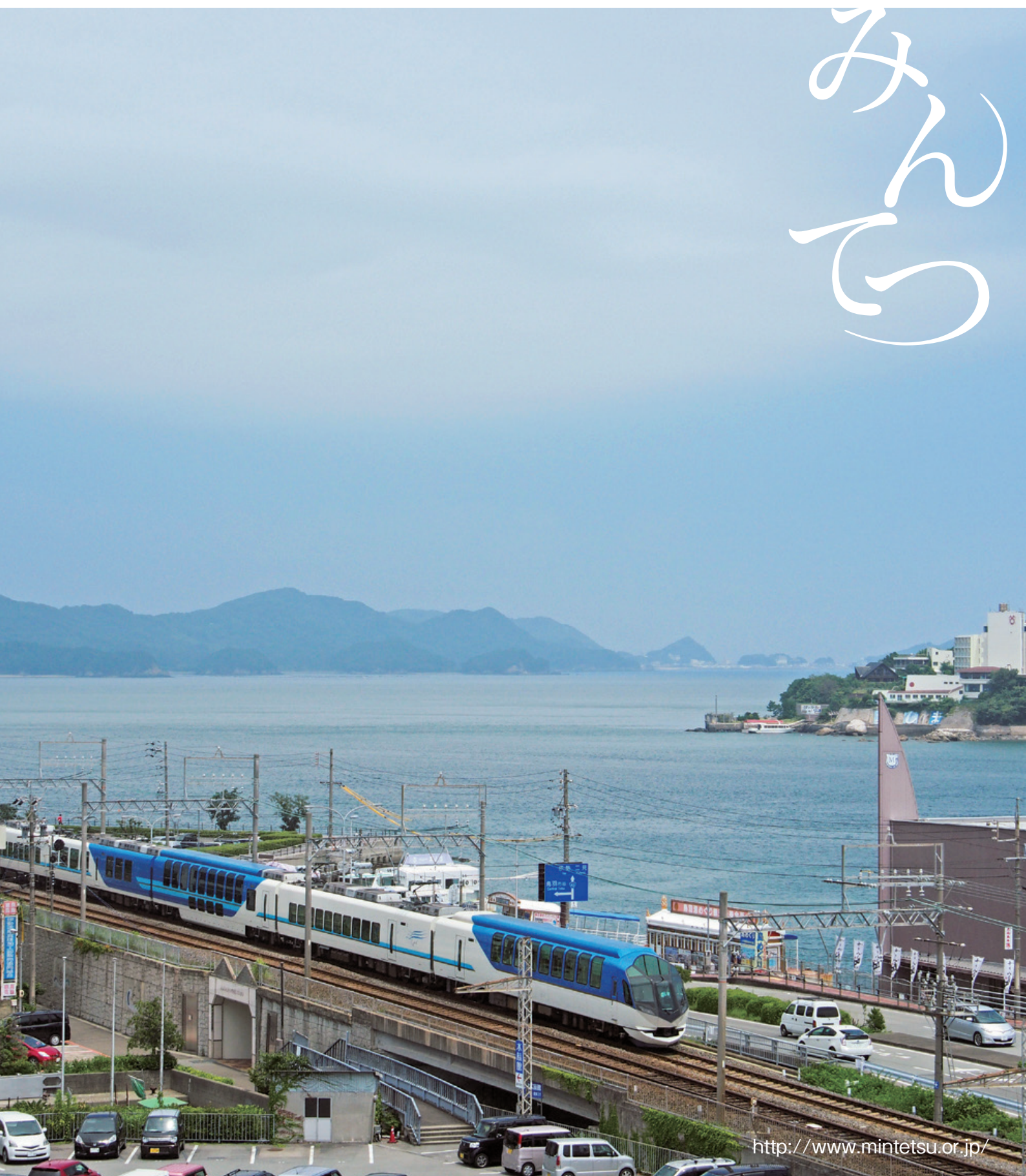


みんな
で



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

特集

次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

浅野川線

川上弘美

旅をすることはあるのですが、ほとんどが仕事の旅です。

仕事をして、そしてまた仕事をして、すると夜になっていて、また翌日は少し仕事をして、その日のうちに帰る。そんな旅です。

せつかくの旅なのに、行き先の風物をゆつくりと見ることができないで、残念ですね。時々、言われます。でも、違うんです。仕事の合間の、数十分、あるいは運がよければ二時間くらい、それだけの時間があれば、わたしはじゅうぶんその旅先の風物を楽しむことができます。

どうやって？
旅先の、地元の電車に乗ることに

よって、です。

このあいだも、金沢の仕事で、北陸鉄道の浅野川線に乗ってきました。空き時間は、一時間弱。始発駅である北鉄金沢を午後一時ちょうどに出発し、終点の内灘まで乗りました。終点まで乗って、時間は足りるのか？ 大丈夫です。全停車駅は十二、かかる時間は十七分なのです。

金沢市街を抜け、少しずつ景色が変わり、やがて大きな川を越え、あたりはすっかり様変わりし、自然の匂いが濃くなってゆきます。学生服の少年が乗って来、また降りてゆきます。子供づれの女のひとが、大きな荷物を脇に置いて、思いつめた顔をしてまっすぐ

前を見つめています。パソコンを膝の上に広げ、ぼちぼちとキーボードを打っている男のひとがいます。大きな鳥が二羽、車窓の外を横ぎって飛んでゆきます。空がどんどん高くなってゆきます。

それにしても、なんだかとてもなつかしいのは、なぜなんだろう。

車内を見回してみます。あれ？ この車輦、どこかで乗ったことがあるなあ。終点の内灘駅の改札で、聞いてみます。すると、今乗ってきた車輦は、以前は東京の井の頭線の車輦だったとのこと。井の頭線！ なんと、わたしが一週間に二回は乗っている路線ではありませんか。そういえば、井の頭線

みんな てつ

CONTENTS

Vol.

51

2014

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、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。

も、始発駅から終点までは、急行でちょうど十七分。初めて乗ったのに、ずっと前から知っていたように感じられたのは、そのためもあったのでしょうか。

終点の内灘で、いったん降りて帰りの切符を買い、ホームに停まっている同じ列車に乗りこみ、ふたたび十二の駅を十七分かけて、北鉄金沢まで帰りました。ささやかで、ごくごく短い時間の、空き時間の旅。けれど、なんて濃い印象の旅だったことでしょう。

かわかみひろみ

作家。東京都生まれ。お茶の水女子大学理学部生物学科卒。1994年「神様」で第1回バスカル短編文学新人賞を受賞。96年「蛇を踏む」で芥川賞、2001年「センセイの靴」で谷崎潤一郎賞、07年「真鶴」で芸術選奨文部科学大臣賞を受賞。著書に「神様」「古道具中野商店」「風花」「どこから行っても遠い町」「七夜物語」など。最新刊に「猫を拾いに」がある。



02 四つの季節の鉄道エッセイ 秋 浅野川線 ◎作家 川上弘美

特集／次なる1世紀への布石
「近鉄グループ事業強化と成長への挑戦」

TOP INTERVIEW

04 近鉄グループの 総合力で描く 新たな成長戦略

◎近畿日本鉄道株式会社 取締役社長 小林哲也

REPORT I

08 「あべのハルカス」に見る 近鉄ターミナル戦略

◎取締役専務執行役員 あべのハルカス事業本部長 赤坂秀則

14 REPORT II 特急「しまかぜ」と 伊勢志摩エリア 観光強化

◎鉄道事業本部 企画統括部 技術管理部長(車両) 湖東幸弘
◎生活関連事業本部 観光・レジャー事業統括部 伊勢志摩事業推進部長 伏見晋也

◎鉄道事業本部 企画統括部 営業企画部長 福島博

24 REPORT III 新たな仕組みで 不採算路線を存続

◎鉄道事業本部 企画統括部 営業企画部長 福島博

26

◎岳南電車「日本夜景遺産」に認定

富士急行 成田エクスプレスが河口湖へ直通運転
津軽鉄道 立佞武多の「線路上運行」
一畑電車 島根県産木材で改装した「出雲大社号」が運行

28

◎伊賀鉄道株式会社

30

◎神奈川県観光図絵

◎首都大学東京非常勤講師 藤本一美

特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

近鉄グループの
総合力で描く
新たな成長戦略

民鉄では国内最長となる508.1kmの路線網を持つ近畿日本鉄道株式会社は、平成22年9月、創業100年を迎えた。平成26年度までを計画期間とする「近鉄グループ経営計画」では、「あべのハルカス」をはじめとする主要ターミナルの整備、新型観光特急「しまかぜ」の導入など、鉄道事業を中心とする「沿線深耕」を掲げ、グループの総力を挙げた取り組みで実績を積み上げている。来年度には純粋持株会社への移行が控えている。次なる100年に向けての成長戦略について、近畿日本鉄道株式会社の小林哲也取締役社長にお話を伺った。

近畿日本鉄道株式会社
取締役社長

小林哲也

Tetsuya KOBAYASHI

文●茶木 環／撮影●織本知之

特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

特急ネットワークの構築に注力

——平成22年に創業100年を迎えられました。まず御社の成り立ちからお聞かせください。

小林 当社は明治43年9月、大阪の上本町と奈良を結ぶ奈良軌道として創立、同年10月に大阪電気軌道と改称しました。昭和6年には、当社の前身の一つである参宮急行電鉄が、宇治山田までを開通。大阪から伊勢神宮への日帰り参拝を可能にしました。また、昭和13年には念願の名古屋進出を成し遂げ、当社鉄道路線の基幹路線を完成させています。その後、戦時統制下で全国的に地方鉄道の合併統合が進む中、大阪鉄道、南海鉄道との合併を経て、昭和19年6月、「近畿日本鉄道」が発足しました。

戦後、当社が鉄道事業を拡大していく中で、特に注力したのが特急ネットワークの構築です。昭和22年、日本の民鉄では初となる座席定員制（昭和24年6月から座席指定制）の有料特急の運行を上本町―名古屋間、翌年には上本町―宇治山田間で開始しました。終戦3年目の混乱の中のこと、当時の鉄道の混雑はそれこそ大変なものでした。当時専務だった佐伯勇は、「赤ちゃんを連れてたご婦人でも、安心して快適に座って行ける旅」を提供することで、本来の鉄道輸送サービスのあり方を示そうと考えたのです。

——有料特急のネットワークを拡大していく過程の中では、乗り越えなければならぬ課題もあったと思いますが。

小林 一つに名古屋線の軌間拡幅工事が

ありました。当時の近鉄は、大阪―宇治山田間が標準軌、名古屋―中川間が狭軌だったため、名阪間は中川で乗り換えなければなりません。この問題については軌間の変更を計画して準備を進めていたところでしたが、昭和34年9月の伊勢湾台風で名古屋線は壊滅的な被害を受けてしまいました。この危機に直面して当社は、復旧工事と軌間拡幅工事を一気に進め、被災からわずか2カ月で名阪間の直通運転を実現しました。また、これに合わせて、近鉄特急の代名詞ともいわれた世界初の2階建て電車「ビスタカー」（10100系）を投入しました。

これにより名阪間の路線は、都市間輸送の重要な幹線に成長し、当社と当時の国鉄の乗降客数の比率は7対3と、圧倒的な優位を誇るまでになりました。

しかし、昭和39年に東海道新幹線が開業すると形勢は逆転します。ここで当社は、新幹線とお客さまを取り合うのではなく、新幹線を介して、関東地区のお客さまを当社沿線の観光地へ呼び込むという施策の下、大阪、名古屋、京都の各ターミナルから、伊勢志摩や奈良大和路、吉野などの観光地への旅客誘致の促進を図るため、特急網の整備をさらに進めていきました。こうして現在の近鉄特急のネットワークを形成し、大きな成長へとつなげていったのです。

——ピンチをチャンスに変えて、成長を重ねていらっしやうたのですね。

小林 ええ。さらに大阪で開催された日本万国博覧会に合わせ、三つの大きな工

事を実施しました。昭和44年には奈良駅付近の線路を地下に移設して国鉄観光都市・奈良の玄関口としてふさわしい姿に一新し、翌45年には鳥羽線の新設と志摩線の軌間拡幅工事を完成させ、大阪・京都・名古屋と賢島間の直通特急の運転を可能にしました。また、直通特急の乗り入れに合わせ、当社グループのホテルやレジャー施設などを開業し、国立公園にふさわしい環境整備を行うことで、賢島周辺は、国際的な格調の高いリゾートとして評価を得て、万博の「第二会場」として大いに賑わいました。

さらに、上本町―難波間の2kmを新たに開通したのもこの年です。難波線の新設により、主要な特急が難波発着となりました。当社沿線と大阪都心部が直結して人の流れが大きく変わり、大阪の都市交通の基盤を形成する上でも大きな役割を果たしました。

——難波への乗り入れは、平成21年の阪神なんば線開通により、阪神電鉄との相互直通運転に結実しました。

小林 実は、終戦直後に阪神電鉄と互いに難波まで延伸する計画を立て、免許申請もしていたのですが、諸般の事情もあってなかなかかなわなかったのです。半世紀以上の歳月を経て、ようやく三宮―奈良間の相互直通運転を実現させることができました。

また、阪神相直から5周年を迎えた本年3月からは、近鉄の特急車両が三宮―賢島間などで運行を開始しています。

他社に比べ、観光輸送の比重が比較的高い当社では、座席指定の有料特急の仕

組みを持っています。都市間輸送の担い手である阪神電鉄には特急の料金制度がありませんので、現在は、団体向け臨時列車としての運行です。

鉄道の利便性向上の基本は乗り換えなく旅行をできるようにすることです。

阪神相直では、特急の運行により需要創出が大いに期待できると考えています。そしていづれは、姫路から伊勢志摩地域への直通特急の運行を行えばと考えています。

——創業から次の世紀を迎えました。人口減少の時代を迎え、求められる鉄道のあり方も変わってきています。

小林 高度経済成長期、鉄道は高速大量



特急ネットワークを担う近鉄の特急車両。手前から、観光特急「しまかぜ」、伊勢志摩ライナー、22000系。



大阪難波駅で「しまかぜ」ご利用のお客さまをお見送りする。

を開発してきたことも非常に大きな要因です。自動車メーカーは一人ひとりのお客さまに満足いただけるサービスを提供しているといふことです。

当社の総延長508.1kmの鉄道網は近畿・東海の2府3県にまたがり、観光や通勤通学などさまざまな目的で利用されています。当社は創業以来、沿線の観光地や住宅地、ターミナルをつなぐ「特急ネットワーク」を拡充することに注力してきましたが、この「特急ネットワーク」をお客さまのニーズの変化に合わせてさらに進化させることが、当社の成長戦略の鍵になると考えています。当社の特急は、観光客に対応したり

輸送を担って、輸送力の確保と増強に努めてきました。しかし現在、人口減少社会を迎えて、従来の高速大量輸送を前提としたビジネスモデルでは事業が成り立たなくなっています。

鉄道をご利用になるお客さまが減少する一方で、鉄道輸送や旅行に対する価値観は多様化し、お客さま一人ひとりにご満足いただける付加価値の高いサービスを提供しなければ、鉄道の未来はないと思っています。

鉄道の輸送人員減少の理由の一つにモーターゼーションの進展が挙げられます。もちろん道路の整備が進んだことが大きいですが、自動車メーカーが利用者のニーズを先取りして、さまざまな車種

を開発してきたことも非常に大きな要因です。自動車メーカーは一人ひとりのお客さまに満足いただけるサービスを提供しているといふことです。

当社の総延長508.1kmの鉄道網は近畿・東海の2府3県にまたがり、観光や通勤通学などさまざまな目的で利用されています。当社は創業以来、沿線の観光地や住宅地、ターミナルをつなぐ「特急ネットワーク」を拡充することに注力してきましたが、この「特急ネットワーク」をお客さまのニーズの変化に合わせてさらに進化させることが、当社の成長戦略の鍵になると考えています。当社の特急は、観光客に対応したり

沿線深耕で利便性と魅力を向上する

——経営計画に掲げる「沿線深耕」についてお聞かせください。

小林 これまで、当社は駅を中心に良好な「住宅地」を開発してきましたが、過去に開発した住宅地の中には、住民の高齢化により、街の活力が失われているところもあります。こうした状況を改善するため、さまざまな住環境を整備し、子育て世代や熟年世代、さらには介護を必要とする高齢者世代など、ライフサイクルに合わせて住み替えができる環境を整え、若い世代が沿線に流入しやすい仕組みづくりを進めていきたいと考えています。

小林 アンケート調査などのリサーチを基に、徹底した利用者目線で考え、「乗ること」自体を目的の一つとしていただけるように開発した新型観光特急です。昨年3月に、大阪・名古屋から伊勢志摩への運行を開始しました。ほかの特急より料金を1000円程度高く設定しまし

ました。また、モデル事業採択を契機に生駒市とは「まちづくりに関する基本協定」を締結しました。生駒市と連携して既存住宅の流通促進を図るとともに、当社グループの生活支援事業「近鉄・楽・元気」生活」のサービス内容をさらに充実させ、あらゆる世代の方々にとつて住みやすい街づくりを進めていきます。将来的には他の沿線地域でも展開していきたいと考えています。

新しい都市の拠点をつくる

——今年3月、超高層複合ビル「あべのハルカス」が全面開業しました。「ターミナル整備」についてはどのようにお考えですか。



日本一の高さの「あべのハルカス」には先進的な都市機能が集積する。

特集：次なる1世紀への布石

【近鉄グループ事業強化と成長への挑戦】

小林 近年、沿線価値や利便性の向上、また鉄道事業以外の収益増強策として、近鉄創業の地である大阪上本町、京都、大阪阿部野橋の各駅でターミナル整備を進めてきました。これからのターミナル駅は、出札機能だけではなく、遠方からのお客さまや外国人観光客のさまざまなご相談にお応えできるコンシェルジュ的な機能を持たなければならないと考えています。例えば、沿線の観光名所の紹介や観光タクシーなど駅からの交通手段、宿泊施設やお土産の手配など、あらゆる旅のご相談にお応えできる機能が必要です。そして、このような機能の上に、ホテルがあり、百貨店があり、展望台や美術館、オフィスなど多様な機能があれば、ターミナルの魅力が向上すると同時に、沿線の観光地へ旅行されるお客さまにも総合的なサービスをご提供できると考えています。あべのハルカスは、このような総合的なサービスをご提供できる拠点を目指しています。

あべのハルカスの特徴は、ビルを構成するさまざまな機能をすべて近鉄グループが運営しており、各部門が相互に連携し、お客さまに複合的なサービスを提供できる点が最大の強みです。

百貨店だけ、あるいはホテルやオフィスが単独で、しかも競争相手と同じ土俵で戦っているのは、最後は消耗戦になってしまうと思います。競合と違う次元に位置取りするための戦略が重要であり、事業の複合化と連携によって、シナジー効果を最大限に発揮していくこと、すなわち、各々の強みを足し合わせるだけではな

く、掛け算によって、新たな価値や魅力をより多く創出していくと考えています。

——あべのハルカスの誕生によってあべの・天王寺エリアの発展が期待されています。

小林 あべの・天王寺エリアは、明治期以来、台地にある眺望の良さから住宅地として開発されてきました。現在の繁華街としての基礎的な部分は、いわゆる「大正時代」に築かれており、梅田や難波と比較すると、都市機能の集積が不足していました。

都市の発展には、複数の拠点が各々の魅力と機能を発揮する「多極的」な都市づくりが必要です。東京には銀座、新宿、渋谷、池袋など拠点となる個性的な街があつて、多極的な都市開発が成功しています。同様に、大阪でも複数の拠点が独自性と魅力を持ってバランス良く発展することが重要だと考えています。大阪を代表する梅田は、ビジネスやショッピングなど昼間型の機能が強い街。難波はどちらかと言うと遊ぶ要素が多く、梅田とは違う文化を持っています。そしてあべの・天王寺エリアは、「暮らす」という要素が色濃く残る歴史ある街です。

梅田、難波と並ぶ「第3の都市核」として成長していくには、シンボルとなる機能を持った場所が必要であり、今後はその役割をあべのハルカスが担っていくと考えています。

これまで、商店会や町会、企業などで「あべのまちづくり構想研究会」という団体を結成し、協働でまちづくりと活性化に取り組んできました。地域の皆さまは、あべのハルカスについても、共に発展していくと前向きに受け止め、オープンな心待ちにしてくださいました。今後も、一体となってあべの・天王寺エリアの賑わい創出とさらなる発展に取り組んでいきたいと思っています。

——来年度4月1日より純粋持株会社制に移行されると伺っています。

小林 少子高齢化や沿線人口の減少など、鉄道事業を取り巻く経営環境が一層厳しさを増す中、鉄道事業の経営の安定化を図るとともに、生活関連事業や各グループ会社の事業を強化することが、近鉄グループの持続的な成長には必要不可欠です。

一方、現在の社会は変化のスピードが速く、企業間の競争も激しさを増しています。このため、当社グループの各事業においても、環境の変化に対応できる運営体制と競争に勝ち残るための専門的な能力の強化が必要になっていきます。

これまで当社が鉄道事業を営みながら、150社以上の経営管理を行ってきましたが、当社グループは、不動産、ホテル・レジャー、流通事業など多様な業種を水平的に展開しているグループであり、変化が激しい時代に、異なる企業風土が求められるグループ各社を、鉄道会社とい

うひとつの企業風土によって管理するのは難しくなっています。

これらを踏まえ、これからも当社グループが発展できる経営体制のあり方について検討した結果、純粋持株会社制に移行することにより、当社グループは、「グループの経営機能の強化」と「各事業会社の自立的経営」という二つの目的を同時に達成し、企業価値の増大を図ることとしました。

今後は、それぞれの会社が各事業にふさわしい企業風土を育んでいく必要があり、グループの経営政策立案や調整機能などを果たす純粋持株会社の下、鉄道会社は安全・安心を第一義とした企業風土を、また、不動産、ホテル・レジャー、流通会社では、マーケットを重視し、時代の先端を走る企業風土をこれまで以上に強く育み、それぞれが強い会社となることで、グループ全体の力を強化していくと考えています。



特集…次なる1世紀への布石

「近鉄グループ事業強化と成長への挑戦」

「あべのハルカス」に見る

近鉄ターミナル戦略

今年3月、近畿日本鉄道の大阪阿部野橋駅上に、新しい大阪のランドマークが誕生した。

日本一の高さと広さを誇る超高層複合ビル「あべのハルカス」だ。

近年、近鉄は「近鉄グループ経営計画」の主要施策の一つである

三大ターミナルの整備と開発に取り組んできた。

ターミナルの価値向上によって目指すものは何か。

あべの・天王寺エリアを大阪・第3の都市核へと変貌させる

「あべのハルカス」を通じて、その経営戦略を探る。

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●近畿日本鉄道株式会社



特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

あべのハルカス事業本部長を務める赤坂秀則取締役専務執行役員は、「当社は、運輸、不動産、流通、ホテル・レジャーの4事業をコア事業と位置付けているが、鉄道事業が占める割合が高い。鉄道事業の経営基盤は『沿線』にある。人口減少社会にあっても持続的成長を果たしていく、その基盤づくりとして三大ターミナルプロジェクトを立ち上げた。ターミナルの付加価値を高め、『沿線深耕』につなげていく」と、その狙いを語る。

整備・開発の対象となった三大ターミナ

高さ300m。今年3月7日、近畿日本鉄道が手掛けた日本一の高さを誇る超高層複合ビル「あべのハルカス」が全面開業を迎えた。

創業100年を迎えた平成22年度から平成26年度までの5カ年を計画期間とする「近鉄グループ経営計画」では、その主要施策の一つに「三大ターミナルプロジェクト」を打ち出している。あべのハルカスの開業で、最終年度の今年、プロジェクトは完成を迎えたことになる。

三大ターミナルプロジェクト



取締役専務執行役員
あべのハルカス事業本部長

赤坂秀則

Hidenori AKASAKA

ルは、大阪上本町・京都・大阪阿部野橋。大阪上本町では平成22年、新歌舞伎座を誘致し、駅に隣接する複合商業施設「上本町YUFURA」を開業。近鉄創業の地に、新たな文化発信と豊かな暮らしの拠点をつくり上げた。

京都駅では、新幹線を

介しての観光客受け入れ機能を強化するため、線路を増設するとともに、高架下商業施設をリニューアルオープン。さらに駅の直上に宿泊特化型の「ホテル近鉄京都駅」を開業し、観光・ビジネスの拠点にふさわしい駅へと進化させている。

そしてこれらターミナル整備の集大成とも言えるのが、平成18年から計画を進め、阿部野橋ターミナルビルとして建設した超高層複合ビル、あべのハルカスだ。

地域のポテンシャルが高い阿倍野

あべのハルカスが位置する大阪阿部野橋駅は近鉄南大阪線の起点であり、鉄路は、大阪南部を経て橿原神宮前まで、さらに吉野線を介して、吉野まで続く。

近鉄の前身である大阪電気軌道は大正3年の開業だが、道明寺線や南大阪線の一部となる柏原―古市間は、後に近鉄が合併する河陽鉄道が明治31年に開業した路線で、近鉄路線網の中でも最も古い営

業区間に当たる。この短い路線が大阪へ延伸、大正12年、大阪天王寺駅（現・大阪阿部野橋駅）が開業した。

現在の大阪阿部野橋駅の1日の乗降人員は近鉄最多の約16万人。あべの・天王寺エリアには、近鉄南大阪線のほか、JR西日本と大阪市交通局（ともに天王寺駅）、阪堺電気軌道（天王寺駅前駅）の4社7路線が集積、1日の乗降客数は約73万人を数える。梅田、難波に次ぐ主要ターミナルであり、大阪南部の玄関口となっている。

またその一方で、あべの・天王寺エリアは、明治期以来、住宅地として開発された歴史から、梅田や難波とは異なり、「暮らす」要素が強い街であることが大



1



2



3



4

1 近鉄創業の地である大阪上本町に誕生した複合施設「上本町 YUFURA」。「新歌舞伎座」の幟が目玉を引く。2 近鉄最多の乗降人員を誇る大阪阿部野橋駅と地上に位置する改札口。3 京都駅は観光・ビジネスの拠点にふさわしい駅に進化させた。



1 19階の「大阪マリ
オートホテル」のロ
ビー。東・西・北の3
方面に雄大なパノラ
マが広がる。2 3層吹き
抜け構造の展望台「ハ
ルカス300」。58階は
「天空庭園」、60階は
360度ガラス張りの屋
内回廊「天上回廊」。3
ターミナル立地にふさ
わしい都市型美術館を
目指す「あべのハルカ
ス美術館」。4 「天空庭
園」ではこの夏、盆踊
り大会が開催された。

大きな特徴となっている。
駅のすぐ近くには天王寺公園や
天王寺動物園、大阪市立美術館な
どが並び、さらにその先には通天
閣の姿を見せる。周辺には今も、
昭和の雰囲気が残る。周遊には今も、
名刺・四天王寺や仁徳天皇創建の
阿倍王子神社など、大阪の歴史と
文化を伝える神社も多い。

「大阪有数の居住地区であり、
地元密着のエリア。一番、大阪ら
しさが残っている場所でもある。
ただ、その歴史の沿革ゆえに、梅
田や難波と比較すると都市機能の
集積が不十分だった」（赤坂専務）
阿部野橋ターミナルビル整備の発端と
なったのは、近鉄百貨店阿倍野店に浮上
した建て替え計画だ。近鉄百貨店阿倍野
店の歴史は、その前身である大鉄百貨店
が開店した昭和12年に遡る。建物躯体や
設備の老朽化が進み、さらに梅田や難波
で相次いだ百貨店の増床に対抗するた
めにも、建て替えが急がれていた。

「駅の乗降は多いものの、魅力的な都市
機能が不足していたことから、通過するだ
けの人が多かった。百貨店だけではなく、
阿部野橋ターミナルに都市機能を集積し
て、阿倍野を『通過点』から『目的地』
に変える。まだ十分に発揮されていない地
域のポテンシャルの顕在化を目指し、複合
ビルの建設が決まった」（赤坂専務）
この大規模プロジェクトを執行する上
で重要なファクターとなったのが、都市
再生緊急整備地域の指定と航空制限区域
の変更だ。

また平成19年3月、大阪国際空港の航
空制限区域の変更で、建築物の高さ制限
が撤廃されたこともプロジェクトを後押
しした。制限区域内の梅田と難波では建
設できない超高層ビルも、あべの・天
王寺エリアなら建設できる。

平成16年、大阪阿部野橋駅周辺21haが
国の都市再生緊急整備地域に指定され
た。公共に貢献する内容を持つ開発事業
であれば、規制緩和によって容積率の大
幅な割り増しが認可される。この制度を
使えば敷地の高度利用が可能になること
から、フルボリュームを使って、百貨店
以外の事業の導入も可能になる。そこで
この制度を活用する計画を策定し、平成
19年10月には「都市再生特別地区」に都
市計画決定された。

「大阪ワールドトレードセンタービル
ディングの高さ256mを超えるのが一
つの目標だったが、高さ制限が撤廃され
るのなら横浜ランドマークタワーの



特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

296mを超えようということになった。『日本一の高さ』という冠があれば、全国レベルの話題としてメディアに取り上げてもらえることもできる」(赤坂専務)

こうして、高さ300mの日本一高いビルが誕生した。あべの・天王寺エリアを梅田、難波に続く「第3の都市核」へと牽引するあべのハルカスは、大阪の新しいランドマークとなっている。

街並みに溶け込む立体都市

あべのハルカスの外観デザインは、数々の超高層建築物の設計を務め、大阪では過去に国立国際美術館や大阪歴史博物館などを手掛けたシーザー・ペリ氏が監修を務めている。

コンセプトは「立体都市」。あべの・天王寺エリアに必要なさまざまな都市機能を立体的に集積するため、単体の建築というより、都市を計画するかのような設計が特徴となっている。

近鉄は、「阿倍野の街になじみ、阿倍野の街とつながっている、そんなイメージの外観デザインを依頼した」(赤坂専務) そんな希望に応じて取り入れられたのがガラスのファサードだ。建物内部の人々の動きやさまざまな活動がガラスを介して浮かび上がり、超高層ビルが風景の一部となって周囲に溶け込む。

あべのハルカスは地上60階、地下5階建てで、延べ床面積は約30万6000㎡。58〜60階の「ハルカス300」は3層吹き抜け構造の展望台になっている。58階は空が広がる天空庭園、最上階の60階は

360度がガラス張りの屋内回廊となっており、大阪平野を一望できる。週末には1万人以上が訪れる人気スポットだ。

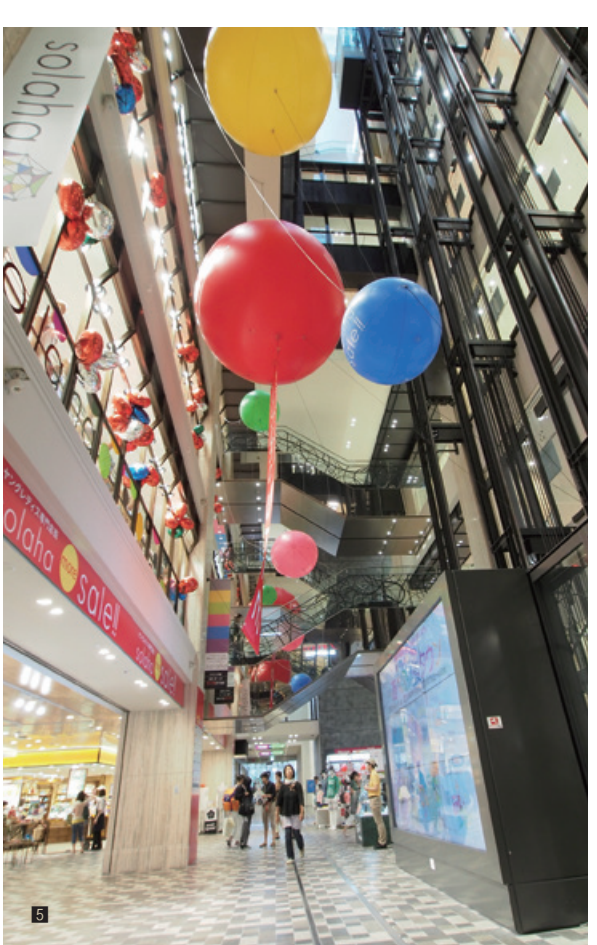
16階には「あべのハルカス美術館」が開設されている。「ついで」感覚で立ち寄れる都市型の美術館と位置付けられているが、開館記念に「東大寺」展を開催したことから分かるように、国宝や重要文化財の展示ができるレベルの設備・仕様が整っている。高い水準の企画展開催が期待されている。

また、関西国際空港や大阪国際空港が近いにもかかわらず、このエリアに国際級のホテルがなかったことから、高層階には「大阪マリオートホテル」(客室数360室)を開業した。世界屈指のホテルチェーンのマリオット・インターナショナルと提携、海外からの玄関口にふさわしい関西初のマリオートブランドを誕生させて地域のブランド力向上に貢献している。

中層階に位置するのは、貸床面積4万㎡のオフィスフロア。ここにも阿部野橋ターミナルならではの特色がある。

「梅田には、東京の企業の大阪支店をはじめ、全国展開する企業のオフィスが多いが、阿倍野は大阪や関西、地場を拠点とする企業が多い。鉄道を中心とする交通集積地で複数の通勤手段が確保できるため、ビジネス拠点としての需要も高く、24時間体制のコールセンターや社員の研修センターを開設している企業もある」と赤坂専務は話す。

オフィスワーカーのサポート施設として、カフェテリアや貸会議室、コンビニエンスストアや金融機関、さらには「近



1 百貨店初の取り組み「縁活」を紹介する毎月発行のプログラム。
2 館内6カ所の「街ステーション」では、さまざまな「縁活」のプログラムが実施されている。
3 青空の下でのびのび遊べる「スウェーデントリムパーク」。
4 「買い物物がら手ぶらで楽しむ都会ならではの農業体験」がコンセプト。屋上貸し菜園「あべのハルカスファーム」。
5 あべのハルカス近鉄本店2階の「ウェルカムガレリア」。

鉄ほいくえんハルカス」も開設。その利便性が高く評価されている。

オフィスフロアには、大学のサテライトキャンパスも新設された。沿線に位置する大阪大谷大学・四天王寺大学・大阪芸術大学・阪南大学の学生や卒業生らが自由に利用できるフロアで、教育研究活動や就職支援、高校生への情報発信などに活用されている。さらに各大学と近鉄が連携して、一般向けの公開講座「ハルカス大学プロジェクト」を開講、地域住民に学びの場を提供している。

そのほか大阪市立大学医学部附属病院の「先端予防医療部附属クリニック メッドシテイ21」を中核に、13の診療所が集積したメディカルフロアも開設し、地域社会に貢献する「健康インフラ拠点」を創出している。

百貨店+専門店+コミュニティ

あべのハルカスの中核施設となるのが、「あべのハルカス近鉄本店」（近鉄百貨店阿倍野店を改称）だ。地下2階から14階までのフロア構成で、売り場面積は10万㎡。単店舗の百貨店としては日本最大規模で、あべのハルカスのおよそ3分の1を占める。ストアコンセプトは「モノ・コト・ヒトとの出会いが暮らしを彩る『街のような場』」。「日本一滞在時間の長い百貨店」を目指す。

その一番の特徴は、業態融合型の百貨店というストアデザインにある。幅広く品揃えをする百貨店と専門性の高い品揃えを持つ専門店の業態を融合し、百貨店

ならではの品揃えと高い専門性を同時に満たしたフロア構成で、ターゲット層と商品分野の拡大を実現している。

また、買い物目的がなくても立ち寄れる「街のような場」を目指し、百貨店とコミュニティの機能を融合。モノを売らない非物販面積を25%確保し、時間消費を促す場や機会を充実させている。百貨店初の会員制貸し菜園「あべのハルカスファーム」や屋外型こども遊具場「スウエーデントリムパーク」、300人収容のホール「近鉄アート館」、レストランやカフェなどの諸施設のほか、広い館内には休憩スペースを随所に設けている。

さらに、館内6カ所に設置されたコミュニティスペース「街ステーション」では、コミュニティデザイナーの山崎亮氏が監修する市民活動団体プロジェクト「縁活」を展開。NPOや地域の各種団体がセミナーやワークショップ、相談会などさまざまなプログラムを開催している。こうした取り組みもまた、百貨店初となるものだが、8月現在ですでに270の市民活動団体が登録、約1500人のボランティアが活動しているという。「お客さまが主役の新たな生活文化の拠点」を目指すというあべのハルカス近鉄本店。これまでの百貨店の常識を覆すその取り組みは、商業施設の密集地・大阪で注目を集めている。

事業連携と地域連携のシナジー効果

このように、あべのハルカス内に積み上げられた都市機能を見ていくと、ター



1 2 天王寺動物園に寄贈したキリンのハルカスちゃん。これに対し、橋下徹大阪市長から感謝状が贈られた。3 グランドオープンで行われた3000mの「街つなぎテープカット」。8カ所の会場を結んだ。4 7月から、あべのハルカスなどの観光名所をめぐる2階建てオープンデッキの観光バスを運行。5 上本町とあべのハルカスを結ぶ循環バスも運行している。6 阿倍野再開発事業で整備された阿倍野歩道橋。7 阿倍野筋をはさんで西側には「あべのキュースタウン」などの商業施設が並ぶ。

ミナルビルとして、その多機能性を存分に発揮していることが分かる。しかし、近鉄が目標としているのは、その先にあるシナジー効果の最大化だ。

ビル内では、各機能を運営する近鉄グループが連携して、利用客に付加価値の高い独自のサービスを提供している。

例えば、ホテルの宿泊客には、百貨店で購入したものを客室まで届けたり、早朝には無料で展望台を利用できる特典を提供している。オフイスワーカーには専用ネットを提供し、ビル内の施設の情報や割引料金で利用できる特典をアナウンスしている。

単独の施設では提供できない付加価値の高いサービスでリピーターをつくり、ヘビーユーザーを育てる。事業の複合化と連携によって生み出される価値を最大限に高めていく、その仕組みづくりを進めているところだという。

赤坂専務は「今後は、近鉄グループ企業で学生の職業体験を行うなど、教育現場である大学と連携していくことも検討していきたい」と語る。

これらあべのハルカス内部の事業連携に加えて、地域との連携も重視している。例えば、あべの・天王寺エリアの開発に関係する東急不動産、JR西日本、地元地域と協働で「ウエルカミング・アベノ・天王寺キャンペーン」を実施し、エリアイメージの向上に継続的に取り組んでいる。

このキャンペーンの協働を基に、地域が主体となるエリアマネジメントの取り組みも進んでいる。あべのハルカスが面する阿倍野筋は40mに拡張される予定で、近鉄は沿道の商店会や町会、企業とともに

「阿倍野筋魅力づくり協議会」を立ち上げ、拡張を機に、安全でかつ賑わいのあるストリートづくりを行政に提案した。

地域の集客施設との連携も欠かせない要素だ。天王寺動物園では、2年前にキリンが死亡して以来、他園から借り受けたオスが1頭いるのみになっていた。そこで今年5月、近鉄が「世界一背の高い動物キリン」を「ハルカスちゃん」と名付け、日本一背の高いビルからの贈り物として寄贈することで、エリアのさらなる魅力度向上に寄与することとなった。

「グランドオープンの日には、30000mのテープであべのハルカスと地域を結び、日本一長いテープカットのセレモニーを行った。あべのハルカスの開業によって、あべの・天王寺エリアの交流人口が増えている。これまで以上に地域との連携を強化し、梅田、難波と並ぶ大阪の第3の都市核として、このエリアを成長させていきたい」と赤坂専務は語る。

鉄道会社は沿線に根を張り、地域とともに成長を重ねていく。自らの成長のためには、その地域をさらに豊かに耕し、地域の力を高めていくためにも必要となる。近鉄があべのハルカスによって目指しているのは、地域との協働であり、地域との共栄だ。

「この街あつてのあべのハルカス」と赤坂専務は語る。

あべのハルカスの年間予想来店客数は4740万人に上る。これまでもあべの・天王寺エリアの発展を牽引してきた近鉄だが、その役割と責任が、今後さらに大きく変わっていくのは間違いないだろう。

日本一滞在時間の長い百貨店を目指す



COLUMN

株式会社近鉄百貨店
営業統括本部 本店店長
執行役員

久保俊雄

Toshio KUBO

これまでの百貨店は高年齢・高所得者層をメインターゲットに、売り場面積に対して儲け幅の少ない商品は省き、営業効率のいい高額商品を数多く並べるといった売り場づくりを行ってきました。しかし、それが百貨店の魅力を減退させた理由かもしれません。郊外のショッピングモールや家電量販店、さらには家に居ながらにして買物ができるインターネット販売と競合する時代です。もう一度、百貨店としての魅力を発揮し、一人でも多くのお客さまに店内に入っていただく。1分1秒でも長く、日本一滞在時間の長い百貨店

をつくるというコンセプトから誕生したのが、このあべのハルカス近鉄本店です。

百貨店は地域密着産業で、自社の商圈をきっちりと深耕していかなければならない。これまで梅田や難波に流れていたお客さまに阿倍野に足を運んでもらう施策が必要です。特に、市民活動団体プロジェクトの「縁活」は百貨店としては全国初の取り組みで、百貨店がお客さまにとっては人と出会い、さまざまな体験を楽しむ場となり、NPOや地域の団体にとっては活動の拠点となる。われわれにとっても来店いただけるお客さまを増やすことができます。

今後の課題としてはメインターゲット以外の層をいかに厚くしていくか。若い女性層や子育て中のファミリー、ターミナルを利用するビジネスマンなどに関心を持っていただけるゾーンを設置し、百貨店の魅力を認識していただくと考えています。あべのハルカスには4大学のサテライトキャンパスがあるので、連携した取り組みも探していきたい。またそのためには、従来は新聞広告や折り込み広告がメインだった告知の幅を広げ、WEBサイトや動画、SNSなど、それぞれのターゲットに応じて効果的な方法を取っていく。そのあたりも重要な課題の一つとなっています。

鉄道利用による阿倍野の30分商圈の人口は620万人。阿倍野は商業施設に関しては過剰状態ではなく、まだまだ成長が期待できるエリアです。梅田や難波が百貨店の増床などで活性化していますが、われわれも百貨店をお客さまの「行き場所・居場所」に育て、阿倍野の地域経済を牽引していきたいと思っています。

特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

特急「しまかぜ」と 伊勢志摩エリア観光強化

「近鉄グループ経営計画（平成22年度～平成26年度）」では、鉄道事業の主要施策として、新型観光特急の導入、ソフト面を含めた特急システムの構築を掲げている。伊勢神宮の式年遷宮に合わせ、平成25年に運行を開始した新型観光特急「しまかぜ」は、伊勢志摩エリアへの誘致に大きな役割を果たしている。長年あためていた阪神線への近鉄特急車両の乗り入れも実現した。ここでは「しまかぜ」を中心とする近鉄の鉄道事業における取り組みを紹介したい。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之／写真提供◎近畿日本鉄道株式会社



特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

伊勢神宮では、20年に1度、式年遷宮が執り行われる。昨年は第62回の年に当たり、神事が本格化する夏から秋にかけて、参拝者と観光客の急増が予想されていた。

伊勢神宮のある伊勢志摩エリアは、近鉄にとって観光の最重要拠点だ。前回の式年遷宮では、特急「伊勢志摩ライナー」を開発している。これまで看板特急として活躍してきた伊勢志摩ライナーについても、今回の式年遷宮を機に全面的にリニューアルが決まった。

伊勢志摩の青い海を背景に、クリスタルホワイトとスカイブルーの車両が颯爽と走る――平成25年3月21日、近鉄の新型観光特急「しまかせ」がデビューした。「平成25年は、伊勢神宮の式年遷宮が行われる。これに合わせて特徴ある新型観光特急を投入し、特急の利用促進とともに伊勢志摩観光の活性化を図ろう」と、開発が決まった」と鉄道事業本部企画統括部の湖東幸弘技術管理部長（車両）は語る。



テーマカラーのブルーは伊勢志摩の晴れやかな空を表現している。

その結果、伊勢志摩への観光客の約6割が女性で、9割以上が2〜3人以上のグループ、年齢層は時間的にも経済的に

も余裕のあるシニア層が多いことが分かった。また、特急車両への希望としては、「くつろげる」「座席回りがゆったりとしている」など、車内の居住性に関する意見が最も多かったという。「グループのお客さまが多いので、個室やコンパートメントを希望される意見も多かった。また、車内で食事を楽しみたい、車内販売を充実させてほしいというご要望も多かった。こうしたお客さまのニーズにだけだけ応えることができるの

常識にとられない車両開発



鉄道事業本部 企画統括部 技術管理部長（車両）

湖東幸弘

Yukihiro KOTOH

しまかせの開発プロジェクトチームが正式に発足したのは平成21年夏だが、実際には、その前年の春ごろから「特急サービスのあり方」について調査・研究を開始していた。

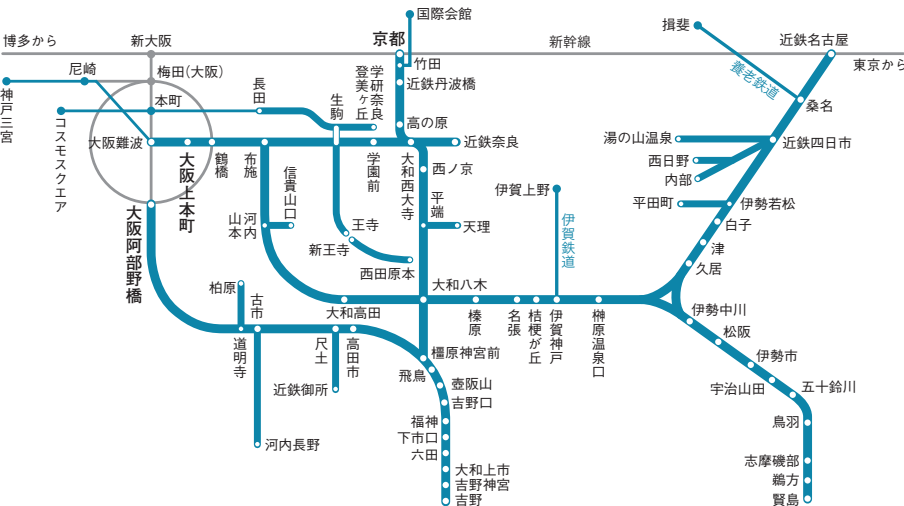
乗ってみたい特急とはどのようなものか、どの

ようなサービスを望んでいるのか。伊勢志摩方面の特急の利用客約1万人と伊勢志摩地域の宿泊施設利用客約250人、観光事業者へのヒアリングを行い、さらには関西・中部・首都圏在住の約4000人を対象にインターネット調査を実施した。

開発をスタートさせた」と湖東部長は振り返る。

ちなみに、ヒアリングは、開発担当者が特急車両に乗り込むなどして、直接聞き取っている。こうした利用者の生の声を重んじる姿勢は、近鉄で受け継

がれる伝統的なものだという。開発プロジェクトチームは、車両部門、運転部門、営業部門の3部門で結成。2週間に1度の会議を行いながら議論を重ね、開発コンセプトを固めていった。その過程で、小林哲也社長からは「常識にとられないな」と檄を飛ばされたそう。社長の言葉に後押しされて、開発プロジェクトチームは「とにかくシンボリックな、今までなかった車両をつくらう」（湖東部長）と、総力を挙げて取り





9



7



6



8

組んだ。

近鉄の最上級車両として、また観光に特化した車両として、「くつろぎ」と「楽しみ」を両立させる。コンセプトは「乗ること自体が旅の目的となる列車」。こうして、新型観光特急しまかぜが誕生した。

ゆとりある贅沢な空間を演出

しまかぜは、車内に一歩足を踏み入れた瞬間から驚きが続く。エントランスは、床に2色の天然御影石がモザイク模様になじみ詰められ、デザインされた照明からやわらかな灯りが降り注ぐ。ラゲジュアリーな空間は、すでにここから始まっている。

座席は、デラックスカー仕様の3列シートで、シートピッチはゆつたりとした125cm。従来のアーバンライナーと比較しても20cmも広い。本革張りの高級なソファを思わせるシートには、電動リクライニングとレッグレストに加え、鉄道車両では初めて背もたれにエアクッションが装備されている。腰部の支えを無段階に調整できる上、硬軟を一定のリズムで繰り返すマッサージチェアのようなリラクゼーション機能を体験できる。まさに、飛行機のファーストクラスに匹敵する最上級の着座感だ。

乗り心地を快適にする工夫は、見えないう部分にも施されている。その一つが車両の横揺れを抑制するフルアクティブサスペンションで、在来線では初めて1編成全車両に搭載した。揺れない安定し

た走行が、くつろぎの時間をさらに豊かなものにする。

上質なインテリアをイメージさせるグリーン色がかったイエローのシート、グリーンのカーペットなど、鉄道車両にはめずらしい爽やかな色遣いは、癒しを感じさせ、旅の高揚感をかき立ててくれる。その開発途上のエピソードを湖東部長が披露する。

「当初は、メンテナンス面に配慮して、汚れが目立たないカラーリングを考えていたが、小林社長から『旅の高揚感を大事にするなら明るい色にした方がいい』とアドバイスを受け、この色に決定した。こうした贅沢さも、お客さまにとっては驚きのように、大変喜んでくださっている。メンテナンス面でも清掃担当者の意識が非常に高くなった」

しまかぜは6両編成で、両端の1・6号車がハイデッカーの展望車両、2・5号車が一般車両で、中間2両はグループ席車両、カフェ車両となっている。

座席数は1・6号車がシート3列配置の9列、2・5号車が10列で、グループ席車両は4〜6人用のサロン席3室と3〜4人用の和・洋個室それぞれ1室が配されている。実は、開発プロジェクトチームにとって最も難しかったのは、この座席の割り付けだった。

「通常、特急の車両開発の場合、定員数を決めることから始める。できるだけ効率よく輸送人員を確保するためだが、しまかぜは全く逆の発想で、お客さまに満足いただくためには、どれぐらいの座席空間が必要かということが起点になっ

特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]



1



4



2



3



5

1 グループ席車両のサロン席。通路側にガラスの仕切り板が設置されている。2 リビングルームのくつろぎをコンセプトにした洋風個室。3 可動式の座椅子を備えた掘りごたつ風の和風個室。4 しまかぜには専属のアテンダントが乗車し、快適な旅をサポートする。販売カウンターでは軽食や飲料、しまかぜオリジナルグッズなどを販売。5 化粧室の対面に設置された三面鏡を備えたパウダールーム。6 カフェ車両に設置されたスタイリッシュな手洗いカウンター。7 天然御影石を敷き詰めた床や照明など、意匠のひとつひとつが旅の高揚感をかき立てる。8 在来特急車両のデラックスシートを上回るグレードと居住性を提供するプレミアムシート。9 両先頭車両は客室床面を720mm上げたハイデッキ構造の展望車両。迫力ある前面展望が楽しめる。

ている」と湖東部長は説明する。

しまかぜの編成定員は138人。通常特急の半分程度の定員で、プレミアムシートの広々とした座席空間が実現した。グループ席車両のサロン席は開放感あふれるセミコンパクトメント。ゆったりとしたソファと食事やゲームが楽しめる大型テーブルが特徴だ。小上がりになった和風個室は、座椅子に掘りごたつ風のインテリア。洋風個室は窓向きのL字型ソファを配したリビングのようなインテリアとなっている。多目的トイレに加えて、女性社員の意見も取り入れ、化粧直しができるパウダールームがあるのも嬉しい配慮の一つ。グループ席はいずれも、気兼ねなく楽しみたい家族や少人数の旅に最適だ。

「車内で食事を」というニーズにこたえて導入を決めたカフェ車両は2階建てだ。昭和33年に電車としては世界初の2階建て特急「ビスタカー」を導入した近鉄の伝統を受け継いでいる。窓に沿って2階に13席、1階に6席が設けられ、販売カウンターも設置。カフェでは「海の幸ピラフ」や「松阪牛カレー」などの軽食、沿線の地ビールやソフトドリンク、スイーツなどのメニューを提供している。また、販売カウンターでは、沿線の名産品やしまかぜオリジナルグッズを販売している。

「カフェのメニューは、一部を除きワゴン販売でお客さまのお席までお持ちしている。観光特急にふさわしい『おもてなし』を目指した」（湖東部長）

外観・内装とも車両デザインを監修し

たのは、昭和62年製造の初代アーバンライナーを皮切りに近鉄の主要な特急のデザインを手掛けてきた京都工芸繊維大学の山内陸平名誉教授だ。カフェの波型のカウンターテーブルはあご湾を、一般車両のカーペットの色は伊勢神宮の森を、展望車両の階段やアーチのモチーフはこれから向かう伊勢神宮をと、伊勢志摩エリアのイメージが随所に散りばめられている。

「車内を端から端まで見学される方が多く、非常に嬉しく思う。開発は本当に苦労の連続ではあったが、とても有意義な経験だった」と湖東部長は語る。

なお、しまかぜは平成26年、「鉄道友の会」が前年にデビューした鉄道車両から最優秀車両を選ぶ「ブルーリボン賞」を受賞している。

誰でも利用できるプレミアム特急

しまかぜの運行区間は、大阪難波ー賢島間と近鉄名古屋ー賢島間。大阪難波発着は火曜、近鉄名古屋発着は木曜を除き（注：平成26年9月までは水曜日運休）、それぞれ1日1往復している。今年10月10日からは、京都ー賢島間の運行が決まっている。

デビューから1年間のしまかぜの乗車人員は約18万人。当初予想の約14万人を大幅に超え、現在でも予約が取りにくい状況が続いている。

「われわれが目指した通り、しまかぜに乗ること自体を目的としていただけている。しまかぜは、コストを度外視して



1



4



2



3



5

1 「つどい」のコンセプトは、にぎやかで楽しいひとときを過ごせる列車。2 クラブツーリズム専用列車「かぎろひ」。3 子どもたちが自由に過ごせるつどいの「風のアソびば」。4 しまかぜカフェ車両の2階席。白い波型のカウンターテーブルが印象的で、流れる景色を楽しめる開放的な空間となっている。5 カフェ車両の1階席はゆったりと落ち着いた雰囲気のインテリア。

開発した車両だが、近鉄特急のイメージが上がれば、伊勢志摩への誘客につながる。伊勢志摩で近鉄グループの施設をご利用いただくことが、結果的には当社の利益になると考えている」と湖東部長は語る。

乗車料金は運賃+特急料金+しまかぜ特別車両料金の3階建てで、これだけのプレミアム感が盛り込まれながら、しまかぜ特別車両料金は720〜1130円と、それほど高くない。

これについて、湖東部長は「一部の方だけではなく、皆さまに乗っていただきたいという思いを込めて料金を設定している。一人でも多くのお客さまに、しまかぜの贅沢感をぜひ堪能していただきたい」と語っている。

地元の魅力を伝える観光列車「つどい」

しまかぜのほかに、今回の式年遷宮に合わせて開発された車両がある。昨年10月に伊勢市-賢島間で運行を開始した、観光列車「つどい」だ。

「伊勢神宮に参拝に来られたお客さまに、志摩地域まで足を延ばして周遊していただくことを目的に、一般車両2000系を改造した」と湖東部長は話す。

つどいは、それ自体がテーマパークのアトラクションのように乗って楽しむ観光列車だ。外観は、伊勢志摩エリアの観光スポットや海の幸を描いたイラストで彩ったカラフルなデザイン。3両1編成で、沿線の風景が楽しめるように、全80席とテーブルが窓向きに配置されている。

中央に位置する2号車は、バーカウンターを設置したイベントスペースとなっており、ここでは志摩市や志摩市商工会など地元の協力を得て、あおさ汁や伊勢エビのみそ汁など、地元の食材を使用した「ふるまい」や、伊勢志摩の特産品を販売。「ふるまい」や購入した商品は、バーカウンターで販売する飲料などとともに、座席で味わうことができる。

子ども向けのフリースペースも用意された。1号車に設けられた「風のアそびば」では、カラフルでユニークな形のフリー座席を配置。展望窓横のスリットから車内に爽やかな風が吹き抜ける設計になっている。さらに、乗務員室後方には、運転士気分を味わえる「こども運転台」を設置するなど、賑やかで楽しい旅の工夫が随所に盛り込まれている。

つどいは、週末と観光客利用の多い日を中心とする運行で、1日2往復、両駅を約1時間で結ぶ。運賃に加算される観光列車料金は大人300円、子ども150円。当初は今年3月末までの予定だったが、好評のため、来年3月まで運行を延長する。

グループ傘下のクラブツーリズムの専用列車「かぎろひ」も平成23年に運行を開始している。イベントスペースやバーカウンターが設けられているほか、オーディオ設備、カーペット敷きの床など豪華な仕様が特徴だ。旅行会社が専用列車を運営するのは国内初の試みだが、伊勢志摩方面へツアー企画で運行し、貸し切りバスの魅力を鉄道で実現することを目指している。

特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

伊勢志摩エリアは、近鉄グループが長い時間をかけて観光開発を行い、リゾート地として成熟させてきた最重要拠点だ。伊勢神宮参拝者数の推移をみると、20年に一度執り行われる伊勢神宮の式年遷宮の年と翌年の「おかげ年」に入込客数が急増し、翌々年からは徐々に減少、その後、次の遷宮に向けて再び増加に転ずるといふ、20年の周期を繰り返していることが分かる。

近鉄グループにおいても「昭和6年に大阪から宇治山田間の鉄道路線を開設した後は、多くの参拝者が来訪される遷宮を節目に、新たな開発と投資を行ってきた歴史がある」と生活関連事業本部観

「つどいもかぎろひも、既存の車両を改造したもの。当社ならではの観光列車を誕生させて、需要の開拓に力を入れていきたい」（湖東部長）

近鉄では、こうした観光列車を他路線で運行する意向を持っており、現段階では、吉野線での導入が検討されている。



生活関連事業本部
観光・レジャー事業統括部
伊勢志摩事業推進部長

伏見晋也

Shinya FUSHIMI

光・レジャー事業統括部の伏見晋也伊勢志摩事業推進部長は語る。

伊勢志摩地域が戦後初の国立公園に指定されたのを受け、近鉄はリアス式海岸が美しい賢島地区の観光開発に着手、第59回の遷宮を2年後に控え、第60回の遷宮を3年後に控えた。そこで、第60回の遷宮を3年後に控

えた昭和45年には、近鉄難波・近鉄名古屋・京都から賢島までの特急直通運転を開始して、東海道上の3大都市とリゾート地を直接結ぶ体制を整えた。同時に「賢島カンツリークラブ」、「志摩マリナランド」などのリゾート施設を開設して同年開催された大阪万博への来場客の誘致に努めた。

続いて、第61回の遷宮が行われた翌年の平成6年には「志摩スペイン村」を開業。伊勢志摩における最大の集客施設、テーマパークが誕生した。翌7年に和風旅館「賢島宝生苑」を開業したことで相まって大いに賑わった。

その後、入込客数は減少に転じ、平成14年頃から、来る遷宮に向けての取り組

みが始まった。

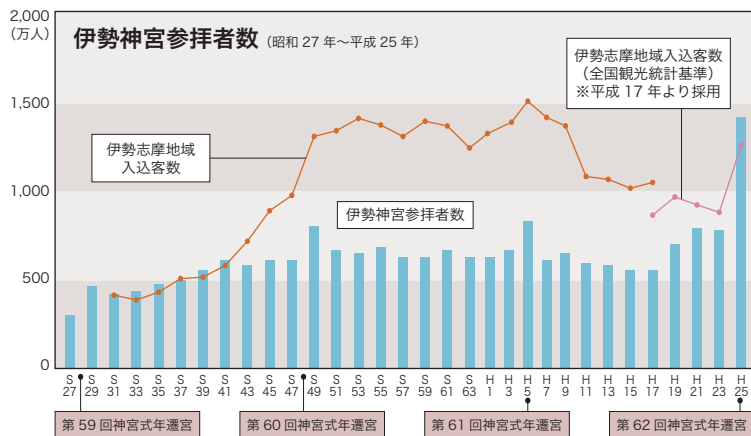
まず、平成14年には「伊勢・鳥羽・志摩スーパーパスポート」の発売を開始。これは、往復乗車券と特急券に加え、エリア内の電車・バス乗り放題、約30もの観光施設に入場できる企画さつぷで、累計125万枚の発売を記録するロングセラー商品となっている。

「『まわりゃんせ』は現地を周遊する際に、これ1枚あればすべて事足りるという利便性を徹底的に追求したさつぷで、『まわりゃんせ』を宣伝することが、伊勢志摩そのものをPRすることになる。域内の観光事業者が一つにまとまるさつかけとなった」と伏見部長は語る。

さらに、滞在型リゾート地としての強



1 2 第62回神宮式年遷宮が執り行われ、新しく造り替えられた内宮・御正宮と宇治橋。3 リアス式海岸で有名なあご湾を臨んで建つ「賢島宝生苑」と「志摩観光ホテル」。





今回の遷宮に合わせて全面リニューアルした伊勢志摩ライナー。

化を図るため、平成18年には「賢島宝生苑」において温泉を掘削し、その翌年には「ホテル近鉄アクアヴィラ伊勢志摩」を、平成20年には全客室がスイート仕様の「志摩観光ホテル ベイスイート」を開業した。

この結果、現在の伊勢志摩エリアにおける近鉄グループの観光施設は19を数える。宿泊リゾート、テーマパーク、水族館、ゴルフ場、遊覧船、温泉施設、自動車道など、実に多岐にわたっている。これらの施設をグループとして共通ブランドを掲げ、一体的に情報発信・販売促進するため、平成19年から「伊勢志摩近鉄リゾート」の統一名称を冠して連携を図っている。

こうした取り組みを重ねる中で迎えた昨年の第62回式年遷宮だが、今回は運輸・流通・ホテル・レジャー・旅行の各



❶客室全50室がスイートルームの「志摩観光ホテル ベイスイート」。贅を尽くしたおもてなしを提供している。❷宇治山田駅ナカショッピングモール「Time's Place うじやまだ」。伊勢志摩を代表する土産物店、レストランなどが並ぶ。



平成25年3月に運行を開始した「パールシャトル」。



開業20周年を迎えた志摩スペイン村の新しいパレード「エスパーニャカーニバル“アデランテ”」。

部門が連携して「遷宮対策プロジェクト」を立ち上げ、伊勢志摩エリアの注目度を高め、参拝者や観光客を誘致するさまざまな仕組みづくりを行った。

まず、鉄道事業では、前述の通り今回の遷宮に合わせて観光特急しまかせと観光列車つどいの運行を開始したほか、伊勢志摩への看板特急である伊勢志摩ライナーを全面リニューアルした。

新たな列車の開発と運行は、メディアでも繰り返し取り上げられ、伊勢志摩地域が全国から注目を集めるのに絶大な効果があった。

また、観光の拠点となる宇治山田駅・伊勢市駅については駅舎を改装し、宇治山田駅では駅ナカショッピングモール「Time's Place うじやまだ」を開

業した。

レジャー施設では、志摩スペイン村において、昨年3月に新アトラクションを導入し、さらに本年は、開業20周年を迎えることから、パレードを一新し、祝祭感あふれる装飾で園内を彩った。賢島エスパーニャカーニバルでは昨年10月から期間限定で「あご湾サンセットクルーズ」などの特別クルーズを運航している。

さらに、伊勢志摩は、古くから「御食つ国」と言われ、伊勢海老、鮑、牡蠣など海の幸が有名だ。そこで、伊勢志摩近鉄リゾートのホテル・旅館6館では、遷宮を記念し、料理にこだわった特別プランを相次いで発売した。中でも、近畿日本ツーリスト個人旅行が販売した「伊勢志摩近鉄リゾート特選プラン」は、ホテ

特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

ル6館の料理長自らが宣伝媒体の表紙を飾って「美食の旅」をアピール。高額商品にもかかわらず、利用者数は年間約20000人に上った。

一方、これらのホテルは、伊勢神宮から約30kmの位置にあり、「特に内宮からはバス・電車・バスと乗り継がなければならず、アクセスの改善が課題だった」（伏見部長）。そこで、内宮前とホテルの玄関口を直接結ぶバス「パールシャトル」（1日2往復）の運行を開始。昨年1年間で約4万人が利用したという。

そのほか、参拝客の利便を図るため伊勢市観光協会と連携して、手荷物を伊勢市駅と宇治山田駅で預かり、宿泊する伊



賢島エスパーニャクルーズの特別クルーズの一つ、「あご湾サンセットクルーズ」。

勢志摩エリアのホテルまで配送するサービス「手ぶらで伊勢参り」も始めている。

広域でのキャンペーンも行われている。平成14年には、三重県・伊勢市・鳥羽市・志摩市と近鉄など民間企業の参画により「伊勢志摩観光コンベンション機構」を結成。官民一体で活動し、「オール伊勢志摩でエリアの活性化を目指している」（伏見部長）。

昨年と同機構と共同で近鉄エリアキャンペーン「せんぐう旅博〜日本人の旅 伊勢志摩」を展開し、全国からの旅客誘致に取り組んだ。

次代に向けての新たな魅力づくり

平成25年の伊勢神宮参拝者数は、前年の1.8倍となる1420万人と過去最高を記録した。伊勢志摩エリアへの特急利用者数は前年度比4割増、ホテル宿泊者数も同2割増と大きく伸ばし、近鉄グループ全体でも大きな増収効果があった。

「遷宮は、事業者にとっても20年という区切りで地域の現状や課題を再認識し、再構築を図る絶好の機会となった」と伏見部長は語る。

今後は、これらプロジェクトが達成した成果をいかに持続させていくかが課題



となるが、近鉄では、既に次の遷宮を見据えて、伊勢志摩近鉄リゾートの新たな魅力づくりに着手している。

「人口構造が変化して、観光レジャーにおける消費リーダーは中高年層が中心になる。中高年層をしっかりと捉えるマーケティング戦略が必要だ。従来からの強みである歴史文化や自然風景に加え、特

活動やプロモーションを積極的に行っている。平成18年に開始した「志摩ロードパーティ-halfマラソン」や平成23年に開始した「伊勢志摩ツアーウォーク」、今年で9年目を迎える女子プロゴルフの公式戦「ミスノクラシック〜伊勢志摩」の開催などがその成果だ。

中でも、近鉄賢島カンツリークラブを

に温泉や健康・スポーツが今後成長させていくべきコンテンツになると考えている」と伏見部長は伊勢志摩の将来像を語る。

次代に向けた取り組みは早くも始まっている。温泉については、自家源泉を持つ近鉄グループの3湯と地元の温泉とが連携し、共通ブランド「伊勢志摩温泉」を立ち上げ、温泉地のPRに努めている。

また、地元自治体や企業と連携し、伊勢志摩でスポーツイベントが行われるよう誘致



間近にあご湾が迫る賢島宝生苑の「朝なぎの湯・夕なぎの湯」。



1 伊勢志摩のスポーツイベントとして定着した「志摩ロードパーティーフランソング」。2 リアス式海岸の地形を活かし、コース途中で乗合船や鉄道での移動が設定されている「伊勢志摩ツーデーウォーク」。

会場に開催されるミズノクラシックは、アメリカの女子プロゴルフトーナメントでは唯一の日本開催となるビッグイベントで、毎年、約1万2000人を超えるギャラリーが観戦に訪れる。しかし、成果はこれだけではない。

「著名な大会を誘致することでコースの認知度とステータスが上がり、年間を通じてここでプレイをしたいという県外のゴルファーが増え、域内の経済効果が非常に高まった」（伏見部長）

そして今、新たな旅の目的、コンテンツを創り出そうと、本年12月の開催に向け準備を進めているのが、「伊勢志摩サイクリングフェスティバル」だ。志摩スペイン村をスタート・ゴールに、風光明媚な景色とグルメを堪能しながら、40kmを自転車で行くというもので、大

阪・名古屋からのサイクルトレインを運行する。「マラソン、ウォーキング、ゴルフに続いて、サイクリングを推進したい。こうした健康やスポーツをテーマとしたイベント開催をきっかけにして、年中旅行者が訪れる滞在型観光地の形成を目指していく」と伏見部長は語っている。

特急車両の阪神線乗り入れを実現

続いて紹介するのは、特急ネットワークの拡充で観光需要を掘り起こす、近鉄の新たな挑戦だ。

平成21年3月の阪神なんば線の開業で、近鉄と阪神は、奈良―三宮間の相互直通運転を開始している。

その効果は非常に大きく、近鉄―阪神の相互利用人員は、初年度の1日平均



鉄道事業本部 企画統括部
営業企画部長

福 博

Hiroshi FUKUSHIMA

く、まずは団体向け臨時列車として運行を開始することで合意した。団体向け臨時列車であれば、運賃の収受や座席指定は旅行会社が一括して行うことになり、初期投資を抑えることができる。通常ダイヤを変更することなく運行できることも大きかった。

相直開始から5年。阪神なんば線開通直後からささやかれていた近鉄特急の阪神線乗り入れは、両社が具体的に検討を開始し、幾度にもわたる折衝の末、ようやく実現されることになった。

今後は、利用状況を見ながら定期的な運行も視野に入れ、課題の解決に取り組んでいく方針だ。

初回ツアー企画は即日完売

記念すべき初回の旅行商品は「初！神戸から伊勢志摩へ 近鉄特急車両直通運転 阪神三宮駅発伊勢志摩への旅」。三宮―賢島間を片道約3時間半で結ぶツアー企画で、即日完売の人気となった。

第1回目のツアー出発日は、今年3月22日。満席の近鉄特急が三宮駅を出発した。

「近鉄の特急車両が三宮駅に入線する光景はとても迫力があり、感動的だった。われわれ関係者だけでなく、お客さまや大勢の一般見学者の方々にも強いインパクトを与えた」と福博部長は振り返る。

このツアー企画は、発地と最終着地が三

1.9万人から平成25年度には2.4万人と増加を続けている。

これについて、鉄道事業本部企画統括部の福博営業企画部長は「直通運転の開始で、神戸・難波・奈良を1本で結ぶ、広域の、非常に強い東西軸が誕生した。通勤通学の利便性が高まり、近鉄沿線と阪神沿線の交流人口が確実に増えている。今までなかったお客さまの動きを開拓できたことを実感している」と語る。

定着してきた近鉄―阪神間の長距離輸送に、さらに観光需要を取り込める可能性は大きい。平成23年、近鉄と阪神は、有料座席指定の「近鉄特急車両」を阪神線内でも定期運行する構想を打ち立て、検討を開始した。

都市間輸送を担う阪神は、特急料金制度を持っていない。一番の課題はこの特急料金体系だったが、その他にも現行のダイヤにどう組み込んでいくか、車両や駅施設の規格の違いなど、解決しなければならぬ課題は多かった。阪神側には、座席指定システムや特急券発売機の設置など、設備投資も必要となる。

協議の結果、両社は、定期運行ではな

特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

宮駅で、伊勢志摩でのプランは「伊勢神宮参拝」「鳥羽水族館と散策」「志摩スベイン村」「賢島宝生苑でのランチ・温泉入浴」の四つのコースから選べるというもの。逆に、近鉄沿線から神戸方面へ向う最初のツアー企画は、近鉄名古屋駅から阪神甲子園球場まで乗り換えなしで行く「阪神タイガース応援観戦ツアー」で、こちらも完売の人気となった。

「われわれとしては阪神沿線から伊勢志摩方面へ、いかにお越しいただくかがポイントとなるが、三宮駅発着のツアー参加者の居住地域では、神戸市内が46%を占め、さらに阪神沿線以西の地域から参加された方も多かった。また近鉄名古屋駅発着の甲子園ツアーは、名古屋市内の方が40%を占めており、市内の方は新幹線より運賃が安く、しかも乗り換えなしという利便性で選んでくださったと思う。直通特急のニーズは、十分にあると考えている」と福島部長は語る。

臨時直通特急の運行は、現在、土休日を中心に年間50往復程度を目指している。使用する特急車両は22600系で、2010年に鉄道友の会からローレル賞を受賞した「汎用型の特急としては当社の最新型」(福島部長)だ。

「特急車両の直通は、特に小さなお子さま連れのファミリーやシニア層に、乗り換えなしが高く評価され、この列車があったから行くことにしたという新規の需要を開拓できている。1編成で複数の企画を実施するなど、今後とも個人のお客さまを含め、さまざまなニーズにお応えできるように工夫を凝らしていく」と

福島部長は話す。両社の強みを活かし、両社沿線の特徴を打ち出したツアー企画を考案していくとともに、さらに乗り入れの路線を拡大することなども検討していきたいという。

こうした特急車両の直通運転は、利用者側にとっては、単にツアーに参加するだけではなく、目的地への移動手段の選択肢が増えることになる。また、沿線地域にとっては、相手方沿線の住民に地元をPRする絶好のチャンスとなる。

「伊勢志摩の方々にとっても、待望の神戸からの特急車両で、兵庫県の方々にはPRができたことと喜んでくださった。また、三宮駅で行ったセレモニーやイベントは、今後の三宮の活性化につながると阪神の方に言っていただけだ」と福島部長はその大きな効果を語る。

近鉄特急の直通運転は、近鉄にとって、阪神間の住民への近鉄特急のマーケット拡大、都市間輸送がメインの阪神にとっては観光分野に踏み込んだ沿線活性化の取り組みとなる。

成功事例を積み重ね、特急直通運転を大きく育てていく。近鉄は、利用客のニーズに合わせて特急ネットワークを進化させ、さらなる成長へとつなげていく方針だ。

「沿線地域PRの好機に」

「伊勢志摩の方々にとっても、待望の神戸からの特急車両で、兵庫県の方々にはPRができたことと喜んでくださった。また、三宮駅で行ったセレモニーやイベントは、今後の三宮の活性化につながると阪神の方に言っていただけだ」と福島部長はその大きな効果を語る。

近鉄特急の直通運転は、近鉄にとって、阪神間の住民への近鉄特急のマーケット拡大、都市間輸送がメインの阪神にとっては観光分野に踏み込んだ沿線活性化の取り組みとなる。

成功事例を積み重ね、特急直通運転を大きく育てていく。近鉄は、利用客のニーズに合わせて特急ネットワークを進化させ、さらなる成長へとつなげていく方針だ。



1 阪神の三宮駅に近鉄特急がデビュー。三宮駅はあふれんばかりの人で埋め尽くされた。2 阪神線に乗り入れる特急車両22600系。3 出発式ではミス伊勢志摩、三宮駅長、鳥羽駅長、スマイル神戸がテープカットを行った。

特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

新たな仕組みで

不採算路線を存続

508.1kmもの路線網を保有する大手民鉄として

近鉄が抱えている課題が不採算路線の対策だ。

これまで、北勢線を譲渡、伊賀線と養老線は

事業形態変更で路線を存続させた。

そして、内部・八王子線は公有民営方式での存続が決定し、

来春から新会社による運行が開始される。

鉄道存続の新たなモデルケースとして紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●近畿日本鉄道株式会社

不採算路線の存続を探る

鉄道事業者にとって輸送維持は最も重要な使命ではあるが、社会構造の変化や沿線人口の減少による輸送人員の低下など、事業者の自助努力だけでは維持・存続できない路線が各地で生じている。

近鉄も、全線にわたる旅客数の減少に伴い、赤字路線の対策に着手した。最初に取り組んだのが北勢線で、当初、近鉄



鉄道事業本部長 企画統括部長

営業企画部長

福 博

Hiroshi FUKUSHIMA

し、近鉄は第3種鉄道事業者として鉄道施設を保有、子会社の伊賀鉄道・養老鉄道が第2種鉄道事業者として運行を担当する。運行の赤字は大半を近鉄が補填するが、地元自治体も一定の負担をすることで、伊賀鉄道、養老鉄道を支援する仕組みだ。

そして昨年、「公有民営方式」で存続が決定し、平成27年春から新会社によって運営されることになっているのが、内部・八王子線だ。

歴史ある路線をいかに守っていくか

内部線は近鉄四日市―内部間5.7km、八王子線は日永―西日野間1.3kmの支線だ。レール幅が762mmの特殊狭軌線（ナローゲージ）で、この軌間の路線は日本の鉄道では3カ所だけという貴重な存在でもある。

その歴史は古く、三重軌道が大正元年に、内部線の南浜田―日永間、八王子線の日永―伊勢八王子間を開業させた。昭和40年の合併で近鉄が取得したが、当時から赤字路線だったという。

昭和49年7月の集中豪雨で八王子線が甚大な被害を受けた際には、廃止も検討されている。しかし、地元が存続を強く望み、昭和51年4月に、日永―西日野間で運転を再開。西日野―伊勢八王子間は廃止となり、現在の形となった。

沿線には住宅地が広がり、生活路線としての役割を担っているが、昭和45年の年間約72.2万人から輸送人員は年々減り続け、平成24年には約36.1万人と約

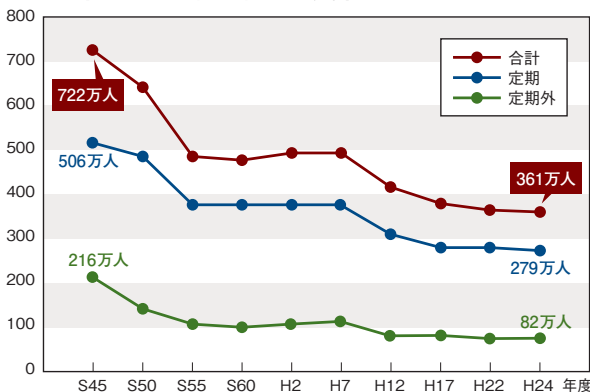
半分にまで減少した。車の保有率が高く、現在の内部・八王子線は、通学に使う高校生や高齢者など交通弱者の足を支えているのが現状だ。

平成元年、近鉄が業務の合理化・効率化として最初にワンマン運転に切り替えたのも、この内部・八王子線だった。以降、慢性的な赤字の中で路線を守り続けてきたが、ここ10数年、毎年3億円程度の赤字が続き、経費節減策も限界にきていた。近鉄は、将来的な鉄道事業の継続運営は困難であるとして、平成19年以降、地元自治体である四日市市と存続について協議を重ねてきた。

近鉄は当初、線路跡をバス専用道として活用し、ランニングコストが鉄道よりも低廉であるBRT（バス高速輸送システム）への転換を提案していた。

しかし、地元住民の鉄道存続を求める

内部・八王子線の輸送人員推移



特集：次なる1世紀への布石

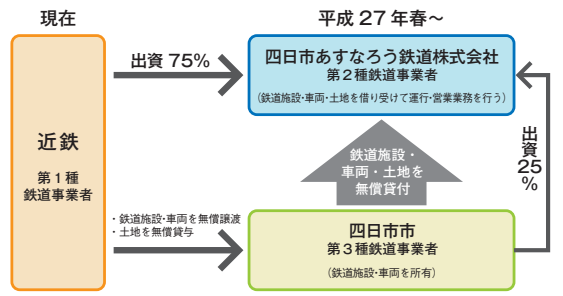
[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

新スキームは、四日市市が第3種鉄道事業者となり、鉄道施設・車両の新設・更新や維持管理費用の負担を行う。運行を行う第2種鉄道事業者は、近鉄と四日市市が株主となる新会社「四日市あすなろう鉄道株式会社」(平成27年春～)に運営業務を行う。近鉄は四日市市に、鉄道存続の唯一の方法として「公有民営方式」を提案し、昨年、この新たな仕組みを採用することで両者は合意した。

「地域公共交通活性化・再生法」に基づく鉄道事業再構築の仕組みを適用して、全く新しいスキームで存続計画を立案できた」と鉄道事業本部企画統括部の福嶋博営業企画部長は語る。

公有民営方式の上下分離を導入

公有民営方式による新たなスキーム



路線図



1 新たに設立された「四日市あすなろう鉄道」によって、平成27年春から運営されることになった内部・八王子線。2 平成19年10月、事業形態を変更させて運行を開始した「伊賀鉄道」と「養老鉄道」。

声は強く、平成24年10月には地元元学校代表が約2万人、12月には地元元住民代表が約15万人の署名を集めて近鉄に提出。住民の熱意を受けて、近鉄は四日市市に、鉄道存続の唯一の方法として「公有民営方式」を提案し、昨年、この新たな仕組みを採用することで両者は合意した。

「地域公共交通活性化・再生法」に基づく鉄道事業再構築の仕組みを適用して、全く新しいスキームで存続計画を立案できた」と鉄道事業本部企画統括部の福嶋博営業企画部長は語る。

「地域で鉄道を支えていくには、地域の皆さんの意識を喚起し、努力を継続していくことが必要だ。地域が努力を続ける鉄道は生き残っていく。われわれもそのために、できる限りのサポートを続けていく」と福嶋部長は鉄道事業者としての思いを語っている。

「運営収入だけで鉄道を運営するという日本の鉄道事業のあり方が、成り立たなくなってきた。鉄道は、単なる移動手段ではなく、鉄道を直接には利用されない方にとっても、多面的な役割を果たし、地域の活力維持に貢献している。採算のとれない地域の公共交通は、その地域が主役となって支え、さらには国全体でこれを支えていく」と福嶋部長は語る。

「運賃収入だけで鉄道を運営するという日本の鉄道事業のあり方が、成り立たなくなってきた。鉄道は、単なる移動手段ではなく、鉄道を直接には利用されない方にとっても、多面的な役割を果たし、地域の活力維持に貢献している。採算のとれない地域の公共交通は、その地域が主役となって支え、さらには国全体でこれを支えていく」と福嶋部長は語る。

「地域で鉄道を支えていくには、地域の皆さんの意識を喚起し、努力を継続していくことが必要だ。地域が努力を続ける鉄道は生き残っていく。われわれもそのために、できる限りのサポートを続けていく」と福嶋部長は鉄道事業者としての思いを語っている。

Autumn みほとつたよ!

岳南電車 「日本夜景遺産」に認定

岳南電車が、一般社団法人「夜景観光コンベンション・ビューロー」が制定した「日本夜景遺産」に認定された。

夜景遺産の認定はまちおこしを目的に、隠れた夜景の名所を発掘するために始まったもので、今回で10回目。地元推薦などで集まった全国120カ所の候補の中から15カ所が認定された。

岳南電車を夜景遺産に推薦したのは、富士市内で体験型プログラムを通してまちおこしを推進する一般社団法人「フジバク」。

4年前から岳南電車の夜景ツアーを開催し、夜の間に浮かぶ電車やほのぼのとした灯りの駅舎、車窓から見る夜の沿線風景を「鉄道夜景」としてPRしてきた。レトロな雰囲気が残る岳南電車の夜景そのものが評価されて、全国初の、鉄道全体での認定が決定した。

岳南電車とフジバクは今後、共同で夜景遺産を活用した観光プログラム「夜景観光」を開発、実施していく。



1 富士山の裾野に灯りがともった吉原駅跨線橋が浮かぶ。2 昭和半ばの風情が残る須津駅ホーム。3 沿線の製紙工場も照明に浮かび上がる。

富士急行 成田エクスプレスが河口湖へ直通運転

JR東日本と富士急行は、成田空港発着の特急「成田エクスプレス」の富士急行線河口湖駅への直通運転を、この夏、初めて実施した。当初予定の9月末までの運行から11月30日まで期間延長する。予想を上回る乗客実績があり、7月単月の訪日外国人客数が過去最高の127万人を記録（日本政府観光局発表）したが、成田エクスプレス（大月駅－河口湖駅間）においても外国人観光客が乗客の約30%を占めている。今回の期間延長で、訪日外国人の富士山エリアへの好アクセスを継続、地域の観光振興に貢献する方針だ。

また、都心や多摩エリアからの利用客にとっても、この直通列車は利便性が高い。秋の富士山・富士五湖エリアの観光には、乗り換えなしの成田エクスプレスの人気が高まりそうだ。



富士急行線を走るJR東日本「成田エクスプレス」。

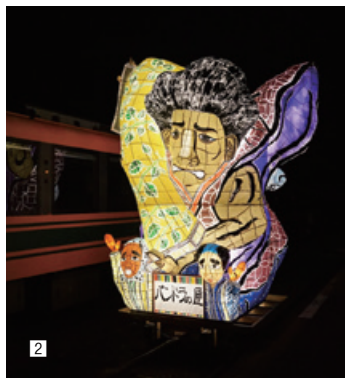
津軽鉄道 立佞武多の「線路上運行」

五所川原立佞武多祭りが終わった翌日の8月9日、津軽鉄道は、3回目となる「線路上運行」を開催した。

これは、津軽半島観光アテンダント制作の「太宰治立佞武多(通称おさむちゃん)」を台車に乗せてモーターカーで牽引、立佞武多祭りの締めくくりとして、線路上の立佞武多運行を楽しむ津軽鉄道ならではの地域イベント。終車後の午後9時、お囃子の演奏に見送られて五所川原駅を出発した立佞武多は、途中、大勢

の人が待つ津軽飯詰駅、太宰治の故郷・金木駅、芦野公園駅に停車した後、最終駅の津軽中里駅に到着した。

漆黒の闇の中を煌々と照らしながら走る立佞武多——駅で待つ人あり、沿線でカメラを構える人あり、追いかける人あり。「線路上運行」は、地域一体で楽しむ夏のイベントとして、回を追うごとに大きな盛り上がりを見せている。



1 出発駅の津軽五所川原駅ではお囃子が演奏された。2 アテンダント制作といえども高さ6mもの大きさ。3 芦野公園駅旧駅舎の喫茶「驛舎」のイルミネーション。4 停車駅のホームはどこもあふれんばかりの人。

一畑電車 島根県産木材で改装した「出雲大社号」が運行

一畑電車は、5000系「出雲大社号」の車内を、島根県産の木材を使って改装、7月14日から運行を開始した。

県産木材の需要拡大を目指す「島根県森林整備加速化・林業再生事業費補助金」を受けたもので、改装には、難燃加工を施した

県産のナラ、スギ、ヒノキを使用。座席の背もたれや肘掛け、壁などを木質化し、通路と座席の木製パーテーション、木製テーブルを新設した。県民や観光客に県産材の魅力を伝えるとともに、「木の温もりある車両」をアピールし、利用促進を図っていく方針だ。



1 島根県産木材をふんだんに使った車内。2 ボックス席に付いた大きめの折り畳み式木製テーブル。3 1998年に導入された5000系。

文・写真 松澤美穂

地方 紀民 行鉄

眼光鋭い忍者電車が駆け抜ける。

忍者の里は、

駅にも城にも街中にも、

至る所に忍者が潜む。

伊賀鉄道株式会社



遠

目にも目立つ大きな瞳がこちらを見据える。インパクト抜群の姿で伊賀上野駅に待っていたのは、くノ一の顔が正面に大きく描かれた伊賀鉄道の緑の忍者電車。

伊賀といえば忍者、忍者といえば伊賀。伊賀に来て忍者電車に出迎えてもらったら、向かう先にもやっぱり忍者にいて欲しい。伊賀上野駅から伊賀神戸駅まで、伊賀鉄道の車窓の景色を一通り眺めてから沿線散策を始めるつもりだったけれど、予定変更。何はともあれ、忍者に会えそうな伊賀流忍者博物館へ。

「どんでんがえし」に心残りが

伊賀流忍者博物館の最寄り駅、上野市駅にはホームの端や支柱の上、コインロッカーの上にも忍者が潜む。駅からすでに忍者尽くしで、いやが上にも気分は盛り上がる。

さて、目指す伊賀流忍者博物館は、築城の名手である戦国武将、藤堂高虎が改築した伊賀上野城を頂く上野公園の広い敷地の一角にある。セミの大合唱が降り注ぐ木々の間に建つ古い日本家屋がそれだ。受付にいますスタッフは、こちらの期待を裏切らない忍者装束。20人程度のグループごとに忍者屋敷を案内してもらった。

案内役も当然、忍者。ごく普通に見える日本家屋に隠されたさまざまな仕掛けを、実践を交えて説明してくれる。壁がぐるりと回転するおなじみの仕掛け、「どんでんがえし」を実践して見せながら、「やってみたい方は？」と笑顔で誘う。その視線の先には、こちららも

忍者装束に身を包んだちびっ子忍者たち。やってみたいとは思ったけれど、恥ずかしがって譲り合つちびっ子たちを差し置いて、「やりたいです!」とは言えずに我慢。

ああでも、やらせてもらえばよかった。

お城に忍者は良く似合う

忍者屋敷を堪能し、今度は上野城の天守閣へ。藤堂高虎が造った天守閣は台風で倒壊し、現在あるのは昭和10年に再建されたもの。それでも、周囲には高虎が築いた日本一の高さを誇る高石垣が残っているという。

天守閣の周辺にも、ちびっ子忍者が元気に走り回る。中には親子揃って忍者装束に身を包んだ外国人忍者の姿も見える。忍者出没は忍者屋敷の中だけかと思っていたのに、どうやら辺りを自由に闊歩しているらしい。黒い忍者装束が木々のすき間や天守閣の後ろにすっと消える瞬間は、楽しい笑い声さえ聞こえなければ、なかなかリアル。

天守閣の脇を通り、案内表示に従って高石垣のある方へ歩いて行くと、柵やロープに止められることなく、石垣の突端まで行ける。一番端の大きな石に足をかけ、慎重に覗き込んだすぐ先は、ストンと切り落としたような約30mの断崖。高所恐怖症というわけでもないのに、高さ足元の不安定さが相まって、首筋がすつとなる。見晴るかす景色はきれいだけれども、どこか落ち着かないので、早々に退散。

上野城の城下町、伊賀市の散策に繰り出す。



駅構内のあちらこちらに潜む忍者たち。地元の方は気にも留めずに電車へ急ぐ。

伊賀鉄道

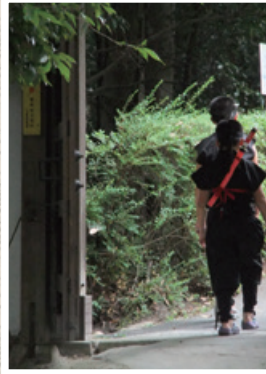
【いがてつどう】

伊賀上野駅から伊賀神戸駅まで全14駅
16.6kmを約35分で結ぶ。2007年近畿日本鉄道から運営を引き継ぎ現在に至る。





高石垣の下はお堀。周辺には注意を促す看板がそこかしこに。



忍者屋敷は平屋に見えて、実は3階建て。ちびっ子忍者が出没中。



ご縁があった緑のくノ一

忍者の里である伊賀市は、今年生誕370年を迎える松尾芭蕉の生誕地でもある。街灯にくつついた忍者に惹かれ、歩き始めた商店街を抜けた先に現れた上野天神宮は、芭蕉が句集「貝おほひ」を奉納した神宮だとか。城下町には、他にも生家や門弟の庵など、芭蕉縁の場所が点在している。

こちんまりとした城下町を歩いていくと、両側を目に映えるような白壁に挟まれた通りに入り込む。城下町を守るために置かれた七つの寺院がずらりと並ぶ「寺町通り」だ。人通りの絶えた道に、どこかから読経の声とお香の香りが流れてくる。

盆地である伊賀市は、三重県内で最も暑い場所の一つだと聞いていたので、かなりの暑さを覚悟してきたけれど、写真を撮るには少々残念な薄曇りの空模様が幸いして、散策は案外快適。城下町らしい静かな風情を楽しみながら、調子に乗ってあちらこちらを歩き回っていると、曇りとはいえ、そこは夏、次第に暑さが堪えて疲れてくる。そろそろ電車に乗って、車窓の景色を楽しもう。

さっそく近くの茅町駅へ向かうと、ちょうど建物の間をすり抜けるように、緑のくノ一が瞳を光らせ走り去って行くところ。ひとまず近くのカフェで一休みして戻ってみると、やって来た電車は、またまた同じ緑のくノ一。忍者電車には他にも青とピンクのくノ一がいるはずだけれど、今日はどうやら、緑のくノ一にご縁があったらしい。

夏は無理せず、電車で行こう

伊賀鉄道は上野市駅から桑町駅までが居住地。桑町駅を過ぎると景色がガラッと変わって田園地帯になるといふ。車窓を見てみると、住宅が減ってきたと思ったら、さっと緑の稲穂が広がる。住宅をすり抜けていた電車が、林をすり抜け、田んぼを突っ切る。たった1駅、2駅で、確かにガラッと景色が変わる。

線路に沿って1駅間、どこかを歩いてみるつもりが、線路際まで稲穂の波が押し寄せて、線路沿いの歩道は途切れがち。もちろん、田んぼの向こうには道がある。少々線路を離れても迷うことはなさそうだけれど、車内の快適な冷房に途中下車をためらううちに、終点、伊賀神戸駅に到着してしまう。そのまま電車で折り返して帰るのでは不甲斐ない。気合を入れて、1駅前の比土駅に向け歩き始めてみたものの、何だかすぐに疲れてくる。

1駅歩くか駅に戻って電車に乗るか、悩む頭に思い浮かんだのは、どこかで聞いた、松尾芭蕉は忍者だったという都市伝説。曰く芭蕉が『奥の細道』で、当時の彼の年齢では考えられない長距離を移動できたのは、特殊な訓練を受けた忍者だったからだとか。

真偽はともかく、健脚だったことは間違いない。伊賀神戸駅から比土駅まではほんの数km。芭蕉ならあつという間に歩き切る距離。現代人としても、本来なら悩むほどの距離ではないはずだけれど、現代の夏に無理は禁物と、足が勝手に踵を返す。

やっぱり電車でのんびり帰ろう。



田んぼを突っ切る緑の「忍者電車」。ミラーに映る眼光も鋭い。



かすかに読経の声が聞こえる、寺社の並ぶ「寺町通り」。



昭和七年八月横橋第一四号として二種出版
昭和七年八月横橋第一四号として二種出版



神奈川県観光図繪

神奈川県

神奈川県観光図繪

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

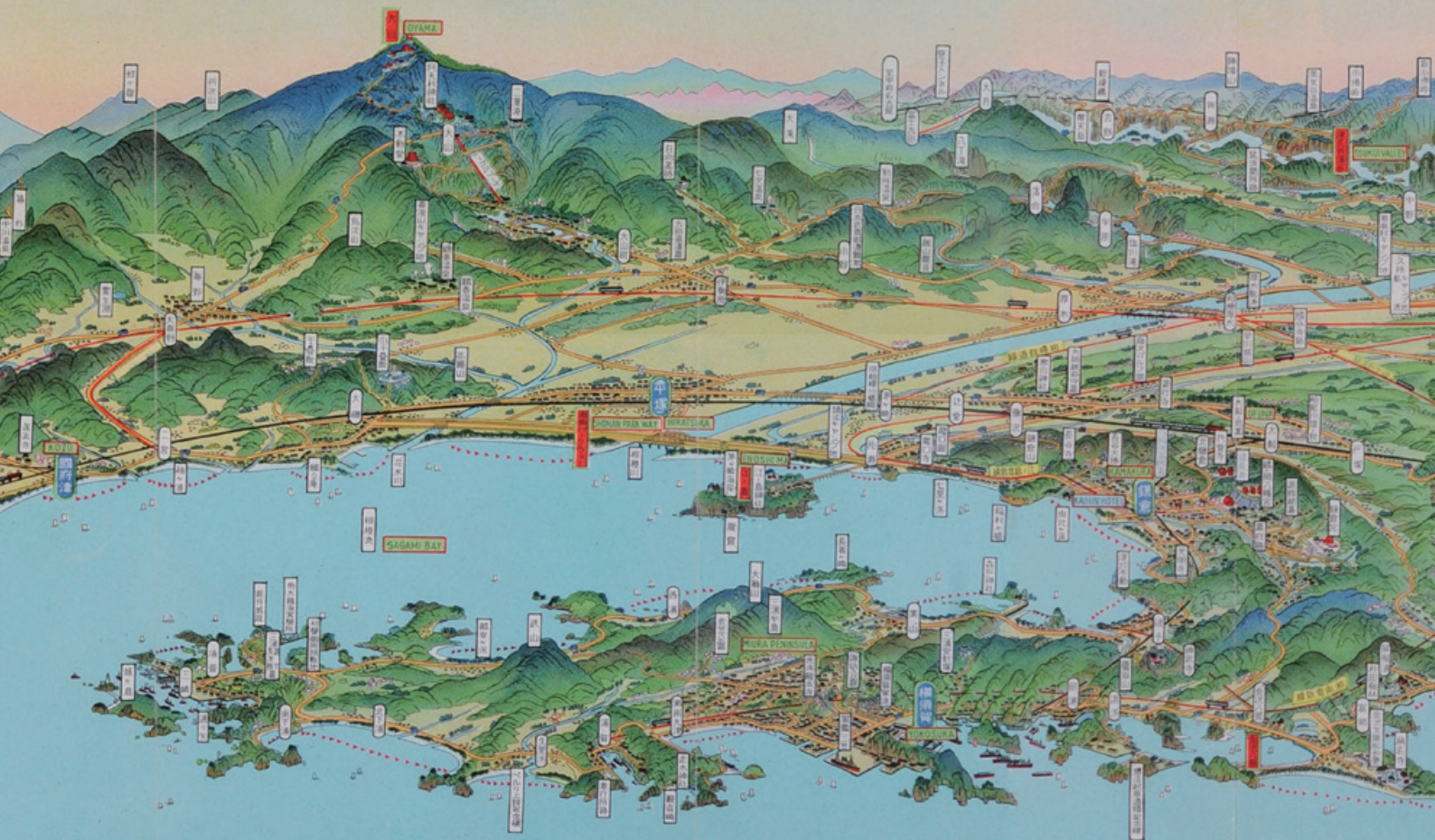
「相鉄」の愛称で親しまれている相模鉄道の前身は、大正十五年五月に二俣川―厚木間を開業した後、星川（現・上星川）、北程ヶ谷（現・星川）、西横浜、平沼橋と延伸を重ね、昭和八年横浜駅に乗り入れ全通した神中鉄道である。この頃の様子は「神中鉄道沿線案内図」（金子常光作画・昭和四年）に詳しい。

一方、大正十年茅ヶ崎―寒川間を開業した相模鉄道は、昭和六年に橋本まで全通。戦時中の昭和十八年に神中鉄道を吸収合併するが、翌年、茅ヶ崎―橋本間（現・JR相模線）の路線が国有化となり、戦後は旧神中線を基に新しい相模鉄道としてスタートを切った。

本図の初三郎鳥瞰図は昭和八年刊行なので、合併前の両鉄道が赤ルートで図示されており、参考になろう。ほかに京浜電鉄線・湘南電鉄線とあるのは、今の京浜急行路線である。

大胆にデフォルメ（誇張）した構

藤本一美
首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。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。



『神奈川県 [神奈川県観光図]』
 図柄中にあるタイトルは「神奈川県鳥瞰図」
 (昭和8 (1933)年4月30日)
 神奈川県観光連合会 発行
 京都市内の観光社出版部 印刷



相模鉄道株式会社
 Sagami Railway Co., Ltd.

創業：大正6 (1917)年12月18日
 本社：横浜市西区北幸二丁目9番14号

「ときめきとやすらぎをつなぐ」
 1日62万人が利用する生活路線

横浜駅西口ターミナルに拠点を置く相模鉄道。横浜—海老名間の本線24.6kmと二俣川—湘南台間のいずみ野線11.3km、計35.9kmの旅客線を営業している。

昭和30年代初頭に開始した横浜駅西口の開発をバネに、沿線の開発と設備の改良を進め、首都圏南西部の高速郊外鉄道に成長した。大手民鉄の中では最短の営業キロだが、1日平均の輸送人員は62万人(2013年度)にのぼる。拠点の横浜駅は1日平均42万人(同)。JR・京急・東急・横浜市営地下鉄・みたとみらい線が接続する巨大ターミナルの一翼を担っている。

現在、都市鉄道利便増進法に基づき、相鉄線とJR東日本および東急電鉄との相互直通運転計画が進められており、相鉄線とJR線は平成30年度の運行開始を、相鉄線と東急線は平成31年の相互直通運転開始を予定している。



図は初三郎が決め、主に弟子たち(本図の实地踏査は主に前田虹映)の筆致の力強さが見られる。左半分に大山講で知られた大山と箱根、天城山を配置し、背景に富士山を一段と大きく描画。中央右下に横長の三浦半島と付け根に大横浜と古都鎌倉江ノ島を、右端には東京から武甲山日光方面まで見通している。画室のある犬山・日本ラインまでちやっぴり表示しているのは「遊び心」のひとつだろう。

より子細に見ると、ランドマーク的な名所・旧跡・社寺を立体的絵図として表現し、相模川上流部の中津川溪谷の様子や横須賀の軍艦三笠、伊勢山大神宮、總持寺、川崎大師、県庁、開港記念館、商船の群れなど、細密描写に驚き入るしかない。

また、京浜工業地帯や軍港横須賀基地、水道施設のある要塞地帯を抱える地域なので、時代がかった「昭和七年東京湾要塞司令部」の許可済・検閲済の印字も。

なお、この印刷折図の基になった絹本原画が神奈川県庁地下倉庫から発見されて県立歴史博物館に移管、公開(特別展『ようこそかながわへ 二十世紀前半の観光文化』図録・平成十九年)されたのはうれしい限りだ。



鳥羽湾に沿って走る新型観光特急「しまかぜ」

みんな てら

Vol. 51 | AUTUMN 2014
秋号

●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。