

SUBWAY

● 日本地下鉄協会報 第184号 ● ● ● ●



本誌は、宝くじの普及宣伝事業として作成されたものです。

社団法人 日本地下鉄協会

7
2010

SUBWAY 2010.7 目次

巻頭随想	庶民革命で、「歴史に残る街・ナゴヤ」を！ 3 名古屋市長 ● 河村 たかし
論 説	公共交通で健康増進 8 筑波大学大学院講師 ● 谷口 綾子
解 説	利用しやすい鉄道駅への取り組みについて 15 国土交通省鉄道局鉄道業務政策課 駅機能高度化推進室長 ● 田中 一弘
レポート	I 東京メトログループ中期経営計画 「FORWARD TOKYO METRO PLAN 2012」について 25 東京地下鉄株式会社 経営企画本部経営管理部経営戦略担当 ● 岩佐 祐介 II 東葉高速線の駅猫みーすけについて 30 東葉高速鉄道株式会社 総務部企画課 ● 深澤 俊一
現場から	I ICカード活用への取り組みについて～「はやかけん」普及事業～ ... 34 福岡市交通局総務部営業課 主査（電子マネー等担当） ● 安谷 幸司 II 成田新高速鉄道事業に関わる北総線改良工事概要と実施状況について ... 38 北総鉄道株式会社 技術部部付部長（元特別工事事部 部付部長） ● 関 憲豊
コーヒータ임	I ◎いで湯と城と文学のまち ＝「坂の上の雲」で観光客誘致一松山＝ 44 ジャーナリスト ● 大野博良 II 世界あちこち探訪記 第44回 イスタンブール見て歩き（下） 50 社海外鉄道技術協力協会 ● 秋山芳弘
沿線散策	沿線おすすめウォーキング 59 阪神電気鉄道株式会社 運輸部 営業課 ● 松下 美明
会員だより	 62
鉄道関連博物館紹介	レトロでんしゃ館（名古屋市 市電・地下鉄保存館） 67 名古屋市交通局 ●

有線・無線（地下鉄等の情報）	●(社)日本地下鉄協会……………72
人事だより	●(社)日本地下鉄協会……………77
業務報告	●(社)日本地下鉄協会……………78

表紙説明 鉄道の最先端技術、ネットワークを表す

庶民革命で、「歴史に残る街・ナゴヤ」を！

～地下鉄はまちづくりに貢献していきます～

名古屋市長
河村たかし



1 はじめに

本市では、市の新たな総合計画である「名古屋市中期戦略ビジョン」の目標として、「歴史に残る街・ナゴヤ」を掲げており、市民も都市も自らの意思と力ですすむべき道を歩み、豊かな感性と新たな発想で魅力あふれる元気な街を創造することにより、その足跡が歴史に残るような街にしたいという願いを込めています。

この「歴史に残る街・ナゴヤ」を作り上げるため、本市では現在、「庶民革命」を進めており、これによって名古屋の地に真の「主権在民」が実現できるよう努力しているところです。その中で、本市では今年、二つの日本初の取り組みを開始しております。

一つ目は、選挙によって選ばれた委員により地域課題を解決する地域委員会のモデル実施です。「自分たちの地域のことは自分たちで決める」という地域委員会の取り組みは、真の住民自治の姿であり、この民主主義の”つくしんぼ”地域委員会を大切に育てていかなければならないと考えています。

もう一つは、市民税の10%減税です。「日本一税金の安い街ナゴヤ」を実現し、市民生活の支援と地域経済の活性化を図ってまいります。減税は、より良いサービスをより安く市民の皆様提供することであり、減税こそは最高の市民サービスであると私は考えております。

市民が誇りと愛着を持てる「歴史に残る街・ナゴヤ」の実現に向けて、今後も引き続き努力してまいります。

2 地下鉄のあゆみ

名古屋市営交通事業は、大正11年8月に名古屋電気鉄道（株）から市内電車事業を買収し、電気局を設けて市電として運行を開始したことに始まります。

名古屋は、東京や大阪と異なり、民間鉄道は都市間輸送を担い、都市内輸送は路面電車と市バスが担っていました。その後、人口の増加や自動車交通による道路混雑の激化に対応するため、新たな交通機関として地下鉄の整備を進め、昭和32年11月、東山線名古屋・栄町間2.4kmで、東京・大阪に次いで日本で3番目となる地下鉄の営業を開始しました。

その後も順次整備を進め、平成16年10月の名城線名古屋大学・新瑞橋間5.6kmの開業により、6路線89.1kmの路線網となり、名城線において全国初の地下鉄環状運転を開始したところです。

現在、桜通線野並・徳重間4.2kmについて、平成23年3月の開業に向けて建設を進めており、開業により営業キロは93.3kmとなります。

地下鉄は、本市の発展と歩みを共にしながら路線を拡大するとともに、市バスと一体となって市内全域で交通サービスを提供しており、一日当たり乗車人員が平成21年度には115万人と、市内移動の鉄道利用のうち約9割の方が地下鉄を利用するなど、市民の日常生活や都市の経済活動に欠くことのできない交通機関となっています。



地下鉄路線図

3 「市営交通事業経営健全化計画」の取り組み

(1) 経営の現状

名古屋市交通局では、平成18年度から22年度を計画期間とする「市営交通事業経営改革計画」に取り組んできました。

利用促進策や人件費の削減をはじめとした支出抑制策など経営改善に全力で取り組んだ結果、地下鉄事業は平成20年度に経常収支が黒字となりました。

しかしながら、地下鉄は建設のための企業債の償還金が多額であることなどから、平成20年度決算において2,375億円の実質資金不足を抱えており、非常に厳しい経営状況にあります。

※実質資金不足とは、資金不足額と、資金不足額を補うための長期借入金の残高を合わせた額のことです。

(2) 「市営交通事業経営健全化計画」

厳しい経営状況が続く中、地方公共団体の財政の健全化に関する法律に基づく経営健全化計画の策定が義務付けられた市バス事業と合わせて、平成22年3月に「市営交通事業経営健全化計画」を策定し、実質資金不足の増加を抑制することを目標としました。

市民・利用者の皆様により信頼され、市バス・地下鉄による一体的なサービスを安定的に提供し続けることができるよう、計画達成に向け、経営健全化計画の着実な推進に全力で取り組んでいきます。



計画パンフレット

【「市営交通事業経営健全化計画」より】

《地下鉄サービスの考え方》

(1) 運行サービス水準

- ・ 現行の運行回数に基づくサービス水準

(2) ニーズや利用実態をふまえた、より利便性の高い運行サービスの提供

- ・ お客様の利用実態をふまえたうえで、運行見直しを行い、利便性の向上を図ります

(3) 地下鉄新線建設の考え方

- ・ 既に多くの方々に地下鉄をご利用いただいていることから、このまま新線建設を進めた場合、新たなお客様が多くは見込めず、経営状況がさらに大幅に悪化します。今後、新線建設を検討するにあたっては、営業路線の運営に支障をきたすことのないよう、社会経済情勢の動向、需要及び採算性について、慎重に見極める必要があります

《経営健全化方策》

(1) 収入増加方策

◎利用促進

- ・乗車券サービスの向上
- ・乗車券のお買い求めやすさの向上
- ・販売活動の拡大
- ・積極的な情報発信
- ・イベントの拡充
- ・ICカード乗車券の導入・普及促進
- ・地域との連携

◎附帯事業収入の拡大

- ・既存媒体の活用による広告料収入の拡大
- ・新規広告媒体の開発
- ・駅構内店舗の設置
- ・ICカード乗車券の電子マネー機能の活用

(2) お客様サービスの向上

◎安心・安全な市バス・地下鉄

- ・安全への取り組みの強化
- ・安全に配慮した重点的な投資
- ・施設・車両の故障の未然防止のための整備

◎快適で利用しやすい地下鉄

- ・接客サービスの取り組み
- ・バリアフリー化の推進
- ・新型地下鉄車両の導入

(3) 支出抑制方策

◎人件費の抜本的な効率化

- ・給与制度等の見直し
- ・業務の委託化
- ・業務の見直し

◎経費の節減

- ・アセットマネジメントをふまえた施設の維持管理
- ・省エネルギーの推進
- ・ICカード乗車券の導入による経費の節減

◎外郭団体の整理統合

(4) 活力ある職場づくり

◎評価制度の導入及び表彰制度の拡充

◎職員の能力開発

◎職員がいきいきと働くための職場づくり

4 ICカード「マナカ」

ICカード「マナカ」を、平成23年2月に導入します。マナカは、市バス・地下鉄だけでなく、あおなみ線、ゆとりーとライン、名鉄線、名鉄バス及び豊橋鉄道でも共通で利用することができます。また、市バス・地下鉄の利用に加えて、加盟店舗の買い物などにご利用いただける電子マネーサービスも実施します。

マナカでは、独自のサービスとして、マイレージポイントと乗継割引を実施します。市バス・地下鉄をSF（カードに入金した金額）で利用した際にマイレージポイントが貯まり、利用額が大きいほどたくさんのポイントをお付けし、使えば使うほどお得になるとともに、平日の昼間及び土・日・休日の利用には、より多くのポイントをお付けします。このポイントは、市バス・地下鉄などのご利用にお使いいただけます。さらに、現在の乗継割引（バス・地下鉄共通ユリカを利用して、市バスと市バス、市バスと地下鉄などを90分以内に乗り継ぐと80円の割引等）を、マナ



力においても引き続き実施します。

5 おわりに

今後、高齢化の進展に伴い、移動手段を自動車に頼ることができない方々の日常生活に必要な移動手段を確保することの必要性が高まってきます。また、名古屋の自動車利用の割合は東京や大阪などと比べて高い水準にあり、自動車利用でのCO₂排出による環境問題などを抱えています。

このような課題の対応や都市の魅力づくりが求められる中、低炭素で魅力ある都市を実現するためには、自家用車に頼らなくても、不自由を感じることなく買い物や通勤など日常生活を営めるようなまちづくりを進めていく必要があります。このため、「名古屋市中期戦略ビジョン」では、「公共交通を中心としたまちづくりをすすめていくこと」としており、市民の重要な公共交通機関である地下鉄が果たす役割はますます大きくなっていきます。

本年、名古屋は開府400年を迎えました。名古屋城築城と清須越と呼ばれる清須からの町ぐるみの移転が始まった1610年から400年目にあたることから、1年間にわたり「名古屋開府400年祭」を開催し、市民の皆様と一緒に様々な記念事業を実施し盛り上げていきます。また、多くの戦国武将を輩出した名古屋の魅力を全国に伝えるため結成した「名古屋おもてなし武将隊」も皆様をお待ちしております。武家文化の魅力あふれる歴史あるまち名古屋へ、ぜひお越しください。

公共交通で健康増進

筑波大学大学院 講師

谷口 綾子



1. はじめに

言うまでもなく人間は「動物」、すなわち「動くモノ」である。草木や石ころと異なり、動物は動いて食物を探したり、繁殖相手を見つけないと生きていけないのである。そして我々人間は、半ば宿命的に「動くこと」、つまり「移動すること」を徐々に高度化させてきた。駕籠や馬車から、鉄道や航空機、そして自動車に至るまで、文明化・近代化の進展と共に様々な交通手段を発達させてきたのである。中でも自動車は人々に多大なる「便利さ」をもたらしただけでなく、大きな機械を運転し制御する喜びや、行きたいところへ自由に移動できる喜び、そしてスピードによるスリルなど、人々の様々な欲求を満足させる希有な交通手段として発達してきたのである。

しかし、近年の世界的なモータリゼーションが、様々な社会問題を引き起こしている可能性も指摘されている。例えば、過度な自動車依存型社会は、交通渋滞や大気汚染等のみならず公共交通機関の衰退や都市の郊外化、中心市街地の空洞化、そして、地球温暖化等にも影響している可能性がしばしば指摘されるようになってきているのである¹⁾。

上に挙げた社会問題は、主に「社会」の問

題として認識されており、一部の利害関係者を除き、一般の人々には危機感を感じにくい面もあるかもしれない。一方で、個人の問題としても、社会の問題としても切実なのが、「健康」問題である。健康は、個々人が豊かな生活を営む上で不可欠な必要条件であるし、医療費や保険の問題、そして国の活力といった観点では、大きな社会問題でもあるからである。

本稿では、交通行動と健康について、いくつかのデータを紹介し、自動車が健康に与える影響について概観する。その上で、自動車から、より健康によい交通手段である公共交通への転換を促すソフト施策、モビリティ・マネジメントの取り組みを紹介することとしたい。

2. 交通行動と健康

本章では、交通行動と健康の関係について、「からだ」と「こころ」の両面から、いくつかの事例を紹介する。

2.1. からだの健康と交通行動

近年、メタボリック症候群を初めとする生活習慣病の危険性が指摘されている。ここで、「習慣」とは、心理学の分野では「認知や判断などのプロセスを経ずに自動的に行動して

しまう、自動性の程度」と定義されており、交通行動は、代表的な「習慣的」行動として知られている。そこで、肥満率やBMI^[1]といった生活習慣病のリスクを計る指標と、交通行動との関係について、いくつかのデータを示す。

(1) 国別 自動車利用率と肥満率

図1は、西欧主要国の自動車以外の交通手段利用率と肥満率である（参考文献2）より

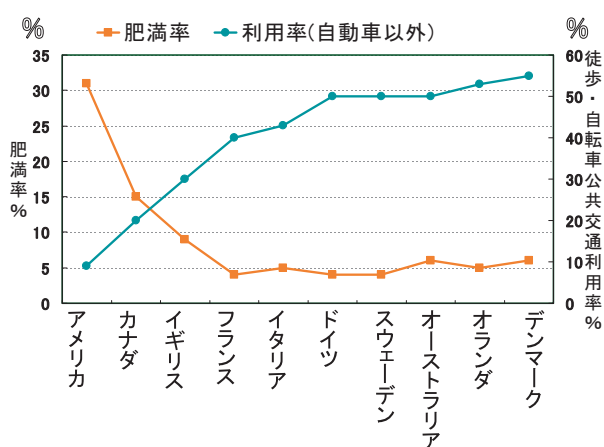


図1 西欧主要国の自動車以外の交通手段利用率（都市部）と肥満率

筆者が作成)。自動車依存度が高いことで知られる米国は、肥満率が30%を超えており、深刻な社会問題となっている。一方で、欧州諸国とオーストラリアは、自動車以外の交通手段の利用率が高く、肥満率は5%前後となっている。

これらより、自動車依存度と肥満率には高い正の相関があることが推察される^[2]。

(2) 都道府県別 歩行数と肥満率

図2は、道府県別の一日平均歩数（歩）と平均肥満率（男性）を図示したものである（参考文献3）より筆者が作成）。図2より、全体として、平均歩数が多いほど肥満率が低い傾向が読み取れるほか、東京、神奈川、大阪、兵庫、愛知などの大都市圏において平均歩数が多く、肥満率が低い傾向が示されている。

一般に大都市圏は公共交通が充実していることから自動車依存度が低いことが知られており、徒歩を伴う公共交通利用が、肥満率を下げている可能性も考えられる。

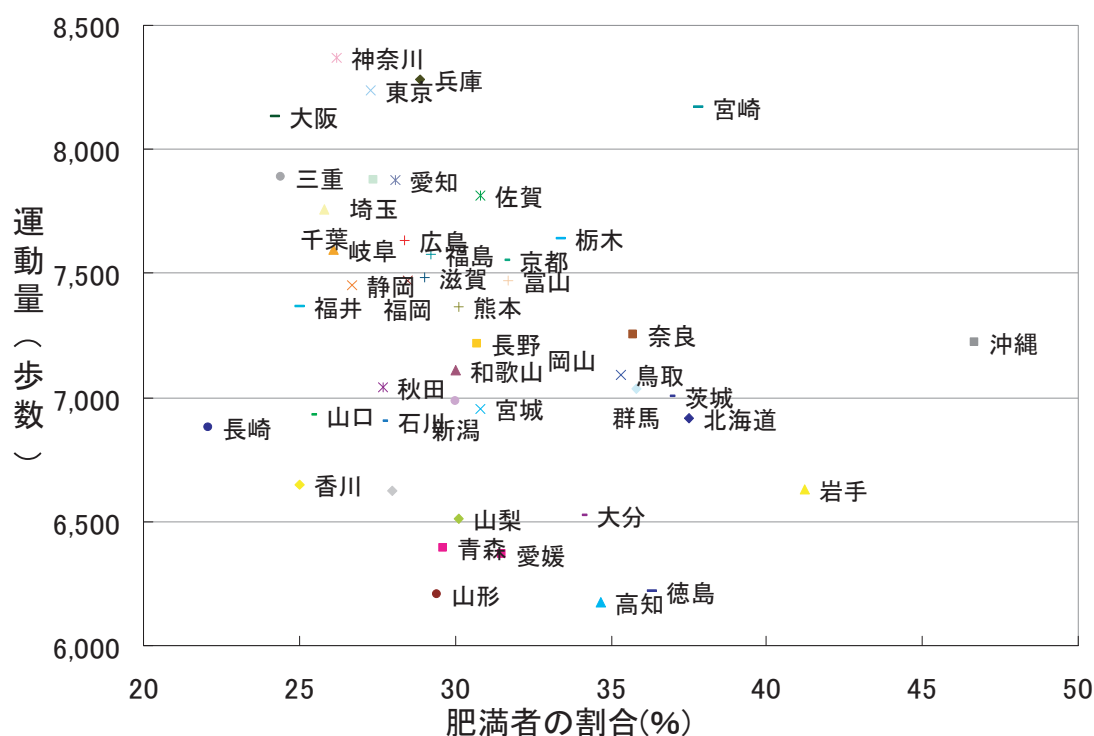


図2 都道府県別 一日平均歩数（歩）と肥満率（男性）

(3) 通勤交通手段別の肥満率

村田・室町は、通勤交通手段と歩数、BMIの相関についての調査結果を報告している⁴⁾。この調査は、2005年9月、東京都と神奈川県の一部地域^[3]で計2万枚のアンケートを配布し、1,147名から回収したものである。これより、自動車通勤者と公共交通通勤者のBMIが25以下の割合を比較すると、公共交通通勤者は80.8%、自動車通勤者は72.3%と、自動車通勤者の方が、BMIが理想地となる割合が低いことが報告されている。

さらに、一日8,001歩以上歩いている人の割合は、公共交通通勤者は63.8%であるが、自動車通勤者はわずか7.5%であり、一日2,000歩以下の割合は公共交通通勤者が0.3%、自動車通勤者は29.1%であったと報告されている。

これらより、歩数とBMIには相関があり、通勤交通手段が個人の肥満度に影響を与えていることが示されている。

以上、交通行動と肥満率に相関があることを示す三つの例を紹介した。このことは、メタボなどの生活習慣病が気になるなら、食生活やスポーツをはじめとする運動習慣だけでなく、交通行動を振り返ることが重要であることを示しているといえる。高いお金を払ってスポーツジムに通うのもよいが、通勤交通手段を自動車から公共交通に変えることの方が、場合によっては効果的であるかもしれないのである。

2.2. こころの健康と交通行動

前節では、からだの健康として、肥満率と交通行動との関係を紹介した。本節では、視点を変えて、自動車利用が人々の地域愛着やモラルといった「こころ」に与える影響について、事例を紹介する。

(1) 地域愛着と交通行動

萩原・藤井(2005)は、地域風土に接触するほど、地域愛着が強いことを、実証的に示している⁵⁾。この中で、萩原らは、地域風土の多くが屋外に存在していることから、屋外の地域風土と接触する機会の多くは「移動途上」にあると考え(図3)、移動途上における風土との接触量や、交通手段、地域愛着を問うアンケート調査を行った。その結果、移動途上の風土接触量が多い人ほど地域愛着が強いこと、ならびに、徒歩・自転車・バイクといった交通手段を多く使う人ほど、風土接触量が多いことを報告している。つまり、自動車以外の交通手段を日常的に使っている人の方が、地域愛着が強いという相関が示されたのである。

地域愛着、すなわち、地域を大切に思う気持ちこそが、地域の問題を「自分ごと(「他人事」との対比)」として捉え、解決のために模索する姿勢につながると考えられる。つまり、地域愛着はモラルの一形態であり、自動車利用はそれを低減する方向に作用する可能性があると言える。

(2) 幼少期の自動車利用の影響

公共交通の車内は「公共空間」である。子どもにとって、保護者や学校教員以外の見知らぬ大人と直接相まみえる公共空間は限られており、「世間」を知るための、数少ない公共空間の一つが、電車やバスなど、公共交通機関の車内なのである。プライベート空間の典型である自動車車内で過ごすことの多い子ども達は、そうでない子ども達よりも、相対的に公共空間で過ごす時間が短いことは明らかである。自動車利用傾向の強い子ども達は、

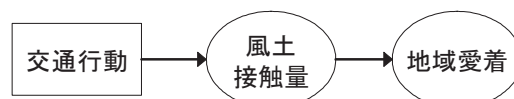


図3 交通行動が地域愛着に与える影響モデル

「公共とは何か」ということを学ぶ機会が少ないと言えるかもしれない。

実際、小松（2007）は、大学生の「傲慢性」と「幼少期の生活態度」の相関について言及しており、傲慢性に影響を及ぼしている幼少期の生活習慣として、「自動車利用」のみが有意な結果となったと報告している⁶⁾。つまり、幼少期に自動車ばかり使う家に育った子どもは、そうでない子どもに比べ、傲慢な大学生になるという結果が示唆されているのである。

考えてみれば、これは合点がいくのではないだろうか。例えば、公共空間で他の人に配慮して振る舞う訓練を積まず、プライベート空間のみで過ごしてきた子どもは、プライベートとパブリック（公共）を区別することができず、電車内でも自分の思うままに、例えば自宅の居間で過ごしているかのように振る舞うかもしれない。また、自動車は、どんなに小さな軽自動車であっても、道路を横切る歩行者をクラクション一つで退けさせることができる。さらに、近年ファミリー層に人気のあるミニバンやSUVといった車種は車高が高く、それに乗ると歩行者を見下ろすことになる。常に歩行者を見下ろし、自分の進路を妨げる歩行者は退かしながら、密室での移動を繰り返していれば、知らず知らずのうちに「自分は偉いのだ」と感じてしまう可能性は十分に考えられるのではないかと思われる。

公共交通は、第一に移動手段としての意義を持つことは論を待たない。が、それとともに、子どもが社会規範やモラルを学ぶ貴重な公共空間、つまり社会訓練の場としても重要な意義を持つものと言えるのかもしれない。

3. 公共交通をもっと使ってもらうために

前章では、からだところの健康という観点から、交通行動がもたらす影響について述べた。この問題を抜本的に解決する方法はあるのだろうか。あるとしたら、それはどのようなことなのか——。本章では視点を変えて、「社会」として、過度なクルマ依存社会からの脱却を目指す交通施策「モビリティ・マネジメント（以下MMと略称）」の取り組み事例を紹介することとしたい。

3.1. モビリティ・マネジメントとは

MMとは、地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものである。

具体的には、「大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、システムの運用改善や整備も組み合わせつつ、住民ひとり一人や一つ一つの職場組織、学校教育等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく一連の交通マネジメント施策である⁷⁾。

3.2. モビリティ・マネジメントの事例

これまで報告されている多数のMM事例の中から、公共交通利用促進を目的に実施されたMMの事例を紹介したい。

(1) 茨城県の高校生対象 公共交通利用促進キャンペーン

茨城県は自動車の交通機関分担率が9割を超え、自動車依存度の高い地域であり、高齢化とも相まって、効率の悪い都市構造や自動車を使えない層への公平性等、様々な問題が顕在化している。このような状況下で、「高校生」は、公共交通機関の重要な顧客である。高校生は自ら自動車を運転できないため、鉄道やバスは重要な通学手段として位置づけら

れている。しかしながら、地域公共交通が危機的状況にある茨城県においては、高校生の通学手段さえも、公共交通から自家用車の送迎、バイク、自転車などに転換しつつあるのが現状である。このような状況から、平成19年、茨城県は、県内全高校の新入生を対象とした「公共交通を利用した通学方法について考えてもらう」リーフレットの制作と配布を行うことを決定した。

リーフレットを公共交通による通学の動機づけとするには、配布のタイミングが重要となる。ある交通手段での通学が習慣化してしまった後では、その交通手段を変更してもらうことは困難になるからである。そこで、交通行動が習慣化されていない新入学のタイミング、具体的には平成20年3月、各高校の入学説明会の折りに「公共交通を利用した通学方法について考えてもらう」リーフレットを配布するプロジェクトを実施した。

リーフレットは、環境や交通事故緩和などに加え、バスや電車などの公共空間で社会性が醸成されること、皆が公共交通を利用することが公共交通を維持することにつながることを等々簡潔にまとめた内容で構成されている(図4)。

これにより、リーフレットを配布した1年生は、配布していない2年生に比べ、公共交通の利用率が10ポイント程度高いことが報告されている(図5)。



図4 リーフレット

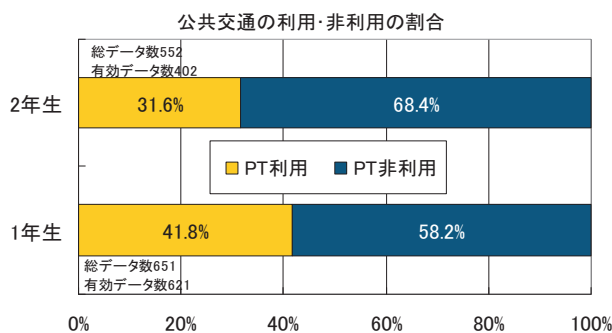


図5 学年別通学時の公共交通利用割合

(2) 茨城県龍ヶ崎市のコミュニティバス利用促進MM

我が国で、小規模な自治体を悩ませている交通問題は、自動車化による「公共交通モビリティの喪失」と、それに伴って顕在化するであろう、来るべき高齢化社会における「福祉問題」である。人口数万人程度の地方自治体では、料金収入で運行経費を担保できる路線は少なく、多くの路線は税金を投入してもなお採算がとれない状況となっている。公共交通を維持するためには、それを支える利用者が一定程度存在していることが極めて重要なのである。ここでは、そのような問題意識から実施した、龍ヶ崎市のコミュニティバスの利用促進モビリティ・マネジメントの事例を紹介する。

龍ヶ崎市は人口約8万人、東京都心からJR常磐線で約1時間弱の都市である。龍ヶ崎市のコミュニティバスは、民間バス路線と競合しないことを前提に、高齢化社会の到来や既存バス路線の廃止・便数減少の問題に対応することを目的として、平成14年7月から運行を開始した。MM施策は、コミュニティバス運行開始から3年後の平成17年から運行開始された。

具体的なコミュニケーション手法としては、「自動車から他の交通手段への交通行動変容の動機付け冊子」やアンケート形式で「行動プラン策定を要請」といった基本的な



図6 龍ヶ崎のコミュニケーション・アンケートで用いたツール

MMを実施するというものであった（図6）が、それに加えて、「ニュースレターの全戸配布」、ならびに「コミュニティ・バスへの意見要望に市役所としての回答を丁寧に返信する」という二点を実施した点に、特徴がある。なお、ニュースレターにおいて、一般市民から好評を得たコンテンツは、コミュニティ・バスの導入経緯を5回にわたり連載した「龍ヶ崎市コミュニティバス誕生秘話」と土木計画ならびに地域交通計画の専門家二人による「かしこいクルマの使い方」と「世界バス紀行」のコラムであった、とのことである。

以上に述べた龍ヶ崎市コミュニティバスの利用促進MMの効果として、MMを実施した路線と、実施していない路線のバス利用者数の推移を比較すると、MMを実施した循環ルートでのみ、バス利用者数が増加しており、バス利用促進効果が示されたと報告されている。

4. おわりに

本稿では、健康と交通行動に関するいくつかの事例を紹介するとともに、自動車の負の影響を最小限におさえるための方途として、モビリティ・マネジメントの概要と事例を紹介した。

電車やバスなどの公共交通は、交通渋滞緩和や環境だけでなく、からだやこころの健康

という観点からも、重要であると考えられる。

本稿では、自動車のネガティブな側面についていくつか述べたが、筆者は自動車を全て否定しているわけではないことを、誤解の無いよう申し上げておきたい。

現代の日本において、自動車は生活に不可欠な道具である。しかし、全ての物事にそうであるように、自動車が生活にもたらす影響には、ポジティブな面とネガティブ面の両方がある。自動車は日本の基幹産業であること、ならびに高度経済成長期から数十年にわたり続けられてきた自動車会社の洗練された広報活動、そして何より、その利便性の高さにより、我が国では自動車が総体としてポジティブに受け止められていることは間違いない。本稿で紹介したような、一般の人々が触れる機会のないネガティブな側面を知り、ポジティブな側面と考え合わせることで、よりかしこいクルマの使い方を考えていく一助となれば幸いである。

<注>

- [1] BMIとは、Body Mass Index（ボディ・マス・インデックス）」の略で、身長と体重から求める国際的な体格の判定方法（計算方法）を言う。BMI計算式は以下の通り。BMI＝体重(kg)／身長(m)²
- [2] このグラフでは、主にコーカソイド、ネグロイドなど多様な人種からなる国々のデータのみを扱っている。このため、日本人を含むモンゴロイドとの単純比較は困難となっている。
- [3] 東京都と神奈川県において、通勤時間が短く、自家用車利用の多い地域を1990年国勢調査地域メッシュデータより抽出したとのことである。

<参考文献>

- 1) 藤井 聡・谷口綾子『モビリティ・マネジメント入門～「人と社会」を中心に据えた新しい交通戦略～』学芸出版社、2008.
- 2) S. Hanson, G. Giuliano (eds) (2004) The Geography of Urban Transportation, Third edition, The Guilford Press.
- 3) 内閣府：平成20年度食育白書
- 4) 村田香織、室町泰徳：個人の通勤交通行動が健康状態に与える影響に関する研究、土木計画学研究・論文集、No.23、2006年
- 5) 萩原剛、藤井聡：交通行動が地域愛着に与える影響に関する分析、土木計画学研究・講演集（CD-ROM）、2005.
- 6) 小松佳弘：大衆の心理構造とその社会的影響に関する研究、東京工業大学土木工学科卒業論文、2007。
- 7) (社)土木学会：モビリティ・マネジメント（MM）の手引き ～自動車と公共交通の「かしこい」使い方を考えるプログラム～、2005。



利用しやすい鉄道駅への取り組みについて

国土交通省鉄道局鉄道業務政策課 駅機能高度化推進室長 田中 一弘

I はじめに

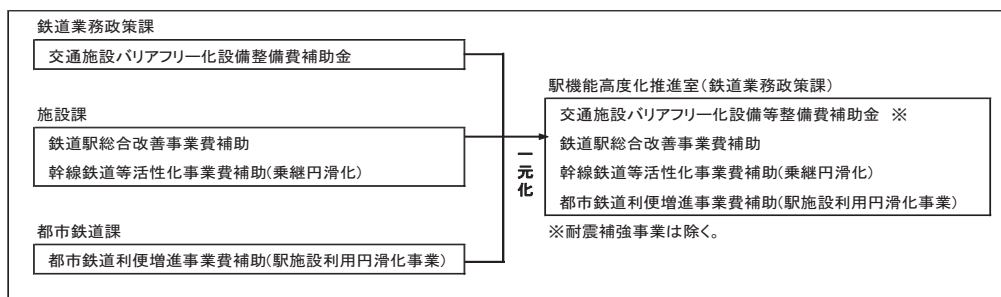
鉄道駅に求められる機能は、まず鉄道利用者にとって使いやすいということであり、誰もが移動しやすく、そしてわかりやすいということでもあります。さらに、自由通路や駅前広場との一体性を確保し、より良い生活空間の創出や交通結節機能の高度化を図るなど、地域づくり・まちづくりの観点からも、鉄道駅には、様々な機能が求められています。

鉄道局では、これらのニーズに対応して、これまで様々な支援措置を講じており、鉄道駅におけるバリアフリー化施設の整備に対する助成（交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金）、鉄道利用者の乗り継ぎ利便性を向上させるための助成（幹線鉄道等活性化事業費補助（乗継円滑化））、地域のまちづくりと一体的に整備する鉄道駅の総合改善に対する助成（鉄道駅総合改善事業費補助）、都市鉄道の利便性向上のための駅機能高度化を推進するための助成（都市鉄道利便増進事業費補助）等を実施してきたところであります。

ところが、各々の助成制度は、例えばバリアフリー化施設の整備に対する助成は、バリアフリー化を所掌する鉄道業務政策課が担当するといったように、所掌事務との関連から鉄道局内における担当部署が分かれていたため、同じ鉄道駅整備に対する助成制度でありながら相談者（多くの場合、鉄道事業者や地方自治体）からの相談内容を聞くまでは、どのような助成制度が適用できるか、適切な処方箋を提供する部署が判明しにくく、所掌事務対象外の事項については、再度別の担当者を紹介するといった非効率が生じていました。

このことから、少なくとも鉄道駅整備に関する相談については、かつて複数に跨っていた助成制度その他の支援について一元的に受け付け、すべて一度に助言等ができるよう、本年の4月1日に鉄道業務政策課に「駅機能高度化推進室」が設置されました。

今後は、この「駅機能高度化推進室」において、鉄道駅の整備に関する問い合わせ、支援メニューその他の相談等について一括して対応していくこととしています。



(参考1) 鉄道局における鉄道駅整備業務の統合

II 鉄道駅整備に対する補助制度について

鉄道局における鉄道駅整備に対する主な補助制度は、(参考2)のとおりです。これらの補助制度については、すべて前述の「駅機能高度化推進室」において一元的に対応しているところであります。以下、鉄道駅整備に対する鉄道局の補助制度につきまして、ご紹介申し上げます。

1. 都市鉄道の利便増進【都市鉄道利便増進事業費補助(駅施設利用円滑化事業)】

複数の路線が接続するターミナル駅及びその周辺地域において、駅内外の一体性が不十分で円滑な移動が困難であるような場合、これを総合的に改善しようとする時は、鉄道事業者や地方自治体をはじめ多数の利害関係者が錯綜していることによる事業調整の困難性や費用負担をはじめ事業遂行の責務が発案者に過度にかかる傾向があることから、いわゆる“発案者が損をする”という状況が生じることにより、都市鉄道等の利便性向上に資する事業が進まず、都市の魅力を高めていこうとする動きを妨げる一つの要因となっていました。

このことから、平成17年8月に「都市鉄道等利便増進法」が施行され、利用者や地域の声を反映しながら関係者の利害を調整する仕組みを確立するとともに、「都市鉄道利便増進事業費補助」を創設し、予算上の支援措置を講じることといたしました。

「都市鉄道等利便増進法」では、都道府県は、駅施設及び駅周辺施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能の高度化を図るため、駅施設の整備を駅周辺施設の整備と一体的に行うことが特に必要であると認めるときは、①「交通結節機能高度化構想」を作成して、国土交通大臣に同意を求めることができ、この同意を得た「交

通結節機能高度化構想」を実現させるため、②協議会を組織することができ、更に③国土交通大臣が同意した交通結節機能高度化構想に基づいて、交通結節機能高度化を図るための「交通結節機能高度化計画」を作成したときは、その作成に係る合意をした構成員は、共同で国土交通大臣の認定を申請することができることとしています。

この協議会には、①駅施設の整備を行うと見込まれる者、②駅周辺施設の整備を行うと見込まれる者、③駅施設の営業を行うと見込まれる者、④当該交通結節施設がその区域に存する地方公共団体、については、都道府県からの参加要請に対して応諾義務があることや、国土交通大臣による裁定制度、国土交通大臣が認定した「交通結節機能高度化計画」については、計画に係る者に事業の実施義務が課されるなど、その実効性が確保される内容となっています。

「都市鉄道利便増進事業費補助(駅施設利用円滑化事業)」では、この「都市鉄道等利便増進法」の規定により行われる既存の駅施設における乗継ぎを円滑にするための経路の改善(例えば、プラットホーム、改札口、通路の整備等)により、駅施設における乗継ぎに要する時間の短縮その他の利用円滑化を図る事業であって、当該駅施設の営業を行う者が、受益を勘案して決定される施設の使用料を、当該駅施設の整備を行う者に支払うスキーム(「都市鉄道等利便増進法」では、これを「駅施設利用円滑化事業」として定義しています)により実施する場合、当該施設の整備を行う第三セクター等を補助対象として、鉄道駅施設の利用円滑化を推進しています。

《都市鉄道利便増進事業費補助の概要》

1. 補助要件：

都市鉄道等利便増進法第14条第11項に規定する国土交通大臣の認定を受け

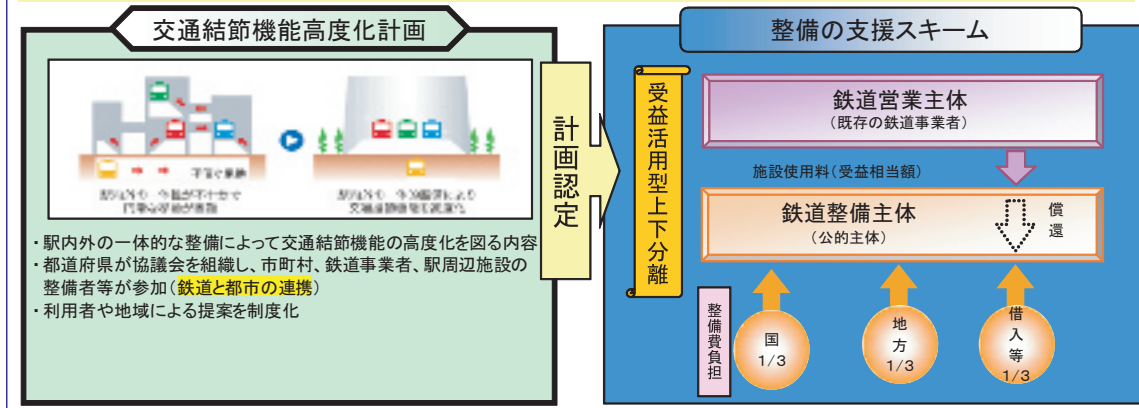
鉄道駅及び軌道停留所の改良等に関する国土交通省鉄道局所管国庫補助事業

補助対象事業者 (補助対象事業者となり得ない事業等)	大 規 模 改 良 (公共事業)			そ の 他 (非公共事業)	
	都市鉄道利便増進事業費 補助	鉄道駅総合改善事業費 補助		交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金	
	駅施設利用円滑化 事業	総合改善 事業	連携計画 事業	バリアフリー化設備 整備事業	生活支援機能 整備事業
補助対象事業者	第3セクター・鉄・運機構 ※鉄道駅の改修・保修を 目的とする第3セクター	第3セクター ※鉄道駅の改修・保修を 目的とする第3セクター	法定協議会 地域の鉄道事業者等と 第3セクター等とが協定する協議会	鉄道事業者 鉄道事業者 鉄道事業者 ※鉄道事業者の事業費を 補助する事業者	鉄道事業者 鉄道事業者 鉄道事業者 ※鉄道事業者の事業費を 補助する事業者
	150,000人/日以上	—	—	地下鉄・有軌電車等 ※8,000人/日未満駅には一定の要件を設定	—
補助対象駅	乗降客数	—	—	—	—
	その他	地方公共団体その他の関係者 から構成される協議会により 「交通結節機能高度化計画」 が策定されている駅	地域公共交通活性化・再生法 第5条に基づき「地域公共交通 総合連携計画」に位置づけられ ている事業	—	地方公共団体その他の関係者から 構成される協議会等により整備計 画が策定されている駅
補助対象事業	既存の駅施設における乗降又は 乗降の円滑化を図るための経路の 改善等を行う事業	鉄道利用客の利便性、安全性 の向上等を図るために必要となる 駅施設の総合的な改善を図る事業	鉄道駅の改良と一体となって 行う生活支援機能を行う事業 鉄道駅空間の高度化を図る事業	高齢者・障害者等が安全かつ 身体的負担の少ない方法で鉄 道・軌道のサービスを受けるこ うにするためのバリア フリー化設備の整備を行う事業	駅等の利用者の利便性向上に 資する生活支援機能を有する 施設（子供支援に関する施設及び 医療施設に関する）の整備を 行う事業
補助対象設備	改札口・通路の設置、 バリアフリー化設備、 ホーム・線路改修、 一体整備の駐車場・駐輪場 等	橋上駅舎化、バリアフリー化設備、 ホーム・線路改修 等	橋上駅舎化、バリアフリー化設備、 ホーム・線路改修、生活支援機能施設の 整備 等	エレベーター、スロープ、 障害者対応トイレ、 設備・警告ブロッカー、 可動式ホーム柵 等	生活支援機能を有する施設に係る 建物・設備等
補助対象経費	補助対象施設工事費 補助対象施設工事費 補助対象施設工事費 補助対象施設工事費	補助対象施設工事費 補助対象施設工事費 補助対象施設工事費	補助対象施設工事費 補助対象施設工事費 補助対象施設工事費	補助対象施設工事費 補助対象施設工事費 補助対象施設工事費 補助対象施設工事費	補助対象施設工事費 補助対象施設工事費 補助対象施設工事費 補助対象施設工事費
国庫補助率	1/3以内 かつ 地方公共団体の補助額と同額	2/3以内 かつ 地方公共団体の補助額以内	1/3以内 かつ 地方公共団体の補助額以内	2/3以内 かつ 地方公共団体の出費・補助額の合計額以内	1/3以内 かつ 地方公共団体の補助額以内

(参考2) 鉄道駅及び軌道停留場の改良に関する国土交通省鉄道局所管国庫補助制度

都市鉄道利便増進事業(駅施設利用円滑化事業)の概要

- 都市鉄道等利便増進法（H17.8施行）に基づき、乗継ぎを円滑にするための経路の改善等既存の駅施設を有効活用しつつ行う駅施設の整備により、都市鉄道の利用者の利便を増進
- 施設を借りて営業する主体が、施設整備主体に対し、当該施設整備による受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離方式」を採用



（参考3）都市鉄道利便増進事業（駅施設利用円滑化事業）の概念図

た交通結節機能高度化計画に基づく施設整備であり、駅施設利用円滑化事業として行われるものであること。

〈補助対象施設〉

- ① 既存の駅施設（1日当たりの平均的な旅客の乗降及び乗継ぎの数が15万人以上であるものに限る）における乗降又は乗継ぎを円滑にするためのプラットフォーム、改札口又は通路の整備
- ② ①の整備と一体的に行う自動車駐車場又は自転車駐車場の整備
- ③ 鉄道線路の配置の変更その他①又は②の整備に併せて行われる鉄道施設の変更

2. 補助対象事業者：第三セクター又は鉄道建設・運輸施設整備支援機構

3. 補助率：1／3以内（地方公共団体と同額）

2. 鉄道駅の総合的な改善【鉄道駅総合改善事業費補助（総合改善事業）】

鉄道駅総合改善事業費補助（総合改善事業）は、鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図

るため、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等、駅機能を総合的に改善する事業に対し助成措置を講じるものとして、平成11年度に創設されました。都市側が実施する駅周辺整備と一体的に実施されることが補助要件となっている点など、都市鉄道利便増進事業費補助（駅施設利用円滑化事業）との共通点がありますが、都市鉄道利便増進事業費補助（駅施設利用円滑化事業）は、複数の利害関係者が存在し、その関係者の合意形成のもとに作成された「交通結節機能高度化計画」に基づき実施されること、対象地域が、三大都市圏や政令指定都市を想定し、利用者が15万人/日以上に限られるのに対して、鉄道駅総合改善事業費補助（総合改善事業）は、協議会等による計画作成は補助要件となっておらず、対象地域は三大都市圏や地方中核都市圏を想定し、さらに小規模な駅であっても補助対象となりうるものであります。更に大きく異なる点は、都市鉄道利便増進事業費補助（駅施設利用円滑化事業）は、当該駅施設の整備に伴う利用者の増加等により営業主体に受益が生じることであり、営業

主体は、受益に応じて施設使用料を負担する（受益活用型）スキームであるのに対して、鉄道駅総合改善事業費補助（総合改善事業）は、営業主体の受益の多少とは関わりなく、営業主体は、整備主体（第三セクター）に対し、減価償却費や租税公課等当該事業により生じる経費を施設使用料として負担するスキームである点で、大きく異なります。

《鉄道駅総合改善事業費補助（総合改善事業）の概要》

1. 補助要件：

鉄道利用旅客の利便性、安全性の向上等を図るために必要となる鉄道駅の総合的な改善と一体的に、市街地再開発事業、土地区画整理事業、駅前広場や自由通路等の整備事業が周辺で行われる事業であること

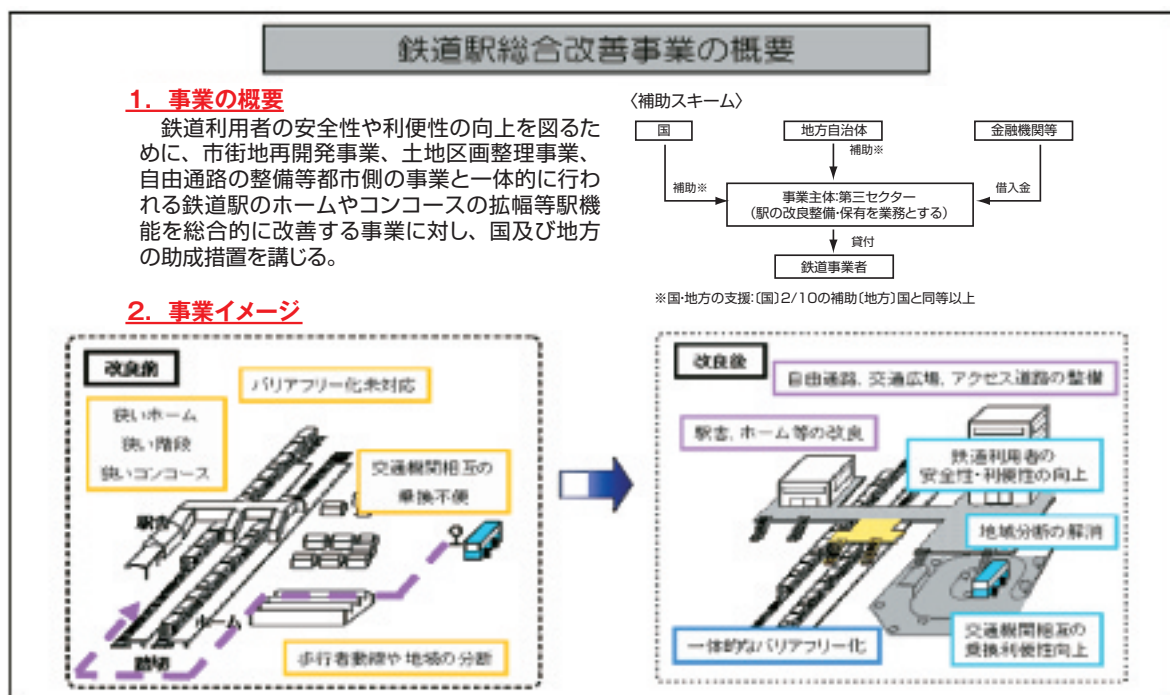
2. 補助対象事業者：第三セクター

3. 補助率：1／5以内（かつ地方公共団体の補助額以内の額）

3. 鉄道駅の総合的な改善【鉄道駅総合改善事業費補助（連携計画事業）】

鉄道駅は、鉄道利用者のみならず、鉄道駅周辺の住民にとっても都市・地域生活の拠点として日々の生活に欠かすことのできない大切な生活基盤であります。人が集まる場所としての鉄道駅の機能を単なる通過点とするのではなく、鉄道駅に、生活を支援する機能を付加することにより、鉄道利用者にとっての駅の機能を向上させるとともに、地域に住む人々にとっても、生活の中で駅の果たす役割を更に重要なものにしていくことが可能となります。このような趣旨のもと、鉄道駅総合改善事業費補助を拡充して平成22年度に「連携計画事業」を新たに創設し、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化を推進することといたしました。

具体的には、人にやさしく活力ある都市・地域の実現をめざし、生活・活動の中心である鉄道駅に、保育施設等の生活支援機能の集積・集約化を図ることを目的とし、「地域公



（参考 4）鉄道駅総合改善事業費補助（総合改善事業）の概要

公共交通の活性化及び再生に関する法律」の枠組みを活用して、市町村が組織した法定協議会（同法第6条）の検討を経て作成された地域公共交通総合連携計画（同法第5条）に位置づけられた事業を補助対象とし、また市町村が組織した法定協議会を補助対象事業者としています。法定協議会は、補助対象事業者として、一義的に補助事業の状況報告や実績報告、取得財産の整理等を行う必要がありますが、その取得財産は、事業の開始前にあらかじめ規約の定めるところにより、法定協議会の構成員のうち当該財産の管理を行うこととされた者に移管することとしています。

鉄道駅総合改善事業費補助（総合改善事業）と異なる大きなポイントは、

- ①補助対象を鉄道施設以外の生活支援機能施設等に拡充したこと
- ②事業主体は、第三セクターではなく法定協議会であること
- ③「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の枠組みを活用し、地域公共交通総合連携計画（同法第5条）に基づき、法定協議会（同法第6条）に対して補助すること（都市側事業と一体的に実施することは、補助要件となっていないこと）
- ④補助率が、1／3以内であること（総合改善事業は、20%以内）

であります。

今後においては、鉄道駅の総合改善を実施する場合、併せて鉄道利用者や地域住民の皆様の利便性向上が図られるよう、生活支援機能を有する駅が増えることを期待いたします。

《鉄道駅総合改善事業費補助（連携計画事業）の概要》

1. 補助要件：

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき作成された地域

公共交通総合連携計画（第5条）に位置づけられた、既存の鉄道駅の改良及びそれと一体となっておこなう生活支援機能を有する鉄道駅空間の整備であること。（生活支援機能を有する施設は、子育て支援施設又は医療施設に限る。）

2. 補助対象事業者：

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会（第6条）

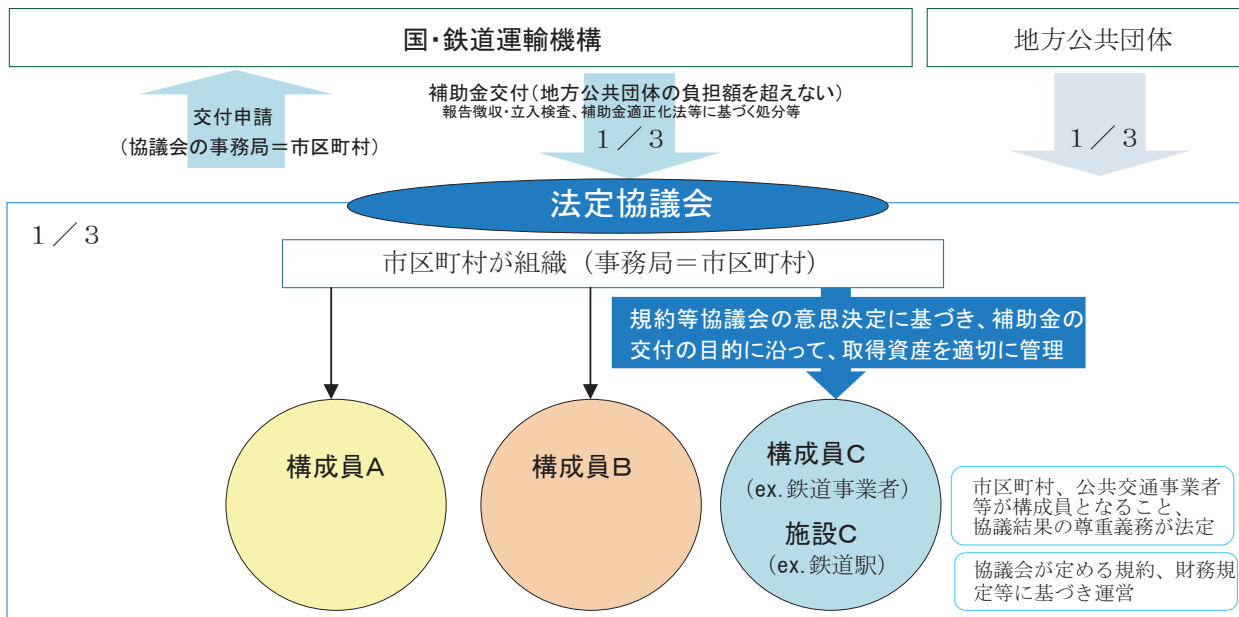
3. 補助率：1／3以内（かつ地方公共団体の補助額以内の額）

4. 鉄道駅の乗り継ぎ円滑化【幹線鉄道等活性化事業費補助（乗継円滑化）】

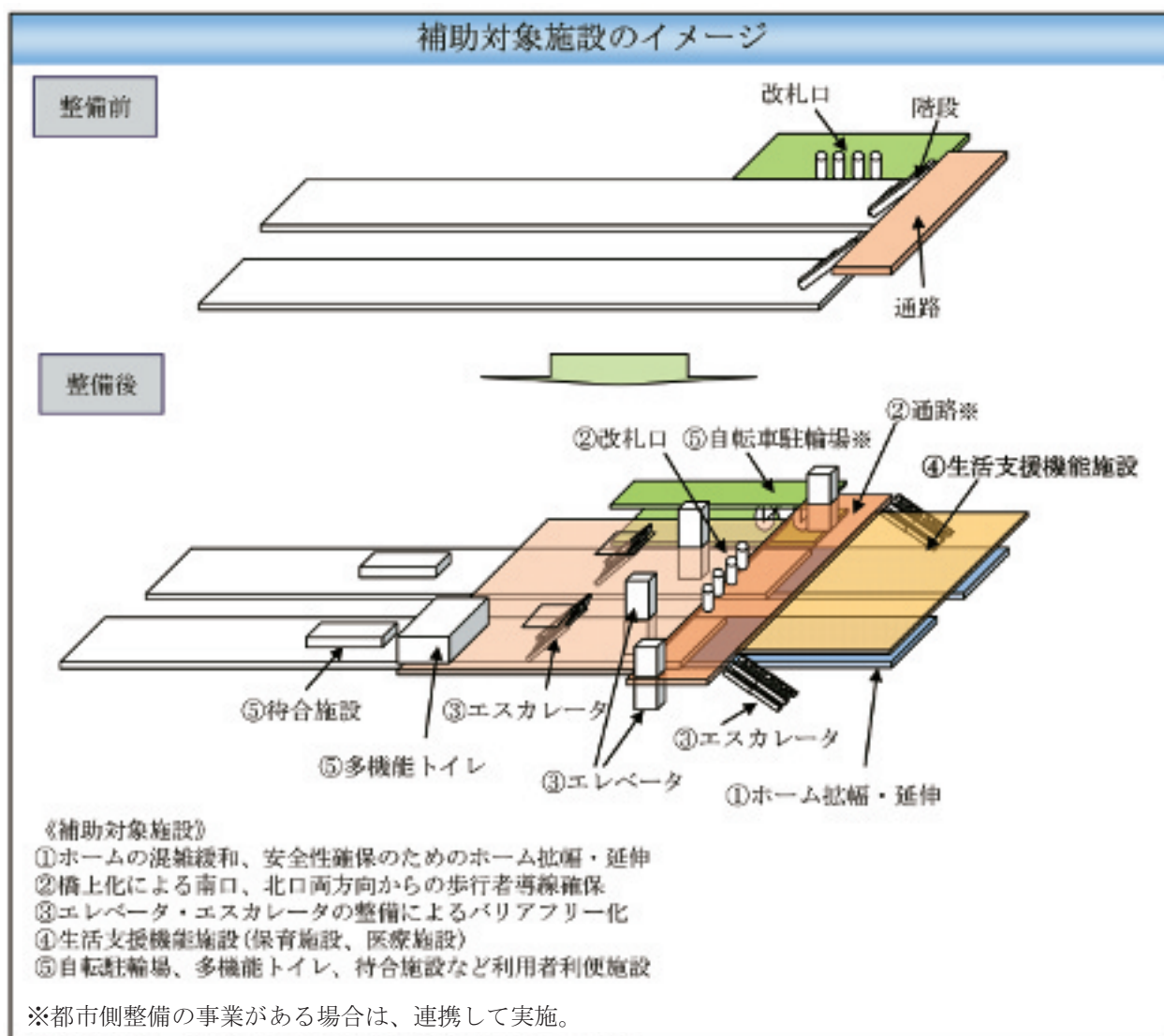
幹線鉄道等活性化事業費補助（乗継円滑化）は、鉄道路線間や鉄道・バス間における乗継負担の軽減を目的として、①接続していない鉄道線路間を接続させることによる相互直通運転化、②鉄道駅を移設することにより、駅間距離や鉄道駅とバス停間距離を短縮して乗り継ぎ負担の軽減を図るもの、③乗り継ぎ駅において、同一ホームで同一方向への乗り換えを可能とする配線変更等に対し、助成措置を講じるものであります。

《幹線鉄道等活性化事業費補助（乗継円滑化）の概要》

1. 補助要件：乗継円滑化のための鉄道施設の整備を行う事業であること
2. 補助対象事業者：第三セクター
3. 補助率：1／5以内（かつ地方公共団体から受ける出資金、補助の合計額以内）



(参考5) 鉄道駅総合改善事業(連携計画事業)の補助スキーム



(参考6) 鉄道駅総合改善事業(連携計画事業)の事業イメージ

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」抜粋

(地域公共交通総合連携計画)

第五条 市町村は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、単独で又は共同して、当該市町村の区域内について、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（以下「地域公共交通総合連携計画」という。）を作成することができる。

2 地域公共交通総合連携計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

二 地域公共交通総合連携計画の区域

三 地域公共交通総合連携計画の目標

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五 計画期間

六 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項

3～9 (略)

(協議会)

第六条 地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村は、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村

二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該市町村が必要と認める者

3 第一項の規定により協議会を組織する市町村は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。

4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

6 主務大臣及び都道府県は、地域公共交通総合連携計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。

7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

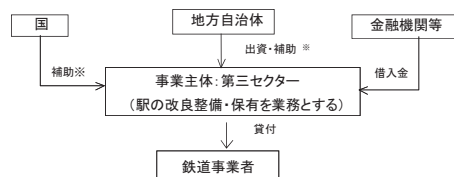
(参考7) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（抜粋）

幹線鉄道等活性化事業（乗継円滑化）の概要

1. 事業の概要

鉄道路線間における乗継負担の軽減を目的として、鉄道路線間の相互直通運転化等のための鉄道施設整備に対し、国及び地方の助成措置を講じる。

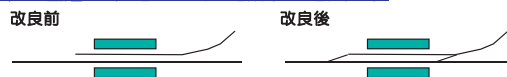
〈事業スキーム〉



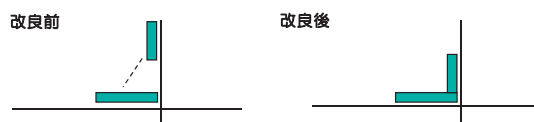
※ 国・地方の支援：〔国〕2/10の補助、〔地方〕国と同等以上

2. 事業イメージ

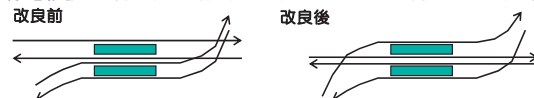
①相互直通型（直通していない路線間を直通化する）



②駅移設型（乗継ぎの不便な駅を移設し、駅間距離を短縮する）



③線路移設型（乗継駅の配線を変更し、同一ホームでの乗換を可能とする）



(参考8) 幹線鉄道等活性化事業（乗継円滑化）の概要

5. 既存の駅施設を活用した機能向上【交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金（バリアフリー化設備整備事業）】

鉄道駅のバリアフリー化については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づいて定める基本方針（同法第3条）において、1日当たりの平均的な利

用者数が5千人以上である鉄道駅及び軌道停留場については、平成22年までに原則として、すべてバリアフリー化することを目標としています。また、1日当たりの平均的な利用者数が5千人未満の鉄道駅及び軌道停留場についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等

を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施することとしています。

駅のバリアフリー化については、地元住民、地方自治体、鉄道事業者など地域の関係者が望ましい姿を構想し、関係者が一致協力してこれを実現すべきものでありますが、国としても、地方公共団体、鉄道事業者と連携・協力して、バリアフリー化に対する支援等を実施し、この基本方針で定める目標の達成に向けて三位一体で取り組んでいるところであります。

《交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金(バリアフリー化設備整備事業)の概要》

1. 補助対象：

乗車券の購入の円滑化(点字運賃表、情報提供表示器)、改札口の改良、旅客移動の円滑化(エレベーター、スロープ等)、旅客乗降場の改良(可動式ホーム柵、誘導・警告ブロック等)、障害者対応型トイレ

2. 補助対象事業者：

鉄道事業者又は軌道経営者(東京地下鉄(株)及び地下高速鉄道を営む地

方公共団体を除く。)

3. 補助率：1／3以内(地方公共団体の補助する額以内)

6. 既存の駅施設を活用した機能向上【交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金(生活支援機能整備事業)】

既存の鉄道駅を、利用者にとって安全・安心で、かつ有用な機能を備えたものとするため、鉄道駅に生活支援機能を有する施設(子育て支援施設・医療施設)の設置を促進することにより、鉄道駅を単なる通過点とするのではなく、鉄道利用者や地域住民にとって便利で利用しやすいものとするため、交通施設バリアフリー化設備整備費補助金を拡充し、「交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金(生活支援機能整備事業)」を平成22年度より創設いたしました。

具体的な補助スキームについては、生活支援機能整備事業による補助を受けて、鉄道事業者等が既設駅の高架下利用や駅舎内の区画リフォームなどにより、生活支援サービスの提

「バリアフリー法」の基本方針(抜粋)

平成 18 年 12 月 15 日
国家公安委員会
総 務 省 告示第 1 号
国 土 交 通 省

一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

2 移動等円滑化の目標

(1) 旅客施設

① 鉄道駅及び軌道停留場

一日当たりの平均的な利用者数が五千人以上である鉄道駅及び軌道停留場については、平成二十二年までに、原則としてすべての鉄道駅及び軌道停留場について、エレベーター又はエスカレーターを高低差五メートル以上の鉄道駅及び軌道停留場に設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の鉄道駅及び軌道停留場についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

※バリアフリー法：「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」
(平成 18 年法律第 91 号)

(参考 9) 移動等円滑化の促進に関する基本方針(抜粋)

既存の鉄道駅について、利用者にとって安全・安心で、かつ、有用な機能を備えたものにするために行う以下の取組みについて総合的な支援を行う。

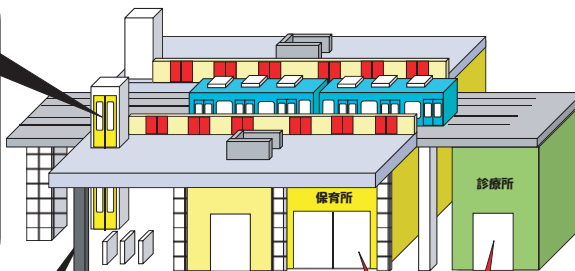
◆バリアフリー施設整備（継続）

鉄道事業者等（東京地下鉄・公営地下鉄を除く）に対して、既存の駅におけるバリアフリー化設備の整備に要する経費の一部を補助



対象事業：

エレベーター、スロープ、手すり、障害者対応型トイレ、視覚障害者の転落を防止するための設備等の整備



◆鉄道駅の耐震補強（拡充）



鉄軌道事業者（JR本州3社を除く。）に対して、駅部の耐震補強に要する経費の一部を補助

対象事業：（高架駅）

一日1万人以上かつ複数路線が接続する等の機能を有する駅の耐震補強

※拡充ポイント

対象に三セク以外の民間鉄軌道事業者を追加

◆生活支援機能整備（新規）

生活支援機能向上による鉄道利用促進を図るため、既存の駅における生活支援機能の整備に要する経費の一部を補助



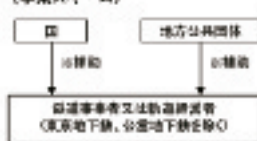
対象事業：

子育て支援施設、医療施設の整備

交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金（バリアフリー化設備整備事業）の概要

本格的高齢化社会の到来、障害者の社会参加の要請の高まり等を背景に、高齢者や障害者が鉄道又は軌道を安全かつ円滑に利用できるようにするため、鉄道事業者等（東京地下鉄・公営地下鉄を除く）に対して、既設駅におけるバリアフリー化設備の整備に要する経費の一部を補助する。

（事業スキーム）



※ 国：地方自治体：1割11/25補助金（国庫補助金）



（参考10）交通施設バリアフリー化設備等整備事業費補助金の概要

供者を入居させる施設・スペースを整備しますが、当該補助を通じて鉄道事業者等が生活支援サービスの提供者に施設・スペースを賃貸する際の賃料が低廉化されるよう、鉄道事業者、地方自治体、生活支援サービスの提供者等において任意の協議会を設置し、生活支援機能の整備効果や生活支援サービス提供者に対する配慮等について定める計画を策定していただき、この計画に基づいて事業を進めて頂きます。

《交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金（生活支援機能整備事業）の概要》

1. 補助要件：

地方公共団体その他の関係者から構

成される協議会等により策定された計画に基づき、駅等の利用者の利便性向上に資する生活支援機能を有する施設（保育所等の子育て支援にかかる施設及び医療施設に限る）の整備を行う事業であること

2. 補助対象事業者：

鉄道事業者、軌道経営者又は生活支援機能を有する施設を所有する鉄道事業者若しくは軌道経営者の子会社

3. 補助率：1／3以内（地方公共団体の補助する額以内）

東京メトログループ中期経営計画 「FORWARD TOKYO METRO PLAN 2012」 について

東京地下鉄株式会社

経営企画本部経営管理部経営戦略担当

岩佐 祐介

1. はじめに

東京メトログループは平成22年3月、新たな中期経営計画「FORWARD TOKYO METRO PLAN 2012」（以下、「FORWARD」という）を策定した。計画期間は平成22年度から24年度までの3か年で、平成16年4月に発足した東京メトログループにとって3期目の中期経営計画となる。本稿では、「FORWARD」の位置付け及び概要を紹介する。

なお、「FORWARD」については、当社ホームページにおいてその全文を掲載しており（http://www.tokyo-metro.jp/corporate/profile/management_plan/index.html）、本稿と併せてご覧いただくことでより理解が深まれば幸いである。

2. 「FORWARD」の策定

(1) 「FORWARD」の位置付け

これまで2期6年の中期経営計画において、東京メトログループは、鉄道事業においては安全・安定性の維持、向上やお客様視点に立っ

たサービスの提供、関連事業においては駅構内のスペースや周辺の保有用地といった既存資産の有効活用を進めてきた。具体例としては、丸ノ内線等におけるホームドアの設置、主要駅におけるサービスマネージャーの配置、「Echika表参道」等の商業施設の展開が挙げられる。また、この間、平成20年6月には当社にとって9番目の路線となる副都心線（建設区間：池袋～渋谷間8.9キロ、運行区間：和光市～渋谷間20.2キロ）を開業している。一方で、民間企業として効率的な事業運営を目指し、コスト削減活動及び生産性改善活動についても着実に取り組みを進めてきた。これらの結果、収益、利益とも民営化直前の平成15年度と比較して大幅な成長を達成したほか、長期債務の削減と自己資本の充実をはじめとする財務基盤の健全化を図ることができた（表1参照）。

しかしながら、鉄道事業においては、依然として高い混雑率、相互直通運転の拡大による輸送障害の影響の広域化といった状況が生じているほか、少子高齢化の進展に伴い、当社のお客様の多くを占める通勤・通学人口は長期的に減少していく見通しである。また、関連事業においては将来の事業領域・規模の拡大に向けた新たな経営資源の確保、さらには

表1 民営化直前年度（平成15年度）と直前年度（平成21年度）の連結指標比較

	平成15年度	平成21年度	増減
営業収益	3,506億円	3,776億円	270億円増（7.7%増）
当期純利益	74億円	385億円	311億円増（5.2倍）
長期債務残高	9,142億円	7,349億円	1,793億円減（19.6%減）
自己資本	1,312億円	3,350億円	2,038億円増（2.6倍）

全事業領域における技術・技能の維持・伝承等、対応すべき課題が未だ数多く存在している。

これらの課題を踏まえ、「FORWARD」においては、たゆみなき「安全」の追求及びお客様視点に立った質の高い「サービス」を前提としながら、これまで進めてきた各種取り組みを着実に加速・前進させる期間と位置付け、「事業基盤の強化」及び「成長に向けた新たな挑戦」をキーワードに、持続的な企業価値の向上を目指していくこととした。

(2) 経営戦略

東京メトログループにおける経営戦略は、中期経営計画の上位概念として、グループ理念「東京を走らせる力」（表2参照）をはじめとする経営ビジョンを実現するための戦略として策定している。

グループの基幹事業である鉄道事業においては、前中期経営計画期間中に副都心線を開業し、ネットワークのさらなる充実を実現したが、今後については、人口動向等を踏まえると、市場規模の大幅な拡大は望みづらい状況である。したがって「FORWARD」では、鉄道事業について、長期的な人口減少等の逆

風下においても将来にわたって安定的なキャッシュフローを創出する事業として位置付けている。その上で、安全の維持・向上を前提に、東京メトロのネットワーク価値を一層高めることで収益力向上を目指すとともに、その価値を活かした各種施策に取り組む一方、さらなるコスト削減や生産性改善等により、効率的な事業運営を推進する。

関連事業については、鉄道事業とのシナジー効果の発揮を基本に、引き続き東京メトログループの「成長のエンジン」と位置付け、新たな経営資源の確保も含めた事業展開により、一層の規模拡大に取り組んでいく。

これら「鉄道事業戦略」「関連事業戦略」を両輪とした上で、その実行を支えるための「社会との調和」や「意識改革・人材育成」「経営の仕組み整備」に取り組み、持続的な企業価値の向上、さらにはグループ理念である「東京を走らせる力」の実現を目指す（図1参照）。

(3) 「FORWARD」の概要

経営戦略の実現に向けた直近3か年の中期経営計画においては、事業基盤の強化に努めることはもちろん、新たな経営資源の獲得や

表2 グループ理念

東京を走らせる力

私たち東京メトログループは、
鉄道事業を中心とした事業展開を図ることで、
首都東京の都市機能を支え、都市としての魅力と活力を
引き出すとともに、優れた技術力と創造力により、
安全・安心で快適なよりよいサービスを提供し、
東京に集う人々の生き活きとした毎日に貢献します。

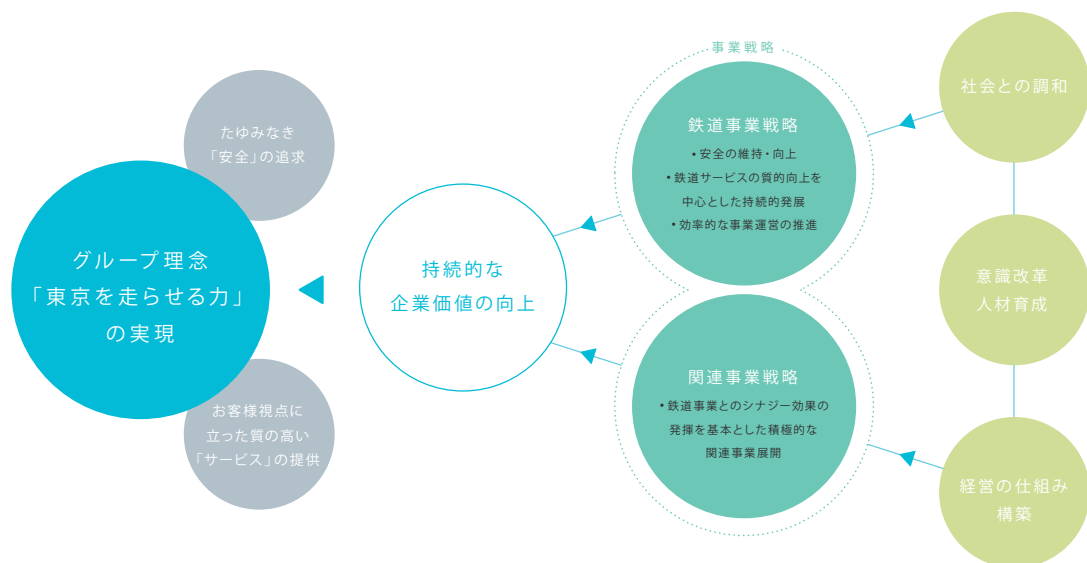


図1 東京メトログループにおける経営戦略の全体像

新技術の活用など成長に向けた新たな挑戦にも取り組んでいく。

鉄道事業においては、輸送の安全の確保を、事業展開上の最も重要な使命かつ様々な施策に取り組む上での前提と位置付け、社員の安全意識の向上・定着等による事故防止や再発防止策の推進等により、事故等の総発生件数の減少を目指すとともに、安全管理体制のさらなる強化、事故発生時の早期復旧に向けた取組みの強化を図る。

代表的な施策としては、有楽町線へのホームドアの設置、火災対策設備（避難誘導設備、排煙設備等）の整備完了、安全内部監査の実施、駅構内へのセキュリティカメラシステムの全駅（共同使用委託駅を除く）設置等を予定している。安全対策に係る設備投資額としては、3か年の合計で772億円を見込んでおり、設備投資総額2,613億円の約30%、前計画の安全対策投資769億円に対し3億円増と、引き続き高水準の投資を予定している。



ホームドア

次に、鉄道のサービスに係る分野においては、基本的な輸送サービスを確実に提供することはもちろん、都心部の密な路線網、相互直通他社との連携により首都圏に広がるネットワークといった当社の強みをさらに磨き上げるとともに、お客様の声や変化する社会状況に適応した各種取組みにより、「鉄道サービスの質的向上を中心とした持続的発展」を図る。

具体的には、まず有楽町線・副都心線小竹向原～千川駅間の連絡線設置工事、豊洲駅改良や東西線へのワイドドア車両の増備、茅場町駅改良等の輸送改善を実施する。有楽町線・副都心線においては開業当初にダイヤ乱れが

頻発し、多くのお客様にご迷惑をおかけしたことを踏まえ、これを解消するための各種施策に積極的に取り組んでいく。東西線においては通常よりドアの幅の広いワイドドア車両を増備することで、駅での乗降時間が短縮され、ラッシュ時の輸送改善につながるものと考えている。

また、平成24年度には副都心線と東急東横線・横浜高速みなとみらい線との相互直通運転の開始を予定していることから、そのための各種準備を進めるなど、ネットワーク競争力強化のための取組みを進める。

お客様へのサービス充実のための施策としては、お客様へ運行情報を提供する案内ディスプレイの全駅（共同使用委託駅を除く）設置やエレベーター、エスカレーター、多機能トイレといったバリアフリー設備の整備推進等を図る。なお、お客様に気軽にお問い合わせいただき、より多くのご要望に応えられるよう、4月1日に当社お客様センターのフリーダイヤル化を実施したところである。

また、旅行者に向けた商品のPRや新たな企画乗車券の発売等、お客様のニーズに合った商品開発・情報提供にも引き続き取り組んでいく。



15000系車両

これら安全・サービスの向上を図る各種施策に加え、コスト削減活動・生産性改善活動による効率的な事業運営を併せて推進する。グループ一丸となった取組みによって、成長

及び収益力の強化に不可欠なキャッシュフローの創出を図る。

関連事業については、民営化以降、既存保有地や駅構内のスペースの積極的な活用を進めてきた。直近では、池袋駅構内の商業施設「Echika 池袋」を平成21年3月に、商業ビル「Esola 池袋」を平成21年11月に、それぞれ開業した。



Esola 池袋

「FORWARD」期間においても、「Echika fit」及び「Metro pia」等の駅構内商業施設の開発や車内デジタル広告「Tokyo Metro Vision」の展開を図るほか、物件のリニューアルや販売強化等の収益性向上策により、既存事業の拡大を目指す。

一方で、開発に適した既存保有資産は枯渇しつつあり、将来の成長を実現するための新たな経営資源の確保が中長期的な課題として存在している。このことから、「FORWARD」期間においては、鉄道事業とのシナジー効果を期待できる不動産を取得し、事業規模の拡大を図る。

事業活動により企業価値の向上を目指す半面、環境や社会貢献等の取組みに対する関心の高まりを踏まえ、企業の社会的責任として、企業活動と社会との調和を実現するための活

動も引き続き実施していく。具体的には、環境配慮型車両、地域冷暖房システム及び太陽光発電システムの導入等、環境に配慮した企業活動を推進するほか、「環境負荷の少ない地下鉄」を積極的にアピールするなどの「環境コミュニケーション活動」を進める。また、グループの財団法人「メトロ文化財団」を通じ、コンサートや老人ホームでの出張音楽会の開催、絵画、写真及び文学等の文化展の開催等、ご好評をいただいている文化活動等を推進する。

「FORWARD」の経営目標値と設備投資計画については、以下のとおりである。設備投資は、前計画比144億円増の総額2,613億円を見込んでいる。前計画において総額の約30%（約800億円）を占めていた新線（副都心線）建設投資が終了したことから、資金を既設線の大規模改良（有楽町線・副都心線小竹向原～千川駅間連絡線設置等）や新たな経営資源の取得に厚く配分している。

表3 「FORWARD」における経営目標値

	目標水準
連結キャッシュフロー (平成22～24年度総額)	3,360億円以上
連結D/Eレシオ (平成24年度)	1.7倍
連結ROA (平成24年度)	7.0%

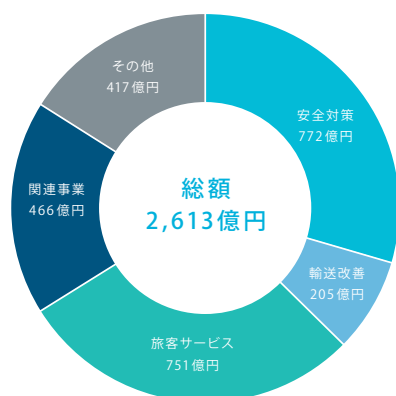


図2 「FORWARD」における設備投資計画

3. おわりに

東京メトログループの経営は、サービスの向上やコスト削減・生産性改善に努めてきたほか、人口の都心回帰等の追い風もあり、近年概ね堅調に推移してきた。しかしながら、直近の平成22年3月期決算においては初の減収減益となるなど、先行きについては楽観できない状況である。「FORWARD」で掲げた施策を着実に実行することで「事業基盤の強化」「成長に向けた新たな挑戦」を実現し、持続的な企業価値の向上につなげていきたいと考えている。

東葉高速線の駅猫 ミーすけについて

東葉高速鉄道株式会社 総務部企画課 深澤 俊一

1. はじめに

東葉高速鉄道は、東京のベッドタウンである千葉県北西部を走る16.2kmの路線で、東京メトロ東西線と相互直通運転を行っています。平成8年に開業して以来、利用者は年々増加し、今では1日13万人あまりのお客様にご利用いただくまでになりました。

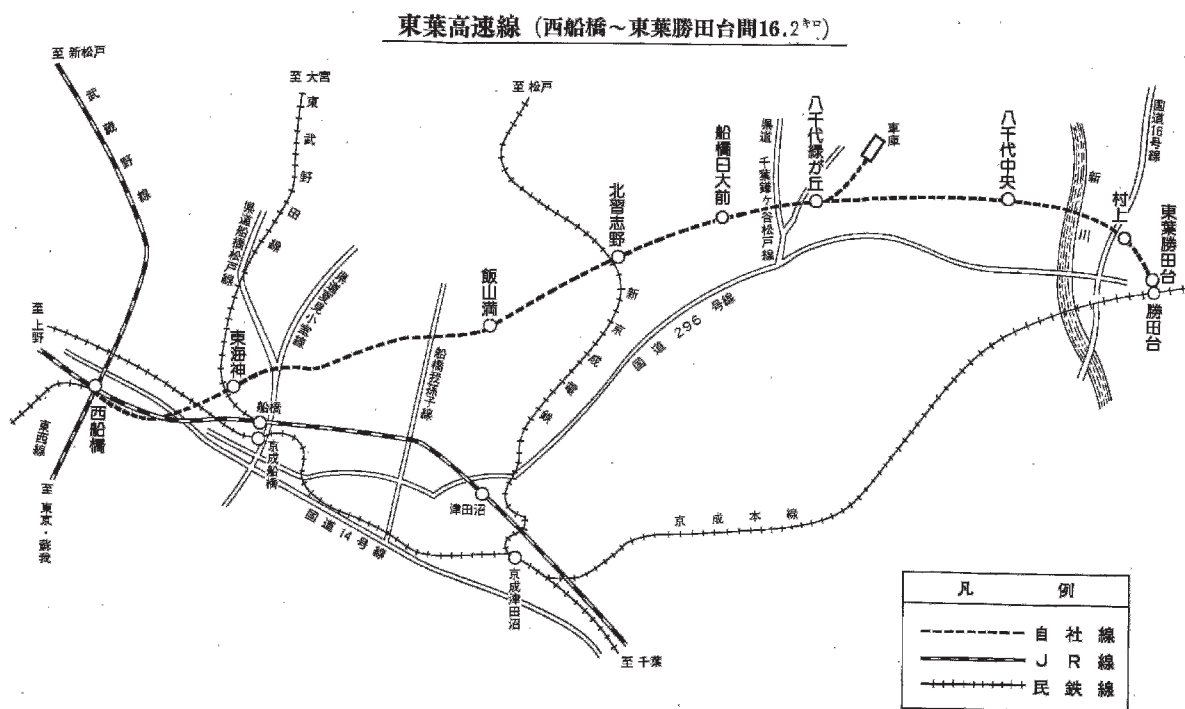
そんな当社線には、開業以来猫の通ってくる駅があり、地域で話題となっています。近

年、駅に住み着いた猫が各地で人気者になっていますが、本稿では当社の駅に通ってくる「癒しの駅猫」についてご紹介します。

2. 「駅猫」の来る駅 ～飯山満駅～

駅猫が現れるのは、当社線起点の西船橋から数えて2つ目の飯山満駅です。東京都心からは快速電車で30分のところにあります。

「飯山満」はなかなか読みづらいですが、



東葉高速線路線図

これで「はさま」と読みます。大規模な団地の最寄り駅でもあり、当社線が開業するまではバス利用が主体の地域でした。

駅前では土地区画整理事業が進んでいるものの、周辺には雑木林なども残り、郊外ののどかな風景が広がっています。

平成21年度の1日平均乗降人員は15,567人。主要駅のみに停車する「東葉快速」は通過しますが、徐々にお客様は増えてきており、今後の発展が期待される駅となっています。



「家」をモチーフとした飯山満駅の外観



開放感のある飯山満駅改札

3. 駅猫「みーすけ」

この飯山満駅には、開業以来14年間に渡って通い続けている猫がいて、以前からお客様や駅員の間では有名な存在でした。

近年、この猫がテレビや雑誌などのメディアで紹介されるようになり、猫好きの方々の間で話題になっています。

この駅猫はグレーの毛をしたオスで、名前は「みーすけ」。野良猫なので他にも呼び名はあるかもしれませんが、当社社員の間ではいつしかこう呼ぶようになりました。メディアでも「みーすけ」と紹介されています。

まだ歴史の浅い当社では、社員の平均勤続年数が約9年ですので、勤続14年のみーすけは古参の部類に入ります。みーすけは温厚な性格で、お客様から頭をなでられるなど可愛がられています。

飯山満駅の助役によると、猫の現れる時刻は日によってまちまちで、現れない日もあるとのこと。ただ、寒い時にはわりとよく来るそうで、冬場などは、朝、駅入口のシャッターを開けるとすぐ中に入ってくることもあるそうです。

以前は自動改札機の上で腹這いになっていたことも多かったのですが、一昨年導入した新型の改札機は乗り心地が悪いらしく、最近は乗らなくなりました。現在では特に決まった居場所はなく、先日私が訪れたときには、どこから入り込んだのか、鍵のかかった倉庫の中にいました。

みーすけは駅売店の販売員の方に特になついており、売店の脇には寝転ぶための発泡スチロール製ブロックが積んであります。売店で尋ねてみると、みーすけが仕事の邪魔になるようなことはないそうで、好意的な反応が返ってきました。もっとも、だからこそみーすけはこの駅に通ってくるのかもしれませんが。



駅のコンコースにしゃがむ「みーすけ」

いつでも会える訳ではありませんが、みーすけは地域で愛される「名物駅員」となっています。

4. 駅売店の方の話

飯山満駅は隣の北習志野駅の管理下にあり、常時3人の駅員が勤務に就いています。また、改札前には売店があり、3人の販売員が交代で勤務しています。

今回、こうした駅関係者の中で特にみーすけがなついているという、売店のOさんに話を聞いてみました。なお、Oさんは飯山満駅の売店に13年勤務するベテランです。

Q：猫について聞かせてください。

A：私がここにきた頃はまだ子猫でした。利口で大人しい猫なので、売店の商品を汚すことはなく、また、駅で鳴くのを見たことはありません。ハンサムな猫ですが、年をとってだいぶ毛のつやが落ちてきました。

Q：猫に会えるのは何時頃ですか？

A：現れる時刻に特に決まりはなく、いつも気まぐれに現れます。

Q：猫はどこから通って来ているのですか？

A：「自宅」がどこにあるのかはわかりません。取材に来たテレビクルーが後を追ったこともありましたが、結局わかりませんでした。

Q：お客様の反応はどうですか？

A：猫について尋ねてくる方はとても多いです。「私は猫係ではありません」と言いたいくらい（笑）。

Q：売店にとっては「招き猫」ですか？

A：必ずしも売店の売り上げに結びついていないので、「招き猫」とは言いがたいですね。

Oさんは「猫係ではない」と言いつつも、満更でもない様子で、笑顔で応じてくれました。みーすけが売店の販売員になついていることはお客様にも知られており、猫については駅窓口より売店に尋ねる人が多いようでした。

聞き取りを通じて、みーすけが多くの人から愛されている様子が伺えました。

5. PR活動

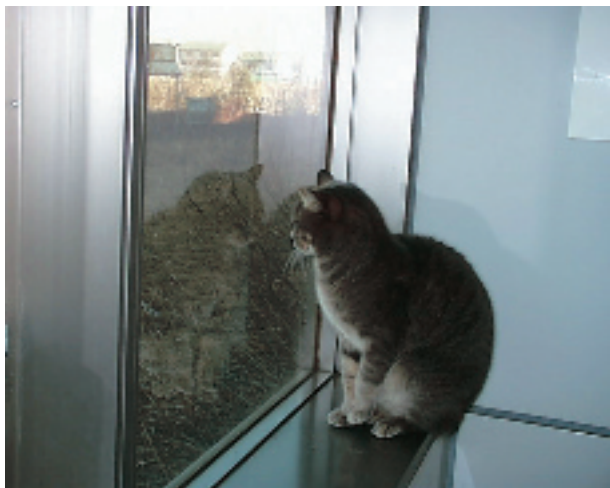
今のところ、会社としてみーすけを大々的にPRしたり、「駅長」などの役職を与えたりしている訳ではありません。基本的にはあるがまま、飯山満駅の日常の中にみーすけはいます。

メディアで紹介されるようになって以降、遠方からわざわざ会いに来る方もおられるようです。しかし、当社の社員ですら、会えない人はまったく会えないあたりが野良猫の宿命で、会えるかどうかは完全に運次第です。

猫の寿命は10～15年程度ということですので、みーすけもだいぶ年をとってきました。ただ、今のところ他の猫が駅に通ってくる様子はありせん。みーすけには、飯山満駅の「名物駅員」として末長く活躍してほしいも

のです。

ちなみに当社のPR活動としては、平成20年の5月に、「駅猫みーすけ」としてプレスリリースを行ったことがあります。



駅構内から外を眺める「みーすけ」
(プレスリリースで使用した写真)

6. 問題点

みーすけは多くのお客様に可愛がられていますが、お客様の中には当然、猫の苦手な方やアレルギーを持つ方もいらっしゃいます。

当社では各駅に「お客様の声」収集ポストを設置していますが、飯山満駅のポストには、「駅の野良猫を何とかせよ」と苦情の投書が来たこともあります。逆に、「飯山満駅の猫が可愛い」「みーすけを蹴とばす人がいて可哀想なので何とかしてほしい」という投書もありました。

最近では、改札機の上に寝転ばなくなったこともあって、苦情の投書は見られなくなりましたが、みーすけは飼い主がいる訳でもなく、対応の難しさを感じるところです。特に当社線は都市型の鉄道であり、様々な方が駅を利用されますので、猫が苦手な方への配慮も必要と考えています。

なお、野良猫が増えすぎて問題になるケースもありますが、みーすけは、駅に現れるようになった時点で既に対策が取られていました。また、駅構内で粗相をすることはないので、施設を汚されるといった問題は起きていません。

7. おわりに

当社は鉄道建設時に抱えた多額の有利子負債により、開業以来厳しい経営状況が続いています。そのため他社に比べて割高な運賃設定となり、どうしてもマイナスイメージが先行しがちになっています。

そうした中で、駅猫のみーすけは、自ら駅を訪れてイメージ向上に寄与してくれるありがたい存在です。もちろん会いに来る方がいらっしゃるのも、多少の運輸収入増にも貢献してくれています。

いなくても特に困る訳ではありませんが、多くの人に「癒し」を与えてきたみーすけ。たぶん今日も、飯山満駅の日常風景の中にいるはずです。運が良い時にだけ会える、駅コンコースのちょっとしたアクセントとして、今後も多くのお客様から愛されていくものと思います。



駅売店の脇で寝転ぶ「みーすけ」

ICカード活用への取り組みについて ～「はやかけん」普及事業～

福岡市交通局総務部営業課

主査（電子マネー等担当）

安谷 幸司



ICカード「はやかけん」

1 はじめに

福岡市交通局では、平成21年3月から市営地下鉄全線（35駅）でICカード乗車券「はやかけん」のサービスを開始しました。

はやくて、やさしくて（環境や人に）、かいてきな（快適な）、けん（券）と、博多弁で使われている「速かけん・早かけん（速いから・早いんだよの意味）」が「はやかけん」のコンセプトにあります。

平成22年3月13日からは、福岡都市圏において他の交通事業者が発行する、西日本鉄道の「nimoca（ニモカ）」、JR九州の「SUGOCA（スゴカ）」及びJR東日本の「Suica（スイカ）」との4事業者間での相互利用開始により、いずれか1枚のICカードを持てば、福岡都市圏の鉄道・バスに加え、関東圏のJR東日本でも利用できるようになり、環境にやさしい公共交通機関の利用促進が期待されます。

また、利便性をより高めるため、相互利用の開始にあわせて電子マネーサービスも導入

しました。

行政としての一面を持つ公営交通事業者として、「はやかけん」を交通乗車券以外でも活用し広く普及を図ることができれば、地下鉄の利用促進だけでなく、市民サービス向上にもつなげることができると考え、ICカードの機能を有効に活用した様々な行政サービスの提供や、地域の民間サービスに対する基盤の提供等を「はやかけん」の特色にしていきたいと考えていますが、ここでは、その数例をご紹介します。

2 「見守りタッチ」サービス

(1) 導入の背景

警察庁の平成20年度統計によると、小中学生が犯罪被害に遭遇するケースは年々減少傾向にあるものの、全国で8万8千件余、社会として看過できない情勢にあります。

また、これらの犯罪被害の多くが住居外で発生しており、保護者にとって子どもの所在確認は重大な関心事となっています。

従来、その一手段として携帯電話が利用されていますが、一方で子どもが携帯電話を所持することに対する弊害も種々指摘される中、より簡単確実に保護者の経済的な負担も少なく、より多くの場所で所在確認が実施できる仕組みを提供できないか？という思いが、本サービス構築の原点にあります。

(2) 概要

「はやかけん」を子どもの識別媒体として使い、所在確認箇所に設置した小型端末機にタッチすることで、保護者に電子メールでの通知(児童登下校時刻等メール配信サービス)を行うものです。

近年、ICカードのメモリ容量が増大したことから、メモリ分割手法を用いて「交通乗車券」領域と「行政・民間サービス」領域の2構成とし、「行政・民間サービス」領域に汎用サービスである「フェリカポケット」をアプリケーションとして搭載しました。

「フェリカポケット」は、個人識別機能、ポイントカード機能、スタンプカード機能などの基本サービスがレディメイドで用意され、サービス開発時のコスト低減を図ることが可能です。

また、セキュリティ面で配慮も十分なされており、不正利用・改ざんなどに対して十分な耐性を有しています。

「はやかけん」では、このフェリカポケット(オープン設定)利用サービスを20種まで搭載できる構成としています。

(3) サービスの名称

主役である子どもたちに親しみやすく、わかりやすいことを第一に、サービス名称を名付け、ロゴやキャラクタ(ミモリー)も上記コンセプトに見合うものを新たにデザインしました。

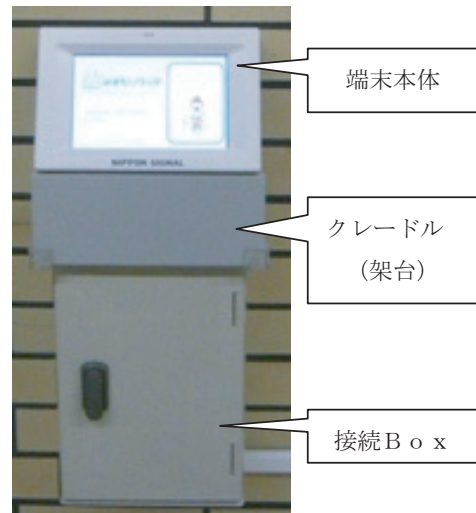
また、福岡市交通局のマスコットキャラクタである「ちかまる」との相乗効果で、「見守りタッチ」が「楽しいもの」と意識してもらえればと考えています。



(4) 所在確認用タッチ端末

ICカードリーダーライトを内蔵した小型の

パネルPCで、7インチワイド型の液晶ディスプレイを使用しています。ICカード読み書き用のアンテナをディスプレイの外周に配置することで「画面にタッチ」するユーザーインターフェイスを実現し、直感的な操作性と小型化を両立しています。



所在確認用タッチ端末の外観

(5) 画面表示

動画などを用いて楽しんでタッチできるよう、タッチ後はカード情報により男子はブルー、女子はピンク基調に表示を切り替えています。また、メール配信先は、携帯電話やPCに複数登録できるようにしました。

《タッチ前》



《タッチ後》



現場から I

(6) 実施状況

平成21年4月から実施したモニター試験では、本システムの価値や方向性を確認でき、また、問題点や要望も概ね確認することができました。

平成22年4月以降、地下鉄駅に47箇所、小学校・プール・図書館などの施設に30箇所の端末器設置を完了し、本格実施を順次拡大していますが、更に取り組みを進め、ユーザーのみな様に「安全・安心」をお届けするシステムを完成させていきたいと考えています。



駅での風景



学校での風景

3 「ANAはやかけん」の発売



平成21年6月には、全日本空輸株式会社(ANA)と業務提携を行い、新提携カード「ANAはやかけん」を12月16日に発売開始しました。

「ANAはやかけん」は、ANAマイレージクラブ会員を対象としたオリジナルデザインの福岡市地下鉄ICカード乗車券です。

このカード限定の特典として、貯まったマ

イルを「はやかけんポイント」に交換し、「ANAはやかけん」へのチャージが可能となります。

本提携の実現により、地下鉄とANA両社をご利用のお客様に、「マイルを貯めて、地下鉄に乗る」サービスを提供できるようになりました。

さらに、平成22年3月から開始した相互利用により、関東方面から飛行機で福岡に来られる方からも好評で、マイルから「はやかけんポイント」の交換も順調に増加しています。

4 「パーク&ライドサービス」の実施

時間貸駐車場「タイムズ」を運営するパーク24株式会社との業務提携により、平成22年1月29日から、「はやかけん」で地下鉄をご利用いただいた方に、駅近隣のタイムズの駐車料金を優待するパーク&ライドサービスを開始いたしました。

本サービスは、交通ICカード「はやかけん」内に記録された鉄道の利用履歴に応じて、タイムズの駐車料金が自動で優待されます。

このサービスを利用することで、きっぷを見せるといった煩雑さがなく駐車場サービスを受けることができ、自宅から目的地までシームレスな移動が実現します。

駐車場と公共交通機関の利用促進を図ると同時に、福岡市中心部の渋滞緩和やCO₂排出量削減による環境改善につながる本取り組みは、環境省の「平成21年度低炭素地域づくり面的対策推進事業」の対象事業として選定されています。

現在、3駅周辺の5箇所の駐車場でサービスを実施していますが、今年度中に6駅周辺の7箇所の駐車場に拡大予定です。

5 「はやかけん電子マネー」



相互利用案内ステッカー

「はやかけん」の利便性をより高めるため、4事業者の相互利用開始にあわせた電子マネーサービスの導入は前述の通りですが、平成22年5月25日から区役所窓口での証明発行手数料、体育館・プール等の使用料、美術館や博物館の観覧料等の支払いにも電子マネー決済を開始しました。

現在、他の自治体においても電子マネー導入は数例しかありませんが、ICカード発行事業者であり、行政としての一面を持つ公営交通事業者として、公金支払いへの電子マネー導入は、特に実現したいサービスの一つでした。

対象となる施設は約40箇所、サービス開始後5月末までの約1週間の利用件数は

400件程でしたが、今後も対象となる施設や市民の利用を増やすことは、電子マネーを普及拡大するだけでなく、公共交通の利用促進への基盤につながるものと考えています。



初めて市の施設で「はやかけん」を利用する福岡市長

6 おわりに

1枚のICカードで乗車券と電子マネーのサービス利用が可能となれば、福岡都市圏や関東方面のお客様の利便性が一層向上し、ICカードの利用が飛躍的に広がるものと期待しています。

さらに、「見守りタッチ」や「パーク&ライドサービス」のように、「はやかけん」の交通乗車券以外の活用の普及を広く図ることができれば、地下鉄の利用促進だけでなく、市民サービスの向上や地球温暖化をはじめとする環境問題の対策にも効果があると考えています。

※「はやかけん」は、福岡市交通局の登録商標です。

※「nimoca (ニモカ)」西日本鉄道の登録商標です。

※「SUGOCA (スゴカ)」JR九州の登録商標です。

※「Suica (スイカ)」はJR東日本の登録商標です。

※「フェリカポケット」「FeliCa ポケット」は、ソニー株式会社の登録商標です。

成田新高速鉄道事業に関わる北総線改良工事概要と実施状況について

北総鉄道株式会社

技術部部付部長（元特別工事部 部付部長）

関 憲豊

（平成22年6月30日 現在）

1 はじめに

現在、当社は第1種鉄道事業者として京成高砂駅～小室駅間、第2種鉄道事業者として小室駅～印旛日本医大駅間（第3種鉄道事業者：千葉ニュータウン鉄道㈱）32.3kmを営業しています。（以下、京成高砂駅～印旛日本医大駅間を「北総線」という。）

この度の成田新高速鉄道事業は、都心と成田空港とのアクセスの改善を図るため計画された事業（通称：Bルート事業）であります。北総線区間の最高速度を現在の105km/hから130km/h運転に可能な鉄道施設に改良し、かつ円滑な列車運行の確保を図るため待

避駅等を増設。第2種鉄道事業者として運行する京成電鉄㈱が、都心と成田空港間における列車の速達性及び定時性を図ることを目的とした事業です。

2 事業経緯

当社は、成田新高速鉄道事業の着手にあたり、平成14年5月、事業基本計画等の変更認可申請を行うため、当社、京成電鉄、成田高速鉄道アクセス㈱（以下、「NRA」という）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「JRTT」という。）及び都市基盤整備公団（平成16年以降、鉄道事業相当を千



図－1 実線＝北総線・破線＝NRA、NKT線

葉ニュータウン鉄道(株) (以下「CNT」という) が継承) の関係者間で、「鉄道施設の変更に
関する覚書」等の締結を行い、事業の準備が
開始しました。

北総線改良工事にあたっては、平成17年11
月28日付で北総鉄道、CNT及びNRA間で北
総線改良工事に関する協定書を締結のうえ工
事に着手。東松戸駅の線増(新設上り線相当)
及び新鎌ヶ谷指令所の改良工事の一部につい
ては、北総鉄道とJRTTが施行協定書を締結
のうえ、JRTTに施行を委託しました。

3 体制

当社は、成田新高速鉄道事業の施工にあた
り、平成17年2月、臨時組織として特別工事
部を設立。同年6月より事業に向けて本格的
な業務を開始し、本年3月31日で業務を終了
しました。

4 鉄道施設の改良概要

1) 鉄道路線(図-2)

本線に設置されている分岐器を高速化対応
な弾性分岐器に交換・曲線部のカント嵩上・
緩和曲線長の延伸及び一部曲線半径の是正を
実施。

今回、鉄道路線の工事の中で特に特質すべ
き一事例工事は、印西牧の原構内の渡り線2
組を同時に撤去し、シーサスクロッシング1
組を一晩で設置工事を実施したことです。

一部の高架橋については、柱の耐震補強及
び橋梁の落橋防止工事を実施するとともに、
高速運転に伴うことにより、列車騒音問題の
発生が懸念されるため、高架橋及び切土部の
高欄について、嵩上など改良工事を実施しま
した。

2) 停車場(図-2)

列車の運行を円滑化に図るため、既存待避



写真-1 施工前



写真-2 施工後

駅(矢切駅: 2面4線)以外に、島式ホーム
駅である東松戸駅・新鎌ヶ谷駅の2面4線化
及び小室駅を2面3線化(ただし、下りの待
避線のみ)の待避設備の新設改良を行いました。

なお、東松戸駅及び新鎌ヶ谷駅は、上り線
ホーム新設工事に併せて、ラッチ内設備及び
バリアフリー設備の改修工事も行いました。

3) 信号設備(図-3、4)

①列車の高速化及び列車密度の増加に伴う
信号閉そく区間の変更を最小限にするため、
新たに抑速信号現示(YGF: YGの同時明滅
現示)の制定(制限105km/h)のうえ、信
号機の位置を見直しすることにより、最高速
度を130km/hでも、必要な制動距離600m
を確保するための工事を実施しました。

②連動装置の改良については、新設1駅・

現場からⅡ

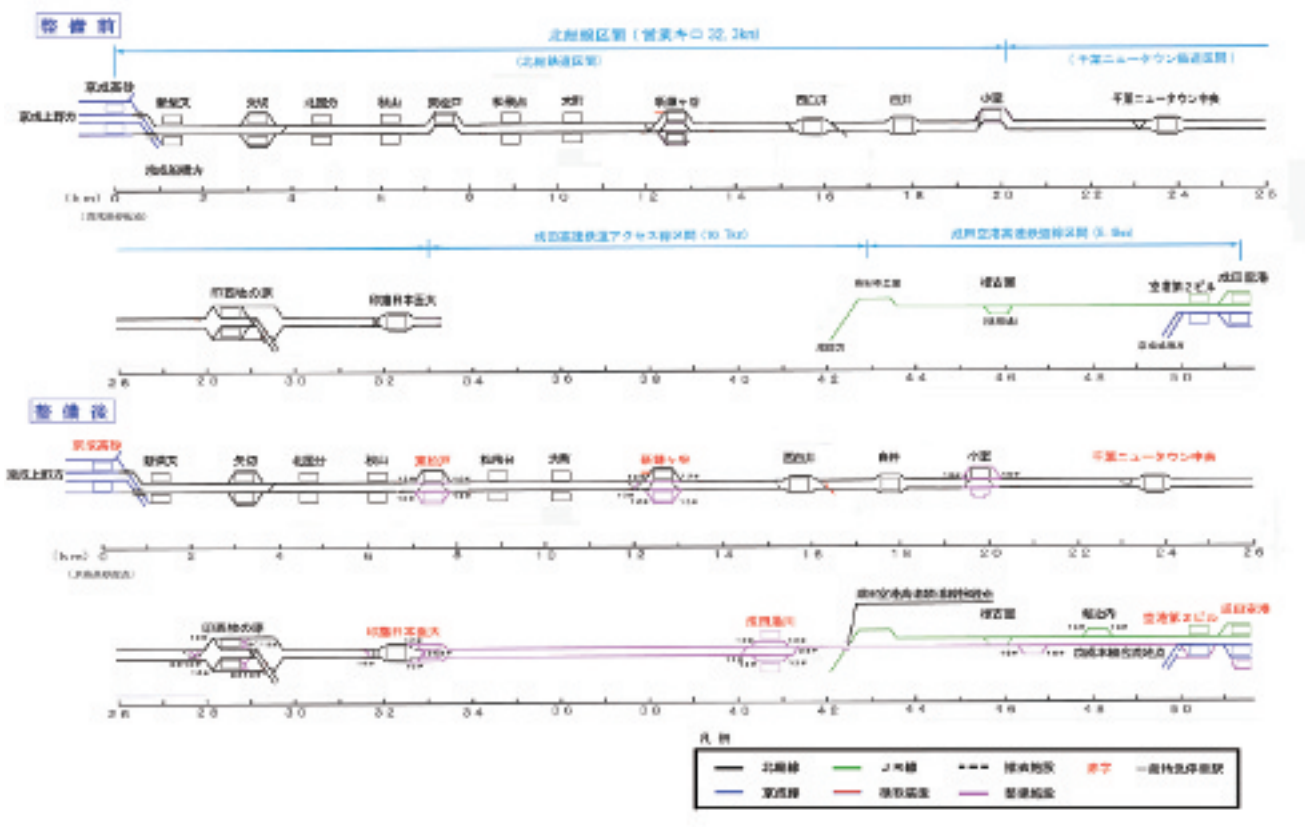


図-2 (印旛日本医大駅方新旧略図比較参照)

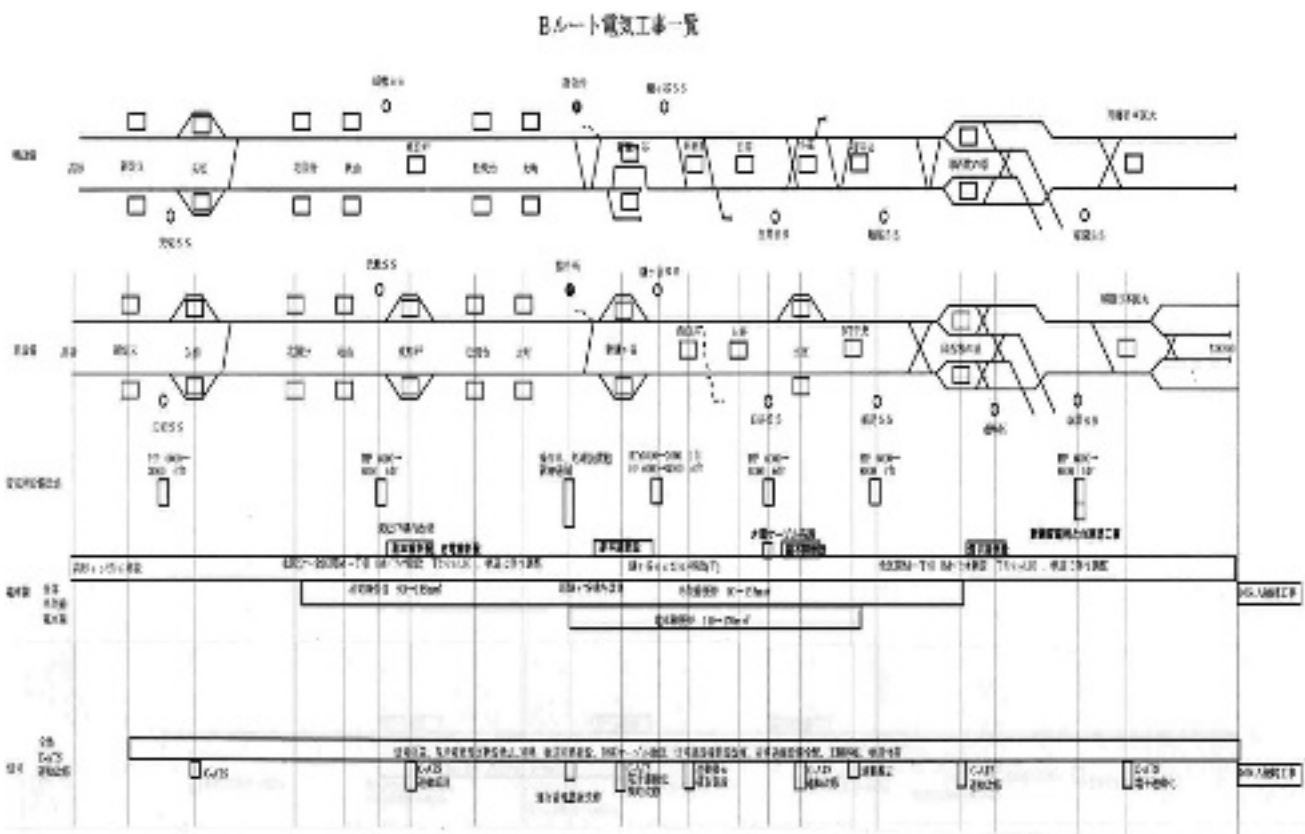


图-3

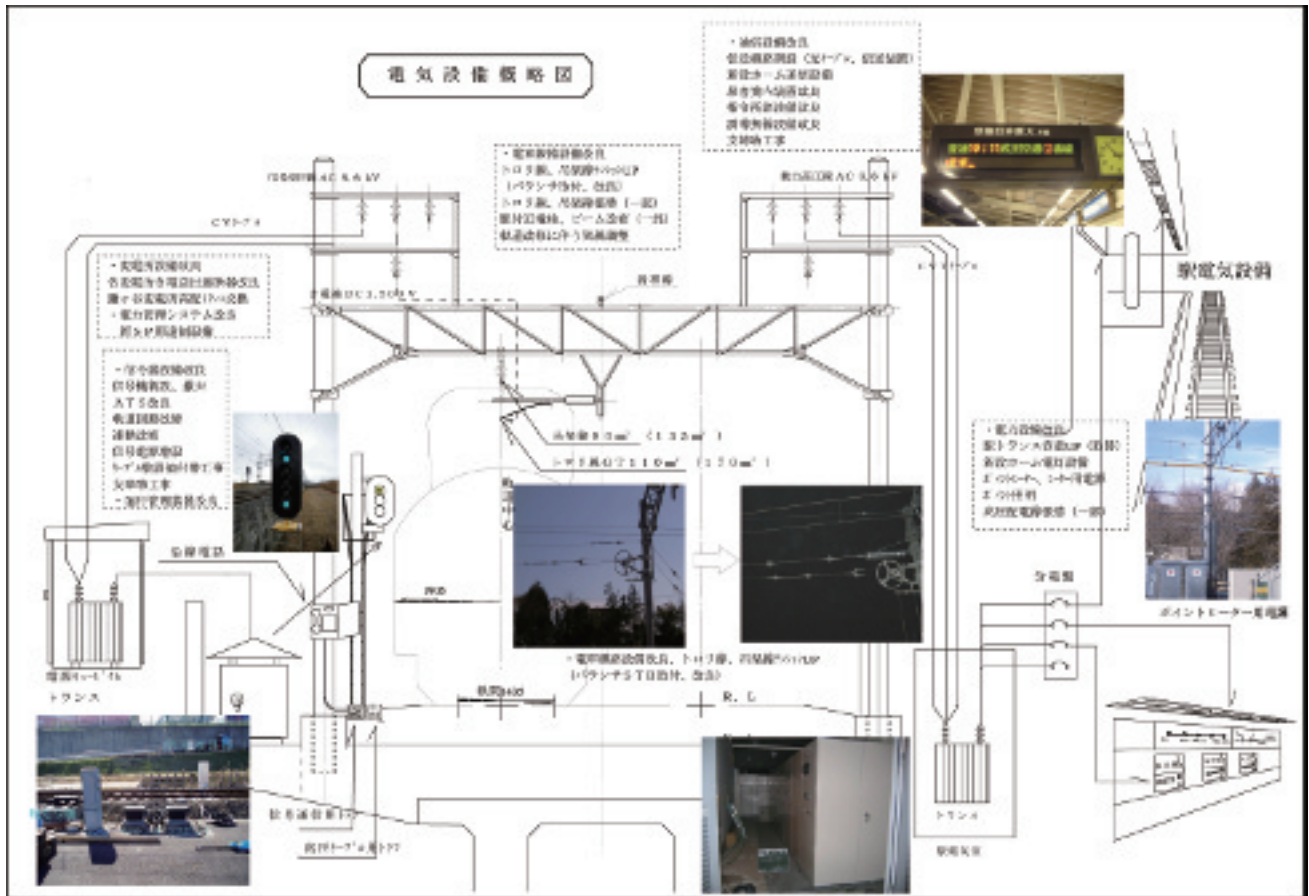


図-4

改良5駅及び撤去2駅を実施。ATSについては、既存の1号型ATSに連動駅構内及び場内外方1区間に限り、C-ATSの導入することにより、運転保安の向上を図りました。

なお、C-ATSは、絶対停車機能及び速度制限信号と自列車速度を比較して連続的に速度照査をする機能を有しており、安全性の向上を図っております。

4) 電力設備（図3-、4）

列車の運行本数の増加により電流容量が増えるため、6変電所でトランス容量の増加および直流遮断機を改良するとともに、集中制御を実施している新鎌ヶ谷電力指令所の改修工事を実施しました。

また当社線の電車線は、シンプルカテナリ方式であるが、今般130km/hに対応する架線構造にするため、全線の吊架線方式をシンプルカテナリ方式を基本に見直し、吊架線

及び電車線の張力向上・材質向上等により高速化に対応した架線としました。

5) 安全対策

一部の駅施設改良に伴い、旅客案内装置の新設や改修工事を行ったとともに、全駅に視聴覚者に列車通過を知らせる装置およびホームの挟隘箇所に黄色の警告ライン等を塗布し、待避危険を周知する対策をとっております。

さらに、安全対策では全駅に非常通報装置を整備しました。

その他、矢切駅は唯一の地下駅であり、今まで当該駅通過時の最高速度は85km/hであったが、今回の事業により100km/hを超える列車が通過する駅となります。

当該駅は地下駅であるため非常階段が設置されており、この非常階段を活用し、出入口付近の壁面に開口部を設け、地上への通路

現場からⅡ

を通風口として利用することにより、風速の低減を図りました。さらに、実車走行試験による風速測定を実施した結果、現状どおりの風速であることも確認しました。

5 鉄道施設の安全確認

1) C-ATSの設置

C-ATSの導入にあたり、平成21年3月～4月にかけて、矢切駅構内に先行して当該装置を導入のうえ、夜間実車による走行試験を重ね、その動作内容を確認しました。

また実車試験は、当社に乗り入れる各社の車両についても、各社の協力を得て行うとともに、京成電鉄のAE形の動作確認については、「速度向上試験」の中において実施し、いずれの車両においても所定動作の確認を行いました。

2) 運転速度向上試験

北総線内の鉄道施設改良に伴い安全走行確認のため、平成5年3月24日付鉄技第16号通達「在来鉄道の運転速度向上試験の取扱いについて」に基づき、第2種鉄道事業者である京成電鉄と改良工事区間の実車走行試験による速度向上試験等に関わる協定書を締結。架線性能確認を含め試験に関わる実施計画を共同で定め、京成電鉄・財鉄道総合技術研究所・車両製作関係会社及び電気機器関係会社の協力を得て、平成21年12月、京成電鉄のAE形による130km/hの実車走行を実施。その後、平成22年1月、3050形（3000形）及び他形式車両並びに京浜急行電鉄(株)所属車両による120km/hの実車走行により諸試験を終事後実施しました。

実車走行による鉄道施設（以下「地上側」という。）の諸試験内容及び結果は次のとおりである。

イ. 軌道関係：（曲線通過性能評価・分岐器強度評価及び軌道整備基準値の検討）

・結論：曲線通過については何ら問題が無く、分岐器強度に関しても、背面横圧及び弾性トングレール応分ともに強度上の問題はない。

130km/hの高速運転化に伴い、実車走行データにより軌道整備基準値（新保守基準値）を新たに定め、より安全性の向上を図った。

ロ. 電車線関係：（離線・トロリ線偏位の測定評価・トロリ線押上量及び応力の測定評価）

・結論：AE形および3000形の電流式測定における離線率が大きくなったが、複線のパンタグラフが母線接続されており、実用上の問題は無く、トロリ線動的偏位・トロリ線押上量及びトロリ線のひずみは、問題となる値は測定されなかった。

ハ. 信号関係：（転換鎖錠装置の機能・耐久性評価）

・結論：トングレール先端開口量及び鎖錠かん変位量は、強度上の問題は無く、フロントロッド首部応力・肘金取付ボルト近傍応力などは、材料疲労強度を十分下回っており強度上の問題はなかった。さらに、電気転てつ機及びフロントロッドの振動加速度は、規定値以下である。

3) 以上の結果

今回、最高速度を105km/hから130km/hに向上するため地上側に関わる諸試験を実施し、上記のとおり地上側設備については、各項目について速度向上に対する安全性の確認ができた。

6 運行計画の届出

前項の結果を踏まえ、線路・建造物実施基準の改定を行ったうえ、鉄道事業法第17条による同法規則第35条第2項第1号「設定し、又は変更しようとする列車の最高許容速度が安全上支障のないものであることを証する書類」のうち、地上側設備についての資料を作成し、届出書に関係書類を添付の上、平成22年3月8日付で当社より関東運輸局に運行計画の変更の届出を行いました。

これにより、平成22年3月13日より、NRA線区からの速度向上試験列車が、日中、北総内への入線試験が可能となりました。

7 おわりに

今回の北総線内の改良工事は、総額約223億円の事業をほぼ全区間にわたり一般列車の運行を確保しながら、4年4ヶ月の歳月で実施した改良工事であります。

設計者と工事施行者が異なり、設計の調整及び設計の完成時期と工事の施工時期との調整並びに工事に関係する諸協議も含め、大変な苦労があり、さらに工事の実施にあたっては、日常保守の夜間工事を確保しながら、事業のための多くの夜間工事を実施してきたが、特段大きな事故もなく工事が完了することができました。

工事完了にあたり所定の鉄道施設の確認試験が無事終了し、かつ、Bルート事業全体の工程が確保できたことは、これまで当該事業に携れた関係者の努力と関係協力会社のご尽力の賜物と深く感謝し、厚く御礼申し上げます。

当該鉄道施設の新設及び改良工事の完成が、空港アクセスの利便性に大きく貢献し、沿線地域の益々の発展に大きく寄与することを期待しているところです。





◎いで湯と城と文学のまち ＝「坂の上の雲」で観光客誘致―松山＝

ジャーナリスト 大野 博良

思い立って四国の松山と道後温泉に行くことにした。土日では飛行機の便がとれないと思い、月曜日に有休を取って、日曜日の早朝に羽田に行き、全日空の羽田―松山便の第1便に乗り込んだ。早朝という時間帯のせいか、機内は空席が目立ったが、その分、ゆったりと空の旅を楽しむことができた。天候も快晴で、松山空港に気分良く降り立つことができた。松山空港は全日空と日本航空の両社が運航しており、羽田と結ぶ便も多く、空の交通の便に恵まれている。

松山空港は比較的、松山中心部に近く、道後温泉行きのリムジンバスが市の中心部も通っているほか、通常のバス路線も1時間に2本程ある。わたしたちは県庁の前にあるホテルに荷物を預けたあと、歩いて松山城の見物に出かけた。

松山ではNHKスペシャルドラマの「坂の上の雲」の放映もあって、「坂の上の雲」のロケ場所や秋山兄弟を新しい観光の目玉にし、観光客を呼び込もうとしており、その熱気には圧倒される思いがした。

松山市のキャッチフレーズは「いで湯と城と文学のまち」。愛媛県の県庁所在地で、人口は51万人。四国随一で、中核都市にも指定されている。俳人正岡子規のほか、夏目漱石の小説「坊ちゃん」の舞台としても知られて

いる。

なお、NHKの「坂の上の雲」は2009年11月29日から足かけ3年にわたって13回のドラマとして放映される。ドラマの主人公は、松山出身の正岡子規と秋山好古（あきやま・よしふる）、真之（さねゆき）兄弟の3人。ドラマの原作は、司馬遼太郎の同名の小説。

市民の誇り、松山城

松山を代表する商店街の一つ、大街道からロープウェイ街を行くと、ふもとと山頂の松山城を結ぶロープウエーとリフトの乗り場があり、わたしたちは天気が良かったこともあって、ロープウエーではなくリフトで松山城まで上ることにした。

松山城は思いのほか規模も大きく、雄大な石垣がほぼ創建当時のまま残っていて、全体として非常に風格のある城郭だった。ボランティアの案内人が大勢いて、グリーンのはんてんを着て、熱心に説明してくれる。隣県からの団体や歴史研究会のグループなど、日曜日のせいもあって、城内は観光客でにぎわっていた。

松山城でもらったパンフレットなどによると、松山城は海拔132メートルの勝山山頂に本丸、中腹に二ノ丸、山麓に三之丸を置く連



松山城



松山城天守閣から眺めた松山市街



松山城のボランティアガイドの説明に耳かたむける観光客

郭式平山城。松山城の創建者は豊臣秀吉の家来で、賤ヶ岳の戦いで名を上げた七本槍の一人の加藤嘉明。加藤嘉明は関ヶ原の戦いで徳川方の東軍に属して戦功を上げたため、20万石を与えられ、勝山への築城に取り掛かるとともに、この地を松山と命名した。城の建設は1627年までかかったが、完成直前に加藤嘉明は会津に転封され、代わって蒲生氏郷の孫である蒲生忠知が入国したが、世継ぎがなかったため同家は断絶した。このため、桑名の松平定行が松山藩15万石を治めることになり、この松平家が明治維新まで続いた。

松山城の天守閣は1784年に落雷で焼失、1854年に再建された。ちょうど、江戸時代末期に当たっており、江戸時代最後の完全な城郭建築となった。天守閣（大天守）は3重3

階地下1階の層塔型天守。

松山藩は徳川親藩だったことから、明治維新に際して思わぬ苦難を強いられた。長州征伐に2度にわたって出兵したほか、大政奉還時には藩主の松平定昭が老中だったため、佐幕派とみなされ、鳥羽伏見の戦いの後、高松、大垣、姫路の諸藩とともに朝敵とされ、追討令が下された。結局、恭順を意を示して抵抗しなかったが、土佐藩の預かり地となるという屈辱を味わわされる。土佐藩の占領は5カ月間だけだったものの、占領解除と引き換えに15万両の献金を強いられた。松山城は太平洋戦争末期の松山空襲で、太鼓門、太鼓櫓、続門、巽門が焼失した。松山空襲では死者・行方不明者259人を出し、松山城の内堀は焼死体で埋まったといわれる。

なお、太平洋戦争時末期、松山基地を本拠とした海軍戦闘機部隊が有名。この戦闘機部隊は太平洋戦争中の最優秀機とされた紫電改を装備していた。とくに有名な戦闘は、昭和20年3月19日の迎撃戦で、米軍艦上戦闘機160機を紫電改と紫電54機で迎え撃ち、米軍戦闘機多数を撃墜するという大戦果を上げたといわれる。その後も米軍の戦闘機やB29爆撃機の迎撃に活躍した。

秋山兄弟生誕の地と釜揚げうどん

松山城の後、ふもとに戻り、ロープウェイ街近くの秋山兄弟生誕の地を訪れた。この地には終戦時まで秋山家の住宅が残っていたが、空襲で焼失。戦後に昭和初期の写真や秋山家の関係者の証言をもとに当時の構造に近い形で復元、今日に至っている。敷地の隣接地には柔道場があり、復元家屋の敷地内には記念碑のほか、秋山好古、眞之兄弟の銅像が建てられている。



秋山兄弟生誕の地

秋山好古は日本陸軍の騎兵を育成した人物で、日清、日露両戦争に従軍。日露戦争では日本軍の騎兵部隊を率いて、世界に名だたるロシア軍のコサック騎兵と戦った。戦後は騎兵監、教育総監などを歴任、陸軍大将で退役。退役後は故郷の松山の中学校校長として余生を送った。

弟の眞之は東京大学予備門を経て海軍兵学校に進み、首席で卒業。日露戦争では連合艦隊の先任参謀として作戦を立案、日本海海戦での勝利に導いた。海戦直前に発せられた電報「本日天気晴朗なれども波高し」の起草者として知られる。戦後は艦長や軍務局長を歴任したが、51歳の若さで病没している。海軍中将。

秋山家の復元家屋は少し分かりづらいとこ

ろにあるものの、きちんと整備され、観光客がひっきりなしに訪れていた。拝観料の切符を売っている人は秋山兄弟に心酔しているようで、快く兄弟の銅像前で記念写真を撮ってくれた。

秋山兄弟生誕の地から再びロープウェイ街に戻り、ここで昼食をとることにした。お目当ての店は、1階部分が駐車場になっていて見過ごすところだったが、「伊予うどん 小田吉」というのぼりがあったため、なんとか、この店を見つけることができた。昼食はこの店にしようと、東京を発つ前から決めていた店だった。店そのものは入り口から階段で上がった2階にあった。



釜揚げたるうどん店

店は質素で、あまり大きくはなかった。この店の名物は「釜揚げうどん」で、杉の大きなたらいに入れて食べるが、薬味はネギ、しょうが、シソ、ミョウガ、ゆず、白ゴマ、天かすの7種がそれぞれ小鉢に並び、いりこだしのめんつゆの中にシイタケと大豆が入っている。メニューはこの釜揚げうどん1つだけ。値段は900円だった。

まず、薬味を入れずにつゆのまま味わった後、薬味を一つずつ入れていくごとに違った味のうどんを楽しむことができる。素朴な田舎うどんで、昔は大勢の人をもてなすにあたって、大だらいにうどんを入れて出したそ

うだ。コシのないうどんだが、その分、消化に良いそうで、最近はダイエット食として注目されているとのことだった。探しあぐねた甲斐があったというものだ。



釜揚げたうどん

道後温泉本館と坊ちゃん電車

昼食後、ホテルに戻らず、そのまま、大街道の市電駅から道後温泉に向かった。道後温泉は今度の旅行の目玉で、翌日も再び、帰りの羽田行きの便ぎりぎりまで、道後温泉の湯船につかることになる。

道後温泉は日本3古湯（残る2つは有馬温泉と南紀白浜温泉とか）の1つといわれる。

「坊ちゃん」にも描かれ、四国でも代表的な観光地となっている。松山中心地から道後温泉までは市電やバスが頻繁に往復しており、中心街から15分程度で行けるせいか、銭湯気分を利用する市民也多そうで、タオルやせっけんなどを入れた入浴セットを抱えて市電やバスに乗り込んでくる市民がいた。

道後温泉駅前には、からくり時計のやぐらが立っており、朝の8時から午後10時まで、1時間ごとに現れる「坊ちゃん」の登場人物や湯につかっている人々の絶妙な動き、表情など、実によくできていた。このからくり時計は道後温泉100周年を記念して平成6年に



道後温泉駅前



坊ちゃん列車



からくり時計

作られた。そのすぐわきには足湯があり、その向こうには沿道が続き、両側には土産物店などが軒を連ねていて温泉街独特の雰囲気醸し出している。

道後温泉のシンボルは道後温泉本館。宿泊

施設も食事処もない共同浴場施設。坊ちゃん湯の愛称で知られている。1階と2階にそれぞれ浴室があるが、1階は大浴場、2階はこじんまりした浴場となっている。

私たちはせっかくなので、3階の個室を利用、2階の浴室にゆったりとつかることができた。3階の個室の利用時間は80分（1、2階は60分）で、浴衣、貸しタオル、お茶・坊ちゃん団子のサービスがつくほか、皇室専用浴場も無料で見学することができ、私たちも浴室や控えの間などを見たが、この半世紀ほどは全く使用されていないとのことだった。

また、3階の突き当たりの間が「坊ちゃんの間」と呼ばれ、写真など夏目漱石ゆかりの資料が置かれていた。夏目漱石はこの本館が完成した翌年の1895年に英語教師として旧制

松山中学に赴任。本館の建築に感心し、小説「坊ちゃん」の中で、「温泉だけは立派だ」とほめている。

道後温泉の泉質は単純温泉で無味無臭。お湯の温度が高いので気をつけるように言われたが、わたし自身、ちょうどよい湯加減だった。神経痛、リウマチ、胃腸病、皮膚病、通風、貧血に効能があるという。1階の大浴場はローマ風呂を思わせる石造りで、歴史を感じさせる。

松山市内のホテルに戻るとき、運よく坊ちゃん列車に乗ることができた。この坊ちゃん列車はもともと、軽便鉄道時代の伊予鉄道で走っていた蒸気機関車のことを指していたが、2001年に伊予鉄道が松山市内線で復元運行し、現在はこの復元列車（ディーゼル機関）のことを指している。蒸気機関車時代の坊ちゃん列車について、「坊ちゃん」の中で、「マッチ箱のような汽車」と表現されたことから、坊ちゃん列車の愛称が付けられたという。普通の市電の2倍の運賃だが、とても風情があり、松山の風景になじんでいる。

翌日は朝に県庁近くの二之丸史跡庭園を散策した後、ホテルをチェックアウトして道後温泉に向かい、温泉を楽しんだ後、本館近くの菓子店で名物のタルトを賞味し、松山空港経由で東京に戻った。二之丸史跡庭園は松山



道後温泉本館



風呂上がりのお茶と坊ちゃんだんご



二之丸史跡庭園と大井戸遺構



県庁前を走る市電

城の二之丸跡の敷地1.6ヘクタールを史跡庭園として整備されたもの。とりわけ、発掘調査によってその存在が明らかになった大井戸遺構は東西18メートル、南北13メートル、深さ9メートルの大型井戸で、防火用水としての機能を持っていたと推測されている。

初めて訪れた松山は城が大切に保存され、街は市電が走り、緑が多く、県庁もレトロ調で街の雰囲気によく合っている。住んでいる人たちはとても親切で、自分の街に誇りを持ち、この街を皆で盛り上げようという心意気が伝わってくる2日間だった。





世界あちこち探訪記

第44回 イスタンブール見て歩き(下)

(社)海外鉄道技術協力協会 秋山 芳弘

ボスポラス海峡横断鉄道

(1) アジア側からヨーロッパ側へ

再びヨーロッパ側に戻るため、トルコ国鉄(TCDD)のハイダルパシャ駅前のフェリー乗り場に行くと、さっきカドウキョイまで乗船した大型フェリーではなくて、マルマラ海やボスポラス海峡のいくつかの港を結んでいる中型フェリー(海上バス)が運航している。アクビルを使って自動改札機を通る(5回目)。そこにいる男性係員に聞いたところ、フェリーは15分おきに運航されているそうだ。これなら便利である。海上バスが到着し、大勢の乗客が下船すると、彼らはすぐにハイダルパシャ駅の中に吸い込まれてゆく。たぶん近郊電車に乗るのだろう。到着した海上バスに乗船。やはり眺めのいい最上部の甲板に行き、ベンチに座る。(写真-1)

14時15分に出港。船から見るハイダルパシャ駅は三方を海に囲まれて、まるで海上に浮かぶ要塞のようで絵になる。駅の海側には防波堤が作られている。再びさっき来た航路の逆コースを航行するが、何度見ても飽きない風景だ。コンテナ埠頭を過ぎて沖に出る。西側に見える旧市街の丘の上に建つブルーモスクとアヤソフィアなどいくつかのモスク(イスラム寺院)、それにトプカプ宮殿が、午



写真-1 アジア側にあるTCDDのハイダルパシャ駅前のフェリー乗り場に到着した中型フェリー。(南東を見る。2009年11月10日)

後の逆光の中でシルエットになっていて、これがまたいい。多くの大型貨物船やフェリーが行き交う中、徐々にヨーロッパ側に近づいてゆく。再び第1ボスポラス橋が遠くに見える。(写真-2、写真-3)

(2) 世界最深の沈埋トンネル^{ちんまい}

イスタンブールは、ヨーロッパ側に商業とオフィス街、観光地が集中し、アジア側では住宅地開発が進んでいる。このため海峡を横断する交通量は年々増加しているが、2本の道路用吊橋とフェリーしかないため、慢性的な交通渋滞が発生している。そこで、海峡を横断する交通需要に対応するとともに、道路から鉄道への転移を促進するために、現在、



写真-2 アジア側にあるTCDDのハイダルパシャ駅。駅前に静態保存の蒸気機関車が置かれている。(フェリーから北を見る。2009年11月10日)



写真-3 ハイダルパシャ駅近くにあるイスタンブール港のコンテナ埠頭。大型船が接岸し、コンテナの積み卸しをしている。(北を見る。2009年11月10日)

このボスボラス海峡の海底にヨーロッパ側とアジア側を結ぶ海底鉄道が日本の円借款を使用して建設されている。

海峡横断トンネルの構想は100年以上前からあったが、具体化したのは1990年代後半になってからである。このプロジェクトは、①海峡横断トンネル（延長1.4km）、②①の両側に新設される取り付けトンネル区間（延長12.2km）、③ヨーロッパ側とアジア側のTCDD在来線の改良（延長63km）に分けられる。海峡横断トンネル（最急勾配20%）は、陸上で製作した鉄筋コンクリート製の^{かんたい}函体を

海底に沈め、連結してゆく沈理工法で建設された。その最大深さ約60mは、沈埋トンネルとしては世界最深である。また、ボスボラス海峡の潮流は最大で5ノット（約9.3km/h）と速いことで有名で、その施工には高度な技術力を要した。沈埋トンネルへの取り付け区間はシールド工法により建設されているが、遺跡の発掘調査のため工期が遅れている。TCDDの在来線区間は、ヨーロッパ側はハルカリまで、アジア側はゲズゼまでの複線を3線化し、高頻度運行に対応できるように線路を改良する。

プロジェクトが完成すると、ボスボラス海峡を横断するトンネル区間は複線、TCDDの在来線区間は3線となり、近郊電車だけでなく、長距離旅客列車や貨物列車も走行するようになる。このヨーロッパ=アジア連絡鉄道が2015年に開業したら、是非とも再訪して乗車してみたいと思う。

(3) 海峡の風に吹かれて

徐々にヨーロッパ側が近づいてきて、丘になった新市街の高層ビル群が青空を背に浮かび上がる。風に吹かれながらこのような風景を眺めてボスボラス海峡を渡るのは最高の贅沢である。中年のアジア系女性がイギリス語で写真を撮って欲しいとデジタルカメラを差し出すので、ヨーロッパ側を背景にして撮影してあげる。あとで聞くとウズベキスタン人でタシュケントからだという。私もタシュケントに2ヶ月間住んでいたのので親近感を覚え、カタコトのロシア語で話をする。このようなちょっとした触れあいが旅の楽しみである。(写真-4)

こうして海上バスはガラタ橋の西側にある棧橋に14時34分に接岸した。このすぐあとの14時35分、今日3回目のアザーンが大音量でモスクの拡声機から流れてくる。



写真－４ フェリーから見たヨーロッパ側の新市街。丘の斜面にも建物が密集し、丘の上には高層ビルがかなり建っている。イスタンブールのビジネス＝センターである。(北西を見る。2009年11月10日)



写真－５ 金角湾の旧市街側、ガラタ橋の西側に出ているサバ＝サンド調理船。(北西を見る。2009年11月10日)

地下ケーブルカーのチューネル

(1) サバサンド船とガラタ橋

この海上バスの栈橋近くには、サバサンドを調理する小船が接岸していて、そこで作ったサバ＝サンドを栈橋脇に設けられた簡易テント食堂で待っている人たちに出している。11年前には何の装飾もない素朴な小舟で作っていたのだが、現在はケバケバしい金色塗装の派手な船になっている。これも観光化だろう。ここの簡易テント食堂では、大勢の人が低い椅子のテーブル席に座ってサバ＝サンドを食べている。観光客もいるが、地元の人も多そうだ。やはりイスタンブールではサバ＝サンドの味は試してみたい。(写真－５、写真－６)

栈橋からガラタ橋に向かうとき、正面にイエニ＝ジャミイ（モスク）が見える。ガラタ橋近くに広場があり、多くの人々が階段に座ったり、物売りが出ている。(写真－７)

広場から金角湾の湾口に架かるガラタ橋に出て西側の歩道を歩くと、ほとんど隙間がないくらいに大勢の男性釣り人たちが、竿を欄



写真－６ 写真－５のサバ＝サンド調理船近くの岸壁に簡易テント食堂があり、低いテーブル席で多くの人々がサバ＝サンドを食べる。(北西を見る。2009年11月10日)



写真－７ ヨーロッパ側の新市街と旧市街を結ぶガラタ橋の袂（もと）付近を多くのトルコ人や外国人観光客が往来する。うしろはイエニ＝ジャミイ（モスク）。(旧市街側、南を見る。2009年11月10日)

干に固定して金角湾に釣り糸を垂らしている。前回来たときも同じ光景を目にした。けっこう魚が釣れているようだ。このガラタ橋の道路中央部分をT1線の路面電車が走行している。以前は、ガラタ橋の南側にあるエミノニュ停留所がT1線の終点であったが、ガラタ橋を通して、新市街のカバタシュ栈橋近くまで2006年に延伸されたのだ。ガラタ橋の上を路面電車が行き交い、自動車もスピードを出して走る。歩道の西側に釣り人、東側に路面電車を見ながらガラタ橋を新市街側に渡り終える。(写真－8、写真－9)

(2) 1875年に営業を開始したテュネル

ここから、ロンドン地下鉄に次いで世界で2番目に古い地下鉄テュネル (Tünel = トルコ語で「トンネル」の意) に乗るわけだが、以前来た駅の場所を思い出せず、交通警察に聞く。教えてもらった通りに歩くと、大通りを渡ったビルの1階にテュネルの麓側のカラキョイ駅がある。中に入ると、ジェットンとアクビルを売る古い売り場があるが、ここでもアクビルを使用 (6回目)。小銭や運賃のことを気にしなくていいので、アクビルは便利である。何よりも時間の節約になる。(写真－10)

ホームに停まっている車両に乗車。改造されたのか、あるいは中古車両を新たに入れたようで、以前と比べて車内は明るく、けっこう込んでいる。ただし、普通の地下鉄車両を使っているため、標高差が60mある急勾配路線であるにもかかわらず、床には段差がない。14時55分に発車。この地下の単線ケーブルカーは途中で下り車両と行き違いをして、所要時間1.5分で頂上側のテュネル駅に到着する。新市街は丘の上に広がっているので、このような交通機関が必要だったのであろう。思った以上に利用客がいた。(写真－11、写真－12、写真－13)



写真－8 金角湾の湾口に架かるガラタ橋には、釣りをする男性がびっしりと並んでいる。右側に自動車道と路面電車用軌道がある。遠くにガラタ塔が見える。(北東を見る。2009年11月10日)



写真－9 ガラタ橋の上を走るT1線の路面電車。橋の中央に軌道 (センター＝リザベーション) が敷かれている。(東を見る。2009年11月10日)



写真－10 テュネルの切符売り場は、左がジェットン、右がアクビル売りの窓口になっている。昔ながらの売り場を使っているようだ。(麓のカラキョイ駅。2009年11月10日)



写真-11 テュネルの車内は、改造されていて明るい。
(麓のカラキョイ駅停車中に進行方向後方を見る。2009年11月10日)



写真-12 頂上にあるテュネル駅に停車中のテュネル
の車両。(南を見る。2009年11月10日)



写真-13 頂上にあるテュネル駅の自動改札機。同一
の機械であるが、アクビル接触用(上)とジェ
トン投入用(下)が分かれている。(2009年
11月10日)

イスティクラール通りの旧型路面電車

地下ケーブルカーのテュネル駅を出ると、すぐ目の前に旧型路面電車の停留所がある。しばらく待っていると単車運行の赤色に塗った旧型路面電車がやってきて、ここで折返す。11年前と同じである。ただし、乗車口にはアクビル用の箱形機械が設置してあり、そこにアクビルのボタン部分を押すつけて乗車する(7回目)。運行本数が少ないせいか、車内は超満員で、ぎゅうぎゅう詰めの通路に立つ。

15時10分、チンチンチンと鐘を鳴らして出発。旧型路面電車は新市街の目抜き通りであるイスティクラール通りの中央を走る。この長さ約1.6kmの通りは、旧型路面電車と歩行者専用のトランジット=モールになっている。旧型路面電車の窓の上部があいているので、歩かなくても通りの様子がよくわかる。焼き栗やリング状のトルコパン売り、ケーキ屋に喫茶店・レストラン・ワインバーなどが並び、賑わいがある。旧型路面電車の運転士は、軌道内をゆっくりと歩く歩行者をどけさせるため、チンチンチンと鐘を鳴らし続ける。

15時18分、この路線は単線なので、テュネル方面行きの旧型路面電車(2両編成。うち後方の1両は付随車)と行き違いをする。15時をまわると、11月初旬なので夕暮れが近いのか、歩く人の影が長くなってくる。さまざまな人々が通りを行き交うさまが窓からよく見え、人間観察にはもってこいだ。それぞれの人生を持った人たちと旧型路面電車はすれ違ってゆく。運転士はチンチン、チンチンと鐘を鳴らし続ける。通りには、マクドナルドだけでなく、スターバックスもバーガーキングもある。15時25分、タクシム広場の停留所に到着。この円形のタクシム広場には、ケマル=アタテュルクの功績をたたえる共和制記念塔が中心に建ち、その周囲のループ線を



写真-14 ケマル=アタテュルクの功績をたたえる共和制記念塔がたつタクシム広場。(北を見る。2009年11月10日)



写真-15 タクシム広場の停留所から旧型路面電車に乗車する人々。(北を見る。2009年11月10日)

使って旧型路面電車は方向転換をする。(写真-14、写真-15)

本格的な地下鉄 (M2線)

タクシム広場周辺には、旧型路面電車の停留所、地下鉄と地下ケーブルカーの駅があるせいか、大勢の人が往来する。自動車の多い道路を渡って少し行くと、地下鉄 (M2線) の出入口がある。ここから地下におりると、カバタシュへの地下ケーブルカーへの改札口もあるが、あと回しにして、M2線の改札口へ向かう。トルコ語だけでなくイギリス語の

案内表記もあるのでわかりやすい。ただし、途中で動く歩道があるものの改札口までかなり歩かされ、地下鉄への入口を入ってから5分くらいかかり、結節性はよくない。(写真-16)

自動改札機でまたまたアクビルを使用 (8回目)。エスカレーターでおりて、やっとホームに到着する。このタクシム駅は、単線シールド=トンネル2本をつないで建設した断面が眼鏡形の地下駅 (島式の1面2線) である。ホームに停車している4両編成の電車は、横方向に少し膨らんだ形をしていて、車内はFRP (ガラス繊維強化プラスチック) 製のボックス=シートとロング=シートが混在した配席である。(写真-17、写真-18)

15時38分に出発し、北に向かう。11月初旬でも車内には冷房が入っている。この地下鉄は、車掌がおらず運転士の1人乗務になっているので、男性運転士がトルコ語で案内放送をする。ほぼ座席が埋まるくらいの混雑率である。15時48分、4. (ドルデュンジュ) レヴェント駅に到着。地下鉄はさらに北のアタテュルク=オト=サナーイ駅まで延伸されているが、この電車はここで折返し運転となるので、



写真-16 タクシム広場近くにあるメトロ (M2線) のタクシム駅出入口。(北を見る。2009年11月10日)



写真-17 メトロ（M2線）のタクシム駅に停車中の電車。（後方から見る。2009年11月10日）



写真-18 メトロ（M2線）の車内。FRP製のボックス＝シートとロング＝シートの混在型である。（タクシム駅→4.レヴェント駅間。2009年11月10日）

全員が下車する。

再び同じ電車に乗って、15時50分にタクシム駅方面へ出発。15時52分、開削工法で建設された地下駅を調べるために南隣のレヴェント駅で下車する。1面2線の島式ホームの上は開放的な吹き抜け構造になっていて、北行・南行ホームともにモザイクの大きな壁画があり、なかなか立派である。また、階段の下には清涼飲料水や菓子類の自動販売機が置いてある。開業して10年近いが、明るくて清潔な印象を受ける。（写真-19、写真-20）

調査の時間もなくなってきたので、南行電車に乗って、16時10分レヴェント駅を出発。



写真-19 メトロ（M2線）のレヴェント駅は開削工法で建設されたので、天井が高くて開放感がある。（北を見る。2009年11月10日）



写真-20 メトロ（M2線）のレヴェント駅。モザイク壁画があり、車両の塗色もカラフルである。電車は右側通行。（電車の進行方向後方、北を見る。2009年11月10日）

夕方のラッシュ＝アワーが近くなったのか、それとも都心部へ向かうせいかわからないが、車内は混雑していて、立ち客もかなりいる。よく見ると、車内には案内や広告などが流れる薄型の液晶ディスプレイも設置してある。16時18分、タクシム駅に戻ってくる。

新しい地下ケーブルカー（F1線）

16時30分頃、地下からタクシム広場に出ると、まさに太陽が建物のうしろに沈もうとしている。喉が^{のど}渴いたので、広場近くのキオス

クで0.5ℓ入りのミネラル=ウォーター(0.5TL(トルコ=リラ)=約30円)を買って、一気に飲み干す。(写真-21)

調査する予定の都市鉄道で残っているのは新市街の地下ケーブルカー(F1線)だけだ。再び地下鉄と同じ入口から地下におり、地下ケーブルカーの自動改札機でアクビルを使って中に入る(9回目)。2006年9月に開業したばかりなので、ホームに停車している車両も最新式だ。乗車して車内を見ると、中央に階段があり、その両側にFRP製の座席が設けられている。思ったより利用客が多く、ほぼ満員である。(写真-22)



写真-21 タクシム広場を周回するループ線で方向転換をする旧型路面電車(2両編成。後方の1両は付随車)。(北を見る。2009年11月10日)



写真-22 タクシム広場とカバタシュを結ぶ地下ケーブルカー(F1線)。(タクシム駅で下り方を見る。2009年11月10日)



写真-23 タクシム広場とカバタシュを結ぶ地下ケーブルカー(F1線)の車内には、階段状に段差がついている。ホームの人々は、乗車を待っている。(カバタシュ駅。2009年11月10日)

16時50分、頂上側のタクシム駅を出発。単線なので、上りのケーブルカーと16時51分に左側通行で行き違いをする。16時52分、麓側のカバタシュ駅に到着。標高差は74mある。ドアが開くと一気に乗客が吐き出され、全員が下車したあとにドアが閉まる。次に反対側のドアが開き、ホームで待っていた人たちがドッと乗り込んでくる。よく利用されていると思う。カバタシュ駅の改札口から出る。(写真-23)

路面電車に乗りながら考えたこと

ホテルに戻るためにT1線に乗り換えるので、アクビルを使ってT1線カバタシュ停留所の自動改札機から入る(10回目)。地下通路を歩き地上に出ると、T1線のホームである。もう外は薄暗い。ホームには3連接式車両を2編成併結した路面電車が停車していて、この停留所が始終点なので楽に座れる。(写真-24)

16時59分に出発。17時、今日4度目のアザーンがモスクから流れてくる。ガラタ橋を渡る時には、釣り人がうっすらと見えるくらいの暗さになり、トンガリ帽子形のガラタ塔の上



写真-24 タ方、カバタシュ停留所駅からアクサライのホテルへの帰りに乗車したT1線を走る低床式路面電車の車内。始発駅近くなので、まださほど混雑していない。(2009年11月10日)

の方には薄暗い照明がともっている。路面電車の車窓を眺めながら考えた。

- ① アクビルのせいもあるが、イスタンブールの公共交通機関（特に都市鉄道とフェリー）は実に使いやすい。
- ② 11年前と比較して都市鉄道網が充実してきており、結節性が高まり、移動ははるかに楽であった。
- ③ 警備のための鉄道職員が、どの駅でも自動改札機付近やホームにいて安全を守っているが、写真が禁止されているのは、鉄道ファンにとって残念である。11年前に来た時は、鉄道職員は愛想よく写真を撮らせてくれたのだが。
- ④ 全路線のうち路面電車が走るT1線は、一番混雑する路線であるにもかかわらず、輸送力がさほど大きくない車両を使用しているので、常に混雑している。
- ⑤ 蛇足だが、アタテュルク国際空港到着後の入国審査行列への割り込みと強引な客引き、M1線のアクサライ駅到着時の悪質タクシー運転手は、国際観光都市イスタンブールのイメージダウンなので早急に対策を取るべきだ。

などと考えているうちに、乗客が増えてきて車内は超満員になってくる。17時22分、アクサライ停留所に到着し、下車。ホームにおりると、外はすっかり暗くなっている。

近くにあるグランド＝タヒール＝ホテルに戻り、預けておいた荷物を引き取る。ノート型パソコンを使ってロビーで無線LANに接続してメールの処理をしたあと、バンコクへの夜行飛行機に乗る準備をする。19時30分にホテルを出て、スーツケースを持って薄暗い夜道を歩いてM1線のアクサライ駅へ向かうと、徒歩10分で着いた。道がわかっているれば、昨夜の悪質タクシーは不要だった。

アクビルを使用して、アクサライ駅からM1線に乗ってアタテュルク国際空港に向かった（11回目）。このときアクビルの残値は確認していないが、14TL（約900円）をチャージして帰国までに11回乗車したので、仮に残値がなくても1回平均1.3TL（約85円）と、個別に1.5TL（約100円）でジェットンを買うより安い。何よりも乗車のたびにジェットンを買う必要がないので楽である。

（2010年5月4日記）

沿線おすすめウォーキング

阪神電気鉄道株式会社 運輸部 営業課

松下 美明



当社は大阪（梅田・難波）～神戸間において、第1種鉄道事業路線40.1kmと第2種鉄道事業路線8.8kmを営業路線として運行しています。

昨年3月20日に開通した「阪神なんば線」により、近畿日本鉄道との相互直通運転が開始され、神戸（三宮）～難波～奈良が最速76分で結ばれ、多くのお客さまにご利用いただいています。

“沿線散策”と聞いてまず思いつくのは、1989年からスタートいたしました当社のウォーキングイベントです。当社の沿線をウォーキングコースとして設定し、ご年配の方から子ども達と幅広い年齢層の方にご好評いただ

き、多くの方に参加いただいています。

当社路線距離が他社の鉄道と比較して短いことから、コース設定は非常に難しく（同じようなコースになってしまうため）、運営スタッフが何度も下見に赴き、リピーターの方を確保するため、あれやこれやと知識を振り絞り、安全で見所のあるコース作りに努めています。

当社ではウォーキング冊子「おすすめウォーキング」を作成し、阪神電車の各駅だけでなく、関西の各私鉄様の駅にも配置させていただいています。

当社のウォーキングイベントは、土休日に年8回開催の「あましん・阪神 沿線そぞろあるき」、平日に年5回開催の「阪神平日ウォーク」その他、関西の各私鉄様と共催の「朝日・五私鉄リレーウォーク」「TRYあんぐるウォーク」「KOBE 8 マスターズウォーク」があります。

いずれも参加費無料で、年齢制限もなく、どなたでもご自由に参加でき、参加者のペースで歩いていただけます。また、参加賞として毎回すてきなオリジナルピンバッジをプレゼントしています。

それでは、本年4月に開催いたしましたコースと9月に開催予定のコースをご紹介します。

まずご紹介するコースは4月29日（木・祝）に開催いたしました「あましん・阪神 沿線



沿線散策

そぞろあるき」です。

「西宮を満喫 ～海と文化の薫りを感じながら～」と題しまして、当社西宮駅をスタートし、1月10日午前6時、大太鼓の合図と共にその年の福男を決める神社として全国各地から毎年百万人を超える参拝者が訪れる「えびす様」の総本社として知られている「西宮神社」から、阪神間を代表する桜の名所「夙川公園」に向かいます。夙川公園は、香櫨園浜の海岸から銀水橋までの南北4kmに2,300本の桜が植樹されており、「日本さくら名所100選」に選定されています。ウオーキング開催時は残念ながら桜の花びらは散っていましたが、毎年桜の咲く頃には、お花見のお客さまでとても賑わっています。

夙川公園を後に次に向かうのは、勝海舟が黒船の来襲に備え設計し、慶応2年に完成した内径17m、高さ12m、円周53mの「西宮砲台」です。明治17年に火災で焼けてしまい、残っているのは石郭のみで昭和49年から50年にかけて補強工事を行い、現在に至っています。

その西宮砲台を眺めながら西宮港大橋を渡り、700隻を係留することができる日本でも有数の規模を誇る西宮ヨットハーバーで、海風に当たりながら海岸線を歩き、ゴールである「甲子園歴史館」（本年3月14日にオープン）を目指す約11kmのコースです。

コース：六湛寺公園【スタート】→西宮神



御前浜橋

社→西宮市立郷土資料館→夙川公園→西宮砲台跡→御前浜橋→海辺の道公園→西宮市貝類館→西宮港大橋→甲子園浜→甲子園歴史館【ゴール】

当日は西宮駅からすぐの場所にある公園でスタート受け付けを行いました。受付時間が9時30分からにも関わらず8時30分頃には多くの方が並ばれました。

予定時間より約10分早めて受付を開始し、参加者には参加者カードとコースマップに加えすてきなバッジをお渡ししました。

この日は晴天に恵まれ数多くの方にご参加いただき、無事にイベントを開催できました。

ゴール後は阪神タイガース、高校野球等の歴史を展示した「甲子園歴史館」にたくさんの方が入館されました。



西宮神社



本年3月14日にオープンした甲子園歴史館

次にご紹介するコースは9月23日（木・祝）開催予定の「TRYあんぐるウオーク」です。

このウオーキングは阪神なんば線の開通に伴い、難波を起点とした近畿日本鉄道、南海電鉄と当社の3社がおすすめする沿線の名所・旧跡を合同で紹介し、参加者が美しい自然と歴史に親しみながら、健康づくりにTRYして頂くイベントで、今年の4月から開催しています。

ここでは当社が担当いたしますコースをご紹介します。

「ぶらり神戸あるき」と題しまして阪神三宮駅から徒歩10分の場所にある「神戸ルミナリエ」のメイン会場となっている「東遊園地」をスタートし、1987年にメリケン波止場と神戸ポートタワーのある中突堤を埋め立てて造られた「メリケンパーク」、「ハーバーランド」を見ながら海沿いを歩いて行きます。

コースを山側にとり、児童遊園やジョキング・ウオーキングコース、野球場などが整備され市民の憩いの場となっている「大倉山公園」に向かいます。

大倉山公園を後に東にコースを移し、ツツジや松などがあり、樹齢500年と伝えられる大クスノキがある日本庭園「相楽園」、201年（摂政元年）に創建されたとも伝えられている神戸三宮の中心部に位置する「生田神社」に向います。



メリケンパーク



神戸異人館

その後、コースを北にとり明治時代からの洋館が建ち並ぶ、国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されている神戸の代表的な観光名所「北野異人館街」を巡り、スタート地点の「東遊園地」に戻る約10kmの家族向きコースです。秋の風を感じながら、ぶらりと神戸の街を散策気分で歩くことのできるウオーキングとなっています。

コース：東遊園地【スタート】→神戸市立博物館→メリケンパーク→中突堤→ハーバーランド→大倉山公園→関帝廟→相楽園→生田神社→北野坂→北野異人館街→東遊園地【ゴール】

今年の3月20日に開通しました「阪神なんば線」により多方面から、たくさんの方にご参加頂けるようになりました。これからも安全で楽しいウオーキングを開催できるよう、イベントスタッフ一同全力で取り組んでまいります。

会員だより

近畿日本鉄道 22600系 ローレル賞受賞

近畿日本鉄道株式会社



近畿日本鉄道の22600系車両が、鉄道友の会が選定する「2010年ローレル賞」を受賞することになりました。

「ローレル賞」は、鉄道友の会が前年度中に営業運転に就いた新車の中から、性能、デザイン、製造企画、運用などの諸点に卓越したものと認められた車両に対して与えられるもので、今回受賞が決定した22600系は、標準軌路線の汎用特急車両としては、22000系以来17年ぶりとなる新形式車です。

昭和40年代から主力となっている12200系に代わる車両と位置付けられ、2両または4両編成で、他車との併結も可能で、特定の運転系統に固定せず幅広く運用されています。

塗色は、伝統色であるオレンジとブルーのツートンカラーを継承しています。先頭部分は、22000系で採用した3次曲面のデザインを発展させました。

車内設備は、快適性の向上に主眼を置いています。座席は「アーバンライナー」で使用されているゆりかご式シートをさらに改良した質の高い座席が使用されており、また、編成内1か所に開放感のある独立した喫煙室を設け、周辺への煙や臭いの対策を施し、同時に客室部分すべてを禁煙とすることで、完全な分煙を実現しました。

以上のように「全ての特急利用客に、快適な移動空間を等しく提供するという特急サービスの新たなスタンダードを確立した」という特徴が、高く評価されました。

ナチュラルミネラルウォーター「箱根の森から」モンド・セレクションで金賞受賞

小田急電鉄株式会社



小田急電鉄株式会社では、小田急箱根ハイランドホテルの敷地内で採れる箱根の天然水を商品化したナチュラルミネラルウォーター「箱根の森から」を小田急線各駅の売店・自動販売機、スーパーマーケット「Odakyu OX」などで発売しています。

この「箱根の森から」は、日本では珍しい「中硬水」で、「軟水」よりもミネラルを豊富に含み「硬水」よりも味にクセがなく飲み易いのが特長です。この度、総合的な品質の高さやその向上に対する取り組み姿勢が国際的に認められ、「モンド・セレクション2010ビール、水ならびにソフトドリンク部門」で金賞を受賞しました。

また、当社では、事業活動を通じて社会に貢献することを目指しており、「箱根の森から」の売り上げ1本につき1円を箱根町に寄付しています。2009年4月の発売開始から累計の寄付金額は、2,217,960円となり、この寄付金については、箱根町を通じて箱根トラスト（箱根町資源保全基金）や箱根地区の沿道の花壇美化のほか、花用プランターの設置などの自然環境保全にお役立ていただく予定です。

今後もナチュラルミネラルウォーター「箱根の森から」の販売を通じ、小田急沿線最大の観光資源である箱根の自然環境保全活動に貢献してまいります。

地下鉄を活用した物流の社会実験の実施

札幌市交通局



札幌市営地下鉄東西線

地下鉄を活用した貨物輸送については、環境にやさしい大都市圏の新しい物流の在り方として、現在、注目されています。

この度、地下鉄を活用した貨物輸送による環境負荷の軽減、都市内交通渋滞の解消等の効果を検証するとともに、地下鉄を活用した新たな物流システムの実現の可能性について検討するため、札幌市と都市型新物流システム研究会とが共同で、地下鉄で貨物の一部を輸送する社会実験を実施します。

なお、地下鉄での物流の社会実験は全国初の試みとなります。

実験の実施主体

- ・札幌市
- ・都市型新物流システム研究会

実験の概要

ヤマト運輸札幌ベース（厚別区）から都心（大通地区）への1日3便（朝・昼・夕）のトラックによる貨物輸送の内、昼の1便を札幌市営地下鉄での輸送に切り替え。

実施機関

夏季：8月下旬（夏休み終了後）2週間程度
※冬季については、夏季の実験結果を踏まえて実施を検討

実施区間

地下鉄東西線の大通駅～新さっぽろ駅間
※大通駅と新さっぽろ駅で荷物の積み下ろしを実施

地下鉄東西線PRビデオ

「探検！発見！地下鉄東西線」

仙台市交通局



仙台市交通局では、現在建設中の地下鉄東西線について、今年度には全線において本体工事に着手するなど事業が目に見える形で進んでいる中で、市民に最新の情報を提供し、東西線に対する理解を一層深めるとともに開業に向けての気運を高めるために、新たなPRビデオを制作しました。

1 作品の概要

<ストーリー>

小学生の仲良し3人組「東トオル・西ススム・未来ちゃん」は地下鉄東西線に興味津々。

学校の帰り道にひょんなことから地下の東西線を探る冒険に出かけます。地底では巨大モグラの「ホリホリ」など様々なキャラクターが登場して、東西線について解説していきます。

3人組は東西線への理解を深めていき、完成時の近未来を大いに期待するようになります。

<内容>

上映時間は約18分。地下鉄東西線の整備目的や整備効果についてはもちろん、地下鉄工事の方法や最近の工事現場の様子、沿線のまちづくりへの取り組みなどの最新情報を盛り込みながら、東西線について分かりやすく解説しています。

2 利用方法

- (1) 市ホームページ「地下鉄東西線なんでもサイト」での動画配信
- (2) 市役所1階ロビーでの上映
- (3) 図書館やせんだいメディアテーク、国際センターなどでのDVD貸出
- (4) イベントや市民向け各種説明会などで利用

地下鉄新長田駅に副駅名(鉄人28号前)！

神戸市交通局



©光プロ/KOBE鉄人PROJECT2010

神戸市交通局では、新長田南地区の活性化等を目的に、神戸出身の横山光輝先生の代表作である「鉄人28号」、「三国志」をテーマに事業を行っている「KOBE鉄人PROJECT」と連携してさまざまな事業を地下鉄海岸線で展開しています。

この度、海岸線開業9周年を迎えた7月7日に、鉄人28号モニュメントの最寄駅である地下鉄新長田駅を「新長田駅(鉄人28号前)」と命名しました。

鉄人28号モニュメントへは、是非神戸市営地下鉄をご利用ください。

概要

- (1) 設定日：平成22年7月7日
- (2) 場 所：新長田駅(西神・山手線、海岸線)
- (3) 名 称：新長田駅(鉄人28号前)

KOBE鉄人PROJECT

神戸市長田区に本部を置くNPO法人であり、神戸市出身の漫画家横山光輝の作品をコンテンツの核として市内を彩り、地域や子供達へのアニメやマンガで交流や産業振興を行うことを活動の目的としています。

横山光輝作品の代表作「鉄人28号」をヒントに、プロジェクト名が命名され、2009年9月、当プロジェクトのシンボルとなる鉄人28号の巨大モニュメントが神戸市営地下鉄新長田駅前の若松公園に完成しました。

非常用通報装置の位置が より分かりやすくなります！

福岡市交通局

福岡市地下鉄の各車両には、車内でのトラブル時に、お客様から係員への連絡用として非常用通報装置を設置しておりますが、平成20年度に実施した地下鉄お客さま満足度アンケート調査の結果では、「車内トラブル時の乗務員等への連絡のしやすさ」について、車内の非常用通報装置の位置がわかりにくいとのご意見をいただきました。

そこで、この非常用通報装置の位置をより分かりやすくし、お客様に安心して地下鉄をご利用していただくために、福岡市地下鉄の全車両(41編成、212両)を対象に、車内の非常用通報装置付近へ「SOSステッカー」を貼り付けます。

「SOSステッカー」は、鉄道車両で標準的に使われており、非常用通報装置の位置がひと目で分かるようになります。

作業期間：平成22年6月下旬～平成22年9月
作業内容：車内の非常用通報装置付近に「SOSステッカー」を貼り付けます。

対象車両：

空港線・箱崎線

1000N系車両 18編成(108両)

2000系車両 6編成(36両)

七隈線

3000系車両 17編成(68両)

計 41編成(212両)

非常用通報装置の使い方

車内でトラブルがありましたら、非常用通報装置の「ボタン」を押して下さい。

最寄の駅で係員が対応いたします。



SOSステッカーと非常用通報通報装置

「2010年度メトロ児童絵画展」作品大募集

東京地下鉄株式会社

東京メトロと、(財)メトロ文化財団では、地下鉄を題材にした絵を描いてもらうことを通じて、子供たちに「交通安全」「交通ルールやマナー」への関心と認識を持っていただくことを目的として、平成22年7月1日から9月8日まで、首都圏の小学生を対象に、東京メトロをモチーフにした夢のある楽しい絵やポスターを募集しています。

今回ご応募いただく作品の中から入賞作品を選出し、「鉄道の日(10月14日)」を記念して本年10月から11月に開催を予定している第28回『2010年メトロ児童絵画展』(地下鉄博物館他で開催)で展示いたします。



前回の入選作品から (小学1年生の作品)

平成22年度「児童絵画コンクール」作品募集

大阪市交通局

大阪市交通局は、子どもたちに絵を描いてもらうことを通じて、市営交通への関心を持っていただくため、平成22年度「児童絵画コンクール」を実施します。

この児童絵画コンクールは、小学生以下(ただし、3歳以上)のお子さまを対象に、平成22年9月1日～9月15日までの期間、大阪市営交通(地下鉄・ニュートラム・バス・ICカードシステムキャラクター「ぴたポン!」など)を題材にした作品を広く募集します。

応募者全員に参加賞を進呈するほか、入賞・入選に選出された作品は、市営地下鉄の駅構内や大阪市役所で展示する予定です。

また、大阪市交通局長賞の作品は、市営地下鉄・バス車内にポスターとして掲出します。夢のあふれる楽しい作品のご応募をお待ちしています。

募集期間：平成22年9月1日～9月15日

応募資格：小学生及び幼児(3歳以上)

作品サイズ：四つ切画用紙

各賞：

(小学生・幼児共通)

・大阪市交通局長賞 1点

・ぴたポン!賞 20点

(ICカードシステムキャラクター「ぴたポン!」を題材に描いた作品から選出)

・入選 50点

(小学生対象)

・金賞1点、銀賞3点、銅賞5点

(幼児対象)

・レインボー賞 20点



平成21年度「大阪市交通局長賞」

「ぼくとわたしの阪神電車」 絵画募集

阪神電気鉄道株式会社

阪神電気鉄道株式会社では、第6回目となる絵画募集を、今年も実施いたします。

今回のテーマは昨年と同様、「ぼくとわたしの阪神電車」とし、子どもらしい観点で、身近な存在である「阪神電車」に夢や理想を盛り込んで、イメージ豊かな「阪神電車」を描いていただきます。

大賞受賞者には、1日駅長体験をプレゼント。さらに、「電車」パビリオンを出展している「キッザニア甲子園」に、大賞、準大賞受賞者を親子でご招待します。

なお、大賞（1点）、準大賞（2点）は阪神電車の車内ポスター、駅貼りポスターに掲出し、また、受賞作品（13点）すべてを当社ホームページ内に掲載するほか、鉄道の日「はんしんまつり 2010」の会場で掲出する予定です。

応募期間：平成22年7月20日～9月10日（必着）

応募資格：4歳以上～小学生

画 材：クレヨン、水彩絵の具など自由
（色鉛筆は不可）

サ イ ズ：四切り程度の画用紙（よこ書き）

賞 品

大賞（1点）・準大賞（2点）・佳作（10点）

大賞には1日駅長体験、キッザニア甲子園ご招待、図書カード等を進呈

※応募者全員に参加記念品を進呈します。

※詳しくはHPをご覧ください。

(<http://www.hanshin.co.jp/>)



レトロでんしゃ館

(名古屋市 市電・地下鉄保存館)

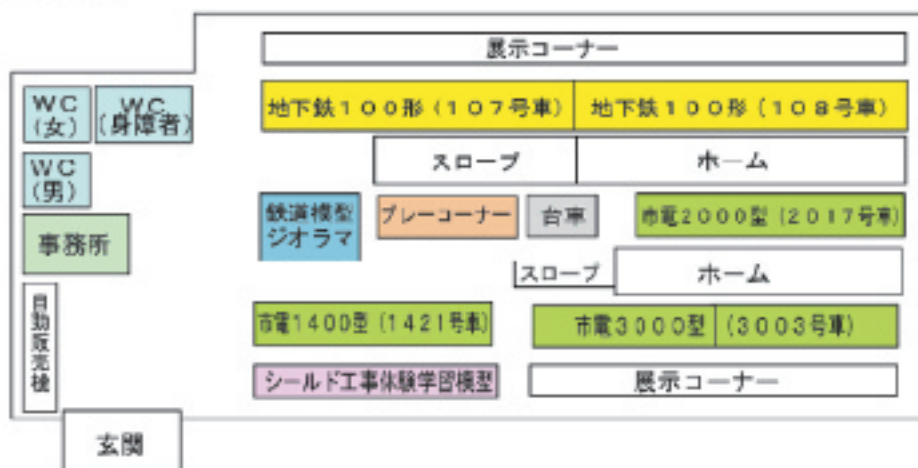


レトロでんしゃ館は、2000年（平成12年）6月に、名古屋市交通局日進工場地内にオープンした地下鉄・路面電車車両の静態保存施設で、館内には名古屋市を走っていた市電の代表的車両（1400型、2000型、3000型）3両と、昭和32年の地下鉄開業当時に名古屋・栄町間を走った100形車両2両とその台車が展示されています。

また、常設・企画展示コーナーや鉄道運転シミュレータなどもあります。

入口の近くにある事務所では、レトロでんしゃ館開設10周年記念グッズであるオリジナルハンドタオルなどの交通局グッズを販売しています。展示されている車両には自由に入ることができ、車内には当時の新聞記事やポスターなどが展示されています。

館内案内図



各コーナーのご案内

市電1400型（1421号）

昭和12年に開催された汎太平洋平和博覧会への乗客を輸送するため、「博覧会にふさわしい世界一の電車」との意気込みで製造された名古屋市電の標準的な車両です。昭和11年から昭和17年までに75両が製造され、市電が最終的に廃止された昭和49年3月まで活躍しました。なお、市電・地下鉄保存館に展示してある1421号車は昭和13年に製造されたものです。



市電3000型（3003号）

第二次世界大戦の戦時下の資材不足の中で、名古屋市が軍需産業の重要な地域であったことから、工場通勤者を短時間に大量輸送するため、特に資材割り当てを得て、昭和19年に10両が製造された連接車両です。連接車は他に2600型、2700型がありましたが、3000型は市電連接車の代表的な車両で、昭和45年3月まで市民の足として活躍しました。



市電2000型（2017号）

無音電車と呼ばれ電車にゴムを挿入して騒音・振動を少なくしています。「しのび足の電車で危ないので警笛を大きくせよ。」という市民の批判があるほど静かでした。こうした技術が、地下鉄車両に活かされました。

昭和31年から昭和33年にかけて29両が製造され、昭和47年2月まで活躍しました。なお、2017号車は昭和31年に製造されました。



地下鉄100形（107号、108号車）

昭和32年の名古屋市営地下鉄開業時に、名古屋・栄町（当時）を走った車両であり、当時の技術の粋を集めて製造されました。ボディカラーは画家杉本健吉氏が、暗い地下をウィンザーイエロー（なたね色）で明るく走り抜けるようにと選定したものです。



地下鉄台車（100形）

上に車体を載せて走行する部分です。車輪、車軸、ブレーキ装置、主電動機などが取り付けられています。路面電車で研究された車輪とゴムの円盤でサンドイッチにした弾性車輪やハイポイドギア（小さいながらも、大きな力を伝えることができる笠歯車の一種）を利用し、モーターを台車に車輪と直角に取り付ける直角カルダン方式を採用しています。



常設展示コーナー

市電のあゆみを、市営となる前、市営となった後から終戦まで、終戦後から廃止までをたどって紹介します。

企画展示コーナー

随時にテーマを設けて展示します。



太陽光発電装置の設置とそのPR

クリーンな発電として注目されている太陽光発電装置が日進工場に設置されました。太陽光発電の今現在の発電量、累積発電量、CO₂削減量が一目でわかるパネルを展示コーナーに設置しています。

レトロでんしゃ館での1日の電気使用量に相当する発電をしています。



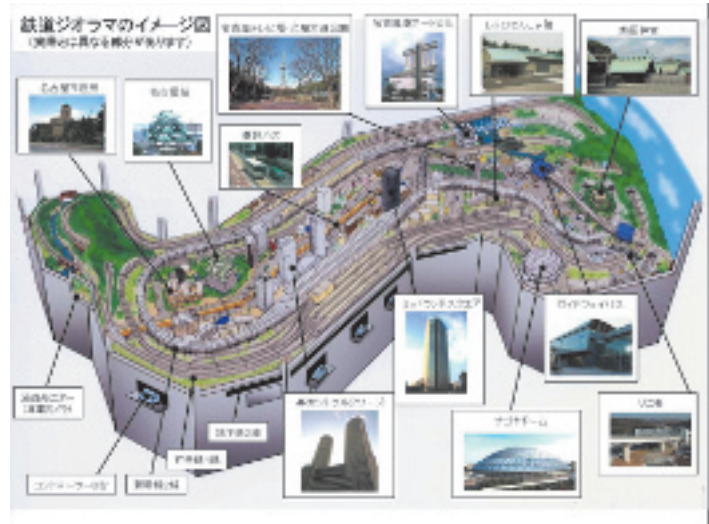
プレーコーナー

楽しみながら市バス・地下鉄を学べる機能満載の専用パソコンシステム「わくわく！バスちかワールド」を設置しています。コンピューターグラフィックの美しくリアルな画像で表現したバスや地下鉄のデザインを楽しめるゲームやクイズ、資料検索などができます。



鉄道模型ジオラマ

市営地下鉄東山線「黄電300形」、鶴舞線「3000形」、すでに引退した0形ひかりやN700系のぞみ、名鉄、近鉄など名古屋地区の車両が、名古屋城、テレビ塔などの主要なランドマークに加え、基幹バス、ガイドウェイバス、リニアモーターカーなどの他都市にない多様な交通機関（モード）を随所に配置した名古屋市街のジオラマの中を走行しています。



全体イメージ

●ジオラマの大きさ

縦6 m×横2.4m

●お客さまによる運転を実現

最大8名まで運転可能！どなたでも運転できます！

●小型カメラ搭載車あり

自分が運転する車両の映像がモニターに映し出されます！



Nゲージ1/150

シールド工事体験学習模型

複心円シールドマシンの模型を動かして、カッターの動きや地下鉄トンネルのシールド工事の仕組みについて体験学習できます。

地下鉄工事の今と昔を比較して、工事の移り変わりを知ることができます。



予約して、地下鉄工場を見学しよう！



日進工場見学のあらし

●受付

レトロでんしゃ館での事前予約制です。
(電話でも OK)

●対象年齢：小学生以上

●電話受付

電話番号 052-807-7587

(午前10時から午後4時まで)

ただし、レトロでんしゃ館の休館日は受付できません

●見学日

原則として、毎週月曜日と金曜日（いずれも平日）の週2日。ただし、学校行事（校外学習などのグループ行動）などについては、その他の曜日の見学にもご相談に応じます。

●見学時間

第1回 10時30分から約1時間

第2回 13時30分から約1時間



施設のご利用案内

開館時間 午前10時～午後4時

休 館 日

毎週水曜日（水曜日が休日の場合はその直後の休日でない日）

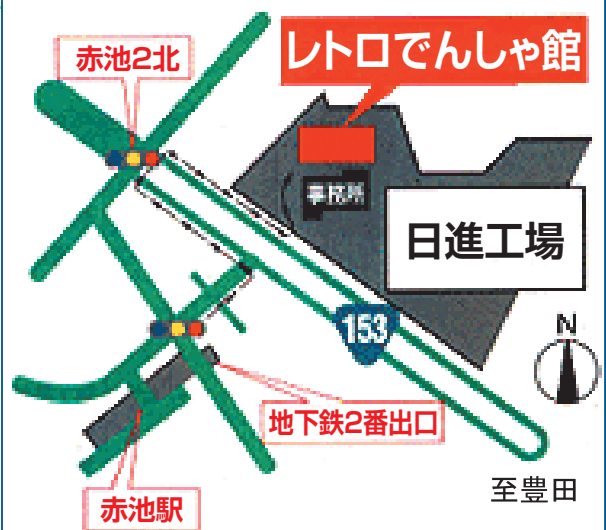
年末年始（12月29日～1月3日）

入 場 料 無料

アクセス方法

地下鉄鶴舞線「赤池」駅下車（2番出入口）徒歩7分

駐車台数に限りがあります。ご来館には地下鉄をご利用ください。



所在地

日進市浅田町笹原30

名古屋市交通局日進工場北側

電 話：052-807-7587

F A X：052-807-1158

地下鉄有線・無線

★地下鉄情報★

地球にやさしい！
“尾瀬夜行23：55”の運転



東武鉄道と東武トラベルでは、尾瀬へのハイキングに便利で地球にもやさしい臨時夜行列車「尾瀬

夜行23：55（ニーサン・ゴーゴー）」を5月28日から10月22日までの金・土曜日を中心に21本運転しています（全座席指定列車）。「尾瀬夜行23：55」は、私鉄で唯一の夜行列車で、浅草駅を深夜23時55分に出発、途中、北千住駅・新越谷駅・春日部駅からもご利用いただけます。

終点の野岩鉄道「会津高原尾瀬口駅」からは、連絡バスに乗り換え、尾瀬の東の入口である「沼山峠」に朝6時10分に到着しますので、日帰りでのご旅行も楽々でお気軽に尾瀬を楽しむことができます。

この列車は6両編成のうち1両に女性専用車両も設けており、女性だけのグループでも安心してご利用いただけるほか、車内で快適にお過ごしいただけるように、すべての車両の座席に「ブランケット（ひざ掛け）」とスリッパ（車内用）」をご用意しています。

また、今年から同夜行列車を使うプランでは、尾瀬国立公園で4割（特別保護地区で7割）の土地を所有し、長年にわたり貴重な尾瀬の自然環境保護活動を実施している東京電力グループと協力して、浅草から沼山峠までの交通機関（電車＋バス）による移動で排出される片道1人当たり6.0kgのCO₂すべてを、J-VERクレジットでカーボンオフセットする取り組みを実施して地球温暖化防止に貢献します。

野並・徳重間の駅名の決定
名古屋市営地下鉄桜通線

名古屋市交通局は、地下鉄桜通線（中村区役所一野並）は名古屋市天白区の野並から同緑区まで来年3月に延伸開業します。

新設される4駅名は、仮称の「鳴子北」「相生山」「神沢」「徳重」をそのまま使用することとなりました。

鳴子北は地域を表す通称として定着している鳴子にある団地北側に立地しています。

相生山、神沢、徳重のいずれも地域の通称で代表的な町名であることを踏まえて決めました。

新型特急車両「16600系Ace（エース）」
近鉄 南大阪・吉野線に6月19日デビュー！

近鉄では、南大阪・吉野線に平成8年の「16400系ACE」導入以来14年ぶりに、6月19日より新型特急車両「16600系Ace（エース）」を導入しました。

この特急車両は、平成21年4月に標準軌線である大阪線や奈良線等に導入した「22600系Ace」と共通設計の車両です。特に車内の快適性にこだわり、座席間隔や背もたれ高を拡大したプライベート感のあるシート、落ち着きと高級感を意識したインテリアデザイン、温水洗浄便座の導入やコンセントの設置、分煙強化など高水準の快適空間を実現しました。

一方、外観は、伝統的な近鉄特急のイメージカラーを踏襲しつつ、丸みを帯びた凸凹のない形状で、滑らかさとスピード感を強調し

ています。

まずは4両を導入し、遂次旧型特急車両との入れ替えを進めていく予定です。

大阪線や奈良線等に先行導入した「22600系 Ace」は、座席の快適性や機能性においてご好評を得ています。南大阪線・吉野線においても、快適性を追求した新しい「Ace」のサービスで、ゆったりした通勤や出張、楽しい旅行を演出していきたいと考えています。



福岡市地下鉄乗車マナーポスター コンクール作品募集

福岡市交通局及び(財)福岡市交通事業振興会では、「第24回福岡市地下鉄乗車マナーポスターコンクール」として、地下鉄の乗車マナー向上をテーマにしたポスターを募集します。

目的

ポスターの制作を通し、中学生・高校生に地下鉄乗車マナーの理解を深めてもらうことを目的として実施する。

募集内容

(1) 応募資格

中学生：福岡市内の中学校に通学している生徒
高校生：福岡都市圏内の高等学校に通学している生徒

(2) テーマ

整列乗車や座席の譲り合いを呼びかけるもの、駆け込み乗車・喫煙・車内での携帯電話使用禁止等、地下鉄乗車マナー向上の広報を行うもの。

(3) 規格：用紙サイズ (B3) 程度

(4) 応募期間：平成22年7月1日～9月10日

仙台市 バス・地下鉄 夏休み 親子探検ツアー

仙台市交通局では、めったに見ることのできない、バスの営業所や地下鉄車両基地、東西線工事現場といった施設を親子で見学する「バス・地下鉄親子探検ツアー」を今年も開催します。

開催日時

バス探検の日 平成22年7月26日

南北線探検の日 平成22年7月27日

東西線探検の日 平成22年7月30日

※いずれも、午前の部 9時～12時

午後の部 13時～16時

の開催を実施しますが、いずれか1回のみの参加となります。

※東西線探検は工事現場の見学があります

ので、対象は5年生と6年生に限りです。

募集人員：各回とも小学生とその保護者合わせて30名

鉄道係員に対する暴力行為の 件数・発生状況について

大手民鉄、JR各社、公営地下鉄事業者等25社局では、平成17年4月～平成22年3月(平成17年度～21年度)の5年間に発生した駅員や乗務員等の鉄道係員に対する暴力行為の件数を集計しました。

平成21年度に発生した暴力行為の発生件数は867件(昨年度752件)となり、昨年に比べ大幅に増加しました。

暴力行為が発生する状況としては、週末の22時以降、飲酒を伴った場合に多発する傾向があり、年齢別では幅広い年代に分布しています。

引き続き、暴力行為は絶対に許されないこと、暴力行為に対して鉄道業界全体が結束して、毅然とした態度で対応することを強く訴えてまいります。

「暴力はすべてを壊す」 鉄道事業者共同で暴力防止ポスター

(社)日本民営鉄道協会、JR各社、仙台市交通局、東京都交通局、横浜市交通局、大阪市交通局など鉄道74社局では、この度、共同で「暴力行為防止ポスター『暴力はすべてを壊す』」を制作し、平成22年7月15日から、各社の駅構内、電車内に掲出しています。

今回の取り組みは駅や電車内におけるお客さま同士のトラブルや、駅員や乗務員などの鉄道係員に対する暴力行為が増加している昨今の状況に鑑み、各鉄道事業者が連携して、お客さまに対し暴力行為の防止を呼びかけるものです。暴力行為が発生しやすい夏季に重点的にポスター掲出を行うことで暴力被害件数の減少を図り、お客さまにより安全・安心に鉄道をご利用いただける環境を実現していくことを目的としております。



なお、ポスターの制作にあたっては、警察庁及び国土交通省からの後援を受けております。

祇園祭における地下鉄等のお客さまサービス

京都市交通局では、「祇園祭」に際して、見物にお越しのお客さまに便利で快適な地下鉄・

市バスをご利用いただくため、地下鉄・市バスの臨時増発や、案内員の配置など、お客さまサービス向上のための取り組むを実施しました。

地下鉄の臨時増発

- ・烏丸線 (国際会館～竹田)

7月14日～16日増発9本 (20:00～0:00)

7月17日 増発6本 (9:00～12:00)

- ・東西線 (六地蔵～太秦天神川)

7月14日～16日増発4本 (20:00～0:00)

市バスの臨時増発及び経路変更

- ・山鉾巡業の観賞に便利な臨時バスを京都駅～四条河原町間において、概ね10分間隔で17往復運行
- ・祇園祭の臨時交通規制に伴い、四条通を経由する系統を中心に御池通等へ経路変更お客さまサービスの取組
- ・案内員の配置

祇園祭にお越しのお客さまに、便利で快適な地下鉄・市バスをご利用いただくため、各主要駅やバス停に案内員を配置し、交通整理や道案内など実施。

- ・祇園祭案内うちわ・チラシの配布

成田―羽田間所要20分短縮

京急・京成、7月17日

京成電鉄と京急電鉄は27日、成田空港と羽田空港を結ぶ直通列車の所要時間が7月17日以降、約20分短縮されると発表した。

京成内が同日開業する新路線「成田スカイアクセス」に変わるのに加え、時速120キロで走る新型車両を投入することなどで実現した。羽田行きは1時間44分、成田行きは1時間43分になる。特別料金は不要。列車名は、京成の羽田行きが「アクセス特急」、京急の成田行きが「エアポート快速」。

運転本数も1時間当たりで6倍に増やし、日中約40分間隔で走る。

駅ナンバリング導入 京成スカイアクセス開業で

7月17日の成田スカイアクセスの開業に合わせ、京成電鉄は同日から駅ナンバリングを導入する。社名を表す頭文字「KS」に01～65の番号を各駅に割り振ることで、増加が見込まれる外国人旅行者への案内の拡充を含めたユニバーサルデザインの強化を図る。

対象は、成田スカイアクセスの北総線区間（東松戸、新鎌ヶ谷、千葉ニュータウン中央、印旛日本医大の4駅）を除く京成線65駅。「KS01」の上野を起点に、京成本線と成田スカイアクセス（成田湯川のみ）、東成田、押上、金町、千葉、千原の各線の順に番号を割り当て、各駅の駅名看板や柱駅名標などに掲示する。1駅1番号が原則で、北総線区間の4駅や高砂など他社線との分岐駅への二重付与はしない。京成線の起点となる押上には、都営浅草線の番号「A20」と「KS45」を併記する。

京急は10月21日から

京浜急行電鉄も、10月21日の羽田空港国際線ターミナル駅の開業に合わせ、全駅で駅ナンバリングを開始する。

頭文字「KK」に01（品川）から72（三崎口）までの番号を組み合わせる使用する。

羽田空港国際線ターミナルは「KK16」横浜は「KK37」など。

泉岳寺は都営浅草線との共同使用駅のため、既に設定された「A07」との併記は行わない。

（平成22年7月5日 交通新聞）

サイコロ型乗車券発売

名古屋鉄道は、現在活躍中の車両1000系シリーズから6000系シリーズまでの6シリーズのうち、特色ある車両をデザインした「サイコロ型乗車券」（組立式）を5月29日～12月31日

まで発売しています。

この乗車券は、1000系パノラマスーパーや2000系ミュースカイなど6種類の車両を、サイコロの1から6の目にデザインした台紙に、二ツ杵駅からの大人片道乗車券（340円区間）及び五ノ三駅からの大人片道乗車券（160円区間）をセットにしたもので、発売部数は限定4,000セット、発売価格は500円です。

サイコロにちなみ、駅名や金額に1から6の数字が入っており、サイコロとして使う際には、台紙から切り離して組み立てる仕組みです。（1辺：5.4cm）

名鉄名古屋など駅サービスセンター、豊橋駅、金山駅、豊田市駅、中部国際空港駅、栄町駅及び名鉄ホームページ「Mモール」において発売します。



「サイコロ型乗車券」
デザイン



組み立てた
「サイコロ型乗車券」

メモリアルクイズラリー 阪急電鉄開業100周年記念

阪急電鉄では、7月17日から、開業100周年を記念してメモリアルクイズラリーを開催しています。この企画は、当社が「箕面有馬電気軌道」として開業した宝塚線にクイズポイント（石橋・川西能勢口・宝塚・箕面の4駅）を設置し、年齢を問わず幅広いお客様に、各ポイントを巡りながら阪急電鉄の開業100周年の歴史にまつわるクイズにチャレンジしてい

ただき、当社への親しみをより一層深めていた
ただこうというものです。

実施期間：7月17日～8月31日

実施内容：梅田駅インフォメーションギャラリー及び各サービスセンターで配布するクイズラリーフレットに、クイズポイント4駅（石橋・川西能勢口・宝塚・箕面）に設置されたクイズの答えを記入、宝塚駅ではサービスセンターで参加印の押捺を受けていただきます。その後、ゴールドポイントの阪急三番街北館地下2階特設会場にお越しいただいた方のうち、全問正解の方には全問正解賞「阪急電鉄缶バッジ5点セット」とWチャンス賞応募用紙をお渡しします。

実施時間：10：00～17：00（スタンプ設置）

11：00～17：00（景品交換）

ネット注文の印刷物 駅売店で引き渡し
東京メトロ・東急 コクヨグループと共同

東京メトログループのメトロコマースと東急グループの東急ステーションリテールサービスはそれぞれ、コクヨグループでオフィスコンビニ事業を展開するネットスクウェアと共同で、インターネットから注文した印刷物を駅売店で引き渡すサービスを7月1日から開始した。

ネットスクウェアのサイト（<http://www.print-netsquare.jp>）に印刷したいデータを送り、必要な部数や製本の種類、仕様などを指定して注文すると、最短1日で指定の駅売店で完成品を受け取ることができる。駅売店までの送料は無料で代金の支払いは事前にウェブ上で行うため、店頭では商品の受け取りだけで済む。

料金は用紙のサイズや紙質、白黒又はカラーなどによって異なり、製本やパネル、ラミネー

ト加工なども可能。A4サイズの場合、白黒は500枚まで1枚10円、カラーは100枚まで同30円。A1のカラーは普通紙2500円、光沢紙2750円などの設定。

東京メトロは新宿や大手町など8駅の駅売店「メトロス」10店舗で、東急線は渋谷や横浜、たまプラザ等20駅の「toks」23店舗で取り扱う。モバイルパソコンや高機能携帯電話などが広く普及している状況を踏まえ、外出先でオリジナルの各種印刷物を受け取ることができるメリットを生かしてビジネスや個人需要の取り込みを図る。

（平成22年7月12日 交通新聞）

「都営交通に乗って上野動物園に行こう！」



東京都交通局と恩賜上野動物園は、連携して「都営交通に乗って動物園に行こう！」キャンペーンを実施します。

実施期間：平成22年8月10日～16日

（上野動物園開演時間中）

キャンペーン内容

- ・期間中「都営交通まるごときっぷ」又は「都営地下鉄夏のワンデーパス」を上野動物園内のプレゼント配布場所でご提示頂くと、特別グッズがもらえます。

また、都営交通と上野動物園のタイアップポスターを都営地下鉄各駅や都営バス営業所などに掲出します。

プレゼント配布場所

- ・上野動物園 東園総合案内所

人事だより

国土交通省

◎平成22年 7 月1日付け

鉄道局財務課地域鉄道支援室長

都市・地域整備局都市環境政策調整官

都市・地域整備局街路交通施設課企画専門官

都市・地域整備局まちづくり推進課長補佐

都市・地域整備局都市計画調査室課長補佐

都市・地域整備局街路交通施設課長補佐

都市・地域整備局景観・歴史文化環境整備室課長補佐

都市・地域整備局都市・地域防災対策推進室課長補佐

横田 孝洋

(独 鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道助成部担当部長)

本田 武志

(新潟市技監)

中村 健一

(岡山市都市・交通・公園担当局長)

長谷川 信栄

(住宅局建築指導課付)

佐々木 玄真

(国土計画局広域的地域活性化推進室専門調査官)

金子 清貴

(独 都市再生機構業務第三部チームリーダー)

石井 俊光

(日本下水道事業団会計課長代理)

佐藤 匡

(千葉市総合政策部参事)

◎平成22年 7 月10日付け

都市・地域整備局都市計画課長補佐

角野 浩之

(海上保安庁交通部安全課長補佐)

◎平成22年 7 月12日付け

都市・地域整備局街路交通施設課整備室長

西岡 誠治

(中野区副区長)

都市・地域整備局都市計画調査室長

渡邊 浩司

(都市・地域整備局施設計画調整官)

都市・地域整備局施設計画調整官

中村 英夫

(大臣官房付)

業 務 報 告

●リニアメトロ推進本部会員合同総会

日時：平成22年6月3日(金)15:30

場所：スクワール麴町

内容：平成21年度事業実績・収支決算、20年度事業計画・収支予算等の報告
講演 「交通の過去・現在・未来」
(鹿島茂 中央大学教授)

●第19回リニアメトロ研究委員会

日時：平成22年7月9日(金)14:00

場所：スクワール麴町

内容：各路線の運行状況・工事状況、リンク式操舵台車の本線試験、境界領域技術検討会等について

●「SUBWAY」編集委員会（第171回）

日時：平成22年6月24日(木)12:15

場所：スクワール麴町

内容：平成22年9月号（NO.185）の編集について

— お詫びと訂正 —

2010年5月号（183号）68ページに掲載いたしました、鉄道関連博物館紹介について

「◎飛行機操縦シミュレータ（YS11◎）」は、「◎モハ510形◎」

の誤りでした。

関係各位の皆様には大変ご迷惑をおかけいたしました。深くお詫び申し上げます。

編集後記

今年の夏は、サッカー・ワールドカップ南アフリカ大会とともに始まり、日本中が一つになったサムライブルー（日本代表チーム）の活躍で、眠られない夜を過ごされた方も多かったと思います。

※ ※ ※

巻頭随想は、河村たかし名古屋市長より玉稿を賜りました。

名古屋市では、新たな総合計画の目標に「歴史に残る街・ナゴヤ」を掲げて、選挙によって選ばれた委員により地域課題を解決する地域委員会の創設及び市民税の10%減税という、日本初の二つの取組みで庶民革命を進め主権在民の実現に努めています。

名古屋市の地下鉄は、平成23年3月桜通線野並・徳重間の開業により93.3kmとなります。名古屋市の発展とともに路線を拡大し、市バスと一体となった交通サービスの提供は、市民の日常生活や都市の経済活動に欠くことので

きない交通機関となっております。

論説は、筑波大学大学院の谷口綾子先生に「公共交通で健康増進」と題して、交通行動と健康について、いくつかのデータを紹介していただき、自動車が健康に与える影響について概観し、その上で、自動車から、より健康に良い交通手段である公共交通への転換を促すソフト施策、モビリティ・マネジメントの取組みを紹介していただきました。

7月17日、成田スカイアクセスが開業しました。

これにより、新型スカイライナーによると、在来線では最高速度となる時速160km運転を行い、日暮里から空港第2ビル間を最速36分で結びます。

また、成田空港～羽田空港間を結ぶ直通特急列車の所要時間も約20分短縮されるなど、成田空港アクセスが飛躍的に向上することとなります。

SUBWAY（日本地下鉄協会報第184号）

平成22年7月30日 発行

編集・発行 （社）日本地下鉄協会

大 倉 邦 明

編集協力 SUBWAY編集委員会

印刷所 株式会社 丸 井 工 文 社

発行所 東京都新宿区四谷3丁目2(〒160-0004)

トラック会館内 03-3357-5141(代)

URL: <http://www.jametro.or.jp>

社団法人 日本地下鉄協会

本誌は、財団法人日本宝くじ協会の助成によって
発刊いたしました。

阪神電気鉄道(株)



西宮砲台



西宮神社



阪神甲子園球場（甲子園歴史館内）

「調べ」をどうぞ。

宝くじ当せん金の引き換え期限は一年間です。
買ったらず、早めの当せん調べをお願いします。

宝くじの収益金は、
身近な街づくりに役立っています。



当せんはしっかり調べて、しっかり換金。



財団法人 **日本宝くじ協会**

<http://www.jla-takarakuji.or.jp>

●外国発行の宝くじを、日本国内において購入することは、法律で禁止されています。