

SUBWAY

● 日本地下鉄協会報 第183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
2010

SUBWAY 2010.5 目次

巻頭随想	「さらなる安全性、サービスの向上」と「環境にやさしい鉄道」を目指して … 3 京王電鉄株式会社 取締役社長● 永田 正
論 説	採算神話と交通社会資本整備 …………… 9 京都大学大学院工学研究科教授● 中川 大
解 説	平成22年度都市鉄道関係予算の概要 …………… 13 国土交通省鉄道局都市鉄道課 監理第一係長● 小林 宏二
レポート	I 地下鉄の安全及び増収・増客に向けた最近の取組について …………… 17 京都市交通局 高速鉄道部技術監理課●
現場から	I 札幌市営地下鉄事業10か年経営計画について …………… 21 札幌市交通局事業管理部営業企画課● 八十島 奈美 II 阿部野橋ターミナルビル整備計画について …………… 26 近畿日本鉄道株式会社 秘書広報部●
車両施設紹介	東京地下鉄・東西線15000系 …………… 32 東京地下鉄株式会社 鉄道本部車両部設計課● 相川 祐治
コーヒータ임	I ◎戦跡めぐりと海岸線の美しさ ＝米軍基地移設問題に揺れる沖縄＝ …………… 40 ジャーナリスト● 大野博良 II 世界あちこち探訪記 第43回 イスタンブール見て歩き（中） …………… 45 (社)海外鉄道技術協力協会● 秋山芳弘
沿線散策	みなとみらい線 沿線施設紹介 …………… 54 横浜高速鉄道株式会社 経営管理部総務課●
会員だより	…………… 58
鉄道関連博物館紹介	電車とバスの博物館 …………… 63 東京急行電鉄(株)●

有線・無線（地下鉄等の情報）	●(社)日本地下鉄協会	69
人事だより	●(社)日本地下鉄協会	74
業務報告	●(社)日本地下鉄協会	77
第31回通常総会の開催		78

表紙説明 鉄道の最先端技術、ネットワークを表す

「さらなる安全性、サービスの向上」と 「環境にやさしい鉄道」を目指して

京王電鉄株式会社 取締役社長

永 田 正



1. はじめに

京王グループは、京王電鉄を中心に43社からなり、運輸業、流通業、不動産業、レジャー・サービス業など大きく5つの事業グループから構成されています。グループの基盤となる鉄道事業においては、新宿を起点とする京王線と渋谷を起点とする井の頭線からなり、東京都西部を中心に神奈川県北部にまたがる84.7kmの路線において、1日約175万人を輸送しています。多摩ニュータウンを抱える当社線は通勤通学路線という性格が強い一方、明治の森高尾国定公園の中心である高尾山への行楽地輸送にも重要な役割を果たすなど、首都圏交通の一翼を担っています。

当社では、「安全は最大の使命であり、最高のサービスである」との信念のもと、2006年10月より「安全管理規程」を制定するとともに、「運輸安全マネジメント」の運用を開始し、安全性の向上に全社をあげて取り組んでいます。なかでも、安全性向上投資として、2006年に改正された「鉄道の技術基準」に対応するため、現行の自動列車停止装置（ATS）から、さらに安全性が高まる自動列車制御装置（ATC）への切り替えを進めており、2011年度には全線で工事を完了します。また、道路と鉄道の立体交差化として、1964年に京王線の新宿駅～初台駅間を地下化したのをはじめ、長沼・北野駅付近、府中駅付近などで高架化による連続立体交差事業を完了しており、現在、東京都、調布市と協力しながら調布駅付近連続立体交差事業を進めています。このほか、笹塚以西の連続立体交差化を進めるため、事業主体である東京都とともに都市計画および環境影響評価についての手続きを進めています。

一方、サービス向上の取り組みとして、駅や車両のバリアフリー化を推進しているほか、環境にやさしい鉄道を目指し、企業としての社会的責任を果たすため、省エネルギー化をはじめとした地球温暖化防止のための諸施策を積極的に推進しています。

今後も、「信頼」の根幹をなす安全性をさらに高めるための施策、バリアフリー化を含むサービス向上策、省エネルギー化などの環境対策を積極的に実施し、「信頼のトップブランド」を目指していきます。

Ⅱ．中期経営計画の達成に向けて

京王グループは、今般、2010年度を起点とする中期5ヵ年経営計画(2010～2014年度)を策定しました。当中期5ヵ年経営計画における取り組みの方向性を「転換と強化」と銘打って各施策に取り組んでまいります。

(1) さらなる安全性・サービスの向上

鉄道事業をはじめとする京王グループの運輸事業各社において「安全は最大の使命であり、最高のサービスである」との信念のもと、運輸安全マネジメントを強力に遂行していきます。

①安全性の向上

京王線および井の頭線全線において、自動列車制御装置（ATC）を導入する工事を進めています。ATCは、車上にコンピュータを搭載し、連続して速度をチェックすることができるので、常に適切な速度で走行するよう、きめ細かく列車をコントロールできます。現行の自動列車停止装置（ATS）を改良することでも「鉄道の技術基準」に対応することは可能ですが、列車を『点』で制御するATSから『線』で制御するATCに替えることで、現在のサービス水準を維持しながら、安全性を向上することができます。

すでに、2009年度末に相模原線においてATCへの切り替えを完了しましたが、引き続き京王線において地上設備の工事を進め、順次、機能確認や運転士の習熟のための試運転を行い、2010年度中のATC化を目指します。なお、井の頭線については、2011年度のATC化に向けて工事を進めています。



ATC化が完了した相模原線を走る京王線9000系

また、大規模地震に備え、高架橋柱やずい道の補強工事を継続的に行っています。吉祥寺駅では高架橋の改築工事を2010年度の完成を目指して実施するとともに、京王吉祥寺駅ビルの建て替え工事を進め、2013年度の完成を予定しています。



京王吉祥寺駅ビル(完成予想図)

②安心・快適な輸送サービスの提供

安心・快適な輸送サービスの提供のために、バリアフリー新法に基づく駅の段差解消に向けて、エレベーターの設置や橋上駅舎化など駅改良工事を進めています。現在、東府中駅をはじめ9駅で橋上駅舎化工事を行っているほか、千歳烏山駅をはじめ3駅でスロープやエレベーター設置を進めており、2010年度には下北沢駅を除く全ての駅での段差解消を完了させます。(なお、下北沢駅に関しては、小田急線の連続立体交差事業・複々線化事業の進捗にあわせ、段差解消を図る計画で、工事着手に向け、現在、関係各所と協議を進めております。)



東府中駅橋上駅舎(完成イメージ)

また、駅係員と通話できるホームインターホンや異常時情報も表示することができホーム行先案内板の設置を進めるなど、情報案内の充実によりホームでの安心をさらに向上させていきます。

③鉄道立体化の推進

東京都・調布市・京王電鉄が一体となって進めている調布駅付近連続立体交差事業は、京王線柴崎駅～西調布駅間の約2.8キロメートルの区間と、相模原線調布駅～京王多摩川駅間の約0.9キロメートルの区間を地下化する事業で、2012年度の完

了を予定しています。この事業が完了することにより、いわゆるボトルネック踏切を含む18カ所の踏切を廃止することができますので、地域の交通渋滞解消に大きく寄与するとともに、安全性がさらに向上すると考えています。

現在、京王線調布駅付近の地下では、直径約7メートルのシールドマシンを使ったトンネルの掘進工事が行われ、トンネルが着々とできあがりつつあります。すでに、国領駅～調布駅間の上下線トンネルと、調布駅～西調布駅・京王多摩川駅間の上り線トンネルが貫通し、合わせて、国領駅、布田駅、調布駅の駅部でも掘削などの工事が進められています。引き続き工事を進めるとともに、今後は、事業完了後の地上利用について、基本計画の策定を行っていきます。

また、笹塚駅以西の鉄道立体化についても、事業主体である東京都と都市計画手続や環境影響評価などを進めています。



調布駅西側の立坑の様子



国領駅線路下の状況



仮橋上駅舎化された調布駅

(2) 環境にやさしい鉄道を目指して

当社は、2004年に策定した「京王グループ環境基本方針」に基づき、環境問題を地球規模で考え、持続的発展が可能な社会の実現を目指して、環境保全に配慮した事業活動を行っています。より一層の省エネルギー化や廃棄物削減等に取り組むほか、企業市民としての環境保全活動を進めます。

①車両における省エネルギー化

車両における省エネルギー化としては、回生ブレーキの搭載が挙げられます。当社では、1998年度に全車両への回生ブレーキ搭載を完了しました。

加えて、1991年度から、VVVFインバータ制御の車両導入を進めてきました。VVVFインバータ制御装置は、架線に流れる直流を交流に変換し、電車の加速力や速度に応じて電圧や周波数を変化させながら交流モーターを動かす装置で、回生ブレーキとともに使用することで電力を約30%削減することが期待できます。近年は既存車両もVVVF化の改造を推進しており、2009年度末には全車両の91%がVVVF制御になっています。引き続き整備を進め、2012年度には京王線・井の頭線の全車両のVVVF化が完了する見通しです。

②駅における省エネルギー化

駅での環境対策では、ホームやコンコースに自然光を取り入れることで、照明の電力使用を減らしているほか、駅や車両基地への太陽光発電システムの導入を進めています。現在、太陽光発電システムは明大前駅と若葉台駅、高幡不動産車両基地の3施設に導入され、2010年度には永福町駅や芦花公園駅にも設置されます。発電した電力は車両の点検整備や駅の照明、自動券売機などで利用されています。また、消費電力を約6割削減できる省エネタイプの駅名看板、ホームの照明設備の自動制御、人感センサー付きのエスカレーターなどによって、消費電力の低減を図っています。

また、2006年からは、節水式小便器を導入しています。節水式小便器は従来型的小便器に比べ、洗浄水のリユースにより、水道水の使用を大幅に節約できます。節水だけではなく、便器の製造段階においても二酸化炭素排出量が削減される環境負

荷の少ない便器となっています。現在、新宿駅など6つの駅に計24台が設置されており、今後徐々に増やしていく予定です。

こうした地道な施策を積み重ねながら、息の長い環境への取り組みを着実に進めていきたいと考えています。

Ⅲ. むすび

2010年度を起点とする中期5ヵ年経営計画では、安全性向上への取り組み、環境への取り組みに加えて、引き続き沿線の活性化を推進してまいります。

京王グループでは、3年後の2013年度に京王線・路線バス開業100周年、井の頭線開業80周年という節目の年を迎えます。

中期経営計画の終盤にあたるこの節目の年に向けて、上記取り組みを着実に推進していくとともに、少子高齢化が進むなか、さまざまな世代の方に選ばれる沿線を目指した取り組みを行ってまいります。一方、鉄道や開発に次ぐ新たな柱となる事業を育てることにも目を向けていきます。社会構造が変わっていく中、新しい時代のニーズを捉えたこれまでとは異なる着眼点や発想で、若手をはじめグループ社員の創造力を結集した取り組みも行っていきます。

京王グループは新しい時代に向かい、中期経営計画を着実に遂行し、暮らしやすい沿線づくりに努めていきたいと思えます。

これからも、皆様の一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

採算神話と 交通社会資本整備

京都大学大学院工学研究科教授

中川 大



1. 採算性による評価

日本の交通社会資本整備においては、採算性が最も重要な評価基準になっている。鉄道も高速道路も空港も、少なくとも計算のうえでは採算がとれることが示されなければ整備事業は実施されないことになっている。最近では、費用便益比（ B/C ）と呼ばれる指標が計算されることが少なくないが、採算性より重要な評価指標となっているとは言えない。

「採算のとれない無駄な公共事業」という表現が、マスコミ等において頻繁に使われているように、無駄か無駄ではないかの基準は採算性であると考えられているようである。

収益性のある事業は少しでも採算を高めていくべきではあるが、交通社会資本整備を評価する基準として採算性が最も適切であるかどうかについては、深く考察されていないようである。公共が行う事業は、赤字か黒字ではなく、その事業によって社会全体にどのような便益がもたらされるかによって評価されるべきである。それは、公園・治山・治水、教育、福祉などの事業を考えればすぐわかることであり、交通社会資本整備はこれらのなかにあって極めて特異な基準で評価されている。

公共経済学等においては、外部不経済の理論や、費用逓減産業の理論などによって、市場における採算性で評価することが適切でない場合があることが広く知られており、交通社会資本はその典型的な例でもある。しかしながら、こういった理論が実際の政策決定のうえで活かされているとは言えない。

2. 交通社会資本整備の便益

交通社会資本整備の便益は、「所要時間の短縮や快適性の向上など利用者に帰属する便益」、「収入の増加や費用の減少など交通事業者へ帰属する便益」、「環境の改善など広く社会全体に及ぼされる便益」から構成されると考えることができる。採算性は、このうちの「交通事業者へ帰属する便益」が正か負かということであって、ひとつの大きな要素ではあるが、全体を評価するものではない。事業者の便益が負であっても、利用者の便益や広く社会にもたらされる便益が大きいものは、全体の便益が正になることは十分あり得る。

施設整備の話に入る前に、ソフトな施策が直感的にわかりやすいので、鉄道の乗り継ぎ割引を例にとると、この施策は利用者にもたらされる便益が大変大きく、また、モーダルシフトを通じた環境負荷の軽減や、自動車交

通における渋滞や事故の軽減など広く社会にもたらされる便益も大きいと考えられる。しかし、鉄道事業者にとっては収入が減少する可能性もあるものであり、採算に優れた施策ではない。採算で施策を評価するということは、利用者などに生じる便益を無視しているということにほかならないのであって、乗り継ぎ割引のように利用者の便益が大きく、事業者の便益が小さい施策は低く評価される。「交通システムが便利になって欲しい」という当たり前の一般市民の発想を全く考慮に入っていない基準で評価していたのでは、利便性を向上させることは絶望的である。施策に問題があつて実現しないのではなく、施策を評価する視点に問題があつて多くの人が望む交通施策が実現できていない。

3. 正便益不採算

京都市伏見区に醍醐コミュニティバスという住民が協力して実現したコミュニティバスがある。運賃収入では運行経費をまかなえない、すなわち一般的に言うところの赤字のバスシステムを、税金を使わずに住民主体で運行している。高齢化が進んだ住宅地域で、バスがなければ病院にも買物にも行けない人がたくさん住んでいる。行政に訴えても採算のとれない路線ということで開設できなかったが、地域にとっては大きな価値のある施策であるので、地域の住民や病院・企業などが運行経費の一部を負担することによって実現させた。

赤字・黒字によって交通整備の価値が判断されるのであれば、このような事業は成立しない。地域にとって価値のあるものを、皆が負担することによって実現するということが本来の社会的サービスの基本であるはずである。行政が実施しているコミュニティバスな

どでは便益と負担の関係がわかりにくいのが、市民が実行したものはその関係をはっきりと知ることができる。地域にもたらされる便益が負担よりも大きいと考えられるから実現したのである。

この事例からわかるように、私達が議論しなければいけないのは、採算がとれるかどうかではなく、社会にとって価値の大きい施策をどのようにして実現させるかということである。わが国において、これから実施していくことが期待されている交通施策のほとんどは「社会的な便益は正であるが、事業者の採算はなりたない」という「正便益不採算」のものであると考えられる。例えば、ホームドアの設置やバリアフリー施設の設置などは、その典型的なものである。鉄道の相互直通化や複線化・高速化、あるいは、LRTなどの新しい交通システムの導入なども、利用者や地域社会にもたらされる便益が評価されるべき施策である。施設整備を伴わない施策にも、すでにあげた乗り継ぎ割引運賃の実施のほか、運行本数の増大、終電時刻の繰り下げなど、社会的な便益は大きいが採算面からは実行することが難しいものが多い。このような性格の施策こそ社会的に議論することが求められていると言える。

4. 負担回避の方便

空港や高速道路、あるいは鉄道で言えば地下鉄や整備新幹線などは、採算で評価されてきた事業の典型例である。採算が絶対条件であり、採算に懸念がある事業に対しては「赤字のツケは国民にまわすことになる」といった表現が、マスコミ等で多用されている。

一般に「ツケをまわす」というのは、関係の無い第三者に支払いをまわすことを意味するはずであるが、そもそも国民は第三者なの

か。誰のために交通施設を整備しているのだろうか。

国民が受けると考えられる便益より負担の方が大きいと判断されるのであればそのような批判も当然であるが、採算の議論は明らかに経費と収入の金銭的な差に対するものである。国民が便益を享受する施設に対して、国民が負担することを否定して、ツケまわしと表現するのは、大変無責任な発想であると言わざるを得ないのではないか。

とりわけ日本でいうところの採算性は、運営部分の採算を指すのではなく、初期建設費までを含めて事業収入でまかなえているかどうかという基準である。すなわち社会資本整備を、税金を使わずに行うことを前提とした計算方法である。こういった社会基盤に対して公的な負担をすることなく交通を便利にする方法があるのか、真剣に考えてみればわかるように、採算性の主張は、単に負担を回避するための方便として役立っているだけであって、交通社会資本整備の本質的な評価につながっていない。

民間を含めた多くの交通事業者が高い水準の交通サービスを提供してきたわが国においては、採算をとりながら利便性を向上させることが可能であるという「採算神話」とも呼ぶべきものが存在し続けているようであるが、それは高度成長期などにおいて成立可能であったものであり、そういった発想からは脱却しなければいけない。採算神話の存在が、税金を使わずによいものを作るかのような厚かましくて甘い考えを定着させてきたのかもしれないが、現実にはそのようなことはありえないと考えるべきである。

5. 大きく遅れ始めた交通社会資本整備

日本の交通社会資本整備はもう十分整備されたという考え方も一部にはあるようであるが、社会資本は時代の変化に応じて常に進化させていくことが必要である。

例えば、鉄道の複線化は最も基本的な近代化事業の一つであるが、日本ではこの数十年間大きな進展はない。複線化率は先進国の中では著しく低いうえ、着々と整備を続ける中国や韓国にすでに追い越された。

高速鉄道も以前は明らかに世界一であったが、新たな新幹線整備を無駄な公共事業と言いつづけている間に世界は高速鉄道の時代に突入している。表定速度でみると、日本で最も早い山陽新幹線は世界では8番目（2010年1月1日現在）であり、東海道新幹線は13番目にすぎない。

また、地方の鉄道は次々と廃止され、平成に入ってからでも600kmもの鉄道が廃止されてきた。鉄道が時代遅れになったのであれば新しい社会資本に変えていくべきであるが、今世紀は鉄道の世紀とも呼ばれる時代であるにもかかわらず、次々と廃線しているのが現状である。これらの鉄道は、現在より決して豊かとは言えない時代に作られたものである。私達の世代は、以前に作られた交通社会資本の恩恵を享受しているうえに、それを次世代に引き継ぐことすらできていない。廃止の意思決定の基準は採算性であって、社会的な便益を考慮して社会資本を維持・充実させていくという発想に乏しい。必要な施策は必要な負担をしたときにはじめて実現可能となるものである。

6. 新たな評価の視点を

採算性に基づいて評価すれば、採算がとれる事業だけが実行されるのであるから公的負担は必要はないことになり、結局、現在の世代自身の負担を回避する結果となっている。毎年の国の予算に占める鉄道や空港への一般財源の割合は信じられないくらい小さいということがそれを物語っている。

将来に向かって良好な社会資本を整備することはそれぞれの世代に課せられた責任であるが、利便性の高い良質な交通社会資本のなかにはまだ完結していないものが少なくない。採算神話が存在せず、公共的に交通整備を進める各国と比較して、わが国の政策が遅れをとりがちとなっていることも十分に認識する必要がある。

社会資本整備は、現在と将来の国民のためにそれぞれの世代が負担して行うという本来の理念に基づいて、社会全体の立場にたった適切な評価が行われなければいけない。コンパクトな国土の中で多くの経済活動が展開されているわが国の都市や国土の形態は、交通サービスを世界最高水準のものにしていける可能性を十分有しているが、そのためには交通社会資本整備に対する基本的な考え方をあらためて構築する必要がある。



平成22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 小林 宏二

I はじめに

平成22年度の予算については、厳しい財政事情の下、不要不急の歳出を削減し、予算の重点化を行うことを基本的な考え方として編成されている。

こうした考え方に基づいて、特に公共事業の予算に関しては、国の大型公共事業の見直し等を行うことにより、予算を大幅に削減しつつ、国際競争力の強化や、国民生活の安全・安心の確保に必要な分野に重点化を行っている。

平成22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、平成22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、ほぼ概成しつつある反面、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ところである。

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、22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、相鉄・東急直通線及び阪神三宮駅について、21億円（対前年度比72%）を計上している。

2. 都市鉄道の整備 【地下高速鉄道整備事業費補助】

地下高速鉄道は、都市における基本的な社会資本であり、国民の日常生活に密接に関連した施設として、大都市における交通混雑の緩和、都市機能の維持・増進に寄与するものである。このため、国が補助対象事業費の35%の補助を行うことにより（地方公共団体も同様の補助を実施）、その整備を促進することとしている。

表1 平成22年度 都市鉄道関係補助金一覧

(単位：百万円)

区分	22年度予算額 (A)	21年度予算額 (B)	倍率 (A/B)
都市鉄道利便増進事業費補助	2,100	2,904	0.72
都市鉄道整備事業費補助	21,120	28,229	0.75
地下高速鉄道	21,120	24,864	0.85
・新線建設分等	10,473	14,217	0.74
・過去分	10,647	10,647	1.00
空港アクセス鉄道等	0	3,365	0.00
幹線鉄道等活性化事業費補助（貨物鉄道の旅客線化）	389	518	0.75
鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助	720	1,200	0.60
交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金（非公共）（※1）	3,940	4,350	0.91
鉄道駅総合改善事業費補助	490	1,151	0.43
鉄道施設総合安全対策事業費補助（※2）	923	1,180	0.78

※1 平成21年度までは交通施設バリアフリー化設備整備費補助金

※2 鉄道駅総合安全対策事業費補助には鉄道施設老朽化対策分も含まれている。

※3 上記補助金のほか、鉄道整備等基礎調査委託費135百万円を計上している。

平成22年度予算においては、公営事業者等が行う新線整備、大規模改良工事に対して補助することとしており、総額211.2億円（対前年度比85%）を計上している。

なお、大規模改良工事については、これまで補助対象としてきたバリアフリー化工事（エレベーターや可動式ホーム柵の設置等）に加え、列車運行の円滑化（遅延拡大の防止や輸送障害時等における運行の早期回復を図るために行うもの）に資する駅施設の整備を補助対象事業として追加した。

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することとしており、国・地方公共団体がそれぞれ貨物線の旅客線化工事に必要な補助対象事業費の20%（合計40%）の補助を行い、その整備を積極的に支援している。

平成22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3.89億円（対前年度比75%）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%）の補助を行い、その整備を積極的に支援している。

平成22年度においては、引き続き、鉄道駅総合改善事業を交通広場や自由通路整備等の道路・都市事業と同時に採択する「駅・まち一体改善事業」により、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、継続事業として京浜急行電鉄本線の京急蒲田駅、西武鉄道池袋線江古田駅及び椎名町駅、西武鉄道

新宿線の野方駅、阪急電鉄神戸本線・今津南線の西宮北口駅の整備を実施することとしており、所要額4.9億円（対前年度比43％）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】

鉄道施設の安全対策については、既存の補助事業である「鉄道駅耐震補強」、「地下駅火災対策施設整備」及び「地下鉄等災害情報基盤整備」を統合するとともに、地方鉄道における老朽化した橋りょうやトンネルなど規模の大きい施設の改修についても支援の対象として加え、鉄道施設総合安全対策事業として計画的かつ効率的に推進するため、20年度予算において新たに「鉄道施設総合安全対策事業費補助」を創設し、22年度は所要額9.23億円（対前年度比78％）を計上している。なお、「地下駅火災対策施設整備」については、平成20年度をもって終了している。

○鉄道駅の耐震補強

鉄道駅は、多数の人々が利用しており、駅施設の地震被災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、地震発生時には被災者への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極めて公共性の高い空間であるため、耐震補強の実施が急務である。

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、乗換駅又は折返し設備がある緊急人員輸送の拠点等の機能を有する主要な鉄道駅の耐震補強を平成22年度末までを目途として実施するため、国・地方公共団体が補助対象事業費の1／3を助成し、耐震化の推進を図るものである。

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【交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金、鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助】

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については、既存の補助事業である「交通施設バリアフリー化設備整備費補助金」に、鉄道駅耐震補強を支援の対象として加え、22年度予算において新たに「交通施設バリアフリー化設備等整備事業費補助金」を創設し、所要額39.4億円（対前年度比91％）を計上している。

(1) 鉄道駅のバリアフリー化【交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金、鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助】

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、本格的な高齢化社会の到来、障害者の社会参加の要請の高まり等を背景に、高齢者、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、国・地方公共団体がそれぞれ鉄道駅のバリアフリー化に係る補助対象事業費に対し、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22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新バリアフリー法の趣旨を踏まえつつ、地下鉄事業者等を除く鉄道事業者が行う鉄道駅におけるエレベーター等の設置による段差の解消、障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化設備の整備を推進するため、交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金として39.4億円の内数（対前年度比91％）を計上するとともに、既存の鉄道駅における通路、階段等を新設又は改良し、これと一体的に行うエレベーターの設置など移動制約者等の円滑な移動を確保するための施設整備事業を支援するため、鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助として7.2億円（対前年度比60％）を計上した。

(2) 鉄道駅の耐震補強【交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金】

これまで鉄道駅耐震補強は、鉄道施設総合安全対策事業で行っており、事業主体となる第3セクター等が耐震補強を施工する際、関係者との調整を行っていた。地平駅及び橋上駅については施工における関係者が少ないことから順調に整備されてきたが、高架駅については多数の高架下利用者がおり、直接の賃貸契約を行っていない第3セクター等が調整を行うことにより、意思疎通の齟齬が生じ、調整に時間を要する場合が多い。このことから、22年度からは直接鉄道事業者に補助することを目的として交通施設バリアフリー化設備等整備事業を創設し、高架駅の耐震化の促進を図ることとしている。両事業における違いは、第3セクター等を経由することなく直接鉄道事業者に補助することが可能となったこと、対象駅が高架駅のみとなったことであり、対象となる工事の内容や補助率に変更はない。

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】

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22年度予算においては、3.28億円（対前年度比100%）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22年度予算においては、1.35億円（対前年度比86%）を計上している。

III 平成22年度財政投融資計画の概要

独立行政法人に対する財政投融資計画

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22年度財政融資資金借入金については、362億円（対前年度比115%）を計上している。

地下鉄の安全及び増収・増客に向けた最近の取組について

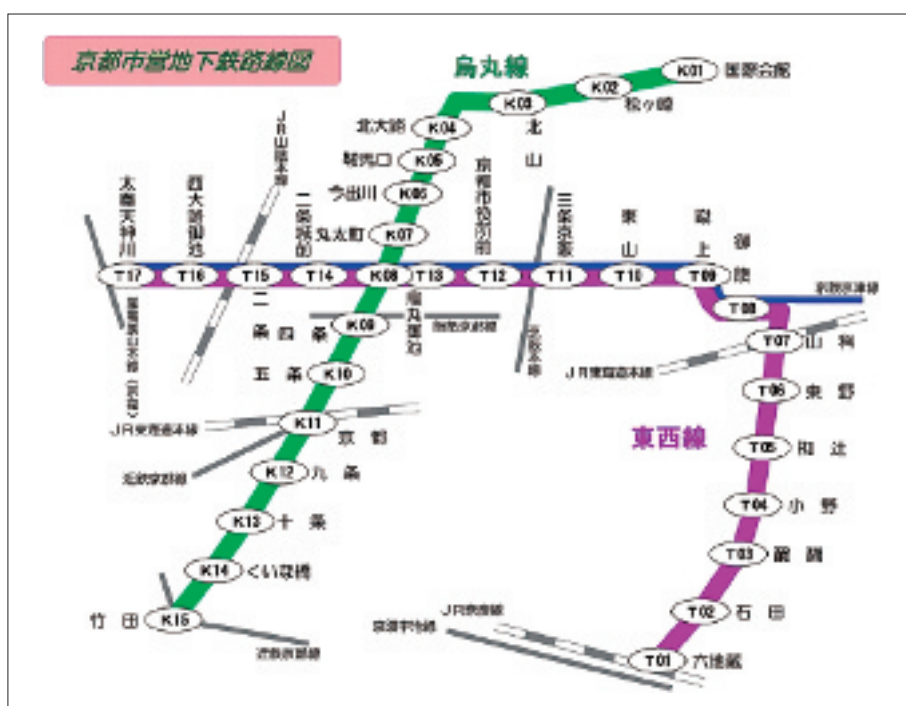
京都市交通局 高速鉄道部技術監理課

1. はじめに

京都市営地下鉄は、市内を南北に貫く「烏丸線」と都心部を東西に貫き、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日あたり32万人を超えるお客様にご利用いただいています。

現在、当局では地下鉄を活かしたまちづくりを進めることを目標とし10年後の姿を見据えながら、交通局の全職員が「一丸」となって全力で経営健全化の推進を図るとともに、地下鉄の安全対策や増収・増客に向けての積極的な取組みを進めています。



京都市営地下鉄路線図

2. 安全対策

(1) バリアフリー対策

平成12年11月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」、平成16年10月に施行された「京都市建築物等のバリアフリーの促進に関する条例」等に基づき、駅施設の改善・整備を行っています。

移動経路に関しては、公共用通路との出入口と各ホームを結ぶ乗降動線において「視覚障害者誘導用ブロック」を全駅に設置し、また車椅子を使用されている方の単独での利用を考え、全ての駅においてエレベーターで移動可能なルートを確認しています。さらに、平成16年度以降に建設された新駅に関しては、全ての出入口にエレベーターを設置しています。またその他にも、全駅に設置している車椅子対応トイレの多目的トイレ化等も進めています。

(2) 火災対策

韓国テグ市における地下鉄火災を受け、平成16年12月27日に改正された「火災対策基準」に基づき、プラットホームの避難階段部等及び旅客が安全に避難できるために必要な箇所に、平成21年度末までに防火戸等をこれまで設置していなかった全駅に設置しました。

平成17年度実施：くいな橋、醍醐駅

平成18年度実施：四条駅、五条駅、二条城前駅、二条駅

平成19年度実施：京都駅、小野駅、柳辻駅、山科駅

平成20年度実施：国際会館駅、松ヶ崎駅、北山駅、北大路駅、鞍馬口駅

平成21年度実施：今出川駅、丸太町駅、烏丸御池駅、九条駅、十条駅

3. 増収・増客に向けた取組

(1) 災害対応型自動販売機の設置

災害発生時における飲料水の確保を目的として、平成20年9月1日（防災の日）に、「災害対応型自動販売機」を全駅に設置しました。

これは、地震、風水害等の大規模な災害が発生した場合に、駅利用者を中心とした被災者に対して自動販売機内の飲料水を無償で提供するもので、全駅に災害対応型自動販売機を設置する取組は、全国で初めてとなります。

また、平成22年4月1日に全駅のプラットホームにも災害対応型自動販売機を設置しました。



災害対応型自動販売機

(2) 「おかえり交通」充実大作戦

平成22年3月19日、地下鉄のダイヤ改正を行いました。

烏丸線、東西線ともに夜間での増便を行い、午後9時以降のわかりやすい時刻設定、唯一の結節駅である「烏丸御池駅」での待ち時間の短縮などスムーズな乗継を実現しました。

また、烏丸御池駅において東西南北の全方向に向かう最終列車を一斉発車（「シンデレラクロス」）させるなど、地下鉄がますます便利になりました。



ダイヤ改正ポスター



北大路駅のコンビニ「洛マート」



烏丸御池駅：志津屋ベーカリー

(3) 駅ナカビジネスの取組み

駅の空スペース等の有効利用による駅の魅力アップと増収を図るため、コンビニエンスストア、銀行ATM、地域の京野菜販売など様々な「駅ナカビジネス」に取り組んでいます。

(最近の主な取組)

- ・平成19年3月 北大路駅：コンビニエンスストア「洛マート」(現：ヤマザキYショップ) 開店
- ・平成19年4月 山科駅：ATM(現金自動預払機) 設置
- ・平成19年10月 京都駅：女性雑貨店「Kitto」開店
- ・平成20年4月 太秦天神川駅：ATM 設置
- ・平成20年5月 京都駅：ワゴン販売開始
- ・平成20年9月 各駅コンコース：災害対応型自動販売機設置(全31駅)
- ・平成20年11月 京都駅他5駅：ATM 設置
- ・平成20年12月 北大路駅、烏丸御池駅：ATM 設置
- ・平成21年2月 烏丸御池駅、四条駅：志津屋ベーカリー開店
- ・平成21年3月 烏丸御池駅：宝くじ売場開店
- ・平成21年5月 四条駅：ジュースサーバー開店
- ・平成21年6月 三条京阪駅、山科駅：ワゴン販売開始
- ・平成21年8月 国際会館駅他8駅：自動証明写真機設置
- ・平成21年11月 京野菜ワゴン販売開始(太秦天神川駅他3駅)
- ・平成21年11月 京都駅、四条駅：オリジナル駅ナカスイーツ販売開始
- ・平成22年3月 山科駅：同スイーツ販売開始
- ・平成22年4月 各駅プラットフォーム：災害対応型自動販売機設置(全31駅)



京都駅：ワゴン販売



太秦天神川駅：京野菜ワゴン販売



オリジナル駅ナカスイーツ「水尾の柚子チーズ」

(4) 四条駅リニューアル事業

平成21年度夏より、日々8万8千人のお客様にご利用いただいている「四条駅」において、より利便性を高め、賑わいのある駅とするとともに、駅ナカビジネスに活用できる空間を創出

するため、リニューアル事業を立ち上げました。

この事業は、地下鉄利用客のニーズを満たし、交通局の増収により大きく寄与する事業とするため、四条駅構内のデザインや店舗の配置などに関する提案を募集し、最も優秀な提案をした事業者へ設計・施工を一括発注し、可能な限り工期を短縮して事業を実施する方式を採用し、現在平成22年夏オープンを目指して工事を進めています。



四条駅 リニューアル完成イメージ図（地下1階）



四条駅 リニューアル完成イメージ図（地下2階）

4. おわりに

今後も、四条駅のみならず他の駅に関して、その駅の特色を生かした増客策をはじめ、公共交通の利用促進、駅ナカビジネスや資産の有効活用など、全市を挙げて地下鉄という貴重な財産を十分に活用した増収・増客の取組を推進していきたいと考えています。

札幌市営地下鉄事業 10か年経営計画について

札幌市交通局事業管理部営業企画課

八十島 奈美

1 はじめに

札幌市の地下鉄（南北線・東西線・東豊線）は、積雪寒冷地の都市機能を維持・向上するために重要な役割を担っていますが、その財政状況は、利用者の低迷や建設投資の多額な負担により、厳しいものとなっています。このため、新たな経営の効率化や、生産性向上に向けた健全化策を展開し、事業経営の安定を目指すため、平成17年1月に「札幌市営地下鉄事業10か年経営計画」（以下「10か年経営計画」という。）を策定しました。

ここでは、10か年経営計画の内容、進捗状況について紹介します。

2 10か年経営計画の策定

札幌市の地下鉄は、平成15年に総務省が創設した「地下鉄事業経営健全化対策」の実施団体の指定（指定期間 平成16～25年度）を受けました。

この制度は地下鉄事業の不良債務を計画的に解消し、その発生を抑制するとともに、地下鉄事業の経営健全化を促進することにより、安定的で良質なサービス提供を行うことを目的に創設されたものです。

こうした状況の中、交通局では事業経営を的確に行い、将来にわたって安定したサービスを提供していくために、「交通事業改革プ

ラン」を効果的・具体的に進めるとともに、国の指定を受けた「地下鉄事業経営健全化計画」を着実に推進していくための実行プランとして、この「10か年経営計画」を策定しました。

3 経営目標と取組み

（経営目標）

国の指定を受けた「地下鉄事業経営健全化計画」の収支改善目標を確実、かつ早期に達成し、将来にわたって安全で安定したサービスを提供します。

（5つの取組み）

社会的使命および経営目標達成のため、5つの取組みを柱とした事業運営を実践します。

(1)安全で安心して利用できる地下鉄

- ・安全管理を強化します。
- ・安全対策を推進します。

(2)快適で利用しやすい地下鉄

- ・利用しやすい地下鉄を提供します。
- ・快適な地下鉄を提供します。

(3)生産性の高い地下鉄

- ・コストダウンを徹底します。
- ・収益の確保を推進します。

(4)環境にやさしい地下鉄

- ・利用促進による環境配慮型社会の形成を推進します。

現場から I

(5)市民と共に創造する地下鉄

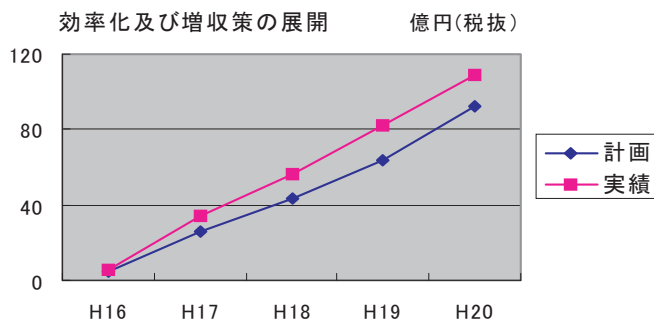
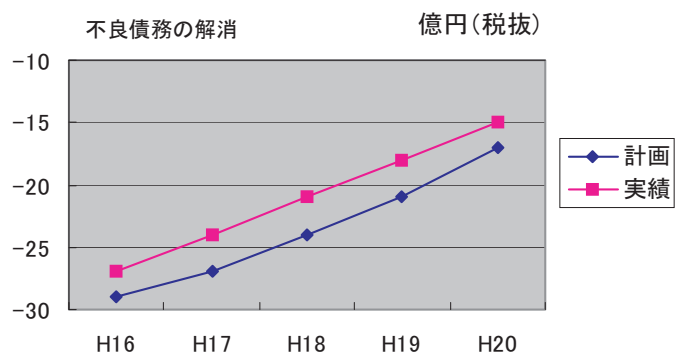
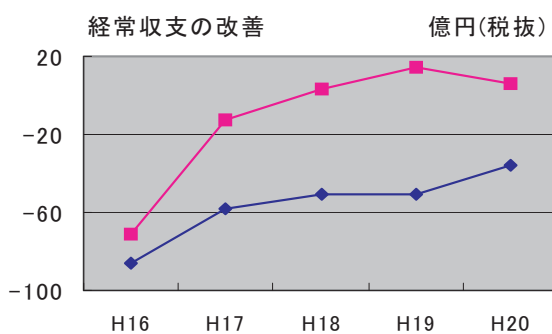
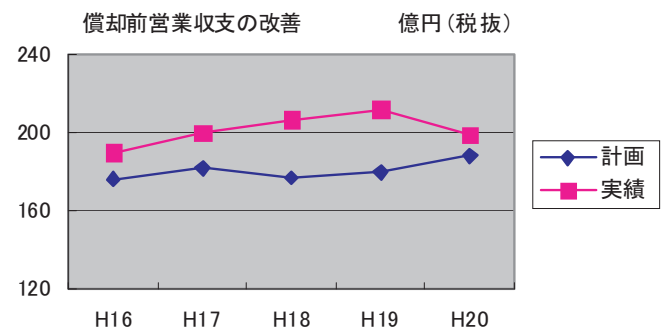
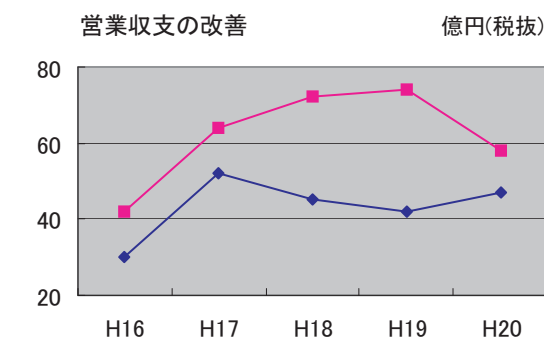
- ・地下鉄の活性化により活力ある都市を創造します。

4 収支計画

(収支改善目標)

- 営業収支の改善…10年間で156%改善
- 償却前営業収支の改善…10年間で9 %改善
- 経常収支の改善…平成23年度に黒字転換
- 不良債務の解消…平成25年度までに全額解消
- 効率化及び増収策の展開
…10年間の総額で約270億円の収支改善

【平成20年度までの実績】



5 計画の中間検証と見直し

10か年経営計画への取組みへの成果は、局一丸となった効率化への努力に加え、計画で見込んでいた以上の乗車料収入に支えられるなどして、平成18年度には昭和56年度以来25年ぶりに経常収支が黒字となり、当初の計画よりも5年前倒しでの目標達成となるなど、順調に推移してきました。

しかしながら、計画策定時からの社会情勢の変化等を踏まえ、新たな経営課題の確認と対応策についても併せて取り組むとともに、目標達成に向けて一層慎重に進行管理を行う必要がありました。

このことから、計画期間の折り返しとなる平成20年度に、10か年経営計画の中間検証と見直しを行いました。

10か年経営計画では、前述のとおり、経常収支の改善・不良債務の解消等、5つの収支改善目標を掲げていますが、これまで収支改善策の早期展開等に努めてきたことで、収支状況が計画策定時の目標よりも上方で推移する見通しとなったことから、「不良債務の解消」以外の項目について目標の上方修正を行いました。

6 取り組みの内容

(1) 安全で安心して利用できる地下鉄

【安全管理の強化】

- ・安全に関する取り組みの基本方針、組織体制、安全監査の方法等を定めた安全管理規定を平成18年9月に制定し、同年、職員に安全最優先の意識を徹底させ、安全に関わる指揮を執るため安全統括管理者や輸送の安全確保を、資するために安全監査室を設置しました。
- ・平成19年8月には輸送の安全確保を目的として、安全推進連絡会議を設置しました。
- ・事故を未然に防ぐことを目的として、職員から安全に関する意見等について、情報を収集・共有する「ヒヤリ・ハット運動」を開始しました。

【安全対策の推進】

- ・避難通路の整備
- ・防火シャッター又は防火扉の設置
- ・防煙垂れ壁の設置
- ・南北線高架部単柱の耐震補強工事
- ・東西線全駅にホーム柵を設置（平成20年度）
- ・南北線のホーム柵の整備を実施（平成21～24年度）



東西線ホーム柵

(2) 快適で利用しやすい地下鉄

- ・視覚障がい者用誘導ブロック、駅構内及びトイレの触知図などを整備。（平成22年度までに全駅完了）
- ・全線全駅で駅ナンバリング表示を実施しました。
- ・案内標識の新設・改修に併せ、ピクトグラム（図記号）及び4カ国語表記の拡大を実施しました。
- ・お客さまに分かりやすい案内を目的にモデル駅において広告及び案内標識を整理し、その結果に基づき、他駅へ拡大していきます。
- ・平成21年1月から地下鉄においてICカード乗車券SAPICA（サピカ）のサービスを開始しました。今後は、他の交通機関への利用拡大についての検討を進めていきます。



SAPICA カードデザイン

現場から I

(3) 生産性の高い地下鉄

【コストダウンの徹底】

- ・工場業務の外注化により、平成17年度までに職員14人を削減しました。
- ・地下鉄全駅を財団法人札幌市交通事業振興公社へ委託することにより、平成20年度までに職員373人を削減しました。
- ・効果的・効率的な組織の見直しにより管理部門の職員9人を削減しました。
- ・平成21年4月より東西線ワンマン化運転を実施しました。

【収益の確保】

- ・北海道日本ハムファイターズ、コンサドーレ札幌、レラカムイ北海道などのプロスポーツチームのほか、封切り映画とのタイアップを積極的に実施しました。引き続き、タイアップを強化し、カード販売を促進します。
- ・平成21年3月より「IC新規定期券（通勤）」の発売を開始し、固定利用客の拡大を図りました。
- ・アドピラー広告（柱巻広告）や車内放送の拡大、大型広告ボードの設置等、新規広告媒体の開発を実施しました。
- ・平成21年9月より、市営交通（路面電車を含む）の利用促進を図ることを目的として、「乗ってコ！プロジェクト」をスタートし、商業施設や商店街等との連携による利用促進を図りました。



(4) 環境にやさしい地下鉄

- ・環境を主要テーマとした洞爺湖サミット開催に併せ「環境にやさしい地下鉄」をPRしながら市内中心部の企業を約1700社訪問し、利用促進を図りました。
- ・駅舎設備の改良及び車両更新に併せてエネルギー効率の向上や節電体制を行ってきました。
- ・平成21年9月より環境問題への取組みをより一層進めていくため、「札幌市交通局 eco!宣言」をしました。



(5) 市民と共に創造する地下鉄

- ・南北線乗車位置案内表示板の色名を表示し、視覚障がい者にも判断が容易にできるよう改善するなど、お客さまからの声を取り入れたサービスを提供してきました。
- ・お客さまの声を的確に把握するため、女性などに配慮した車両に関するアンケートを数回実施し、南北線において「女性と子どもの安心車両」を平成20年12月から、東西線についても、平成21年7月より導入しました。



女性と子どもの安心車両ポスター

7 平成22年度予算の状況

(単位:億円、数値は消費税を除く)

収支改善目標 (10か年計画(見直し後)の指標)	実施 前年度 (15年度)	7 年 目 (22年度)				10年目 (25年度)
		健全化計画	10か年計画 (見直し後)	予算	評価 (10か年計画対比)	10か年計画 (見直し後)
営業収支の改善 (10年間で164%改善)	25	54	58	58	 計画どおり	66
償却前営業収支の改善 (10年間で15%改善)	176	128	199	198	 1億円悪化	203
経常収支の改善 (平成18年度決算から黒字維持)	▲99	▲7	35	34	 1億円悪化	48
不良債務の解消 (平成25年度までに全額解消)	▲31	▲10	▲9	▲9	 計画どおり	0
効率化・増収策の展開 (10年間の総額で約275億円の収支改善)	0	159	175	176	 1億円好転	275

平成22年度予算では、見直し後の計画通りで推移する見通しとなっており、計画最終年となる平成25年度においても、計画を達成できる見込みです。

発展に寄与することを基本に、今後も10か年経営計画の適確な進行管理を行いながら、安全・安心・快適な交通サービスを提供してまいります。

8 おわりに

少子高齢化や高齢者の自動車保有率の上昇などにより、公共交通機関の利用が減少しているほか、景気の低迷のもとで乗客数の増加が期待できないなど、地下鉄事業を取り巻く経営環境は非常に厳しいものになっています。

しかし、地下鉄は札幌市の公共交通ネットワークの中核であることから、「市民の足を守る」という社会的使命を果たし、安定した輸送サービスにより都市機能の維持と社会の

阿部野橋ターミナルビル 整備計画について

近畿日本鉄道株式会社

秘書広報部

1 はじめに

近鉄では、平成26年春の開業を目指し、当社最大のターミナルである大阪阿部野橋駅直上に、高さ約300mの日本一の超高層複合ビルの建設を進めています。

この超高層複合ビル「阿部野橋ターミナルビルタワー館（仮称）」は、地下5階、地上60階、延床面積約21万㎡とし、低層階には営業面積日本一の百貨店を配置するほか、中層階には大阪でも有数のフロア面積を誇るオフィス、高層階には大阪で最高層に位置する国際級ホテルを導入し、アベノ地区の都市機能を飛躍的に充実させるものです。また、来館者が憩える空間として都市型美術館や屋上庭園を設置、さらに最上階には高さ300mの爽快な眺望を楽しんでいただける展望台を設置します。

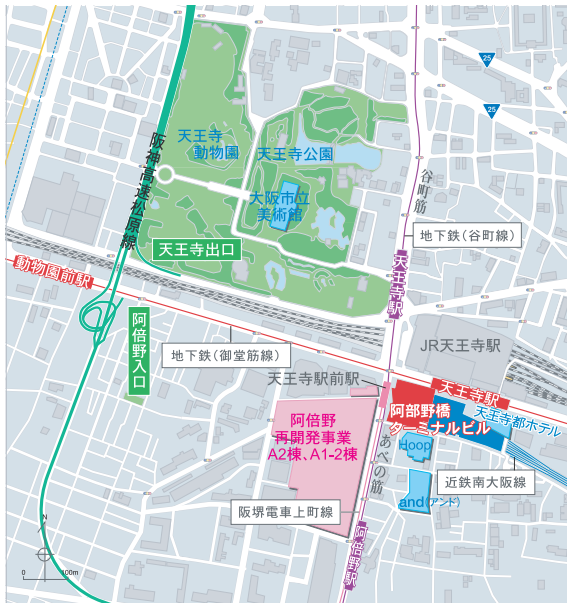
今回は、この「阿部野橋ターミナルビル整備計画」についてご紹介いたします。



阿部野橋ターミナルビルタワー館（仮称）イメージパース

2 アベノ・天王寺エリア

アベノ・天王寺エリアは、当社南大阪線、大阪市営地下鉄（御堂筋線、谷町線）、JR西日本（大阪環状線、阪和線、大和路線）、阪堺電車と、4社7路線が集中しており、1日の乗降客数は約80万人と、梅田地区の約250万人、難波地区の約100万人に次ぐ大阪第3のターミナルです。また、空港や新幹線へのアクセスという点では、大阪の南の玄関口として、関西国際空港に約30分で直結していることに加えて、北に位置する大阪伊丹空港にも約30分、新大阪駅にも約20分でアクセスすることができ、大阪市内ではバランスのとれた交通至便な場所と言えます。

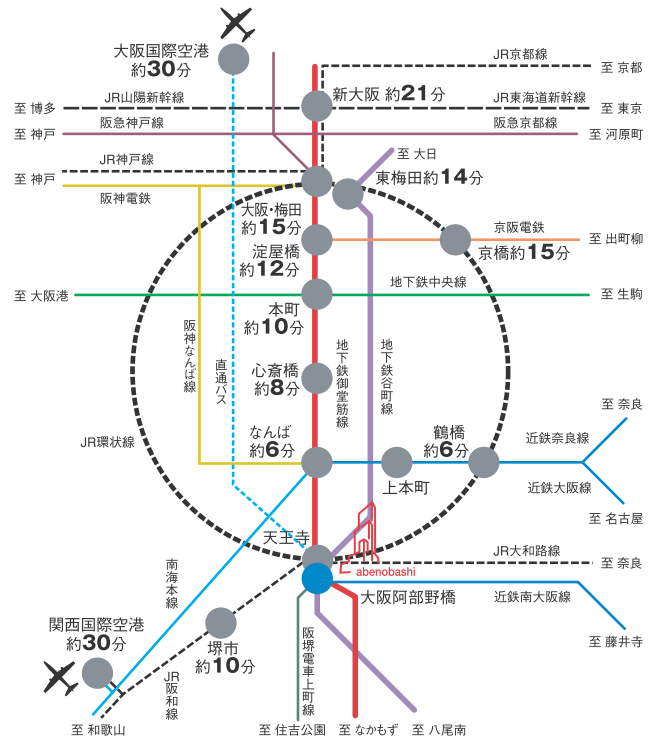


※掲載内容は現時点での計画であり、変更される場合がございます。

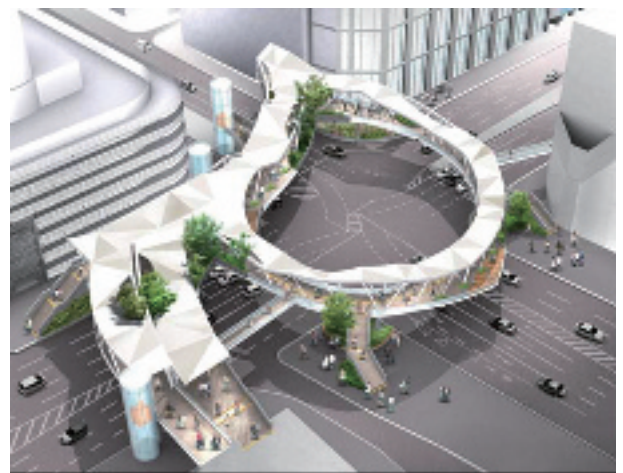
アベノ・天王寺エリアには、多種多様な施設が集積しており、多彩な表情を持った地区であることも特徴の1つです。このエリアには、近鉄百貨店、天王寺Mioなどの商業施設、大阪を代表する美術館である大阪市立美術館などの文化施設、大阪市立大学医学部附属病院などの医療施設、大阪教育大学およびその付属校などがあり、生活者にとって必要な施設が大変充実しています。また、日本最古の寺である四天王寺だけでなく、一心寺や安居神社、南方には阿倍王子神社や安倍晴明神社、熊野街道跡など、歴史的価値のある名所旧跡が数多くあります。さらに、天王寺公園や天王寺動物園があり、大阪市内ではしっかりと緑の残る地域でもあります。

今後、このエリアは大きく変貌を遂げます。当社のビル建設地の西側では、平成23年春開業を目指し、東急不動産㈱が商業施設を建設中であり、完成後は大阪市内最大級の商業施設になる予定です。

また、インフラ整備の面では、アベノ地区と天王寺地区を結ぶ阿倍野歩道橋が、平成23年



末に架け替えられる予定です。大阪市がデザインコンペをされて最優秀提案に選ばれたアベノの「a」の形をデザインしたのですが、現在の歩道橋とは違い、屋根付きの歩道橋になる予定です。雨に濡れずに回遊することが可能になります。また、あべの筋が現在の24mから40mへと御堂筋並みに拡幅され、街のメインストリートにふさわしいものになります。そして、平成26年春に当社の超高層複合ビル「阿部野橋ターミナルビルタワー館（仮称）」が完成する予定です。



阿倍野歩道橋イメージパース

3 阿部野橋ターミナルビル整備計画 検討の背景

阿部野橋ターミナルビルは、当社大阪阿部野橋駅および近鉄百貨店阿倍野本店として利用していますが、今回建て替えを行う旧館部分は、昭和12年に百貨店が開業して以来、戦災や度重なる増改築の結果、エレベーターやエスカレーターなどが最適に配置されておらず、百貨店の売場もフロア全体が見渡せないなど、お客様にとってわかりにくい配置となっていました。また、建設当初から既に約70年を経過し、建物躯体、設備も老朽化が進んでいたため抜本的な対応が必要でした。

また、近鉄百貨店阿倍野本店は、近鉄沿線や南大阪の商業の中心として多くのお客様に親しまれてきた、近鉄百貨店の旗艦店ですが、梅田地区や難波地区など、大阪市内他地区で百貨店の新設、増床が相次ぎ、競合環境が激化する中で、競争を勝ち抜く新たな魅力づくりが急務となっていました。

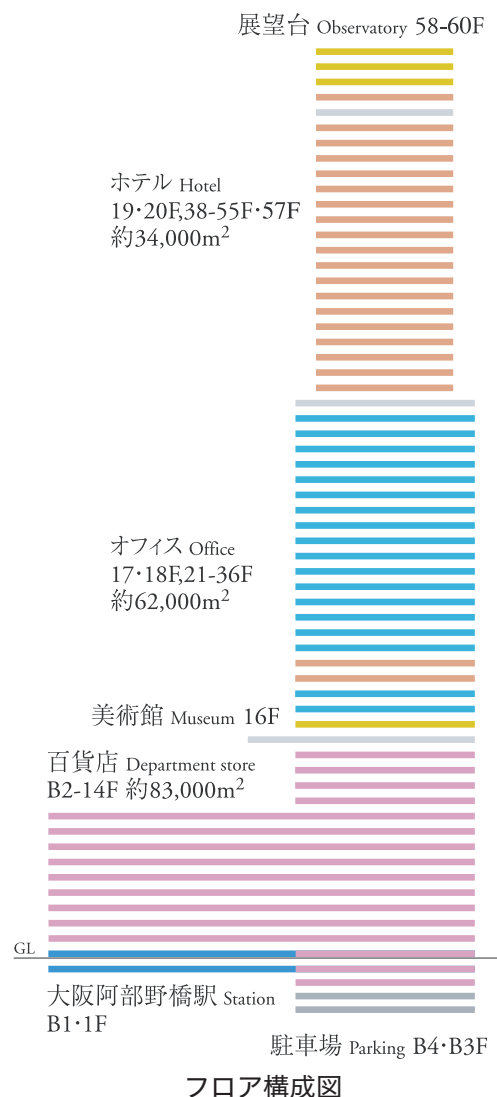
これらのことから、当社では、大阪阿部野橋駅および近鉄百貨店阿倍野本店として利用する阿部野橋ターミナルビルの旧館部分について、建て替えを検討していました。

一方で、阿部野橋ターミナルビル整備計画を進める上で大きな要素となったのが、本計画地が「都市再生緊急整備地域」に指定されたということです。この都市再生緊急整備地域については、地域毎に「整備方針」が定められていますが、この方針に合致した土地利用とすることで容積率が緩和され、土地の高度利用が可能となります。計画地では、この制度を利用することによって、指定容積率が800%から1600%に緩和されることから、当社ではアベノ地区の更なる発展に寄与し、ひいては当社事業の成長の原動力とするため、地区の都市機能やイメージを飛躍的に向上させるインパクトのあるプロジェクトとして、

高さ300m、日本一の超高層複合ビルを建設することとし、平成19年11月の都市計画決定を経て、今回の計画がスタートしました。

4 阿部野橋ターミナルビルタワー館 (仮称) の概要

阿部野橋ターミナルビルタワー館（仮称）は、地下5階、地上60階、高さ約300m、延床面積約212,000㎡（既存の本館部分と合わせて約306,000㎡）であり、建物の構成は、「大阪阿部野橋駅」、百貨店、オフィス、ホテル、美術館、展望台となっており、都市機能の核である「商業」「業務」「宿泊」「交通」の各機能を縦に重ねた超高層複合ビルです。



(1) 外観デザイン

外観デザインは、20世紀を代表する超高層建築としてマレーシアのシンボルとなっている「ペトロナスツインタワー」(約450m)を手がけるなど、超高層建築に多くの実績を持つシーザー・ペリ氏に依頼し、本計画のシンボル性、地区におけるランドマーク性、時代を超える永続性を表現しました。

(2) 設計コンセプト

百貨店、オフィス、ホテル、美術館、展望台等を立体的な造形に組み上げ、各機能の有機的連携を表現するとともに、当社の各事業部門(鉄道、流通、不動産、ホテル)のコラボレーションを象徴するデザインとしました。空へと伸び上がる垂直性の強調は、当社ひいては地区の発展を象徴し、一方、建物の各所に緑を配置することで、街に潤いを与え、人間と自然環境に優しい街づくりを目指しています。また、外装面への太陽光パネル導入など、省CO₂をはじめとする環境配慮にも積極的に取り組んでいきます。平成21年11月には、本計画における省CO₂への取り組みが評価され、国土交通省公募の「住宅・建築物省CO₂推進モデル事業」に採択されました。

(3) 各施設の概要

①百貨店

計画の中心となる百貨店は、地下2階から地上14階までの16層を計画しています。既存の本館部分と合わせると、営業面積が約100,000㎡となり、これは百貨店単独での営業面積として日本一の広さとなります。この日本一の営業面積を活かし、従来の百貨店商品の集積にとどまらず、様々な業種・業態を一堂に集めることにより、百貨店を核としたコミュニティ機能とエンタテインメント機能を併せ持つ様々な業態で構成する「都心複合型百貨店」に生まれ変わります。また、訪れること自体がお客様にとって楽しい時間となる商業施設の実現を目指し、ダイナミックな吹き抜け空間や憩いのスペースなど、ゆったりとした快適な店舗環境を創出します。



百貨店イメージパース

②オフィス

オフィスは、タワー館中層部の17、18階および21階から36階の18層で、延床面積約62,000㎡、貸床面積約40,000㎡の計画です。基準階面積も約2,400㎡と大阪でも有数の規模となるのに加え、最先端の設備の導入、各種オフィスサポートの充実により、ワンランク上のワークスペースを実現します。また、自然光や外気を取り込める吹き抜け空間を設けるなど、自然を取り入れる建築設計とし、環境負荷低減と快適なオフィス空間の両立を図ります。



オフィスロビーイメージパース

③ホテル

タワー館最高層に位置するホテルは、19階、20階がロビー、38階から55階および57階が客

現場からⅡ

室およびレストランで、計21層、延床面積約34,000㎡、客室数約400室の計画です。広めの客室設定を基本とした宿泊中心型とし、高級感のあるイメージを創出します。大阪の南の玄関口として、関西国際空港直結という立地や駅直上である点を生かし、海外からの来訪者の方にもご利用いただけるような国際級ホテルの導入を図ります。



ホテルエントランスイメージパース

④あべの美術館（仮称）、屋上庭園

あべの美術館（仮称）は、百貨店ゾーンとオフィスゾーンを結ぶ16階に位置し、百貨店に來られるお客様やオフィスワーカーをはじめ、誰もが気軽に芸術・文化を楽しめる都市型美術館を目指します。国宝や重要文化財の展示も可能な本格的施設であるあべの美術館（仮称）では、収蔵品を持たず、様々なテーマの巡回展のほか、「当社沿線の文化財」に焦点を当てた自主企画展など、ジャンルにとらわれない「多彩で魅力のある展覧会」を開催する予定です。また、ミュージアムロビーには、ミュージアムショップやミュージアムカフェを設け、ゆったりとした時間を過ごしていただける空間の創出を目指します。



ミュージアムフロアイメージパース

さらに、16階のミュージアムフロアには、来館者やオフィスワーカーなどが憩える約1,000㎡の広さを持つ屋上庭園を設け、憩いの空間を提供します。



屋上庭園イメージパース

⑤展望台スカイガーデン

ビルの最上階には、高さ300mからの景観を楽しんでいただける展望台スカイガーデンを設置します。展望台スカイガーデンは、58階から60階までの3層構造とし、中央部には屋根のない吹き抜けの空間を設け、地上300mの高さを屋外で体感していただけます。また、360度が見渡せる展望回廊も設置します。



展望台スカイガーデンイメージパース

5 Welcoming（ウェルカミング） アベノ・天王寺キャンペーン

当社では、阿部野橋ターミナルビルタワー館（仮称）の建設だけでなく、アベノ・天王

寺エリアのイメージ向上への取り組みを通じた街づくりにも注力しています。

アベノ・天王寺エリアには、前述のとおり、四天王寺に代表される歴史的建造物、多くの商業施設、教育施設や医療施設といった生活インフラ、天王寺公園などの緑の環境など、「歴史文化」・「暮らし」・「緑の環境」にまつわる多数の価値が存在しているものの、当社が実施した同エリアのイメージ調査（平成20年、関西圏約2,500名を対象としたインターネット調査）によると、4割を超える人に明確なイメージを持たれていないということがわかりました。

そこで、当社と東急不動産(株)は、地域の開発に携わる企業として、長期的な視野に立ち、エリアのイメージ向上に取り組むべく、「Welcoming（ウェルカミング）アベノ・天王寺キャンペーン」を実施することにしました。アベノ・天王寺エリアにある「歴史文化」・「暮らし」・「緑の環境」の3つの価値をより多くの方に知っていただき、価値に触れていただくことを願い、キャンペーン名を「Welcoming＝歓迎、おもてなし」、キャンペーンフレーズを「おいでよ。いつも何かが生まれる街に。」と設定し、地域の住民や企業、主要施設と協力し、地域密着イベントやホームページの制作、キャンペーン冊子の配布など、さまざまな取り組みを平成21年11月より展開しており、本年5月からは西日本旅客鉄道(株)もメンバーに加わり、その活動を活発化させています。



6 おわりに

阿部野橋ターミナルビルタワー館（仮称）の建設工事については、平成21年3月に建て替え部分であるターミナルビル旧館の撤去工事に着手し、本年1月にはタワー館の建設工事に着手するなど、順調に進捗しています。

本年、創業百周年を迎える当社では、阿部野橋ターミナルビル整備事業を、今後の当社の発展を担う「百周年シンボル事業」の1つに位置付け、平成26年春の開業を目指して鋭意推進しています。

東京地下鉄・東西線15000系

東京地下鉄株式会社 鉄道本部車両部設計課

相 川 祐 治

1. はじめに

東京地下鉄では新型通勤車両15000系を新造し、東西線（中野～西船橋間）に投入しました。

この東西線では近年、朝ラッシュ時の慢性的な遅延が発生しているため、その対策の一環として、ワイドドア車両を運行させることにより、乗降時間並びに駅停車時分を短縮し、ラッシュ時の輸送改善を図ることを目的としています。以下に、新型車両15000系について紹介します。



写真1 15000系

2. 設計コンセプト

15000系車両の設計は、平成16年度搬入の東西線05系13次車が基本であり、仕様は副都心線10000系と同等とし、快適性と車体強度やリサイクル性の向上、火災対策の強化、コストダウン・省メンテナンスをコンセプトに開発した車両となっています。

3. 車両概要

(1) 基本性能

編成形態は5M5Tの10両編成で、編成重量294.3 t、編成定員1,520名、最高運転速度100km/h、加速度3.3km/h/s、減速度3.5km/h/s（常用ブレーキ）としています。



写真3 外観

(4) インテリア

車内配色は内板パネルや吊革及びカーテンをライトグレー色とし、妻面は木目調パネルとしました。座席色は一般席がダークブルー、優先席はライトブルー色とし、座席横の仕切りをライトパープル色として、落ち着いた雰囲気演出しています。

腰掛は方持ち式で、表生地のアラミド繊維を織り込むことで、対燃焼性向上を図りました。



写真4 車内

(5) 台車

台車はモノリンク式ボルスタ台車で、基本コンセプトに走行安定性の向上とメンテナンス向上を掲げ、地下鉄特有の低速・急曲線区

間での曲線通過性能の向上を図りつつ、地上部における比較的高速となる区間でも、直進安定性が図れるように配慮した台車です。

東西線の地下区間は最小半径R200で、東西線全軌道延長中R600以下の曲線区間も30%超を占めるため、曲線区間走行への配慮は非常に重要です。軸ばねに非線形を有するもの、微小不感帯流量領域を持つ自動高さ調整装置、応荷重差圧弁を採用し、急曲線では入口・出口のカント低減区間で、軌道ねじれによる輪重抜けが発生するため対策を施しました。また、空気ばねパンク等の異常時も安全に走行できるよう、空気ばね内部にせん断ゴムを内蔵した空気ばねパンクストッパを採用しました。さらに、メンテナンス向上の観点から静止輪重調整の容易化を目的として、軸ばね・空気ばねライナー抜き差し作業を可搬型の小型油圧ジャッキを用いてピット線で容易に行える構造としました。また、ボルスタ台車採用により、ボルスタレス台車に比較して静止輪重のばらつきが小さくなり、輪重調整作業が容易となっています。



写真5 FS-778台車

(6) 制御装置

制御装置はIGBT（素子保護機能付き）を使用した2レベルVVVFインバータ方式を採用し、1群4個モータ、PGセンサレス制御とし、また、ベクトル制御方式により、空転再粘着向上、停止までの電気ブレーキ制御を行っています。



写真6 制御装置

高速度遮断器、断流器には従来から実績のある電磁接触器を採用し、完全エアレス化による保守性の向上を図っています。



写真7 高速度遮断器および断流器

さらに15000系では省エネルギー化への施策として、フィルタリアクトル（半導体のスイッチングや変調動作によって生ずる高周波やリップル等を、信号機器に影響を与えない程度にまで減少抑制する機器）の材質を、アルミ製から電気抵抗の少ない銅製へ変更し、電氣的損失を約41%低減させることができました。



写真8 フィルタリアクトル

(7) 主電動機

主電動機は三相かご形誘導電動機を採用、冷却方式は自己通風冷却式とし、押し込みファンの採用により塵埃排出構造としたことで、メンテナンス性が向上しています。

主電動機の容量は従来の165KWから225KWに容量アップし、効率のよい領域を積極的に利用することで、効率の向上を図りました。また、絶縁被覆の材質を変更して、導体（銅）の断面積を大きくし、抵抗を減らすことと、内部の鉄芯材の材質を変更することで効率の向上となりました。

歯車比は7.79 (109/14) を採用しました（従来車は6.21）。これは、通勤車両で主に使用する速度領域で、最も主電動機のトルク特性が効率良く使用できるよう考慮したものです。

(8) ブレーキ装置

ブレーキ装置は電気指令式空気ブレーキ並びに回生ブレーキ併用（ATC・ATS連動）を採用し、停止まで電気ブレーキが作用する機能を持たせています。

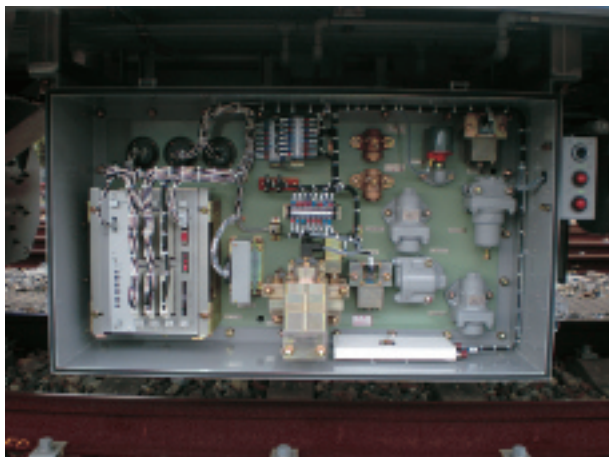


写真9 ブレーキ装置

各車1台のブレーキ作用装置に集約とし、M車のブレーキ作用装置内にブレーキ受信器を内蔵、M-Tユニット単位で制御を行い、受信器には回生ブレーキと空気ブレーキとの電空演算機能を有し、T車優先遅れ込め制御で空気ブレーキを制御しています。

故障検知はブレーキ不足及びブレーキ不緩解を各車毎に監視し、TISで監視及び記録するとともに警報を鳴動させ、不緩解については乗務員室で当該車両を開放できる機能を持たせています。

(9) 集電装置

パンタグラフはシングルアーム式を採用し5基構成としました。菱形パンタグラフと比較して、構造の簡素化、部品点数の減少などにより、軽量化と保守性の向上を図っています。また、上昇検知機能を設けてTISモニタに表示することとしました。



写真10 パンタグラフ

(10) 空気圧縮機

空気圧縮機はスクロール式電動空気圧縮機を編成で3台搭載しました。これは、1台の箱内に空調装置で実績のあるスクロールコンプレッサ3台と、アフタークーラ、除湿装置をまとめることで、小型・集約化によるコストダウンや、メンテナンス性の向上が図れました。また、スクロール式により、振動と騒音を低く抑えることができます。



写真11 電動空気圧縮機

(11) 車両制御情報管理装置 (TIS)

TISは、マスコンからの運転制御指令を制御装置やブレーキ装置に伝送する系統（制御系）と、各機器の動作状況を常時監視し、異常時には運転台モニタに表示及び、故障データ収集や記録を行う系統（モニタ系）の2系統で構成されています。それを同時に並列伝送することで、途中伝送不良があった場合に

も、各機器間の伝送が途切れない構成として
います。

TISの機能としては、行先表示、運行番号
などの各種設定及び乗務員への運転支援機能
として、ドア情報や各種機器故障時の情報と
その処置ガイダンスをモニタに表示すると
ともに、モニタ系の情報を30時間分メモリする
機能を持っています。また、定期検査等の省
力化・簡略化を図るため、車上試験や試験・
動作データの自動収集や集計機能を持たせ、
収集したデータを車庫内で伝送する機能も持
たせました。

このように、TISは運転指令系の信頼性や
フェールセーフ性を向上するとともに、車両
搭載機器の情報を集中管理することで、故障
時の機器のモニタリングや検査機能、乗務員
への運転支援機能を有し、車両の運転制御シ
ステムに大きな役割を果たしています。



写真12 TISモニタ

(12) 補助電源装置、非常電源装置

補助電源装置は、空調システムを含めた全
ての電源を供給するものとして、高耐圧・大
電流容量のIGBTを用いた容量240KVAの静
止形インバータ（SIV）を編成で2台搭載し
ています。

出力電圧はAC440V、出力周波数は60Hz

で、空調装置及び電動空気圧縮機の電源とし
て供給するとともに、このAC440Vをトラ
ンスや整流装置で変換し、室内灯や送風機等
の電源であるAC200V・60Hz、空調制御器
やブレーキヒーター等の電源である
AC100V・60Hz、制御装置やブレーキ装置
及びその他の電源であるDC100V、放送、無
線等の電源であるDC24Vを供給していま
す。また、編成2台のうち1台のSIV装置が
故障した場合、健全に動作しているもう一
方のSIV装置のAC440V出力を、故障停止し
ているSIVへ自動的に受給電し、AC200V、
AC100V、DC100V、DC24Vについて、支
障なく使用できるシステムとなっています。

地下鉄という特殊性から、トンネル内での
長時間停電による車上側の蓄電池残存容量が
低下した場合に備え、地上設備電源
(AC200V) からDC100Vを発生し、パンタ
グラフ上昇とSIV起動が可能な非常電源装置
をCT1車に搭載しています。

(13) 空調装置

冷房装置は屋根上集中型とし、容量は
58.0kW (50,000kcal/h) とし冷房能力の向
上を図りました。

制御方法は設定温度と各種センサ（車内温
度、車外温度、湿度等）とお客様の乗車率（空
気ばね内圧）などの情報により、4台のコン
プレッサを各車個別のマイクロコンピュータ
で制御し、台数制御及び容量制御を行うオン・
オフ方式を採用しています。

運転モードは「冷房」「除湿」「暖房」「送風」
「全自動」とし、このうち「送風」では、マ
イコンにより強・弱・停止の3段階を自動制
御し、「全自動」では、各センサと空気ばね
内圧等の諸情報により冷房、除湿、暖房、送
風を自動選択し運転を行う機能となっていま
す。また、冷媒には環境に考慮しオゾン層を
破壊しないR-407Cを採用しています。

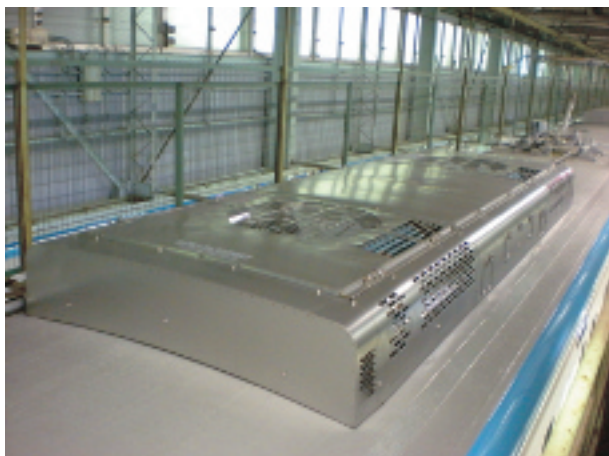


写真13 冷房装置

暖房器は、客室の座席下に吊下げ型シーズ線式ヒータを取付け、マイコンによる自動制御となっています。乗務員室には運転士席付近に遠赤外線及び温風暖房器（強弱付）を配置しています。このほかTISモニタにて乗車率や車内温度の変化が確認でき、タッチパネル操作により±3℃の範囲で設定温度を変更する機能も付加しています。

(14) 車外・車内表示器

車外表示器は正面・側面ともに、従来の3色LEDから列車種別表示部をフルカラー、行先表示部を白色LEDとし、輝度の向上とドットピッチを細かくすることにより、視認性の向上を図りました。



写真14 正面行先表示器

車内表示器は従来のLED方式から変更して、各ドア上部の鴨居点検蓋に液晶式の17インチワイド画面を2台設け、デジタル方式でクリアな画像表示としました。

向かって右側の画面に行先・号車・次駅・乗り換え案内・ドア開方向およびFOAM端末網を利用した運行情報を表示し、左側の画面に各種PR・広告を表示します。

液晶式にすることで、従来のLED方式より表示できる情報量が大幅に増えるとともに、リアルタイムに表示する運行情報により、お客様に便利で効率的なサービスの提供ができるようになりました。また、液晶画面の保護板には火災対策として強化ガラスを採用しました。



写真15 車内表示器

(15) 戸閉め装置

混雑時の遅延時間を縮小するため、閉扉後一定時間、戸閉め力を弱める機能を搭載しました。これにより、傘や手荷物が挟まれたとき、一定時間内であればお客様自身で容易に引き込むことが可能となり、再開扉することなく発車することができ、遅延防止が期待できます。

(16) ATC/ATS装置

東京メトロ線内用として車内信号による高周波連続誘導式のCS-ATC装置、相互直通の東葉高速鉄道用WS-ATC、JR線用の

ATS-P装置を両先頭車に搭載しています。



写真16 ATS-P装置

CS-ATCの機能としては、多現示式車内信号のほかに、前方の閉そく区間が下位現示コードの場合、前方予告を表示するとともに、下位現示区間に停止可能なパターンを作り、パターン速度より低い速度で当該区間に進入すると緩和ブレーキを作用させる機能を持っています。また、終端駅部では過走防護信号を受信すると、過走防護パターンを作り、走行速度によって非常ブレーキを作用させる機能となっています。

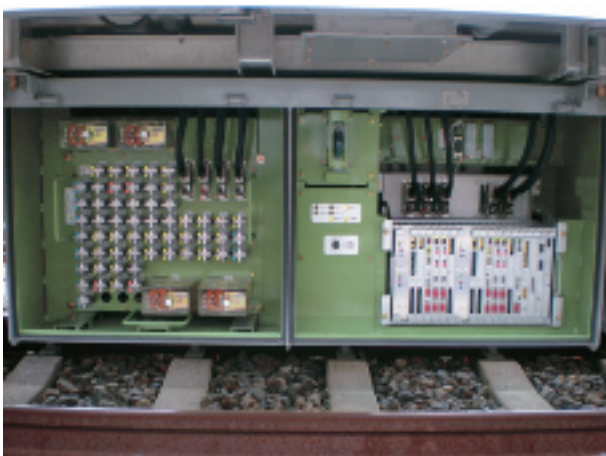


写真17 ATC装置

4. おわりに

東西線輸送改善計画の大きな施策である15000系ワイドドア車両の車両概要について紹介をしましたが、更新計画としては、平成21年度末から平成23年度にかけて10両編成を13本（計130両）新造する計画です。

15000系ワイドドア車両が営業線投入により、慢性的な朝ラッシュ時の遅延防止が図られることはもとより、省エネ効果や信頼性、安全性の向上に寄与し、お客様に満足いただけることを期待しています。



◎戦跡めぐりと 海岸線の美しさ

＝米軍基地移設問題に揺れる沖縄＝

ジャーナリスト 大野 博良

今年の2月初め、3泊4日の日程で、沖縄旅行に出かけた。シーズンオフで飛行機はガラガラだと思ったが、案に相違し、往復とも、ほぼ満席の状態だった。最近では修学旅行の時期が通年化して1年を通じて高校生らが沖縄を訪れるため、飛行機は高校生の団体が目立ったわけだ。それ以外にも卒業旅行と見られる大学生の姿も見られた。バブル時代は大学生の卒業旅行は海外が定番だったが、最近では不況の影響からか、沖縄に切り替える大学生が増えているのかもしれない。いずれにせよ、わたし自身は最初の沖縄旅行で、見たところの大半は何か見られたという感じだ。

残念なことに、この時期としては珍しく、天候が不順で、雨天と曇天の日ばかりだった。地元の人たちも天候の悪さに首をひねっていたが、沖縄をキャンプ地とした日本や韓国のプロ野球球団にとっては、かなりの誤算だったに違いない。

ただ、沖縄は物価が安く、人々はとても親切で、さすがに海岸の美しさには目を奪われてしまった。沖縄は民主党の新政権誕生後、米軍普天間飛行場（宜野湾市）移設問題に揺れているが、在日米軍基地の多くを受け入れている沖縄県の人たちにとって、少しでも好ましい結果になることを祈るばかりだ。

那覇市内観光に便利なモノレール

わたしたちは午前10時15分発の全日空（ANA）機で沖縄の那覇空港に向かい、同空港には午後1時30分に到着した。ほぼ3時間のフライト時間だ。到着便が重なったのか、那覇空港の到着ロビーは人でごった返しており、やっとのことで荷物を取って到着口から空港ビル内に進むことができた。到着口の近くにある食堂で一休みし、沖縄名物の氷ぜんざい（氷はしらゆきのように細かく、ぜんざいはあずきではなく赤いインゲン豆で、何ともさわやかな味。添えられた塩せんべいもまたおいしい。ちなみに沖縄を発つときにも立ち寄ったほど）をゆっくりと時間をかけて食べたあと、空港ビルの向かい側にある那覇空



写真1 沖縄のモノレール

港駅でモノレール（ゆいレール）に乗車し、ホテルのある旭橋駅に向かった。

このモノレールは跨座式で、2003年8月に開業、私たちが乗った那覇空港駅から首里駅までの約13キロを30分で結んでいる。すべて2両編成で、那覇の繁華街である国際通りに行くにはとても便利で、日中でも6本から8本程度（朝のラッシュ時にはもっと多い）の本数があり、那覇市内観光に便利な交通手段となっている。ワンマン運転で、運転士が到着駅の案内のアナウンスから発車の確認まで一人でこなしていた。止まる駅ごとに違うメロディーが流れ、地元の人はその曲で駅が分かるという。

私たちのホテルは旭橋駅から徒歩数分のところにあり、那覇バスターミナルや国際通りに比較的近く、足の便としては満足できるものだった。那覇滞在中は何回となくモノレールを使うことになった。

この日はホテルで一休みした後、モノレールの美栄橋近くの豚肉店が経営するしゃぶしゃぶ店で夕食を取ろうとしたものの、予約が必要とのことで、翌日に回し、国際通りを散策した後、バスターミナル近くの中華料理店で夕食を楽しんだ。店員がとても親切で、国際通りの店についていろいろ情報を教えてくれた。後で分かったことだが、この中華料理店はホテルから意外に近く、歩いてホテルに戻り、ホテルの地下にあるスパで汗を流した。

翌朝は定期観光バスを予約していたので、ホテルまで迎えのバスが来てくれた。あいにくの天候だったため、ツアー客はあまり多くなかったものの、それぞれのホテルで客をピックアップしながら最初の目的地、首里城に向かった。私たちが利用した定期観光バスは「首里城・戦跡コース」で、沖縄南部が中心。首里城のほか、旧海軍司令部壕、ひめゆ

りの塔、摩文仁の丘（平和祈念公園）、沖縄ワールド（玉泉洞）を回るコース。朝9時に出発、午後4時半に帰着というほぼ丸一日を費やす内容の濃いものだった。

沖縄の象徴、世界遺産の首里城

最初に訪れたのは沖縄の象徴、首里城。首里城が創建されたのは14世紀といわれ、約500年間にわたって琉球王国の王城だったところ。しかし、第2次大戦末期の沖縄戦で、日本軍が首里城地下に司令部を置いたこともあり、米軍の猛攻を受けて焼失、城の内郭、外郭とも徹底して破壊されたという。奇跡的に被害を免れた琉球王国の宝物・文書類も、上陸して首里城に侵入した米軍に略奪され、その一部が返還されただけという。

戦後、琉球大学の敷地となったものの、琉球大学の移転に伴い整備事業が進み、1992年に正殿を中心とする建築群などが再建され、首里城公園として開園した。私たちが訪れた際にはちょうど正殿の修理工事が行われていた。この建築群は2000年12月に独特の建築様式と石組み技術に高い文化的、歴史的価値があるとされ、日本で11番目の世界遺産に登録されている。首里城は今も整備作業が進められているという。

首里城は他の日本の城とは異なり、中国の



写真2 首里城内



写真3 首里城の正殿

城郭の影響を強く受けており、門をはじめ建築物は漆で朱塗りされているのが特徴。城の内郭には広場に面して正殿、南殿、北殿、奉神門などが集中している。正殿は王の居住空間で、3階建てで高さは基壇の部分を含めて約18メートル、幅は28.8メートル、奥行き約17メートル。延べ面積は1200平方メートル(363坪)。

沖縄戦では米海軍の戦艦の艦砲射撃を3日間にわたって受けたとされるが、大口径の大砲で砲撃されたのでは正殿などの建物群はひとたまりもなかっただろうし、城壁の損傷も激しかったのが容易に想像される。首里城の復元工事は極めて困難な事業だったに違いない。



写真4 首里城の正殿の内部

旧海軍地下壕、ひめゆりの塔と沖縄戦終結の地

首里城の後は旧海軍司令部壕に向かった。この地下壕は旧日本海軍沖縄方面根拠地隊司令部のあったところで、かまぼこ状に掘り進められた地下トンネル。約4000人の兵士が立てこもり、死亡したとされているが、私の実感では到底そのような人数の収容能力はなかったように思われる。通路までぎっしりと兵隊で埋め尽くされていたのだろう。壕の中には作戦室や司令官室、幕僚室、下士官兵室、発電機を置いたスペース、信号室などが配置されていた。とりわけ、幕僚室は幕僚が手りゅう弾で自決した際の破片の痕跡がはっきりと残されていた。

ドイツ・ベルリンの総統地下壕とは比べ物にならない粗末なものだが、海軍将兵にとっては、居住環境が最悪とはいえ、付近の海上を遊よくしていた米軍艦艇による間断のない艦砲射撃や空爆から身を守ることができ、束の間の安住の地だったに違いない。この地下壕の司令官だった大田中将が自決前に海軍次官に打電した電報の電文が有名で、沖縄戦の現状を報告、沖縄県民挙げての沖縄戦への協力を謝すとともに、県民の被った困苦に言及し、「(沖縄) 県民に対し、後世に特別のご高



写真5 旧海軍司令部壕内

配を賜らんことを」と結んでいる。沖縄の人は実際、「特別の高配」を受け得る権利を持っているといえよう。

旧海軍司令部地下壕見学に続き、ひめゆりの塔に向かい、ひめゆり平和祈念資料館近くの食堂で昼食を取った。この昼食は典型的な沖縄料理で、沖縄そばとゴウヤチャンプルにサーターアンダーギー、海ぶどうが付いており、それだけで沖縄料理を堪能した感じのするものだった。

ひめゆり学徒隊（ひめゆり部隊）のことはよく知られているが、母体となったのは沖縄県立の女子師範学校と第一高等女学校の生徒で、米軍の沖縄上陸作戦の直前、陸軍病院の看護要員として動員され、その後の沖縄地上戦によって、教師・生徒240人のうち、半数以上の136人が死亡している。戦後、最大の犠牲者を出した伊原第3外科壕跡に慰霊塔であるひめゆりの塔が建立された。ひめゆり部隊の生徒たちは、昭和2年生まれわたしの母と同年代の少女たちだった。私の母も太平洋戦争末期、岐阜の各務原飛行場に駐留していた陸軍航空輸送隊で経理事務の仕事をし、米軍機の空襲におびえる日々を送っていた。各務原飛行場は陸軍最大の規模を誇っていた上、その近くには陸軍戦闘機「飛燕」の製造工場など軍需工場があり、米軍機の重要攻撃



写真6 ひめゆり平和祈念資料館



写真7 玉泉洞の鍾乳洞

目標となっていた。ドイツでも欧州大戦終末期のベルリン攻防戦で、あどけなさが残る少年が兵士として駆り出され、銃を手にしてソ連赤軍に立ち向かい、多くの犠牲者を出している。

ひめゆりの塔の後、沖縄戦終結の地である摩文仁の丘（平和記念公園）や沖縄ワールドを見学したが、沖縄ワールドにある玉泉洞の鍾乳洞は圧巻で、全長5000メートルのうち、890メートルが公開されている。鍾乳洞内部はさすがにものすごい蒸し暑さだったが、洞窟内の通路はきちんと整備されており、じっくりと見物することができた。

旅行の締めくくりは免税店での買い物

バスターミナルに戻った後、夕食を取るため、モノレールで美栄橋駅に向かい、駅の前にある豚肉料理専門店で、その店名物の豚しゃぶしゃぶを賞味した。グルメ雑誌などで紹介されているせいか、飛び込みでは無理で、前日に予約しておいたものだ。ただ、店に入ったのが6時過ぎと、まだ早い時間帯だったので、思いのほか空席が目立っていた、お目当てのしゃぶしゃぶは、沖縄のやんばる島豚を使っており、お店オリジナルのつゆのタレで食べる豚肉の味が絶品だった。最後はそのタレにうどんを入れて締める、ボリューム満点



写真8 イルカショー

の料理だった。

翌朝、再び定期観光バスを利用して沖縄北西部の沖縄海洋博公園に向かい、そこにある沖縄美ら海（ちゅらうみ）水族館で数時間時間を過ごし、イルカショーを楽しんだ。

イルカショーを行う施設は海に面したところにあり、海を隔てて伊江島を眺めることができた。定期観光バスは那覇バスセンターまで戻るコースだが、私たちは途中の名護市内のバス停で降ろしてもらい、路線バスで3日目の宿泊地みゆきビーチのホテルに向かった。みゆきビーチも小雨模様だったが、さすがに海の青さには感動させられた。

最終日はみゆきビーチからリムジンバスで直接空港に向かい、空港で便を予約した後、飛行機の出発までの時間を利用して、空港か



写真10 みゆきビーチ

らモノレールに乗って那覇市内の免税店（DFSギャラリー・沖縄）での妻の買い物に付き合った。妻にとってはこの沖縄旅行のもう一つの重要な目的だったものだ。この免税店制度は沖縄振興を目的とし、那覇空港発の本土行き国内航空券があれば、免税価格でウイスキーや香水、バックなどを購入できる。購入した物品は搭乗手続き後に国内線ターミナルにある免税店で受け取る仕組みとなっている。戦跡・首里城中心の南部と中部・北部の海岸リゾート地が沖縄の2大観光スポットだが、互いに距離的に離れており、個人旅行では最低でも3泊4日は必要だった。海の青さと沖縄の人たちの優しさが印象に残る旅行だった。



写真9 沖縄美ら海^{ちゅらうみ}水族館



世界あちこち探訪記

第43回 イスタンブール見て歩き(中)

(社)海外鉄道技術協力協会 秋山 芳弘

世界遺産のイスタンブール歴史地区

道路脇の歩道から階段をおりて再びT1線のトプカプ停留所へ。やってきた路面電車に10時25分頃乗車(3回目)。やはり超満員である。この路線はイスタンブール旧市街の東西幹線道路(オールドウ通りからイエニチェリレル通り)を走っているので、利用客がとても多い。たぶんイスタンブールの都市鉄道で一番混雑しているだろう。

イスタンブールに来て鉄道ばかり見てまわるのも野暮なので、11年前に一度訪れているけれども、ブルー=モスクとアヤソフィアを見るために、チェンベルリタシュ停留所で10時39分に下車する。前回来たときこの近くにあるチェンベルリタシュ=ハمام(蒸し風呂式共同浴場)に入ったのを思い出す。このあたりは観光客が多く、通りには土産物店や洒落た屋外レストラン、カフェが並んでいる。だが、いずれも高そうだ。(写真-1)

歩行者と路面電車専用のトランジット=モールになっているディワン通りを東に歩き、スルタン=アフメット停留所付近から南に曲がって公園のような中に入り、ブルー=モスク(スルタン=アフメット=ジャミイ)を見に行く。その近くの通りには大型観光バスが何台も駐車し、団体観光客が降りてくる。



写真-1 スルタン=アフメット地区近くのチェンベルリタシュ停留所近くを走るT1線の低床式路面電車。道路はトランジット=モールになっている。(東を見る。2009年11月10日)

入口がわからなかったので大回りをして、絨毯や陶器などを売る土産物屋が並ぶアラスタ=バザールを抜けてブルー=モスクにたどり着く。

このモスクは、17世紀の初めに当時の王であったスルタン=アフメット1世の命により建造され、他のモスクには見られない6本の尖塔^{ミナレット}があるのが大きな特徴である。世界で最も美しいといわれているモスクで、2万枚以上の青いタイルで内部が飾られているため、ブルー=モスクという通称で呼ばれている。(写真-2)

ブルー=モスクの北東、すぐ近くにアヤソ



写真－2 ヨーロッパ側旧市街にあるブルー＝モスク。世界中から多くの観光客が訪れる。(南西を見る。2009年11月10日)

フィアがある。2つのモスクの間にあるスルタン＝アフメット公園には、ゴマがついたリング状のトルコ＝パン（スイミット）、焼き栗（ケスターネ＝ケバブ）、焼いたり茹でたトウモロコシ（ムスル）売りの屋台が出ているし、ガイドブックや土産物の売店もある。観光バスが次々と発着し、大勢の観光客が写真を撮っている。世界遺産に登録されたこの歴史地区は、イスタンブール観光の中心なのである。(写真－3)

スルタン＝アフメット公園には円形の池があり、噴水があがっていて、快晴の青空を背



写真－3 ブルー＝モスク近くに出ていた焼き栗（ケスターネ＝ケバブ）とトウモロコシ（ムスル）の屋台。(北西を見る。2009年11月10日)

景に虹がかかっている。その向こうにアヤソフィアが見える。何ともいい眺めだ。気温は20℃と、最高の観光日和である。このアヤソフィアは、4世紀にキリスト教の聖堂として建設され、何度かの焼失と再建ののち、6世紀にユスティニアヌス1世が直径30mのドームを持つビザンチン建築の聖堂を完成した。だが、1453年のコンスタンチノーブル（イスタンブールの当時の名）陥落後は、オスマン＝トルコが聖堂の周囲に尖塔を建ててイスラム教のモスクに改築したのである。(写真－4)

アヤソフィアを見たあと、再び路面電車(T1線)が走る通りに沿って歩き、トルコ国鉄(TCDD＝Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollari。関連情報は、<http://www.tcdd.gov.tr>を参照)のシルケジ駅を目指す。坂の途中にトプカプ宮殿への門があるが、残念ながら火曜日は閉館で見ることができない。さらに坂道を下ると、狭い通りを路面電車が走り、両側には商店や土産物店、雑貨店、大衆食堂、チャイ（紅茶）の店などが並ぶ。11年前にはこの通りの裏側にある安ホテルに泊まったのを思い出す。土産物店にはトルコ模様の青い皿などが置かれている。いかにも旧市街の雰囲気がある通りである。



写真－4 ヨーロッパ側旧市街にあるアヤソフィア。ここも多くの外国人観光客が訪れる。(北東を見る。2009年11月10日)

かつてはオリент急行の東端駅

11時35分に TCDD のシルケジ駅前に出る。西側の入口から中に入ると、コンコースと切符売場があり、壁に設置されたパネル型の液晶ディスプレイでは、アンカラ～エスキシェヒル間の高速鉄道の紹介をしている。工事が行なわれているアンカラ～イスタンブール間高速新線（延長533km）のうち第1期区間のアンカラ～エスキシェヒル間（延長206km）が2009年3月13日に開業し、6両編成の高速電車YHT（Yüksek Hızlı Tren＝トルコ語で「高速列車」の意）が営業最高速度250km/hで運行を開始した。これにより、近年経済発展をしているトルコもついに高速鉄道保有国の仲間入りを果たしたのである。切符売場の前にあるベンチには全身を覆う黒いチャドル姿の女性2人が座っていた。なお、西入口の北側に古い蒸気機関車が静態保存されている。（写真－5）

頭端式のシルケジ駅構内の南側にある近郊電車用の高床ホーム（2面3線）へは自動改札機を通らないと行けないので、北側にあり自動改札機のない長距離用の低床ホーム（1面2線）から、高床ホームに発着する近郊電



写真－5 ヨーロッパ側のシルケジ駅の切符売り場。ベンチには黒いチャドルを着たイスラム教の女性が2人座っている。（北を見る。2009年11月10日）

車を眺める。近郊電車が到着すると、大勢の乗客が吐き出されて改札口に向かってゆく。（写真－6）

長距離列車用のホームの脇には「オリент急行」（Orient Express）という名のレストランがあるが、次の列車は15時50分発のせいか誰もいない。鉄道が華やかだった頃、オリент急行の出発を待つ上流階級の人々、ジャーナリストや小説家などがここで食事をしたりチャイを飲みながら時間を過ごしたそう。このシルケジ駅は、アガサ＝クリスティーの『オリент急行の殺人（Murder on the Orient Express）』（1934年）の中でシンプロン急行の始発駅として登場する。ホームにいと、11年前にイスタンブールの都市鉄道を調査したあとブルガリアに夜行列車で向かったのを思い出す。（写真－7）

さらにホームを東に歩くと、ホームの端の方でイスタンブール21時発テッサロニキ（ギリシャ）行きの旅客列車を作業員が清掃している。サボを見ると「ドストルック＝エクスプレシィ」（DOSTLUK EKSPRESİ＝トルコ語で「友好急行」の意）と書いてある。ホームでTCDDの職員とすれ違うたびに挨拶をすると、みんな笑顔で応じてくれる。ホーム



写真－6 TCDDシルケジ駅の近郊電車用の高床ホームと到着した電車から下車してくる人々。（東を見る。2009年11月10日）



写真－７ TCDDのシルケジ駅にある「オリент急行」という名のレストラン（右）は、ホーム側から入る。左側が長距離列車用の低床ホームになっている。（西を見る。2009年11月10日）

の端から東を見ると、信号扱い所や留置線などが見える。南東の小高い丘の上にはトプカプ宮殿があるが、木々に遮られて見えない。3両編成の回送電車が乗降ドアを開け放したまま東に向かい、11時53分に6両編成の近郊電車が乗客を乗せて出発してゆく。11時56分、拡声機から今日2回目のアザーンが聞こえてくる。（写真－8）

このあと北側にある石造りで重厚な雰囲気のあるシルケジ駅舎を見る。この駅舎は、イスタンブー



写真－8 TCDDシルケジ駅の低床ホームでは、21時発のテッサロニキ（ギリシャ）行き「ドストルック＝エクスプレシ」の客車を洗浄していた。（北東を見る。2009年11月10日）



写真－9 ヨーロッパ側のシルケジ駅（頭端駅）の駅舎は石造りで堂々としている。駅前には、チャイを飲みながら話をする男性群がいる。（東を見る。2009年11月10日）

ルのヨーロッパ側の玄関口として、また1883年10月に運行を開始したオリент急行のターミナルにふさわしい駅舎ということで、ドイツ人の建築家アウグスト＝ヤハムント（August Jachmund）が設計し、1890年11月3日に開業した。ちなみに、オリент急行は、国際寝台車会社（CIWL＝Compagnie Internationale des Wagons-Lits。日本ではワゴン・リ社）により1977年5月まで運行された。この駅舎の前にはチャイを手にとって飲みながらお喋りをして男性群がいた。女性がそこに加わらないのはイスラム教のせいであろう。（写真－9）

ヨーロッパ側の旧市街にある鉄道とその施設を見ているうちに昼になってしまった。それではボスポラス海峡をフェリーで渡ってアジア側に行ってみよう。

ボスポラス海峡をフェリーで横断

(1) 金角湾に面した棧橋

TCDDのシルケジ駅を見たあと、金角湾に面したフェリー（連絡船。トルコ語でヴァフルVapur）棧橋に向かう。歩道の屋台では、焼き栗や茹でたトウモロコシ、リング状のトルコ＝パンユを売っている。昼を過ぎて少し腹

がすいてきたので、買って食べたいが、今日の昼はイスタンブール名物のサバ=サンドを食べることにしているので、少し我慢しよう。

金角湾の南側にあるエミノニュ栈橋には、海で隔てられたイスタンブールのアジア側とを往来するフェリー乗り場があり、TCDDのハイダルパシャ駅を見に行くために、金角湾沿いにハイダルパシャ行きの乗り場を捜して歩く。イスタンブールには、ヨーロッパ側とアジア側を結ぶ2本の長大吊橋を通る半環状の高速道路が2本あるが、フェリーの方が安くて便利なので利用客が多く、栈橋付近の歩道は混雑している。

ここでもサバ=サンドを売っているが、アジア側に渡ってから食べよう。岸壁には金角湾で釣りをする男性が何人もいる。周囲を見渡すと、旧市街側にはイエニ=ジャミイ（イスラム寺院）、金角湾に架かるガラタ橋、新市街側の丘の中腹にたつ丸い鉛筆の先のようなトンガリ帽子のガラタ塔が目に入ってくる。金角湾の対岸にあるカラキョイ栈橋には白い大型豪華客船が停泊する。ボスポラス海峡を大型船が航行し、その向こうに第1ボスポラス橋が見える。いつ見ても異国情緒があるイスタンブールの風景である。海風が心地いい。(写真-10)



写真-10 ヨーロッパ側の新市街。大型の豪華客船がカラキョイ栈橋に停泊している。(旧市街側から北東を見る。2009年11月10日)



写真-11 エミノニュ栈橋にあるアジア側カドゥキョイ (KADIKÖY) 行きのフェリー乗り場。自動改札機が設置されていて、アクビルが使用できる。“İSKELESİ”とは、トルコ語で「乗船場」の意。(北を見る。2009年11月10日)

たぶんハイダルパシャ行きはガラタ橋の向こう側なので、ハイダルパシャ駅だけでなくカドゥキョイの旧型路面電車も見ると予定にしていたので、フェリー会社の男性係員にイギリス語で聞いてカドゥキョイ行きの栈橋を教えてください。そこに行くと、乗り場の入口には鉄道と同じターンバー式の自動改札機があり、ここでもアクビルが使用でき、中に入る(4回目)。アクビルは、イスタンブールの公共交通機関に共通して使えるので、本当に便利である。(写真-11)

カドゥキョイ行きのフェリーは12時30分発だが、入口を入ったところにある待合室で出発の5分前くらいまで待たされる。立錫の余地もないくらい大勢の客が立ったまま、乗船を待っている。出発直前になってやっと乗船口が開き、待っていた乗客がフェリーになだれ込む。私は眺めのいい最上階の甲板^{デッキ}に行き、ベンチに座る。

(2) ヨーロッパ側からアジア側へ

乗船した大型フェリーは12時30分に出港。いつの間にか岸壁を離れ、金角湾を出てボスポラス海峡に向かう。新市街は海岸からの標

高差が70mほどの丘になっていて、特徴のある形のガラタ塔、高層ビル群、新市街側の栈橋に接岸している大型客船が見える。青いボスポラス海峡に出ると、大型船が行き交い、第1ボスポラス橋（道路用の長大吊橋。全長1510m）が見える。白い海鳥が魚を追っているのか、上空から急降下する。旧市街側に目をやると、先ほど訪れたブルー=モスクやアヤソフィアのドームと尖塔が見える。何度見ても素晴らしい景色だ。甲板の上で海風に吹かれながらこのような風景を眺めながら航行するのは最高だ。アジア側の小島に建つクズ塔は、かつては灯台だったが、改装されて1999年にレストランとして開業しているそう。ちなみに、この「クズ」とはトルコ語で「娘」を意味する。フェリーは、ボスポラス海峡からマルマラ海へと航行する。（写真-12）

アジア側にはハイダルパシャ港のコンテナ埠頭があり、大型船が接岸しコンテナを積み卸している。このあたりの岸近くには小さな釣り船がたくさん出ているので、大型フェリーはそれらを避けて通る。アジア側にあるTCDDのハイダルパシャ駅の近くを航行し、12時53分にカドウキョイ栈橋に接岸する。（写真-13）



写真-12 アジア（右）とヨーロッパ（左）を結ぶ第1ボスポラス橋。このボスポラス海峡が黒海への出入口である。（北東を見る。2009年11月10日）



写真-13 アジア側にあるTCDDのハイダルパシャ駅。まるで海に浮かぶ要塞である。（フェリーから北を見る。2009年11月10日）

アジア側の旧型路面電車（T3線）

フェリーからおり、2003年に運行を開始した旧型路面電車に乗るために、同じフェリーから下船して近くを歩いていたトルコ人男性にイギリス語で聞くと親切に教えてくれる。大通りを渡ったところにある道路にレールが見えたので、路面電車のルートがすぐにわかった。アジア側に来てみて、ヨーロッパ側の旧市街と比べてビルの形が近代的だし、人が多いせいかなどことなく活気がある。

カドウキョイ栈橋から5分ほどでチャルシュ停留所に着く。広い道路は自動車交通量が多く、その南側に単線の路面鉄道が敷設されている。停留所の近くには食堂街や商店街があつて賑やかである。ここの停留所はバスと共用しており、路面電車来る前に大型の最新式バスが何台も停車する。（写真-14）

そんな中、単車で運行している赤色に塗った旧型路面電車がやって来た。この路面電車は、カドウキョイ地区を時計回りに一周（2.6km）しており、時間があれば乗車したかったのであるが、どれくらいかかるかわからなかったし、今日はまだヨーロッパ側新市街の鉄道も調査しなくてはならなかったの



写真-14 アジア側のカドゥキョイ地区にある飲食店街は活気がある。(チャルシュ停留所の近くで南西を見る。2009年11月10日)



写真-16 アジア側カドゥキョイの栈橋近くに出ていたサバ=サンドの屋台。新鮮で脂ののったサバを焼いて、バゲットパンに野菜とともにあわせて出来あがり。(2009年11月10日)



写真-15 アジア側のカドゥキョイ地区を走る旧型路面電車。停留所はバスと共用である。(チャルシュ停留所で後方から東を見る。2009年11月10日)

で、乗車は諦める。

ここカドゥキョイの旧型路面電車は、観光用というよりも、輸送量は少ないものの市民の足として活用しているようだ。(写真-15)

一見の価値があるハイダルパシャ駅

(1) イスタンブール名物のサバ=サンド

13時をまわり空腹になってきたので、カドゥキョイ栈橋近くに出ている屋台のサバ=サンド屋に行く。新鮮なサバの切り身を焼き、やや硬めのバゲットパンにトマトとタマネ

ギ・レタスと一緒に挟んで売っている。私も行列に並んで買おうと、1個2.5TL（トルコリラ）。1 TLは約64円（2009年11月現在）なので、約160円だ。屋台にあるレモン=ソースを焼いたサバにかけて、サンドイッチにかぶりつく。よく脂ののったサバと硬めのパンという日本では珍しい組み合わせだが、味が調和していて実にうまい。次に訪れるTCDDのハイダルパシャ駅に向かって歩きながら食べる。これなら昼食時間も節約できる。(写真-16)

カドゥキョイの湾沿いに北に歩いていると、ヨーロッパ側から中型フェリーが栈橋に到着し、大勢の人が下船する。歩道沿いには喫茶店やレストランがあり、海を眺めながらゆっくりとチャイや昼食を楽しんでいる人たちがいる。朝から動きまわっていて、その間トイレに行っていないので、小用のために道路脇にあった有料トイレに入ると、使用料は0.75TL（約50円）だった。さらに道路に沿ってハイダルパシャ駅の方へ歩き、駅への門形のゲートをくぐる。ここにはTCDD創業150年（1856年～2006年）と書いてある。

(2) フェリーと結節した鉄道ターミナル

13時35分、TCDDのハイダルパシャ駅に到着。実際のところ、11年前にもここに来ているし、朝からの調査で少々疲れてきたのと時間的な制約から、一時はハイダルパシャ駅の調査を省略しようかと考えていた。だが、この立派な駅舎を見ると、やはり来てよかったと思う。

ハイダルパシャ駅は、オスマン帝国時代の1906年5月にドイツのアナトリア＝バグダード会社が建設を開始し、1908年8月19日に開業した。当時のドイツ帝国は、スエズ運河を通らないでドイツとペルシャ湾を結び東洋と西洋の間の貿易ルートを確保するため、ベルリン (Berlin) ～ビザンティウム (Byzantium。イスタンブール) ～バグダート (Bagdad) を結ぶ鉄道計画 (3B政策) を推進しており、その一環としてこの駅もドイツの手により建設されたのである。

シルケジ駅と同様に、2人のドイツ人建築家オットー＝リッター (Otto Ritter) とヘルムート＝コヌ (Helmut Conu) がデザインしたネオ＝クラシック＝ドイツ様式の駅舎で、駅名はオスマン帝国の将軍の名前にちなんでいる。第1次世界大戦中には弾薬が駅舎内に貯蔵されており、1917年9月16日、破壊工作によりその弾薬が爆発し大火災となった。このため駅舎の屋根が焼け落ち、多大な被害をこうむった。また、1979年11月15日には駅舎の沖でタンカーと船が衝突したため、タンカーが大爆発・炎上し、その高熱で駅のステンド＝グラスが被害を受けた。いずれもその後復元され、さらに1985年にはTCDDによる大規模な修復が完了した。

この駅は岸壁に接して建てられており、すぐ近くにヨーロッパ側へのフェリー乗り場がある。駅前の小さな広場には静態保存されている蒸気機関車が置かれ、木製ベンチに座って船や海を眺めている人たちがいる。また駅



写真-17 アジア側にあるTCDDのハイダルパシャ駅 (頭端駅)。駅前に静態保存の蒸気機関車が置かれている。(北を見る。2009年11月10日)

前にある屋外喫茶店では、何組かのトルコ人たちが小さなひょうたん形をしたグラス (トルコでは「チャイバルダック」という) でチャイを飲みながら話をしている。実に旅情に満ちた駅である。その昔、アジア側のハイダルパシャ駅に到着した人たちは、海の向こうに見える陸地を見て、ヨーロッパが間近であるのを感じたことであろう。(写真-17)

では駅舎の中に入ってみよう。入口にある大広間の内装は、ヨーロッパ側のシルケジ駅よりもはるかに立派である。アーチ式のコンクリート部材で天井が支えられ、上品な色彩とトルコ式の模様で装飾されている。明かり取りの大窓はステンド＝グラスになっていて、往時の栄光がしのばれる。ちょうど近郊電車が到着したらしく、たくさん下車客が改札口から出てきて、フェリー乗り場に向かう。(写真-18)

(3) 高速列車に接続する急行

ここも頭端式の駅で9番線まである。北側にある相対式の高床ホーム (2面2線) が近郊電車用で、周囲には鉄製の柵が設置され、自動改札機 (アクビル使用可) を通らないと中に入れないようになっている。高床ホームに停まっている6両編成の電車は、シルケジ



写真-18 ハイダルパシャ駅にある大広間の豪華な内装は一見の価値がある。(南東を見る。2009年11月10日)

駅で見た車両より比較的新しくてきれいだ。
(写真-19)

長距離旅客列車用の低床ホームには自動改札機がなく、自由に入れる。ホームには14時発のジュムヒュリエット (CUMHURİYET = トルコ語で「共和国」の意) 急行 (電気機関車牽引による旅客列車) が発車を待っている。この急行はエスキシェヒル駅行きで、そこで高速列車 (YHT) に接続して、首都アンカラまで5時間28分で行ける。このような急行が1日に4往復運行している。他にも長



写真-19 ハイダルパシャ駅のホーム端 (駅舎側) にあるケマル=アタテュルクの記念碑。トルコ語で「鉄道は、富裕と繁栄を生み出す」と書かれている。(南西を見る。2009年11月10日)



写真-20 ハイダルパシャ駅に停車する14時発のエスキシェヒル駅行きジュムヒュリエット急行は、電気機関車が客車を牽引する。長距離列車は低床ホームから発着。(南西を見る。2009年11月10日)

距離列車や近郊電車が出入りするだけでなく、構内入換用のディーゼル機関車が客車を引き上げたり、貨車の入れ換え作業を行っていて、シルケジ駅よりもずっと活気がある。停車していたエスキシェヒル駅行きの急行は、14時2分に出発していった。(写真-20、写真-21)

(2010年4月28日記)



写真-21 ハイダルパシャ駅に掲示してあったイスタンブール～アンカラ間の高速列車の広告板。新型高速列車“YHT (YÜKSEK HIZLI TREN)”と接続する急行が1日に4往復運行していて、アンカラまでの所要時間は5時間28分。最下段はアンカラ発とハイダルパシャ発の時刻。(2009年11月10日)

みなとみらい線 沿線施設紹介

横浜高速鉄道株式会社 経営管理部総務課



1. はじめに

みなとみらい線は、横浜駅から元町・中華街駅までの4.1キロ、6駅の鉄道です。みなとみらい21地区、横浜中華街、元町・山手地区など横浜を代表するビジネス・商業・観光エリアを結び、横浜都心部の回遊性を高め、活性化の一翼を担っています。また、東急東横線との相互直通運転により、渋谷方面からみなとみらい方面へのアクセス向上に大きく寄与しています。

今回は、そんなみなとみらい線沿線の定番観光スポットから、ちょっとマニアックな施

設までを駅ごとにご紹介したいと思います。

2. 沿線施設紹介

新高島駅

横浜アンパンマンこどもミュージアム&モール

子供の人気者アンパンマンの世界が広がる体験型ミュージアムをはじめ、ショッピングモールやレストランなどで構成されるテーマパーク。館内にある「ジャムおじさんのパン工場」で作られるキャラクターパンは子供たちに大人気です。





マリノスタウン

天然芝2面、人工芝2面に、約2000名収容可能な観戦スタンドを備えるJリーグ、横浜F・マリノスの拠点となる施設。併設されたイタリアンレストランは、窓越しに天然芝のグラウンドを見渡すことができるので、チームの練習を見ながら食事をすることができます。



みなとみらい駅

横浜ランドマークタワー

地上70階建て、高さ296mを誇る日本一の超高層ビル。タワー棟を中心とするオフィス、ホテル、ショッピングモールを核に、展望フロア「スカイガーデン」や多目的ホール、さらには石づくりのドックを復元利用した広場「ドッグヤードガーデン」など、多彩な施設を併設し、魅力ある一つの街を形成しています。



三菱みなとみらい技術館

宇宙、海洋、交通・輸送、くらしの発見、環境・エネルギー、技術探検の6つのゾーンで構成された館内では、実物のエンジンや大型模型、映像などを使って最先端の科学技術を紹介しています。特にヘリコプターの擬似操縦ができるスカイウォークや深海潜水調査船「しんかい6500」の操作をシミュレーションできる展示が人気です。

馬車道駅

赤レンガ倉庫

明治・大正期以来、貨物船の積み荷倉庫として使われていた2棟の赤レンガ倉庫を改装して生まれたショッピング&グルメタウン。昔のデザインを忠実に再現した避雷針やアーチ窓など建築当初のデザインも見られ、歴史を感じさせてくれます。



海上保安資料館 横浜館

周辺海域の現状と海上警備の重要性などを理解するための施設。平成13年12月22日に発生した、九州南西海域不審船事案にかかる工作船が展示されています。10年近く経過しましたが、工作船に残された弾痕や回収された武器類が、今も事件を生々しく伝えています。

日本大通り駅（県庁・大さん橋）

横浜港大さん橋国際客船ターミナル

大型客船が多数寄港する国際客船ターミナルです。屋上広場「くじらのせなか」からは日本夜景遺産にも選ばれた素敵なハーバービューを満喫できます。客船ターミナルという本来の目的とともに、横浜を訪れる人々や市民の憩いの場、デートスポットでもあります。



神奈川県庁本庁舎

横浜三塔のうち、「キングの塔」の愛称で親しまれている建物。外壁にスクラッチタイルなどを張った5階建ての建物と、屋上部分に五重塔をイメージした塔屋があります。西洋建築に日本の趣向を取り入れたいわゆる「帝冠様式」のはしりであり、後の地方庁舎建築にも大きな影響を及ぼしたと言われています。

横浜税関

横浜三塔の一つ、「クイーンの塔」として親しまれている昭和9年築の横浜税関。高さ51mの塔はイスラム寺院のドームを想わせ、

ロマネスクなど西欧建築様式が混在する外観となっています。1階にある展示室「クイーンの広場」では開港以来の横浜の歴史や、偽ブランド商品、密輸の手口などを資料や実物を用いて展示しています。

横浜市開港記念会館

「ジャックの塔」と呼ばれる赤レンガ造りの時計塔が印象的な建物。開港50周年を記念し、市民の寄付金により建てられました。震災で一部を焼失しましたが、その後復元され、現在は公会堂として利用されています。毎日、日没から22時頃までライトアップされ、幻想的な姿を見せてくれます。

元町・中華街駅（山下公園）

横浜中華街

約500以上の飲食店、雑貨店が集まる、世界でも有数の規模を誇るチャイナタウン。善隣門や東西南北の牌楼（門）、媽祖廟、関帝廟など中国様式の建物の魅力は一見の価値があります。本格的なコース料理も良いですが、安くておいしいランチがおすすめ。複数で食べに行つてそれぞれの料理をシェアすれば、ちょっと豪華なランチが食べられます。



元町ショッピングストリート

横浜開港の歴史と共に発展し、西洋文化の影響を色濃くとどめる横浜元町。みなとみらい線の元町・中華街駅（元町口）を降り立つと、石畳が印象的なショッピングストリートにオリジナリティとホンモノにこだわるお店が軒を連ねます。

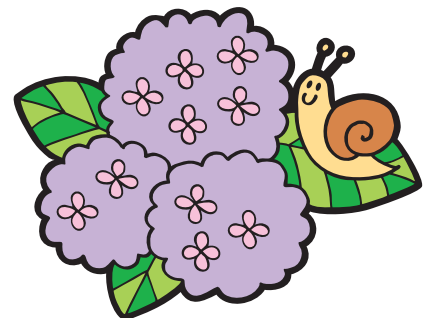
横浜マリンタワー

横浜のシンボル、マリンタワーは昨年の開港150周年を記念してリニューアルしました。山下公園を見おろす2フロアの展望台からは横浜一帯を一望できます。天候によっては富士山も望め、夜にはみなとみらいやベイブリッジの夜景が楽しめます



3. 終わりに

みなとみらい線沿線には、ここでご紹介した以外にも魅力溢れる観光スポットがたくさんあります。沿線の恵まれた観光資源をもっと多くの方に伝え、より多くのお客さまにみなとみらい線をご利用いただくよう広報活動の推進に努めてまいりたいと思います。



会員だより

開業100周年記念ラッピング電車を運転 ～車両外部に歴代車両の細密イラスト～

京阪電気鉄道株式会社

京阪電気鉄道株式会社では、開業100周年を迎えた平成22年4月15日から平成22年10月下旬まで、京阪線で開業100周年記念ラッピング電車を運転しています。

これは、これまでの100年の歴史のなかで、お客さまからの人気が高い車両や、当社車両史において重要な役割を果たした車両など、合計21車両のイラストを車両側面にラッピングするものです。イラストは、鉄道車両イラストの先駆者で半世紀以上にわたって絶大な人気を誇る「片野 正巳氏」によるもので、各車両を細密なイラストで再現しています。

○開業100周年記念ラッピング電車○

使用車両 7000系車両 7両・1編成
運転区間 京阪線（交野線、宇治線、男山ケーブルは除く）

※運転時間や列車種別等は日によって異なります。

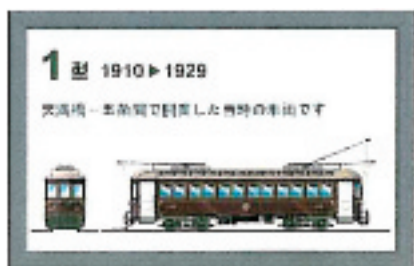
掲載車両

《京阪線》

1型、100型、1000型（300型）、1500型（500型）、1550型（600型）、60型（びわこ号）、1000型（流線型）1300型、1700型、1650型、1900系、2000系、旧3000系、5000系、6000系、8000系、3000系

《大津線》

50型、80型、600形、800系



車両解説部分イメージ

おかげさまで近鉄は創業百周年をむかえます

近畿日本鉄道株式会社

近鉄は、明治43年に奈良軌道株式会社として創業して以来、地域の皆様をはじめとする多くの方々から、長らくのご愛顧をいただき、おかげさまで本年9月16日に創業百周年を迎えます。

これを記念して、当社では、これまでご愛顧いただいたお客さまや株主さまへの感謝の気持ちをこめた様々な記念事業を計画しています。

また、沿線の歴史・文化を重要な経営資源として発展してきた当社として、沿線文化の振興に寄与すべく、いくつかの記念文化事業を計画しております。

○主な記念事業

（お客さまに向けて）

- ・記念きっぷ、記念グッズ等の発売
- ・当社の歩みを振り返る「資料展」開催
- ・創業百周年記念WEBサイトの開設
- ・創業百周年にちなんだシリーズポスターの掲出
- ・グループ会社における記念イベント等（記念文化事業）
- ・「大和文華館」のリニューアル
- ・「旅の文化研究所」事業の直営化
- ・新近畿日本叢書「大和の考古学」の刊行
- ・大和文化会発足七十周年記念誌「古代大和の謎」の刊行
- ・・・・他

お客さまの笑顔をのせて



創業百周年記念ロゴマーク

2010年度版「メトロ&ぐるっとパス」 を発売中

東京地下鉄株式会社



東京メトロでは、2010年4月1日から2011年1月31日まで、東京メトロ1日券2枚と、東京の美術館・博物館等共通入館券実行委員会が発行する「東京・ミュージアムぐるっとパス2010」をセットにしたお得な企画乗車券「メトロ&ぐるっとパス」を発売しています。

今年の「東京・ミュージアムぐるっとパス2010」は、昨年の2009年版から4施設が追加され70の美術館・博物館や動物園・水族館・植物園などの入場券又は割引券がつづられた、便利でお得なチケットブックとなりました。

教養を深めたい方や広く美術を楽しみたい方などにおすすめです。「メトロ&ぐるっとパス」で、東京メトロ沿線の美術館・博物館等を堪能してください。

【発売内容】

「東京メトロ1日券」2枚と「東京・ミュージアムぐるっとパス2010」1冊のセット発売

【発売金額】2,800円

東京メトロ1日乗車券

通常価格710円×2枚＝1,420円

＋

東京・ミュージアムぐるっとパス2010

＝

通常価格 2,000円

3,420円

↓↓

2,800円 <620円もお得>

東京都交通局経営計画 －ステップアップ2010－を策定！

東京都交通局

東京都交通局経営計画 ステップアップ2010



東京都交通局は、平成22年度を初年度とする3か年の新たな経営計画「ステップアップ2010」を策定しました。

「ステップアップ2010」は、これまでの経営計画である「新チャレンジ2007」（平成19～21年度）

の成果も活かしながら、事業環境の変化や厳しい財務状況を踏まえ、諸課題に的確に対応するため、事業の目標と具体的な年次計画を明らかにし、今後、交通局が進むべき道標として策定したものです。

交通局は、計画期間中の平成23年（2011年）に100周年を迎えます。この計画を着実に実施することで、さらなるステップアップを果たし、お客様に信頼・支持され、ともに歩む都営交通を目指していきます。

計画の内容

◇少子高齢化の進展や、公共交通の安全・安定輸送の確保に求められるレベルの高まりなど、交通局を取り巻く事業環境の変化を踏まえ、諸課題に的確に対応するため、地下鉄・バス・都電・新交通などの事業別に、今後の経営の方向を明らかにしています。

◇「安全・安心の確保」「質の高いサービスの提供」「社会的要請への対応」「経営力の強化」のテーマの下で、重点的に取り組む計画事業を選定しています。

◇3か年に取り組む計画事業数は91（うち新規事業25）、総事業費957億円を計上しています。特に、「安全・安心の確保」に関する事業に対しては、597億円（総事業費の62%）を投入し、重点的に取り組んでいきます。

土日・祝日は地下鉄・市バスで
エコ・得しよう！

横浜市交通局



横浜市交通局では、地下鉄・市バスのご利用促進とあわせて、沿線の活性化やセンター南駅、センター北駅周辺地域の駐車場混雑の緩和など、地球環境への配慮を目的に、次のとおり、土日・祝日限定で、グリーンライン専用

1日乗車券の発売及びループバスの運行を行っています。

グリーンライン専用ホリデーチケット

《乗車券の概要》

発売期間：平成22年4月29日～10月31日の土日・祝日

発売券種：2人券（500円）、3人券（700円）、4人券（900円）の3種類

発売場所：グリーンライン各駅 駅事務室

《特典概要》

乗車料金が割安

中山駅～日吉駅を4人券で往復利用した場合、1420円もお得！！

（通常大人290円×4人×往復＝2320円）

特典が盛りだくさん！！

グリーンライン沿線の34箇所の提携施設・店舗でチケットを提示すれば各種割引サービス等が受けられます。

ループバス新規運行、環境乗車券でお得

運行期間：平成22年4月29日～10月31日の土日・祝日

料 金：通常料金（大人210円、小児110円）
各種環境乗車券制度（環境定期券制度・ファミリー環境1日乗車券）を利用することでお得に利用できます。

運行時間：10時～19時の間 30分間隔

ICカード乗車券の名称とデザインを決定

名古屋市交通局

名古屋市交通局が参加するトランパスIC協議会において、平成23年2月に導入予定のICカード乗車券の名称及びデザインを決定しました。

1 名称 **manaca**（マナカ）

「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事業者が手をつなぎ合うことで利便性を向上し、くらしの移動を便利につなぐ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。

2 デザイン （イメージ）



3 サービス開始時期 平成23年2月（予定）

4 「manaca」の導入事業者

名古屋市交通局（市バス・地下鉄）、名古屋鉄道株式会社、名古屋臨海高速鉄道株式会社、名古屋ガイドウェイバス株式会社、名鉄バス株式会社及び豊橋鉄道株式会社の6事業者共通で「manaca」がご利用いただけます。

5 カード発行会社

名古屋市交通局、名古屋臨海高速鉄道株式会社、名古屋ガイドウェイバス株式会社については株式会社名古屋交通開発機構が、名古屋鉄道株式会社、名鉄バス株式会社、豊橋鉄道株式会社については名鉄ICカード株式会社が、同一の名称・デザインのICカード乗車券の発行・運営を行います。

京都市地下鉄5万人増客推進本部の設置

京都市交通局

京都に不可欠な都市装置であり、市民の貴重な財産である地下鉄を将来にわたって安定して運営していくことを目指して策定した「京都市高速鉄道事業経営健全化計画」において、1日5万人の増客目標の達成が最大の課題です。

その実現のためには、交通局が積極的に経営を展開することはもとより、公共交通優先の取組、地下鉄を活かしたまちづくり、市民の理解と主体的な取組など、京都市のあらゆる政策を総動員していくことが不可欠です。

そのため、副市長の下に関係局長級で構成する推進本部を設置し、各局区が地下鉄の増客に寄与する観点を持って自らの局区の施策の一つ一つを展開するなど、地下鉄増客目標達成に向けて全庁を挙げて取り組んでいくこととしました。

発足時期：平成22年4月1日

取組内容

(1)計画の策定と推進

- 各局区はそれぞれに具体的な増客の取組を検討し、経営健全化計画期間上半期（5年間）のアクションプログラムを策定します。

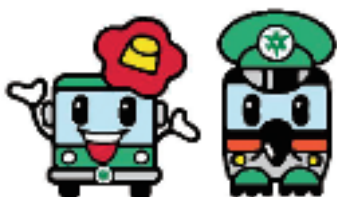
また、その進捗を踏まえて半年ごとに見直しを行うこととします。

- 毎年11月と5月に、前半期の実績と次の半期の取組内容を報告し、進行管理を行います。

(2)進ちょく状況の公表

- 毎月の旅客数の状況（5万人への達成進捗ボード）を掲示します。
- ホームページにて実績を発表し、市民の皆様に公開します。

(3)市民ぐるみで推進する方策を早急にまとめます。



「スカイツリー®トレイン」を運転中

～建設中の東京スカイツリー®と

1/25東京スカイツリーを結ぶギャラリー列車～

東武鉄道株式会社

東武鉄道では、本年4月24日に完成した東武ワールドスクウェア新展示物「東京スカイツリー」（1/25スケール）を記念して、2010年4月24日～8月1日までの期間、現在建設中の東京スカイツリーと鬼怒川の東武ワールドスクウェア新展示物「東京スカイツリー」を結ぶ「スカイツリートレイン」を運転しています。

この列車は、通常土休日に東武日光行き「きりふり275号」として運転している浅草10時30分発の特急列車を、東武ワールドスクウェアの最寄駅である鬼怒川温泉行き「ゆのさと275号」とし、各車両のデッキ部分に、現在建設中の東京スカイツリーの様々な写真やイメージ画を展示して、その成長記録や完成イメージなどを紹介しているほか、列車（4両3編成）の前面と側面に、「SKYTREE^{スカイツリー} TRAIN」のロゴマークを掲出しています。

また、同車両は浅草～東武宇都宮間を毎日運転する特急「しもつけ号」でも使用することから、同列車が停車する春日部、栃木、宇都宮地区のお客さまに対しても東京スカイツリーをPRするほか、「東京スカイツリー＝東武沿線」のイメージ定着を図ります。

ぜひ、この機会にご乗車いただき、東京スカイツリーの完成後の姿などを想像しながら日光・鬼怒川方面の周遊をお楽しみください。



「スカイツリートレイン」

西武・電車フェスタ2010 in 武蔵丘車両検修場

西武鉄道株式会社

西武鉄道株式会社では、6月6日（日）、「西武・電車フェスタ 2010 in 武蔵丘車両検修場」を開催します。このイベントは、地域住民の皆様や西武鉄道をご利用のお客さまに、電車に親しんでいただき、社員とのふれあいを通して、当社事業の理解を深めていただくために開催するもので、会場では、通常目にするることのできない車両検修作業の一部を見学できるだけでなく、車両を運ぶトラバーサへの乗車体験などの体験及び実演イベントがあるほか、電車の写真撮影会（2000系と特急10000系）、鉄道部品・グッズ販売、タレント・立川真司ものまねライブなどを行います。

また、このイベントは、埼玉県や日高市、飯能市などの後援により行われ、両市商工会・商工会議所協力による出店と、高萩中学校吹奏楽部と日高市吹奏楽団によるブラスバンド演奏などで会場内を盛り上げます。

なお、ご来場になるお客さまの利便を図るため、特急車両を使用したヘッドマーク付特別電車「電車フェスタ号」を池袋～武蔵丘車両検修場間に1往復運転するほか、ヘッドマーク付特別直通臨時電車を西武新宿駅～武蔵丘車両検修場間に片道1本運転するとともに、飯能駅～武蔵丘車両検修場間にヘッドマーク付直通電車として「行き」1本、「帰り」3本が運転される予定です。同時に飯能駅北口から会場への無料直通送迎バスの運転も行います。



ゆめ・まち親子チャリティコンサート

阪急電鉄株式会社



梅田芸術劇場

阪急電鉄では、阪急阪神ホールディングスグループで推進する社会貢献活動「阪急阪神未来のゆめ・まちプロジェクト」の一環として、「阪急電鉄Presents 大阪フィルハーモニー交響楽団 ゆめ・まち 親子チャリティコンサート～桂（かつら）米團治（よねだんじ）のおはなしつき～」を、2010年6月19日（土）に梅田芸術劇場メインホールにおいて開催します。

このコンサートは、日本を代表するオーケストラである大阪フィルハーモニー交響楽団の演奏を通して、こども達に本物の音楽の迫力や感動を体験していただくことを目的としています。

ナビゲーターには、クラシック音楽にも造詣の深い落語家 桂 米團治氏を迎え、軽妙な語り口で楽しく音楽の世界を案内していただきます。

また、当日ご参加のお子様の中から実際にタクトを振っていただく「指揮者体験」や、オーケストラ演奏と桂 米團治氏のナレーションによる交響的物語「ピーターと狼」など、親子で楽しくクラシック音楽に親しんでいただくプログラムを用意しています。

なお、コンサートのチケット収入は、支援を必要とするこども達のために全額を寄付します。

当社では、これからもこども達の豊かな体験や夢を育むことで地域社会へ貢献することを目指し、「阪急阪神未来のゆめ・まちプロジェクト」の重点領域の一つである「次世代の育成」に取り組んでまいります。

なお、チケット発売は4月16日より開始しています。売り切れの場合は、ご容赦ください。

お問い合わせ先：梅田芸術劇場

☎ 06-6733-3800

鉄道関連博物館紹介

電車とバスの博物館



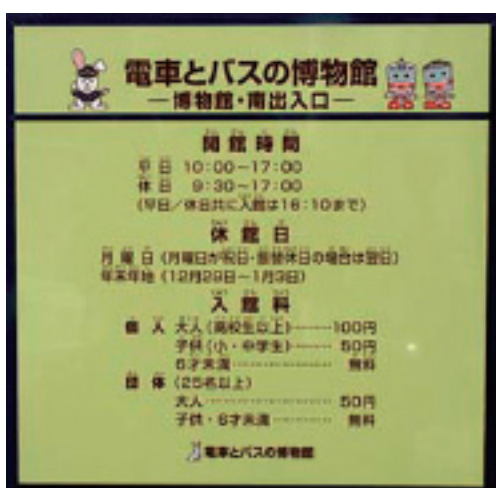
「電車とバスの博物館」は、東京急行電鉄が運営する鉄道保存展示施設で川崎市宮前区にあります。

最寄駅は東急田園都市線宮崎台駅で、田園都市線高架下に建物があります。

当博物館は1982年（昭和57年）4月、東急創立60年を記念して川崎市の高津駅高架下に開館し、2002年（平成14年）9月には、田園都市線複々線化工事に伴い移転のため一時休館をしましたが、2003年（平成15年）3月21日、現在地に移転し再開しました。

また、財団法人東急弘潤会の建物の一部をイベント館として使用しています。

東急電鉄の旧型車両の展示や、電車・バス・飛行機、そしてパノラマ模型などの運転シュミレーターなど、大人も子供も楽しめる体験型の博物館となっています。



博物館のご案内

南出入口 博物館 4 階

受付

専用通路展示/館内のご案内/ご挨拶

自動券売機と自動改札機

博物館 3 階

パノラマシアター

交通パノラマシアター（H0 ゲージパノラマ

+映像）/映像シアター

昔の電車と駅

駅/電車/デハじいちゃん・昔語り/風景の変遷/東急情報ステーション

なんでもものしりステーション

検索パソコン/おもいでカード発行カウンター

電車と線路

安全運行/電車のドクター/線路のドクター/電車のエネルギー/運輸指令所の仕事

ミュージアムショップ



北出入口 博物館 2 階

博物館駅

デハ 3450 形/「ラッピー駅長と仲間たち」（撮影コーナー）

自動券売機と自動改札機

東出入口 博物館 1 階

電車のホーム

電車運転シミュレーター（8090 系）/ホーム

電車運転シミュレーター（モハ 510 形）

自動改札機

停留場

バス運転シミュレーター（東急コーチ）/道路を渡るときは/玉電（デハ 200 形）/

休憩コーナー

バスの整備場

バスの構造と操作/バスものしりコーナー/バスの安全・正確・快適

イベント館

イベント広場

多目的ホール・図書室

屋外展示場

飛行機操縦シミュレーター（YS - 11）/シンボル展示（モハ 510 形）

自動改札機

博物館4・3階



◎受付◎

専用通路展示/館内のご案内/
ごあいさつ

◎パノラマシアター◎



電車のはたらきや役割を、HOゲージ模型でリアルに再現。運行していない時もパノラマ映像を上映します。

◎昔の電車と駅◎



昭和30年度～40年代頃の高津駅、旧駅舎と改札口やデハ1形車両を復元しています。

◎なんでもものしりステーション◎



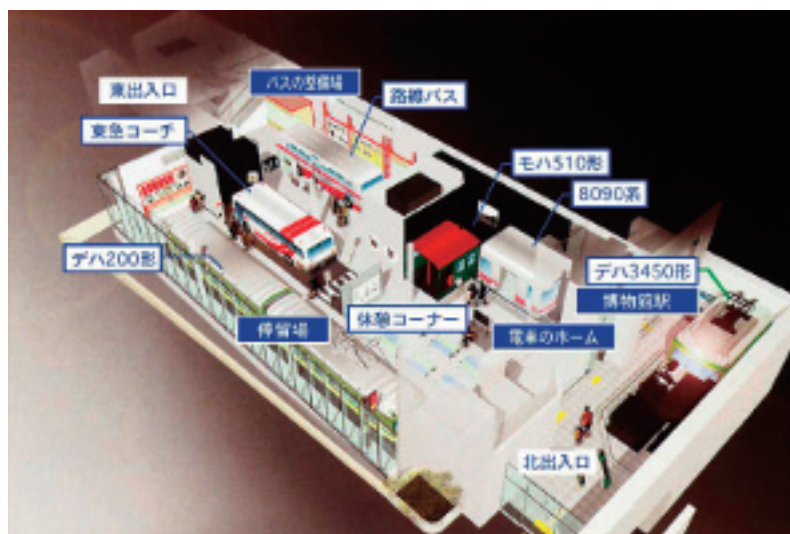
電車やバスについての、ものしりクイズに挑戦。館内の案内や、他の博物館の紹介もしています。

◎電車と線路◎



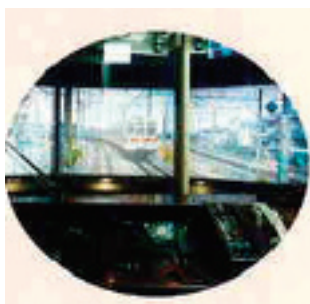
「安全運行システム」を、人気の0ゲージ模型運行シミュレーターで解説。実際の操作パネルやPCモニターで臨場感たっぷりです。

博物館2・1階



電車運転シミュレーター 電車のホーム

◎8090◎



1980年（昭和55年）、東急で初めて車体側面に赤帯をつけたステンレスカーです。

バス運転シミュレーター 停留場

◎東急コーチ◎



1975年（昭和50年）に日本で初めてのデマンドバスとして、自由が丘から駒沢間に導入された東急コーチの1号車で、現在は運転シミュレーターとして活用されています。

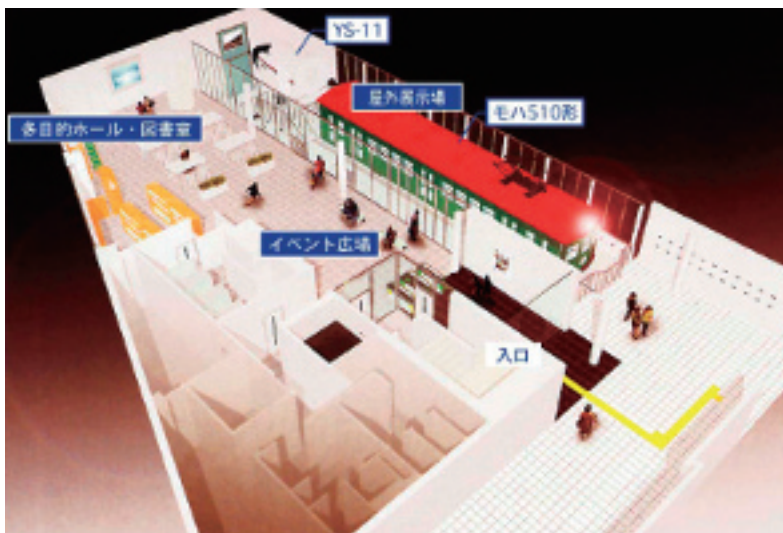
地元の鷺沼線が収録されており、運転結果はコンピュータで診断の上採点されます。

◎玉電（デバ200形）◎



1995年(昭和30年)から国道246号線上を走り続けた、飛行機のように断面が卵の形をした路面電車です。その愛嬌あるスタイルから「ペコちゃん」「いもむし」と呼ばれ人気者でした。廃車後は多摩川園で保存されていましたが、同遊園地の廃止に伴い高津駅の高架下改札前移設を経て、館内に移設されました。

イベント館



「博物館」と「イベント館」は、それぞれの建物が分かれていて、博物館から道路を渡った所に「イベント館」があります。

イベント館では入館券を売っていないので、博物館で入館券を買う必要があります。

博物館1階にあるシミュレータのある「モハ510系」がイベント館に展示されています。

屋外展示場

◎飛行機操縦シミュレータ（YS11）◎



飛行機が展示されているのは、東京急行電鉄が日本エアシステム（現・日本航空インターナショナル）の親会社であったことに由来します。

初飛行は1962年（昭和37年）で、1974年まで182機製造されました。滑走路が短くても離着陸でき丈夫で人気がありました。

日本航空機製造 YS - 11 - 109 JA8662 「なると」

◎飛行機操縦シミュレータ (Y S11) ◎



1931年～1936年（昭和6年～11年）、通勤・通学用の郊外電車として開発・製造され、みなさまの足として活躍しました。モダンでアンティークな造りは女性にも人気がありました。



美しい時代へ——東急グループ



東急電鉄

施設のご利用案内

開館時間 平日：10：00～17：00

休日：9：30～17：00

（シミュレーター体験は16：45まで）

休館日

月曜日（月曜日が祝日・振替休日の場合は翌日）

年末年始（12月29日～1月3日）

入館料

個人：

大人（高校生以上） 100円

子供（小・中学生） 50円

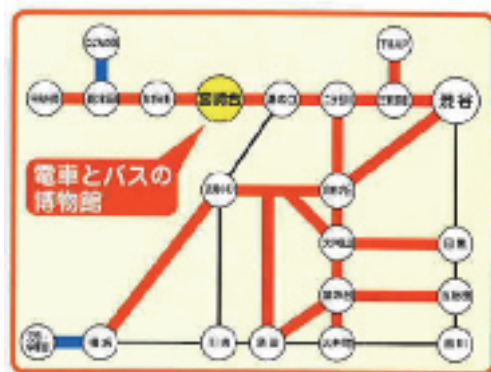
6歳未満無料

団体（25名以上）：

大人（高校生以上） 50円

子供（小・中学生） 6歳未満無料

交通案内



電車とバスの博物館

川崎市宮前区宮崎 2 - 10 - 12

※田園都市線宮崎台駅下車（隣接）

T E L : 044-861-6787

<http://www.tokyu.co.jp>

地下鉄有線・無線

★地下鉄情報★

痴漢撲滅キャンペーン 関東鉄道16社局

東京メトロ、東京都交通局など関東の鉄道事業者16社局では、4月15日から28日まで、警察と連携して、お客さまに安心して鉄道をご利用いただけるよう、新入社員や新入生など新たに鉄道をご利用になるお客さまが増える時期に合わせて「痴漢撲滅キャンペーン」を実施しました。

関東の16鉄道事業者と警察庁・4都県警察が広範に連携して「痴漢撲滅キャンペーン」に取り組むのははじめてで、キャンペーン期間

中は、警察のご協力のもと警戒を強化するとともに、痴漢の加害者に警告を発する一方、被害に遭われたお客さまには駅係員などにお知らせいただきたい旨の呼びかけを行いました。



開業100周年祝う 京阪 中之島駅で記念出発式

京阪電気鉄道は、開業100周年を迎えた4月15日、中之島駅で記念出発式を行った。

式で、乗務員の制服を着た上田社長が「沿線の方々に支えられ、開業100周年を迎えることができた。今後も進取の精神で、地域の発展に貢献していきたい」とあいさつした。

続いて、上田社長、同社イメージキャラクター「おけいはん」を務める女優の日向千歩

さん、川端大阪エリア統括駅長がテープカットし100周年を祝った後、上田社長と日向さんが出町柳行記念列車に特製ヘッドマークを取り付けた。（平成22年4月19日 交通新聞）

カウンタダウンボードを設置 「成田スカイアクセス」開業までの

京成電鉄は、「成田スカイアクセス」の開業（平成22年7月17日予定）に向けて、カウンタダウンボードを設置し、開業までの日数をお知らせしています。

まもなく日本の空港アクセスが世界クラスに代わります。新しい成田空港アクセスの誕生にご期待下さい。

カウンタダウンボードの設置個所は、京成上野駅・日暮里駅・空港第2ビル駅・成田空港駅・京成電鉄本社です。

「2010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」

東京メトロ、東京急行電鉄株式会社、小田急電鉄株式会社、西部鉄道株式会社、京王電鉄株式会社、東武鉄道株式会社の6社は、2010年4月15日から8月31日までの間、各社の沿線にある花と寺社の名所を巡り、最寄の駅に設置されたスタンプを集めた方に抽選で双眼鏡やトレッキングアンブレラ（携帯用雨傘）、保温弁当箱などをプレゼントするイベント「2010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」を開催しています。

1 階をグループ席に 近鉄 2 階建て特急「ビスタカー」

近畿日本鉄道は4月29日から、大阪―伊勢志摩で運転する2階建て特急「ビスタカー」の1階席を3～5人利用に限定したグループ専用席とし、これに合わせて同席の改造を行います。専用席は、グループ全体で同一区間を利用し、全員の特急券を1枚で発行するのが条件で、主要駅窓口で取り扱い、特急券自動発売機やインターネット予約サービスでは発売はしません。

これに伴い、1階席をヨットのキャビンイメージした座席に改装、シートは海を連想させるブルーとし、和紙調のガラスを用いたパーテーションを設けて独立性を高めています。4月29日から1編成を投入し2往復（土日3往復）運転しています。他の14編成も今秋以降順次改装します。

連続テレビ小説「ゲゲゲの女房」の舞台 「調布」の観光情報をPR 京王電鉄

京王電鉄株式会社は、NHKで放送中の連続テレビ小説「ゲゲゲの女房」の舞台が、調布市（調布駅周辺）に移るのに合わせて、さまざまな調布の観光情報を発信します。

当社WEBサイト上に「ゲゲゲの散歩マップ」を展開し、調布駅周辺を中心にドラマの舞台地などを紹介します。

また、京王線の駅や車内でポスターによるドラマの告知をするほか、「ゲゲゲの女房特別編集版」パンフレットを作成し京王線全駅に設置します。

細密イラストで見る 京阪電車 車両の100年

京阪電気鉄道は4月22日、開業100周年を記念

し「細密イラストで見る京阪電車車両の100年」を刊行しました。本書は、この100年間に同社に在籍した各種形式を精密なカラーイラスト（1/100スケール）で網羅した、ファン必見・必携の参考書です。

イラストは、この手の精密画の第一人者である片野正巳さんによるもの。

懐かしい形式から現役の形式まで、京阪電車の魅力が手に取って判ります。

もちろん収録全形式がスケールイラストで描かれており、車両の塗色も忠実な考証に基づいていますので、模型作りのための絶好の資料としてお勧めです。

一部の形式は1/80スケールの線画にもなっています。（・1550型（600）・1580型（700）・16型・60型）

現役車両の諸元表、編成表も収録してあります。A4変形オールカラー、144ページ

どんたくヘッドマーク車両 運転

福岡市交通局では、博多どんたく港まつりに合わせて、空港線・箱崎線及び七隈線で「どんたくヘッドマーク」を取り付けた車両を運転しました。

運転日は空港線・箱崎線が4月22日から5月4日までの13日間で、七隈線が4月23日から5月4日までの12日間。

どんたくヘッドマーク付き車両は、1000N系車両（3編成）、2000系車両（2編成/イルミネーション付）、3000系車両（3編成）。

どんたく期間中は、交通規制等による渋滞が予想され、どんたく見物には地下鉄は早くて便利でした。



名古屋市交通局 駅ちかウォーキング 参加者通算5万人突破

名古屋市交通局で2008年4月より実施してきました駅ちかウォーキングの参加者が4月24日（土）に、5万人を突破しました。

4月24日、ゴール地点である金山駅において、記念セレモニーを行い、5万人目になられたご家族には、交通局からドニチエコきっぷ10枚セットとハッチーの特製ぬいぐるみを、協賛のミズノ株式会社からウォーキングシューズ男女ペアを贈呈いたしました。

今回の5万人突破を感謝しまして、5月9日開催した、駅ちかウォーキング「郷土の英傑ゆかりの地と名古屋競輪場バンク特別公開！」では、参加していただいた方全員に、記念品として、ロゴ入り特製ボールペンをプレゼントしました。

円山動物園の動物写真が登場！！

札幌市地下鉄 円山公園駅

札幌市交通局と円山動物園のタイアップ企画商品「ウィZOOユーパスポート」の発売を記念し、ゴールデンウィークの地下鉄円山公園駅利用者の目を楽しんでもらうため、飼育動物の写真を4月22日～5月31日までの間掲示しました。

地下鉄円山公園駅を利用の際に、ホッキョクグマやレッサーパンダなどのかわいらしい動物や迫力あるトラやコドモオオトカゲといった爬虫類の写真をお楽しみいただきました。

4社合同ウォーキングイベント

西武・京王・小田急・東急

西武鉄道、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄の4社では合同で、5月29日、6月26日、

9月25日、10月30日の各土曜日、合計4回にわたる「第12回私鉄リレーウォーク ～駅から駅へ、季節をめぐるウォーキング！～」を開催します。

「第12回私鉄リレーウォーク」では、上記私鉄4社の駅間を、各回約12.5kmのリレー形式（小田急～東急～京王～西武～小田急）で合計4回、約50kmにわたって実施します。いずれも、各社沿線の水辺、遊歩道の散策や公園、神社などの史跡にお立ち寄りいただけるコースになっています。

事前の申し込みや参加費は不要です。

開催日当日午前9時30分から午前11時00分までの間にスタート駅にお集りいただき、申し込み後案内に従って、自分のペースでゴール駅までウォーキングをお楽しみいただけます。

各回とも、午後3時30分までにゴールされた方に、もれなく「参加賞」を、全4回参加された方には、「完歩賞」を贈呈します。

「せんとくんクーポン」発売 阪神 ～奈良の魅力に出逢うモデルコースも紹介～

阪神電気鉄道では、社団法人平城遷都1300年記念事業協会が発行する「せんとくんクーポン」を阪神電車の各駅長室で4月23日から発売しています。

このクーポンは、平城京歴史館の無料入館券と天平衣装体験の無料田楽引換券、さらに奈良県内文化施設や温泉施設等73施設の入場割引券が付いた「せんとくんクーポン」と、奈良の国宝、重要文化財等を効率よく巡る30のモデルコースを掲載し、コースの見所を開設した「国宝巡礼奈良まほろば手帳」、さらに奈良県内を複数のエリアに分け施設紹介とまほろば寄稿を掲載した「大和を歩こう」の3点セットにして、通常1,310円のところ、このクーポンは、上記全てがセットになって1,200円と大変お得です。

有馬・六甲周遊1 dayパス（基本フリー）発売



有馬温泉と六甲山の“神戸の2大観光スポット”を存分にお楽しみいただける周遊フリー乗

車券「有馬・六甲周遊1 dayパス」を発売しております。

この乗車券は有馬温泉・六甲山までの周遊乗車券と有馬温泉の「金の湯」又は「銀の湯」が利用できる入湯券と施設ご優待券などがセットになっています。

なお、入湯券は「金の湯」又は「銀の湯」の、どちらか一方のみの利用となりますが、同封の2割引券をご利用いただくことで手軽に「金の湯」「銀の湯」の両方をお楽しみいただけます。

発売期間：22年4月10～22年12月26日

発 売 額：2,300円（大人1人のみ発売）

発売場所：

- ・神戸市営地下鉄
三宮駅売店、新神戸駅売店、市バス・地下鉄お客さまサービスコーナー
- ・北神急行電鉄 谷上駅
- ・神戸電鉄 有馬温泉駅
- ・阪急電鉄 三宮サービスセンター、六甲駅

「龍馬、マナーの行く末を案ず」 京阪マナーポスター新シリーズ

京阪電鉄では、車内や駅構内でのマナー向上を呼びかけるマナーポスターの新シリーズ「龍馬、マナーの行く末を案ず」を4月20日から来年3月まで、計6枚掲出します。

今回のポスターは、NHK大河ドラマ「龍馬伝」の放映で注目を浴び、当社沿線にもゆかりの地が多数存在する“坂本龍馬”を題材にしました。“筆まめ”で知られる龍馬の行動を

モチーフにし、龍馬が、西郷隆盛や中岡慎太郎など関わりの深かった人物に乗車マナーにまつわる手紙を書くという内容です。

また、ポスター内では、龍馬や手紙の宛先となる人物にゆかりが深い京阪沿線の観光スポットも紹介しており、乗車マナーの守られた気持ちの良い電車で京阪沿線の龍馬ゆかりの地を巡っていただければと思います。

今後も引き続きマナーポスターをはじめ、車内放送など様々な機会を通じて、マナーの大切さを呼びかけ、快適な車内環境の実現に努めていきます。

公共交通の維持・再生 財源問題が課題 「交通基本法案」の議論で

国土交通省が来年の通常国会への提出を目指す「交通基本法案」をめぐっては、自由に移動できる権利を「移動権」として保障する新法の骨格が固まったが、法制化に向けて大きな課題となるのが公共交通を維持・再生するための財源問題。

国の財政健全化が呼ばれる中で地方鉄道やバスへの助成を大幅に増やすのが難しく、公共交通の維持には抜本的な発想転換が必要となる。同省の交通基本法検討会では、交通の全モードを統合する新しい特別会計制度を創設するなどの意見が出されている。

昨年11月に設置された同省の交通基本法検討会は、3月末に中間整理の形で議論を集約。新法の柱を、①移動権の保障と国による支援制度拡充②環境にやさしい交通体系の実現③地域の活力を引き出す交通網の充実—の3項目にまとめている。

（平成22年5月18日 交通新聞）

Suica・PASMOの4月の 電子マネー利用件数4,500万件を突破

交通系ICカードであるSuica・PASMOの1ヶ月当たりの電子マネー利用件数が4月に4,500万件を突破しました(約4,531万件)。

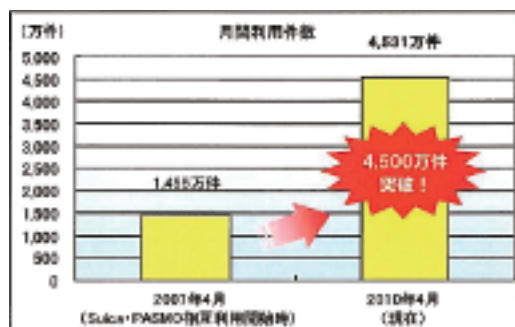
Suica電子マネーは、2004年3月のサービス開始以来、駅ナカ・街ナカのコンビニエンスストア、飲食店、スーパー、飲料自販機、観光地等への導入を進め、生活のあらゆるシーンで、電子マネー決済をご利用いただける箇所の拡大に取り組んできました。

また、PASMO電子マネーアクワイアラ11社が、沿線地域を中心にご利用機械の拡大を目指して駅ナカ・街ナカ・公共機関でのサービスの提供に取り組んできました。

今後ご利用可能箇所の拡大を図るとともに、利便性を向上させることで、お客さまのご期待に応えてまいります。

※PASMO電子マネーアクワイアラ11社

小田急電鉄・京浜急行電鉄・西武鉄道・東京急行電鉄・東京地下鉄・東京都交通局・東武鉄道・京王電鉄・京成電鉄・相模鉄道・首都圏新都市鉄道



新しいPRビデオ完成 仙台市東西線

仙台市交通局では、現在建設中の地下鉄東西線について、今年度には全線において本体土木工事に着手するなど事業が目に見える形

で進んでいる中で、市民に最新の情報を提供し、東西線に対する理解を一層深めるとともに開業に向けての気運を高めるために、新たなPRビデオ「探検！発見！地下鉄東西線」を制作しました。

1 作品の概要

<ストーリー>

小学生の仲良し3人組「東トオル・西ススム・未来ちゃん」は地下鉄東西線に興味津々。学校の帰り道にひょんなことから地下の東西線を探る冒険に出かけます。地底では巨大モグラの「ホリホリ」など様々なキャラクターが登場して、東西線について解説していきます。3人組は東西線への理解を深めていき、完成時の近未来を大いに期待するようになります。

<内容>

上映時間は約18分。

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

2 利用方法

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

人事だより

総務省

◎平成22年3月31日付け

辞職（兵庫県副知事）

辞職（地方公共団体金融機構管理部長）

辞職（仙台市環境局理事）

金沢 和夫

（大臣官房審議官（財政制度・財務担当））

井上 宜也

（自治財政局公営企業経営企画室長）

竹中 正博

（自治財政局公営企業経営企画室課長補佐）

◎平成22年4月1日付け

大臣官房審議官（財政制度・財務担当）

自治財政局財政課長

自治財政局公営企業経営企画室長

自治財政局公営企業経営企画室課長補佐

自治財政局財政課主幹

自治財政局公営企業課主幹

平嶋 彰英

（自治財政局財政課長）

黒田 武一郎

（自治行政局地域政策課長）

笠井 敦

（自治財政局財務調査官）

藤田 康幸

（岡山県総務部財政課長）

小澤 高志

（自治財政局公営企業課主幹）

佐藤 彰

（政治資金適正化委員会事務局主幹）

国土交通省（鉄道局）

◎平成22年4月1日付け

大臣官房審議官

（国土計画・鉄道局・国際）

旅客輸送業務監理室長

駅機能高度化推進室長

車両工業企画室長

田村 明比古

（国土計画・国際）

滝沢 広明

（総務課長補佐）

田中 一弘

（港湾局港湾情報化推進室長）

北原 政宏

（高知港湾・空港整備事務所長）

輸送障害対策推進官

瀧田 清実

(独 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
鉄道建設本部業務部担当課長)

安全監理官付鉄道安全監査官

梶川 真一

(静岡運輸支局首席運輸企画専門官)

総務課長補佐

多賀谷 孝

(国土交通大学校柏研修センター総務課長)

都市鉄道課長補佐

跡辺 政美

(財務課長補佐)

都市鉄道課長補佐

中澤 修

(都市鉄道課専門官)

財務課長補佐

遠藤 直明

(総務課長補佐)

旅客輸送業務監理室課長補佐

栗原 明宏

(旅客輸送業務監理室専門官)

駅機能高度化推進室課長補佐

伊藤 康二

(鉄道業務政策課長補佐)

技術企画課長補佐

五十嵐 三智雄

(北海道運輸局首席鉄道安全監査官)

技術開発室課長補佐

陶山 基

(総務課企画室課長補佐)

総務課企画室課長補佐

金丸 佳介

(技術開発室専門官)

総務課専門官

高橋 幸一

(独 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
予算課長補佐)

駅機能高度化推進室専門官

尾崎 達郎

(都市鉄道課専門官)

技術開発室専門官

磯本 耕一

(関東運輸局鉄道部技術第二課長補佐)

◎平成22年5月1日付け

総務課長補佐

千葉 文良

(財務課課長補佐)

財務課課長補佐

吉田 一彦

(独 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
鉄道助成部助成第二課課長)

国土交通省（都市・地域整備局）

◎平成22年3月31日付け

辞職（北九州市建築都市計画部長）

辞職（静岡市副市長）

辞職（高知県土木部住宅課長）

辞職（岩国市都市整備審議官）

辞職（山形県総務部地域・交通政策課長）

辞職（熊本市都市政策部長）

辞職（伊勢原市都市部長）

林田 康孝

（都市計画課土地利用調整官）

清水 喜代志

（都市総合事業推進室長）

村上 真祥

（市街地整備課長補佐）

新階 寛恭

（都市総合事業推進室課長補佐）

竹内 重貴

（都市開発融資推進室課長補佐）

青柳 太

（市街地整備課長補佐）

竹内 浩一郎

（緑地環境室課長補佐）

◎平成22年4月1日付け

都市計画課土地利用調整官

都市総合事業推進室長

街路事業調整官

市街地整備課長補佐

都市総合事業推進室課長補佐

都市開発融資推進室課長補佐

まちづくり推進課企画専門官

まちづくり推進課企画専門官

緑地環境室課長補佐

公園緑地・景観課企画専門官

平松 幹朗

（住宅局住宅政策課企画専門官）

神田 昌幸

（街路事業調整官）

英 直彦

（岐阜市副市長）

東野 文人

（住宅局住瑕疵担保対策室課長補佐）

角田 陽介

（国土計画局広域地方計画課課長補佐）

宮下 宗一郎

（まちづくり推進室課長補佐）

鹿子木 靖

（熊本市都市建設局次長）

堤 洋介

（広島県都市事業管理課長）

広田 和男

（都市計画調査室課長補佐）

戸田 克稔

（九州地方整備局国営海の中道海浜公園事務所長）

業 務 報 告

●平成22年度地下鉄技術協議会第64回総会

日時：平成22年4月15日(木)～16日(金)

場所：京都市

内容：平成22年度協議会の各部会の運営について他

●「SUBWAY」編集委員会（第170回）

日時：平成22年4月23日(金) 12：15

場所：スクワール麴町

内容：平成22年7月号（NO.184）の編集について

●監事監査

日時：平成22年4月27日(火) 10：30

場所：日本地下鉄協会

内容：平成21年度事業報告及び収支決算等についての監査

●第45回運営評議会

日時：平成22年5月12日(水) 14：00

場所：弘済会館

内容：平成21年度事業報告及び収支決算等について

●第24回「リニアメトロ」運営委員会

日時：平成22年5月13日(木) 10：30

場所：弘済会館

内容：平成21年度事業報告・収支決算（案）及び平成22年度事業計画・収支予算（案）等の検討について

●第50回理事会

日時：平成22年5月20日(木) 15：00

場所：ホテルフロラシオン青山

内容：平成21年度事業報告及び収支決算等について

●第31回総会

日時：平成22年5月20日(木) 16：00

場所：ホテルフロラシオン青山

内容：平成21年度事業報告及び収支決算・平成22年度事業計画及び収支予算案等について

第31回通常総会の開催



第50回理事会における付議議案の議決を経て、平成22年度事業計画・収入支出予算（案）等を審議するため、第31回通常総会が次のとおり開催されました。

日時：平成22年5月20日（木）15：00

場所：ホテルフロラシオン青山（東京都港区南青山）

議事

- ・第1号議案 平成21年度事業報告
- ・第2号議案 平成21年度収入支出決算報告
- ・第3号議案 平成22年度事業計画（案）
- ・第4号議案 平成22年度収入支出予算（案）
- ・第5号議案 平成22年度普通会员の会費の額及び納付方法（案）
- ・第6号議案 役員の選任（案）

金丸理事長の開会司会のもとに、梅崎壽副会長の開会挨拶後、来賓の国土交通省・総務省の出席者が紹介され、続いて国土交通省高田順一大臣官房審議官及び総務省細田隆大臣官房審議官のご挨拶がありました。（別掲）

会長議長の下に、上記通常総会付議事項が審議され、いずれも原案どおり可決され、総会終了後は、多数の来賓及び会員等が出席し懇親会が開催されました。



高田順一 国土交通省大臣官房審議官挨拶



ただいまご紹介いただきました高田でございます。

本日ここに、社団法人日本地下鉄協会の第31回通常総会が開催されるに当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

日頃より、貴協会におかれましては、鉄道行政の円滑な推進にご協力いただいております、厚く御礼申し上げます。

地下鉄は、全国の都市圏において、通勤通学輸送の中核を担うとともに、JRや民鉄各社と相互直通運転を行う等高度な鉄道ネットワークの形成に寄与しており、基幹的な公共交通機関として、その役割は益々重要になっております。

このような中、昨今の未曾有の経済不況から多少の回復傾向はあるものの、依然、少子高齢化等、鉄道を取り巻く環境は厳しいものがありますが、鉄道事業の基本であります安全・安心の確保につきましては、国民の関心は益々高まっていることから、今後とも万全を期して取り組んでいただきたいと思います。

さて、地下鉄事業は、地域経済の活性化、地球環境問題等の課題に引き続き対処する必要があると考えておりますが、最近の施策についての動きにつきまして申し上げます。

現在、地域公共交通の維持、再生、活性化を図ること等を目的とした交通基本法案について、次期通常国会の提出に向けて、国土交通副大臣と国土交通政務官を中心とした「交通基本法検討会」を設置し、同法の制定と関連施策の充実に向けた検討が行われております。検討会では、本協会会長であります、奥山仙台市長や東京メトロの奥副社長におかれましても、地下鉄事業を行う者として本検討会において、プレゼンテーションを行っていただいているところです。いずれにいたしましても、交通基本法の制定により鉄軌動事業者の果たす役割が、今後益々重要になるものと思われれます。

こうした状況の中ではありますが、地下鉄の新線建設では、名古屋市6号線が今年度末に開業する予定であり、仙台市東西線についても平成27年度の開業を目指して鋭意事業を進捗させております。また、鉄道駅のバリアフリー化については、今年が整備目標年次となっておりますので、引き続き積極的な取り組みをお願いいたします。

なお、今年度より、列車運行円滑化工事として、プラットフォーム上における旅客の滞留により発生する列車の遅延を防止する工事等を支援の対象として追加し、各整備に対する所要の予算額を確保するとともに支援の充実を図っているところであります。

これらの制度を活用し、今後とも、利用者の視点に立った取組みを進めていただきますようお願いいたします。

最後になりましたが、日本地下鉄協会及び加盟各事業者のご発展並びにご出席の皆様のご健勝、ご活躍を祈念いたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。

細田隆 総務省大臣官房審議官挨拶



ただいまご紹介にあずかりました、総務省大臣官房審議官の細田でございます。

社団法人日本地下鉄協会の平成22年度通常総会に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

まず、皆様方には、日頃からそれぞれの地域において、地下鉄事業の発展にご尽力いただいているところであり、心から敬意を表する次第であります。地下鉄事業は、大都市における基幹的交通機関として、都市生活に欠くことのできないものであり、今後とも安全で良質なサービスを提供し、住民福祉の増進に貢献していただきますよう切に希望するものであります。そのため、総務省といたしましては、必要な地方債資金の確保や地方財政措置の確保を通じて、地下鉄事業の円滑な運営とその経営基盤の強化について積極的にお手伝いさせていただくことが重要な役割と考えており、平成22年度におきましては、交通事業分として、地方債計画に2,698億円を計上するとともに、地方財政計画に1,228億円の繰出金を計上いたしました。

さらに、平成19年度から実施している公債費負担軽減策につきましても、昨年度で終了となる予定でございましたが、深刻な地域経済の低迷等の事態を踏まえ、3年間延長することとし、今年度から平成24年度まで、引き続き公的資金の補償金免除繰上償還等を行うことといたしました。これまでの対策と同様に徹底した総人件費の削減等をはじめとする行政改革・経営改革を行う団体を対象に、高金利の地方債の公債費負担を軽減する措置を講じることとしております。

また、公営企業会計については、約40年ぶりとなる大きな改正に向けて、昨年末に地方公営企業会計制度等研究会において、①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、②公営企業の特性等を適切に勘案すべきこと、③「地域主義」の確立に沿ったものとするを基本的な考え方とした報告書がとりまとめられました。現在、資本制度等の見直しを内容とする法改正を今国会に上程しているところではありますが、今後は、さらに、各公営事業者の皆様からいただいた意見等も踏まえつつ、現行の借入資本金の負担計上等を内容とする所要の政省令改正等に取り組んでまいります。

さて、地方公営企業を取り巻く状況については、規制緩和が進み、地方財政においても昨今の経済危機を受けて、引き続き大幅な財源不足が生じているなど、より厳しいものとなっております。

特に、地下鉄事業については、交通手段の多様化等により競争が促進される中で旅客輸送サービスの一層の向上も求められており、安全性の確保に留意しつつ企業の経済性を発揮し、経営の一層の健全化・効率化に努めていただきますようお願い申し上げます。

最後になりましたが、皆様方のご健勝と社団法人日本地下鉄協会のご発展を祈念いたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。

編集後記

SUBWAYは、本号から新年度（平成22年度）の発刊となります。

会員の皆さんには、引き続きのご支援をお願いいたします。

巻頭随想は、京王電鉄株式会社の永田正社長より「さらなる安全性、サービス向上と環境にやさしい鉄道を目指して」と題して玉稿を賜りました。

京王電鉄は、東京都西部を中心に神奈川県北部にもまたがる、首都圏交通の大動脈の一翼を担っています。

当社では、「安全は最大の使命であり、最高のサービスである」との信念のもと、安全性の向上に全社をあげて取り組んでいます。

一方、サービス向上の取り組みとして、駅や車両のバリアフリー化を推進しているほか、環境にやさしい鉄道を目指し、企業としての社会的責任を果たすため、省エネルギー化をはじめと

した地球温暖化防止のための緒施策を積極的に推進しています。

論説は、京都大学大学院工学研究科の中川大教授に「採算神話と交通社会資本整備」と題して、日本の交通社会資本の整備における採算性による評価と便益について論じていただきました。

* * *

今月の「コーヒータ임」で大野博良さんから、戦跡めぐりと海岸線の美しさ「米軍基地移設問題に揺れる沖縄」と題してご執筆いただきました。

沖縄は民主党の新政権誕生後、普天間飛行場移設問題にゆれています。

在日米軍基地の多くを受け入れている沖縄の人達にとって、少しでも好ましい結果になることを願わざるをえません。

SUBWAY（日本地下鉄協会報第183号）

平成22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。

横浜高速鉄道(株)



神奈川県庁本庁舎（横浜三塔 キング）



横浜税関（横浜三塔 クイーン）



横浜市開港記念会館（横浜三塔 ジャック）

「調べ」をどうぞ。

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

宝くじの収益金は、
身近な街づくりに役立っています。



当せんはしっかり調べて、しっかり換金。



財団法人 **日本宝くじ協会**

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

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