

みんな

2011

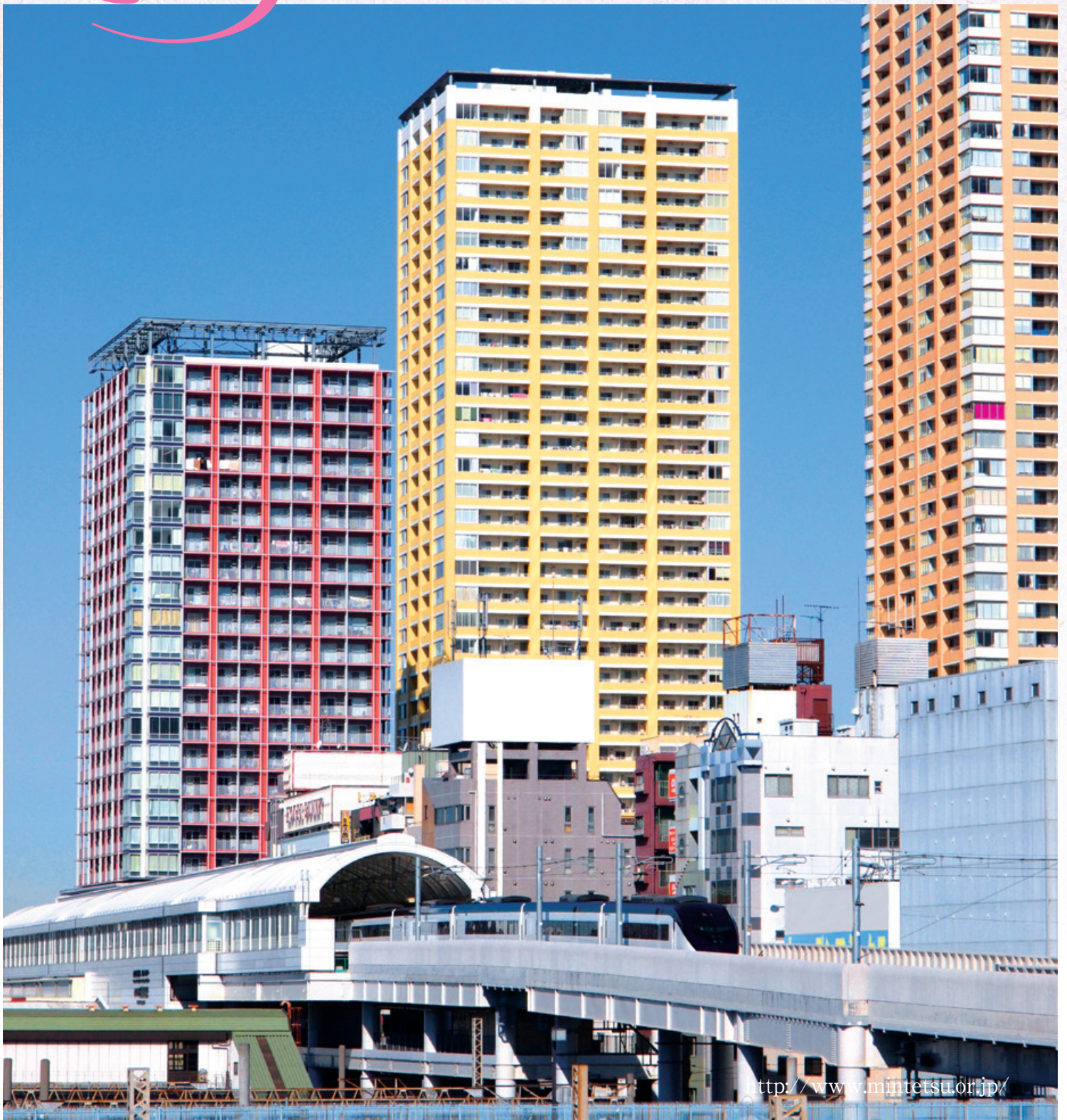
SPRING

38 春号

●特集

変わる成田空港アクセス

[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]







# 「国土交通省バリアフリー化推進功労者 大臣表彰」 協会会員 2社が受賞

国土交通省では、平成 18 年の「バリアフリー新法」(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)の施行を受け、総合的かつ一体的なバリアフリー化を進め、国民のバリアフリーに関する意識啓発に努めるため、「国土交通省 バリアフリー化推進功労者 大臣表彰」制度を創設しています。

この制度は、バリアフリー化の推進に多大な貢献が認められた個人または団体を表彰し、優れた取り組みを広く普及させ推奨することを目的としたものです。

第4回を迎えた平成 22 年度大臣表彰では、協会会員 2社が受賞しました。



第 4 回 国土交通省 バリアフリー化推進功労者 大臣表彰式  
(平成 23 年 1 月 18 日)

## 東京国際空港ターミナル株式会社・ 京浜急行電鉄株式会社・ 東京モノレール株式会社

羽田空港の国際線ターミナルにおいて、鉄道駅ホーム階と到着・出発階を直接結ぶ大型エレベーターの整備やモノレールのホームから出発ロビーまでフラットな動線を確保するなど、三社が協議して施設全体における高度なバリアフリー化を実現した。

### ■京急・羽田空港国際線ターミナル駅



ホーム階と到着・出発階を結ぶ大型エレベーター (写真奥)



施設全体にフラットな動線が確保されている

## 北大阪急行電鉄株式会社・ 吹田市・ 豊中市

傾斜地の谷部・市境に位置する既存鉄道駅において、エレベーターや国道を立体横断する通路を整備するなど、周辺住宅地へのフラットなルートを確認した新たな駅舎を設置。事業者と地方公共団体が一体となったバリアフリー化を実現した。

### ■北大阪急行・桃山台駅



桃山台駅遠景。エレベーターを利用してホームに下りる



国道を立体横断する通路に駅出入口がある

- みんなつだより
- ② 「国土交通省バリアフリー化推進功労者 大臣表彰」  
協会会員2社が受賞

特集／変わる成田空港アクセス

[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

TOP INTERVIEW

- ④ 都心と成田空港を36分で結ぶ。  
成田空港のアクセスを  
世界クラスへ。

●京成電鉄株式会社 取締役社長 花田 力

SPECIAL INTERVIEW

- ⑧ 「風」と「凜」

スピード感と日本的な美意識を体現した  
新型スカイライナー

●デザイナー／プロデューサー 山本寛斎

REPORT I

- ⑫ 空港アクセス  
新時代へ。



REPORT II

- ⑬ 成田スカイアクセス  
完成への道程。



- 京成電鉄株式会社 鉄道本部 車両部 計画課長 松尾 隆
- 京成電鉄株式会社 鉄道本部 運輸部 運転課長 坂齊和彦
- 京成電鉄株式会社 鉄道本部 施設部 保線課長 吉野泰宏
- 京成電鉄株式会社 鉄道本部 建設部 建設課長 飯野隆太郎
- 京成電鉄株式会社 鉄道本部 運輸部 旅客サービス課長 多田和義

TOPICS

- ⑭ 第4回「私とみんなつ」  
小学生新聞コンクール表彰式を開催

連載⑦— 地方民鉄紀行

- ⑮ 水間鉄道株式会社

連載⑧— リレーエッセイ

- ⑯ 「昔も、今も」

●作家 唯川 恵

連載⑨— 鉄道と映画

- ⑰ 「路」

●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

連載⑩— 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

- ⑱ 九軌電車

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美



みんなつ

CONTENTS

No.

38

2011

◎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。



特集 変わる成田空港アクセス  
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

都心と成田空港を  
36分で結ぶ。

成田空港のアクセスを  
世界クラスへ。

昭和53年の成田空港乗り入れ以来、  
空港アクセスの向上に取り組んできた京成電鉄株式会社。  
平成22年7月17日には、成田スカイアクセスが開業、  
日本の表玄関・成田空港へのアクセスは新たな時代を迎えた。  
新型スカイライナーが在来線最速の最高時速160kmで、  
都心と成田空港を36分で結ぶ。

成田空港のアクセスを世界クラスへ——世界標準を実現した、  
京成電鉄株式会社 花田力取締役社長にお話を伺った。

京成電鉄株式会社 取締役社長

花田力

Tsutomu HANADA

文◎桑木 環 撮影◎織本知之 / 写真提供◎京成電鉄株式会社





特集 変わる成田空港アクセス  
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

## 成田スカイアクセスの開業

——まず京成電鉄の歴史からお話をお聞かせくださいませんか。

**花田** 当社は明治42年に成田山のお不動さま参りの電車として産声をあげ、大正元年に在籍車両5両で、押上・江戸川間、高砂・柴又間、計11・5kmの路線を開通させたところから始まります。その後、大正10年に千葉へ、昭和5年には成田へ、そして昭和8年には上野へと路線を延伸し、名実共に「京成線」を完成させました。

また、昭和34年には日本で初の相互直通運転を行うため、軌道幅の変更工事に着手しています。鉄道史に残る難工事でしたが、2カ月弱という短期間で完了させ、翌35年、東京都交通局と日本で最初となる地下鉄との相互乗り入れを実現しました。これに続き、昭和43年に京浜急行電鉄とも相互乗り入れを開始し、平成3年には北総鉄道、翌4年には千葉急行電鉄（現・千原線）、そして18年には新京成電鉄と直通運転を開始するなど、ネットワークの拡充に努めてきました。

——東京と成田を結ぶ京成電鉄は、成田空港輸送という重要な役割を担われてきました。

**花田** 成田空港輸送については、昭和45年に着工し、47年に工事を完了しましたが、空港開港の遅れにより6年後の53年、空港開港と同時に成田空港駅

（現・東成田駅）の営業を開始しました。しかし、成田空港駅は空港ターミナルまで約1kmの距離がありましたので、駅からターミナルまで、バスで移動しなければなりません。その後、平成3年に念願かなって現在の空港ターミナル（現・第1旅客ターミナル）直下へ乗り入れ、翌4年に空港第2ビル駅を開業しました。そして昨年7月17日に成田空港への新路線、成田スカイアクセスを開業し、現在に至っています。

——その成田スカイアクセスですが、新線構想やルート決定に至る経緯などについてお聞かせください。

**花田** 成田空港への高速鉄道アクセスについては、昭和46年に「成田新幹線基本計画」がまとめられ、49年には実際に工事も開始されました。しかし沿線住民の反対運動などにより、建設中の高架橋やトンネルが残されたまま、工事は凍結されてしまったのです。

その後、空港利用者の増加とともに「成田空港が日本の表玄関にもかかわらずアクセスが不便」という声が高まり、改めて新高速鉄道の構想が持ち上がりました。そうした中、57年に新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会が発足し、実現性が高い3つのルート案が提唱され、運輸省（現・国土交通省）は「良質な空港アクセスと千葉県北西部の地域開発効果を持つ現在の成田スカイアクセスのルートを推

進することを決定しました。平成12年には、国、地方自治体、鉄道事業者などからなる成田新高速鉄道事業化推進検討委員会が設置され、整備事業の具体化が検討されました。同委員会は、建設主体と運行主体を分ける上下分離方式が望ましいと提案し、本路線の建設主体として新東京国際空港公団（現・成田国際空港株式会社）と千葉県、成田市や当社を含む官民共同出資の第三セクター「成田高速鉄道アクセス株式会社」が設立されました。また、運行主体については当社が行うことになりました。

——成田スカイアクセスのルートは。

**花田** 北総線として営業を行っていた京成高砂・印旛日本医大間の32・3kmと新たに建設した印旛日本医大・成田空港間の19・1kmの全長51・4kmが成田スカイアクセスのルートになります。北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道、成田高速鉄道アクセス、成田空港高速鉄道の各社が第3種鉄道事業者として保有する施設を当社が第2種鉄道事業者として全区間運行します。施設を保有する会社がこれだけ多いのは、全国的に見ても極めて珍しいケースです。

### 時速160km運転の実現

——成田スカイアクセスの開業に

よって、成田空港までの所要時分は、従来の51分から最速36分と大幅に短縮されました。

**花田** 「都心から30分台」というのが非常に大きな命題でした。日暮里は、山手線で池袋から12分、新宿から20分、京浜東北線の浦和から28分で、30分台を実現すると成田空港までほぼ1時間で到着できます。長年、アクセスの不便さが指摘されてきた成田空港ですが、私どもは何とか「都心から遠い」というイメージを払拭したいと考えました。日暮里・成田空港間を最速36分で結ぶことにより、都心からの所要時分においても、欧米諸国に引けを



初代スカイライナーと同じく「A E形」を継承した新型スカイライナー





開業初日、日暮里駅では新型スカイライナーの出発式が開催された



改修工事で新設した日暮里駅3階の下りホーム

とらない国際空港アクセスを実現でき  
たと思っています。

——在来線最速の時速160km走行  
が、最速36分を実現したのでね。

**花田** 30分台、特に36分以内で走らせるためには最高時速160kmの高速走行が必要でした。新幹線以外のいわゆる在来線では、北越急行が最高時速160km運行の実績を持っています。当社でも車両と線路の最新技術を結集すれば十分可能であると考え、全社を挙げ、実現に向け検討を開始したので。新型スカイライナーは、歴代のスカイライナーが担ってきた空港アクセス特急としての地位・役割を継承する

とともに、最高時速160kmで走行することで、日暮里ー成田空港を36分結びという使命のもとに開発し、誕生した車両です。また、スカイライナーのみに現示させる高速進行信号現示（GG現示）や在来線最大の38番分岐器を採用するなど、当社としても初めての設備を導入しました。

——新型スカイライナーは山本寛斎さんのデザインでも話題を呼んでいます。  
**花田** 空港をご利用になるお客さまが快適に過ごせる空間の実現とスピード感の表現を目指し、世界的に著名なデザイナーでありプロデューサーでもある山本寛斎氏にお願いしました。鉄道

車両のデザインを手がけるのは初めてということでしたが、「風」と「凜」をコンセプトに、スピード感あふれる斬新なデザインとしていただきました。車両型式名は、新しいアクセスルートの誕生とともに空港輸送の原点に回帰する意味を込め、初代スカイライナーと同じくAirport Expressを意味する「AE形」を継承しました。21世紀の成田空港アクセスを担うにふさわしい車両だと確信しています。

また、開業に合わせ、乗務員・駅係員の制服も、山本寛斎氏にデザインしていただいていた一新しました。洗練されたデザインと、社員にも好評です。

新型スカイライナーは、「スピード感あるシャープな外観と高品質で快適な車内空間」が高く評価され、社内の車両では初のグッドデザイン賞を受賞しました。お客さまに海外旅行の始まり、締めくくりにふさわしいサービスが提供できるようにと開発に取り組んだ新型車両が、このような賞を受賞できたことを、たいへん光栄に思っています。

——都心側のターミナル駅である日暮里駅も大改修されたそうですね。  
**花田** 成田スカイアクセスの開業に合

わせ、都心側のターミナル駅である日暮里駅の大規模な改修工事を実施しました。この工事は、国土交通省が進める「鉄道駅総合改善事業」として、周辺事業の一体的な整備と合わせて実施したものです。従来の日暮里駅は古く狭隘でした。そこで新しい日暮里駅は、下り線ホームを3階、上りホームを1階に分離し、ホームを拡張しました。さらに下り線ホームについてはスカイライナーなどの有料特急用ホームと一般列車用ホームに分離することで、スカイライナーをご利用のお客さまと通勤・通学のお客さまの錯綜を解消しました。コンコースも大幅に拡張してJR線との連絡改札口を1カ所に集約するとともに、JR側の連絡通路拡幅の工事効果も加わり、お客さまの乗り換えがよりスムーズになり、便利な駅に生まれ変わりました。

——北総線区間の改修や新線区間の新設、成田空港の2駅の改修についてはいかがでしたか。

**花田** 新型スカイライナーの運転最高速度は、大きく分けて四つの区間によって異なります。まず始発駅となる京成上野ー京成高砂間が従来のスカイライナー同様時速95km、北総線区間の京成高砂ー印旛日本医大間は時速130km、新線建設区間の印旛日本医大ー空港第2ビル間は時速160km、四つ目の成田空港第2ビルー成田空港間が時速55kmです。

北総鉄道が運行する区間は、一般列車用のみの施設となっていたことから、





特集 **変わる成田空港アクセス**  
〔成田スカイアクセスと新型スカイライナー〕

新型スカイライナーの高速運転や列車運行本数の増加に対応するため、追い抜き施設の新設や軌道改良等を実施しました。

成田空港の駅については、列車運行本数の増加に対応するため、今まで単線だった空港第2ビル駅に上り線を増設し、ホームを拡幅して1面2線にするとともに、1面2線だった成田空港駅についてはホームと1線を増設し、2面3線に改修しました。

——京成本線と成田スカイアクセスでは、2つのルートの違いをお客さまに分かりやすくするために、2色に分けて表示していますね。

**花田** 京成本線と成田スカイアクセスは出発駅と到着駅が同一で、途中の線路が異なる珍しいケースのため、お客さまにとって分かりにくいという問題がありました。このため成田スカイアクセスはオレンジ、京成本線は青で表示して区分しています。路線図や改札口などでの表示について、色分けを徹底することで、お客さまにご理解いただきやすいよう配慮しました。外国からいらしたお客さまにとってもこの色分けは好評のようです。そのほかにも、4カ国語表示や駅にナンバリングをして日本語の駅名が分からなくても番号で識別できるようにするなど、よりきめ細やかなサービスを心がけています。

**空港アクセスの担い手として**

——成田スカイアクセスと京成本線、2つのルートで成田空港輸送を担う、京成電鉄の新たな時代が始まりました。

**花田** 成田空港の開港と同時に開業して以来、当社は空港アクセスの向上に一貫して取り組んできました。平成19年7月にはスカイライナーを利用されたお客さまが1億人となり、現在では約1億1000万人に達しています。本来にありがたいことだと思っています。

成田スカイアクセス開業に伴うダイヤ改正については、速達性、運行本数の拡大を目指しました。新型スカイライナーはすべて成田スカイアクセス経由で運行本数は上下で1日54本、従来と比較して約30%増加しています。また、沿線の利便性を確保するため、同線経由の特急料金不要の一般特急を新設、1日上下計51本を運行しています。この一般特急は、北総鉄道のダイヤに加えて運行し、途中主要駅にも停車するので、北総沿線のお客さまにもご好評をいただいています。

さらに、京成本線については、従来のスカイライナーに代わる京成本線の有料特急として新種別のシテイライナーを新設したほか、一般特急は開業前と同数の1日上下計80本を確保しました。

成田スカイアクセスと京成本線を合わせたとき、ピーク時間帯の成田空港到

着列車は1時間あたり9本と、空港アクセスのフリークエンシーを飛躍的に向上させることとしました。

——これらの取り組みが評価されて、「日本鉄道賞」を受賞されました。

**花田** 「鉄道の日」実行委員会の主催する「第9回日本鉄道賞」を、成田高速鉄道アクセス、鉄道建設・運輸施設整備支援機構と連名で受賞しました。今回の受賞は、都心と成田空港を36分と身近にしたこと、新型スカイライナーによる高速運転の実施、それに加えて着工から短期間での開業や環境保全の取り組み等をご評価いただきました。今回の受賞をさらなる励みとして、一層安全で快適な輸送サービスに努めたいと考えています。

——成田スカイアクセスの今後の展望についてお聞かせください。

**花田** 成田スカイアクセスの開業で都心から成田空港までの所要時分を大幅に短縮しました。これにより、成田空港の競争力が向上し、地域経済の活性化、千葉県のさらなる発展につながるものと期待しています。

昨年10月に、羽田空港の国際線ターミナルが開業しましたが、成田空港においては年間発着枠を現行の22万回から段階的に増や

し、平成23年度中に25万回、24年度中に27万回、さらに最速で26年度中に30万回とする計画があります。当社としても発着枠拡大の早期実現とその活用を期待しているところです。

成田スカイアクセスは開業してまだ半年ほどですが、多くのお客さまから「成田空港が近くなった」「新型スカイライナーの乗り心地がよかった」とご好評をいただいています。これからもPR活動などを積極的に行って認知度を上げることで、さらなる利用拡大を図っていきたくと考えています。

今後とも空港アクセスを担う鉄道会社として成田空港の発展に寄与するとともに、沿線の皆さまの便利で豊かな暮らしの一助となるよう、努力してまいります。





特集

変わる成田空港アクセス  
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

SPECIAL INTERVIEW

KANSAI YAMAMOTO, INC.







特集

変わる成田空港アクセス  
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

# 「風」と「凜」

## スピード感と日本的な美意識を体现した 新型スカイライナー

デザイナー／プロデューサー

# 山本寛斎

Kansai YAMAMOTO

外国人観光客を、おもてなしにする

ファッションデザインを中心に、近年はプロデューサーとして平成5年のモスクワに始まり、ベトナム、インドなど国内外で大型イベントを開催。独自の視点とエネルギーな活動で「日本の美学と情熱」を世界に発信する山本寛斎氏。伝統分野における関わりも深く、昨年には、金龍山浅草寺の本堂大宮繕において、工事期間中の覆い幕に迫力ある金龍を一面に出現させ、話題を呼んだ。

観光についても、平成15年に政府諮問機関の観光立国懇談会（V I S I T J A P A N）の委員に就任。日本に外国人観光客を迎えるためのさまざまなプロジェクトに携わった。

「さまざまな国で大型イベントを開催

在来線国内最速の最高時速160kmで走行。都心と成田空港を最速36分で結ぶ新型スカイライナー。そのデザインを、京成電鉄は「世界の寛斎」に託した。ファッションデザイナー・プロデューサーの山本寛斎氏にとっても、鉄道車両デザインは初めてのチャレンジであったが、新型スカイライナーを「成田空港への最速の運び手」であり、「外国人観光客が最初に接する日本の乗り物」として追求、既存のイメージを払拭する先進的な車両デザインを誕生させた。

新型スカイライナーは、その「スピード感あるシャープな外観と高品質で快適な車内空間」が評価され、平成22年度グッドデザイン賞を受賞した。

文●茶木 環／撮影●織本知之／資料提供●京成電鉄株式会社

し、私が目指してきたのは、外国の人たちに日本の美学や情熱を見てもらう、知ってもらおうということ。観光立国のプロジェクトに関しても、考え方は同じです。観光というと、どこか特別な場所に行つて何かを見学するというイメージがありますが、本来はその地の『光』を『観る』ということ。観光立国として外国人観光客をお迎えするには、日本の美しさ、日本の素晴らしさを伝えたいという思いが強くありました。その思いは今回デザインしたスカイライナーにも通じています」

外国からの観光客が日本に到着し、最初に乗車するのが、成田空港から都心へ向かう新型スカイライナーだ。

「これは私たち日本人も同様で、訪れた国で最初に出会う人や乗り物で、その国

の第一印象が決まったりするものです。スカイライナーは、日本の第一印象を決める重要な役割を担っている。諸外国の方々に対する日本人ならではの気配りやおもてなしを考えると、そこから、スカイライナーのデザインはスタートしています」

車やバイクなどの工業製品の実績も持っているが、鉄道車両デザインは寛斎氏にとって未経験の分野。新型スカイライナーをデザインするにあたって、寛斎氏は初期のコンセプトづくりから、プロジェクトに参画した。

「デザインは、そこに託す美学や哲学、世界観から生み出されていくものです。絵を描けばそれでいいというものではない。一つの大きなプロジェクトも、その世界観を象徴するキーワードから細部が構

築されていく。コンセプトワークが非常に重要なのです」

寛斎氏は京成電鉄とともにコンセプトワークを徹底して行った。そうしたプロセスを経て決定したのが、「風」と「凜」、二つのキーワードだ。

利用客がいて完成する「引き算」のデザイン

新型スカイライナーの外観デザインのコンセプトは「風」。日暮里駅から空港第2ビル駅まで36分という、最速の運び手のスピード感を表現している。カラリリッという、藍色をメタリックにアレンジした「ウインドブルー」と「ストリームホワイト」の2色使い。車体先端からのシャープなエッジと窓下の2本のブルーの線が





スピード感を強調している。

「日本を訪れる外国人観光客に日本のデザイン美を伝えたい。そこで、日本古来の伝統色である藍染めの藍の色を使うことにしました。しかし、藍色は明るさの加減で青くも黒くも見えます。太陽光の下や地下駅構内、どんなシーンでも藍色をはっきり見せたい。これだと得心するまで、車両に実際に色を乗せる塗装試験を7回繰り返しもらいました。その藍色を引き立たせる白も、日本に現在あるなかで最も白い塗料を使っています。京成電鉄の方々も相当苦労されたと思いますよ」

ロゴマークも「風」を表現している。車両側面に配したロゴマークは、SKYLINERの頭文字のSを、疾風をイメージして毛筆タッチでデザイン化し、iの文字に日の丸をアイコンとして組み込み、日本を代表する空港特急を世界に向けて発信している。

「もうひとつ、外觀デザインで個人的に気に入っているのが、前照灯が中央に4つあるフロントマスク。なかなか個性的な

顔に仕上がりました」

一方、車内デザインのコンセプトは「凛」。一切の無駄をそぎ落として本質のみを残す、きめ細やかにきちんとする——日本的な美意識を生かし、清涼な美しさと利用者への細やかな心配りを随所に込めた。

床は日本伝統の柄である市松模様をアレンジし、配色によって波を表現。座席も、濃淡の糸で織り上げた藍色のシートを使用している。

「座席は、私どもとお付き合いのある岡村製作所にお願いました。バネックス®というクッション素材を使った座席シートで、底つき感がなく快適な座り心地です」  
天井は、できる限り室内を広く見せるためアーチ状にし、空調の吸気口を隠して間接照明だけですっきり見せた。客席とデッキ部を仕切る壁や扉には、フロストフィルムを張った大型ガラスを採用し、明るく広い空間に仕上げている。

「自分で乗車したときに、予想以上にうまくいったと感じたのは、車両の入口に設けた手すりですね。グラデーション塗

装にして上下にLEDを設置してあるので、何かわくわくするような気分にしてくれる計算外の効果が生まれました」

さらにもうひとつ、さすが寛斎デザインともいべき空間にトイレがある。今までの鉄道車両にはない、白・黒・シルバーを基調にした、機能的でスタイリッシュな空間だ。洗面ボウルは人工大理石を使用、男子トイレにはフランスの陶器メーカーの便器を採用した。車椅子でも利用できる広々とした多機能トイレには、ベビーカーとベビーベッド双方を設置している。

「私の娘も子どもを持つ年代になって、いかにそうしたものが必要かをよく聞いていますからね。すべての年代のお客さまにとって、使い勝手のいいものになったと思います」

「風」と「凛」をキーワードに、快適性と機能性を十二分に満たしつつ仕上げられた、端正で研ぎ澄まされた車両デザイン。それが山本寛斎氏の手によるものだとすると、意外に思う向きもあるかもしれない。

「スカイライナーのデザインでは、色数や装飾を減らすことを意識しました。つくり手は、自分が手がけたというサインのようなものを作品に残しがちです。でも、それが利用者にとっては、実は、非常に使い勝手が悪かったりする。鉄道はお客さまが乗って完成するものです。車内に







変わる成田空港アクセス  
〔成田スカイアクセスと新型スカイライナー〕

お客さまの衣服やトランクの色が入るから、色は控えた方がいい。乗り心地や使い勝手にもこだわった、お客さまが主役の「引き算」のデザインをしています」

新型スカイライナーは平成22年度グッドデザイン賞を受賞した。

「完成した車両は、私が思った以上に素晴らしいものになりました。ドイツ車にはとてもいいデザインの車がたくさんありますが、今回のスカイライナーはそれに匹敵するレベルだと思います。海外からオファーがあればノウハウを輸出しているほどです。こうした車両を生み出したことは、いい意味で他社にも刺激になると思いますね。お互いに競い合えば、日本の鉄道全体の車両がグレードアップしていくと思います」

迷ったら新しい方を選択する

寛齋氏にとっては、新型スカイライナーが初めての鉄道車両デザインとなったが、どのような思いで取り組んだのだろうか。

「通常、モノのデザインというと、形から入るように入りますが、モノには人との関係性のなかでそれが存在する理由や背景、つくり手として関わる人々やそれを利用する人々の意思など、さまざまなストーリーがあります。私はそこから具体的なデザインを引き出す「人間ありき」の発想をします。人間の心を、モノの形に反映することができれば素晴らしい。今回は車両でしたが、そう

した志で前例のないモノをつくろうと取り組みました。ニューヨークでは、ファッション系のデザイナーやプロデューサーがホテルをデザインするケースも多い。従来の建築家とは全く違う発想で面白いものがどんどんできていくんですね。私は鉄道のデザイナーではありませんが、専門家とは視点が異なるがゆえに、独自の提案ができるだろうと思いました」

確かに、カラーリングやフロントマスクの中央に配した前照灯、座席からトイレの便器まで、寛齋氏のこだわりは、鉄道会社や車両メーカーにはない発想から生まれている。

「コンセプトワークの最初の段階で、プロジェクトに関わる皆さんに私の美学や哲学をお話しし、従来の概念や意識を揺さぶろうとしました。自分が普段考える振り幅とは異なる人々と交流すると、そこに新しいものが生まれますから。そう

は言っても、さまざまな提案を京成電鉄サイドが受け入れてくださったことには感銘しました。デザインの実現には難しい点多々ありましたが、いろいろ葛藤もあったのではないかと思います。私はどのプロジェクトに対しても、「勝った」「負けた」の判定をします。そして、やるからにはそこそこではなく、圧倒的な勝利を目指す。今回のスカイライナーはスピード、デザインも含めて圧勝というのが結論ですね」

その勝利をもたらしたものは、何だったのだろうか。

「それはやはり京成電鉄、京成グループ

の方々、関係者の熱意と積極性でしょうね。ただ、頑張ろうではない。勝つべき理由、志を最初から持たれていたと思います。だからこそ、京成電鉄の方々にはウィナーになれたのです。それと、私は「迷ったら新しい方をぜひ採用してほしい」と常に言い続けて、冗談で「もし失敗したら寛齋が悪かったことにしてくれ」とも言っていたのですが、最終決定をされる京成電鉄のトップ、花田力社長が実際に新しいものをどんどん採用された。そういうことも非常に大きかったですね」

「それはやはり京成電鉄、京成グループ

は何かという問いに、寛齋氏は少し考えて答えた。

「今の日本の鉄道は1車両つくるのに1億以上かかるそうですね。1編成ではかなりの金額になる。でも、時には子どもが喜びそうな電車が走っていたりするといいですよね。例えば、陸の上を鯨が走っていくみたいなね。そういうウィットがあるといいですね。そうした感覚を持つことで、鉄道の存在が単なる交通機関ではなく、また次の異なる世界へ広がっていく。そして、やはり迷ったら新しい方を選択する。なぜなら、いつでもやってくるのは新しい時代ですから」

デザイナー／プロデューサー

山本寛齋

やまもと かんさい

昭和49年から平成4年まで、パリ、ニューヨーク、東京コレクションに参加。近年はプロデューサーとしてモスクワ(5年)、ベトナム(7年)、インド(9年)などでスーパー・イベントを開催。平成12年からは国内でも岐阜(12年)、山口きらら博(13年)、日本武道館「アボルダー・ジュ」(16年)、「愛・地球博」開幕イベント(17年)、東京ドーム「KANSAI SUPER SHOW 太陽の船」(19年)、有明コロシアム「KANSAI SUPER SHOW 七人の侍」(22年)を開催。





# 空港アクセス 新時代へ。

## 成田空港が開港して30余年。

空港アクセスを担い続けてきた京成電鉄にとって、成田スカイアクセスは、2本目のルートとなる。最高時速160km運転による大幅なスピードアップで、都心から成田空港へのアクセスを一気に縮め、空港アクセス新時代が始まった。京成電鉄の歩みから、成田スカイアクセス開業までの経緯と概要を紹介する。

資料提供●京成電鉄株式会社 / 文●茶木 環 / 撮影●織本知之  
© PANA

平成22年

2010. 7. 17





変わる成田空港アクセス  
【成田スカイアクセスと新型スカイライナー】



ブルーリボン賞を受賞した初代 AE 形スカイライナー

日本の表玄関・成田の空港輸送を担う

昭和41年7月、新東京国際空港（現・成田国際空港、以下成田空港）建設が閣議決定された。空港への乗り入れを決定した京成電鉄は、43年12月、新線の建設を出願。翌年11月、京成成田と新空港とを結ぶ免許を取得し、46年4月の空港開港予定を目標に新線開業を目指すことになった。

45年11月、「空港新線」として京成成田から同駅を起点とする5.2km地点までの施工認可を得た京成電鉄は、工事を開始。空港乗り入れに伴う施設改良と輸送力増強のため、京成上野駅の改良工事も進めることになった。

一方、京成電鉄の空港新線とは別に、政府は空港アクセス向上を目的に46年、東京都・成田市間の「成田新幹線基本計画」を策定。このため、京成電鉄の第2旅客ターミナルビルを經由して第1旅客ターミナルビルに乗り入れる計画は認められず、空港駅は第1・第2旅客ターミナルビルのほぼ中間地点に設けられることになる。46年3月、空港整備地区の工事施工認可が下り、空港新線は京成成田―成田空港（初代・現・東成田）間7.1kmのルートに確定した。

空港新線の工事は、予定より遅れて47年11月に完了した。また、日本初の空港アクセス特急用としてAE形車両（Airport Expressの略称）を新造し、公募により「スカイライナー」と名付け、京成電鉄は開業に備えた。しかし、成田空港建設反対派による運動など、さまざまな理由から空港開港の見通しは立たなかった。

いつ走らせることができるかわからないうまま車庫に眠らせておくしかなかったスカイライナーだったが、京成電鉄は、48年12月から、京成上野―京成成田間で暫定的に運行を開始することにした。このデビューで、スカイライナーは49年、ブルーリボン賞を受賞している。

また、49年に着工した成田新幹線は、成田市土屋から成田空港駅までの高架橋やトンネル、駅施設が建設中だったが、反対運動の影響などで完成の目途が立たず、工事は凍結されることとなった。

そして、当初の予定より遅れること6

年、53年5月20日に成田空港は開港した。翌21日には空港新線も開業、スカイライナーもようやく空港特急として走行する日を迎える。多大な時間と労苦を費やした新線の開業とスカイライナーの運行により、京成電鉄はこの日から、空港アクセスという重要な使命を担うことになったのだ。

この時代のスカイライナーは、京成上野―成田空港駅間ノンストップ最短60分で運転された。しかし、成田空港駅から空港ターミナルまでは約1kmの距離があり、バスに乗り換えて移動する不便さや、見学や送迎など空港内への立ち入りに厳重な警戒があったため、利用者が伸び悩んだ時期もあったという。その後、海外旅行ブームなどで利用客は急増したが、不便さの課題は残されたままだった。

やがて63年6月、運輸省（現・国土交通省）は、基本計画が失効した成田新幹線の路盤を活用して京成電鉄とJR東日本の空港ターミナル乗り入れを提案する。これに基づき、事業主体となる第三セクターの成田空港高速鉄道が設立され、ターミナルへの乗り入れ線の建設が開始された。

京成電鉄は、京成本線分岐点―成田空港（二代目）間の第2種鉄道事業の免許を取得。平成3年3月に新線は開通、念願だった成田空港第1旅客ターミナルへの直下乗り入れを果たし、それまでの成田空港駅は東成田駅と改称、京成成田―東成田間は東成田線として分離した。また、この直後には、北総開発鉄道（現・

北総鉄道）の京成高砂―新鎌ヶ谷間が開通し、京成本線、都営浅草線、京浜急行線との相互直通運転を開始している。

さらに翌年12月には、第2旅客ターミナル直下に空港第2ビル駅を開業。現在の京成上野―成田空港間の京成本線が完成した。

時代が平成に入り、スカイライナーも増加する空港利用客への対応と空港ターミナル直下乗り入れに向けて、2代目となる8両編成のAE100形が誕生していた。平成5年5月には全7編成をAE100形に置き換えている。

高速鉄道空港アクセスの実現へ

成田新幹線の建設中止で一度は潰えた空港への高速鉄道アクセスだったが、開港時より「日本の表玄関にもかかわらず、都心から遠い空港」と言われており、その後の海外旅行客や外国人観光客の増加とともに、その必

昭和53年

1978.5.21





京成電鉄路線図

ぶアクセスルートだ。

平成12年には国・地元自治体・鉄道事業者からなる成田新高速鉄道事業化推進検討委員会が設置され、整備事業の検討が開始された。同委員会は「上下分離方式が望ましい」と提案。これを受けて、建設主体として新東京国際空港公団（現・成田国際空港株式会社）、千葉県、京成電鉄をはじめとする官民共同出資の第三セクター、成田高速鉄道アクセス株式会社が設立。運営主体については、種々検討された結果、運行上の効率性などの観点から、京成電鉄が運行を担うこととなった。

18年2月、「成田新高速鉄道プロジェクト」がスタートした。同路線の未着工区間である北総線・印旛日本医大―成田市土屋間10.7kmの工事施工認可を得て、着工式を挙行。いよいよ本格的な建設工事が始まった。

整備事業については、十分な環境対策も講じられていた。新線区間内にある印旛沼は県立自然公園の特別地域であり、希少な水鳥が生息している。当初は地下トンネルが考えられていたが、建設費の高騰や生活水などの問題から橋梁となっていた。そこで全長450mの橋梁は、鳥の衝突などを防ぎ、景観を損なわないようにするため、橋脚の間隔や高さなどに配慮することになった。さらに鳥類の生息環境を維持するため、ヨシ原も造成

している。

工事は順調に進捗し、20年4月には成田新高速鉄道でデビューする新型スカイライナーのデザインが発表された。この年はスカイライナーが空港輸送を開始して、ちょうど30周年という記念の年だった。また、翌21年12月16日には、公募した成田新高速鉄道に代わる新しいアクセスルートの愛称、3699点の中から「成田スカイアクセス」が決定。22年1月には、主要な工事がほぼ完了した。

そして迎えた22年7月17日、成田スカイアクセスが開業し、新型スカイライナーが運行した。一番列車は1カ月前の前売りだったが、即満席となるほどの人気だったという。長い間、待ち望まれていた成田空港への高速鉄道アクセスがこの日、ようやく誕生したのだ。

### 都心から30分台を実現したスピード

成田スカイアクセスの路線距離は、京成高砂―成田空港の51.4km。京成津田沼を経由する従来の同じ区間を、より直線的な経路で短絡している。

全区間を京成電鉄が第2種鉄道事業者として列車の運行を行っているが、施設は4社が保有している。京成高砂―小室間（19.8km）は北総鉄道、小室―印旛日本医大間（12.5km）は千葉ニュータウン鉄道、印旛日本医大―成田空港間は成田高速鉄道アクセス（10.7km）と成田空港高速鉄道（8.4km）が保有者だ。北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道の区間

は北総鉄道の列車運行と重複するが、これだけ長い区間を2社の鉄道事業者が営業するケースは珍しい。

この成田スカイアクセスを運行する主列車が新型スカイライナーだ。新型スカイライナーは、始発駅の京成上野を出発して京成本線を通り、日暮里に停車した後、京成高砂で本線から分岐して成田スカイアクセスに入り、空港第2ビル手前で再び本線と合流する。

所要時間は日暮里―空港第2ビル間をノンストップで最速36分。従来の京成本線経由と比較すると、15分短縮した。京成電鉄が整備水準として目標に掲げた「東京都心から30分台」を実現したのだ。

世界の主要都市から空港までの鉄道アクセス所要時間を見てみると、ロンドンのヒースロー空港は16分とかなり近いが、パリのシャルル・ド・ゴール空港29分、ニューヨークのJ・F・ケネディ空港35分、ローマのフィウミチーノ空港35分など、30分前後が標準となっている。新型スカイライナーの36分は世界標準に達したと言っていいたるう。これで「遠い成田空港」のイメージは完全に払拭できた。

都心から30分台をかなえたのは、時速160kmの高速走行である。新型スカイライナーは、京成上野を出発すると段階的にスピードを上げていく。京成上野―京成高砂間はカーブや勾配が多いため最高速度時速95kmで走行し、成田スカイアクセスに入ると加速。京成高砂―印旛日本医大間は時速130km、その後は空港第2ビル手前までの田園地帯を時速

要性はますます大きくなっていった。この高速鉄道アクセスについては、京成電鉄が空港ターミナル直下乗り入れを果たす前から、その構想が具体的に検討されていた。

昭和57年に発足した新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会は、実現性の高いA・B・C3案のルートを提唱。59年、これを受けた運輸省は、良質な空港アクセスと千葉県北西部の地域開発効果を持つB案ルートを推進することにした。東京都心から北総線を経て、その終点から新線を整備して成田空港までを結





特集 変わる成田空港アクセス  
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]



成田スカイアクセスの一般列車  
アクセス特急

同一発着地で2ルート

160kmで疾走する。現在の在来線では時速160kmが最速で、北越急行はくほく線を走行する特急「はくたか」に続く2例目の最速走行だ。

新型スカイライナーは、現在、8両編成8本が稼働している。1日の運行本数は上り28本、下り26本。下りは始発から10時が毎時3本、その後は毎時2本。上りは8〜9時は約50分間隔で、その後は毎時2本の運行間隔となっている。従来スカイライナーと比較して運行本数を約30%増加し、フリークエンシーサービスを図っている。

成田スカイアクセスでは一般列車も運

転している。朝から日中時間帯は、地下鉄浅草線経由で羽田空港と成田空港を直結するアクセス特急だ。成田スカイアクセス内では東松戸、新鎌ヶ谷、千葉ニュータウン中央、印旛日本医大、成田湯川、空港第2ビルに停車し、北総線にとっても新しい速達列車となっている。上り25本、下り26本。朝のピーク時は20分間隔、その他の時間帯は40分間隔となっており、夜間については京成上野発着とし、最高速度は時速120kmで運行している。これに対応するため、京成電鉄では3000形7次車(3050形)を新造した。3050形の8両編成6本で、車両外観や車内シートに空を連想させるブルーを使い、飛行機のシルエツトや模様を配するなど空港アクセスにふさわしい車両となっている。

また、これまで空港アクセスを担ってきた京成本線も成田空港に乗り入れており、京成電鉄は、出発地と到着地が同一で異なる2ルートを持つ、稀有な鉄道事業者となった。京成本線の旧スカイライナー用車両のA E 100形は「シテイライナー」として日中をメインに運行し、停車駅には青砥が加えられ、空港までの最短時間は61分となった。

最後に料金体系だが、

京成上野・日暮里ー空港第2ビル・成田空港間の運賃は、成田スカイアクセスが1200円。有料特急の新型スカイライナーにはライナー料金として1200円がプラスされる。京成本線は運賃が1000円で、シテイライナーには920円、モーニングライナーとイブニングライナーには400円のライナー料金が加算される。

利用者は、所要時間と料金で、ルートや列車を選択できるというわけだ。とはいえ、空港アクセスの主力は、やはり新型スカイライナーとなる。

「第9回日本鉄道賞」を受賞

この成田スカイアクセス開業によって、京成電鉄は、初の「日本鉄道賞」を受賞

した。この賞は今回で9回目となる鉄道事業者・関係者にとっては最も栄えある賞だ。都心から成田空港を身近にしたことや、新型スカイライナーによる最高時速160km運転の実施、着工から4年数カ月という短期間での開業、さらに大幅な建設費の低減や貴重な鳥類の保護など環境保全への取り組みが評価され、新線区間の整備を行った成田高速鉄道アクセス、鉄道建設・運輸施設整備支援機構と連名で受賞した。また、新型スカイライナーは、日本産業デザイン振興会が主催する「グッドデザイン賞」を受賞。その他にも、「2010年日経優秀製品・サービス賞 優秀賞 日経産業新聞賞」を成田スカイアクセスが受賞するなど、受賞

ラッシュが続いている。こうしたことから、成田スカイアクセスの開業と新型スカイライナーの誕生が、いかに社会的に貢献度が高いプロジェクトであったかがうかがえる。

成田空港の開港から33年。東京ー成田空港間を30分で結ぶ予定で建設された成田新幹線が構想されたのは、今から42年前のことである。開港以前からの課題だった空港アクセスは、京成電鉄により飛躍的な進化を遂げた。成田スカイアクセスの開業と新型スカイライナーの誕生でスピード輸送が現実のものとなったのだ。空港アクセスにおける鉄道の役割はさらに大きなものとなっていく。そして社会の鉄道に対する期待もまた、ますます大きくなっていくだろう。



3社連名で受賞した第9回「日本鉄道賞」





# アクセス の道程。

「都心から成田空港へ36分。JAPAN SPEED」

日本の空港アクセスを次のステップへと進ませた、成田スカイアクセス開業と新型スカイライナーの開発。それは、車両や運転など現場を預かる各部署が、それぞれ専門の領域でプロジェクトに取り組み、その力を結集させることで完成した、京成電鉄の一大プロジェクトだった。時速160km走行、都心から30分台。大命題を結実させた各部署の取り組みを取材した。



特集 変わる成田空港アクセス  
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

資料提供●京成電鉄株式会社／文●茶木 環／撮影●織本知之

すべてに理想を満たす車両の開発

成田空港アクセス鉄道構想のB案ルートは、平成12年1月27日、運輸政策審議会第18号答申において平成27年までに開業することが適当である路線として位置付けられ、整備水準としては、所要時間30分台が目標として示された。

京成電鉄はそれを受け、日暮里-空港第2ビル駅間を「最高速度時速160km・36分台で結ぶ」目標を立てた。そしてその実現に向けて、全社一丸となった取り組みを開始した。

京成電鉄が第一にクリアしなければならなかったのが「最高時速160km走行の実現」だ。旧スカイライナーは最高時速110kmだったため、成田スカイアクセス開業に照準を合わせ、特急専用車両を新造することが決定する。初代スカイライナーのAE形を継承する新型スカイライナーだ。

車両開発がスタートしたのは平成16年。鉄道本部車両部の松尾隆計画課長は、当時をこう振り返る。

「時速160km走行は北越急行の実績があったが、北越急行と当社とは走行の条件が全く異なっている。車両開発は台車の研究から始まった」

成田スカイアクセスの都心側始発駅は京成上野になる。

「京成上野から京成高砂までは昭和の初期に開業した区間で、カーブが多く勾配もきつい。それに対し北総線は比較的新



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 車両部 計画課長  
**松尾 隆**  
Takashi MATSUO

しく、さらに新線になると直線区間が多くなって高速運転も容易になる。区間によって異なる路線特性のすべてに合致する装置を、正確に選択しなければならぬ。研究と試験とデータ収集を繰り返して、台車の開発には非常に苦労した」(松尾課長)

その結果、開発されたのが、在来区間における曲線通過性能と新線区間における高速走行性能を高い次元で両立した軽量ボルスタレス台車だ。高速特性を高めるため、両先頭車にはフルアクティブサスペンション(動揺防止制御装置)を搭載して、横揺れを抑制する。さらに、一般的鉄道車両において通常は付随車にかつけないディスクブレーキを編成全車両に採用。降雨など天候の影響を受けることなく安定したブレーキがかけられる性能を確保した。

「在来線では最速となる最高時速160kmをいかに安定して安全に走行することができるか。高速運転を支える台車は、高いレベルの性能を極めている」(松尾課長)  
安定・安全な時速160km走行の実現





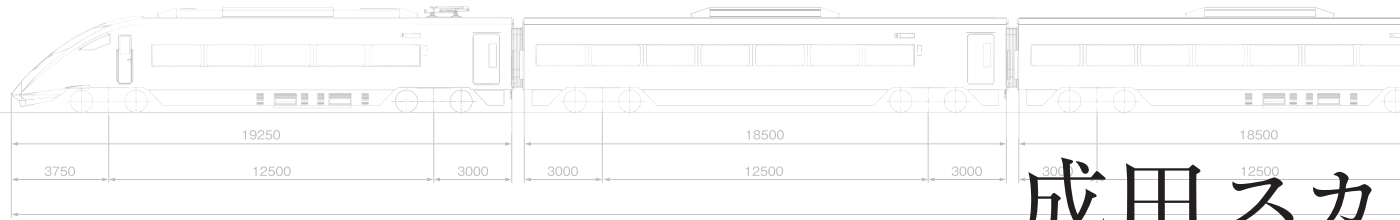
特集

変わる成田空港アクセス  
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

8号車

7号車

6号車



成田スカ

# 完成へ

とともに、快適性・先進性にもこだわった。

国内在来線最速の車両にふさわしい快適性・先進性とはどのようなものなのか。京成電鉄では、既存のイメージに捉われないことを狙いに、内装・外観のデザインを「世界の寛齋」に託した。ファッションデザイナー・イベントプロデューサーの山本寛齋氏である。

京成電鉄とファッション・イベント界の大御所のコラボレーションは、両者の「思い」を重ね合わせ、一つにする作業から始まった。18年に山本寛齋デザイン事務所の起用を決定して以来、両者での打ち合わせ回数は、実に45回に及んだと言ふ。

「顔を突き合わせ、意見を出し合いながら練り上げていったコンセプトが、風々と、凛」。外観は速さを象徴する、風、車内は無駄なものをそぎ落とし、本質的なものだけを残す、凛。このコンセプトに沿って、デザインを一つ一つ進めていった」(松尾課長)

先頭形状は細面の流線形。色は、コーポレートカラーにこだわらずに、基調色の白と、風を表し、凛にも通じる日本の伝統色・藍色を選んだ。

出入口の幅は、大きなトランクを持つていてもスムーズに乗り降りできるように、旧スカイライナーよりも20cm広く、1m幅に。車内は、これまでの2倍の数の蛍光灯を用い、明るい空間とする一方、高いドーム天井と温白色の間接照明の効果で、ゆったりとした印象のくつろぎ

空間を演出した。

アルミフレームの座席は、厚ぼったい印象をなくすため、人間工学に基づく設計と営業用鉄道車両としては初の素材パネックス®の採用で、スリムながら快適な座り心地を実現した。シートピッチ105cm、座面幅47cmの広めの空間を確保している。

また、荷物スペースも、大型荷物をスピーディーに収納できるように、旧スカイライナーのおよそ2倍の広さにした。荷物スペースは客室から見える位置に配置しているが、パーテーションのガラスにはフロストフィルムを貼っている。これは「セキュリティとお客さまのくつろぎ感、両方を満たすため」(松尾課長)の工夫だ。

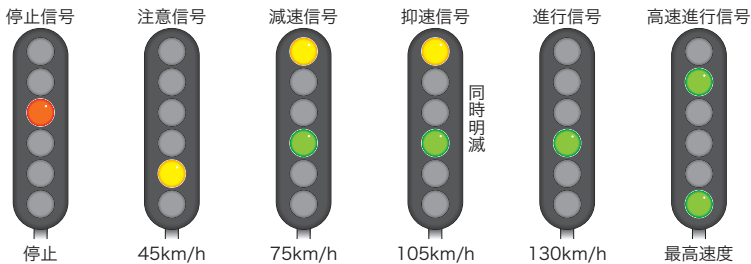
乗客への案内についても、差別化を図った。客室前後の仕切り扉上部には、鉄道車両としては最大級の26インチのフルカラーLCDを設置。4カ国語(日本語・英語・中国語・韓国語)表示で、行き先・停車駅・運行情報・現在地などの案内を行っている。一部区間では、運転室のカメラによる前面展望の風景も映し出している。乗客は、車窓とは違うアングルの風景で高速走行を実感できる仕掛けだ。

さらに、車内のBGMやチャイム、ミュージックホーンなどはフェージョンバンド・カシオペアの向谷実氏に担当してもらった。すべて向谷氏のオリジナルで、特に車内BGMは往路と帰路が異なるほどの凝りようだ。





6灯6現示式信号機の現示



こうして、機能的でありながらもシンプルで美しい明快なデザインが完成した。その車両性能、快適な居住性能を満たす車内空間——新型スカイライナーは、つくり手として携わったすべての関係者の「志」を一つにして生まれている。

「グッドデザイン賞」の受賞など、デビュー以来、その評価が高まり続けている新型スカイライナーの開発について、松尾課長は「国内在来線2例目の高速車両の開発というプロジェクトに携わることができ、非常に幸せだった。内外の皆さんと、文字通り一致団結してできたことは素晴らしい経験。ものづくりに真利に尽きる」と語っている。

**高速運転を支える安全策**

高速運転を行う運転士の負担軽減およびヒューマンエラー防止を目的とした運転設備の搭載、保安設備についても万全の体制が敷かれている。

鉄道本部運輸部の坂齊和彦運転課長は「高速走行が運転士の負担とならないように、環境を整備することが絶対必要条件だった」と説明する。

新型スカイライナーには、時速50km以上の速度で定速走行できる定速制御機能を採用している。また、万が一ハンドルから手を放した場合にも自動的にN位置・ブレーキ段に戻る片手ワンハンドルを初めて採用した。

また、北総線との重複区間は、北総鉄

道司令の範囲となり、列車無線装置の周波数も北総線のものになる。そのため、京成電鉄の列車は境界駅で周波数を切り替えなければならない。境界駅を通過する新型スカイライナーには、列車無線自動切替装置を採用、走行中の運転士の作業軽減を図った。

「指令関係については、共通認識を持つことが重要。異常事態が起こった場合、どちらか一社だけで対応することはできない。ダイヤ整理も互いに行うため、京成と北総とで、定期的に勉強会を行っている」（坂齊課長）

新たな信号システムも導入している。京成電鉄の信号システムは地上信号式だが、成田スカイアクセスには、高速域の信号2種類を追加した。最高速度を示す「高速進行信号（GG）」と時速105km制限の「抑速信号（YGF）」だ。時速160kmが可能な新線区間では、列車選別装置により、新型スカイライナーのみにGG信号を現示させる。同一線区でGGとYGFの両方を導入したのは成田スカイアクセスが初めてで、このため「6灯6現示式信号機」が日本で初めて登場



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 運輸部 運転課長  
**坂齊和彦**  
Kazuhiko SAKASAI

また、北総線との重複区間は、北総鉄





特集 変わる成田空港アクセス  
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

することに。この信号を導入するにあたっては、「信号装置を用いて視認性の確認を行うとともに、運転士の心拍数や眠気尺度を測定するなど疲労度の調査を行い、問題がないことを確認してから決定した」（坂齊課長）

自動列車停止装置は、デジタル符号伝送を使ったC-A-T-Sを採用した。きめ細かい速度段の設定や、曲線・分岐などの制限速度に応じた制御が可能になり、停止信号内への侵入を防止する絶対停止機能も付加された。ちなみに前述の列車無線自動切替装置もこのC-A-T-Sと連動している。

さらに、成田湯川駅以东の京成電鉄とJRが並走している区間には、線間に光ファイバーケーブルを敷設。脱線等により他社線路を支障した場合にはこれが切

断され、互いに異常を伝える限界支障報知装置を設置した。

「異なる事業者間での安全確保は難しいが、こうしたシステムの整備でバックアップできる」（坂齊課長）

営業運転に至るまでには、何回もの試運転を重ね、22年3月14日の全線を走行する試運転では時速160km走行に問題がないことを確認した。新型スカイライナーの運転士は希望者の中から選抜し、この試運転の後から乗務員習熟訓練を実施している。

「時速160km走行はやはり従来とは異なる体感がある。信号機や停止目標など新たに習得すべきものも多く、かなりの訓練が必要」（坂齊課長）

そのため、通常より念入りに訓練を実施した。その訓練期間は3カ月半に及び、訓練が終了したの



1 空港利用者の大型荷物を収納する荷物スペース 2 車内は端正できりっとした雰囲気を醸しつつも温かいくつろぎ感に満ちている 3 最高速度を示す高速進行信号と新型スカイライナー 4 客室前後のモニターは26インチの大型で見やすい 5 新型スカイライナー乗務員室の運転台。操作性と安全性が配慮されている

は開業の直前であったと言った。

最新設備の導入、他社との連携、そして運転技術のレベルアップを軸に、運転の現場では、時速160km走行の安全を確かなものにしていく。

**メンテナンスを重視した軌道**

「時速160km」を業務上、俯瞰的な視野で捉えたのは、保線の現場だった。他部署では初めて採用されたシステムや技術が多いが、保線では比較的少ない。鉄道本部施設部の吉野泰宏保線課長は、「むしろ、これまで実績がある技術を採用することに特化した」と言う。

「時速160km走行は、新幹線をスケールダウンしたものでなければ、在来線でも例がないもの。唯一の事例の北越急行は単線で、複線の路線については当社が初の事例となる。時速160kmの電車同士がすれ違うのはどんな感覚なのか。上下線の線路間の幅はどれくらい確保すればいいのか。何もかもが未知の領域でつかみどころがない」というのが当初の正直な感想だった」（吉野課長）

つまり「未知の世界の構築」だからこそ、あえて既存の信頼のおける技術を採用し、安全を強化したと言える。

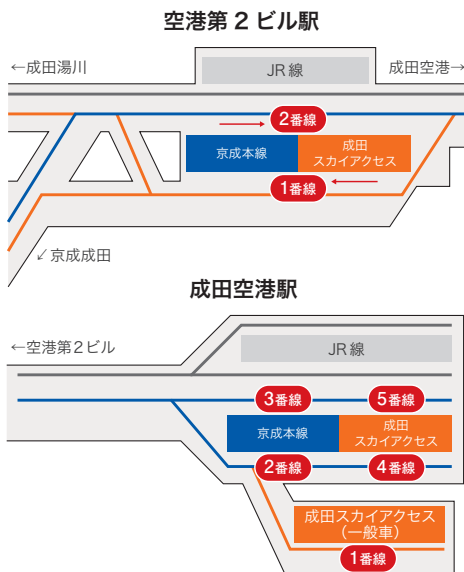


京成電鉄株式会社  
鉄道本部 施設部 保線課長  
**吉野泰宏**  
Yasuhiro YOSHINO

成田スカイアクセスの施設工事は、大きく二つに分けられる。一つは北総線との重複区間32・3kmで、この区間は時速130km走行のための軌道改良工事を行った。もう一つは、印旛日本医大―成田空港間で、時速160km走行に対応する施設を整備した。うち、印旛日本医大―成田市土屋間の10・7kmは新設区間。残りの成田市土屋―成田空港間8・4kmは、これまで旧成田新幹線の既存施設を成田空港高速鉄道が整備し、JRが単線の線路を新設して運行している区間で、今回、成田スカイアクセスはJRに並走する形で線路を新設した。

新設区間には、中間駅として成田湯川駅を開設している。2面4線構造で、主本線がホームのない通過線となっており、新型スカイライナーが時速160kmで通過する。また、成田湯川駅を境にこれより空港側は単線となるため、分岐側でも時速160km走行を維持できるように、日本最大の分岐器であるノーズ可動38番分岐器を導入した。分岐角度1・3度、全長約135mのこの巨大な分岐器は、上越新幹線の高崎駅で長野新幹線を分岐させるために唯一採用されていたもので、「JRに事情を説明して見学させてもらった」（吉野課長）と言う。JRも、空港輸送を担う競合相手ではあるものの、同じ





1 成田湯川駅から成田空港方は単線になっている。根古屋信号場付近を走る新型スカイライナー 2 分岐角度 1.3 度で時速 160 km 走行を可能にする全長約 135 m のノーズ可動 38 番分岐器 3 成田空港駅 4・5 番線に新型スカイライナーが発着する

使命を背負う事業者同士として協力してくれたそうだ。

また、軌道は実績のある弾性マクラギ直結軌道を採用。騒音や振動に配慮できるとともに保守管理の手間が軽減されるメリットに着目した。

「保線の現場では、メンテナンスが重要な課題となる。安全な走行をいかに維持するか。メンテナンスを容易にして、維持管理の負担を軽減することを心がけた」(吉野課長)

同時に、新たな現業区・湯川施設区を組織し、維持管理については万全の体制を敷いている。

**利便性を高めた空港2駅の改良工事**

成田空港駅と空港第2ビル駅の改良工事も実施している。従来の成田空港駅は1面2線、平成4年に開業した空港第2ビル駅は上下列車共有の単線1面だった。そこに成田スカイアクセスが加わり、ピーク時には1時間に最大9本、往復18本が乗り入れることになるため、空港第2ビル駅は行き違いができる1面2線に、成田空港駅はホームも増設して2面3線に改良した。

どちらも地下駅のため、工事は難問だった。1線増設するには新たなトンネルを掘削して今あるトンネルにつなげなければならぬ。傍らでは本線が営業し、地上では空港業務が行われている中、掘削作業は昼夜3交代の24時間体制で進められた。トンネルの躯体ができ、線路を

敷設する段階になると、セキュリティ向上、トンネルは埋め戻さなければならず「搬入口がなくなってしまったため、資材は、車両基地で工事車両に積んで終電後に運び込むのだが、物によっては業務用通路を使ってリヤカーで運んだり、かなり苦労した」(吉野課長)

2駅のホームは、もともと旧成田新幹線用に設計されているため、既存ホームは在来線と比較してかなり長い。

そのため、両駅では、京成上野寄りを京成本線、終端側を成田スカイアクセスが使用している。成田空港駅の新設ホームは成田スカイアクセスの一般列車・アクセス特急用だ。前後のホームの境は柵で仕切られ、乗客のコンコースへの通路も分けられている。また、運転士が停止位置を間違えないように、各ルートの停止目標を設置、列車の入線時には点灯して明示する。現時点のダイヤではスカイアクセスと本線の列車が縦列に並ぶことはない。

成田スカイアクセスの着工から完成まで、足掛けわずか4年。短期間での完成は、日本鉄道賞でも高く評価されている。

「運輸・保線・電気・建設などの各部署が合同で行う定例会議は、5年間で200回以上。非常にタイトな工期だったが、なんとかやり遂げた」と吉野課長は振り返る。また「鉄道はつくった時点で終わりではなく、そこからスタートして走り続けていく。ここからの安全運行確保・維持管理こそが重要だ」と意気込みを力強く語った。





変わる成田空港アクセス  
【成田スカイアクセスと新型スカイライナー】

平成13年に国土交通省が発表した「首都圏の空港アクセス改善緊急対策」では、B案ルート<sup>1</sup>の整備とともに「京成・JRの日暮里駅の総合的な改善について早急に具体化を進める」としていた。「鉄道駅総合改善事業」として着手した日暮里駅の大規模な改良工事は22年3月に竣工。街のランドマークとなる個性的な駅が完成している。

有料特急の下りの乗車比率は、日暮里駅が6割を占めている。JRと直結で乗り換えができるほか、新交通システムの日暮里・舎人ライナー<sup>2</sup>も接続線に加わっている。京成電鉄にとってはまさに「都心のターミナル」だ。

それに対し、以前の日暮里駅は、幅8m弱のホーム一本のみで営業しており、乗客の流れが錯綜していた。通勤通学客と大きなトランクを抱えた旅行者がぶつかりやすくなるなど、乗降数が多い駅ならではのトラブルも少なくなかったという。

日暮里駅の改良工事について検討を始めたとき、最初にぶつかった大きな壁が

東京の玄関となる日暮里駅



京成電鉄株式会社  
 鉄道本部 建設部 建設課長

飯野隆太郎  
 Ryutarō HINO

立地の問題だった。京成電鉄の日暮里駅は、JR線と区道に挟まれた場所に位置しており、ホームの拡幅は難しい。そこで出された案が、駅を高層化するというもの。「駅改良で空中の空間を使用するというのは、極めて稀なケース」と、鉄道本部建設部の飯野隆太郎建設課長は説明する。

新しい日暮里駅は、1階が上り専用ホーム、2階がコンコース、3階が下り専用ホームとなっている。特に下り専用ホームは、線路の左右をホームが挟み、進行左側は一般列車用、右側は新型スカイライナーをはじめとする有料特急用に分離、混雑と錯綜を解消した。さらにコンコースを従前から大幅に拡張し、JR線との連絡改札口を1カ所に集約、JR側の連絡通路の拡幅とあいまって、スムーズな乗り換えを実現している。

有料特急の下りの乗車比率は、日暮里駅が6割を占めている。JRと直結で乗り換えができるほか、新交通システムの日暮里・舎人ライナーも接続線に加わっている。京成電鉄にとってはまさに「都心のターミナル」だ。

それに対し、以前の日暮里駅は、幅8m弱のホーム一本のみで営業しており、乗客の流れが錯綜していた。通勤通学客と大きなトランクを抱えた旅行者がぶつかりやすくなるなど、乗降数が多い駅ならではのトラブルも少なくなかったという。

日暮里駅の改良工事について検討を始めたとき、最初にぶつかった大きな壁が

立地の問題だった。京成電鉄の日暮里駅は、JR線と区道に挟まれた場所に位置しており、ホームの拡幅は難しい。そこで出された案が、駅を高層化するというもの。「駅改良で空中の空間を使用するというのは、極めて稀なケース」と、鉄道本部建設部の飯野隆太郎建設課長は説明する。

新しい日暮里駅は、1階が上り専用ホーム、2階がコンコース、3階が下り専用ホームとなっている。特に下り専用ホームは、線路の左右をホームが挟み、進行左側は一般列車用、右側は新型スカイライナーをはじめとする有料特急用に分離、混雑と錯綜を解消した。さらにコンコースを従前から大幅に拡張し、JR線との連絡改札口を1カ所に集約、JR側の連絡通路の拡幅とあいまって、スムーズな乗り換えを実現している。

バリアフリー化も進めた。コンコース内にエスカレーター10基、エレベーター5基を設置し、旅行者で賑わう空港アクセスのターミナル駅として機能を満たしている。

外観も大きく変わり目を引く。白の外壁の高架3階の駅舎は洗練された印象で、屋根はドーム型の膜屋根。下りホームには日中、明るい光が降り注ぐ。

「都心側の玄関として、個性的な設計にした。旅に出る方、海外から日本にいられた方のゲートとしての演出もある」(飯野課長)

鉄道駅総合改善事業は、市街地再開発など整備都市側の事業と一体的に駅改善が進められる。日暮里駅の総合改善事業



1

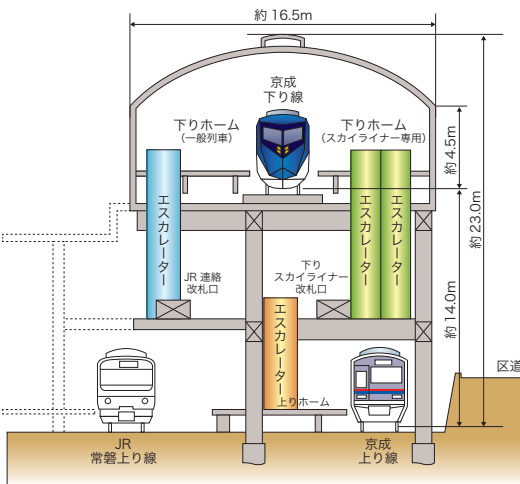


2



3

日暮里駅断面図 (改良後の連絡改札付近)



1 ドーム型の膜屋根は光を透過し、3階下り専用ホームは明るい 2 圧倒的な存在感を示す日暮里駅。手前の茶色い屋根はJRの日暮里駅 3 改修時、営業しながらの工事で鉄骨建設の中を列車が通過していた日暮里駅上野方





1 誤乗を防止するためルート表示や注記などを表示 2 成田スカイアクセスはオレンジがテーマカラー 3 京成上野駅前。成田空港駅から到着、地図を見る外国人観光客 4 色の案内に従って進む。くっきり色分けしてあり、分かりやすい 5 大規模な改良工事で広がった日暮里駅の改札口。JRへの乗り換えもスムーズ 6 日暮里駅の新型スカイライナー専用乗り場インフォメーション 7 成田空港駅で案内係を務める西田美千代さん 8 発売カウンターなど窓口周りもイメージを一新

では、駅周辺の複合再開発などが周辺事業として進められた。これらの事業により、日暮里に新しい街並みが出現しているが、その中でも高さ23mの新しい駅舎の存在感は圧倒的だ。

しかし、この日暮里駅の改良工事にも「利用客には見えないところで、苦労があった」（飯野課長）と言う。

1面2線の用地幅は20m弱。限られた狭い用地の中で、駅舎をつくり、線路を切り替えなければならぬ。さらに、3階ホームに入線する下り線には、勾配をつける必要がある。もちろん、工事期間中も駅は営業中だ。

「電車が走らない深夜の時間帯しか作業ができない。現場にクレーンを入れて作業としては撤去する。実質的な作業時間は1日3時間程度」（飯野課長）

それでも、工事は順調に進捗した。大きな区切りとなる線路の切り替えは3回。18年3月に上り線、同9月に仮下り線、21年10月に下り線を行った。

「線路切り替えは300〜500人が一斉に作業をして進めるので、誰が何を担当するか、手順はどうするか、事前の準備がモノをいう。どんな小さな切り替えも3カ月ぐらい前から準備を進めるが、21年の切り替えは、1年前から準備を始めた。当日はまさに秒単位で進めていく。今回は一大プロジェクトであっただけに、切り替えた線路を試運転の電車が無事通過していくのを、ひとときわ熱い思いで見たい」（飯野課長）

担当者の苦労は、工事だけにとどまらない。駅舎は従来の駅舎を共用しながら順次新しい駅舎への切り替えを行っていくため、工事段階によって、乗客の動線を変更せざるを得ない。そのため適所に人員を配置して乗客を誘導、安全を期した。また、日暮里駅や線路周辺には、住宅やアパート、マンションも多いため、夜間作業の騒音については細心の注意を払い、地域住民には月に一度、工事説明会を開き、理解と協力をお願いをするなど努力を重ねた。

「こうした建設工事は時間がかかるので、住民の方々の理解を得ることが重要だ。今回は夜間主体の作業で、時間も非常にタイトだったが、さまざまな人の努力と協力によって、実現できたと自負している」（飯野課長）

成田スカイアクセスの開業に向け、京成高砂駅の駅舎も改良している。成田スカイアクセスが加わることによる、列車本数増加による踏切の遮断時間増加を防止するため、まず金町線の線路とホームを京成本線の上空に建設。続いて、本線と共有していた金町線ホームを分離し、



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 運輸部 旅客サービス課長  
**多田和義**  
Kazuyoshi TADA





特集

## 変わる成田空港アクセス

[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]



金町線を単線高架化した。

「建設部門は鉄道会社にとっては裏方のような存在だが、新線開業に際して、自分がわずかながら仕事ができただけは非常にうれしく思っている。開業当日はもう次の仕事にかかっている、ちょっと離れたところから見守っているという感じだったが、やはり多くのお客さまにご利用いただいている様子を見てほっとした」(飯野課長)

### 一目で分かる2ルートの「色分け」

旅客へのサービス全般を担当するサービス旅客課も開業準備に追われた。

発着地が同一の2ルートを持つことになった京成電鉄が最も懸念したのは、運賃・ライナー料金が異なること、そして利用客の誤乗だ。

「発着地が同じでもルートで運賃・料金が異なることをご理解いただくこと、誤乗をいかに防ぐかが課題だった」と、鉄道本部運輸部の多田和義旅客サービス課

長は話す。

この問題を解決する方法として、京成電鉄は、空港第2ビル駅と成田空港駅のコンコースに中間改札を設けた。京成本線利用者は、成田スカイアクセスと共通の本改札を通過した後、本線専用の中間改札を通り、降車時は中間改札、本改札の順に通過する。中間改札を通過することで本線利用を確認する仕組みだ。成田スカイアクセス経由の乗車券で中間改札を通過しようとするとゲートが開かず、成田スカイアクセスの利用を促す。旅客サービス課は、このシステムの開発に、2年を費やしたという。

次に重要になってくるのは、明快かつシンプルに2ルートが識別できる、その仕掛けだ。

「一目で分かるのは、色。成田スカイアクセスはオレンジ、京成本線が青。案内表示に関するものは徹底して色分けしている」(多田課長)

運賃表や路線図、券売機画面、改札口の案内表示から発車標、ホーム床面のガ

イドシートに至るまで、くつきり色分けしてあり、分かりやすい。

「空港2駅は、国内外を問わず初めて京成電鉄を利用するお客さまが多い。色々なら区別しやすく、誤乗も未然に防ぐことができる。外国人観光客にも「色々」でなら理解していただきやすい」(多田課長) さらに、誤乗防止策として、駅構内や車内でも、アナウンスでルート説明を行っている。

### 外国人観光客への案内を拡充

外国人観光客に向けた案内も拡充している。京成線全駅(65駅・北総線との重複区間を除く)をナンバリングし、日本語の駅名が読めなくても、番号で分かるようにした。

また、空港2駅における切符販売の形式を券売機中心から有人対応中心にし、発券カウンターを拡張。通常は3人、繁忙期は4人がスタンバイし、英語での案内が可能なスタッフも配置している。また、運賃やルート等は、日本語のほか英語・中国語・韓国語の4カ国語表記とした。混雑時は、コンコースや発券カウンター前にも案内係を配置している。

運輸部旅客サービス課成田空港駅の駅務員を務める西田三千代さんは「迷っているようなお客さまを見かけたら、積極的に声を掛けるようにしている。また、お客さまからも訊ねやすい雰囲気づくりを心掛けています」と語る。日本到着時に案内をした外国人旅行者が、帰国時にお礼を

言いに来たこともあるそうだ。また、乗客が列車内や駅に忘れ物をしたという届け出があった場合には、全力で捜索してフライトまでに届けるという。京成電鉄ならではの手間を惜しまないサービスだ。

外国人観光客に新型スカイライナーの認知・利用度を向上させるため各種施策も進めている。「韓国の旅行代理店と提携、クーポン券の販売を開始した。また、新型スカイライナーが停車する4駅では、中国の銀聯カードが昨秋より使用可能になった。多くのお客さまにご利用いただけるよう今後もサービスの充実に努めていきたい」(多田課長)

JNTO(日本政府観光局)の海外営業所にパンフレットを置いてもらうなど、地道なPR活動も積極的に推進している。新型スカイライナーが外国人観光客に支持されるのも、それほど遠い日ではないはずだ。

平成21年、京成電鉄は創業100周年を迎えた。次の世紀の第一歩を、京成電鉄は成田スカイアクセス開業と新型スカイライナーの誕生とともにしるしたことになる。

一大プロジェクトに携わった社員たちは、力を駆使し、果敢なチャレンジを続け、高速鉄道空港アクセスの成功にたどり着いた。しかし、そこにどまってはならない。それぞれが「鉄道事業者としての使命と責任」を強く抱きつつ、「これから何をすべきか」ともう先を見て走り出している。



## 最優秀作品賞

日本民営鉄道協会 会長賞

### 「TOBU鉄道新聞 くらしと鉄道特別号」

栃木県／栃木市立大宮北小学校

山口静也

僕が3年生のとき、第1回の小学生新聞コンクールが開催されました。その時、僕が電車が大好きなのを知っていた担任の先生がすすめてくださって、4年から毎年参加しています。

コンクールのテーマは「くらしと鉄道」ですが、今回、僕は、東武鉄道が開通してから町がどんなふうに変化してきたのか、僕たちのくらしがどう変わってきたのかを調べてみることにしました。東武博物館で調べたり、東武の駅で駅員さんに取材したりして分かったのは、東武の発展とともに町が発展していったということです。鉄道が走っていたから、町が発展し、僕たちのくらしも便利になっていったということがよく分かりました。東武と町の歴史を表現したかったので、写真の代わりに、僕たちの町を走っていた東武の歴代の車両の絵を描きました。

参加できる最後の年に、最優秀作品賞を受賞することができて、とても嬉しく思っています。ありがとうございました。



## 第4回

# 私とみんなてつ

小学生新聞コンクール表彰式を開催

受賞者16名・受賞校6校が出席

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「『私とみんなてつ』小学生新聞コンクール」。第4回となった昨年は、全国403校から4774作品の応募があり、厳正な審査を経て選ばれた個人賞・学校賞の表彰式が1月8日（土）に開催された。



受賞者の皆さんと主催者・後援者の役員



主催者挨拶をする上條会長



表彰式風景



全国小学校社会科研究協議会の久保田会長

次代を担う子どもたちに鉄道の役割への理解を深め、鉄道をもっと好きになってもらいたい——そんな願いから、全国小学校社会科研究協議会の後援を得て始まった『私とみんなてつ』小学生新聞コンクール。回を重ねるごとに授業や夏休みの自由課題などで活用する学校が増えているが、「低学年に新聞づくりは難しい」という声に応え、今回から1・2年生を対象に「絵日記風の新聞」の受付を開始した。また、個人賞は従来から新聞形式の作品が対象となるため、1・2年生の応募を対象とした学校賞、若草奨励賞も新設している。

その結果、第4回目を数えた昨年の新聞コンクールには、全国から403校が参加。うち新聞形式と絵日記風の混合応募は26校、絵日記風のみは応募は23校に上った。応募作品数も全4774点のうち絵日記風が1375点を占め、1年生から6年生まで幅広い学年の力作が集まった。応募者も年々地域的な広がりを見せ、今回は46都道府県からの参加となっている。

これら応募作品のなかから、昨年12月中旬、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、個人賞・学校賞が選ばれた。個人賞では最優秀作品賞1作品・優秀作品賞5作品・奨励賞8作品・みんてつ特別賞2作品・佳作21作品、学校賞では最優秀学校賞1校・優秀学校賞5校・奨励賞7校・若草奨励賞5校を決定。佳作受賞者を除く受賞者16名、奨励賞を除く受賞校6校が出席して、1月8日（土）、東京會館東商スカイラームにて表彰式が開催された。



# 優秀作品賞

## 日本民営鉄道協会 広報委員長賞

「京成電鉄のひみつ新聞」 千葉県/成田高等学校付属小学校 原格太郎

先生に、この新聞コンクールを教えてもらって初めて応募しました。車より電車の方が好きで、鉄道に興味があったので、京成電鉄のひみつを調べてみようと思いました。調べてみると、使わなくなった駅があったり、「初めて、がたくさんあったり、新しい発見がたくさんありました。文章にまとめた絵を描いたりするのは大変だったけど、楽しく仕上げることができました。パンタグラフの形とか電車のいろいろなことに興味湧いてきたので、次回ぜひ参加したいと思っています。



## 全国小学校社会科研究協議会 会長賞

「民鉄わくわく作戦新聞」

長野県/上田市立川辺小学校 守屋深太

上田電鉄の別所線は、地域の住民や観光客の鉄道利用を増やしたいとさまざまな取り組みをしています。僕の家族はみんなで出かけるとき、電車を利用します。僕たちが知っているその便利さを、ふだん利用しない人たちに伝えたいと思って、新聞をつくりました。新聞を見た人が「ああ、そうなんだ」と興味をもって読んでもらえるように、見出しや字の大きさ、組み方、色使いなどに工夫を凝らしました。努力が評価されて本当にうれしく思っています。家族もとても喜んでくれました。



「メーブル新聞」 東京都/日野市立潤徳小学校 関 杏花

京王の高幡不動駅でポスターを見て、3年生のときから参加しています。この新聞コンクールに参加してから、いろいろなことを知って、鉄道っていいなあと思うようになりました。一昨年の秋、父は仕事に倒れて、現在も通院リハビリ中です。身体が不自由になってしまった父にやさしい電車だったらいいなと思って、今回は、安全とバリアフリーについて調べて記事をまとめました。これまでに佳作に入選したことはあるけど、優秀作品賞に選ばれたのは初めて。父もとても喜んでくれました。



「S L新聞」

静岡県/常葉学園大学教育学部附属橋小学校 山村健斗

大井川鉄道にはS Lが走っています。僕はS Lが大好きです。大きな汽笛を響かせて、モクモクと蒸気を出して、それはもうにぎやかで、一生懸命「走っている、って感じがするんです。ほかの電車はただ普通に走っているって感じなんですけど、S Lからは「頑張るぞ、っていう気持ちが伝わってくる。そんなS Lの魅力を伝えたいと思いました。紙面全体をS Lの顔にして、そこに路線図や写真を配置しました。S Lに乗ったことがない人は、とにかく一度乗ってみてほしい。絶対、感動するはずですよ。



### 学校賞部門

## 最優秀学校賞

## 日本民営鉄道協会 会長賞

愛知県/扶桑町立柏森小学校



子どもは、褒められること、評価されることが成長につながります。しかし、習字や絵のコンクールでは、子どもたちの技術レベルに差があるため、得意とする子と苦手な子では取り組みの姿勢に差が出てしまいます。みんなで取り組めるものはないかと探して新聞づくりに行き当たり、授業に活用しました。新聞づくりを通して、子どもたちのまとめる力、調べる力は確実に向上します。また、切符を買ったことがない、電車に乗ったこともないという子どもたちが増えるなか、地域の鉄道の駅や電車を題材に新聞を作成することは、地域を学ぶ絶好の機会となります。これからも続けていきたいと思えます。

「えちてつ新聞」

福井県/福井大学教育地域科学部附属小学校 水野清香

私はえちぜん鉄道に乗って通学しています。家の最寄り駅の「越前開発駅」を紹介する新聞をつくりました。インターネットで調べるだけではなく、実際に駅員さんに取材をして、島式ホームや入線バサミの写真も撮らせてもらいました。毎日、乗っているえちてつですが、初めて知ったことがたくさんありました。楽しく読みやすい新聞にしようと、時間をかけてつくったので、賞をいただいととてもうれしいです。福井に観光に来た方にも、えちてつにたくさん乗ってほしいと思います。



「くらしと鉄道」について考える  
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会長）が主催者挨拶に立ち、続いて、全国小学校社会科研究協議会の久保田福美会長がお祝いの言葉を述べた。  
久保田会長は「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を与えてくれた。自分の目で見て、自分の耳で聞いて、そして自分自身で考え、人に伝えるためにまとめていく。これは新聞づくりだけではなく、日々の学習や生活のなかでも大切なこと。みなさんの作品はどれも、自分の目と耳と足を使い、よく考えて自分の思いを表現したすばらしい作品」と、子どもたちの作品を高く評価した。  
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72社の駅に掲出している。  
また、今年も7月から「第5回『私とみんてつ』小学生新聞コンクール」を実施する予定だ。次回はどんな作品が集まるか、関係者はいまから心待ちにしている。

最優秀作品賞・優秀作品賞・奨励賞・みんてつ特別賞を受賞した16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/



文・写真 松澤美穂

# 地方 紀民 行鉄

クリスマスイベントに落語会、ハイキングに地酒の発売……。わずから5.5kmの鉄道は色とりどりの企画で一杯。

## 水間鉄道株式会社



**大**阪、難波から南海電鉄で約30分。水間鉄道貝塚駅は南海電鉄貝塚駅と隣接して建っている。

2005年4月に会社更生法を申請した水間鉄道は、翌06年6月には手続きを終結。わずか1年2カ月で経営破綻から立ち直ると、ICカードの導入や水ナスの車内販売などで話題をつくる。クリスマスイベントに大晦日の終夜運転、車内落語会……次々行われる取り組みは多種多様。次には何が予定されているのだろうか。

### バスのような電車

水間寺への参詣の足として設立された水間鉄道だが、幹線道路ができたことから参詣客の利用は減少。現在では地元に着着した生活路線になっている。10ある駅のうち8つは無人駅だが、通勤通学時の混雑はかなりのもので、そのときだけ駅員さんが配置される駅もあるほどだとか。貝塚駅から南海電鉄に乗り換える利用者も多いことから利便性を考えて09年にはICカードも導入されている。

鉄道会社には珍しい女性社長、関西佳子さんによれば「これだけの利用者がいらっしやらないければ、経営再建は無理だったと思います」とのこと。貝塚駅から電車に乗ると、なるほど乗客は意外に多い。2両編成の車内を関西弁が軽快に飛び交う。

貝塚駅を出ると終点まで無人駅。乗り降りにはICカードリーダーにタッチするか、乗車時に整理券を取って下車時に運賃を支払う方

法で行うが、全ての無人駅にカードリーダーを設置するにはメンテナンスの不安があるしお金もかかる。そこで設置場所はバスのように車内のドア脇。整理券の出ってくるスリムな形のカードリーダーは、バス用のものだ。乗客はほとんど地元の人らしく、迷わず「ピッ」と乗り降りしていく。

### 多彩な企画は周りと連携

乗り込んだ車両の外装は、青いラインに楕円と水間観音の三重塔をあしらったシンボルマーク。水間鉄道の4編成ある車両には、それぞれに四季をイメージした色のラインとマークがつけられていて、楕円三重塔は冬のマークだ。こうした装飾はヘッドマークも含めて社内ですぐ「お金がないので、できることは社内ですぐやります」と関西社長は力強く笑うが、きれいにグラフィック処理された仕上がりは、言われなければお手製だとは気がつかない。

地元との結びつきも強く、聞けば駅舎の塗り替えは沿線の児童生徒のボランティア、新年の振る舞い酒も提供してもらっているとか。春から初冬にかけて販売している「水ナス漬け」は地元の名産だし、今年の春には地元の酒蔵、井坂酒造場と共同で造った日本酒も売り出すという。お酒の名前は「鉄の道」。地方の鉄道とその沿線の酒蔵が共同して、全国共通銘柄「鉄の道」を作っていくという取り組みに参加したもので、第1弾は千葉県のいすみ鉄道と木戸泉酒造。水間鉄道と井坂酒造場

## 水間鉄道 【みずまてつどう】

大阪南部に位置する貝塚市内を走る5.5kmの鉄道。2005年に会社更生法を申請するも、約1年で手続きを終結。貝塚駅で南海電鉄に乗り換えが可能な、周辺住民の重要な生活路線。



水間鉄道貝塚駅は南海電鉄貝塚駅と隣り合わせ



青いラインの車両には冬のシンボルマーク





水間観音駅の駅舎（右）は水間寺の三重塔（左）を模したデザイン

水間観音駅の改札。ICカードリーダーはやっぱりバス用

の造る「鉄の道」は第2弾になる。

「たくさんの『鉄の道』ができれば話題になるし面白い。他の地方鉄道会社にも声をかけているところです」。

どんなお酒ができてくるのか。

### 見所は終着駅のさらに奥

さて沿線の見所は、なんとといっても水間寺。そこで、ひとまず終点の水間観音駅へと向かう。住宅地をすり抜けて走る総延長5・5km、約15分の道のりは車窓を眺めるとあっといっ間だ。

水間観音駅のクラシカルな駅舎を抜けて、門構えも重々しい古風なお屋敷の立ち並ぶ小道を行くと水間寺が見えてくる。山門のない開放的な境内に建つ本堂や三重塔は大きく、のびやか。三重塔の左手にある愛染堂には縁結びのご利益があるのだとか。お堂前に植樹された赤白の椿は、成長すれば1本の夫婦椿になるといつから不思議だ。

水間寺の背後には泉州の自然が広がる。これを楽しむにはハイキングがおすすめ。今年4月を皮切りに、水間鉄道を含む大阪の鉄道6社が月替わりで沿線ハイキングを開催する共同企画も予定されているという。水間鉄道の開催は9月。和泉葛城山麓の農園施設や農業体験施設などに立ち寄れる約12kmを4〜5時間で歩く行程は、泉州の自然を満喫できるコースだそう。

しかし、まだまだ草木も凍える季節。数時間のハイキングは辛いので、代わりに水間寺

の境内を裏手に抜けて、高台にある水間公園へ。

手入れの行き届いた芝生をぐるりと木々が囲む。見れば、まだ硬そうな花芽をつけた桜がずらり。水間寺の周辺にも桜は多く、春になったら一面の花霞が見られそう。公園の一角にある物見台からは桜の越しに貝塚の町並みも見渡せる。天気さえ良ければ大阪市内で見えるというし、きっと絶好のお花見スポットだ。

### 春になったら

帰りは沿線を歩いて貝塚方面へ。線路と並行するように走る道を歩いて行けば、立ち並ぶ家々の隙間や横道から線路が見え隠れしながら続いていく。駅と駅との間隔も狭く、場所によってはホームから次の駅が見えてしまうほどだから、地図がなくても大丈夫。

踏み切りの真ん中で立ち止まり、まっすぐ伸びた線路を見れば、随所にある踏み切りを人や車が渡っていく。線路脇で電車を待てば、運転手さんと目が合いそう。「住宅地ですから、途中駅にはこれといった見所が…」とのことだったが、これはなかなか面白い。遠くから「カーンカーン」と響いてくる踏切の音や人気ない無人駅にも風情がある。

水間観音駅から5駅、名越駅まで歩いて電車を待つと、晴れているのに突然、小雪がさつとちらつく。

日本酒、ハイキング、お花見…春のお楽しみまで、まだまだもう少し。



まっすぐな線路はかなり先まで見通せる



桜の向こうに貝塚の町が見える



## 昔も、今も



イラスト・岡林玲生

石川県金沢市出身の私にとって、電車といえば「浅電」だ。

正式には北陸鉄道浅野川線というのだが、「浅電」の方が馴染み深い。そして、私くらいの年代なら、その名を聞くと必ず潮の匂いを思い出さずはすだ。

なぜなら、浅電は内灘海岸に繋がっていて、子供の頃の夏の一大イベント、海水浴に欠かせない電車だったからだ。

まだ車を持つ家は少なく、多くの家族連れが、弁当や水筒や浮き輪を持って浅電に乗り、内灘海岸の海水浴場に向かった。

乗車時間は三十分もかからなかったと記憶している。内灘の駅は海のすぐ近くにあり、波の音もはっきりと聞こえる。早く泳ぎたくて、駅員さんに切符を渡す

のももどかしかったものだ。

水着はいつも家から着ていたので、浜茶屋に着くと、その場で服を脱いでしまう。熱く焼けた砂浜を飛び跳ねながら波打ち際まで走り、勢いをつけたまま海に飛び込み、後はもうただひたすら遊び呆けた。

昼になると、浜茶屋に呼び戻される。荷物番をしていた母が弁当を広げ、風に飛ばされた砂で少しじりじりするおにぎりや卵焼きを、家族で食べた。スイカの汁や種を花柄のビニール莫厘（もろこし）にこぼして叱られたのもよく覚えている。食べたら、また海に飛び込んでゆく。

帰りの電車は、いつも床が砂だらけだった。電車の振動が心地よく、遊び疲れてぐったりした身体を母や父に預けて

眠りこけた。波の気配が身体に残っていて、眠っている間もずっと泳いでいるようだった。終点の金沢駅に着いても、眠りから醒めることができず、結局、いつも父に背負われて家まで帰った。

あの頃、両親は幾つだったのだろうか。四十代後半といったところか。

もう両親はいないが、金沢に帰省して「浅電」を見ると、あの頃の思い出が鮮明に蘇る。

さて、もうひとつ、最近馴染みになっている電車がある。

「しなの鉄道」。

車両は銀色に近いグレーで、両端は赤、裾に四本の白いラインが入った三両編成の電車だ。軽井沢に住んでいるので、しょっちゅう目にしてはいる。

実はまだ乗ったことはないのだが、よく夕食に出かけるお店のすぐ前に線路があって、食事をしながら大きなガラス窓から走っている電車を眺めることができる。

夕時なので、多くは家路に向かう乗客を乗せているのだろう。

仕事柄、日中ずっと家にいる私にとって、一日の終わりが実感できない日もあつて、そんな時でも、その店から電車を眺めていると、乗客の気持ちになって、ああ今日も一日終わった、とホッとします。

乗らなくても、私にとっても家路に向かう大切な電車なのである。



文・唯川 恵  
Kei YUIKAWA

石川県金沢市生まれ。1984年「海色の午後」でコバルト・ノベル大賞を受賞し、作家デビュー。2002年『肩ごしの恋人』で直木賞、2008年『愛に似たもの』で柴田練三郎賞を受賞。『とける、とろける』『とけるセシルのもくろみ』『雨心中』など著書多数。近著に『ティティスの逆鱗』がある。



# RAILWAY & CINEMA

フェデリコ・フェリーニの名作「道」ではなく、ユルマズ・ギュネイ監督のトルコ映画の「路」である。こちらも一九八二年のカヌヌ映画祭でグランプリを受賞した骨太の傑作である。ユルマズ・ギュネイは、七〇年代末から八〇年代始めにかけて軍政をひくトルコにおける強固な反体制自由主義者であり、たびたび投獄されており、この作品と共に彼の代表作である「群れ」（一九七八年製作）は、獄中から指導し、演出を行っていたことと知られている。この映画も脚本は自ら執筆しているが、獄中からの指示により、他の監督が撮影を代行したようである。なお、ギュネイは、一九八四年、四十七歳の若さで亡くなっている。

物語は、約一週間の仮出獄が認められた囚人がそれぞれ家族や故郷を目指す中、その中の五人の男たちの仮出獄中のエピソードを描いたものである。封建的な家父長制等による古い秩序と厳しい軍事統制の中で苦しむ民衆の姿が五つの挿話という形で重厚に表現されており、イランの場合もそうであるが、中東の反体制映画作家の質の高さを示している。五つの挿話の中で三つの出来栄は、出色である。一人の囚人の場合は、裏切り者と

## 鉄道と映画 — 32

仮出所を許されて故郷へ向かう5人の囚人。  
トルコ各地を舞台に男たちのドラマが始まる。

YOL

「路」

「路」は、脚本、演出、演技、撮影共に優れているだけではなく、当時のトルコの社会を見事に表現した作品であり、見応えのある映画である。従って、欠点というほどの欠点は見当たらないが、あえて言えば、一週間という限られた時間内に同時展開した五つの挿話であるため、一つの挿話の展開中に他の挿話が次々と導入されるので、若干物語の展開が分かりにくくなることである。残念ながら日本ではまだDVDが発売されていないので、何らかの機会があれば、是非お見逃ししないようにとお勧めする。



文・羽生次郎

text by Jiro HANYU

1946年東京生まれ、69年東大経済学、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。

して自分を狙う義理の兄の家族のところに、自分の妻子を引き取るために、一方その友人は、入獄中に不貞をはたらき、妻側の実家に監禁中の妻を殺すために、それぞれ妻の実家に向かって、船、バス、鉄道を乗り継いで旅するのである。三つ目の挿話に現れる男は、シリア国境近くの少数民族の出身であり、自由を夢見て故郷に戻るが、軍による厳しい弾圧を目の当たりにし、反政府闘争に参加する。他の二つの挿話も、旅の途中で軍に拘禁されたり、男女交際に対する厳しい慣習に厳しい自暴自棄的に反抗したりする暗い内容のものであり、民衆にとつて出口のないような当時のトルコの社会情勢が良く映し出されている。

公開当時最も印象的なシーンとして話題になったのは、不貞を働いた妻を凍死させるため、雪原を男とその息子が軽装の妻を連れて歩く場面であった。この場面が、非人間的な秩序を表象するような厳しい自然を背景に、妻に対する愛情と憎しみの板ばさみになっている男の心情を現しているという意味で、映画の一つのクライマックスであり、大変良く出来たシーンであることは間違いない。これに加えて、今でこそ中東随一の新興国と言われているが、当時は真正銘の開発途上国であったトルコの雑然とし、生活感溢れる鉄道を舞台にした数々のシーンも負けず劣らず強い印象を与えている。特に仮出獄中の旅で深刻な問題を抱える囚人の不安感、観客にヒシヒシと伝わるものがあり、また家族を連れての逃走中に古い道徳観の固まりのような乗客に苛まれる場面は、トルコの当時の世相をリアルに現している。これらのシーンは、雪原のシーンと同様に映画の中で重要な役割を果たしている。筆者には鉄道を主要な背景に使ったことがこの映画を成功させた要因の一つであるように思われる。





# 九軌電車

## 九軌沿線御案内北九州図繪

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

明治四十四年六月五日に創業の九州電気軌道（略称、九軌電車）は、後の西日本鉄道北九州線、一部（黒崎駅前―熊西間）は筑豊電気鉄道に引き継いだ民鉄である。

北九州旧五市一町の門司、小倉戸畑、若松、八幡、折尾町、現在の百万都市北九州市を結ぶ九軌電車の沿線を海側の視点から細密に描写して、**「鉄都」**八幡の官営製鉄所（後の新日鉄。跡地はスペースワールドや博物館に）を中心とした、戦前の日本の工業力の一翼を担った北九州工業地帯の全貌を彷彿とさせる。

交通の要衝として知られた対岸の山口県下関港や関門海峡、門司港、筑豊炭田の積出港のあった洞海湾には、多数の大型商船、貨物船、漁船、帆船などが浮かび賑やかだ。

この沿線鳥瞰図が刊行された翌年の昭和七年には、沿線に小倉到津遊園が開園。昭和十三年に初三郎画の全景鳥瞰図絵葉書がつけられている。

藤本一美  
首都大学東京（都立大学）非常勤講師。日本国際地図学会会員。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。





『九軌電車 [九軌沿線御案内北九州図絵]』

(昭和6 (1931)年初夏)  
九州電気軌道株式会社発行  
日本ライン蘇江の観光社 印刷

## 西日本鉄道株式会社

Nishi-Nippon Railroad Co., Ltd.

設立：明治41 (1908)年12月17日  
創立記念日：昭和17 (1942)年9月22日  
本社：福岡市中央区天神一丁目11番17号



平成19 (2007)年ローレル賞を受賞した3000形

### 100余年の歴史、地域とともに。

福岡県を基盤に、国内有数の車両保有台数を誇る自動車部門と、天神大牟田線・貝塚線の2線を有する鉄道部門で、1日に約101.7万人を輸送している。「西鉄」の名で親しまれる、82社1学校法人からなる「にしてつグループ」の中心。国際物流事業・都市開発事業・住宅事業などの兼業部門も順調な発展を続けている。「『出逢いをつくり、期待をはこぶ』事業を通して、「あんしん」と「かいてき」と「ときめき」を提供しつづけ、地域とともに歩み、ともに発展します」を、グループ基本理念に掲げている。



九州電気軌道は、昭和十七年九月、福岡県内中部の九州鉄道、博多湾鉄道汽船、福岡電車、筑前参宮鉄道の四社を吸収合併。合併成立直後に、西日本鉄道(西鉄)に改称している。旧九軌電車の路線は、西鉄北九州線として営業していたが、平成十二年に廃線になった。

図絵中に、あえて下関を描出した理由を、初三郎自身の「絵に添へて一筆」に拾ってみると「下関はやゝ趣を異にして、対岸山口県に其の籍をおいてはいるが、門司との距離は最短部実には五町にすぎず、且つ其の鉄道は門司鉄道局に、要塞司令部は第十二師団に、徴兵区域は小倉連隊に属せるより徴して、どうしても此の連隊区間に挿入せざるを得ない都市であり、内閣が計画せる都市計画も亦、此の六大市を打つて一丸とし、以て北九州の一大都市を現出せしむるにあるといふ。…然れば、我が九軌電車は、此の六大都市を結ぶ大切な輸血管であり、同時に是等の労働都市を鞭撻し促進し発展せしめるシンファサイザーでもある」と結ぶ。

なお、初三郎最大のライバルだった金子常光は、「九軌電車御案内」(大正十三年)の陸側視点の沿線鳥瞰図を逸早く残している。





京成日暮里駅と新型スカイライナー

2011  
**38**  
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「みんでつ」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。