

みんな



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

特集

複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

[沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み]

四つの季節の鉄道ものがたり 春

原付の風除けになる電車 津村記久子



イラスト・岡林玲

高校生の頃、阪堺電車に一回も乗ったことがないままアルバイトをしたことがあった。一月一日から三日までの、地上集札のアルバイトだった。正月の三が日は、あまりにも乗車する人が多いため、おそらく電車内での集札では間に合わないからだったと思うのだが、わたしはお客さんを誘導しながら、なぜこの電車は電車なのに切符も改札もないんだろう、と不思議に思っていたものだった。当時のわたしにとって、電車と切符は切り離せない物同士だった。ちなみに正月でない日でも天王寺駅前駅では駅員さんが集札をしているのだが、それを知ったのは阪堺でアルバイトをした十数年後のことだった。

た。切符も改札もなく、降車の時に払うというバスのようなシステムは、当時は謎だったけれども、電車内で集札するということは駅が無人でもかまわないということ、今は阪堺の規模にあった合理的な方法だなと思う。

バスつばいけど電車。個人的にはそれが阪堺電鉄のイメージで、道路にある小さな駅にさえ行けば階段の上り下りをせずに乗れる気軽さがとても好きだ。地上を走る電車でも地下鉄でも、どれだけ毎日のように利用していても近所のコンビニに行くような感覚だったとしても、「さあ乗るぞ」というわずかなストレスがどこかにあるのかもしれない。けれども阪堺は、それこそコ

ンビニにでも入るような感覚で乗ることができる。バスつばさといえど、地元密着のアナウンスもおもしろい。阪堺に乗っていると聞こえてくる、ある不動産会社の名前を覚えてしまつて、近所の建物にその会社の名前の看板が掛かっていたりすると、本当にあの会社はこのへん一帯で盛んに仕事をしているのだなあ、と妙に感慨深くなった。阪堺のアナウンスはけっこう特徴的で、わたしはそれを参考に小説を書いたりしたこともある。

阪堺は乗るのもおもしろいけれども、見るのもおもしろい。線路のある道路を夜歩いていて、道路の真ん中を通り過ぎる阪堺の車体にはとても存在



みんなの鉄道

CONTENTS

Vol. 69

2019

◎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、73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います。なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

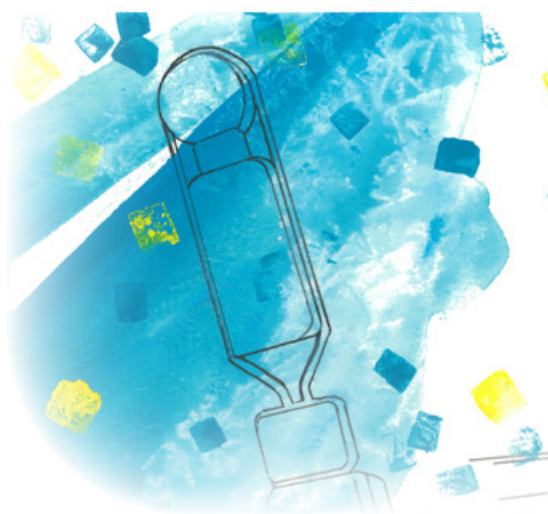
感がある。煌々と明るい車内が浮遊するように通り過ぎる様子は幻想的だ。車道に堂々と敷かれていく線路もいい。ふつう線路というと、一般のわたしたちが絶対に立ち入ってはいけないものだけれども、路面電車である阪堺の線路は踏めるし渡れる。自動車と領域を同じくしているということで、原付のおじさんが阪堺の車体を風除けにするように後ろからついてくるのを見たことがある。

阪堺電車に乗ると、空いていけばだいたいいちばん後ろの席に座る。後方の窓から、遠ざかっていく町の景色を眺めていると安堵を感じる。後ろ向きに町を通り過ぎることは、もちろんなかなか体験できないことだから、そういう珍しさや楽しさもある。日常的に利用する電車で「電車に乗る」ということのアトラクション性をもっと高いのは実は阪堺電鉄だ。書いていると、また乗りに行きたくなってきた。

末永い隆盛を願う。

つむらぎくへい

作家。大阪府生まれ。2005年「マンイーター」（単行本化にあたり「君は永遠にそいつらより若い」に改題）で第21回太宰治賞を受賞しデビュー。08年「ミュージック・プレズ・ユー!!!」で第30回野間文芸新人賞、09年「ボストライムの舟」で第140回芥川賞、11年「アーカイズ・ダイジェスト」で第28回織田作之助賞、13年「給水塔と亀」で第39回川端康成文学賞、16年「この世にたやすき仕事はない」で第66回芸術選奨文部科学大臣新人賞、17年「浮遊霊ブラジル」で第27回紫式部文学賞を受賞。著書に「カソウスキの行方」「ボイススケ」「エヴリシング・フロウズ」ほか多数。近著に「ディス・イズ・ザ・デイ」がある。



02 四つの季節の鉄道ものがたり 春 原付の風除けになる電車

●作家 津村記久子
基調報告⑤

04 東京圏の鉄道と沿線経営の新展開

●政策研究大学院大学 政策研究センター所長 森地茂

特集／複々線化事業と「選ばれるまちづくり」

〔沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み〕

08 TOP INTERVIEW 複々線をスタートに

「選ばれる沿線」へと魅力を高める

●小田急電鉄株式会社 取締役社長 星野晃司

ARCHIVES

12 小田急小田原線

複々線化50年のあゆみ

REPORT 1

14 複々線化完成と 輸送環境の改善

●小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部
交通企画部 課長 高橋洋一／工務部 課長 宮原賢一／
運転車両部 課長 山崎直／旅客営業部 課長 山次拓浩

INTERVIEW COLUMN

19 複々線化事業とともに歩んだ30年

●小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部
交通企画部 部長 小川司

21 鉄道と道路の交差を再構築して 円滑な移動を

●東京都建設局 道路建設部長 奥山宏二

REPORT 2

22 複々線効果と魅力ある まちづくり

●小田急電鉄株式会社 生活創造事業本部
開発推進部 課長 橋本崇／開発推進部 課長 杉森俊彦
／まちづくり推進部 課長 西村靖生

INTERVIEW COLUMN

27 鉄道上部に新たなまちをつくる

●世田谷区 北沢総合支所 支所長 高木加津子

●取材協力 小田急電鉄株式会社 執行役員 CSR・広報部長 山口淳／
課長 藤田雄介／課長代理 齊藤庸介

連載⑧ 地方民鉄紀行

28 和歌山電鉄株式会社

連載⑧ 最終回 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界
青森

●元首都大学東京非常勤講師 藤本一美

はじめに

鉄道先導型の沿線開発TOD (Transit Oriented Development) の重要性が欧米で広く認識されたのは1990年代である。日本では以下に述べるように明治・大正時代から民鉄の経営戦略として鉄道中心のまちづくりが定着していた。しかし、人口減少期を迎えた今、鉄道の経営と沿線のまちづくりに対する新たな発想が求められているのではなからうか。本論では東京圏の人口動向を踏まえた新展開について考えたい。

1. 日本の沿線開発の始まり

小林一三が1910 (明治43) 年に箕面有馬電気軌道株式会社 (阪急電鉄の前身) の梅田・宝塚間と箕面・石橋間を開業すると同時に池田室町住宅の分譲を始めたのが、民鉄業界による不動産ビジネスの幕開けであった。同年に、箕面動物園を開園し、1913 (大正2) 年には宝塚唱歌隊 (後の宝塚歌劇団) を発足させている。1920 (大正9) 年には梅田駅の阪急ビルが竣工し、東京の老舗百貨店白木屋に賃貸された。これがターミナルデパートの始まりである。これらは、旅客を増やすためであり、またピーク時の逆方向、オフピーク時と休日の旅客を増やす方策でもあった。このような沿線開発が沿線の魅力を増やし、かつ鉄道

以外の収益源ともなった。まさに、わが国の都市鉄道ビジネスモデルとして、東京の鉄道にも大きな影響をもたらしたのである。

都心でのTODの典型例である丸の内開発については、三菱一号館の竣工が1894 (明治27) 年であるものの、1914 (大正3) 年の東京駅開業の後にオフィス街として集積していったのである。

イギリスの田園都市をモデルとした郊外住宅開発も鉄道とセットであった。大阪では、1921 (大正10) 年の千里山住宅開発分譲開始と北大阪鉄道 (現阪急) の千里 (支) 線開業である。東京では、田園都市株式会社 (現東急) の洗足田園都市分譲開始と目黒線開業が1922、23 (大正11、12) 年であり、続いて田園調布 (調布田園都市) の開発が始まっている。

ちなみに、自動車の本格的な大量生産の始まりといわれるT形フォードの販売開始は1908 (明治41) 年であり、1913 (大正2) 年の日本の自家用乗用車保有台数は150台程度の時代である。欧米のように馬車交通が普及しなかった日本では、モーターゼーション前に鉄道中心のまちづくりがなされる必然性があったと言える。さらに、高度経済成長期の初め、まだモーターゼーションが進展していないう時代から大都市への人口集中が始まり、住宅供給は鉄道沿線に展開され、地価の安い鉄道不便地域での住宅開発

鉄道の未来学

基調報告

53

明治末期より営々と進められてきた民営鉄道によるまちづくり。未来に向け、沿線のまちをどのように育て、鉄道を維持していくか。鉄道整備と沿線開発の課題について考察する。

東京圏の鉄道と沿線経営の新展開

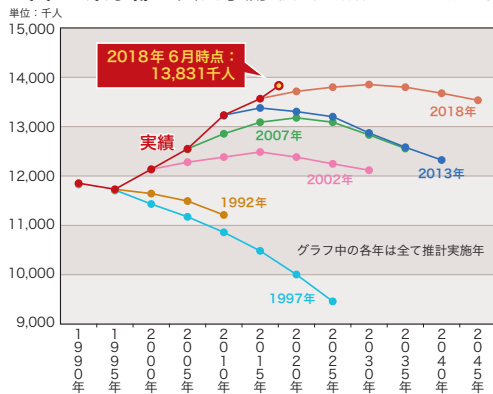
政策研究大学院大学
政策研究センター所長

森地 茂

Shigeru MORICHI

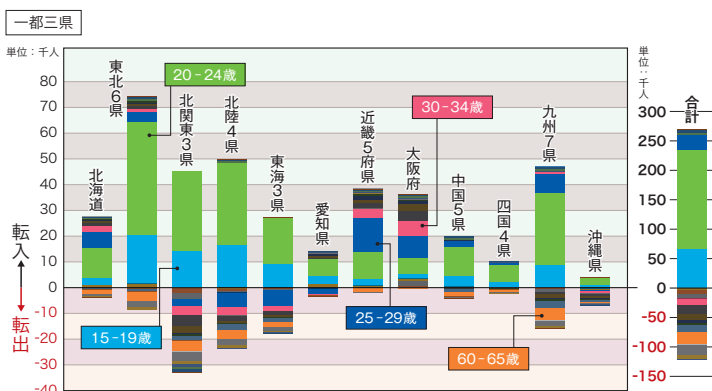
1966年東京大学工学部土木工学科卒。日本国有鉄道。東京工業大学理工学部土木工学科助手、同工学部社会工学科助手・工学部土木工学科助教授を経て、1987年土木工学科教授。1996年東京大学大学院工学系研究科教授、2004年政策研究大学院大学教授。2011年より現職。専門分野は国土政策、交通政策。土木、交通に関わる各種団体、委員会等で要職を歴任。東京工業大学、東京大学、政策研究大学院大学名誉教授。

■図-1 東京都の人口予測 (国立社会保障・人口問題研究所)



が進むと、ニュータウンと鉄道のセツト開発の時代に入るのである。先鞭をつけたのは、関西では大阪府の千里ニュータウンと千里山線延伸(1962(昭和37)年)、北大阪急行(1970(昭和45)年)、および泉北ニュータウンと泉北高速鉄道(1971(昭和46)年)であり、首都圏では多摩田園都市と東急田園都市線(1966(昭和41)年)であった。北大阪急行と泉北高速鉄道は大阪府出資の第三セクターによる整備であるが、経営上の負担が大きく、新たなニュータウン鉄道の整備を進めるため、ニュータウン鉄道等整備補助制度が設けられた(1973(昭和48)年)。多摩ニュータウンへの小田急線と京王線の乗り入れ(1974(昭和49)年)が最初の対象路線である。その後も、千葉ニュータウン、横浜の港北ニュータウン、神戸の西神ニュータウンなど、さ

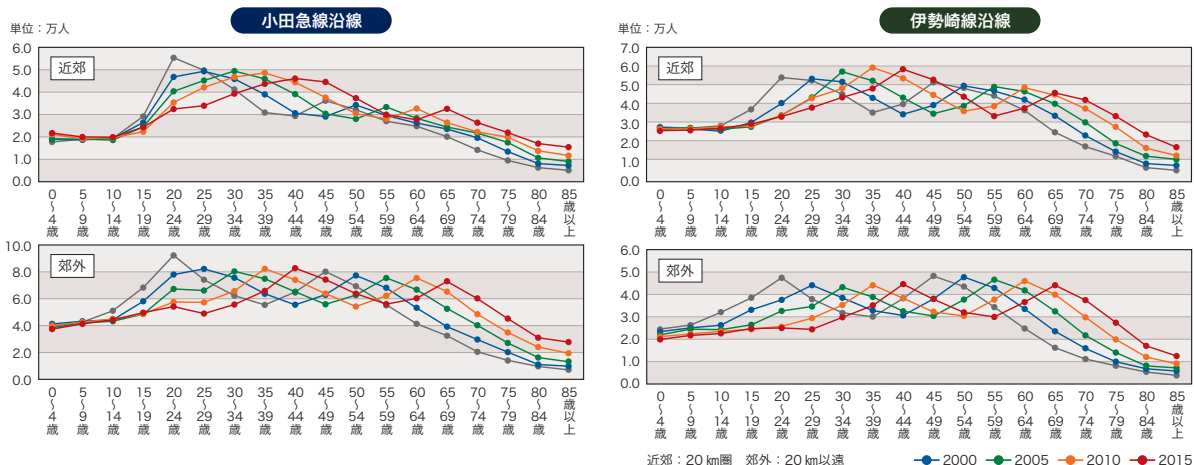
■図-2 全国各地域から東京圏への純転入量 (2010-15)



まざまな補助制度を使って鉄道整備が進められてきた。
2. 東京圏の人口動向とそれへの対応
東京圏の次の三つの人口現象について、より正確な理解が必要である。第1は東京都の人口が今後減少するという誤解である。5年に一度の国勢調査ことになされる政府による将来人口推計で、2010年までの予測結果はことごとく過小予測であった。2015年の国勢結果による予測でようやく、2047年まで現状以上の人口が維持されるという結果が示されたのである(図-1)。従って、今後も深刻

化が進む鉄道の混雑問題への対応が急務なのである。
第2は東京への一極集中で、全国からすべての年齢層の人口を集めているという誤解である。東京への人口集中はその大部分が大学進学時と就職時、すなわち15〜19歳、20〜24歳、25〜29歳であり、他の世代は近畿圏などを除いて多くは東京から流出する傾向にある(図-2)。すなわち各沿線はこの若年層の流入人口を取り合うことになっている。地方からの進学世代は大学の立地により居住地を決めるが、就職後や結婚後の定住地は上京時の居住地と、その後感じた沿線の魅力などにより定めるであろう。沿線人口の高齢化は鉄道需要や沿線ビジネスに影響するため、若年世代の獲得は鉄道会社にとって重要であり、同時に自治体や住民にとっても地域活性化の鍵となるのである。
第3は多摩ニュータウンや団地の限界集落化論である。高度成長期に整備されたニュータウンや団地の入居者は30〜40歳代が多かったため、同時に進行する高齢化や空き家の増加は深刻な問題であるに違いない。その再開発は重要であるが、より深刻な問題は、沿線全体の居住者の高齢化と家族経営の商店経営者の高齢化であり、その事象の沿線格差問題である。
すなわち、沿線別に人口ピラミッドの時系列推移をみるとその差異は顕著である。図-3の2路線を比較する

■図-3 年齢別人口構成の沿線別差異



と、近郊(山手線から20 km)の人口構成については若年層と高齢層について差があるのに対し、郊外(20 km以遠)ではその差は小さい。都心から西側の

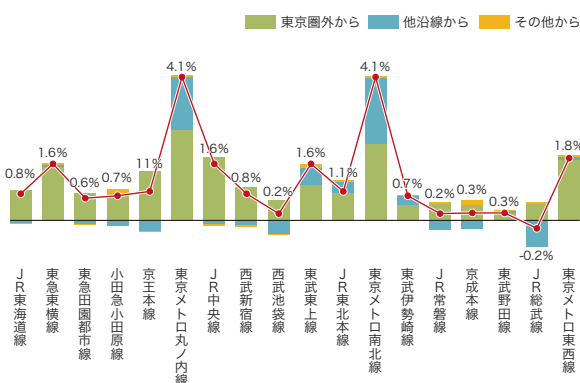
路線では若い世代の人口流入が比較的多いに対し、東側や北側の路線ではより高齢化が進行しているのである。

図-4は転入量と転出量の差の沿線人口に対する割合（転入超過率）を示している。地方からの転入が都心、西側、東側・北側の順で多いことが分かる。また他路線からの流入超過は、都心回帰による東京メトロ沿線を除くと、東武東上線・伊勢崎線、JR東北本線と東急東横線で、他の西側路線は転出超過となっている。

また、図-5は、横軸に地方から東京への人口流入の大半を占める進学・就職世代の転入超過数を、縦軸には20歳代以降の転入超過数を示している。縦軸でマイナスは地方や他路線への転出が多いことを意味しており、右下への45度線より上にある路線の沿線では地方出身者が定着していると解釈できれば、各沿線が地方から受け入れている純転入人口となり、これでも沿線格差を見ることが出来る。

もう一つの格差は都心からの距離圏の格差である。その原因の一つはバブル経済崩壊後の地価の下落による都心回帰であるが、それよりも注目すべき居住地選択の変化がある。高度経済成長期には通勤圏が60分圏を超えて広がったが、近年では共働き世帯の増加によって、特に小学生以下の子供を持つ世帯では30分圏への居住志向が高まった。この圏域に高層マンションが

■図-4 沿線別の人口に対する転入超過率（2010→2015）

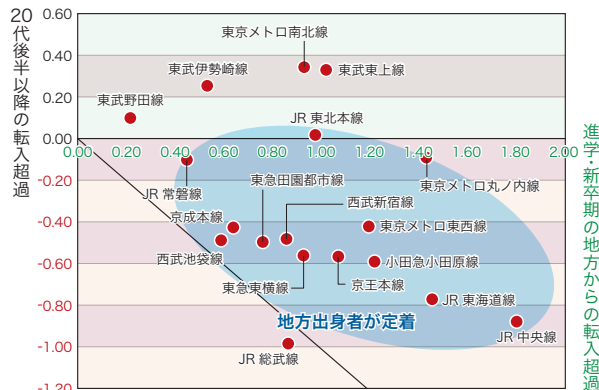


多く供給された結果、地価が高騰し、若い世代が買えないほど価格が上昇した。最近では、郊外部の駅に近い物件や、都心から東側や北側の路線沿線への人口流入傾向が始まっている。2015年以降の埼玉県の人口増加にその影響が見て取れる。

沿線イメージの高い田園都市線でも、2010年から5年間で、都心に加えて、小田急や京王沿線へも人口が流出しており、一方で田園都市線沿線に楽天とグーグルの本社誘致に成功し、その社員の居住が進んでいる。以上の諸現象は、沿線間競争の多様化と、沿線経営の重要性を示唆しているといえよう。

鉄道会社にとって、高齢化は旅客需要のみならず、沿線ビジネスにも影響するためその対応を急ぐ必要がある。

■図-5 路線別人口移動



現在より人口が多い期間は今後、東京都で30年以上、東京圏で25年以上とわれわれは予測しており、上記状況に対応する最後のチャンスと理解すべきであろう。

3. 鉄道整備と沿線経営の課題

（1）東京の鉄道神話の終焉

東京圏の鉄道網とそのサービス、鉄道中心の都市開発は、世界中から高い評価を受けてきた。しかし、連日の遅れ、混雑、老朽化等による各種故障などその劣化は著しく、世界に誇れるレベルではない。にもかかわらず、東京の都市鉄道網は概成したという認識、人口が減少するから整備は不要、あるいは不可能という認識が定着してしまっただけで、東京の人口予測の誤りがこの

誤解の原因であったが、2015年の国勢調査を受けてようやく政府による人口予測が見直され、今後人口増加は続き、2050年頃まで東京都の人口は現在以上であるとされたのである。混雑はさらに深刻さを増すのに対してどうするかが問われている。

都市間競争の時代、アジアの大都市のみならず、パリ、ロンドン、ニューヨークなどが新線整備を行う中、東京がこのような状況にあっているはずがない。混雑率の高い路線や遅延の頻発する路線への対応、臨海部と都心やリニア中央新幹線の品川駅と都心を結ぶ地下鉄整備、老朽化という三つの課題への早急な対応が求められる。施設面での遅延対策として新線建設、複線化やボトルネックとなっている区間の改良や遅れが常態化している駅のプラットフォームの増設、折り返し設備の増設などが考えられる。乗客にとっての容量不足の深刻な駅も多く見られ対応が課題となっている。

一方で、従来の混雑対策を超えて、かつて小田急だけだった着席通勤電車を各社が導入し、沿線イメージの向上策としても意義のある着席電車をピーク時に何本入れられるかの競争時代が到来しているのである。

ところで、政府は、東京圏での住宅不足と交通混雑という社会的課題に対応して、国鉄や地下鉄、民鉄に対し、ネットワーク整備を先導し、市街地やインフラ整備を進めてきた。民鉄に

とつては、P線補助、ニュータウン鉄道等補助制度や第3セクター補助、相互直通、賃貸制度などの鉄道政策とともに、区画整理事業、都市再開発事業、連続立体交差事業などの都市整備政策、公的住宅整備や住宅金融などの住宅政策も直接間接の支援となった。経済成長率が低下し、鉄道会社の投資意欲が減退した後も、特々制度、開発利益還元制度、宅鉄法、利便増進法等さまざまなインセンティブ政策が展開されてきた。しかし、近年、鉄道予算は地方部の新幹線の方に集中され、都市鉄道予算は往年の3分の1以下に減少しているのである。また、東京メトロは完全民営化に向けて新線整備は行わせないという制約まで課されている。東京の鉄道会社の収益性ゆえに補助金も運賃改定も不必要だとの意見もあるが、必要な投資額は収益に比してあまりに巨大であり、しかも海外の株主比率が高い中で株価に影響する投資を躊躇する民鉄に対し、新たなインセンティブ政策が必要な状況にある。中国やアジアの台頭で東京が厳しい国際競争時代を迎えている時に、その混雑や遅延、老朽化など東京の弱点となりつつある都市鉄道に対する新たな政策展開が求められている。

〈2〉沿線経営の要点

高齢化に対して世代ミックス型人口構成にする必要がある。その第1は、既に多くの鉄道会社が自治体と協力して実施している若年層の誘致策である。自治体による子供手当や医療費支援、鉄道会社との協力などによる保育園、サテライトオフィスなど子育て世代へのサービス、各世代の顧客を意識したまちづくりや商業施設の展開、有名校の誘致や若者の来街で街を活性化させる大学の立地、文化施設、病院、介護など高齢者対応施設などなど魅力的な生活環境づくりである。

第2に、沿線の高齢化への対策は、既存住宅の住み替えの促進策であり、特に、若い世代を呼び込む有効な方策は再開発による新たな住宅供給である。高齢者の都心、駅近辺などへの利便性を求めている転居と高齢者住宅への移住などへの対応とそれにより生じる空き家の販売促進も重要である。団地の再開発は特に重要である。また商店街についても、高齢経営者の廃業によるシャッター街化を防ぐために、店舗の流動化と再開発による新たな商店等の誘致が必要となる。住宅地も商業地も若返りするためには、まさにインパクトを与え続けることが必要なのである。

第3に、各駅周辺に立地する食料品などの日用品に対応するサービスとは別に、一定距離間隔の駅周辺での拠点的商业集積が沿線の魅力要因となる。かつては山手線のターミナルデパートがその役割を果たしていたが、郊外の拠点的集積が沿線の魅力を高めてきた例は吉祥寺、二子玉川、津田沼など数多い。藤沢と辻堂、平塚の最近の動向

も興味深い事例である。下北沢、自由が丘駅周辺など個性豊かではあるが拠点商業地としては向上の余地があるまち、町田や高田馬場など商業集積はあがさらなる魅力向上が期待できるまち、駅前広場整備と商業集積はなされたが個性に欠けるまちなどさまざまな個性がある。土曜・日曜の商圏人口を集め、平日もそれなりの賑わいのある沿線商業拠点到魅力的な飲食店も集積して通勤帰りの客の途中下車も多い駅となるであろう。これらの戦略には沿線の人々がどのような行動をしているかを把握し分析する必要がある。

第4に、道路や広場空間、建築物、街路樹などの景観形成が重要であり、駅と周辺の公共空間、そして建物、商店などの設計により、駅周辺の個性と魅力を引き出そうとする努力の差異が顕在化しつつあるように感じられないであろうか。

第5に、前節で述べた鉄道施設の整備は空間的制約から周辺開発とあわせて実施せざるを得ない場合が多く、それにあわせて都市開発事業や費用負担のあり方にも工夫の余地がある。虎ノ門新駅の事業スキームはその典型例である。

これらの事業は多様であり、費用の大きさ、資本回収期間の長さ、個々の事業のリスクなど難しい課題も多いが、良好な鉄道サービスと沿線の魅力が相まって鉄道会社と沿線のイメージアップにつながり、それがさまざまな事業展開に有利に働くことから、長期的視点での意義を重視して、早急な取り組みを期待したい。

以上のおわりに

以上のさまざまな状況下で、鉄道経営者にとつて、①鉄道サービスの改善と、②鉄道以外の事業展開に加え、③沿線経営の重要性が増していると考えらるべきであろう。従来から鉄道旅客の獲得と関連事業収入という観点で取り組まれてきた沿線経営であるが、今後は若年世代や沿線企業の獲得競争、そのための沿線の魅力向上がより大きな課題となり、鉄道サービスの向上や、鉄道以外の事業も沿線のイメージアップの手段としてより大きな意味を持つのであろう。

また、日本の沿線開発も含めた民鉄経営がTODのお手本とアジア諸国で評価されていることは、鉄道会社にとつてビジネスチャンスであり、アジアでの事業展開は新たな挑戦意識を持つ社内の人材の養成にも有意義である。最後に、本稿の図は、運輸総合研究所で実施している「東京圏の都市鉄道に関する研究」の成果物であり、知見の多くはそこでの議論で得たものである。この調査研究を支えていただいているJR東日本、東京メトロ、東急、小田急、西武、東武の各社、ならびに研究に参加いただいている方々に謝意を表したい。

特集・複々線化事業と「選ばれるまちづくり」
「沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み」

複々線をスタートに 「選ばれる沿線」へと 魅力を高める

2019年3月、構想から半世紀、工事着工から約30年の年月を経て、小田急小田原線の複々線化事業が完了を迎えた。

輸送力増強による混雑緩和と所要時間の短縮を目的とする

一大プロジェクトであり、事業の完了により、

小田急電鉄が目指した「輸送環境の抜本的な改善」が実現した。

複々線化による「速達性」と「快適性」を原動力に、

沿線の魅力あるまちづくりに取り組み、

鉄道輸送における新たな需要喚起に向け、施策を展開する。

沿線への人口誘致、定住促進、駅を中心としたまちづくり、

新型ロマンスカーなどによる観光需要の創出――

星野晃司取締役社長に、「これからの小田急」についてお話を伺った。

小田急電鉄株式会社 取締役社長

星野晃司

Kouji HOSHINO

文◎茶木 環／撮影◎織本知之

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

[沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み]

新しい小田急のスタートに向けて

——一大事業であった複々線化事業が今年3月で完了しました。今、どのような思いでいらっしゃいますか。

星野 構想から50年、工事着工から30年という他に例を見ない長い年月をかけた事業で、当社にとっては先輩方の時代から心血を注いできた積年の夢であり悲願でしたから、ようやく完成を迎え、感慨深いものがあります。ここに至るまでには、国土交通省や東京都、世田谷区、渋谷区など行政の方々、沿線の住民の方々、そして工事の協力会社を含め大勢の皆さまのご協力がありました。まさに皆さまの思いとご尽力によって事業が成立したと思っています。感謝の気持ちでいっぱいです。

複々線の完成は、新しい小田急のスタートだと考えています。「便利になって良かった」にとどまらず、複々線の効果を最大限に活かして、安全・安心・安定性という鉄道の使命に加え、どのような付加価値を上積みしていけるか。これからの鉄道やグループの事業のあり方を大きなテーマに据えて、付加価値を高めるための取り組みを実践していきたいと思います。

——2018年3月には新ダイヤでの運行を開始されました。

星野 代々木上原―登戸間の複々線の全面供用開始に伴い、新しいダイヤでの運行を開始しました。新ダイヤは「より快適に、よりスピーディーに」

をコンセプトに速達性と快適性の向上を追求し、その基盤として列車を大幅に増発しました。朝のラッシュピーク時の運行本数は1時間に27本から36本に増やしています。中でも、東京メトロ千代田線への直通列車が、増発した9本のうち7本を占めており、当社のターミナルである新宿に加え、都心部へのアクセスが格段に向上しました。新宿と大手町、二つのビジネス拠点に乗り換えなしで快適にスピーディーに行けるようになりました。

従前は「小田急は混んでいて遅い」とも言われましたが、列車本数を増やし、お客さまの乗車を分散させることで混雑緩和を実現させています。朝の通勤時間帯に増発した一般列車は、主に快速急行、通勤急行、通勤準急、各駅停車の四つの種別で運行しますが、通勤特急ロマンスカー「モーニングウェイ」も7本から11本に増やしました。通勤時間を短縮したい方は快速急行等を利用し、座って通勤したい方は各駅停車を利用する。あるいはロマンスカーでゆったり座って短時間で到着するということに、お客さまの選択の幅も広がっています。

集客フック駅を中心にまちづくりを行う

——複々線化事業の構想時と完成した現在とでは、社会やニーズが大きく変化していると思いますが、どのように捉えていらっしゃいますか。

星野 複々線化は、朝ラッシュ時の抜本的な改善策として計画されたもので、輸送力増強が大きな目的でした。もう一つは、東京都の連続立体交差事業と一体的に進めることによって、交通渋滞を緩和し、鉄道によって隔てられていた市街地の一体化や駅周辺の整備を進めることを目的としています。

しかし、混雑緩和に向けたこの一大プロジェクトが進む中、都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化しました。人口減少・少子高齢化時代が到来し、現在は、働き方改革やそれに連なる通勤改革という社会の流れも生まれてきました。鉄道に対する価値観も大きく変わっています。

そうした中、現在、私たちが重視するのも「大量輸送」から、お客さまに安全・安心な移動サービスを提供するという基本原則を貫きつつ、「いかに快適に、スピーディーに移動いただくか」、速達性と快適性の追求に変わってきました。お客さまのニーズに合わせた通勤輸送サービスを提供できるようになったことが、複々線化の一番の効果だと考えています。

また、人口減少の時代にあって、通勤・通学需要の縮小が確実視されていますが、当社線をご利用になるお客さまの構成にも変化が生じてきています。これまではビジネスパーソンや学生などの定期利用が中心でしたが、高齢者や若いお母さん方など、昼間の時間帯に鉄道を使って移動される定期外利用

が増えていきます。こうした方々に駅や鉄道をさらにご利用いただくためには、お客さまのライフスタイルやニーズに合わせ、沿線の魅力を高め、「過ごしやすい、暮らしやすい」と思われる沿線づくりを進めることが重要です。

通常、都心部から郊外に延びる路線では、観光地ではない限り、都心部から離れるにつれ、駅の乗降人員が減っていきますが、当社線は新宿、小田原、藤沢・片瀬江ノ島というターミナルの間に乗降10万人以上の駅が11も点在しています。これは他の民鉄にはなかなかない、当社線の大きな特徴だと思います。これら11の駅間を移動するお客さまも大変多い。ターミナルと同様に、これら中核となる駅を活性化して、短距離・中距離を移動する方たちにも楽しんでいただける駅にしていきたいことが、これからの大きなテーマであると考えています。

複々線の効果をお客さまの移動に最



通勤車両 4000 形



下北沢駅で開催された複々線開通式

大限に發揮する一方で、中核駅や周辺を中心にまちづくりをハード、ソフトの両面で進めることによって、当社が目標として掲げる「日本一暮らしやすい沿線」に近づいていけるのではないかと考えています。

——その中核的な拠点では具体的にはどのようにまちづくりを進めていかれるのでしょうか。

星野 沿線で中核となる駅を「集客フック駅」と位置付け、「職、住、商、学・遊」の生活シーンに貢献する施策を通じて、沿線エリアへの集客に寄与するまちづくりを進めます。

例えば下北沢地区は、鉄道の地下化により生まれた上部空間に楽しく散策できるプロムナードを整備し、個性的な施設を多数配置することで、下北沢ならではのサブカルチャー的な要素に新たな魅力を加えていきたいと考えています。

新百合ヶ丘は、高級住宅街という一面に加え、昭和音楽大学や日本映画大学などがあり、文化や芸術に親和性があります。そうした地域特性を活かし、まちに新たなにぎわいを生み出すため、地域一体となってエリアマネジメント団体を立ち上げ、年間を通じてマルシェイベントを開催するなどしています。

また、新宿から小田原までのほぼ中間地点にある海老名では、大規模開発計画「VINA GARDENS」を進めています。2025年度の完成予定で、タワーマンションやオフィス棟、ホテル、レストラン施設などが集積するコンパクトシティをつくる計画です。

集客フック駅以外の駅は、「くらしの拠点駅」と位置付け、住民の方々が生活しやすい駅づくりに取り組んでいます。

沿線への愛着につながる地域の特徴を活かした駅づくりも進めています。江の島の玄関口である片瀬江ノ島駅では、駅舎の改良工事に着手し、2020年に本格的な龍宮づくりの駅を完成させる予定です。また、「サンリオピューロランド」の最寄り駅である小田急多摩センターでは、サンリオキャラクターによる装飾を、「川崎市藤子・F・不二雄ミュージアム」の最寄り駅である登戸駅では、「ドラえもん」によるデザイン装飾を展開しました。さらに、読売交響楽団の練習施設がある黒川駅では、クラシック音楽をBGM

Mに流し、お客さまにも喜んでいただいています。

それぞれのまちに合った、まちの顔となる駅を開発していこうというのが私の考えです。色合いが異なりながらも魅力的な個性を持つまちが沿線にくつもできていくことで、沿線の価値が一層高まっていくものと考えます。

——多くの人々に訪れてもらうには、駅までのアクセスも含めて、誰でも利用しやすい鉄道にしていこうことも重要になりますね。

星野 ええ、そのためには、自宅から駅までの移動をより便利にしていこう必要があります。近年 MaaS (Mobility-as-a-Service) という言葉を聞くようになりましたが、これは日本語に置き換えると「移動のサービス化」です。グループでは鉄道以外にもバス、タクシーをはじめとする交通手段を有しており、さらには外部パートナーと連携しながらこれらをシームレスに連動させて、一つのサービスとして提供したいと考えています。この実現に向けて、町田や新百合ヶ丘、箱根で実証実験を行う予定もあり、MaaSの取り組みを進めていくことで、沿線における先進的なまちづくりを推進していきます。

インバウンド需要への取り組み

——観光利用という側面についてはどのように展開されていくのでしょうか。

星野 代表的な観光地としては箱根、

江の島、大山などがあり、グループ全体で沿線の観光エリアのさらなる魅力創造に向け、取り組んでいるところです。箱根エリアでは、乗り物の新造や駅舎の改良など、総額100億円規模の投資が進んでおり、4月には目玉となる新型海賊船が就航します。「世界に誇る観光地 箱根」の実現に向けて、国内外のより多くのお客さまに楽しんでいただけるよう整備を進めています。また、働き方改革などによって、余暇の健康的な過ごし方が注目されていますが、当社線の場合、例えば海老名にお住まいであれば、仕事では都心部に快適・スピーディーに通勤でき、休みの日には気軽に箱根や江の島、大山に行くことができます。本来、非日常であった「観光」を日常使いでお楽しみいただけます。複々線の完成によって目的地までの所要時間が短くなり、



訪日外国人旅行者への乗車券の販売や観光案内の拠点となる「小田急旅行センター 新宿西口」

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

[沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み]

これまで以上に当社線のロケーションの優位性が増したと思っています。

——小田急沿線の観光地は訪日外国人旅行者にもとても人気がありますね。

星野 箱根や江の島などは外国人旅行者がとても多いですし、そのほか下北沢などの沿線エリアも大変人気があります。

当社では早くから訪日外国人旅行者の誘致に取り組んでいます。観光事業は、大きな事業の柱にしたいと考えています。そのために、小田急旅行センターの運営などに加え、2016年9月に開設したバンコク駐在員事務所、2017年2月にはパリにも駐在員事務所を開設しました。駐在員事務所を拠点に、アジア圏、欧州圏からの訪日誘致に向け、当社線エリアのプロモーション活動を行っています。

今年はラグビーワールドカップが開催されますし、翌年には東京オリンピック・パラリンピックも控えています。この好機を逃すことなく、当社グループではホテルの積極的な出店を進めており、2015年度から2020年度までの5年間に、15店舗のホテルを開業する計画です。特徴あるホテルの出店で多様化するニーズに対応し、さらなる事業成長を図っていきます。

次世代型のロマンスカーも登場

——昨年は新しいロマンスカーも登場しました。

星野 2018年3月に70000形

(GSE) がデビューしました。建築家の岡部憲明先生デザインによるシャープで居住性を重視した、いわゆる「カッコいい」次世代型ロマンスカーで、私も個人的に非常に気に入っています。車体色はバラの色を基調としたローズバーミリアンで、側面にはロマンスカーの伝統色であるバーミリアンオレンジの帯をあしらっています。

最大の特徴は車内からのダイナミックな眺望で、ロマンスカーの象徴である展望席だけではなく、高さ1mの連続窓を採用して、どの座席からでも沿線の風景を存分に楽しんでいただけます。また、箱根観光を主体としながら、通勤特急として活用できることも大きな特徴で、400席の座席数を確保しました。観光利用を目的とした50000形(VSE)より40席以上増やしながらも、スツークース置き場や座席ごとに電源コンセント等を完備し、居住空間としての機能性を高めています。GSEは小田急ロマンスカーのレガシーを継続しつつ、先進性を持った新しい時代のロマンスカーです。

——2021年春には海老名にロマンスカーミュージアムが開業予定ですが、どのような博物館になるのですか。

星野 多くのファンに愛されているロマンスカーは小田急の大きな財産です。歴代ロマンスカーを中心に車両を展示して、皆さまにご覧いただきたいと思っています。

車両の展示以外にも、沿線の風景を模したジオラマや電車運転シミュレーターなど、多彩なコンテンツを予定しています。子どもたちの発想力や創造力を育む、遊びながらも学びのある場にしたい。そして、子どもだけではなく大人にも楽しんでいただける鉄道ミュージアムにしたいと考えています。

ロマンスカーミュージアムの開業予定地は海老名駅に隣接し、すぐ近くには鉄道の重要拠点・海老名電車基地もあります。大規模開発で新しく誕生する街のエンターテインメント性を担い、にぎわいを創出してくれると期待しています。

職場環境を変革して未来を創造する

——複々線化事業が完了して、今が新たなスタートと言われていましたが、社員の方々にはどのような意識を持ってもらいたいとお考えですか。

星野 新しい取り組みを創造し、推進していくためには、従来の枠組みにと

らわれない社員同士の積極的なコミュニケーションや、スピード感のある行動力が必要であると考えています。昨年4月からスタートしている中期経営計画の策定にあたっては、経営陣が合宿をして話し合い、また、さまざまな職位の社員が参画し、「お客さまや社会にどのような価値を提供していきたいか」

「そのために自らがどのような組織でありたいか」——対話を行い、皆で自分たちの未来を考える取り組みを進めてきました。「未来創造会議」と呼んでいます。社員には主体的に参画し、活発に意見交換をしてほしいと呼び掛けています。また、この会議から生まれた試みとして、社員による事業アイデア公募制度「climbz」を開始しました。初年度は約100件のアイデアが集まっており、これらをできる限り経営に活かすことで、社員全員が未来志向で考える機運を高めていきます。

当社の働き方改革のコンセプトは「いきいき・わくわく」です。そこには社員一人ひとりが「いきいき・わくわく」しながら、お客さまに「いきいき・わくわく」をお届けしていくという想いが込められています。

社員一人ひとりの主体性と創造性、そして果敢に成し遂げようとする情熱を力に、複々線完成のその先の沿線づくりに取り組んでいきたいと考えています。



「沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み」

複々線化50年のあゆみ

写真提供◎小田急電鉄株式会社



The diagram illustrates the Sagami Line double-track project, showing the timeline and station layout. The total project length is 10.4 km. The first section, from 1978 to 2018, covers 6.4 km and includes the stations 経堂 (Keicho), 豪徳寺 (Kotokuji), 梅ヶ丘 (Umeoka), 世田谷代田 (Setagaya Yato), 下北沢 (Shimo-Nagatsuka), and 東北沢 (Tohokuza). The second section, completed in 2018, covers 1.6 km and includes the stations 代々木上原 (Daijimbushinohara) and 新宿 (Shinjuku). The diagram also shows the existing single-track section between 下北沢 and 代々木上原, and the new double-track section between 代々木上原 and 新宿. The Sagami Line is shown in red, and the Chiyoda Line is shown in green. The diagram is divided into two main sections: a red section for the 1978-2018 period and a green section for the 2018 completion period. The stations are marked with vertical lines and labels. The distances between stations are indicated by horizontal arrows. The diagram is a schematic representation of the railway line and its expansion.

10.4 km

6.4 km

下北沢地区 1.6 km

経堂

豪徳寺

梅ヶ丘

世田谷代田

下北沢

東北沢

代々木上原

新宿

1978年3月完成

2018年3月完成

千代田線

東北沢一下北沢間

また2009年3月には、多摩川橋梁の複々線化および登戸→向ヶ丘遊園間の3線化が完成。2018年3月には、和泉多摩川→登戸間の複々線化が完成した。

複々線化により輸送力を増強

小田急小田原線の複々線化の歴史は、およそ50年前に遡る。1964年12月、都市高速鉄道第9号線が都市計画決定され、現在の東京メトロ千代田線との相互直通を前提とした代々木上原駅―喜多見駅間の複々線化が決定した。その後、1985年に喜多見駅―和泉多摩川駅間の連続立体交差化および複々線化が決定した。

事業区間は東京都内の東北沢―和泉多摩川間10・4km。事業化の目途がたった狛江地区から工事を開始し、次いで世田谷地区、下北沢地区と整備が進められた。

なお、小田急電鉄の複々線化は、沿線人口の急増を受け、上り線2線・下り線2線の複々線とすることで輸送力増強を図るものであり、連続立体交差事業は、鉄道または道路を立体化することで踏切を無くす東京都の都市計画事業である。



狛江地区（喜多見―和泉多摩川間）高架式 2.4km

- 1985年3月 都市計画決定
- 1986年6月 事業認可
- 1989年7月 工事着手
- 1995年3月 立体化完成（13カ所の踏切を廃止）
- 1997年6月 複々線完成・ダイヤ改正



狛江駅付近



事業後



事業前

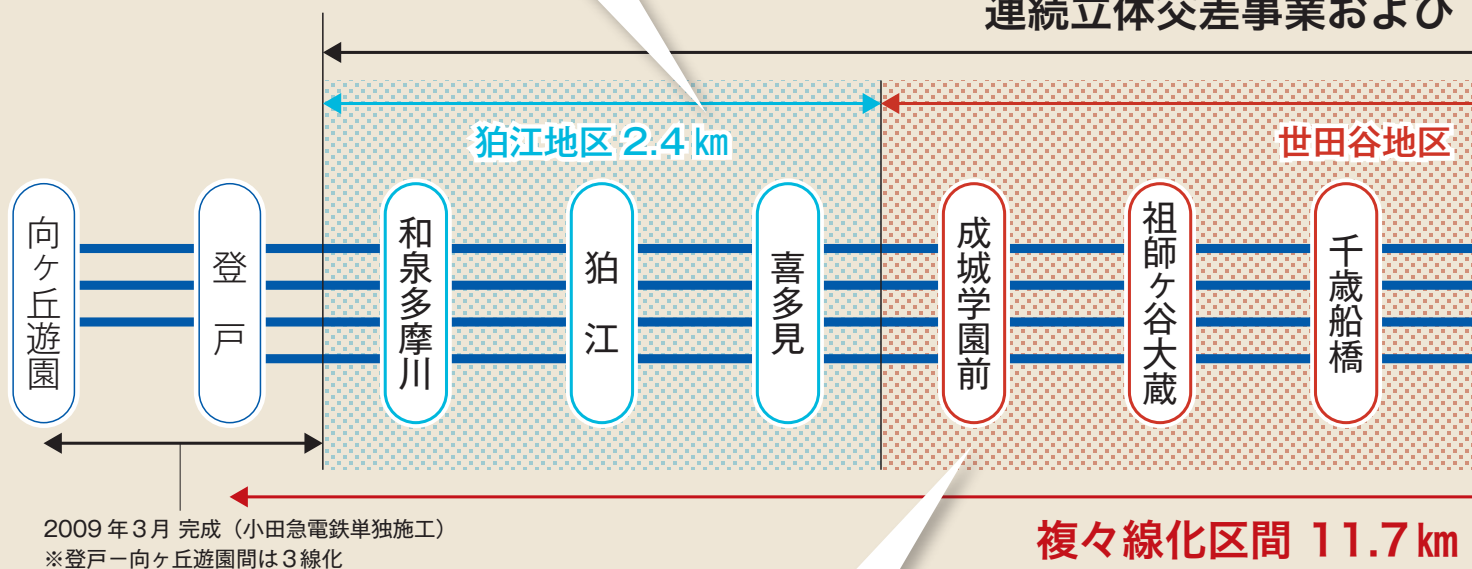


事業後



喜多見―狛江間

連続立体交差事業および



世田谷地区（世田谷代田―喜多見間）高架式 6.4km

- 1964年12月 都市計画決定
- 1993年2月 都市計画変更決定（成城学園前駅付近を地上線から地下線とする）
- 1994年6月 事業認可
- 1994年12月 工事着手
- 2002年12月 立体化完成（17カ所の踏切を廃止）
- 2004年11月 複々線完成
- 2004年12月 ダイヤ改正



事業後

旧経堂5号踏切

事業前



事業前



事業後

経堂―千歳船橋間



REPORT.I

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

[沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み]

複々線化完成と 輸送環境の改善

東京圏において最も長期かつ大規模な

都市鉄道整備プロジェクトであった小田急小田原線の複々線化事業は、事業区間 10.4kmのうち粕江地区・世田谷地区・下北沢地区の順に着工・完成し、2018年3月に全区間の供用を開始、2019年3月に事業完了を迎えた全区間の供用開始と同時に実施したダイヤ改正では、複々線の効果が最大限に発揮され、混雑率の緩和や所要時間の短縮など、輸送環境が大きく改善されている。都市計画決定から50年、工事着工から約30年間の一大事業が、何をもたらし、何を変えたのか。供用開始から1年を経て顕著になってきた複々線効果を検証する。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

〔沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み〕



交通サービス事業本部
交通企画部 課長

高橋洋一

Youichi TAKAHASHI

次改良工事を1982年に完了させるなど、ターミナルの大規模改良に取り組み、逼迫する需要に対応した。そうした中、1964年、綾瀬・代々木上原間を結ぶ都市高速鉄道第9号線（現・東京メトロ千代田線）の新設が都市計画決定され、第9号線と相互直通を行う小田急小田原線では、代々木上原・喜多見間に新たに2線を増設する複々線化が決定される。

1978年3月の千代田線全通に伴い、2面4線の高架駅となった代々木上原駅から東北沢駅までの0.7kmが複々線化された。

「その後、複々線化事業が停滞したのは、車両の増備や駅改良など輸送力増強に向けた多額の投資が続いており、複々線化事業はそれらの投資に加えての大投資になる。資金調達面も含め、社内では議論が繰り返され、着工までに時間がかかった」と、交通サービス事業本部交通企画部の高橋洋一課長は語る。

しかし、事業の推進にあたっては二つの助成制度が後押しをした。うち「鉄道建設・運輸施設整備支援機構民鉄線制度」は、鉄道・運輸機構が資金調達して工事を行い、完成後に鉄道事業者が鉄道施設を譲り受けるもので、譲渡後、鉄道事業者は25年間元利均等で資金を返却する。もう一つは1986年に創設された「特定都市鉄道整備積立金制度」で、工事に要する費用を運賃に上乗せし、増収分を非課税で積み立てて工事費に充当。工事完成後に運賃を通じて利用客に還元するもので、これにより事業は実現に向けて大きく動き出すこととなった。

また、この複々線化事業の大きな特徴は東京都の連続立体交差事業と一体的に進めることにより、踏切を廃止し、高架化や地下化で生み出された用地を活用して新たなまちづくりを進められることにある。喜多見以西の狛江市でも、中心市街地の整備を視野に立体化への機運が高まり、1985年、喜多見・和泉多摩川間の連続立体交差事業が都市計画決定された。

狛江地区・世田谷地区の着工へ

「当時、広報を担当していて、まちや鉄道の将来的な姿を説明したが、数十年前のことは想像がつきにくく、住民の皆さまに理解していただくハードルは高かった。長期にわたるビッグプロジェクトの難しさを痛感した」と高橋課長は振り返る。

多くの住民が抱いた、高架橋は音が拡散するのではという不安に対しては、当時としては新幹線と同レベルに近い騒音対策を実施した。

「軌道は防音・防振効果が高いものを採用し、高架橋の防音壁には吸音パネルや干渉型防音装置を設置するなど、現在でも十分に通用する最高スペックの環境対策をして工事に臨んだ」と交通サービス事業本部工務部の



東北沢駅では緩行線の外側に急行線が並列する

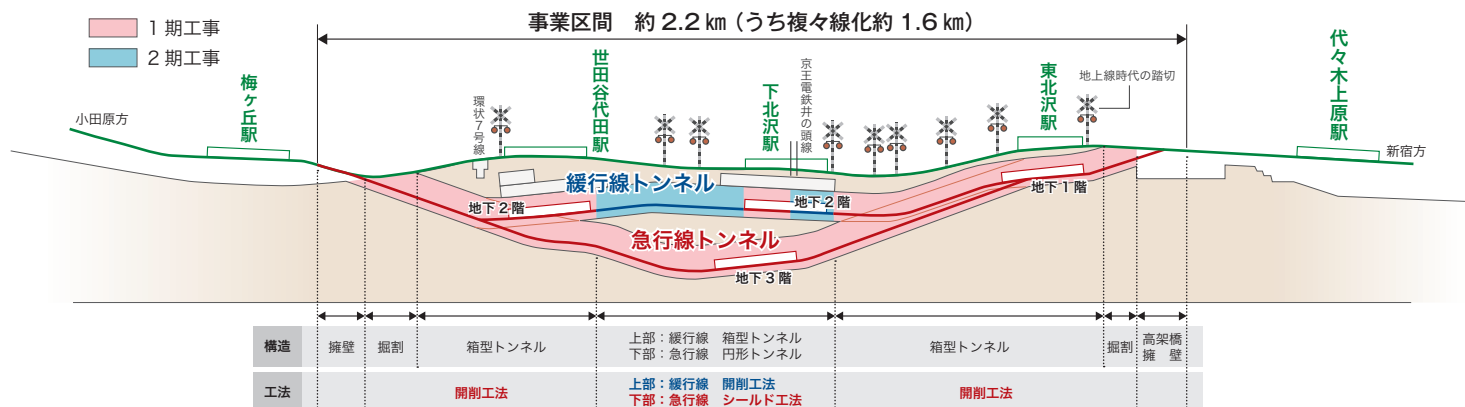


世田谷代田駅は地下1階の緩行線ホームのみ使用する



世田谷代田駅には小田急電鉄の環境負荷軽減と自然共生の取り組みを紹介する「小田急環境ルーム」が開設されている

■下北沢地区（2線2層地下式構造）縦断面図



宮原賢一課長は語る。住民との対話に苦勞し、訴訟に発展するなど、工事が中断することもあったが、最善の努力と工夫で取り組みと同時に「社会に有用な施設を整備していることを粘り強く訴え続けた」（宮原課長）という。

最後に残った下北沢地区（東北沢ー世田谷代田間1.6km）は、下北沢駅で京王井の頭線と交差し、終点側の世田谷代田ー梅ヶ丘間では環状7号線が線路の下を通る難工事区間だ。しかも下北沢駅周辺は密集した商業地域で、用地買収は難航していた。2003年、都市計画決定から39年を経て、2線2層の地下式構造の採用が決まった。

「急行線と緩行線の2階建てのトンネルを掘るといって、例を見ない複雑な方式」と宮原課長は解説する。

2004年9月に工事が着手。下北沢駅部では、小田急小田原線と京王井の頭線が営業する中、まず深い方の急行線トンネル（ホームは地下22m）の掘削を先行した。下北沢駅前後の645m区間は営業線直下で直径約8mの円形トンネルをシールド工法で掘削。約9年にわたる工事を経て急行線トンネルを完成させ、在来線（複線）を移設して立体化を果たした。

続いて、地下化した営業線直上で開

削工法により緩行線（ホームは地下11m）用の箱型トンネルを構築した。営業線トンネルとの離隔は最も近い部分でわずか60cm。下北沢駅の両側は谷で地下水脈が流れる場所でもあり、「営業線のトンネルに水圧がかかり、浮き上がろうとして変形する。綿密な計測が必要になり、ミリ単位の管理をしながらの工事」（宮原課長）で、日本初となる難易度の高い工事を完成させた。

さまざまな場面で最先端の技術が駆使された下北沢地区だが、「着工が遅かったからこそ新しい技術での対応ができ、完成にたどり着くことができた」と宮原課長は語る。

狭隘な地区での長期間にわたる工事に對し、住民の理解を得るためには、情報誌「シモチカナビ」の発行や情報ルームの設置、地元関係者の現場見学や一般イベントの実施など、徹底した情報開示に取り組んだという。

営業線を地下に切り替えたことで下北沢地区では9カ所の踏切が廃止となり、これで事業区間内39カ所の踏切が全て廃止となった。また同事業は、土



交通サービス事業本部
工務部 課長

宮原賢一
Kenichi MIYAHARA

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

[沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み]



世田谷代田駅付近の坑口。ここから2線2層の地下式構造となる

木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められる画期的なプロジェクトとして土木学会賞技術賞（2017年度）を受賞、さらに行政や住民との協力や連携によるまちづくりとして日本鉄道賞特別賞（2018年度）を受賞している。

「完成した喜びも大きいですが、お客さまに喜んで乗っていただけるか、次に小田急として何をやるべきなのかを考えている」と高橋課長は意欲を語る。宮原課長も「大きな土木施設をいい状態で長く使っていくために、常に現状を把握し、適切な維持管理をしたい」と、既にその先を見据えている。

全く新しいダイヤを作成

2018年3月、複々線が完成し、その効果を最大限に活かすダイヤ改正が実施された。

このダイヤは、2011年に社内にて専門のチームを設置し、検討を進めてきたものだ。ダイヤを「から作り直し」「混雑の緩和」「速達性の向上」「都心方面へのダイレクトアクセス強化」「着席性の向上」の四つのポイントを満たす全く新しいダイヤを誕生させた。

「複々線の完成で、上り下りともに急行線と緩行線ができ、電車が詰まりがちだったボトルネックが解消された。ラッシュピーク時にも列車を増発して、快適でス

ピーデーな輸送を提供できるようになった」と交通サービス事業本部運転車両部の山崎直課長は語っている。

混雑緩和と所要時間の短縮

平日朝の通勤時間帯のダイヤ改正のポイントを見てみよう。

朝のラッシュピーク時（下北沢着8時前後の1時間）の運行本数は、27本から36本に増発。これにより、192%だった最混雑区間の平均混雑率が151%まで緩和された。また、改正前の通勤時間帯は、主に急行・準急・各駅停車の三つだった列車種別を、改正後は速達性の高い快速急行を増やし、多摩線から直通の「通勤急行」を新設。このほか経堂に停車し、東京メトロ千代田線に直通する「通勤準急」を新設し、各駅から新宿、千代田線各駅への所要時間を短縮、スムーズな通勤が可能となった。一例を挙げれば、ラッシュピーク時の所要時間は小田急多摩センター―新宿間で最大14分、町田―新宿間で最大12分短縮されている。さらに、快速急行と通勤急行の停車



交通サービス事業本部
運転車両部 課長

山崎 直
Sunao YAMAZAKI



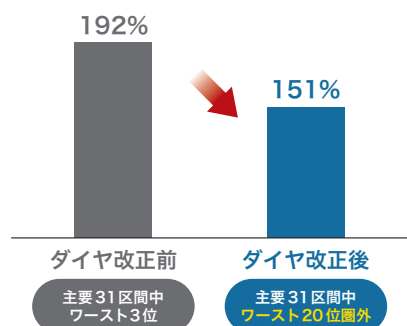
下北沢駅の緩行線ホーム。準急と各駅停車、千代田線直通列車が停車する

シールド工法でつくられた急行線ホームは、壁面が曲線を描く



左・中／地上コンコースとホームはエスカレーターで結ぶ。急行線用はオレンジ色 右／新しい小田急線の案内図

■平均混雑率（最混雑区間／時間帯）



※2016年度（ダイヤ改正前）実績と2017年度（ダイヤ改正後）の輸送力から比較。国土交通省「東京圏における主要区間の混雑率」2016年度の基準において。

小田急沿線から東京メトロ千代田線方面へ向かう利用客が年々増加しているのに伴い、新ダイヤでは、朝の通勤時間帯における直通列車の本数を12本

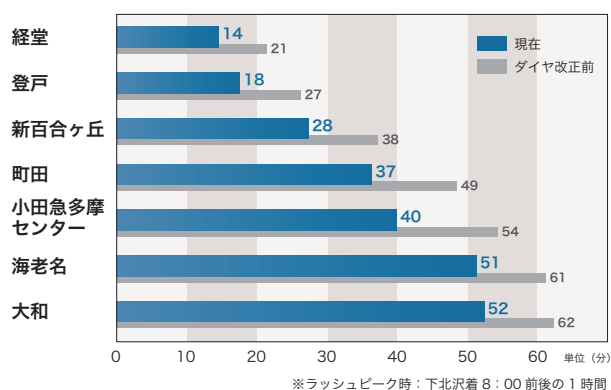
都心部へのアクセスと着席機会

駅をずらし、混雑の分散化と停車時分を確保することにより、仮に遅延が生じた場合でも後続列車への影響を最小限に留め、遅れを吸収できるようにした。

「通勤時間帯はどうしても速達性のある快速急行にお客さまが集中する。混雑のさらなる分散化が今後の課題」と山崎課長は語る。

交通サービス事業本部旅客営業部の山次拓浩課長も「分散してご乗車いただくことは、駅業務の課題でもある。通勤準急や各駅停車では、ゆったり通勤いただける。乗り換えも含めて、乗車しやすい列車をご案内するなど周知に努めていきたい」と語っている。

■主な駅から新宿までの所要時間の短縮（ラッシュピーク時）



「今回のダイヤ改正では東京地下鉄、着席ニーズに応えている。」



交通サービス事業本部
旅客営業部 課長

山次拓浩
Takuhiro YAMATSUGU

複々線化事業とともに歩んだ30年

混雑緩和の切り札として最混雑区間において計画された複々線化だが、事業の推進にあたっては大規模な用地の取得や反対運動の中での沿線住民との折衝、事業費の高騰など多くの困難が伴った。複々線化事業の初期段階から業務に携わった交通サービス事業本部交通企画部・小川司部長に、供用開始に至るまでの日々を振り返っていただいた。

小田急電鉄株式会社
交通サービス事業本部 交通企画部 部長

小川 司

Tsukasa OGAWA
(旧複々線建設部長)

鉄道工事の難しさを認識

複々線化事業の工事は、狛江地区で1989年から始まり、私は入社1年目の1991年3月に狛江工事事務所に配属されました。同僚からは口々に「大事業を担当して大変だろうが、頑張れ」と励まされましたが、今思うと、新入社員だった私には、それぐらい大きな事業であるということを理解しきれていなかったと思います。けれども、現場には経営陣もたびたび足を運ばれましたし、日に日に重要なプロジェクトであることを実感して身が引き締まる思いでした。

狛江地区3駅のうち、私は和泉多摩川駅を担当し、工程管理など毎日の仕事を必死でこなしていました。そんなある日、巡回していた保線担当者から「通常と異なる音がする」と連絡が入り、現場に駆け付けてみると、営業線の下で進めている工事の影響で、線路がほんの少し歪んでおり、このまま放置すれば最悪の場合、脱線も起こり得る状況でした。どんなに正確に慎重に進めているつもりでも、ちょっとした事で大事故につながる危険性が潜む鉄道工事の難しさを、身をもって経験しました。こうした危機管理意識はその後の自分の大きな財産となりました。

紛糾する地元と折衝し、行政との連携を強めていく

翌年には本社の複々線事業部に配属となり、世田谷地区の事業計画を担当することになりました。世田谷地区は事業化に向けた地元説明会を開始して1年ぐらいの頃で、高架反対運動の最中でした。工事が進む狛江地区の雰囲気とは一変し、「高架反対、地下へ」を訴える声が大きく、地元説明会も紛糾し、卵が飛んできたこともありました。また、高架反対を目的とした訴訟や、10万人を超える署名活動などが展開され、その対応には大変苦心しましたが、説明を重ねるとともに、国土交通省や東京都、地元世田谷区など行政の方々のご指導やご協力があった事業を推進することができたと感謝しています。

高架反対の理由の一つに、鉄道騒音を心配される方が多くいらっしゃいましたが、先進技術も含め効果のある騒音対策を積極的に入れ、工事を実施しました。また、複々線化についても、郊外から都心方向へ通勤する長距離輸送の優等列車のために、長年慣れ親しんだ土地の提供など地元が犠牲になることに不満を持つ方もいらっしゃいましたが、真摯に説明することでご理解をいただきました。

今では、世田谷区内にお住まいの方々からも、開かずの踏切解消に加え、列車の増発等による混雑の緩和や所要時間の短縮、都心方面へのアクセス改善などが図られ、非常に便利になったとの声を多数いただいています。

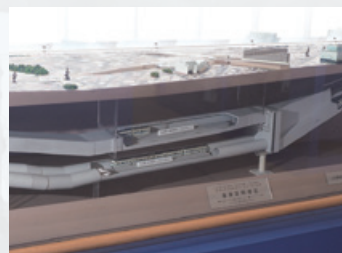
地下の難工事に取り組み、供用開始へ

複々線事業部は世田谷地区の工事着手後、「複々線建設部」ととなりました。私は下北沢地区の事業計画を担当し、その後、工事事務所長を経て、2014年から2018年6月に工務部へ統合されるまで複々線建設部長として事業に携わりました。下北沢地区は2線2層の地下式構造の難工事、工事、折衝ともに苦労しました。私が所長に赴任したのは掘削が本格的に始まるという時で、大型ダンプの往来に地元から多数厳しいご意見が寄せられました。下北沢駅付近は商店街で道路が狭く、かつ小田急線と並行している道路は、ほぼありません。住民の方々にご迷惑をかけずに、掘削した70万㎡、大型ダンプ14万台分の土をどうやって運び出すか。考えた末、シールド部の土は流体にして排水管で外に出し、駅など開削部の土は出来上がったシールドトンネルに穴を開けて土を落とし運ぶことにしました。当初計画にはなかった手順もあり、そのための設備の追加なども行いました。

こうした事業を円滑に進めていくには、地域の思いと真摯に向き合いコミュニケーションを重ねていくと同時に、いかに情報開示していくかが重要だと思います。特に地下工事の様子は外からは分からないので、「シモチカナビ」という情報誌を四半期ごとに刊行し、情報ルームも設置して、周知と理解を得ることに努めました。現場にもご案内して、工事の進捗状況を説明すると、「完成が楽しみだ」と励ましてくださいませ。また、見学にお越しいただく際は、いつも以上に現場をきれいに清掃するので事故要素が減少し、さらに、見られることで作業者の一層のやる気も出ますから、双方にとって良い効果が生まれました。

また、この区間は小田急線の最混雑区間であり、万が一、営業線にトラブルが発生した場合の影響は非常に大きく、現場では陥没・隆起等、工事の安全や営業線の安全確保に細心の注意を払いました。当社には地下工事の経験がなかったので、学識経験者や地下鉄工事経験者にアドバイスをいただき、経験豊富な東京メトロからは地下工事のスペシャリストを派遣していただきました。

供用開始時にはさまざまな方の顔が浮かびました。行政、施工会社、地域の皆さま、多くの方のご協力や関わった社員の強い思いがあって完成した事業です。技術だけではなく事業で培われた経験やノウハウは、当社にとってかけがえのない財産になったと思っています。



世田谷代田駅 3D 模型（世田谷代田駅「小田急環境ルーム」に展示）



朝の通勤時間帯（上り方向）に新設された新宿行き「通勤急行」と東京メトロ千代田線直通の「通勤準急」



「快速急行」も大幅に増発、通勤特急ロマンスカーも新宿行き「モーニングウェイ号」9本、千代田線直通「メトロモーニングウェイ号」2本になった

多摩線は「通勤急行」が新設

東日本旅客鉄道のご協力により千代田線直通列車を増やし、ラッシュピーク時の輸送力とともに利便性を一段と向上させた。これまで当社線をご利用になつていなかったお客さまにも選んでいただきたい」（山崎課長）

新宿直通では、多摩線から新宿直通的通勤急行と急行が13本新設され、江ノ島線からは従前10本だった快速急行（江ノ島線内は急行）を15本に増発。途中駅からの始発列車を新設・増発して、ダイヤ改正前よりも着席通勤の機会を増やしている。さらに通勤特急ロマンスカーも、従前の4本増の11本となり、新宿行、千代田線方面行ともに乗車率はほぼ100%となっているという。

速達性を重視するか、ゆったり通勤の快適性を重視するか。利用者の選択肢が増えている。

新型ロマンスカーで観光機能も向上

2018年3月のダイヤ改正に合わせて、新型ロマンスカー70000形（GSE）も運行を開始した。複々線効果で新宿ー小田原間を最短59分（箱根湯本までは73分）で結び、60分を切ることを目指していた小田急電鉄の長年の悲願が実現した。観光輸送と通勤輸送で併用する70000形の座席数は400席で、展望席は予約開始から1分で満席となるほどの人気だ。

また、今回のダイヤ改正では、バス事業者とも連携。ロマンスカーをはじめ

めとする優等列車の停車駅では、接続を考慮したバスのダイヤが組まれ、鉄道とバスのシームレスな移動が可能となっている。続く今年3月のダイヤ改正では、通勤急行の全列車を10両編成に統一し、各駅停車でも10両化を段階的に進めていく。開成駅では10両編成対応のホーム工事完了に伴い、全ての急行が停車するようになるなど輸送力をさらに高める。

駅施設の改修も進められている。今年3月にフルオープンした下北沢駅では、京王井の頭線と共用していた改札口を、2社の改札口を向かい合わせに設置して分離。東西に自由通路の機能を確保し、街の回遊性を高めている。駅舎の改修は多くの駅で行われており、ソフトの部分と合わせ、それぞれの駅の機能を高め特長を活かす取り組みが進む。

「移動のほか、交流、買い物など多様な目的でお客さまが訪れる駅に求められるものは多く、提供すべき『利便性』の形も多岐にわたる。今後は地域との連携を強化して、スマートな駅づくりを進め、沿線価値を高めていきたい」と山次課長は語る。

複々線を活用した鉄道の運用で、全線、特に都心方面への利用が増えている。複々線化によって利便性が向上した鉄道をどのように利用するか——。利用者の多様なライフスタイルや嗜好、ニーズに対応する小田急電鉄の取り組みは、今後さらに細やかに展開されていくだろう。

鉄道と道路の交差を 再構築して円滑な移動を

東京都が進める小田急小田原線連続立体交差事業は、同事業と一体的に進められた小田急小田原線の複々線化事業と同じく 2019 年 3 月に完了を迎えた。この事業により区間内のすべての踏切を除却、道路交通の円滑化に大きな効果を発揮している。連続立体交差事業の事業効果とさらなる魅力あるまちづくりについて、事業主体である東京都にお話を伺った。

撮影●加藤有紀

東京都 建設局
道路建設部長

奥山宏二
Kouji OKUYAMA

地形・計画・事業の観点から都市計画を決定

連続立体交差事業は、踏切遮断による交通渋滞の解消、市街地の一体化、まちづくりの推進などの効果を狙って進めています。事業を都市計画決定するときは、高架化、地下化などの構造形式を事業区域ごとに選定します。選定にあたっては、「地形的条件（その地域の地形と鉄道の線形との関係）」「計画的条件（踏切の除去数や駅の移動の有無など）」「事業的条件（事業費や事業期間）」の三つの観点から検討します。

小田急小田原線連続立体交差事業は三つの区間で進められてきましたが、3 地区の中で最初に都市計画が決定したのは世田谷代田駅－喜多見駅間の世田谷地区と代々木上原駅－梅ヶ丘駅間の下北沢地区で 1964 年、成城学園前駅－登戸駅間の狛江地区は 1985 年に都市計画決定しました。世田谷地区の当初計画は、成城学園前駅付近が地表式でその他の区間は高架式でした。この計画では、成城学園前駅付近の踏切を除却できないため、1993 年に地形を利用した掘割式の構造へ都市計画変更しました。下北沢地区も当初計画は地表式で、下北沢駅では京王井の頭線の高架橋が小田急線の上を跨いでいました。そのため小田急線を高架化するには、さらにその上に高架橋を建設しなければならず、日照問題等の影響が広い範囲に及ぶことから、2003 年に地下式構造へ都市計画変更しました。

さらにスムーズな移動が可能な道路ネットワークへ

連続立体交差事業の効果としては、第一に踏切除却による渋滞の解消が挙げられます。事業区間全体で 52 カ所（狛江地区 13 カ所・世田谷地区 17 カ所・下北沢地区 9 カ所・複々線化に先行して連続立体交差事業を実施した区間 13 カ所）の踏切があり、朝の通勤時間帯に 1 時間に 40 分以上遮断する「開かずの踏切」が深刻な交通渋滞を引き起こしていましたが、除却したことで踏切での交通渋滞が一挙に解消しました。

鉄道を高架化、地下化する一方で、私たちは道路ネットワークを整備しています。例えば、この事業区間の付近では、南北方向に通っている環状 7 号線や環状 8 号線は開通当初から小田急線と立体交差化していますが、慢性的な渋滞が発生している状態です。また、車が幹線道路の渋滞を避けて裏道のような狭い道に入っていく場合もあり、歩行者の安全を確保する必要があります。これまでも本事業と併せて、東京を中心に延びる放射方向や環状方向の幹線道路、これらをつなぐ都市計画道路を整備してきましたが、この道路のメッシュをさらに密にする必要があるため今後も整備を進めていきます。エリア全体で、道路や鉄道でスムーズに移動できる環境をつくっていきます。

スムーズな移動がまちの活気を生み出す

この事業は 2019 年 3 月で完了となりましたが、事業効果は今後進められていく駅周辺のまちづくりとともに、さらに高められていくことになります。下北沢駅をはじめとする駅前広場の整備は、地元自治体によってこれから本格化します。連続立体交差化で道路と鉄道の交差点が円滑化され、その後進められる駅前広場の整備を通じて道路と鉄道のアクセスが改善され、交通の結節点となるわけですね。利用者の「円滑な移動」を多岐にわたって実現するためには、駅前広場の整備やまちづくりは、連続立体交差事業とセットで進めていくことが重要だと思います。

また、線路で分断されていたまちが一体化されると、回遊性が圧倒的に高まります。実際、下北沢駅付近の踏切では、自転車と歩行者の横断者数が踏切除却の前後で比べると約 3 割増えています。住民の方々が駅の周辺を行き来する機会が増えたということは、おそらく気持ちよく道路を利用されているということだと思うので、私たちも嬉しく思います。また、東北沢駅付近の道路では、鉄道を挟んだ 1.2km の区間で車の旅行速度が 1.8 倍に向上しました。車も人も自転車も通やすくなり、皆さんがまちの中を動かれる、移動される、交流されることで、まちが一層、活気づくと思います。

さらに、下北沢地区では、小田急電鉄の鉄道用地の上部利用で、既存のまちの中に、新たな空間が生まれます。地元の世田谷区と渋谷区も公共セクターとしてその一部を活用しますし、小田急電鉄もさまざまな計画を検討されている。まちづくりに寄与するような上部利用が推進されるよう、東京都は積極的に調整を行っています。駅前広場もそうですが、下北沢の新しい顔ができていくことで、街の魅力がさらに高まっていくことを期待しています。

鉄道と道路は都市の骨格を形成する二大インフラです。この社会基盤を整備して都市機能の充実を図ることで、人々の移動と活動がスムーズで積極的になり、東京都がますます活気ある魅力的な都市として発展していくことをこれからも目指していきたいと思っています。



同事業は「土木学会賞技術賞」「日本鉄道賞特別賞」を受賞した

特集…複々線化事業と選ばれるまちづくり

〔沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み〕

複々線効果と魅力あるまちづくり

複々線完成によって実現した「速達性」と「快適性」は、小田急電鉄全線において、移動Ⅱ「線」の改革をもたらしているが、沿線各エリアでは、その複々線効果を活かし、まちづくりⅡ「面」のリノベーションが進められている。

歴史のある沿線には既に成熟したまちも多いが、次世代に向けた定住の促進、交流人口の増大を視野に地域行政と密接な連携を図りながら、そのエリア特性に合致した付加価値を創出していく。

ここでは小田急電鉄が「選ばれる沿線」を目指し、取り組む3エリアのそれぞれ異なるまちづくりについて紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之



地下化された下北沢地区の上部利用

連続立体交差事業および複々線化事業で小田急小田原線が地下化された下北沢地区には、線路跡地が生まれた。その鉄道の上部利用について、生活創造事業本部開発推進部の橋本崇課長は「都心、そして住宅街の真ん中にとて長い公園ができ、公園の中に施設が点在するイメージ」と説明する。

小田急電鉄では、上部利用について東京都・渋谷区・世田谷区と協議を進め、「下北沢地区上部利用計画」をまとめた。東北沢・下北沢・世田谷代田の3駅に連なる上部空間には、世田谷区が駅前広場や駅間の通路、緑地・小広場、防災施設などを整備する。通路沿いや周辺には、小田急電鉄が手掛ける商業施設や住宅、大学のサテライトキャンパスなどを点在させ、線路上部を歩くことが楽しくなるまちを誕生させる計画だ。

「下北沢は東京の中でも際立った個性が光るまち。外国人観光客も多く、宿泊需要も高い。このエリアの魅力を存分に生かし、近隣や沿線を含め、世界中から人が訪れるまちにしたい」と橋本課長は意気込みを語る。

生活が豊かに広がるまちづくり

「にぎわい」や「回遊性」「子育て世代が住める街」「文化」をキーワードに開発する区域は2万7500㎡（鉄

道上部面積）、長さ約2km。3駅に連なる区域は、エリアごとに特性もそれぞれ異なるため、三つのゾーンに分けてイメージをつくり、2020年度中の完成（一部を除く）を目指して開発が進められる。

最も新宿寄りの東北沢駅エリアは、高感度な住宅地として人気の高い代々木上原の隣駅でもあることから、商業施設などを整備して代々木上原エリアと交流や融合を図り、文化的な発信拠点を目指していく。

中間の下北沢駅周辺は六つの商店街がある商業エリアであり、駅と直結した商業施設など、まちの特性や雰囲気とも親和性のあるイメージでゾーンを形成していく。特に、下北沢駅前は道路が狭く、車が駅前に入ってくることでできなかったもので、駅前広場の整備に大きな効果が期待されている。

下北沢―世田谷代田間には、国や世田谷区が指定する重要文化財や個人の邸宅も多く、歴史ある住宅地であるだけに代々その地に住む人も多い。落ち着いた街並みのこのエリアは、そうした住環境を意識したゾーンになる予定だ。4月にオープンする東京農業大学のサテライトキャンパスのほか、学生寮や保育園、商業施設などの建設が計画されている。

中でも東京農業大学のサテライトキャンパスは「まちに開かれたキャンパス」として市民講座なども積極的に開催していく方針を打ち出している。

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

[沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み]



海老名駅間地区開発計画「VINA GARDENS」が進む海老名エリア

さまざまな施設ができ、新たな交流の機会が創出されることによって、このエリアの生活はさらに豊かに広がっていくだろう。

粕江地区、世田谷地区では、連続立体交差事業および複々線化事業によって創出された高架下空間を利用して、既に保育施設や駐輪場などの生活利便施設、自治体による福祉施設や図書館など公共施設が整備されている。

下北沢地区は、小田急電鉄にとって初のまとまった面積での上部空間の利用であり、世田谷区が掲げる防災・減災、緑のあるまちづくりを考慮しながら開発を進めていく方針だ。

各エリアのにぎわいをつなげる

両事業の地域における効果は、人々の行動にも表れている。従来は鉄道によって南北に分断され、それぞれの地域の住民は、買物など日常生活の行動一つ取ってみても、南北のエリアに分かれて暮らしていた。下北沢地区は、まだ踏切が廃止された段階で、駅前広場などはこれからの整備となるが、双方への行き来が生まれ、地域全体の回遊性が大きく高まっているという。

また、かつての鉄道の両脇にあった住宅は線路に背を向けて建てられているが、線路跡地には多くの人が行き交う通路ができる。橋本課長も「これまで家の裏側だった場所も、整備される通路側

から見ると『表』にもなるので、住民の方々の意識がどう変わるか、その意識が街並みにどう反映されていくのか、楽しみでもある」と語る。

通路は区の管理道路であり、小田急電鉄は自社の施設を整備していくことになるが、「行政の担当箇所、当社の担当箇所という区別をせず、世田谷区と連携して一貫性を持たせたデザインのまちをつくっていききたい」（橋本課長）という。同時に、「下北沢駅周辺は週に2、3度まちのどこかで大小のイベントが実施されている。今後はそうしたイベントも上部空間で開催して、駅と駅、駅から周辺のまちへ、にぎわいをつなげていきたい」と意欲を見せる。

2 kmにわたる沿線地域が美しい1本の道でつながることは、地域にとって、目に見える以上の価値と意義をもたらしてくれるだろう。

海老名駅周辺で大規模開発を推進

都心部だけではなく、郊外都市での開発も進めている。海老名は昨年3月



生活創造事業本部
開発推進部 課長

橋本 崇
Takashi HASHIMOTO



世田谷代田駅周辺地区イメージ



下北沢駅周辺地区イメージ

■下北沢地区上部利用計画



駅構内の緑化など落ち着いた印象の世田谷代田駅



明るく開放感のあるデザインが特徴の下北沢駅



新しい文化を生み出す街に調和する東北沢駅

この開発計画の完成は2025年度の予定で、2016年度の着工から10年をかけて段階的に一つのまちをつかっていくことになる。居住人口・交

「VINA GARDENS」と名付けられた海老名駅周辺地区開発計画は、大きく二つのエリアに分けられる。一つが「くらしエリア」で、現在31階建てのタワーマンション（2020年入居開始予定）のほか、同等のマンション2棟の建設などが計画されている。もう一つが「賑わい創出エリア」で、オフィスのほか、フィットネスなどが入るサービス施設が建設される予定だ。自由通路に隣接する商業施設「TERACE」は2017年に先行開業し、開発途中のまちの一角に早くも新たなにぎわいをもたらしている。

のダイヤ改正で都心方面への所要時間が大幅に短縮され、朝ラッシュ時に運行される通勤特急ロマンスカーも停車するようになるなど、複々線のメリットを多岐にわたって受ける地域でもある。

海老名駅の改良工事は2010年に完了したが、その西口に近接する3万5000㎡の土地では現在、大規模な開発計画が進められている。南側を小田急小田原線と相鉄本線、北側をJR相模線の線路に挟まれた「海老名駅間地区」だ。小田急海老名駅とJR海老名駅間は「自由通路」で結ばれている。

「海老名は今まさに伸び盛りの近郊都市と言っていると思う。駅前にはぎ

小田急グループにとってこれだけの規模の開発は初めてとなるが、これまでも小田急は、海老名では2002年に海老名駅東口にショッピングモール「VINA WALK」を開業し、ま

にぎわいを生み出してきた。

近年ではJR海老名駅の西側に大型商業施設「ららぽーと海老名」も開業、VINA WALKとともに交流人口を増やす役割を発揮している。

郊外都市の理想的な暮らしを実現

流入人口の大幅な増加が予想されるが、生活創造事業本部開発推進部の杉森俊彦課長は「タワーマンションは1棟に約300世帯が入居予定で、急激な人口の増加を回避するため、段階を経て建設する計画とした」と説明する。



生活創造事業本部
開発推進部 課長

杉森俊彦

Toshihiko SUGIMORI

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

〔沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み〕



「ViNA GARDENS」の「くらしエリア」ではタワーマンションの建設が進む



海老名駅間地区開発計画
「ViNA GARDENS」イメージパース



先行開業した「TERRACE」



2004年に完了した複々線化事業で駅周辺が大きく変わった成城学園前駅



高架下空間には学童保育施設（梅ヶ丘）や図書館（経堂）などを整備

わいがあり、周囲には相模川や丹沢山系が広がる自然環境にも恵まれた地。新宿・小田原間のちょうど中間地点に位置し、都心にも箱根・江の島・大山などの観光地にも気軽に掛ける。移動や居住環境も含めて快適な郊外都市の生活ができる」と杉森課長は語る。

さらに、圏央道海老名ICや東名高速海老名SAにも近く、2020年に新東名高速道路が開通すればさらに交通の便が向上する。

「海老名はこれまでオフィスビルが少なかったが、交通利便性においても海老名の立地は大きなビジネス効果を発揮する。オフィスビルの開業によって、移転を検討される企業さまには海老名が交通の要衝であることに注目していただきたいと思う」と杉森課長は期待を寄せる。

また、オフィスが増えることによって、海老名は「住むまち」「楽しむまち」に、「働くまち」という顔が増える。職住近接という生活の選択も可能で、「海老名市もこの開発計画に大きな期待を寄せており、『郊外での理想的な暮らし』を提案するにあたって、当社と協議を重ねている」と杉森課長は語る。

2021年には海老名駅に隣接して「ロマンスカーミュージアム」も開業する。歴代のロマンスカーを中心とした数々の車両が展示される予定で、小田急電鉄の鉄

道文化を発信する、もう一つの個性が海老名の魅力に加わることになる。

新百合ヶ丘のエリアマネジメント

ここまでは新たにつくられるまちを見てきたが、既に成熟したまちでは今、何が起きているのだろうか。これまでの民鉄の開発モデルと言えば、鉄道を敷き、沿線に住宅や商業施設などをつくり、沿線住民による鉄道や施設の利用を自社の収益につなげてきた。

これに対し、生活創造事業本部まちづくり推進部の西村靖生課長は「人口減少や経済活動が収縮している中で、これからは自社だけではなく地域のために、競合意識や利害関係を超越して行政・企業・地元団体・住民・地権者など皆でにぎわいをつくり、地域の価値を向上するエリアマネジメントに取り組まなければ、地域の活気や鉄道を持続することはできない。これからはハードの開発に加えて、ソフトの開発『まちの魅力を向上する施策の立案と推進が必要だ』と語る。

小田急電鉄は現在、新百合ヶ丘地区



生活創造事業本部
まちづくり推進部 課長

西村靖生
Yasuo NISHIMURA



次世代型のまちづくりが進む新百合ヶ丘



新百合ヶ丘駅南口



冬恒例の「しんゆりイルミネーション」



上・下／主に第3土・日に開催される「しんゆりマルシェ」

でエリアマネジメント団体を設立。人口減少時代においても「選ばれる」まちづくりを進めている。

新百合ヶ丘は1970年代に宅地開発が始まったブランド力の高い住宅地である。地元住民の地域への愛着も強い。小田急小田原線・多摩線の2路線が乗り入れる新百合ヶ丘はすべての列車種別が停車する拠点駅で、2017年度の1日平均乗降人員は約12万6000人と全線で9番目となっている。また、横浜市営地下鉄ブルーラインが2030年を目途に新百合ヶ丘駅まで延伸する計画も発表され、さらなるまちの魅力向上が期待される。

「当社は川崎市とまちづくりに関する包括連携協定を結び、行政をパートナーに川崎市北部エリアを盛り上げていく協力体制が整っている。新百合ヶ丘では開発当初からさまざまな取り組みを行っており、現在は、次世代型のまちづくりとして、地域一体でエリアマネジメント活動を進めている」（西村課長）

企業・大学によるコンソーシアム

まちづくり推進部は、2017年に設置され、さまざまな部門が築いてきた沿線自治体や大学、企業、住民との連携など、地域の課題解決や既存事業の活用に資する機能を継承。長期的視点に基づいたソフト面における施策を立案・推進して、沿線各エリアの新たな

価値創出に取り組んでいる。

新百合ヶ丘のエリアマネジメント団体は、2018年4月に、小田急電鉄、新百合ヶ丘農住都市開発、三井不動産の3企業と、昭和音楽大学、日本映画大学の2校を幹事会員として「新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアム」として設立。地域で行われてきたさまざまな活動を一体感のある組織に再編し、94社の会員企業や友好団体とともに、マルシェの開催（年7回）やハロウィン、イルミネーションなどのイベントのほか、ホームページや季刊誌を通しての情報発信、会員相互の交流を図るセミナー、ワークショップの開催など、多彩な活動を展開している。

「地元にお住まいの方々はもちろん、市内外から人が集う、活気に満ちた魅力ある『まち』にしていこう。これからは皆が当事者となってまちをつくるべく、時代の、まちの公共交通を担う当社には皆をつなぐ役割がある。まちに必要なものを皆で考える仕組み、プラットフォームをつくるのが当社の役割だと考えている」と西村課長は語る。

多様な人々が集い、交流しながら自分のまちの魅力を向上させ、持続的に発展させるエリアマネジメントの取り組みは沿線各エリアでスタートしている。

小田急電鉄では複々線効果を活かす視点で次世代のまちづくりを進め、沿線のまちには新たな魅力や価値が着実に育ち始めている。

鉄道上部に新たなまちをつくる

地下化された下北沢地区の鉄道上部利用で、世田谷区は駅前広場や各地区を結ぶ通路などを整備する。このエリアがこれまで抱えていた道路整備や防災、みどりの創出といった課題を解決しながら、周囲と調和したつながりのあるまちづくりを進めていく方針だ。住民、鉄道事業者とともに新たなまちづくりに取り組む世田谷区にお話を伺った。

撮影◎加藤有紀

世田谷区 北沢総合支所 支所長

高木加津子

Katsuko TAKAGI

課題だった道路整備・防災・みどりの創出

下北沢は商業地と住宅地が調和する個性豊かなまちです。下北沢はいわゆる「シモキタ」と呼ばれ、若者をはじめ多くの人が集まり、演劇や音楽などの文化を発信する場所であり、周囲には閑静な住宅街が広がっています。

従来、この地区が抱えていた大きな課題は、都市基盤としての道路整備、防災、そしてみどりの創出でした。道路網の脆弱さについては、それが混沌としたまちの魅力を形成している部分でもありましたが、住民が高齢化する中では、駅までの道路をきちんと整備し、電車と自動車をつなぐことで、人々の移動をしやすくする必要があります。

現在、世田谷区の人口は増加の傾向にあり、ユニバーサルデザインという意味において誰もが安心してまちに出て、楽しむことができる都市基盤をつくりたいと考えました。そこで、経堂駅や成城学園前駅などに続いて、この区間でも東北沢、下北沢、世田谷代田の3駅に駅前広場を整備していきます。

世田谷区内の公共交通は東西の移動は鉄道が充実しているのですが、南北の移動は路線バスが中心となります。駅前広場を整備し、交通結節機能を強化することで、移動の利便性が格段に向上します。さらに、駅前の商店街付近では歩行者と自転車混在している道路も多く、駅前の駐輪対応として駐輪場も確保していきます。

また、従前は駅周辺にはスムーズに消防車も入ってこることができず、災害時に住民が集まるような避難場所となる空地もありませんでした。

小田急線地下化に伴う上部利用は憩いの場となるよう住民参加により時間をかけて検討していたのですが、そうした最中に東日本大震災が起こり、以来、私たちも災害対応をより重視し、防災という観点からも有効に活用したいと検討を重ねてきました。計画では防災のための小広場や通路などを設ける予定です。

もう一つにはみどりの創出があります。一般的に世田谷区はみどりが多いと言われていますが、その中で北沢地域は都市化が進んでいるため、みどりが少ないんです。みどり率は全区的には約25.2%ですが、北沢地域は最も少なく、約17.4%です。世田谷区としても、住民が快適に暮らすためには、潤いや憩いとなるみどりが必要だと考え、ここでは緑地を多く設けることにしました。

行政・鉄道会社・住民がデザインするまち

上部利用計画では世田谷区のほかに、小田急電鉄が通路沿いやその周辺に商業施設やオープンカレッジ、学生寮、保育園など多岐にわた

る施設をつくることになっています。この計画はまさに小田急電鉄と一緒に進めてきており、区としても小田急電鉄が手掛ける数々の魅力的な施設に大きな期待を寄せています。また、下北沢駅周辺の井の頭線高架下では京王電鉄も商業施設を新設します。

そこで、それぞれが担当する施設が、地域の個性を活かしながら秩序をもった統一感のあるデザインコンセプトのもとに建設を進められるよう、デザインの方針や具体的な方策を「北沢デザインガイド」としてまとめました。実はこの区間の中でも、地域特性は各駅周辺でそれぞれ異なります。それぞれの特色が一つにつながり、新しいまちの中に溶け込み、また、この新しいまち自体も周囲の地域になじんでいくことを目指しています。

都市デザインは見た目だけではなく、使い方、考え方も含まれています。皆でまちについて考え、つくったまちを使いながらさらに良くしていくということですね。

利用者にとっては誰がどの施設をつくったかということよりも、過ごしやすい空間が約2kmにわたり、つながって存在することが重要です。そのため、デザインを含めて、一体となってまちをつくっていく必要があると考えています。

また、この利用計画では区民からもアイデアを募集するなど住民参加を進めてきました。さらに、行政から住民へ情報を一方通行で送るのではなく、住民の方々と意見交換する場として、北沢デザイン会議を2014年度に設置しました。これまでに6回、会議を開催しています。第6回の会議では約160人の方に参加いただき、小田急電鉄、京王電鉄の方々からもご説明いただいたことは、この計画に対する住民の安心や期待、信頼にもつながりました。

この計画のデザインコンセプトは「つなぐデザイン つながるまちづくり」を掲げています。通路でつながっているだけではなく、この場所を介して、地域の歴史や人と人、そのほかあらゆるものがつながっていくという願いを込めています。

連続立体交差事業と複々線化事業は、この3月で完了を迎えました。世田谷区は地元自治体として、その効果をまさに実感しているところです。今後は、このような利便性の高い鉄道が通るまちの質をどのように高めていくか、そのために何ができるか、鉄道会社や住民の方々と一緒に考えていきたいと思っています。



世田谷代田駅付近の地上部に整備された「世田谷区立代田富士356（みごろ）広場」

地方 民鉄 紀行

和歌山電鐵株式会社



由緒ある三社巡る一日
色とりどりの電車と、
社員として働く猫たちが、
参拝の道をつないでくれる

「三社参り」という風習があるという。親子三代で一緒に神社をお参りするという意味と、三つの社にお参りする意味がある。和歌山県にある日前神宮・國懸神宮、竈山神社、伊太祁曾神社をお参りすることは、後者の「三社参り」の意味になる。その三社、すべてがあるのが、和歌山電鐵貴志川線沿線。というわけで、御朱印帳の準備よし、三社参りに出発。

写真を撮らずにいられない

和歌山電鐵貴志川線の和歌山駅改札はJR和歌山駅の構内にある。普通乗車券はJRの改札脇の券売機で購入できるけれど、一日乗車券は和歌山電鐵の改札での販売。JRの駅員さんに声を掛け、JRの改札を通過させてもらうことになる。乗車券なしの状態は落ち着かない。足早に和歌山電鐵の改札に向かい、一日乗車券を入手して一安心。

ホームに出ると真っ赤な電車が停車中。カラフルな座席シートに木製の吊り輪、カプセルトイの販売機やおもちゃを飾ったケースも置かれた「おもちゃ電車」だ。観光客なら写真を撮らずにいられない。ワイワイと写真や動画を撮影している観光客と、平坦と座っている地元利用者らしき乗客の割合は、7対3くらいで観光客が優勢。観光客のほとんどは、どうやら中国語圏からのお客さま。

中国語が飛び交う賑やかな車内撮影会が落ち着いた頃、電車が出発。予想より速いスピードで住宅街を走り抜けていく。最初の降車駅は日前神宮・國懸神宮最寄りの日前宮

駅。和歌山駅からはたった2駅目、あつという間に到着する。

思わぬところで

観光客の皆さんの乗車目的は「三社参り」ではなかったようで、日前宮駅での降車客は他になし。目指す日前神宮・國懸神宮は駅から住宅地を歩いて1分足らず、一つの境内に隣り合って建っている。摂社、末社も複数あるけれど、地域の中で最も位の高い神社「二之宮」とされているだけあって、境内は広々。

左右を学校に挟まれているのに、生い茂った木々が壁になっているのか騒々しさはなく、行き交う参拝者の静かな気配が心地よい。

ゆっくり参拝を済ませ、御朱印を受け取って駅に戻る。次の2社目の竈山神社最寄りの竈山駅は、日前宮駅の次の次。歩こうかなとも思っただけれど、タイミングよく電車が到着。今度は列車を擬人化したアニメ・チャギントンのラッピング電車で揺られて竈山駅まで。

案内表示によれば、駅から竈山神社までは、住宅地を抜けて行くルートが歩きやすく、お薦めだというが、車道沿いを歩く一本道もある。歩きやすさより、早く迷わず行けそうな一本道を選んで進むと、確かに車道沿いの道は歩道が狭い上、車通りも多くて歩きにくい。「お薦めには従っておくべきだったかな」と感じ始めた頃、木々に覆われた竈山神社が見えてくる。

竈山神社に祀られているのは、神武天皇の兄、彦五瀬命。本殿の背後には、戦で傷つき崩御された彦五瀬命の陵墓もある。皇室に連

和歌山電鐵貴志川線

【わかやまんでつきしがわせん】

和歌山駅から貴志駅を約30分で結ぶ。沿線には日前神宮・國懸神宮、竈山神社、伊太祁曾神社の三社があり、伊太祈曾駅、貴志駅に勤務する猫駅長たちが観光客に人気。



神社の名前としては「日前神宮」。駅名では「日前宮」と読む



どの電車も写真を撮らずにいられない、可愛さ面白さ



伊太祁曽神社の鳥居は木製。伊太祈曽駅には「よんたま」駅長が勤務。
猫駅長に会いに行くには、公休日に注意

龜山神社の社務所には、和歌山電鐵の猫社員カレンダーが

日祈神宮・國懸神宮と同じく一之宮とされている伊太祁曽神社の祭神は、五十猛命。日本に樹木を植えて回った神さまだという。そうした由緒に関連してか、鳥居は石造りではなく木製。本殿なども他の2社より木材を多く使っているような印象を受ける。チェーンソーで彫刻された木製の干支が飾られているもの面白い。『古事記』の記述にちなみ、厄除けのご利益があるという「木俣くぐり」にも忘れずに挑戦。最後に「紀州 木乃神」と

伊太祈曽駅は、ニタマ駅長の後輩・よんたま駅長の勤務駅。ところが本日、よんたま駅長は公休日で駅長室は空っぽ。残念だけれど仕方がない、駅を出て伊太祁曽神社に向かう。

最後の一社は「木乃神」

参拝後、嬉しくなった気分のままに、今度こそ沿線歩いてみる。線路から付かず離れずの川沿いの道は、周囲に高い建物もなく開放感たっぷり。いくらでも歩けそうに思えるけれど、三社参りの最後の一つ、伊太祁曽神社のある伊太祈曽駅は龜山駅の4駅先。さすがに歩き通すには距離があるので、2駅歩いて岡崎前駅から電車で移動。

なる方が眠る場所は人の気配もなく、足音が気になるほど、ひたすら静か。人を探して社務所をのぞくと、ガラス越しに猫の写真？よく見れば、写真は和歌山電鐵の猫社員カレンダー。写っているのは多分、ニタマ駅長だ。思わぬところで見つけた姿に、何だかちょっとホッとして、嬉しくなる。

記された御朱印をいただいて、「三社参り」は無事終了。

ニタマ駅長のお薦めは？

伊太祈曽駅に戻り、ニタマ駅長がいる貴志駅行きの電車 wait していると、やって来たのは猫耳とひげの生えた「たま電車」。2015年に名誉永久駅長になった「たま」のイラストやモチーフに溢れた電車は車外も車内も猫づくし。あれこれ写真を撮るうちにあつという間に貴志駅到着。ホームに降りると、入れ替わるように待っていた人たちが乗り込み、撮影会は途切れなく続く。「たま電車」は大人気だ。

一方、下車した人々が向かう先にはニタマ駅長のお尻？ ガラス張りの部屋の中、のぞき込む人々にモフモフしたお尻を向けてお休み中。顔を上げたかと思うと、すぐまた伏せてしまふ、つれない駅長。しつこくするのも失礼なので、ほどほどにしてホームに戻る。目的は、ホームにある、たま駅長を祀った神社。大明神になった、たま駅長にご挨拶の参拝。

さて、帰りにもう一度「たま電車」に乗るためには、あと1時間半ほど時間がある。貴志駅周辺で何をしようか。とりあえず、再びニタマ駅長の元に行くと、たま大明神のご利益か、なんと駅長が起きています。のぞき込んで顔を背けず、こちらを見返し、撮影にも応じてくれる。

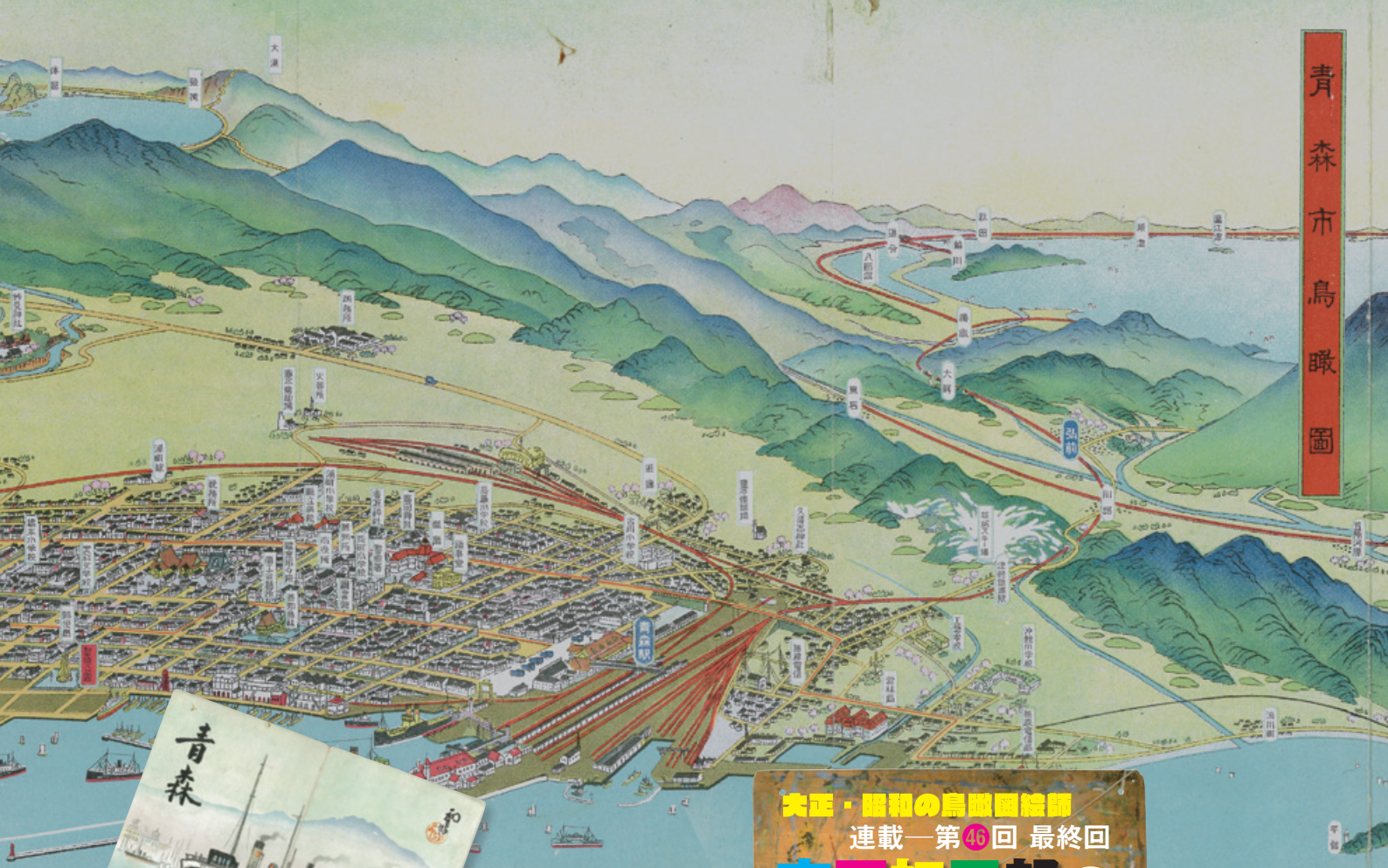
ねえ駅長、貴志駅周辺のお薦めスポットはどこですか？



たま神社は貴志駅ホームにある。起きてくれた「ニタマ駅長」。たま大明神のご指導？



たま電車は特に大人気。運行時間はホームページでも調べられる



大正・昭和の鳥瞰図絵師
連載—第46回 最終回
吉田初三郎の世界

『青森 [青森市鳥瞰図]』

(昭和7 (1932) 年12月5日発行)

青森市役所 発行

京都市 清水超太郎 編輯者

京都市八條通東洞院東入 観光社出版部 (和多田興太郎) 印刷



青森

青森市鳥瞰図

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

青い森鉄道は、東北新幹線開業に伴い、旧JR東北本線の青森県部分が分離された並行在来線で、目時^{めとき}ー青森の青森県区間を運行している。

全線で一二・九km、二十七駅を有する第三セクター鉄道で、地域の基幹的交通機関の役割を果たすことを使命として誕生した。

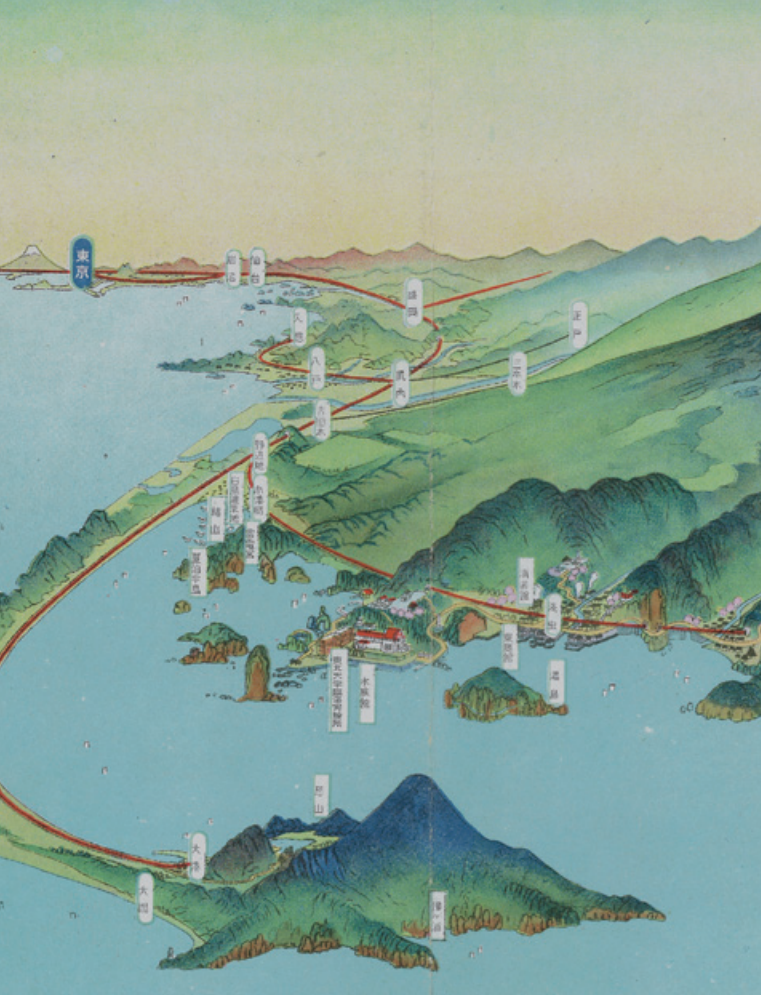
開業以来、「愛される鉄道」「地域住民の重要な鉄道」「地域の皆様とともに歩む鉄道」の理念に基づき事業の推進に取り組んでいる。

平成十四年十二月一日に目時ー八戸間が、平成二十二年十二月四日に八戸ー青森間が開業。路線の運営は「上下分離方式」を採用し、線路や駅舎といった鉄道施設(「下」に該当)は、青森県が第三種鉄道事業者として保有、青い森鉄道株式会社は第二種鉄道事業者として車両(「上」に該当)を保有し、運行している。

沿線には、浅虫温泉郷やおがわら湖温泉郷など癒しのスポット、また歴史的風情を残す三戸、下北半島へ

藤本一美

元首都大学東京・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。



平成19年夏号（Vol. 23）より連載を開始しました「吉田初三郎の世界」は今号をもって終了いたします。大正・昭和の時代に活躍、生涯において2000点以上の鳥瞰図を作成し、「大正広重」とも呼ばれた吉田初三郎の鳥瞰図とともに、46社の鉄道事業者を紹介してまいりました。長い間、ご愛読いただきありがとうございます。

地域の生活を支え、 風情あふれる青森の旅へと誘う。

青い森鉄道は、東北新幹線開業に伴い、旧 JR 東北本線の青森県部分が経営分離された並行在来線で、青森県区間（目時～青森）を運行している。岩手県区間は IGR いわて銀河鉄道が運営し、相互直通運転を行っている。また、野辺地駅で接続する JR 大湊線と一部直通運転も行っている。

地域の生活基盤を支える鉄道として旅客輸送に取り組む青い森鉄道だが、沿線には、陸奥湾の眺めが美しい浅虫温泉や青森湾を望む本州最北端の水族館である浅虫水族館、桜の名所としても名高い三戸城址の城山公園などがあり、その存在は観光の足としても欠かせない。平成21年からは、電車をモチーフにしたデザインのロゴマークを使用し、イメージキャラクターに青色の木の「モーリー」を採用するなど、地域の観光振興にも貢献している。



青い森鉄道株式会社 AOIMORI RAILWAY Co., Ltd

設立：平成13年5月30日
本社：青森市篠田1-6-2

青い森鉄道株式会社



のアクセスも便利な野辺地^{ノヘジ}では珍しい鉄道防雪林（杉林）の景観も観察できるのだ。

本図の初三郎鳥瞰図作品が誕生したのは昭和七年、国有鉄道時代のことだから、青森周辺は昭和四十三年にルート変更になる前の東北本線が記載。青森県庁舎は、明治十五年に建てられた洋風建築だったが、青森空襲で焼失してしまった（立体絵図表示）。なつかしい青函連絡船の航路も。

駅名で改称されたのは、古間^{ふるまき}本駅は現・三沢駅。尻内^{しりうち}駅は現・八戸駅。八戸駅は現・本八戸駅に。浅虫^{あさむし}駅は現・浅虫温泉駅に。旧水族館も存在しているのは嬉しい限り。

本図の構図の特徴は、北側の津軽海峡上空から見下ろした景観で、青森市街地が津軽と下北の両半島の間大きくせり出している。背景の八甲田連峰と津軽富士の岩木山の姿が雄大だ。

図隔左隅には、ちゃっかり富士のお山と双耳峰の筑波山を入れている。



複々線化の完成で輸送環境が大きく改善した小田急線
(祖師ヶ谷大蔵－成城学園前)

みんな Vol. 69 | SPRING 2019 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（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）

●日本民営鉄道協会 会員／弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、福島交通、アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、富山地方鉄道、万葉線、北陸鉄道、ひたちなか海浜鉄道、上信電鉄、上毛電気鉄道、秩父鉄道、新京成電鉄、関東鉄道、銚子電気鉄道、小湊鐵道、山万、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、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、箱根登山鉄道、富士急行、伊豆急行、伊豆箱根鉄道、岳南電車、静岡鉄道、大井川鐵道、遠州鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道、三岐鉄道、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道、叡山電鉄、嵯峨野観光鉄道、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、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、水間鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道、岡山電気軌道、水島臨海鉄道、広島電鉄、一畑電車、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通、西日本鉄道、島原鉄道、長崎電気軌道、熊本電気鉄道

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報主幹 富井 裕

●企画編集協力／時事通信出版局「みんな」編集室 香田朝子

●写真／織本知之／加藤有紀

●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。