

みんな



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

特集

## 進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]

## 四つの季節の鉄道ものがたり 春

# 土の中の電車

うちにいる三歳児の将来の夢は、しよっちゅう変わるのだが、最近、「大人になったら、土の中をよく見る仕事について、芸術家になって、アイグマと一緒に住んで、夕方、おうちでお料理をする」と言っている。

職業ではない話で、要素が詰め込まれ過ぎていて、かなりファンタジックなので、具体的に何をやる大人なのか、私にはイメージがはっきりとわいてこないが、でも、人間は、職業だけで生活するのではなく、いろいろなものを見たり、料理をしたりしながら生きていくのだから、「大人になったら」を語るときに、職業をバシツと言わなくてもいいかもしれない。

ちなみに、土の中に興味を持って



## 山崎ナオコーラ

る理由は、「植物は外から見えている部分だけでなく、土の中の根っこも頑張っている」「モグラ、アリ、ダンゴムシ、セミの幼虫なんか活躍している」「モグラより下で、地下鉄が走っている」「もつと深い、地球のまん中には燃えるドロドロのものが詰まっている」といったことを、親や周囲との会話、そして、図鑑や絵本から知るようになって、想像すると胸がときめくようになってきたみたいだ。

そういえば、自分自身、幼かった頃は、深い海とか、空の上とか、土の中とか、遠くの景色を夢想していた。子どもにとつて、見たり触ったりできない場所を頭の中に広げることが大事な作業なのだろう。

そういうわけで、土の中に興味があ

り、電車やマシンも好きな子どもにとつて、地下鉄は夢のような乗り物だ。

子どもと私は、よく使う丸ノ内線や東西線、半蔵門線なんかの線路の横の壁を指差して、

「シールド工法だね」  
などと言い合う。

加古里子さんの『地下鉄のできるまで』という絵本がある。1987年の絵本で結構前に描かれたものだから、現代でも同じ作り方をしているのかどうかはわからないのだが、地下鉄の作り方が詳細に描かれ、カッコいい機械や働く車がたくさん出てくるので、ページをめくりながら大人もわくわくする。

土の中に電車を通すのだから、大変

イラスト・岡林玲

# みんな

CONTENTS  
Vol.  
**73**  
2020

◎日本民営鉄道協会とは？  
1967年に社団法人として設立、2012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。

## 10 開業10周年を迎える 成田スカイアクセス

●京成電鉄株式会社 鉄道本部 安全推進部 安全推進担当  
課長 清水圭介／運輸部 営業課長 宮原智紀／運輸部  
運転課長 長塚健治／車両部 計画課長 吉原祐一

## 08 成田空港アクセスを世界クラスへ — 空港アクセス改善に向けた40年の歩み —

ARCHIVES  
●京成電鉄株式会社 代表取締役社長 小林敏也

## 04 京成電鉄とグループが 描く将来像

●京成電鉄株式会社 代表取締役社長 小林敏也

## 特集／進化する空港アクセスと地域との共生

TOP INTERVIEW  
空港アクセスと地域との共生  
【空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄】

## 02 土の中の電車

●作家 山崎ナオコ

な工事だ。  
上から切り開いて作って、四角い壁  
ができる「開削工法」。それから、  
シールド掘削機という大型の機械で掘  
り進んで作って、丸い壁ができる  
「シールド工法」。

「今、土の中を走っているんだよ。  
あの壁の向こうは、土なんだよ」  
子どもはコンクリートの壁を眺め  
て、ものすごくここにこにする。  
もうすぐ四歳になる子どもは、もし  
かしたら、この先、興味が移って、電  
車や土の中から離れていくのかもしれ  
ない。今も、恐竜やカンブリア紀の生  
物のことや、宇宙の成り立ちなんか  
気になってきたみたいで、以前よりも  
電車の名前を言わなくなってきた。や  
がて、もつと大きくなって、ファンタ

ジックなことも、遠い景色について  
も、喋らなくなるのかもしれない。  
ちよつと寂しい。  
今のうちに、「地下鉄だけでわくわ  
くできる感覚」を楽しみ尽くしたい。  
やまぎさなおこーら  
作家。福岡県生まれ。2004年、「人のセックスを笑うな」  
で第41回文藝賞受賞、作家デビュー。著書に小説「人の  
セックスを笑うな」「ニキの屈辱」「昼田とハッコウ」「美し  
い距離」(島清恋愛文学賞受賞)「偽姉妹」(趣味で腹いっ  
ぱい)ほか、エッセイ「かわい夫」「母ではなくて、親にな  
る」「文豪お葬まいり記」など。近著に小説「リボンの男」、  
エッセイに「フスの自信の持ち方」がある。

## 16 地域の総合生活産業として 貢献する

●京成電鉄株式会社 経営統括部 経営企画担当課長  
黄地幸宏／鉄道本部 計画管理部 鉄道企画担当課長  
深井貴幸／開発事業部 賃貸開発担当課長 小田 篤

## 21 旧博物館動物園駅から文化芸術を発信する

●東京藝術大学 美術学部長 日比野克彦

## 22 公民「協働」で、持続可能な まちづくりを目指す

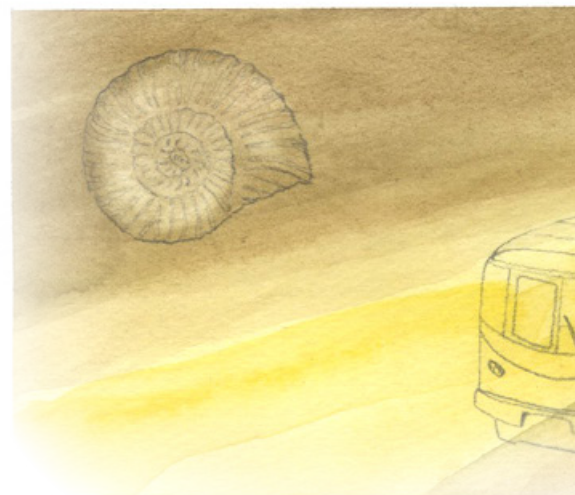
●葛飾区長 青木克徳  
●取材協力 京成電鉄株式会社 経営統括部  
広報・CSR担当 課長 栗原幸弘／課長補佐 須藤宏明／小川雅央

## 24 成田空港を活用した 地域活性化への取り組み

●株式会社ちばぎん総合研究所 調査部長 関 寛之  
連載 地方民鉄紀行

## 28 山陽電気鉄道株式会社 静岡鉄道 静岡清水線

●日本宗教史研究家 渋谷中博



特集…進化する空港アクセスと地域との共生

「空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄」

空港アクセスと地域との共生

# 京成電鉄とグループ が描く将来像

成田スカイアクセス線は2010年の開業から今年7月で10周年を迎える。京成本線とのダブルネットワークの構築と都心部からの所要時間30分台を実現し、成田空港アクセスを飛躍的に進化させた。

この10年間に空港を取り巻く事業環境は大きく変化し、さらに今夏は東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される予定で、これまで日本が経験したことのない規模の移動が首都圏を中心に発生することが予想される。

昨年10月に実施されたダイヤ改正の柱は、スカイライナーの大幅な増便による成田空港アクセスの利便性向上であり、そのために大規模投資をしてスカイライナーを1編成増備した。

その先を見据えて、鉄道事業を運輸面と沿線活性化の両軸でどのように運営していくか。長期経営計画「Eプラン」の最終段階「E4プラン」に入った今、京成電鉄と沿線地域の将来像をどのように描くのか。経営方針と施策について小林敏也代表取締役社長に伺った。

京成電鉄株式会社 代表取締役社長

## 小林敏也

Toshiya KOBAYASHI

文◎茶木 環／撮影◎織本知之

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

【空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄】

### 長期経営計画「Eプラン」の最終段階

——現在の事業環境の中でどのような視点をもって企業経営を進めていられるのかお聞かせください。

**小林** 現在、私たちが進めている長期経営計画「Eプラン（EVOLUTION PLAN：2010～2021年度）」は12カ年を計画期間とし、3年単位4クールの中期経営計画から成ります。2019年度から最終ステップとなる「E4プラン」がスタートを切りました。「E4プラン」は、鉄道あるいは不動産を含めた既存事業の収益拡大や売上トップラインの拡大による「成長の実現」をもって「Eプラン」の目標を達成します。それとともに次期長期経営計画、つまり「ポストEプラン」に向けた助走期間と位置付けています。

公共交通である鉄道としては、安全・安心を大前提にして、その上に収益の拡大を積み上げ、京成電鉄はもとより、グループ全体の成長ビジョンを描いていくため、「E4プラン」期間中、3カ年累計約500億円の戦略投資枠を設定しました。

「E4プラン」には三つの柱を置いています。一つ目は「地域社会との共生による京成グループのプレゼンス強化」で、地域に密着した堅実な総合生産産業を展開し、地域経済を代表する企業グループの地位の拡充を強く意識して取り組む必要があると考えました。日本全体の課題である高齢化社会

や人口減少に対応していくためにも、長期的視点での対応が必要だと認識しており、企業活動のみにとどまらず、自治体や教育機関とさまざまな連携を強め、地域と共生をしながら沿線の活性化に取り組んでいきます。

二つ目は、新型コロナウイルス感染症の発生で少し困ったことになっていますが、増大する海外からの需要、この「インバウンド市場の深耕」を掲げています。昨年、年間の訪日外国人数が3188万人となり、7年連続で増加基調にあります。また今夏には東京オリンピック・パラリンピックの開催が予定されています。一過性の問題は別として、今後も拡大するインバウンド需要を着実に確保に獲得できるよう、当社の看板「スカイライナー」を大いに活用して取り組んでいきます。

三つ目が「新たな成長ビジョンの確立」です。ともすると短期的になりがちですが、将来を見据えた持続的な成長ストーリーを描いていきます。インバウンド増加に資することから、B滑走路の延伸とC滑走路の新設が許可されるなど、成田空港の機能拡張が進捗しています。そうした当社を取り巻くさまざまな環境の変化を見逃さず、輸送力や事業構成あるいは人員の適切な配置や組織体制などを継続的に検討し、逡巡せずに実施して、持続的な成長を実現したいと思えます。

——成田空港の機能拡大というお話が出ましたが、それに対応する空港アク

セスという点で鉄道の機能拡大についてはどのようにお考えですか。

**小林** 当社は1978年の成田空港開港当初から、空港のアクセス輸送を担ってきました。そうした中で、さらに一段高い輸送サービスを実現するために、2010年、新たに北総線経由の成田スカイアクセス線で直線的に都心と空港を結ぶ路線を開業して京成本線とダブルネットワークを築き、同時に3代目となるスカイライナーを導入しました。車両性能やデザインも含めて最も象徴的なのは、日暮里―空港第2ビル間を36分で結んだことです。海外ではインターナショナル・エアポートと主要都市を30分程度で結ぶことが空港アクセスに求められるスペックですが、国内では新幹線を除く在来線で最速の時速160km運転が可能で車両の開発によって、これを実現できました。その結果、3代目スカイライナーの利用者数は、この10年間で累計3500万人を達成しました。

政府は、現段階では2020年に訪日外国人4000万人、10年後の2030年に6000万人という目標を掲げています。また成田空港には日本未就航のエアラインからの申し込みが多数あるとも伺っており、これから成田空港に乗り入れる航空会社も増加基調にあります。空港自体のキャパシティ、機能の拡張・拡充も控えていますので、地上交通機関を担う当社としては、それをうまく促進できるように

取り組んでいきたいと考えています。——そのような中で、スカイライナーの終日20分ヘッド運行によって利便性を格段に向上されました。

**小林** 1編成を増備して、輸送力をアップしました。同時に、当社には特急料金の要らない一般列車として、「アクセス特急」を運行していますが、これにも新形式車両を導入しました。

今年には東京オリンピック・パラリンピックが開催され、日本や東京エリアは世界各国から注目が集まります。選手団や政府・スポーツ団体、観客、各国の要人など多くの方々が日本を訪れ、また多くのメディアでも取り上げられます。日本や東京、千葉にとって、また成田空港や私たち京成電鉄とグループにとっては最大の周知やビジネス進展のチャンスだと思っています。

PRという点では現在も、各国で開催される海外旅行博に頻繁に出展し、



3代目スカイライナー（右）と新形式車両「3100形」（左）



終日20分ヘッド運行で「いつでも」「待たず」に乗れる

なりません。ですから、当社も海外での販売体制を強化し、スカイライナーの利便性を知っていただく努力をしています。海外旅行博もそうですが、これまでよりも一層、現地での発信に力点を置いていますし、幅広い需要に対応していきたいと考えています。

——空港アクセスも含めて日本の玄関口がどのように充実しているか、成田空港であれば東京・首都圏という都市のグレードを決める部分があり、その一翼を担う京成電鉄の役割は今後もさらに重要になってくると思います。

現地の方に成田空港やスカイライナーを周知しています。鉄道という制帽や制服のイメージが強いので、近年は駅長や乗務員が制服を着用して参加しています。訴求力を考慮しながら積極的にPRに取り組んでいます。

——そうすると、成田空港に到着後、地上の交通はスカイライナーで都内に入るルートが定着しますね。

**小林** 自分たちが旅行する時もそうですが、特に海外の場合は現地の空港に到着してから目的地へのアクセスを考えるのではなく、言葉の問題や勝手が分からないこともあって出発前にある程度調べる人が多いと思います。飛行機は事前に予約されるでしょうし、日本の空港に到着して、そこからどのルートで目的地に向かうかもおそらく調べる。その事前の段階でチケットが購入できれば移動が格段にスムーズに

ています。案内の多言語化については、表示だけではなく、係員の配置や翻訳ツールの利用などにより、多言語に即座に適切に対応できる措置を講じています。外国のお客さまにもストレスなくご利用いただき、満足いただけるようなサービスを、安全をベースにして積み重ねていく。そういった機能のあらゆる面での向上に、引き続き取り組んでいきたいと考えています。

**沿線地域との共生による活性化**

——沿線の大学や自治体と協定を結ばれています。地域社会との共生にはどのようなビジョンをお持ちですか。

**小林** 日本全体で少子高齢化や人口減少社会が進む中で、当社の沿線は首都圏への人口流入もあり、現在のところまだ沿線人口が増加基調にあります。けれども、永続的にプラスが続くことはないと考えています。

そうした中であって、地域社会との共生、京成グループのプレゼンス強化を実現していきます。民鉄のビジネスモデルは沿線住民のための総合生活産業だと思っておりますが、鉄道だけではなく、沿線の方々の生活に密接な事業分野を拡充することが沿線地域の持続的な発展に資すると考えています。

千葉エリアではここ数年、不動産開発を行っています。具体的には分譲マンションの供給事業で、沿線地域に人々に住んでいただき、鉄道をはじめとし

た需要を創出していく。さらに、まちのにぎわいづくり・活性化の一環として、千葉中央駅の駅ビルの建て替え工事を行っています。

——都内ではBRTでの輸送も行われるそうですね。

**小林** 東京湾岸エリアでは東京オリピック・パラリンピックの選手村（大会後は住宅として活用）の整備を含む開発が進められています。そのエリアと新橋・虎ノ門など東京都心部を結ぶBRTの運行が予定されていますが、その実務や運行は東京都から選定され、当社グループの京成バスが担うことになり、東京湾岸エリアでも輸送や各種サービスによる地域活性化・事業の拡大を行っていきます。

——上野エリアでは、東京藝術大学と協定を結び、産学連携の取り組みを進められています。

**小林** 2017年に東京藝術大学と連



明るく広々とした雰囲気になされた京成上野駅

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

【空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄】

携・協力に関する包括協定書を締結し、京成上野駅のリニューアルや旧博物館動物園駅の活性化についてお知恵を拝借しています。博物館動物園駅が休止された時には私も鉄道部門で関わっていましたが、旧博物館動物園駅の歴史的価値や廃止された駅を活用するというアイデアには目が開かれた思いでした。美術学部長の日比野克彦先生はじめ藝大の先生方とお話をする、学生時代の思い出の場所なのだそうです。駅舎の一部を復活させようという時に、構内やホームの落書きを消したり、掃除をしようとしたのですが、先生方は「いやいや、時間の経過や歴史的な重みは、あるがままの姿がいい」とおっしゃる。それで20年前の閉鎖時のほぼそのままの状態で活用しています。

東京藝術大学のほか、大学では国府台にある和洋女子大学とも連携協定を結んで、沿線の観光スポット発掘や成田空港駅などで案内ボランティアを担当していただいています。

——そのほかの沿線エリアでも地域の魅力を掘り起こして活性化を推進されていますね。

小林 当社の沿線エリアのいろいろなところで、自治体や行政、他業種の企業、大学など多様な形でコラボレーションしながら盛り上げていく取り組みをしています。中でも葛飾区との取り組みでは、自治体と良いコラボレーションができています。

葛飾区は下町のイメージが強いですが、下町の良さ以外にもいろいろな魅力があるんです。例えば、日本のアニメは世界中でクールジャパンコンテンツとして人気を集めています。アニメ「キャプテン翼」ゆかりの地である四ツ木駅では、同作品を題材に特別装飾を実施し、オープンングイベントにはサッカーのインiesta選手（ヴィッセル神戸）にもご参加いただきました。インiesta選手は、スペインで子どもの頃から「キャプテン翼」を見ていて、それでサッカーをやりたいと思ったそうなんです。亀有にはアニメ「こちら葛飾区亀有公園前派出所」、柴又には映画「男はつらいよ」のフーテンの寅さん、それに立石には鉄道業界と関連が深い玩具「プラレール」をつくっているタカラトミーという会社もあります。皆さんがご存じのアニメやキャラクターに由来するものが葛飾エリアにはたくさんあるんですが、今まで十分な発信がされてこなかった。

これらを活用することで国内外からさまざまなお客さまに足を運んでいただけるし、沿線エリアに夢を持たせてくれる。青木克徳葛飾区長と私は「宝の思いでいます（笑）。

——今後の抱負についてお聞かせいただけますか。

小林 今から42年前、成田空港が開港に至るまでには反対派の活動があり、それが理由で開港が延期されました。

当社としては、当初の開港スケジュールに合わせる投資をしていたものから、何年も開業できずにリターンがないという時代があって、会社の業績が悪化しました。この経営再建時代のDNAを受け継がれ、お金をかけずに何とかできないかという意識が常にあり、それが当社の堅実なイメージを培ってきたのではないかと思います。

四ツ木駅の「キャプテン翼」による大胆な装飾や、若い女性に人気のタレントを起用したスカイライナーのPR活動などは、当社のこれまでの堅実なイメージと異なるように思われるかもしれませんが、国内外でこれまで取り組みにできなかった方々にも関心を持っていただけるようになりました。また、日本民営鉄道協会のつながりの中から、西鉄や近鉄、南海など関東圏以外の鉄道会社の電車内や駅でPRしていただく機会も増えました。近年は、一定のコストを掛けてもさまざまな切り口で宣伝・告知をしています。その点はお客さまの京成電鉄とは風風が少し変わってきたかもしれませんね。

——東京オリピック・パラリンピック開催は、多くの方々を知っていただけ好機だと思います。

小林 ええ、そしてスカイライナーのファンになっていただきたいですね。そのためには、やはり使っていただかないといけない。一度使っていただければリピーターになってもらえると自

負しており、誘客施策にも力を入れていきます。

そして何よりも公共交通機関の輸送は安心・安定が一層、重要になります。そのために、テロ対策等も含めて防犯カメラや警備体制などの問題、さらには不測の事態でダイヤが乱れた時の相互直通を行っている他社線との連携やお客さまに対する速やかな情報提供、多言語を含めた適切な案内など、種々の取り組みを積み重ねて万全の体制で臨みたいと考えています。

また、成田空港の機能の拡張・拡充に向け、B滑走路の延伸とC滑走路の新設が許可されましたので、空港輸送を担う私たちも需要増に最適に届けられる体制を整える必要があります。今から多岐にわたる研究・検討を重ねて準備をしていきたいと考えています。鉄道の設備・施設、あるいは運行・運営面を含めて強靱化を図り、さらに一歩上の輸送サービスをご提供する形で、これからの成長戦略、そして「ポストEプラン」を描いていきたいと考えています。



（本記事は2020年2月5日取材時の内容です）

1966年7月、新空港の建設地が閣議決定された。これを受け、京成電鉄は京成成田駅からの延伸により、都心と空港を直接結ぶ「空港新線」を計画。1978年5月の新東京国際空港（現・成田国際空港）開港に合わせて空港新線を開業し、空港特急として「スカイライナー」の運行を開始した。

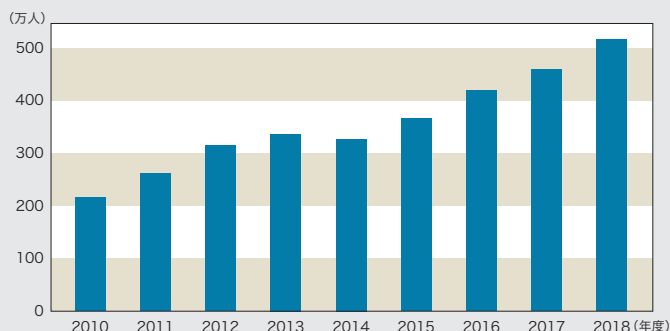
京成電鉄の空港アクセス向上の取り組みは、ここに始まる。

1991年3月には成田空港ターミナルに直接乗り入れ、翌年に空港第2ビル駅を開業するなど、成田空港アクセスの利便性向上と所要時分の短縮に取り組んだ。

2010年7月には、空港輸送を担う新たなアクセスルート「成田スカイアクセス線」を開業。

3代目となる新型スカイライナーが在来線最速の時速160kmで走行し、日暮里－空港第2ビル間を最短36分で結ぶ。「都心から遠い」成田空港のイメージを払拭し、世界標準の国際空港アクセスを実現する――成田スカイアクセス線による空港アクセス新時代が始まった。

■ 3代目スカイライナー利用人員（2010－2018年度）



3代目・新型スカイライナー出発式（2010年）

**2000年1月** / 成田空港高速アクセス鉄道B案が運輸政策審議会答申第18号で、2015年までに開業することが適当である路線として位置付けられる。

**2000年3月** / 「成田新高速鉄道事業化促進検討委員会」設立。整備事業の検討が開始される。

**2002年4月** / 成田新高速鉄道事業化促進検討委員会は、成田新高速鉄道について、建設主体と運営主体を分ける上下分離方式が望ましいと提案。建設主体として「成田高速鉄道アクセス株式会社」が設立される。運営主体は京成電鉄となる。

**2004年4月** / 新東京国際空港が「成田国際空港」に改称。



新形式車両 3100 形（2019年）

## 1990年代

**1990年6月** / 2代目となるスカイライナー AE100 形が営業運転開始。

**1991年3月** / 成田空港旅客ターミナル地下駅へ乗り入れ開始。新駅名を「成田空港駅」とし、それまでの成田空港駅を「東成田駅」に改称、京成成田－東成田間は東成田線として分離する。また、ダイヤ改正を実施し、スカイライナー全便を日暮里駅に停車させ、日暮里－成田空港間を56分で結ぶ。

**1991年3月** / 北総開発鉄道（現・北総鉄道）の第2期線（京成高砂－新鎌ヶ谷間）開業。相互乗り入れを開始。

**1992年12月** / 成田空港第2旅客ターミナル開業に伴い、地下に「空港第2ビル駅」を開業する。

**1994年11月** / スカイライナー利用人員累計500万人達成。

**1998年11月** / 京浜急行電鉄羽田空港駅（現・羽田空港第1・第2ターミナル駅）開業。ダイヤ改正を実施し、成田空港－羽田空港間直通列車を運転開始。

## 2000年代

**2002年7月** / 成田高速鉄道アクセス（第3種）、京成電鉄（第2種）に鉄道事業が認可される。

**2006年2月** / 成田新高速鉄道の末着工区間である北総線・印旛日本医大－成田市土屋間10.7kmの着工式が行われる。

**2007年7月** / スカイライナー利用人員累計1億人達成。

**2008年4月** / 成田新高速鉄道でデビューする3代目・新型スカイライナーのデザイン発表。

**2008年5月** / スカイライナー空港輸送30周年。

**2009年4月** / 印旛日本医大－空港第2ビル間の新駅名称が公募により「成田湯川駅」に決定。

**2009年5月** / 3代目スカイライナー完成披露会を開催。

**2009年12月** / 成田新高速鉄道の愛称が公募により「成田スカイアクセス」に決定。



披露された3代目スカイライナー（2009年）

## 2010年代

**2010年7月** / 成田スカイアクセス線開業。3代目スカイライナー営業運転開始。日暮里－成田空港間を36分で結ぶ。

一般列車に、都営浅草線・京急線経由で羽田空港と成田空港を直結する「アクセス特急」を設定。

**2010年9月** / 3代目スカイライナーが「グッドデザイン賞」（(公財)日本デザイン振興会）を受賞。

**2010年10月** / 成田スカイアクセス線が「第9回日本鉄道賞」（国土交通省）を受賞。

**2011年11月** / 3代目スカイライナーが「ブルーリボン賞」（鉄道友の会）を受賞。

**2013年12月** / 3代目スカイライナー利用人員累計1000万人達成。

**2016年9月** / 3代目スカイライナー利用人員累計2000万人達成。

**2018年2月** / 日暮里駅下り線ホームドア供用開始（12月上り線ホームドア供用開始）。

**2019年2月** / 空港第2ビル駅下り線ホームドア供用開始（3月上り線ホームドア供用開始）。

**2019年3月** / 京成上野駅リニューアル工事竣工。

**2019年10月** / ダイヤ改正を実施。スカイライナーの運行本数を約1.4倍に増やし、終日20分間隔で運行。成田空港の運用時間延長に対応し、早朝、夜間の運行時間を拡大する。

**2019年10月** / 3代目スカイライナー利用人員累計3500万人達成。

**2019年10月** / 成田スカイアクセス線に新形式車両3100形を導入。



## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

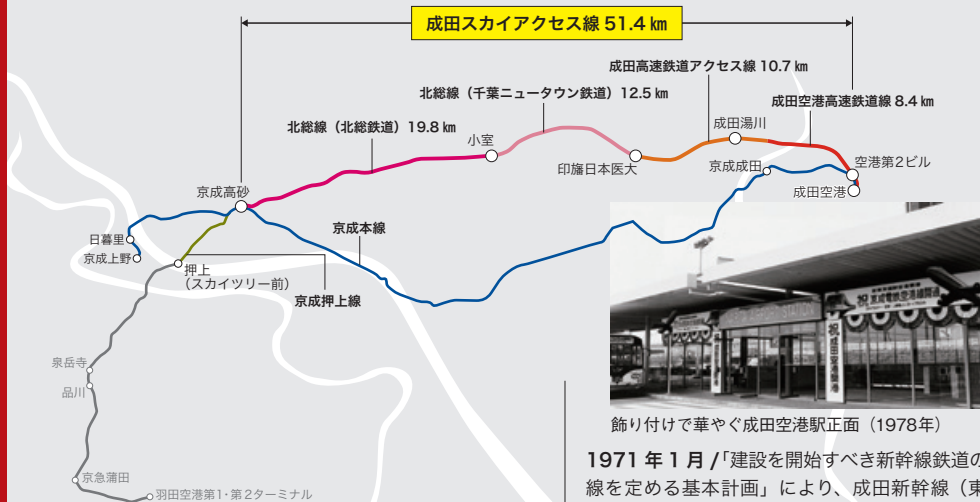
[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]

# ARCHIVES

# 成田空港アクセスを 世界クラスへ

●写真提供/京成電鉄株式会社

## — 空港アクセス改善に向けた40年の歩み —



飾り付けで華やぐ成田空港駅正面 (1978年)

1971年1月/「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」により、成田新幹線(東京都-成田市)ほか2路線の基本計画が公示される。

1972年2月/成田新幹線の工事実施計画認可。

1974年2月/成田新幹線の工事着工。

1977年11月/反対運動などで暗礁に乗り上げた成田新幹線の代替として、成田新高速鉄道構想が発表される。

1978年5月/新東京国際空港開港。

1966年7月/新東京国際空港(現・成田国際空港)の建設予定地が千葉県成田市三里塚地区に閣議決定。  
新東京国際空港公団設立。



記念ヘッドマークを掲出した3代目スカイライナー

1981年5月/運輸省(現・国土交通省)が「新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会」を発足させる。

1982年5月/新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会が、「成田空港高速アクセス鉄道」として、A案(成田新幹線計画ルートの再整備)、B案(北総鉄道北総線を延伸、京成成田空港線として開業)、C案(成田線を分岐して新東京国際空港に直結)の3案を運輸省に答申。

1983年5月/成田新幹線建設工事が凍結される。

1984年11月/運輸省が成田空港高速アクセス鉄道B案推進を発表。

1985年7月/成田空港高速アクセス鉄道B案が運輸政策審議会答申第7号に位置付け。

1987年4月/日本国有鉄道(国鉄)の分割民営化に伴い、成田新幹線基本計画が失効。遺構は日本国有鉄道清算事業団に引き継がれる。

1988年6月/運輸省がすでに完成していた成田新幹線の駅と路盤を活用、京成電鉄とJR東日本の空港ターミナル乗り入れを提案。

1988年10月/事業主体となる第三セクターの「成田空港高速鉄道」が設立され、インフラ部分を成田空港高速鉄道が保有し、京成電鉄・JR東日本に貸し付ける上下分離方式が採用される。

## 1960年代

1968年12月/京成成田-成田空港(現・東成田)間の「空港新線」建設を免許申請。  
1969年11月/空港新線の免許を取得。



空港へ伸びる空港新線の工事 (1971年)



初代スカイライナー (1972年)

## 1970年代

1970年9月/京成成田駅から5.2km地点までの空港新線第1次工事施工認可を取得。

1971年3月/空港新線第2次工事施工認可。京成成田-成田空港間のルートが確定。

1972年3月/空港アクセス特急車両としてAE形(Airport Expressの略称)を新造。

1972年11月/空港新線建設工事了了。AE形に「Skyliner スカイライナー」の愛称が付けられる。

1973年5月/成田空港駅新設工事了了。

1973年12月/京成上野-京成成田間で特急としてスカイライナーの営業運転を開始。

1974年8月/スカイライナーが「ブルーリボン賞」(鉄道友の会)受賞。

1978年5月/空港新線開業。スカイライナーが空港特急として運行を開始する。スカイライナーとターミナルバスの連絡輸送により、京成上野駅と空港ターミナルを約70分で結ぶ。



成田空港駅のスカイライナー専用改札口 (1978年)

## 1980年代



2代目スカイライナー (1990年)

# 特集…進化する空港アクセスと地域との共生

「空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄」

## REPORT.1

# 開業10周年を迎える 成田スカイアクセス

成田空港アクセスの主軸となる成田スカイアクセス線は、2020年7月で開業10周年を迎える。

その開業と同時に運行を開始し、

都心部から30分台の移動時間を達成したスカイライナー。

利用者は年々増加し、2019年10月には、

成田スカイアクセス線の開業から累計で3500万人に達した。

訪日外国人数が年間3000万人を超え、

LCC就航数の急増など事業を取り巻く環境が大きく変化する中、

空港アクセスを担う京成電鉄は一層、存在感を増している。

2019年10月のダイヤ改正では、スカイライナーの終日20分ヘッドの

運行を実現し、またアクセス特急に空港アクセス・通勤通学双方の

利用者の利便性を向上した新形式車両を16年ぶりに導入するなど、

利用者ニーズに対応した移動の質の向上に努めている。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会、

さらにその先に向けた京成電鉄の取り組みを紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●京成電鉄株式会社



## 成田スカイアクセス線開業から10年

2010年に成田スカイアクセス線が開業したことで成田空港輸送は大きく変貌を遂げた。京成高砂から千葉ニュータウンを経由し、成田空港へダイレクトに入る線形と、時速160km走行が可能な3代目となるスカイライナーが導入されたことにより、都心部から30分台のアクセスと京成本線とのダブルネットワークが実現したのである。デザイン性と快適性の高い新型のスカイライナーは空港と都市間を移動する人々を乗せて颯爽と走行してきた。

それから約10年。今年は今成田スカイアクセス線開業、3代目スカイライナー運行にとつて一つの節目の年となる。

「開業当時、新線開業の部署に属していたが、それまでになかった大プロジェクトに、各部署が熱い思いで連携し、良いスタートを切れたことがとても印象深い。それが現在まで空港輸送に良い流れをつくっているように思う」と安全推進部の清水圭介安全推進担当課長は当時を振り返る。

大々的なハード整備に伴うソフト施策として、「成田スカイアクセス線・京成本線による空港アクセスのダブルネットワークの利便性の一方で、誤

乗なく鉄道をご利用いただくことに配慮し、インバウンド旅客も視野に入れた利用者に分かりやすい表示を目指した。案内サイン類の4カ国語表記や駅ナンバリングの導入、さらには路線の案内カラーを京成本線は青、成田スカイアクセス線はオレンジと定めて、日本語や鉄道の利用方法が分からなくても一目で識別できるように工夫した」と運輸部の宮原智紀営業課長は語る。

3代目スカイライナーの利用者数は昨年10月に累計3500万人を突破した。新規路線の開業と新形式車両の導入はエポックメイキングではあるが、それだけでは利用者に対する存在と使いやすさが浸透していくことは難しい。京成電鉄がさらなる利便性向上の取り組みや利用促進策を続けてきたことが、この数字、成果につながっている。その努力の一部と、将来を見据えた近年の取り組みについて見ていこう。

「実は、開業当初は期待に比べてなかなか利用が伸びなかった」と語るのは、運輸部の長塚健治運転課長である。繁忙期を除いて1日のスカイライナー利用者数が1万人以上となる日が



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 安全推進部 安全推進担当課長  
**清水圭介**  
Keisuke SHIMIZU

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]



スピード感あふれる流線形の先頭形状。時速160kmで走行するスカイライナー

乗れるようになった。さらに、成

少なく、ダイヤの工夫が重ねられた。「車両部と相談の上、A E形車両の運用を見直し、少しずつ運行本数を増やし、前々回のダイヤ改正までにスカイアクセス線開業当初の54本から上下5本を増発したが、それ以上の増発には抜本的な変革が必要だった」と長塚課長は語る。

### 待たずにスカイライナーに乗車可能

空港輸送をめぐる背景としては、訪日外国人数が昨年3000万人を超えたことがあり、その多くが成田空港をゲートウェイとして日本に出入国する。また成田空港には国内外を拠点とするLCCが国内で最も多く就航しており、国内の利用者も多い。特にLCCは早朝に成田空港に到着する便が増えている。成田空港の利用数も時間も共に拡大しているのである。

こうしたことを踏まえて、京成電鉄は昨年10月26日のダイヤ改正で、スカイライナーの大幅な増発を行った。スカイライナーの1日の運行本数を23本増便して上下線合わせて59本から82本に、その結果、従前の約1・4倍の本数の運行が実現された。また、従前のダイヤでは時間帯によつては間隔が40分開いていたが、改正後は終日20分ヘッドとなり、利用者は1本逃したとしても、それほど待たずに次の電車に乗れるようになった。さらに、成田空港の運用時間延長に合わせて、深夜早朝の運転時間帯を拡大、京成上野発の始発列車は5時58分発を5時40分発に、成田空港発の最終列車は22時30分発を23時20分発とした。

こうした大幅なダイヤの改善は、スカイライナー1編成を増備することで実現可能となった。車両の増備計画については、2017年5月から鉄道本部内の部署を横断する会議体が設置され、検討が始まった。

「そこで決まった方向性としてはスカイライナーを活用して増収策や空港アクセスの輸送力強化を図ることだった。ダイヤを見直すと、もう1編成あれば終日20分ヘッドが実現できることが分かった。しかし、車両の導入だけでも約19億円の投資となるので諸費用とその効果を計算しながら検討していった」と車両部の吉原祐一計画課長はその経緯を説明する。

大規模な投資には慎重な意見も挙がったが、訪日外国人の増加が京成電鉄の業績を牽引している背景もあり、清水課長も「ここで決断しないと飛躍するチャンス逃すのではないかと



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 運輸部 営業課長

**宮原智紀**  
Tomonori MIYAHARA



上/訪日外国人客をサポートするコンシェルジュ 右/日暮里駅ではスカイライナーのルート表示に沿って進む下/スカイライナーに乗車する訪日外国人旅客(日暮里駅)



上/青とオレンジでくっきり色分けして誤乗を防止する左/乗車券・特急券を販売するチケットカウンター下/訪日外国人を主な対象に乗車券販売、観光案内を行うインフォメーションセンター(成田空港駅)



う思いがあり、事業を前進させたと語る。

こうして「終日」「いつでも」「待たずに」乗れるダイヤが実現したが、新しいダイヤが利用者にも周知されていくには一定の時間がかかる。そうした意味ではPRを行う営業部門の力も大きいですが、宮原課長はそれについて、「大幅増便によって、時刻表を気にしなくても待たずに乗れる、運行時間帯の大幅拡大による飛行機の早朝深夜便への対応など、新ダイヤのメリットを関東圏のみならず多方面に発信している」と語る。

ダイヤ改正の効果は大きく、時間帯によって差はあるものの、全体ではダイヤ改正後の利用者数は2割増で推移し、昨年12月27日には1日の乗車人員が2万2000人を超え、過去最高を更新した。スカイライナーの利便性や存在感は認知されつつあり、「一度、乗車していただければ速さと使いやすさを実感していただける」と小林敏也社長も語っていた通り、リピート率は高い。待ち時間のストレスがなくなったことで、空港輸送にスカイライナーが選ばれる確率は格段に上がるだろう。

では今後の課題はどのようなことだろうか。

長塚課長は「成田スカイアクセス線は、成田湯川ー成田空港間が単線区間で、一度ダイヤが乱れると復旧しにくい。スカイライナーを運用する成田スカイアクセス線の平常運行をいかに優



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 運輸部 運転課長  
**長塚健治**  
Kenji NAGATSUKA

先して維持するか」と説明する。また、吉原課長は「スカイライナーは他の車両と比べて予備の部品の保有率が高く、設備投資も行っている。10年を経過し、そろそろ一部の部品の耐用年数が近づいてくるので、車両のメンテナンスに万全を期していく。故障の防止を、車両部門だけではなく、その他の保守部門とも一緒に考えていかなければならない」と言う。

清水課長も「トラブルそのものを発生させないように予防を強化して、事故となるような芽を摘んでいく。その点に関して成田スカイアクセス線に関する諸設備については優先度を高めて取り組んでいる」と語る。

### 選べる列車種別と経路

京成電鉄を利用して都内から成田空港に向かうには、成田スカイアクセス線走る全席座席指定の有料特急「スカイライナー」および特急料金不要の一般列車「アクセス特急」、京成本線の一般列車を利用するという三つの選択肢がある。利用者にとって、列車種別

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]



日暮里駅に到着するスカイライナー

やルートを選択できる幅があることも京成電鉄に魅力を感じる大きな理由となるだろう。

特に、アクセス特急は押上経由で都営浅草線・京浜急行線方面の都心とも直結しており、日本橋・品川といったビジネスエリアや銀座などの繁華街、さらには羽田空港まで直通する。京成高砂以東では時速120kmで走行し、日本橋―空港第2ビル間を最速59分で結んでいる。都心部から成田空港までダイレクトに1時間未満で到着できることに魅力を感じる利用者は多く、この10年でスカイライナーとはまた異なる利点を持った空港アクセスとして定着してきた。日中は、都営浅草線・京浜急行線方面におおむね40分に1本運行されている。

なお、空港第2ビル駅ではホームが混雑している上、スカイライナーとアクセス特急が同じホームに停車しているため、アクセス特急に乗りつもりだった利用者がスカイライナーに乗ってしまうなどの誤乗が時々生じていた。今回のダイヤ改正に合わせて、混雑する時間帯にホームに案内係を配置している。これにより誤乗がかなり減少したという。

そして、成田スカイアクセス線とダブルネットワークを構築するのは、従来から空港輸送を担ってきた京成本線である。

今回のダイヤ改正では、成田空港への直通列車について、日中時

間帯の一部の特急を京成上野―京成成田間の快速特急に変更し、京成成田への速達性を向上させた一方で、都営浅草線方面―京成佐倉間の快速を成田空港まで延長運行させ、利便性の向上を図った。

スカイライナーの大幅な増便となった今回のダイヤ改正だが、京成上野・日暮里方面から成田空港へ向かう利用者が、京成本線から成田スカイアクセス線に移行したことにより、京成本線の混雑も緩和された。日常生活で京成本線を利用する沿線住民にとっては、着席機会が増加したという。

「スカイライナーの乗車率を上げていくのはもちろんだが、生活輸送の観点から京成本線をはじめ各線の利便性や快適性をさらに高めていくことも非常に重要。沿線住民への目線を常に持つようにしている」と長塚課長は語る。

### 新形式車両3100形の導入

アクセス特急においては、新ダイヤ実施と同じ日に新形式車両3100形が登場した。京成電鉄の一般電車の開



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 車両部 計画課長

**吉原祐一**  
Yuuichi YOSHIHARA



成田スカイアクセス線の案内カラー「オレンジ」を採用した3100形



上/車体に表示した沿線の名所。写真は成田山新勝寺 左/座席の一部を折り畳み、スーツケースを置ける 下/大型の側面行先表示器は4カ国語、駅ナンバリング表示にも対応



上/通勤利用ができるモーニングライナー・イブニングライナーは京成本線経由で運行 左/訪日外国人にも分かりやすい駅を目指し、リニューアルを実施した京成上野駅 下/同駅に開設した東京観光情報センター



発は16年ぶりとなる。車体の外観デザインには成田スカイアクセス線の案内カラーであるオレンジを初めて採用し、沿線の名所を車体にイラストで表示した明るく親しみやすい車両である。京成グループ標準車両として、グループ会社の新京成電鉄とともに開発が行われた。

「先端技術や最新機器の採用、省エネルギー化、バリアフリー化などの観点から、かねてより新しい車両の必要性が言われていた。『京成グループの標準車両』という考え方は3000形の時からあり、その時は京成電鉄が開発した車両を新京成電鉄も導入したが、今回はゼロから一緒に開発を行った。設計費やコストを抑えられるのがメリット」と吉原課長は語る。

利用者へのサービスとして、大きな特徴は、座席の一部を折り畳み式として、スーツケース置き場にも使用できるスペースを1両につき4カ所（先頭車両は3カ所）設置したことである。

「アクセス特急は、観光と通勤・通学の両方のお客さまが利用される。スーツケースについての対応は通勤・通学のお客さまから要望が出ており、課題の一つだった」（吉原課長）

「空港アクセスと一般利用、両方のお客さまにとって快適で使いやすい車両にしたいと考えた。空気浄化装置やフリースペースには腰当なども設置している」と吉原課長は語る。

また車体と路線カラーを統一する以

外の誤乗防止策として、乗客がホームから視認しやすいよう、車体側面の行先表示器を大型化し、表示を従来の2倍の大きさ、4カ国語で表示している。3100形車両は、2019年度に8両2編成を導入したが、2020年度以降も継続して導入される予定だ。

### 多言語での的確な情報提供

国の方針では、訪日外国人の受け入れ目標を2030年までに6000万人としている。特に今年は東京オリンピック・パラリンピックの開催年であり、さまざまな国から多数の人が訪れ、移動する。受け入れ体制の整備とともに、訪日外国人にとっては日本に到着して初めて乗車するのが空港からのアクセス鉄道となる。ある意味では、それによって日本の鉄道や首都・東京のグレードが判断されるといっていいだろう。

取材時にも、成田空港ほか京成上野や日暮里などスカイライナーの拠点となる駅では外国人に乗り換えなどを説明する係員の姿を幾度も見かけた。

「現在、スカイライナー停車駅の京成上野・日暮里・空港第2ビル・成田空港の各駅には、外国語のご案内が出来るコンシェルジュを配置している。当社として指導しているのは、必要なことを問われる前にこちらからご案内していくこと。丁寧なサービス提供で安心して京成電鉄をご利用いただける

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]



京成高砂駅でアクセス特急に乗り換え、空港方面に向かう乗客

よう努めている」と宮原課長は語る。乗り換え案内のツールなどは各駅でも作成しており、それらは「誰にでも分かりやすいようにできるだけシンプルにするなど工夫を凝らしている」（宮

原課長）という。また、英語等に対応できる駅員も増えているが、多言語に対応するため、翻訳ツールのポケットクなどを各駅に配置している。車内アナウンスについては、アクセ

ス特急は自動で多言語の放送を実施しているが、京成本線でも、車掌が持つタブレットに多言語放送のアプリを入れて乗り換え案内や異時間帯対応の音源を用意し、車内で流せるようにしている。いずれにしても早く正確な情報をシンプルに提供するのが重要である。

清水課長は「特に異常があった時に、訪日外国人のお客さまにタイムリーに必要な情報を届けられるかが非常に重要になってくる。その意味では情報提供も安全の一部であるという認識で取り組んでいる。昨年の台風被害では空港に滞留者が発生した。そうした場合に、空港と鉄道側が連携し、どのような情報提供を行うかを問題意識として持つようになった。テロ対策等も含めて検討し、体制を整えていく」と語る。

### 選ばれるための積極策

海外からの訪問客が成田空港に到着して、日本国内での最初の移動に何を选ぶか。事前にスカイライナーや京成電鉄についての情報を持ち、可能であれば現地でチケットを購入してもらえるよう、海外の旅行代理店や観光関連企業などに訴求するため、ここ数年はアジアを中心に海外旅行博にも出展し、積極的なPR活動を行っている。

「現地の旅行代理店で事前購入すると割引されるスカイライナー企画乗車券を用意しており、購入比率も高まっている。WEBサイトでの宣伝のほか、

インフルエンサー、プロガー等も効果的に活用し、日本に来る前に京成電鉄を選んでいただくような仕掛けを積極的に推進している」と宮原課長は語る。

また、空港アクセスというインバウンドをメインに考えがちだが、現在、スカイライナーの利用者は国内6対海外4の割合で、日本のLCC利用者の存在にも注目しているという。LCCが就航する各地の自治体や鉄道会社との意見交換や相互送客などの業務連携を行うとともに、各地の交通広告等を活用し、幅広く周知活動に取り組んでいる。また、新千歳・関西国際・那覇・福岡の4空港にはスカイライナー割引チケット発行機を設置した。さらには、ジェットスターの成田・高知空港・庄内空港間就航時には、成田国際空港、ジェットスターと3社の共同PRイベントを展開した。

「こうした取り組みによって京成電鉄、京成グループのファンを増やす。東京オリンピック・パラリンピックのような大イベントで得られたものをその先につなげていける体制を社内につくりたい」と清水課長は意欲を語る。

成田スカイアクセス線開業から10年という時間の中で、京成電鉄は空港輸送の質と機能を拡大し、その一方で沿線住民の輸送をはじめとした生活に配慮を重ね、地域の活性化に注力してきた。これからもその両輪を軸とした事業を展開していくことで、国内外でさらに存在を強めていくだろう。

(本記事は2020年2月3日取材時の内容です)

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]

### REPORT. II

# 地域の総合生活産業として 貢献する

空港輸送への投資拡大を行い、機能を強化する一方、京成電鉄はグループを挙げ、沿線住民の生活や空港利用者へのサービス提供について取り組んでいる。

現在の鉄道利用者数は増加傾向にあるが、人口減少と少子高齢化の流れの中で将来を見据え、定住人口確保や交流人口の拡大を視野に入れ、

さまざまな事業に着手している。

一例を挙げれば、東京藝術大学や和洋女子大学などの産学連携による取り組みや、

千葉中央駅周辺の開発によるまちのリノベーションを含めたにぎわいの創出、

また空港輸送のメリットを活かしたホテル事業などがあり、

沿線各エリアでさまざまな形での取り組みが行われ、

それらをつなぐことで沿線の価値が総合的に向上している。

それらはどのような考えに基づいて行われ、どのような人々と連携し、

汗を流して成り立っているのか。その取り組みを伝える。



## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

【空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄】

### 東京藝大と連携した上野エリア

京成電鉄の中期経営計画「E4プラン」では、六つの基本戦略が掲げられているが、その第一に「地域社会との共生による京成グループのプレゼンス強化」がある。京成グループの経営理念は、良質な商品やサービスを安全・快適に提供して、自社の成長と社会の発展へ寄与していくことであり、その実現のため、「沿線自治体等と連携し、沿線地域の持続的発展に資する投資をして、総合生活産業としてのプレゼンスを強化する具体策を行っていく」考えであるとして、経営統括部の黄地幸宏経営企画担当課長は説明する。

「空港アクセスを基軸に当社の業績は堅調に推移する一方で、将来的な課題である沿線の人口減少に向けて対応していく必要がある。沿線地域と連携し、その魅力向上に取り組んでいる」と黄地課長は語る。そうした取り組みの例を見ていきたい。

廃止された駅の価値を再発見し、活用している例では、旧博物館動物園駅がある。この駅は1933年に開業したが、当時、駅舎建設地が御料地であったことから昭和天皇の勅裁を受けて建設された趣深い西洋風の建物である。利用者の減少により、1997年に営業を休止し、2004年に廃駅となったが、駅舎やホームは往時の姿のまま、2018年には鉄道施設としては初めて、東京都選定歴史的建造物

に指定されている。

また、2017年、京成電鉄と東京藝術大学は「連携・協力に関する包括協定書」を締結、上野「文化の杜」新構想<sup>※1</sup>に基づき、上野エリアの文化・観光振興に取り組みることになった。

「旧博物館動物園駅については社内でも活用できないか議論が行われていたものの具体化せずにいたが、東京藝大美術学部長の日比野克彦先生に建造物としての歴史的価値や美術的価値を高くご評価いただき、計画が進んだ」と、計画管理部の深井貴幸鉄道企画担当課長は語る。

2018年11月2日には旧博物館動物園駅舎リニューアル式典が行われ、日比野氏がデザインした出入口扉が公開された。以降は展覧会や音楽会など芸術イベントの開催時に、旧駅舎内の一部が一般公開されている。当時の面影を残した美しく厳かな建物は新たな息吹によって蘇り、地域のランドマークとなった。

京成電鉄には、旧博物館動物園駅以外にも、歴史的な価値を持つ駅としてもう一つ、東成田駅がある。京成電鉄発展の礎である最初の成田空港乗り入れ駅で、空港直下に乗り入れるまで「成田空港駅」の名前で空港の最寄り駅として使用されていた。駅機能縮小後、2面4線だったホームのうち1面2線は現在使用されておらず、使われていないホームには駅名標や時刻表、広告などが当時のままに残る。成田空

港輸送の史的価値があり、不定期だが、イベント等で公開されている。

### 地元ゆかりのアニメを駅から発信

成田山への参詣鉄道として発展した歴史があり、また成田空港アクセスを担うことから、京成電鉄は千葉エリアを沿線としている印象が強いが、都内の沿線地域には下町の風情が現在も残っており、愛着を持つ人も多い。京成電鉄でも京成線都内エリアを乗り降りできる企画乗車券「下町日和きっぷ」を販売しているが、近年は自治体との連携を強め、より深い地域との関係性を築きながら、その地独自の魅力を引き出すようとしている。

「地域社会との連携では、従前から地元へのイベントへの協賛、地元の学校の生徒の駅見学や各校での電車の安全教室開催など、主に駅単位で取り組みを行ってきた。地域に密着した取り組みだが、その一方で、地域限定で行ってきたため広く伝わりにくかった。当社のブランドイメージをアンケート調査したところ、同業他社と比べると、地域との連携や地域に対する働き掛けが弱いことが浮き彫りになった。その結果を真摯に受け止め、当社から地元の魅力あるコンテンツを積極的に発信して、沿線地域にお客さまにきていただくことが課題だと考えている」と深井課長は説明する。

沿線地域との連携としてはまず葛飾区が挙げられる。京成電鉄押上線の連続立体交差事業は現在、葛飾区内で進められている。踏切をボトルネックとした交通渋滞の解消や線路で分断された市街地の一体化とともに高架下スペースを活用した事業も検討されている。

「連続立体交差事業に伴う再開発によって、多くのファンがいる下町の雰囲気が無くなるのではないかとという声も聞くが、良いものは残しつつ、新しいものを取り入れてやっていきたい」と深井課長は語る。

また、葛飾区では新たな地元の魅力を掘り起こすため、人気アニメ「キャプテン翼」の原作者・高橋陽一氏が葛飾区出身であることにちなみ、四ツ木駅や京成立石駅の周辺にキャラクターの銅像7体を設置し、少年サッカー大会を開催するなど、サッカーをテーマにしたまちおこしに取り組んでいる。京成電鉄でも四ツ木駅に「キャプテン翼」をテーマに特別装飾を行った。

「当社が検討を深めていた時期はワールドカップロシア大会が開催中で、東京オリンピック・パラリンピック



京成電鉄株式会社  
経営統括部 経営企画担当課長  
**黄地幸宏**  
Yukihiko OUCHI

※1 上野地区の文化・文教施設、行政、京成電鉄など民間企業で構成する「上野『文化の杜』新構想推進会議」による国際発信戦略



西洋風の荘厳なつくりが目を引く旧博物館動物園駅



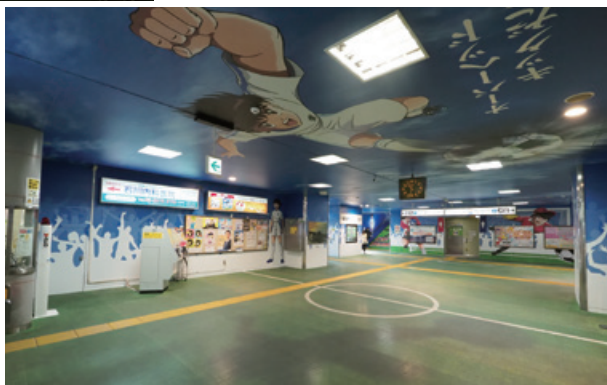
上／かつて駅天井にはめこまれた巨大な漆喰のドームには、やわらかな光の照明が輝いていた 左／リニューアルに際し、慎重に修復された天井ドーム



旧博物館動物園駅駅舎リニューアル記念式典の様子



「キャプテン翼」にちなんだ特別装飾が実施された四ツ木駅



©高橋陽一／集英社・2018 キャプテン翼製作委員会 ©高橋陽一／集英社

「世界的に人気のコンテンツなので海外のお客さまも訪れる。そうした方がSNSで発信し、さらに人が集まる。コンテンツの力の大きさを実感している」と深井課長はその効果を示す。

また、鉄道玩具「プラレール」を製造販売するタカラトミーの本社も立石に所在する。京成電鉄が110周年、「プラレール」の誕生から60周年と同時期に周年を迎えたことから、2019年には京成立石駅構内に「けいせいた

クに向けてもサッカーが盛り上がりを見せていた。そこで『キャプテン翼』をコンテンツとしたいと考え、葛飾区に相談しながらプランを進めた」（深井課長）  
「アニメやキャラクターとコラボレーションした駅は他社でも例があり、当社でも思い切ってやってみようということになった」と深井課長が語るように、「キャプテン翼」をモチーフに駅の入り口や改札内のコース、階段などを大胆に装飾、列車接近メロデーにもアニメの曲を使用して、その世界観を楽しめる駅となっている。

2019年3月4日のオープニングセレモニーには高橋陽一氏のほか、幼少時から「キャプテン翼」の熱烈なファンだったというイニエスタ選手（ヴィッセル神戸）もオフィシャルサポーターとして参加した。この取り組みを行って以降、四ツ木駅の乗降人員は増加しているという。

「四ツ木駅の装飾は、当社としてはかなり思い切った施策だったが、これをきっかけに、沿線の方々に『京成電鉄は地域活性化に熱心だ』と認識していただけるようになったのではないかと思います。沿線の自治体からも『一緒に何かできないか』とお声掛けいただくようになった」と深井課長は語る。

京成曳舟駅には、駅隣の高木神社がタイアップするアニメ「からかい上手の高木さん」のフォトスポットなど、駅構内にコラボエリアを設置した。



京成電鉄株式会社  
計画管理部 鉄道企画担当課長  
**深井 貴幸**  
Takayuki FUKAI

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]



列車接近メロディにはアニメ「キャプテン翼」のエンディング曲「燃えてヒーロー」を採用（四ツ木駅）

地域一帯で統一イメージをつくり、盛り上げる。

### 広がりを見せる千葉県下の連携事業

これまでの連携事業は主に東京都内

で多く進められてきた。千葉県下でもそうした連携を推進したいとの意向を持つ京成電鉄が期待を寄せているのが、2019年3月に設置された「千葉大学・地方創生戦略研究推進プラットフォーム」である。これは千葉大学

と、京成電鉄・JR東日本千葉支社・小湊鐵道・キッコーマン・米屋・千葉銀行・ちばぎん総合研究所・JT B総合研究所の8者が連携協定を結んで立ち上げたもので、地方創生に向け、県全体の動向を踏まえた実効性のある取り組みを推進、地域活性化につなげていく。現在は定期的に会合を行い、具体策はこれから検討される。

また、これとは別に、千葉県下の大学では和洋女子大学と「連携・協力に関する包括協定書」を2019年2月に締結し、産学連携で沿線の魅力向上や文化・観光の振興、情報発信を行っている。

昨年7月～9月には、国際学科の学生65人が、学生が選定した7駅で、駅案内ボランティアを実施。他社線への乗り換えを含む電車利用や駅施設の案内、駅周辺の観光の案内を行い、ホスピタリティーや語学力を向上させた。京成電鉄としても、学生の気付きをサービス向上に活かすなど、双方に大きな効果があったという。また、和洋女子大の授業「キャリアデザイン教育」では、京成電鉄の社員が講師として現場での仕事や社会的責任などの講義を行っている。さらにスーパーマーケットを運営するグループ会社の京成ストアでは、管理栄養士を目指す健康栄養学科の学生たちと年間を通じ、四季のお弁当を共同開発して販売している。

京成電鉄では、将来を担う人材育成と地域社会への貢献を目指す

し、今後もグループを挙げ、さまざまな取り組みを行っていく。

### 開発事業による千葉エリアの活性化

千葉中央駅は千葉市の中心市街地に位置し、駅周辺は都市型ホテルや商業施設、映画館など京成グループが運営する施設が集積する、京成電鉄にとって重点拠点の一つである。また、JR千葉駅から千葉中央駅までは高架下の専門店街でつながり、この2駅を核としてまちが広がっている。

現在、この千葉中央駅では、駅と直結する千葉中央駅西口ビルの建て替え工事が進められている。完成は2021年秋の予定で、8階建ての複合ビルには、ホテルやオフィス、スーパーなどが入居する。さらに、駅隣接地には分譲マンションが建設中であり、まちのにぎわいの構成要素に「居住」を加え、さらなる活性化を目指している。

「このエリアで当社グループはまちの進化を目指して、にぎわいを創出してきた。鉄道の利用と同時に、沿線地域やその周辺の方々にも持続して魅力を



京成電鉄株式会社  
開発事業部 賃貸開発担当課長

小田 篤  
Atsushi ODA



左/千葉中央駅。駅に直結して「京成ホテルミラマーレ」がある  
上/建て替え工事が進む千葉中央駅西口ビル外観イメージベース

右/構内に設置した「けいせいたていし プラレール駅」下/駅ボランティアに取り組み和洋女子大学生



高架下の活用の一つとしてコンビニエンスストアを展開。認可保育所の開設も進めている



### 生活サービス事業の拡充

高架下や駅構内など鉄道施設のスペースを活用して、沿線住民の生活をサポートする生活サービス事業の拡充も進んでいる。

待機児童の増加や保育所用地の不足は沿線地域でも大きな課題であり、京成電鉄では高架下に認可保育所を誘致して、沿線の子育て環境の整備に取り組んでいる。現在は10カ所の施設を提供している。

また、グループ会社のコミュニティ京成は、コンビニエンスストア「ファミリーマート」を京成線や北総線の駅ナカや駅前など約50カ所で運営している。2014年からは駅構内の売店のファミリーマートへの転換も進めてきた。早朝から深夜まで活動する都市部の人々は、移動の途中でちょっとした買い物や用事を済ませたいと考えており、そうしたニーズに対応するサービス提供と言える。

沿線とその周辺地域の交流人口を増やすという意味では、宿泊主体型ホテル「京成リッチモンドホテル」の建設

もその一つであり、2019年3月の「京成リッチモンドホテル東京門前仲町」（東京都江東区）開業を契機に、2021年度には東京都墨田区の錦糸町に2号店、続けて押上に3号店の開業を予定している。

「空港アクセスを利用して、成田空港利用者にもホテルをぜひ使ってほしい。開発事業は鉄道に次ぐ第二の柱。グループシナジーを最大限に発揮し、沿線地域が鉄道を含めてグループ会社と一緒に成長していくことを考えている。『E4プラン』でも上野地区や押上地区など、当社の都内沿線重点エリアにおける賃貸資産の拡充を挙げている。地域の皆さまにも喜んでいただける施設開発に努めていきたい」と小田課長は語る。

こうした沿線でのそれぞれの取り組みについて「鉄道として安全・安心の追求を大前提にした上で、沿線のどこかで常にイベントや動きがある状況をつくっていききたい」と深井課長は語り、黄地課長も「都心との空港アクセスだけでは当社線利用のお客さまが沿線のほとんどを通過してしまう。住民の方、空港アクセス利用の方、また当社線に観光目的でいらっしゃる方に向けて、関係各所と連携を深めながら、沿線活性化を図っていききたい」と語る。

好調な鉄道事業を基盤に、沿線エリアの発展や持続性のあるにぎわいづくりに貢献していく。現在の個々の事業が結び付き、さらに大きな効果をもたらすだろう。

(本記事は2020年2月3日取材時の内容です)

## 旧博物館動物園駅から 文化芸術を発信する

京成電鉄は東京藝術大学と連携・協力に関する包括協定の下に上野エリアにある旧博物館動物園駅を協力してリニューアルし、アートイベントを行う場所とした。京成電鉄のターミナル・京成上野駅周辺でどのような文化・芸術の発信が行われているのか、東京藝術大学の日比野克彦美術学部長に伺った。

東京藝術大学 美術学部長

日比野克彦

Katsuhiko HIBINO

### アートの拠点・上野のランドマークとなる旧博物館動物園駅

1933年に開業した博物館動物園駅は、東京藝術大学の最寄り駅として学生や教職員が利用していた駅で、僕自身、学生時代に利用し個人的にも愛着を持っていた駅です。1997年の営業休止、2004年の廃止を惜しむ声も多く、いつかまた再開してほしいという活動も行われていました。

僕が藝大の学部長に就任した2016年に東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が決定しました。成田空港からスカイライナーを利用した海外からの訪問客を迎える東京の玄関口は京成上野駅になります。京成電鉄から京成上野駅リニューアルのアートディレクションの依頼をいただいた時、僕の方からは「旧博物館動物園駅を開けられないか」とお話ししました。

上野エリアでは、上野「文化の杜」新構想という活動があって、博物館・美術館・動物園などの文化施設を含めて、上野公園を文化ゾーンとして整備していく取り組みを進めています。旧博物館動物園駅を上野公園の文化施設の一つとして位置付け、情報発信していくことを京成電鉄に提案したんです。

旧博物館動物園駅と藝大があるエリアは上野公園の西端に位置し、中心地から離れているというイメージが強くありました。けれども近年は、近接する谷根千エリアが外国人観光客や若い人たちの間で人気が高まり、回遊する人々がこの周辺にも足を運ぶようになってきました。旧博物館動物園駅のある交差点の周辺には、リニューアルオープンした旧東京音楽学校奏楽堂やリノベーションした国際子ども図書館、カフェが併設された黒田記念館などがあり、そこに人々が集まるようになって、上野「文化の杜」新構想でも、周辺地域と上野公園をつなぐ新たな文化拠点「アート・クロス」として打ち出しています。

旧博物館動物園駅のリノベーションでは、旧駅舎の扉に上野エリアの九つの文化・芸術施設をモチーフにしたデザインを取り入れました。旧博物館動物園駅と九つの文化・芸術施設、上野エリアを一つの空間として捉え、親しんでいただきたいという思いがあります。

### ここにしかない土地の魅力を発信する施設に

僕は旧博物館動物園駅の構造物のリノベーション自体よりもそこで何をやるのが重要だと考えています。廃駅であっても、そこに

はかつて人々が利用していた時間や軌跡がある。博物館は時間や軌跡を集積する場所ですが、旧博物館動物園駅という建物や空間にはそれ自体に駅舎としての記憶があり、訪れた人はその記憶をたどることができる。地下の線路は使用されていて、通過する電車の音が聞こえることも大きな魅力です。今と昔がつながっているタイムトンネルのような不思議な空間で、地下に降りていけばかつての改札やホームがあり、地上に上がってくれば上野公園という文化拠点がある。こうしたものを博物館の中につくることはできないし、地上にまちの雑踏が広がっていれば上野公園とその周辺の見え方も違ってきます。

だから、旧博物館動物園駅では、そうしたものを活かしたアート展示を行っています。上野公園一帯を舞台に社会包摂をテーマにした文化芸術事業を展開するプロジェクト「UENOYES2019」では、1930年代～1950年代に世界で行われた空爆を映像化して、プロジェクションマッピングで見せました。東京も空爆された記憶を持ちます。そこに現在、走行する電車の音が聞こえる。映像と音が相まって、まさにここでなければできない展示になりました。

現在、特に大きなターミナル駅は多機能で一つのまちのようになっていますが、その一方で、旧博物館動物園駅のように土地の記憶や魅力を強く発信する駅もあります。そういう意味では、乗降がなくても駅の役割を果たしていると思います。数の論理だけでは計れない大きな価値があることを旧博物館動物園駅では発信していきたいと思っています。

京成電鉄は近年では四ツ木駅や京成立石駅など他の駅舎でも土地に由来するいろいろな仕掛けをするようになり、藝大の卒業制作に対しても「京成賞」が創設されました。今後は文化面での企業活動がより活発になっていくのではないかと期待しています。そして将来的には社内に文化事業部が設置されて、企業として文化発信をしていければ理想的だと思います。

旧博物館動物園駅については、1年のうち閉まっている日数の方が多い。京成電鉄と近隣地域との連携が必要になりますが、通年で開けられるような体制を整えていくことを期待しますね。数値化できない駅の魅力や可能性をまだまだ多く持っている場所ですから、これからもさまざまなことを発信していきたいと思っています。そして京成電鉄の皆さんには、沿線の土地の記憶ということからも、鉄道の意義を追求していただければと思います。

特集：進化する空港アクセスと地域との共生

〔空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄〕

公民「協働」で、

持続可能な

まちづくりを目指す

東京都葛飾区では、生活利便性の高さや交通アクセスの良さ、子育て施策の充実などから、世論調査でも区民の84・5%が「これからも住み続けたい」（葛飾区世論調査・2018年12月）と答えている。現在、京成電鉄押上線では、四ツ木駅―青砥駅間の連続立体交差事業が施行中であり、それに伴う京成立石駅周辺の再開発事業が進められている。公民連携でつくり上げる安全で快適なまち、そして魅力的なまちづくりについて、青木克徳葛飾区長にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之



葛飾区長  
青木克徳  
Katsunori AOKI

## 公共交通は安全・安心なまちづくりの根幹

――まず葛飾区の概要をお話しいただけますでしょうか。

**青木** 葛飾区は地勢的にいうと、川に囲まれた平らな低地です。その良さもあるし、一方で水害の危険もあります。人口は約46万人で、毎年微増しております。これはとてもいいことだと思っています。人口構成で言いますと、65歳以上の高齢者が24・5%、子どもの数が少しずつ減ってきて、現在は下げ止まった状態です。これからは多くの働き盛りの方、子育て世代の方に住んでいただきたいと思い、待機児童の解消など、子どもを育てやすい環境づくりを地域全体で進めていこうと取り組んでいます。外部の評価としては、全

国162の自治体を対象に調査する日経DUAL×日本経済新聞の自治体調査「共働き子育てしやすい街2019」で、全国1位になるなど高い評価をいただいています。

――「住み続けたいまち」として住民の満足度が高いのだと思いますが、住民とまちの関係性についてどのようにお考えですか。

**青木** 葛飾の人たちは下町気質といえますか、非常に人柄がよく、純朴な感じで、「みんなが力を合わせていいまちをつくらう」という気概があります。私は「協働」という言葉をずっと使っていますが、防災やまちづくり、子育てや高齢者福祉など、みんなで力を合わせるのが最も重要だと考えています。協働により、自身がまちづくりにへの参画意識を持つことがとても

大事で、行政はそれを進めるための条件をしっかり整え、区民とともに、いまち、暮らしやすいまちをつくらうと努力しています。葛飾区の基本計画にもそうした考え方を盛り込んでいます。今では多くの方に「協働」という言葉を使っていただけるようになりました。

――公共交通も地域の活性化や暮らしやすいまちづくりの根幹となるものですが、その整備はいかがですか。

**青木** 公共交通は安全で快適な暮らしには欠かせない非常に重要なものですが、京成グループでは京成バスと京成タウンバスがあります。葛飾区では民間のバス会社や都営バスと一緒に路線バスの整備を積極的に進めてきました。社会実験を行って、区も広報紙などで大々的に宣伝して区民に利用してもら

い、多くの人が利用できるようでしたら継続するという試みを通じて、この10年で9路線を新設しました。

鉄道に関しては東京都が連続立体交差事業を進めており、葛飾区も積極的に協力させていただいている中で、京成電鉄の押上線は四ツ木から、京成立石、青砥までの区間が、あと数年で完成予定です。次の京成高砂もいよいよ事業採択に向けた準備の調査等が始まっています。また今後、お花茶屋や堀切菖蒲園などもありますので、こちらもぜひ京成電鉄にご協力いただけたらと思っています。

併せて駅前の再開発や都市計画道路整備などについては、区も積極的に関わっていきます。立石では3カ所で再開発の計画がありますが、京成立石駅の周辺は密集市街地で、これを解消し

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]



四ツ木駅—青砥駅間の連続立体交差事業が進んでいる



「重要文化的景観」に選定された葛飾柴又。柴又駅前には「フーテンの寅像」と「見送るさくら像」がある。

ないと安全なまちにはなりません。また駅前には電車やバス、タクシーなどの交通結節点であり、ポテンシャルも高いことから、土地の高度利用を進めて都市機能を集約させ、駅を拠点として安全安心で、利便性の高いまちづくりを進めていきたいと考えています。

一方、立石のまちは商店や飲食店が密集していることを魅力に感じている人も多くいますので、そうしたことも踏まえて全体のまちづくりを進めていきたいと考え、地元の皆さんと話し合いを続けているところです。

### 区内ゆかりのコンテンツで魅力を発信

——観光に向けた魅力づくりはどのように行われていますか。

青木 葛飾は、もともと「ものづくりのまち」です。工場数は減少傾向にあるものの、現在でも2131と23区

で3番目に多く、高い技術も持っていますので、先日も「町工場見本市」という独自の見本市を開催し、町工場を残す努力をしています。

また、世界的にも人気の高い漫画「キャプテン翼」の原作者である高橋陽一先生は、四つ木のご出身で東京都立南葛飾高等学校の卒業生です。作品にも葛飾の要素がたくさん入っていますのでそうしたものを活かしていきたいと考えています。京成電鉄にも四ツ木駅の「キャプテン翼」特別装飾など協力的に取り組んでいただいています。

柴又も映画「男はつらいよ」の「寅さんのまち」としてよく知られていますが、古くから地域の方々が大切に守り育ててきたまち並みや生業により、懐かしい雰囲気を感じられる良さなどがあり、2018年に国の「重要文化的景観」に選定されました。関東では群馬県渡良瀬に次いで2カ所目です。

いいものを知りたくて残して、なおかつ発展させて、まちの魅力を発信することが大事だと考えています。

ほかにも亀有を舞台にした漫画「こちら葛飾区亀有公園前派出所」は有名ですし、新小岩には「モンチッチ」の生みの親であるセキグチ本社があり、「モンチッチ」のキャラクターがまちづくりに活用されています。立石に本社があるタカラトミーは「リカちゃん」や「プラレール」、それに「人生ゲーム」など皆さんご存じのものも多いと思います。商店街の店を人生ゲームのマスに見立てて楽しむイベント「まちあそび人生ゲームIN葛飾」を青砥駅周辺で開催していますが、昨年は約1万人の参加がありました。

夏の花火大会も、いろいろな趣向を凝らすようになり、10年前は30万人台でしたが、今では約70万人が集まるようになりました。まだまだいろいろなものを生み出せると思いますし、少しずついろんなことを仕掛けながら、区内の魅力・歴史・文化を発信して盛り上げていくことで、皆さんに足を運んでいただきたいと思っています。

——地域で掘り起こされた宝は住民にとっても誇りになりますね。

青木 おっしゃる通りだと思います。京成電鉄には本場に積極的に協力していただいて、四ツ木駅もそうですが、「キャプテン翼」をスカイライナーにラッピングしていただく話もしています。話がスピーディーに進み、前向き

にいろんなことをやっていただいています。

区内のイベントや事業が活性化すると、鉄道も結果として活気づくものと考えています。実際、こうしたイベント時には京成電鉄の利用者が増えていると伺っています。私が考える「協働」には、区民のほかに、京成電鉄のような区と関連の深い企業や事業者も入っています。これからもさまざまな対話を重ねながら連携していきたいと思っています。

——地域の発展のためには各企業の存在が重要ということですね。

青木 最近では「社会貢献」や「SDGs（持続可能な開発目標）」という言葉がよく使われます。環境問題で地球を持続可能なものにするためにも企業が貢献する。同じように、企業が地域のために社会貢献していくことが、結果として企業の発展につながる。もちろんそうした認識は以前よりお持ちだと思いますが、最近はその明確に打ち出していただけになってきたと思います。洪沢栄一の時代から『論語と算盤』、つまり「商売と倫理は一緒だ」と言われています。目先の結果や利益を追いかけけるのではなく、2年先でも3年先でも結果として実際に数値が上がってくるようなことを、企業や住民と行政がお互いに協議しながら連携して進めていく。そうすればいろいろなことができると思います。

※群馬県渡良瀬の利根川・渡良瀬川合流域の水場景観

## はじめに

成田空港は、開港40年目を超えて新たなステージに入った。すなわち、2018年3月13日、千葉県と成田空港周辺9市町<sup>\*1</sup>、成田国際空港株式会社（以下、NAA）、国による「成田空港に関する四者協議会（以下、四者協議会）」が開催され、成田空港のさらなる機能強化が最終合意に至った。この合意に基づいて、A滑走路の飛行時間を従来の「6時～23時」から「6時～0時」へ延長する変更が19年冬ダイヤから適用された他、新たなC滑走路（3500m）の増設やB滑走路の北側1000mの延伸など、年間発着枠を現在の30万回から50万回へ拡大するためのインフラ整備が進められている。

施設の整備だけでなく、空港を運用する人材の確保が必要になるが、全国的に人手不足が顕在化する中では、さらなる地域からの人材供給が機能強化を実現するための鍵になる。このため、地域では、新たに空港や関連産業で活躍する人材から暮らしの拠点として選ばれるまちづくりの推進が不可欠となる。言い換えれば、空港に人材を供給し続けられる地域として成田空港周辺地域の持続的な発展を実現することが、成田空港の機能強化の実現に向けて欠かせないファクターとなっている。

そこで本稿では、成田空港を取り巻く最近の動向や今後の課題などを整理

しつつ、成田空港の機能強化を起爆剤とした周辺地域の持続的な発展に向けて、今後必要となる取り組みなどについて考察したい。

### (1) 成田空港を取り巻く最近の動向

成田空港の路線ネットワークをアジアの主要空港と比較すると、仁川国際空港（韓国）などではアジア路線が約80%を占めているのに対し、成田空港はアジア路線が52%、北米・欧州・豪州が26%、国内線が22%となっている。フランスの良いネットワークが強みであり、特にアジアと北米の経由地として重要な役割を果たしている。

成田空港の暫定平行滑走路の供用開始（2002年度）以降の航空機発着回数は、11年度までは、リーマン・ショック（08年9月）に伴う世界的な景気低迷や東日本大震災の発生（11年3月）などから年間19万回前後で横ばい推移した。その後は、12年以降に国内外のLCCの就航が続いたことや、アジア路線を中心に国際線の新規就航・増便が相次いだことから、右肩上がりの動きが続いた。その結果、18年度の航空機発着回数は約26万回、航空旅客数は約431.8万人、航空貨物量は約21.3万トンとなり、航空機発着回数および航空旅客数は過去最高となった。

こうした成田空港の航空旅客数の伸びは、都心と成田空港を結ぶ公共交通

# 鉄道の未来学

基調報告 57

千葉県では官民連携の「成田空港活用協議会」が実行組織となり、「成田空港を活用した経済活性化」と「成田空港を利用する人流・物流の拡大」を目指し、さまざまな取り組みが進められている。成田空港はどのように成長し、地域経済に貢献していくのか。また、地域は空港をどのように活用しようとしているのか。成田空港と周辺地域の持続的な発展に向け、最近の動向や課題を整理し、今後必要となる取り組みについて考察する。

## 成田空港を活用した地域活性化への取り組み

株式会社ちばぎん総合研究所  
調査部長

### 関 寛之

Hiroyuki SEKI

1968年生まれ。91年千葉銀行入行。2000年ちばぎん総合研究所入所。  
主な調査研究実績（成田空港関連）：「成田空港周辺における地域活性化策実現戦略策定事業（千葉県受託）」「成田空港周辺地域における公共交通のあり方に関する調査（地域振興連絡協議会受託）」「成田空港関連企業の雇用ニーズ調査（成田空港活用協議会受託）」「成田空港経済波及効果調査（地域振興連絡協議会託）」など多数。

\*1：成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町を指す。以下、9市町と記載



の発展に下支えされている。とりわけ、10年に開業した京成電鉄の成田スカイアクセス線は、都心から成田空港までを最速36分（従来比▲15分）で結んでいる他、成田空港と羽田空港間直結の「アクセス特急」が新設されるなど、成田空港のアクセス利便性の向上に大きく寄与した。19年10月には、スカイライナーの運行本数が、1日59本から82本に増便されるなどアクセスがさらに良くなっている。

もともと、成田空港を取り巻く経営環境は、決して楽観できない状況にある。成田空港の航空旅客数の17年の世界順位は18位と07年（7位）から大幅にランクダウンしている。国内に目を転じると、国際線乗降客数の国内空港間シェアは、羽田空港の再国際化や地方空港における国際線就航などを映じて、08年度の56%から18年度には34%に大きく落ち込んでいる。また、成田空港は、航空貨物の優位性が高いイメージがあるものの、航空貨物量の世界ランキングは同3位から5位、国際線貨物取扱量の国内シェアは同68%から54%と、いずれも下落している。これらの数字を見る限り、成田空港を取り巻く環境は厳しいと言わざるを得ない。

このような状況下、アジアでは、経済成長を背景に国際空港が台頭してきている。将来を展望しても、規制緩和による中国路線およびLCCのマーケット拡大などにより国際航空需要のさらなる増大が見込まれる中、アジア

のライバル空港は設備拡張・高度化などの機能強化を積極的に進めている。首都圏空港（成田空港および羽田空港）が世界に伍していくアジアのハブとなり、インバウンドを受け入れて日本経済を発展させていくためには、さらなる機能強化の早期実現と空港を起点とした鉄道および道路の整備が喫緊の課題といえる。

## (2) 成田空港のさらなる機能強化が進展

首都圏空港を取り巻く国内外の環境変化に対応し、その競争力を高めるため、2018年3月に開催された四者協議会において成田空港のさらなる機能強化が合意に至った。この合意を受けて、国土交通省は、19年11月に空港施設の設置・管理を規定する基本計画を53年ぶりに改定し、空港敷地の拡大や、新設・延長する滑走路の仕様などを明記した。その後、NAAは、航空法に基づく空港等の変更許可申請を国土交通省に提出、今年1月31日には、国土交通省が許可。NAAによると、今回の申請に伴う総事業費は5千億円程度で、28年度末の完成を目指すという。

成田空港の機能強化が実現すると、航空機発着回数の上限は50万回（18年度比+1.9倍）となり、羽田空港を合わせた首都圏空港の航空機発着回数は約100万回となる。また、将来的には、成田空港の航空旅客数は7500万人（同+1.7倍）、航空貨物量

は300万トン（同+1.4倍）に増加することが見込まれており、成田空港の機能強化が千葉県経済に与えるインパクトは大きい。

一方、首都圏では、成田空港の機能強化の動きに加えて、圏央道や外環道など三環状線を中心に高速道路網が整備され、首都圏経済の一体化が急速に進んでいる。経済の一体化は、各地域の産業交流の活発化による相乗効果が期待できる半面、地域間競争の激化も示唆している。千葉県が成田空港の機能強化に伴う経済的な恩恵を享受するためには、首都圏における千葉県の位置付け（強み）を活かすとともに、成田空港を活用した成長戦略とオール千葉による取り組みが欠かせない。

## (3) 成田空港周辺9市町の成長戦略 （仮称）実施プラン の推進

成田空港を活用した成長戦略の策定は、四者協



都心と成田空港を結ぶ公共交通の利便性向上が成田空港の発展を下支えする



空港や駅では多言語化対応が急ピッチで進む

議会の連携の下で、成田空港周辺9市町のエリアで先行的に動き出している。

四者協議会は、2018年3月に9市町の今後の地域振興に向けた『成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」』を取りまとめた。同プランでは、成田空港の機能強化の経済効果を周辺地域が取り込むために、①幅広い分野の「産業振興」を図る、②道路網をはじめとした「インフラ整備」に注力する、③空港周辺住民の生活が一層充実するよう「生活環境」の向上に取り組み、という三つの方向性を打ち出した。

四者協議会は、同プランをベースに地域の将来像や具体的な施策・事業を整理した『成田空港周辺の地域づくりに関する「(仮称)実施プラン」』(以下、実施プラン)を20年3月に取りまとめ、20年度より成田空港を活用した

地域振興策が本格始動する。

「実施プラン」の計画期間は、32年(航空機発着回数50万回化の時期)までとしており、地域の発展と空港の発展が好循環する地域づくりを目的とし、「生活環境の向上」をはじめ、「産業振興」「インフラ整備」を地域活性化策の柱として、実現性を精査した「今、できること」と、将来像に向けて「今後、検討すべきこと」を整理することで実現性・実効性を確保しながら、空港や周辺地域での整備の進展などに応じて「成長する実施プラン」として不断の見直しを行う戦略としている。

成田空港の将来構想では、第1フェーズとして、28年度末までに新滑走路等を供用開始し、第2フェーズとして、30年代までに第4ターミナルおよび新貨物施設等を整備する。「実施プラン」では、こうした空港の将来構想を支えつつ、その効果を受受する地域の将来像として、「地域と空港を支える人材の確保を起点とした地域づくり」を標榜した。

とりわけ、空港内での従業員の増加に加え、企業誘致や観光・農業振興による雇用の場の創出により、成田空港内外で機能強化に伴う雇用増加が最大で約6・4万人程度見込まれていることは、空港周辺地域にとっては地域活性化の大きなチャンスと言える。すなわち、9市町がこれらの新たな就業者の移住の受け皿となる機会が増える

他、地元の若者が空港関連企業に就職することで、定住人口の減少に歯止めをかけ、地域社会・経済の持続可能性を高める効果も期待できる。これらの各主体の施策・事業の推進によって機能強化に伴う従業員とその家族を住民として取り込むことで、9市町の32年の人口目標は42万人(現状のエリア人口約38万人+4万人程度)としている。

その実現のためには、空港関連企業との人材マッチングなどの就業促進の取り組みや、地元の小中学生たちに成田空港を働く場として認識させるキャリア教育、移住者や若者に終の棲家として選ばれるよう、ライフスタイルの多様化に対応した魅力的かつ個性的なまちづくりといった地域特性を活かしながら幅広い分野で空港の効果を打ち込む地域活性化策を、四者が連携して推進するとともに、この地域特有の財政需要に対する国の財政措置や、都心直結線など鉄道の整備といった四者の枠組では対応しきれない部分は、連携して要望活動を行っていくこととしている。

#### (4) 成田空港周辺地域の最近の開発動向

成田空港周辺地域では、成田空港の機能強化を視野に入れつつ、さまざまなお開発案件が既に動き出している。

交通インフラの面では、2019年3月に北千葉道路の成田市船形1押畑間(延長3・8km)が開通した他、24

年度には、圏央道の大栄JCT-松尾横芝IC間が開通(これをもって千葉県区間が全通)する見通しとなっている。圏央道の同区間内には、二つのインターチェンジが整備される予定であり、インターチェンジ周辺における新たな産業用地の確保が課題となっている。

成田市においては、市により吉倉地区で新駅(京成線の京成成田駅と成田空港駅との中間地点)の整備も含めた新たなまちづくり計画が進められている。既に、20年4月の開院に向けて、国際医療福祉大学病院(診療科39科、病床数642床)や医師社宅・看護師寮の建設が進められている他、同病院を核とした医療関連産業の集積促進や住環境の整備も検討されている。

1974年に業務を開始した「成田公設地方卸売市場」では、老朽化の進行に伴い、2021年度を目標に空港隣接地への移転計画が進められている。新たな成田市市場では、農水産物の「輸出拠点化プロジェクト」として、輸出手続きのワンストップ化や首都圏における産地・集荷地のネットワーク化、加工機能の充実などに取り組みという。とりわけ、千葉県では、空輸に向きな重量野菜(大根やキャベツなど)や魚介類の産出額が日本有数であるだけに、地域の農業・漁業関係者と連携した6次産業化の推進により、加工品の輸出割合をいかに高めていけるかが成功の鍵を握っているものとみられる。

(5) 成田空港活用協議会への期待

成田空港の機能強化に伴う経済波及効果を9市町のみならず千葉県内の各エリアにあまねく浸透させるためには、観光・産業拠点や2次交通網など千葉県固有のインフラを有効に活用しつつ、官民一体となった取り組みが不可欠である。その旗振り役を期待されているのが「成田空港活用協議会」である。同協議会は、成田空港を活用した千葉県経済の活性化事業を「オール千葉」で進めるために2013年に設立された唯一の官民連携組織であり、19年時点の会員数は、148団体（企業・団体会員…102社・団体、県・市町村会員…46団体）となっている。

同協議会では、成田空港の活用をテーマにした経済活性化ビジネスセミナーや航空・空港関連企業の商談会など県内企業のビジネスチャンス拡大に向けた事業の他、県民を対象とした成田空港の利用促進キャンペーンや親子見学ツアーなど成田空港の利用促進に向けた事業をこれまで行ってきた。今後は、成田空港の機能強化という追い風に対応して、成田空港と地域社会がWinWinの関係となるような将来像をいかに描いていくかが課題となる。

同協議会では、急増しているインバウンドを県内観光地に誘引するためのアクティビティ商品の開発や、地域が一体となった受け入れ体制の構築な

どを主要事業として取り組んでいるが、これまでの事業成果を踏まえ、官民連携のプラットフォーム機能を担う立場から、引き続き会員企業あるいは地域間の連携を一層強固なものにして、相乗効果を高める事業の創出に取り組むことを期待したい。

最後に、これまで見てきた成田空港を取り巻く現状や今後の課題を踏まえ、成田空港の機能強化を追い風に千葉県が持続的に発展していくために必要な取り組みについて提言したい。

世界の航空需要を展望すれば、アジア・太平洋地域を中心に年率4〜5%程度の伸びが見込まれており、将来にわたっての航空旅客と航空貨物の増加

に対応するためには、鉄道および道路の整備による輸送力増強と強靱化の取り組みが欠かせない。

鉄道整備の面では、都心直結構想や京葉線の複々線化の早期実現の他、現在、JR線と京成線では成田空港内での同一のルートを使用しており、災害・テロ等の発生時や将来の需要増加への対応に不安があるため、今後の対応が求められる。また、現在の成田エクスプレス大宮行きは都内を経由するルートとなっており、成田から大宮に直接至るルートを既存路線も活用しつつ整備すれば、大宮を通る各幹線等からのアクセス利便性の向上につながるものと思われる。さらには、長期的にみた首都圏の発展余地を確保するために、東京湾アクアラインと並行して鉄道を通し、品川から羽田空港を経由して木更津・千葉・東京を結ぶ東京湾

大環状線を構築することは、将来のバスの運転手不足を視野に入れると、その意義は大きく、検討に値するものと考ええる。

千葉県の道路整備の最近の動きをみると、2018年6月に外環道三郷南IC〜高谷JCT間、19年3月には北千葉道路（成田〜市川間）の船形〜押畑間が相次いで開通した。また、圏央道の県内未開通区間（大栄JCT〜松尾横芝IC）も24年度を目途に開

通する見通しとなっており、県内の道路整備は、着々と進展している。今後の千葉県内の道路整備を展望すると、千葉県が「千葉県道路整備プログラム」のなかで整備を明言している銚子連絡道路・長生グリーンラインに加え、東京湾アクアラインの普通車通行料金800円の恒久化や北千葉道路の早期全通が求められる。さらに長期的な視点に立てば、東京湾アクアラインの拡幅および東京湾口道路、第二東京湾岸道路の整備など、大型プロジェクトの検討も並行して進めるべきである。

これらの成田空港を起点とした鉄道および道路の整備は、成田空港と千葉県のみならず、首都圏全体の持続的な発展を下支えすることに他ならない。例えば、上記の外環道の開通により、京葉臨海部と柏方面のアクセス利便性は飛躍的に向上した。柏の葉地区は千葉県屈指のイノベーション拠点であるが、柏の葉と京葉臨海部（幕張新都心やかささアカデミアパークを含む）が新たな交通インフラを介して連携すれば、自動車の自動運転やAI、ドローンなど次世代型の高付加価値産業が集積する（仮称）「日本版シリコンバレー」として機能する可能性も高まるだろう。これらの次世代型産業の集積は、世界との人材往來の活発化および精密部品など航空貨物の増加に寄与するなど、成田空港の航空需要の増加に向けた追い風となる。



■千葉県の30年後の将来像  
(出所) 千葉県経済同友会「千葉県の30年後の将来像」

# 地方 紀民 行鉄

## 山陽電気鉄道株式会社



太陽のご機嫌を伺いながら、瀬戸内海を望む景色を楽しみ、歴史的名所を訪ねる。曇ってきても大丈夫、沿線グルメが待っている。

**陽** 射しに輝く白い城。白鷺に例えられる優美な姿の姫路城。平成の大改修工事からはや5年、時とともに白さは薄れていくと言われているけれど、まだまだ十分白くて奇麗。その優美なお城からまっすぐ伸びた大手前通りの先に、山陽電気鉄道「山陽姫路駅」はある。

### 沿線観光には特急が便利

山陽電気鉄道は、西代駅から山陽姫路駅をつなぐ本線と飾磨駅から山陽網干駅をつなぐ網干線から成る。本線だけでも54・7kmある長い路線に名所旧跡が点在。つまり、移動に結構時間がかかる。おまけに天気予報は晴れがち曇り。景色を楽しむ名所には雲が広がってくる前にたどり着きたい。姫路城を早々に後にして、山陽姫路駅に向かう。

山陽電気鉄道の本線には、西代駅から神戸高速線を経由して阪神電鉄本線に乗り入れ、阪神、阪急それぞれの神戸三宮駅まで行く普通電車とS特急、阪神大阪梅田駅まで行く直通特急などがある。一日乗車券も有効エリアによって種類が豊富。今回は「三宮・姫路1dayチケット」を購入し、直通特急に乗車。

停車駅の少ない直通特急は途中駅をほとんど飛ばす。住宅ばかりだった車窓の景色に海の気配が見え隠れし始め、山陽明石駅に停車した電車が再び動き出すと、大きな明石海峡大橋が目の前に現れる。電車は海沿いを走り始め、穏やかな明石の海が車窓に広がる。通過していく駅からの眺めも良さそうで「降りてみたい!」と思うけれど、ここは我慢。山

陽垂水駅で普通電車に乗り換えて、目的地、須磨浦公園駅に到着。

### 昭和の雰囲気景色を楽しむ

向かうのは改札を出てすぐ右手、須磨浦山遊園ロープウェイの乗車口。乗車券売り場では、係員さんが乗車券の説明をしてくれる。「ロープウェイからカーレーターに乗り継ぐと回転展望閣まで行けます」。

カーレーターとは「日本一乗り心地が悪い」と評判で、乗り心地の悪さを過度に保つように整備しているという謎の乗り物。お一人様で乗車するには、なかなかハードルが高い。回転展望閣には歩いても行けるといっておとなしくロープウェイの乗車券のみ購入。定員30人のロープウェイを独り占めして約3分。ロープウェイを降り、カーレーターを横目に階段を上がって回転展望閣に向かう。

随分昔に聞いたような曲が流れる中にたたくず回転展望閣は、「昭和」の雰囲気満点。中に入ると無人のゲームコーナーから明るい機械音が聞こえてきて、さらに「昭和」感が増す。タイムスリップした気分が階段を上ると、ガラス張りの円形屋内展望室兼喫茶室？に出る。

少し雲が広がってきたけれど、明石海峡大橋や神戸市内、大阪の方まで十分見渡せる。じつと景色を眺めていると自分がゆっくり右側に動いて行く。ここは「回転」展望台だった。回転に逆らって歩いてみたら、パソコンや資料を広げて仕事中の先客を発見。昨今、広がりつつあるノマドワーカーだろうか。平日昼

## 山陽電気鉄道

【さんようでんきてつどう】

本線・網干線を合わせると総延長は63.2km。神戸高速線を介して阪神、阪急それぞれの神戸三宮駅まで結ぶ。阪神電鉄との乗り入れでは、山陽姫路駅から阪神大阪梅田駅まで相互直通運転も行う。



(右) ロープウェイ乗り場も懐かしい雰囲気 (上) ゴンドラは紅白2台ある



白漆喰で塗られた白鷺城。月日がたつと、次第に黒みがかってくる



上/須磨寺には面白いものがいっぱい。狛犬ではなく…？  
右/本堂は由緒正しい雰囲気



回転展望台は外観も「昭和」感満点。展望台からは、神戸から大阪の方まで見渡せる

間は静かで空いている。しかも視線を上げれば良い景色も見える。ノマドワーカーにとっ  
て、ここは穴場スポットなのかもしれない。  
ぐるりと景色を楽しんで、再びロープウェイ  
に乘車。ロープウェイの中では周辺の観光  
情報が流れ、駅近くの海岸線辺りが、源平の  
「二ノ谷の合戦」の場所であること、合戦で  
打たれた平敦盛の首塚が近くの須磨寺にある  
ことなどを教えてくれる。須磨寺の最寄り駅  
は須磨寺駅。須磨寺駅には他にも見たい場所  
がある。さっそく須磨寺駅へ移動。

### 源氏に縁の二つのお寺

須磨寺駅から徒歩数分。須磨寺こと「上野  
山福祥寺」は、源平縁の古刹。重々しい雰囲気  
のお寺を想像していたら、何だか違う。由  
緒正しそうなお堂の近くに、狛犬というには  
エスニックな顔立ちの像が置いてあったり、  
首塚の近くに、可愛い五猿の像があったり。  
境内には「何これ、何あれ」がいっぱい。何  
とも言えない面白さは、一見の価値あり。

「ああ面白かった」と須磨寺を出て、今度は  
「見たい」と思っていた場所へ。こちらも  
源氏に縁のお寺。ただし源氏は源氏でも『源  
氏物語』の光源氏の方。帝の寵姫との関係が  
露見した源氏が、謹慎のため移り住んだ須磨  
での居住地とされている現光寺だ。

須磨の「詫び住まい」で都を偲び、源氏は  
泣き暮らすのだけれど、緑の松に可憐な梅が  
植えられた現光寺は趣あるたたずまい。当時  
の京の都より水も空気も良さをうたし、「そ  
こまで嘆かなくても…」と思つてから、相手

が千年以上昔の架空の人物だったことを思い  
出す。

『源氏物語』に思い入れを持って現光寺を  
訪ねる人は昔から多かったようで、松尾芭蕉  
もその一人。境内には須磨の秋を詠んだ句碑  
が残る。ただ、実際に芭蕉がこの地を訪ねた  
のは春。想像で秋を詠んだものらしい。源氏  
が見た須磨の名月が見たかったと悔やんでい  
たというから、思い入れがすごい。

さて、『源氏物語』で源氏は須磨から明石  
に居を移す。做うわけではないけれど、明石  
海峡大橋を眺めに、こちらも須磨から明石方  
面へ移動。

### 景色の次の観光は

明石海峡大橋の最寄り駅、舞子公園駅では  
なく、一つ手前の霞ヶ丘駅で下車。向かうは  
五色塚古墳。古墳の上に登ることができ、明  
石海峡大橋と手前を走る電車を一緒に撮影で  
きるという。

天気予報が当たり、雲が迫ってくる中、急  
いで古墳に駆け上がり、どうにか逃げ切り成  
功。雲間からの陽射しの下、想像より近い淡  
路島も含めて、橋と電車を写真に収める。

姫路城に須磨浦山上遊園、現光寺に明石海  
峡大橋……。天気が下り坂になる前に見た  
かった景色は見た。それじゃあ次は明石焼  
か、話題のご当地グルメか。dayチケット  
トは三宮まで行けるから、神戸スイーツもい  
いな。グルメに天気は関係なし。時間いっぱ  
い、目いっぱい、お腹いっぱいまで、行って  
きます。



五色塚古墳の上からは、明石海峡大橋と山陽電車が一緒に撮影できる



海に近い駅からの景色は奇麗



光源氏が住んでいた(?) 現光寺。かつては「源氏寺」「源光寺」と呼ばれていたとか



茶畑が広がる日本平から望む富士山と清水港。

連載 第4回

# 民営鉄道の 起源を訪ねて

鉄路は何を目指したか



## 静岡県 静岡鉄道

静岡清水線

文・渋谷申博

text by Nobuhiro SHIBUYA

### 茶所静岡とともに 走り続けた100年間

新幹線に乗っていて静岡県を感じさせる風景が二つある。ひととき大きく見える富士山と茶畑だ。もし静岡鉄道静岡清水線がなかったら、このうちのひとつ、茶畑はなかったかもしれない。少なくとも今とはだいぶ様子が変わっていたことだろう。

実は静岡清水線が敷設されているルートは、「道」としての歴史がとても長い。その路線は旧東海道にほぼ沿っているが、この街道が整備されたのは奈良時代以前に遡る。景行天皇の皇子、ヤマトタケルが東国遠征に向かった時も、この道を歩いたという。

静岡清水線の駅名にもなっている草薙くさなぎは、ヤマトタケルが土地の賊から焼き討ちに遭った場所とされる。この時、ヤマトタケルは草薙の剣で草を刈り、迎え火を付けて賊を倒したことから、草薙という地名がついたと伝えられている。

また、起点である新静岡駅は徳川家康の居城であった駿府城に隣接している。

さて、茶畑だが、これは明治維新以降に急速に開発された。茶が生糸とともに日本の主要な輸出品になったからで、明治10年代には生産量の8割以上が輸出されていたともいう。

しかし、それらを扱うことができる港は横浜・神戸・長崎の3港だけで、しかも外国人の貿易商社の手を経なければ輸出でき

## 清水港



左/清水港にそそぐ巴川の上をゆく開業100周年記念ラッピング車両 上/清水港。近世から物流の中心であった清水港(清水湊)は、明治に入って近代的な港に改修され、明治40年代以降は茶の主要な輸出港として繁栄した

## 駿府城跡



上/駿府城は徳川家康の居城で、彼はその波乱の生涯をここで終えた。今は駿府城公園として整備されている 左/城跡内に立つ晩年の徳川家康像。左手に鷹を止まらせている

## 草薙神社



草薙はヤマトタケルが草薙の剣の靈威で敵を倒した地とされ、その靈跡に草薙神社が鎮座している



上/草薙神社境内の御神木。樹齢1000年のクスノキで樹高は15mを超える 左/境内入口に立つヤマトタケル像

■静岡清水線 路線図



## 静岡鉄道株式会社

Shizuoka Railway Co.,Ltd

設立 大正8(1919)年5月  
 本社所在地 静岡市葵区鷹匠一丁目1番1号  
 営業路線 静岡清水線(11km)・15駅  
<https://www.shizutetsu.co.jp/>



静岡県護国神社前をゆく静岡清水線の車両。この付近は線路が旧東海道とほぼ並行している

なかった。このため静岡の農民や商人にはごくわずかな利益しかもたらされなかった。こうした状況に対して清水港から直接輸出をしたいという気運がしだいに高まっていったが、皮肉なことに明治22(1889)年に東海道線が全通すると茶は鉄道貨物によって横浜に運ばれるようになり、清水港の取扱量は激減してしまった。

この危機に清水町議会も動き、清水港を輸出ができる特別貿易港にするよう貴族院・衆議院へ請願を行った。こうした努力が実り、明治32(1899)年に開港場として認められた。静岡市のホームページによると「茶の輸血量が」明治41年には神戸港を、明治42年には横浜港を抜いて、清水港が日本一の座に「ついたという。

まさにこの明治41(1908)年5月に、静岡清水線の前身が江尻新道(現在の清水)―清水波止場で開業した。静岡から清水港へ茶を輸送するのを目的とした鉄道で、同年暮れには鷹匠町(現在の新静岡)まで全通した。

当時は大日本軌道の経営であったが、大正8(1919)年には地元有志が買収して駿遠電気設立。大正12(1923)年には静岡電気鉄道に改称した。

現在では通勤通学客輸送が中心の都市型鉄道になった静岡清水線だが、沿線には古代から近世の遺跡が点在し長い歴史が偲ばれる。近世以前に清水港への物資の運搬に使われた巴川の上を、静岡鉄道の車両が渡っていくのを見るのは、感慨深いものがあった。

### しぶやのぶひろ

1960年、早稲田大学第一文学部卒。日本宗教史研究家。『一生に一度は参拝したい全国のお寺めぐり』『聖地鉄道めぐり』(以上、G.B.)、『眠れなくなるほど面白い 図解 仏教』(日本文芸社)、『諸国神社 一宮・二宮・三宮』(山川出版社)ほか著書多数。



# みんな てつ

Vol. 73 | SPRING 2020  
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 : <https://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、東急電鉄、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、東急電鉄、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 広報課

●企画編集協力 / 時事通信出版局「みんなてつ」編集室 香田朝子

●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

時速 160km 走行、36 分で都心と成田空港を結ぶ 3 代目スカイライナー  
(成田スカイアクセス線 千葉ニュータウン中央-印旛日本医大間)

※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。