

みんな

2011

AUTUMN

39 秋号

●特集

駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]





社団法人日本民営鉄道協会 第91回定時総会を開催

日本民営鉄道協会は、平成23年5月27日（金）に、東京都千代田区の経団連会館において、「第91回定時総会」を開催し、次の議案を原案どおり承認しました。



議案



1. 平成22年度事業報告および収支決算の承認について
2. 平成23年度事業計画および収支予算ならびに会費について
3. 総会決議について
4. 役員を選任について
5. 定款変更案について
6. 顧問の委嘱について
7. 総務委員長の選任について

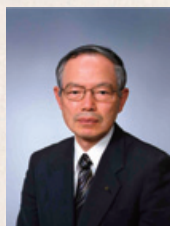
承認された議案のうち、役員を選任については、新会長並びに新副会長を選任し、
新会長には石渡恒夫京浜急行電鉄社長が就任しました。

上條清文東京急行電鉄取締役相談役は、協会会長および理事を退任し、顧問の委嘱を受け就任しました。

新役員

会長	石渡恒夫	京浜急行電鉄社長	(新任)
副会長	根津嘉澄	東武鉄道社長	(新任)
副会長	山本亜土	名古屋鉄道社長	(再任)
副会長	亘 信二	南海電気鉄道社長	(新任)
副会長	竹内善一郎	遠州鉄道社長	(新任)
副会長	上門一裕	山陽電気鉄道社長	(再任)
副会長	大田哲哉	広島電鉄社長	(再任)

(役職については5月27日現在)



石渡新会長



みんなでつどより

02 社団法人日本民営鉄道協会 第91回定時総会を開催

特集／駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]

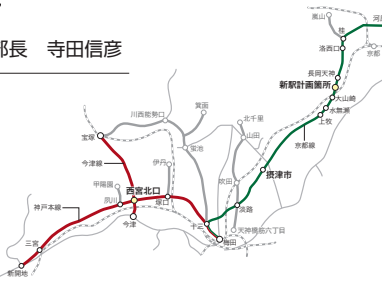
TOP INTERVIEW

04 需要創造型の
「駅から始まる
まちづくり」

●阪急電鉄株式会社 常務取締役 都市交通事業本部長 寺田信彦

REPORTS

阪急電鉄の
「駅とまち」



08 Chap. I 「西宮北口駅」を拠点に
都市の賑わいが広がる。

- 西宮市都市局市街地整備課 課長 溝口勝也
 - 阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部長 上村正美
 - 阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 技術部 調査役 佐藤 亮
 - 阪急阪神ビルマネジメント株式会社 PM事業本部 阪急西宮ガーデンズ館長 田中稔之
- column ●兵庫県立芸術文化センター ゼネラルマネージャー 林 伸光

16 Chap. II 新しいまちの顔として
誕生する「新駅」。

- 阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部 調査役 中島智彦
- column ●摂津市長 森山一正
●長岡京市長 小田 豊

CLOSE UP

22 ひたちなか海浜鉄道
被災を乗り越え復旧、全線運転再開へ。

●ひたちなか海浜鉄道株式会社 取締役 危機管理室長 北見延久

24 対談 鉄道を軸に目指す「ひたちなか」の活性化。
復興へ、ともに歩む。

- ひたちなか市長 本間源基
- ひたちなか海浜鉄道株式会社 取締役社長 吉田千秋

連載08 地方民鉄紀行

30 岡山電気軌道株式会社

特別寄稿

32 民鉄協の6年間でふりかえって

●日本民営鉄道協会 前理事長 三澤 明

連載09 鉄道と映画

33 「夜行列車」

●笹川平和財団 会長 羽生次郎

連載17 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

34 湊鉄道

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美



みんなで
CONTENTS
No. 39
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 駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]



需要創造型の 駅から始まる まちづくり

民鉄の鉄道事業モデルとなっているのは、

阪急電鉄の創業者・小林一三氏による沿線開発である。

鉄道敷設とともに宅地開発を進め、集客施設を整備する。

駅を拠点に展開する都市開発は「小林一三モデル」と呼ばれ、

民鉄経営の規範となった。

それから100年——阪急電鉄は、小林一三氏の理念を受け継ぎ、

成熟化社会にふさわしい「駅から始まるまちづくり」を推進している。

中核ターミナルの西宮北口駅とその周辺地区の再開発、

摂津市駅や現在、建設工事中の長岡京市・新駅など、新駅開業がその好例だ。

阪急電鉄株式会社 寺田信彦常務取締役・都市交通事業本部長に

お話を伺った。

阪急電鉄株式会社

常務取締役 都市交通事業本部長

寺田信彦

Nobuhiko TERADA

特集：駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]

受け継がれてきた理念と価値観

——まず、創業者である小林一三氏のビジネスモデルとその思想について、お話を聞かせてくださいませんか。

寺田 現在の宝塚線・箕面線が、創業時に小林一三が敷設した路線です。

一三は、田園が広がるだけだった沿線を宅地開発して、鉄道利用客の定着を図り、遊園地や宝塚歌劇の創設、日本初のターミナルデパートの経営など、お客様のご利用を促す事業を積極的に展開した。その結果、シナジー効果が生まれ、鉄道経営のビジネスモデルとして高い評価を受けた——というのが、よく知られている話です。しかし当時、一三がビジネスモデルの全体像を明確に描いて事業を起したかという点、必ずしもそうではありません。

一三はもともと銀行員で、在籍する大阪支店の支店長だった岩下清周（阪急電鉄・初代社長）に誘われ銀行を辞し、証券会社の設立に参加しようとしたのですが、恐慌で、いまだ言う就職浪人のような状況に陥ります。そして、岩下清周の要請を受けて阪鶴鉄道（現・JR福知山線）の監査役に就任、国有化が決まっていた阪鶴鉄道の会社解散に伴う清算業務に関わり、そこで「箕面有馬電気軌道（現・阪急電鉄宝塚線、箕面線）」構想に触れ、一三は鉄道事業に関心を持つようになりました。そして、鉄道事業と併せた住宅開発を

発案、これに勝算を見だし、事業化に乗り出したというのが当社の生い立ちです。

一三から学ぶべきものは、鉄道事業だけに特化したものではなく、ビジネス全体に通じる普遍の真理です。それは創業以来、私たちが大切にしている「すべてはお客様のために」という理念であり、「お客様原点」という価値観です。

実は、「箕面有馬電気軌道」の構想に対して、当時の鉄道事業者は懸念を抱いていました。既存の鉄道は沿線に多くのお客様が住んでいるところを走っています。それに対し、田園地帯では集客などできません。しかし一三は、鉄道事業に何の先入観も持っていないので「お客様にご利用いただける鉄道にするにはどうしたらよいか」というお客様原点の発想から、沿線の住宅開発などさまざまなアイデアを実現していった——それが民鉄経営のビジネスモデルという高い評価につながっていったのだと思います。

——広告についても秀でた才能をお持ちだったと伺っています。

寺田 類まれなる才能を発揮しました。当時は都市生活が主体でしたが、住宅開発では郊外の理想的な環境で生活する郊外生活を説き、神戸線が開通するときには「綺麗で早くて、ガラアキ、眺めの素敵に涼しい電車」という伝説のキャッチコピーをつくって、お

お客様の心を惹き付けました。

このキャッチコピーには、潜在需要の掘り起こしと現行サービスの改善の二つがうたわれています。「都市で働き郊外で暮らす」という職住分離は、当時はお客様の潜在需要ですし、快適な車内環境というのも実現してほしいサービスです。これでおお客様の心をつかんだのですね。

世間では、小林一三モデルを「沿線開発と一体になった鉄道経営」、あるいは「鉄道を中心とした事業の多角化」などと理解されている方が多いのですが、それは当時の事業のやり方を外形的にとらえたものです。一三が成したことは、端的にとらえれば「お客様原点の追求によるサービスの実現」に集約できます。これこそが小林一三モデルの核心であり、鉄道に限らずあらゆる

ビジネスにおいて成功を収めるために不可欠な要素だと思えます。

——小林一三氏が遺したその理念、価値観をいまでも継承されているのですか。

寺田 阪急阪神ホールディングスは「安心・快適」、そして「夢・感動」をお届けすることで、お客様の喜びを実現し、社会に貢献することをグループ経営理念に掲げており、阪急電鉄も同じ内容としています。そして「お客様原点——すべてはお客様のために」「誠実——誠実であり続けることから信頼が生まれる」「先見性・創造性——時代を先取りする精神と柔軟な発想が、新たな価値を創る」「人の尊重——事業に携わる一人ひとりが、かけがえのない財産」この四つの価値観を共有しています。私たちは一三の時代と何ら変わることはないものを目指しているのです。



伝統の車体色は阪急マルーンと呼ばれる



阪急電鉄全線で最多の乗降人員を持つ梅田駅

連綿と受け継いでできたことが、現在の当社の経営理念、価値観につながっています。

ターミナル拠点の整備と再開発

——近年はターミナル拠点の整備と再開発を進められています。西宮北口駅もその一つですが。

寺田 時代に即して、良質な住宅、商業施設、文化などを提供し、沿線に住みたいと思う人を創出する——ターミナル拠点の再開発事業も、一三の思想を再現したものにほかなりません。

西宮北口駅周辺の再開発については、

もともと当社、兵庫県、西宮市等が連携して駅南部の再開発プロジェクトを検討していたところに阪神・淡路大震災が発生したため、その復興プロジェクトなども加わって、駅を中心に大規模な再開発事業が行われることになりました。

当社も、駅周辺に保有する事業施設や用地を活用して再開発プロジェクトを進めるとともに、今津線高架化事業による駅舎改築工事を実施いたしました。行政や地域が一体となってまちづくりを進めた結果、西宮北口駅を中心に高層マンション等の都市型住宅、兵庫県立芸術文化センターや甲南大学などの文化教育施設、阪急西宮ガーデンズなどの商業施設——「住」「商」「遊」の機能が整備され、非常にシシボリックでコンパクトなまちが完成しました。

一三は「乗客は電車が創造する」という言葉を残しています。旅客誘致のための施策をつくり出す——お客様原点の発想で、需要をつくり出してゆきなさいということ。西宮北口駅の再開発事業は、西宮北口エリアに「住みたい」「出かけたが」というまちの需要を育て、鉄道の需要を大きく増加させる結果を出しました。

——関西の「住みたい街(駅)ランキング」でも西宮北口エリアが2年連続1位になったとお聞きしています。

寺田 かつて、地価の高騰などで郊外

型の大型店舗が増え、車を中心としたライフスタイルが当たり前の時期がありました。都市部の商店街が衰退していき、公共交通をご利用になる方が減りました。しかし現在は、少子高齢化が進み、地球温暖化が危惧される社会環境の中で、公共交通を見直そうという機運が高まっています。

そうした機運に込めていくためには、公共交通の利便性をさらに高め、都市構造として駅を中心としたコンパクトなまちづくりを推進する——ある程度の範囲内で日常の生活が充足される、住みやすいまちを整備していくことが重要になってきます。そういう視点から考えると、西宮北口エリアは一つのモデルケースになるのではないかと思います。

「環境」がコンセプトの新駅

——昨年3月14日には、摂津市駅を開業されていますが、どのような経緯で新しい駅が誕生したのでしょうか。

寺田 摂津市駅は、単に駅間の距離が長いから駅を設置しようというのではなく、南千里丘に新しいまちをつくりたいという摂津市のまちづくり構想から誕生しています。行政や地権者の方々と10年前からお話を進めてきて、どういった付加価値をつけたいか、ここに住みたいという人が集まってくれるかを考えてきました。そして、早い段階

から「環境」をまちづくりのコンセプトに置いて、環境省の支援もいただきながら、地球温暖化対策モデル地区としてまちづくりを進めています。

新設した摂津市駅は、日本初の「カーボン・ニュートラル・ステーション」です。太陽光発電パネルやLED照明など、可能な限りの省エネ・創エネ設備を採用し、あわせて駅の運営に起因するCO₂排出量を排出枠を利用してオフセットしています。CO₂排出量を実質的にゼロにするという取り組みは、業界でも話題になりました。

——「環境」がコンセプトの「駅から始まるまちづくり」ですね。

寺田 「環境」というコンセプトによって、新しいまちづくりの方向性が明確になり、整備が進んでいます。

駅を中心として生活に必要な公共施設や商業施設などが整備されることで、生活の利便性が高まり、公共交通をご利用いただける機会も増える。つまり、当社にとっては電車をご利用いただけることになり、行政にとっては「環境に配慮したまちづくり」という特徴ある都市核を新たに誕生させることができます。行政とまちづくりに関わる事業者が、一つのコンセプトの下、一体となって取り組めば、それぞれの事業の相乗効果が出てくる。そういう意味では、やはり南千里丘まちづくりも需要創造型だと思います。

特集：駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]

——2012年度末開業予定の長岡京市の新駅についても、それは共通しているのでしょうか。

寺田 共通していると思います。長岡京市の場合、京都第二外環状道路建設計画の中で、長岡京IC（仮称）に隣接した場所に阪急電鉄の線路と交差している地点があります。そこに新駅を設置して、高速道路と鉄道がリンクして、高速道路と鉄道を一体化して、その周辺のまちづくりを一体的に進めるという計画です。長岡京市と国土交通省、NEXCO西日本等と協議しながら、計画を詰めている段階です。

では、どのような需要を創造することができなのか——地域の方々の日常的な利便性向上はもちろんですが、例えば高速バスの停留所をつくって、鉄道に乗り継ぎ、長岡京市や京都観光の振興に活用する。あるいは、河川で分断されていた対岸地域と新駅を路線バスでつなぐなどが考えられています。

この長岡京市の新駅も「新たな需要の創造」という共通の目的の下に、連携してまちづくりを行っているということですね。皆で一緒に需要をつくっていくという取り組みは、小林一三から続くDNAみたいなものかもしれません。

——関係する皆様で大きな目標を持って取り組んでいくことですね。

寺田 まちは、鉄道事業者だけでつく

るものではありません。ハードとしての駅は鉄道事業者がつくりませんが、まちは、行政や企業、商店街など、まちに関係するいろいろな方々の総合力でつくられていくものです。もちろん、そのまちにお住まいの方々や集まってこられる方々の力も欠かせません。駅ができて完成ではなく、まちは時間をかけてつくられ、なおかつ時間とともに育ち続けるものなのです。

「駅から始まるまちづくり」というのは、駅ができることによって生まれる付加価値やメリット、可能性を、皆でシェアしながらまちをつくっていくようにしましょうということだと思っています。

交通拠点としての駅

——都市交通事業本部を統括しているらっしゃいますが、交通拠点・駅の活性化策についてお聞かせください。

寺田 まちの交通拠点として、駅については、鉄道と端末交通とのシームレス化に取り組んでいます。鉄道を中心に、バス、タクシー、それに自転車を加えて端末交通の充実を図り、利便性向上を図っていきたくと考えています。当社はレンタサイクル事業を手掛けており、バス、タクシーも子会社がありますから、電車同士の乗り継ぎだけではなく、電車からバスへの乗り継ぎなども含め、より完成度の高いネットワークを構築したいと思っています。

駅を端末交通との結節点にして、エリアの交通ネットワークをいかに充実させていくかが課題であると考えています。

——駅は地域の交流の場でもありませんか。

寺田 地域の方々やお客様との接点を設けることに取り組んでいます。

小さなことでは、駅に「コミュニティボード」という名前の掲示板を置いて、地域の方々に情報発信にお使いいただいています。また、比較的規模の大きな駅では「レールウェイフェスティバル」というイベントを開催したり、梅田駅、園田駅の構内には、子どもたちや地域の皆様の絵画や写真などを展示いただける「ギャラリーコーナー」を開設しています。

——先に阪急電鉄の経営理念についてお聞きしましたが、そうした企業姿勢から関西きってのブランド「阪急沿線」が生まれたのでしょうか。

寺田 ブランドとしての「阪急らしさ」というのは、駅や車両といったハード面だけに当てはまるものではないという気がしています。

「阪急らしい駅」と言うのは、実は、電車を利用されているお客様や、

お客様とコミュニケーションをとっている駅係員、人が行き交っている駅の風景だと思っています。つまり「阪急らしさ」というのは、お客様が醸し出してくださっている。「阪急沿線」というブランドイメージも同じです。そこにお住まいの皆様が醸し出す雰囲気、まちの空気が沿線のブランドイメージを形づくっているのだと思っています。

だからこそ、当社も「阪急らしさ」を失わないように、日々研鑽していかなくてはなりません。「お客様原点」で誠実に社会に貢献していくという価値観は、創業から100年、連続と受け継がれています。当社の事業に携わる人間がそれを生きがいにしていく。「誠実さ」が「阪急らしさ」を支える一つのキーだと思っています。





REPORTS

阪急電鉄の 「駅とまち」

阪急電鉄が推進するまちづくりと一体となった駅整備事業。
大規模な駅周辺地区の再開発整備事業が完了した「西宮北口駅」。
まちづくり構想の一端を担い、開設する「新駅」、
2部構成で阪急電鉄の「駅から始まるまちづくり」を紹介する。



Chap. I

「西宮北口駅」を拠点に 都市の賑わいが広がる。

大阪と神戸のほぼ中間あたり、阪神間の中心に位置する西宮市。
西宮北口駅は西宮市の中心駅の一つで、
阪急神戸本線と阪急今津線が交差する乗換駅だ。
駅周辺地区の大規模な再開発事業で大きく変貌したまちは、
駅を拠点に新たな賑わいを創出している。

文●茶木 環／撮影●織本知之

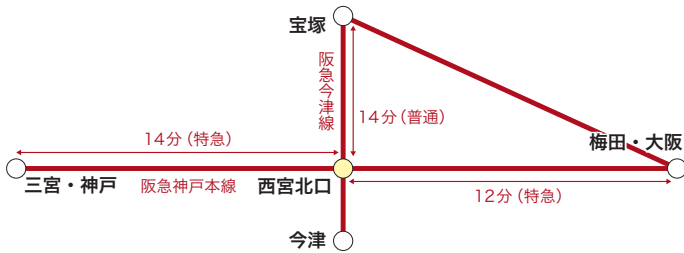
特集：駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]

阪急電鉄神戸本線・今津線路線図



「梅田」へ12分「三宮」へ14分の好アクセス



この都市総合再開発促進計画の軸となる西宮北口駅は、阪急電鉄にとって最重要拠点の一つだ。グループ全体で駅周辺に、阪急西宮球場

などの事業施設や広大な用地を保有している。駅周辺の再開発は、事業発展の契機にもなり得るプロジェクトだった。阪急電鉄は、グループの総力を結集して、計画推進に取り組むことを決定した。西宮市の再開発事業計画段階から参画、関係者協議を重ね、89年には「西宮北口再開発室」を開設。91年には「西宮北口再開発事業室」を設け、本格的な開発プロジェクトを開始した。西宮市や阪急電鉄が進めていた計画を大きく揺るがしたのは、95年1月17日に発生した阪神・淡路大震災だ。震災による西宮北口駅周辺の被害は甚大で、同月31日、西宮市は「災害市街地復興基本方針」を策定。駅周辺を重点面整備地区に指定し、6月には震災復興計画を策定してまちの復興事業を開始した。そして震災から4年後の99年、「第3次西宮市総合計画」を策定した西宮市は「復興事業と連携した都市核づくりを指す。都市再生に向けて、西宮北口駅周辺の新たなまちづくりが始まった。

商・住・遊の機能を備えたまちへ

西宮北口駅周辺の現在を見てみよう。古い木造建築が密集した商住混在地であった北東地区は、阪神大震災で壊滅的な被害を受けた。そのため、真っ先に開発が行われ、市場や商店街の跡地には「北東震災復興再開発事業」で商業の活性化と都市型住宅の供給を目指す地上19階建ての大型複合施設「アクタ西宮」を建



西宮市都市局市街地整備課 課長

溝口勝也
Katsuya MIZOGUCHI

最後に南西地区だが、駅前には新たに整備されたロータリーにシェルター型のバスターミナル（南東側から移転）が設置されている。中央公民館やホールが入った再開発ビル「プレラにしのみや」や商業施設、高層タワーマンション、大型フィットネスクラブなどが並ぶ。中でも注目されるのが、震災前から都市核

震災復興とともに行われた都市開発

最初に西宮北口駅周辺の成り立ちから振り返ってみたい。

西宮北口駅は1920年、神戸本線の開通と同時に設置された。翌年には、今津線の西宮北口―宝塚駅間、26年には西宮北口―今津駅間が開通。このとき、東西方向に走る神戸本線と南北方向に走る今津線がほぼ直角に平面交差するクロス型の駅の原型ができあがり、以後、まちは30年には住宅地の分譲が始まり、田園地し、神戸・大阪への利便性から「文教住宅都市」として、まちは成長を重ねていく。33年には、駅北東に市場と商店街が開設され、広域的な商業地区が誕生した。

しかし、時代とともに、市場や商店街の老朽化と衰退、狭い道路と木造住宅の密集で消防活動が困難なことなどが問題となってきた。さらなる土地の高度利用も検討課題に上った。86年、西宮市は新総合計画を策定し、西宮北口駅周辺を、広域拠点となる都市核の一つに位置付け、再開発していく意向を示した。この方針を受けて、88年度に策定した「都市総合再開発促進計画」では、「商・住・遊」をテーマに都市核づくりを行ううとして、神戸本線と今津線で分かれる四つの区域のゾーニングを行っている。北東は広域商業ゾーン、北西は複合用途ゾーン、南東は駅前アミューズメントゾーン等、南西は都市型サービスゾーン等。加えて、駅前広場や幹線道路の整備により各ゾーンを有機的に活用すること、新設する「兵庫県立芸術文化センター」を中心に、都市核にふさわしい景観整備を図ることなどが盛り込まれた。

西宮市の再開発事業計画段階から参画、関係者協議を重ね、89年には「西宮北口再開発室」を開設。91年には「西宮北口再開発事業室」を設け、本格的な開発プロジェクトを開始した。西宮市や阪急電鉄が進めていた計画を大きく揺るがしたのは、95年1月17日に発生した阪神・淡路大震災だ。震災による西宮北口駅周辺の被害は甚大で、同月31日、西宮市は「災害市街地復興基本方針」を策定。駅周辺を重点面整備地区に指定し、6月には震災復興計画を策定してまちの復興事業を開始した。

設。保健福祉センターや消費生活センター、図書館などの公共施設、商業テナント、UR賃貸住宅が入っている。幹線道路も拡充され、周辺道路の交通事情も大幅に改善された。一方、北西地区は、震災による被害が少なく、閑静な住宅街が残っている。それほど大きな変化はないが2007年には街づくり協議会が発足して「にじぎたまちづくり」について検討し、現在、整備中だという。

駅前アミューズメントゾーンと位置付けられていた南東地区は、阪急西宮球場跡地に西日本最大級のショッピングセンター「阪急西宮ガーデンズ」が開業。駅直結のペDESTリアンデッキが整備されている。隣接して、甲南大学の新キャンパス「Konan CUBE 西宮」も開設されている。



北西地区

1930年頃から住宅開発が進む。
駅前には商業地化が進んでいる。
2007年に街づくり協議会が発足。

北東地区

公設市場や商店街、民家等が集積。
阪神・淡路大震災で壊滅的な被害を受け、
真っ先に復興再開発が行われた。

南東地区

阪急西宮スタジアムが2002年に閉鎖。
2008年11月西日本最大級のショッピング
センター、阪急西宮ガーデンズがオープン。

南西地区

企業社宅や公営住宅が集積。
駅前広場の整備に続き、2000年以降、
高層住宅・文化施設等の開発が本格化。

西宮北口駅付近空撮（提供：阪急電鉄株式会社）

の中心」に位置付けられていた「兵庫県立芸術文化センター」だ。大きな苦しみを負って生きる地域の人々を、芸術文化で支える「文化復興のシンボル」として誕生した。指揮者の佐渡裕氏が芸術監督を務めるこの劇場は、全国の公共劇場が不振な中でも、圧倒的な稼働率と入場者数を誇っている。

今年4月には、芸術文化センター前のオープンスペースで東日本大震災のチャリティコンサートが開かれ、佐渡氏の指揮で、地元小学校の子どもたちがセンター所属の「スパーキッズ・オーケストラ」（楽団員は子どもたち）の演奏に合わせて、神戸から生まれた震災復興の歌『しあわせ運べるように』を合唱した。『復興への貢献』を柱に、高感度で親しみやすい芸術文化を発信している。

このように西宮北口駅周辺は、当初のゾーニングを踏襲しながら、震災後の復興とともに都市再生の整備が行われ、商・住・遊の機能を備えた華やかなまちへと生まれ変わった。

西宮市は、西宮北口駅周辺ともう一つ、JR西宮駅・阪神西宮駅の周辺を都市核としている。西宮市役所をはじめ公共施設が集中し、「十日えびす」で名高い西宮神社などがあるエリアだ。

「西宮は昔から『二つのへそがある』と言われてきた。それぞれに特徴を持たせて発展させていく」と西宮市都市局市街地整備課の溝口勝也課長は語る。

異なる魅力を持つ、二つの都市核を連動させ、市の活性化を目指していきたいと言う。

「西宮北口駅周辺は、計画策定から23年をかけ、阪神・淡路大震災という大きな不幸も経験して、新しく生まれ変わった。いいまちになったと思う。大阪や神戸がさまざまなポイントを回遊して楽しむまちであるのに対し、西宮北口駅周辺は『ここに来れば芸術文化やショッピングなど、さまざまな楽しみが味わえるコンパクトなまち』。そのまちの魅力が人を惹き付け、広域から人を呼んでいるのだと思う」と溝口課長は語っている。

需要を創造する阪急電鉄の取り組み

では、この西宮北口駅周辺のまちづくりの中で、阪急電鉄と阪急阪神ホールディングスグループはどのような取り組みを行ってきたのだろうか。

阪神・淡路大震災後、西宮市と連携しながら阪急電鉄も新たなまちづくりを目指し、2004年4月、「西宮北口駅周辺開発計画」を発表した。阪神間の中心に位置する西宮の新しい顔づくりを進める計画だ。

阪急電鉄が最初に着手したのは、その計画の中の「西宮北口駅前街区開発計画」だ。駅の南西エリアにおいて、駅と芸術文化センターを直結するペDESTリアンデッキを建設し、周辺には駅前街区にふさわしい住宅、スポーツ、商業の要素を盛り込んだ複合開発を行うプロジェクトだ。

芸術文化センター開館とほぼ同時期の05年10月に供用を開始したペDESTリアンデッキは総延長302m。駅―芸術文化センター間の約160mは阪急電鉄が

特集：駅から始まるまちづくり

【阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル】

施工を負擔し、芸術文化センター外周の119mとプレラにしのみやビル間の23mは、それぞれ兵庫県と西宮市が施工した。デッキに隣接する商業施設「北口南阪急ビル」も同時にオープンしている。

続いて06年2月には、阪急電鉄が誘致した国内最大級のフィットネスクラブがオープン。08年1月には、阪急不動産などによる高層分譲マンション「ジオタワー西宮北口」（26階建て・194戸）が竣工した。

「西宮北口駅前街区開発計画」は、阪急電鉄と行政、そしてその他の企業や地域の人々などが連携して手掛けることで、開発スピードも加速して進んだ。それぞれの事業が連動して生まれた整備効果も



大きい。これについて、阪急電鉄株式会社都市交通事業本部の上村正美都市交通計画部長は「創業者・小林一三のビジネスモデルは需要追従型ではなく、需要創造型だった。需要があるからそこにつくるのではなく、需要自体をつくり出していった。この西宮北口駅周辺も、ここに住んでもらい集まってもらうには、このまちがもっと活性化していくには、どんな需要をつくり出したらいのか——20年以上も前から行政と話し合いを重ねてきた。まちづくりにかかる関係機関、関係者が連携することで、大きな成果が上がり、まちづくりが加速して進んだ」と語る。

いまも貫く創業からの阪急電鉄の理念が求心力になったのかもしれない。

街路事業と駅総合改善事業を同時に

ここで、西宮北口駅自体に着目してみたい。

西宮北口駅は、1987年、橋上駅舎化されている。神戸線の特急10両運転を行うためのホーム延伸が目的で、それに伴い今津線を南線と北線に分断。駅機能を2階に移し、構内コンコースの東側外周に「コの字型」のペデストリアンデッキを配置した。構外通路については、2005年に西側外周も配置。これにより、ペデストリアンデッキが環状になり、

2線によって分かれる四つの駅周辺地域を自由に行き来できるようにしていた。

駅周辺の再開発では、さらに利便性の高い駅づくりと都市交通の円滑化を目的に、西宮北口駅の駅舎改善、今津線南線の高架化事業が実施されている。

今津線南線と東西方向に平面交差する都市計画道路球場前線は、都市総合再開発促進計画において重要なアクセス道路として位置付けられており、復興整備の中で、その交差部が国の緊急対策策切に指定されたため、立体交差の必要性が急速に高まっていた。さらに、立体交差化（街路事業）の計画が進む中で、円滑な乗り換えなどの利便性向上を目指し、駅舎においても鉄道駅総合改善事業が行われることになり、二つの事業が一体となった「阪急今津線高架化事業」が施行されることになったのだ。

「国の管轄が異なる街路事業と駅総合改善事業が同時に行われるケースは非常に珍しい」（上村部長）という。

総事業費は約35億円。西宮北口駅の改善工事と駅から球場前踏切道までの高架橋構築工事を、国と西宮市から補助を受けて鉄道駅総合改善事業（高架延長約150m）で、その先の山手幹線架道橋との取付部までは兵庫県の事業主体となる街路事業（高架延長約190m）で行うことが決まった。

今津線高架化事業で交通問題が解消

事業は2007年に開始され、

11年3月に完了した。

街路事業の一番の目的は、交通渋滞の解消だ。それまで平日で平均248本の電車が通るたびに分断されていた道路交通が大幅に改善された。回送電車が通過するため、入換線が残されているが、電車が通過するのは早朝と深夜の4本だけなので、道路交通に大きな影響はない。

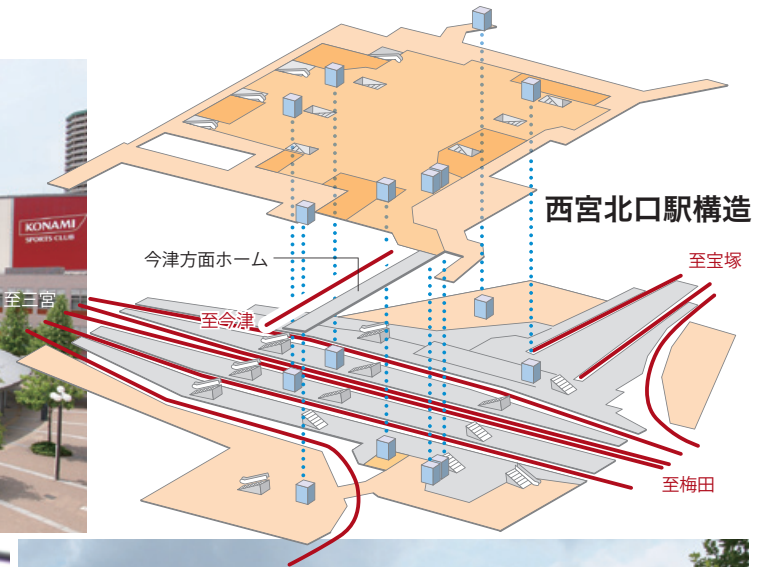
また、鉄道駅総合改善事業では、今津線南線のホームを高架化し、駅コンコースと同じ2階に新設した。神戸線と今津線の乗り換えはいったんコンコースに上ったからホームに下りなければならなかったが、今津方面に乗り換える際は、階段などを介する負担が軽減できる。さらに、以前は二つだった駅の改札口も、東改札と南東改札を新たに設置した。

「阪急電鉄の中で、四つも改札がある駅は珍しい。あらゆる方面に直接アクセスができるようになった」と阪急電鉄株式会社都市交通事業本部技術部の佐藤亮調査役は語る。

「高架橋のデザインについては、西宮北口駅周辺の雰囲気損なわないように、特に気を配った。例えば、南東改札口は阪急西宮ガーデンズに向かうペデストリ



阪急電鉄株式会社
都市交通事業本部 都市交通計画部長
上村正美
Masayoshi UEMURA



アンデッキと直結している。デッキに並ぶ鉄道橋の側面には化粧パネルを貼り、周囲との調和に努めた」(佐藤調査役)

駅の外周に設置されていた環状のペDESTリアンデッキについては、今津線南線ホームの高架化によって南側の東西通行が分断されてしまったため、動線の機能補償として、地上階に自由通路と踏切(人道路踏切)、コンコース階とつなぐ2基のエレベーター(各13人乗り)を設置した。これで南東側から南西側に行く場合には、橋上通路からエレベーターで地上に降り、自由通路と踏切を通過して南西側へ行くことができる。

「これでは従来からの機能を失わずに高架化を実現できた。駅舎の外装に関しても、西宮市から景観に関するさまざまなアドバイスを頂戴し、市と協議しながらデザインを決定した」(佐藤調査役)

駅とまちはともに発展しながら、さらに人々に愛され親しまれる場所へと姿を変えている。

阪急西宮スタジアム跡地開発計画

1937年に開場され、地域の人々に長い間愛されてきた阪急西宮スタジアムが、その歴史に幕を閉じたのは2002年。その跡地の有効利用については、04年に発表した西宮北口周辺開発計画のなかで全体構想が示されていたが、05年11月、この構想に基づいた「阪急西宮スタジアム跡地開発計画」が発表された。ポ



阪急電鉄株式会社
都市交通事業本部技術部 調査役

佐藤 亮
Ryo SATO

テンシヤルの高い立地特性を活かし、広大なエリアを商圏とする西日本最大級のショッピングセンター、阪急西宮ガーデンズの建設だ。

オープンは08年11月。地上4階建て(一部5階建て)で、敷地面積は7万㎡、延べ床面積24万7000㎡(賃貸面積は10万7000㎡)。阪急百貨店と総合スーパーのイズミヤを核店舗に、シネマコンプレックス(12スクリーン・2200席)、専門店(268店舗)で構成されている。

「単なる商業施設ではなくコミュニティづくりができるような場所、このまちの中に『ガーデンズ』という小さなまちがあるという意識でつくっている。阪神間という特色を打ち出して、梅田でも三宮でも郊外型でもない、ここだけのまちづくりをしていきたい」と阪急阪神ビルマネジメント株式会社PM事業本部の田中稔之助(阪急西宮ガーデンズ館長)は語る。

施設は中央部に駐車場(3000台)を配置し、駐車場の周囲をぐるりと店舗が取り囲む。1周約450m、東西南北4つのモールから成るサーキット型の設計だ。「通常のモールは端にある店舗が集客しづらくなるが、サーキット型だとの店

特集：駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]



1ムービングウォークを設置したペDESTリアンデッキ（写真右下）で西宮北口駅と直結している阪急西宮ガーデンズ。2メイン店舗の「西宮阪急」。



1高架になった今津線（南線）。2バスシェルターと街路樹が整備された駅前広場。3高架化に伴い設置された西宮北口南踏切。4駅構内に明るい光を呼び込む2階コンコース。5「ニシキタ」の愛称で親しまれる西宮北口駅。副駅名は阪急西宮ガーデンズ前。6高架化事業で球場前線の交通渋滞が解消された。

毎年の割合程度のテナントのリニューアルを実施したり、各テナントで阪急西宮ガーデンズ限定商品を取扱ってもらうなど、緻密な戦

買物客のメイン層は30〜40代の女性だが、阪急百貨店は年配者の利用も多い。リピーターが多いのも特徴だ。

大成功を収めた阪急西宮ガーデンズ

阪急西宮ガーデンズは開館以来、業績を伸ばし続け、10年度の来館者数は828万人（前年度比108.7%）、売上実績は693億円（前年度比108.4%）と、長引く不況の中で大成功を収めている。

また、屋上にある9000㎡のスカイガーデンは、「自然環境との調和」を施設コンセプトにした阪急西宮ガーデンズのシンボリックな存在だ。六甲山系に自生する樹木や桜、果樹などで緑化され、オルゴールの音色に合わせて踊る噴水も設置されている。六甲の山並みも眺められるこの屋上庭園は、訪れる人々の憩いの空間となっている。



阪急阪神ビルマネジメント株式会社 PM事業本部 阪急西宮ガーデンズ館長

田中稔之
Toshiyuki TANAKA

「課題は、お客さまにマイカーではなく、もっと電車でお越しいただくようにすること。車の渋滞を緩和し、地域の方々のストレスを解消して、エリア内の回遊性を高めていきたい」と田中館長は抱負を語っている。

「オープン前からポイントカードの申し込みが殺到し、開業1カ月前には既に6万人を超えていた」（田中館長）

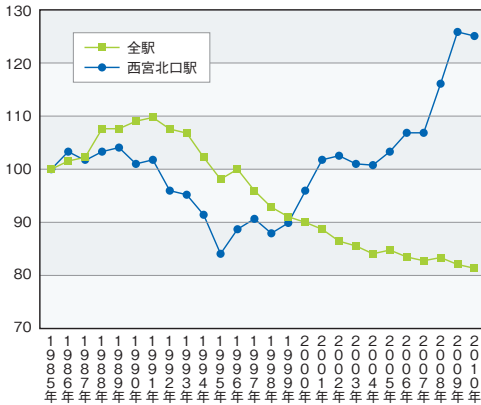
震災後の一連の再開発事業の最終段階に登場した「新しいまち」を、人々がいかに待ち望んでいたかがうかがえるエピソードだ。

また、阪急電鉄系列では初めてポイントカードを導入したのも話題となったが、初年の目標10万人に対し22万人が入会、現在は26万人が会員となっている。

「日々、変化を起こして、新しいものに巡り合えるという印象をつくっている」（田中館長）と言う。

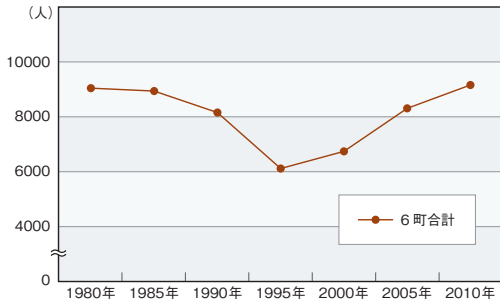
1985年～2010年の輸送人員の推移

(1985年を100として)



※西宮北口駅乗降数は交通量調査データより1985年を100として
 ※1989、1991、1993、1994、1995、1997、1999年は推計値
 (1995、1997、1999年の西宮北口駅乗降数は、西宮市人口の増減率をもとに推計、
 その他は全線平日1日平均輸送人員数より推計)

西宮北口駅周辺の町人口推移



1 スカイガーデンの踊る噴水で遊ぶ子どもたち。2 手入れが行き届いた庭園は四季を通じて楽しめる。3 天井から差し込む光と吹き抜けの空間が心地よい。



行きたいまち・住みたいまちへ

西宮北口駅の乗降人数の推移(1985～2009年)を見てみると、90年前後をピークに徐々に減少しているが、阪神・淡路大震災後に大きく落ち込んだ後は、復興と再開発が進むのに比例して徐々に増加しているのが分かる。注目すべきは、阪急西宮ガーデンズ開業後、その上昇率が急激にアップしているということだ。

阪急西宮ガーデンズ開業直後(08年12月)には、1日の乗降客数が約11万4000人を記録し、三宮駅を上回ったほどだった。

かつて、西宮北口駅の乗降客数の順位は、阪急電鉄全線のトップ10に入るものの下位だった。それが現在では、梅田(約53万人)、三宮(約11万人)に続いて3位(約9万3000人)に浮上し、阪神間では第3の都市としてすっかり定着している。

06年から毎年WEBで実施されている駅単位で人気の街を探る「関西住みたい街(駅)ランキング」(調査・長谷工アーベスト関西支社)では、昨年に続いて11年も「阪急西宮北口駅」が1位を獲得した。09年は4位だったが、その後、票を伸ばし、堂々の連覇を果たしている。

また、駅周辺の町(両度町・高松町・深津町・高畑町・北口町・芦原町)の人口推移でも、1980年には9228人だったのが、震災直後の95年には6021人に減少し、その後は増加傾向に転じて2010年には9333人と、30年前の人口を超えるまでになった。全

国的に少子化が言われて久しいが、このエリアは小学校の教室が足りない状態だ。マンション開発などから、子どもを持つ30代ファミリーの流入が目立つという。

「まちづくりは、一時的な賑わいの創出に終わってはならない。鉄道駅を基盤としたまちは、世代交代がうまくできる。西宮北口駅周辺も、次世代につなげていく持続可能な取り組みが重要だ」と西宮市の溝口課長は話す。

ところで、西宮北口駅周辺のまちについて、多くの人が「他にはないまち」という言葉を口にする。神戸と大阪という2大都市の中間地点にあること、明確な特徴を持つ4エリアがあること、2線がクロスする駅の構造、地域の人々の意識や考え方、行政の取り組み、かつて阪急西宮スタジアムがあったこと、芸術文化センターがあること、阪急西宮ガーデンズの存在——裏付ける理由はさまざまだ。それらが相乗効果をもたらして、オンリーワンのまちができたということだろう。需要創造型の都市開発は、潜在的なニーズを見だして「ここにしかないまち」をつくり出す。そうしたまちだからこそ、人々は惹かれ、集まり、賑わいが広がっていく。

「このまちに携わる人には、どこかが独り勝つるのではなく、地域全体で集客しよう、盛り上げようという思いがとて強い。さまざまな人々のいろいろな熱意があつて花開いたまち」(田中館長)

まちに携わる人たちの熱意がある限り、まちはさらに大きな賑わいの花を咲かせていくだろう。

お客さまと一緒に 地域の文化・芸術を 育てていきたい。

阪神・淡路大震災から10年、
復興のシンボルとして誕生した兵庫県立芸術文化センター。
「一緒に元気になっていく」ことを掲げ、
文化不況の中で快進撃を続けている。



兵庫県立芸術文化センター ゼネラルマネージャー

林 伸光 Nobumitsu HAYASHI

一緒に元気になっていく劇場

兵庫県立芸術文化センターの基本理念は、「自ら創造し、県民とともに創造する『パブリックシアター』」であり、阪神・淡路大震災からの「復興への貢献」を劇場運営の大きな柱にしています。芸術監督の指揮者・佐渡裕さんは、「音楽や舞台で、震災前よりも心豊かなまちにしてほしい」という兵庫県知事の申し出を受けて2002年に就任しています。「メインの海外での公演を減らしてでもこの仕事がしたい」という佐渡さんの強い思いに打たれて、私もその時から一緒に携わっています。

西宮市や芦屋市は、震災の被害が非常に大きかったところで、震災から復興していく中、芸術や音楽は人々の心の大きな支えになりました。佐渡さんは、地域の人たちと「一緒に元気になっていく」という強い意志を持っています。あの時、背負った重みは大きく、今も皆、その重みを抱えて生きている——一緒に元気になっていくためには、この芸術文化センターがどういう存在になればいいのだろう。すべての活動は、そこからスタートしています。

オープン時、佐渡さんは子どもたちのオーケストラを創設したり、地元の小学校を回ったり、商店街の人たちと街を歩いたり——皆と触れ合い、音楽の話をしました。佐渡さんの言葉で言うと「劇場はみんなの広場」、この芸術文化センターをそういう地域の広場、皆さんの広場にしていきたいと思っています。

年間300超の公演と50万人以上の入場者

そのためには、劇場経営をしっかりとやらなければなりません。

それが私の役目でもあるわけなのですが、この劇場の活気を一過性のものでなく、維持し続けることこそが大切になってくるわけです。劇場が成功しないと、芸術家が生きていけないし、いい芸術も生まれませんからね。

佐渡さんと話したのは「今まで日本の劇場ができなかったことをやろう」ということです。オペラもミュージカルも、落語もやる。芸術の香りが高いものから古典芸能まで、さまざまなニーズに応える。オープン時には、佐渡さんのアップ写真に、誰でも知っているベートーヴェン「運命」の「ジャジャジャジャーン！」をキャッチコピーにした非常にインパクトの強いポスターをつくって、阪急電鉄などの車両をジャックしました。こうした広報活動も、県立の劇場らしからぬ戦略だったと思います。

現在は、年間300以上の自主事業公演を行い、50万人以上の入場者を迎えています。入場者の割合は、兵庫県が7割を占め、残りが大阪2割とその他といったところでしょうか。無料登録の会員制度も導入しており、会員数は平均して6万人強。自主事業に関してはご案内を送付して先行予約を受け付けるなど、地域の方々に劇場を楽しんでいただけるようにさまざまな工夫をしています。

パブリックシアターとは、「地域と人々の関わりを考え、地域の人々が、ライブパフォーマンスの上演を通して、芸術文化と出会える場」と考えています。思えば、阪急電鉄の創業者・小林一三も、単に電車の乗客を増やすために宝塚歌劇などを創設したのではなく、何もなかったところから文化をつくり、育てました。それも、お客さまと一緒に。地域の方々とともに地域の文化・芸術を育てていく、私たちも同じ思いで取り組んでいます。



兵庫県立芸術文化センター外観。



4層バルコニー形式のKOBELCO大ホールと落ち着いた雰囲気の阪急中ホール。





REPORTS 阪急電鉄の 「駅とまち」

写真提供／摂津市都市整備部

Chap. II

新しいまちの顔として 誕生する「新駅」。

行政とのパートナーシップに基づき、まちづくりの一環として整備を進める阪急電鉄の「新駅」。新しいまちの顔の誕生に、地域活性化の期待がかかる。阪急京都線に2010年3月開業した「摂津市駅」に続き、2013年春には長岡京市で新駅の開業が予定されている。

文●茶木 環／撮影●織本知之

CO₂排出量ゼロの取り組み

2010年3月14日、阪急京都線正雀～南茨木駅間に、阪急電鉄86番目の駅・摂津市駅が開業した。「駅運営に起因するCO₂排出量を実質的にゼロにする」というコンセプトの下に誕生した日本初のカーボン・ニュートラル・ステーションだ。

カーボン・ニュートラルとは日常生活や企業活動における温室効果ガス(CO₂)の排出量と、省エネルギー設備の導入や緑化などで削減・吸収したCO₂量が「イコール」である状態をいう。摂津市駅では、CO₂排出量を削減する具体的な施策として、さまざまな設備を導入している。

駅舎の屋根の上には、180Wの太陽



光発電パネルを392枚設置した。初年度の発電量は約5万9000 kWh。駅で利用する空調・照明・駅務機器などの電力を供給している。照明は、非常灯を除くほぼすべてにLEDを使用。初年度は約2万8000 kWhの削減を実現した。

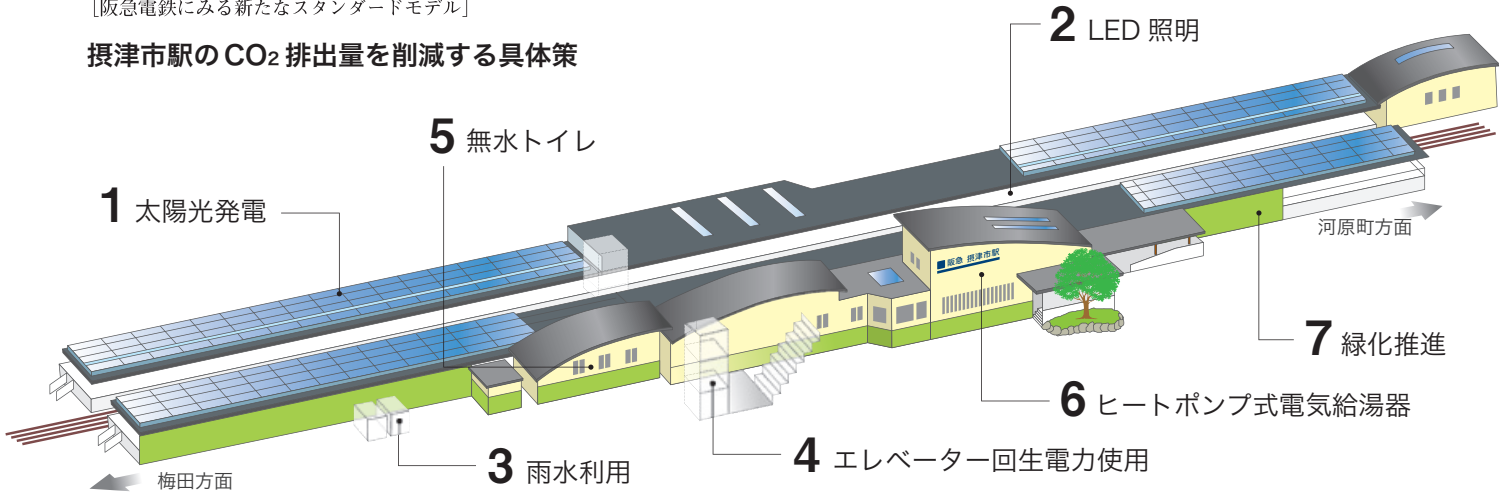
その他にも緑化推進や雨水利用、男性用無水トイレや省エネ型エレベーターの導入、ヒートポンプ式電気給湯器の採用など、駅の主な設備を省エネ・創エネタイプに集約している。

初年度の実績を見てみると、駅で想定されたCO₂排出量約64tのうち、これらの施策による削減量は全体の42%に当たる約27t。残りの37tは、排出枠を利用してカーボンオフセットしている。

特集：駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]

摂津市駅のCO₂排出量を削減する具体策



「この試みを認めていただけたことは非

駅前に開業した「阪急レンタサイクル摂津」も、摂津市駅と同様、太陽光発電パネルとLED照明で、CO₂排出量削減を図っている。太陽光で発電した電気は、施設の照明などの他、電動アシスト自転車の充電にも使う仕組みだ。さらに駅に乗り入れている阪急バスもバイオディーゼルバス（1台）を運行するなど、環境配慮の取り組みは駅だけにとどまらない。

こうした摂津市駅での環境に対する多面的な取り組みが高く評価され、阪急電鉄は、国土交通省の第9回日本鉄道賞表彰選考委員会特別賞を受賞した。

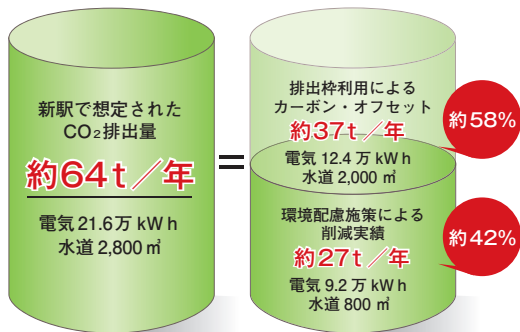
阪急電鉄では、駅構内に設置したモニター画面でこれらの施策と実際の削減量数値を公表するとともに、行政や企業の環境活動や技術を紹介した環境メッセーJ看板を掲出。駅や電車を利用する人たちの環境意識の喚起に取り組んでいる。

また、摂津市駅の開業に合わせ、京都市では2010年7月末まで「カーボン・ニュートラル・トレイン 摂津市駅号」を運行した。環境配慮をイメージしたラッピングを施し、車内のポスター枠もすべて環境テーマで統一した。環境メッセージ列車だ。

「電車を、走る情報発信メディア」ととらえ、駅や電車を利用されるお客さまに、当社や環境問題に取り組んでいる沿線行政、団体などの思いをお伝えしていく。環境について考えていただくきっかけになれば」と阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部の中島智彦調査役は語る。

摂津市駅でのカーボン・ニュートラル

開業後1年間の実績 (2011年3月)



CO₂換算係数 電気：0.294 kg - CO₂/kWh
水道：0.263 kg - CO₂/m³

常にうれしい。今後も継続していきたい」と中島調査役は話している。

「環境」がコンセプトのまちづくり

摂津市駅が開業した摂津市南千里丘地区は、地球温暖化対策モデル地区として整備が進められている。誕生したばかりの「新しいまち」だ。

摂津市は、市内の約60%を工業系土地利用が占めている。市のほぼ中心部に位置する南千里丘地区にはダイヘン摂津事業所があったが、1996年に移転計画が発表されて以来、その広大な跡地の活用が注目されていた。

市は、この企業用地を活用した新しいまちづくりの検討を開始する。市の顔としてイメージを高める新たな拠点が必要だったことに加え、公共施設の多くが老朽化し、市民サービスの機能再整備が急

がれていた。

そうした中、市が打ち出したのが新たな都市核をつくる「南千里丘まちづくり」事業だ。阪急電鉄の新駅を設置し、駅を中心に公共施設などを配置して地域の利便性向上を目指す。基本方針は、将来に夢のある継続的で発信力のある拠点づくり。「環境」をコンセプトに置いたまちづくり構想だった。

2006年、摂津市は阪急電鉄、ダイヘンとでまちづくりにおける基本合意を締結。ダイヘンが用地を売却した後の07年には、摂津市、阪急電鉄、民間デベロッパーである(株)ジェイ・エス・ピーの3者により南千里丘地区を「地球温暖化対策モデル地区」に定め、まちづくりを開始した。08年6月には環境省の「低炭素地域づくり面的対策推進事業」のモデル地域にも選定されている。

南千里丘まちづくりとして整備が進められているのは約6.8ha。摂津市駅の開業に合わせて「まちびらき」が行われた。

第二期の開発を残してはいるが、現時点で、摂津市駅と駅前広場の他、摂津市コミュニティプラザ(男女共同参画センター・シルバー人材センター)や摂津市



阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部 調査役

中島智彦
Tomohiko NAKAJIMA



1 駅で利用する電力を供給する太陽光発電。2 駅舎とホームのほぼすべての照明にLEDを採用。3 阪急レンタサイクルも駅と同様、CO₂排出量削減を図っている。4 構内に設置されたモニターでは駅の取り組みを紹介。5 駅舎に施された壁面緑化。CO₂を吸収する。

需要予測は1日1万2000人を見込んでいるが、現段階では8000人程度で、計画中のマンション等の完成が待たれているところだ。

これを受けて、長岡京市と阪急電鉄は協議を重ね、「新たな交通結節点」として、ICに隣接する全国でも珍しい駅が誕生することになったのだ。

鉄道と高速道路のコラボレーション

一方、13年春に開業予定の長岡京市の新駅は、鉄道と高速道路、路線バスのリンクージュを視野に入れた新たな交通結節点を目指している。

現在、工事が進められている京都市の久御山ICと大枝IC（仮称）を結び、名神高速道路ともつながる自動車道で、京都市圏の交通渋滞緩和が期待されている。03年には久御山ICと大山崎JCT・IC間が開通、その先約10km区間が12年度末には完成する予定だ。

また駅前周辺には、市が東西で合計6600㎡の駅前広場を整備し、バスターミナルやタクシー・マイカーの乗降場を設置。さらに駅前広場に隣接してパークアンドライド駐車場（一般車40台・身障者用1台・大型バイク6台）、東西3カ所に駐輪場（自転車1000台・バイク200台）も設置することが決まっている。長岡京市の顔となる駅を目指し、整備が進められているところだ。

小さな市が新たな顔を持つ

長岡京市の新駅に期待されているのは、電車・高速バス・路線バス・マイカー・

立保健センターなどの公共施設が開業している。緑化率25%以上の街並みの中には、民間の分譲マンションや高齢者対応マンションなども一部完成し、入居が始まった。

阪急電鉄は、この南千里丘まちづくり構想段階から参画し、新しいまちの玄関口となる摂津市駅を設置した。もともとと正雀―南茨木駅間は約3.5kmの距離があり、阪急電鉄全線の中でも3番目に駅間が長かった。かねてより駅の設置を望む声は強く、新しいまちに駅は必要不可

欠な存在だ。「高齢化社会を迎え、人口が減少していく中で、鉄道事業者の役割は以前にも増して大きくなっていると思う。公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりが重要になってきている。駅とその周辺を整備して魅力あるまちをつかっていくためには、行政と鉄道事業者の連携が必要。鉄道事業者もまちづくりに積極的にいかかわっていく」と中島調査役は語る。

摂津市駅の整備費用約18億円は、阪急電鉄と摂津市が1対2の割合で負担した。

第二外環状道路は、久御山ICと大枝IC（仮称）を結び、名神高速道路ともつながる自動車道で、京都市圏の交通渋滞緩和が期待されている。03年には久御山ICと大山崎JCT・IC間が開通、その先約10km区間が12年度末には完成する予定だ。

長岡京市には、長岡京IC（仮称）が設置される。これにより、市内南部地域の交通環境が大きく変化することが予想され、04～05年度に行われた「長岡京市南部地域等における公共交通活性化協議

市民・事業者・行政が協働で「環境」のまちづくりに取り組む。

市中心部に位置する工場跡地に、一転して「環境」のまちを誕生させた摂津市。
将来を見据えた、夢のあるまちづくりを行い、新たな顔を掲げて全国に発信する。



摂津市長

森山一正 Kazumasa MORIYAMA

夢のあるまちを目指す

私が市長になった7年前、摂津市は財政が非常に厳しく、その再建が重要課題でした。けれども財政が豊かでも夢のないまちには人は住まない。ですから、社会のルールを守れる人づくりを進めるための「人間基礎教育」を提唱しながら、財政再建・夢のあるまちづくり・人づくりを3つの柱に取り組みました。

摂津市は面積が約15km²と狭く、緑が少ない。しかも市域の60%程度は準工業地域など工業系土地利用の多い土地柄です。このままだと殺伐としたまちになってしまう懸念がありました。

当時、ダイヘンの工場の移転計画があり、まちの真ん中にできる広大な跡地の利用は市民の重大な関心事でした。跡地に沿って阪急京都線が走り、偶然にもそこは長い駅区間のほぼ中間地点だった。さらに付近にある市のコミュニティ施設も老朽化で建て直しが必要になっていた。この三つが奇しくも重なった——これをバラバラに手掛けず、1+1+1=5にしようと思ったんです。阪急電鉄にもご理解をいただき、新しい駅が設置されることになりました。

そして、「環境」というコンセプトを持ったまちをつくらうと、皆の心が一つになったんですね。駅の真ん前に、市民交流の拠点のコミュニティプラザや健康の拠点の保健センターをつくる。駅周辺には車はできるだけ入れないようにする。もちろん、障害のある方々のご利用に際しては、近くに駐車場を用意するなどの配慮をしています。そして、この地区だけは特別に地区計画の条例で、他ではあまりない緑化率25%にし、阪急電鉄には全国初のカーボン・ニュートラル・ステーションをつくっていただいた。小さなまちの小さな核ですが、全国に発信できるかたちが完成しました。

これからのまちづくりは集客だけでは成立しない。理念をきっちり入れていかないと、数年で破綻してしまうだろうと、私は考えています。

市の名前が付いた新たな拠点

摂津市の地形はL字型で、淀川に沿って長い。その東西を鉄道と川が分断し、南北を幹線道路が区切っている。公共施設などは自然と北側に偏り、そこが今までの中心部となっていました。それが摂津市駅という新たな拠点ができた。加えて、市民が非常に喜んだのは、自分たちが暮らす「摂津市」の名前が駅名に盛り込まれたことです。

リーマン・ショックが起きハラハラした時期もあるのですが、順調に工事が進み、たった5年で一つの「まち」が誕生しました。企業も行政も、議会も職員も市民も、心一つにして、一生懸命このまちに懸けたからでしょう。総事業費は約40数億円ですが、国の補助金、民間の協力支援などで、市の財政的な負担は最小限に抑えることができました。一行政としては、確かに冒険に近い構想だったかもしれませんが、けれども、この厳しい時代を小さな市が乗り切っていくためには、皆さんとともにテーマ性のあるまちをつくるのは重要なことでした。

今後の課題は市内の地域分断をどう解消するか。そのためには連続立体交差事業の必要性があります。今回のまちづくりは、市としてこの事業を視野に入れたものですが、これは長期的な事業ですので、将来的な展開へとつなげていきたいと考えています。

今年スタートした摂津市の第4次総合計画のテーマは「協働」。行政、市民、事業者が一緒に考え、汗を流していく。摂津市駅周辺部はまさに「協働」を実践した場所、これからも継続的に発展し続ける地域だと自負しています。



ゆるやかなアーチを描く屋根が特徴的な摂津市駅。



摂津市駅を拠点に「環境のまち」が広がる。



自転車をつなぐ、高度な交通結節点としての役割だ。

高速道路上に高速バスの停留所を設置し、広域から長岡京市への集客を図り、周辺の観光振興に役立てる。あるいは、京都へは電車に乗り換えて入っていくように誘致し、京都市内の交通渋滞を緩和する。現在は、河川で分断され、バス路線がない長岡京市と京都市南部地域や近隣市町を公共交通でつなぐ——中・広域的な連携でネットワークを拡充し、公共交通利用へのシフト推進が期待されている。

もちろん、主な交通手段としてマイカーや路線バスに頼っていた沿線住民の利便性が飛躍的に向上することは言うまでもない。

この広域交通結節点の誕生は、長岡京市の都市像にも大きく影響を及ぼすことになりそうだ。長岡京市の中心市街地整備は、JR長岡京駅前の再開発事業が完成し、阪急長岡天神駅周辺のまちづくりが課題となっているが、土地に余裕がなく整備が難しい。同駅から1.5 km地点にできる新駅を、長岡京市は新たな都心ゾーンに位置付けている。

長岡京市は、10年ほど都が置かれた王城の地であり、新駅周辺には、国史跡指定の恵解山古墳をはじめ、細川ガラシャゆかりの勝竜寺城公園や西国街道など、歴史的遺産が多い。また、既設の小・中学校に加え、13年には立命館中学校・高等学校が開校する。

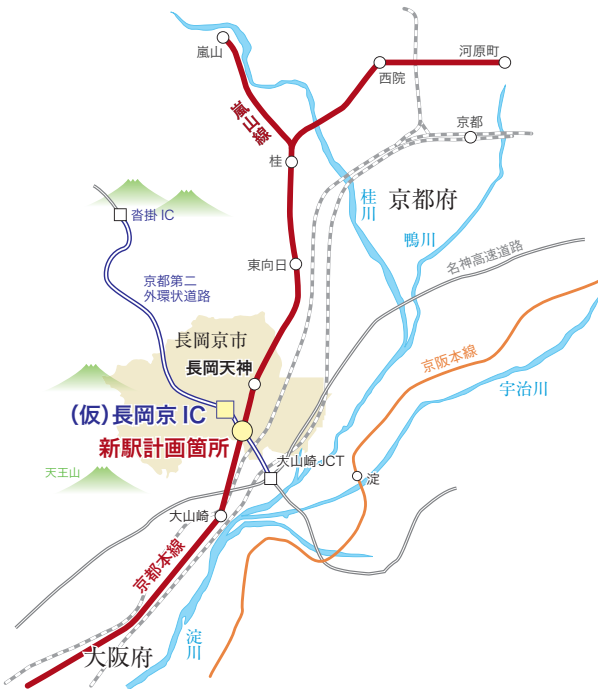
長岡京市は、新駅周辺を「文化教育地区」として、今後のまちづくりを進めていく方針だ。「環境のまち」という新たな

顔を持った摂津市と同様、長岡京市も新駅設置によって、新たな顔を持つことになったと言える。

また、阪急電鉄にとつては、摂津市駅に続く新駅だけに、駅舎のデザインや環境対策についても気になるところだ。これについて中島調査役は「高速道路の高架下の駅という特性を活かしつつ、長岡京市の新しい顔にふさわしいデザイン性と機能を持った駅にしていこう。環境対策についても、個別の省エネ施設の導入だけではなく、全体のエネルギー消費そのものをできるだけ抑制する工夫が必要」と語っている。

京都第二外環状道路の開通だけなら、長岡京市は、単なる通過地点にとどまっていたかもしれない。しかし、鉄道駅の設置で、広域な交通結節点ができ、まちの新たな発展の道筋が見えてきた。新駅周辺エリアは、新都心ゾーンとして活性化を進めていく。

新駅計画箇所(予定)位置図



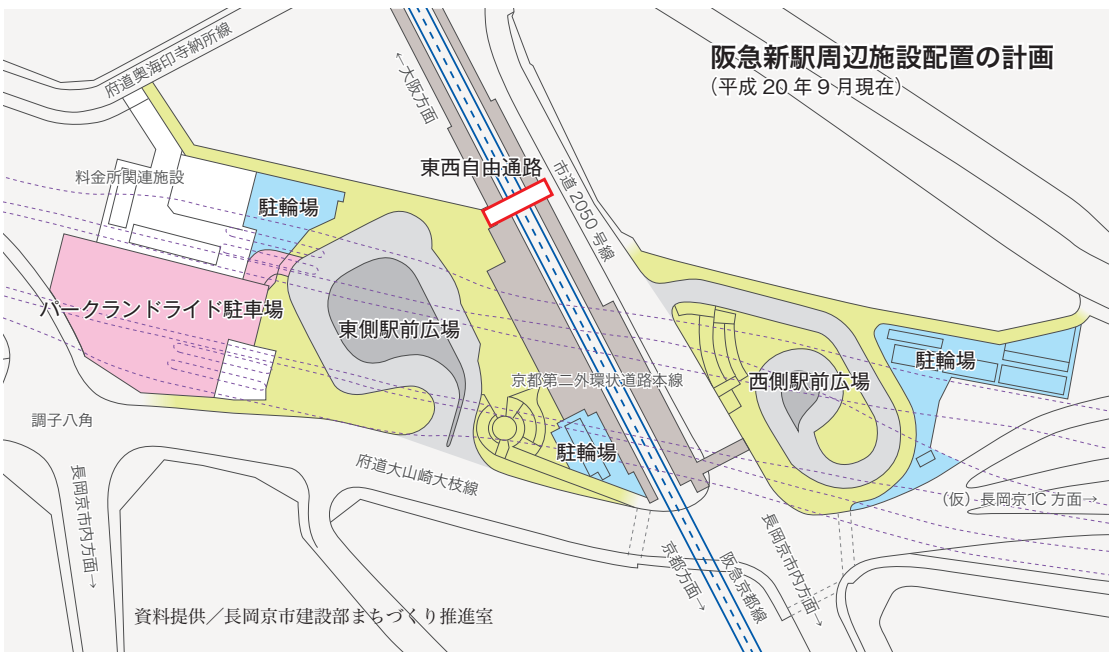
化を進めていく。

駅は、その始まりにおいて鉄道利用のためのゲートウェイにすぎなかった。しかし、駅を起点にまちが発展していくにつれ、駅はまちの中心的存在としてさまざまな機能を担っていく——阪急電鉄は、その100年の歴史の中で、駅の存在意義というものを磨き上げてきた。

明確なコンセプトを持ったまちづくりの中では、駅が存在が核となる。南千里丘まちづくりの「環境」というコンセプトの下に開業した日本初のカーボン・ニュートラル・ステーション、摂津市駅。鉄道と高速道路の

コラボレーションという従来にはなかった発想で、その整備効果が期待される長岡京市の新駅——まちづくりの一環として整備を進める阪急電鉄の新駅開業は、「駅から始まるまちづくり」の新たなスタンダードモデルとして注目されている。

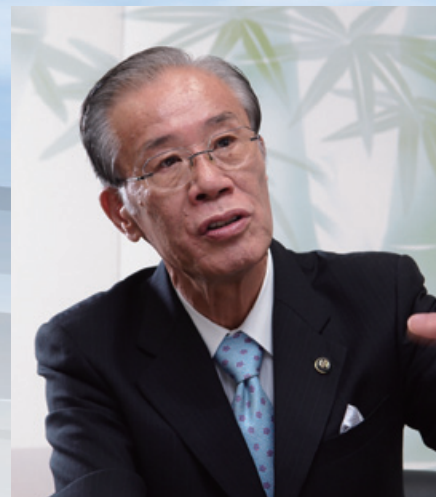
阪急新駅周辺施設配置の計画 (平成20年9月現在)



資料提供 / 長岡京市建設部まちづくり推進室

公共交通サービスの拡充で 広域な地域の活性化と 観光振興を目指す。

2013年春に開業が予定されている長岡京市の新駅。
高速道路と鉄道による広域交通結節機能の
飛躍的な向上に期待がかかる。
大きく変わる交通環境が地域に活性化をもたらす。



長岡京市長

小田 豊 Yutaka ODA

豊かな自然と共生する「交通」の整備を

長岡京市は、電車で京都の四条河原町まで10分、大阪の梅田には30分という距離にあり、大都市近郊の都市として発展してきました。また、784年平城京から遷都され、わずか10年の短い期間でしたが、王城の地として栄えた歴史を有しています。自然が豊かなことも大きな特徴となっており、19.18km²というコンパクトなまちで森林面積が市全体の4割を占めている。さらに、全国的にも稀なことに、市街化区域の中に調整区域が点在していて、それらの土地は農地や竹林に使われ、緑豊かなまちを形成しています。

長岡京市の南部地区は、自然に囲まれた郊外型住宅として開発された地域ではあるものの、阪急電鉄で2番目に駅間が長い大山崎駅と長岡天神駅の間に位置し、交通が不便な状態が続いていました。長岡京市の歴史文化や豊かな自然と共生する利便性の高い公共交通サービスの整備が長く望まれていたのです。

京都第二外環状道路の建設には、住民の方々の反対がありました。確かに単なる通過交通だけの道路であれば、長岡京市に何のメリットもありません。しかし、国の用地である第二外環の高架下を使えば、市の負担を最小限に抑えて新駅を整備することができる。新駅と長岡京IC（仮称）、関連して整備される幹線道路や路線バスを見直し、利便性の高い公共交通サービスをつくることができます。

住民の方々に納得いただけたのは、新駅ができるということが大きかったと思います。それと、周辺地域の自然と調和した土地活用です。高架下は、散策道など市民が憩いの場として利用できるように整備していく方針です。また、3万7000m²の用地を確保し、ト

ンネル工事などで出た残土の集積地に使っていますが、ここは記念植樹などで自然回復に取り組んだり、自然との触れ合いや農業体験等に活用する公園として整備する計画で、道路開通後、数年以内に供用を開始したいと考えています。

高度な広域交通結節点としての機能を

新駅は、長岡京ICに隣接して、第二外環の高架下にできます。駅には、駅前広場やパーク・アンド・ライド駐車場、駐輪場を整備して、鉄道とバス・車を結節し、誰もが快適に乗り継ぐことができる利便性の高い交通空間をつくっていきたくと考えています。

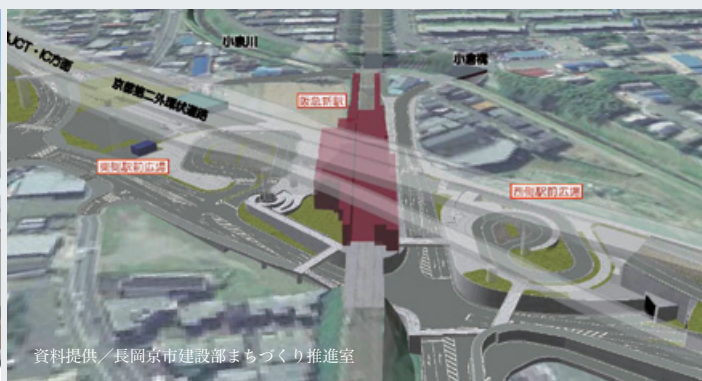
長岡京市内の路線バスやコミュニティバスルートの再編も考えています。新駅は約3km離れた京阪電鉄・淀駅とも既存の府道で一直線に結ばれる——木津川や宇治川、桂川で分断された地域同士を結ぶことができるようになり、京都市や八幡市との接続性が高まれば、観光の広域連携も進めやすい。地域の観光振興に大いに役立ちます。

新駅効果はすでに表れていて、立命館中学校・高等学校の移転が決まっています。5世紀前半につくられたといわれる、このあたり最大の恵解山古墳の整備も、いよいよ今年から3年計画で進めていく予定で、歴史的遺産が多い一帯ですから、文教ゾーンとして、特徴あるまちづくりを進めていきたいと考えています。

新駅を中心に新駅周辺から長岡京市内へ、さらには広域へ、賑わいは広がり、活性化が進んでいくと思います。新たな可能性を秘めた新駅の誕生に期待しています。



新しく整備される駅のデザインイメージ。



京都第二外環状道路の高架下に整備される新駅の配置イメージ。

「そのまま廃線にはできなから」

ひたちなか海浜鉄道湊線は、JR常磐線勝田駅と海水浴場がある阿字ヶ浦駅を結び、時間にして26分、全長1.4・3kmの短い路線だ。

3月11日の東日本大震災で受けた湊線の被害は甚大だった。全線にわたってレールの湾曲や沈下、破断が発生したほか、トンネル内の亀裂、路盤やのり面のひび割れが多発。駅舎も那珂湊駅以外はすべて被災し、ホームの歪みや陥没、亀裂などの被害が発生した。

特に被害が深刻だったのは、田園風景が広がる金上―中根駅間だ。線路脇の溜め池が決壊、路盤の盛り土が流され、約50mにわたって線路がすり橋のように垂れ下がった。

震災時、列車は下りがちょうど金上―中根駅を運行しているところだった。列車が溜め池を通過して約1分後に大きな揺れが起き、池が決壊したという。地震で緊急停車した列車は、線路状況の安全を確認した後、中根駅まで走行。乗客にけがなどはなく、駆け付けた職員が最寄りの避難所まで誘導した。

「1分遅かったら、列車ごと濁流にのみ込まれていたかもしれない。駅まで自走し、ホームから安全にお客さまに避難していただくことができたのも不幸中の幸いだった。被災状況を考えれば、お客さまも乗務員も車両も無事だったというのは奇跡的としか言いようがない」と、ひたちなか海浜鉄道株式会社の北見延久取締役は振り

返る。

上り列車も殿山駅に緊急停車し、乗客を誘導避難。上り、下り共に列車はそのまま駅に停め置くことになった。

その日は職員の半数が那珂湊駅に泊まり込み、翌朝から手分けして被害状況の下調べに奔走したという。

初見で「長期間の運休は避けられない」と判断した海浜鉄道は、3月19日から勝田―阿字ヶ浦駅間で代行バスを運行。利用者の足を確保しつつ、被害状況の詳細な調査に取り組み、4月7日には本格的な復旧工事を開始した。

復旧費用は概算で約3億円。赤字ローカル線を引き継ぎ、2008年に第三セクターとして再出発したばかりの海浜鉄道にとっては重い負担だが、「廃線という最悪の事態を乗り越え、黒字化のめども立っていたのに、被災でこのまま営業を諦めるという選択肢はあり得なかった」と北見取締役は語る。

湊線の廃線を阻止するために07年に結成された「おらが湊鉄道応援団」のメンバーは、地震直後から被災状況を記録してホームページに掲載。全国の鉄道ファンに情報発信するとともに、地域住民に復興義援金を呼び掛けるなど、新たな支援に取り組んでいた。湊線の被災を知った地方の鉄道会社や関係団体からは、続々と激励の言葉が届く。そして、湊線を利用する一人ひとりの早期運行再開を望むあたたかい励ましの声――支援の広がり海浜鉄道の取り組みを後押ししたのだ。

勝田―阿字ヶ浦駅間、12万円の6カ月通

CLOSE UP

旧復えへ。

ひたちなか市
ひたちなか海浜鉄道
勝田 日工前 金上 中根 那珂湊 阿字ヶ浦
磯崎 平磯 殿山
阿字ヶ浦海水浴場
国営ひたち海浜公園
鹿島臨海鉄道
水戸大洗
那珂湊おさかな市場
アクアワールド大洗水族館
大洗港
大洗

ひたちなか海浜鉄道株式会社
取締役 危機管理室長
北見延久
Nobuhisa KITAMI

茨城町東



溜め池の決壊で路盤の盛り土が流出、宙に浮いた線路。



線路がうねうねと大きく波打ち、列車が走行できなくなった。

勤定期を買ってくれた市外在住のサラリーマンもいた。走っていない鉄道の、通勤で使うこともない定期を買ってくれる。鉄道屋冥利に尽きると北見取締役は語り、「そうした皆さんの励ましが、前に進むわれわれの力になった」と続ける。

復旧費用についても、現行制度では鉄道軌道整備法に基づき、国・自治体の助成が4分の1ずつとなっており、経営基盤の弱い第三セクターの鉄道会社が複数被災した今回については、国の補助率の引き上げが検討されているという。

全線復旧を祝い1300人が参加

全線運転再開の目標は、夏休みが始まる7月下旬。復旧工事が終了した区間から順次運転を再開することにし、6月25日に中根―那珂湊駅間、7月3日には勝田―平磯駅間の営業運転を再開。残る平磯―阿字ヶ浦駅間も目標通り同23日に再開し、震災か

ら134日目に全線復旧を果たした。また、復旧を記念して同30日には那珂湊駅をメイン会場に「全線復旧記念イベント」を開催。地域住民や鉄道ファンなど、大勢の参加者が駆け付けた。

来賓が出席する開会式に、保育園児や高専生による楽器演奏、クイズなどを組み合わせたプログラム。運休期間中も野菜の即売会や車両の撮影会など各種イベントを積極的に開催、地域住民や鉄道ファンとのつながりを大切にしてきた海浜鉄道らしい、賑やかでアットホームなイベントだ。湊線のグッズ販売のほか、那珂湊やきそば暖簾会やひたちなか商工会議所なども出店、延べ1300人が来場した。

「全線の運転を再開して、これから本当の意味での復旧、復興が始まる。1日も早く元の状況に戻し、鉄道利用を上乘せしていく。地域と一体となって、鉄道とまちの活性化を目指していきたい」と北見取締役は意欲を見せている。

ひたちなか海浜鉄道 被災を乗り越え 全線運転再開

東日本大震災で甚大な被害を受けたひたちなか海浜鉄道湊線が、7月23日、全線14.3kmの完全復旧を果たした。

震災の8日後には、勝田―阿字ヶ浦駅間の代行バスを運行、6月末から復旧工事を終了した区間から運行を再開するなど利用者の足の確保に奮闘してきたが、運転再開を待ち望む地域の声を力に当初は「長ければ1年かかる」と言われた復旧工事を4カ月半に短縮、震災から134日目で全線運転を再開した。運行本数も、この日から震災前の平常ダイヤに戻った。被災を乗り越えた「地域の鉄道」――復旧までを振り返るとともに、ひたちなか海浜鉄道のこれからについて取材した。

取材・文◎香田朝子／撮影◎織本知之



鉄道を軸に目指す

“ひたちなか”の活性化。

復興へ、 ともに歩む。

ひたちなか市に、鉄道が戻ってきた。
ひたちなか海浜鉄道湊線の全線運転再開。
震災の影響で、観光の客足を取り戻せない地域にとっても、
待ち望んだ湊線の営業再開だ。
震災被害からの復旧、そして復興へ。
行政、市民、そして鉄道事業者が一体となって、
「まちと鉄道の活性化」に舵を切る。
ひたちなか市本間源基市長と吉田千秋社長に
お話しいただいた。



東日本大震災で震度6弱、最大4mの津波を観測したひたちなか市。沿岸部を中心に、建物の損壊や浸水など、多大な被害を受けた。しかし、大きな津波が押し寄せた那珂湊おさかな市場も4月28日には再開するなど、復興への歩みは力強い。
被災で長期間の運休を強いられたひたちなか海浜鉄道も、一部区間運転を経て、7月23日全線運転を再開した。沿線住民にとっても、JR常磐線・勝田駅からの観光客を見込む那珂湊のまちにとっても待望の復旧だ。

本間 ひたちなか市は、那珂湊おさかな市場の津波被害が大きく報道されましたが、床上浸水がトータルで276棟、全壊を含め半壊以上の家屋が1187棟と、物的被害も予想以上に大きかった。公共施設、とりわけ水道をはじめ道路、下水道の被害も甚大でした。直ちに補修工事に取り掛かり、断水の解消に2週間かかりましたが、道路、下水道は仮復旧の段階、本格的な復旧工事は国の査定を受けた後、ようやく始まった状況です。

市は、4月14日の臨時議会で、震災復興関連の補正予算として、3月末の専決補正を含め約93億6500万円の支出を全会一致で決めました。県内ではひたちながが一番早かったと思います。正確にどれぐらいの復旧費用がかかるのか、本当はまだまだ詰めなければならぬ段階でしたが「復旧する」という強い姿勢を明確にして、市民に希望を持ってもらうことが必要です。湊線の復旧についても、従前の国のスキーム



「全線復旧記念イベント」の開会式で挨拶を述べる本間市長。

による補助金と市独自の無利子貸付金で予算を組み、まず復旧を支援する。同時に、国庫の補助率の引き上げについても働き掛けていきました。

湊線の被害は、とにかく甚大でした。溜め池の決壊で道床が崩れ、宙吊りになった線路を見て「もうダメなんじゃないか」と思った市民も少なくなかっただろうと思います。それが4カ月半で復旧、全線運転を再開した。地域の皆さんに、ひたちなか市の復旧に向けて、一つの大きな希望を伝えることができたんじゃないかと思えますね。
吉田 被害状況の調査が進むにつれ、正直、鉄道としてやっていけるのだからかという暗たんたる思いに陥ったこともありました。けれども、私の耳に聞こえてくるのは「湊線はもうダメだ」という諦めの言葉ではなく、「いつ元に戻るの?」「早く直して」と復旧を待ち望む声が圧倒的に多かつ



ひたちなか海浜鉄道株式会社
取締役社長

吉田千秋

Chiaki YOSHIDA

ひたちなか市長

本間源基

Motoki HONMA

た。地域の皆さんの声が非常に大きな励みとなりました。

また、震災の8日後、3月19日から代行バスを運行しましたが、4月になって学校が始まると、1時間に1本のバスでは生徒さんが乗り切れない。最終的に通学時間帯はバスを3台まで増便し、それでもぎゅうぎゅう詰めで乗っていたことになりました。一般的に、鉄道からバスに切り替わると利用率は6割から8割減少すると言われています。しかし、湊線の代行バスは対前年比で60%の輸送人員がありました。つまり湊線はそれだけ必要とされている、地域にとって必要な鉄道であるということです。その事実が、運行再開へと後押ししてくれました。

本間 湊線が茨城交通から第三セクターひたちなか海浜鉄道に移管した2008年4月1日も前日と同じに当たり前のように列車が走りましたから、地域の皆さんにとって湊線が止まったというのは初めての経験です。湊線の存続が危ぶまれていたときにはピンとこなかった。鉄道が無くなる“危機感をお持ちになった方も多かったのではないのでしょうか。端的に言って、ひたちなか海浜鉄道開通の時よりはるかに多くの方が「全線復旧記念イベント」に集まった。大勢の市民の皆さんと湊線の復旧を喜び合うことができ、非常によかったと思っています。

湊線は1913（大正2）年に開業した歴史ある路線だ。最盛期には年間350万人の利用者で賑わったという。しかし、乗降客数の減少から赤字が膨らみ、茨城交通は2005年、08年3月で湊線を廃線する意向を示した。これを受け、ひたちなか市は06年6月に湊線存続のための協議や利用促進に取り組む「湊鉄道対策協議会」（会長・本間市長）を結成。協議会に続き、市民レベルで存続運動を盛り上げていく「おらが湊鉄道応援団」も活動を開始した。

本間市長は「市全体の課題として考え、何とか知恵を集め、市民の協力を得て残していきたい」と訴えた。赤字路線を残す理由は何だったのか。

本間 鉄道は公共交通のひとつですが、バスなどで代替が利かない特別な役割を持っていると思っています。地域とともに生きてきた歴史、地域に根付いた存在感と云ったらいいでしょうか。

茨城県内での廃線の事例の一つに、土浦と岩瀬を結ぶ筑波鉄道筑波線があります。ひたちなか市長に就任する以前、県の職員でしたが、沿線の真壁町の役場に2年間いました。ここで、私は「鉄道が無くなったまち」を体験しています。廃線跡はほぼ全線がサイクリングロードとして整備され、駅前をしのばせる光景が今でも残っています。子どもたちの通学は不便で、大きな病院は患者さん向けに送迎バスを走らせなければ

鉄道の存在感はまちに不可欠。



ればならない状況でした。鉄道が無くなつてみて初めて分かる不便さはもちろんですが、さらに言えば何か大きなものがすっぱり抜け落ちてしまったような喪失感、取り残されてしまったような寂しさを強く感じました。

湊線は、かつての那珂湊市と勝田市を結ぶ鉄道です。鉄道は那珂湊の一つの心の拠り所でもある。那珂湊は海運・水産業で栄えた歴史の古いまちですから、そういうものが無くなってしまつと、まち全体の活気が低下する、取り残されていってしまうのではないかとという危機感がありました。

「赤字まで出して残す必要があるのか」、当然そういう意見もありました。赤字ということは鉄道を使つてもらえないということ、企業の物差しから言えば評価されていないということです。しかし単純にそうとは言えないだろうというのが私の認識で、湊線を利用されているのはお年寄りや

高校生、いわゆる交通弱者が多い。高齢社会を迎えて、交通弱者はどんどん増えていきます。また鉄道は、環境に非常にやさしい移動手段です。

市民の一人ひとりが、自分たちが、自分たちのまちが10年後、20年後にどうなっているのか、想像力を持たなければいけない。鉄道は社会にとって必要な社会資本であり、財産なのだから、民間でできないのだったら市がやるしかない。

赤字だからこそ市がやるぐらいの気持ちで、存続に取り組むべきだと考えました。

また、鉄道の存続の問題は、複数の自治体にまたがると意見がなかなかまとまらないうことが多いのですが、1994年に那珂湊と勝田が合併して、ひたちなか市1市の鉄道となつていたことも大きかったと思います。市民の理解と応援があれば残すことができると思つたのです。

08年4月、湊線は、ひたちなか市などが出資する第三セクターひたちなか海浜鉄道として再スタートを切る。その際、湊鉄道対策協議会が公募した社長に手を挙げたのが、第三セクターとして存続を実現した富山県「万葉線」で手腕を發揮した吉田社長だ。

吉田 私は、市民協働を一番きれいな形で具現化できるのは鉄道だと思つているんです。万葉線がそうだったように、市民、行政、事業者が一体となって取り組めば、赤字路線であっても業績を上積みしていくことができます。

本間 三セクの社長となると、市長が取りあえずやるみたいな話になりますが、鉄道の建て直しは片手間でできるようなものではないありません。湊線には「おらが湊鐵道応援団」という熱心に応援してくれる市民もついている。行政が支援し、市民の力も借りながら支え合つて湊線を残していく——そんな経営を目指していたので吉田社長に来ていただいて本当によかつたと思つています。

吉田 私は富山県の出身ですから、富山の例になりますが、県で一番大きな観光地は立山黒部アルペンルートです。しかし、立山黒部でもピーク時で観光客は150万人、いまは100万人を切るかという状況です。それに対して、湊線沿線には100万人以上の集客力を持つ観光地が三つもある。国営ひたち海浜公園、アクアワールド大洗、那珂湊おさかな市場です。それまでは、そのお客さまに乗っていたんだけど、ということを考えなかつたのかもしれない。廃線の判断は、お客さまの減少がずっと続き、非採算路線で将来性がないと考えたからですが、3000万円程度の赤字です。地域の皆さんにもう少し乗っていただいで、観光のお客さまを呼び込めば、十分採算ベースに乗る。「この数字で事業者が経営できないと言つたのだから無理な



「全線復旧記念イベント」は那珂湊駅をメイン会場に開催された。

のだろう」と判断していたら、非常にもつたいないものを捨ててしまったことになつていたと思います。

本間市長がお話されたように、ひたちなか海浜鉄道には、熱心に活動に取り組んでくださる「おらが湊鐵道応援団」がいます。行政には最低限の欠損補助や設備投資で支障をいただいで、事業者は一生懸命頑張って確実に成果を上げる。それが三位一体の本来の市民協働だと思つますし、その努力を続けられる限り、ひたちなか海浜鉄道はやつていけると確信しました。

就任以降、吉田社長は次々と新機軸を打ち出した。新型車両を購入できない窮状を逆手に取り、レトロ鉄道としてPR。駅に住み着いた黒猫「おさむ」のグッズを販売し、添乗員がコスプレした「メイドトレイ



ン」を走らせ、話題になった。旅行会社が企画するひたちなか海浜鉄道に乘車するツアーも登場、人気を呼んだ。

09年度の利用者は77万人に回復。10年度も地震がなければ80万人に到達する見込みだった。

吉田 おかげさまで、お客さまの数はどんどん増えていたし、3校あった沿線の高校が統合で2校になったという厳しい状況の中でも通学利用が増え、経常赤字も1500〜1600万円まで削減できる見通しでした。このまま経営努力を重ねていけば、赤字にはなれなくても「これなら残せばいいじゃないか」という数字まで持っていける見通しもようやくできてきたところだったんですが、震災で振り出しに戻ってしまいました。

しかし、地方の鉄道は本当に厳しい状況に直面していて、100円を稼ぐのに

200円、300円かかる、採算の前にどうやってそのお金を工面するかということが多いいです。われわれは企業として頑張ればできるというところまで何とか環境を整えることができています。

また、今回の被災で、ひたちなか海浜鉄道が新聞や雑誌、テレビなどで随分取り上げられました。ツアーの誘致など観光の分野では、話を持っていきやすくなったと思います。公共交通の最も大きな責務は地域の活性化にあります。その使命を着実に果たしていきたいと思っておりますし、この困難を乗り越えれば、全国の赤字路線にもきつと希望を持ってもらうことができるんじゃないかと考えています。

本間 北関東は車社会ですから、公共交通は普段利用しないという市民も少なくない。そうした中で、鉄



イベントでは平磯保育園児が太鼓演奏を披露。

道やバスなど公共交通の存在価値を、市民全体の思いとして共有するというのは、そう簡単なことではないと思います。吉田社長や応援団の頑張りや、私自身も含め地域の方々の受け止め方は変わってきたように思っています。

な軌道車4両などを鉄道ファンが見られるように駅舎を開放した。ゴールデンウィークの5月1日には、毎月開催していた野菜直売会を再開するとともに、通常運行では不可能な車両同士を連結した「湊線7両連結撮影会」を開催。全国から約500人のファンが駆け付けた。

6月25日の那珂湊―中根駅間の仮復旧は、わずか1駅区間3.4kmを2往復しただけだったが、地域住民や鉄道ファン約100人が乗車した。

しかし、断続的に続く余震と津波への不安、放射能汚染の風評で、観光の客足は遠のいたままだ。震災の影響は、現在進行形で続いている。

ます。これまで自分たちが持っていた鉄道のイメージとは違う、まちに活力を運んでくれる交通機関という印象ですね。

那珂湊は歴史のあるまちです。しかし全体的に経済、産業が停滞気味で、このまま放っておくと人もお金もどんどん外へ流れ行ってしまう。歴史のあるまちほど、現状からの切り換えがなかなか上手く運ばないんです。先ほど、吉田社長がおっしゃったように、ひたちなか海浜鉄道の沿線には、100万人規模の集客力を持つ観光地が三つもある。外から人を呼び込むことで那珂湊のまちを活性化させることができま

本間 震災直後の3月19日、群馬県高崎市とひたちなか市を結ぶ北関東自動車道が開通しました。20日に予定していた開通記念イベントは中止になりましたが、期待していた群馬県からのお客さまにお越しいただけない。いまままでお越しいただいていただくさまにも、なかなか戻っていただけではないというのが現状です。

「このまちにはこんな良さがある」「こういうことをやれば人が来てくれる」。互いに知恵を出し合うことで、地域の「何か」を引き出し、成果を上げることができると気が始めています。

例年なら、約40万人の海水浴客でごった返す阿字ヶ浦海水浴場や平磯海水浴場も、余震による津波の不安が残る、福島原発の収束のめどが立っていないということも大きく影響し、放射能を測定して問題のない数字だということはいろいろな手段でお知らせしましたが、海水浴客は前年比約

運休中は、いまま現役で活躍する歴史的

鉄道で人を呼ぶ、鉄道が活気をつくる。



湊線は地域の人々にとってまさに日常の「足」。

95%減という結果となってしまう。震災の影響は思った以上に広範囲に、見え隠れしながら現在も続いています。

ひたちなか海浜鉄道の運行再開が、一つのきっかけになって、観光の客足が取り戻せればと期待しているところ。実際、鉄道ファンの皆さんには、全国から足を運んでいただいていますから。

吉田 私は今回の被災を通じて、改めて鉄道が持つ力を認識したような気がしています。

たとえ列車が動いていなくても、まちの中心である駅前が静まり返ってはいけません。だと思っ、駅を開放したりイベントを開催したりしましたが、正直、人が集まってくるのか不安でした。それが全国から鉄道ファンが駆け付けて、地域の皆さんはあたたかく応援しながら運転再開をいまかいまかと待っていてくださった。これは鉄道だからこそという気がするんです。

鉄道会社同士のつながりも強く、全国からたくさんの方の応援をいただきました。湊線

のグッズ販売や義援金の申し出をちよだいしましたし、運休中、職員を働かせてくださるといお話もありました。各社さんのご厚意を受けつつ、甘えすぎることなく何とか乗り切りましたが、本当にありがたかったですね。

それに鉄道ファンの方々と地元の方々との関係も非常にうまくいっているんです。地元の方が撮影している鉄道ファンに差し入れをしてくださったり、「ホテルがあるから夜、見に行っちゃい」と声を掛けてくださったり。外からいらっしゃった方と地元の方との間に、そうしたあたたかいやりとりが生まれるのも、鉄道だからなのかなという気がしています。

本間 そうですね。このところ、ふるさと納税も増えているんですよ。「湊線の支援に使ってください」と。そういう意味でも、鉄道が持つ力、人と人とを結ぶ力、広がりのようなものを実感しますね。

吉田 鉄道としての価値は、人を運ぶだけ



運転再開で発車ベルや走行音、鉄道の「音」がまちに戻った。

ではないということですね。

地域の生活の足としてしっかり機能していることが、もちろん一番重要なのですが、それにプラスして、観光振興に役立つたり、まちの人たちが集まる広場のような役目を果たしたり——その存在感を高めていくことが大切なんだと思います。

私は、市民協働で取り組むひたちなかが頑張れば「地方鉄道の再生は可能だ」というコンセンサスが得られるんじゃないかと考えているんです。

ひたちなか市とひたちなか海浜鉄道がやっていることに注目が集まってきた、なかには、「ひたちなか海

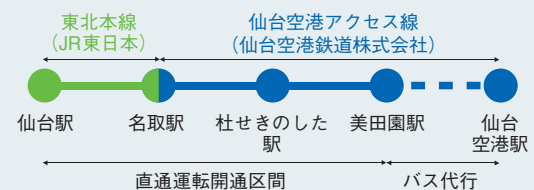
浜鉄道が失敗したとしたら、地方の鉄道を守ることはできないだろう」とまで言うてくださる方もいます。ひたちなかの試みを成功させてノウハウがつかめれば、鉄道の存続とまちづくりに苦慮する地方に、そのノウハウを提供することもできる。そこまで持っていくことができたなら、われわれのひとつの理想形になる気がしています。

仙台空港アクセス線運行再開

仙台空港鉄道株式会社の仙台空港アクセス線は、東日本大震災により甚大な被害を受け、全線で運休していましたが、2011年7月23日(土)に一部区間で運行を再開しました。

なお、全線運行再開は2011年10月1日(土)を目途としています。

区間	便数	運行時間	備考
JR 仙台駅～美田園駅	28 往復	6:08～23:36	通常ダイヤに対して70%の運転率



復興を目指すひたちなか海浜鉄道。

本間 鉄道も、まちも、これからもしっかり強く、復興に向けて進んでいかなければなりません。鉄道を軸とする公共交通をさらに強化し、市民の足の確保はもちろん、交流人口の拡大によるまちの活性化を目指していきたいと思っています。

「汗と頑張りでおらが鉄道、おらがまちを盛り立てる」

ひたちなか海浜鉄道に生まれ変わった湊線を、献身的とも言えるほどの奮闘と努力でバックアップしているのが「おらが湊鉄道応援団」だ。「第三セクターの鉄道は、市民の鉄道であるということ」自分たちの鉄道を守り、盛り立て、まちの活性化につなげていく——震災を経て、その取り組みは、さらに大きな広がりを見せている。



おらが湊鉄道応援団 団長

佐藤彦三郎

Hikosaburo SATO

湊線をみんなで盛り立てまちの活性化につなげる

「おらが湊鉄道応援団」が結成されたのは2007年2月。存廃に揺れる湊線の利用促進に取り組むことで、地域の活性化と湊線の存続に寄与することをその目的に発足した。

「他の地方鉄道のサポーターズクラブとは若干異なり、鉄道ありきの応援団ではなく、そもそもが那珂湊地区のまちづくりの話合いの中からスタートしています。湊線を盛り立てることで、那珂湊のまちを活性化していく。鉄道とともに、まちが賑わっていくことが一番の目的です」

ひたちなか海浜鉄道として再スタートを切ったからは、毎月1回の駅舎清掃や環境整備、広報紙の発行、イベントや鉄道関連グッズの企画協力まで“思いついたことは何でも”、率先して協力してきた。

「第三セクターになったということは、市民の鉄道になったということです。市民には湊線を盛り立てるという大事な役割がある。市民がやらないで誰がやるんだということですね。われわれの鉄道なのだから、一緒に汗を流して、もっともっと利用される湊線に育てていかなければならないと考えています」

震災で深まった地域の絆

運休中も、訪れる人が途絶えないようにと観光チラシを配布したり、駅舎に花を植えたりして、鉄道を支えた。さらに、被災で苦境に立つ鉄道を何とかしようと、これまでの活動に加え、情報発信と義援金の募集に取り組んだ。

応援団のフェイスブックに、震災当日、海浜鉄道が運行不能になるほどの被害を受けたことを書き込み、第一報を発信。その後も、復旧工事の様子や試運転な

どをリアルタイムで記録し続け、全国に現状を知らせ続けた。郵便振替口座と義援金募金箱を開設して呼び掛けた復興義援金は、全国から3カ月で約166万円が集まり、「全線復旧記念イベント」の式典で海浜鉄道に贈っている。

「湊線は高齢者や学生にとって必要不可欠な交通手段であり、まち全体を起動させる心臓のようなもの。運休は鉄道にとって予期せぬ試練でしたが“鉄道を取り戻したい”という思いで、地域の絆が深まったような気がしています」

6月25日の仮復旧前夜には、150個のキャンドルをホームに並べ、「キャンドル・ナイト」を実施した。復旧を待つ高校生や家族連れが集い、仮復旧と今後の運行の無事を祈った。

「中根駅には、80本のハナモモの木を植えました。ハナモモの花が咲いたとき“これは鉄道とまちの復興を願って植えたハナモモの木だ”“震災に負けずに残った鉄道だ”と思い出してもらうことができる。鉄道に乗った人に、そういう思い出や物語を楽しんでいただけるような沿線にしていくことも大切だと思っています」

そのためには5年先、10年先、どんな鉄道であってほしいのか、まちがどのように賑わっていてほしいのか——希望と展望と想像力、それをかなえていこうとする汗と頑張りが必要だ。

「今はまず、震災で遠のいた利用客に戻って来てもらうことが必要です。そのために何をしなければいけないのかを考え、5年先、10年先へとつなげて

いく。鉄道とまちの活性化を目指し、さらに活動を続けていきたいと思っています」



文・写真 松澤美穂

地方 民鉄 紀行

岡山電気軌道株式会社



すつきりと晴れ渡った青空の下、黒い下見板張りの勇壮な外観を浮き上がらせる鳥城・岡山城。そのお膝元を走る4.7kmの小さな路線には、色とりどりの電車が走る。

終

点までの距離、「東山線」3.0km、「清輝橋線」2.1km。路線の重複部分を差し引くと総延長は4.7km。岡山電気軌道は日本一短い路面電車だ。

出発地点はJR岡山駅の東口。地下街からもつながらる起点の「岡山駅前」電停は、真つすぐ延びた片側4車線の「桃太郎大通り」の中央にある。

電車は人気の広告媒体

乗り込んだ清輝橋線の電車は、白地に桃太郎や鬼のイラストが配置された、きび団子で有名な和菓子屋さんの広告電車。車内に響く降車ボタンのチーンというなんとも古風な音と、車窓に連なるビルや交通量の多い通りの対照的な雰囲気を観察するうちに、あつという間に終点「清輝橋」に到着。ここまで約12分。次は東山線に乗るために、「柳川」電停まで戻って乗り換える。今度の電車はオレンジベースに猫(?)のイラスト。こちらの路線も証券会社や銀行などの大きなビルが立ち並び大通りを走り抜け、まもなく終点「東山」に到着。なるほど確かに、これは短い。

「東山」から電停を二つ、二つ、歩いて戻ると、橋の上を走る水色の広告電車の遠く後ろに岡山城の姿が見える。やっぱりここは岡山城に向かおうと電車を待つと、やって来た電車は白のベースに子会社・和歌山電鐵で人気の猫駅長が踊る「たま電車」。三毛猫カラーに埋め尽くされた車内から外を見れば、すれ違った電車はピンク一色だ。

岡山電気軌道には、いわゆる「基本色」の電車は走っていない。1日に運行している電車は、およそ17。そのうち、最新型の超低床路面電車MOMOと「たま電車」を除けば、ほかは全て広告電車だ。もちろん鉄道ファンに人気の3000系、「東武日光軌道線復元号」や「KURO」もあるのだが、古い車体は冷房設備が付けられないため、現在は夏季休業中とか。

白、青、黄色、オレンジ、ピンク……バラエティーに富んだ電車が市内を走る。政令指定都市岡山市の、行政機関と繁華街がぎゅつと詰まった小さなエリアを走る電車は、人気の広告媒体らしい。

観光名所は誘惑が一杯

「城下」電停で電車を降りると、岡山城までは徒歩10分。どつしりとした石垣を眺めつつ、門をくぐり階段を上っていくと、黒い下見板張りの外観から「鳥城」と呼ばれる岡山城の天守閣が現れる。

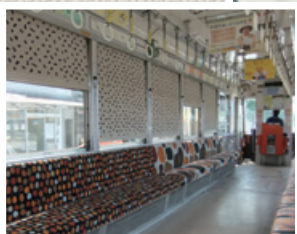
天守閣の上からは市内が見渡せる。電車の背後にお城を見つけた、先ほどの橋の辺りに目をやるが、強い日差しに目がくらみ、電車の姿が見えるような、見えないような。まぶしさに目を瞬きながら、今度は月見橋を渡って、後菜園へ。

橋の上から、もう一度、岡山城を見上げる。「岡山城の天守閣はね、不等辺五角形の天守台の上にあつてね……」。橋の上で写真を撮っていたおじさんがお城の魅力を嬉しそうに解

岡山電気軌道

【おかやまでんききどう】

岡山駅前電停を起点に、岡山市の中心部を走る「東山線」と「清輝橋線」の2路線を運行。明治43(1910)年の創業以来「市内電車」の愛称で親しまれている。総延長4.7kmの日本一短い路面電車として有名。



「たま電車」の車内は猫模様

「城下」でのすれ違い。手前が「たま電車」



月見橋から見た岡山城



二つの 3000 系は、向かい合って夏季休業中



電車の後に岡山城が見える

説してくれる。岡山城から後楽園につながるこの橋は絶好の撮影ポイントなのだとか。

橋を渡りきったところが、後楽園の南門。門から続く木立を抜けると、目に飛び込んでくるのは一面の緑。真っ青な夏空と青々とした緑の芝生、中央に配された大きな池がキラキラと日の光を反射して、まるで絵画のよう。

しかし、遮るものがない広々とした空間には日陰がない。強い直射日光から逃れるように、入園客は芝生の周囲を取り巻く木立の中へ、さらには適所に設けられた茶店の中へ。茶店に入れば、お土産物の誘惑が一杯。後楽園でしか手に入らないという物もあり、つつい手が出る、財布がゆるむ。

南門からぐるりと回って外へ出る。手にはずっしりお土産袋。

金曜日はピアガー電

お土産を抱えて「岡山駅前」電停に戻ると、ようやく和らいできた日差しの中を、2両編成の車体を滑らかに動かしながらMOMOが入ってくる。ガタンガタンと音を鳴らして走る、どこか懐かしい趣のある他の電車とは違う、近代的な雰囲気だ。

本日、初めて見つけたMOMOの行き先表示は「ピアガー電」。この時期、MOMOは連休日である毎週金曜日の夜、ビール3杯とおつまみのついた予約制の宴会電車「ピアガー電」になっている。4年目を迎えた今年も知名度も上がり、貸切りや予約で満席の日も多々ある。

「乗って楽しい電車」を目指す岡山電気軌道では、乗客を楽しませるために「風鈴電車」や「クリスマス電車」「コンサート電車」など、年間を通してさまざまなイベント電車を運行しているが、2002年にお披露目されたMOMOの場合、テーブルや向かい合わせの座席など、当初からイベントを行うことを前提に車内がデザインされたといえる。

「ピアガー電」は9月まで、10月からは「ワイン電車」に衣替え。

宴会電車は市内を巡る

今夜の「ピアガー電」は一団体の貸切り。出発時刻が近づいて、次第に集まる予約客を、普通電車には乗務していない車掌さんや、黒いエプロンをしたアテンダント、運転手さんが揃ってお出迎え。乗務員は管理職や技術課の職員さんたち。特別仕様の「ピアガー電」は、乗務員も特別仕様だ。

いつもと違う電車の雰囲気と周囲の視線が集まる。間違えて乗り込もうとした一般の利用者が、乗務員に止められて不思議そうに車内をのぞく。集まる視線にさらされた乗客は、恥ずかしそうに、それでもどこか自慢げに記念撮影に余念がない。

18時30分、夕暮れを迎えつつある市中心部に向けて、銀色の車体が静かに動き出す。これから約2時間、「ピアガー電」は市内を巡る。閉じたドアの向こうに乗客の期待と笑顔が弾んで見える。

つごな。つごな。つごな。楽しんで。



色とりどりの電車が走る



待機中の「ピアガー電」。運転手は運輸課の係長さん。



特別寄稿

民鉄協の6年間をふりかえって

日本民営鉄道協会
前理事長 三澤 明

「みんてつ」の読者の皆様、こんにちは。私は去る5月まで日本民営鉄道協会の理事長を務めていました三澤と申します。今回は私が民鉄協におりました6年間のふりかえりつつ、これを機会に民鉄協の活動の一端をご紹介したいと思います。

一言で申しますと、この6年間は激動の時代であり、また私自身民営鉄道に心血を注いだ6年間でした。さまざまなことがあり、わずかな誌面でも言い尽くせるものではありませんが、一番大き

な思いは、政府系金融機関の改革時に今後の民鉄の健全な発展のためにぜひとも必要な政策投資銀行の鉄道融資を維持できたことでしょう。3年前に地方鉄道の上下分離の制度が実現できたことも忘れられません。連立立交差事業や他の予算制度、税制をめぐってもいろいろな動きがありました。

一方で民鉄協が実施する協会プロジェクトの面では、私の前任者の時からはじめた地方民鉄支援事業に加えて、鉄道と街づくりの連携に関するモデルプロジェクト、こども110番の駅、地方民鉄旅ガイド、鉄道体験学習デジタル教材など多くのプロジェクトが開かれました。

広報活動は、この「みんてつ」を含め各方面からかなりのご評価をいただくようになってきていますが、特筆すべきことは、4年前にはじめた小学生新聞コンクールの応募作品数が当初の5倍の約5000作品になったこと、ホームページのアクセス数が2回のリニューアルを経て私が民鉄協に来た時に比べると10倍、百数十万ページビューになったということだと思えます。

以上とりとめもなく民鉄協の思い出と仕事をご紹介申し上げましたが、読者の皆様には、民営鉄道への変わりぬご理解、ご支援と、「みんてつ」の引き続きのご愛読をお願い申し上げます。





「夜行列車」

BVD 発売中
KKDS - 576・モノクロ・98分
価格：¥5,040(税込)
発売元：紀伊國屋書店



今回取り上げるのは、列車を舞台にした傑作、ポーランドで一九五九年に製作された「夜行列車」である。監督は、「影」や「尼僧ヨアンナ」等を撮ったイエジー・カヴァレロヴィッチ。カヴァレロヴィッチ監督は、ポーランド映画界の重鎮であり、二〇〇七年に亡くなる直前まで映画を撮っていたようであるが、多くの日本人が注目したのは「夜行列車」をはじめとしたこれらの三作が公開された五〇年代末から六〇年代初めにかけてであった。当時、いわゆる「雪解け」がソ連、東欧に広がり、スターリン主義に対する批判を正面というより、側面から取り上げた映画がかなり製作された。それらの中でも、特にポーランドにおいて傑作が生まれ、代表的な例が、アンジェイ・ワイダの「地下水道」と「灰とダイヤモンド」であると思う。カヴァレロヴィッチの日本公開第一作の「影」もポーランド映画のこの動向を反映しており、共産党の秘密主義への疑問が鋭く投げ掛けられていたように思えたが、その後はワイダ等とは異なり、映画作家としての興味は、スターリニズム批判とは異なった方向に向かった。同時期ポーランドに現れたロマン・ポランスキーと同様に、才能豊かなカヴァレ

鉄道と映画 — 33

「誰もが愛されたがっている、でも愛さない」
夜行列車の中、乗客たちの人生が交錯する。

POCIAG

「夜行列車」



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、運輸審判官等を経て、2002年8月国土交通審判官を退官。現在は笹川平和財団会長を務める。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。

ロヴィッチは、自国の直面する政治的テーマからは距離を置き、この映画や「尼僧ヨアンナ」で見応えのある映画を撮り、映画ファンの期待に応えた。

もう一つ注目すべきは、「夜行列車」の俳優たちの演技の質の高さである。マルタを演じる主演女優のルチーナ・ヴィンニツカ(実生活ではカヴァレロヴィッチ夫人)は、この映画と「尼僧ヨアンナ」の演技で世界的な名声を得たし、医者イエジー役の男優のレオン・ニエムチックはポランスキーの名作「水の中のナイフ」に主演、マルタにつきまとう若者を演じるズビグニエフ・ツイブルスキは「灰とダイヤモンド」に主演、存在感のある若い俳優が数多く出演し、見事な演技を見せている。

物語は、夏の休暇期、海岸に向かう列車の中に紛れ込んだ殺人犯の行動を背景に、逃走劇に巻き込まれた乗客たちの人間模様を描いている。ヒッチコックの「バルカン超特急」との類似を示唆する向きもあるようだが、あらゆる点から見ても、ハラハラドキドキのスリラー映画ではなく、一等車に乗り合わせた不幸な男性経験を持つマルタと、ごく最近トラウマとなる経験をした医師イエジーとのやり取りを中心に、他の乗客たちの言動を絡めて描く群像劇である。また、東欧の映画にありがちな暗さはなく、むしろ西欧的な一種の小市民的な倦怠感が漂う雰囲気のある映画に仕上がっている。

この映画は、上手なカメラワークと効果音により、夏の午後から夜にかけて、込み合った夜行列車に乗っているような感覚を観客に与えている。また、筆者にとって印象に残ったシーンは、夜が明け、終点の最寄り駅でマルタにつきまとう青年がよりを戻せない知り、茫然と列車を見送るところである。朝の明るい光の中で失恋を悟った若者の心情を良く表現している。最近DVDが発売され、茶の間で鑑賞することが可能なので、ご覧になることをお勧めする。しかし、欲を言えば、「夜行列車」のように手の込んだ黒白スタンダードの映画は、小さな映画館で見ることが出来ればと思う。



大正・昭和の鳥瞰図絵師
連載—第①回
吉田初三郎の世界



湊鐵道

湊鐵道沿線名所図繪

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

江戸期以来の港津として発展した那珂湊と国鉄（現・JR東日本）常磐線との連絡線が計画され、湊鐵道が誕生した。連絡駅となる勝田駅が明治四十三年に新設。大正二年十二月二十五日には、その勝田と那珂湊間八kmが開業。さらに大正十三年に平磯、磯崎へ延伸。昭和三年に終点の阿字ヶ浦まで延伸して全通。総延長十四・三kmの短い地方民鉄となる。

この沿線を描く初三郎名所図絵作品は、大正十四年刊行だから、まだ途中の磯崎駅が終点だ。阿字ヶ浦付近の表記はないが、別荘地開発の様子や白砂青松の天女ヶ浜が、グラデーションで美しく表現されている。

遠く日立鉾山のお化け煙突まで健在だ。煙を吐く蒸気機関車が四輪連結の客車を牽引する沿線には、ピンクの桜が咲く磯前神社、津口神社境内や鐵道本社を立体絵図風に表現。

那珂川の対岸には、大洗の町並み

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。



『湊鉄道沿線名所図絵 [同]』

(大正 14 (1925) 年 5 月 15 日)

湊鉄道株式会社発行

大阪市内の初三郎経営・パーザイビュー社 印刷

東日本大震災被災から復興、 全線運行再開

明治 40 年に湊鉄道として設立、昭和 19 年に県内交通統合により茨城交通が発足。同社の湊線として営業していたが、平成 20 年 4 月に第三セクターのひたちなか海浜鉄道として新たなスタートを切った。沿線に広がるのどかな田園風景、国内でほとんど見られなくなった旧型ディーゼルカーが現役で活躍するなど「首都圏から 2 時間以内のレトロ体験スポット」として、観光地としても人気を集めている。東日本大震災では被災により全線運休。地域のみならず全国から支援の声が寄せられた。6 月下旬から一部区間を仮復旧、7 月 23 日には全線の運転を再開した。



ひたちなか海浜鉄道

Hitachinaka Seaside Railway Co.,Ltd.

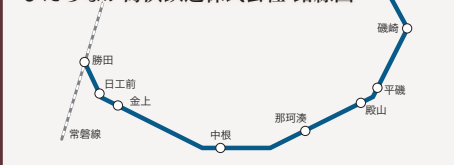
創業：明治 40 (1907) 年 11 月 18 日

開業：大正 2 (1913) 年 12 月 25 日

設立：平成 20 (2008) 年 4 月 1 日

本社：茨城県ひたちなか市釈迦町 22-2

ひたちなか海浜鉄道株式会社 路線図



と台地上の大洗神社を描き、男体山を主役とした日光連山よりも巨大な富士山とか、筑波山を中景に入れた大胆な構図も楽しいものだ。
遥か遠く、樺太や朝鮮、琉球、台湾まで図示する初三郎お得意のタツ子も見られる。

さて、その後の鉄道史にも言及すると、戦時の昭和十九年には、茨城県内の企業交通統合によって、水浜電車、茨城鉄道などと合併し、茨城交通湊線となる。一時は、国鉄線直通海水浴列車まで運行されたほど盛興となる。

しかし近年は、輸送実績は年間七十万人台に落ち込み、経営難に。ついには平成二十年四月一日、第三セクター(ひたちなか市、茨城交通出資)で存続決定となる。

そして、ひたちなか海浜鉄道として再出発して数年の矢先の今春、三月十一日の東日本大震災で大打撃を被ったばかりだが、復興・再々生を期待しているところである。

最後に、初三郎自身の「絵に添えて一筆」に拾ってみたい。「その美到底三保の松原も遠く及ばず、予はたゞ恍惚無我即ちこゝに『天女ヶ濱』と命名したのであった。(中略) この比類なき風光美」とあるが、今は開発で変貌を遂げている。



阪急電鉄本社ビルより梅田駅を望む

2011
**みんな
てつ** 39
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。