

# SUBWAY

● 日本地下鉄協会報 第181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

1

2010



**年頭挨拶**

- I 新春に寄せて ..... 3  
社団法人 日本地下鉄協会会長 仙台市長 ● 奥山恵美子
- II 新年のはじまりにあたって ..... 4  
国土交通大臣 ● 前原誠司
- III 年頭所感 ..... 8  
総務大臣 ● 原口一博

**論 説**

- 深刻な公共交通の利用者減少に対する再生方策を考える ..... 10  
神戸国際大学経済学部教授 ● 土井 勉

**解 説**

- 平成20年度公営都市高速鉄道事業の決算及び健全化法に基づく  
資金不足比率について ..... 14  
総務省自治財政局 公営企業経営企画室 交通事業係長 ● 福島 浩

**レポート**

- I Esola池袋の開業について ..... 23  
東京地下鉄株式会社 関連事業部 池袋開発担当 ●
- II 福岡市交通局の環境への取り組みについて  
～乗るたびエコ 福岡市地下鉄～ ..... 28  
福岡市交通局 総務部総務課 ●

**現場から**

- I 京都市営地下鉄の火災対策整備事業 ..... 34  
京都市交通局高速鉄道部施設課 ● 寺田 隆志
- II 西武池袋線石神井公園駅付近連続立体交差事業の概要 ..... 37  
西武鉄道株式会社 工務部 連続立体交差化事務所 所長 ● 井戸 明

**コーヒータイム**

- I ◎開設80周年を迎えた日比谷公会堂  
=記念式典とコンサート= ..... 44  
ジャーナリスト ● 大野博良
- II 世界あちこち探訪記  
第41回 台湾探訪記（下） ..... 48  
(社)海外鉄道技術協力協会 ● 秋山芳弘

沿線散策

京阪沿線をゆく  
～世界に誇る水都・大阪から、歴史の薫り漂う京都、滋賀まで～ .....57  
京阪電気鉄道株式会社

会員だより

.....61

鉄道関連博物館紹介

横浜市電保存館 YOKOHAMA TRAMPORT .....66

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／業務報告 ●(社)日本地下鉄協会 .....77  
平成22年新年賀詞交歓会 ●(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

# 新春に寄せて

社団法人 日本地下鉄協会会長 仙台市長

奥山恵美子



明けましておめでとうございます。

皆様には、お健やかに新春をお迎えのこととお慶び申し上げます。

一昨年来の米国を発端とした世界的な金融危機による大変厳しい経済・社会情勢の中ではあります、会員の皆様におかれましては、大都市における公共交通体系の基幹を形成する地下鉄の整備・充実に力を尽くしておられることに、心から敬意を表する次第でございます。

環境対策で世界をリードする決意を示した新政権下においては、温室効果ガス排出量削減の一方策として、マイカーから公共交通機関への利用転換促進など、交通事業に対する社会の期待や要請がこれまで以上に高まることが予想され、公共交通を担う者としては改めて身の引き締まる思いがいたします。

ところで当協会は、先般、お陰さまで設立30周年を迎えることができました。

この30年を振り返りますと、協会設立直後の昭和55年頃には東京・大阪・名古屋・札幌・横浜・神戸の6都市で走っていた地下鉄が、その後京都・福岡・仙台などの都市でも開業され、また新線も建設されるなど、大きな広がりを見せております。

さらに昨年は、新たに阪神なんば線が3月20日に開通いたしました。本線は、神戸・大阪・奈良の新たな広域ネットワークの形成と大阪市南西部の鉄道ネットワークの充実に寄与するもので、その重要性が認識される中で、地下高速鉄道整備事業費補助の適用を受け、第三セクターである西大阪高速鉄道が鉄道施設を建設・保有し、阪神電気鉄道が列車運行を行う、いわゆる償還型上下分離方式により、約5年半の歳月を経て進められてきたものであります。

上記阪神なんば線を含め、今日における地下鉄は、路線延長が約850kmに及び、1日当たりの平均輸送人員も1,400万人を超え、地域の皆様の足として大きな役割を担うに至っております。

今後は、現在整備中の名古屋市桜通線の延伸工事及び仙台市東西線の新線建設工事を着実に推進するとともに、エレベーター・エスカレーター・ホームドア等の整備と、交通マナーの向上のための広報活動を推進し、快適で質の高いサービスの提供へ向けさらに力を注いでまいりたいと存じますので、皆様の一層のご支援、ご協力をお願い申し上げます。

最後に、当協会のますますの発展と皆様のご健勝をご多幸を祈念申し上げ、新年のご挨拶いたします。

# 新年のはじまりにあたって

国土交通大臣

前原 誠司



平成22年という新しい年を迎えるにあたり、謹んで新春のごあいさつを申し上げます。

昨年は、多くの国民の皆さまのご支援をいただき、政権交代の実現を果たしました。これにより、政治や行政のシステムが大きく転換し、国政のあり方も大きく変わろうとしています。私も、昨年9月より国土交通大臣を拝命し、山積している課題の解決に向け、全力を挙げて取り組んできたところです。国土交通省としては、本年も引き続き、社会資本の整備や交通政策の推進などを通じて我が国が抱える課題等へ対応してまいります。

さて、国土交通行政に取り組むに当たっては、我が国が抱える三つの主要な不安要因について直視する必要があります。

第一に、2004年をピークとして人口減少が進行していることです。出生率を1.37とすると、平均して毎年90～100万人の人口が減り続けるということであり、我々にとって大きな不安材料の一つとなっています。

第二に、諸外国が経験したことのないような急速な少子高齢化が進んでいることです。少子高齢化が今のペースで進むと、2050年には65歳以上の人口比率は40%を超えると言われております。現在、5人に1人が65歳以上という人口比率となっておりますが、2050年には5人に2人以上となり、15～64歳までの生産年齢人口についてみれば、現在の約64%から2050年には51%になるとされています。当然ながら、若い人達の負担が増え、これからリタイアをして、社会保障の恩恵を被らうという世代の方々のサービスが低下していくこととなります。そうした意味で、この少子高齢化・人口減少というものが、我々国民の大きな不安材料としてのし掛かっております。

第三に、我が国のGDPの約1.7倍の規模になる長期債務を抱えていることです。これは欧米等の先進国と比べても突出した規模になります。

このような我が国の現状を踏まえれば、国民の皆様からお預かりをしている税金の使い道を大きく変えていかなければなりません。このため、従来の公共事業依存型の産業構造を転換し、我が国を牽引する成長産業の育成を図るため、国土交通行政のパラダイムシフトを行ってまいります。

## 今後のインフラ整備のあり方

公共事業については、これまでのしがらみを断ち切り、まず、歳出の中身を徹底的に見直していく必要があります。その中で「コンクリートから人へ」の考え方に基づき、これまで作ることを前提に考えられてきたダムや道路、空港や港湾などの大規模な公共事業について、国民にとって本当に必要なものかどうかを、もう一度見極めてまいります。そして、国民の安全を守り、我が国の国際競争力を強化する上で真に必要なインフラ整備を戦略的かつ重点的に進めてまいります。

事業の見直しに当たっては、予断を持たずに再検証することとします。この際、政策変更によりご迷惑をおかけする地域住民の皆さんに対して、丁寧に説明し、御意見を賜り、合意を得ていく努力を積み重ねていくことは言うまでもありません。

このような見直しを踏まえ、これまでの国土交通行政を、国民に夢を与え、日本を牽引する国土交通行政へと、大胆に転換してまいります。

## 国土交通省の成長戦略

将来にわたって持続可能な国づくりを進めるためには、我が国の人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効に活用し、国際競争力を向上させることが焦眉の急となっています。このため、「財政に頼らない成長」の実現を基本に、次に述べるような分野をはじめとする国土交通行政に関する成長戦略を早急に策定するために国土交通省成長戦略会議を立ち上げ、我が国の成長の牽引力となるような産業の育成に率先して取り組んでおります。

第一に、四方を海に囲まれている我が国は、海洋資源の有効活用をはじめとして、広大な海をフロンティアとして認識し、まさに「海洋国家」として復権を果たす必要があります。このため、従来の港湾政策を転換し、港湾整備の選択と集中を図ることにより、日本の港湾のアジアにおける国際競争力を強化するとともに、我が国の輸出入量のほぼ全てを依存している外航海運の競争力強化及び安定輸送を推進し、経済・国民生活の基盤を確保します。併せて、国土面積の12倍に及ぶ排他的経済水域等を有する我が国にとって、これらの海域を有効に活用するため、離島の保全・管理及び振興を的確に行うことも極めて重要です。

第二に、観光立国の推進については、航空政策やまちづくりなど関連する諸施策と連携を図りながら、「訪日外国人旅行者数を2016年までに2000万人、2019年までに2500万人、将来的には3000万人とする」ことを新たな目標といたします。この目標を見据え、まずは今年、訪日外国人1000万人という従来の目標達成を目指して、集中的なキャンペーンを展開し、アジア、特に中国からの訪日旅行者数の増加を図るなど、新たな需要と雇用を創出するよう、実効性の高い観光政策を強力に展開してまいります。また、観光立国の実現に向けて政府としての取組みを一体的・総合的に推し進めるためには、旅行需要の創造・平準化につながる休暇の分散化等の課題についてより一層の省庁間の連携強化が不可欠であることから、私を本部長とし、各省庁の副大臣を構成員とした観光立国推進本部を設置し、関係省庁間の具体的な調整・連携を図っているところです。

第三に、航空政策については、日本航空の再建を、国民目線に立って確実に進めるとともに、

航空企業が需要動向に的確に対応し、自由な経営判断により新規路線の開設や増便等を行うことができるよう、各国・地域との間において、オープンスカイを推進します。これと並行して、羽田空港の24時間国際拠点空港化、成田空港の更なる容量拡大に取り組みつつ、両空港の一体的活用を推進するとともに、関西3空港のあり方について抜本的に検討してまいります。これらにより、来るべき「アジアの時代」における強靭なグローバル・キャリアの育成とアジア有数の国際航空ネットワークの形成を目指してまいります。

第四に、建設・運輸産業の更なる国際化を推進します。

建設産業が果たしている役割は極めて大きなものがあると考えております。世界の建設市場に目を向ければ、潜在的に大きなインフラ需要が存在しており、水関連技術、ITS（高度道路交通システム）等の海外展開などと一体となって、我が国建設産業が海外へ大きく羽ばたいていただくべく積極的に支援してまいります。また、今後は、これまで整備してきた社会資本の老朽化に伴い、維持管理の国内需要が大きな規模になります。さらに省エネ化や耐震化への取組みも重要です。こうした中で、技術と経営に優れた建設企業がそれぞれの地域で期待される役割を果たしていくよう、必要な環境整備を行ってまいります。また、世界の水ビジネス市場は、将来約100兆円規模に成長することが予想されており、このような海外の成長市場に対して日本の優れた技術を展開していくことも必要と考えております。

運輸産業については、地球環境問題への対応の観点から、CO<sub>2</sub>排出量の少ない効率的な輸送機関として鉄道が世界的に注目されております。省エネルギー性のみならず、定時性を確保しつつ、安全に大量輸送を実現することが可能な我が国の高度な鉄道システムの技術・規格の国際展開を支援するため、トップセールスを実施します。

また、人口減少・少子高齢化・財政赤字という制約要因のなかで、社会資本の維持・更新を着実に進めていくため、民間の資金・経営能力・技術的能力を活用した社会資本整備を行っていく仕組み、新たな時代にあったPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）の手法を取り入れていきます。

第五に、内需主導の経済の安定的な成長のためには、住宅・不動産市場の活性化等による内需の拡大が必要です。最近の住宅着工戸数は昭和40年頃の水準まで落ち込んでいますが、1400兆円にも上ると言われる個人の金融資産を動かす仕組みとして、新築、リフォームを問わず、住宅投資を活性化させるとともに、広く内外の資金を市場に呼び込むことが重要だと考えております。また、機能的で魅力ある都市整備への民間資金の流れの円滑化等を通じ、不動産市場の活性化を図ることも重要と考えております。

## 安全・安心な社会づくりと豊かな暮らしの実現

我が国は、地震・津波や水害・土砂災害・高潮災害など、自然災害に対して脆弱な国土条件にあります。特に最近では、各地で集中豪雨や異常渇水が発生しており、地球温暖化の影響が懸念されています。昨年も7月の中国・九州北部豪雨や8月の台風第9号等により、各地で被害が生じたことは記憶に新しいところです。これらに対応し、自然災害や事故などから国民の生命や財産を守るという国土交通省の重要な使命を果たしてまいります。また、危機的な状況にある公共

交通を維持・再生し、人々の移動を確保するとともに、人口減少、少子高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題にも対応するため、交通基本法の制定に向けて検討を進めます。

さらに、土地取引の円滑化及び土地資産の保全等を図るために、その基礎となる境界情報を調査する地籍調査について、一層の推進に努めてまいります。

### 景気回復への取組み

現下の厳しい経済・雇用状況、直面する円高・デフレ状況を踏まえ、景気回復を確かなものとするために先般取りまとめられた「明日の安心・成長のための緊急経済対策」では、住宅版エコポイント制度の創設、住宅金融の拡充、住宅税制の改正等による住宅投資活性化のための支援、エコカー補助の延長、観光立国の実現に向けた施策の推進、交通・産業における環境配慮の取組みへの支援、建設企業の成長分野展開支援、下請建設企業の経営を支えるための金融支援等、国土交通省関連の施策が盛り込まれました。

今後、対策に盛り込まれた施策が一日も早く実効性を挙げるよう取り組んでまいります。

以上、新しい年を迎えるにあたり、国土交通省の重要課題を申し述べました。国民の皆様のご理解をいただきながら、ご期待に応えることができるよう、諸課題に全力で取り組んでまいる所存です。

国民の皆様の一層のご支援、ご協力をお願いするとともに、新しい年が皆様方にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年になりますことを心より祈念いたします。

# 年頭所感

総務大臣

原口 一博



明けましておめでとうございます。

昨年は、台風、大雨などの自然災害が多発し、多くの方が犠牲になりました。被害に遭われた方々に対して、心からお見舞い申し上げます。

さて、総務大臣に就任してから初めての正月を迎えました。新政権発足後、これまで夢中で走ってきましたが、本年も、以下の課題解決に向け、全力で頑張りたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

第一に、地域主権を確立し、地域を元気にすることで日本全体を元気にしてまいります。昨年末に発表した「原口ビジョン」に基づき、地域からの成長戦略として、地域の自給力と創富力(富を作り出す力)を高めるため、「緑の分権改革」を推進し、地方自治体、市民、NPO等との協働・連携のもと、分散自立型・地産地消型社会の実現に邁進します。

第二に、原口ビジョンのもう一つの柱である「ICT維新ビジョン」に基づき、「人（ヒューマンバリュー）への投資」をキーワードに、ICTの徹底活用により、協働型教育など地域の絆の再生、暮らしを守る雇用の創出、世界をリードする環境負荷軽減等に道筋をつけていきたいと思います。

第三に、すべての基礎である生命・健康・生活を守り、人が安心して暮らせるための施策として「郵政改革」「年金記録確認」「消防・防災」に取り組みます。そして、少子高齢化が進む中での我が国の基盤整備として「行政改革」「国勢調査等の統計行政」などの施策を進めてまいります。

地方自治全般に共通する事項といたしまして、本年の地方行財政に対する取組について述べさせていただきます。

「地域主権改革」は鳩山内閣の一丁目一番地の改革です。

明治以来の中央集権体制の下での国と地方の関係を大きく転換し、地域の住民一人一人が自ら考え、主体的に行動し、その行動と選択に責任を負えるよう、この国の在り方を、民主主義の基本に立って大きく変革していくことが必要です。

地域主権に関する政策を検討、推進するため、昨年11月17日に、鳩山総理をトップとする「地域主権戦略会議」を設置しました。同年12月14日に初会合が開催され、地域主権改革のための諸課題と検討に際しての視点、地方政府基本法の制定等の改革の工程表などについて活発な議論が交わされました。今後、この戦略会議を改革のエンジンとして、従来の仕組みそのものの変革に取り組みます。

また、昨年12月15日には、現政権の掲げる地域主権改革の第一弾として、義務付け・枠付けを見直すこと、国と地方の協議の場を法制化すること、今後の地域主権改革の推進体制を強化する

ことを盛り込んだ地方分権改革推進計画を閣議決定しました。このうち、法改正を要する事項については、所要の法案を本年の通常国会に提出したいと考えています。

その他の地域主権の確立のための諸課題についても、地域主権戦略会議において全体像を検討・具体化し、政治主導により迅速に改革の実現に向けて取り組んでまいります。

また、地域においては少子高齢化・人口減少社会が到来する中にあって、厳しい財政制約の下で、地域主権の確立、低炭素型社会への転換等の改革の推進が強く求められています。そのため、地域の豊かな自然環境、地域において生産される食料、エネルギー、あるいは歴史文化資産等の地域資源を最大限活用し、地域の活性化、絆の再生を図ることにより、「地域から人材、資金が流出する中央集権型の社会構造」を「地域の自給力と創富力（富を創り出す力）を高める地域主権型社会」へと転換する「緑の分権改革」を推進してまいります。

地域主権の確立のためには、地方が自由に使える財源を増やし、三位一体改革により疲弊した地方を再生することによって、地方自治体が地域のニーズに適切に対応した行政サービスを提供していくことができるようにならなければなりません。そこで、平成22年度においては、地方交付税を対前年度比1.1兆円増額し、16.9兆円としています。地方交付税の総額が対前年度比で1兆円以上増加するのは、平成11年度以来11年ぶりのことです。また、地方税制改正に伴う地方税增收4800億円（平年度ベース）など自主財源の充実にも努めたところです。

さらに、国が使い途を決めていた、いわゆる「ひも付き補助金」を廃止し、基本的に地方が自らの判断で使い途を決めることができる「一括交付金」とすることについて地域主権戦略会議で議論し、平成23年度からの実施を目指します。

さて、そのような地方行財政全体の状況の中で、地方公営企業につきましては、「地方公営企業会計制度等研究会」報告書が、昨年12月24日に取りまとめられ、地方公営企業会計制度等について、現行の企業会計原則の考え方を最大限取り入れたものとすること、公営企業の特性等を適切に勘案すべきこと、「地域主権」の確立に沿ったものとすることという基本的考え方に基づく見直しが提言されました。この提言を受けて、今後、所要の法令改正等に取り組んでまいります。

地方自治体が経営する公営地下鉄事業は、通勤、通学輸送のみならず、豊かで快適な都市生活を営む上で欠かすことのできない基幹的交通機関として重要な役割を担っています。その一方で、地下鉄整備には極めて多額の建設投資が必要であり、投下資本の回収に長期間を要するとともに、少子高齢化の進展や人口減少時代の到来など、地下鉄事業の経営は大変厳しい状況にあります。

総務省としては、公営地下鉄の安定的な経営を実現する観点から、建設改良事業に係る地方債措置及び地方交付税措置のほか、資本費平準化債や地下鉄事業経営健全化対策等の支援措置を講じてきたところであり、今後とも、公営地下鉄事業の安全性、利便性や経営効率性を向上していくための施策に取り組んでまいります。

総務省の抱える課題は、大変幅広い分野に及んでおります。今後も総務省の総合力を生かして、国民の皆様の目線に立って各般の施策を着実に推進し、これから的生活がますます豊かなものとなるよう努力していきます。

本年も皆様の御支援・御協力をよろしくお願い申し上げます。

論

説

# 深刻な公共交通の利用者減少 に対する再生方策を考える

神戸国際大学経済学部教授

土井 勉



## 1. はじめに

先頃、2008年に実施された東京都市圏パーソントリップ調査の結果が公表された<sup>1)</sup>。これによると東京都市圏では1998年からの10年間の総トリップ数は人口増加の影響もあり7%の増加、鉄道利用の分担率は新線整備効果もあり10年間で25%から30%に増加していることが報告されている。主に京阪神都市圏等の諸都市において公共交通の利用を増やしたいと日々考えている筆者から見ると、これは「我が目を疑う」ような結果である。だから東京都市圏では「混雑緩和」が公共交通の重要な課題されている。

しかし、京阪神都市圏をはじめとする（実際には東京都市圏以外の全ての）我が国の都市圏では、沿線人口が集中する大手私鉄や主要な都市の公営交通においても利用者の減少が続いている。このため経営に対しても深刻な影響を与えることになっている<sup>2)</sup>。こうした状況において、我が国ほとんどの公共交通事業者にとって持続可能な経営を続けていくためには、経営の効率化だけでは限界があり、「乗客増加＝利用促進」に取り組むことが最も重要な課題となっている。

ここでは、公共交通の利用促進に関して筆者の基本的な考え方を概説し、実際に利用促

進の成功事例である神戸市における「エコファミリー制度」について紹介を行う。最後に、持続可能な公共交通を実現するための方策について述べるものである。

## 2. 公共交通利用促進の基本的考え方

私が関わっている多くの公共交通事業者で利用促進策を考える場合に、必ず出てくる意見に観光資源の掘り起こしやイベントの実施がある。新規の利用者を誘致するこれらの方策が重要であることについて異論は全くない。ただ、例えば近畿のある鉄道事業者では年間160回もの沿線ハイキングに取り組み、27千人の参加がある。この貢献利益が17千円<sup>3)</sup>である状況を考えると、観光やイベントだけでV字回復を期待することには無理がある。

こうした観光やイベントでの増加を期待するとともに、どうすれば自動車の利用者に対し公共交通に利用転換をしてもらうことができるのか、そしてそれに必要なサービスを考え実施することは、極めて重要である。

ここでは、やや古いデータであるが1,820万人の人口が居住する京阪神都市圏における2000年のパーソントリップ調査（以下、PT調査と略す。調査概要については参考文献<sup>4)</sup>。

2010年に最新の調査が実施される)のデータを用いて自動車から公共交通への転換可能性について考えたい(なおデータは全て平日の動き)。

表1は1990年から2000年の10年間における鉄道と自動車の目的別のトリップ数の推移を示したものである。鉄道は自由目的で約10万トリップ増加した以外は、全てのトリップにおいてそれぞれ約10万トリップの減少となっている。一方、自動車では業務目的以外は増加し、特に自由目的ではなんと150万トリップもの増加となっている。こうしたデータを見ながら自動車から公共交通への転換方策として、次のようなことが考えられる。

- 出勤では、鉄道は減少しているが自動車利用はまだ増加している。国土交通省などが取り組んでいる「エコ通勤」を拡大することが期待される。
- 少子化が進んでいるが登校の自動車利用は微増している。これには自動車による送迎も多くあると考えられるため駅へのアクセス向上策に取り組むことが期待される。出勤でも自動車による送迎があり、駅へのアクセス向上策は重要な課題となる。
- 10年間で最も増加したのが自由目的であり、圧倒的に自動車の利用が行われている。

表1 京阪神都市圏・目的別トリップ数の推移(1990年→2000年)

	出勤		登校		自由		業務		単位:千トリップ/日
	鉄道	自動車	鉄道	自動車	鉄道	自動車	鉄道	自動車	
1990年	2425	2090	816	95	1014	2122	688	2877	
2000年	2297	2221	718	101	1129	3591	587	2867	
10年間の変化	-128	131	-98	6	115	1469	-101	-10	

表2 京阪神都市圏・鉄道と自動車の自由目的細分類別の推移(1990年→2000年)

	買い物へ		社交・娯楽・食事・レクリエーションへ		その他の私用(送迎・通院・習い事等)		単位:千トリップ/日
	鉄道	自動車	鉄道	自動車	鉄道	自動車	
1990年	312	536	278	550	424	1037	
2000年	367	1156	394	734	458	1701	
10年間の変化	55	620	116	184	34	664	

PT調査データは平日のものであり、休日になると自由トリップはさらに増加するものと想定される。こうした自由目的の動きをさらに詳細に見たものが表2である。10年間で、買い物トリップにおいて自動車は鉄道の10倍以上の増加であり、送迎・通院・習い事を含むその他の私用交通では鉄道の約20倍もの増加となっていることがわかる。自動車利用におけるこの二つの目的のトリップの増加量は合計すると、約130万トリップである。この内の何割かを公共交通に転換してもらうために必要となるサービスを真剣に考える必要がある。そこで自由目的を対象とした公共交通利用促進策として神戸市で取り組まれている事例を紹介したい。

### 3. 毎年100万人を超える利用促進 …神戸市のエコファミリー制度

#### (1)エコファミリー制度の概要と実績

神戸市のエコファミリー制度<sup>5)</sup>は、土日祝日に大人1人につき小学生2人まで地下鉄・市バス・北神急行電鉄の料金を無料にするものであり、2003年10月からの実証実験の後、05年10月から本格実施されている。この制度の

利用者は、毎年100万人を越えている（表3）。先ほど述べたイベントの集客数と比較すると圧倒的な数字であることがわかる。

2005年には小学校を通じて親の世代にエコファミリー制度などに関して調査を行っている。これによるとエコファミリー制度について9割の人が認知し、同じく9割の人たちがこの取組に対して期待できると評価している。また7割以上の人人がこの制度を利用したと回答している。さらに、地下鉄沿線では約7割の人が自動車から公共交通への転換を行ったと回答している。

エコファミリー制度の導入の経緯は次のようなものである。実証実験が行われる以前の地下鉄利用の調査から、小学生の利用割合が平日で0.2%、休日で1.0%と極端に少ないことが把握されていた。そして地下鉄・バス利用者の減少と都心部の三宮・元町などにおける自動車の集中による渋滞等の結果、まちの活力低下も危惧されていた。都心部への買い物は家族全員で自動車利用という行動が極めて多いことも把握されていた。

こうした状況を打破するために、子供の運賃の無料化によって、その親の利用を誘発することと、将来の利用者である子供たちに公共交通の利用体験を重ねてもらうことを目的として、エコファミリー制度が発想された。同時に地下鉄・市バスなどを使い提携店舗で買い物や食事をすると割引があるエコショッピング制度も導入され、この二つの制度を合

わせてエコモーション神戸と総称されている。

## (2)エコファミリー制度の成功の鍵

先ずは、親子で休日に自動車で出かけていた人たちを対象に公共交通への転換を促すということで、ターゲットが極めて明確なことである。だから広報も教育委員会と校長会の協力を得て、市内全小学生にエコファミリー制度のチラシを配布することに集中することになる。このチラシの効果は大きく、配布翌月の利用者が増加する傾向にある。また教育委員会では、市立施設の入館料が無料となる「のびのびパスポート」（全小学生に配布）にエコファミリー制度の説明を入れている。

次に全券種（敬老バスや福祉バスを含む）を対象としたために、利用者にとってはわかりやすいものとなっている。基本的に誰でも利用できるので、これだけでも安心感と安定感がある制度という印象を持ってもらっている。実際の利用については定期外利用率が7割を越えているために、何らかの普通券を購入して、普段は公共交通利用をしない人が子供を連れて利用してくれていることがうかがわれる。

さらに、公共交通の現場から積極的な改善提案が出ていることである。例えば、バスでは利用者がエコファミリー制度の申告を忘れないように料金箱の横にエコファミリーの小旗を立てるなど様々な告知に職員が積極的に

表3 エコファミリー制度利用者の推移<sup>⑥)</sup>

単位：千人

	バス	地下鉄	合計
平成15年度（10月～）	209	270	479
平成16年度	556	558	1,114
平成17年度	535	559	1,094
平成18年度	527	540	1,067
平成19年度	551	533	1,084
平成20年度	556	530	1,086
合計	2,834	2,990	5,824

活動をしている。最前線の職員の意識改革にも寄与している。

こうしたエコファミリー制度の手応えの結果、矢田神戸市長は2010年度から制度適用期間を夏休みにも拡大する意向である。

また、エコモーション神戸を母体として推進されている神戸市のEST（環境的に持続可能な交通）事業の持続的な取組が評価され、EST交通環境大賞の第1回大賞を2009年2月に受賞することになった。

#### 4. 持続可能な公共交通をめざして

地球環境問題や高齢社会に対応するためにも、公共交通の果たす役割はこれまで以上に大きくなる。また、ここで述べたように公共交通の利用者減少は深刻さを増している。それに加えて土日祝日の高速道路料金低減化や政権交代による無料化によるダメージで公共交通を取り巻く環境は一層厳しくなる。

こうした状況において、これまで以上に魅力的な公共交通サービスを提供し利用促進を図るために、コスト削減など事業者の内部努力だけでは限界がある。これから持続可能な公共交通を実現するためには、少なくとも以下の2点について行政、地域、そして事業者が一体となって推進する必要がある。

①各地域にとってふさわしい自動車・自転車など他の交通手段を含めた交通のあり方＝総合交通政策を実現し、その中で公共交通が果たす役割と他の交通手段からの転換策を明確にする

②公共交通は人々の生活と産業と文化を支える社会的なインフラであるとして「交通基本法」など法的な位置づけと、自動車交通対策中心である道路特別会計から交通特別会計として①の推進と共に公共交通の基盤部分の運営に対する財源の確保を可能とする

また、こうした①、②を推進できる人材の育成<sup>7)</sup>も極めて重要なことである。以上、駆け足で公共交通再生に関する意見を述べた。待ったなしの公共交通の再生に対する議論の一石になれば幸いである。

#### 【参考資料】

- 1) 国土交通省関東地方整備局：「第5回東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果について」、2009年11月。<http://www.tokyo-pt.jp/091130.pdf>
- 2) 拙著：「公共交通を取り巻く負のスパイラルからの脱却と事業主体」、「運輸と経済」第68巻第4号、pp.24～32、2008年4月。
- 3) 拙著：「公共交通・負のスパイラルからの脱却について」、「土木計画学研究・講演集No.37」、CD-ROM配布、2008年6月。
- 4) 京阪神都市圏交通計画協議会：「人の動きからみる京阪神都市圏のいま」、[http://www.keihanshin-pt.com/pt\\_h12/index.html](http://www.keihanshin-pt.com/pt_h12/index.html)
- 5) 神戸市交通局HPに詳しい概要が掲載されている。またエコファミリー制度の現状については神戸市交通局田中孝司氏から多くの示唆を得ている。<http://www.city.kobe.lg.jp/information/project/traffic/ecomotion/page02.html>
- 6) 神戸市記者発表資料。2009年4月20日。
- 7) 例えば、大藤武彦他：「持続可能なまちと交通をめざした人材育成の実践—NPO法人再生塾の試みー」、「土木計画学研究・講演集No.39」、CD-ROM配布、2009年6月。

## 平成20年度公営都市高速鉄道事業の決算及び健全化法に基づく資金不足比率について

総務省自治財政局 公営企業経営企画室 交通事業係長 福島 浩

公営都市高速鉄道事業は、都市部において主に通勤・通学輸送を担う基幹的公共交通機関として重要な役割を果たしていますが、初期投資が多額であり、投下資本の回収に極めて長期間を要することから、国や地方公共団体等から財政面での支援措置が講じられています。

しかしながら事業の現況をみると、建設コストの高騰に伴う資本費負担が大きなことに加え、少子・高齢化の進展等により旅客運輸収益が見込みどおり確保されていないことなどを要因として、多額の不良債務を抱える等、極めて厳しい経営状況にあります。

このほど総務省では、平成20年度の地方公営企業決算状況調査の結果を取りまとめ、また、当該決算を基に算定される「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」（以下「健全化法」という。）に基づく資金不足比率の確定値についても昨年11月30日に公表したところです。

本稿においては、平成20年度決算及び資金不足比率の状況について、公営交通事業、特に都市高速鉄道事業（いわゆる地下鉄事業）を中心にその概要を説明するものです。なお、文中、意見にわたる部分は私見であることをあらかじめお断りさせていただきます。

### 1

### 平成20年度公営都市高速鉄道事業の決算について

#### (1) 経営状況

公営都市高速鉄道事業は、平成20年度末現在、東京都、札幌市、仙台市、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市及び福岡市の9団体で経営されており、仙台市及び名古屋市において、新線の建設または路線の延伸が進められています。

平成20年度末における営業キロは536kmで、前年度（536km）と同数となっており、昭和35年度末の20.6倍、昭和40年度末の10.5倍となっています。また、輸送人員は公営都市高速鉄道の整備・拡充に伴って増加傾向にあり、平成20年度末においては、年間で2,936百万人となっており、この数は昭和35年度末の11.5倍、昭和40年度末の5.7倍で、我が国における鉄道輸送全体の約13%を占めています。（表1（輸送人員等の推移））

#### ① 損益収支

損益収支の状況は表2（損益収支の推移）のとおりです。

##### (ア) 純損益

総収益（経常収益+特別利益）は5,867億円で、前年度（5,786億円）に比べ80億円、1.4%増加しています。一方、総費用（経常費用+特別損失）は5,662億円で、前年度（5,691億円）に比べ29億円、0.5%減少しています。この結果、全事業を合わせた純損益は、公営都市

表1 輸送人員等の推移

項目 年度	営業キロ (km)	輸送人員 (百万人)	1日平均輸送人員 (千人)	走行キロ (百万km)	車両数 (両)	輸送人員	
						走行キロ当たり (人)	車両1台当たり (千人)
35(A)	26	256	712	18	241	14.2	1,062
40	51	512	1,404	40	511	12.8	1,002
45	121	1,022	2,801	93	1,068	11.0	957
50	164	1,430	3,918	135	1,489	10.6	960
55	234	1,736	4,756	178	2,011	9.8	863
60	300	2,070	5,672	231	2,488	9.0	832
2	359	2,524	6,915	287	3,056	8.8	826
7	395	2,664	7,278	328	3,512	8.1	759
12	473	2,621	7,180	380	4,260	6.9	615
17	509	2,788	7,638	413	4,422	6.8	630
19(B)	536	2,909	7,947	425	4,532	6.8	642
20(C)	536	2,936	8,044	431	4,518	6.8	650
(C) - (A)							
(A)	1,961.5%	1,046.9%	1,029.8%	2,294.4%	1,774.7%	△52.1%	△38.8%
(C) - (B)							
(B)	-	0.9%	1.2%	1.4%	△0.3%	-	1.2%

表2 損益収支の推移

項目	年 度	(単位：百万円、%)					
		16	17	18	19 (A)	20 (B)	(B)-(A) (A)
総 収 益		564,676	560,724	564,569	578,614	586,657	1.4
経常収益		543,635	557,519	562,351	574,660	579,676	0.9
営業収益		480,094	491,995	498,992	511,405	516,737	1.0
うち旅客運輸収益		448,348	458,323	464,501	475,718	481,276	1.2
営業外収益		63,541	65,524	63,358	63,256	62,939	△0.5
うち国庫（県）補助金		1,009	852	846	843	740	△12.2
他会計補助金		54,546	58,860	56,439	56,299	55,251	△1.9
特別利益		21,042	3,205	2,218	3,954	6,981	76.6
総 費 用		624,335	611,057	572,517	569,130	566,223	△0.5
経常費用		601,437	587,005	570,085	568,001	551,145	△3.0
営業費用		439,948	436,511	427,739	431,612	430,884	△0.2
うち職員給与費		159,364	153,141	148,251	145,276	141,074	△2.9
減価償却費		168,855	170,224	165,399	169,077	170,269	0.7
営業外費用		161,489	150,494	142,346	136,389	120,261	△11.8
うち支払利息		151,487	144,124	135,773	130,004	113,870	△12.4
特別損失		22,898	24,052	2,431	1,129	15,078	1,235.5
経常損益		△57,803	△29,486	△7,734	6,660	28,531	-
特別損益		△1,856	△20,847	△213	2,825	△8,097	-
純損益		△59,659	△50,333	△7,948	9,484	20,434	-
累積欠損金		2,142,882	2,027,885	2,035,833	2,026,349	2,015,827	△0.5
不良債務		97,236	94,000	92,507	92,208	89,085	△3.4
経常収支比率		90.4	95.0	98.6	101.2	105.2	-
総収支比率		90.4	91.8	98.6	101.7	103.6	-
累積欠損金比率		446.3	412.2	408.0	396.2	390.1	-
不良債務比率		20.3	19.1	18.5	18.0	17.2	-

- (注)
1. 旅客運輸収益には繰入金も含む。
  2. (経常収支比率) = (経常収益) / (経常費用) × 100
  3. (総収支比率) = (総収益) / (総費用) × 100
  4. (累積欠損金比率) = (累積欠損金) / [(営業収益) - (受託工事収益)] × 100
  5. (不良債務比率) = (不良債務) / [(営業収益) - (受託工事収益)] × 100

高速鉄道事業として初めて黒字となった前年度(+95億円)に続き、204億円の黒字となっています。このうち、純利益を生じた事業数は5事業(前年度3事業)であり、その額の合計は390億円(同358億円)、純損失を生じ

た事業数は4事業(同6事業)であり、その額の合計は186億円(同263億円)となっています。

また、総収支比率(総収益÷総費用)は103.6%で、前年度(101.7%)に比べ1.9ポイ

## 解説

ント改善しています。

### (イ) 経常損益

経常収益（営業収益+営業外収益）は5,797億円で、前年度（5,747億円）に比べ50億円、0.9%増加しています。一方、経常費用（営業費用+営業外費用）は5,511億円で、支払利息や職員給与費の減少等により前年度（5,680億円）に比べ179億円、3.0%減少しています。この結果、経常損益は285億円の黒字（前年度67億円の黒字）となっています。このうち、経常利益を生じた事業数は5事業（前年度3事業）であり、その額の合計は474億円（同327億円）、経常損失を生じた事業数は4事業（同6事業）であり、その額の合計は189億円（同260億円）となっています。

また、経常収支比率（経常収益：経常費用）は105.2%で、前年度（101.2%）に比べ4.0ポイント改善していますが、引き続き経常費用の節減等、経営改善を図っていく必要があると考えています。

### ② 累積欠損金・不良債務

累積欠損金を有する事業数は8事業（前年度9事業）となっており、その額の合計は2兆158億円で、前年度（2兆263億円）に比べ105億円、0.5%減少しています。累積欠損

金比率（累積欠損金÷営業収益）は390.1%で、前年度（396.2%）に比べ6.1ポイント減少しています。

また、不良債務を有する事業数は7事業（前年度同数）であり、その額の合計は891億円で、前年度（922億円）に比べ31億円、3.4%減少しています。不良債務比率は17.2%で、前年度（18.0%）に比べ0.8ポイント減少しています。

### ③ 資本収支等

#### (ア) 全体の状況

資本収支の状況は表3（資本収支の推移）のとおりです。

資本的支出の総額は6,698億円で、前年度（6,133億円）に比べ565億円、9.2%増加しています。このうち建設改良費は2,202億円で、前年度（1,778億円）に比べ424億円、23.8%減少していますが、企業債償還金は4,305億円で、前年度（3,862億円）に比べ443億円、11.5%と大きく増加しており、これは、公的資金の補償金免除繰上償還の実施に伴う繰上償還額の増加が影響しているものです。なお、このうち建設改良のための企業債償還金は2,511億円（前年度2,366億円、6.1%増）です。

一方、これに対する財源の総額は6,346億

表3 資本収支の推移

（単位：百万円、%）

項目	年 度	16	17	18	19 (A)	20 (B)	<u>(B)-(A)</u> (A)
資本的支出	建設改良費	285,986	234,166	204,207	177,849	220,212	23.8
	企業債償還金	283,135	288,358	280,716	386,231	430,516	11.5
	うち建設改良のための企業債償還金	198,047	206,953	195,964	236,616	251,108	6.1
	その他	40,809	53,668	32,538	49,214	19,094	△61.2
	計	609,930	576,192	517,461	613,294	669,822	9.2
同一上部資金のうち財源	内部資金	138,461	114,323	116,479	153,838	183,849	19.5
	外部資金	425,556	420,186	361,168	421,937	450,775	6.8
	企業債	231,120	226,967	203,409	250,759	282,164	12.5
	うち建設改良のための企業債	148,280	119,818	103,979	83,633	76,018	△9.1
	他会計出資金	64,430	62,069	50,187	43,379	48,288	11.3
	他会計負担金	-	-	-	1	1	-
	他会計借入金	9,042	9,202	8,681	8,854	50,292	468.0
	他会計補助金	47,221	47,770	46,597	40,339	46,646	15.6
	国庫（県）補助金	49,227	27,187	21,587	20,678	19,183	△7.2
	翌年度繰越財源充当額（△）	13,045	10,933	11,180	9,544	12,662	32.7
	計	564,017	534,509	477,647	575,775	634,624	10.2
	財源不足額	45,913	41,683	39,814	37,520	35,198	△6.2

（注） 1. 内部資金＝補てん財源－前年度からの繰越工事資金+固定資産売却代金  
2. 外部資金＝資本的支出額－（内部資金+財源不足額）

円であり、前年度(5,758億円)に比べ588億円、10.2%増加していますが、この結果、財源不足額は前年度(375億円)に比べ23億円、6.2%減少しているものの、352億円(資本的支出に対する割合5.3%)にのぼっています。

なお、財源の内訳を見ると、企業債等の外部資金が4,508億円(資本的支出に対する割合67.3%)で、前年度(4,219億円)に比べ288億円、6.8%増加、損益勘定留保資金等の内部資金が1,838億円(資本的支出に対する割合27.4%)で、前年度(1,538億円)に比べ300億円、19.5%増加しています。

#### (イ)建設費

公営都市高速鉄道の建設費の状況は表4(建設費の推移)のとおりです。

公営都市高速鉄道の1km当たり建設費は昭和50年代以降急騰し、平成8年頃から12年頃までがピーク(292.5億円/km)となっています。特にこの頃までに建設された路線では、資本費負担の大きさが経営にとって大きな負担になっている例が多く見られます。

#### (ウ)建設改良に係る企業債償還金

建設改良に係る企業債償還金の状況は表5

(企業債償還金の推移)のとおりです。

当該企業債の元利債還金は3,782億円で、前年度(3,609億円)に比べ173億円、4.8%増加しています。このうち、企業債償還元金は2,511億円で、前年度(2,366億円)に比べ145億円、6.1%増加していますが、一方で、企業債利息は、公的資金の補償金免除繰上償還の実施や低金利の状況が続く中で減少の方向にあり、1,091億円で、前年度(1,243億円)に比べ152億円、12.2%減少しています。

#### ④費用構成

経常費用の費用構成は表6(費用構成の推移)のとおりです。

これによると、減価償却費が構成比31.0%と最も高く、次いで職員給与費が25.7%、支払利息が20.7%となっています。減価償却費は1,703億円で、前年度(1,691億円)に比べ12億円、0.7%増加、職員給与費は1,411億円で、前年度(1,453億円)に比べ42億円、2.9%減少、支払利息は1,139億円で、前年度(1,300億円)に比べ161億円、12.4%減少しています。減価償却費と支払利息の合計が経常費用の構成比の50%以上を占めていますが、これは多

表4 建設費の推移(1km当たり)

年 度	昭和 40年度まで	41年度から 45年度まで	46年度から 50年度まで	51年度から 55年度まで	56年度から 60年度まで	61年度から 平成2年度まで	3年度から 7年度まで	8年度から 12年度まで	13年度から 17年度まで	18年度から 20年度まで
金 額	20.9億円	44.7億円	50.1億円	137.1億円	187.6億円	237.6億円	241.9億円	292.5億円	227.9億円	199.4億円

(注) 当該年度に開業した路線の総建設費により算出した。

表5 企業債償還金の推移

(単位: 億円、%)

項目 年度	旅客運輸 収 益 (A)	経常収益 (A)'	企 業 債 償還元金 (B)	企 業 債 利 息 (C)	企 業 債 元利 償 還 金 (B)+(C)=(D)	(B) (A)	(C) (A)	(D) (A)	(D) (A)'
40	97	138	24	52	77	25.1	54.1	79.2	55.8
45	292	415	114	223	337	39.0	76.4	115.4	81.2
50	697	1,257	190	436	626	27.3	62.6	89.8	49.8
55	1,513	2,593	479	1,073	1,552	31.7	70.9	102.6	59.9
60	2,551	3,690	840	1,729	2,569	32.9	67.8	100.7	69.6
2	3,390	4,984	1,253	2,185	3,438	37.0	64.5	101.4	69.0
7	4,061	4,616	1,558	2,131	3,689	38.4	52.5	90.8	79.9
12	4,318	4,389	1,555	1,807	3,362	36.0	41.8	77.9	76.6
17	4,583	5,575	2,070	1,380	3,450	45.2	30.1	75.3	61.9
19	4,757	5,747	2,366	1,243	3,609	49.7	26.1	75.9	62.8
20	4,813	5,797	2,511	1,091	3,602	52.2	22.7	74.8	62.1

(注) 借換債及び建設改良以外に充てた企業債は除く

## 解説

表6 費用構成の推移

(単位：百万円、%)

項目	年度		16		17		18		19		20	
	金額	構成比	金額	構成比								
職員給与費	159,364	26.7	153,141	26.1	148,251	26.0	145,276	25.6	141,074	25.7		
減価償却費	168,855	28.2	170,224	29.0	165,399	29.1	169,077	29.8	170,269	31.0		
支払利息	151,487	25.3	144,124	24.6	135,773	23.9	130,004	22.9	113,870	20.7		
動力費	15,461	2.6	14,862	2.5	14,428	2.5	15,014	2.6	16,529	3.0		
修繕費	29,932	5.0	31,591	5.4	32,229	5.7	32,653	5.8	33,146	6.0		
その他	72,784	12.2	72,096	12.4	73,117	12.8	75,402	13.3	74,800	13.6		
計	597,883	100.0	586,038	100.0	569,197	100.0	567,426	100.0	549,688	100.0		

額の初期投資を要する事業の特色を表しています。

### ⑤他会計繰入金

公営都市高速鉄道の建設・改良にあたっては、国庫補助制度と相まって、地方公共団体の一般会計から一定の出資、補助等の繰入れが行われています。その状況は表7（他会計繰入金の推移）のとおりです。

他会計繰入金の総額は2,005億円（繰入金比率19.2%）で、前年度（1,489億円）に比べ516億円、34.7%増加しています。このうち、収益的収入への繰入金は553億円（繰入金比率9.4%）で、前年度（563億円）に比べ10億円、1.9%減少しており、資本的収入への繰入金は1,452億円（繰入金比率31.7%）で、前年度（926億円）に比べ527億円、56.9%増加し

ています。この資本的収入への繰入れの大幅な増加については、京都市における第三セクター会社運営部分の直営化に伴う資産買い取りに係る経費が主な要因となっています。

### ⑥旅客運輸収益に対する職員給与費の割合

旅客運輸収益に対する職員給与費の割合は表8（旅客運輸収益に対する職員給与費の割合）のとおりです。

業務委託の推進等により、近年低下の傾向が続いている、平成20年度は、その割合が29.3%（旅客運輸収益4,813億円に対して職員給与費1,411億円）となっており、前年度（30.5%）に比べ1.2ポイント減少しています。

### ②運輸実績

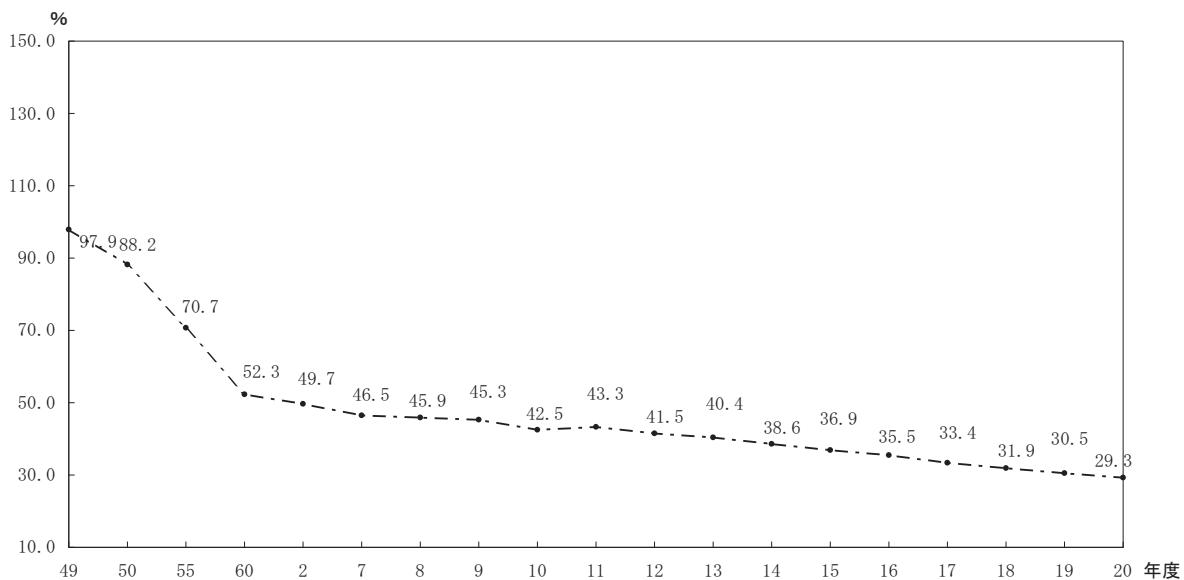
団体別の運輸実績は表9（運輸実績）のと

表7 他会計繰入金の推移

(単位：百万円、%)

項目	年 度		16	17	18	19 (A)	20 (B)	$\frac{(B)-(A)}{(A)}$
	収益的収入 B+C	A	54,546	58,860	56,439	56,299	55,251	
他会計 から の 繰 入 金	経常収益 B		54,546	58,860	56,439	56,299	55,251	△1.9
	負担金		-	-	-	-	-	-
	補助金		54,546	58,860	56,439	56,299	55,251	△1.9
	特別利益 C		-	-	-	-	-	-
	補助金		-	-	-	-	-	-
	資本的収入 D		120,693	119,041	105,464	92,572	145,227	56.9
	出資金		64,430	62,069	50,187	43,379	48,288	11.3
	負担金		-	-	-	1	1	-
	借入金		9,042	9,202	8,681	8,854	50,292	468.0
	補助金		47,221	47,770	46,597	40,339	46,646	15.6
	計 A+D E		175,239	177,901	161,903	148,871	200,478	34.7
	経常収益 F		543,635	557,519	562,351	574,660	579,676	0.9
	総収益 G		564,676	560,724	564,569	578,614	586,657	1.4
	資本的収入 H		431,372	419,548	367,440	422,154	458,309	8.6
繰 入 金 比 率	経常収益 B/F		10.0	10.6	10.0	9.8	9.5	-
	総収益 A/G		9.7	10.5	10.0	9.7	9.4	-
	資本的収入 D/H		28.0	28.4	28.7	21.9	31.7	-
繰入金 比率 計		E/(G+H)	17.6	18.1	17.4	14.9	19.2	-

表8 旅客運輸収益に対する職員給与費の割合



おります。

9事業全体の輸送人員は29億36百万人（定期13億97百万人+定期外15億39百万人）で、前年度（29億9百万人）に比べ28百万人、0.9%増加しています。団体別にみると、輸送人員が前年度を下回っているのは4団体（札幌市、仙台市、大阪市、神戸市）であり、このうち減少率が最も大きい大阪市は、前年度に比べ1.2%減少しています。一方、前年度を上回っている団体は5団体であり、このうち増加率が最も大きい横浜市は、新線の開業もあり、前年度に比べ10.4%増加しています。また、9団体全体の1日平均輸送人員は804万人（前年度795万人）となっています。

9団体全体の旅客運輸収益は4,813億円で、前年度（4,757億円）に比べ56億円、1.2%増加しています。また、1日平均旅客運輸収益は13.2億円（前年度13.0億円）となっています。

## 2 交通事業における平成20年度決算に基づく資金不足比率等について

### (1)資金不足比率について

公営企業を経営する地方公共団体（組合及び地方開発事業団を含む。）は、毎年度、公

営企業会計ごとに資金不足比率（資金の不足額の事業規模に対する比率）を監査委員の審査に付した上で議会に報告し、公表しなければならないこととされています。そのうち、資金不足比率が経営健全化基準である20%以上となった場合には、経営健全化計画を定める必要があります。

全国の公営企業（7,345会計）のうち、平成20年度決算において、資金不足比率が経営健全化基準以上である会計は、61会計でした。

内訳を事業種ごとに見ると、宅地造成事業（12会計）、観光施設事業（12会計）、病院事業（10会計）と並んで、交通事業（10会計）も基準以上の会計が多い事業種の一つとなっています（表10（資金不足比率が経営健全化基準以上である公営企業会計数））。

### (2)交通事業における資金不足比率が20%以上の団体の概要

交通事業では、95会計のうち10会計で資金不足比率が経営健全化基準である20%以上となっており（表11（資金不足比率が経営健全化基準以上である団体名・公営企業会計名（交通事業）））、基準以上の会計を事業内容ごとに見ると、都市高速鉄道事業では、京都市が

表9 運輸実績（団体別）

項目	単位	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都府	大阪市	神戸市	福岡市	合計	
営業キロ	km	106,0	48,0	14,8	53,4	89,1	31,2	129,9	30,6	29,8	535,8	
在籍車両数	両	1,086	382	84	282	762	222	1,280	208	212	4,518	
駆け数	駆	106	49	17	40	96	31	123	26	35	523	
平均駆け間隔	km	1,0	1,0	0,9	1,3	0,9	1,0	1,1	1,2	0,9	1,0	
走行キロ	年間	115,950	34,713	6,918	33,059	66,708	20,432	114,839	19,448	18,529	430,596	
	1日平均	km	317,671	95,104	18,953	90,573	182,762	55,978	314,627	53,282	50,764	1,179,715
定期	千人	486,267	55,022	22,767	112,418	193,470	54,448	365,541	52,339	54,700	1,396,972	
輸送人員	定期外	千人	366,713	153,702	33,951	85,488	234,050	65,363	474,671	54,128	71,126	1,539,192
	計	千人	852,980	208,724	56,718	197,906	427,520	119,811	840,212	106,467	125,326	2,936,164
旅客運輸収益	千円	55,898,771	6,982,117	3,204,041	16,246,106	22,976,271	7,576,299	47,411,355	7,565,981	6,950,047	174,810,988	
	定期外	千円	67,836,129	28,853,219	7,333,500	19,507,495	47,072,398	14,239,466	97,288,957	10,045,712	14,237,757	306,464,633
	計	千円	123,734,900	35,835,336	10,587,541	35,753,601	70,048,669	21,815,765	144,700,312	17,611,693	21,187,804	481,275,621
1日平均	輸送人員	千人	2,337	572	155	512	1,171	328	2,302	292	345	8,044
	旅客運輸収益	千円	339,000	98,179	29,007	97,955	191,914	59,769	396,439	48,251	58,049	1,318,563
輸送人員の推移	平成18年度	千人	787,946	209,821	58,609	171,536	421,467	115,160	841,826	105,991	120,811	2,833,167
	平成19年度	千人	838,511	209,367	57,689	179,340	425,672	116,595	850,712	106,770	123,906	2,908,562
	平成20年度	千人	852,980	208,724	56,718	197,906	427,520	119,811	840,212	106,467	125,326	2,936,164
平成20年度増減率	%	△1.7	△0.3	△1.7	10.4	0.4	2.8	△1.2	△0.3	1.5	0.9	
平成19年度増減率	%	△1.7	△0.3	H20.3	H16.10	H16.11	H17.7			H17.2		
				中山～日吉 (13.0km)	名古屋大学～ 新端橋 (5.6km)	六地蔵～ 醍醐 (2.4km)	大坂港～ コスマスクエア (2.4km)			橋本～ 天神南 (12.0km)		
最近5か年(平成16～20年度) ⑦開業等の状況												

表10 資金不足比率が経営健全化基準以上である公営企業会計数

	都道府県	政令市	市区町村	一部事務組合等	計
水道事業	0 / 26	0 / 18	2 / 1,247	0 / 99	2 / 1,390
簡易水道事業	0 / 1	0 / 6	4 / 908	0 / 3	4 / 918
工業用水道事業	0 / 41	0 / 8	0 / 94	0 / 8	0 / 151
交通事業	0 / 3	3 / 20	7 / 68	0 / 4	10 / 95
電気事業	0 / 28	0 / 4	0 / 28	0 / 3	0 / 63
ガス事業	0 / 0	0 / 1	0 / 30	0 / 1	0 / 32
港湾整備事業	0 / 32	0 / 4	0 / 36	0 / 6	0 / 78
病院事業	0 / 48	0 / 18	8 / 512	2 / 80	10 / 658
市場事業	0 / 8	1 / 18	2 / 138	0 / 11	3 / 175
と畜場事業	0 / 2	0 / 6	1 / 44	0 / 13	1 / 65
宅地造成事業	0 / 53	0 / 24	9 / 444	3 / 8	12 / 529
下水道事業	0 / 45	0 / 27	6 / 2,616	0 / 22	6 / 2,710
観光施設事業	0 / 5	0 / 6	12 / 325	0 / 2	12 / 338
その他事業	0 / 17	0 / 0	1 / 83	0 / 43	1 / 143
計	0 / 309	4 / 160	52 / 6,573	5 / 303	61 / 7,345

(注)分母は事業種類別の公営企業会計数である。

表11 資金不足比率が経営健全化基準以上である団体名・公営企業会計名（交通事業）

事業名	都道府県名	市区町村名等	公営企業会計名	資金不足比率
交通事業 (10)	北海道	苫小牧市	自動車運送事業	33.4%
	青森県	八戸市	自動車運送事業会計	66.9%
	愛知県	名古屋市	自動車運送事業会計	55.3%
	京都府	京都市	京都市高速鉄道事業特別会計	133.5%
			京都市自動車運送事業特別会計	59.7%
	佐賀県	佐賀市	自動車運送事業会計	101.0%
	熊本県	熊本市	交通事業会計	198.2%
	鹿児島県	屋久島町	船舶事業	177.2%
		瀬戸内町	船舶交通事業特別会計	83.2%
	沖縄県	伊是名村	船舶運航事業特別会計	57.1%

(注1)資金不足比率の経営健全化基準は20%である。

資金不足比率133.5%と9団体で唯一基準以上となっているほか、自動車運送事業（バス事業）で6会計（合わせて軌道事業を行っている会計を含む。）、船舶運航事業で3会計となっています。

このうち、都市高速鉄道事業以外の事業において資金不足が生じている原因としては、自動車運送事業においては、①マイカーの普及や少子高齢化に伴う輸送人員の減少、輸送

効率の低下、②行政サービスを提供する観点から不採算路線においても運行を続けていること、③職員の給与が民間事業者に比べ高額の場合があることなど、また、船舶運航事業においては、①民間事業者が算入しない人口が少ない離島航路であること、②不採算航路であっても、公共交通機関を確保する観点から運行せざるを得ないことなどが考えられます。

## 3 むすび

平成20年度の公営都市高速鉄道事業の決算は、輸送人員の増加に伴う旅客運輸収益の増加と、職員給与費、減価償却費及び支払利息の減少等により、収支の改善が見られることが特徴であり、全事業合計での純損益及び経常損益は、前年に継いで黒字となりました。

しかし、依然として多額の累積欠損金及び不良債務を有する等、経営状況は引き続き極めて厳しい状況下にあります。

さらなる人口減少の進展や今後の金利動向が不透明であること等を考えると、引き続き公営交通事業を取り巻く環境は厳しいものと思われます。こうした厳しい状況の中で、公営交通事業者が地域の公共交通機関としての役割を持続的に担っていくためには、近年の社会経済情勢の著しい変化や厳しい経営環境に適切に対応し、経営基盤を強化するとともに、より厳しい見通しに基づいた事業計画の見直しを検討することが必要です。この計画の策定、実施にあたっては、以下のような施策について検討し、継続的な経営改善努力を図っていくことが求められています。

例えば、収入の増加策としては、ICカードを活用した利用者サービスの向上、適正な利用者負担の観点からの運賃の見直し、遊休資産の有効活用による附帯事業、公営企業繰出基準により認められている繰入額の確保等が考えられます。また、経費の削減策としては、定員、給与水準の見直しによる人件費の削減、安全性を確保しながらの民間委託の拡大など民間的経営手法の導入等が考えられます。

なお、都市高速鉄道事業におきましては、事業規模が大きく、経営状況が一般会計を含めた地方公共団体全体に重要な影響を及ぼしうることを踏まえ、特に新線建設については、

必要性・需要の動向、採算性を十分に検討するとともに、既存路線の運営に関しても、利用者の需要に見合ったダイヤ構成、沿線イベントとの連携による企画乗車券の発売、駅ナカビジネスや広告収入等の営業外収入の確保等、あらゆる経営改革に努めていただくことが必要と考えられます。

各事業者におかれましては、安全性の確保に留意しつつ、各種の経営指標を参考として、民営を含めた他の交通事業との相互比較等徹底した経営分析を行うことにより、経営上の問題点を把握し、経営の抜本的な改善を図ることが求められています。上記のような不断の努力により、都市高速鉄道を含めた公営交通事業者が地域や利用者から愛される地域交通機関としての役割を担っていくことを期待しています。

# Esola 池袋の開業について

東京地下鉄株式会社 関連事業部 池袋開発担当

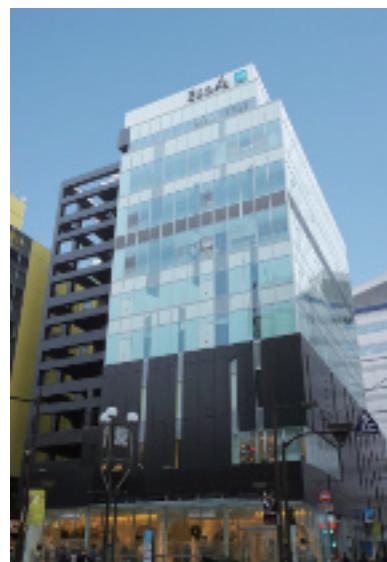
## はじめに

企業を取り巻く経済状況が厳しい中、鉄道事業の根幹を左右する首都圏の人口動向は長期的に減少傾向にあり、東京メトロを利用されるお客様についても、就業・就学人口の変化、団塊世代の交代等により構造変化が進み、ニーズの高度化・多様化による競争が厳しくなることが予想されます。

東京メトロでは、東京都区部を中心とした9路線（うち、7路線で他社と相互直通運転）からなる地下鉄ネットワークを活用すべく、鉄道事業においては、これまで以上にお客様のニーズに合った施策の安定的展開を目指すことはもちろん、鉄道事業の拡大に一定の限界がある中で、関連事業の事業領域・規模の拡大を展開し、毎日ご利用いただいている多くのお客様の様々なニーズに対応した質の高いサービスを追求することが昨今の課題となっています。

その取り組みのひとつとして、東京地下鉄株式会社（通称：東京メトロ）では、株式会社メトロプロパティーズ（東京メトロ100%出資会社）と共同で、池袋駅の地上・地下一体開発を行い、平成21年11月27日、池袋西口に新たな商業ビル「Esola（エソラ）池袋」を開業いたしました。平成20年6月の副都心線開業、平成21年3月の大規模駅構内店舗Echika（エチカ）池袋開業に続き、当

Esola池袋の開業をもって、かねてより着手してきた当社の池袋における一連の開発計画が完成となりましたので、今回は、「Esola池袋」を中心に一連の開発についてご紹介いたします。



Esola池袋（外観）



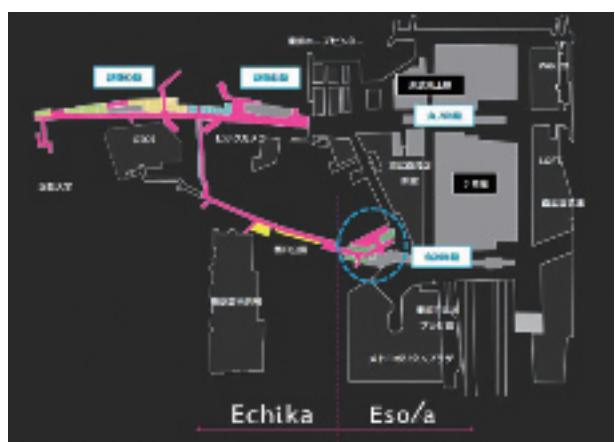
Echika池袋

## 池袋地域周辺の概要

池袋駅は東京メトロのほか、JR、東武、西武の駅全体で一日約263万人が利用する日本有数のターミナル駅です。東京メトロの池袋駅としても、保有する179駅中もっとも乗降客数の多い駅（丸ノ内線・有楽町線・副都心線）で、一日の平均乗降客数は505,540人（平成20年度実績）です。

駅周辺としては、副都心の中でも有数の立地ブランドとして、商業地としてのポテンシャルも非常に高く、西口だけでも、池袋西口公園や東京芸術劇場といった文化施設と、東武百貨店、東武ホープセンター、ビックカメラ、メトロポリタンプラザ、丸井等の商業施設が密集しております。また、裏通りには雑然とした飲食店街が広がっており学生をはじめとする若年層が多く、さらには、駅から少し離れると、住宅地が広がり居住人口が多い地域です。言い方を変えると、目的来街者と日常来街者が混在するため、つねに賑わっております、かつ富裕層も多く存在する街ともいえます。

以上の状況を踏まえると、東京メトロにおいては、商業圏として魅力的な立地であり、開発に適したエリアでした。



池袋駅周辺と、Esola と Echika の位置関係

## 開発の経緯

今回、Esola 池袋を開発いたしました当該地は、もともと有楽町線建設時の本線、駅出入口、駅施設、地下変電所などを施工する際に、工事用地として昭和45年に取得した土地です。

これまで、駅の出入口や駅係員用の詰め所、「メトロピア」としての商業店舗などさまざまな用途で利用してきました。しかし、平成15年に貴重な保有財産である土地をより有効に活用することを目指し、新たな用途として、商業ビル、ホテル、オフィスビルの3つの用途での活用検討を開始いたしました。その結果、想定建物から見た問題点やそれぞれの用途での相場賃料などから商業ビルとしての開発が最適であると判断し、このたび、9階建ての商業ビルとしてあらたに開発することいたしました。

一方、Echika 池袋の開発については、平成17年12月にEchika としてはじめて開業したEchika 表参道が社内外から高い評価を得たことから、次期Echika 候補駅の検討を進めることいたしました。乗降人員数や創出される店舗面積などを考慮して複数のターミナル駅を候補駅として選出した結果、池袋駅を次期Echika として開発することいたしました。駅の大幅なレイアウト変更に伴ってスペースを捻出し、駅施設の再配置及び鉄道のサービス施設の充実、社員の職場環境整備等に合わせて大規模な商業開発が可能となりました。

このように、有効活用を模索していた土地でのEsola 池袋の開発、駅改良とそれに伴って創出されたスペースでのEchika 池袋の展開、さらに副都心線の開業というタイミングが合致し、それらの相乗効果により、利便性の向上や地域社会への貢献が期待できること

から、池袋駅を地上・地下で一体開発することといたしました。

## 開発方針とコンセプト

池袋駅の一体開発は、池袋の街をより活性化するために、途中下車しても行きたくなる、他の街からも足を伸ばしたくなるような街づくりに貢献すること、また、バリアフリー等の駅施設も充実させること、地上・地下の回遊性を向上させて街との融合を図ることを第一に計画を進めました。

Esola池袋とEchika池袋全体での開発コンセプトは『IKEBUKURO-MONTPARNASS（池袋モンパルナス）』。「池袋モンパルナス」とは、昭和初期、戦前の池袋西口の地には、さくらが丘パルテノンをはじめとするアトリエ村が点在し、多くの若い画家や彫刻家、その他様々な芸術家が住みつき、芸術家の街—パリ・モンパルナス地区にちなんで「池袋モンパルナス」と称されていたことに由来します。

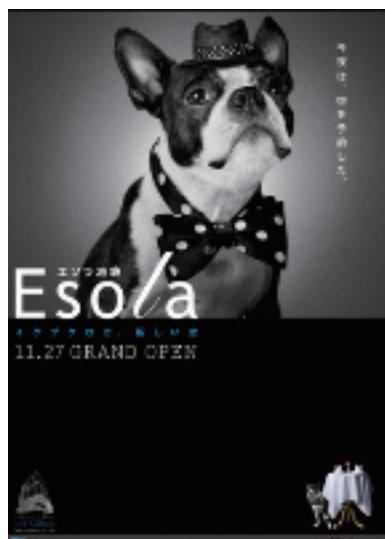
東京芸術劇場をはじめ、現在でも池袋の地には芸術の風を感じることができ、地元の街づくりのコンセプトのひとつになっていることを踏まえ、芸術・文化の薫りが漂う街の玄関口として街との融合を目指すため、このコンセプトを策定いたしました。



モンパルナスをイメージした池袋駅8番出口

## Esola池袋の概要

Esola池袋は、池袋駅を利用するお客様にとって、「E（いい）」「sola（空）」でありたいという意味を込め、「駅」から「地上」への上質な玄関口として名付けました。池袋駅直結、地下1階から地上9階の全40店舗で、池袋初出店を中心としたファッショングランド、ライフスタイル雑貨をはじめ、個性豊かなレストラン、カフェ、ソシアルダイニング等が揃う商業ビルです。ターゲットは池袋を拠点に行動する20代から40代の女性を中心に、オフィスワーカーや、都心生活を楽しむ近隣にお住まいの方としております。外観も白と黒を基調としたモノトーンのビルで、池袋西口の新しいランドマークを目指しました。



Esola池袋 開業告知ポスター

### 【Esola池袋概要】

- 所在地：東京都豊島区西池袋1-12-1
- 敷地面積：約1,200m<sup>2</sup>
- 延床面積：約8,000m<sup>2</sup>
- 建物規模：地下3階～地上9階  
(店舗は地下1階～地上9階)

- 店舗数：40店舗
- 開業日：平成21年11月27日
- 業態：飲食・物販・サービス

効率的かつ有効な新規開発を行うことにより、鉄道事業とのシナジーを実現し、お客様に喜んでいただけるような駅の発展を目指していきます。

### 【Echika池袋 概要】

- 所在地：東京都豊島区西池袋3-28-14
- 店舗面積：約1,400m<sup>2</sup>  
(グルシー・マルシェ内共有  
通路含む)

- 店舗数：40店舗
- 開業日：平成21年3月26日
- 業態：飲食・物販・サービス

## フロア紹介

Esola池袋では、各フロアごとにコンセプトをもうけております。(次ページ参照)

テナント誘致に関しては、近隣商店街に無いテナントを中心に誘致し、近隣との共生を図りつつ、地域全体の魅力度を向上させることを目指しました。

また、EsolaとEchikaを結ぶ通路に、飲食も楽しめるくつろぎの空間と、見て歩いて楽しめるアート・ショーケースの「ESPACE ART (エスパス・アール)」もあらたにオープンいたしました。池袋西口の新たなランドマークとしての商業ビルEsolaと、玄関口としての駅チカ商業施設Echikaが、地下・地上の両面から池袋の街づくりを盛り上げ、街の発展に大きく寄与することを期待しております。

## おわりに

長引く不況の中、商業的にも厳しい状況が続いますが、引き続き、東京メトロでは、関連事業を中心に東京メトログループの「成長のエンジン」として、鉄道部門やグループ会社との連携を一層強めながら既存保有財産の



Echika と Esola をつなぐ  
アート・ショーケース



飲食も楽しめるくつろぎの空間  
「Patio de Metro」



[B1F] gelato pique  
(ジェラート・ピケ)



[4F] Cafe de Esola  
(カフェ ド エソラ)



[5F] unico (ウニコ)



[8F] あやの

階	フロアコンセプト	業種	説明
B1F	Esola Rooms	Goods/Cosmetics/ Florist/Foods	上階の開放感と対比させ「プライベートルーム」をイメージ。Esolaが選んだプライベートタイムを充実させるアイテムでいっぱいのフロア。(全7店舗)
1F	Esola Lobby	Fashion	EsolaをMansion(大きな家、邸宅)に見立て、そのエントランスとなるフロア。今が旬のファッショニアアイテムがお客様をお迎えいたします。(全4店舗)
2F	Women's Closet	Fashion	カジュアルからエレガントまで、今使えるアイテムが揃う「女性のクローゼット」をイメージしたフロア。70万部の発行部数を誇る人気雑誌「SWEET」に掲載されているブランドを中心に、「私」のためのクローゼットをご用意しました。(全5店舗)
3F	Women's Dresser	Fashion	フェミニン&ドレッシーな雰囲気のフロア。女性にとって特別なアイテムドレッサー「化粧台」をイメージ。(全5店舗)
4F	Style Selection & Café	Fashion/Café	「2人のためのクローゼット」がテーマのフロア。カップルでショッピングを楽しめます。くつろぎのカフェにはテラスを併設。(全3店舗)
5F	Life Deco	Furniture/DogWear/ Beauty	インテリア、家具からネイルサロン、ペット雑貨まで、生活を彩るアイテムでいっぱいのフロア。(全4店舗)
6F	"Tables for 1&2"	Restaurants	Esolaオリジナルのスマールレストラン・ストリート。「お一人様」や「お二人様」にぴったりのカジュアルかつオシャレでおいしい「食卓(Table)」が並びます。(全6店舗)
7F	Selected Dining	Restaurants	「東京初」「池袋初」も並ぶ、Esolaセレクトのちょっと特別なダイニングレストランフロア。(全3店舗)
8F/ 9F	Lounge by the Sky	Restaurants	ゆったりとくつろげる「場所」を「ラウンジ(Lounge)」に、ゆったりとくつろいだ「気分」を「Sky」という言葉にのせ、このうえなく居心地の良い空間を表現しました。(全3店舗)

# 福岡市交通局の環境への取り組みについて ～乗るたびエコ 福岡市地下鉄～

福岡市交通局 総務部総務課

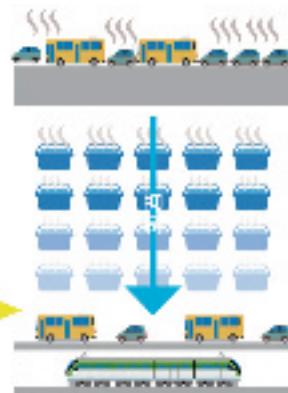
## 1. はじめに

地下鉄は、1人を1km運ぶときに排出する二酸化炭素の量が自家用車の約9分の1であるなど、環境にやさしい乗り物です。福岡に地下鉄があることで、福岡市全体で毎年約5万2千トンもの二酸化炭素排出量が抑制されており、地下鉄は地球温暖化を抑制するうえで大きな役割を担っています。また、同様に地下鉄があることで、福岡市の中心部である天神地区だけでも、毎日お風呂約5千杯分を沸かすのに相当する熱量が抑制され、ヒートアイランド現象の緩和にも貢献しています。



地下鉄があることで、なかった場合と比べて天神地区で毎日約1900万kcalの熱量が抑制されています。

大神地区で毎日  
抑制される熱量は、  
**お風呂  
約5千杯分!!**  
(約5,000世帯分)



このため、福岡市交通局では地下鉄の利用を増やし、他の交通機関からの乗り換えを進めていくことが、地球温暖化などの環境問題への対応として最も重要な課題と考えています。また、あわせて電力使用量の削減など、さらなる環境負荷低減に向けた取り組みを進めていく必要があります。

福岡市交通局では、平成20年度に局内に「交通局環境施策研究会」を設け、環境施策に関する調査・検討を行い、平成21年2月に「福岡市交通局環境施策取組方針」を策定しました。この「福岡市交通局環境施策取組方針」を踏まえ、局全体で環境施策を推進していくため、「環境施策推進部会」を新たに設置し、環境施策に積極的、効果的に取り組んでいくこととしています。「環境施策推進部会」では、

6月に交通局の「環境方針」を定めました。  
以下、環境方針全文です。

### 環境方針

～「低炭素社会」の実現に向けて、福岡市交通局が取り組むこと～

環境問題、特に地球温暖化は、世界的に深刻な問題となっており、このまま進行すれば気候変動がさらに激しくなり、人類をはじめとする生物に大きな影響を及ぼすことが予想されています。この地球温暖化を抑止するため、環境への負荷が少なく、持続的な発展ができる「低炭素社会」の実現が求められています。

福岡市交通局でも、公共交通事業者の社会的な責任として、地球温暖化をはじめとする環境問題に対し、真剣に取り組んでいく必要があると認識しています。そのためには、二酸化炭素排出量が少なく、環境にやさしい乗り物である鉄道をはじめとする公共交通の利用を促進するとともに、事業活動によって生じる環境負荷のさらなる低減に努めていかなければなりません。

そこで、私たちは、次のとおり環境に関する基本方針を定め、「低炭素社会」の実現に向けて、取り組んでいきます。

①安全で快適な、質の高い輸送サービスを提供し、環境にやさしい交通機関である地下鉄を、より多くの方に利用していただけるよう努めます。

②地下鉄運営によって生じる環境負荷をよりいっそう削減するため、エネルギー使用の効率化や資源の有効活用を進めます。

③職員一人ひとりが常に環境を意識した行動ができるよう、職員の意識の向上を図ります。

## 2. 環境PRについて

環境の観点から地下鉄の利用促進を図るには、「環境にやさしい地下鉄」について広く知っていただくことが重要です。ここでは、PRに関する取り組みを紹介します。

### (1)地下鉄環境キャラクター誕生 ～はじめまして、「メコロ」です～

福岡市交通局では、環境にやさしい鉄道の特性や、さらなる環境負荷低減の取り組みを効果的にPRしていくため、地下鉄の環境キャラクター「メコロ」を誕生させました。

「メコロ」という愛称は、「地下鉄（メトロ）」と「環境（エコロジー）」の両方がイメージできる名前で、親しみやすいものということで、日本全国から多数応募いただいた中から決定しました。

また、「メコロ」にはパートナーがいます。空飛ぶ球根の妖精で、名前は「キューコ」です。一人前の魔法使いになるために修行する「メコロ」を見守る妖精です。



#### 【メコロ】

緑の国からやってきた魔法使いの女の子

##### ・性格

みんなにやさしく思いやりがある。負けず嫌いで、何でもコツコツと努力する頑張りや。

##### ・特技

花や虫、クローバーの葉と話ができる。

- ・好きなこと

街をきれいにすること。

緑色のクレヨンでお絵かきすること。

- ・将来の夢

魔法を使わないので良い街でみんなと仲良く暮らすこと。

四つ葉のクローバーの宅配便屋さん



### 【キューコ】

空飛ぶ球根の妖精

- ・性格

冷静に物事を判断し、よく気が届く。面白いことが好きだけど、恥ずかしがり屋。

- ・特技

エコ扇風機（自分でグルグル回って風を起こす。）

- ・好きなこと

きれいな落ち葉を集めること。リズミカルな音楽を聞くこと。

- ・将来の夢

オリジナルの詩集を出すこと。

メコロは地下鉄のイベントに限らず、市の環境フェスティバルなど、地下鉄のイベント以外でも、地下鉄が環境にやさしいことをお伝えするのに大活躍しています。

また、福岡市交通局のホームページでも紹介していますので、ぜひご覧下さい。

<http://subway.city.fukuoka.lg.jp/eco/>

### (2)環境ロゴの作成

使うほどに環境貢献できる地下鉄を「乗る

たびエコ」という言葉で表現しました。



「乗るたびエコ」ロゴマーク

ロゴは地下鉄の車両をイメージし、走るたびに緑色の葉っぱが伸びていく姿を表現しています。

この環境ロゴは、メコロやキューコとともに、印刷物や職員の名刺など様々に活用されています。



職員の名刺デザイン（サンプル）

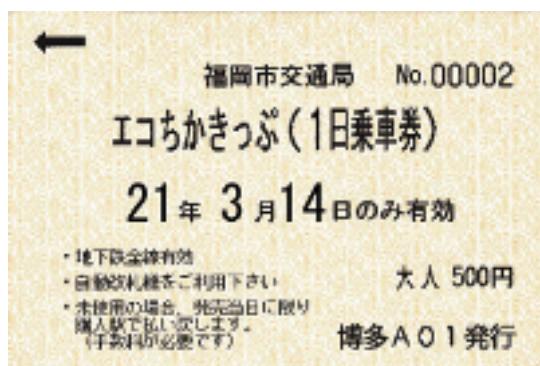
### (3)環境リーフレットの配布

本市交通局における環境に関する取り組みをまとめた環境リーフレットを10月から配布しています。環境キャラクター「メコロ」と「キューコ」が、地下鉄がどのように環境にやさしいか、交通局が環境のために取り組んでいることなどを、イラストを使ってわかりやすく紹介しています。

### 3. 環境面からの営業施策

環境にやさしい地下鉄をより多くのお客様に利用していただくため、以下の営業施策の取り組みを行っています。

#### (1)ノーマイカーデー 1日乗車券・エコちかきっぷ



ノーマイカーデーを推進するために、毎週金曜日にノーマイカーデー1日乗車券を発売しているほか、土日祝日のお出かけをマイカーから地下鉄に転換していただくことを目的に、エコちかきっぷを発売しています。

いずれも、通常の1日乗車券（600円）よりお得な値段（500円）で、地下鉄全線が1日乗り放題になる大変便利なきっぷです。

#### (2)ICカード「はやかけん」



ICカード「はやかけん」

平成21年3月にICカード乗車券「はやかけん」を導入しました。

「はやかけん」は、はやくかて、(環境や人に)やさしくて、かいてきな(快適な)けん(券)と、博多で使われている方言の「速かけん・早かけん」(速いから・早いんだよという意味)で表現しています。

ICカードはチャージすることで繰り返し利用することができ、きっぷや磁気カードの使用量を節減できるので、環境にやさしい乗車券です。

平成22年春にはJR九州の「SUGOCA (スゴカ)」・西日本鉄道の「nimoca (ニモカ)」・JR東日本の「Suica (スイカ)」との相互利用を開始します。これにより、いずれか1枚のICカードを持てば、福岡都市圏のほとんどの鉄道、バスに乗れることになり、環境にやさしい公共交通機関の利用の促進が期待されます。

また、「はやかけん」の利便性をより高めるため、相互利用の開始にあわせて「はやかけん」に電子マネー機能を追加します。

このほかにも、小学生が「はやかけん」を学校などに設置された専用タッチパネルにタッチするだけで、その時刻が保護者にメール配信される「見守りタッチ」や、駅近隣の時間貸駐車場の出庫時に「はやかけん」の地



見守りタッチ

下鉄利用の履歴を読み取り、地下鉄利用者の駐車料金を割引するパーク＆ライド、ANA〔全日本空輸(株)〕と提携を行い、「ANAマイレージクラブ」のマイルが「はやかけん」のポイントに交換できる「ANAはやかけん」の発売など、様々なサービスを展開しています。

### (3) SUBWAY DIET (サブウェイダイエット)

駅まで歩く、駅から歩く。



SUBWAY DIET ロゴマーク

「SUBWAY DIET」(サブウェイダイエット)とは、「駅まで歩く、駅から歩く。」をスローガンに、駅まで歩くことによる健康づくりと地下鉄利用による二酸化炭素削減(温暖化防止)など、地下鉄を含むライフスタイルを提案するプロモーション活動です。

「環境への貢献」と「健康づくり」という二つの切り口を「ダイエット」というキーワードで結び、通常地下鉄を利用しているお客様はもとより、通常利用されていない方へもアプローチを行い、地下鉄利用の促進を図っています。

「サブウェイダイエット」は、市役所だけでなく、さまざまな企業や施設、イベントなどと結びついた活動を行い、「ちょっと駅まで歩いてみよう」というきっかけづくりを進めています。この取り組みの発想が好評を得ており、テレビや新聞等でも取り上げられています。

#### ①区役所との連携による事業

消費カロリー、所要時間などを表示した沿

線マップの制作や、駅構内の電照広告・階段広告の掲出などの区役所との連携。

#### ②はやかけんタッチラリー

駅と最寄りの商業施設にある専用端末機にICカード「はやかけん」を2カ所以上タッチすると、抽選で賞品が当たるタッチラリーの実施。

#### ③ぶらりスナップ大賞

沿線で見つけた「面白いもの」などを携帯電話のカメラ等で撮影し、応募。ホームページで公開、投票の実施。

SUBWAY DIETホームページ

<http://www.web-sp.com/subwaydiet/>

## 4. 環境負荷低減の取り組み

福岡市交通局では、このように、環境にやさしい地下鉄の利用促進を図っていますが、地下鉄事業の環境負荷をよりいっそう低減するためにも、さまざまな取り組みを行っています。

#### (1)電力使用量削減の取り組み

①1000系、2000系(空港線・箱崎線車両)はステンレス、3000系(七隈線車両)はアルミと、鋼製車両に比べ軽い車両を採用し、列車の運行にかかる電力使用量を削減。

②ブレーキをかけた時に生み出される電気エネルギーを他の車両や駅の照明などに再利用する回生ブレーキシステムの採用と、VVVF車両(2000系・3000系)の導入。1000系主回路のVVVF化による回生率上昇により、電力使用量を節減。(本市交通局はVVVF車両導入率100%)

③車両空調の効率化の取り組みとして、経年劣化した機器の更新時に、高効率機器を採用することで、電力使用量の約15%を削減。

- ④照度確保に支障のない範囲での照明減灯や、省エネ型照明器具の採用、ガラス面を多用することによる自然採光など、照明にかかる電力量の削減。
- ⑤利用者の接近を検知し、自動で作動停止することで、エスカレーターの使用による電力使用量の削減。
- ⑥太陽光発電装置や、自然風の力により、自動的に窓を開閉する自動換気システムを設置するなど、自然エネルギーの有効活用。
- ⑦駅空調機器のインバーター制御化や電気室、変電所機器の運転方法の見直しによる電力使用量の削減。
- ⑧庁舎内では夏期の執務を軽装で行い、局の冷房設定温度を28°Cにする「エコスタイル」や、勤務時間外の執務室の消灯徹底。

### (2)水使用量削減の取り組み

- ①排水を再生処理した水（再生水）をトイレの洗浄水として利用することで、水使用量を削減。（約3分の1の駅で導入。）
- ②雨水を車両の洗浄水に利用した後、更にトイレでも再利用することで水使用量を削減。

### (3)灯油使用量削減の取り組み

- ①太陽熱集熱器を設置し、灯油の使用量を削減。

以上の取り組みで、二酸化炭素排出量を約7千7百トン抑制することができました。これは約12km<sup>2</sup>の森林が1年間に吸収する二酸化炭素の量になります。

こうした二酸化炭素排出量削減の取り組みのほかにも、使用済みきつぷをトイレットペーパー等の再生紙に、工事で発生したコンクリート殻を基礎材にリサイクルしたり、監視カメラ等の機材を再利用するなど、省資源・

リサイクルに取り組んでいます。

また、電気転てつ機のオイルを粘性の高いものに変更し、雨等による油の流出による環境悪化を防止するとともに、使用油脂量を節減しています。さらに、全車両に防音車輪を採用しているほか、レール削成や、レール交換時のロングレール化などによる振動・騒音の抑制など、公害防止にも取り組んでいます。

このほか、駅舎の緑化を住民やNPOと共に働いて行うなど、地域との連携した取り組みも進めています。

## 5. おわりに

福岡市交通局では、今回紹介してきた取り組みをさらに深め、地下鉄運営によって生じる環境負荷をよりいっそう低減していくとともに、環境にやさしい交通機関である地下鉄の利用を促進し、地球温暖化をはじめとする環境問題に対し、今後とも、積極的に取り組んでいきたいと考えています。

## 京都市営地下鉄の火災対策整備事業

京都市交通局高速鉄道部施設課

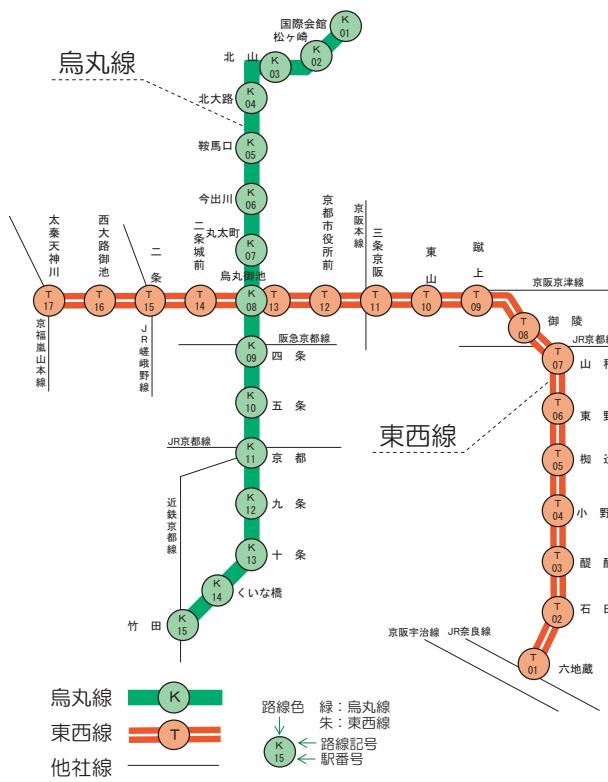
寺田 隆志

### 1 はじめに

京都市の地下鉄は、市内を南北に貫く烏丸線と東西に貫く東西線の2路線で西京区を除く市内10の行政区と宇治市を結んでおり、市民の足として、また、観光で京都を訪れる方の便利な公共交通機関として、一日あたり32万人を越えるお客様にご利用いただいている。

交通事業にとってお客様の安全確保は何よりも優先されるものであり、地下における火災対策は重要である。

※ 京都市営地下鉄路線図



### 2 開業時の火災対策

当局の地下鉄は昭和56年5月に烏丸線の北大路・京都間の6.5kmを開業し、その後、3次の延伸を行ない現在の営業キロは13.7kmとなっている。また、平成9年10月には東西線醍醐・二条間12.7kmが開業しその後、2次の延伸を経て、現在17.5kmの営業キロである。

駅数は烏丸線15駅、東西線17駅であるが、烏丸線の竹田駅を除いた31駅が地下駅である。

当局の地下鉄駅及びトンネルの火災対策は、昭和50年1月30日に通達された「地下鉄道の火災対策の基準について」に基づき、地下駅及びこれに接続するトンネルへの火災対策として、建造物の不燃化、自動火災報知設備、消防等との通報設備や非難口誘導等及び通路誘導等などの避難誘導設備、排煙設備や屋内消火栓・スプリンクラ、トンネル内への連結送水管等の消火設備を設け、万一の火災発生に備えている。

しかしながら、平成15年2月18日に発生した韓国テグ市での地下鉄の火災事故を受け改正された、地下鉄道の火災対策基準で規定されたプラットホームの階段部等への防火戸等が未整備であることから、現在その整備を進めている。

## 3 整備計画

当局における駅数は、火災対策基準が改正された平成16年12月時点で30駅であり、この内20駅で整備の必要があったことから、これを平成17年から5箇年計画で整備することとした。

火災対策基準においては、防火戸又は二段降下式の防火シャッターにより、プラットホームからの避難経路の安全性を向上することとされており、当局においては原則として、幅員2.5m未満を防火戸、それ以上を、防火シャッターにより整備することとした。

また、整備費用に関しては国の「地下鉄防災・安全対策事業」制度の適用を受け、一般会計からの出資及び補助金により事業費の48%を、企業債により52%をあてることとしている。

年度別整備駅数

年 度	烏丸線	東西線
平成17年度	1駅	1駅
平成18年度	2駅	2駅
平成19年度	1駅	3駅
平成20年度	5駅	—
平成21年度	5駅	—

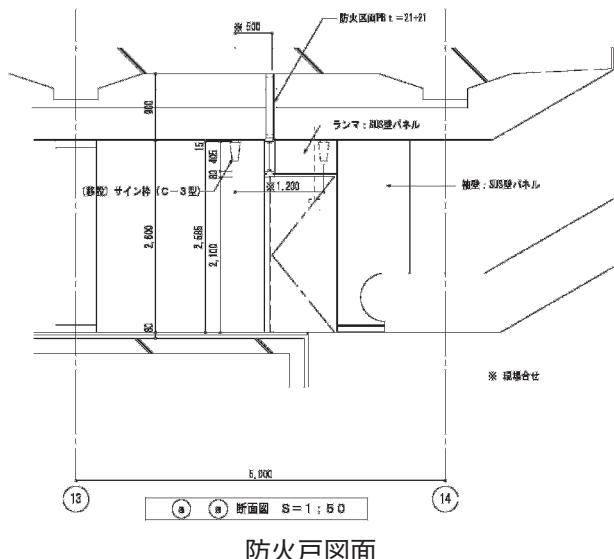
## 4 設計・施工

設計に当たっては、営業中の駅における改修工事となることから、安全性・施工性・経済性等について検討し、できる限り短期間で施工できるよう、壁面については全面的にステンレスを採用している。

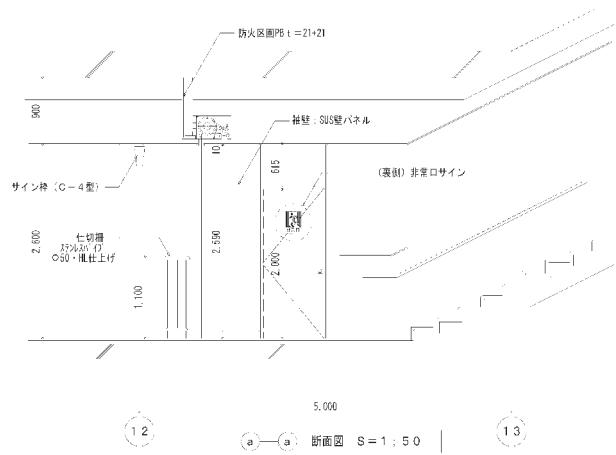
工事の施工に当たっては、お客様に対する安全の確保及び階段等の閉鎖など利用制限を設けないことを第一とするため、一部の軽易な工事を除き、すべて営業終了後の夜間工事により実施している。

現在施工中の5駅は、平成22年3月末に工

事を完了する予定であり、これにより当局のすべての地下駅に防火戸等の設置を終えることとなり、火災対策は完了する。



防火戸図面



防火シャッター図面

## 現場から I



写真2 防火シャッター

### 5 おわりに

火災対策設備等の安全対策設備については、設置することはもちろんあるが、万一の場合にその機能が遺憾なく発揮されることが重要である。そのため今後とも適切な維持管理に努め、お客様の安全を守っていく考えである。

# 西武池袋線石神井公園駅付近連続立体交差事業の概要

西武鉄道株式会社

工務部 連続立体交差化事務所 所長

**井戸 明**

## 1 はじめに

西武鉄道は、池袋・新宿の副都心と所沢・川越などの埼玉県南西部を繋ぐ通勤路線として、また、秩父方面への観光の足として、全長176.6kmで営業運転を行っている。主な幹線は、池袋と秩父を結ぶ池袋線と、新宿と川越を結ぶ新宿線であり、全線で年間6.2億人のお客さまにご利用頂いている。(図1)

当社では、グループビジョンのスローガンである「でかける人を、ほほえむ人へ。」のもと、「安全・安心」を最優先に事業展開を行っているが、路線内には合計352カ所の踏切が

あり、安全・定時運行の妨げとなる大きな要因となっている。特に都心部においては、多くの踏切が、1時間当たり最大で40分以上閉まっている、いわゆる「開かずの踏切」であり、運転保安上の問題のほかに、踏切による交通渋滞が大きな社会問題となっている。

このような問題に対処するため、当社では、東京都、練馬区などと協力しながら、昭和59年から池袋線の連続立体交差事業を順次進めてきた。今回は、計画の中で最後の区間となつた、石神井公園駅付近の連続立体交差事業について概要を報告する。



図1 路線概要図

# 現場からⅡ

## 2 事業の概要

### (1)事業概要

事業区間：

練馬高野台駅付近～大泉学園駅付近 延長約2.4km

(うち複々線化 練馬高野台駅付近～石神井公園駅付近 延長約1.2km)

駅施設：

石神井公園駅

ホーム延長 210m (10両対応)、ホーム幅員 5 m～10m

各ホームにエレベーター、エスカレーターを設置

踏切除却：9カ所

交差する都市計画道路：3カ所

付属街路：

鉄池付第16号線 延長約280m、幅員 6 m

鉄池付第17号線 延長約80m、幅員 6 m

鉄池付第18号線 延長約1190m、幅員 6～10m



図2 平面略図

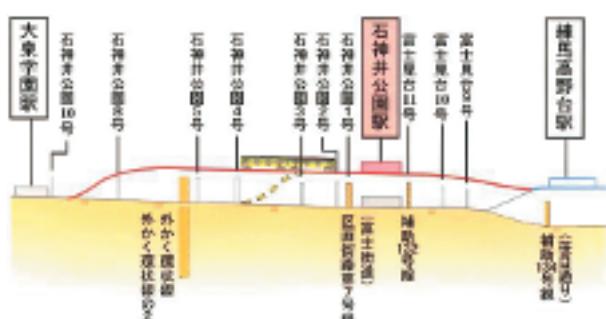


図3 縦断略図

### (2)関連事業(石神井公園駅南口駅前広場計画)

関連事業として、練馬区により新たな駅前広場が整備される計画である。この計画は、高架下空間を利用して既存の北口広場と同じ幅（約65m）で南口に連結させて、南北が一体化した駅前広場として整備するものである。(図4)

高架下を駅前広場の一部に利用することで、雨の時でも濡れずにバスや車から電車へと乗り換えることができ、お客さまにとって快適・便利な広場となる。また、北口広場と広い幅でつながることで、鉄道により隔てられている駅周辺が一体化したまちづくりが促進され、地域社会の活性化が期待されている。



図4 石神井公園駅 駅前広場計画図

### (3)事業による効果

この事業により、富士街道（石神井公園第1号踏切）をはじめとする幹線道路や通学路など9カ所の踏切がなくなり、交通渋滞が解消されるとともに、踏切事故がなくなり、道路と鉄道それぞれの安全性が向上する。

合せて、鉄道で分断されていた市街地の一体化とともに、側道の整備により駅へのアクセス、周辺環境の安全性や防災性が向上するなど、安全で快適なまちづくりが図られる。

また、急行停車駅である石神井公園駅まで複々線化が延伸され、ラッシュ時の混雑緩和や所要時間の短縮が図られる。さらに、平成24年度には東京メトロ副都心線を介して池袋

線と東急東横線の相互直通運転が予定されており、複々線化と合わせてお客様の利便性が大幅に向上する。

## 3 工事の概要

### (1) I期工事とII期工事

工事は全体を2つの区間に分けて進めていく。まず、必要な用地取得が完了している練馬高野台駅～石神井公園駅間をI期区間として工事を進める。残る石神井公園駅～大泉学園駅間をII期区間として、まず用地取得を行い、その後工事に着手する。全体の完成は平成26年度の予定である。(図2、3)

### (2)施工順序

#### ① I期工事区間

複々線化のため取得済みの用地を利用して施工を行う。

まず、在来線を南側に移設し(仮線化)、北側より順次高架橋を構築する。続いて上り線、下り線の順に高架化し、最後に複々線化して工事完了となる。(図5)

#### ② II期工事区間

まず、線路北側に側道用地の買収を行い、買収完了後線路を北側に移設する。(仮線化)引き続き南側より順次高架橋を構築し、下り線、上り線の順に高架化を行う。

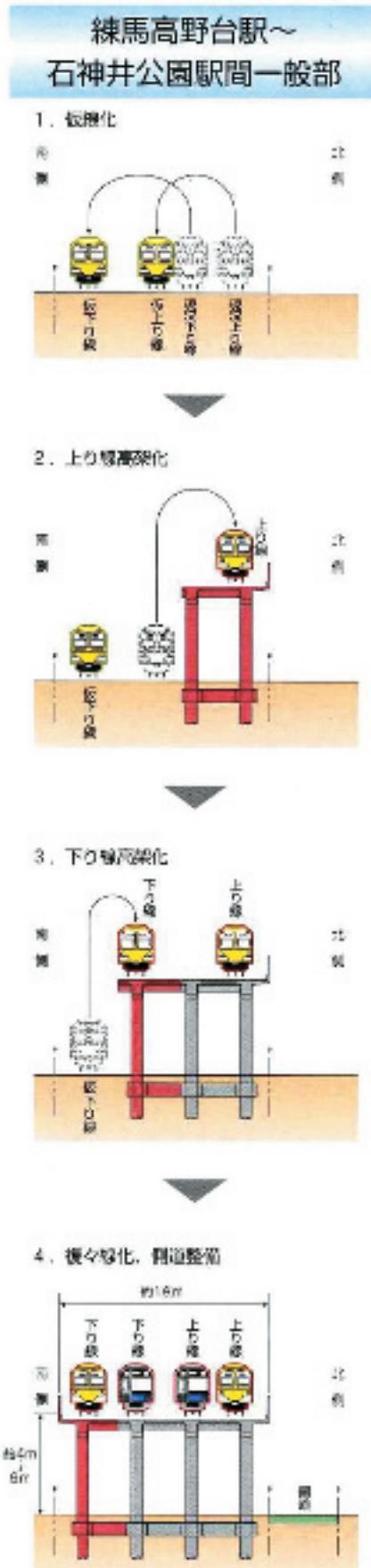
現在は、用地取得を鋭意進めているところである。

## 4 工事の状況

### (1)仮線路工事

平成19年8月にI期区間(練馬高野台駅～石神井公園駅付近)の工事に着手した。

最初に、敷地境界に騒音対策を兼ねた仮囲いを設置し、在来線を南側へ最大約9m移設する工事(仮線路工事)を行った。仮線路



【図5 I期区間施工順序図】

## 現場からⅡ

への切り替えは合計7回に分けて実施し、平成20年3月に下り線、同年9月に上り線の切り替えが完了している。

### (2)本体工事

高架橋の本体工事は、I期区間全体を5工区に分け、平成20年3月より着手している。現在は上り線部分の高架橋が完成し、開業設備の工事を進めているところである。主な構造物の進捗状況を紹介する。

#### ①一般部高架橋

ビームスラブ式の3径間RCラーメンを基本とした構造である。現在、仮線の南側で上り線分（待避線含む）の高架橋が完成している。線路方向の柱スパンは、12mを標準としており、従来の10mスパンに比べてすっきりとした印象となっている。

また、高欄は施工性と景観に配慮し、炭素繊維を用いた軽量のプレキャスト製品を採用したほか、住宅地に隣接しての高架化ということで、高欄の内側（線路側）に吸音材を取り付け、より一層の列車騒音軽減を図っている。（写真1）



写真1 完成した高架橋

#### ②駅部高架橋

駅部高架橋は、一般部と異なり鋼構造を採用することで、長スパン化と工期短縮を図つ

た。駅部高架橋のうち、駅前広場となる部分は、広い高架下空間を確保するため、線路方向スパン32.5m×2径間の鋼ラーメン構造とした。

現在は上り線高架開業に向けてホーム・上家の仕上げ工事を施工中である。（写真2、3）



写真2 工事中の鋼ラーメン高架橋（平成21年6月）



写真3 ホーム・上家の状況

#### ③富士街道橋梁

幹線道路である石神井公園第1号踏切（富士街道）部の橋梁については、道路と線路が鋭角に交差していること、隣接して石神井公園第2号踏切があることなどから、2径間連続合成桁として2つの道路を跨ぐ構造とした。

主部材となる鋼主桁（全長120m、重量約320t）は、全体を11のピースに分割し、360tクレーンを用いてベントで仮受けしながら架

設した。その後ボルト締め、溶接により桁を接合し、橋脚に受け替えてペントを解体した後、スラブコンクリートを打設した。(写真4)



写真4 富士街道桁架設工事の状況（平成21年6月）

#### ④仮設アプローチ

I期工事の終端部には、在来線へ暫定的に取付けるための仮設アプローチを施工した。仮設アプローチはII期工事の進捗に伴い最終的には撤去される構造物であるため、工期、経済性、周辺環境に与える影響、撤去時の施工性などを総合的に判断し、気泡モルタル盛土を採用した。(写真5)



写真5 仮設アプローチ工事の状況（平成21年8月）

#### ⑤開業設備

高架橋構築後、軌道・電気などの開業設備

工事に着手した。軌道構造については、列車走行による騒音・振動を低減するため、60kgレール化するとともに、弾性バラスト軌道を採用した。現在は上り線高架化に向けて、急ピッチで工事が進んでいる。(写真6)



写真6 高架上り線の軌道状況

#### (3)今後の予定

平成22年2月7日には、I期区間における上り線の高架化を予定している。これにより、区間内6ヵ所の踏切の遮断時間が短縮され、交通渋滞が緩和されるとともに、鉄道・道路の安全性が向上する。

I期区間の踏切除却を平成23年度までに、II期区間を含めた全体の完成は平成26年度内を目指して鋭意工事を進めていく。

## 5 お客さま、住民の方々の理解促進への取組み

#### (1)駅舎のデザイン

この事業に伴い新しく生まれ変わる石神井公園駅のデザインは、まちの玄関口として地元住民の方々の大きな期待を集めており、またデザイン作成にあたっては、地元のご意見・ご要望を取り入れてもらいたいという声が数多く寄せられてきた。

これらを踏まえ、東京都や練馬区などの関

## 現場からⅡ

係機関と調整を図った結果、将来を担う子供たちに高架駅舎の絵を描いてもらい、そのコンセプトを設計に反映していくこととした。具体的には、練馬区の主催により、地元の小・中学生を対象に「石神井公園駅駅舎デザインアイデア画コンテスト」を実施し、学校側のご協力を得て約500点の応募をいただいた。そして、地元町会からの推薦者や学校の先生、事業者側代表からなる委員による審査を行い、入選作品20点ならびに最優秀作品1点を選出した。

これらの入選作品のアイデア・コンセプトを参考に設計を進め、デザインを決定した。(図6)



図6 駅舎デザイン

### (2)工事現場見学会、施設見学会の開催

地元の方々の工事に対するご理解を深めていただくため、平成21年10月17日、地元の小学生、及びその保護者の皆様約200名を招き、現場見学会を開催した。見学会では、工事中の高架橋に上がっての記念撮影や、クレーン作業の見学、簡単な測量の実体験などを通して住民の方々と色々な形で触れ合うことができた。また、子供たちから工事に対する応援メッセージもいただき、大変意義深い催しなった。(写真7)

上り線高架化の直前には、一般の方々を対象に施設見学会を開催し、完成したホームや線路を歩いて見ていただくイベントを開催



写真7 現場見学会の様子

し、より一層の理解促進に努める予定である。

### (3)当社Webサイトでのご案内・PRポスター・チラシの作成

工事の概要や工事の順序を始め、改良工事で変化する駅構内や最新のお知らせ等をお客さまに分りやすくご紹介するために、当社Webサイト内に専用のコーナーを設けている。特に工事順序、石神井公園駅構内については、より分りやすくするため動画でご紹介し、好評を得ている。

また、年1回、当事業への取り組みをご紹介するPRポスター・チラシを作成してお客様へのPRを図っている。(写真8)



写真8 PRポスターのデザイン

### (4)環境への配慮

さまざまな事業展開を行っていく上で、地球環境への配慮は不可欠となっている。また、円滑に工事を進めるためには、沿線住民の方々の住環境へ十分配慮し、ご理解をいただくことが重要である。

本事業においては、東京都の条例に基づく、環境影響評価手続き（環境アセスメント）に沿い、事業が周辺環境に与える影響を最小限に抑えるよう、保全措置を講じていくこととしている。工事中においても、低騒音型重機の使用の他、夜間作業時の防音パネルの設置等色々な工夫により騒音・振動の低減に努めている。さらに、工事内容の周知や苦情に対する迅速かつ真摯な対応などソフト面の対策も織り交ぜながら、事業への理解促進に努めている。（図7、写真9）

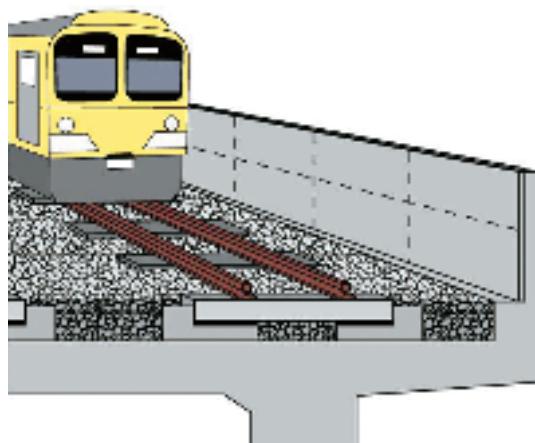


図7 環境対策の一例



写真9 防音パネルの状況

### 6 おわりに

この事業は、踏切をなくして安全なまちをつくるとともに、少子高齢化社会、環境社会に対応した便利で快適な鉄道を整備していくものであり、当社にとって、また社会的にも大きな意義をもつ事業である。

平成19年8月の着工以来、安全の確保を最優先に細心の注意を払って施工を進めてきたが、今後とも、関係者や地域住民の方々のご協力を頂きながら、引き続き安全を第一に工事を進め、一日でも早い完成を目指して努力することで、地域・社会の発展に貢献したいと考えている。



## ◎開設80周年を迎えた日比谷公会堂 =記念式典とコンサート=

ジャーナリスト 大野 博良

東京の日比谷公園の中にある日比谷公会堂が開設されてちょうど80年を迎え、2009年10月18日に日比谷公会堂で記念式典と記念コンサートが開かれ、わたしも出席した。わたしは日比谷公会堂と同じ建物にある市政会館に戦後かなりの期間、本社を置いていた通信社（2001年に銀座に移転）に勤めており、ほぼ30年間、毎日、間近に日比谷公会堂を眺めてきただけに、非常に愛着のある建物といえる。日比谷公会堂は国会議事堂や霞ヶ関の官庁街、新橋、有楽町、銀座にも近くて交通の便もよく、市政会館時代には昼休みによく日比谷公園を散策したものだ。交通機関も地下鉄は丸の内線（霞ヶ関駅）、千代田線（霞ヶ関駅、日比谷駅）、三田線（内幸町駅）、日比谷線（日比谷駅）が、またJR（山手線と京浜東北線）

は有楽町駅と新橋駅が、それぞれ利用できるという便利さだ。日比谷公園そのものも整備が進み、いろいろなイベントが行われるようになったほか、昔と違って高層ビル群が遠望できるなど周辺の景観が一変し、大都市の真ん中にある公園として、その価値がますます高まっている。

### 地盤強化に松材の杭2200本を地中に打ち込む

さて、その日比谷公会堂だが、日比谷公園の南の端にあり、公園側が正面玄関となっている。同じ建物の市政会館の正面入り口は国会通りに面している。日比谷公会堂は昭和3年に定礎式が行われ、翌4年（1929年）10月19日に完成した。基礎工事が大正14年10月から始められていたため、工期はちょうど4年ということになる。

関東大震災後の東京復興を手がけた後藤新平氏が東京市長時代に安田財閥の寄付を基にして公会堂を位置した会館を建設することを計画したもので、会館は東京市政調査会が運営し、公会堂は東京市の管理に委ねられた。建設費は会館、公会堂合わせ、当時の金額で350万円。

建物は著名な建築家8人による指名設計競



日比谷公会堂入り口



日比谷公会堂全景

技の結果、佐藤功一氏の設計が採用された。本格的なコンサートホールを備えた日本で最初の施設で、建物全体が茶褐色のタイルで覆われたネオゴシック様式の建物。建物中央に時計台がそびえている特徴のある設計となっている。コンサートホールの定数は2074人(階下が1052人、階上が1022人、ほかに車椅子席11台分)。

記念式典当日に配布された「日比谷公会堂 1929-2009=80年の歴史と伝統」というタイトルのパンフレットによると、公会堂の建っている土地は地下水が多く軟弱地盤で、基礎工事が非常に大変だったという。このため、地盤を補強する目的で松材の杭2200本が打ち込まれた。実際、日比谷一帯は最近地盤沈下が見られるが、この補強工事によって公会堂の建物全体はほとんど沈下の影響を受けていないという。

わたしが通信社に入社した1970年代初めには既に、建物全体は歴史の重みを感じるたたずまいを見せており、社内には耐震性について不安を口にする人がいたのだが、市政会館側は地盤の補強工事により地震による倒壊のおそれはないと説明。わたし自身も市政会館内で何度か強い地震によるかなり大きな揺れを体験したが、幸いにも倒壊の不安を感じることはなかった。公会堂も市政会館側もとも

に天井が高く、現代の感覚で言うと、ぜいたくなほどゆとりのある造りだった。ただ、エレベーターは残念ながら、創建当時と同じだったようで、最近ではお目にかかるないほどの年代もの。待ち時間が長くいらっしゃるものだ。

3階にあった編集局の大部屋に急ぐときにはエレベーターには見向きもせず、正面玄関の左右にある階段を目指したものだ。私がいた当時、地下には食堂兼喫茶室、理髪店、雑貨屋（どういうわけか、急に必要とするものが何でも売っており、重宝した）が入っていた。私たちが銀座に移って行ったあと、食堂や理髪店などは立ち退いたと聞いている。地下の食堂は出前をやってくれ、朝には軽食の出前を頼んだものだし、泊まり番明けにもよく利用した。

日比谷公会堂のある建物で特徴的なのは茶褐色の外壁だ。創建当時の昭和初めには東京を代表する建物だったようで、東京の名所を紹介する絵はがきにも採用されていた。外壁はレンガのように見えるが、実際はタイル張り。そのタイルを選定するのに、10数種類のタイルを試作し、見本を高さや角度を変えて張り合わせたり、光線の反射具合を調べたりして建物の調和が考えられ、何日もかかってタイルの選定が行われたといわれる。



日比谷公会堂玄関ホール



内装にも十分に工夫が施され、客席は2階から4階までスロープ式に分け、各階のロビーの床は白が基調の大理石仕上げとなっている。

日比谷公会堂は戦前から昭和30年代にかけて東京で事実上唯一のコンサートホールだったため、オーケストラの演奏会やリサイタルなどが数多く開かれたが、その後、東京文化会館やNHKホール、昭和女子大学人見記念講堂、サントリーホール、東京芸術劇場、オーチャードホールといったコンサート専門ホールやコンサート使用可能な多目的ホールが整備されるのに従い、コンサートホールとしての地位は低下。この結果、講演会、イベントなど音楽会以外の利用が増え、クラシック音楽の演奏会はほとんど開催されなくなり、現在に至っている。



日比谷公会堂内部

### 浅沼委員長刺殺事件の舞台に

日比谷公会堂でもっとも記憶に残るのは、社会党委員長だった浅沼稲次郎暗殺事件だ。1960年10月12日、自民党、社会党、民社党3党党首立ち会い演説会がこの日比谷公会堂で開かれ、登壇した浅沼委員長が演説を始めて5分ばかりたった後、突然、犯人が壇上に駆け上がり、浅沼委員長を短刀で2度にわたり

突き刺した。浅沼委員長は直ちに病院に運ばれたが、大動脈が切断されていたため、ほぼ即死状態で、運ばれる途中に絶命した。

犯人は17歳の少年で、収監された東京少年鑑別所の独房で自殺を遂げている。ちょうど、この事件の一部始終がフィルムに収められており、事件の模様は繰り返して放映され、多くの国民にショックを与えたことはあまりにも有名だ。

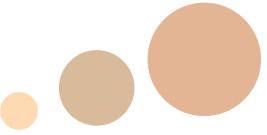
80周年記念式典では、公募された日比谷公会堂の「想い出エピソード」の大賞などの優秀作品が紹介されたほか、井上道義氏指揮による記念コンサートが行われ、「ベートーベン：コラリオ序曲 op. 62」と「ベートーベン：交響曲第7番 イ長調 op. 92」の2曲が演奏された。演奏はこの日のために特別に編成された「日比谷公会堂開設80周年記念オーケストラ」。

井上道義氏は、日比谷公会堂は音の響きが良くないものの、宗教音楽以外では響きがなくてよいものもあるため、こうした音楽の演奏用コンサートホールとして、もっと日比谷公会堂を使うべきだと、熱心に語っていた。

### 周辺に樋口一葉生誕地や鹿鳴館跡地も

一方、公会堂と同じ建物である市政会館は地上6階（塔屋4階）地下1階。国策会社の同盟通信社が1942年に市政会館に本社を移転した。同盟通信社は日本電報通信社（現在の電通）通信部と新聞聯合社が合併して設立された。

同通信社は戦前、日本を代表する国策通信社の役割を担い、戦時中は中国大陸を含む東アジアや東南アジアに取材網を構築した。国内の新聞社191社と日本放送協会（NHK）を組合員とした社団法人で、内外通信の入手と配布を独占した。電通は広告を利用した営利



企業だったのに対して、新聞聯合は朝日新聞や毎日新聞、報知新聞など8社が出資して設立された非営利の新聞組合だった。

しかし、同盟通信社が戦後、占領軍によって解体される前に自主的に解散し、時事通信社と共同通信社の2社に分裂、今日に至っている。ドイツでも国策通信社は生き残ることが許されずに解体されており、歴史的に見ても、敗戦国の通信社はそのままの形での存続は許されなかつたようだ。なお、新聞社については通信社とは異なり、日本では戦後も解体されることはなかつた。

また、公会堂のある日比谷公園は都立公園で、公園面積は161,636平方メートル。園内には市政会館、日比谷公会堂に加え、野外音楽堂、日比谷図書館、テニスコート、松本楼などのレストラン、噴水、大小の花壇が配置されている。江戸時代には佐賀・鍋島家や萩・毛利家などの上屋敷があった。明治維新後は近衛師団の練兵場となつたが、その後、練兵場が青山に移転したのに伴い、明治36年(1903年)に日本初のドイツ式洋風公園として開園。園内の東北部にある心字池は江戸城に連なる堀の名残で、当時の石垣を見ることができる。

なお、日比谷公園の周辺には帝国ホテルのほか、明治時代には近くに鹿鳴館が建てられていた。現在の区立内幸町ホールのあるあた

りは樋口一葉生誕地として知られているほか、内幸町にはNHKの放送センターもあつた。わたしは入社後に外信部に配属され、時差の関係で泊まり番をすることが多かつたが、NHKの近くに味の濃いことで評判の屋台ラーメンが出ており、深夜にもかかわらず、わたしたちやNHKの社員のほか、タクシーの運転手でいつもぎわっていた。あの味は絶品だったが、NHKの渋谷移転に伴い、いつの間にか姿を見せなくなつた。

日比谷公会堂は80周年記念を機に改築が検討されるそうだが、都心という立地の素晴らしさを生かして、これまで以上に都民に親しまれる多目的ホールとして存続させてもらいたいものだ。ただ、内装や設備などが最新のものとなつても、外観についてはそのまま残してほしいと思うのは、わたし一人ではあるまい。



日比谷公会堂バルコニーから日比谷公園展望



# 世界あちこち探訪記

## 第41回 台湾探訪記(下)

(社)海外鉄道技術協力協会 秋山 芳弘

### 龍虎塔のある蓮池潭

#### (1) 南国風の台南駅

2009年7月11日（土）、台南は晴。ホテルの地下1階レストランで西洋式の朝食をとつたあと、出発の準備をする。9時半にホテルからタクシーに乗り、約10分で台湾鉄路局（台鉄）の台南駅に行く。日本の統治時代の1936年に完成した台南駅は、椰子の木が植えられて南国の雰囲気があり、その駅前広場には鄭成功（1624年～1662年）の像が建っている。まだ10時過ぎなのにあまりにも暑いので温度計を見ると、40°Cもある。（写真-1）

台南駅の中に入ると、台湾南部の主要駅だ

けあって大勢の利用客がいる。新左営駅までの自強号の切符（87台湾元＝約260円）を購入して、改札口からホームに入る。広い1番ホームにいると、ディーゼル機関車牽引の環島觀光2079列車（逆環島＝反時計回り）が入線してくる。この列車は台湾島を1日（台北発6時12分、台北着19時54分で、所要時間は13時間42分）で1周する観光列車である。10時38分、南に向かって出発していった。駅構内を見ていると、発着する列車の本数がけっこう多い。（写真-2と写真-3）

#### (2) 自強号で南下

南行きの列車に乗るので、地下道を通って2番ホームへ。このホームでは、珍しいこと



写真-1 鄭成功的像が駅前に立つ台南駅は、日本の統治時代の1936年に完成した。（東を見る。2009年7月11日）



写真-2 台南駅に停車中の「環島之星」（環島觀光2079列車）は、台湾島を一周する。（北東を見る。2009年7月11日）



写真－3 台南駅に停車中の斗六駅行き区間車3158列車。車両はEMU700系。(南を見る。2009年7月11日)

に台鉄の女性職員が働いているのを見かけた。やってきた自強号1003列車の3号車36番に乗車。車内は満席で立っている乗客も多い。11時8分に発車。西部縦貫線をかなり南に下ってきており、熱帯風景の沿線には魚やウナギ・エビの養殖池が目立つ。池で小さな水車が回っているのは、酸素を供給するためである。途中、岡山駅に停車。

11時37分に新左営駅に到着する。この駅は台湾高速鉄路（台湾高鉄）の左営駅の建設に伴い、台鉄の西部縦貫線に設置された新駅である。ホームは人工地盤で覆われていて、2階のコンコースにあがると、駅弁や記念切符など鉄道商品も売っていた。

このあと、駅近くの店で昼食をとる。ここは冷房がよくきいていて、若い家族連れで賑わっており、ザーサイ入りのラーメンと水餃子を食べる。

### (3) 龍の口から入り、虎の口から出る

食事のあと、台湾高鉄左営駅の南西にある観光地・蓮池潭を訪れる。空は少し曇っている。ここには龍虎塔があり、龍の口から虎の口へ抜けると善人になれるといわれている。もともと1826年に建造されたが、龍虎塔は近年改修されたようで、色彩が鮮やかになって



写真－4 台湾高鉄の左営駅の近く、南西にある蓮池潭の龍虎塔。(北東を見る。2009年7月11日)

いる。塔の上にのぼると、湖から吹いてくる風が暑さを一瞬忘れさせてくれる。(写真－4)

のどが渴いたので、龍虎塔の前に出ている屋台のジュース店で、パパイヤと牛乳で作る木瓜牛奶を飲む。これを飲むのも台湾に来る目的のひとつである。アップル＝マンゴーも売っていたので買って食べると、大層美味だった。

## 駅デザインに力を入れた高雄MRT(図－1、表－1)

### (1) BOT方式で建設・運営する都市鉄道

台湾高鉄の左営駅に戻り、高雄（人口152万人）の都市鉄道MRT (Mass Rapid Transit) に乗車することにした。

この高雄MRTには、北の橋頭火車駅と南の小港駅を結ぶ南北方向の紅線（レッド＝ライン）と西の西子灣駅と東の大寮駅を結ぶ東西方向の橘線（オレンジ＝ライン）の2路線があり、それぞれ2008年3月と9月に開業した。このうち紅線は、台湾高鉄の左営駅と台鉄の高雄駅、高雄国際空港と結節している。

各駅には番号がついており、紅線がR、橘線がOから始まる通し番号になっている。



図-1 左営駅に掲示されていた高雄MRTの路線図。南北の紅線と東西の橘線の2路線があり、美麗島駅で結節している。R24の南岡山駅は未開業。

表-1 高雄MRTの主要データ（2009年）

運営組織	高雄捷運公司（注1）	
路線	紅線	橘線
開業	2008年3月	2008年9月
駅数	24（注2）	14
延長	28.3km（注2）	14.4km
軌間	1435mm	
列車運転路線	右	
電気方式	DC750V（第三軌条）	

（注1）KRTC = Kaohsiung Rapid Transit Corporation。  
関連情報は<http://www.krtco.com.tw>を参照。

（注2）未開業の南岡山駅を含む。

最後にAがついているのは、民間資金により追加で建設された駅である。また駅名は投票で決められたとのこと。たとえば、R13の凹子底という珍しい駅名は、日本時代から呼ばれていた地名だそうだ。また、R14の巨蛋駅は、近くにドーム型の競技場があるからこのように名づけられた。

高雄MRTは、期間35年のBOT（建設・運営・移管）事業権を得た高雄捷運公司（KRTC）が建設し、運営を行なっているのが特徴で、シーメンス社製の3両編成の電車が42本（紅線用28本、橘線用14本）使用されている。

## (2) 貸し自転車店を併設した左営駅

左営駅（R16）の入口から地下において、広い通路を歩くと、改札口近くに何十台も自転車を並べた貸し自転車の店がある。このような店は初めて見るので、そこに行って自転車の賃貸システムについて聞いてみる。男性係員の説明によると、高雄MRTの駅の中でこの左営駅だけに貸し自転車店があるそうだ。1日の賃料金は350台湾元（約1050円）、うち50台湾元（約150円）は自転車を返すと返却されるため、1日の借料は300台湾元（約900円）となっている。この自転車以外にも、各人が所有する自転車の持ち込みも可能のこと。（写真-5）

自動券売機でICチップ入りのプラスチック製トークンを購入し、自動改札機から入る。この高雄MRTの運賃制度は、5km以下は20台湾元（約60円）、5~17kmは2kmごとに5台湾元（約15円）を加算、17~20kmは3kmごとに5台湾元を加算するようになっ



写真-5 高雄MRTの左営駅地下改札口近くにある貸し自転車店。都市鉄道で貸し自転車店を併設しているのは珍しい。（2009年7月11日）



写真－6 高雄MRTの左営駅。地下駅にはホーム=ドアが設置されている。左の電車（北行き）は出発したところ。（南東を見る。2009年7月11日）

ている。エスカレーターでホームにおりると、地下駅にはホーム=ドアが設置されていて、当然のことながら冷房が入っている。旅客案内用の大型液晶モニターもある。駅のホーム長は6両対応であるが、輸送量がまだそこまで多くないので、電車は3両で運行している。（写真－6）

### （3）高雄MRTの基調色は緑

左営駅から北行きの電車に15時10分に乗車。車体と車内は、緑色を基調に配色がなされている。シーメンス社製の車両はFRP（ガラス繊維強化プラスチック）製のロング=シートを使用し、広幅貫通路なので車両間の見通しがいい。すっきりとしたデザインである。老人や妊婦・身障者などの優先席であるボーアイソオ博愛座もある。

駅構内と車内で飲食・喫煙をすると1500台湾元（約4500円）の罰金である。ただし、台北MRTが最高7500台湾元（約2万2500円）だったのに対して5分の1なのはなぜだろう。車内の案内放送は、台北MRTと同様に北京語・台湾語・客家語・イギリス語の4言語で行なわれ、また右側通行も同じである。

地下区間から高架区間に出ると、沿線の熱



写真－7 現在の北の終点である橋頭火車駅に進入してくる高雄MRTの電車（シーメンス社製）。進入電車への注意を喚起するためにホーム端の赤ランプが点滅するのは台北MRTと同じである。（南を見る。2009年7月11日）

帶的景觀のせいもあるかもしれないが、どことなくシンガポールのMRTに似た感じがする。世運駅（R17）の西側には、各種の競技が行なわれるスタジアムがあり、2009年7月に高雄で開かれたワールド=ゲーム（高雄世界運動会）の主会場となった。車窓からは、高雄北部の工場地帯が見える。

15時27分、高架の橋頭火車駅（R23）に到着。この北にある南岡山駅までは未開業である。下車すると、高架駅なのでかなり強い風が吹く。この駅に到着した電車は北側に引き上げられ、折返して出発ホームに入ってくる。（写真－7）

### （4）必見の美麗島駅

橋頭火車駅を15時35分に発車する始発電車に乗る。車内はほぼ満席で、都心に南下するにつれて徐々に混んでくる。高雄MRTでは、紅線と橘線が結節する美麗島駅（R10、O5）の地下コンコースにある装飾が豪華で美しいといわれていたので、美麗島駅で下車。（写真－8）

自動改札機を出た地下空間の天井には、色彩豊かなステンド=グラスが飾られている。聞くところによると、高雄MRTでは、乗客



写真－8 紅線の地下区間を走る高雄MRTの車内。緑色を基調色とし、内装はすっきりとしたデザインである。FRP製のロング=シートを使用している。(進行方向を見る。2009年7月11日)



写真－9 紅線と橘線が結節する美麗島駅の地下コンコースにあるステンド=グラスは一見の価値がある。(2009年7月11日)

を集める目的もあって駅の装飾に力を入れ、外国人芸術家も多く使ったそうだ。この駅のステンド=グラスは、イタリア人のナーシス・クアリアタ (Narcissus Quagliata) 氏がデザインし、その制作費用は1億台湾元(約3億円)とのこと。高雄MRTでは必見の駅である。(写真－9)

### 旧高雄駅が保存される願景館

美麗島駅を見たあと、高雄MRTで1駅北

に戻り、台鉄の高雄駅と結節する高雄駅 (R11) でおりる。ここで下車したのは、台鉄の旧高雄駅 (1941年6月に完成し、2002年3月27日まで営業) を移動・保存している  
ユエンジンコアン願景館を訪れるためである。MRTの高雄駅からすぐ近くにある旧高雄駅を久しぶりに見て、現役で使われていた頃の活気を覚えていだけに、その静けさには何とも寂しいものを感じた。それに旧高雄駅の前にある広場に不粹な人形像が何基も置かれているのはいただけない。内部には展示品があるらしいが、あいにくの改装工事中で入れなかつた。(写真－10と写真－11)

このあと日が落ちてから高雄MRTの美麗島駅近くの六合国際観光夜市へ行く。ここは歩行者だけが通れる道路の両側に屋台がずらりと並んだ夜市である。食べ物屋が多いが、果物屋や衣類の店などもある。19時頃になると、通りは隙間がないほどの人出になり、すれ違うのも大変だ。ここにある屋台に入り、台湾ならではの田ウナギ入りの焼きソバを食べる。帰りに高雄MRTの美麗島駅にあるガラス張りの出入口を見ると、夜間景観照明さ  
ライト=アップ  
バンライダーファンディエンれていた。この日は、漢来大飯店に宿泊。



写真－10 高雄MRTの高雄駅出入口。この左側に台鉄の高雄駅、右側に旧高雄駅(願景館)がある。(北東を見る。2009年7月11日)



写真-11 移設された台鉄の旧高雄駅は、日本の統治時代の1941年6月に完成した。現在は、願景館と呼ばれている。(北を見る。2009年7月11日)

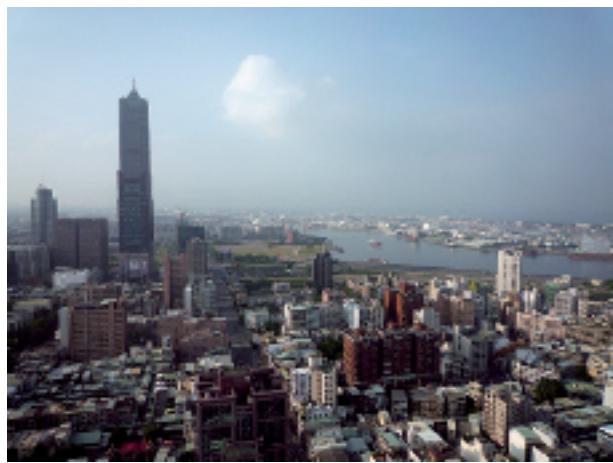


写真-12 高雄港(右)と高雄の中心部に建つ高さ378mの「東帝士85ビル」。(南東を見る。2009年7月12日)

## 2年4か月ぶりの台湾高速鉄道

### (1) 台湾式の朝食

7月12日(日)、高雄は曇。今日は台湾旅行の最終日で、高雄から台北に移動し、夕方の飛行機で日本に帰る予定である。やはり台湾に来たらホテルでの朝食よりも台湾式朝食の店がいい。そこで、昨晩ホテルの受付で聞いていたので、ホテルから歩いて5分ほどのところにある「早點」と書いた店に行く。開放式のテーブル席では、すでに何組かが食事をしている。好物の豆漿(砂糖入りの温かい豆乳)と油条(中国式揚げパン)、焼餅(小麦粉を水でといて焼いたもの)を注文したが、残念なことに焼餅はなく饅頭(蒸しパン)にする。油条と饅頭を豆漿につけて食べると、うまい。久々の台湾式朝食に満足する。(写真-12と写真-13)

### (2) 需要喚起のための運賃割引

9時半にホテルを出発。全線開業から2年以上たった台湾高速鉄道に再度乗車するために、バスで台湾高鐵の左營駅に行く。気温は32°Cと今日も暑い。

エスカレーターを使って、左營駅の2階にあがる。その中は空港のターミナル=ビルの



写真-13 高雄の宿泊ホテルの近くにあった「早點」と書いた店で、豆乳と揚げパン・饅頭の台湾式朝食をとった。(2009年7月12日)

ようなつくりで、冷房がよくきいている。切符売り場には、1列並びで20人ほどが待っているが、同じ待たされるにしても、窓口ごとの並列並びより精神衛生上はるかにいい。

私の番になり、台湾高鐵の列車に自由席が設けられているという情報があったので、窓口の女性職員にイギリス語で聞いてみる。台湾高鐵では接客の職員はみんなイギリス語を喋るので、北京語ができなくても大丈夫である。すると、月曜日～金曜日のみ自由席(11号車と12号車)が設けられ、土曜日と日曜日は全車指定とのこと。そこで10時30分発台北



駅行き124列車の普通車指定切符を買う。1265台湾元（約3800円）の運賃は、15%割引いた値段である。台湾高鉄の需要が伸び悩んでいるため、運賃を下げて需要を喚起しているのだろう。

### （3）空席が目立つ車内

出発までに時間があったので、ホームから発着する700T系電車の写真を撮る。700T系電車の塗色は純白に橙色と黒色の線が入っているが、開業時には真っ白だった白色の部分が少し黄ばんできているのは、洗浄装置が問題なのだろうか。（写真-14）

そろそろ発車時間が近づいてきたので2Bホームに行く。全線開業時に乗車した時には、各車両ごとくらいに乗車口に女性客室乗務員が立っていたが、今日はビジネス車に1人だけである。経費節減のために要員の合理化をしているのだろう。以前は愛想よく写真を撮らせてくれたが、ここに立っていた女性客室乗務員には断られる。

3号車7A席に座り、10時30分定時に出発。この7号車の乗車率は40%くらいで、それほど混んでいない。やはり、輸送量が想定したように伸びていないのだろう。そのため曜日や列車により運賃を15%か35%割り引いているが、さほどの効果はなさそうだ。



写真-14 台湾高鉄の左営駅に停車する700T系電車。（南を見る。2009年7月12日）

### （4）台湾西部回廊を北上

野暮なメモ書きはやめて、今日はゆっくりと沿線風景を眺めながら台北まで行こうと思う。左営駅を出発して、すぐ東側に車両基地が見え、700T系電車が3本とまっている。少し北上すると、田植えが終わった緑の嘉南平野が広がり、魚やウナギなどの養殖池を数多くにする。台湾南部の風景だ。南行きの700T系電車と最高速度300km/hですれ違うと、横揺れがある。車内販売の女性がやってきたのでコーヒー（40台湾元=約120円）を注文する。（写真-15と写真16）

勾配のある長いトンネルを抜け、河川橋梁



写真-15 台湾高鉄の左営車両基地に停車している700T系電車。（2009年7月12日）



写真-16 台湾高鉄の車内販売。弁当にコーヒー・菓子類を売っている。（2009年7月12日）



写真-17 普通車は横に2+3席配置になっている。ビジネス車より乗客がずっと多いが、まだ空席が目立つ。(後方を見る。2009年7月12日)

を渡ると台中駅<sup>タイチヨン</sup>である。11時15分に停車。この駅は中央に通過線のある島式2面6線の駅になっている。11時16分に発車。

他の車両の様子を調べるために車内を歩いてみると、ビジネス車（8号車1両のみ）は約5%の乗車率、それ以外の普通車は平均して40%くらいである。台湾高鉄全体の輸送量は予測ほどではないが増えてきているものの、列車本数が増えたため、1列車あたりの平均乗車人員は開業当初より少ない印象を受ける。曜日や時間帯にもよるのかもしれないが、やはり駅位置とそこへの交通手段の不便さ、運賃などが需要に大きく影響を及ぼしているのであろう。（写真-17）

車内を歩いていて、車両間のドアを開けるボタンがすぐに反応せず、何度も押してやっと開く場合が何か所かであった。押しボタン式でなく、日本の新幹線のようにセンサー式で開く方がよかったのではないかろうか。

台中から北では、短いトンネルが多い。真夏の台湾の風景を眺めながらさらに北上してゆく。板橋駅の手前から地下区間になり、台北駅の地下2階にある3番ホームには定刻の12時6分に到着した。

## 開業したばかりの内湖線

### （1）乗り間違って時間を浪費

16時30分出発の中華航空（CI）106便に搭乗するために、15時頃までに桃園国際空港に行く予定にしていた。台北から桃園国際空港までバスで約1時間みておけばいいので、14時まで自由時間があり、これをを利用して2009年7月4日（土）に開業したばかりの内湖線<sup>ネイフー</sup>に乗ってみることにした。

台北MRTの板南線の台北駅ホームに行つたまではよかつたが、注意を怠ったため逆方向の電車に乗ってしまい、あわてて西門駅<sup>シーメン</sup>で下車。反対側のホームに電車がとまっており、板南線にしてはガラガラで乗客が少ないと思ったものの、何も確認しないで乗車した。  
シャオナン  
出発して車内放送を聞くと、これは小南門線<sup>チョンツエンチーネン</sup>で終点の中正紀念堂駅まで行かざるを得なくなつた。確認を怠ったことを反省する。（『SUBWAY』（No. 179、2009年9月）掲載の「台湾探訪記（上）」の図-2を参照）

2回連続で失敗しているので、中正紀念堂駅ではよく確認して淡水線に乗り、台北駅まで戻ってくる。しかしながら、淡水線と板南線の台北駅はかなり離れており、ここでも時間を取られる。内湖線を見る時間は十分にあると思っていたのだが、乗り間違いにより、時間を30分近く浪費してしまう。やはり「確認の励行」は重要である。

### （2）輸送力不足の木柵線と内湖線

今度はよく注意して東行きの電車に乗り、忠孝復興駅<sup>チョンシャオフーシン</sup>で下車。地下から長いエスカレーターで木柵線の高架駅にあがるので、乗り換えに5分ほどかかる。木柵線のホームでは多くの乗客が待っている。やってきた列車（VAL=Véhicule Automatique Léger。「軽量自動車両」の意）に乗車。車内は身動きもできないくらい混んでおり、混雑率は200%



以上だろう。

ゴムタイヤ式の小型車両を用いたAGT (Automated Guideway Transit) システムを導入した木柵線と内湖線はもともと台北市が計画、それ以外の鉄輪式の都市鉄道 (MRT) は交通部が検討・導入した経緯があるため、台北では2つの都市交通システムが採用された。だが、大都市の幹線部分に中量輸送用のAGTシステムを導入したため、このような混雑を引き起こしているのである。都市鉄道を計画する際、その都市の輸送事情にあった交通システムを入れなくてはならないことを考えさせられる事例である。



写真-18 2009年7月4日に開業したばかりの台北MRTの内湖線。(中山国中駅から北を見る。2009年7月12日)



写真-19 台北MRT内湖線の大直駅(地下駅)。木柵線と内湖線では、すべての駅にホーム=ドアが設置されている。(2009年7月12日)

### (3) 地下区間もある内湖線

木柵線の終点が中山国中駅だったが、それを北に半円状に延伸したのが内湖線である。<sup>スンシャン</sup>松山空港に駐機している飛行機と滑走路を見たあと、地下にもぐる。<sup>チーロンホー</sup>松山空港駅(地下駅)を出ると、さらに基隆河の下をくぐるため次の大直駅も地下である。(写真-18と写真-19)

列車(VAL)の運行間隔は昼間のせいか10分近くになっていて、残り時間があまりないので、大直駅で引き返すことにする。本当は新しい高架駅も見たかったのであるが、次回にしよう。予定通り14時前には台北駅に戻り、すぐ近くにあるバス=ターミナルから14時5分発の国光バス(<sup>グオコアン</sup>125台湾元=約380円)に乗って桃園国際空港に向かった。

## 魅力ある台湾の鉄道

今回は、台湾西部の鉄道を見てまわった。都市鉄道では、路線網が充実してきた台北MRTと開業したばかりの高雄MRT、台鉄の西部縦貫線、ローカル線の内湾線と集集線、そして台湾高速鉄道と盛りだくさんであった。

このように、台湾ではさまざまな鉄道の乗車体験ができるだけでなく、台湾の人たちの親しみやすさ、南国の風景、美味しい料理と果物など、台湾鉄道旅行の魅力は尽きない。次回は台湾東部の「食べ鉄」をしたいものだ。

(2009年10月4日記)

## 京阪沿線をゆく

～世界に誇る水都・大阪から、歴史の薫り漂う京都、滋賀まで～

京阪電気鉄道株式会社



### はじめに

当社の鉄道路線は、京阪本線・鴨東線、中之島線、交野線、宇治線、京津線、石山坂本線、鋼索線からなる総営業距離91.1キロメートルの鉄道ネットワークを構築しています。都市を結ぶ通勤・通学アクセスとして、また、京都や琵琶湖への観光アクセスとして、1日平均80万人のお客さまにご利用いただいています。平成20年10月に開業した中之島線が走るエリアには、美術館や、博物館、イベントホールなどが集まり、大都会の中にして文化の薫り漂う沿線です。また当社線は京都エリアの中でも観光地として有名な神社仏閣が集まる東山を走っています。さらには当社グループの京福電車や叡山電車も、沿線に世界文化遺産や豊かな自然環境を持つ路線です。

今回は、当社の主な事業エリアである大阪・京都・滋賀の各エリアをご紹介します。

### 大阪

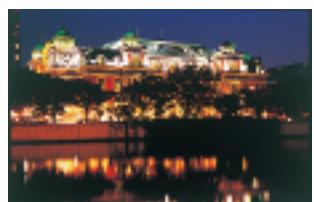
世界に誇る水都・大阪の中心地である中之島は経済、文化、芸術が溶け合う活気ある街です。天満橋駅に隣接している八軒家浜船着場からは、美しい景観の中之島や大阪城、道頓堀へ水上観光船が出ており、お客様からご好評を得ています。

#### 中之島

当社中之島線沿線には、大阪国際会議場や国立国際美術館といった文化施設のほか、大阪市中央公会堂や大阪府立中之島図書館など歴史的建造物が建ち並んでいます。中之島公園を望む大川には遊覧船「アクアライナー」が就航しており、水上から水都の眺めをお楽しみいただけます。また中之島エリアは2009年8月～10月の間は「水都大阪2009」の会場として、また12月には「OSAKA光のルネサンス2009」の会場として多くの来場者を迎えるなど、まさに水都のシンボルゾーンとなっています。



大阪国際会議場



大阪市中央公会堂



整備された八軒家浜船着場と「アクアライナー」



KiKi 京橋

#### 天満橋、京橋

天満橋駅北側では、古くから京都・伏見と大阪を結ぶ三十石舟の発着場として栄えた「八軒家浜」が鉄道と舟運の水陸交通ターミナルとして整備されました。平成21年には賑わい施設「『川の駅』はちけんや」もオープンし、水都大阪再生の拠点となっています。また京橋駅近くにある「KiKi 京橋」は、「京橋花月」による「笑い」と、大阪文化の象徴と言える「食」生活を豊かにするお店が詰まった施設です。近隣に暮らす方々はもちろん、観光で大阪を訪れるお客様にもおすすめです。

# 沿線散策

## 枚方、交野

枚方公園駅が最寄りの「ひらかたパーク」は「ひらパー」の愛称で知られるファミリー型遊園地です。近畿圏で遊園地が相次いで閉園するなか、大型アトラクションはもちろん、約4,000株のバラが広がる「ローズガーデン」や、小さなお子様向けのキャラクターショー、夏季の屋外プールと冬季の屋外アイススケートなど幅広い年代層から支持され続けています。また枚方市や隣接する交野市は七夕伝説発祥の地として有名で、例年七夕シーズンには、七夕伝説にちなんだ各種イベントを実施し、京阪沿線の夏の風物詩となっています。



ひらかたパーク



七夕イベントのようす

## 京都

千余年、王城の地として栄えた古都・京都は、日本有数の文化観光都市です。日本を代表する社寺が点在し、建造物・彫刻・絵画・書跡など、国宝の4分の1がこの地に集中しています。特に京阪電車沿線の東山や宇治の景観は、四季折々の美しさを見せ、年間5,000万人を越える観光のお客さまを魅了し続けています。

## 東山

京阪電車が直結し、観光地京都を代表する東山界隈には、歴史的価値の高い社寺や町家、美術館などが集中しています。京都市街が一望できる「清水の舞台」で有名な清水寺、紅葉の名所である東福寺や南禅寺、朱色の社殿が鮮やかな平安神宮、庭園が美しい銀閣寺などがあります。また優れた芸術作品が鑑賞できる京都国立博物館・京都国立近代美術館・京都市美術館などの施設も集中しています。花街・祇園の町家は趣があり、最近は外觀そのままに内部を改装したカジュアルな飲食店も増えてきています。平成20年10月には、当社線の京都市内3駅の駅名を「清水五条（旧・五条）」「祇園四条（旧・四条）」「神宮丸太町（旧・丸太町）」へ変更しました。これは京阪線の知名度向上と、最寄りの観光地の名称を駅名に付加することで所在地を分かりやすくすることが目的で、遠方からのお客さまへの利便を高めています。



清水寺



平安神宮

## 宇治、伏見

お茶の里として知られる宇治は、宇治川と周囲の山々が織り成す風景が美しい地域です。源氏物語「宇治十帖」に関わる史跡が点在するほか世界文化遺産に登録される「平等院」などもあり、歴史の薫り漂うエリアです。

城下町として栄えた伏見は、日本酒の造り酒屋の街で、風情ある酒蔵が軒を連ねています。朱色の鳥居が美しい「伏見稻荷大社」や、皇室との関わりが深く格調高い「石清水八幡宮」などもあり、年間を通じて観光のお客さまで賑わっています。



伏見の酒蔵

## 滋賀

日本最大の湖・びわ湖がある滋賀は、古くから水陸双方の交通の要衝として栄えました。社寺が多いこのエリアにも貴重な文化財が点在し、歴史の宝庫といえます。びわ湖を遊覧する船が発着する大津港周辺には、ホテルやアミューズメント施設なども揃っています。

### 大津周辺

大津港はびわ湖クルージングの拠点で、びわ湖一周クルーズなど多彩な航路をお客さまに提供しています。また発着の大津港周辺には、映画館などが入るアミューズメント施設と琵琶湖ホテルからなる「浜大津アーカス」があり、大津の新たな楽しみ方を提案しています。また坂本や石山の町には「日吉大社」や「石山寺」など歴史的な寺社があります。



ホテル・ド・比叡



外輪船「ミシガン」

### 比叡山

杉木立がうつそうと茂る比叡山の「延暦寺」は1,200年の歴史を持ち、山頂付近にある「ガーデンミュージアム比叡」はフランス印象派画家の作品をモチーフにした庭園美術館として人気があります。また「ロテル・ド・比叡」は眼下に広がるびわ湖の絶景を楽しみながらフランス料理を楽しめるプチホテルです。

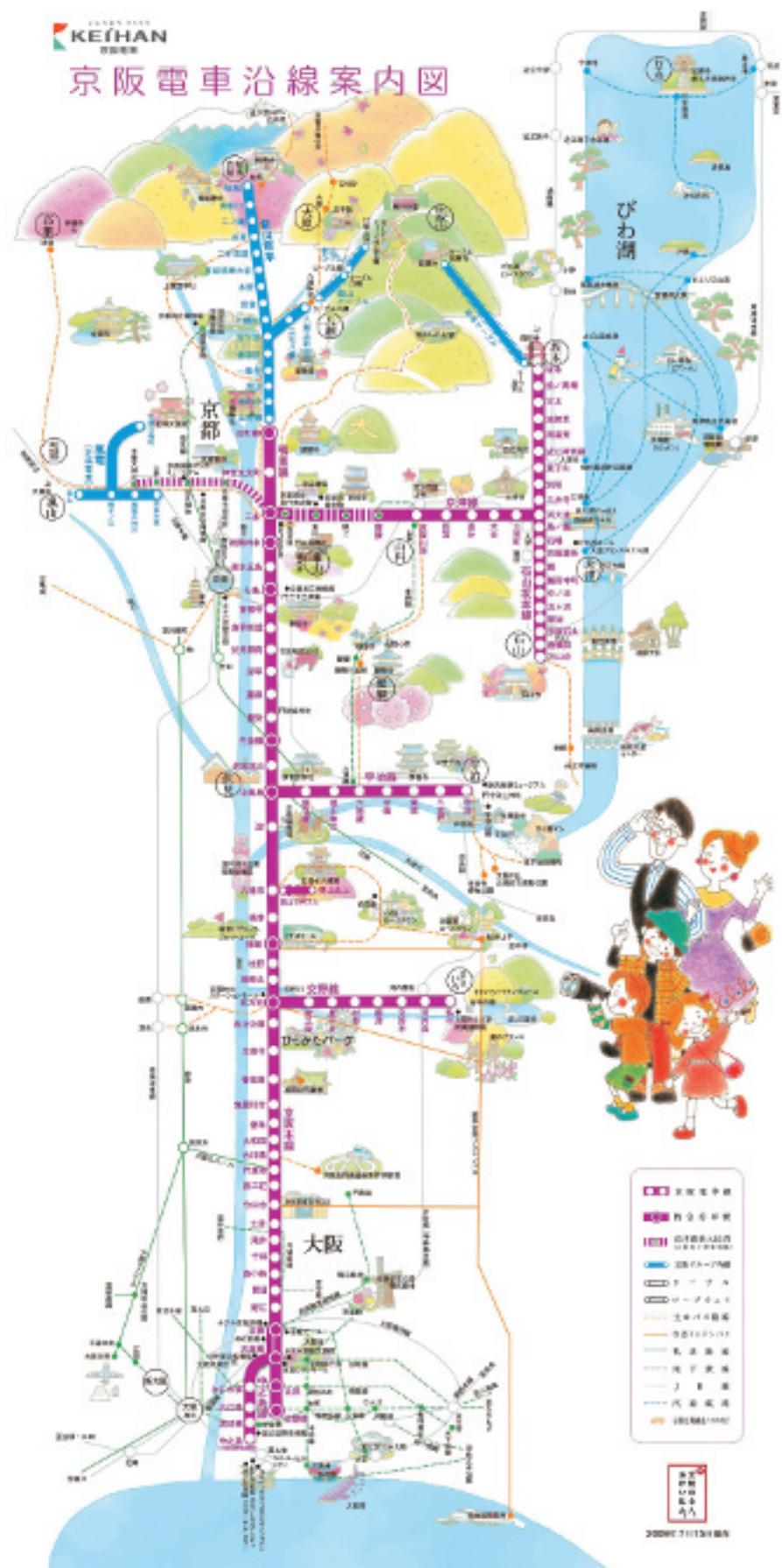
## おわりに

今回ご紹介したほかにも、京阪沿線には魅力的な観光スポットが集積しており、これらの情報は、当社の沿線情報サイト「おかげいはん。ねっと」(<http://www.okeihan.net/>) で詳しく紹介しています。ぜひ一度京阪電車沿線を散策してみてください。

# 沿線散策

KEIHAN  
京阪電車

## 京阪電車沿線案内図



# 会員だより

環境配慮型の新型車両16000系  
千代田線に導入決定

東京地下鉄株式会社



千代田線 新型車両16000系イメージ

東京メトロでは、列車運行に伴うエネルギーの効率的な使用をはかるため、千代田線6000系に代わる環境配慮型の新型車両16000系（16編成・160両）を、平成22年秋頃より順次導入します。

今回の16000系は、駆動システムに永久磁石式同期型モータ（PMSM）を採用し、有楽町線、副都心線の10000系で採用した誘導モータと比較して約10%の消費電力量を削減するなど、各装置の省エネルギー化をはじめ、走行騒音の低減、リサイクル性や安全性の向上を積極的にはかりました。

また、天井構造の見直しにより荷棚上の空間を拡大させるとともに、連結面の大型ガラスの採用や、荷棚と座席横の仕切りの一部にガラスを採用して、広がりのある車内空間を実現し、快適性の向上をはかりました。

さらに、車両の床面を下げホームとの段差を少なくするなどして、バリアフリーに配慮した車両としました。

「都電ごちそう停留場 2009 Winter」発行！

東京都交通局



東京都交通局では、都電荒川線沿線の美味しいお店や見どころを紹介したガイドブック「都電ごちそう停留場」を荒川電車営業所、都営地下鉄各駅（押上、目黒・白金台・白金高輪、新宿線新宿を除く。）、日暮里・舎人ライナー日暮里駅で無料配布しています。

今号の特集は「燃焼系 沿線ウマ辛メニュー」。カレーをはじめアジア各国の激辛・ウマ辛料理が大集合！

冊子名　　都電ごちそう停留場 2009 Winter  
発行日　　平成21年12月23日

サイズ・部数　A5判 12ページ 5万部

掲載内容

●からだを燃やしてHOTになろう！「燃焼系 沿線ウマ辛メニュー」

沿線の激辛・ウマ辛料理が大集合。

唐辛子パワーで寒い冬を乗り切ろう！

●元気と人情 大売り出し！「荒川線 ふれあい地元商店街」

おでんにコロッケ、心も躍るお買い物ワーランド

●都電みやげはこれで決まり！！

おいしくておめでたい 沿線代表 人気たいやき

## 可動式ホーム柵を設置しています

仙台市交通局



仙台市地下鉄では、お客様の転落や触車事故を未然に防止し、安定輸送を確保するために、可動式ホーム柵の設置事業を進めております。

### (1)可動式ホーム柵の概要

ホーム柵は、総扉数544基（1駅あたり32扉）で柵本体高さ1.3m、扉高さ1.2m、開口幅2.0mとしました。制御部には、扉ごとに設置している個別操作盤のほか、一括制御可能な乗務員操作盤及び駕務員操作盤を配置しています。

### (2)安全対策とバリアフリー

#### ①安全対策

##### ア 支障物検知・居残り検知

列車とホーム柵の間で、お客様や荷物を検知すると発車を抑止します。

##### イ 戸挟み及び引込み検知

扉の開閉時の戸挟みや戸袋への引き込みを防止します。

#### ②バリアフリー対策

##### ア 移動円滑化経路の改善

ホーム柵の設置にあたっては、お客様の利便性の向上を図るため、列車内の車いすスペースが階段脇の狭隘部にかからないようにしたほか、エレベータにできるだけ近づけるよう、列車の停車位置を変更しました。

##### イ 注意喚起

ホーム柵扉の開閉時にはチャイムや表示ランプの点滅等により注意を喚起します。

### (3)スケジュール

柵本体の設置工事は、南の駅から順次進めしており、設置が完了した駅から使用を開始しています。平成21年10月に富沢駅から使用を開始し、本年2月の泉中央駅の使用開始をもって全駅での運用になります。

## 池袋駅～練馬駅間

(西武線でも東京メトロ線でも)

1枚で乗車できるPASMO定期券発売

西武鉄道株式会社

西武鉄道株式会社では、2010年4月1日より、練馬駅以遠の西武線各駅（一部除く）から小竹向原駅経由と西武線池袋駅経由の二つの経由乗車が可能な西武線と東京メトロ線が一緒になったPASMO定期券（特殊連絡定期券）を新たに発売します。

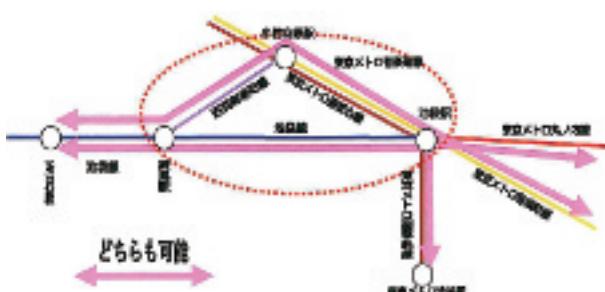
これは、行きも帰りも、小竹向原駅経由と西武線池袋駅経由のどちらを利用されても精算の手間なく利用できるPASMO定期券（通勤定期券のみ）で、お客様のご意見、ご要望にお応えし実施するものです。

また、相互直通電車の利便性向上にもつながります。

例えば、「所沢駅」～「東京メトロ渋谷駅」までの本サービスのPASMO定期券を購入されますと、行きは所沢駅から東京メトロ副都心線直通「渋谷行き」でそのまま（乗り換え無し）で東京メトロ渋谷駅まで利用し、帰りは、東京メトロ渋谷駅から東京メトロ副都心線池袋駅で下車してお買い物をした後、西武線池袋駅（始発）から急行で所沢駅まで利用するといった乗車が可能になります。

この新しいPASMO定期券発売を記念して年明けの1月には愛称も募集する予定です。

お客様のご要望にお応えして誕生するPASMO定期券をどうぞご利用ください。



## 東急線に「早春の伊豆号」が走ります！ 伊豆急カラーのPR列車

東京急行電鉄株式会社

東京急行電鉄株式会社と伊豆急行株式会社では、平成21年12月12日～平成22年4月4日の期間、東急田園都市線にて、伊豆観光をPRする列車「早春の伊豆号」を運行しています。

この「早春の伊豆号」は、伊豆急行のカラーであるハワイアンブルーに塗装した車体の側面に、早春の伊豆観光をイメージしたステッカーを貼付したラッピング列車で、首都圏のお客様に、「下田水仙まつり」や「雛のつるし飾りまつり」、早咲きで有名な「河津桜まつり」や「みなみの桜と菜の花まつり」、3000メートルの桜トンネルをお楽しみいただける「伊豆高原桜まつり」など、冬～春にかけて見どころいっぱいとなる伊豆観光をPRすることを目的としております。

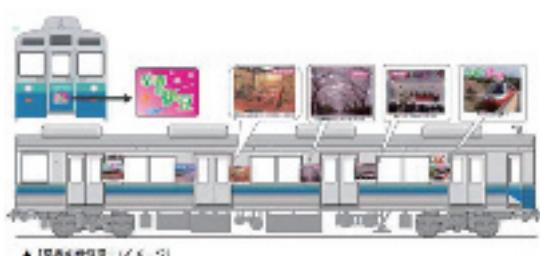
さらに、同列車の運行に合わせ、初日の12月12日には、伊豆半島8市町（熱海市、伊東市、下田市、東伊豆町・河津町・南伊豆町・松崎町・西伊豆町）と共同で、ミス熱海梅娘（熱海市）、伊東オレンジクイーン（伊東市）、ミス伊豆の踊り子（河津町）の参加のもと、「早春の伊豆号」の車内及び東急田園都市線「あざみ野駅」にて、伊豆観光プロモーションを実施しました。

### 「早春の伊豆号」の運行

運行区間 東急田園都市線

※相互直通運転を行っている東京メトロ半蔵門線、東武伊勢崎線内で運行する場合もあります。

運行時刻 通常のダイヤの中で運行



「早春の伊豆号」(イメージ)

今年の干支「トラ」をデザインしたカード乗車券の発売  
～アムールトラ「アオイ」をモチーフにしました～

京都市（交通局・文化市民局）



京都市では、市バス・地下鉄により親しみを感じていただき、一人でも多くのお客様にご利用いただくため、京都市動物園の飼育員が描いた今年の干支「トラ」をデザインしたカード乗車券を発売しています。

### <市営地下鉄 1 day フリー チケット>

発 売 額 600円（大人券のみ）

発 売 枚 数 8万枚

発 売 開 始 平成21年12月19日

発 売 場 所 市バス・地下鉄案内所、定期券発売所、地下鉄各駅窓口、動物園内オフィシャルショップなど

同様に「トラ」をデザインした「市バス専用一日乗車券カード」も平成21年12月23日から発売しています。（発売額：500円、20万枚）

### ～アムールトラ「アオイ」について～

静岡市立日本平動物園で平成16年9月30日に誕生、メス、満5歳

現在、繁殖のために借り受けています。

## 近鉄名阪特急・直通運転50周年

近畿日本鉄道株式会社



近畿日本鉄道では、平成22年3月31日までの間、大阪難波・大阪上本町～近鉄名古屋間を結ぶ「近鉄名阪特急」の直通運転の開始から50周年を迎えるのを記念して、近鉄名阪特急・直通運転開始50周年記念 サンクスキャンペーン」を実施しています。

「近鉄名阪特急」は、昭和34年9月に襲来した伊勢湾台風で甚大な被害を受けた名古屋線の復旧工事に際し、それまで大阪線や山田線と異なっていた名古屋線の軌間を拡幅し統一したことによって伊勢中川駅での乗り換えが不要となり、同年12月12日から「ビスタカー2世」により大阪上本町～近鉄名古屋間で直通運転を開始しました。今回のサンクスキャンペーンでは、50年間のご愛顧に感謝の意を込めて、スクランチカードによる抽選で大阪難波～近鉄名古屋間（デラックスシート片道）に250名を無料招待するほか、記念グッズなどが当たる「50周年サンクス プレゼント」を実施し、ほかにも「アーバンライナー」への記念ロゴマークのラッピングや記念グッズの発売などを行います。

また、平成21年12月12日（土）大阪難波駅で行われた記念ロゴマークラッピング列車出発式では、平成22年名古屋市内で開かれる「名古屋開府400年祭」のマスコットキャラクター「はち丸」が乗務員に花束を手渡した後、50周年記念ロゴマークを付けた特急「アーバンライナー・ネクスト」が近鉄名古屋に向けて出発しました。

## 阪神電車で、なんばグランド花月へゴー！！

阪神電気鉄道株式会社



阪神電気鉄道株式会社と、なんばグランド花月を運営する株式会社よしもとクリエイティブ・エージェンシーでは、阪神電車往復割引乗車券と、難波にある笑いの殿堂「なんばグランド花月」（最寄駅：大阪難波駅）の指定席予約引換券がセットになったお得なチケット「阪神電車で、なんばグランド花月へゴー！！」を11月4日から発売しています。

例えば、三宮駅から大阪難波駅までの往復利用と、なんばグランド花月1階席での観劇で通常5,300円のところ、このチケットは、上記全てがセットになって4,500円といへんお得です。阪神なんば線の開通で、神戸・阪神間から難波まで乗り換えなしで行けるようになり、「なんばグランド花月」へのアクセスも向上しましたが、このチケットは、主に同地区の皆様に「なんばグランド花月」が今まで以上に行きやすくなったことを実感していただるために、両社が共同で企画して発売するものです。

### チケットの概要

チケット名	「阪神電車で、なんばグランド花月へゴー！！」
発売期間	平21.11.4～平22.2.26
有効期間	平21.11.5～平22.2.28
有効区間	阪神電車全線
発 売 額	4,500円（大人券のみ）
発売場所	阪神電車 梅田、尼崎、甲子園、御影、三宮の各駅長室

## 海岸線各駅の香り・アロマ乗車券の発売

神戸市交通局

神戸市交通局では、市営地下鉄海岸線を快適にご利用いただくことを目的に、12月25日より朝夕のひと時、海岸線各駅改札口付近で「アロマの香り」をただよわせています。

また、「地下鉄1日乗車券」等にも、「アロマの香り」を楽しんでいただける工夫を施して海岸線各駅窓口で発売しています。

### 各駅の香り

三宮・花時計前駅・・ラベンダー

旧居留地・大丸前駅・・ゼラニウム

みなと元町駅・・ベルガモット

ハーバーランド駅・・オレンジ

中央市場前駅・・グレープフルーツ

和田岬駅・・ユーカリ

御崎公園駅・・レモングラス

苺藻駅・・ペパーミント

駒ヶ林駅・・ローズマリー

新長田・・レモン

(各駅での香りの散布時間帯は7:00~10:00、16:00~20:00を予定しています。)

### アロマ乗車券の種類

・市バス・地下鉄1日乗車券

(大人1,000円・小人500円)

・地下鉄1日乗車券

(大人800円・小人400円)

・ノーマイカーデー市バス・地下鉄共通フリーチケット (大人500円)

※上記乗車券を海岸線各駅の香りのついた

袋に入れ、駅窓口で販売致します。(壳切れ次第終了)

※ノーマイカーデー市バス・地下鉄共通フリーチケットは毎月13日に発売を開始し、20日のみ利用可能。

### 乗車券販売場所

地下鉄海岸線 全10駅の窓口



\*写真イメージです

## 阪急電鉄開業100周年記念

阪急電鉄株式会社



ありがとう一世紀。  
これからも、ずっと一緒に。

阪急電鉄は、1910年に箕面有馬電気軌道として営業を開始して以来、3月10日をもって、開業100周年を迎えます。

この開業100年の節目を迎えるにあたり、これまでの皆様への感謝の気持ちを込めて、今年1月から11月までの期間にわたり、宝塚線沿線を中心に、様々なイベントやキャンペーンを予定しております。

そこでこのたび、開業100周年を記念したイベント・キャンペーンに共通の「阪急電鉄開業100周年ロゴマーク」を制定しました。

また、昨年12月10日には「阪急電鉄開業100周年記念スペシャルサイト」を開設し、各種イベント情報のほか、100年史クイズなどお客様が参加してお楽しみいただける様々なコンテンツを掲載しています。

さらに1月12日から6月30日までの期間、宝塚線にて「阪急電鉄100年ミュージアム号」を運行します。

ミュージアム号は、車体に100周年を記念したラッピング装飾を施すとともに、車内には懐かしい歴史の車両、駅舎、乗車券など、トピックス毎に統一的なポスターで装飾します。

これらを通じて、皆様とともに阪急電鉄100年の歩みを振り返るとともに、気持ちも新たに、次ぎの100年に向けて、これからも皆様からご愛顧いただける阪急電鉄を目指してまいります。

# 鉄道関連博物館紹介

## 横浜市電保存館 YOKOHAMA TRAMPORT



横浜市電保存館は、明治37年に神奈川～大江橋間を初めて「ツノつき電車」と言われた市電が走ってから、昭和47年3月に全廃されるまでのおよそ70年間、浜っこの喜びや悲しみを乗せて走り続けた姿を永久に保存するため昭和48年8月に開館し、横浜市民の足として永年活躍してきた横浜市電の誕生から廃止に至るまでの歴史を写真、年表、映像と各種実物資料により紹介してきました。

その後、建物を改築し昭和58年8月から従前の市電7両や部品、記念物などの展示物に加え、新たに「鉄道模型コーナー」を設け精巧な模型車両多数を展示すると共にその一部を毎日運転して、市電を知らない世代の方々にも楽しみながらご覧いただけるようになりました。更に、市電が活躍した時代を映像や音声により再現し、まるでタイムスリップしたような臨場感をかもしだすような工夫や車椅子で車内に入るスロープを設けるなど多くの施設改善を行い、一層魅力的で喜んでいただける施設として平成15年1月18日にリニューアルオープンしました。

施設の運営は横浜市交通局協力会が行っています。

### 展示ガイド



エントランス

市電展示  
コーナー①

市電展示  
コーナー②

コレクション  
コーナー

大パノラマ

地下鉄  
コーナー

## エントランス

入口全体が、市電の歴史が学べる年表になっています。また、当時の「市電乗車券」など貴重な展示物も豊富で、市電開通以来の映像が見られる「ムービーコーナー」があり、売店では、市電保存館のオリジナルグッズを取りそろえています。



## 市電展示コーナー

市電展示コーナーでは、初期の500型から、1000型・1100型・1300型・1600型そして、昭和26年市電の決定版といわれた1500型、さらに大正初期からキリンビールを運ぶために製造された貴重な無蓋車両10号までが当時の勇姿をそのままに展示されています。

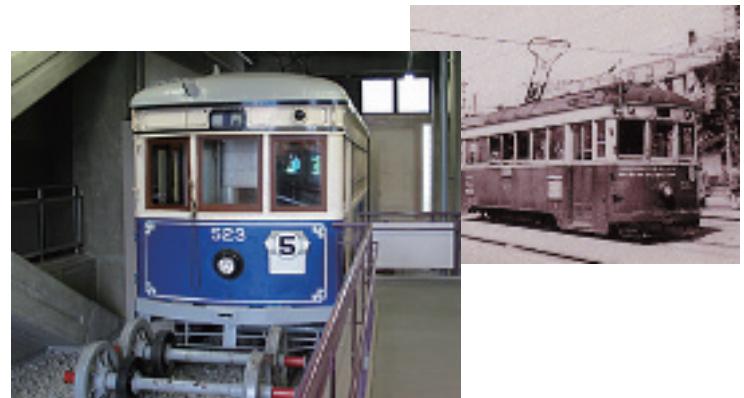
### 500型 震災復興の完成期らしい華やかな電車といわれた

昭和3年大量60両を購入した。

屋根はスッキリした曲面を採用。車内の大天井もアーチ型とし、内幕板の押縁、スタンションポールの木座は手掘模様にするなど震災復興の完成期らしい華やかな電車といわれた。

戦後15両を600型に改造。

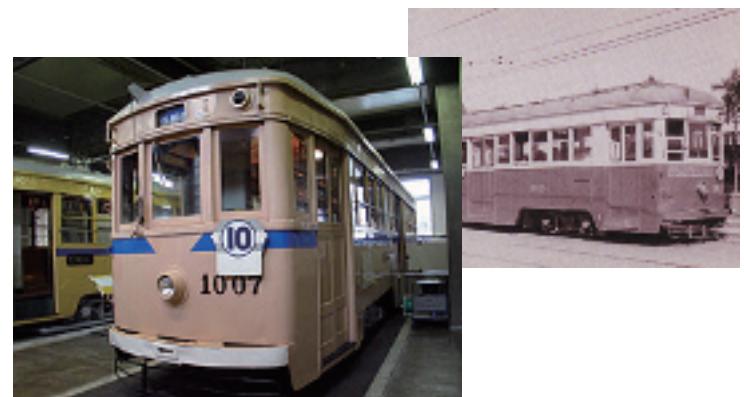
昭和44年廃車。（車号500～559）



### 1000型 初のボギー車

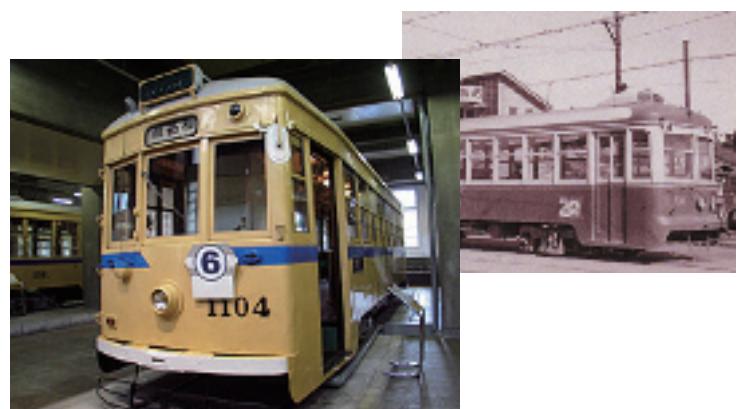
昭和3年震災復興事業により20両購入した。屋根は曲面アーチを採用し、中部に出入口（入口専用）を設けた。昭和9年、入口の幅をつめて出入口に改造し中部車掌を配置した。昭和26年に中部車掌を廃止して再び入口専用とし、自動ドアに改造した。

昭和44年全廃。（車号1000～1019）



### 1100型 「ロマンスカー」とも呼ばれた

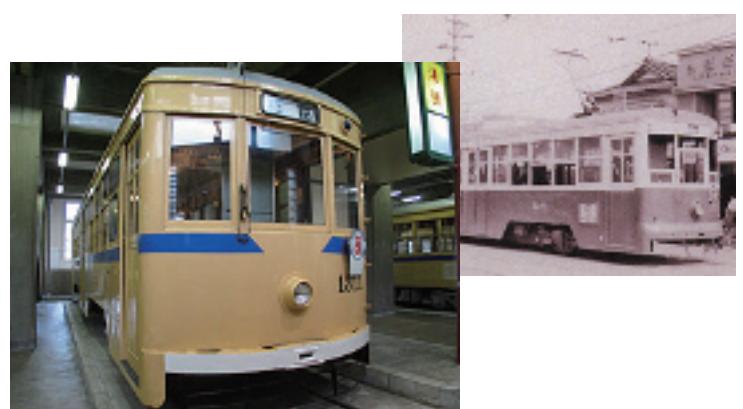
昭和11年に新式中型ボギー車として5両購入した。バンパー面から流線型となっている車両は当局唯一のもの。当初ロマンスシート片面にそれぞれ3脚を設け、その他をロングシートとし、鋼製振止式のつり皮を採用するなどモダンな車両。「ロマンスカー」とも呼ばれた。昭和42年ワンマン車に改造され市電全廃まで活躍した。



### 1300型 車体は軽く機能も良くツーマン車としては最後の車両

昭和22年、終戦直後の混乱した時代に輸送力を増強するため大量30両を製造。当初3000系としたが翌年1300系に改めた。運転台側出入口は2枚折戸、中央出入口は両開引戸、車掌側は1枚引戸と独特なドアを装備した。

車体は軽く機能も良くツーマン車としては最後の車両で昭和46年・系統廃止に伴い廃車となった。



### 1500型 「ちんちん電車の決定版」と言わされた車両

戦後の市電復興も一段落落着き、昭和23年から乗客サービスの改善と性能を高める研究を始め、昭和26年に老朽化した300型の代替として20両購入した間接制御方式の電車。前面を窓の下から流線形とし、運転席の窓もバスなみに大きく外形を近代化した。

「ちんちん電車の決定版」と言わされた車両。



### 1600型 当局工場で製作した最後の新造中型ボギー車

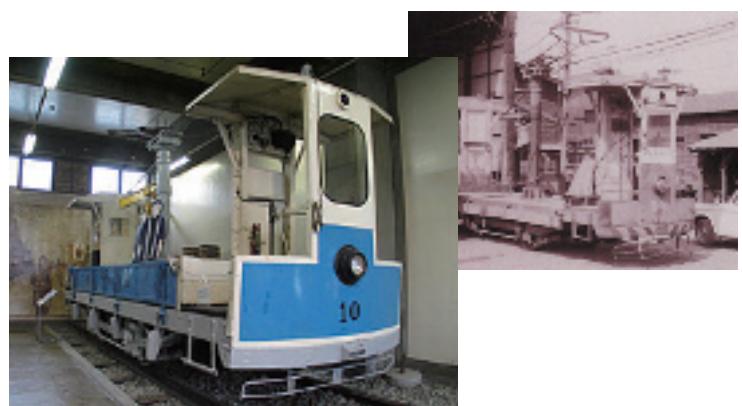
800型代替として昭和32年、当局工場で製作した最後の新造中型ボギー車。後部乗降口を中央よりに移したバス型配置で、出入口を大きくとり、4枚折戸を採用した。室内灯は蛍光灯でラインライト方式、床板には明るい緑色の軟質ビニールを張り、ビューゲルは自動昇降式。台枠の中梁には5インチの鋼管を使用しこれをレザーバータンクに利用した。



### 10型 キリンビール工場のビールを運ぶための貨車が製造された

横浜電鉄時代の大正2年、本牧にあつたキリンビール工場のビールを運ぶため、有蓋と無蓋の貨車が製造された。車体中央に設けた支柱にアームを取り付け、これに2トンの手動チェーンブロックを装備していた。戦後は電動になり、レール、敷石などの補修材を運搬した。

関東大震災時には廃車にするしかない損んだ客車を無蓋貨車に改造し、復興に役立てた。昭和47年の市電全廃にこの10号だけが残された。



#### 電停カフェ（休憩コーナー）

昔なつかしい売店の前は、休憩コーナー。お弁当などを開いてくつろぐ場所です。

※館内 禁煙

## コレクションコーナー

故吉村栄氏が、およそ40年かけて制作、収集された鉄道模型（Oゲージ）のコレクションです。蒸気機関車43両をはじめとする各種車両は、全国でも例を見ない規模のもので、「子供たちに夢を」という故人の遺志により、横浜市に寄贈されたものです。



## 大パノラマ

このゾーンには160° の「鉄道模型大パノラマ」が設置されています。これは日本有数の規模を誇るもので、21世紀の横浜を背景に地下鉄、私鉄、JRのOゲージ鉄道模型HOゲージ鉄道模型が縦横に走っているほか、昭和30年代の横浜を背景に市電の模型車両も走っています。運転時間は10時30分～15時30分の間、1日5回です。毎時間、大パノラマのプログラムが行われ、それ以外にもコントローラーで自分で走らせることができます。



## ミニ鉄道コーナー

「ミニ鉄道コーナー」では、自分で持参した模型車両や備え付けの模型車両（Nゲージ/150）を誰でも自由に運転できます。運転時間は10時30分～15時30分までです。



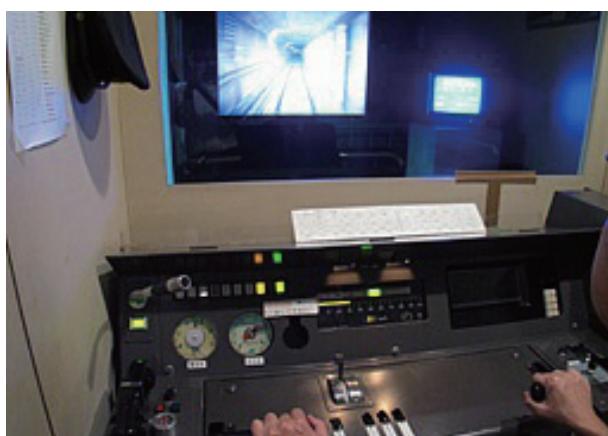
## 地下鉄コーナー

本物の自動改札機を抜けると、「地下鉄コーナー」があります。「地下鉄の出来るまで」「運行管理システム」「横浜らしい駅の設計」などが学べます。市営地下鉄車両のスケールモデルや横浜市内を走る鉄道路線と電車が一目で分かるタッチ式ジオラマが展示されています。



## シミュレーターコーナー

「シミュレーターコーナー」には、横浜市営地下鉄2000型車両と全く同じ運転台の「運転シミュレーター」が設置されています。運転台前面の50インチテレビの光景を見ながら運転操作ができ、運転手さんの気分が味わえます。



## 施設のご利用案内

開館時間 9:30~17:00

(入館は16:30まで)

休館日 毎週月曜日

(祝日の場合は翌日)

年末年始 (12/29~1/3まで)

入館料 大人・高校生 100円

小・中学生 50円

(65歳以上、就学前児童は無料)

※高校生以下は毎週土曜日無料

※団体割引は20名様以上で2割引

## 交通案内

- 地下鉄阪東駅から市営バス68、102系統で約10分。滝頭下車
- 地下鉄吉野町駅から市営バス113系統で約7分。滝頭下車
- JR根岸駅から市営バス21、78、133系統で約7分。市電保存館前下車



## 横浜市電保存館

〒235-0012

横浜市磯子区滝頭3-1-53

TEL: 045-754-8505

# 地下鉄有線・無線

## ★地下鉄情報★

### 暴力行為防止ポスター『暴力は悲しい』 鉄道事業者共同でPR

仙台市交通局、東京都交通局、横浜市交通局、大阪市交通局、(社)日本民営鉄道協会、JR各社等では、このたび共同で「暴力行為防止ポスター『暴力は悲しい』」を制作し、平成21年12月10日から、各事業者の駅構内、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様同士のトラブルや、駅員・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を鑑み、各鉄道事業者が連携して、お客様に対し暴力行為の防止を呼びかけるものです。飲酒する機会が多く、暴力行為が発生しやすい年末年始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、お客様により安全・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の後援を受けております。



### ★みんなで飾ろうクリスマスツリー★ 名古屋市交通局

名古屋市交通局は、地下鉄駅や市バスターミナルに利用者が自由に飾り付けできるクリスマスツリーを設置している。

名古屋、藤が丘、大曾根、金山、本山、新

端橋、伏見、八事、久屋大通、御器所の地下鉄10駅と中村公園、星が丘の市バスターミナルに12月25日まで設置。19、20、23の3日間は一部の駅、ターミナルに交通局のキャラクター・ハッチャーがサンタクロースにふんして登場、撮影会が行われる。

また、12月12日から25日までは、ツリー設置12カ所のうち9か所で、オリジナルグッズがもらえるスタンプラリーを実施する。

(平成21年12月11日 交通新聞)

### 期間限定しさらに割引 ドニチエコきっぷ

名古屋市交通局は、土休日と毎月8日に利用日を限定し、割安に提供している市バス・地下鉄全線1日乗車券「ドニチエコきっぷ」について12月17日から、利用できる期間を限定してさらに割り引いて発売する。通常1枚600円を5枚セットにして2000円で提供。利用日は12月19日から1月17日までの土休日と12月29~31日、1月8日の計17日に限定した。1万セット用意し、地下鉄全83駅で取り扱う。5枚とも未使用の場合に限り、手数料100円で1月17日まで払い戻しする。

(平成21年12月16日 交通新聞)

### 交通関係環境保全優良事業者大臣表彰 小田急電鉄

国土交通省は12月18日、交通関係の環境保全優良事業者を大臣表彰しました。

受賞したのは小田急電鉄など7社で、小田急電鉄は、省エネルギータイプの電車を積極

導入し太陽光発電に代表される自然エネルギー採用に加えグリーン電力証書の活用などに取り組んだことによります。

このうち省エネ電車は車両数全体の8割を超える、太陽光発電は小田原、湘南台など8駅で導入しており、多摩線はるひ駅では太陽光発電と風力発電を併用しています。

### 体験型福袋を発売

東武 スカイツリー見学、1日駅長

東武鉄道と東武百貨店などは、建設中の東京スカイツリーと下町文化に触れるツアーのほか1日駅長体験などの“体験型福袋”を12月17日以降順次発売しました。

東武百貨店と東武宇都宮百貨店が発売するのは、4月4日から1泊2日のツアー（1人6340円）、業平橋・押上地区で建設が進む東京スカイツリーを見学し、施工担当者からタワーの建設方法などを聞き、翌日は墨田区の伝統工芸体験や相撲部屋などを予定しています。

また、東武鉄道と東武百貨店、東武宇都宮百貨店は恒例の「お子様1日駅長体験福袋」を発売し、池袋（1月16日実施）、船橋（24日）、東武宇都宮（30日）の3駅で、それぞれ1日駅長や駅施設見学などを体験できます。

### 「成田スカイアクセス」に決定 京成 成田新高速鉄道ルート愛称名

京成電鉄は12月16日、都心と成田空港間のアクセス新線となる成田新高速鉄道について、2010年7月の開業を目指すと発表しました。併せて、同社が新たに運行する京成高砂—成田空港間の「成田空港線」(51.4キロ)の愛称を「成田スカイアクセス」とすることも決めました。

開業後は、新型スカイライナー及び主要駅に停車する特急列車を、ピーク時に1時間当たりそれぞれ最大3本運行するほか、日中についてもスカイライナーを増発、特急列車も

1時間に1～2本運行予定です。また、京成本線においても、1時間に最大3本の特急列車を引き続き運行し、1時間に最大9本の成田空港行き列車を運行することとなります。

これにより、欧米諸国に引けを取らない国際空港アクセスが実現いたします。

また、同社は同日、成田空港線の旅客運賃設定について国土交通大臣に運賃の上限認可申請を行いました。

これによりますと、初乗り運賃（1～3キロ）は200円で、通勤定期（1ヶ月）は8400円。

このほか、成田空港—京成高砂間は950円、同一新鎌ヶ谷間は880円などとなります。

同時に、スカイライナーの特急料金は1200円として同日付で関東運輸局長に届出を行いました。運賃が認可されれば、京成上野—成田空港間でスカイライナーを利用した場合の運賃・料金は2400となります。

北総線（京成高砂—印旛日本医大）の運賃は値下げを行う予定で、上限運賃の認可後に届出を行って実施運賃を設定することとしております。

### 「ANAご利用で、京急がお得！」

京浜急行電鉄と全日空は共同で、2010年1月12日～3月31日まで「ANAご利用で、京急がお得！」キャンペーン第3弾を実施しています。これは、羽田空港を発着するANA国内線にご搭乗される全てのお客様を対象に、搭乗券・または、ANAマイレージクラブカード（ANAカードを含む）を提示いただくと、京急線羽田空港駅⇒品川駅または横浜駅がお得にご利用いただける「羽得2枚きっぷ」を購入することができるものです。

第1・2弾のキャンペーンでは、羽田発着のANA指定路線に搭乗されるお客様を対象に同様の取組みを実施してまいりましたが、お客様から大変ご好評をいただいていることから、今回、全ての路線に対象を拡大し、お客様への更なるサービス向上を目指します。

さらに、期間中ANA羽田発着便にご搭乗い

ただいたANAマイレージクラブ会員のお客様の中から、抽選で、ANA羽田発着往復航空券や区間が選べる京急定期券の豪華賞品が当たる「ANA×京急のってお得なプレゼントキャンペーんペーン」も実施しています。

### 「はやかけん」・「SUGOCA」・ 「nimoca」・「Suica」相互利用サービス

福岡市交通局の「はやかけん」、九州旅客鉄道株式会社（JR九州）の「SUGOCA」、西日本鉄道株式会社（西鉄）の「nimoca」、東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）、東京モノレール株式会社、東京臨海高速鉄道株式会社の「Suica」は、IC乗車券及び電子マネーの相互利用サービスを2010年3月13日（土）から開始します。

JR、西鉄電車・バス、地下鉄が、すでにお持ちの1枚のICカードでご利用いただけるようになり、公共交通での移動がさらに便利になります。あわせて電子マネーとしても、同様にそれぞれの加盟店でそのままご利用いただけるようになります。

今後も、「シームレスな移動」と「利便性の高い決済手段」を目指し、お客様に親しまれ喜ばれるサービスを提供してまいります。

### 臨時特急列車ロマンスカー 「メトロおさんぽ号」運転

小田急電鉄と東京メトロでは、メトロ沿線での日帰り散歩に便利な臨時特急列車として、ロマンスカー「メトロおさんぽ号」を運転します。

「メトロおさんぽ号」は2月13日（土）、14日（日）、20日（土）、



21日（日）の計4日間運転いたします。この臨時特急列車は、運転期間中に梅まつりを開催している湯島天満宮の最寄駅、湯島駅にも臨時停車いたします。

### 「Yahoo！オークション 官公庁オークション」に出品

大阪市交通局は、市民・ご利用の皆様に、市営交通事業に親しんでいただくとともに、関心を待っていただくための取り組みの一環として、昨年度に引き続きヤフー株式会社が運営する「公有財産売却システム」を利用し、大阪市営地下鉄・バス等で使用していた大阪市交通局公認の様々な品物を売却します。

入札参加申込期間は、平成22年1月13日（水）13時から平成22年2月4日（木）14時までの間となっています。

今回の出品は、初出品となる市営地下鉄駅構内に設置していた「案内表示板」や「料金表」、そして今回限りの出品になると思われる鉄道関係職員を養成するための「研修に使用していた模型」等、15種77品を揃えました。

また、昨年度は1日限りの現地説明会（下見会）を今年度は5日間に拡大し、出品物を直接ご覧いただける機会を増やしました。

### 空港線開業＆中部国際空港 5周年特別企画

名古屋鉄道株式会社では、中部国際空港（以下「セントレア」）とタイアップし、空港線（常滑駅～中部国際空港駅）の開業（平成17年1月29日）とセントレアの開港（平成17年2月17日）からこのほど5周年を迎えることを記念して、1月30日に中部国際空港駅において「記念発車式」を実施するほか、「記念乗車券」（1月29日から発売）や「SFパノラマカード」（1月30日から発売）など記念商品を発売します。

「記念発車式」は、5周年にちなんで、空港

線が開業した平成17年1月29日もしくはセントレアが開港した同2月17日が誕生日の5歳児を5名募集し、子ども達がセントレアのキャラクター「なぞの旅人フー」や愛知・岐阜に縁のある“ゆるキャラ”と一緒に記念列車の発車合図を行って、5周年を盛り上げます。

## 東京藝術大学デザインプロジェクト

東京都交通局は、平成21年度から東京藝術大学美術学部デザイン科が実施する「デザインプロジェクト」に連携・協力しています。

これは、実際に学生が都営交通を乗車し、交通局の現場を体験することにより、お客様の立場になって自ら問題提起を行い、学生の視点で問題を解決するための提案を交通局に行うものです。

交通局では、大学と共同でこれらの提案作品の成果発表展を開催するとともに、学生からの貴重な提案・意見を踏まえて、事業の改善に向けた検討をしていきます。

## 快適乗車マナーアップキャンペーン

仙台市交通局では、すべてのお客様に快適に地下鉄をご利用いただけるよう、車内や駅構内の快適な環境づくりの取り組みとして、1月13日（水）から1月29日（金）までの間、「快適乗車マナーアップキャンペーン」を実施します。

その内容は、高齢者や身体の不自由な方をはじめとして、すべてのお客様が快適に地下鉄をご利用いただけるよう、携帯電話のマナーを中心に、優先席付近でのマナー向上の呼びかけをいたします。キャンペーンの期間中は、駅構内放送や車内放送等で呼びかけを行うほか、特に、1月13日～15日を強化期間として、駅構内でインフルエンザの流行等により需要の高まるマスクを配布しながらマナーアップのご協力を呼びかける活動を実施します。

## 京都観光一日乗車券【山科・醍醐拡大版】 発売延長

京都市交通局では、「京都観光一日乗車券」に京阪バス株式会社の山科営業所管内の路線を加えた「京都観光一日乗車券【山科・醍醐拡大版】」を、平成21年5月1日から12月23日まで発売していました。

この度、発売期間を平成23年3月31日まで延長します。

この乗車券は、通常の「京都観光一日乗車券」の通用区間に京阪バスの路線を加え、山科地域にある寺院の拝観料の優待割引も受けられる便利でお得な乗車券です。

豊かな自然と歴史が息づく山科・醍醐地域へ是非お出かけください。

## おかげはん、龍馬とゆく！スタンプラリー 坂本龍馬ゆかりのスポット 京阪沿線をめぐる旅

京阪電気鉄道株式会社では、本年1月からのNHK大河ドラマ「龍馬伝」の放映を受け、「おかげはん、龍馬とゆく！スタンプラリー」を1月8日（金）から5月9日（日）まで実施します。

京阪沿線には、龍馬が定宿としていた寺田屋（中書島駅）や、龍馬が仮住まいをしていた元材木商の酢屋（三条駅）、龍馬の墓所がある京都靈山護国神社（祇園四条駅）、龍馬関連の



資料を展示している霊山史館（祇園四条駅）など、坂本龍馬ゆかりの史跡や資料館などが集積しており、今回のスタンプラリーを通じて龍馬が駆け抜けた幕末に想いを馳せてみてはいかがでしょうか。また、3か所以上のチェックポイントでスタンプを集めた方には「おけいはん あぶらとり紙」をプレゼントします。

さらに、スタンプラリーの台紙は、京阪沿線の坂本龍馬ゆかりの地をまとめたパンフレット「おけいはん、龍馬とゆく！」となつていて、ラリーを楽しみながら龍馬の生涯やエピソードなどを知ることができます。

### 東京メトロパス まるごと満喫キャンペーン2010

小田急電鉄株式会社、東京急行電鉄株式会社、東武鉄道株式会社、首都圏新都市鉄道株式会社、東京メトロでは、1月23日（土）から2月28日（日）まで、多くのお客さまに「東京メトロパス」を知っていただき、ご利用いただくことを目的として5社共同「東京メトロパス まるごと満喫キャンペーン2010」を実施いたします。

各社（東京メトロを除く）で発売している「東京メトロパス」は、小田急線、東急線、東武線、つくばエクスプレス線の発駅から東京メトロ線との接続駅間での往復と東京メトロ線全線が一日限り乗り降り自由となる便利な乗車券です。（小田急線、東武線、つくばエクスプレス線での発売分では、各線の一部区間も乗り降り自由となります。）

今回は、キャンペーン期間中に小田急線、東急線、東武線及びつくばエクスプレス線各駅（各線一部の駅を除く）で「東京メトロパス」をご購入いただいたお客さまにアンケート応募はがきをお渡しし、ご応募いただくと抽選でホテルお食事券などの賞品が当たります。また、抽選にはずれた方の中からもWチャンス賞として、「オリジナルランチボックス」が当たります。

東京都心方面へのお買い物、ご旅行等のお

出かけの際には、ぜひ「東京メトロバス」をご利用ください。

### 石神井公園駅 見学会 西武 高架切り替え前に

西武鉄道株式会社では、東京都練馬区と共同で1月30日（土）に現在工事中の池袋線石神井公園駅上り線高架ホームや高架下にて、施設見学会を行います。これは、練馬高野台駅～石神井公園駅付近（I期区間）の上り線を高架に切り替え、2月7日（日）より使用開始する運びになり、池袋線練馬高野台駅～大泉学園駅間の連続立体交差事業にご理解とご協力をいただいている皆様方に、連続立体交差事業をご紹介し、新しい駅や普段入ることのできない線路内をいち早くご覧いただくものです。

（本連続立体交差事業の概要は、本号38ページ「現場から」のコーナーに掲載しています。）

# 人事だより

## 総務省

◎平成22年1月15日付け

辞職

総務事務次官

大臣官房長

大臣官房総括審議官

大臣官房審議官（財政制度・財務担当）

鈴木 康雄

(総務事務次官)

岡本 保

(総務審議官)

田中 栄一

(大臣官房総括審議官)

大石 利雄

(大臣官房長)

金沢 和夫

(大臣官房付)

◎平成22年1月19日付け

辞職

【地方公共団体金融機関経営企画部長へ】

佐々木克樹

(自治財政局公営企業課長)

◎平成22年1月20日付け

自治財政局公営企業課長

上杉 耕二

(地方職員共済組合地方共済事務局長)

## 業務報告

### ●第11回リニアメトロ推進本部個人会員総会

日時：平成21年12月4日（金）15：30

場所：スクワール麹町

内容：総会、講演会「最近の国内外における  
コンサルタント業界の現状について」

### ●平成22年日本地下鉄協会新年賀詞交歓会

日時：平成22年1月13日（水）16：00

場所：ルポール麹町

内容：(詳細別掲)

### ●「SUBWAY」編集委員会（第168回）

日時：平成21年12月18日（金）12：15

場所：スクワール麹町

内容：平成22年3月号（NO.182）の編集について

# 平成22年新年賀詞交歓会

日本地下鉄協会では、新年賀詞交換会を協会設立30周年記念のお祝いの披露を兼ねて、平成22年1月13日（水）、東京のスクワール麹町で開催しました。

総務省・国土交通省幹部の方々のご出席を頂き、当協会の会員をはじめ協会関係者等、約160名が出席され、新年の賀詞を交換されました。



会長挨拶（奥山仙台市長）

来賓



国土交通省（鉄道局）  
高田審議官

挨拶



国土交通省（都市・地域整備局）  
松谷審議官



総務省（自治財政局）  
細田審議官



乾杯（東京メトロ梅崎社長）



# 編集後記

明けましておめでとうございます。  
2010年は「庚寅」の年です。  
「庚」という文字には更新という意味があり、十二支の「寅」には、人が謹んで助け合うという意味があります。

本号は、巻頭随想に替えて、新年のご挨拶を奥山会長と前原国土交通大臣、原口総務大臣にご寄稿いただきました。

少子高齢化で輸送人員が伸びない中、日本の交通事業が質的に向上していくための課題も多くあります。

今年は、一昨年来からの流れが新しいねりに代わる年となつてほしいものです。

「論説」は、神戸国際大学経済学部教授の土井勉先生より、「深刻な公共交通の利用者減少に対する再生方策を考える」と題して、公共交通利用促進について、成功事例である神戸市における「エコファミリー制度」を紹介していただき、持続可能な公共交通を実現するための方策について論じていただきました。

\* \* \*

今年は、バンクーバー冬季オリンピックとサッカーのワールドカップ南ア大会というスポーツ界最大の祭典が相次いで開催されます。

日本選手の活躍を期待したいものです。

SUBWAY（日本地下鉄協会報第181号）

平成22年1月31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。



沿  
線  
散  
策

## 京阪電氣鐵道(株)



KiKi京橋



清水寺



外輪船「ミシガン」



気づかないところでも、  
活かされています。

—— 宝くじの収益金

宝くじの収益金は、  
身近な街づくりに役立っています。



財団 法人 日本宝くじ協会

当せんはしっかり調べて、しっかり換金。  
<http://www.jla-takarakuji.or.jp>