

SUBWAY

● 日本地下鉄協会報 第189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

5
2011

SUBWAY 2011.5 目次

巻頭随想	福岡の発展を支える地下鉄…………… 3 福岡市長● 高島 宗一郎
論 説	今夏の電力供給不足に向けた鉄道輸送の課題…………… 7 芝浦工業大学 土木工学科 教授● 岩倉 成志
解 説	平成23年度都市鉄道関係予算の概要 ……………11 国土交通省鉄道局都市鉄道課 監理第一係長● 本田 柳太
レポート	I かんたん!便利でお得!な ICカード「mana (manaca)」のサービス ……………15 名古屋市交通局 営業本部総合企画部運賃システム開発室●
レポート	II 「上本町YUFURA (ユフラ)」について ……………19 近畿日本鉄道株式会社 秘書広報部●
現場から	I 地下鉄開業30周年記念事業について ……………26 京都市交通局 高速鉄道部営業課●
コーヒータイム	I ◎思い出の街「神田カルチェラタン」 ＝御茶ノ水駅から駿河台・神保町界限＝ ……………31 ジャーナリスト● 大野 博良
	II 世界あちこち探訪記 第49回 15年ぶりのベトナム縦断2000キロ (その1) ……………36 (社)海外鉄道技術協力協会● 秋山 芳弘
沿線散策	北総沿線 散策スポットガイド ……………44 北総鉄道(株) 企画室● 金田 直樹
連載解説	カナダ・バンクーバーSKI TRAIN 調査団報告について ……………48 (社)日本地下鉄協会 リニアメトロ推進本部●

会員だより

.....60

世界の地下鉄—マラカイボ (Maracaibo)69
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76
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

福岡の発展を支える地下鉄

福岡市長 高島 宗一郎



1 はじめに

福岡市はアジア大陸に最も近く、古くから大陸文化との交流窓口として栄えてきました。市内からは、後漢から贈られた「漢委奴国王」の金印や、古代の迎賓館である「鴻臚館」の遺構が見つかるなど、当時の様子を偲ばせています。

また、中世から近世にかけては、博多商人の活躍などでも知られるように、日本を代表する国際商業都市でもありました。

今日においても、韓国、中国をはじめとするアジア諸国との活発な交流が行われており、空の玄関口である福岡空港と陸の玄関口である博多駅を結び、都心や市内各所へ伸びる地下鉄が、こうした交流活動を支えています。

2 福岡市地下鉄のあゆみ ～開業30周年～

市民生活を支える足としても、地下鉄は重要な役割を担っています。昭和56年7月に室見～天神間5.8kmを開業して以来、順次、延伸・開業を重ね、平成5年3月に博多～福岡空港間が開業したことで、空港線（1号線、姪浜～福岡空港、13.1km）、箱崎線（2号線、中洲川端～貝塚、4.7km）の全区間が開業しました。

その後、市西南部における慢性的な交通渋滞を緩和し、効率的で利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに、均衡あるまちづくりを推進するため、新たに七隈線（3号線、橋本～天神南、12.0km）の建設を進め、平成17年2月に開業を迎えました。

現在では、3路線全線で計29.8km、1日に34万人のお客さまを輸送する公共交通機関として、市民生活、都市活動に不可欠な都市基盤施設となっています。

今年度は、開業30周年の年であり、開業記念日である7月26日を中心に、お客さまへの感謝の気持ちをお伝えするイベント等を実施する予定です。



3 七隈線延伸計画

七隈線が検討された当時は、福岡市の西南部地域は、市の2割強の面積に全市民の4割にあたるおよそ50万人の市民が住んでおり、さらに人口の増加が予想されていました。一方でこの地域には鉄道がなかったため、通勤・通学などはバスに頼らざるをえず、交通渋滞が慢性化していました。

そのため、この交通渋滞解消の切り札として、西南部地域と都心部を結ぶ七隈線が市議会の論議を経て計画されました。

平成17年2月に橋本～天神南は開業しましたが、都心部区間が未整備で残され、空港線と直接つながっておらず、利便性の面から鉄道ネットワークとしては不十分な状況となっています。

このようなことから、当初計画にあった2つのルートに、天神南～博多駅ルートを加え、市民アンケート等も行いながら採算性や整備効果などについて検討を重ねた結果、平成23年度より「天神南～博多駅ルート」の事業化に向け、取り組むこととなりました。



<延伸区間（天神南～博多駅間）の概要>

- 建設キロ：約1.4km（営業キロ 1.6km）
- 事業費：約450億円
- 利用人員（延伸区間）：約6.8万人／日

4 ICカード「はやかけん」

福岡市地下鉄のICカード「はやかけん」は、平成21年3月に導入し、平成22年3月からは、西鉄「nimoca」、JR九州「SUGOCA」、JR東日本「Suica」との相互利用を行うとともに、電子マネーサービスも開始いたしました。電子マネーは、区役所等の窓口における手数料や美術館入場料の支払いなど、行政サービスを中心に利用箇所を拡大するとともに、小学生（利用者）が持っている「はやかけん」を、駅や学校で専用端末にタッチするだけで、通過場所と時刻が保護者にメール配信される「みまもりタッチ」サービスを開始するなど、市民カードとしての役割も担っています。現在は、全国の主要交通事業者との相互利用拡大について、平成25年春開始を目標に検討を進めております。



5 安全・安心の追求

福岡市交通局では、サービスの根幹である安全の確保を最優先に事業の運営にあたっています。お客様が安心してご利用いただけるよう、開業以来、今日に至るまで事故防止のための様々な対策を講じてまいりました。

列車の安全な運行を実現するため、開業当初から最高水準の運転保安装置であるATC（自動列車制御装置）、ATO（自動列車運転装置）を導入し、衝突・脱線などの運転事故発生件数“ゼロ”を維持しています。

また、列車との接触事故やホームからの転落を防止するため、ホームドア（ホーム柵）の設置にも積極的に取り組み、平成16年度に開業した七隈線には当初から設置している上、既に営業を行っていた空港線、箱崎線にも設置を進め、全国の地下鉄に先がけて、全線全駅へのホームドアの設置を完了しました。

救急救命用として全国的に普及が進んでいるAED（自動対外式除細動器）についても、全駅全改札口に設置しています。



6 人にやさしい地下鉄

地下鉄のご利用に関することすべてをスムーズに行えるよう、駅や車両にユニバーサルデザインを積極的に取り入れています。

全駅にエスカレーター、エレベーター、多機能トイレ（みんなのトイレ）、傾斜型券売機等を設置しているほか、車両では、車いすスペースの設置、車両連結部の段差解消など、人にやさしい地下鉄を目指しています。



特に、七隈線はユニバーサルデザインに徹底してこだわり、全ての駅を直線ホームとすることで車両とホームの段差やすき間を可能な限りなくしているほか、オストメイト対応トイレ、点字や音声による案内、車両の車いすスペースと駅エレベーターの位置を揃えるなど、様々な工夫を行っています。

また、外国からのお客さまにも、少しでもスムーズに利用していただけるよう、駅ナンバリング表示をはじめ、主要駅での4ヵ国語によるサイン案内や、全駅全改札口における電話通訳システムを活用した4ヵ国語での案内サービスなどを実施しています。

7 環境にやさしい地下鉄

鉄道は、1人を1km運ぶときの二酸化炭素排出量が、バスの約3分の1、マイカーの約9分の1と少なく、環境にやさしい乗り物であるため、マイカーなどから地下鉄に乗り換えていただくことが、地球温暖化やヒートアイランド現象といった環境問題への対応策になると考えています。このため、土・日・祝日に、1日乗車券を通常よりお得な価格で販売している「エコちかきっぷ」や、地球と人のダイエットをキーワードに「駅までちょっと歩いてみよう」と思ってもらえるようなきっかけづくりを進める「SUBWAY DIET (サブウェイ・ダイエット)」など、環境の観点から、地下鉄を選んでいただけるような取り組みを進めています。

また、省エネ車両の導入（福岡市交通局の全41編成）、省エネ型照明器具の採用、エスカレーターの自動作動停止など、電力使用量の削減に取り組むとともに、太陽光発電や雨水循環利用システムといった自然エネルギーの活用、きっぷのリサイクル、トイレでの再生水の積極的な利用など、様々な環境負荷低減のための取り組みを行っています。

8 最後に

福岡市地下鉄は、昭和56年の開業後30年にわたり、市民生活、都市活動に不可欠な都市基盤施設として、福岡都市圏公共交通ネットワークの要として重要な役割を担ってきましたが、今後とも、アジアのリーダー都市を目指す福岡の基幹交通として、安全・安心を最優先に、よりよいサービスの提供を目指してチャレンジを続けてまいります。



今夏の電力供給不足に向けた鉄道輸送の課題

◆
芝浦工業大学 土木工学科 教授

岩倉 成志



1. はじめに

まず東日本大震災により被災された方々へのお見舞いを申し上げるとともに、被災地の早期復旧・復興に尽力されている全ての方々に敬意を表したい。仙台地下鉄においても大きな橋脚被害となったが、関係各位の協力によって早期復旧がなされたことは今後の被災後の復旧体制の組成という点で参考になる。

本地震により首都圏の鉄道も全面的な運休を強いられたが、東京メトロおよび都営地下鉄が6時間後から順次運転が再開されたことは帰宅者の混乱の軽減に大きく貢献した。しかし2日後の日曜の夜に急遽発表された計画停電により、再び大きな混乱に陥ってしまった。当初、東京電力は節電程度を明確にしないまま鉄道会社へ依頼し、混乱に拍車をかけたが、国土交通省鉄道局の迅速な対応によって鉄道会社個々の変電設備を抽出し、家庭用送電を受けている踏切等をもつ路線を除いて、運行の安定化が図られた。国民が懸命に節電に努めた結果、計画停電はいわゆる計画的には実施されず、無計画停電と揶揄されるようになった。その後、不公平との世論から都心部での計画停電の可能性も示唆されて今日に至っている。

本稿を執筆した4月末時点では、今夏の電力供給不足に向けて、東京電力は供給量の回復に努め、企業は節電対策の検討に追われている。しかし、前提条件が整理されていない、もしくは意思決定の優先順位が示されないまま、各所が節電対策を進めていることに危惧している。電力供給に頼りきった極めて脆弱な都市機能を崩壊させないためにも、需給の個別バラバラの努力に頼った最適化ではなく、今夏の鉄道運行計画を前倒しで決定した後、各企業が下請け企業も含めた勤務時間の最適化を図るべきと考える。

2. 前提不在の議論

まず今夏の電力最大供給力の見通しを整理してみよう。東京電力の3月25日のプレスリリースでは7月末で4650万kW、経済産業省電力需給緊急対策本部の4月8日発表では夏までに4500万kW前後と発表している。その後、東京電力は4月15日に5200万kWに上方修正して第二報として発表、4日後の19日午前には5700万kWへの上積みと報道され、22日には政府は節電目標を大口需要家25%、小口20%、家庭15~20%としていたものを一律15%削減に見直す検討に入ったと報道された。しかし、当日夕方には東京電力から経済

産業相への供給見通しの上積みの報告はなく、精査されたものではないと報道された。その後、4月28日に経済産業相は精査中であるものの一律15%削減の見通しがたったと会見している。この見通しの確定値がいつ得られるのかは伝えられておらず、下限値としての精査済み最大供給量と期待値としての最大供給量とは分けて提示すべきであり、各企業が節電策の検討を進めているさなかでの見通しの発表のタイミングが適切であったかは事後評価が必要である。

次に今夏の最大電力需要の見通しであるが、経済産業省も東京電力も記録的猛暑であった昨夏のピーク需要5999万kWを前提とした検討をしているようにみえる。しかし、この前提条件のコンセンサスはとられているのだろうか。2001年7月24日にピーク需要6430万kWを記録し、過去10年で6000万kWを超えた年が6度ある。ピーク需要を超える状況になれば計画停電や大口需要家の使用制限を実施せざるを得ず、5999万kWを前提として全分野15%の削減で5100万kWであるが、6200万kWであれば5270万kWとなり、4月末時点の東京電力プレスリリースベースでの最大供給力5200万kWに達してしまうことになる。さらに、東北電力も今夏の需給ギャップが想定されており、東京電力からの送電も計画されている。4月28日時点で最大供給力1210万kWに対して最大電力需要は昨年並み猛暑の場合1480万kWとされており、270万kWが不足と想定されている。しかし、東北電力管内の最大電力需要は、2005年8月に1520万kW、2007年8月に1505万kWを記録しており、こちらも前提条件の妥当性の議論が必要であろう。

3. 鉄道輸送への影響

政府が掲げた節電目標である大口需要家25%、小口20%を守るべく各企業の対策メニューの報道がなされている。空調や照明、OAの節電対策はもとより、夏期休暇の長期化・分散化、休日勤務、夜間勤務、作業時間の短縮、企業ごとのサマータイム制、時差出勤制などが検討されているようである。ピーク電力をカットもしくは分散に寄与するものとしていち早く導入した企業もある。しかし、こうした企業の対策は通勤の主たる交通機関である都市鉄道のどのような運行状況を所与として議論されているのか疑問である。

ここで昨夏の電力需要の時間変化と首都圏鉄道事業者の夏期の消費電力の時間変化について図1を用いて説明したい。図1の上図は経済産業省等で公開されている昨夏の最大電力需要日の時間変化である。節電率15%の前提で最大供給量4650万kWを前提とすれば10時過ぎから19時までの間が電力不足となり、最大供給量5200万kWを前提とすれば概ね電力不足は解消となる。よって大規模停電や計画停電、大口需要家の使用制限を引き起こさないためには、最大供給電力5200万kW以上の確保、最大供給電力の95%までの電力使用とするなら4940万kWが上限となるため、全分野での11時から17時まで節電率15%以上は死守しなければならない。図1下図は首都圏の鉄道の一日の電力需要量の時間変化の想定である。通常、夏期の朝ピーク時で概ね150万kWの電力使用となる。この図をみて明らかかなように、朝の鉄道需要のピークは電力需要のピークとは一致していない。輸送上の深刻な時間帯は16時以降に発生する夕方の帰宅時間帯と考えるべきであろう。

首都圏鉄道事業の消費電力は150万kWで最大供給電力に対して3%前後でしかない、

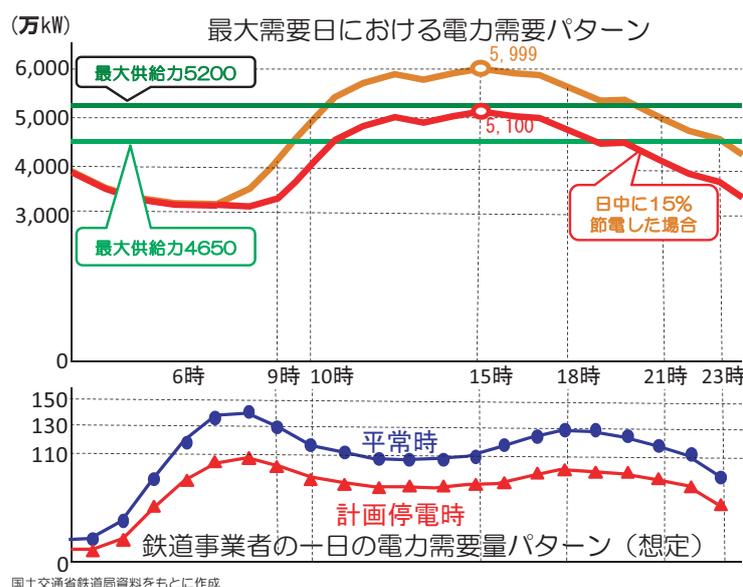


図1 時間ごとの電力総需要と首都圏の鉄道電力需要

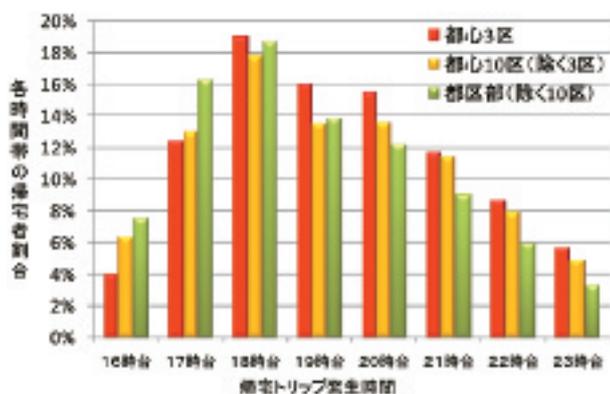
鉄道輸送に節電を強いて輸送力を削減することは、社会的にも経済的にもまったく賢明とは思われない。しかし、昼間時間帯の全分野の節電目標15%が社会的合意であるならば、首都圏の鉄道での一日の業務目的交通量の約70% (約84万人)、私事目的交通量の約40% (約94万人) を占める11時から17時までの節電努力を行う必要がある。

4. 輸送対策の課題

さて輸送需要上深刻な問題をおこすと考えられる夕方の都心の帰宅需要について考えてみたい。都区部から鉄道を利用して帰宅するトリップ数は平成20年に実施された東京圏パーソントリップ調査で604万人となっている。このうち都心3区からは248万人、都心3区を除いた都心10区からは217万人、都心10区を除いた都区部から139万人の帰宅者が発生する。このうち概ね90%が16時以降の帰宅者である。図2は都心3区、都心10区、都区部別に鉄道での帰宅交通の発生時間ごとの帰宅者の割合を示したものである。17時から急激に帰宅者が増加し、21時台まで相当量の

帰宅が発生していることがわかる。

先述したように最大供給電力5200万kWとするならば17時までは節電率15%以上とする必要があり、17時台後半から運行本数を従前に戻していく方法が考えられる。一方、都心部の大手企業が導入を始めたサマータイムは帰宅時間が早まり、供給する輸送力とは逆行する帰宅需要が発生することとなる。若干判りづらいかもしれないが、図2から都心3区から外縁に向けて帰宅時間が早い様子が見て取れる。外縁部から早く帰宅し、都心部は遅く帰宅していることはピーク需要を分散させる方向に働くが、現在のところサマータイム導入に手をあげている大手企業の多くは都心3区内に本社を置く企業であり、こうした動きが都心部の企業で拡大すると、さらに輸送力が低下した時間帯に鉄道需要が集中することになる。鉄道事業者は都区内の企業に対し、早い段階で時間帯ごとの輸送力の見通しを示すとともに、政府や経団連などは企業の立地先を考慮して推奨する勤務時間帯を示すことが必要である。個別企業で局所的に最適化しても社会全体で良い状態とはならない可能性がある。



都心3区：千代田区、中央区、港区
 都心10区(除く3区)：新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、渋谷区、豊島区

図2 都区部における時間帯別の帰宅者割合

鉄道事業者側の節電対策としては、現行実施されている運行本数の削減、空調対策、照明の一部消灯、エスカレーターの停止等が有効と考えられる。加えて加速度を低下させ電力発生を抑える方法も有り得よう。回生エネルギーを考えればシステム全体として効果的な節電が実施可能かは鉄道各社の電気部門のエンジニアの検討に委ねるところである。ただ、路線によって異なるものの、日常的に朝ピーク時の表定速度がオフピーク時に比べて相当程度低下していることを考えれば、非常時である今夏は昼間時間帯や夕方の運行速度を意図的にある程度低下させて使用電力を低下させる方法は一つの手段と考える。

5. おわりに

本雑誌の発刊は5月末と聞いており、最大供給電力5700万kWが確保され、本稿で述べたことが全くの杞憂であることを願うばかりだが、最後に論点をまとめておきたい。

第一に、首都圏の鉄道事業者の電力使用量が3%程度であること、鉄道の輸送力を低下させることの社会的費用が極めて大きいことを考えれば、鉄道は節電対象から外すことが正論である。

第二に、緩急接続や相互直通など極めて複

雑なダイヤ編成の作成や鉄道事業者間の調整、人員配置には相当な時間を要することを政府のみならず、国民に周知する必要がある。その上で、前提となる電力供給量や企業や家庭の節電実行率が不明確であることから、政府が節電対策の意思決定の優先順位を示した上で、今夏の運行計画を早く公表して、企業の勤務時間の調整期間をとり、帰宅時の混乱を抑制すべきである。

第三に、経済産業省や経団連等は、サマータイムなど勤務時間帯の変更を、企業個別に検討させるのではなく、鉄道の輸送力や地理空間的な観点から帰宅時間をマネジメントする方向性を示すことが必要である。なお、最大電力供給量5200万kWが確保された状態で、昨年度並み最大電力需要を前提にしても節電率15%以上が絶対条件であるため、さらなる節電目標に向けて、企業へのインセンティブ方策や報奨制度を設けて節電策を競争させるべきである。

謝辞

土木学会土木計画学委員会震災調査メンバーの兵藤哲朗教授、福田大輔准教授、日比野直彦准教授との議論や、国土交通省鉄道局および鉄道事業者の方々へのヒアリングなどが執筆のベースにある。また鉄道運行側の節電アイデアは本学鉄道研究会の斎藤真行君、大木徹憲君らに基づく。各位へ謝意を表したい。ただし、本稿は各位の意見を代表するものではなく文責は筆者にある。

平成23年度 都市鉄道関係予算の概要

国土交通省鉄道局都市鉄道課
監理第一係長 本田 柳太

I 概要

はじめに、このたびの東日本大震災により、被害にあわれた皆様に心よりお見舞い申し上げます。

平成23年度の予算は、「中期財政フレーム」に基づき財政規律を堅持するとともに、成長と雇用や国民の生活を重視し、「新成長戦略」及びマニフェスト工程表の主要事項を着実に実施する「元気な日本復活予算」である。

これに基づき、特に公共事業の予算に関しては、大規模事業の抜本的な見直しを引き続き進めるとともに、更なる選択と集中やコスト縮減の徹底を通じて合理化・効率化を図りつつ、真に必要な資本整備等に重点化を行っている。

平成23年度の都市鉄道関係の予算の編成に当たっても、このような考え方を踏まえて、生活者視点からの鉄道の機能向上を図るため、近年課題となっている慢性的な遅延・輸送障害への対策や、生活支援機能の集積による駅空間の高度化・バリアフリー化等の取り組みへの支援等の施策に重点化を行うなど、メリハリ付けをするとともに、補助金の統合等によってより効率化を図った予算を計上している。以下に、23年度の都市鉄道関係の予算配分と関連する支援制度の概要を説明する。

II 都市鉄道整備関連予算について (表1)

1. 都市鉄道の利便増進 【都市鉄道利便増進事業費補助】

都市鉄道ネットワークは、これまで新線建設、複々線化などの輸送力増強や混雑緩和を主眼に整備が進められてきた結果、相当程度拡充しつつある反面、①路線間の接続が悪く迂回が必要、②混雑時間帯に速達性が低下、③駅内外の構造が複雑で移動しづらい等そのネットワークの機能が十分に活かされていない状況にある。

そこで、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用し、その利便性の増進を図るため、都市鉄道等利便増進法に基づき、連絡線等の整備による速達性の向上や周辺整備と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化を推進している。

都市鉄道利便増進事業費補助は、第三セクター等公的主体が行うこのような整備について、補助対象事業費の1/3を補助するものであり、23年度予算においては、引き続き整備を推進する相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線について、8.5億円（対前年度比17%）を計上している。

※都市鉄道利便増進事業費補助については、平成23年度分を一部前倒して実施するため、平成22年度に補正予算（30億円）を計上している。

2. 地下高速鉄道の整備【地下高速鉄道整備事業費補助】

大都市圏における通勤・通学混雑緩和、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の活性化を図るなど、都市機能を再生し、魅力ある都市を創造するために、地下高速鉄道の新線建設、大規模改良工事（バリアフリー化、相互直通運転箇所における平面交差の立体交差化、折返施設の整備及び駅構内拡張等）を推進している。（補助率35%、地方公共団体も同様の補助を実施）

平成23年度予算においては、引き続き、公営事業者等の整備に対して補助することとしており、22年度と同額の総額211.2億円を計上している。

3. 貨物鉄道の旅客線化【幹線鉄道等活性化事業費補助】

既存ストックを有効活用しつつ、沿線地域の通勤・通学輸送を確保するとともに、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の都市機能の向上・活性化を図る観点から、大都市圏における貨物鉄道線を旅客線化し、効率的な鉄道整備を推進している。（補助率20%、地方公共団体も同様の補助を実施）

平成23年度予算においては、引き続き、大阪外環状鉄道(株)大阪外環状線(おおさか東線)の整備に対して補助することとしており、その所要額として1.0億円（対前年度比26%）を計上している。

4. 鉄道駅の総合的な改善【鉄道駅総合改善事業費補助】

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を行い、駅機能を総合的に改善する事業に対して、国・地方公共団体が補助対象事業費の20%（合計40%）の補助を行うとともに、人にやさしく活力ある都市の実現をめざし、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（コミュニティ・ステーション化）を図る事業に対して、国・地方公共団体が補助対象事業費の1/3（合計2/3）の補助を行い、その整備を積極的に支援している。

平成23年度においては、引き続き、都市側との連携を図りつつ、駅を中心とした更なる都市の再生を効率的に推進することとしており、新規事業として阪神電鉄本線甲子園駅、JR東日本根岸線関内駅、継続事業として京浜急行電鉄本線の京急蒲田駅、西武鉄道池袋線椎名町駅の整備を実施することとしており、所要額3億円（対前年度比61%）を計上している。

5. 鉄道施設の安全対策【鉄道施設総合安全対策事業費補助、鉄道施設安全対策事業費補助金】

(1) 鉄道施設老朽化対策事業【鉄道施設総合安全対策事業費補助】

鉄道施設老朽化対策事業は、厳しい経営状況と合わせて老朽化が急速に進行している地方鉄道の橋りょうやトンネルであって、その補強・改良に複数年を要する施設を対象として、老朽化した施設に対する抜本的な対策を推進するものである。

具体的には耐用年数を超過し、かつ老朽化の程度が著しいと認められる施設の補強・改良に対し、その補助対象事業費の1/3を補助する制度である。平成23年度は、所要額0.83億円を計上している。

(2) 鉄道駅耐震補強事業【鉄道施設安全対策事業費補助金】

鉄道駅は、多数の人々が利用しており、地震による利用者への被害を防止することは極めて重要である。また、地震発生時には交通機関に関する情報の提供、一時的避難や救急活動の場、更には、代替交通の結節点としての場等の防災拠点としての役割を持つことか

ら、耐震補強の実施が急務である。

鉄道駅耐震補強事業は、今後発生が予測される首都直下、東海、東南海・南海地震等の大規模地震に備え、乗降客数が1日1万人以上の高架駅であって、かつ、乗換駅又は折返し運転が可能な駅の耐震補強を実施するため、補助対象事業費の1/3を補助することにより、耐震化の推進を図るものである。平成23年度は、所要額8.12億円を計上している。

6. 鉄道駅のバリアフリー化等既存の駅施設を活用した機能向上【地域公共交通確保維持改善事業費補助金】

鉄道駅におけるエレベーター等の整備によるバリアフリー化の推進は、本格的な高齢社会の到来、障害者の社会参加の要請の高まり等を背景に、高齢者、交通弱者が駅を安全かつ円滑に利用する上で重要であることから、鉄軌道駅のバリアフリー化設備整備を行う鉄軌道事業者に対して補助することにより、その整備を積極的に支援している。

平成23年度予算においては、総合的・一体的なバリアフリー化の推進を柱とするバリアフリー法の趣旨や同法に基づく新たな基本方針を踏まえ、鉄軌道事業者が行う段差の解消、

転落防止設備の整備、誘導用ブロックの整備、障害者対応型便所の設置等鉄軌道駅における移動等円滑化に資する整備を推進するため、これまでの交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金等を統合して新たに、地域が生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ取り組むバリアフリー化等の事業に対する域公共交通確保維持改善事業費補助金を創設し、305.3億円の内数を計上している。

なお、バリアフリー化の一環として、バリア解消に資する待合・乗継環境の向上、情報提供及び鉄軌道駅等の利用者の利便性の向上に資する生活支援機能施設（保育施設、医療施設）に係る支援についてもこの内数として計上している。

7. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による都市鉄道の建設【譲渡線建設費等利子補給金】

旧日本鉄道建設公団が建設又は大改良を行い、完成後鉄道事業者に譲渡する譲渡線は、大都市圏における通勤・通学輸送力の確保、都市交通機能の充実を図る上で重要であることから、鉄道施設の建設等に係る債券及び借入金の支払利子の一部を補給してきたところ

表1 平成23年度 都市鉄道関係補助金一覧

(単位：百万円)

区分	23年度予算額 (A)	22年度予算額 (B)	倍率 (A/B)
都市鉄道利便増進事業費補助	850	5,100	0.17
都市鉄道整備事業費補助 地下高速鉄道	21,120	21,120	1.00
幹線鉄道等活性化事業費補助（貨物鉄道の旅客線化）	100	389	0.26
鉄道駅総合改善事業費補助	300	1,430	0.21
鉄道施設総合安全対策事業費補助 鉄道施設老朽化対策	83	83	1.00
鉄道施設安全対策事業費補助金 鉄道駅耐震補強（※1）	812	—	—
地域公共交通確保維持改善事業費補助金（※2）	30,530の内数	3,940	—

※1 鉄道駅耐震補強については、これまでの公益法人経由の補助の仕組みを改正し、平成23年度より非公共予算に計上している。

※2 平成22年度までは交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金である。

※3 上記補助金のほか、鉄道整備等基礎調査委託費125百万円を計上している。

であるが、日本鉄道建設公団から移行した独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対しても引き続き、補給を行うこととしている。平成23年度予算においては、22年度と同額の3.28億円を計上している。

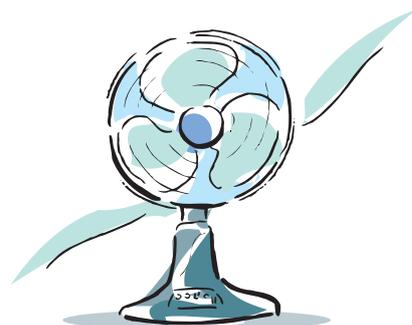
8. 鉄道整備等基礎調査（委託費）

近年の社会情勢の変化等により、鉄道を取り巻く環境も変化し、多様化する鉄道の課題等に対応する必要があるため、政策的観点から都市鉄道等に関する調査を実施することとしている。平成23年度予算においては、1.25億円（対前年度比93%）を計上している。

III 平成23年度財政投融资計画の概要

独立行政法人に対する財政投融资計画

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う鉄道整備等に要する資金の一部について、財政融資資金を活用しており、平成23年度財政融資資金借入金については、336億円（対前年度比93%）を計上している。



かんたん！便利でお得！な ICカード「manaカ(manaca)」 のサービス

名古屋市交通局 営業本部総合企画部運賃システム開発室

はじめに

名古屋市交通局では、名古屋臨海高速鉄道株式会社（以下「あおなみ線」という。）、名古屋ガイドウェイバス株式会社（以下「ゆとりーとライン」という。）、名古屋鉄道株式会社（以下「名鉄電車」という。）、名鉄バス株式会社（以下「名鉄バス」という。）、及び豊橋鉄道株式会社の5社と共同で導入の準備を進めてきたICカード「manaカ」のサービスを、平成23年2月11日から開始しました。



平成23年2月11日
オープニングセレモニーの様子

manaカは、大変ご好評いただき、半年間で120万枚目標のところ、サービス開始から2か

月で発売枚数70万枚を突破しました。

また、manaカ導入と同時に、manaカ関連グッズも発売し、大変ご好評いただきました。



manaカピンバッジ→



↑専用パスケース「タッチアンドゴー」



コードリール→

乗車券機能と電子マネー機能を合わせ持ち、便利にご利用いただけるICカード「manaカ」の特徴やその機能などについてご紹介いたします。

マナカのデザイン等について

「日本の真ん中をつなぎ、くらしの真ん中をつなぐICカード」

日本の真ん中のこの地域の交通事業者が手をつなぎ合うことで利便性を向上し、乗車券としてだけでなく、お買い物にもお使いいただける、くらしを便利につなぐICカードとして、覚えやすく親しみやすい名称としました。

マナカには、記名式マナカ、無記名式マナカとマナカ定期券があります。記名式マナカには、小学生以下の方のための小児用マナカ、身体障害者手帳、愛護手帳、療育手帳などをお持ちの方のための割引用マナカがあります。（割引用マナカは、市バス・地下鉄の他、あおなみ線、ゆとりーとライン、名鉄バスで割引適用となるお客様が利用できます。）



マナカ (manaca) デビュー記念カード



ICカード「マナカ (manaca)」(通常版)

マナカの独自サービス

① マナカマイレージポイント

1枚のマナカで1か月間に市バス・地下鉄を2,000円以上（小児用及び割引用は1,000円以上）利用すると、SF（現金）の合計利用金額に応じてポイントがたまり、これを市バス・地下鉄などの乗車料金として10ポイントにつき10円相当として使用できるマイレージポイントを導入しました。

平日（昼間除く）には、使えば使うほどポイント率が高くなるお得な通常ポイントを適用し、平日（昼間）及び土・日・休日には、通常ポイントよりお得な昼間ポイントを適用します。※平日（昼間）の利用時間は、10時から16時までです。

ア. 通常ポイント

区分	1か月間の合計利用金額		ポイント率
	大人用マナカ	小児用・割引用マナカ	
市バス	15,000円以上	7,500円以上	13%
	10,000円以上 15,000円未満	5,000円以上 7,500円未満	12.5%
地下鉄	5,000円以上 10,000円未満	2,500円以上 5,000円未満	12%
	2,000円以上 5,000円未満	1,000円以上 2,500円未満	10%

※合計利用金額の1,000円（小児用及び割引用は500円）未満の端数は切り捨てます。

イ. 昼間ポイント

昼間ポイントは、通常ポイントよりポイント率を高く設定しています。

区分	1か月間の合計利用金額		ポイント率
	大人用マナカ	小児用・割引用マナカ	
市バス	2,000円以上	1,000円以上	30%
地下鉄	2,000円以上	1,000円以上	20%

※合計利用金額の1,000円（小児用及び割引用は500円）未満の端数は、通常ポイントの対象となる利用金額に合算します。また、合計利用金額が2,000円（小児用及び割引用は1,000円）未満の場合も同様です

ウ. ポイントの取得・使用

市バス・地下鉄の乗車でたまったポイントは、翌月の10日以降に取得できます。ポイントの取得期限は1年間で、取得したポイントの使用期限はありません。

取得したポイントは、市バス・地下鉄、あおなみ線やゆとりーとライン、名鉄電車などの乗車料金として利用できます。また、他の事業者でたまったポイントは、市バス・地下鉄で利用できます。

「マナカ」導入にあたり、より多くの方に「マナカ」を購入していただけるよう、また、早期の定期券への移し替えを促すため、ポイントプレゼントキャンペーンを行いました。

<各種ポイントプレゼントキャンペーン>

①	1/11(火)～1/31(月)に記名式マナカを予約すると、抽選で2,000名様に500ポイント
②	2/11(金・祝)～2/28(月)にマナカを買うと、抽選で1,000名様に1,000ポイント
③	2/11(金・祝)～2/28(月)に定期券(※)をマナカに移し替えると、抽選で1,000名様に500ポイント
④	2月中に市バス・地下鉄を1,000円以上利用すると、全員に100ポイント
⑤	3、4月にマナカを買うと、抽選で各月1,000名様、合計2,000名様に500ポイント

※期限が3月以降のもの

② 乗継割引

これまでの乗継割引(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(小児用及び大人割引用は40円)の割引)を、マナカにおいても引き続き実施しています。

電子マネー

マナカの電子マネーは、地下鉄の駅などで入金した金額を、バス・地下鉄での利用に加えて、右のマークのある地下鉄駅構内の店舗・飲料水自動販売機・証明写真機、サークルK・サンクス、地下街などで利用できます。

ご利用できる店舗などは、順次拡大していきます。



名古屋市交通局加盟店標識

今後の相互利用

平成24年度には、JR東海の「TOICA」(平成24年春)とJR東日本の「Suica」(平成25年春)との相互利用を実施します。

また、JR北海道の「Kitaca」、PASMO協議会の「PASMO」、スルツとKANSAI協議会の「PiTaPa」、JR西日本の「ICOCA」、福岡市交通局の「はやかけん」、西鉄の「nimoca」及びJR九州の「SUGOCA」との相互利用についても、平成25年春の実現を目標に検討しています。

さいごに

名古屋市交通局では、将来にわたり市バス・地下鉄による一体的なサービスを安定的に提供し、市民の移動手段を確保する役割を果たしていくために、市バス・地下鉄両事業の健全な経営基盤を確立することをめざして、平成22年3月に市営交通事業経営健全化計画(計画期間：平成21年度～28年度)を策定し、様々な施策に取り組んでいます。その中でも、「マナカ」導入は、今後の交通局の乗車券の基本サービスとなるものであり、まだまだ厳しい状況が続いている市バス・地下鉄の利用

者増加に向けての鍵となる、ビッグプロジェクトです。

また、平成23年3月27日には、市営地下鉄桜通線野並・徳重間が開通し、マナカ導入とともに、より便利で快適な地下鉄がスタートしました。

今後とも、職員一人ひとりが、高いサービス意識を持ち職務に取り組むとともに、職員一丸となって経営の健全化を進め、お客さまに「ありがとう」と言ってもらえるよう、より便利で快適な地下鉄をめざしていきます。



「上本町 YUFURA (ユフラ)」 について

近畿日本鉄道株式会社 秘書広報部

1. はじめに

「近鉄グループ経営計画」の主要プロジェクトの一つとして、また、創業百周年シンボル事業として、大阪上本町駅南側の近鉄劇場跡地において建設を進めてきた「上本町 YUFURA (ユフラ)」が、平成22年8月26日にグランドオープンしました。「上本町 YUFURA」は、「大阪 新歌舞伎座」「ショッピングゾーン」「オフィス」で構成する地下1階・地上13階建ての複合ビルで、大阪市内の主要な路線が交差する近鉄の大阪上本町駅と直結し、近鉄百貨店上本町店およびシェラトン都ホテル大阪と隣接しています。



「上本町 YUFURA」(外観)

今回は、「大阪 新歌舞伎座による文化芸能の発信」、「新しい都心生活のサポート」、「ビジネスの活性化」といった機能を担う新たな拠点として上本町に誕生した「上本町 YUFURA」についてご紹介いたします。

2. 上本町エリア

「上本町 YUFURA」が直結する大阪上本町駅は、1日の乗降者数が約8万人で、近鉄大阪線の基点となっており、通勤通学のお客様をはじめ、伊勢方面への玄関口として賑わっています。大阪上本町駅に隣接する大阪市営地下鉄「谷町九丁目駅」と合わせると、1日の乗降者数は15万人を超え、また、関西国際空港や大阪国際空港へのリムジンバスの発着地点でもあります。さらに、平成21年3月には、阪神なんば線の開業により阪神電鉄との相互直通運転が実現し、神戸・奈良を直通で結ぶ新たな東西軸上に位置することとなり、上本町エリアは大阪市東部の一大交通拠点となっています。

大阪の背骨とも言われる上町台地にある上本町周辺は、その昔、聖徳太子が四天王寺を開き、国の仕組みを整備した地であり、飛鳥～奈良時代には都である難波宮も置かれました。豊臣秀吉の時代には武家や商家の街とし



大阪上本町駅へのアクセス図

て愛され、江戸時代には寺町が整備されるなど、上本町周辺は古くから都市として栄えてきました。また、大阪最古と言われる生國魂(いくたま)神社をはじめ、200近くの由緒ある神社、仏閣が点在し、数多くの史跡や文化遺産が残されており、歌舞伎・浄瑠璃・落語・講談、さらには近代・現代の文学作品に至るまで、さまざまな作品の舞台になるなど、上方伝統文化や文学にゆかりの深い地でもあります。このような歴史や文化の薫り高い上町台地の中心に上本町は位置しています。

大阪市内にありながら閑静なたたずまいの上本町周辺は、幼稚園から大学まで公立・私立の学校が数多く集まる、大阪市内でも有数の「文教地区」として知られており、大阪国際交流センターなどの公的施設も多数立地しています。医療機関も大阪赤十字病院や大阪警察病院といった設備の整った大病院が集積するなど充実しています。また、大阪市内で7カ所だけが指定されている「風致地区」のうち、四天王寺、夕陽丘、茶臼山の3カ所を包含するなど、自然、文化、教育、医療など、

大変恵まれた環境が整っているエリアです。こうしたことから、大阪市内屈指の居住エリアとして高い評価を得ています。

3. 近鉄創業の地である上本町の軌跡

当社は、明治43年に創業して以来、昨年創業百周年を迎えましたが、上本町は当社にとって「創業の地」であり、「原点」であります。当社は上本町の発展とともに歩んできました。

上本町駅の開業は大正3年。上本町から奈良まで30.6キロの鉄道が開通し、約55分で結びました。多くのお客様で賑わい、開業初日だけで約2万人以上がご乗車され、沿線の家々には開通を祝う日章旗が掲げられたほどだったそうです。



開業当日の上本町駅

大正15年には、地上7階、地下1階建て延床面積約11,700㎡の近代的なターミナルビルを完成し、昭和11年には、現在の近鉄百貨店上本町店の前身である「大軌百貨店」を開業させました。昭和13年には、大阪(上本町)―名古屋間が全線開通し、奈良、伊勢、名古屋への玄関口として拠点性が一層高まることとなりました。昭和29年には、近鉄劇場の前身である映画館「近鉄会館」が完成、以後も



完成当時の大軌ビルディング（大正15年）

近鉄百貨店を増築するなど継続的な整備を行い、昭和48年には上本町ターミナルビル（地上12階、地下4階）が全館完成しました。当時はまだ珍しい立体駐車場を完備し、ブームとなっていたボーリング場も併設しました。

その後、昭和60年には、「近鉄劇場」や「都ホテル大阪（現シェラトン都ホテル大阪）」を開業させ、ターミナルとしての拠点性、情報発信機能を大幅に強化。そして、平成22年、近鉄劇場跡地に「上本町YUFURA」が開業。上本町の新名所として多くのお客様をお迎えしています。



上本町ターミナルビル（平成22年）

4. 「上本町YUFURA（ユフラ）」の概要

(1) 「上本町YUFURA」全体概要

■所在地：大阪市天王寺区上本町6丁目
（大阪上本町駅南隣）

■敷地面積：約5,500㎡（歩行者広場含む）

■延床面積：約38,000㎡

■構造規模：鉄骨造 地下1階・地上13階建て

大阪新歌舞伎座（地上6階～地上8階）：約8,000㎡

ショッピングゾーン（地下1階～地上5階）：約10,000㎡

オフィスゾーン（地上7階～地上13階）：約7,000㎡

■開業日：平成22年8月26日

■投資額：約130億円

■設計コンセプト：

- ・「上本町YUFURA」は、近鉄百貨店上本町店およびシェラトン都ホテル大阪の白い外壁と、周辺の豊富な植樹が描く「緑と白のコントラスト」を継承した、周辺環境と調和する品格あるデザインとし、長い時間を超えて普遍的に親しんでいただけることを設計コンセプトとしました。
- ・外壁ガラスには、縦型のルーバーを設置することで、上昇感を表現するとともに、正面から見ればガラス張りに、視点を変えれば白い外壁に見えるという特徴を持たせています。
- ・新歌舞伎座部分の外壁には、櫓を設置するほか、新歌舞伎座のシンボルでもある唐破風をデザインに取り入れ、色調と形状によって芸能文化の拠点らしい特徴を持たせています。
- ・隣接する近鉄百貨店上本町店とは、地下1階、地上4階、5階にて接続し、二つ

の建物に回遊性を持たせることで、相乗効果を発揮します。

- ・新歌舞伎座へのバス団体のお客様や、ショッピングゾーンへ車で来られる方もご利用しやすいように、地上2階にて上本町駐車場（約800台収容可能）とも接続しています。



「上本町YUFURA」正面



「上本町YUFURA」大阪新歌舞伎座外観

(2) 「上本町YUFURA」の由来

「上本町YUFURA」のネーミングは、全国からの公募で決定しました。都会の便利な機能と、街に溢れる上質な雰囲気表現しました。“ゆらりふらり”と何度でも立ち寄りたくなる“気持ちよい場所、心地よい空間”をイメージして名付けられました。

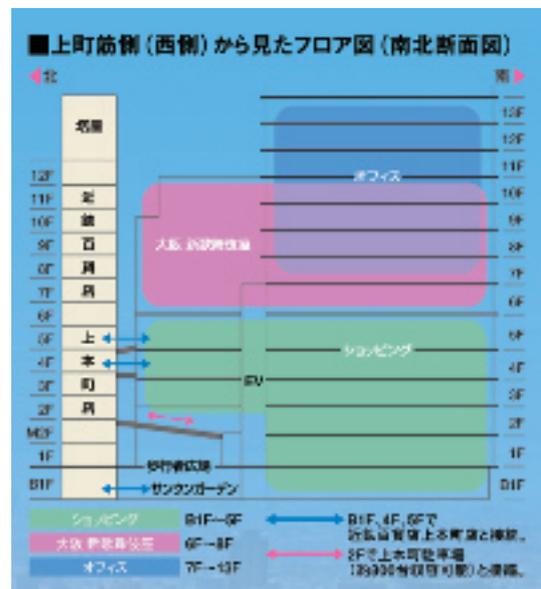


上本町 YUFURA

「上本町YUFURA」ロゴマーク

(3) フロア別概要

① フロア構成図



「上本町YUFURA」フロア構成図

② ショッピングゾーン（地下1階～地上5階）

■ 営業面積：約10,000㎡

■ 店舗数：39店舗

■ コンセプト：

- ・地域に暮らす人はもちろん、ターミナルを利用するすべての人が、いつでも気楽にショッピングを楽しんでいただける「都心カジュアルライフ支援型商業施設」。
- ・居住地区として大阪市内で人気の高い「上本町エリア」において、日常性、利便性の高い商品やサービスを取り扱う店舗で構成し、都心での豊かで上質なライ

フスタイルをサポートします。

- ・隣接する近鉄百貨店上本町店より若いお客様をターゲットとし、ファミリーやカップルでショッピングを楽しんでいただけの商業施設とすることで、近鉄百貨店上本町店と相互補完する商業施設。

■ターゲット：

- ・メインターゲット…30～50代ミセス（30代のマインドを持つミセス）を中心とする都市生活ファミリー
- ・サブターゲット…来街者（大阪新歌舞伎座来場者、上本町周辺のオフィスワーカー、学生など）

■商 圏：足元商圈である天王寺区、中央区、東成区に、東大阪市、八尾市を加えた約44万世帯、約96万人を主力商圈と想定。

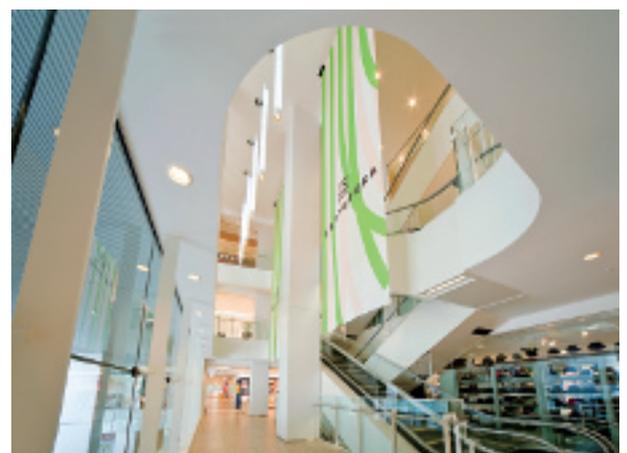
■商品・サービスコンセプト：

4つの切り口	商品・サービス構成
足元居住者、ターミナル利用者のデイリーニーズに対応。	日常性、利便性の高い商品・サービスの導入。
毎日足を運んでいただけるような憩いの時間と場所を提供。	カフェ、ビューティー、カルチャー等を切り口とする時間消費型サービスの導入。
近鉄百貨店上本町店と役割分担し、相互補完する。	ファミリー向けショップ、カップル向けショップ、生活雑貨ショップ等複合業態の導入。
大阪新歌舞伎座来場者の食事・買い物ニーズにも対応。	幕間の食事にも対応できる飲食店舗や和カフェ、個性的な雑貨ショップの導入。

■フロア構成：

階数	業態	内容
6～8F	大阪新歌舞伎座	商業演劇全般
5F	レストラン街	「カジュアルスタイル&老舗」をテーマとし、日常の利用に加え、新歌舞伎座来場者の食事にも対応するレストラン街。上本町エリアで不足感のある業種・業態を中心に構成。
4F	デイリーライフマーケット	「上本町YUFURA」のシンボルテナントの一つとして、都心カジュアルライフ支援型の大型マグネット店舗を導入。

3F	デイリーライフマーケット	「日々、自分らしい暮らしを求める人々へのライフスタイル支援」をテーマとし、日常生活寄りでありながらもおしゃれ感のある店舗を集積。カフェ、料理教室、ネイルサロン、リラクゼーションサロンなど時間消費型サービスも充実。
2F	ファミリーファッションモール	1F広場からエスカレーターで直接つながるとともに、駐車場からのアクセスの良さを活かした専門店街として、大型ライフスタイルショップに加えて、ファッションや雑貨の個性的な店舗で構成。
1F	ファミリーライフスタイルモール	1F広場に面して独立路面店的店舗が並ぶフロア。親子で楽しめるファッション、ペットファッションやファーストフード、まだ若いファミリー層向けの保険カウンターなど、都心カジュアルライフ支援のシンボルフロア。
B1F	スーパーマーケット	良質で充実した品揃えのスーパーマーケットを導入し、隣接する近鉄百貨店上本町店食料品売場とともに、地域一番の圧倒的な規模の食品ゾーンを展開。また、地上への吹き抜け空間であるサンクンガーデンには、サンディッチ専門店を誘致し、日常の買い物からひとときの憩いや待ち合わせなどの様々なシーンでご利用いただけるフロア。



吹き抜け部分



レストランフロア



大阪新歌舞伎座 客席

③ 大阪新歌舞伎座（地上6階～地上8階）

- ホール形式：演劇ホール
- 主要用途：商業演劇全般
- 収容人員：約1,500席（車いすスペースを含む）
- 延床面積：約8,000㎡
- 客席形式：三層バルコニー式
- 舞台形式：プロセニウム形式（花道付き）
- 主な機構：回り舞台（直径約14.5m） 大迫り、小迫り、スッポン迫り
- その他特長：
 - ・1階、2階、3階席とも舞台までの距離が近い臨場感ある客席構造。
 - ・本格的な回り舞台をはじめとした最新の舞台設備の導入。
 - ・各階の移動をスムーズにさせていただくため、劇場内にエスカレーターおよび身体障害者用エレベーターを設置。
 - ・劇場客席に至るまでのロビーやホワイエは、B1階～5階にあるショッピングゾーンの日常性から一転して、華やかな舞台の非日常空間へと向かうお客様の高揚感を演出。ロビーから客席までの動線上の絨毯を、落ち着いた紺色から、華やかなエンジ色、そして深紅色へと変化させ、お客様の期待感を高める空間づくり。

④ オフィスゾーン（地上7階～地上13階）

- 賃貸面積：約7,000㎡（1フロア約1,000㎡）
- 誘致方針：オフィスについては、基本的に、近鉄保有の優良オフィスビルや他社保有ビルに入居している近鉄グループ会社の移転入居であり、近鉄創業百周年を機に、創業地である近鉄本社のある上本町にグループ会社を集約することで、連携強化、業務効率化を図る。

⑤ 歩行者広場

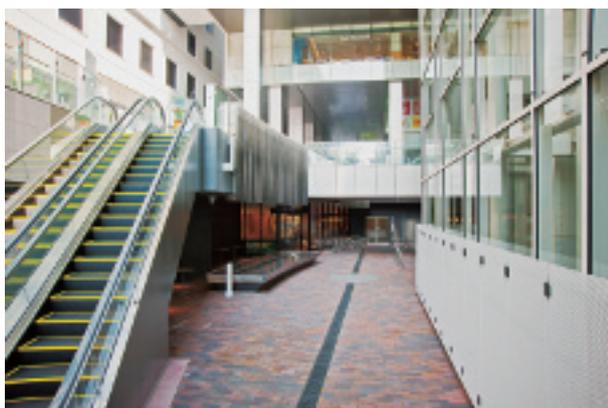
- 整備内容：
 - ・「上本町YUFURA」の外部空間に、「憩い」と「賑わい」を生み出す「街の広場」を設置。
 - ・広場中央部には吹き抜けを設け、地下1階部を地上から光が射し込む明るく開放的な空間とし、都会の喧噪を避けた憩いのサンクンガーデンへと整備するほか、大阪上本町駅からの動線上に、地下1階および地上2階へとつながるエスカレーターを配置し、駅や百貨店からの回遊性に優れた広場としました。
 - ・新たにステージやイベント広場を設け、賑わいを創出。
 - ・緑地や植栽を増やし、ベンチを設置するなど、人々が憩える空間へと再整備した

ほか、「上本町YUFURA」を取り囲む歩道も拡幅しました。

■歩行者広場平面図



歩行者広場平面図



地下1階広場 サンクンガーデン



1階 歩行者広場

5. おわりに

「上本町YUFURA」は、平成22年8月の開業以来、多くのお客様で賑わっています。

近鉄では、今後も、上本町のようなターミナルの整備など、鉄道会社の事業基盤である沿線の活性化を図ってまいります。

地下鉄開業30周年 記念事業について

京都市交通局 高速鉄道部営業課

1 地下鉄のあゆみ

京都市営地下鉄は、1981（昭和56）年5月に烏丸線の北大路駅～京都駅間6.5kmが最初に開業しました。その後、烏丸線は1988（昭和63）年6月に京都駅～竹田駅間3.4km、1990（平成2）年10月に北山駅～北大路駅間1.2km、1997（平成9）年6月に国際会館駅～北山駅間2.6kmと3度にわたり延伸し、現在の国際会館駅～竹田駅間13.7kmで15駅を営業するに至りました。

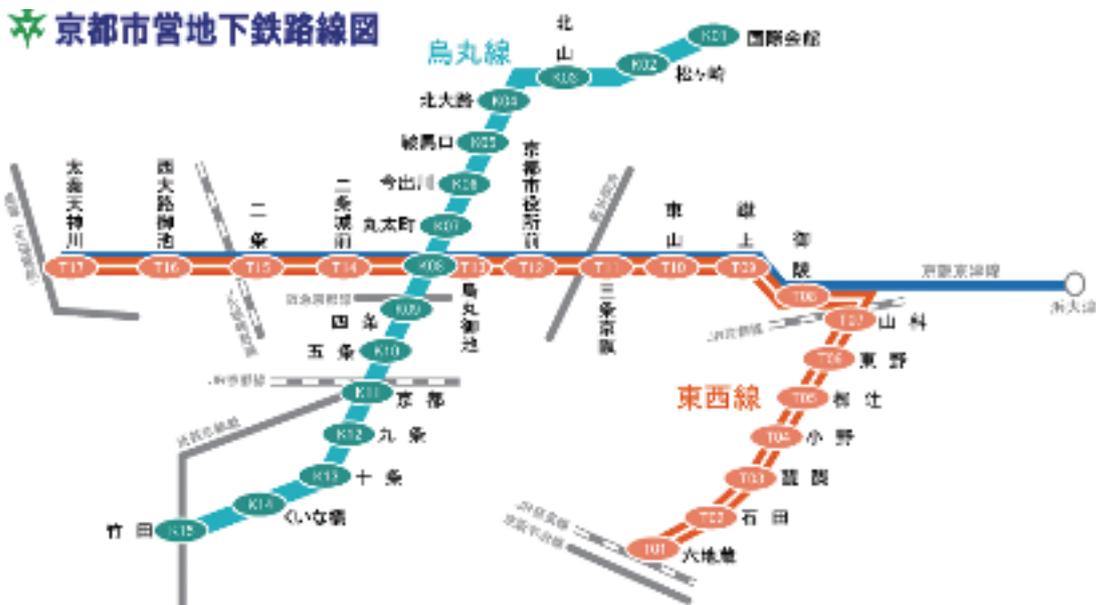
一方、東西線は、1997（平成9）年10月に醍醐駅～二条駅間12.7kmが最初に開業しました。その後、2004（平成16）年11月に六地蔵駅～醍醐駅間2.4kmを延伸し、2008（平成

20）年1月の二条駅～太秦天神川駅間2.4kmの開通により、現在、六地蔵駅～太秦天神川駅間17.5km（17駅）を営業し、烏丸線と合わせ京都市内を十字に結ぶ31.2kmの地下鉄網が完成しました。

2 地下鉄開業30周年を迎えて

以上のような建設を経て、本市の地下鉄は、京都市内を南北に貫く「烏丸線」と、京都市内を東西に貫き、市の中心部と市東部の山科・醍醐地域および宇治市域を結ぶ「東西線」の2路線で、日常生活に欠かすことのできない市民の生活の足として、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、1日

京都市営地下鉄路線図



あたり約32万4千人のお客様にご利用いただいております。今年の5月29日の「地下鉄の日」(※)をもって、開業30周年を迎えます。

これを記念して、日ごろ地下鉄をご利用いただいているお客様や市民の皆様に感謝の気持ちをお伝えするとともに、皆様に地下鉄に親しみ、楽しんでいただける記念事業を展開しています。

※ 「地下鉄の日」

市民の皆様に、地下鉄をより身近に感じ親しんでいただく日として、昨年4月に、地下鉄烏丸線（北大路駅から京都駅）が営業を開始した昭和56年5月29日にちなんで、毎年5月29日を「地下鉄の日」として定めたものです。

3 地下鉄開業30周年に向けた取組

(1) 記念ロゴマークの制定

地下鉄の30周年を広くお知らせするため、地下鉄開業30周年記念のロゴマークを制定しました。各記念事業の告知のほか、地下鉄車内での掲出等、様々な場面で活用していきます。

【ロゴマーク】

京都をイメージさせる紫色で描かれた地下鉄開業30周年を表すデザイン文字に、交通局のシンボルマークである局章をあしらっています。



ロゴマーク



車内ステッカー

(2) カウントダウンボードの設置

毎日、各駅職員の手で開業記念日までの残り日数をカウントダウンし、記念日に向けて雰囲気盛り上げるため、地下鉄開業30周年記念日の100日前である今年の2月18日から、地下鉄各駅にカウントダウンボードを設置しています。

・ 設置期間

平成23年2月18日～5月29日

(開業30周年記念日の100日前から当日まで)

・ 設置場所

地下鉄各駅の改札口周辺の壁面など



カウントダウンボード

現場から I

(3) 記念ポスターデザインの募集

地下鉄開業30周年を広くお知らせするため、「京都市営地下鉄開業30周年ポスター」を作製するにあたり、そのデザインを一般公募しました。地下鉄ファンのお子さまをはじめ多くの方々にご応募いただき、全部で116点の作品をご応募していただきました。局内で審査した結果、最優秀賞の受賞作品一点を決定いたしました。

最優秀賞の作品は、地下鉄全31駅や区役所・支所など市内各所に掲示するとともに、「市営地下鉄1 dayフリーチケット」のデザインの1つとして本年夏頃から全駅で発売することを予定しています。

また、その他の応募作品についても、開業記念日に開催予定の「地下鉄まつり」イベント会場に展示します。



最優秀賞作品



ポスター募集



京ちゃん・都くんの着ぐるみ

4 「おかげさまで30周年 京都地下鉄まつり」の開催

(1) 「おかげさまで30周年 京都地下鉄まつり」の開催

10年ぶりの一般公開となる竹田車両基地をメイン会場として、3つの会場で地下鉄に触れ合える楽しいイベントを開催します。



おかげさまで30周年を迎えることができました。

また、3つの会場に設置しているスタンプを集めると記念品がもらえる「地下鉄まつり ミニスタンプラリー」も実施します。

ア 開催日時

平成23年5月29日（日）

午前10時～午後4時（雨天決行・荒天中止）

※竹田車両基地会場は午後3時最終入場

イ 会場

○竹田車両基地

（地下鉄烏丸線「竹田駅」下車すぐ）

○ゼスト御池 河原町広場

（地下鉄東西線「京都市役所前駅」下車すぐ）

○御池ギャラリー

（地下鉄烏丸線・東西線「烏丸御池駅」構内）

※3会場とも入場無料



軌道自転車



地下鉄保守車両



車両の洗車の様子



チンチンバス

ウ 主なイベント内容

【竹田車両基地会場】

○体験・見学（抜粋）

- ・車両検査の体験（抽選制）
- ・洗車車両への乗車体験（整理券制）
- ・線路ポイント切替の体験
- ・軌道自転車への乗車体験

○ステージ（抜粋）

- ・「地下鉄開業30周年記念ポスターデザイン募集」受賞者表彰式

- ・廃品オークション（収益を震災地域へ寄付）

- ・サブウェイパフォーマー「キング・オブ・パフォーマー決勝戦」

- ・エフエム京都DJによるライブイベント

○PR・販売

- ・地下鉄廃品販売（収益を震災地域へ寄付）

- ・地下鉄・市バスグッズ、カード乗車券の販売

- ・各種PR、販売ブースの出店

【ゼスト御池 河原町広場会場】

○展示

- ・「地下鉄開業30周年記念ポスターデザイン募集」応募作品の展示

○PR・販売

- ・地下鉄・市バス車内忘れ物販売（収益を震災地域へ寄付）※正午開始

- ・各種PR、販売ブースの出店

- （同時開催）『地下鉄子ども文庫～絵本・児童書のリサイクル～』

※正午開始

【御池ギャラリー会場】

○展示

- ・「京都市地下鉄30年の歴史展」の実施（平成23年5月9日（月）～6月20日（月）まで毎日開催）

エ 「地下鉄まつり ミニスタンプラリー」

「おかげさまで30周年 京都地下鉄まつり」の各会場内にある、全3箇所スタンプを集めていただいた方に、記念品をプレゼントします。

- 実施日時 平成23年5月29日（日）午前10時～午後4時

○スタンプ台紙

「おかげさまで30周年 京都地下鉄まつり」のリーフレットがスタンプ台紙となります。（4月末頃から地下鉄各駅や市

現場から I

バス車内等で配布するとともに、当日、各会場でも配布します。）

○記念品のお渡しについて

全3箇所のスタンプを押印したリーフレット（スタンプ台紙）を「竹田車両基地会場」又は「ゼスト御池 河原町広場会場」にお持ちいただいた先着2,000名（計4,000名）の方に、記念品をお渡しします。

(2) 『地下鉄の日』限定 こどもフリーチケットのプレゼント

京都市営地下鉄開業30周年を記念し、地下鉄の小児運賃の対象の方に御利用いただける、『地下鉄の日』当日の地下鉄が1日乗り放題の『地下鉄の日』限定 こどもフリーチケット』をプレゼントします。

○配布日

平成23年5月29日（日）

○配布場所

地下鉄各駅の有人改札及び駅務室

○配布方法

配布場所において、地下鉄乗車時に小児運賃の対象の方お1人様につき1枚を、本人もしくは保護者の方にお渡しします。

※小児運賃の対象の方は以下のお子様です。

- ・6歳以上12歳未満（小学生）の方。

- ・幼児（1歳以上6歳未満）は、同伴者1人につき2人まで無料となりますが、3人目からの幼児は小児運賃の対象となります。

- ・幼児が幼児だけで乗車される場合。

※乳児（1歳未満）は、人数にかかわらず無料です。

5 その他のイベント

「おかげさまで30周年 京都地下鉄まつり」の開催のほか、年内には醍醐車庫見学会の開催や七夕列車及びクリスマストレインなどイベント列車の運行も予定しており、これらのイベントを通じて、皆様がより地下鉄に親しみ、楽しんでいただけるよう努めてまいります。

6 おわりに

以上、開業30周年事業の主な取組について紹介してまいりました。今後、まずは、5月29日に「地下鉄まつり」の開催に向けて「来て良かった。」と思っただけのイベントとなるように、鋭意取り組んでいきます。

本市の地下鉄を取り巻く状況は、依然として厳しく、現在、経営健全化計画の推進に向けて全力で取り組んでいるところです。

市民の貴重な財産である地下鉄が安定して未来に走り続け、一人でも多くのお客様に地下鉄をご利用いただけるよう、総力を挙げて取り組んでまいります。



Coffee
Time

◎思い出の街「神田カルチェラタン」 ＝御茶ノ水駅から駿河台・神保町界限＝

ジャーナリスト 大野 博良

朝日新聞が2月12日付の土曜日版で「学生街の喫茶店」を特集し、お茶の水近辺を取り上げたことから、懐かしくなって、およそ40年ぶりに御茶ノ水駅から神田駿河台・神保町界限をぶらぶら歩いてみた。わたしは1967年から71年までの4年間、この神田の学生街に通っていたが、当然のことながら、街のたまたまは一変していた。しかし、学生街特有の雰囲気はびっくりするくらい変わっておらず、かつて、この街で過ごしたと思われる中年夫婦が思い出にふけりながら、散策している姿を多く見かける今日この頃だ。

わたしたち団塊の世代と学生運動は切っても切り離せない関係にあるが、神田駿河台の学生街が最も注目されたのは、68年から69年にかけての「神田カルチェラタン闘争」だった。カルチェラタンといっても知っている人はほとんどいないかもしれない。パリの学生運動の中心地だったカルチエ・ラタン(Quartier latin)に由来している。カルチエ・ラタンはセーヌ川左岸のラテン区のこと、ソルボンヌ大学、グランゼコール(高等専門教育機関)、エコール・ノルマル(高等師範学校)が集中する文教地区。中世の頃、学生や学僧が集まり、ラテン語が話されていたことから、ラテン区という名がついたといわれる。この地区にあるサンミシェル通りには書

店や文房具店が並び、カフェは学生たちでいつもにぎわっていたという。

営業続ける喫茶店「ミロ」と姿消した「レモン画翠喫茶部」

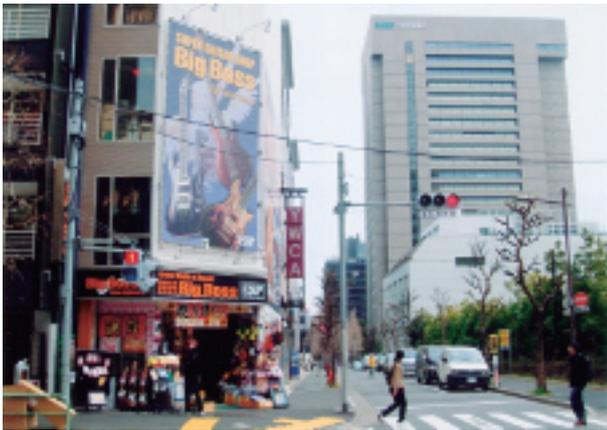
神田駿河台には当時、中央大学、明治大学、日本大学などの大学、駿台予備校、アテネ・フランセ、YWCAなどの専門学校があったほか、神田川を挟んだ対岸には東京医科歯科大学、順天堂大学、湯島聖堂が、さらには駿河台近くには専修大学や東京電機大学、法政大学、共立女子大学などもあって、都内でも有数の学生街となっていた。



明治大学校舎

このうち、中央大学はその後、八王子に移転し、現在は中央大学記念館だけが駿河台に残っているが、中央大学が神田から去ったと

はいえ、今でも日本有数の学生街には違いない。しかも、駿河台に隣接する神田神保町は古本屋街として有名なほか、三省堂の神田本店、岩波書店、集英社、小学館などの多くの大小の出版社も事務所を構えている。



かつて中央大学があった場所には三井住友海上火災駿河台ビルが建っている

駿河台の学生街のメインストリートである明大通りは、JR御茶ノ水駅のお茶の水橋から南へ駿河台下に伸びているが、この通りに沿って明治大学や日本大学の校舎やカザルスホール、杏雲堂病院が立ち並んでいるほか、江戸時代には、一心太助の話で有名な旗本、大久保彦左衛門も屋敷を構えていた。わたしの学生時代には主婦の友の本社ビルもこの明大通りにあった。また、明大通りを少し入った坂の上に、文豪に親しまれたことで知られる山の上ホテルがある。この山の上ホテルからちょっと行った明治大学の裏に、しゃれた小さな公園があったはずだ。

さらに、御茶ノ水駅近くの本郷通り沿いにはニコライ堂があり、このニコライ堂と湯島聖堂を結んでいるアーチ型の橋が聖橋（ひじりばし）と呼ばれている。この聖橋は2つの聖堂（湯島聖堂とニコライ堂）をつなぐ橋だったことから命名されたという。また、御茶ノ水の聖橋口の正面には日本最大の出版販売会社「日販」の本社がある。わたしの学生時代



御茶ノ水駅



御茶ノ水駅前

はかなり古ぼけたビルだったが、現在は高層ビルになっていた。隣接する井上眼科病院は今も駿河台で存在感を示している。日販から御茶ノ水駅に沿って小さな食堂や喫茶店が軒を連ねていたが、喫茶店は少なくなったとはいえ、「ミロ」や「穂高」は現在も営業を続けていた。ただ、画材店の「レモン画翠」の2階にあった喫茶店と純喫茶「丘」は姿を消していた。このレモン画翠の喫茶店はわたしと妻の思い出の場所で、初デートの待ち合わせに使ったのがこの喫茶店だった。2階の喫茶店は結構明るい雰囲気でも、とても感じのよい空間を学生たちに提供していた。今はちゃんとしたビルとなっており、当時の面影はまったくないものの、1階の画材店だけは昔の雰囲気を色濃く残していた。

催涙ガスのにおい思い出す明大通り＝デモ隊と機動隊の主戦場

明大通りは、68年から69年にかけてはゲバ棒を持った学生デモ隊と機動隊の「主戦場」で、いつも、あの独特の催涙ガスのにおいが立ち込めていた。駿河台の歩道は当時、風情のある敷石で舗装されていたが、学生らがゲバ棒でうち砕き、投石の石に使ったため、学生運動が抑え込まれた後は、無味乾燥で何の情緒もないアスファルト舗装に変えられ、当時の独特の風情が完全に失われてしまった。大学街からわたしたち団塊の世代が去った後、神田駿河台の学生街は輝きを失ってしまったに違いないと思ってきたが、今度、この街を歩いてみて、学生たちや街の人たちによって、学生街特有の雰囲気は今もきちんと受け継がれているのを肌で感じとることができた。

わたしの学生時代、神田駿河台にある大学はどの大学も、東京近郊にある大学や地方の大学の特徴となっている緑あふれたキャンパスがなく、味気なく感じていた。授業の合間にゆっくりと散策できるキャンパスがなかったことから、学生たちは図書館に行くか、「ミロ」や「穂高」といった小さな喫茶店で読書をしたり、レポートを書いたり、だたなんとな



喫茶店ミロの入り口



喫茶店ミロ

くだべったりするか、名曲喫茶でクラシックを聴くか、御茶ノ水駅前のパチンコ店にこもったりして時間をつぶすしか方法がなかった。

また、駿河台に隣接する神田小川町にあった小さなビルの地下に「マキ」という喫茶店があり、わたしの時間つぶしの場所だった。もともと、この喫茶店はわたしの高校時代の同級生のおやじさんがやっていて、その店を譲られた栃木県出身のマスターが奥さんと2人で店を切り盛りしていた。とても家庭的な雰囲気で、わたしの故郷出身者のたまり場ともなっていた。客が10人もいれば、満杯という小さな喫茶店だったが、近くに中堅の出版社などがあった関係で、昼食時は結構、客で賑わっていた。夏休みにはマスターの紹介で栃木県の山奥の牧場でアルバイトをして過ごした思い出もある。もちろん、「マキ」があったと思われるところを探してみたが、ビルそのものが立て替えられたようで、「マキ」を見つけることは出来なかった。マスター夫婦は今もご健在なのだろうか。いずれにせよ、40年前の学生街には「マキ」のような小さな家庭的雰囲気の喫茶店がいたるところにあったという記憶がある。

「マキ」の近くにはカレー店やとんかつ店、ラーメン屋、学生会館の食堂などもあった。当時のカレー店の雰囲気を色濃く残す「キッ



昔ながらのナポリタン

「チン南海」が神田すずらん通りに残り、昼食時は当時の様に順番待ちの行列ができていた。神田すずらん通りは学校帰りの妻が必ず立ち寄ったところ。すずらん通り近くの靖国通りの南側には神田古書店街が広がっている。

そのすずらん通りから少し入った小路には



神田すずらん通り



神田すずらん通りのキッチン南海

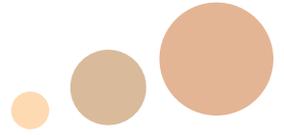
「さぼうる」と「さぼうる2」の2つの喫茶店があり、40年前の神田の雰囲気は今に伝えている。「さぼうる2」で出されるスパゲティの量は普通盛りでも中途半端なものではなく、学生街の喫茶店を代表する存在と言える。わたしにとって、ガロが歌った「学生街の喫茶店」を思い起こさせる喫茶店は「ミロ」「さぼうる」「さぼうる2」の3つといえよう。「マキ」も「レモン画翠喫茶部」も「丘」も今はない。

絶景は神田川に架かる聖橋

神田の学生街は、大学の校舎が神田という街と完全に一体化し、街の一部となっている。キャンパスと言えるキャンパスのない建物だけの学生街も悪くはないと、今は思っている。現在の御茶ノ水界隈は楽器店やスポーツ用品店が幅を利かせているが、わたし自身、非常に違和感を禁じえないが、学生諸君にとっては現代の学生街になくはならない存在なのかもしれない。ただ、今も当時も、神田の街は学生にはとてもやさしい街だ。

駿河台のシンボルだったニコライ堂は1990年代の修復前で、外壁などは全体としてくすんでいたが、ビルの谷間に追いやられた感のある現在とは違って、当時は「学生街の主(ぬし)」として君臨し、その存在感は圧倒的だった。ところが、簡単に構内に入れたような記憶があるものの、なぜか、ニコライ堂の中に入ったことはなかったように思う。今度、初めてニコライ堂の中に入って入り口付近から内部を眺めることができたが、ちょうど、信者の方々が集まって東日本大震災の犠牲者を悼んで祈りを捧げていたのが印象的だった。

そのニコライ堂だが、そこから御茶ノ水駅脇の聖橋を抜けると、湯島の聖堂があり、さらに、その北には神田明神、湯島天神がある。湯島の聖堂は江戸時代の昌平坂学問所の跡地



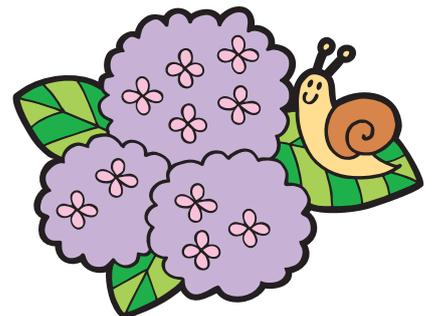
ニコライ堂

にあり、「日本の学校教育発祥の地」と言われている。神田川を挟んで文京区湯島・本郷と接する神田駿河台はもともと、本郷台地と一体の地形だったが、神田川の掘削工事により本郷台地と分離されたという。駿河台という名称は、徳川家康死去後、幕府が駿府の旗本を住ませたことからきていると言われる。この旗本の代表的な人物が大久保彦左衛門その人だ。

なお、お茶の水橋から聖橋方向を眺めるのが神田駿河台の絶景ポイント。運が良ければ、JR中央線の電車と東京メトロ丸ノ内線の電車が神田川、聖橋とともに、風景の一部として眺めることができる。



お茶の水橋から眺めた聖橋





世界あちこち探訪記

第49回 15年ぶりのベトナム縦断 2000キロ(その1)

(社)海外鉄道技術協力協会 秋山 芳弘

二度目の縦断調査 (図-1)

ベトナムの南北を結ぶ高速鉄道(延長1600km)のルート进行调查するために、2008年8月に北の首都ハノイ(2006年の人口(注1)322万人)から南にある経済の中心地ホーチミン(611万人)まで国道1号線を1週間かけて走破した。実は、ハノイ駅とサイゴン(注2)駅を結ぶ南北統一鉄道(全長1726km)に架かる全橋梁の健全度を調査する目的で、その15年前の1993年3月にも同じ国道1号線を北から南まで走ったことがある(注3)。これらの橋梁の大半は、ベトナム戦争で破壊されたあと応急復旧されたままになっていて、列車運行上の危険性があったので、優先的に交換する橋梁を決定するための調査を実施したのである。したがって今回は二度目のベトナム縦断である。

ハノイとホーチミンの洪水のようなオートバイの数に象徴されるように、近年のベトナムの経済成長は目覚ましい。これは1986年以降



図-1 ベトナムの南北統一鉄道(北部)
出典:『鉄道ジャーナル』(2011年3月号)

のドイモイ(刷新)政策の成果であるが、特に1991年にソ連が崩壊して以降の発展が著しいという。今回の縦断調査では、ハノイやホーチミンよりも地方都市がどのように変化したのかに興味があったので、南北統一鉄道と

(注1) 人口はベトナムのコンサルタント会社の資料をもとにしたが、都市人口か都市圏人口、あるいは省の人口なのかが明確でない都市もある。

(注2) ホーチミンにあっても駅名は、従来どおりのサイゴンである。

(注3) 1993年3月にベトナムを縦断したときの記録は、「ベトナム縦断2000キロ」と題して、(社)海外鉄道技術協力協会の機関誌『JARTS』に1994年から1997年にかけて4回に分けて連載した。今回の連載で紹介する現在のベトナムとその15年前のベトナムを比較すると実に興味深い。

もに、ベトナムの地方の様子を報告することにする（注4）。

ハノイの鉄道施設

2008年8月10日（日）、曇。ハノイのノイバイ国際空港に降下する飛行機の窓から、白い雲の切れ間に水が溜まった水田が見える。ちょうど雨季なので雨が降ったあとなのだろう。そのせいか、空港ビルを出ると気温は26℃。それほど暑くない。

翌日からベトナムのコンサルタント会社との打合せをし、それまでに検討されているハノイ～ホーチミン間高速鉄道の概略ルートについて説明を受ける。また、現地調査では、ハノイからホーチミンまで小型バスを使って国道1号線を南下する予定であるが、列車の運行や利用状況も調査したいので、途中の区間で鉄道乗車を組み込んでもらう。

8月13日（水）、晴。午前中に小型バスを使ってハノイ市内の鉄道施設を見てまわることにした。まず最初にロンビエン橋を見に行く。この単線鉄道橋はホン川（紅河）に架かる全長1682mの鋼製トラス橋で1902年に完成した。ベトナム戦争中に輸送路を遮断するために北爆で破壊されたが、一部のトラスは残っており、破壊された部分をプレート＝ガーダー（鋼製I形断面の桁）で復旧して使用されている。いわば、このロンビエン橋は、ベトナム戦争の勝利を象徴する土木遺産である。単線鉄道の両側にはオートバイや自転車が通れる通路が併設されていて、数多くのオートバイが走っている。現場で橋梁を調査



写真-1 ホン川（紅河）に架かるロンビエン橋は、ハノイを象徴する土木構造物である。（南東を見る。2008年8月13日）

していると、川風があるが、暑い。（写真-1）

次にハノイ駅（注5）に向かう。ハノイ市内の主要道路（注6）は、一日中洪水のようなオートバイの量である。排気ガスがひどいせいか、女性の大半がマスクをして運転している。また、ベトナムでの交通事故死は年間1万人以上なので、2007年10月から転倒時の大怪我防止のためにヘルメットが義務づけられたそうだ。このオートバイの量を見ていると、都市鉄道を早く建設すべきだと思う。（写真-2と写真-3）

ハノイに来るたびにハノイ駅を訪れているが、周囲の道路の交通量は3年前の前回より増えている。このハノイ駅もベトナム戦争中の北爆で駅舎の中央部が破壊され、再建されている。ホームへの改札口は、列車が出発する時以外は閉まっているが、同行のベトナム人が調査目的を話してくれ、中に入れてもらう。駅舎側の線路にサイゴン駅行きの旅客列車（TN（注7）1列車）が停車しており、

（注4）『SUBWAY』誌の本連載では、ベトナムについて、「12年ぶりのホーチミン」（No.153、2005年5月）と「北のハノイ」（No.154、2005年7月）、「ハノイ滞在記」（No.175、2009年1月）で紹介している。

（注5）駅を表わすベトナム語のga（ガー）は、フランス語のgare（駅）に由来している。

（注6）ベトナムの道路は右側通行。

（注7）TN＝Thong Nhat（トンニャット。ベトナム語で「統一」の意）。列車番号はハノイからサイゴン方面が奇数、逆は偶数。



写真-2 ハノイ市内で見かける建物（1階が商店、その上は住居）は、このように間口が狭く、4～5階建てが多い。その理由は、間口の広さで税金を取られるためとか。（市内のザンポー通りで南東を見る。2008年8月12日）



写真-3 ハノイの幹線道路（キンマー通り）の交通状況。オートバイが圧倒的に多く、まるで洪水のように流れる。このような状況が一日中続く。（西を見る。2008年8月12日）

10時6分に出発していった。ホームは、低床というより地面とほぼ同じ高さで、線間舗装をしているので、ホーム間の移動は楽である。そのあとハノイ駅の運転事務室を見せてもら

い、説明を受ける。（写真-4から写真-9）

この日の午前中、最後に訪れたのが、ハノイ駅から約15km南にあるゴックホイという地区である。南北統一鉄道と並走する国道1号線を南下してゆく。自動車が多い。途中にコンテナ貨物の取扱いが主体のザバ駅があり、さらに行くといディーゼル機関車が21両の貨車（約半分はコンテナ）を牽引して北上してゆくのとはすれ違う。ハノイ駅から小型バスで30分ほど走ると、周囲には工業団地や水田が見渡せる広大な土地がある。このゴックホイ地区には将来の鉄道ターミナルが計画されていて、都市鉄道だけでなく、貨物基地や高速鉄道の駅も建設される予定である。だが、現状はハノイ近郊の農業地帯なので、周囲には水田が多い。

ハノイからタインホア（現地調査第1日）

8月14日（木）、晴。1週間かけてハノイからホーチミンまで移動し、ホーチミンから日本に帰国する予定なので、ハノイのホテルを朝チェックアウトする。スーツケースをホテルに預けておいて、事務所に行き、午前中はルートの打合せを再度行う。（写真-10から写真-12）

コンサルタント会社の社員食堂で昼食をとり、13時前に小型バスで事務所を出発。途中、滞在していたホテルに寄ってもらいスーツケースを積み込む。そのあとハノイ駅の北にあるベトナム鉄道（DSVN。注8）の本社に寄り、ヒュー君（注9）という30歳代前半の若い技術者を乗せる。これで小型バスには、日本人4人とベトナム人8人（運転手と通訳

（注8）ベトナム語で“Duong Sat Viet Nam”と表記。イギリス語では“Vietnam Railways（VNR）”である。関連情報は、www.vr.com.vnを参照。

（注9）ベトナム人の氏名は日本と同じ「氏名」の順である。だが、ベトナムでは「氏」ではなくて「名」で呼ぶ。



写真-4 国道1号線（レズアン通り）に面するハノイ駅の正面入口。“GA HANOI”（ハノイ駅）と書かれ、鉄道旅行の宣伝も掲示されている。この中央部分は、ベトナム戦争中の北爆で破壊されたが、その後復旧された。（西を見る。2008年8月13日）



写真-7 ハノイ駅のホームに出ている売店。品物がきれいに並べられている。（北を見る。2008年8月13日）



写真-5 ハノイ駅のホームへの入口の上に掲示されている列車の出発案内表示。（西を見る。2008年8月13日）



写真-8 ハノイ駅を出発するサイゴン駅行きのTN1列車。牽引するディーゼル機関車は中国製のドイモイである。（北を見る。2008年8月13日）



写真-6 ハノイ駅の切符売場。左側に待合所がある。（南を見る。2008年8月13日）



写真-9 旅客列車の車体には、ベトナム語で「ベトナム鉄道」（DSVN = Duong Sat Viet Nam）と書かれている。（西を見る。2008年8月13日）



写真-10 ザンポー通りに近い裏通りには、毎日朝市が出る。ここは魚売り場。(2008年8月13日)



写真-11 ザンポー通りに近い裏通りの朝市。天秤棒でかついて持ってきた果物や野菜を売る。(2008年8月13日)



写真-12 ハノイのホテルでは、朝食に鶏肉入りの米麺（フォー=ガー）をよく食べた。ダシがきいていて実に美味しい。(2008年8月14日)

を含む)の全員で12人が乗車する。このメンバーでハノイからホーチミンまでベトナムを縦断することになった。(写真-13)

ハノイ市内は、国道1号線でなくて別の道路を通り、途中から高速道路を走る。高速道路の交通量は少なく、両側には緑の水田が広がる。13時57分、高速道路が終わり、往復2車線の国道1号線を走る。国道1号線の道路状態は、最初に走った1993年と比べて遙かによくなり、新しい自動車が多い。当時の面影はまったくなく、まるで浦島太郎の気分である。

14時22分、ハノイから約50km南にあるプリー駅に到着。7年前に改築された立派な駅舎だ。駅の構内には貨車が留置され、入換用のディーゼル機関車が止まっている。暑いと思ったら、外気温は38℃もある。このあとプリー駅から5分くらいのところにあり、ダイ川に架かる道路橋の上に行き、プリー駅からこの川をどう渡るかを調査する。ダイ川は水量が豊富な川で、浮草が流れていた。(写真-14から写真-17)

次にナムディン駅を見るため、国道1号線から南東に分岐して国道21号線に入る。この道路は南北統一鉄道沿いに走り、制服を着た



写真-13 ハノイで働いたコンサルタント会社の社員食堂。定食のような昼食をみんなで食べる。(2008年8月12日)

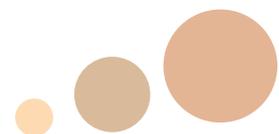


写真-14 2001年に改築されたプーリー駅の駅舎。(線路側から見る。2008年8月14日)



写真-17 プーリー駅近くのダイ川。川幅が広く、水量も多い。(2008年8月14日)



写真-15 プーリー駅に停車中の構内入換用ディーゼル機関車。(北東を見る。2008年8月14日)

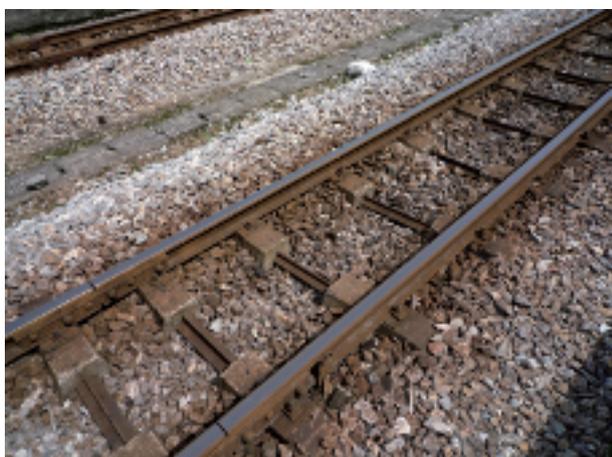


写真-16 プーリー駅構内の線路(軌間1000mm)は、2ブロック式コンクリート枕木を使用したパラスト軌道である。(2008年8月14日)

ベトナム鉄道の職員がコンクリート枕木の交換作業をしているのを途中で見かける。道路沿いでは、釈迦の頭のような外観の果物(ベトナム語でマンカウター)をたくさん売っている。

15時35分、ナムディン駅に到着。構内はきれいに掃除されていて、ホームには植木もある。2階の駅長室で駅長が対応してくれる。ナムディンの人口は197万人いて、この駅は旅客・貨物輸送にとって重要な駅になっているようだ。1日の利用客は約1000人、旅客列車は1日に8往復、貨物列車は7往復を扱っているとのこと。(写真-18と写真-19)

16時頃出発し、国道10号線を南西に走る。国道と並行する南北統一鉄道で5人くらいの一団が人力による保線作業を行なっているのを目にする。保線の機械化は進んでいないが、よく保守がされているようだ。水田の中に墓地が何か所もあり、蓮畑もある。15年前に来た時は3月だったので、ベトナム北部では少々寒くどんよりと曇っていたが、今回は8月なので風景が明るい。ところどころに山が見える水田地帯に行く。ベトナム人の運転手は、運転しながらずっと喋り、話し相手の方を向いたりするので、事故を起こしはしないかと不安になってくる。再び国道1号線に合



写真-18 ナムディン駅の駅舎。(線路側から見る。2008年8月14日)



写真-20 ニンビン駅。(2008年8月14日)



写真-19 ナムディン駅構内の線路。南北統一鉄道の駅は、どの駅も綺麗に清掃され、樹木が植えられている。このような低床ホームが一般的である。(サイゴン方を見る。2008年8月14日)



写真-21 ニンビン駅近くの線路状態。比較的良好な状態に保守されている。南北統一鉄道は単線・非電化である。(ハノイ方を見る。2008年8月14日)

流し、南下する。

16時半、ニンビン駅に到着。貨物列車の入換作業を行なっているが、今までに見た他の駅と同じく、駅で見かける列車は少ない。ベトナム人技師の説明では、近くに新都市計画があり、約1 km離れたところに高速鉄道の駅を作る計画だそう。非電化の単線線路を歩いてそちらの方も見ておく。軌道構造は、2ブロック式コンクリート枕木(注10)と43kg/mレールを使用したバラスト軌道であ

る。線路脇で女性がバラストを掘っているの、何をしているのかと見ると、その下に埋まっている石炭を集めていた。(写真-20と写真-21)

17時5分、出発。中国の桂林あるいはハノイ東部のハロン湾を紹介する写真で見かけるような石灰岩の山がいくつも現われてくる。この奇岩の風景を15年前にも見たのを思い出す。国道1号線沿いに線路が走り、小さな川に架かるワーレン=トラス橋(注11)があっ

(注10) 南北統一鉄道の一部区間では鉄枕木も使用されている。

た。15年前に調査したときはポニー=トラス（注12）橋だったと思うが、すでに新しい橋梁に架け換えられて塗装がされていた。見た範囲では、ほとんどの鉄道橋は新しくなったり、補修が完了している。遠くに見える石灰岩山の一部にはセメント工場があり、斜面が削り取られている。石灰岩の山から取れたと思われる大きな庭石が道路沿いに置かれているのは、売り物だろうか。15年前と比べて国道1号線沿いの家は、ずっときれいになっている。

18時10分、約1700年前に建てられたというパーチョウと呼ばれる寺を見物するために停車。蓮の池があり、ハイビスカスが咲く。地元の人たちしか来ない、このように静かな場所を訪れるのはいいものだ。太陽がちょうど西の山に沈む。寺を出発して、18時23分、ハノイ方面行きの旅客列車（中国製のドイモイ型ディーゼル機関車が客車を10両以上牽引）とすれ違う。小型バスの中でベトナム人たちは、本当によく喋り、静かになる時がない。一体何を話しているのだろうか。（写真-22）

タインホア（368万人）が近くなり、高架構造になった有料道路を走る。ここは北爆で相当被害を受けた都市だそう。それを記念する鉄道橋が残っているという。タインホア市内に入り、ホテルに入る前に夕食をすませることにして、レストランへ。50歳代の女性通訳（ベトナム語とイギリス語）のバンさんに仲介してもらいベトナム人たちと話をしながら夕食をとる。ソ連時代からの習慣なのか、彼らはハノイ=ウォッカ（アルコール分39.5度）で乾杯を繰り返し、食事を楽しんでいる。私も勧められるが、これから1週間の現地調査



写真-22 タインホアの北にあり、約1700年前に建てられたというパーチョウと呼ばれる寺の入口。（2008年8月14日）

の最初に体調を崩すと困るので、酒は飲めないことにして、野菜の多いベトナム料理を食べる。割と淡泊な味付けのベトナム料理は日本人の口にあうと思う。ほとんど初対面に近いベトナム人たちだが、一緒に食事をする、徐々に親しくなってゆく。この日は、中国的なつくりのサオマイ=ホテルに宿泊。（写真-23）
（2011年5月4日記）



写真-23 夕食の前菜として食べた生春巻（奥）と香草（手前）。ベトナム料理では、小皿に入っているんな付けダレが出される。（2008年8月14日）

（注11）Warren truss。斜材の傾斜方向を交互に変えたトラス。ジェームス=ワーレンが最初に使用したのにちなんで名づけられた。

（注12）pony truss。両側の主構高さが低く、上横溝がない支間（スパン）の短い下路トラス橋。

北総沿線 散策スポットガイド

北総鉄道(株) 企画室
金田 直樹



1. はじめに

北総鉄道は、千葉県の北西部に位置し、京成線京成高砂～印旛日本医大間（京成高砂～小室間は第1種、小室～印旛日本医大間は第2種鉄道事業者）32.3km（第1種：19.8km、第2種：12.5km）駅数15駅で営業しています。

また昨年7月17日からは、成田スカイアクセスの開業に伴い、北総線経由で日暮里と成田空港間を最速36分で結ぶ「スカイライナー」、当社線の主要4駅（東松戸、新鎌ヶ谷、千葉ニュータウン中央、印旛日本医大駅）にも停車する「アクセス特急」の運行が開始されたことにより、これまでの当社使命である千葉ニュータウンから都心方面への通勤・通学旅客の輸送に加え、空港輸送に関しても、安全・定時運行確保に重大な責務を担うこととなりました。

いささか前置きが長くなりましたが、それでは本題の沿線散策について、著名な観光地などには恵まれていない当社沿線ではありますが、ちょっとした散策に適したスポットとして、今回は東松戸、松飛台、大町、新鎌ヶ谷の4駅周辺をピックアップし、当社が行っている様々な旅客誘致への取り組みを交えてご紹介したいと思います。

2. 東松戸駅周辺

東松戸駅は平成3年3月の北総Ⅱ期線（京成高砂～新鎌ヶ谷間12.7km）開業時に開設された高架駅で、当初は隣接するJR武蔵野線に駅が設置されておらず、周囲は区画整理事業による造成工事の只中で、乗降人員も1日およそ750人と、北総線で最も少ない駅でした。

その後、平成10年3月にJRにも駅が設置されて乗換駅となった以降、駅周囲もマンションなどが次々立地し乗降客も増加。今日では1日・16,621人（平成22年度実績）が利用する北総線の主要駅となりました。

東松戸 ゆいの花公園



人々の縁が花々を通じて結ばれるようにとの願いを込め、漢字の「結」から名付けられたこの公園は、松戸市内在住の篤志家により

建設され、市に寄贈されたもので、園内にはバラやモクレンなど200種あまりの花や樹木が植栽されているほか、休憩所や講習会スペースを備えたマグノリアハウス（公園管理センター）もあり、四季折々、旬の花々を楽しむことができます。

紙敷さくら通り



ゆいの花公園裏手の八柱霊園に面した市道は「紙敷さくら通り」とも呼ばれ、およそ3.1kmに亘りソメイヨシノ450本が植樹され、市内桜の名所の一つに数えられています。

3. 松飛台駅周辺

都立八柱霊園



この霊園は昭和初期、東京の急速な発展と人口増加に伴う墓地不足解消のため、昭和10年に当時の東京市に拠って開設されたもので、現在では敷地面積105ha、墓参に年間30

万人が訪れる関東屈指の大規模霊園として知られています。

碁盤の目のように整然と区画された園内は、敷地の約半分が墓所、残り半分は桜やカエデが植栽された緑地帯や芝生広場が整備された明るい雰囲気のパーク墓地となっており、墓参客だけではなく、近隣の人々のジョギングや散歩コースなど、地域の憩いの場ともなっているほか、春の「さくらまつり」を始め、季節毎に様々な催しが行われています。

松飛台駅での社員による湯茶接待



当社では平成9年より、電車で墓参に訪れたお客様向けに、松飛台駅にて「湯茶接待」を行っています。

これは駅コンコースに緋毛氈を敷いた床机を並べた休憩所を設置し、女性社員を始めとする当社スタッフがお茶やジュースを無料でサービスするもの。彼岸のお参り毎に楽しみにされているお客様も多く、好評を博しています。

4. 大町駅周辺

大町駅近隣は、北総台地の典型的な谷津田の景観と梨園に囲まれた自然豊かな地で、ここには動物園始めアスレチック場、観光農園等が在る「大町レクリエーションゾーン」として、市川市により、自然環境の保全を兼ねた整備が行われています。ゾーン内の主要施設について簡単にご紹介しましょう。

動物園・自然博物館



昭和62年にオープンしたこの動物園には、レッサーパンダや近年“癒し系”の動物として注目されているカピバラなどの小動物を中心に、約70種が飼育・展示されています。

園内にはヤギやモルモットなどの小動物と直接触れ合える「なかよし広場」や、ミニ列車が運転される「ふれあい広場」もあり、家族連れや遠足の子供たちで賑わっています。

また、園内レストハウス隣には、市川の自然をテーマに、市内に生息する動植物を始め、地形や地質をパネルや様々な解説資料で分かりやすく展示した「市川自然博物館」も併設されていますので、こちらも訪ねて見ると良いでしょう。

フィールドアスレチックありのみコース



昭和52年に開設された当所は、野田市に在る清水公園と並び、県下アスレチック場の草分け的存在として知られています。

杉林や松が生い茂る約1万坪のフィールドには、自然の地形を活かして巧みに配された40のポイントが在り、各ポイントには筏に乗って池を渡る「矢切の渡し」を始め、地元・千葉県東葛地域の歴史や観光名所にちなんだ愉快的な名前が付いています。

また、園内にはバーベキューコーナーや温水シャワー施設もあり、学校遠足や家族連れなど年間約8万人が訪れる観光スポットです。

余談ですが「ありのみ」とは、「梨」の別称で、その昔「なし」が無に通じて縁起が悪いとされたことから、「なし」が転じて「あり」となったとの由来が伝えられています。

遠足団体旅客への社員による交通整理



当社では、これら大町駅周辺の各施設を始め沿線への学校遠足旅客誘致を目的に、毎年2～3月に管理職社員が都区内を中心に、千葉、埼玉県内の小学校約200校を訪問。当社沿線の遠足好適地のPRに努めているほか、大町駅利用の学校遠足団体旅客には、駅周囲の交通往来の多い箇所については、団体の行き帰りの際、当社職員が随伴して交通整理を行うなどのサービスを行っており、こちらも各学校から好評で、遠足で毎年当社線をご利用される多くの“上得意様”が出来ました。

5. 新鎌ヶ谷駅周辺

ファイターズ鎌ヶ谷スタジアム



プロ野球・北海道日本ハムファイターズのファーム本拠地として平成9年に開設。五万平米の敷地には、東京ドームと同じ両翼100メートル、センター122メートルの広さを持つグラウンドと、2,400名収容のスタンドを備えたメインスタジアムを始め、屋内練習場、選手合宿所が在り、1軍を目指す若手選手の鍛錬の場となっています。現在、球界を代表する投手となったダルビッシュ有投手、今期活躍中の中田翔外野手らスター選手も、当処から1軍へ巣立って行きました。

また今期は、昨秋ドラフト1位指名の“ハンカチ王子” 齋藤佑樹投手も入寮。球場周辺始め鎌ヶ谷市内は“佑ちゃんフィーバー”に沸きました。

球団では地域との交流を重視しており、ここではイースタンリーグ公式戦以外にも、選手と地元ファンが交流できる様々なイベントが行われています。

以上、かなり駆け足になってしまいましたが、東松戸、松飛台、大町、新鎌ヶ谷駅周辺の散策スポットのご案内をさせていただきました。都心から1時間圏内に在りながら、沿線にはまだ緑豊かな散策スポットもたくさんございますので、散歩がてら是非、北総沿線にまでお出掛けください。



カナダ・バンクーバーSKI TRAIN 調査団報告について

(社)日本地下鉄協会 リニアメトロ推進本部

● はじめに

当協会においては、リニアメトロの更なる発展を目指し「技術革新による新技術導入等の研究開発を円滑に推進すること」を目的に「リニアメトロ研究委員会」を設置しており、その下に時宜に応じ委員会・検討会等を設けるなどにより各般の研究開発とともに、その普及促進活動を展開しています。

平成20年度からは、同研究委員会の下部組織として、各リニアメトロ運営事業者の軌道と車両の両者の実務関係者を主体とした「リニア地下鉄 軌道・車両境界領域技術検討会」を設置し、リニアメトロの軌道・車両間に係る境界領域の保守管理状況とその課題等について検討を行っています。

この技術検討会の課題検討の一環として、平成20年12月初旬、各リニアメトロ運営事業者を含めた専門技術者をカナダ・バンクーバーSky Trainに派遣し、同市関係者等との技術交流及び同リニアメトロ路線・車両基地の視察等を実施しました。

おりしも、カナダにおいて、リニア誘導モータの軌道公共交通への応用技術に係わる国際規格の審議が行われたことから、同国際規格審議関係者（日本エキスパート）と同行してバンクーバー市Sky Train交通事業体を訪問し、リニアモータ技術、軌道・車両保守技術、及びドライバーレス運転技術の実際に係わる視察とともに意見交換を行いました。

調査実施から少し期間が経過していますが、皆様方のご参考になればとの思いで今般改めて「カナダ・バンクーバーSky Train 調査団報告書」からその主要内容をとりまとめ、今月号より複数回に分けて紹介させて頂くこととしました。

初回は、調査団の概要及びバンクーバーの概要について紹介し、次回以降にシステム導入の理由、Sky Trainの詳細概要等を紹介させて頂きます。

第1章 調査団の概要

第2章 バンクーバーの概要

1章 調査団の概要

1.1 概要

リニア地下鉄 軌道・車両境界領域技術検討会の課題検討の一環として、カナダ、バンクーバー市のSKY TRAINに調査団を派遣し技術交流を実施した。

(社)日本地下鉄協会の技術検討会「リニア地下鉄 軌道・車両境界領域技術検討会」を、平成20年7月に、リニアメトロ研究委員会の下部組織として、リニアメトロ普及推進技術検討委員会の延長として、各リニアメトロ運営事業者の実務担当者で組織して技術検討会をスタートしました。この技術検討会の課題検討の一環として、軌道・車両の境界領域での更なる保守技術改善などを目的に、本検討会として、各運営事業者を含めた専門技術者を派遣し、同じリニアモータ電車を長期間、運営使用している先輩格のカナダ・バンクーバーSky Trainとリニアモータ技術、軌道・車両保守技術およびドライバーレス技術などに関し、交流することを当協会で計画し実施しました。

(1) 目的：

リニアモータ駆動・ドライバーレスで運営・保守している先輩格のSkyTrainを視察・交流して、リニアモータの更なる運営・保守の改善に役立てることを目的に訪問。

(2) 日程：

12月3日～12月7日（5日間）

12月3日：日本発、バンクーバー着、摩擦調整材メーカー訪問、バンクーバー市交通調査

12月4日～5日：SkyTrain車庫訪問（技術交流・車庫見学）と試乗調査。

12月6日：バンクーバー発、

12月7日：日本帰国

(3) 場所：

カナダ・バンクーバー Sky Trainの本社および車両基地ほか

(4) 交流調査実施内容：

- ① 日本の事業者状況を当協会（JSA）および参加事業者から紹介。
- ② Sky Trainの状況の説明、車両・軌道の保守状況の意見交換。
- ③ SkyTrain車両基地の車両・軌道と保守状況視察と意見交換。

(5) 参加メンバー：

- ① リニア地下鉄 軌道・車両境界領域技術検討会代表：交通研、各分科会（幹事）、東京都、大阪市、福岡市、神戸市、横浜市およびJSA等の専門技術者
- ② リニアモータIEC国際規格WG（エキスパート日本代表）：12月1・2日にカナダKingstonでLIMのIEC国際会議（第2回）があり、現地で合流。

1.2 参加者・訪問先対応者

(1) 調査日程 平成20年12月3日～7日
3泊5日（機内1泊）

(2) 調査先 カナダ バンクーバー市

- ① KELSAN社（摩擦調整材メーカー）
技術交流、工場視察
- ② Trans Link (Sky Train) 社（地下鉄運営会社）
技術交流、車両基地・路線視察
- ③ バンクーバー市内交通視察

(3) 調査団参加者

(3.1) リニア地下鉄 軌道・車両境界領域技術検討会代表者

福岡市、神戸市、大阪市、横浜市、東京都、(独)交通研、JSA各関係者11名。

(3.2) IEC国際規格WG（LIM規格）

東京大学 古関准教授、鉄道総研、大阪市、(株)日立各関係者4名。

(4) KELSAN社 技術交流、工場視察

(4.1) 調査日 平成20年12月3日

(4.2) 参加者

- ① KELSAN社 Brian Vidler (Vice President General Manager)
Donald T Eadie (Vice President Technology)

Steve Fletcher (Senior Technical Sales Manager)

Dieter Thies (Manager Quality Assurance)

- ② リニア地下鉄 軌道・車両境界領域技術検討会代表者

(5) Trans Link (Sky Train) 社 技術交流、車両基地・路線視察

(5.1) 調査日

- ① 路線調査

平成20年12月4日～12月6日

- ② 技術交流、車両基地視察

平成20年12月5日

(5.2) 参加者

- ① 路線調査：リニア地下鉄 軌道・車両境界領域技術検討会代表者

- ② 技術交流、車両基地視察

Trans Link (Sky Train) 社

Sun Fang (Vice President Engineering Wayside Maintenance & Infrastructure)

Mike Richard (Vice President Operations & Vehicle Maintenance)

Christopher B Morrils (Engineering & Technical Services Manager)

Deda M Dedovic (Technical Analyst Vehicle)

Andy Roxborough (Mechanical Engineer)

リニア地下鉄 軌道・車両境界領域技術検討会代表者・IEC国際規格WG

(6) バンクーバー市内交通視察

(6.1) 調査日 平成20年12月4日

(6.2) 参加者 リニア地下鉄 軌道・車両境界領域技術検討会代表者

(6.3) 市内交通視察

- ①バス②トロリーバス③シーバス④ウエストコースト鉄道⑤トランスリンク(共通乗車券) ⑥空港線



SkyTrainとの技術交流 (2009年12月5日)

2章 バンクーバーの概要

2.1 バンクーバー概要

バンクーバーはカナダのブリティッシュコロンビア (B.C.) 州に属し、カナダの太平洋岸の南部、約北緯49度西経123度に位置しトロント・モントリオールにつぐ第三の大きな都市である。日本と17時間の時差がある。

(1) カナダの概要

①面積：約1,000万km² (世界第2位、日本の約27倍)

②人口：3,278万人 (2007年1月)

③首都：オタワ (Ottawa) (オンタリオ州)

④元首：エリザベス2世女王 (Elizabeth II)

⑤政治体制：立憲君主制

⑥民族構成：

カナダ出身と申告 (19%)、移民1世 (18%)。純イギリス系 (17%) 純フラン

ス系 (9%) イギリス・フランス・カナダ人混血 (10%)。それ以外の出身者との混血のイギリス・フランス・カナダ系 (16%) アジア人ほか (26%) 先住民族の北米インディアン・メティス・イヌイト (3%)、

⑦宗教：

クリスチャン (80%)、中でもカトリック (44%) プロテスタント (29%)、その他ユダヤ教、イスラム教、仏教など、16.5%は無宗教。

⑧言語：

公用語は英語を母国語 (59%) フランス語を母国語 (23%) 2つ以上の母国語またはその他の言語を母国語 (18%)。州ごとに異なる公用語を定めている。

⑨気候：

広大な国土のため、気候地域はいくつかに分かれており、バンクーバーやビクトリアなどの太平洋岸は降水量も多く豊かな森林が広がっている。バンフなどのカナディアンロッキーは寒さが厳しく夏でも天気が崩れれば肌寒い気候である。カルガリーやエドモントンなどの平原地帯では寒暖の差が激しく、五大湖一帯は四季がはっきり分かれている。それより東では夏は涼しく、冬は比較的温暖。北極圏の極北地方は1年中寒さが厳しい。

⑩時差：

6つの時間帯に分かれている。カナダ最東端とGMT (Greenwich MeanTime) とは3時間30分時差があり、最東端と太平洋岸との時差は4時間30分ある。

(2) ブリティッシュコロンビア (B.C.) 州の概要

① ブリティッシュビクトリア州は、西の太平洋岸から東のロッキー山脈西側まで

の変化に富んだ地形を持っている。北にユーコン準州、ノースウエスト準州、東にアルバータ州、南はアメリカ合衆国に面している。凡そ北の北緯60度から南の北緯48度、西の西経140度から東の西経114度に位置している。バンクーバーは約西経123度北緯49度に位置している。

② 地形と気候から、大きく6つの地域に分かれており、北からノーザンブリティッシュ・コロンビア、カリブー・カントリー、西にバンクーバー島、東にバンクーバー・コースト山脈、トンプソン・オカナガン、B.C.ロッキーズである。

③ 州都はバンクーバー島南部のビクトリアで、面積95万km²、人口434万人 (2007年1月) 日本との時差は17時間である。

(3) バンクーバー概要

① バンクーバーはカナダ西部のブリティッシュコロンビア州最大の都市で、トロント、モントリオールに続くカナダ第三の規模を持つ大都市で面積115km²、人口約200万人である。カナダの西の玄関口であり、カナダ本土とバンクーバー島に挟まれたジョージア海峡に面しバラード入江とフレーザー川のデルタに挟まれて発展した港湾都市である。北に美しい緑の山々、南にフレーザー川のデルタ地帯が広がり、温暖な気候と豊かな自然環境に恵まれている。

② バンクーバーは、バンクーバー市街北側のバラード入江北岸のノースバンクーバー、ウエストバンクーバー、バンクーバー南側のバンクーバー国際空港のあるリッチモンド、フレーザー川の南側のデルタ、サレーなど、東側のバーナビー、ニューウエストミンスター、ポートムーディなどのアップダウンのある丘陵が広



図 カナダ西部とバンクーバー

がるなどの市街区が隣接する。ダウンタウンはジョージア通りを中心として碁盤の目状に広がっている。また、国際色豊かな街で各国のコミュニティーなどでも構成されている。

- ③ バンクーバーは約北緯50度に位置しているが、太平洋に面しており、太平洋の暖流と取り囲む山々が寒気をさえぎり温暖な気候である。10月から3月が雨季で冬の12月でも雨が多く、雪はそれほど降らない。街のすぐ近くに山並みが迫り、

近代的なビルの合間に緑の公園が顔をのぞかせる。大都市でありながら、海と山、そして森と、自然を身近に感じられる都市である。2010年の冬季オリンピックの開催も決まり、街も更に発展する見込みである。

- ④ バンクーバーと云う名称は、1792年にジョージア海峡一带の測量調査を行ったイギリス海軍のジョージ・バンクーバー船長に由来する。当時のバンクーバー一带には先住民のインディアンが住んで

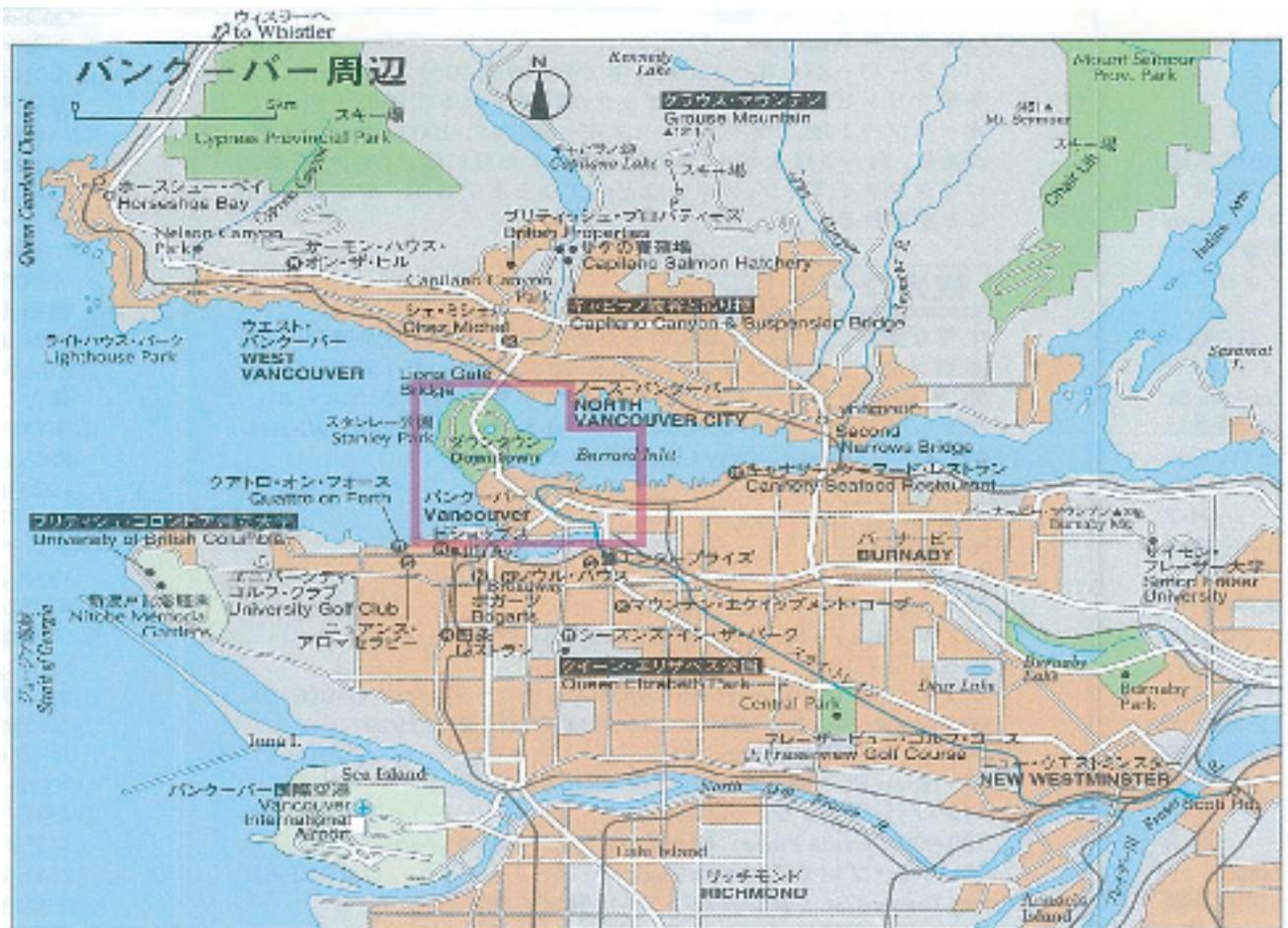


図 バンクーバー周辺とバンクーバー市

いた。ヨーロッパ人の定住は19世紀の後半。バンクーバーが急速に発展したのは1880年代で、1885年にフレーザー川の上流で発見された金鉱によるゴールドラッシュと1887年に開通した大陸横断鉄道である。市制が敷かれ正式にバンクーバーと命名されたのは1886年である。今からわずか123年前である。

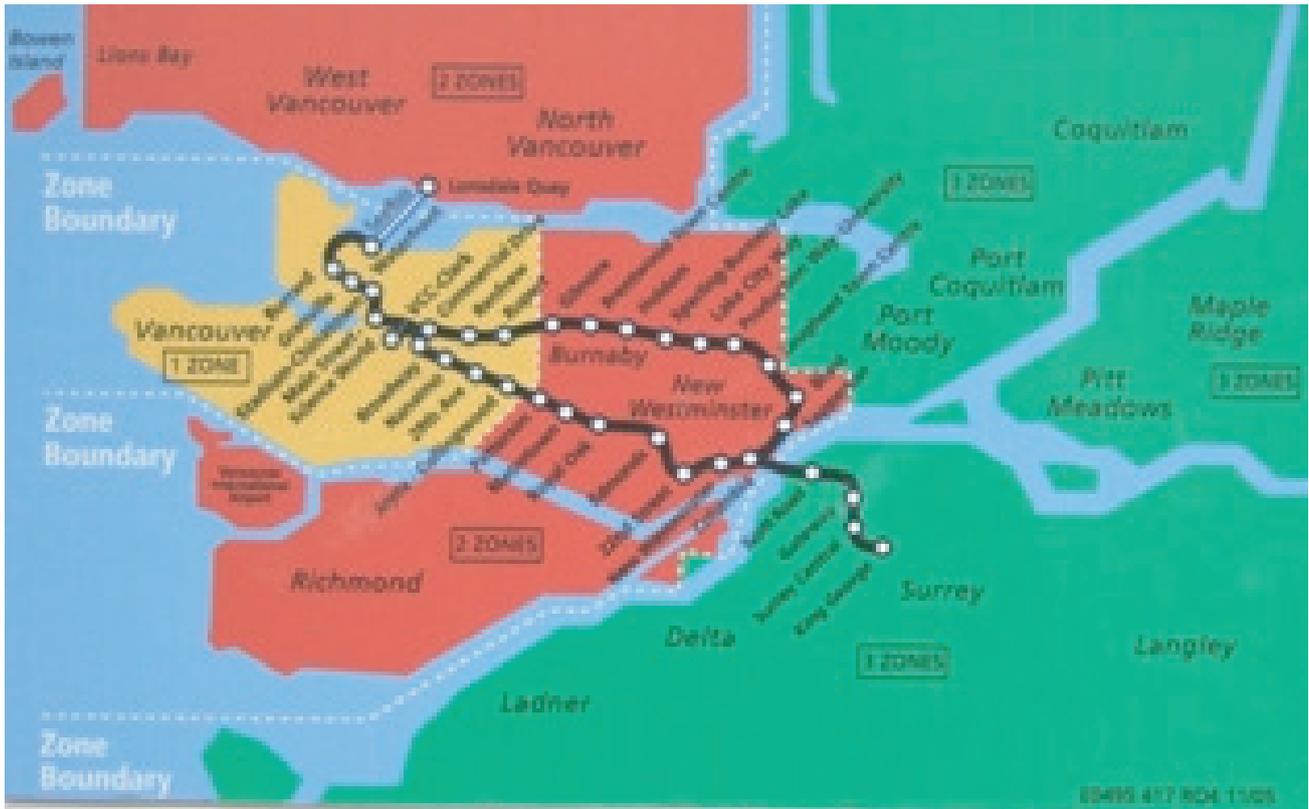
- ⑤ バンクーバーの都市交通は、トランスリンク社 (Trans Link) が市バス、スカイトレイン、シーバスの3つの交通機関を運営している。このほかに朝夕の通勤用鉄道であるウエスト・コースト・エクスプレス (West Coast Express) やダウンタウン南部のフォールス (False) 入江内を繋ぐミニフェリーも運航してい

る。また、鉄道では、カナダ東側のトロント・モントリオールへの大陸間横断鉄道のVIA鉄道、貨物輸送専用のカナディアンパシフィック鉄道もある。

2.2 バンクーバー都市交通

(1) 交通運営 (トランスリンク)

トランスリンク社は、路線バス、スカイトレイン、シーバスの3つを運営しており、一貫したゾーンシステムを採用している。市バス、スカイトレイン、シーバス間は90分以内であれば自由に乗り換え (乗換券: Transfer) ができる。3ゾーンで区分され、月曜～金曜の通常料金と月曜～金曜の18時30分以降と土曜・日曜・祝日は全区間1ゾーンの特別料金で乗れる。シングルチケットのほか1日チ



ゾーン制区分：左から黄1ゾーン、赤2ゾーン、緑3ゾーンに区分

ケット (Day Pass)、10枚回数券 (Fare Saver Ticket) がある。

ゾーン区分は以下の通りである。

1 ゾーン黄：

バンクーバー・ダウンタウンエリア

2 ゾーン赤：

リッチモンド(含む空港)、ウエスト・バンクーバー、ノース・バンクーバー、バーナビー、ウエストミンスターエリア

3 ゾーン緑：

サリー、デルタなど上記以外のエリア

(2) スカイトレイン (Sky Train)

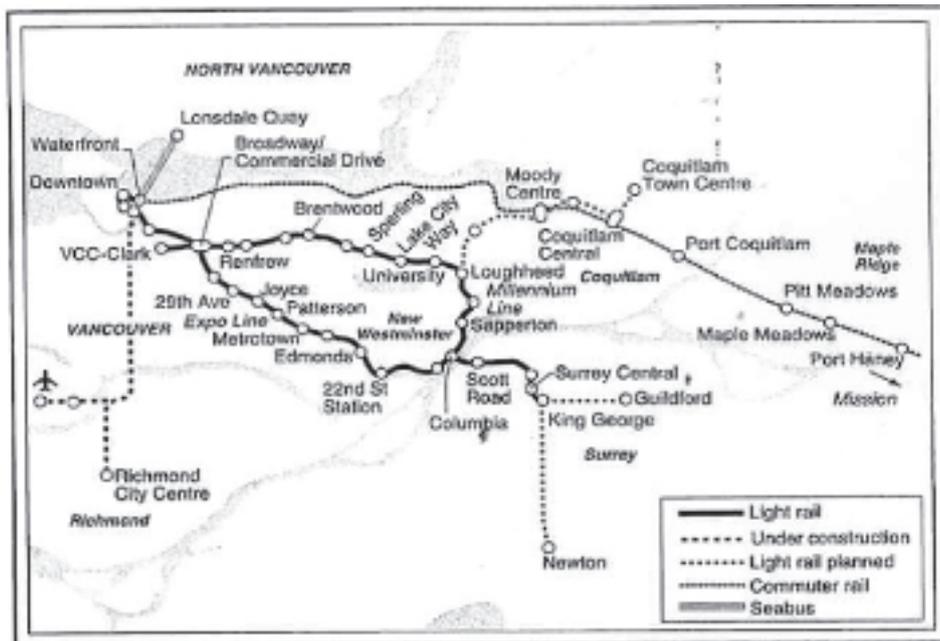
コンピュータ制御による無人運転のLRTで2両～4両編成でダウンタウンは地下を走るがスタジアム・チャイナタウン (Stadium・Chinatown) から地上に出て高架・地上を

走る。

路線はウォーターフロント (Water Front) から終点のキングジョージ (King George) を結ぶエキスポ線 (Expo Line) と同じくウォーターフロント駅からエキスポ線の途中駅のコロンビア駅 (Columbia) から分岐して環状に走り、VCCクラーク (VCC-Clark) 駅までのミレニアム線 (Millennium Line) の2路線がある。ミレニアム線商業駅 (Commercial) とエキスポ線ブロードウェイ駅 (Broadway) は接続している。

輸送人員は、2路線で225,000人/日以上である。

エキスポ線の運行時間はキングジョージ発：平日05：08～翌00：38 (土曜06：08～翌00：38、日曜・祝日07：08～23：38)、ウォーターフロント発：平日05：35～翌01：16 (土曜06：50～翌01：16、日曜・祝日07：50～翌00：15)。



SkyTrain路線図、JANE 'S年鑑

ミレニアム線の運行時間は、VCCクラーク発：平日05：35～翌00：09（土曜06：35～翌00：09、日曜・祝日07：35～23：09）、ウォーターフロント発：平日05：54～翌00：31（土曜06：54～翌00：31、日曜・祝日07：54～23：31）その他ルーヒード発VCCクラーク行きとコロンビア経由ウォーターフロント行きもある。

料金はトランスリンク社運営のゾーン制運賃である。

運転時間は、エキスポ線のウォーターフロントーキングジョージ間：39分、ミレニアム線のコロンビアーVCC-クラーク間27分である。

運転間隔は、エキスポ線：2～4分（ピーク時間）、6分（昼間）、8分（夜間）、6～8分（週末）。ミレニアム線：5～6分（ピーク時間）、6分（昼間）、8分（夜間）、6～8分（週末）。ウォーターフロントーコロンビア間はエキスポ線とミレニアム線が混在しているので更に運転間隔は短くなり、2～3分（ピーク時間）、3分（昼間）、4分（夜間）、3～4分（週末）。



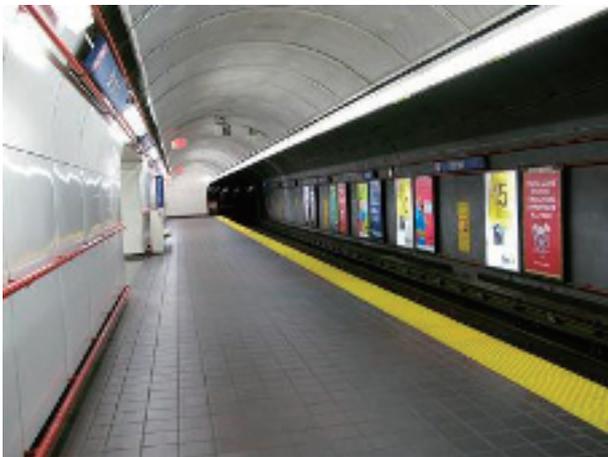
SkyTrain MK1車両



SkyTrain MK2車両



SkyTrain 地上駅



SkyTrain 地下駅

スカイトレインは拡張工事中で、ダウンタウンのウォーターフロントからバンクーバー国際空港やリッチモンド (Richmond) 間のカナディアン線 (Canadian Line) が2009年に開業予定で、2010年の冬季オリンピックに対応する。従来の回転型モータ駆動方式である。更に、ミレニアム線の途中のLougheed Town駅から、Burnaby地区のPort Moodyのウエストコースト・エクスプレス線Coquitlam Central 駅を經由してDouglas Collegeまでの10.9km (10駅) をエバーグリーン線 (Evergreen Line) として2014年に開業予定の計画がある。ミレニアム線の分岐駅は、この延長を想定した線形になっており、リニアモータ駆動方式となる。

(3) シーバス (Sea Bus)

ダウンタウンのウォーターフロント駅に接続しているウォーターフロント・ターミナル (Waterfront) 駅からバラード入江を渡りノース・バンクーバー (North Vancouver) のロンズデール・キー・ターミナル (Lonsdale Quay) 駅間 3 km を12分で結ぶ定員400人のフェリーである。1977年に運行を開始し、15分~30分 (日曜・祝日30分) 間隔で運行している。

運行時間は、ウォーターフロント発：平日06：16~翌01：20 (土曜06：16~翌01：20、日曜・祝日08：16~23：16)、ロンズデール・キー・ターミナル発：平日06：02~翌01：00 (土曜06：02~翌01：00、日曜・祝日08：02~23：02)。フェリーは双胴で前後運航可能な船である。冬季オリンピックには平日10分、休日15分間隔に増便する予定である。



シーバス



シーバスターミナル



トロリーバス

(4) 路線バス (Bus) : BC州公社運営の市内バス

路線バス路線は広範囲に発達している。一般的に4分~60分毎に運行サービスされている。ほとんどのバスは低床式バスまたはリフト付のバスである。従って車椅子と自転車乗車に対応出来るようになっている。White Rock、South Surrey、South Deltaからバンクーバーダウンタウンには急行バスが運行されている。West Vancouverには「Blue Bus」が運行され、地域サービスとして「コミュニティ・シャトル」が運行されている。また、空港から市内までのバスも運行されている。



市バス

(5) トロリーバス (Trolley) :

主に観光用で、ダウンタウン、ガスタウン、スタンレイ・パークなどの23箇所を約2時間かけて廻る。30カナダドルで、どこの停車場からでも乗降り自由で08:30~18:15運行する。観光用バスである。

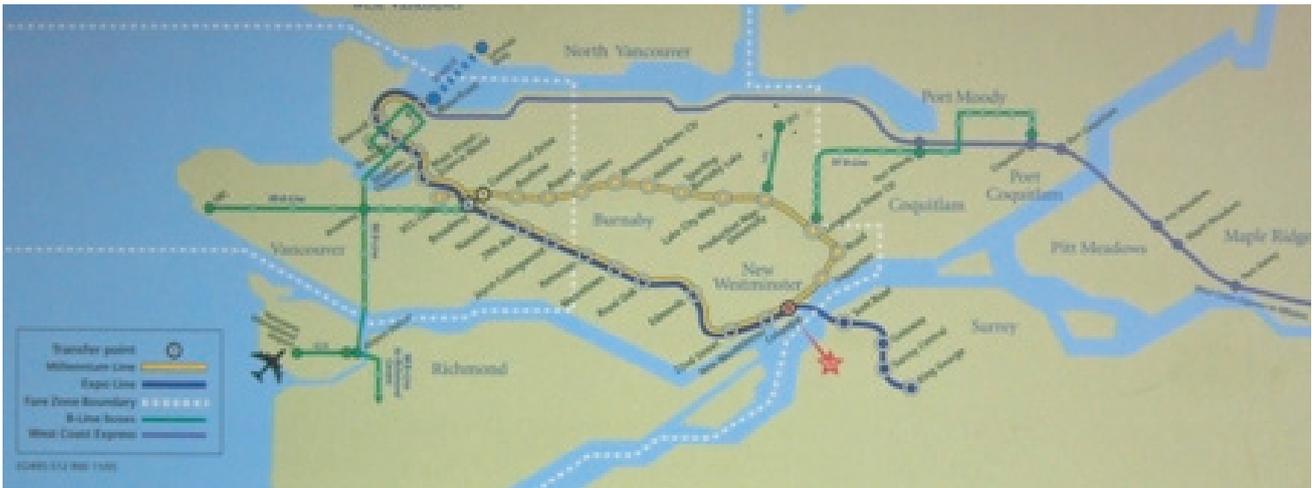
(6) グレイライン (GrayLine) :

ダブルデッカーもトロリーバスと同じく、32カナダドルで観光名所を20箇所以上を廻り、どこからでも乗降自由。観光用バスである。

(7) ウエストコースト・エクスプレス (West Coast Express)

バンクーバーの北東部からの通勤客に対する交通手段として、ウエストコースト・エクスプレスがある。カナディアンパシフィック鉄道線を使用して1995年に5本の列車で通勤運行を開始した。路線全長65km、駅数8駅、1時間15分の所要時間で1日1万人、年間200万人を運びバンクーバーの軌道交通を担っている。

バンクーバー東部のミッションシティ駅から平日の朝5本の列車がウオーターフロント駅へ向かい、夕方5本の列車が同じ駅に戻る運行形態である。列車は通勤用のプッシュプル列車で、全2階建列車で構成され、先頭はディーゼル機関車+8両全2階建客車(最後



路線図：紫色の路線がウエストコースト・エクスプレス



機関車



客車（運転台付）

尾車は運転台付客車。6両のディーゼル機関車と37両の二階建て客車で運行している。

トランスリンク社に属しているが、トラン

スリンク社のゾーン運賃とは別の運営体系である。但し、追加運賃無しでトランスリンクのサービスが得られる。

運行時間は、ミッションシティ駅発：早朝05:27から07:27まで30分毎に5列車が発車し、1時間13分でウオーターフロント駅に到着する。ウオーターフロント駅発：夕方15:50から18:20まで約30分毎に5列車が発車する。

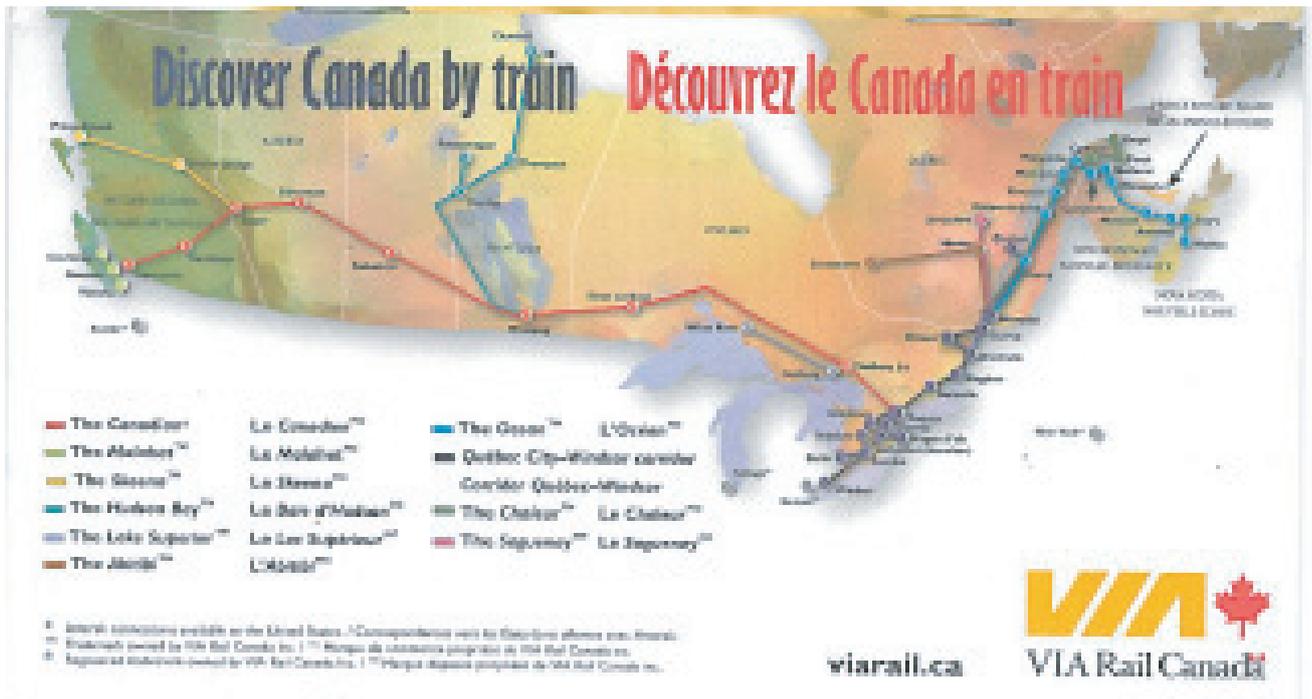
運賃は、Adult片道：バンクーバーからミッションシティまで10.25カナダドル、往復19.00カナダドルである。

各駅ではアテンダントがチケット販売や乗客サポートをフレンドリーに行い、列車内では、コーヒーが飲め、新聞が読め、ラップトップPCが操作出来、リラックスできる移動時間を提供している。ウオーターフロントの駅とコーヒー車ではコーヒーとスナックを買うことが出来る。

朝夕5本の列車を補間するために、「Train Bus」がミッションシティから列車運行の後に朝2本、ウオーターフロントから列車運行の前に午後1本、列車運行の後に夕方遅く2本運行されている。

(8) ミニフェリー（フォルス・クリーク・フェリー False Creek Ferries）

フォルス入江をグランビルアイランド、イ



VIA レール路線図：Canada を東西に結ぶ

エールタウン、アクアテック・センターなどを結ぶミニフェリーである。10：00～17：00が運行時間で5～10分間隔で運行する。片道12カナダドルである。

(9) VIA 鉄道

バンクーバーからウイスラー、バンフ、を経由して、3泊4日かけて東部のモントリオール・トロントを結ぶ大陸横断鉄道である。トロント・モントリオール等の東部行きは、夕方16時過ぎに出発する。逆にバンクーバーには、早朝7時過ぎにVIAバンクバ駅に到着する。昔は、CP（カナディアンパシフィック鉄道）のバンクーバー中央駅（現在のウオーターフロント駅）から発着していたが、現在では、SkyTrainのメインストリート駅の傍に大きく立派な駅舎が建てられている。

(以下次号に続く)

東日本大震災の被害状況について

仙台市交通局

主な被害状況と運行状況	
地下鉄 南北線	<p>【主な被害状況】 概算被害額:5億円 北部の高架・橋りょう部損傷、八乙女駅上屋の鉄骨アンカー破断 ★P. 2「南北線被害状況」参照。</p> <p>【運行状況】 ・3月11日地震発生後より13日まで運休 ・3月14日から富沢⇄台原で運転開始 ・4月29日から全線、通常ダイヤで運転開始</p>
地下鉄 東西線	<p>【主な被害状況】 概算被害額:7億円 工事用施設や資材の破損等が判明しているものの、本体 構造物については軽微なひび割れ程度で大きな損壊等は確認されていない。 ★P. 3～4「東西線土木工事被害状況」参照。</p>
市営バス	<p>【主な被害状況】 概算被害額:5.7億円 岡田出張所庁舎、バス1台、公用車1台 津波により水没(全損) ★P. 5「市営バス被害状況」参照。</p> <p>【運行状況】 ・3月12日から約7割の路線で運行開始 ・4月18日から全路線(※)において通常ダイヤで運行開始 (※)津波により被災した地域及び、道路状況により運行が困難な路線については迂回運行や折返運行。</p>



橋梁工事において据付クレーンの脚部が変形



被害を受けた仙台市若林区付近



トンネルセグメントが資材ヤード内で荷崩れし破損

「東北ローカル線ご乗車・ご支援感謝キャンペーン」

～東北に来て元気なローカル線に乗って下さい～

東北鉄道協会

東日本大震災により、東北の民鉄・三セク鉄道・仙台市営地下鉄等は甚大な被害を受けられました。一方、比較的被害の少なかった鉄道では、早期に運行を再開し、安全運行に努められていますが、観光客の低迷により鉄道利用者が激減しています。

このような状況の下、ご乗車されて暖かい励ましをいただいた全国からのお客様への感謝の気持ちを込め、当分の間、「ご乗車・ご支援ありがとう」のメッセージを記した「乗車記念証」をお配りすることといたしました。

この「乗車記念証」をご提示頂くと各種のサービスを受けられるとともに、抽選で記念品をお送りさせていただきます。

皆様におかれましては、引き続き、東北にご来訪いただき、東北のローカル線等をご利用いただきますようよろしくお願い申し上げます。

実施主体は東北鉄道協会、〔後援〕国土交通省東北運輸局、東北観光推進機構、〔協賛〕(社)民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、(社)日本地下鉄協会、(社)日本旅行業協会、(社)全国旅行業協会となり、皆で支援しています。

参加鉄道事業者

次の13事業者が参加していますが、仙台市営地下鉄は状況が整った段階で参加します。

津軽鉄道、弘南鉄道、青い森鉄道、十和田観光電鉄、IGRいわて銀河鉄道、三陸鉄道、秋田内陸縦貫鉄道、由利高原鉄道、山形鉄道、阿武隈急行、福島交通（飯坂線）、会津鉄道、仙台市地下鉄（以上13社）

実施期間

平成23年4月29日～8月末（予定）

* 「乗車記念証」を発行する駅窓口等は、直接、各鉄道事業者にお問い合わせ頂くか、東北運輸局ホームページをご覧ください。

お問い合わせ先 東北運輸局「地方鉄道活性化支援窓口」TEL 022-791-7526

東北ローカル線 ご乗車・ご支援 感謝キャンペーン

～東北に来て、元気なローカル線に乗ってください～

1 キャンペーン目的

東日本大震災により、東北の民鉄・三セク鉄道等は太平洋沿岸部を中心に甚大な被害を受けました。一方、比較的被害の少なかった鉄道では、早期に運行を再開し、今日も安全運行に努めています。貸切列車のキャンセルなどお客様も激減しています。

そんななかでも暖かい励ましのお言葉をいただいた全国のお客様へ感謝の気持ちを込めて「ご乗車・ご支援 感謝キャンペーン」を行うことといたしました。

皆様におかれましては、引き続き、東北にご来訪いただき、東北のローカル線等をご利用いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

2 実施主体等

東北鉄道協会(会長：澤田長二郎 津軽鉄道(株)代表取締役社長)

【後援】国土交通省東北運輸局、東北観光推進機構

【協賛】(社)日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会、(社)日本地下鉄協会、

(社)日本旅行業協会、(社)全国旅行業協会



3 実施時期(予定)

平成23年4月29日(金)～8月末

4 特典の内容

- (1) 駅窓口で発行される「乗車記念証」を御提示頂くと各種サービスが受けられます。
- (2) 「乗車記念証」の半券(応募券)を事務局に郵送頂くと、抽選で記念賞品が当たります。



上のイラストは「乗車記念証」のイメージです

乗車記念証の発行、特典の内容などに関する情報は東北運輸局のホームページをご覧ください。

東北のローカル線は 今日も元気に皆様をお待ちしています！(キャンペーン参加事業者)



「乗車記念証」発行の対象となる乗車券等の種類、取り扱い駅窓口、特典の内容等は各鉄道事業者又は下記までお問い合わせください。
 《問い合わせ先》 国土交通省東北運輸局「地方鉄道活性化支援相談窓口」電話 022-791-7526

首都圏の各鉄道事業者は節電に協力するため周知ポスターを掲出しています。

節電に関する周知ポスター・ステッカーを
共通デザインで掲出します。

～駅構内や列車内に5月18日から～

東日本旅客鉄道株式会社
京成電鉄株式会社
東京急行電鉄株式会社
相模鉄道株式会社
北総鉄道株式会社
東京モノレール株式会社
箱根登山鉄道株式会社
株式会社ゆりかもめ

東武鉄道株式会社
京王電鉄株式会社
京浜急行電鉄株式会社
新京成電鉄株式会社
東葉高速鉄道株式会社
埼玉高速鉄道株式会社
江ノ島電鉄株式会社

西武鉄道株式会社
小田急電鉄株式会社
東京地下鉄株式会社
東京都交通局
東京臨海高速鉄道株式会社
首都圏新都市鉄道株式会社
多摩都市モノレール株式会社

このたびの東日本大震災で亡くなられた方々のご冥福をお祈りしますとともに、被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。

上記の鉄道事業者では、東日本大震災の影響による電力供給不足に伴い、駅構内・列車内等の節電、特別ダイヤによる列車運行など使用電力の抑制に取り組んでいます。

つきましては、ご利用のお客様に節電の取り組みに対するご理解、ご協力をいただくため、共通デザインの周知ポスター・ステッカーを下記のとおり掲出します。(ステッカーの掲出は一部の事業者のみとなります。)

今後も引き続き節電に努めてまいります。お客様にはご不便をおかけしますが、ご理解を賜りますよう、よろしく願いいたします。

- 1 掲出事業者 上記の22事業者
- 2 掲出期間 平成23年5月18日(水)から順次、当分の間掲出します。
- 3 掲出場所 (ポスター) 各事業者の駅構内 (ステッカー) 一部の事業者の列車内・駅構内



ステッカー



ポスター

地下鉄南北線全線での運転再開

仙台市交通局

地下鉄南北線は、3月11日に発生した東日本大震災の影響により、泉中央駅～台原駅間で運行を見合わせしていましたが、地下鉄施設の復旧工事が完了する見込みとなりましたので、平成23年4月29日（金）始発より通常ダイヤで運行します。

無料バスの終了について

地下鉄南北線の全線運転再開に伴い、泉中央駅～台原駅間及び黒松駅～台原駅間のバスについては、平成23年4月28日（木）の最終便をもちまして終了しました。

○運航中止状況等

運行再開日と運行区間

平成23年3月14日から

富沢駅～台原駅間の折り返し運行

（台原駅～泉中央駅間は運行を見合わせし、無料バスを運行）

運行ダイヤ（全日）

南行：5：42（始発）～23：50（終発）

北行：5：35（始発）～23：47（終発）

（南行・北行ともに概ね8分間隔で運行）

*エレベーター、エスカレーターは安全確保のため当分の間利用できません。

無料バスの運行

運行区間：地下鉄泉中央駅⇔地下鉄台原駅（直通、途中無停車）

運行時間：6時30分から20時30分まで（30分間隔、朝夕は増便対応）

運行期間：地下鉄泉中央駅から地下鉄台原駅までの運行が再開するまで

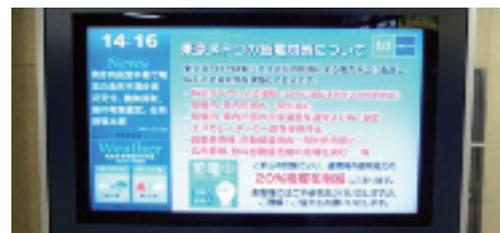
節電対策

東京地下鉄株式会社

3月11日に発生した東日本大震災による電力不足の影響で、東京メトログループでは電車の運行、鉄道施設の営業などにおいて、節電の取り組みが求められています。地震発生時に比べ電力供給状況は徐々に回復しつつあるものの、冷房の使用により電力事情が逼迫する夏期に向けて今後も節電の取り組みが必要です。そこで、現在実施している取り組みの一部を紹介します。

特別ダイヤによる列車の運転

混雑する平日朝夕のラッシュ時を中心に輸送力を確保しつつ節電にも配慮した特別ダイヤで列車を運転しています。現在、全線で平日朝夕のラッシュ時は平常どおりの運転、平日日中と土休日は、通常時の8割程度の運転を続けています。また、平日の日中と土休日は、東西線の快速列車・副都心線の急行列車の運行を中止しています。



節電特別ダイヤをご案内する改札口ディスプレイ

車両に関する取り組み

車両冷房の温度を全車両とも通常より2℃高い28℃（弱冷房車と同じ）に設定しています。また、車内の蛍光灯の一部取を消灯しています。

路線別消灯状況

銀座線、丸ノ内線、日比谷線：各車両4本
東西線、千代田線、有楽町線、半蔵門線、南北線、副都心線：各車両6本

*予備灯、車いすスペース、車端部を除く

駅構内の取り組み

駅冷房設定温度の見直しや駅構内における各種設備の一部使用中止、照明の一部消灯などを行っています。

対策の主なもの

- 駅冷房の設定温度を通常より2℃高い31℃に設定
- エスカレーターの使用中止
 - *階段が併設されていない箇所、設置距離が長い箇所、高齢者や体の不自由なお客様が多い箇所等以外。



使用中止中のエスカレーター

- 券売機・精算機の一部使用中止



「取り扱い中止」のお願いを貼った券売機

- 駅構内・ホームの一部蛍光灯の取り外し



一部蛍光灯を外した日比谷線「上野駅」

- 広告看板照明・飲料自動販売機照明の一部消灯

節電対策

東京都交通局

都営交通では、電力不足等を考慮し、運行本数を削減し節電等につながるよう「節電ダイヤ」で運行しています。お客様にはご迷惑となりますが、協力をお願いします。

なお、電力の需給状況により運行予定が変更になることがあります。

節電の取り組み

- ・節電ダイヤの実施
- ・駅構内照明の一部消灯
- ・エスカレーターの一部運転休止
- ・駅冷房の見合わせ（1・6・10号）、駅冷房温度を高く設定（12号）
- ・車内冷房温度を高く設定（地下鉄、日暮里・舎人ライナー）
- ・制服着用の特例
- ・電照広告の消灯
- ・構内店舗の一部消灯



浅草線西馬込駅2番線（左側ホーム）の消灯

地下鉄

浅草線、三田線、大江戸線：平日・朝のラッシュ時は平常運転、それ以外は平日ダイヤの8割程度、土休日・土休日ダイヤの8割程度

新宿線：平日・朝のラッシュ時は平常運転、それ以外は平日ダイヤの8割程度（日中時間帯の急行運転取りやめ）、土休日・土休日ダイヤの8割程度

荒川線：平日・朝のラッシュ時は一部区間運転の電車を運休する他はほぼ平常運行、それ以外は平日ダイヤの8割程度、土曜・土曜ダイヤの8割程度、休日・休日ダイヤの8割程度

日暮里・舎人ライナー：

平日・朝のラッシュ時は平常運行、それ以外は平日ダイヤの8割程度、土休日・土休日ダイヤの8割程度

上野動物園モノレール：

平常運行（運行時間 9時40分～16時30分）

東日本大震災被害への義援金について

東京急行電鉄株式会社

東京急行電鉄株式会社及び同社グループは、東日本大震災に被災された方々の救済、被災地の復興に役立てていただくため、ご利用いただいているお客様に義援金を募る「募金箱」を各駅・各店舗・事業所などに設置され、お寄せいただいた義援金は取りまとめのうえ、日本赤十字社を通じて、災害義援金として寄付されることとなりました。

その結果、52,781,7545円の義援金をお預かりし、4月28日までに日本赤十字社を通じ寄付させていただきました。ご協力いただきました皆様に心から感謝申し上げます。募金箱は引き続き設置しています。

また、東急グループは、4月28日に日本赤十字社を通じて、災害義援金として113,172,625円の寄付をしています。

【主な募金箱設置場所】

東急線各駅	22駅
東急百貨店	9店舗
東急ストア	96店舗
東急ホテルズ	48店舗
当社所有のショッピングセンター	14店舗ほか

埼玉スタジアム2002・埼玉高速鉄道10周年記念「第8回埼玉B級ご当地グルメ」

埼玉高速鉄道株式会社

埼玉スタジアム2002・埼玉高速鉄道10周年記念「第8回埼玉B級ご当地グルメ」が開催されます。

なお、当イベントは、東日本大震災被災地の復興を願い、非難された方々や県民の皆様を対象に開催し、売上金の一部を義援金として寄付いたします。

日時：平成23年5月1日

10時30分～15時30分

グルメは売れ切れ次第終了

閉会式9時45分～表彰式15時00分

場所：埼玉スタジアム2002公園

南広場（当社線浦和美園駅）

駐車場は閉鎖となり車での来場は不可

浦和美園駅からシャトルバスを運行
運行時間 9：00～16：30

料金（片道）大人100円、小人50円

概要：出場40グルメ（初出場15）

料金：1グルメ150円又は300円

売り上げの一部を被災地へ寄付します。

グルメ王決定方法

来場者の投票（グルメ購入の数だけ投票）

東京スカイツリー634m到達記念メダル &ストラップ」を発売！

東武鉄道株式会社

東武鉄道では、建設を進めている東京スカイツリーが2011年3月18日に高さ634mに到達したことを記念して、「東京スカイツリー634m到達記念メダル」と「東京スカイツリー634m到達記念ストラップ」の2種類を4月28日より発売します。

また、当グッズの発売にあたりましては、自立式電波塔として世界一の高さに到達した東京スカイツリーを見上げながら、復興に向けて希望や元気を持っていただきたいという思いをこめ、売り上げの一部を東日本大震災の被災地支援の義援金として寄付いたします。

「東京スカイツリー634m到達記念メダル」は、東京スカイツリーのある墨田・台東区と日光・鬼怒川を結ぶ特急スペーシアがデザインされていることから、鉄道ファンの方々も喜んでいただける商品となっております。

また、「東京スカイツリー634m到達記念ストラップ」は、東京スカイツリーと周辺施設の形に入鋏された乗車券をデザインしたユニークな形です。乗車券部分には「業平橋から上空634Mまで」と書かれており、また、裏面には634mに達した3月18日の日付が刻印されています。「東京スカイツリー駅」へと駅名改称が予定されている業平駅の名称を記念に残す、絶好の商品です。



記念メダル

第13回「国際バラとガーデニングショウ」記念乗車券を発売

西武鉄道株式会社

西武鉄道株式会社では、5月11日から5月16日まで西武ドームにて開催される“第13回国際バラとガーデニングショウ”を記念して、「第13回国際バラとガーデニングショウ記念乗車券」を発売します。

この乗車券は、ショウのメインのバラである「ジャルダン・パヒューメ」が台紙の表紙にデザインされたオリジナル記念乗車券です。台紙はフォトフレームとして、会場で撮影したお気に入りの写真を飾っていただくことをイメージして作りました。

また、今回のショウのテーマ「心惹かれるバラの香り」にちなんで、香りつき乗車券となっています。

発売期間：2011年5月11日 9：30～16日

なくなり次第発売終了

発売場所：“第13回国際バラとガーデニングショウ”会場（西武ドーム内特設ブース）および西武球場前駅

発売額：1セット1,000円

発売数：2,000セット限定

有効期間：2011年10月31日（月）まで

各券片につき片道1回に限り有効

仕様：乗車券（縦127mm、横89mm）を二つ折りの台紙にセット

- ・西武球場前駅から 大人140円区間2枚
- ・西武球場前駅から 大人360円区間2枚

交通局における東日本大震災復興支援策について

札幌市交通局

京都市交通局では、東日本大震災により、被災された方々への支援を行うために地下鉄車内広告料金の一部寄付を行うほか、被災地で不足している傘(時効となった遺失物の傘)を無償で提供いたします。

地下鉄車内広告料金の一部寄付

道内の広告・コミュニケーションに関わる企業が中心となって進める被災地支援「いま、北海道にできること。」プロジェクトの共通ロゴを使用した広告を地下鉄車内に掲出した場合、交通局と広告代理店がそれぞれ広告料の1%ずつを「日本赤十字社」へ寄付します。

対象媒体：全ての広告代理店が扱う「中吊りポスター」及び社内窓上の「額面ポスター」

実施期間：平成23年5月1日～
平成23年7月31日掲出分



【共通ロゴ】「いま、北海道にできること。」

「2011年春・夏ゆるり散策、私鉄沿線花と寺社めぐりスタンプラリー」を開催

民営鉄道9社共同企画

京王電鉄(株)、首都圏新都市鉄道(株)、東武鉄道(株)、東京メトロ、東京急行電鉄(株)、京成電鉄(株)、小田急電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)、西武鉄道(株)の9社は、2011年5月27日(金)から2011年8月31日(水)までの間、各社の沿線にある花と寺社の名所を巡り、最寄りの駅に設置されたスタンプを集めた方に

抽選で液晶テレビAQUOS、プリンター内蔵デジタルカメラ、などをプレゼントするイベント「2011年春・夏ゆるり散策、私鉄沿線花と寺社めぐりスタンプラリー」を開催します。

イベント概要は、パンフレットをご覧ください。



パンフレット表紙

世界の地下鉄

— マラカイボ (Maracaibo) —

●ベネズエラ (Bolivarian Republic of Venezuela)

人口：2858万人▷面積：91万2050km²▷主要言語：スペイン語▷通貨：ボリバル・フェルテ▷為替レート：1 ボリバル・フェルテ=43.1円▷一人当たり GNI = 7550ドル

●マラカイボ市

ベネズエラ北部、ベネズエラ湾とマラカイボ湖が接する場所に位置する人口263万人（2010年）の都市。ベネズエラ第2の人口を持ち、スリア州の州都でもある。マラカイボ湖は約一千万年前にはアマゾン河の河口であり、湖底の堆積物が石油となったと言われている。1529年にドイツ人の探検家が先住民の集落をキリスト教に改宗させた日（9月8日）が市の創設記念日になっている。マラカイボとは白人が略奪した土地を所有する原住民の首長の名前であると言う。石油の積出港であり、石油関連産業や化学、造船等の工業が盛んである。

●地下鉄の営業主体

Metro de Maracaibo

Av. Don Manuel Bellosa, sector Altos de La Vanega, Via Aeropuerto

Maracaibo, Estado Zulia

Venezuela

TEL : +58 261 735 5848 FAX : +58 261 735 5184

Email : Corporate Communications Office: mburgos@metrodemaracaibo.com

●地下鉄の紹介

マラカイボメトロは、マラカイボ市にある6駅（地上4駅、高架2駅）からなる地下鉄で、市の中心部と郊外を12分で結んでいる。現在は地上部のみの営業であるが、建設中の第二期工事では5駅がすべて地下となっている。

最初の開通は2006年11月25日、Atlos de la Venega～El Varillal駅間、1.2km、2駅である。翌2007年8月27日には、El Guayabal駅まで1.3km、1駅が延伸開業したが、最初の開業以来運賃は収受せず、無料で市民に開放されていた。運賃を収受して本格的な営業運転を開始したのは2008年1月21日からである。

その後、2008年5月11日には、Sabaneta駅まで0.9km、1駅が開業、2009年6月8日には市の中心部に位置するLibertador駅まで、3.1km、2駅がそれぞれ開業し、現在6.5km、6駅が営業中である。車両はプラハ地下鉄のC線を走っている車両を基本として設計、製造されている。

マラカイボの地下鉄は国とマラカイボ市政府によって建設されたもので、株式は国が67%、マラカイボ市が24%、スリア州政府が9%を所有している。

第二期工事として、1号線がLibertador駅からPadilla, Falcon, 5 de Julioの3駅、2号線が5 de Julioから Calle 72, Indio Mara の2駅、いずれも地下駅が建設中である。第3期工事としては、2号線がCurva de Molina駅までの建設を計画しており、全線開業した後に、第4期工事として1号線の北方へ5 de Julioから Milagro Norteまでの延伸が計画されている。将来的には合計4路線、60kmの地下鉄網の建設計画がある。

●データ

営業キロ：6.5km▷路線数：1▷駅数：6▷運行時間：6：00－20：00▷運賃制度：均一制▷輸送人員：30000人／日（大人54.3%、学生23.3%、子供18.7%、高齢者3.7%）

▷軌間：1435mm▷電気方式：直流750V▷集電方式：架空線▷運転保安：ATP、ATO▷最小運転間隔：5分▷車両数：21両（3両編成7列車）▷列車運転線路：右側

●利用の手引き

乗車方法：窓口又は券売機でスマートカード（非接触カード）を購入し、改札機のグリーンの丸（○）マークにかざして入場する 運賃：普通0.5ボリバル、往復1ボリバル、学生0.15ボリバル、往復0.3ボリバル 乗車券：スマートカード（非接触カード） 利便設備：エスカレータ、エレベータ、車内冷房

マラカノボ地下鉄路線図





プラハ地下鉄C線をベースに設計された車両

Libertadol 駅を発車する電車



終点の Altos de la Vanega 駅

ターンバー式自動改札機



地下鉄有線・無線

★地下鉄情報★

各社の情報から編集

「都営大江戸線ホームドア使用開始」

東京都交通局

東京都交通局では、ホーム上の安全対策として、ホームドア設置を進めています。

なお、都営大江戸線で最初となるホームドアの使用開始を予定していましたが、5月2日夕方より当分の間、試験調整のため休止しています。



清澄白河駅のホームドア

使用開始日

平成23年4月23日（土）始発から

使用開始駅

都営大江戸線清澄白河駅

1番線～4番線ホーム

今後の整備予定

今後、都営大江戸線各駅に順次ホームドアを設置し、平成25年6月の全駅整備完了を目指して事業を進めていきます。

これにより、すでに設置している三田線とあわせて都営地下鉄106駅中65駅にホームドアが設置されます。

「ホームドア設置計画進行中」 ～全駅179駅中73駅に整備が完了予定～

東京地下鉄株式会社

東京メトロでは、お客様に安心してご利用いただけるよう、ホームでの安全対策（転落事故、接触事故の防止等）としてホームドア設置を進めておりますが、有楽町全線への導入計画のうち、江戸川橋駅～麴町駅間4駅の設置日と使用開始日が決定されました。この4駅の使用開始で、設置率は40%となります。有楽町線のホームドアは、扉部分の一部に透明な強化ガラスを採用し、閉扉状態でもホームと列車の間隙を確認できることや、視認範囲が広がりホームでの開放感が生まれる等の効果が得られます。引き続きホームドア設置に努めてまいります。有楽町線設置計画は、平成24年度完成を目指しています。工事期間中は、お客様に大変ご不便とご迷惑をおかけしますが、ご理解頂きますようお願いいたします。

また、次の整備路線は銀座線で調査工事等を行っており、安全の確保に努めて参ります。

横浜市交通局

計画停電に伴う、ブルーライン・グリーンラインの運休・運転見合わせはありません。

地下鉄（ブルーライン・グリーンライン）：
運行ダイヤ

始発から午前9時まで 平日ダイヤで運行

午前9時以降は、運行本数を減らして運行します。

最終電車の時刻は、平日ダイヤの最終電車と同時刻で運行します。

時刻表

ホームページおよび各駅に掲出しますので
ご確認ください

福岡市交通局

「はやかけん」で市営地下鉄や市バスが便利にご利用できますが、平成23年5月10日に博多駅証明サービスコーナー（地下鉄博多駅博多口お客様サービスセンター横）にオープンし、福岡市内の住民票など各種証明書発行手数料の支払いに「はやかけん」電子マネーがご利用いただけます。

博多駅証明サービスコーナーの取扱業務

毎日（月～日曜日）午前9時～午後8時

住民票の写し（改製除票を除く）1通 300円

住民票記載事項証明書 1通 300円

印鑑登録証明書

（*印鑑登録証をご持参下さい）1通 300円

平日（月～金曜日）午前9時～午後5時15分

*区役所の開いている時間

戸籍全部・個人・一部事項証明書

（戸籍謄本・抄本）1通 450円

平成改製原戸籍の謄本・抄本 1通 750円

除籍全部・個人・一部事項証明書

1通 750円

戸籍記載事項証明書 1通 350円

戸籍附票の写し 1通 300円

身分証明書 1通 300円

外国人登録原票記載事項証明書 1通 300円

福岡市以外の住民票の写し 1通 300円

【広域交付による住民票】

*本籍の記載はできません。お取扱時間は午後5時までです。

◆請求できる人

本人又は同じ世帯の住民票に記載され

ている人。

詳しくはホームページや駅でご確認下さい。

東武鉄道株式会社

東武鉄道では、東日本大震災の発生を受け、東武線～野岩鉄道線～会津鉄道線との直通運転実施による福島県会津方面等被災地域への救援・支援ルートを確保するなど、被災された方々への支援の取り組みを実施しております。

このたび、日光線「特急スペーシア」と伊勢崎線「特急りょうもう」の全列車について、東日本大震災における被災地復興へのメッセージを添えた「上を向いてがんばろう日本」ヘッドマークを4月29日より掲出して運転します。

これは、被災地をはじめ日本全体が元気になってほしいという思いを込めて実施するもので、当社沿線においても、東京スカイツリー周辺や下町界隈のほか、それぞれの特急列車が向かう日光・鬼怒川地区および両毛地区における活性化と観光復興を目的に掲出するものです。

ヘッドマークは、東武鉄道と東武タワースカイツリーが事業主として建設を進めている東京スカイツリーをデザインしており、3月18日に完成時の高さ634mに達した、同タワーを見上げながら、復興に向けて希望や元気を持つてほしいという意味が込められています。



ヘッドマークデザイン イメージ

東急電鉄株式会社

当社では、国内での深刻な電力不足を考慮して、節電施策を実施しています。

お客様にご不便をおかけしますが、ご理解下さい。

ダイヤ

○平日の日中と土休日に、7～8割の運行本数にしています。(平日の朝夕ラッシュ時間帯は通常運行) 詳しくはホームページをご覧ください。

駅構内

- 照明・案内看板類を終日消灯しています。(一部の駅と時間帯を除く)
- 券売機・精算機・改札機の台数を制限しています。(一部の駅と時間帯を除く)
- ホーム待合室の照明・空調を停止しています。
- 省エネルギー型照明の更新は役82%更新済みです。

社内・車両

- 10時から17時まで、社内空調を停止しています。(一部の駅と時間帯を除く)
- 社内空調使用時の設定温度を28℃にしています。(一部の駅と時間帯を除く)
- 一部の社内照明を消灯しています。
- 回生ブレーキ車両導入率は、100%を維持しています。

今後の電力供給状況を見極めながら、継続的に節電対策を検討します。

詳しくはホームページや駅でご確認下さい。

京浜急行電鉄株式会社

京急電鉄では、本年も5月29日に京急電車の車両工場である京急ファインテック久里浜事業所(神奈川県横須賀市)において開催する「京急ファミリー鉄道フェスタ2011」での実施イベント等の詳細が決定しました。

「京急ファミリー鉄道フェスタ」は、例年電車の運転台での記念撮影や信号機の操作体験など、参加型イベントを企画しており、家族連れのお客様に毎年ご好評をいただいております。

今年は東日本大震災の復興に協力するため、東北地方の交通事業者や産物直販所にも出店していただき、イベントを盛り上げます。詳細はホームページをご覧ください。



昨年の写真(運転台の様子)

「がんばろう日本! 群馬デスティネーションキャンペーン」びゅう旅行商品を通じた被災地支援について

東日本旅客鉄道株式会社

JR東日本では、「群馬デスティネーションキャンペーン」(以下、群馬DC)の開催にあわせ、キャンペーンエリアに向けた企画旅行商品を設定してまいります。

この度、その旅行代金の一部を中央共同募金会を通じて、東日本大震災の被災地支援の義援金として寄付させていただくことといたしました。様々な体験メニューや温泉、イベント列車、豊かな自然と温かなおもてなしにあふれた群馬へ、是非この機会にお出かけください。

1 義援金の対象

- ・旅行出発日 群馬DC開催期間。[7月1日(金)～9月30日(金)]
- ・対象商品 JR東日本が企画・実施する企画旅行商品で、群馬県及び、群馬県に隣接する栃木県4市(足利市、佐野市、栃木市、日光市足尾地区)を目的地とする旅行商品(一部対象除外の商品があります)
- ・寄付額 対象商品参加のお客さまお一人につき、1,000円といたします。
- ・寄付先 中央共同募金会を通じ、被災者支援のための義援金として寄付いたします。
- ・受付期間 キャンペーン期間終了まで。

2 告知

- ・宣伝物 下記デザインにより、告知をいたします



※「群馬デスティネーションキャンペーン」向け、びゅう旅行商品につきましては、6月上旬以降にホームページにてご案内する予定です。

<https://www.travel.eki-net.com/gunma/>



人事だより

役員等名簿

(平成23年5月24日選任替)

会 長	奥山 恵美子	(仙台市長)
副会長	梅崎 壽	(東京地下鉄(株)代表取締役社長)
”	金子 正一郎	(東京都交通局長)
”	新谷 和英	(大阪市交通局長)
”	根津 嘉澄	(東武鉄道(株)代表取締役社長)
理 事	下村 邦夫	(札幌市交通事業管理者、交通局長)
”	二見 良之	(横浜市交通事業管理者、交通局長)
”	長谷川 康夫	(名古屋市交通事業管理者、交通局長)
”	葛西 宗久	(京都市公営企業管理者、交通局長)
”	吉武 準一	(神戸市交通事業管理者、交通局長)
”	坂田 憲治	(福岡市交通事業管理者、交通局長)
”	宮下 直人	(東日本旅客鉄道(株)常務取締役 鉄道事業本部副本部長)
”	嶋崎 章臣	(小田急電鉄(株)専務取締役、執行役員)
”	寺田 信彦	(阪急電鉄(株)常務取締役)
”	森地 茂	(政策研究大学院大学特別教授 政策研究センター所長)
”	黒川 洸	(一般財団法人計量計画研究所 代表理事)
”	林 敏彦	((社)公営交通事業協会事務局長)
理事長	武林 郁二	((社)日本地下鉄協会理事長)
監 事	中島 宗博	(埼玉高速鉄道(株)取締役鉄道統括部長)
”	郭 記洙	(税理士 郭税理士事務所)

国土交通省 (鉄道局)

◎平成23年3月31日付け

新	旧	氏 名
辞職((独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構国鉄精算事業監理部財務第一課長)	鉄道局総務課 課課長補佐	越智 政宏
辞職((独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道助成部助成第一課課長補佐)	鉄道局総務課 専門官	滝 俊介

◎平成23年4月1日付け

新	旧	氏 名
鉄道局都市鉄道課専門官	鉄道局総務課企画室専門官	塩崎 浩一
鉄道局技術企画課 課長補佐	鉄道局施設課 課長補佐	権藤 宗高
関東運輸局 鉄道部監理課長	鉄道局総務課 課長補佐	猪狩 浩伸
鉄道局総務課 課長補佐	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 企画調査部鉄道総合支援課長	中村 義尚

辞職（3月31日付）（（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構企画調査部鉄道総合支援課長）

鉄道局総務課 課長補佐

千葉 文良

鉄道局総務課課長補佐

関東運輸局総務部総務課長

富田 一之

国土交通省（都市・地域整備局）

◎平成23年4月1日付け

新	旧	氏名
北陸地方整備局副局長	大臣官房審議官（都市・地域整備局担当）	森下 憲樹
大臣官房審議官（都市・地域整備局担当）	大臣官房審議官（都市生活環境担当）	小林 裕幸
大臣官房総務課総務調整官	都市・地域整備局総務課都市地域整備企画調整官	楯 浩司
都市・地域整備局総務課都市・地域整備企画調整官	都市・地域整備局都市計画課 企画専門官	林 晴夫
都市・地域整備局都市計画課 企画専門官	都市・地域整備局まちづくり推進課 課長補佐	萩原 敏彦

総務省（自治財政局）

◎平成23年4月1日付け
組織名称が変更されました。

新名称	旧名称
公営企業経営室	公営企業経営企画室
準公営企業室	地域企業経営企画室

新	旧	氏名
公営企業課公営企業経営室長	公営企業課公営企業経営企画室長	笠井 敦
公営企業課公営企業経営室課長補佐	京都市総合企画局政策企画室 京都創成推進部長	大田 泰介
公営企業課公営企業経営室課長補佐	北海道総務部総務課主幹	清水目 剛
公営企業課公営企業経営室交通事業係長 併任 公営企業課公営企業経営室エネルギー事業係長	公営企業課公営企業経営企画室交通事業係長 併任 公営企業課公営企業経営企画室エネルギー事業係長	吉田 圭二
併任解除 公営企業課公営企業経営企画室エネルギー事業係長		
地方債課課長補佐 併任 内閣官房副長官補付 命 内閣官房行政改革推進室室員 併任 行政改革推進本部事務局局員 命 政府関係法人改革担当	公営企業課公営企業経営企画室課長補佐	藤田 康幸

業 務 報 告

●平成23年度 地下鉄技術協議会第65回総会

日 時：平成23年4月14日(木)～15日(金)
場 所：横浜市
内 容：平成23年度協議会の各部会の運営について他

●監事監査

日 時：平成23年5月9日(月)10：30～
場 所：日本地下鉄協会 会議室
内 容：平成22年度事業報告及び収入支出決算監査

●第48回 運営評議会の開催

日 時：平成23年5月17日(火)13：30～
場 所：スクワール麴町
議 題：1 定款の変更（事務所移転等）について
2 平成22年度事業報告
3 平成22年度収入支出決算報告
4 役員（理事、監事）の選任（案）について

●第52回 理事会の開催

日 時：平成23年5月24日(火)15：00～
場 所：弘済会館
議 題：1 定款の変更（事務所移転等）について
2 平成22年度事業報告
3 平成22年度収入支出決算報告
4 役員（理事、監事）の選任（案）について

●第32回 総会の開催

日 時：平成23年5月24日(火)16：00～
場 所：弘済会館
議 題：1 平成22年度収入支出補正予算（案）
2 公益的業務運営安定資産取扱規程（案）
3 事務所賃借費用等補填資産取扱規程（案）
4 定款の変更（事務所移転等）について
5 平成22年度事業報告
6 平成22年度収入支出決算報告
7 平成23年度事業計画（案）
8 平成23年度収入支出予算（案）
9 平成23年度会員の会費の額及び納付の方法（案）
10 常勤役員報酬規程の改正（案）について
11 役員（理事、監事）の選任（案）について

編集後記

東日本大震災により被災された皆様にお見舞い申し上げます。「がんばろう！東北」のかけ声で、復興支援の輪を広げ応援して参りましょう。

本号の巻頭随想は、福岡市長の高島宗一郎様より、「福岡の発展を支える地下鉄」と題して玉稿を賜りました。福岡市地下鉄は7月26日(開業記念日)で、30周年を迎えることとなりお客様への感謝のイベントが実施されます。

また、西南部と市の中心部を結ぶ七隈線は博多駅へ直結することにより、交通渋滞の解消を目指して、平成23年

度から事業化に向け、取り組まれることとなっています。

芝浦工業大学土木工学部 岩倉教授様からは、東日本大震災による原発事故による、今年の夏の電力供給不足に向けた鉄道輸送の課題について、論説をいただきました。鉄道は社会経済活動に不可欠なインフラであり、使用電力量が3%程度であることから、積極的な経済活動を推進するため、節電対象から除外すべきであると述べられています。

● ● ● ● ● お 知 ら せ ● ● ● ● ●

当協会の入居しているビルが建て替えられるため、新宿区から千代田区に移転します。平成23年6月20日にJR神田駅から徒歩6分の「内神田すいすいビル」の9階に移り、業務を開始する予定です。東京駅からも近くなりますので、お立ち寄り下さい。今後とも一層のご支援を賜りますようお願いいたします。

【住所】

〒101-0047

東京都千代田区内神田2-10-1

内神田すいすいビル 9階

TEL : 03 - 5577 - 5182 (代表)

FAX : 03 - 5577 - 5187

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

【アクセス】

JR山手線「神田」駅西口より徒歩6分

東京メトロ

丸ノ内線 大手町より徒歩8分

銀座線 神田より徒歩6分

半蔵門線 大手町より徒歩8分



SUBWAY（日本地下鉄協会報第189号）

平成23年5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。

北総鉄道株式会社



東松戸駅



ファイターズスタジアム



レッサーパンダ・大町動物園



東京地下鉄株式会社



東京都交通局



大阪市交通局



名古屋市交通局



札幌市交通局



横浜市交通局



神戸市交通局



京都市交通局



福岡市交通局



仙台市交通局



東日本旅客鉄道株式会社



東京急行電鉄株式会社



小田急電鉄株式会社

環境にやさしく
便利で安全な地下鉄を
利用しましょう！



阪急電鉄株式会社



東武鉄道株式会社



京成電鉄株式会社



阪神電気鉄道株式会社



京浜急行電鉄株式会社



近畿日本鉄道株式会社



京阪電気鉄道株式会社



名古屋鉄道株式会社



京王電鉄株式会社



西武鉄道株式会社



山陽電気鉄道株式会社



北大阪急行電鉄株式会社



神戸電鉄株式会社



北総鉄道株式会社



埼玉高速鉄道株式会社



広島高速交通株式会社



東葉高速鉄道株式会社



横浜高速鉄道株式会社

(順不同)

地下鉄は、二酸化炭素の排出量が
自家用自動車の約9分の1、
バスの約3分の1と非常に少なく、
環境にやさしい乗り物です。

社団法人 日本地下鉄協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷3丁目2番地トラック会館9F
TEL 03-3357-5141 (代表) FAX 03-3357-5147
<http://www.jametro.or.jp/>