運営については民間の保育事業者に委託することも考えたが、自分たちでしっかりと運営をしてみたいという気持ちが強かった。また自治体の方からも、京王が手がけたほうが沿線の子育て世代が安心して利用できる」との意見をいただいた」と上田社長は誕生の経緯を話す。

子どもを育て、働く——そのためには、安全で安心できる保育施設が欠かせない。送り迎えに便のよい立地であり、子どもたちが心穏やかに楽しく遊べる環境づくりがなされていて、子どもたちの傍らにはいつも子どもたちの成長を温かく見守る保育士がいる。共働き世帯にとって保育施設とは、毎日の子育て支援そのものにほかならない。

子どもたちが出会い、働く親同士も仲間として出会う場所——キッズプラッツとは「Kids、子どもたちの」と「plats（スウェーデン語）・Plaz（ドイツ



子育て施設が整備された「京王安フィール高幡」

語) 広場、公園」を語源にしたもので、「子どもたちの広場、出合いの広場」という意味を持たせている。

「鉄道事業者の運営する保育所と言っても、単なる保有地の有効活用ではなく、沿線価値向上のための取り組みとして開発の企画段階から参画している。日々の運営から新しい園の設計、保育士の採用、園児の募集までと苦労は多いが、保育所を運営する以上、保育の質にはこだわりたい」と上田社長は語る。

現在、京王キッズプラッツは、京王アンフィール高幡のほか、京王多摩川・千歳烏山・南大沢に開設。京王子育てサポートは、パート社員も含め、保育士を中心に栄養士、看護師など93人の社員を抱える。

「年齢や経験も異なるため、研修の一環として保育士同士の交流や情報交換の場を積極的につくっている」と上田社長。

保育士たちが意見を出し合い、自分たちで選んだ言葉で、京王グループの理念を引き継ぐ「保育理念」も制定した。「子どもたち一人一人の人格や個性を尊重し、日々のふれ合いの中から、愛される満足感や認めてもらえている安心感を与えることで、子どもたちの成長を支えていく」という内容のものだ。こうした取り組みへの参加が保育士の意識と一体感を高め、全体の保育の質の向上につながっていく。

来年4月には、5カ所目となる永福町での開設が予定されている。既設の京王キッズプラッツはすべて駅近くにあるが、永福町は初の駅ナカだ。

「駅と商業施設との複合施設の中で、保育所の設置基準の厳しい3階での開設となる。当社にとっても初挑戦であるが、限られた面積の有効利用や施設運用面などに工夫を凝らしている。駅ナカ保育所としてモデルとなるものになりたい」と上田社長は意欲を見せる。

子育て世代の交流を深める

京王子育てサポートが運営するもう1つの子育て支援事業「京王キッズプラッツネクスト」は、子育てファミリーの集いの場として企画されている。

「京王アンフィール高幡に子育て世帯が交流できる広場をつくろうというアイデアから始まった。小学校就学前の幼児教室だが、親子の仲間づくりにも主眼を置いている」と上田社長は説明する。

プログラムには、プレスクール、リトミック、英会話、造形絵画の4つが用意されているほか、親子で参加できるプログラムやイベントも随時実施しているという。

また、保育士・幼稚園教諭の資格を持つコンシェルジュが、子育てに関する不安や悩みのサポートを行っているのも、京王キッズプラッツネクストの大きな

な特長だ。時にはコンシェルジュを交えて、親同士がおしゃべりを楽しんだり、情報交換をし合うなど、同じ子育て世代が集うアットホームなサロンとして活用されている。

行政と連携した

子育てステーション

子育て支援事業の3つめの柱「子育てステーション」は世田谷区と連携した事業だ。

東京23区の中で最も人口が多い世田谷区は子どもの数も多く、出生数も増加している。「東京一子育てしやすいまち 世田谷区」をスローガンに子どもに関する施策を積極的に推進しており、先進的な取り組みも多い。その中の1つが「子育てステーション」だ。

「子育てステーションは、在宅を含めたすべての子育て家庭に対する支援の充実を図るため、整備した施設。保育所やひろば、子どもの一時預かりなどを実施する多機能な子育て支援の拠点で、子育て家庭の交流の施設としてご利用いただいている」と世田谷区子ども部家庭支援課の岡本達二課長は話す。

現在、子育てステーションは世田谷区内の5カ所(三軒茶屋・梅ヶ丘・桜新町・成城学園前・千歳烏山)に開設されており、いずれも駅からほど近い場所にある。京王子育てサポートでは、



世田谷区子ども部
子ども家庭支援課長

岡本 達二
Tatuji OKAMOTO

このうちの1カ所である「子育てステーション烏山」を運営している。

「施設の『ステーション』という名の通り、利便性を重視し、駅近くに設置した。また、駅は小さな子どもからお年寄りまで多くの人が利用する。子育て中の方だけではなく、子育てにかかわりのない方にも、子育て支援について関心を持っていたく効果があるのではないかと岡本課長は、駅の効果に期待する。

子育てステーションには、4つの機能がある。子育て中の親子同士が立ち寄り、一緒に遊んだり情報交換をする、いわゆる「公園」のような役割を果たす「おでかけひろば」、理由を問わず時間単位で子どもを預けることができる「ほっとステイ」、働いている保護者の子育てを支援する「保育所」、18歳未満の発達障害またはその疑いがある子どもについて専門職が相談を行う「発達相談」の4つだ。

子育てステーション烏山では、「おでかけひろば」「ほっとステイ」東京都認



①～④
4階建ての「子育てステーション烏山」。親子
連れて賑わう子育ての交流の拠点だ。
④～⑥
1階に「おでかけひろば」、2階に「京王キッ
スプラッツ」、3階に「ほっとステイ」と「病後児
保育室」、4階に「発達相談室」がある。

証保育所「京王キッズプラッツ烏山」
「発達相談」を設置しているほか、他
のステーションにはない「病後児保育」
も実施している。

岡本課長は、こうした鉄道事業者と
の連携について、意義は大きいと話す。
「まず、駅に近いという立地条件で5
カ所の施設整備を行うにあたっては、
鉄道事業者の協力が大きな力になっ
た。また、子育て支援は非常に公共性
の高い取り組みであり、鉄道という公
共性の高い民間事業者が担うことの意

味は大きい」

子育てステーション烏山に取材に
行ってみた。途中、小さな子どもを抱
いた母親やベビーカーを押す父親など、
何人もの親子連れと行き会った。

1階の「おでかけひろば」をのぞいて
見ると、たくさんの親子連れが楽しそ
うに遊んでいる。子ども同士が仲良く
遊ぶそばで、親同士も話が弾んでいる
ようだ。世話役として立ち働く地域の
年配者の姿も印象深い。

「多機能の子育て拠点」とは、すべ

ての子育て世代に開かれた子育ての拠
点ということだ。同じ子育て世代が活
発に交流を行い、そこに地域の眼差し
が注がれる。

上田社長は「こうした施設の存在が、
子育ての閉塞感や孤立感をなくすこと
につながる」とその役割を語っている。

沿線に求められるものを見極める

京王の3つの子育て支援事業は、3
年半を経過して順調に進んでおり、新

たな事業展開についても、さまざまな
可能性を研究しているという。学童保
育や学習塾、親子カフェなどの事業に
ついて、リサーチと検討を続けてい
る。

「同じ鉄道事業者でも、社有地の有
無や沿線の自治体の動向など、ビジネ
スの環境の違いがある。今は、京王グ
ループとして次に何をすべきか、じっ
くり検討しているところだが、何より
沿線に何が望まれているのかを見極め
ていかなければならないと考えている。
自治体と連携すべきところは連携し、
鉄道事業者としてふさわしい取り組み
を推進する。安心・安全で住んでみた
いと思われる沿線づくりに取り組んで
いきたい」と上田社長は話す。

子育て時期という時間は、実はそれ
ほど長くない。だからこそ「子育て時
期には、子育てに必要な環境が整った
ところで暮らしてほしい」と上田社長
は言い添える。

京王グループの総合的な取り組みで、
すべての世代にとって住まう価値のあ
る沿線づくりが進められている。誰も
が住みたい、住み続けたいと願う沿線
——京王グループが目指す沿線価値の
向上は、住まう人々の生活をより安心
で便利なものへと変えながら、活力あ
る沿線コミュニティを支え続けるに違
いない。



World Report

New York

「奇跡の復活」遂げた都市インフラ ニューヨーク 地下鉄最新事情



今では当たり前となった、落書きのないきれいな地下鉄の車両
(8th アベニュー線の42丁目・ポートオーソリティー駅)

ニューヨークの地下鉄といえば、かつては米国の大都市の荒廃を象徴する存在だった。

煤けた車体を窓まで覆う落書き。外側と同じくらい汚れた車内には、昼でも夜でも強盗が出没し、走り出せば耳をつんざくばかりの騒音が襲ってくる。

しかし、1980年前後のどん底時代から約30年たった今、地下鉄は見違えるようにきれいで安全になった。

車体には落書きが全く見られず、これまで利用を避けていた乗客も戻ってきている。

奇跡のような復活を遂げたニューヨーク地下鉄の歴史をたどるとともに、最新事情を報告する。

文・写真●大嶋聖一（時事通信社ニューヨーク総局）

世界最大規模

ニューヨークの地下鉄は、規模で圧倒的な世界最大を誇る。地下鉄の運営母体であるニューヨーク州の都市交通公社（MTA）によると、路線は現在24に及び、営業路線の総延長は660マイル（約1062キロ）に達する。これは単純に比較すると、東京メトロと都営地下鉄の合計である約304キロの3倍以上に相当する。

駅は468を数え、年間の乗客数は2009年に約15億8000万人に上った。これは、東京の地下鉄の乗客数30億1100万人の約半分、世界では4位にとどまるが、ニューヨーク市の人口が830万人、東京が1300万人であることを考えれば、その差にはやむを得ない部分もある。

そのせいかラッシュアワーの混み具合は、東京と比べものにならないほど穏やかだ。07年時点のMTAの調査では、乗車率（乗車定員に対する実際の乗客数）は最高でも102.103%。これでも米国では、詰め込み過ぎたとしてやり玉に挙げられるが、日本の200%を超えるような状況とは雲泥の差がある。

24／7／365の重圧

地下鉄を実際に運営しているのは、MTAの傘下にあるニューヨーク・シティ・トランジット・オーソリティー（略称はNYCT）だ。運行する車両の数は約6400両。平日の運行本数は1日当たり平均8280本程度だ。日中は4～6分間隔、午前0時から5時までの深夜時間帯はおおよそ15～20分間隔で列車が

走る。一律2ドル25セントの基本料金で1日24時間、週7日、年間365日、乗客を運び続けている。

24時間営業の地下鉄は、世界でも珍しい。まして、世界最大規模の路線総延長でそれを維持するのは、並大抵ではない努力と資金を必要とする。

路線は、「1」や「A」といった数字やアルファベットで示されるが、実際にはその後ろに「トレイン」を付けて呼ばれる。「Aトレイン」とは「A列車」。デューク・エリントンの18番だったジャズの名曲「A列車で行こう」の題材にもなった。

各路線には、さらに運行経路が分かる副路

線名が付いている。Aトレインなら「8(エイス)アベニュー・エクスプレス(8番街急行)」といった具合だ。Aトレインはブルックリンからイーストリバーの下をくぐってマンハッタンに入り、そのまま北上。ジャズの中心地で、デューク・エリントンが住んでいたハーレムに至る。

100年超える歴史

地下鉄の建設が始まったのは1901年だ。19世紀初頭にわずか8万人だったニューヨークの人口は、移民の流入で同世紀末に350万人近くに急膨張した。通勤などの移

動には路面電車と、蒸気機関車を使った「E L(エレベーター・ラインあるいはエレベーター・レールウェイ)」と呼ばれる高架鉄道が使われたが、マンハッタン島内の土地は限られる。そこで、高速で安全・確実な交通手段として、電気を動力源とする地下鉄を建設することになった。

路線の半分は、道路を掘り下げてトンネルを構築した後に埋戻すという「オープンカット工法」で造られた。このため、線路はマンハッタンを南北に走る幅の広い道路「アベニュー」の下を走ることが多く、それが副路線名に反映されている。駅は多くの場合、交差点の下に設けられた。

完成は1904年10月27日。最初に運行が始まった区間はマンハッタン南部、ダウンタウンのシティホール(市庁舎)と北部の145丁目をつなぐ15キロで、28の駅をつないだ。

主要部分は、開業当初から複々線が採用された。鈍行と急行を分けて運行させ、効率的に乗客を運ぶことが狙いだ。当時既に、1日35万人の輸送能力があったとされる。24時間営業も、当初からの伝統だ。

現在の地下鉄は、その遺産の上に成り立っている。例えば、マンハッタン内でA、C、Eの各トレインはほぼ同じ区間を走るが、Aが急行、CとEが鈍行だ。急行は、複々線の専用線を使う。路線の総延長が東京やほかの都市の地下鉄を大幅に上回っているのも、複々線であることが理由の一つで、重複を省いた実際の路線距離は370キロ程度とされている。

鉄道は一般的に、夜間の休止時間中に路線などの整備を行う。しかし、MTAによるとニューヨークの地下鉄は、運行本数の少ない休日や夜間に集中して保守・整備を行うこと

で24時間運行を可能にしている。急行路線と鈍行路線を交互に休止できる複々線の区間が少なくないことも、24時間運行の維持に役立っているようだ。複線区間でも大規模補修の場合は、夜間や週末に運行を休止しシャトルバスで代替することもある。

地下鉄が創った都市

開業当初に駅が設けられた場所の一つが、現在のタイムスクエアだ。駅ができるまでは「ロングエーカー」という地名で、馬の販売業者や馬車屋、鍛冶などが集まる荒っぽい一角だったという。

しかし、当時の最新技術を駆使して建設された地下鉄の駅は、新たなビジネスチャンスをもたらした。もともとこの一帯は、ブロードウェイと7番街、42丁目通りが集まる交通の便利な所で、駅ができるとホテルや劇場、米紙ニューヨーク・タイムスの本社が地下鉄の輸送能力に期待して次々と立地。その後、劇場街として繁栄を極めた。

また、地下鉄が開通したころ、ニューヨークの人口やビジネスの多くは14丁目以下のロウアーマンハッタンからウォール街のあるダウンタウンにかけて集中していた。しかし、地下鉄のおかげでミッドタウン(40〜59丁目のマンハッタン中部)への通勤が容易になり、現在のオフィス街へと発展した。

PPIの源流

当時、地下鉄を経営していたのはインターボロー・ラビッド・トランジット・カンパニー(IRT、ボローは都市の「区」の意)。地下



- ①巨大なスクリーン広告が所狭しと並びタイムズスクエアの景観に合わせて「Subway」の文字にも電飾を使った地下鉄の入り口。左端は、地下鉄の目印となっている電灯ポール。(タイムズスクエア・42丁目駅)
- ②川崎重工業が仏アルストムと共同で受注したR 160系地下鉄車両(8thアベニュー線の42丁目・ポートオーソリティー駅)
- ③ゲート(写真奥)をくぐって駅構内から出てくる乗客。右端は、駅員が配置された乗車券販売所(タイムズスクエア・42丁目駅)
- ④試験導入が始まった行き先・待ち時間表示システム(レキシントン線のスプリングストリート駅)

鉄建設は巨額の資金投資が必要で、採算が取れるかどうか不透明だった。このため、民間が鉄道の建設と運営を担い、ニューヨーク市の関与をインフラの保有にとどめることでリスクを分散させる手法が取られた。現在のプライベート・パブリック・イニシアチブ（PPI）の源流の一つと言ってよい。

しかし、IRTは事実上の独占企業であったため、新たな路線建設の要望を拒否するなどニューヨーク市とたびたび衝突。このため、市は新たにブルックリン・マンハッタン・トランジット・カンパニー（BMT、23年までの名称はBRT）の参入を13年から認め、2社を競合させることにした。さらに32年には、市直営のインディペンデント・サブウェイ・システム（IND）も設立し、新たな路線の建設に取り組んだ。この3社により、40年には現在の路線がほぼ完成した。

光と影

延々と続く高架鉄道の橋脚の骨組みが道路



に黄昏をつくり、地下鉄の無数のトンネルは岩や川、摩天楼の間を貫き縫うように走る。その車両は、多くのニューヨークカーが朝一番に目にし、また夜眠る前に最後に思い出す光景である――。この文章は、39年に出版されたニューヨークのガイドブックの一節だ。地下鉄、摩天楼と都市住民の三位一体の関係がよく伝わってくる。この30年代から40年代にかけてが、地下鉄の黄金時代だった。

しかし、24時間営業で黙々と乗客を運び続けた地下鉄は、ニューヨークの繁栄の影で、宿痾に苦しめられていた。それが、採算問題だ。地下鉄の料金は、開業当初から一律5セント。この水準は第2次世界大戦後の48年まで変わらなかった。物価は、04年から20年までの間に倍になっていたが、地下鉄料金はインフレの中でおおさら据え置きを求められ「値上げは政治的タブー」とされた。

このため、19年にはBMTが倒産。32年にはIRTも経営破綻した。打開策として打ち出されたのが、ニューヨーク市による両社の買収とINDとの統合だ。INDは後発だったことも響き、開業当初から赤字が続いていた。

3社は結局49年に統合し、ニューヨーク市直営のニューヨークシティ・トランジット・システムとして新たなスタートを切った。これが現在のNYCTの前身で、その後公社化を経て68年にMTA傘下に入った。

統合後初めの数年間は大恐慌後の経済回復という追い風もあり、黒字経営が続いた。

しかし、第2次世界大戦後はモータリゼーションの進展で乗客の目減りが続き、47年には再び赤字に転落。運賃は48年に結局、倍の10セントに値上げされた。

負のスパイラル

皮肉なことに、乗客の減少はニューヨーク市自体が高速道路整備に積極的に取り組んだ副作用でもあった。この結果、50年代以降は乗客減、採算悪化、値上げという負のスパイラルが80年代まで続き、地下鉄の経営を蝕んだ。

しかも、70年代に財政危機に見舞われたニューヨークでは、地下鉄の人件費に加えて車両や路線、駅の保守・整備が大きな負担となった。結局、維持作業は予算不足から次々と先送りされ「深刻な設備の荒廃」（MTA関係者）に直面することになった。地下鉄の安全性や効率性はますます低下し、80年前後にどん底に落ち込んだ。

最悪期には、車両の4分の1は常に故障のため使用できず、線路の整備不良で脱線は年間30件にも達した。79年には強盗や窃盗などの犯罪が1日当たり平均260件を超えたという。「ガーディアン・エンジェル」と名乗る自警団が組織され、地下鉄内を巡回し始めたのもこのころだ。84年には、10代の少年4人に恐喝された乗客が、所持していた拳銃を発砲して重傷を負わせる事件まで起きた。81年7月にニューヨークに3週間滞在した筆者

は、この最悪期を鮮明に覚えている。

訪れた転機

転機となったのは80年代初頭に米国政府やニューヨーク州・市などから配分された80億ドル（当時の為替レートで約1兆7600億円）という巨額の補助金だった。これを機に、線路や駅の補修、車両の整備が進む。冷房車両の導入も、本格的に始まった。

落書きに対しては、いたずらされた車両は落書きを落とすまで運行しない、という徹底した対応策が取られた。「落書きは愉快犯であるため『多くの人に見られたい』という欲望が動機になっている」という分析に基づき、犯意をそぐためだ。実際、この対策は大きな効果を上げ、90年ごろを境に落書き行為は沈静化した。

同時に、車両や駅のパトロールなども強化され、2009年には地下鉄での犯罪は1日平均6件強まで減少している。監視カメラの設置も、犯罪防止に役立っている。

新型車両の導入も進んだ。日本の川崎重工



①美しく耐久性が高いため開業当初から広く使われてきた、モザイクによる駅名表示（7thアベニュー急行線のブルックリン・ボロー庁舎駅）
②1930年製の地下鉄車両（ニューヨーク交通博物館、ニューヨーク市・ブルックリン）

業が83年、外国企業として初めて車両を供給。信頼性の高さと音の静かさ、乗り心地の良さでニューヨークを驚かせた。同社はその後も車両の供給を続けている。

アートも動員

「アーツ・フォー・トランジット（AFT）」と呼ばれる駅の美化計画が始まったのも80年代の半ばだ。構内の改修を進めるに当たり「予算の1%程度」（MTA関係者）を割り、美術作品を設置して快適な利用環境をつくりだすことが目的だ。現在は、MTA傘下の近郊鉄

道路線も含めて約200の駅を「歴史や地元の特色に配慮したアート（同）が彩る。ニューヨーク出身で、コミックスを題材にしたポツアートで知られる芸術家、ロイ・リキテンシュタイン氏も参加し、タイムスクエア駅の壁面を飾っている。

さらに、AFTの音楽版として「ミュージッ

ク・アンダー・ニューヨーク（MUNY）」も同時期にスタートした。駅構内の目立つ「一等地」で演奏する権利をオーディションで選んだパフォーマーに付与する仕組みだ。

今年は300近くの応募者から選ばれた60余りのパフォーマーがオーディションに参加。最終的に27人・グループが認定された。こうして選ばれたパフォーマーは現在、合計100人・グループ以上。約25の指定場所での演奏は週に150回以上に上る。

戻ってきた乗客

MTAによると、80年代以降の30年間に投じた設備再建資金は、総額640億ドル（約5兆7600億円）に上る。こうした努力の結果、乗客数は回復。平日の1日当たりの乗客数は09年に509万人と、52年以来的水準まで戻った。

地下鉄の利便性向上に向けた努力は、今

も続いている。クレジットカードのICカー

ド機能を利用した非接触型入場システムの実験が5月下旬からスタート。次の列車の待ち時間や行き先をプラットフォームに表示するシステムの導入も始まった。駅の改装も着実に進む。日本の地下鉄の清潔さ、正確さには及ばないものの「危ない、汚い、来ない」という状況は過去の遺物となった。さらに「20年代以来の懸案」といわれた「2（セカンド）アベニュー線」の建設も、2016年の部分開通を目指して3年前から始まった。

サブプライム問題の逆風

ただ、採算状態の悪さは、今も変わっていない。NYCTの09年決算は、47億7200万

ドル（約4300億円）の赤字。バス事業との合算だが、地下鉄の比率が収入ベースで約7割を占めることを考慮すると、赤字の大半は地下鉄経営によるものとみてよい。この赤字は、NYCTの親会社MTAの決算段階で補助金により穴埋めされる仕組みだが、財源となっている交通税や石油税がサブプライム問題に伴う景気減速で目減りし、決算見通しは急激に悪化している。

このためMTAでは赤字を削減するべく、11年1月から運賃収入の7.5%引き上げを目指して料金値上げを打ち出した。それによると、一律の基本料金2ドル25セントは据え置くものの、30日間の定期券は、最大利用回数を90回に制限した上で99ドルとするか、無制限のままで料金を104ドルに引き上げる。このほか、1週間定期券の値上げや、プリペイド式磁気カードを購入する際の割引特典も縮小する。

ただ、MTAが7月にまとめた11年から4年間の予算案によると、こうした値上げを実施してもNYCTの11年の赤字は51億6700万ドル（約4650億円）に拡大する見通し。MTA自体の収支も、当分巨額の赤字からの脱却は難しそうだ。

残る巨額の赤字

MTAとNYCTは既に、補助金目減りに対応して、10年に450人の人員削減を行ったほか、休日の運行本数を減らすなどして、経費削減に躍起。11年も人員の一層の削減に取り組む予定だ。11年予算案ではさらに、車両や路線、駅などの整備費用の圧縮も盛り込まれている。

NYCTの経費の8割近くは人件費。このため、24時間運行を停止すれば、大幅な費用節減になることは間違いない。しかし、MTAによると「これまで24時間制の廃止を本格的に検討したことは一度もない」（関係者）という。「地下鉄の24時間運行は『眠らない街ニューヨーク』の重要な構成要素であり、それを支えていることは誇り（同）という考え方が基本にあるからだ。

ただ、それでは大幅な赤字が残されたままとなる。収支改善だけを念頭に、運賃値上げと整備・保守費用の圧縮を続けるのでは、50年代以降の負のスパイラルと同じ組み合わせだ。

復活したのもつかの間で、将来には再び暗雲が漂っている。ニューヨークの地下鉄は、70年代と同じ運命をたどるのか、重要な岐路に差し掛かっているのかもしれない。



①「アーツ・フォー・トランジット」に協力した米ポップアート画家ロイ・リキテンシュタイン氏の壁画（タイムスクエア・42丁目駅）
②「ミュージック・アンダー・ニューヨーク」で選ばれ、駅構内で演奏する音楽グループ（同）
③「アーツ・フォー・トランジット」の中にはユーモアにあふれる作品も少なくない（8thアベニュー線の14丁目・8番街駅、作者・トム・オッタネス氏）

地方民鉄紀行

一面に広がる水田と六道湖。

日本の原風景が望める電車には、

利用促進を目指した、

ユニークな試みが行われている。

一畑電車



毎月、第1土曜日の朝、一畑電車には市

が立つ。ホームや駅構内にはない。「楽市楽電」と名付けられた2両編成の電車

の中に、お店屋さんが並ぶという。お店に「乗車」するために、朝9時、松江

しんじ湖温泉駅へ向かう。

乗って、買って、食べて、しゃべって

行き先に「臨時」と表示された電車、それが「楽市楽電」だ。外見は通常車両と変わ

ないが、中に入ると音楽が流れ、片側の座席シートには商品棚が据えられている。

乗客が乗り込むと、さっそく電車が動き出す。スピードはゆっくりで、商品を見て歩く

のに気になるほどの揺れはない。ひときわにぎやかなのは、色とりどりのゆ

かたを着た地元の女子高生たちが売る「冷製ぜんざい」のお店だ。部活動の一環として、

度々、地域のイベントなどでぜんざいの販売を行っている彼女たち。ガスの使えない「楽

市楽電」でも、暑い季節なら冷たいぜんざいも良いだろうと、今回、初参加したという。

紅白のハート型の白玉が入ったぜんざいは、女の子らしくて可愛い。

アクセサリーやTシャツ、炊き込みご飯や六道湖の蛸にケーキ……。本来は出雲空港でしか買えないはずの人気の空弁、「牛めし」まで

売っている。購入した食べ物、持ち帰っても、そのまま車内で食べてもいい。

「試しにいかがですか」。ケーキ屋さんから試食のクッキーが差し出され「これからどこ

に？」とこれがおいしい？」と、おしゃべりが始まる。

食事をしながら、しゃべりながら、思い思いに時間を過ごす。なんとも自由な雰囲気だ。

電車に人を集めたい

少しでも多くの人に電車を利用してもらいたい。そんな思いから一畑電車では、サイクルトレインやパーク&ライドといった取り組みをいち早く実行。昨年から始まったこの

「楽市楽電」の運行も、そうした取り組みの一つだ。

参加するお店は毎回10店前後、すべて松江や出雲といった地元の商店だ。残念ながら今

回は不参加だったが、「出雲の神芝居一座」が乗車して、運行中に紙芝居を上演してくれる

こともあるそうだ。

今回で10回目の運行になるが、全回出店という常連さんも多く、地元の協力に支えられて

いる。乗客には観光客が多いように見えるが、地元の人にも知ってもらい、楽しんで

もらえるようにしたいと、毎回、試行錯誤を繰り返しているという。

現在は、地元の大学と協働して大学生に「楽市楽電」を丸ごとプロデュースさせてみるという企画が進行中とのこと。

どんな電車が走ることになるのだろうか。

ゆっくりゆっくり3時間

さて、行く先が「臨時」となった「楽市楽



片側の座席は商品で一杯

一畑電車

【いちばたでんしゃ】

松江しんじ湖温泉から電鉄出雲市を結ぶ北松江線と、その途中、川跡から枝分かれして出雲大社前までを結ぶ大社線を有する。今年5月公開の映画「RAILWAYS」の舞台となったことでも有名。





ゆかた姿があでやかな売り子さん



奥出雲和牛を使った日本料理「ほう吉」の空弁「牛めし」と宍道湖名物の蜆



一畑電車には、「絵になる駅」が多い。中でも赤や青のステンドグラスがはめ込まれたドーム状の屋根を持つ出雲大社前駅は、「レトロ」という言葉がよく似合う。ほの暗い駅舎に置かれた券売機や時刻表なども霽囲気があって、写真を撮る観光客も多い。

出雲を訪れる多くの観光客のお目当て、出雲大社の大鳥居までは、駅前の神門通りを徒歩で5分程度。平成25年まで出雲大社は、大遷宮（御本殿の修造）のため、参拝は御仮殿になっている拝殿ですませる。

出雲といえば

乗り換えで目的地へ急ぐこともできる。買い物を楽しんで、雲州平田駅で「楽市楽電」にお別れ。定期列車で出雲大社前駅へ向かう。

電」は、松江しんじ湖温泉駅を出ると、川跡などいくつかの駅を経由して、まずは北松江線の終点、電鉄出雲市駅に向かう。そこから再び川跡に戻り、最後は大社線の終点、出雲大社前駅まで走る。

途中の津ノ森駅や雲州平田駅などでは20〜40分間停車しながら、ゆっくりと進む。こうした停車時間の長い駅では、入場券で買物だけにやって来る人もいるし、定期列車を待つ人がふらりとのおきに來たり、一畑電車の社員の方がお弁当を買いに來たりもする。終点の出雲大社駅ですつと乗車すると約3時間という道のりになるが、もちろん乗り降りは自由。途中の停車駅から定期列車に乗り換えて目的地へ急ぐこともできる。

ぜいたくな日常

出雲大社のお参り方法は、「2拝4拍1拝」。他とは違う作法に戸惑いいつも無事、参拝終了。左右に並ぶお土産物屋や茶店をのぞきながら、神門通りを駅へ戻る。

松江へ戻る帰りの電車は当然、定期列車だ。話し声に溢れていた「楽市楽電」と比べると、定期列車は驚くほど静か。ゴトンゴトンという走行音がやけに大きく感じられる。

ところで、一畑電車は進行方向に向かって右側の座席に座るのがお勧め。出雲大社前駅から松江に向かう電車では、初めのうちは一面の水田が、一畑口駅でスイッチバックした後は宍道湖が向かい側の車窓に望める。

座席に座ると視線が下がり、場所によっては、車窓に見える景色が空と湖だけになる。まるで電車が水の上を走っているような不思議な光景だ。

移り変わる景色はどれも絵のように綺麗で、思わず子どものように窓にかじりつく。我に返って車内を見渡すと、同じように景色に見とれる観光客と、本を読んだり携帯電話を操作したりしている地元の方の姿が対照的で面白い。

観光客には魅力的な沿線の景色も、地元の方には日常の一部。通勤通学等で日々、目にする景色になれば、見とれることもないのだから。そうはいっても、思ってしまう。こんな景色が日常なんて、なんてぜいたく、うらやましい！



レトロな「出雲大社前駅」



車窓に広がるまだ緑色の水田



出雲大社のお参りは「2拝4拍1拝」

笛

五月のある日、次の予定まで時間が出来たので、思い立って電車に乗ってみることにした。ところは四国・高松。町を歩き回っているうちに、ことでの片原町駅に着いたからだ。

パチン。適当な距離まで買った切符に、改札口で女性の係員が鉄を入れてくれた。あら、懐かしい、この感じ。昔のような厚紙の切符ではないから、ちょっと遠慮がちな音だが、これだけで嬉しい。なる。駅に跨線橋がないのも嬉しい。

行き先なんて決めていない。とにかく来た電車に乗って、時間の許す限り行ってみようという計画（無計画？）。数分後にホームに滑り込んできた電車は、ついカメラを向けたくなるくらいの全面広告に彩られていた。

高松の町を車窓から眺める。乗り降り

する人たちを眺める。そうこうするうちに、住宅街の隙間にレンゲ畑や麦畑が見えてきた。なるほど、文字通り讃岐の麦秋だ。ことごと走ることでの、私が乗ったのは長尾線だった。駅名を楽しみ、景色を楽しみながら、結局は終点の長尾まで行ってしまった。駅の周りをぐるりと歩いただけで、再び逆戻り。帰りの切符を差し出すとき、パチン、と鉄を入れながら、駅員さんは、少しだけ不思議そうな顔をしていた。

帰りは二両編成の最後尾に乗った。車掌室に乗り込んできたのは若い車掌さんと、三十代くらいの指導係らしい二人。電車が出発する。緊張した面持ちの若い車掌さんがマイクを握って次の駅名を告

げる間、私の目の前では、彼が首からかけている笛が揺れていた。見るからに新しい、ピカピカの笛だ。

ことでは今、色々大変なときなのかも知れない。車両の全面広告を見たときにも薄々感じたことだが、この若い車掌さんを見ていて、その思いは確信へと変わった。何しろ、彼は忙しいのだ。電車が走っている間は、車内アナウンスがある。電車が駅についた途端、車両のドアを開けるなり、自分もホームに走り出て乗降客の切符を回収し、また駆け戻ってきて安全確認、ピーツと出発の笛を吹いて、ドアを閉める。つまり、駅員も兼ねている。若い彼は息も切らず、再びマイクを握って次の駅名をアナウンスす

る。それを見守る指導係の人の制服は、ズボンのポケットがはつれていた。頑張り。

つい、そう言ってあげたい気持ちになった。二人は無駄な会話はまったくせずに、ひたすら自分たちの仕事に励んでいる。ことでは、彼らにとっておそらく少年時代からの憧れであり、親しみであり、誇りなのだ。こうして一日に何往復もしながら、四季の移り変わりを感じ、人々の安全な動きを見守ることが、この人たちのかけがえのない喜びなのに違いないと思った。

若い車掌さんは、まだ少年の面影を残していた。彼が首からさげていた、真新しいピカピカの笛が、今もはっきり印象に残っている。



イラスト・岡林玲生



文・乃南アサ Asa NONAMI

東京都生まれ。早稲田大学中退後、広告代理店勤務などを経て、作家活動に入る。1988年『幸福な朝食』が日本推理サスペンス大賞優秀作になる。1996（平成8）年『凍える牙』で直木賞受賞。他に『ボクの町』『団欒』『風紋』『晩鐘』『鎖』『喰う闇』『しゃぼん玉』『ウツボカズラの夢』『風の墓碑銘』『ニサッタ、ニサッタ』、エッセイ集『いのちの王国』『ミャンマー』など著書多数。巧みな人物造形、心理描写が高く評価されている。



全国順次公開中

詳しくは <http://www.yami-hikari.com/> をご覧ください。



© 2008 Focus Features LLC. All Rights Reserved.

鉄道と映画 — 30

ホンジュラス、メキシコからアメリカへ——
中南米の衝撃の真実を映したロードムービー。

Sin Nombre

「闇の列車、光の旅」



文・羽生次郎

text by Jiro HANYU

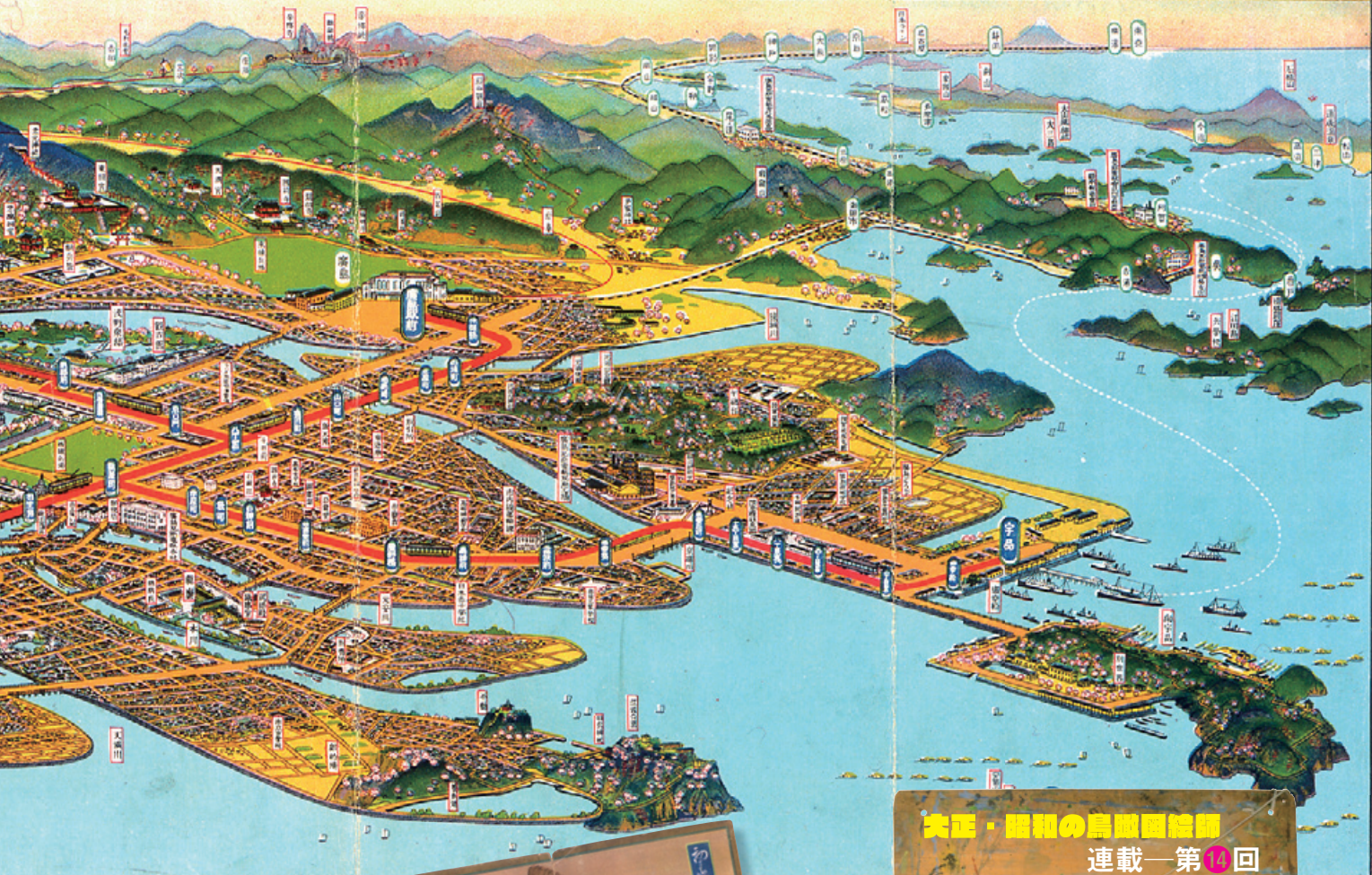
1946年東京生まれ、69年東大経済卒、同年運輸省入省、人事課長、運輸審議官等を経て、2002年8月国土交通審議官を退官。現在は財団法人運輸政策研究機構・会長を務める。フィルム・コミッション (FC) への取り組みなど、映画へ深い情熱を注ぐ。

二人は、果たして無事追っ手を逃れ、アメリカにたどり着けるだろうか。

ギャング団への入会の儀式等の映画の始めの方のシーンは、中南米の貧しさ、希望の無さ、そして激しい暴力を良く描き出しており、ブラジル映画の「シテイ・オブ・ゴッド」を思い起こさせるものがある。このような中南米の社会情勢を背景に、虐げられても訴えることのできない不法移民の旅という重いテーマに、この映画は真正面から取り組んでおり、インディペンデント映画らしく、ハリウッドでは絶対に製作されない新しい社会派映画を誕生させることに成功している。夜間貨物列車に集まってくるアメリカへの移住を目指す人たち、危険な屋根の上の旅、経由地のメキシコでの移民たちへの投石や当局の取り締まり等のシーンは見事に描かれており、中南米社会の実情に疎い日本人の観客にも、過酷な現実を突きつけてくる迫力がある。ましてやアリゾナ州による移民規制法を巡り世論が現在二分されているアメリカでこの映画が注目を集めているのは当然であろう。

アメリカでも評価の高い「闇の列車、光の旅」は、見応えのある力作であることは間違いないが、手放しに褒められる大傑作というわけではない。まず主演の若い二人の俳優は、一生懸命演じており、大きな欠点は無いが、印象深い演技とは言いがたく、むしろギャングのボスなどの脇役の方が存在感がある。またフクナガは、才能と社会的な感性の豊かな将来大いに期待できる監督であることは間違いない、これは、欠点というより劇映画第一作目という経験の問題かもしれないが、最初に伏線張ってあるとはいえず、ラスト近くの川を越えてからの電話のシーンは、若干観客に迎合的で安易に流れた感があるように筆者には思えた。脚本の緻密さが増すであろう次回監督作品に大いに期待したい。

映画の半分くらいは、貨物列車とその屋根の上のシーン等であり、それらの場面は、いずれも良く撮れている（サンダンス映画祭撮影賞受賞）。その中でも夜、貨物列車の出発するシーンは、未知の危険な旅に出る不気味な雰囲気が出ており、出色である。鉄道の好きな方、そうでない方を問わず、見た人に貧しい世界の現状を考えさせる映画であり、ご覧になることをお勧めする。



『宮島廣島名所図繪
[宮島廣島名所交通図繪]』
(昭和3(1928)年11月30日)
廣島瓦斯電軌株式会社発行
日本ライン蘇江の観光社 印刷



大正・昭和の鳥瞰図繪師

連載—第10回

吉田初三郎の世界



宮島廣島名所図繪

宮島廣島名所交通図繪

文・藤本一美

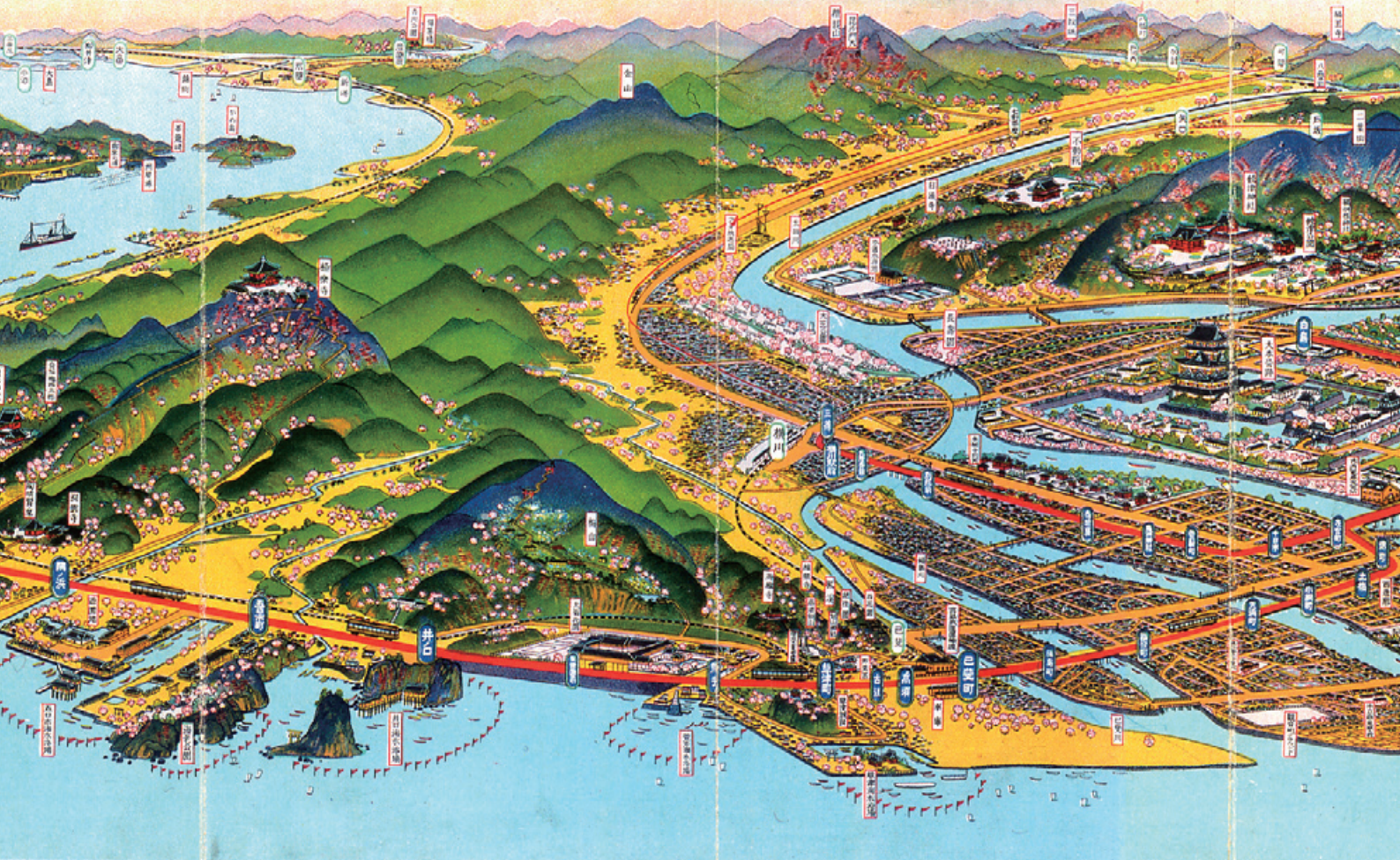
text by Kazumi FUJIMOTO

市民に「ひろでん」の愛称で親しまれている広島電鉄の前身は、大正元年の広島電気軌道の市内軌道線開業に始まる。大正六年には広島瓦斯と合併、広島瓦斯電軌になった。大正十一年に宮島線の一部となる己斐(現広島西広島)―草津間の鉄道線が開通。以後、十三年に草津―廿日市間、十四年に廿日市―地御前間、十五年に地御前―新宮島(現広島阿品付近)間が延伸。続く昭和六年二月の新宮島―電車宮島(現広島宮島口)間の開業により、宮島線が全通するのだが、この作品は、なぜか全通前の昭和三年に、呉鎮守府要塞司令部認可済印のもとに刊行されていて、手回しの良さを感じるほどだ。

昭和十七年、広島瓦斯電軌から運輸事業を分離して、広島電鉄が設立。いまや広島市内と玄関口の宮島までの海沿いを網羅する広島電鉄は、軌道線と鉄道線を合わせると、

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・現代の鳥瞰図繪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。



広島電鉄株式会社

Hiroshima Electric Railway Co., Ltd.

創立…明治43（1910）年6月18日
設立…昭和17（1942）年4月10日
本社…広島県広島市中区東千田町2丁目9番29号



LRT化で人にやさしい都市交通を整備。

広島市内を走る軌道の市内線と宮島口までを結ぶ宮島線の鉄道・軌道事業、バス事業で、広島市民の足を支える“ひろでん”。平成11年よりドイツ製の低床車両を導入。16年からは国産初の完全超低床電車「グリーンムーバーマックス」を開発・導入し、電停の拡張やバリアフリー化を進めるなど、高齢化社会にふさわしい公共交通機関を目指し、路面電車のLRT化を積極的に推進している。不動産事業、ホテル事業などからなるグループのスローガンは「地域社会に奉仕する広電グループ」。



三十五・二kmの営業キロとなり、市内をめぐる路面電車の利用者数は日本一を誇る。

本図をよく見ると、昭和二十年八月の被爆で壊滅した広島市の中心街、県庁舎、市庁舎や広島城跡などの姿があり、復元されたかのような錯覚を覚える。

他にも、太田川とその分流が形成した三角州（デルタ）や埋立地に立地した町並みを瀬戸内海側の視点でクロースアップし、バックグラウンドの日本三景の一つ、安芸の宮島（厳島とも、『厳島新案内』大正四年刊行作品あり）入口まで、赤い鉄道路線を意識的に一直線に延ばし、宮島は広島と対置させて大きく強調した技法が見られる。

もちろん、春のピンクの桜と秋の紅葉が混在したあざやかな彩色、海水浴場、漁船・帆掛け船・汽船が航行し、富士山、日本ライン、朝鮮まで描出されていて、「遊び心」は旺盛である。

なお、この作品が「電車開業80周年記念 一日乗車乗船券」や『広島電鉄開業80創立50年史』（ともに平成四年刊行）カバーに、複製収載（広島市公文書館所蔵品を利用）されているのは嬉しい限りである。二年後の百周年企画も期待したい。



聖蹟桜ヶ丘駅から新宿方面に向かう京王線 8000 系

2010 みんな てつ 36 AUTUMN 秋号

●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。