



企画展

鉄道と地図と 地域変容



台車も手作り



鉄道と地図と地域変容

I. 概要

奈良大学に近い平城・相楽ニュータウンや東京近郊の多摩ニュータウン、大阪近郊の千里ニュータウンなど昭和40年代頃から各地の丘陵地では開発が進み、多くの人達の生活の場となった。それらの地域では通勤通学の足として新たな鉄道が開通し、都心との交通手段として利用されることとなった所も多い。なかでも、神奈川県東部に建設された多摩田園都市は東急電鉄が主体となって計画が進められたニュータウンで、多摩丘陵に40万人都市を造るという目標のもとに鉄道延伸計画と一体化して町が建設された。東急電鉄は、渋沢栄一の田園都市構想でつくられた洗足や田園調布などの街を結んで建設された目黒蒲田電鉄から発展した鉄道会社であり、大学の誘致なども含めて鉄道と街づくりを一体化した発想で開発を進めてきた。企画展では地理学科海津教授のコレクションにもとづいて、東急電鉄や多摩田園都市にかかわる地図・資料などから地域変容と鉄道との関わりを紹介し、東急電鉄の車両模型や記念切符なども展示する。さらに、いくつかの国々の地形図や鉄道模型、鉄道の写真なども展示する。なお、展示した写真もすべて海津教授の撮影による。

II. 東京付近の地形の特徴

東京都から神奈川県にかけての地形は大きく、丘陵、台地、低地に区分される。東京都西部から神奈川県北部にかけて広がる多摩丘陵は中期更新世（78～12.5万年前）の地層よりなり、富士山や箱根火山から飛んできた関東ローム層のうち、多摩ローム層とよばれる古い火山灰層によって覆われている。地表面は侵食が進み、高さは比較的そろっているものの平坦面は見られず、多くの谷が形成されている。より新しい関東ローム層に覆われている下末吉台地や武蔵野台地などは後期更新世の12.5～2万年前頃の間形成された土地で、比較的平坦な地表面を持つ。そのうち、東京都の南東部や川崎市東部から横浜市南東部にかけて広がる下末吉台地（下末吉面）はやや谷が深く、東京都中央部から西部に広がる武蔵野台地（武蔵野面）は多摩川の扇状地が台地化したものとして知られている。武蔵野台地には谷が多く刻まれていて、それらの谷頭部にはかつて顕著な地下水の湧水が見られ、現在も三宝池、善福寺池、井の頭池などがその名残として存在する。東京をほぼ南北に走る京浜東北線の線路より東側に相当する地域は、約2万年前の最終氷期最大海面低下期以降の海面上昇に伴って形成された沖積低地で、多摩川や荒川などの運ぶ土砂が堆積して形成された土地である。これらの河川下流部は約7,000年前に最



明治19年に参謀本部陸軍部測量局が刊行した20,000分の1迅速測図（荏田村図幅）
展示ではこの図を含む東京都南東部から神奈川県北東部地域を集成した古地図資料出版株式会社発行の図を展示している。



昭和13年に参謀本部が刊行した10,000分の1地形図「碑文谷」

も拡大した東京湾沿いの入り江などが埋積されて三角州や干潟として発達してきた土地で、低地に面した台地のへりには多くの貝塚が形成されている。

展示では東京大学出版会刊行の『新編日本地形論』『日本第四紀地図』にもとづく東京周辺地域の地形区分図を示すとともに、10m 間隔のメッシュ交点について求められた標高データを用いて作成した鳥瞰図を示す。また、これらの地域の変化の様子は古い地形図によって良好に示されており、明治初期に作成された20,000分の1地形図や、東京西南部図幅の25,000分の1地形図を年代別に展示するとともに、1937（昭和12）年に刊行された東京都世田谷区南部を示す10,000分の1地形図「碑文谷」図幅とその南の1958（昭和33）年刊行の10,000分の1地形図「田園調布」図幅も展示した。1937（昭和12）年の「碑文谷」図幅では田園都市株式会社が開発した洗足・大岡山・北千束（当時の駅名は池月）一帯の住宅地が読み取れる。また、この地図は参謀本部によって作成されていて図郭外には「秘」の文字が読み取れる。一方、「田園調布」の図幅には同じく田園都市株式会社が多摩川台として開発し、高級住宅地として名声をかせた昭和30年代の田園調布の町並みを読み取ることができる。なお、この地図は市販されなかった特殊なもので、防衛庁の紫色のグリッド線が示されている。このほか、展示では第2区画で紹介する田園都市線のたまプラーザ駅周辺地域を25,000分の1地形図「荏田」図幅より拡大し、1967（昭和42）年から1999（平成11）年までの移り変わりを示している。



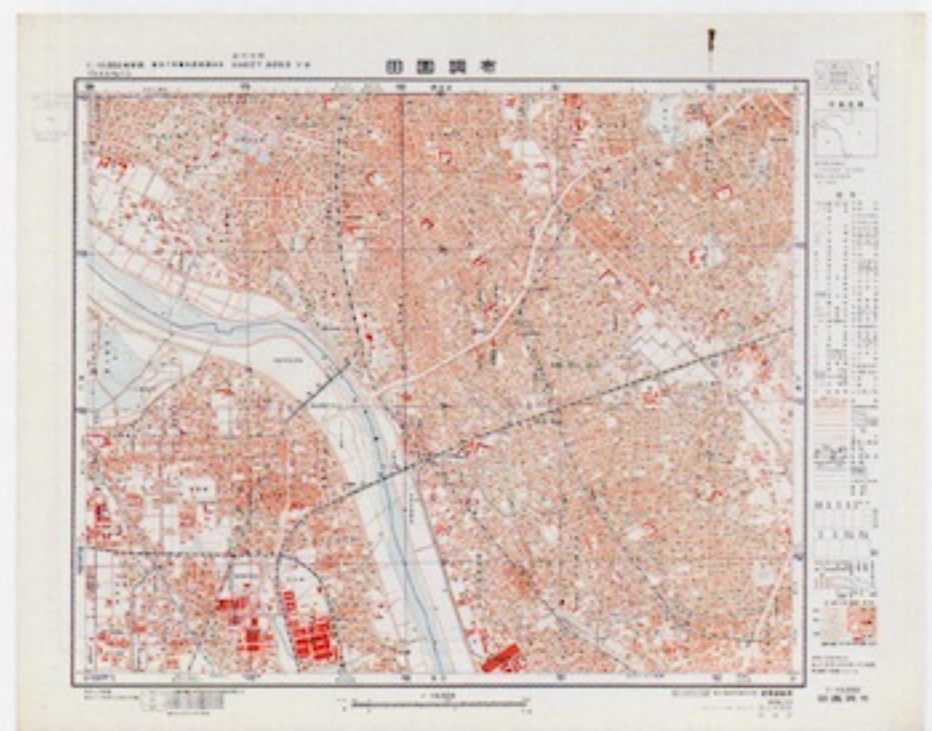
東京周辺地域の地形区分（『新編日本地形論』『日本第四紀地図』）にもとづく



東京周辺地域の鳥瞰図（10 m DEM を用いて作成）



1947（昭和22）年国土地理院発行
25000分の1地形図「東京西南部」



10,000分の1地形図「田園調布」
1958（昭和33）年地理調査所発行

Ⅲ. 多摩田園都市開発と田園都市線

多摩田園都市は東急電鉄が主体となって神奈川県北東部の多摩丘陵を開発して作られた街である。計画は昭和20年代後半から始まり、地域内では土地区画整理組合が作られ、野川地区、荏田地区など4つのブロックに分けて都市計画が進められた。1966（昭和41）年には大井町線の終点であった溝の口と長津田とを結ぶ田園都市線が開通し、駅を核としてニュータウン建設が進行した。沿線地域は、その後の路線の延伸及び地下鉄や他路線との相互乗り入れによって都心と結ばれ、首都圏有数のベッドタウンとなった。開発区域内では東急不動産による分譲地の販売や東急ホームの建設なども行われたが、土地開発を行い、鉄道を敷設し、さらに学校などを誘致する手法は東急の前身の田園都市株式会社とその後継の目黒蒲田電鉄が東京南東部の洗足や田園調布、北千束などの開発の際に進めた方法である。大正時代末期から昭和の初め頃に分譲されたこれらの土地は、東京都目黒区の南部、品川区の西部、大田区の北西部、世田谷区の南東部に位置していて、現在の東急目黒線、大井町線、東横線が集まっている地域に広がっている。

本企画展のこのコーナーに関する資料としては東急電鉄の路線の変遷を示す路線案内図。多摩田園都市における不動産販売の広告、東急電鉄による分譲地販売のパフレット、東急ホームのプラン集などのほか、東急の活動を利用者によりわかりやすく提供していた情報誌「東急グラフ」のバックナンバーから、田園都市線の開発および開通に関わるものを展示した。



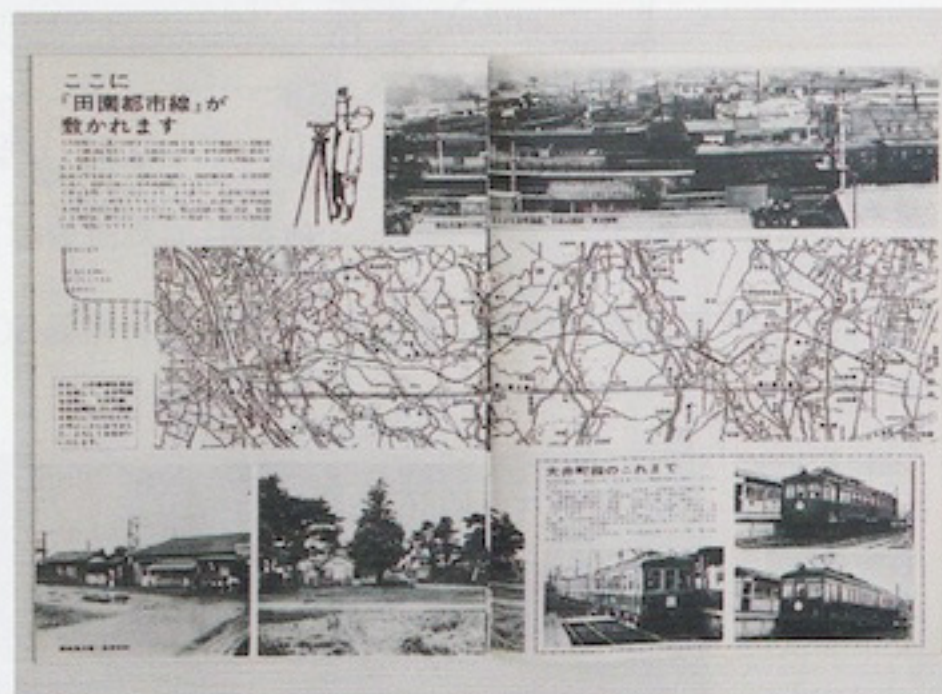
昭和30年代の東急沿線案内図



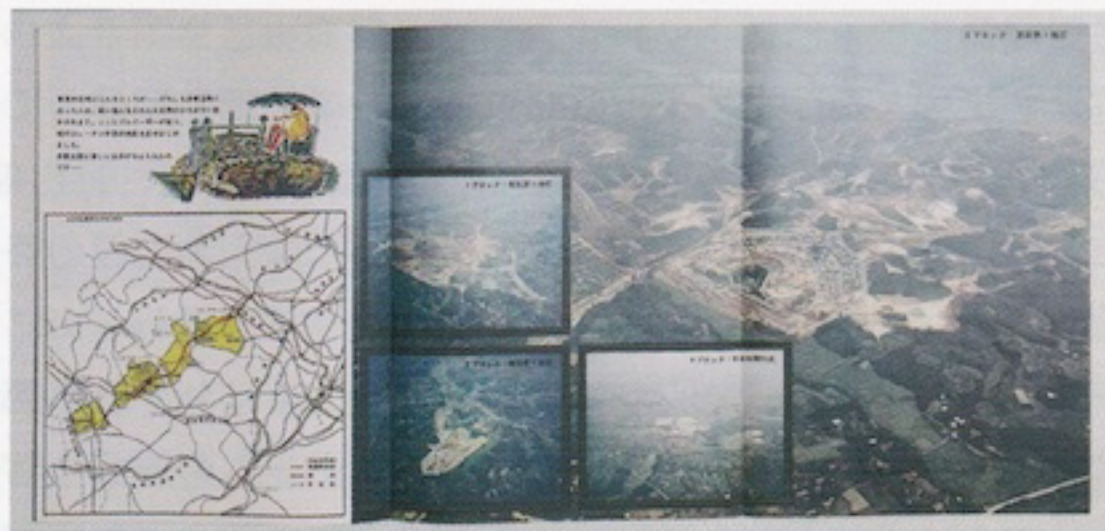
大井町線の延長として田園都市線が描かれた昭和40年代の東急沿線案内図



新玉川線開通後の東急沿線イラストマップ
1988（昭和63）年



多摩田園都市の計画を示す東急グラフ95号
1963（昭和38）年



多摩田園都市の開発を示す東急グラフ 1963（昭和38）年



田園都市線開業日の市が尾駅と駅前（1966年4月1日）



まだ田園風景が残る車窓景観（1979年2月 荏田-あざみ野間）



完成した造成地（1979年2月 宮前平駅付近）



落ち着いた住宅地となった美しが丘地区（2014年5月撮影）



田園都市線の工事区間（『東京急行電鉄50年史』にもとづく）



多摩田園都市の分譲地案内パンフレット

IV. たまプラーザ駅付近の変容

田園都市線沿線のなかでもおしゃれな町として知られるたまプラーザ駅周辺は多摩田園都市開発のモデル地域（元石川地区）として計画が進められ、戸建て住宅や集合住宅が起伏のある土地に幾何学的な形の道路網のもとに配置され、学校、公園・緑地などが整備された。1982年に駅前に東急百貨店が立地するなどして田園都市線沿線の中でもとくに著しく発展した。近年、駅をまたぐ大規模なショッピングセンターなども建設され、休日には多くの買い物客で賑わう。この街は1980年代に放送時間の金曜夜には妻たちがテレビに釘付けになったといわれる大ヒットのテレビドラマの舞台にもなり、羨望の都市生活の場所でもあった。現在は相互乗り入れにより、乗り換えなしで都心やさらに東武鉄道線沿線にも行くことができる。



昭和42年発行の25,000分の1地形図「荏田」図幅（部分）
国土地理院発行

東京急行・東急不動産による多摩田園都市の建売住宅広告チラシ 1981（昭和56）年



元石川地区のマスタープラン（『東京急行電鉄50年史』による）



美しが丘地区における各種住宅の分布（松原（1982）による）



1982年のたまプラーザ駅前（左側の建物が駅舎）



2014年のたまプラーザ駅前（奥の大きな建物が駅舎）



1978年のたまプラーザ駅付近（赤い跨線橋の見える所が駅の場所）



2014年のたまプラーザ駅付近（マンションが建ち並び、大きく変容）左写真と同一場所から撮影



たまプラーザ（元石川地区）街路景観（2014年5月）

V. 田園都市線の歴史

多摩田園都市の開発と平行して計画が進んだ東急田園都市線は1966（昭和41）年に大井町線の終点であった溝の口駅と国鉄横浜線の長津田駅間が開通した。1977（昭和52）年には途中にあざみの駅がつけられ、横浜市営地下鉄が開通して隣接する港北ニュータウンの住民の利便性が向上した。沿線地域は、その後の中央林間への延伸及び東京メトロ（当初は帝都高速度交通営団）の地下鉄や東武鉄道伊勢佐木線・日光線との相互乗り入れによって都心と結ばれ、首都圏有数のベッドタウンとなっている。

田園都市線の都心への直通にあたっては、渋谷と二子玉川園前とを結んでいた東急玉川線（玉電）が廃止され、地下路線の東急新玉川線（後に田園都市線の一部になる）が1977（昭和52）年4月に開通した。同年11月には田園都市線と新玉川線の渋谷駅とを結ぶ日中限定の直通快速の運転が始まり、1978（昭和53）年8月に地下鉄半蔵門線が開通して、長津田から二子玉川園、渋谷を経て青山一丁目までの直通電車が走るようになった。翌1979（昭和54）年8月からはつきみ野まで延長開業していた田園都市線から新玉川線経由地下鉄青山一丁目への全面直通運転が開始され、さらに、同年9月には青山一丁目 - 永田町間が、1982年12月には永田町 - 半蔵門間が、1989年1月に半蔵門 - 三越前間、1990年11月に三越前 - 水天宮間が開通した。この間、1983（昭和53）年1月には急行運転が始まり、1984年4月には、田園都市線が中央林間まで全通して、中央林間から地下鉄への乗り入れが実施されるに至った。2000（平成12）年8月には列車がすべて直通であるのに路線名が異なるという煩雑さを解消するため、新玉川線が田園都市線に編入されて、渋谷駅から中央林間駅までが「田園都市線」となり、1985（昭和60）年に遊園地が閉鎖されたにもかかわらず遊園地名を名乗る二子玉川園駅が二子玉川駅に改称された。2003（平成15）年に水天宮 - 押上間が開通して半蔵門線が全通し、中央林間から南栗橋に至る約100 kmにおよぶ東京メトロ半蔵門線・東武鉄道伊勢佐木線・日光線との相互乗り入れ・直通運転がはじまった。また、2009（平成21）年7月には二子玉川・溝の口間の複々線化が完成し、大井町線の列車が溝の口まで乗り入れて、都心へのルートの分散化をおこなっている。



東急グラフの田園都市線開通記念号表紙
1966（昭和41）年4月



現在の東急電鉄路線図（横浜高速鉄道路線を含む）



新玉川線計画図（『東京急行電鉄50年史』にもとづく）



1962（昭和37）年2月の二子玉川園駅玉電乗換口駅舎（手前が玉電の線路、奥のホームが大井町線）



二子玉川園前駅に停まる玉電200型（1967（昭和42）年7月）



二子橋側から見た工事中の二子玉川園駅（右が高架にするために取り壊される大井町線のプラットホーム。左が玉電のホームを移設したあとに作られた大井町線用の仮プラットホーム。仮プラットホームあたりに右の写真のビルや2階建ての建物が建つ）（1965（昭和40）年2月）



1962（昭和37）年の写真とほぼ同一場所の現在の二子玉川駅（ビル1F奥にある改札口付近が1962年の写真の玉電の線路付近に相当）



田園都市線開業日当日の開通記念電車（1966年4月自由が丘留置線にて）



東武鉄道伊勢佐木線久喜駅行き東急5000系電車。右は乗り入れの東京メトロ8000系電車（2014（平成26）年3月たまプラーザ駅にて）

VI. 田園都市線を走った電車達

田園都市線の開業当初は大井町からの4両編成であったが、日中は鷺沼で切り離しがおこなわれ、鷺沼-長津田間は2両編成であった。その後、編成車両数が増え、快速や急行運転、相互乗り入れなども始まり、現在は10両編成の列車が東武鉄道の南栗橋まで乗り入れている。この間、さまざまな形式の車両が田園都市線を走り、開業20周年を記念した伊豆急のリゾート21の特別列車や、長野電鉄へ納入される直前の5000系など他社の車両も運行された。

開業以来、田園都市線を走った車両には釣り掛け駆動の(旧)3000系、それまでの電車の常識を覆す張殻構造で独特の丸みを帯びた特徴的な車体で1954(昭和29)年にデビューした(旧)5000型、日本最初のステンレスカーである5200型、1台車1モーターの独特の台車構造を持つ6000型、アメリカ合衆国パッド社との技術提携によって構造部分までステンレスで作られたオールステンレスカーの(旧)7000型、東急初の20m車である8000型、その発展的改良型である8090型、8500型などである。



← 開業当日の市が尾駅に到着した7000型2両編成
(1966年4月)

開業20周年記念で走った伊豆急のリゾート21
(1986年6月) →



← 開業の頃は青と黄色の旧塗色の車両も混じっていた
(1966年4月)

渋谷-長津田間直通運転の記念サボをつけた8500系電車
(1977年11月) →



← 青葉台駅付近に行く5000型の長野電鉄譲渡車
(1978年7月)

丸い標識をつけて田奈駅を通過する8000系快速列車
(1979年3月) →



← 8500系の三越前行き広告電車と営団地下鉄8000系
(1989年6月)

玉川線廃止の記念花電車
(1969年5月) →



田園都市線を走った特別な車両と玉電廃止の記念花電車

Ⅶ. 子供の国線と歴代の車両

子供の国線は1965年に皇太子のご成婚を記念して開園した「こどもの国」と田園都市線の長津田駅とを結ぶ延長 3.4km の路線である。1997年までは子供の国協会が施設を保有し、東急が委託されて施設の管理・運行を行い、車両は初代から4代目までは東急の車両を利用した2両編成の専用車が使われていた。また、ゴールデンウィークなどの繁忙期には、東急本線から4両ないし5両編成の車両が投入された。このような子供の国線であったが、近年、周辺地域の都市化に伴い、通勤路線への転換要望が高まって、中間に恩田駅が設置されるとともに、鉄道事業は子供の国協会から横浜高速鉄道に譲渡され、車両も横浜高速鉄道の車両に置き換わった。



← 初代こどもの国線専用車の
3000系(旧)3405：昭和
4年生まれの両運転台車

7200系7290：下写真のア
ルミカーは後に改造され事
業車になった →



← 2代目こどもの国線専用車
の3000系(旧)3608：戦
後規格型の車体更新車

3代目専用車のアルミカー →
7200系7500と張殻構造の
高性能車5000系



← USA バッド社との提携で作
られたオールステンレスカー
7000系7057

1台車1モーターのステン →
レスカー6000系6005



← 横浜高速鉄道子供の国線専用
車Y000系Y0002

東急初の20m車8000系の →
8011：ワンハンドルマスコン
が特徴



子供の国線を走った歴代の車両

Ⅷ. 地方で活躍する東急の電車

田園都市線などを走った東急の電車はその後地方私鉄へ転籍したものも多い。定山溪鉄道（北海道）や十和田観光鉄道（青森県）などすでに廃止された鉄道のほか、名古屋鉄道といった大手私鉄に売却された車両の例もあるが、多くは地方の鉄道に新たな活躍の場を得ている。また、数回にわたって複数の形式を導入した会社もあるが、展示ではその一部を地図とともに示す。



1 弘南鉄道（模型あり）
3608 として入線した東急 3600 型（1982 年 8 月）



2 弘南鉄道
7033 として入線した東急 7000 型（2013 年 8 月）



3 十和田観光電鉄
3809 として入線した東急 3800 型 3801（1996 年 7 月）
（2012 年 3 月 鉄道廃止）



4 上田交通（模型あり）
日本最初のステンレスカー 5201（1991 年 7 月）と東急 7200 型を導入した丸窓電車（2009 年 7 月）



5 長野電鉄
8503 として長電特急車と休む東急 8500 型（2009 年 10 月）



6 伊豆急行
8014 として活躍する東急 8000 系電車（2013 年 8 月）



7 豊橋鉄道（模型あり）
2802 として入線した東急 7500 型（2006 年 11 月）



8 水間鉄道
7052 として長津田駅より搬出される東急 7000 系中間車の改造車（1990 年 7 月）



9 伊賀鉄道
101 として入線した東急 1000 系（2012 年 8 月）



10 熊本電鉄
一両で走る東急 5000 型
唯一の現役車 5101A
（2007 年 9 月）

地方私鉄で活躍する元東急の電車

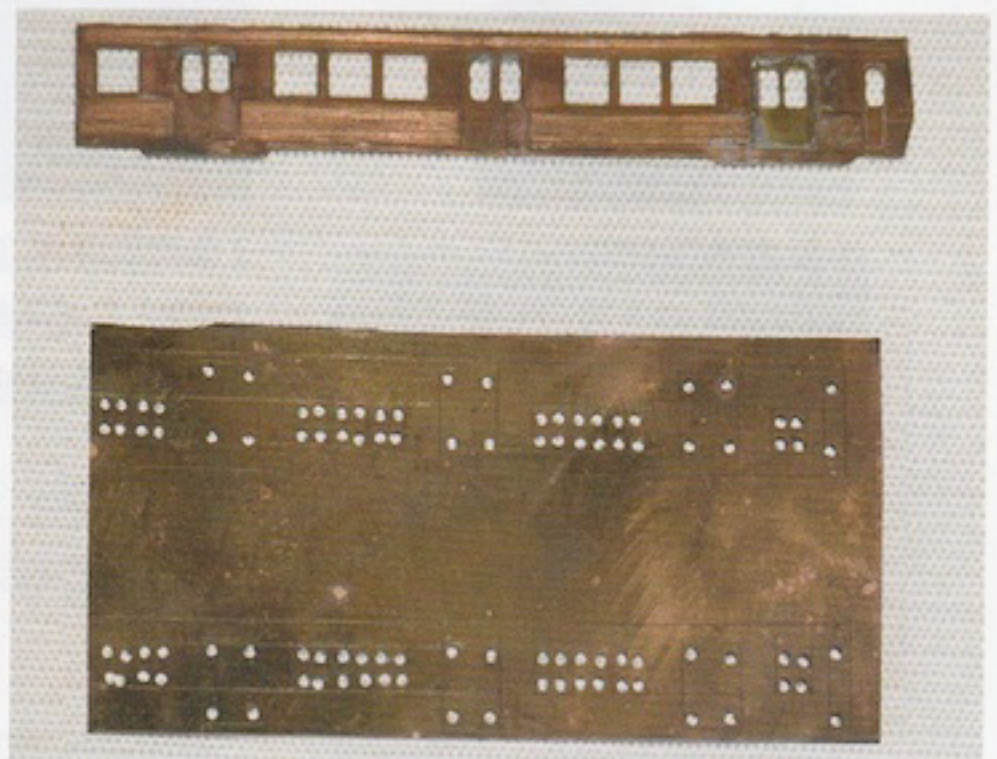
（他に福島交通、秩父鉄道、北陸鉄道、松本電鉄、富山地方鉄道などあり）

IX. 東急電車のNスケール模型

本企画展では、田園都市線を走った電車を中心に、東急の車両のNゲージ（150分の1スケール）の模型を展示している。これらは既製品、プラスチックのキット部品を組み立てて塗装したもののほか、真鍮板をドリルと金属用糸鋸を用いて窓やドアの部分を開け、さらにハンダ付けにより裏打ちしたうえでさらに穴開けによって窓枠を表現するなどの加工をして作成した7200型+7500型のステンレスカーや、ケント紙を用い、カッターで窓やドアを開け、さらに裏打ちして窓枠を表現するなどして作成した3000系の車両もある。なお、7200型+7500型のステンレスカーは薬品を用いて腐食するエッチングによって車体横のゴルゲートを表現しているほか、東急のTS型台車も真鍮板を用いて自作している。



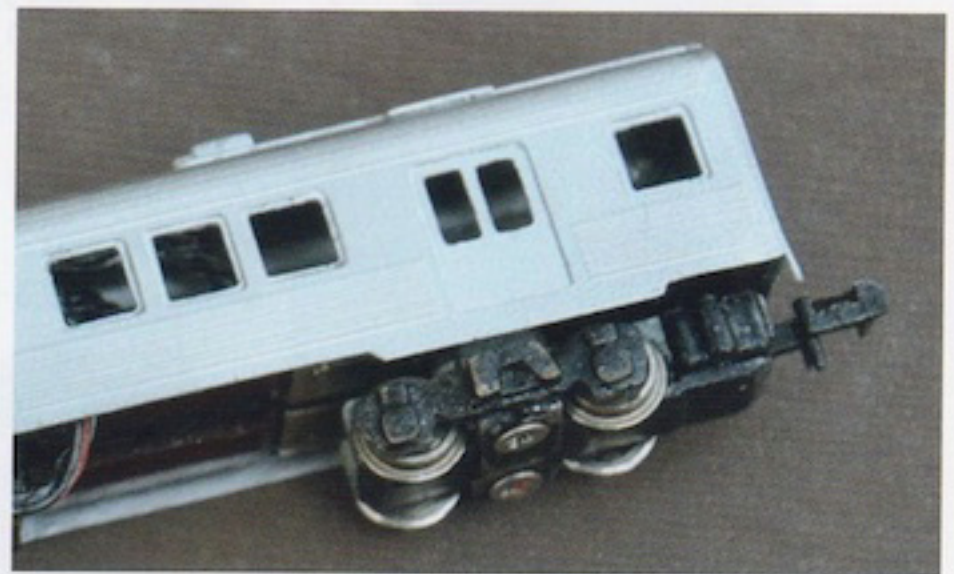
ダイヤモンドカットの正面を持つ7200型と7500型の真鍮板製の模型



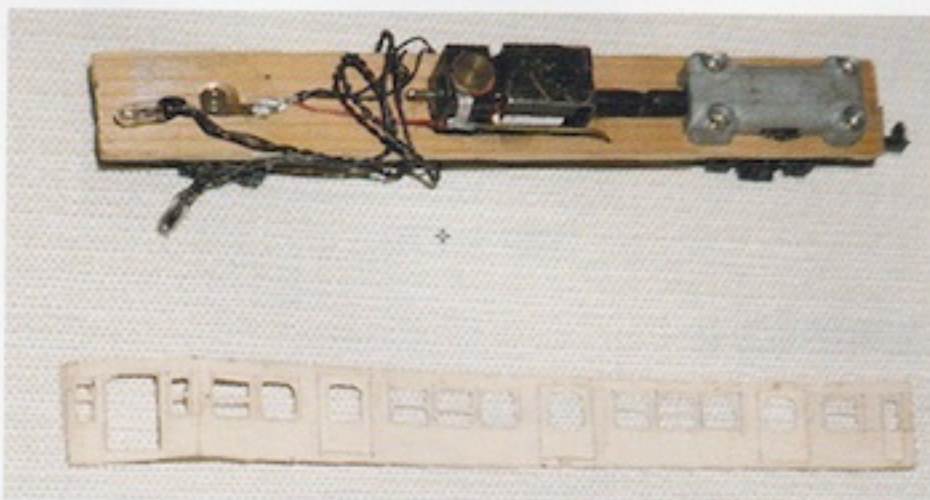
真鍮板の加工過程（窓はドリルで穴を開け、糸鋸で切り抜き、やすりで仕上げる。側面はエッチングでゴルゲートをつけ、ドアや窓枠に相当する真鍮板を裏から半田付けし、さらに窓を切り抜いたあと折り曲げて車体の形にする。最後に正面と連結面を作って半田付けし、車体を完成させる。モーターなどを取り付けた床板などを作り、本体に取り付け、塗装を施して完成させる。



組み立てが終わった7500型車体



TS型台車も真鍮板から作成した



ペーパー製車体の失敗作とモーターを取り付けた床板



ペーパー製の3600型と3850型車両（屋根はホウ材で作成）

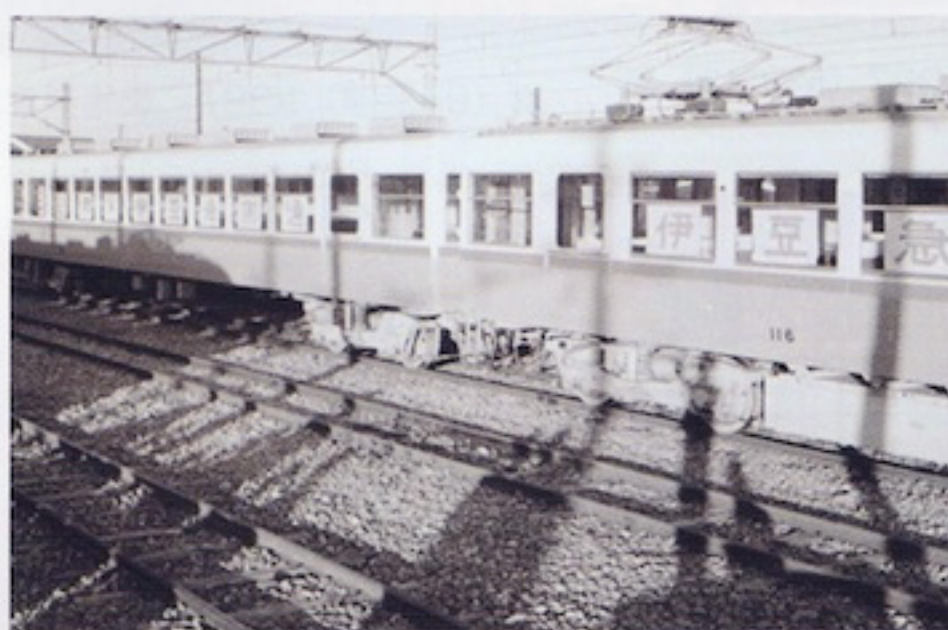
なお、ペーパー製の3000系電車は戦災復旧車であるデハ3600型の車体更新車とクハ3850型をモデルとしている。3850型は1952（昭和27）年と1953（昭和28）年に川崎車両と東急横浜製作所で17両製造された付随車である。このうち、川崎車両製の3850～3854（東急の旧3000系の電車は3501のように1番から始まるのが一般的であったが、この形式だけ0番から始まっており、とても不思議に思っていた。なぜ3851からでなく、3850からの番号がつけられたのかについては未だにその理由がわからない）の5両はウインドシルが正面貫通ドアの上部にまで連続していて、台車はOK-6型をはいていた。その乗り心地はとても柔らかく、車内はニスでつやの出た壁板が緑色のモケットのいすとともにとても心地よい感じを与えていた。海津は子供の頃からこの車両がとても気に入っていて、中学1年の時には技術家庭科の自由課題の提出物としてこの電車の設計図を青焼きの図で作成し、大変褒められた記憶がある。展示ケースに入れられている設計図はその時提出したものであり、担当の先生の印が押されている。また、ケント紙で作成したNスケールの模型は高校生時代に作成したものである。



廃車となる直前の3850型3850号車（1974年2月）

上記以外の模型の多くは、プラスチックのキットを組み立てて塗装したものとして、銀色の各種ステンレスカーのほか、既製品にはない子供の国線の赤・白・黄色の塗色の車両や東急の黄色と青の旧塗色、長野電鉄に転出した赤と黄色の5000系車両などさまざまな車両を作成した。近年、既製品でもいくつかの形式が販売されるようになり、他私鉄へ転出したものを含めてそれらの既製品も展示している。また、既製品ではあるが新玉川線の建設に伴って廃止された玉電の80型、1軸台車の中間車輪が特徴の200型連接車、玉電の生き残りである世田谷線を走る300型も展示している。なお、80型は東急のオリジナルのほか、江ノ島電鉄に転出した600型の模型も並べてある。

このほか、伊豆急のハワイアンブルー2色の電車も展示してあるが、これは伊豆急が開業する際に宣伝のために東急線内を走った100型の増備車の模型である。



伊豆急開通の表示を窓に貼って東急東横線を走った伊豆急100型（1961（昭和36）年10月）

X. 記念切符

本企画展で展示している記念切符の一部を以下に示す。



田園都市線開通記念乗車券 (0001番を買うことができず、0002番の切符) 1966 (昭和41) 年



田園都市線・新玉川線 直通運転記念乗車券 1979 (昭和54) 年



伊豆急開通記念乗車券 (0001番) 東京急行発行 1961 (昭和36) 年



伊豆急開通記念乗車券 (0001番) 伊豆急行発行 1961 (昭和36) 年



田園都市線・新玉川線 直通運転記念乗車券 1979 (昭和54) 年



子供の国線開通記念乗車券 1967 (昭和42) 年



東急文化会館会場記念切符 (現在は渋谷ヒカリエに建て替え) 1961 (昭和36) 年



在籍車両700両記念乗車券 - 5201 1978 (昭和53) 年



田園都市線開通20周年記念乗車券
1986 (昭和61) 年



在籍車両700両記念乗車券 - 子供の国線3608 1978 (昭和53) 年



世田谷線20周年記念
テレフォンカードケース



田園都市線中央林間駅開業記念乗車券 1984 (昭和59) 年



田園都市線中央林間駅開業記念乗車券 1984 (昭和59) 年



田園都市線中央林間駅開業記念入場券 1984 (昭和59) 年



すすかけ台・つきみ野間開通記念1976（昭和51）年



新玉川線開通10周年記念テレフォンカード
1987（昭和62）年



あざみ野駅開業10周年テレフォンカード
1987（昭和62）年



新玉川線・半蔵門線直通運転記念乗車券 1978（昭和53）年



新玉川線開通10周年記念入場券
1987（昭和62）年



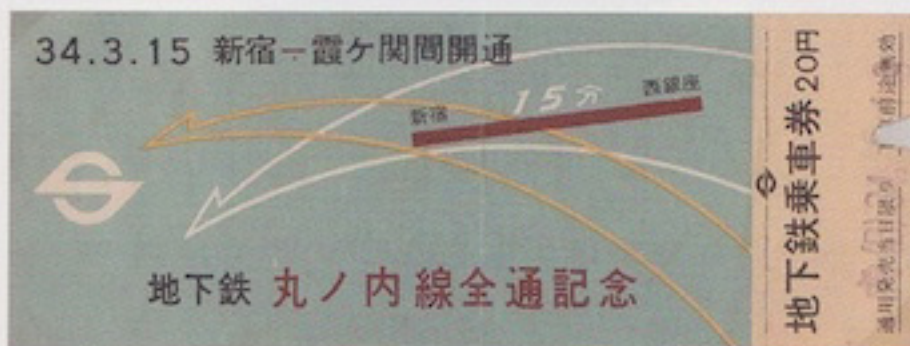
新玉川線・田園都市線直通快速運転記念乗車券
1977 (昭和52) 年



京浜東北・山手線複々線開通記念乗車券
1956 (昭和31) 年



地下鉄丸ノ内線池袋—東京間開通記念乗車券
1956 (昭和31) 年



地下鉄丸ノ内線全通記念乗車券 1959 (昭和34) 年



東京モノレール開通記念乗車券 1964 (昭和39) 年



大阪環状線開通記念乗車券 1961 (昭和36) 年



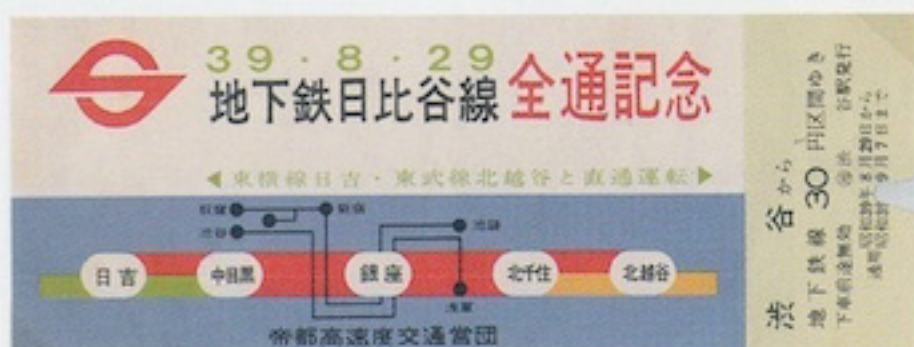
阪急京都線地下延長戦開通記念乗車券
1963 (昭和38) 年



半蔵門線開通記念乗車券 1978 (昭和53) 年



都営地下鉄開通記念乗車券 1963 (昭和38) 年



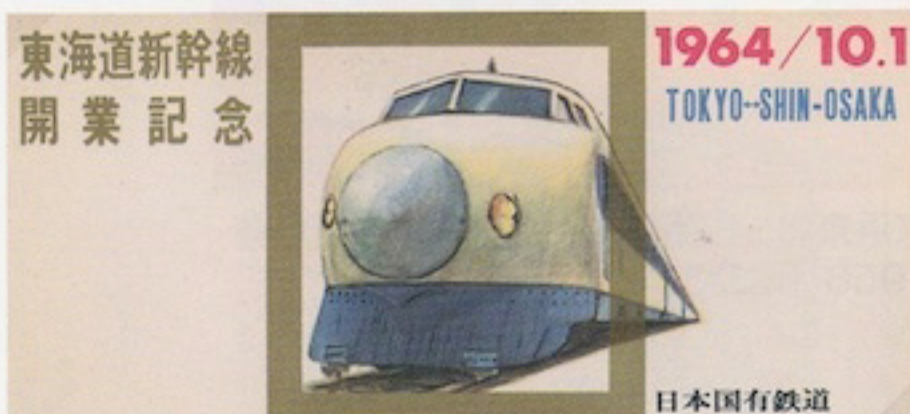
日比谷線全通記念乗車券 1964 (昭和39) 年



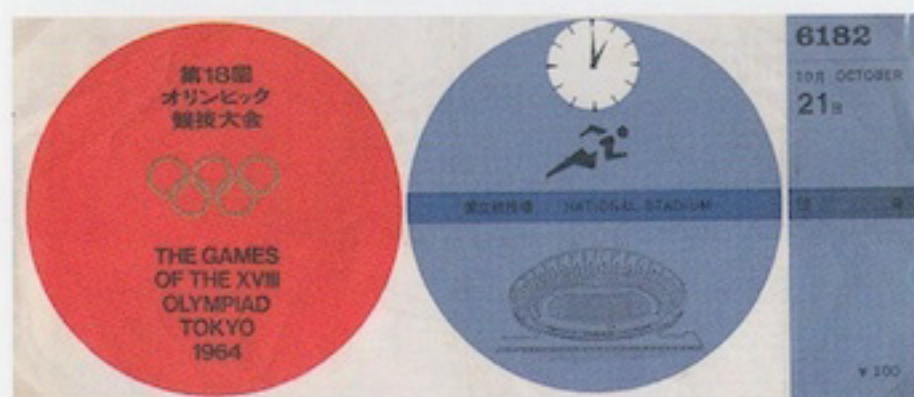
東西線全通記念乗車券 1969 (昭和44) 年



大阪地下鉄4号線開通記念乗車券 1962 (昭和37) 年



新幹線開業記念 1964 (昭和39) 年



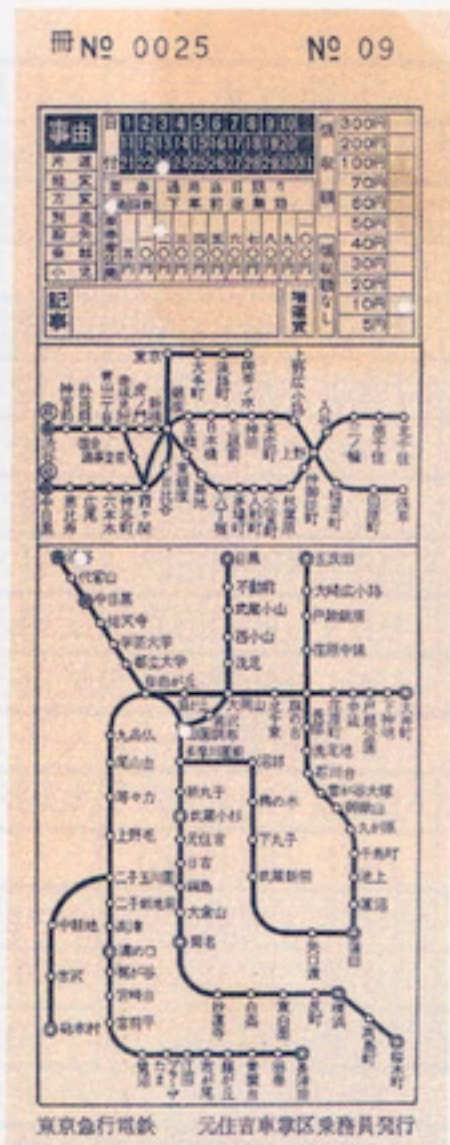
東京オリンピック入場券 1964 (昭和39) 年



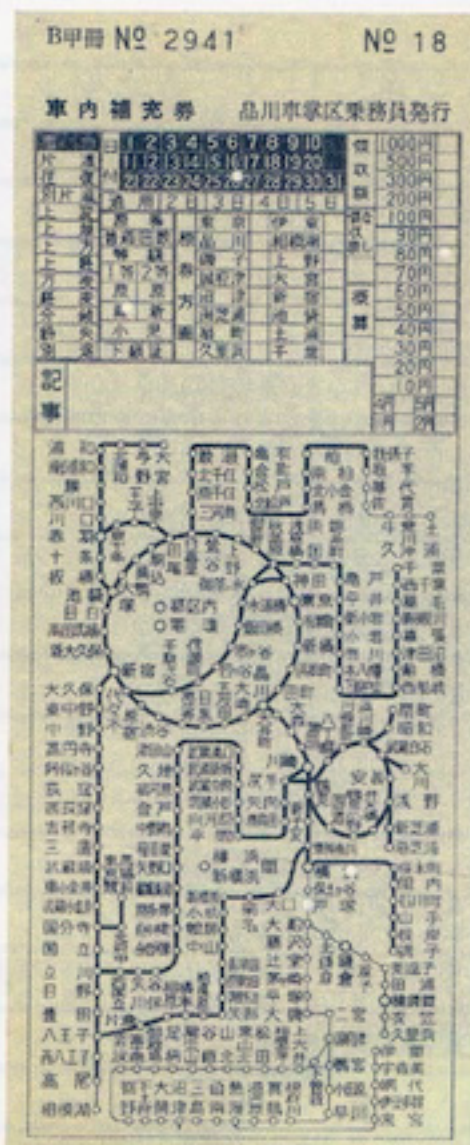
オリンピック東京大会記念乗車券 (横浜市電) 1964 (昭和39) 年



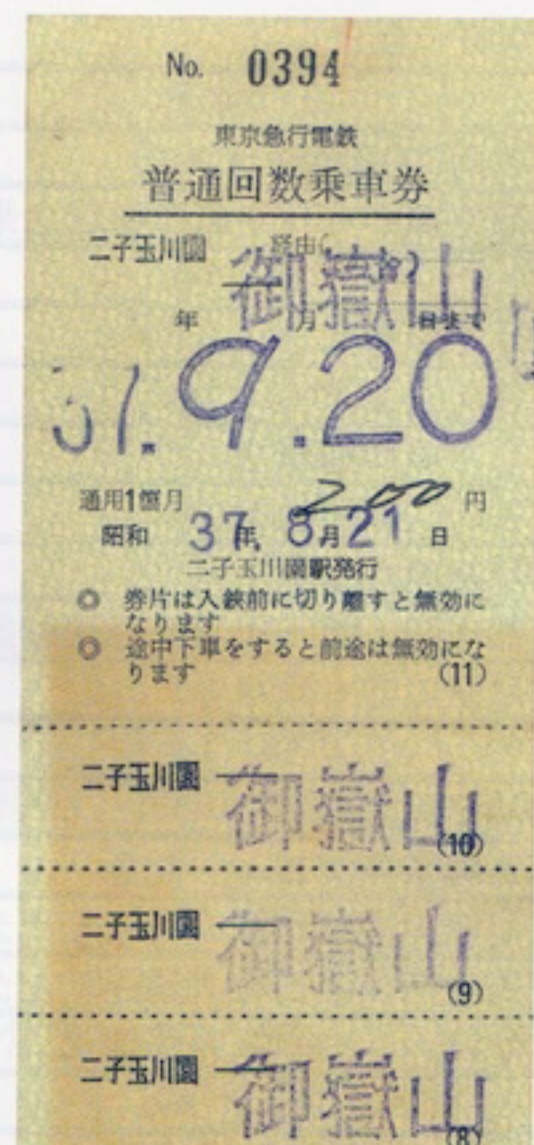
オリンピック東京大会記念乗車券 (東京都交通局トロリーバス) 1964 (昭和39) 年



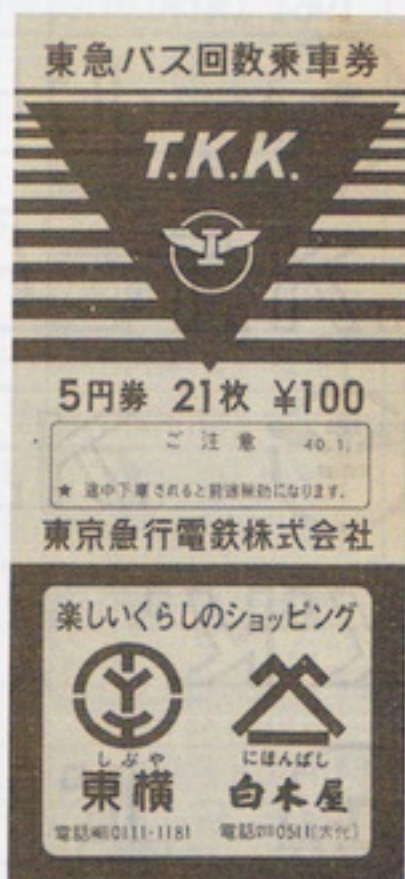
東京急行電鉄車内補充券



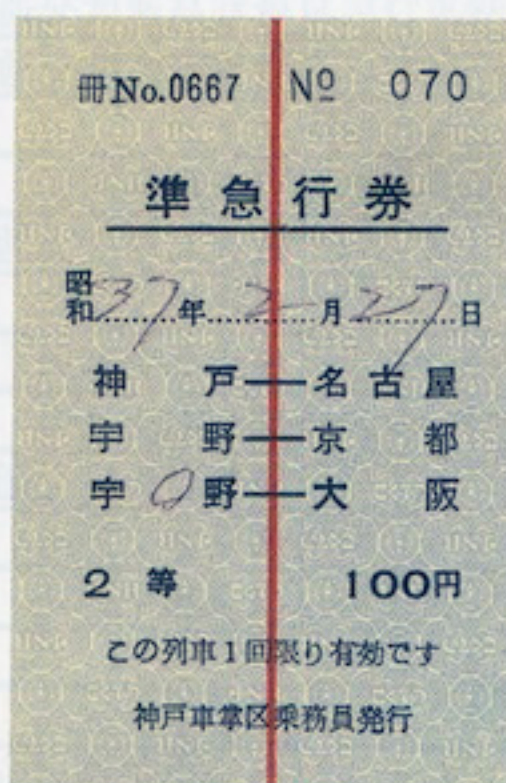
国鉄車内補充券



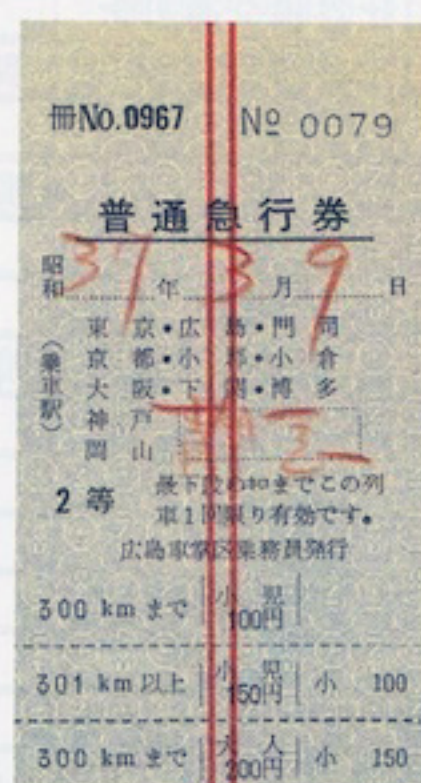
東京急行電鉄回数券



東急バス回数乗車券



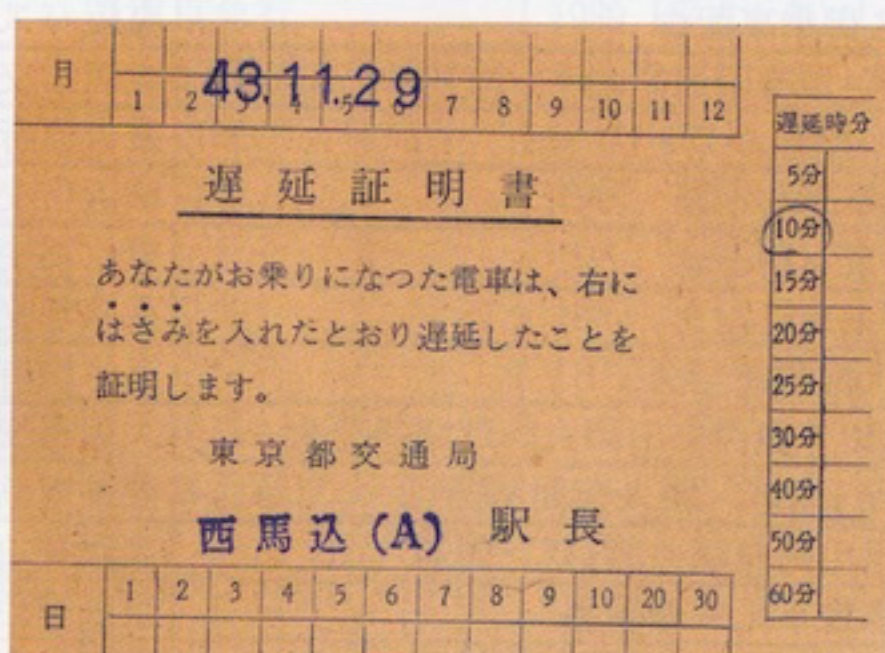
国鉄準急行券



国鉄普通急行券



国鉄乗車券 (日本交通公社発行)



遅延証明書 (東京都交通局)

展示記念切符一覧表

	名称	事業者名	発行年	発行月	備考
0	在籍車両700両記念乗車券	東京急行電鉄	1978 (昭和53)	3 ~	16枚
	田園都市線中央林間駅開業記念乗車券	東京急行	1984 (昭和59)	5	5枚
1	祝伊豆急開通記念	東京急行電鉄	1961 (昭和36)	12	3枚
	伊豆急開通記念	伊豆急行	1961 (昭和36)	12	
	田園都市線開通記念	東京急行	1966 (昭和41)	4	4枚
	こどもの国線開通記念	東京急行	1976 (昭和51)	4	
	新玉川線開通記念	東京急行	1977 (昭和52)	4	
	田園都市線・新玉川線直通運転記念	東京急行	1979 (昭和54)	8	4枚
	市が尾駅こども乗車券	東京急行	1961 (昭和36)	4	10枚
2	東急50年記念券	東京急行	1972 (昭和47)		4枚
	省エネ軽量車デビュー記念	東京急行	1981 (昭和56)		3枚
	新玉川線田園都市線直通運転記念	東京急行	1977 (昭和52)	11	
	新玉川営団半蔵門線直通運転記念	東京急行	1978 (昭和53)	8	
	すすかけ台・つきみ野間開通	東京急行	1976 (昭和51)	10	
3	半蔵門線開通記念	帝都高速度交通営団	1978 (昭和53)	8	3枚
	営業キロ100キロ突破記念	帝都高速度交通営団	1969 (昭和44)	12	5枚
	地下鉄東西線中野 - 西船橋全通記念	帝都高速度交通営団	1969 (昭和44)	3	
	地下鉄日比谷線全通記念	帝都高速度交通営団	1964 (昭和39)	8	
	地下鉄日比谷線恵比寿 - 霞ヶ関開通記念	帝都高速度交通営団	1964 (昭和39)	3	
4	都営地下鉄6号線 (志村⇄巣鴨間) 開通記念	東京都交通局	1968 (昭和43)	12	4枚
	丸の内線全線開通	帝都高速度交通営団	1959 (昭和34)	3	
	都営地下鉄開通記念	東京都交通局	1963 (昭和38)	12	
	都営地下鉄6号線 (志村⇄巣鴨間) 開通記念	東京都交通局	1968 (昭和43)	12	2枚
	都営地下鉄1号線全通	東京都交通局	1968 (昭和43)	11	2枚
	地下鉄東京開通	帝都高速度交通営団	1959 (昭和34)	7	
	都営地下鉄開通	東京都交通局	1863 (昭和38)	12	2枚
	都営地下鉄1号線全通記念	東京都交通局	1968 (昭和43)	11	2枚
5	みなと祭	横浜市交通局	1952 (昭和27)	6	
	開港90周年第26回神戸みなとの祭	神戸市交通局	1958 (昭和33)	10	
	開港102年みなと祭記念	横浜市交通局	1960 (昭和35)	6	
	名阪特急直通運転記念	近畿日本鉄道	1959 (昭和34)	12	
	大阪市制70周年記念	大阪市営交通局	1959 (昭和34)	4	
	京浜東北・山手線 (田町→田端間) 複々線開通記念乗車券	日本国有鉄道	1956 (昭和31)	11	
	観光バス御乗車記念	京阪バス			
	地下鉄第4号線開通記念	大阪市交通局	1961 (昭和36)	12	
	東急文化会館	東京急行	1956 (昭和31)	12	
	開港108年みなと祭	横浜市交通局	1966 (昭和41)	6	
	第4回大東京祭記念	東京都交通局	1959 (昭和34)	10	
	第5回大東京祭記念	東京都交通局	1960 (昭和35)	10	
	大阪環状線開通記念	日本国有鉄道	1961 (昭和36)	4	
	地下鉄第3号線西梅田⇄大国町開通記念	大阪市交通局	1965 (昭和40)	10	
	西大阪線千鳥橋 - 西九条間開通	阪神電鉄	1964 (昭和39)	5	
	阪急千里山延長線<第1期>開通	京阪神急行電鉄	1963 (昭和38)	8	
	阪急京都地下延長線開通	京阪神急行電鉄	1963 (昭和38)	6	
	神戸線ホーム移設工事完成記念	京阪神急行電鉄	1967 (昭和42)	8	

	名称	事業者名	発行年	発行月	備考
6	東海道新幹線開業記念	日本国有鉄道	1964 (昭和39)	10	2枚
	奉祝・皇太子殿下御成婚記念	神戸市交通局	1959 (昭和34)	4	
	オリンピック東京大会記念乗車券	東京都交通局	1964 (昭和39)	10	4枚
	鉄道開通80年記念	日本国有鉄道	1952 (昭和27)	10	
	オリンピック東京大会記念	横浜市交通局	1964 (昭和39)	10	
	都心乗入記念	京浜急行	1968 (昭和43)	6	
	ご愛顧感謝乗車券	東京都交通局	1967 (昭和42)	12	
	特急電車つばめ号乗車記念	日本国有鉄道	1965 (昭和40)	10	
	拝島線開通記念	西武鉄道	1968 (昭和43)	5	
	京王高尾線開通記念	京王帝都電鉄	1967 (昭和42)	10	
	東京モノレール開通記念	東京モノレール	1964 (昭和39)	9	
	第18回オリンピック競技大会入場券	オリンピック東京大会組織委員会	1964 (昭和39)	10	
7	伏見・稲荷線廃止記念乗車券	京都市交通局	1970 (昭和45)	5	4枚組
	普通回数乗車券 (二子玉川園 - 御嶽山)	東京急行電鉄	1962 (昭和37)	8	
	回数乗車券 (高田馬場 - 神楽坂)	帝都高速度交通営団	1967 (昭和42)	9	
	回数乗車券 (15円×10枚)	小田急バス	(昭和30年代)		
	回数乗車券 (雑色 - 梅屋敷)	京浜急行電鉄	1966 (昭和41)	10	
	回数乗車券 (5円×21枚)	東京急行電鉄	(昭和30年代)		
	玉電回数乗車券 (15円×11枚)	東京急行電鉄	(昭和30年代)		
	車内補充券	東京急行電鉄	(昭和30年代)		
	車内補充券	東京急行電鉄	(昭和40年代)		
	車内補充券	日本国有鉄道	(昭和40年代)		
	車内補充券	南海電気鉄道	不明		
	1等車内上級変更券 (川崎 - 戸塚間)	日本国有鉄道	不明		
	準急行券	日本国有鉄道	1962 (昭和37)	2	
	普通急行券	日本国有鉄道	1962 (昭和37)	3	
	国鉄3等乗車券 (高松 - 松山)	日本交通公社	1950 (昭和25)	10	
	遅延証明書 (西馬込駅)	東京都交通局	1968 (昭和43)	11	
	遅延証明書 (江戸橋駅)	東京都交通局	不明		
振替乗車表	東京都交通局	1969 (昭和44)	11		
8	東海道新幹線開業20周年記念	日本国有鉄道	1984 (昭和59)	10	
	一畑電気鉄道開通65周年開通出雲大社縁結び・開運記念	一畑電気鉄道	1980 (昭和55)	4	
	さくらライナー運転開始記念パールカード	近畿日本鉄道	1990 (平成2)	3	
	仙台市地下鉄開業1周年1000系ローレル賞受賞記念	仙台市地下鉄	1988 (昭和63)	7	
	丸ノ内線新型02系車両	帝都高速度交通営団	1988 (昭和63)	10	
	地下鉄4号線砂田橋・名古屋大学間開通記念切手帳	郵便局	2003 (平成14)	12	
	世田谷線20周年記念	東京急行	1989 (平成元年)	5	
	有楽町線新富町⇔新木場間開通記念	帝都高速度交通営団	1988 (昭和63)	6	
	地下鉄4号線砂田橋・名古屋大学間開通記念	名古屋市交通局	2003 (平成14)	12	
	あざみ野駅10周年記念	東京急行	1987 (昭和62)	5	
	新玉川線10周年記念	東京急行	1987 (昭和62)	4	
	田園都市線開通20周年記念	東京急行	1983 (昭和58)	4	
	新玉川線開通10周年記念	東京急行	1977 (昭和52)	4	5枚
	兵庫県バス協会創立35周年記念回数乗車券	兵庫県バス協会	1983 (昭和58)	9	11枚
	銀座線新形車記念	帝都高速度交通営団	1984 (昭和59)	11	

備考の枚数はセットあるいは料金違いの枚数などを示す。展示ではそのうち1枚を掲示している。

XI. 各国の地形図と鉄道

多くの国では日本と同様に25,000分の1、50,000分の1、100,000分の1、250,000分の1などの縮尺の地図が基本図あるいは編集図として作られている。ここではアメリカ合衆国、ドイツ、オーストラリア、タイ、インドネシア、ベトナムの地形図や編集図を展示し、それぞれの国を走る鉄道の模型および写真を示す。

展示した地形図は我が国の25,000分の1地形図と同様にさまざまな地類・地物を記号化し、等高線で土地の高さを表現している。それらの多くはそれらを黒、緑、セピア、青など数色で表現しているが、アメリカ合衆国やドイツの地形図では広葉樹・針葉樹・混交林などの森の部分の薄緑色で彩色しているほか、ベトナムやタイなどの地形図を含め、集落の部分に色をつけている地図も多い。なお、インドネシアの地形図はオランダ統治時代に作成されたものを元にしたものが多いが、最近では土地利用を含む全面カラー印刷の地形図も販売されている。

上記の国々の鉄道模型と写真も展示した。オーストラリアの模型では動態保存されているC38クラス(3801)蒸気機関車や建国200年記念塗装を施したディーゼル機関車の模型が貴重である。また、現地で販売されたタイのBTS(バンコク市内のスカイトレイン)のプラレール車両も貴重である。



タイ王国25万分の1地図
(Nakhon Phathom) 1997年



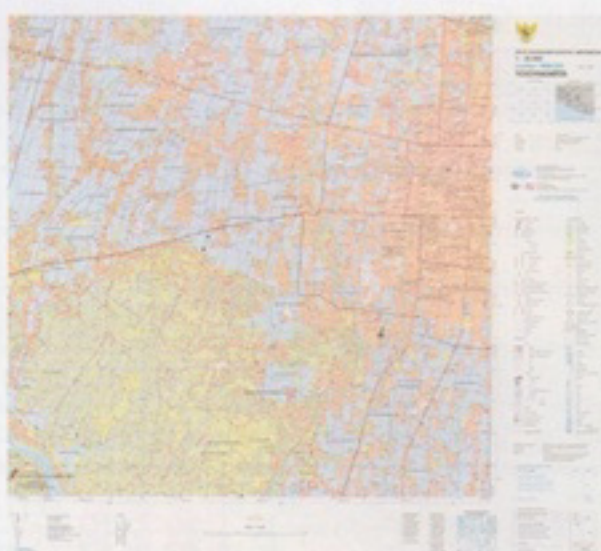
タイ王国5万分の1地形図
(Songkhla) 1990年



インドネシア地形図(5万分の1
Indrapuri 図幅、1978年刊行)



ベトナム25000分の1地形図
(Nam Phouc) 2002年



インドネシア地形図(25000の1
Yogyakarta 図幅、1996年刊行)

HO ゲージ模型と写真



オーストラリア動態保存機関車 C38クラス (1998年11月)



オーストラリア動態保存機関車 C38クラス



オーストラリア建国200年記念塗色の42200型ディーゼル機関車



オーストラリアの大陸横断列車 [The Ghan] を牽引していたディーゼル機関車



現在の [The Ghan] 牽引機関車 (2001年10月)



ブローケンヒル駅に停車する The Ghan 号 (2001年10月)



ハノーバー駅に入る ICE (2001年9月)



ドイツ ICE (Inter City Express) 列車



ハンブルク駅に停車する ICE (2001年9月)



ダナン市 (ベトナム) 郊外を走る貨物列車 (2009年9月)



ジョグジャカルタ (インドネシア) のローカル列車 (2008年12月)



ジャカルタ市内を走る東急8500系電車 (2007年6月)



タイのローカル線列車 (2007年9月)



バンコク駅構内のディーゼル特急とチェンマイ行き JR24系客車の特急 (2011年8月)



バンコク市内の BTS (2011年9月)



タイ王国バンコク市内を走る BTS (スカイトレイン) のプラレール模型

XII. 本企画展の背景 - 鉄道との関わり

地理学科教授 海津正倫

展示の準備をしている時に、博物館担当の先生からどうしてこんなに鉄道が好きなのかという質問を受けた。そこで、その理由をちょっと紹介しようと思う。

私の育ったところは、大正末期に田園都市会社が開発した東京南東部の大田区と品川区の境界付近である。近くには大井町線、目蒲線、池上線など東急電鉄のいくつもの路線が走っていて、小学校（駅から30秒）、中学校（駅から3分）、高校（駅から30秒）はいずれも駅に近く、小学校の時には黒板を見るよりすぐ下の線路を往復する電車を見ていることの方が多かった。学校から帰るとランドセルを置いて駅に行き、展示にもある東急グラフをもらったり、改札口で駅員さんと話をするのが日課であった。遠足や修学旅行でも電車が見えるとうれしく、中学時代の奈良への修学旅行では近鉄奈良線の奈良駅や奈良電鉄（現近鉄京都線）の写真を撮影した。

一方で、車輪やモーターなどの部品を買ってきて模型づくりもおこなっていた。半田付けやドリルの扱い、電気配線なども得意となり、真空管ラジオを組み立てたりもしていた。そのため技術家庭科の成績は抜群で、展示している電車の設計図は中学一年の時の自由課題として提出したものである。高校以降も模型作りを続けていたが、大学生になってからは全国各地を旅行するようになり、地図や時刻表を手にも各地を訪問し、東急線以外の鉄道の写真も積極的に撮るようになった。また、記念切符等の収集もおこない、朝早くから並んで1番の番号を手にしたこともあった。なお、1964（昭和39）年10月1日の新幹線の開業時には始発電車で東京駅に向かい、一番列車の出発を撮影した。

小学生の頃は国鉄の鉄道技術研究所に入って鉄道の研究をしたいと考えていたが、大学院以降は趣味と研究とは分けて考えなくてはと考え、鉄道については趣味に徹している。また、自宅が当時開発が進んでいた田園都市線の多摩田園都市の東急の分譲地に東急ホームを建てて引っ越すことになり、地域の変貌をまのあたりにし、写真を撮ったり分譲地などのパンフレット等も集めるようになった。これらを集大成し、展示したものが本企画展である。



現在の近鉄京都線小倉駅付近を走る奈良電鉄（現近鉄京都線）のデハボ1000型（1962（昭和37）年9月）



地上時代の近鉄奈良駅に停まるモ800型奈良線特急電車（1962（昭和37）年9月）



新幹線一番列車の出発式（1964（昭和39）年10月1日）



出発する新幹線一番列車（1964（昭和39）年10月1日）

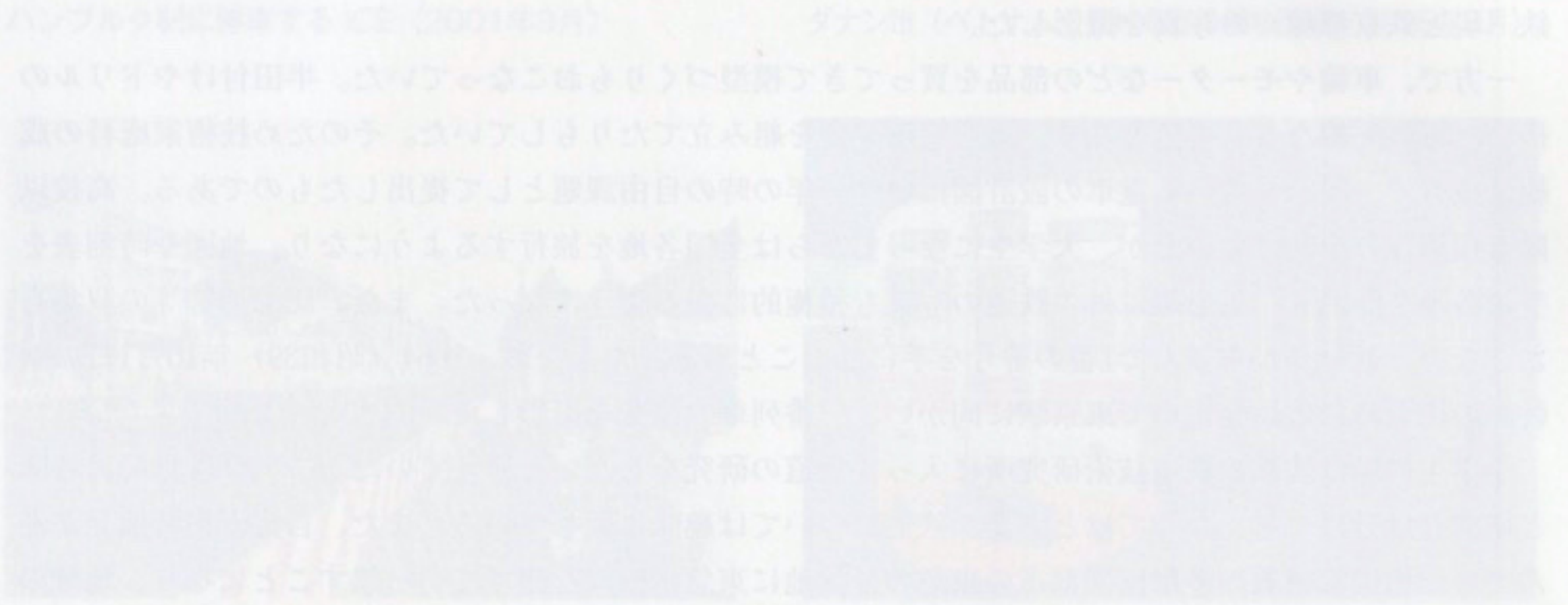
謝辞

本企画展の展示にあたって、奈良大学地理学科4年生の岡村雅俊君、3年生の奥田百恵さんには図のトレース、資料整理、展示資料の配置などにあたって大変お世話になりました。記して感謝の意を表します。

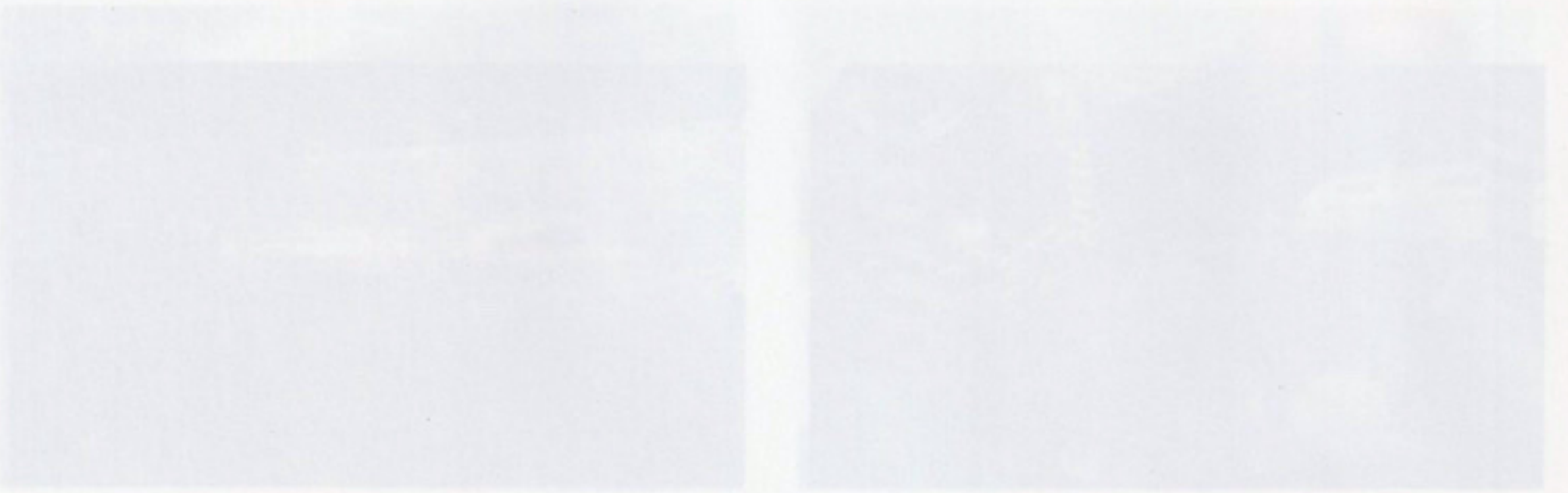
参考文献

東京急行電鉄株式会社（1973）『東京急行電鉄50周年史』。1246ページ。

松原宏（1982）東急多摩田園都市における住宅形成。地理学評論、55-3、165～183。



（左）1982年（昭和57年）撮影。1982年（昭和57年）撮影。1982年（昭和57年）撮影。1982年（昭和57年）撮影。



（右）1982年（昭和57年）撮影。1982年（昭和57年）撮影。1982年（昭和57年）撮影。1982年（昭和57年）撮影。

奈良大学博物館企画展

鉄道と地図と地域変容

2014年5月24日(土)～8月29日(金)

編集 海津正倫
発行日 2014年5月24日
発行者 奈良大学博物館（奈良市山陵町1500）
印刷 共同精版印刷株式会社

奈良大学博物館企画展

鉄道と地図と地域変容

2014年5月24日(土)～8月29日(金)

編集 海津正倫
発行日 2014年5月24日
発行者 奈良大学博物館（奈良市山陵町1500）
印刷 共同精版印刷株式会社
