

みんな  
てん



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

特集

## 選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]

四つの季節の鉄道ものがたり  
最終話

春

# 桜の花の電車に乗って

原田マハ

毎年、春がきて桜の花が満開になる頃、ああ乗りたいなあ、と思う電車がある。阪急神戸線、西宮北口駅と三宮駅のあいだの区間だ。

私は、学生時代をその周辺で過ごした。母校の関西学院大学は、阪急今津線の甲東園駅下車、そこからバスに乗って坂道が上がっていった小高い丘、上ヶ原にある。

とても美しいキャンパスだ。正門を入ると正面に時計台のある旧図書館が迎えてくれる。明治のアメリカ人建築家、ヴォーリズの代表作のひとつだ。背景には六甲山の東側に位置する甲山があり、時計台の前には広々と緑の萌える芝生が広がっている。当時、学生たちは思い思いに芝生でくつろぎ、本を読んだり、ギターをかき鳴らしたり

していた。いまもきつとそうだと思

う。  
もう三十年以上もまえのこと、高校一年生の私は、初めて大学訪問をして、この開放的な風景に心を射抜かれた。そして「必ずこのキャンパスに通おう」と決心した。がぜん勉強のモチベーションが上がって、三年後、夢を実現させた。

大学にほど近いところにある、学生長屋のような下宿で生活することになった。引っ越しを終え、新生活に必要なものを買いに、母とともに神戸へ出かけた。甲東園から阪急電車に乗って、西宮北口で乗り換えて、三宮まで。

私は、初めて関学を訪問したときから、阪急神戸線が好きだった。北側に

六甲山、南側に大阪湾。そのあいだを東西に走ってゆく、あずき色の電車。車内は木目調のベージュの壁面と、うぐいす色のシート。この色の取り合わせが、なんとも心憎い。とてもシックで、落ち着いている。私は、南側のシートに座れば車窓の外を流れていく山手の瀟洒な家並みを、北側のシートに座れば日の光にきらめく水平線を、飽かず眺めて、いつまでもこの電車に乗っていたい、そんな気持ちになったものだ。

母と私、確か、南側のシートに座った。窓辺の日差しがぼかぼかと暖かかったのをよく覚えている。西宮北口からひと駅すぎたところで、私は、わあっと声を上げた。

いちめんの桜。満開の、淡いピンク



TOP INTERVIEW

## 特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]

東京急行電鉄株式会社  
取締役社長

# 野本弘文

Hirofumi NOMOTO

選ばれる沿線  
であり続ける

創立100周年にあたる2022年を見据え、

東急電鉄では、「中期3か年経営計画」を策定、

「東急沿線が選ばれる沿線であり続ける」

「ひとつの東急」として、強い企業集団を形成する」という

二つを中長期ビジョンに掲げ、

さらなる成長に向けた事業展開に挑んでいる。

鉄道ネットワークの整備と安全対策の継続、

渋谷・二子玉川をはじめとする沿線開発のさらなる推進、

沿線における生活サービス事業の推進と連携強化、

そして、海外での街づくり事業の展開の四つがその重点施策だ。

東京急行電鉄株式会社の野本弘文取締役社長にお話を伺った。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之

## 特集：選ばれる沿線

【東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上】

### 広域移動と文化交流の実現

——昨年3月には、東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転を実現されました。まず東急電鉄における鉄道ネットワークの整備について、お話を伺いたいと思います。

**野本** 当社の創業者である五島慶太は「鉄道はずっとつながって然るもの」という考えの持ち主でした。創成期に競合企業を合併して鉄道事業を広げていったのはそういう思いに基づくものですし、その思想を受け継ぎ、当社には「鉄道事業に相互直通運転は必然」とする考え方があります。自社の利益だけを確保すればいいというのではない、「お客さまにとって一番便利なのは何か」という発想です。

当社初の相互直通運転実施は1964年に開始した東横線と営団地下鉄（現・東京メトロ）日比谷線の相互乗り入れです。以降、相互直通運転を実施し、鉄道ネットワークの拡充に努めてきました。

1985年の運輸政策審議会答申第7号で、副都心線の終点が渋谷と示された時は、「相互直通運転は当然だろう」という考え方はあったものの、渋谷の駅や街をどうするのか、コストの問題を含めさまざまな課題の解決策が未整備の状況で、結論を出せずにいました。相互直通運転で渋谷が通過駅になってしまおうのではないかと懸念もありました。しかし、東急百貨店本店やBunkamuraなどの開発を経て、お客さまにとって魅力ある施設があり、足を運びやすい利

便性のある街は発展していくという確信が得られ、2002年に相互直通運転実施を決定した経緯があります。

大規模投資を必要とした事業ですが、これにより、5社6線が一つの路線として結ばれ、当社線のみならず、首都圏鉄道ネットワークの利便性が大きく向上しました。

——他の鉄道事業者とつながることで、各社の路線の魅力も増していきます。

**野本** そのためには、各社線の強みをお客さまに知っていただく仕掛けが重要です。今回の相互直通運転記念式典でも、沿線地域のご当地グルメや、川越市のお囃子、横浜中華街の獅子舞などの演目を披露していただきました。5社6線がつながり、「さまざまな文化に触れることができるようになる」ことを皆さまに実感してもらうのが何よりも重要だと考えました。

鉄道に乗っていただくためには、通勤・通学だけではなく、観光やレジャー、ショッピングなど、多くの人たちがそこに行ってみたくするような仕掛けが必要です。われわれは鉄道事業者として、沿線の街と一緒に、沿線の文化を発信していく。すでに各社間では、例えば川越駅で中華街のパンフレットを配布したり、その逆を行ったりと、交流が広がっています。

また、東横線については、相互直通運転の開始以降、定期外のお客さまがかなり増加しています。東武線、西武線沿線にお住まいの方々が横浜に足を運ぶ。当社線沿線にお住まいのお客さまは、飯能

や秩父、川越などに出掛けるようになり、お客さまの移動が鉄道の収益に直結することはもちろんですが、こうした人々の行動範囲の広がりが地域経済の活性化につながっていくと考えています。

——2019年に予定されている相模鉄道との相互直通運転によって、さらに広域な移動が期待できます。

**野本** 相模線から都心に向かう利便性が格段に向上します。また、新横浜に当社線と直通する新線の駅ができると、東海道新幹線を介して関西圏ともつながることになります。今、渋谷では大規模な再開発事業を進めています。渋谷の街の魅力を高めていけば、新幹線を利用して渋谷を訪れる方々も増えるだろうと期待しています。

### 利便性と生活環境の向上を目指す

——東急電鉄の歴史は鉄道と一体化した街づくりにあります。東急電鉄の企業思想についてお聞かせください。

**野本** 鉄道事業者には二通りあると思っています。一つは、都市と都市、都市と観光地を結んで、その間の旅客輸送を第一の目的とする鉄道事業者。もう一つは、街づくりをしながら、その利便施設として鉄道を敷設し、延伸してきた鉄道事業者です。

ご存知の通り、当社は田園調布に代表される住宅地開発を行う中で、住民の足として大量輸送できる鉄道を敷設したのが原点です。住宅地を

開発して売却し、鉄道敷設の資金に充当することで、延伸していく。街づくりと鉄道敷設は両輪であり、「街が発展するために何をすべきか」という思想が常に根底にあります。

通常のデベロッパーと異なるのは開発した土地を売却して終わりというのではなく、鉄道敷設によって不動産の価値を上げ、ここに住みたいと思ってもらえる街づくりをして、鉄道の乗降客数を増やしていく。それを繰り返すことで安定的な収入源をつくっていったというのが、当社のビジネスモデルになっています。

——開発から60年が経過した多摩田園都市はまさに象徴的です。

**野本** 多摩田園都市の35周年記念式典で、五島昇会長（当時）は、地元の方々



「渋谷ヒカリエ」の開業1周年を記念して、2013年4月にデビューした「Shibusya Hikari号」（提供：東急電鉄）



地下駅舎となった東急東横線渋谷駅の改札 (提供: 東急電鉄)

になり、合意形成も難しい。しかし、自治体が入り、高さ制限や容積率など制度の見直しを行うことで、それまで不足していた機能を加えた付加価値の高い建物をつくり、周辺の環境整備もできるようになります。

われわれ民間事業者と自治体が連携することで、今後進むべき、よりよい街づくりを検討していくことが可能になると考えています。

——2012年度からの「中期3か年経営計画」では「東急沿線が選ばれる沿線であり続ける」「ひとつの東急」として、強い企業集団を形成する」という中長期ビジョンを策定されています。

野本 その実現に向けて掲げているのが「日本一住みたい沿線 東急沿線」「日本一訪れたい街 渋谷」「日本一働きたい街 二子玉川」の「3つの日本」です。

日本で一番住みたいと思っただけの沿線とは、「安心」で「快適」に暮らすことができる多様なインフラが整った沿線です。「安心」の中には安全も含まれる。安全な駅施設、帰宅困難者など緊急時における対応、防犯対策などタウン・セキュリティの整備も必要です。

「快適さ」では、例えば共働きの増えている若い世代の視点から見れば、子育て支援が住みやすさに直結します。2003年に第1号となる保育園を大岡山駅近くに開設しました。以来、現在までに、駅近くに保育園を13施設誘致しました。また、グループ会社が学童保育「キッズベースキャンパス」を20施設運営しています。

——シニア世代のための安心、快適にっいてはいかがですか。

野本 これも、絶対に必要なものです。子どもたちも独立し、高齢の夫婦ふたりの世帯となられたところも少なくありません。そうした方々のための取り組みが、今後、当社の主要な事業の一つになると考えています。その核となるのが「住みかえ」で、駅郊外の住まいから駅近に住みかえていただけるような仕組みを今まさにつくっているところです。

2012年には、たまプラーザ駅の隣接地に、シニア層を主な対象に、定期借地権付き分譲マンションを建設しました。お陰さまで即日完売となるほど好評で、今後は、こうした物件の開発にも取り組んでいかなければならないと考えています。

また、新規事業として2012年6月には、東急グループが展開するさまざまな商品やサービスをご自宅にお届けするホーム・コンビニエンスサービス「東急ベル」を開始しました。グループの各事業に横串を通すような試みで、シニア世代の生活の不便解消にご利用いただいています。

東急グループは交通事業・不動産事業・生活サービス事業を柱に、さまざまな事業を展開していますが、こうした生活サービス事業は、収益優先ではなく、沿線の方々にとって必要な事業であるという認識と位置付けの下、行っています。沿線での生活をトータルでサービスできるところが東急グループの強みであり、「ひとつの東急」として沿線の生活環境の向

上に取り組んでいます。

常にオープンな発想で街づくり

——渋谷では大規模な再開発事業が進行中ですが、あらためて、渋谷の街の歴史についてお聞かせください。

野本 渋谷の街はすり鉢状の地形の上、線路や川に分断されていました。この地形を活かしてつくられたのが1956年に開業した東急文化会館で、東横百貨店（現・東急百貨店東横店）とつなぐ跨道橋の歩行者専用通路が設けられました。面的に渋谷の街を發展させていこうという狙いがあったんですね。1967年には渋谷駅から500mのところ東急百貨店本店を開業し、1989年には複合文化施設のBunkamuraをオープンさせました。この頃には、人の流れによって自然に街が広がっていく、現在の渋谷の街の原型が完成したと言えるでしょう。

また、渋谷の街が發展していく過程において、西武百貨店やPARCOが開業する際にも、会長の五島昇は全く反対しませんでした。むしろ、渋谷の街を一緒に盛り立てていきたいと思いますというオープンな発想です。

それは、渋谷以外の東急線沿線、例えば二子玉川やたまプラーザ、武蔵小杉でも共通しています。結果として、それが街の發展につながる。街が發展すれば、自社の施設も賑わい、最先端の文化を発信できるようになって、さらに多くのお客さまにご来訪いただけるようになる。

を前に「当社は多摩田園都市で得た利益は多摩田園都市に還元する。それによって多摩田園都市の価値が上がる。価値が上がれば、もっと多くの人が住む。さらに価値が上がる」と話しました。

開発だけが目的ではなく、住み続けてもらうにはどうするのか。鉄道と街の發展の相乗効果を考える「街づくりの思想」が受け継がれており、常に新しい視点で再投資を繰り返していることが60年経ってもなお成長し続ける多摩田園都市の姿に重なっています。

——多摩田園都市では、横浜市と「次世代郊外まちづくり」に取り組んでいます。自治体と連携する意義は、どんなところにあるのでしょうか。

野本 例えば、民間事業者のみで老朽化した集合住宅等を再開発する場合、従前と同じ容積率しか得られず、単なる建て替えになってしまふことが多い。しかも、それなりのコストを住民が負担すること

## 特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]



「TOKYU BINH DUONG GARDEN CITY」全体像（イメージ）（提供：東急電鉄）

街や自社の施設に人が来ないとすれば、それは魅力がないということ、つまり自分たちの至らなさをいいます。われわれ鉄道事業者は、駅を拠点として街づくりを考えます。駅は誰でも利用できるオープンな施設です。だからこそ、街づくりに対して、常にオープンであるべきだと考えています。

—— 渋谷の大規模再開発事業のリーディング・プロジェクトである渋谷ヒカリエが2012年に開業しました。

野本 ええ。それに続く駅街区や南街区

—— 最後に、ベトナムなど海外で進めている街づくりについてお聞かせください。

野本 日本は人口減少の時代を迎えており、老朽化した設備の再生は行われてい

の計画建物も、全部街とつなげていこうという発想で進めています。渋谷は東急グループが拠点とする街ですから、先ほども申し上げたように、渋谷が発展することが結果として東急グループの成長にもつながる。けれども、東急グループだけが頑張るというのではなく、地元住民の方々と同じく渋谷に拠点を持つJR東日本、東京メトロなどの鉄道事業者と連携し、力を合わせて取り組んでいくことが重要です。

渋谷の街は、駅を中心に渦巻き状に発展してきました。大規模再開発事業では、地下から地上、あるいは建物内への縦方向の移動手段も整備して、さらに街の回遊性、移動の利便性を高めていきます。いつも街の中どこかに新しいものができていて、いつ来ても刺激や楽しさがある。

くでしょうが、新たな大規模開発の余地はそうありません。一方で、アジア、特に東南アジアには飛躍的な経済成長を目指す国が多く、ベトナムもその一つです。

ホーチミン市近郊に位置するビンズン省では都市開発が進められており、省都も本年2月にトゥーヤモットから開発中の新たな街「ビンズン新都市」に移転されました。2020年にはホーチミンなどど並ぶ主要都市、「中央直轄市」となる予定です。この開発はベトナムの国営デベロッパーが海外企業と組んで進めています。工業団地はシンガポールの企業と手掛けており、住宅や商業施設など「街」に関しては、われわれにオフアワードをいただきました。「東急グループの街づくり」を知ったパートナー企業のトップが多摩田園都市などを視察されたのがきっかけでした。

当社にとっても、これまでの街づくりのノウハウをパッケージで輸出できる好機であり、合弁会社を設立して開発に参画したのです。現在、約70haの「東急ビンズンガーデンシティ」として開発を進め、既に販売を開始しているタワーマンション「ソラ・ガーデンズ」をはじめ戸建て住宅など約1万户を整備するほか、商業・業務施設も設置し、ジャパン・クオリティーの新都市を開発していきます。

ビンズン省からは、「利益の一部を街に再投資しながら、街の価値を向上させていきたい」というわれわれの申し出に対して、大きな共感をいただきました。住宅販売だけでも10年かかる開発ですから、多摩田園都市と同じように、長い年月をかけて街をつくっていくこととなります。

また、この新都市と旧省都を結ぶ交通は、鉄道となると建設コストが多くなってしまったため、主要な交通インフラにバスを考えています。日本の先進的なバスの運行システムを輸出し、開発エリアに住む人々の利便性向上に貢献したいと思っています。

当社がこれまで培ってきたノウハウを活かし、この新都市で暮らす皆さまが豊かになる街づくりを進め、国際貢献につなげていきたいと思っています。



## 特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]

REPORT. I

# 住みたい街、住み継がれる街

# 東急沿線

東急電鉄発祥の路線、目黒－蒲田間を結ぶ目蒲線が開通したのは1923年。それから90年を経た現在、東急電鉄の路線は鉄軌道8路線合計で104.9kmに及び、東急線沿線には500万人を超える人々が暮らしている。どの路線も、常に住みたい路線の上位にランクされる東急線。その理由は、住宅地を開発し、「街」の成長とともに、その理想のかたちを描き変えながら沿線の価値を継続的に高めてきた、その取り組みにある。

## 1 東急路線網の変遷

都心部と生活の場である郊外住宅地を結ぶ鉄道路線。東急電鉄はその発祥の時から、路線の運用を固定化せず、長期的視野に立ち、鉄道ネットワークの拡充による利便性の向上に取り組んできた。東急電鉄の鉄道ネットワークは現在もなお、進化を続けている。

文●香田朝子・茶木 環／撮影●織本知之  
写真提供●東京急行電鉄株式会社

### 郊外宅地開発と鉄道網の整備

東京西南部の広いエリアに路線網を持つ東急電鉄の歴史は、明治の実業家・渋沢栄一らが1918年に興した田園都市株式会社（田園都市社）に始まる。

田園都市社は、欧米に見られる理想的な住宅地「田園都市」開発を目指し、洗足・大岡山・多摩川台（現・田園調布）地区の開発を手掛け、都心部で働く人たちが生活する住宅地を分譲した。

田園都市社が設立と同時に策定した開発計画書には「当社の運営する交通機関を設けて省線、東京市電と連絡させ、都心への交通の便をはかる」とある。1922年に田園都市社の鉄道部門が独立して目黒蒲田電鉄が設立され、先の住宅地の居住者たちの足となる目黒線目黒－蒲田間を開通した。その後、田園都市社は目黒蒲田電鉄と統合した。

一方、東京と横浜を結ぶ鉄道を計画した東京横浜電鉄は、渋谷－桜木町間を結ぶ東横線を全線開通させた後、軌道の玉川電気鉄道を吸収合併していた。

1939年、目黒蒲田電鉄は池上電気鉄道に続いて東京横浜電鉄を吸収合併し、鉄道事業の基盤を固めた。同時に、沿線地域に良質な住宅地を開発し、流通事業や文化事業など街づくりに必要な事業を誕生させていく。こうして現在の東急グループの基礎が築かれていった。

戦時中の1942年に現在の商号に改称した東急電鉄は、継続して沿線地域をマネジメントしていった。そして、原点である田園都市社から受け継いだ開発



わが国における「田園都市」の原点・田園調布

思想の下、大規模な「街づくり」に着手する。1953年に発表された新都市構想「城西南地区開発趣意書」を起点とする多摩田園都市の開発と幹線となる田園都市線の敷設だ。

60年代から70年代にかけて、東急電鉄は宅地造成と鉄道やバスなど交通機関の整備を一体化させた総合的な開発計画を進めていった。鉄道は、溝の口－長津田間の開通の後、西に延伸を重ね、渋谷方面へは地下鉄の新玉川線を開業。1979年には田園都市線・新玉川線・営団地下鉄（現・東京メトロ）半蔵門線の3線直通運転を開始し、1984年中央林間を起終点とする田園都市線が全通した。

住宅地開発と鉄道運輸を両輪に、都心と郊外を結び、継続して沿線価値を高めていく。それが東急沿線の成り立ちだ。「街づくり」の思想を原点とする路線は、住みたい路線として選ばれ、住み継がれていく。東急電鉄の歴史がそこにある。

# 特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]



二子玉川では「日本一働きたい街 二子玉川」の実現を目指し、再開発事業が進んでいる（提供：東急電鉄）

## ■東急電鉄路線の変遷

	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
<b>目黒線</b> <b>東急多摩川線</b>		1923 目黒蒲田電鉄 目黒一丸子（現・沼部）目黒線開通 丸子ー蒲田 蒲田線開通 目黒線・蒲田線を統合し、目蒲線に改称	戦時中	1939 東京横浜電鉄を合併 目黒蒲田電鉄が東京横浜電鉄に商号変更					2000 目蒲線の運行系統を目黒線と東急多摩川線の2系統に変更		
		1926 調布駅を田園調布駅に改称 1928 田園都市株式会社を合併								2001 南北線を介し、埼玉高速鉄道と相互直通運転を開始	東急多摩川線 多摩川ー蒲田 多摩川園駅を多摩川駅に改称
<b>大井町線</b>		1927 目黒蒲田電鉄 大井町ー大岡山 大井町線開通 1929 大岡山ー二子玉川 開通 大井町線全線開通	1943 大井町線が溝ノ口（現・溝の口）まで乗り入れ開始			1963 溝の口ー中央林間間の工事着工に伴い、大井町線を田園都市線に改称		1979 大井町ー二子玉川間を田園都市線から分離し、再度、大井町線に改称		2009 溝の口まで延伸	
<b>東横線</b>		1926 東京横浜電鉄 丸子多摩川（現・多摩川）ー神奈川（後に廃止） 神奈川線開通 目蒲線と相互乗り入れにより、目黒ー神奈川間の直通運転開始		1927 渋谷ー丸子多摩川 渋谷線開通 渋谷ー神奈川間の直通運転開始 東横線に改称			1964 当団（現・東京メトロ）日比谷線と相互直通運転開始（日吉ー北千住間）		2004 横浜ー桜木町間の営業を終了 みなとみらい線開業、相互直通運転開始（渋谷ー元町・中華街）		2013 東京メトロ副都心線と相互直通運転開始 副都心線を介し、東武東上線、西武有楽町線、池袋線との直通運転開始
<b>田園都市線</b>	1907 玉川電気鉄道 渋谷ー玉川（二子読売園等を経て現・二子玉川） 開通	1927 玉川ー溝ノ口（現・溝の口） 溝ノ口線開通	1938 東京横浜電鉄が玉川電気鉄道を合併 渋谷ー玉川間を玉川線と呼称		1954 二子玉川駅を二子玉川園駅に改称	1966 田園都市線 溝の口ー長津田 開通 1968 長津田ーつくし野 開通 1969 玉川線（渋谷ー二子玉川園） 営業廃止	1972 つくし野ーすずかけ台 開通 1976 すずかけ台ーつきみ野 開通	1984 つきみ野ー中央林間 開通 田園都市線全通	2000 田園都市線・新玉川線を田園都市線に統一 二子玉川園駅を二子玉川駅に改称		
<b>世田谷線</b>	1925 玉川電気鉄道 支線として三軒茶屋ー下高井戸	1938 東京横浜電鉄が玉川電気鉄道を合併 全通			三軒茶屋ー下高井戸間を玉川線と呼称		1969 玉川線営業廃止に伴い、残存区間となった三軒茶屋ー下高井戸間を世田谷線に改称				
<b>こどもの国線</b>						1967 こどもの国線開通 長津田ーこどもの国			2000 通勤線化 恩田駅開業		
<b>池上線</b>	1922 池上電気鉄道 蒲田ー池上 開通	1928 大崎広小路ー五反田 延伸開通 全線開通 1934 目黒蒲田電鉄が池上電気鉄道を合併								1998 ワンマン運転を開始	
	1923 池上ー雪ヶ谷（現・雪が谷大塚） 延伸開通 1927 雪ヶ谷ー大崎広小路 延伸開通										

# 相互直通運転による 鉄道ネットワークの変遷

自社路線の敷設や系統の組み替えなどにより利便性の向上と輸送力の増強に取り組んできた東急電鉄は、早くから相互直通運転を開始することで、首都圏の鉄道ネットワーク拡充に先駆的な役割を果たしてきた。初の相互乗り入れから現在までの相互直通運転開始と鉄道ネットワークの変遷をたどる。

## 1964年 昭和39年

## 1964年 昭和39年

### 東横線－営団日比谷線－東武伊勢崎線

東京オリンピック開催を間近に控えた8月29日、東横線、営団地下鉄（現・東京メトロ）日比谷線、東武伊勢崎線の3線相互乗り入れが開始された。東横線は中目黒から日比谷線に乗り入れ、都心を抜けて北千住までの直通運転を開始。東武伊勢崎線は北越谷から北千住を経て中目黒まで、営団地下鉄は日吉までの折り返し運転を行った。日吉から中目黒、北千住、北越谷まで全長49.2kmの都心を南北に貫く「大動脈」の誕生だった。



## 1979年 昭和54年

### 田園都市線－営団半蔵門線

1977年4月7日、渋谷－二子玉川間（現・二子玉川）間に新玉川線が開業し、同区間で折り返し運転を開始した。翌年、営団地下鉄（現・東京メトロ）半蔵門線青山一丁目－渋谷間が開通し、新玉川線は半蔵門線との直通運転を開始したが、都心方面に向かう田園都市線の乗客は、二子玉川間で乗り換える必要があった。1979年8月12日、全列車が田園都市線から新玉川線を経由して半蔵門線へ乗り入れる直通運転を開始した。これに伴い、溝の口－長津田の着工により田園都市線と改称された旧大井町線の大井町－二子玉川間、再び大井町線として分離した。

田園都市線はその後、半蔵門線を介して東武伊勢崎線・日光線との直通運転を開始。2003年3月19日、全長約100kmの首都圏鉄道ネットワークを構築している。



## 2000年 平成12年

### 目黒線－営団南北線・都営三田線

1990年代に入ると、東横線の混雑を緩和するため、東急電鉄発祥の路線である目蒲線の近代化が進められた。「特定都市鉄道整備事業計画」の認定を受け、連続立体交差化に伴う駅の地下化とホームの改良を進めるとともに、田園調布－武蔵小杉間を複数線化。工事の完成により、2000年8月6日、目蒲線を目黒－多摩川－武蔵小杉間と、多摩川－蒲田間の2系統に分け、前者を「目黒線」、後者を「東急多摩川線」とした。また、同年9月26日には営団地下鉄（現・東京メトロ）南北線、都営地下鉄三田線との相互直通運転を開始。翌年3月28日には南北線経由で埼玉高速鉄道と相互直通運転を開始している。現在、目黒線は日吉まで延伸して東横線と併走、東急線全体の利便性を大きく向上させている。

## 2013年 平成25年

### 東横線－東京メトロ副都心線

2004年2月1日、構想から約20年を経てみなとみらい線（MM線）が開業、東横線との相互直通運転を開始した。これに伴い、横浜－桜木町間は廃線となり、東横線は渋谷－横浜間の24.2kmに短縮したが、東横線が結ぶ首都圏鉄道ネットワークはさらに飛躍的な発展を遂げる。2013年3月16日、東横線と東京メトロ副都心線が相互直通運転を開始。これにより、みなとみらい線元町・中華街から横浜、渋谷を経由して、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武有楽町線・池袋線までが一つの路線として結ばれることになった。

東横線に関連する計画路線としては、日吉駅－JR東海道貨物線の横浜羽沢駅付近の区間に連絡線を新設するなどの計画が進み、2019年4月の相鉄線と東急線の相互直通運転開始が予定されている。



INTERVIEW

# 他社との 鉄道ネットワーク構築で 利便性向上を目指す

路線網に先進の思想を吹き込み、  
長い年月をかけて築き上げた鉄道ネットワーク。  
他社との相互直通運転など、東急電鉄ならではの  
鉄道における思想とその試みについて、お話を伺った。

——鉄道ネットワークの拡充はどのよう  
なお考えの下に進められてきましたか。  
城石 当社は全営業路線で104.9kmし  
かありません。自社線だけで完結させてし  
まうと将来性が乏しくなる。早くから、  
他社線とのネットワーク構築を目指し、鉄  
道事業を進めてきました。他社線とつな  
がることで、当社車両が走る路線長が何倍  
にも広がり、利便性が向上する。相互に  
新たなお客さまを獲得することもできま  
す。初の相互直通運転は1964年に東横  
線と営団地下鉄（現・東京メトロ）日比谷  
線で実現していますが、これによりお客さ  
まは乗り換えなしで都心に入れるようにな

りました。  
また、すでに工事は完了しましたが、東  
横線の田園調布―日吉間、田園都市線の二  
子玉川―溝の口間では、混雑緩和を目的に  
複々線化事業を実施しています。東横線  
では、それと同時に目黒線の大規模改良工  
事を行って、日吉―多摩川―目黒の直通運  
転ができるようにし、営団地下鉄（現・東  
京メトロ）南北線、都営地下鉄三田線との  
相互直通運転を開始しました。都心へのア  
ksesを二つに増やしたわけです。田園都  
市線も同様です。複々線にすることだけが  
目的なのではなく、ネットワーク構築につ  
なげるための事業として実施しています。

——2013年3月に開始された東京メ  
トロ副都心線との相互直通運転による効  
果についてはいかがですか。  
城石 東横線では、渋谷―横浜間を通し  
て乗られるお客さまが対前年比で10数%  
アップしています。副都心線を介して、東  
武線、西武線ともつながり、その沿線にお  
住まいの方々が横浜や中華街に訪れる。逆  
に、横浜方面にお住まいの方々が川越や秩  
父、飯能に足を運ぶ。相互に行き来する  
需要が生まれました。東横線自体は通勤  
路線ですが、観光地を持つ他社線とつな  
がることで、東横線も観光路線的な意味合  
いを持ち合わせることもなっています。

——今後のネットワーク拡充については、  
どのような計画をお持ちですか。  
城石 東横線と相鉄線との相互直通を  
2020年のオリンピックまで完成させ  
ます。日吉から新横浜を経由して相鉄線  
西谷につながる路線で、鉄道・運輸機構が  
行っています。また、運輸政策審議会答申  
第18号では、東急多摩川線の蒲田駅と京  
急電鉄の京急蒲田駅を連絡する蒲浦線を  
新設し、京急空港線に乗り入れることが  
望ましいとされています。今後も、鉄道  
ネットワーク構築の可能性を探り、当社  
線と首都圏鉄道の利便性向上を目指して  
いきます。



東京急行電鉄株式会社  
執行役員 鉄道事業本部長

## 城石文明

Fumiaki SHIROISHI

——東横線はみなとみらい線  
との相直の際に横浜―桜木町  
間が廃止となりました。  
城石 東横線の場合はたくさ  
んのお客さまにご利用いた  
いておりましたが、横浜市が  
進めるみなとみらい地区の発  
展や、横浜から桜木町にJR  
根岸線など平行する路線が複  
数あること、ホームが狭隘  
だった横浜駅の改良の必要性  
など、総合的に判断し、東横  
線がみなとみらい線と直通運  
転を行うことが沿線のみなら  
ず横浜都心部の価値向上につ  
ながることから、この相直事  
業を進めました。元町・中華  
街駅が終端駅となったことで、  
観光地とダイレクトにつなが  
り、東京都心部と横浜を結ぶ  
新たな路線となりました。

企画切符の販売やイベントの開催など、他  
社と連携したさまざまな取り組みも始め  
ています。  
——そうした中、相互直通運転における  
課題には、どのようなことがありますか。  
城石 相互直通運転では、ある路線でト  
ラブルが起これと接続する他社線にも影響  
が出る。今回の5社間の相互直通運転で  
は、さらに複雑になります。異常時あるい  
は運転事故があった時に、いかに影響を少  
なくするか。運輸司令所で情報を共有し  
て、相互直通を切り離し、速やかに単独で  
運行を再開できる形のルールを、約2年か  
けて取り決めました。そこは事業者サイド  
からすると一番難しいポイントでした。  
また、東横線に関しては、10両編成と  
8両編成が混在しています。非常時の運  
行再開には優等列車を各駅停車に変更す  
るため、ホームが短い駅では10両編成に対  
応する設備を整備しているところです。

# 多摩田園都市60周年

2013年、東急電鉄が多摩田園都市の開発を開始してから60周年を迎えた。郊外住宅地の開発と鉄道敷設を一体化して進め、開発の進展に合わせてマスタープランを策定。継続して育てられてきた街は、変わることはない高いブランドイメージを誇っている。「選ばれ続ける沿線」の街づくりの歴史を振り返る。

## 鉄道と一体化した街づくり

東急多摩田園都市は、川崎、横浜、町田、大和の4市にまたがる東京西南部の多摩丘陵一部エリアで、田園都市線梶が谷―中央林間間の沿線地域。都心から15km、開発総面積約5000ha、2013年4月現在の人口は約60万8700人を数える。

その開発の歴史は、戦後、経済活動が活発化し始めていた1950年代前半に始まった。当時、東京の人口は毎年50万人増

## 多摩田園都市60年のあゆみ

1953	1月	【城西南地区開発趣意書】発表
1956	6月	「城西南地区都市計画」を「多摩川西南新都市計画」と改称、土地利用計画等を織り込む
1959	6月	野川第一土地区画整理事業（川崎市）起工式
1963	10月	大井町線溝ノ口-長津田間着工。これを機に新都市を「多摩田園都市」と命名、大井町線を「田園都市線」と改称
1966	3月	【ベアシティ計画】発表
	4月	田園都市線溝ノ口-長津田間（14.2km）開通
1968	4月	田園都市線長津田-つきみ野間（1.2km）開通
1970	1月	人口が10万人を超える （これまでに12の区画整理事業が竣工）
1972	4月	田園都市線つきみ野-すずかけ台間（1.22km）開通
1973	8月	【アミニティプラン多摩田園都市】策定
1976	4月	人口が20万人を超える （これまでに29の区画整理事業が竣工）
	10月	田園都市線すずかけ台-つきみ野間（2.3km）開通
1977	4月	新玉川線渋谷-二子玉川間（9.4km）開通
1979	8月	田園都市線・新玉川線・営団地下鉄半蔵門線の相互直通運転開始 大井町-二子玉川間を大井町線、二子玉川間-つきみ野間を田園都市線と呼称
1980	4月	人口が30万人を超える （これまでに38の区画整理事業が竣工）
1982	10月	たまプラーザ東急ショッピングセンター開業
1984	4月	つきみ野-中央林間間（1.2km）開通により、田園都市線全通
1987	4月	人口が40万人を超える （これまでに46の区画整理事業が竣工）
	10月	東急ケーブルテレビジョン（現・ITSCOM）開局
1988	5月	「日本建築学会賞」を受賞
	6月	【多摩田園都市21プラン】策定
1989	10月	「緑の都市賞」で内閣総理大臣賞を受賞
	12月	田園都市線は踏み切りゼロ路線となる
1997	4月	人口が50万人を超える （これまでに53の区画整理事業が竣工）
2000	3月	こどもの国線（全長3.4km）通勤線化、恩田駅開業
2001	10月	国土交通大臣より「都市緑化功労者賞」を受賞
2003	5月	「日本都市計画学会賞 石川賞」受賞
2005	11月	「東急田園都市線・たまプラーザ駅周辺開発計画」起工式
2010	10月	たまプラーザ駅改良と合わせて開発された「たまプラーザテラス」がグランドオープン
2011	4月	人口が60万人を超える （これまでに56の区画整理事業が竣工）
2012	4月	横浜市と東急電鉄が「次世代郊外まちづくり」の推進に関する協定を締結
	6月	「次世代郊外まちづくり」のモデル地をたまプラーザ駅北側地区に決定
2013	6月	【次世代郊外まちづくり基本構想2013―東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン―】を策定

赤字：開発の全体計画 青字：人口

加し、将来的な東京の人口過密を予測した東急電鉄の五島慶太会長（当時）は、その解決策として、1953年1月、「城西南地区開発趣意書」を発表。「第二の東京」を目指す田園都市づくりの構想を示した。それは「南を東横線、北を小田急線、東西に国鉄（当時）横濱線と南武線に囲まれた厚木大山街道（現・国道246号線）沿いに500万坪のほどの山林・原野を買収して開発し、高速道路か鉄道で東京と結ぶ」という壮大な計画だ。

この構想は、土地利用計画などを織り込んだ「多摩川西南新都市計画」に具体化され、東急電鉄のルーツである田園都市会社が手掛けた田園調布や洗足などの住宅地開発に倣い、宅地造成と交通機関の整備を一体化して街づくりを行う新都市計画が策定された。

区画整理組合をつくる土地区画整理事業方式で進められた。東急電鉄は、組合の保留地を一括して取得することを条件に事業資金を提供し、事業のすべてを代行する業務一括代行方式を創案。この手法は後に「東急方式」と呼ばれ、これにより、その後の街づくりは東急電鉄が主導して行くことになった。1959年に野川第一土地区画整理組合を設立したのを皮切りに、現在までに58の区画整理組合による事業を竣工している。

最初の区画整理事業となった川崎市野川地区は、後に続く開発のモデル地区として整備され、1961年に竣工している。開発前は大部分が農地や山林だったため、ガス、電気、水道などライフラインの敷設も宅地造成工事と並行して施工するとともに、路線バスを開設して住民の足を確保した。

その後、東急電鉄は、新都市の動脈として大井町線を延伸し、溝ノ口―長津田間20・1kmの鉄道敷設を計画。工事着工の1963年には、新都市を「多摩田園都市」と命名し、大井町線も「田園都市線」に改称する。以降、田園都市線は、開発と一体となって延伸を重ねていった。

## よりよい街づくりを目指して

土地区画整理事業方式による開発は、組合が成立したところから、順次、事業が動いていく。1966年3月、東急電鉄は、田園都市線開業に先立ち、開通後の街づくりに向けた「ベアシティ計画」を発表した。それは、個々の開発を関係づけた多摩田園都市全体の都市ビジョンを示すもので、「プラーザ」「ビレッジ」「クロスポイント」という3種類の拠点をつ

## 特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]



1966年に開業したたまプラーザ駅。2010年、駅改良と合わせ開発された「たまプラーザ テラス」がグランドオープンした。駅をおおう大屋根が印象的なデザインになっている

くり、その周囲に緑・交通・ショッピングなどのネットワークを張り巡らせることで段階的に発展させていこうという試みだった。「ベアシティ」という呼称は、多摩川丘陵で採れる「梨」にちなみ、そこには梨が実る豊かな自然環境と都市的環境を両立する新しい都市をつくるという思いが込められていたという。

同年4月、多摩田園都市の中央を貫く田園都市線溝の口ー長津田間が開業。東急電鉄は、分譲地の購入者を対象に住宅相談や水道・ガスの申し込み手続きを行うサービスセンターやショッピングセンターなど利便施設を開設するとともに、用地を提供するなどして郵便局や交番、消防出張所など行政施設の誘致を積極的に行い、沿線住民の生活基盤を整えていった。

やがて70年代に入ると、早期の人口定着を目指したさまざまな施策が功を奏し、多摩田園都市は急速な成長を見せていく。東急電鉄は「ベアシティ計画」に続き、1973年8月、街の質的向上を目指すマスタープラン「アミニティプラン多摩田園都市」を策定。開発から「快適性を求

める街づくり」に軸足を移し、都市サービス施設の拡充や教育施設の誘致、緑地の整備などの環境づくりと、駅を中心とする街づくりを打ち出した。この時、田園都市線はすずかけ台まで開通しており、二子玉川から渋谷方面へは、地下鉄・新玉川線の工事が進行中だった。新玉川線が開業し、田園都市線が新玉川線を経由して宮田地下鉄（現・東京メトロ）半蔵門線への乗り入れを開始したのは1979年8月。田園都市線はすでに、「住みたい沿線」としての地歩を固め、多摩田園都市の人口はまもなく30万人に達しようとしていた。

### 比類ない画期的なプロジェクト

東急電鉄は、開発の進展と時代の変化に合わせ、街づくりの方向性を確認しながら開発を深化させていった。



たまプラーザの住宅地区。美しい街並みが整備されている（提供：東急電鉄）

常によりよい街づくりを目指した多摩田園都市は、建築の分野では最高の賞といわれる「日本建築学会賞」や民間では初となる「緑の都市賞 内閣総理大臣賞」など数々の賞を受賞している。2003年に受賞した「日本都市計画学会賞 石川賞」では「国内では比類のない画期的なプロジェクト」との評価を獲得した。

東急電鉄は、「街づくり」を俯瞰で捉え、沿線に住まう人々を主役に、そこで営まれる生活を基準に、街を継続して育ててきた。そして開発着手から60年を経た現在、多摩田園都市では、東急電鉄の次世代に向けた街づくりが動き出している。

# 3 次世代郊外まちづくり

現在、多摩田園都市では、たまプラーザを中心に「次世代郊外まちづくり」がスタートしている。

東京郊外の住宅地に共通する課題を解決し、住みやすく活気に満ちた街を維持していく。住みたい街から、住み継がれる街へ。その基本構想には、街の価値向上に取り組む東急電鉄の強い願いと信念が込められている。



東京急行電鉄株式会社  
都市開発事業本部 都市戦略事業部  
企画開発部 統括部長

## 東浦亮典

Ryosuke TOUURA

### 沿線価値を高める事業を推進

初期の開発から60年が経ち、「住みたい街」としてブランドイメージの高い多摩田園都市の街にも、住民の高齢化や住宅の老朽化など、さまざまな課題が顕在化しつつある。

そうした中、東急電鉄では2012年4月に「中期3か年経営計画」を策定。中長期ビジョンである「東急沿線が『選ばれる沿線』であり続ける」ため、グループの力を「ひとつの東急」に結集、沿線の生活価値を向上させる商品・サービスの提供に取り組んでいる。

その筆頭となる住宅・ソリューション事業では、ライフステージに合わせた沿線での「住みかえ」を軸に、事業メニューを拡充している。郊外の戸建て住宅に住むシニア世代には利便性が高く賑わいのある駅周辺住宅へ、新たなファミリー層には子育ての環境が整った郊外へ住みかえを誘導する。循環型のまちづくりを行うことで、多様な世代が交じり合い、活気ある住宅地を維持することができる。

住みかえに関する事業としては、「ア・

ラ・イエ」事業が、建て替え・フルリフォーム・耐震補強などのニーズに対応。サービス付きシニア住宅事業の「東急ウエリナ」では、シニア世代が安心して快適に暮らせるサービス付きの住まいを提供している。

「選ばれる沿線」であり続けるため、さまざまな施策で沿線価値の向上に取り組む東急電鉄だが、こうした課題は、一企業で解決できるものではない。

また、持ち家はハードルが高いと感じる若年世代向けには、駅や商店街が近く利便性が高い立地に、賃貸住宅事業を展開。若年世代の流入を促進している。

ともに抜本的な解決を求めた横浜市と東急電鉄は「郊外住宅地とコミュニティのあり方」研究会を立ち上げ、立場を超えた議論を開始した。

一方、生活サービス事業として、2012年にスタートしたのが、ホーム・コンビニエンスサービス「東急ベル」だ。専門のスタッフが商品の宅配や、家の中のさまざまな困りごとをサポートする。横浜市・川崎市の一部の地区から始まったこのサービスは、現在、田園都市線をはじめ東急線沿線の大部分で利用可能となっている。

「デベロッパ」には、狩猟型と農耕型があるが、東急電鉄は街を育てる農耕型。しかも鉄道ネットワークによって、街づくりを点ではなく面で捉えることができる強みを持っている。これまではハード先行の開発だったが、これからはソフトの開発、都市のマネジメントが重要になってくる。そのためには行政の力が重要だ」と、都市開発事業本部都市戦略事業部企画開発部の東浦亮典統括部長は語る。

子育て支援事業についても力を注いでいる。2003年に駅近くの立地に保育園を開設して以来、東急電鉄が保有する施設に保育園事業者を誘致し、現在14施設を展開。2008年に開始した民間児童保育「キッズベースキャンパス」も20施設に増えた。子育ての環境が充実した沿線づくりを進めている。

2012年4月、横浜市と東急電鉄は「次世代郊外まちづくり」の推進に関する協定を締結。郊外住宅地が抱えるさまざまな課題に対して、地域住民・行政・大学・民間事業者が連携・協働して解決していくプロジェクトを始動させた。

### 住民を主役に街を再生

大都市近郊の郊外住宅地が抱える課題は共通している。同時期入居による地域の急激な高齢化と若い世代の減少、住宅

モデル地区には、たまプラーザ駅北側地区（横浜市青葉区美しが丘1〜3丁目）が選定された。同地区は、1丁目が古くからある集合住宅、2丁目が比較的新しい集合住宅、3丁目は戸建て住宅が集ま

# 特集：選ばれる沿線

【東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上】



1



2



3



4



5



6

1 多様化する住宅ニーズに対応する「ア・ラ・イエ」センター 2 3 「東急ベル」ではスタッフが「家ナカ」での買い物や困りごとに対応する（提供：東急電鉄）

4 2012年4月、協定を締結した横浜市のエリカ市長と東急電鉄の野本弘文社長 5 「まちづくりワークショップ」の様子 6 「たまプラ大学」の様子（提供：東急電鉄）

多様なライフスタイルを実現する街

2013年6月には、それまでの取り組みや検討成果をまとめ、「次世代郊外まちづくり基本構想2013—東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン—」を発表し、「豊かさ」「暮らし」「住まい」「土台」「仕組み」の五つの基本方針と10の取り組みを、良好な住宅地とコミュニティの持続・再生を実現する

「産・官が連携しても、ここに民・学を入れなければ、街の再生はうまくいかない。特に、住民が主役となることが重要だ。街をつくる主役が企業や行政から住民にバトンタッチすることで、これからの時代の真の街づくりができる」と東浦統括部長は語る。

約6500世帯で構成されている。その選定理由については、東浦統括部長は「初期に開発された地区の一つで、高齢化や建物の老朽化などさまざまな問題が顕在化している。また、住民発意の建築協定や地区計画の策定など、住民の地域に対する誇りも環境や景観に対する意識も高い」と説明する。

このモデル地区の住民を対象に、「まちづくりワークショップ」を中心とした住民参画の取り組みや各種検討部会、街づくり活動のヒントになるテーマや事例を学ぶ「たまプラ大学」などを実施した。横浜市と東急電鉄の主導ではあるが、住民参加型の取り組みを設けることで「地域住民を早い段階から巻き込む」ことが狙いだ。

「郊外住宅地の高齢化問題は、今後、加齢的に急増していく高齢者の『数』に

この中にある「コミュニティ・リビング・モデル」とは、郊外住宅地の歩いて暮らせる生活圏の中に、暮らしの基盤となる住まいや住民の交流、医療や介護、子育て支援、教育、就労など、さまざまな街の機能を結合させていく考え方だ。徒歩圏内に暮らしの機能が集約されれば、高齢者も安心して暮らすことができる。従来の良好な住環境を守ることを前提としながら、これまで住む場所に特化されていた郊外住宅地を、「住む」「活動する」「交流する」「働く」、多様なライフスタイルを実現できる街へ再構築していく。

また、高齢者が安心して暮らし続けることができる仕組みを整え、同時に若い世代を惹きつける新しい郊外の魅力をつくる、その両方を実現していくため、目指す街の将来像を「WISE CITY」と名付けた。これは「健康」「最先端情報技術」「生活サービスの連携と持続可能性」「環境への配慮」を意味する英語の頭文字をとった造語で、「賢いまちづくり」を目指すという思いも込められている。

「WISE CITY」の実現に向けては、「次世代郊外まちづくり」の取り組み姿勢として「多世代がお互いに助け合うまち（コミュニティ）」「多様性の実現」「地域住民・行政・民間事業者—新しい連携と役割分担」「分野横断の一体的解決と規制の見直し」「コミュニティ・リビング・モデル」の五つが掲げられた。

# WISE CITY

—目指すまちの将来像—



健康 Wellness  
最先端情報技術 Intelligence&ICT  
生活サービスの連携と持続可能性 Smart・Sustainable&Safety  
環境への配慮 Ecology・Energy&Economy

「WISE CITY」はこれらの頭文字を取って造語。  
WISEの要素を実現することで  
「賢いまちづくり」を目指す。

## 次世代郊外まちづくり リーディング・プロジェクト (2013)

- 1 住民創発プロジェクト—シックプライド・プロジェクト—**  
住民や地域団体から住民創発プロジェクトを募集し、選考されたプロジェクトの実施を支援
- 2 住民の活動を支える仕組みと場づくり**  
最新のICT技術による地域活動の情報共有化と、既存のまちの資源活用による「まちづくり交流拠点」づくり
- 3 家庭の節電プロジェクトとエコ診断**  
地域住民に節電を呼び掛け、行動の第一歩を後押しするプロジェクトを実施
- 4 まちぐるみの保育・子育てネットワークづくり**  
さまざまな主体が集まり、まちぐるみで保育や子育て環境を向上させる活動を推進していくための検討を開始
- 5 地域包括ケアシステム「あおばモデル」パイロット・プロジェクト**  
地域の医療・介護関係者の連携と参画、在宅医療の仕組みづくりなど、重要課題に取り組むパイロット・プロジェクトに着手
- 6 暮らしと住まいのランドデザイン(素案)の決定**  
モデル地区の「ランドデザイン(素案)」の策定と、コミュニティ・リビング実現への誘導手法など郊外住宅地の再生手法を提案
- 7 「コミュニティ・リビング」モデル・プロジェクト**  
—企業社宅などの土地利用転換時における土地利用誘導—  
モデル地区内の土地利用転換に伴う再開発を民間事業者との連携、協働によるモデル事業に位置付け、コミュニティ・リビングの実現を目指す
- 8 「次世代郊外まちづくり」建築性能推奨スペック策定**  
—建物や施設に求められる性能や機能、建築推奨指針づくり—  
建て替えの際に、建物の仕様として求められる性能や機能を提示するための指針づくりに着手

ある。次世代に引き継ぐ準備を早く進めないと、郊外の街は一気に衰退してしまう。『次世代郊外まちづくり』は、多世代がバランスよく集住して、健康で快適な生活を送ることができ、街を目指している。主役はあくまでも住民だが、行政として街を管理する横浜市と街を開発し、

育ててきた東急電鉄がタッグを組んだことには、非常に大きな意味がある」と東浦統括部長は語る。

この取り組みは、横浜市が2012年に国から選定を受けて推進している「環境未来都市」の主要プロジェクト・持続可能な住宅地モデルの一つに位置付けられ

ている。

リーディング・プロジェクトが始動

現在、「次世代郊外まちづくり」は、その基本構想の実現に向けた第一歩として、八つのプロジェクトを「次世代郊外まちづくりリーディング・プロジェクト(2013)」に位置付け、具体的な取り組みを進めている。

いくつかを見てみよう。一つ目の「住民創発プロジェクト」は、一人ひとりが愛着や誇りを持つ街づくりを主眼に、住民や地域団体からプロジェクトを募集したもので、現在、15企画が認定を受けている。「コミュニティカフェの開業」など既に活動をスタートさせたグループや実施に向けて準備を進めるグループなど、その進捗状況はさまざまだが、住民目線の新たな発想がこれからの街づくりに活かされていく。

「次世代の街づくりでは、旧来の自治会とは異なる新しい発想や行動力が必要。これまでにない自分の街への関わり方だと思ふ。講習会を通過した企画提案には、支援金の交付や専門家によるバックアップ、住民と民間事業者のマッチングなど、さまざまな方法を通じて活動を支援する」という。

「地域包括ケアシステム『あおばモデル』パイロット・プロジェクト」は、高齢者が住み慣れた地域の中で安心して自分らしい生活を実現できるように、在宅医療を軸とした医療・介護連携の地域包括ケアシステムの構築を目指すプロジェクト

だ。2013年度は、地域の医療・介護関係者の連携と参画、在宅医療の仕組みづくりなどのパイロット・プロジェクトに着手した。

また「家庭の節電・省エネプロジェクトとエコ診断」では、モデル地区の住民を対象に、電気やガスの省エネ状況に応じて、たまプラーザ駅周辺の商業施設で利用できる地域通貨をプレゼントし、地域経済の活性化も図っている。

これらは2013年のリーディング・プロジェクトと謳われているが、今後の進捗や社会状況の変化に応じてブラッシュアップしていく。

新たな試みである「次世代郊外まちづくり」が順調に進む理由については、東浦統括部長は「行政である横浜市と民間企業の東急電鉄が協働で街づくりを行うということ自体、稀有なことであり、住民にとっても大きなインパクトがあったと思う。また、行政とわれわれが真剣であることを理解した大勢の住民の方々が、これを機に自分たちも参画しよう」と積極的に関わってくれた。住民の信頼に答えて、産・官・学・民ともに進めていけば、この街づくりはきつとうまくいく」と語る。

「街づくりに終わりはない」というのが、開発者であり、街づくりの担い手であり続ける東急電鉄の思想だ。「次世代郊外まちづくり」からは、東急電鉄の強い信念と覚悟が伝わってくる。この取り組みは、将来的には沿線の他地域にも広がっていく予定だという。

## Column

# 次世代に 引き継ぐことができる 郊外住宅地を

行政が公共施設の管理を行い、住民や企業が戸建て住宅や分譲マンションなど個人の資産を管理する。現状での官・民の役割分担の限界を感じた横浜市と東急電鉄は、地域住民と連携して、郊外住宅地の課題解決に取り組もうとしている。郊外の街の魅力と価値に磨きをかけ、次世代に引き継ぐことができる元気で豊かな郊外住宅地を実現させる。東急電鉄と組む意義を含め、横浜市の方針について、横浜市建築局の秋元康幸企画部長にお話を伺った。



横浜市建築局 企画部長

秋元康幸

Yasuyuki AKIMOTO

### 行政と企業、住民の関係性を変える

東京や横浜都心は父親が働く場所、郊外住宅地は母親と子どもたちが生活する場所という二極構造が崩れてきました。郊外住宅地は同じような世代が同時期に入居している地区が多いので住民は一気に高齢化します。核家族が移り住んできた子育ての街は、高齢者の街になりつつあります。またその一方で、現在の景況では若い世代が流入しにくく、共働きなどライフスタイルも変わっています。郊外住宅地の開発とともに整備してきた団地群や学校、公園などの施設が老朽化して建て替えやリニューアルが必要な時期にもなっており、横浜市としても、郊外住宅地について本格的に検討しなければならない時期を迎えていました。

しかし、税収の減少もあり、行政サービスでできることには限界があります。市民の方と連携し相互扶助的な部分を増やし、多様なセーフティーネットを構築しなければなりません。また企業の経済活動の力も借りて、郊外の生活を豊かにしなければならぬと考えています。

そのためには、企業や住民、行政の役割と関係性を変える必要があります。これまで、企業は申請を出し行政は認可する、あるいは住民が出した要望に対して行政が応えるという仕組みの中で、各者の関係性が保たれてきました。しかし、この仕組みは高度経済成長の時代につくられたものです。現状のままでは、各者の役割においておのずと限界があり、地域が抱える課題解決に効果的な打開策を打ち出すことはできません。行政サービスだけではなく、企業や住民の力で地域をよくしていこうという部分を増やしていかなないと、地域の本当の活力は生まれません。

街の活性化は経済の活性化と深い関係があります。住民が地域内でボランティアや文化・スポーツ活動を行うことでも地域経済は活性化します。元気な高齢者の方も家に閉じこもらずに、どんどん外に出ていただく。住民の相互扶助やさまざまな活動によって地域を活性化し、地域の問題を解決していくことが、これからは非常に重要になってくると考えています。また、企業は商業施設以外にも、文化・スポーツ、福祉、地域サービスなどを地域に提供し、収益につなげる形で地域の経済活動を進めていく。そういう仕組みづくりによって、郊外の経済は動いていきます。

東急電鉄は長期的なスパンで街づくりに取り組み、さまざまな地域

課題に向き合ってきた企業で、横浜市と東急電鉄は街づくりに関して抱えている問題認識が近いと思います。鉄道会社はその地域から離れられない、そういう意味でも、行政と近いかもしれません。両者とも、地域の方々と大いにし、地域の活性化によって自分たちも活性化します。やはり、東急電鉄と連携することが、郊外の新しいモデルになると思いました。

### ローカルの経済活動を活性化させる

多摩田園都市に住む皆さんは街づくりの市民意識が高く、モデル地区を対象にしたアンケート調査でも「街づくり活動に参画したい」という方が大勢いらっしゃいました。「次世代郊外まちづくり」での行政や東急電鉄からの投げ掛けに対しても、実に多岐にわたるアイデアが返ってきました。住民創発事業にもたくさんの応募があり、こうした住民活動をつなげていくことも行政の大切な仕事だと思っています。郊外での活動が活性化すれば、郊外で働く人も増えてくる。近隣の街からも活動に参加する人が増えてくる。地域内で完結するのではなく、人が移動しながら、活動がますます活発になっていくことが望ましいと思います。

それに、最近は働く人も自分の時間を大切にする人が多い。以前は、働く場所と住む場所だけでしたが、それ以外の趣味やボランティア活動を行う場所、いわゆる「サードプレイス」を求める人も多く、そうした場所を地域内に取り込めるかどうかで、郊外の在り方は変わってくると思っています。働く人も含めいろいろな人が郊外で活動する機会が増えてきたと思います。生産年齢人口が減少していますが、元気な高齢者とお母さんの活躍によって、郊外では就業者を増やせる可能性があります。行政は子育て支援などでサポートしていく。グローバル化が進む一方で、ローカルの経済活動を発展させたいと思います。

広い市域を持つ横浜市は、地域ごとに特性が異なり、一律な手法で問題解決を図ることは現実的ではありません。地域特性を踏まえ、いくつかの地域でモデル的な取り組みを進め、その内容を検証した上で、応用性のある要素を抽出していくことが必要だと考えています。「次世代郊外まちづくり」では、手応えを感じています。この取り組みを通して、地域課題の解決を図る「横浜型モデル」の創出を目指していきたいと思っています。

## 特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]

## REPORT. II

# 「日本一訪れたい街」へ 渋谷再開発

渋谷は、その名が示す通り、  
すり鉢状の谷となった地形が街の特徴である。  
その底部に設けられた駅を中心に広がる街は、  
1950年代以降、東急電鉄の牽引の下、  
新宿、池袋と共に東京の3大副都心として発展してきた。  
そして現在、東急電鉄は駅周辺地区の大規模な再開発に向けて、  
行政や地元住民、JR東日本や東京メトロなどの鉄道事業者と連携、  
「日本一訪れたい街 渋谷」を目指し、  
次世代へつなげる街づくりに取り組んでいる。

文◎茶木 環 / 撮影◎織本知之  
写真提供◎東京急行電鉄株式会社



1

# 次世代の“渋谷”を 象徴する「渋谷ヒカリエ」

高層複合施設「渋谷ヒカリエ」は、渋谷駅周辺地区再開発事業のリーディング・プロジェクトとして、2012年4月に開業した。

日本有数のターミナル駅である渋谷駅に直結。

文化・商業・業務施設で構成される多様性、

渋谷の地形を克服する建物と都市基盤がつながった

特色ある構造には、東急電鉄が目指す

次世代・渋谷の将来像が凝縮されている。



東京急行電鉄株式会社  
都市開発事業本部 ビル事業部  
渋谷営業推進部 統括部長

## 西澤 信二

Shinji NISHIZAWA

文化施設も含めた多様な構成

渋谷駅周辺地区では現在、都市基盤施設の整備、駅施設の機能更新と再編をベースとする総合的な街づくりが進められている。いわば「都市再生」とも言える渋谷駅周辺の大改造計画だが、「渋谷ヒカリエ」は、そのリーディング・プロジェクトとして東急文化会館跡地に誕生した。

2012年のグッドデザイン賞を受賞したビルは、四つの巨大なブロックを縦に積み上げたかのような個性的な外観で、高さ182m、地下4階・地上34階建て、延床面積は約14万4000㎡に及ぶ。低層部には約200店舗で構成する「Shinqs」やカフェ・レストランなどの商業施設、中層部には渋谷ヒカリエの中核となるミュージカル劇場「東急シアターオーブ」や「ヒカリエホール」などの文化施設、高層部にはオフィスが入居する業務施設がゾーニングされ、それらの用途の異なる空間を立体的に集積することで、多様性に富んだ「街の賑わい」を創出している。

また、低層部では、東急東横線・東京メトロ副都心線渋谷駅の改札階と地下3階で直結しており、将来的には2階部で東京メトロ銀座線の改札口と接続する計画だ。さらに、災害時の対応として、渋谷ヒカリエでは帰宅困難者の一時的収容スペースを確保するとともに、飲料水・食料を備蓄。8階には、渋谷区の災害対策本部機能を持つ防災センターが整備されるなど、地域防災対策においても大きな役割を担う。

「これまでの開発は、東京における都市間競争の中で、機能として大きく欠落していたホテルや大型オフィスを建設し、バランスの取れた街へと導いてきた。加えて渋谷ヒカリエは、世界からも注目される次世代へつながる本格的な街づくり、街ブランディングに挑戦し計画、建設している。都市再生緊急整備地域や特区の指定で1370%の容積率が認められ、他の鉄道事業者や地元地権者と協議を進めながら、渋谷再開発の先駆けとなる高層複合施設を完成させた。渋谷の街の特徴でもある多様性に富んだ機能を持つ渋谷ヒカリエは、新しい渋谷の街を象徴するランドマークとなっている」と、都市開発事業本部ビル事業部渋谷営業推進部の西澤信二統括部長は語る。

渋谷ヒカリエは旧東急文化会館と隣接地区を含む敷地に建設されている。「最先端の文化のすべてを渋谷に集めた娯楽の殿堂」をコンセプトに1956年に開業した東急文化会館は、東急電鉄の渋谷における拠点開発の核としてつくられた施設だ。四つの映画館と文化特選街と呼ばれる商業施設。最上階にはプラネタリウムが併設され、2003年に閉館するまで渋谷に欠かせない存在として愛された。

「現在の多様なコンテンツが混在し、文化を発信する渋谷の街の原型をつくったのは東急文化会館だった。そのコンセプトは渋谷の街全体に深く浸透し、街をつないでいる。東急文化会館のDNAを受け継いで誕生したのが渋谷ヒカリエであり、新しい文化をここから発信して、誰もが訪れたいくなる『エントテインメントシティしぶや』を目指し、街を成長させていく」と西澤統括部長は語る。

さらにもう一つ、渋谷ヒカリエには「渋谷を訪れるのは若年層が中心となり、もう一度、大人の世代からも支持される街にしたい」という東急電鉄の強い思いが込められている。

渋谷ヒカリエを文化・商業・業務施設が混在する多様性に富んだ施設としたのもそのためだ。大人の世代も集う渋谷ヒカリエを起点に、渋谷が世界からも注目される街になることを目指している。

また、低層部では、東急東横線・東京メトロ副都心線渋谷駅の改札階と地下3階で直結しており、将来的には2階部で東京メトロ銀座線の改札口と接続する計画だ。さらに、災害時の対応として、渋谷ヒカリエでは帰宅困難者の一時的収容スペースを確保するとともに、飲料水・食料を備蓄。8階には、渋谷区の災害対策本部機能を持つ防災センターが整備さ

「現在の多様なコンテンツが混在し、文化を発信する渋谷の街の原型をつくったのは東急文化会館だった。そのコンセプトは渋谷の街全体に深



渋谷の文化の拠点であり象徴だった東急文化会館（提供：東急電鉄）

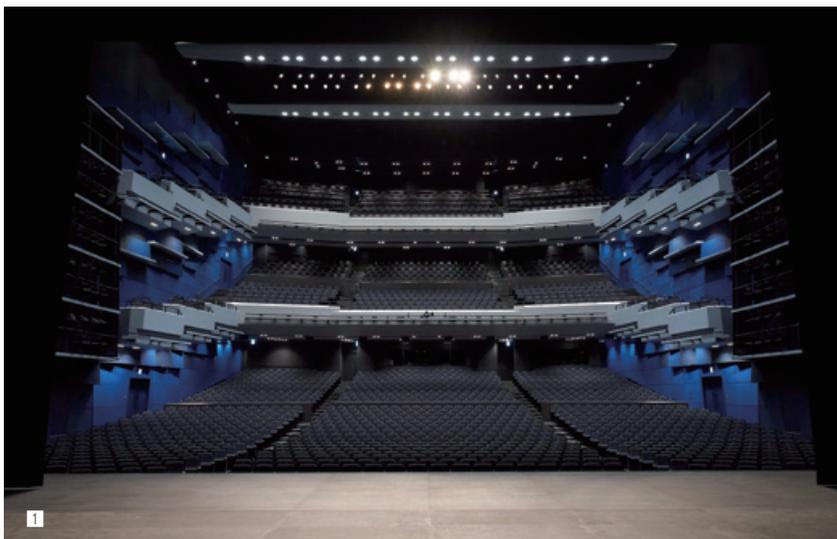
## 坂の地形を克服する動線整備

渋谷ヒカリエを語る上で欠かせないもう一つのキーワードに「動線」の整備がある。渋谷駅はすり鉢状の地形の谷の底に位置し、駅周辺部は線路や高速道路によって2軸4象限に分断されている。

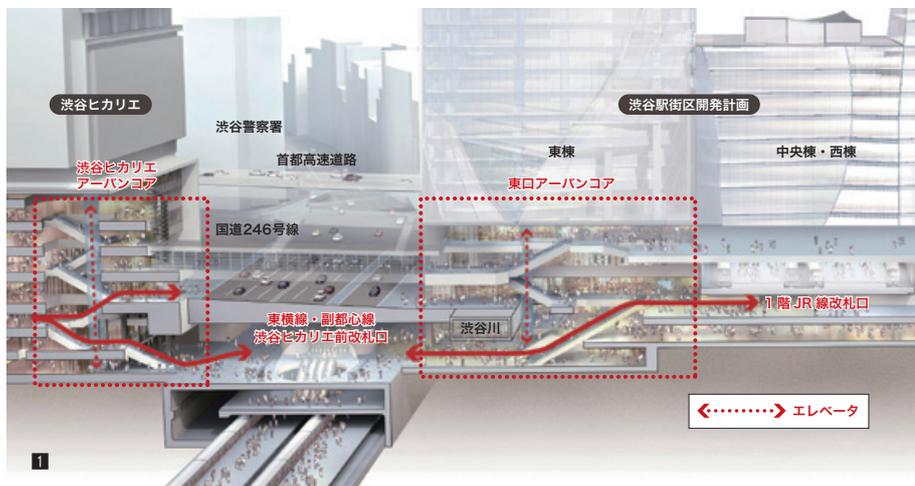
特に、宮益坂と道玄坂の分断は東急文化会館の建設当時から課題となっており、東急電鉄の五島慶太会長（当時）は「ここをつながずして渋谷は発展しない」と語り、東急文化会館と渋谷駅をつなぐ「跨道橋」を整備するに至った。この考えは渋谷ヒカリエに継承され、現在の渋谷駅とつながる連絡通路や将来、設けられる「スカイデッキ」などに、街の回遊性

を高めることで街の魅力を増やそうとする東急電鉄の思想が活かされている。

渋谷ヒカリエは、敷地の奥行きが約200mあり、その高低差は約12mに達する。その立体的な立地を活かし、渋谷ヒカリエでは人々が自由に行き交う動線が整備されている。渋谷駅の2階とは連絡通路でつながっており、そのまま施設内の貫通道路を進めば、青山方面への街路に抜けることができる。将来的には、2階部に東京メトロ渋谷線の改札口ができる予定で、さらには銀座線上部に整備されるスカイデッキを経由して、4階部でも渋谷駅と接続する。1階部の正面出入口、地下3階で直結した東急東横線・東京メトロ副都心線渋谷駅と合わせ



1「東急シアターオーブ」は約2000人の収容。ミュージカルを中心に上演する 2「ShinQs」は高感度な品揃えが自慢 3 8階はさまざまな文化施設が集積した「8/」のフロア（提供：東急電鉄）



ると、実に5層で都市基盤と接続する計画が進められている。縦動線については、地下3階から地上4階まで、吹き抜けとエレベーター・エスカレーターでつながる「アーバンコア」と呼ばれる縦動線を設置し、縦移動を容易にする。同時に、各階に商業施設の顔を持ち、施設内へのアプローチもしやすい構造となっている。

将来的には、渋谷ヒカリエから渋谷駅に向かって整備されるスカイデッキで両者は結び、宮益坂から道玄坂へ、約800mの区間で人にやさしい動線が実現する。「渋谷ヒカリエは街をつなぎ、人と人の時間をつなぐ役割を果たす。渋谷ヒカリエはまだ発展段階にある。お客さまの視点や行動を確認しながら、欠けている機能や要素を足していくことを繰り返し、渋谷ヒカリエの成長とともに渋谷の街づくりを牽引していきたい」と西澤統括部長は語っている。



1開発とともに整備されていく「アーバンコア」周辺のイメージ 2外光が降り注ぐ渋谷ヒカリエのアーバンコア 3東急東横線渋谷駅の吹き抜け。列車や冷房の排熱で暖められた空気の通り道となる（提供：東急電鉄）

# 渋谷ヒカリエの 設計コンセプトは “立体都市”

ガラスを中心とした透明感のあるファサード、巨大なブロックを積み重ねたかのような外観。吹き抜けの昇降空間アーバンコアや宙空に浮かぶ劇場とスカイロビー。渋谷ヒカリエは、渋谷の街に新しい景色をつくりだし、そのデザインに託されたメッセージを渋谷の街に発信している。東急電鉄が取り組む渋谷の街づくりの中で、渋谷ヒカリエの設計はどのように生まれたのか。設計者である吉野繁さんにお話を伺った。



## 人の動線をシンプルに分かりやすく

渋谷ヒカリエの具体的な設計は2006年から2009年にかけて行い、その後3年間の工事を経て完成しました。

通常、街には駅やオフィスビル、商業施設や公共施設、劇場など、多様なものが面で広がって点在しています。これらが縦に積み上がった「立体都市」が渋谷ヒカリエです。多様に富んだ文化施設や商業施設、業務施設が、賑わいにあふれた渋谷の街そのままに積み上がっている。街路をエレベーターやエスカレーターに置き換え、建物のファサードに見られるように、用途ごとのブロックを積み上げました。東急電鉄の方々は、渋谷駅東口という立地にあって、人が行き来する公共的な「動線」の整備を重視し、収益にはつながりにくい文化施設をメインに持ってくるなど、渋谷ヒカリエから新しい渋谷の街づくりを始めようという強い意志をお持ちでした。その気持ちに応えたいと思いましたし、「自由につくってほしい」と言ってくださったので、かなり思い切った設計ができました。

設計の中で最も難しかったのは、動線計画です。渋谷駅や明治通り・宮益坂からの地上動線だけではなく、地下3階で東急東横線・東京メトロ副都心線渋谷駅と直結し、2階部では渋谷駅とつながる。どれくらいの人がどの入り口を使ってどう動くのか。施設の利用者だけではなく、通り抜けるだけの人も多い複雑な動線です。さまざまな調査を通じて100種類くらいのシミュレーションをかけ、動線計画を完成させました。

また、渋谷駅周辺再開発事業では、各街区の複数個所に、公共的な縦軸の移動空間として「アーバンコア」が配置される計画です。都市のコアとして、複数の鉄道路線と接続し、乗り換えや街を行き交う人々の動線を簡潔にする。リーディング・プロジェクトである渋谷ヒカリエにその第1号を整備しました。

渋谷ヒカリエのアーバンコアは、外光が降り注ぐ半円形の吹き抜けの設計です。その中に設置されたエスカレーターで地下3階から地上4階まで、各階へ移動できる。また、この吹き抜けには「風の通り道」としての機能を持たせてあり、地下鉄駅の自然換気を行います。単なる移動空間ではなく、人も風も光も通る。自然環境をうまく取り込みながら、周囲にデジタルサインや商業施設を配置して、動きや

Shigeru YOSHINO  
**吉野繁**  
株式会社日建設計フェロー役員デザイナーフェロー

賑わいを出せればと考えました。同じように、オフィス階・商業階ではエスカレーターの吹き抜けを利用して、「ナイトパーズ」として夜間に室内換気を行っています。これによって、翌日の空調の効きが格段に向上して、省CO<sub>2</sub>に貢献する。ナイトパーズは、オフィスビルでは以前から採用されていますが、商業施設で取り入れたのは世界初となっています。

## 人々の交流の場となるスカイロビー

渋谷ヒカリエはグランドレベルから商業施設、飲食と工房的なスペースが積み上がり、その上がシアター、一番上はオフィスとなっています。用途ごとのブロックとブロックの間には、共用のロビーや屋外庭園など、賑わいを創出する場をつくりました。

通常の複合施設では、オフィスで働く人たちは、商業施設の利用者とは別のエレベーターでダイレクトにオフィス階に向かいますが、ここでは必ず11階のスカイロビーでエレベーターを乗り換える構造となっています。オフィスで働く人たちと劇場に来た人たち、買い物や食事に来た人たちが混じり合う空間です。渋谷という土地柄、ソフトやベンチャー系のオフィスが多いので、こうした交流の場が刺激となって、相乗効果が生まれると考えました。またそのためには、ある程度の規模と大胆な空間が必要で、スカイロビーは、上部に球体のシアターオーブが浮かび、ガラスのファサードからは光が差し込む、まさに立体都市を象徴するような空間となっています。

渋谷は、他の都市のようにゾーニングされていない、多様性にあふれた進化する街です。アジア的な街らしさもある。だから渋谷ヒカリエも、端正なプロポーションの巨大なビルではなく、さまざまな用途を持った「飛び出す絵本」のような建物を目指しました。ガラス張りのファサードは、外に広がる街に向かって渋谷ヒカリエの賑わいを発信します。

一連の渋谷駅周辺再開発事業の先駆けとして、渋谷ヒカリエは新しい渋谷の東口像を投げ掛けました。これから駅街区、南街区の開発が進みます。渋谷は、独自の文化を持った街として、さらに進化を遂げていくと思います。



# 世界へ情報発信する 「エンタテインメントシティしぶや」へ

渋谷駅周辺の再開発事業は、2005年に都市再生緊急整備地域に指定されたことを契機に、2012年に「渋谷ヒカリエ」が開業。

2013年6月には「駅街区」「道玄坂街区」「南街区」の三つのエリアの都市計画決定がなされた。

2027年までには全エリアの開業が予定されている。

このうち「駅街区」と「南街区」に携わる東急電鉄の計画概要を紹介する。



東京急行電鉄株式会社  
都市開発事業本部 渋谷開発事業部  
事業計画部 課長

## 大友教央

Takahisa OTOMO



東京急行電鉄株式会社  
都市開発事業本部 渋谷開発事業部  
事業計画部 統括部長

## 秋山浄司

Joji AKIYAMA

### 都市基盤整備と街の魅力増強

渋谷駅周辺地区は、東急電鉄・東京メトロ・京王電鉄・JR東日本の5駅8路線が結節するとともに、都内最大級のパターミナルを有する日本有数の公共交通結節点となっている。

この渋谷駅周辺地区での再開発事業は、2005年12月の都市再生緊急整備地域指定を契機に、2011年3月に渋谷区が策定した「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」などの街づくりの方針に基づき、渋谷駅街区土地区画整理事業・鉄道改良事業と連携して行うとして、東急電鉄などが計画。「渋谷駅地区

駅街区開発計画」「渋谷駅地区道玄坂街区開発計画」「渋谷駅南街区プロジェクト」の三つのプロジェクトで構成された再開発事業は、2013年6月、東京都により都市計画決定された。

再開発事業の主要なテーマは「交通結節機能の強化による快適で分かりやすい歩行者ネットワークの形成」「生活文化の発信拠点としての魅力を強化し、街の国際競争力を高める都市機能の導入」「防災機能の強化と環境改善への取り組み」だ。

「渋谷駅周辺地区では、その発展とともに増改築がなされ複雑化した、街はスプロールの拡大してきた。安全で快適な歩行者空間の確保や錯綜する交通動線の改善、交通結節機能の強化などが、長い間、課題となっていた。国や東京都、渋谷区、それに地元地権者、JR東日本や東京メトロなど鉄道事業者と連携し、積年の課題を解決して都市の基盤を整備、街の魅力を高めていく」と都市開発事業本部渋谷開発事業部事業計画部の秋山浄司統括部長は解説する。

また、その経緯について、同部・大友教央課長は「東京メトロ副都心線の2008年開業予定を受けて、東横線との相互直通を視野に入れ、2001年、再開発事業の準備室が設置された。東横線と副都心線をつなげるためには、東横線渋谷駅の大改造が必要。これを一つの契機として、人の流れや動線を研究し、インフラの整備と一体となった渋谷の街づく

りについて検討を重ねてきた」と話す。都市計画の決定を受け、具体化に向けてスタートしたプロジェクトで東急電鉄が手掛けるのは「駅街区」と「南街区」だ。今回の再開発事業の中核となる駅街区の開発エリアは、JR山手線と東京メトロ銀座線の渋谷駅を含む約1万5300㎡で、各路線の乗り換え空間の集約化を図る鉄道改良事業と一体的に行われる。計画建物は3棟で、東棟（地上46階・地下7階）が先行して、2020年に開業。高さ230mの新たな街のランドマークタワーが出現する。中央棟（地上10階・地下2階）と西棟（地上13階・地下5階）は2027年の開業予定だ。渋谷ヒカリエの前に広がる東口広場と西口広場（通称ハチ公広場）をつなぐ自由通路の拡充や、渋谷ヒカリエで第1号が誕生した都市基盤を上下に結ぶアーバンコア、駅街区と宮益坂上方面・道玄坂上方面それぞれを結ぶスカイデッキなど、谷地形を活かした多層の歩行者ネットワークを整備することで、駅周辺基盤の積年の課題を抜本的に解決する。また、災害時の帰宅困難者一時滞在機能の整備も行い、安全で快適な街の実現を目指している。さらに、計画建物には、オフィスと商業施設だけでなく、国際交流施設や文化発信の街・渋谷ならではの情報発信施設、インバンドに対応した観光支援施設などの公共施設が設置される予定だ。この駅街区開発は、大規模ターミナル駅を中心とする都市再生のモデルプロジェクトとして注目を集めている。

もう一方の南街区は、旧東横線渋谷駅

# 特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]



1 スクランブル交差点付近から見る渋谷駅地区駅街区の計画建物(イメージ) 2 南街区の開発では渋谷川が再生される(イメージ) 3 歩行者デッキの配置計画

のホームと線路跡地ならびに周辺地権者の土地を合わせた約7100㎡を共同で開発する。計画建物(地上33階・地下5階)は2017年度の完成予定で、オフィスやホテル、商業施設のほか、クリエイティブ・コンテンツ産業の育成や発展を支援する施設を設置し、その拠点となることを目指す。また、低層部は東急電鉄・東京メトロ・JR東日本各社線の新設出入口と直接接続。駅街区と南街区を結ぶスカイデッキには、多くの人に愛された旧東横線渋谷駅のかまほこ屋根をデザイン・モチーフに取り入れていく計画だ。

もう一つ、南街区開発の大きな特徴となっているのが、隣接する渋谷川の再生だ。これまであまり知られていなかった渋谷川の存在だが、水流を取り戻し、川沿いに約600mの緑の遊歩道を設けて水辺と緑の空間を創出する。

「渋谷駅の南側はこれまで、人の行き来が少なかったエリアだが、再開発で印象が一変する。水と緑が加わることで、渋谷の新たな魅力が生まれると思う」と秋山統括部長は語っている。

## 最先端の文化やビジネスが集約

2013年の東横線と東京メトロ副都心線の相互直通運転の開始は、当初、渋谷が通過点になるのではという懸念の声が少なくなかった。しかし、その前年に開業した渋谷ヒカリエはオープン1年で来館者数2000万人を記録。相互直通運転の開始以降も、渋谷への来街者数の減少は見られない。

「われわれは『エンタテインメントしぼや』を標榜して渋谷の再開発に取り組んでいるが、渋谷ヒカリエの成功で、渋谷の街づくりの方向性がよりはっきりと見えてきた。プロードウエーのようなエンタテインメント、多様な文化やファッション、新しいビジネス。街全体をさらに活性化させ、流行発信地あるいは生活文化の発信拠点として魅力を高めていく。渋谷という街のインパクトに、世界中の人々が注目するようになる」と、大友課長は意欲を見せる。

また、南街区の開発は、恵比寿や代官山方面を結ぶ人の流れを創出することになる。渋谷とこの二つの街に広尾・原宿・表参道を加えたエリアは広域渋谷圏とされているが、個性を持った街同士がつながることによって、エリア全体の魅力が一段と大きくなっていくに違いない。

「街は、人が主役。素晴らしい建物をつくることにももちろん大きな意味はあるが、その建物や周辺の環境の中で人はどのような活動をするのか。われわれにどのようなサポートができるのか。その過程の繰り返し街づくりになっていくのだと思う。むしろ2027年以降に本当の街づくりが始まるのだと考えている。東急電鉄は今、種を撒いているところだ」と秋山統括部長は、動き出した渋谷改造計画を前に責務を語る。

再開発を通して街全体の活性化を促し、「エンタテインメントシティしぼや」というビジョンに向けて努力を重ねる中で、渋谷は「日本一訪れたい街」となり、世界から選ばれる街となっていくだろう。

# 私とみんなてつ

## 小学生新聞コンクール表彰式を開催

全国 609 校、7062 点の応募作品から、  
個人賞・学校賞が決定。

第7回「『私とみんなてつ』小学生新聞コンクール」の表彰式が開催された。表彰式には全国 609 校 7062 点の応募作品の中から厳正な審査を経て入賞作品に選ばれた個人賞部門・学校賞部門の受賞者、受賞校が出席。栄えある受賞をともに祝った。



受賞者の皆さんと主催者・後援者の役員



(左から) 主催者挨拶をする坂井会長、祝辞を述べる文部科学省の杉田視学官、国土交通省の堀内鉄道政策課長、全国小学校社会科研究協議会の石橋会長

### 「駅舎密着 24 時」

三重県／伊勢市立大湊小学校 湯前美優

個人賞部門  
最優秀作品賞 文部科学大臣賞

私が住む伊勢市の近鉄伊勢市駅には、鉄道マンの鏡ともいべき、名物職員さんがいます。私は小さい頃からその職員さんを知っていて、とにかく「すごいなあ〜、1回でいいからお話したいな」って思っていました。新聞のテーマを「駅の仕事 24 時間」に決めて、伊勢市駅で取材をさせていただいて、今回はその西田さんにもお話をお聞きすることができました。西田さんはこの春に、鉄道マン人生を卒業されます。卒業の、一つの贈り物になればと思って、心を込めて作品にまとめました。夏休みの宿題より新聞づくりの方が大事だって思うぐらい、一生懸命つくったので、最優秀作品賞を受賞することができてとてもうれしいです。鉄道について調べてみたいこと、書いてみたいことは、たくさんあります。次回は特別賞を目指して参加したいと思います。



最優秀作品賞の表彰を受ける湯前美優さん



日本民営鉄道協会が主催する『私とみんなてつ』小学生新聞コンクールは、新聞づくりを通じ、子どもたちに、鉄道が果たしている社会的役割について考え、理解を深めてもらおうと、2007年から毎年実施されている。全国小学校社会科研究協議会の後援でスタートし、12年開催の第6回からは同協議会とともに文部科学省・国土交通省の後援を得て開催している。

第7回小学生新聞コンクールは、昨年7月1日から9月30日まで作品を募集し、全国609校から7062点(7172人)の応募作品が集まった。第6回と比較すると、学校数で17校、作品数で507点増えしており、前回よりもさらに多くの作品が寄せられた。

これら全応募作品の中から、日本民営鉄道協会では、昨年10月末に第一次審査、第二次審査を行い、最終審査エントリー作品を選出。続いて11月末には最終審査を行い、審査委員による厳正な審査を経て、個人賞部門・学校賞部門の受賞作品を決定した。

表彰式は、1月11日(土)、受賞者17名、受賞校5校を招いて、東京會館東商スカイルームで開催。主催者挨拶に立った日本民営鉄道協会の坂井信也会長(阪神電気鉄道株式会社取締役会長)は、「鉄道を応援してください。小学生の皆さんからたくさんのお話をいただき、たいへんうれしく思っています」と感謝を述べ、続いて文部科学省初等中等教育局の杉田洋視学官、国土交通省鉄道局都市鉄道政策課の堀内丈太郎課長、全国小学校社会科研究協議会の石橋昌雄会長からは子どもたちに祝福の言葉が贈られた。

優秀作品賞（日本民営鉄道協会 会長賞）



「広島でGO GO!!」  
広島県/広島市立広瀬小学校 佐藤 茜

2013年にデビューしたピッコロとピッコロは、調べてみると、小さくてもすごい秘密がたくさんあります。どうやってまとめようかと考えて、クラスでも小さい私と比べっこすることにしました。それが一番の工夫です。2年連続で優秀作品賞をもらって、とてもうれしいです。次回も頑張ります。



「近畿日本鉄道 鮮魚列車特集号  
—大阪の食生活を支えてきた電車—」  
大阪府/大阪市立阪南小学校 川合祥朗

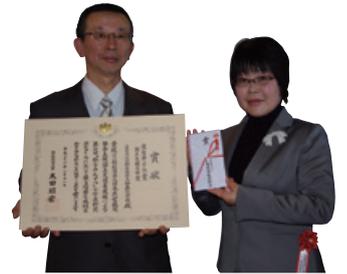
僕は近鉄電車が大好きで、いろいろな車両を知っています。でも「鮮魚列車」は見たこともないし時刻表にも載っていない。新聞の題材を鮮魚列車に決めました。2日間取材して、いろいろと話を聞き、写真も撮らせてもらいました。お仕事をしている人たちは大変なんだなと思っていました。



「小田急長後駅新聞」  
神奈川県/湘南白百合学園小学校 鈴木すみれ

今まで気になっていたこと、心に響いたことを記事にまとめました。長後駅には鳩がいて、以前、天井スペースに入り込んだ鳩が抜け出せなくなって救出される事件がありました。私はよかったと思ったけど、鳩は迷惑と思う人も多いと思ったので『鳩さん、おおめにみてあげて』というタイトルで、コラムにまとめました。

学校賞部門  
最優秀学校賞  
国土交通大臣賞



愛知県/丹羽郡扶桑町立柏森小学校

柏森小学校は2009年から参加し、初回は優秀学校賞、以降4年連続で最優秀学校賞をいただいています。学校全体で取り組んだことなどが評価されての受賞だと思っています。今後は、作品1点1点の質を上げていくことが課題だと捉えており、来年はぜひ個人賞部門の受賞を目指して、子どもたちとともに頑張りたいと思っています。

優秀作品賞（全国小学校社会科研究協議会 会長賞）



「みんなつ新聞  
近鉄電車のかっこいい車しょうさん」  
京都府/京都女子大学附属小学校 庄司瑞季

私は毎日、近鉄電車に乗って通学しています。時々見かける女性の車しょうさんが気になっていました。大石さんという車しょうさんで、インタビューして、お仕事の内容を教えてくださいました。優しくいろいろなことを教えてくださいました。入賞を知った時は、とてもうれしかったです。



「珍珍タイムズ」  
愛知県/豊橋市立羽根井小学校 鈴木綾音

前回に続いて応募しました。『珍珍タイムズ第2号』です。豊橋鉄道に取材に行ったり、市役所にある市電のコーナーでいろいろ調べて「市電と街づくり」についてまとめました。豊橋の人はあまり歩かないです。街を歩いて、車ではなく、もっと市電を利用することを提案したいと考えました。



「富士山に1番近い鉄道 富士急こども新聞  
富士山世界遺産登録 特別記念号！」  
山梨県/富士河口湖町立船津小学校 森 響

電車が大好きで、インターネットで調べている時、このコンクールを見つけて、僕も応募することにしました。富士山が世界文化遺産に登録されて、外国の人もいっぱい来ようになりました。看板やアナウンスなどを工夫して、外国の人たちがもっと利用しやすい鉄道になればいいなと思ってまとめました。



「江ノ電新聞 ～自動改札特集号～」  
神奈川県/湘南白百合学園小学校 森口 碧

江ノ島電鉄では1997年に自動改札機が導入されました。どうして自動改札機が導入されたのか、本当に早く改札機を通過できるのか、実際に藤沢駅に行ってストップウォッチとカウンターを使って1台の自動改札機を通過する人数と時間を調べました。大変だったけど、とても面白かったです。



全国71社約3000の駅に掲出されるポスター

日本民営鉄道協会では、最優秀作品賞(文部科学大臣賞)受賞作品と最優秀学校賞(国土交通大臣賞)受賞校を紹介するポスターを作成、3月末日まで協会加盟71社の駅に掲出する。

新聞づくりは、単なる調べ学習とは異なり、簡単に作成できるものではない。自分が興味を持ったことや疑問に思ったことをテーマに、調べて考える力、分かりやすくまとめる力が必要だ。時間もかかる。第7回の個人賞部門の受賞作品は、特に自ら駅など現場に出かけ、自分の目と耳で情報を集め、しっかりまとめあげた作品が多かった。題材も電車の仕組みや駅員の仕事、鉄道の歴史やマナーなど幅広く、受賞した子どもたちは「鉄道への興味が深まった」と口々に話している。

小学生新聞コンクールの募集対象は小学生全学年で、新聞づくりが難しい小学1・2年生については「絵日記風の新聞」も受け付けている。回を重ねるごとに総合学習や国語などの授業、夏休みの自由研究や宿題に活用する学校が増え、毎年自発的に参加する児童も年々増えている。

新聞づくりを通して身に付く力

- 個人賞部門 最優秀作品賞(1名)、優秀作品賞(7名)、奨励賞(9名)、佳作(23名)
- 学校賞部門 最優秀学校賞(1校)、優秀学校賞(5校)、奨励賞(5校)、若草奨励賞(5校)

個人賞部門の最優秀作品賞、優秀作品賞、奨励賞、佳作を受賞した作品は、日本民営鉄道協会ホームページ内サイト『みんなつキッズ』で紹介しています。http://kids.mintetsu.or.jp/

## 阪急電鉄 高速道路に直結、「西山天王山駅」が開業

阪急電鉄京都線の新駅「西山天王山駅」が2013年12月21日、京都府長岡京市友岡に開業した。西山天王山駅は、阪急電鉄全線で2番目に駅間が長かった長岡天神―大山崎駅間に位置し、長岡天神駅から約1.5kmの地点にある。駅の上方で、高速道路の京都縦貫自動車道が交差する全国でも珍しい構造で、鉄道と高速道路が直結。駅前広場と高速バスのバスストップがエレベーターで結ばれている。

### ●高速道路と鉄道を組み合わせた公共交通への転換

西山天王山駅の開業に合わせ、京都縦貫自動車道には「高速長岡京バスストップ」が開設された。これまで個別に交通ネットワークを構築してきた鉄道と高速道路だが、西山天王山駅では電車と高速バスが直結。駅前広場のエレベーターを使って、2分で高速バスストップに行ける。電車と京都縦貫自動車道や名神高速道路、京滋バイパスを走行する高速バスとの乗り継ぎが容易にできるようになっている。

高速バスで神戸や大阪、京都の都心部に向かう場合、交通量の多い都心側で渋滞に遭う可能性が高くなるが、高速長岡京バスストップで下車して定時性の高い鉄道に乗り換えれば、渋滞による遅れを回避して都心部に向かうことができる。

マイカーなら長岡京インターチェンジで高速を下り、パーク・アンド・ライド駐車場にマイカーを駐車して鉄道に乗り継げば、目的地までの定時性を確保できる。駅前広場に整備されたパーク・アンド・ライド駐車場は約40台収容で、電気自動車用の急速充電器も設置されている。

一方、駅前ロータリーからは、阪急バスと京阪バスが共同運行するJR長岡京駅と京阪淀駅を結ぶ新設のバス路線が発着している。これまで桂川で分断されていたエリアがバス路線でつながり、京阪電車への乗り換えについても利便性が向上した。

駅舎は、竹林や照葉樹林、田園風景が色濃く残る周辺地域との調和を考慮した「和モダン」がコンセプト。アースカラーを基調とした配色、木や土などをイメージさせる素材の活用が目立つ。駅舎正面は吹き抜けで、明るく開放感を感じさせる空間となっており、夜間には内部の照明の光でシンボリックに駅舎が浮かび上がる設計だ。

西山天王山駅には普通電車と準急電車が1日に上下120本(平日)ずつ停車し、1日当たり乗降客約7900人を見込む。高速バスやマイカーとの乗り継ぎがしやすい鉄道駅——高速道路と鉄道駅を組み合わせた公共交通への転換を示す「新しい形の交通結節点」が誕生した。



1 2013年12月21日に開業した「西山天王山駅」。改札口付近にバス乗り場、駐車場、駐輪場を配置。高速バスストップとはエレベーターで接続している。2 セレモニーでくす玉を割り、開業を祝う関係者ら。この日、駅前の交差点から国道171号までを結ぶ「府道大山崎大枝線」も同時に開通した。3 高速バスストップ(大山崎JCT方面)に直結するエレベーター。4 バスストップに停車する高速バス。5 東口駅前広場には路線バスが発着する。広場に隣接してパーク・アンド・ライド駐車場、駐輪場が整備されている。



# 高松琴平電気鉄道 琴平線に新駅「綾川駅」が開業

高松琴平電気鉄道（ことでん）は2013年12月15日、琴平線の陶一滝宮駅間、綾川町萱原に新駅「綾川駅」を開業した。陶駅から西へ約1.5km、滝宮駅から東へ約900mに位置する綾川駅周辺には、大型商業施設をはじめ、役場や図書館などの公共施設、福祉医療施設が集積している。綾川町はこれらの要素を活かし、「駅を中心としたまちづくり」を進めていく方針だ。

## ●新駅中心にまちづくり構想を策定

県や沿線自治体、ことでんなどで組織される「ことでん活性化協議会」は、ことでんのサービス向上だけでなく、他の公共交通やまちづくりとの連携を図っていくための具体的な取り組みを検討し、2011年3月、「ことでん沿線地域公共交通総合連携計画」をまとめた。

この計画において重要施策として位置付けられたのが「陶一滝宮間への新駅整備計画」で、綾川町はこれを受け、2012年3月に「綾川町新駅設置に伴う新まちづくり構想」を策定している。

綾川町は、香川県のほぼ中央に位置する総面積109.67平方km、人口約2万5000人の町。綾川駅が整備された町の北西地区は、国道32号線沿いに大型商業施設や公共施設などが集積、人口減少や少子高齢化が進む町の中でも宅地開発の進展で人口

が増加傾向を見せるエリアとなっている。新まちづくり構想では、こうした利便性の高い地区の特性を活かしながら、新駅における交通結節機能を高め、駅を中心とした持続可能なまちづくりを目指していく方針だ。

綾川駅の駅本体はことでん活性化協議会、駅前広場や進入道路などは綾川町が整備した。駅のホームは全長85mで、駅前広場にはバスやタクシー、一般車両の乗降スペースを整備。駅近くには、パーク・アンド・ライド駐車場も確保している。

また、ことでんは綾川駅の開業に合わせてダイヤ改正を実施。始発・終電を拡充するとともに、平日は通勤・通学時間帯に15分間隔で運行し、休日は綾川駅周辺の大型商業施設への買い物客に合わせた午前・午後の時間帯を15分間隔で運行するなど、運行本数を増やしている。

一方、綾川町は綾川駅とJR坂出駅を結ぶ路線バスの1年間の実験運行を開始し、JR坂出駅から綾川駅を経由して高松空港を結ぶリムジンバスの試験運行もスタートさせた。

香川県の中西部地域における交通結節点としての役割が期待される綾川駅は、地域鉄道の利便性向上施策におけるリーディング・ケースとして全国からも注目を集めている。



1 2013年12月15日8時42分、滝宮駅を発車する「綾川駅開業記念臨時列車」。式典に出席する関係者を乗せて新駅に向かった。2 ことでん「綾川駅」は地域の交通結節点としての役割が期待されている。3 ことでんの新駅整備は、琴平線空港通り駅（高松市寺井町）以来、約7年半ぶりとなる。ゆるキャラたちもお祝いに駆け付け、関係者らでテープカットを行った。

# 地方 紀民 行鉄

## 万葉線株式会社



富山湾越しの  
立山連峰の絶景に、  
人気の「ドラえもんトラム」。  
どちらも確実に楽しむためには、  
運に頼るより下調べが重要。

### 前

日に見た富山県高岡市周辺の天気予報は、曇り時々雨、降水確率40%。「弁当忘れても傘忘れるな」のお土地柄、多少の雨雪は覚悟の上でやってきた高岡市はますますのお天気。

本日の目的は、高岡市から射水市を走る万葉線の終着駅「越ノ潟」に程近い、新湊大橋と富山湾越しに見る立山連峰の絶景。立山連峰は、冬晴れの日にきれいに見られるというから、曇り時々雨の天気予報を前に八割方あきらめていたけれど、これなら少し、期待ができるかもしれない。

### 車窓に見える高岡大仏

JR高岡駅の周辺は現在工事中。建設中の「高岡ステーションビル」が出来上がれば、万葉線はこのビルの中に乗り入れる。3月末の完成後には、JRとの乗り換えも楽になるんだらうなと思いつつ、工事現場をぐるりと回り、万葉線の「高岡駅前電停」へ。待つことしばしやって来たのは、使い込まれた運転席に運賃箱や両替機、非常スイッチや予告ブザーの表示が手書きなのも素朴な「古き良き昭和」といった風情の電車。

ガタゴトとのんびり走り出した電車が緩やかな坂道を横切った瞬間、何気なく窓の外へ向けていた視線の端に、商店や住宅と並んで大仏様の姿がちらり。「えっ」と思ったときには、電車はあっさり通り過ぎ、大仏様は嘘のように掻き消える。高岡市には、奈良や鎌倉と並ぶ、日本三大大仏の一つがある。それは知っていたけれど、てっきり伽藍の奥にいらっ

しやるものだと思っていたのに、どうやらちよつと違つらしい。帰りの電車でもう一度こんどはしっかりと見てみようと思つて決める。

### 「あいの風プロムナード」を全力疾走

「高岡駅前電停」を出発して約40分、終点「越ノ潟」に到着。駅の裏手に回れば新湊大橋はすぐ目の前。

高さ127mの主塔に支えられた新湊大橋は、真下からでは首をぐいっとそらさなければ天辺まで視界に入らない。一昨年開通したこの橋、車が通る部分の下に、人が歩いて渡れる「あいの風プロムナード」が開通したのは昨年6月。海岸沿いに設置されたエレベーターで一気に40m昇れば、空中散歩が楽しめる。

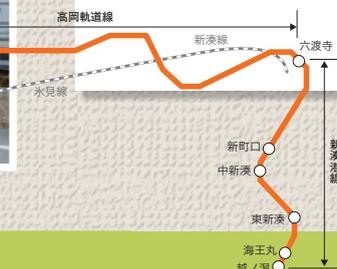
中央部に向けてゆるい坂になっているため端から端までを見通すことはできないけれど、平日の昼間、プロムナードに人の気配はなく、どうやら延長480mを独り占め！ 左右の窓から外を眺めるには、手前の金網が少し邪魔。それでも金網のおかげで、「地上40m、真下は海」の怖さはない。日本海とは思えない穏やかな富山湾を眺めつつ、約10分で反対側に到着。そのまま、ぐるりと引き返したとたん、貨物船の警笛がびゅりするほど間近に響き、余韻を残して消えていく。大きな音が消えた後は、静けさがよけいに際立つ。

「ちよつと寂しいな」と思い始めると、頭上を通る車の音や風の吹き抜ける音、自分の足音さえも気になり始め、だんだん怖いような気もしてくる。自然に足は速くなり、早足、

## 万葉線

【まんようせん】

高岡駅前電停から、射水市にある越之潟駅まで、25の電停・駅を約40分で結ぶ。沿線住民の通勤・通学を支える生活路線。



手書きされた「非常スイッチ」の文字が素朴な車内。





人気のドラえもんトラム。車内にはキャラクターやひみつ道具のイラストがいっぱい。



独り占めの「あいの風プロムナード」。各所に現在地点を示す表示がされている



真っ白な主塔が聳え立つ新港大橋。

雨の翌日、すっかり晴れた日なんか最高にきれいだね」といふ。おまけに、昨日までは何とか見えていたし、昨日は湾内にイルカの群れが入って来ていたとか。1日違いで、立山連峰もイルカも見られないなんて運が悪いとぼやいたら、イルカはともかく、富山湾越しの立山連峰を確実に見たい、写真を撮りたいという人は、「きちんと天気図を読んで、これっていつ日に来ているみたいだよ」とのこ

駅には戻らず、そのまま歩いて、富山湾を一望できる海王丸パークへ。  
プロムナードを渡っていたときから、薄々気が付いてはいたけれど、立山連峰はやっぱり今日は見えならしい。本来あるべき場所には、薄い雲が広がり、よくよく目を凝らすと山の稜線が見えるような、見えないような。ウォーキング中の地元の方を見つけて、「立山連峰って……」と尋ねると、「ああ今日はダメだね」と、あっさり。「晴れた日には見えてみるって聞いていたんですけど」と食い下がってみると、「晴れが続くと、空气中にチリが溜まって、かえって見えなくなってくるんだよ。ま

駆け足、全力疾走！  
戻り着いたスタート地点で息を切らしている。昇つて来たエレベーターからシャージャ姿の男性が一人。ゼイゼイ喘ぐこちらを怪訝そうに一瞥し、さっさとプロムナードを渡って行く。何だか今度は気恥ずかしくなってきた、急いで地上へ。  
**今日と昨日、1日違いで大違い**

パン……すぐに思い出せる道具に混じってすっかり忘れてしまった道具もちらほら。あれは、これはと考えていたら、車内から確認する予定だった大仏様を通り過ぎ、あつという間に「高岡駅前電停」に到着してしまつた。大仏様を確認するため、もう一度「ドラえもんトラム」に乗り直して逆戻り。次はしっかりと外を見ていようと思つただけけれど、視線はついつい車内に向かう。そろそろ大仏様が見えてきそう。でも、あの道具、「やまびこやま」が思い出せない。

内はもうドラえもん一色。  
スモールライト、タイムふるしき、アンキ  
一度はきちんと万葉線のホームページで運行時間を調べして、「ドラえもんトラム」の、ピンク色のどこでもドアから乗車する。一つの窓にキャラクターが1人。天井にはタケコプターを付けたキャラクターたちが飛び、壁にはドラえもんのひみつ道具が描かれ、車内はもうドラえもん一色。

と。絶景を見るには、運より、相応の下調べが必要だったらしい。  
**ドラえもんのひみつ道具、覚えてますか？**  
立山連峰とイルカが見られなかった代わりに、帰りは絶対に「ドラえもんトラム」に乗ること決める。2012年から運行されている「ドラえもんトラム」は、当初1年間の運行予定だったが、人気に  
応えて、2015年8月まで運行を延長。先日、乗客20万人を突破している。万葉線に乗りに来て、これに乗らないわけにはいかない。  
今度はきちんと万葉線のホームページで運行時間を調べして、「ドラえもんトラム」の、ピンク色のどこでもドアから乗車する。一つの窓にキャラクターが1人。天井にはタケコプターを付けたキャラクターたちが飛び、壁にはドラえもんのひみつ道具が描かれ、車内はもうドラえもん一色。

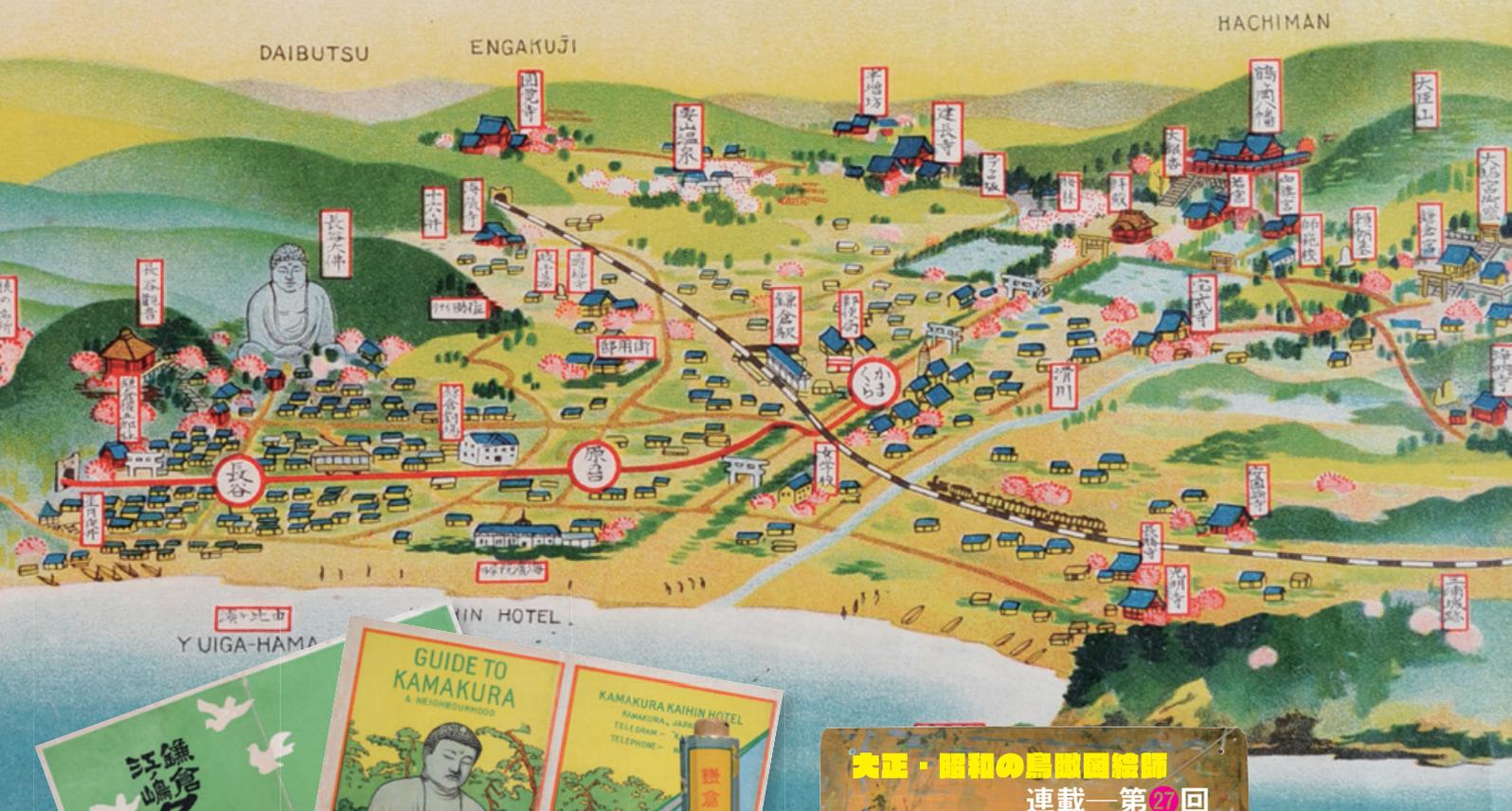


住宅に並び立つ高岡大仏は、目を引く大きさ。



立山連峰は雲の中。天気良ければ、こんな景色が。





3点とも大正6年発行の初三郎鳥瞰名所図絵の表紙絵。  
英文・ローマ字表記が混在、図柄・構図は類似している。



# 鎌倉名所図絵 (巻物)

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

「江ノ電」の愛称で知られる江ノ島電鉄の歴史は、前身となる江之島電気鉄道が明治三十五年九月に藤沢―片瀬（現・江ノ島）間を開業したことに始まる。明治四十三年十一月には小町（現・鎌倉）まで延伸して全通。その翌年、電力会社の横浜電気に吸収合併され、江之島電気鉄道部となった。その横浜電気も東京電灯（現・東京電力）に買収されるが、大正十五年に新たに江ノ島電気鉄道が設立、東京電灯から路線を譲り受け、現在に至っている。

戦後は、社名を江ノ島鎌倉観光と改め、小田急電鉄の関連会社となり、昭和五十六年には江ノ島電鉄に社名を変更した。

今回の初三郎図絵は、大正六年頃の刊行で初作品「京阪電車御案内」（大正二年）から三十数点目、大正初期の筆致である。また昭和四年、九年にまとめられた『初三郎作品目録』には収録モレした珍品でもある。

藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。日本地図学会会員。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。





東急田園都市線たまプラーザ駅

#### 【訂正】

Vol.48 で以下のような誤りがありました。お詫びして訂正いたします。

- 11P：図表 空港線（旧・穴守線）の変遷  
（誤）1998（平成10）年4月1日（正）1998（平成10）年11月18日  
（誤）2013（平成25）年4月1日（正）2010（平成22）年10月21日
- 16P：お名前 長塚隆介  
（誤）MAGATSUKA （正）NAGATSUKA
- 3P：目次 REPORTⅢのページ数字  
（誤）25 （正）22

# みんな てつ Vol.49 | SPRING 2014 春号

- 発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会  
〒100-8171 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／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会
- 企画編集／一般社団法人 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。