

# SUBWAY

● 日本地下鉄協会報 第182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

3  
2010



# SUBWAY 2010.3 目次

---

巻頭随想	神戸電鉄の変遷と路線存続への取り組み…………… 3 神戸電鉄株式会社 取締役社長● 原田 兼治
論 説	都市高速鉄道（地下鉄）の整備に求められるもの …… 7 大阪市立大学経済学部教授● 松澤 俊雄
解 説	平成22年度公営地下鉄事業関係施策等について ……13 総務省自治財政局公営企業経営企画室 総務事務官● 加古 詳平
レポート	I 「障害者が働く 駅構内店舗」の設置への取り組み ……17 東京都交通局資産運用部事業開発課● 島根 節子 II 神戸市営地下鉄海岸線と「KOBE 鉄人PROJECT」連携イベント…21 神戸市交通局 営業推進課●
現場から	I 職員提案制度により実現したYahoo!オークションについて ……24 大阪市交通局総務部調達担当● 浅山 貴宏 II 田園都市線混雑緩和策「早起き応援キャンペーン」 ……29 東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部事業統括部 事業推進課●
コーヒータイム	I ◎国際テロ組織との戦い—最前線のアフガン = 「聖域」撲滅に国際社会が結束= ……33 ジャーナリスト● 大野博良 II 世界あちこち探訪記 第42回 イスタンブール見て歩き（上） ……37 （社）海外鉄道技術協力協会● 秋山芳弘

---

沿線散策

自然豊かな「小田急沿線を歩こう！」……………46  
小田急電鉄株式会社 CSR・広報部環境担当 ● 飯田 洋一

---

会員だより

……………53

---

鉄道関連博物館紹介

梅小路蒸気機関車館 ……………58  
京都市 ●

---

有線・無線（地下鉄等の情報） ●(社)日本地下鉄協会……………64

業務報告 ●(社)日本地下鉄協会……………70

表紙説明 鉄道の最先端技術、ネットワークを表す

---

# 神戸電鉄の変遷と 路線存続への取り組み

神戸電鉄株式会社 取締役社長

原田兼治



## 1. 当社の沿革

神戸電鉄の設立は、故山脇延吉氏がその前身となる神戸有馬電気鉄道株式会社を大正15（1926）年3月27日に発足させたのが始まりで、昭和3（1928）年11月28日に有馬線〔湊川～有馬温泉間22.5km〕が、また、同年12月18日に三田線〔有馬口～三田間12.0km〕が完成し、本格的な運輸営業を開始しました。両線の開通に次いで、神戸市内から東播地域を結ぶ鉄道事業を計画、別会社の三木電気鉄道株式会社を設立し、同13（1938）年1月28日には三木線〔鈴蘭台～三木間19.3km〕が完成しました。同22（1947）年1月9日、両社は合併して、社名を神有三木電気鉄道株式会社に変更、同24（1949）年4月30日には社名を再び変更し、神戸電気鉄道株式会社となりました。さらに、同27（1952）年4月10日には、三木～粟生間9.9kmの延長工事が完成し、鈴蘭台～粟生間を三木線から粟生線と名称変更、営業キロは63.7kmとなりました。



神戸電鉄路線図

その後、同36（1961）年に当時の京阪神急行電鉄（現阪急電鉄）と事業提携してからは、鉄道の近代化に取り組むとともに、住宅開発事業に傾注し、沿線の発展の核として積極的に推進するという大幅な経営改革にも着手しましたが、この頃から、一時的に都市部に集中していた人口が、その過密化と住宅難の影響により、郊外へ流出しはじめるというドーナツ化現象が進み、当社沿線は神戸、阪神間のベッドタウンとして脚光を浴び、当社をはじめ県、市、当時の住宅・都市整備公団（現在の都市再生機構）等による住宅地造成、建売住宅の建設が盛んとなってまいりました。

一方、沿線地域の発展に伴って、地域の開発・振興、また、旅客誘致などを手がけるため、子会社や関連会社を順次設立し、温泉給湯業、旅行の仲介・斡旋、売店業、広告・損害保険業、温浴施設の経営、タクシー業、ゴルフ場の経営、建設・不動産業、スーパーマーケットや飲食業など幅広い業務に携わり、経営の多角化を積極的に図ってまいりました。

現在の社名である神戸電鉄株式会社は、同63（1988）年4月1日にそれまでの神戸電気鉄道株式会社から社名変更したのですが、この頃は、ニュータウン「神戸三田国際公園都市」をはじめとして、神戸北部地域から三田市にかけて大規模な開発が進んでおり、神戸・阪神方面および大阪方面とのアクセス路線として、同年4月2日に北神急行電鉄〔谷上～新神戸間7.5km〕が開業し、これまで湊川・新開地経由で三宮方面に向かわれていたご乗客にとって、所要時間が30分も短縮されました。さらに、平成3（1991）年10月28日に一部区間で営業を開始した公園都市線は、同8（1996）年3月28日には全線〔横山～ウッディタウン中央間5.5km〕の営業を開始し、「神戸三田国際公園都市」の交通利便が向上いたしました。

そして、忘れてはならない阪神・淡路大震災が同7（1995）年1月17日に発生しました。当社も湊川～長田間の鉄道施設を中心に大きな被害を受けました。また、神戸市兵庫区に建つ本社社屋「神鉄ビル」の損傷が激しく、使用不能となり、本社を同市北区にある「谷上SHビル」に移すこととなりました。

鉄道は2日間にわたり全線運行休止となりましたが、その後順次運行を再開し、バスによる代行輸送を行っていた最後の運休区間、新開地～長田間も全社挙げての懸命の復旧作業により、同年6月22日には全線の運行を再開いたしました。

神鉄ビルの復旧作業も、鉄道の復旧作業が一段落した後着手し、震災から2年後の同9（1997）年8月22日に竣工、賃貸の商業・オフィスビルとしてグランドオープンし、これにより被災した施設等の復旧はすべて完了し、新たなスタートを切ることとなりました。

## 2. 最近の当社を取り巻く環境

まず、当社の現在の状況ですが、この震災を境に輸送人員が急激に落ち込み、震災直後の平成8年度の64,833千人から、同20年度は44,025千人と30%以上の落ち込みとなっております。そのような中で、最近では同18年度あたりから減少傾向に歯止めがかかりつつありましたが、一昨年のリーマンショックや、昨年の新型インフルエンザによる影響を大きく受け、再び大幅な減少に転じております。

また、長年続いた土地の値下がりには当社沿線では特に大きく、少子高齢化や都市部における新築マンション等の増加により、沿線における新規の住宅供給は低迷が続いております。さらに、輸送人員の減少要因としてあげられるのがマイカーへの転移であります。六甲山の北部である当社沿線地域と、南部である神戸市内を直結する新神戸トンネルの開通や、阪神高速道路北神戸線をはじめとする道路網の整備により、渋滞もなく市街地まで短時間で通勤可能となったほか、高速道路の休日割引の実施による影響も明らかに生じており、マイカーは我々鉄道事業者にとっては最大のライバルといえます。

一方、鉄道事業の最大の使命であります安全輸送の確保に関しましては、同18年の列車脱線事故を教訓に、最重要課題として取り組んでおります。当社の安全管理規程には「安全第一の意識をもって事業活動を行える体制に努める」と定め、安全管理体制の構築・強化に努めており、安全対策部の立ち上げや、私自身も出席する輸送安全対策会議を毎月開催し、ソフト・ハード両面から、問題点の点検、掌握と迅速な対策の実施を推進しております。また、安全に対する投資や社員教育にも積極的に取り組んでおり、同20年度には、「人と環境に優しく、安全・快適な車両」をコンセプトに新型車両6000系を導入いたしました。



神戸電鉄6000系車両

### 3. 今後の課題と取り組み

前述のとおり、当社鉄道利用者の減少は厳しさを増す一方ではありますが、特に路線別では粟生線（鈴蘭台～粟生間 29.2Km）でその傾向が著しく、年間輸送人員も平成4年度の1,420万人をピークに、同20年度では729万人とほぼ半減の状態にまで落ち込んでおります。従来からワンマン運転化や駅の無人化等、徹底したコスト削減やダイヤにおける利便性向上、利用促進のための各種割引企画券の発売、沿線におけるハイキングの開催（年間約140回）等、あらゆる施策を講じてきたところではありますが、依然として利用者数減少には歯止めがかからない状況です。

近年では「鉄道軌道輸送高度化事業費補助制度」による設備投資支援も受けてまいりましたが、それにも増して状況悪化の進展速度が速まっており自助努力のみでの路線維持が困難となってきております。

一方、粟生線に対する沿線住民の路線存続のニーズは根強いものがあり、同20年に実施したアンケート調査においても85%の方々から家族や地域にとって必要であると回答されています。

このような状況を踏まえ、関係自治体に粟生線の窮状をお伝えするとともに協議を重ねた結果、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、沿線3市をはじめ、国、県、鉄道事業者（当社）、地元住民、学識者から構成される「神戸電鉄粟生線活性化協議会」が昨年11月に設置され、路線の維持存続に向けた各種施策を関係者が一体となって推進する取り組みが新たにスタートを切りました。

現在、協議会において「地域公共交通総合連携計画」を策定しており、今後はこの計画に位置付けられた事業の目標達成に向け強力で進めてまいります。

鉄道路線の維持存続問題に関しては、ともすれば鉄道自体が抱える各種問題に視点が集中しがちになります。鉄道経営が収束的に喫緊の対策を必要としている状況でもあり当然とも言えますが、単に鉄道を維持する体制を構築するだけでは、本質的な課題解決にはなりません。やはり同時並行的に駅周辺、沿線地域が活性化しなければ鉄道の持続可能性の確保にはなりません。そのためにもまずは、駅を中心とした「まちづくり」について真剣に検討すべきだと考えます。

駅が求心力を持ち得るためには、鉄道自体がアクセス性を含め利用しやすい諸条件を備えることはもちろんですが、それに加え駅に寄りつければ、あるいは鉄道利用で駅に降り立てば、そこで日常必要となる用事を徒歩圏内でほとんど済ませることができるよう総合的なまちづくりが欠かせません。市役所、病院、学校、図書館や、その他市民サービス関係の施設が集約整備されることが理想です。すぐさま既存の施設を移設することは現実的ではありませんが、中長期的展望に立ったまちづくりのランドデザインに基づきあらゆる機会を捉え着実に進めていくべきでしょう。

またそれにあわせて商業施設も画一的な大型商業施設ではなく、地場の特産物や、より個性的な商品を扱う店舗を誘致・育成し地域ブランド化を目指せば、まちの魅力度も上がり他地域からの来訪者も大いに期待できるでしょう。鉄道サイドとしてはこの地域の核となる駅には優等列車を優先的に停車させ、利便性を最大限に高めます。

地域で開催される各種イベントも一時の活性化のカンフル剤にはなるでしょうが、市民が自然体で生活する中で地域の活力を長期的に維持するためには、このようなまちづくりを通じた地域の基礎体力と体質の改善が欠かせません。また、それに向けて鉄道事業者の果たせる役割はまだまだ大きいものと位置づけ、自助努力の面でも前例にこだわらず挑戦していこうと考えております。

今後も引き続き、お客様に「安全」「安心」「快適」な輸送を提供し、信頼され、愛される地域のマイレールとなるべく全力を挙げて取り組んでまいります。今後とも変わらぬご愛顧を賜りますようお願い申し上げます。



# 都市高速鉄道(地下鉄)の 整備に求められるもの

大阪市立大学経済学部教授

松澤 俊雄



## はじめに

本稿では、大都市の発展において、「輸送力」を中心とした都市高速鉄道整備が果たしてきた役割を検証するとともに、社会経済情勢の変化のもと、都市高速鉄道が今日的に求められている役割に対応した整備の方向性について考えたい。

## 1. 大都市の発展と高速鉄道の機能と役割

都市発展の歴史のなかで、普遍的にみられるものは《混雑》であり、洋の東西を問わず大都市ではその成長過程で施設容量の不足により周期的にひきおこされてきた。わが国でも経済の高度成長期には、郊外鉄道だけではなく、大都市内道路にはバス・路面電車をはじめとする様々な「車」が氾濫し、交通は混乱をきわめた。1955年から1970年の僅か15年間で、首都・京阪神・中京の各交通圏人口は、それぞれ約850万人（増加率：65%）、460万人（53%）、190万人（45%）も増加したために、これら都市圏（および中心都市）では短期間に人・モノの流動が急激に増加した。

そのため大都市発展の過程では(a)通勤交通需要の増加に対する鉄道輸送能力の問題、(b)

通勤交通における自動車利用の歯止めなき拡大と混雑の激化・所要時間の増大、(c)都市空間における居住と従業の分離とその空間的拡大による通勤の遠距離化・長時間化といった、いわゆる「通勤問題」「交通問題」への懸念が重要課題として社会的に強く意識されるようになった。それは一方では、通勤輸送に的を合わせて、郊外→中心都市並びに中心都市内部で、人々が限られたピーク時間内に移動できる高速大量の輸送機関整備（郊外鉄道・地下鉄）への必要性であり、そして他方では経済活動におけるモビリティを確保すべく都市内幹線道路整備への要請であった。

輸送力不足の懸念(a)とその解決に向けての社会的要請には、官民挙げての努力により、地下鉄を含む都市圏全域での都市高速鉄道が急ピッチで整備され、輸送力増強と混雑緩和が達成される（表1）。また自動車利用の昂進に伴う極度な混雑と通勤時間の増大への懸念(b)は、道路整備もさることながら、トリップ時間を介しての個々人の合理的判断による、自動車－鉄道間での交通手段の選択および居住地－従業地での立地選択がなされることで回避できた。このことは都市高速鉄道をもつ強都心構造<sup>1)</sup>の大都市および大都市中心では道路容量の拡大がない限り通勤・通学者の自動車利用は一定に抑制されることを示し

ている、図1と図2で明きらかである。更に時間に関する懸念(c)についても、人々が居住地・従業地・交通手段選択に合理的判断を行い、40年間に亘り、通勤時間の費消時間がほぼ一定に保たれている事実(表2)から、懸念が回避されていることがわかる。

人々の主体的判断による一連のこのような「通勤問題」「交通問題」の回避は、その背後に、郊外鉄道・地下鉄等からなる高速鉄道網およびその「輸送力」の整備があつてはじめて可能になったことは言うまでもない<sup>2)</sup>。

表1 三大都市圏鉄道整備の推移

年	首都交通圏					京阪神交通圏					中京交通圏				
	延長キロ	指数	輸送力	指数	混雑率	延長キロ	指数	輸送力	指数	混雑率	延長キロ	指数	輸送力	指数	混雑率
1955			242	34	263			137	37	218			27	35	218
1960	1484	89	387	54	265	1063	84	207	56	219	752	97	42	54	199
1965	1602	96	591	83	249	1201	95	284	77	232	764	98	60	77	213
1970	1664	100	711	100	228	1259	100	371	100	203	779	100	78	100	211
1975	1802	108	932	131	217	1281	102	537	145	187	773	99	89	114	201
1980	1889	114	1062	149	213	1300	103	622	167	175	822	106	123	157	200
1985	1945	117	1201	169	209	1336	106	679	183	175	847	109	133	170	188
1990	2070	124	1341	189	201	1352	107	767	207	155	879	113	169	216	173
1995	2119	127	1402	197	189	1385	110	855	230	141	934	120	190	244	158
2000	2229	134	1591	224	173	1452	115	925	249	128	908	117	198	254	141

注) 国鉄(JR)、私鉄、地下鉄の合計。輸送力はピーク時輸送力で、各線区最混雑区間における1時間当り輸送力(千人)の合計である。

混雑率は、 $\sum$ 各i地点ピーク時区間通過人員/ $\sum$ 各i地点ピーク時区間輸送力を用いている。

都市圏の定義は、首都圏・京阪神圏では、東京駅・大阪駅から半径50km圏域、中京圏は名古屋駅から半径40km圏域。

出所)「都市交通年報」より算出。

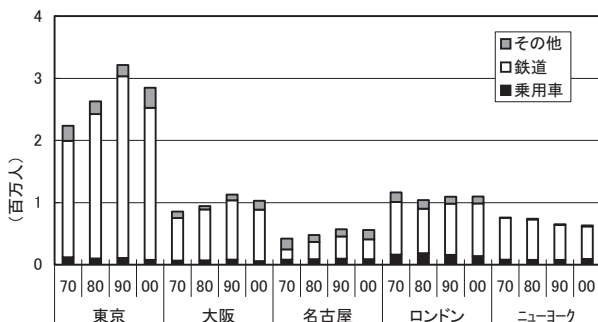


図1 大都市中心部への通勤・通学交通手段

出所) 東京・大阪・名古屋:「国勢調査」

ロンドン: *Transport Statistics Great Britain*

ニューヨーク: NYMTC資料より作成。

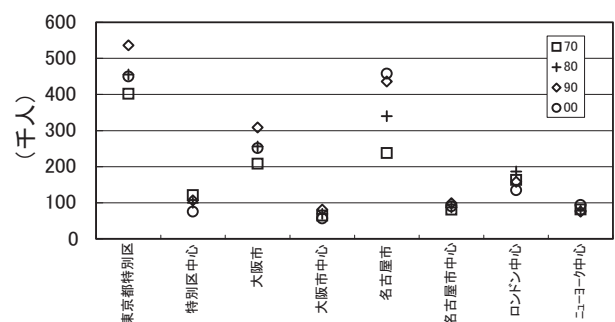


図2 通勤における自動車利用者数

1) Thomson, J.M., *Great Cities and Their Traffic*, Penguin Books, 1978.

2) 本稿では、「都市高速鉄道」とは郊外鉄道、都市内鉄道(メトロ; わが国では地下鉄・地下鉄以外の民鉄・JR線)を指す。ただ次節以降、わが国の議論では、都市内鉄道を「地下鉄」で代表して論じている。

表2 トリップ平均時間 (分)

都市圏	年	PT調査	
		全目的	出勤目的
東京	1968	30.8	42.2
	1978	28.7	41.4
	1988	30.0	41.8
	1998	32.0	43.1
中京	1971	22.9	27.8
	1981	23.1	28.9
	1991	25.8	29.1
	2001	24.3	29.4
京阪神	1970	25.3	35.1
	1980	24.8	35.9
	1990	26.3	35.9
	2000	26.7	35.8

全交通機関  
出所) 各都市圏「PT調査」

## 2. 都市高速鉄道に求められるもの

都市高速鉄道に求められるものは、(1)基本的には都市圏内を広くネットワーク状に結び、「公共交通による人々のモビリティの向上」を確保するという基本的・一般的機能であることは当然として、次の(2)~(5)という ad hoc な機能もまた求められてきたし、重みは変化するものの、これからも一層強く意識される必要があるであろう。それらは、(2)主として郊外および中心都市の周辺部→中心部、ならびに、中心都市内々における「通勤・通学時の高速かつ大量輸送」という機能、(3)都市圏・都市内における終日的な「拠点間」の高速輸送で都市経済活動を支える機能、(4)中心都市の「面的モビリティ」を終日的に支える機能、(5)中心都市の周辺部や郊外線ターミナルから、「都心部」へのアクセスや「都心部」内々でのモビリティを終日的にもたらし機能などである。

わが国大都市の地下鉄に関して云えば、上にみた、(1)(2)(3)の機能・効果は、通勤・通学時に対応した「輸送力」の整備によって高い

程度にまで達成されているといえる。しかし、(4)(5)の機能については、結果的ではあるが、十分に達成されているとは云いがたい。これまで、地下鉄・都市高速鉄道の整備計画に於いては当時の社会情勢・必要性がその理由であるが、「輸送力」増強を主目標とした通勤・通学時のピーク需要対応の整備が行われてきたと考えられる。それ以外のオフ・ピーク時間帯での需要はピーク時対応の「輸送力」があれば十二分に対応可能であるので(つまり、大は小を兼ねる)、業務・私的トリップが中心のオフ・ピーク時間帯での輸送対策は特に考慮されてこなかったのではないであろうか。

しかしピーク時の通勤・通学トリップ(1日1回で定型パターン)と主に(4)(5)が関係するオフ・ピーク時の業務・私的トリップ(原則、利用が不規則で非定型パターン)は性質が大きく異なり、後者のトリップに対応する都市鉄道システムは、単に「輸送力」の観点だけではなく、駅の存在性やアクセス・イグレスの良否・運賃システムなどの点からも考慮・評価されることが必要である。

今日、地下鉄整備計画では、依然通勤・通学時の「モビリティ向上効果(時間節約)」という目的は大きいものの、他に「自動車利用から公共交通利用への転換と混雑緩和効果」「都心の活性化効果」も重要事項になっている。このような地下鉄輸送以外の社会的側面でも効果を発揮するためには、輸送機能における「高速性」「大量性」だけではなく、より利用がしやすくなるように、地下鉄への「近接性(アクセシビリティ)」をも重視する必要がある。

### 3. 地下鉄との近接性——地下鉄と駅が存在

#### 3-1 昼間時交通（業務・私的トリップ）にも注目を

ここで、人々のトリップ（移動）需要について考えたい。平日の1日では概ね7-9時に朝の通勤・通学交通が、その後夕方までの長きにわたる昼間時（9-17時）は、それとは異種の業務交通や日常的交通（以下業務・私的トリップとする）が殆どを占めており、これは自動車交通でみても同様である。また中心都市での自動車交通量は、7-19時の時間帯を通じてほぼ一様であり、混雑も同様に7-19時の終日的なものであるとよい。つまり中心都市で生じる自動車交通混雑ならびに都市環境（地球環境）への影響の殆どは、通勤時以外の昼間時（9-17時）の業務・私的トリップによるものである。したがって混雑・環境改善の観点からは、低減化すべき最大のターゲットはこの業務・私的トリップの自動車利用であるといつてよい。

また、通勤時以外の昼間時（9-17）に、買物・交流・受診・施設訪問等々の私的目的や業務で都心を訪れたい人々は、都心内の任意の場所への近づきやすさ・都心内での動きやすさをハード（施設など）・ソフト（運賃など）両面で求めるであろう。ドア・ツー・ドアを可能とし、利便性の高い自動車利用に勝るためには、公共交通機関とのアクセス・イグレスが容易であること、また公共交通利用全般における運賃が廉価であること、運行上のサービス水準が高いこと等が重要な要因であるので、そのような一連の施策が行われ、

人々が都心を訪れやすくなることは「都心活性化」の観点から重要な要因である。中心部における業務・私的トリップは、一般には短距離である場合が多く、その場合駅への「近接性向上」の効果は極めて高くなる<sup>3)</sup>。

#### 3-2 都市高速鉄道計画における駅勢圏

わが国の交通計画においては、半径500mの円でもって駅勢圏とし地域をカバーすることを基本に駅配置を行っている。図3からも分かるように、もし駅が1km間隔にあるなら、そして人々があらゆる方向に自由に行けるなら、駅から徒歩500mでカバーできない地域は半径500m円外の図のBの部分で全体の22%である。しかし、縦横方向に街路が走る格子状都市では、人々がそれに沿って駅にアクセスするため徒歩500mでの不達地域は図中Aで示される50%にも達する。中心部の短距離トリップにはアクセス距離が500mでもそもそも長すぎるが、さらにそれを越える地域が50%にも及ぶのは大いに問題といえるだろう<sup>4)</sup>。

#### 3-3 地下鉄と駅が存在性

駅密度の向上は、アクセス・イグレス時間の低下に通じ、地下鉄の利便性を大いに高めるが、路線を一定とするならそれは駅間距離の短縮化に通じる。わが国の大都市では輸送力増強の必要性和建設・運営費節減の観点からか、駅間距離は短くはないが、欧米の大都市の例を表3（路線総延長を、路線ごとの駅数を求め合計した値で割ったもので算出）で見ると、ニューヨーク0.82km、ロンドン1.47km（郊外部路線が多いが、都心部では0.76km）、パリ0.53km、マドリッド0.74km、ベルリン0.85km、トロント0.93km、ブエノ

3) 松澤俊雄「都市圏交通政策・施策の一つの方向性」『交通科学』Vol.35, No.2, 2004年参照。また以下の最適駅間距離の議論も同論文を参照。

4) 筆者は（大阪のような格子状都市を念頭に）この点を早くから指摘してきた [例えば、「大都市交通改善の一つの方向（論説）」『関西交通経済研究センター』, no.62, 1989年12月参照]

スアイレス0.58km、等々である。わが国では東京1.06km、大阪1.04kmであり相対的に長めである。地下鉄網の区域にもよるが、欧米の大都市では総じて駅間距離が短かくなっており、とりわけ都心部では一層密に配置され、地下鉄へのアクセスに優れている<sup>5)</sup>。

表4は、欧米・日本の33都市における地下鉄利用密度（利用者数/路線長）を、平均駅間距離・路線長当たり人口・地下部分の割合2/3以上（ダミー変数で、地下鉄として中心

部を走る割合を概ね代表）の3変数で回帰したものと、平均駅間距離単独で回帰分析した結果を示したものである（対数回帰）。一般に中心部の活性化に関係の深い地下鉄の利用のされ方を示す一つの指標である利用密度には、駅間距離が有意で重要な要因となっていることが分かる。また図4は平均駅間距離を単独変数として、利用密度に回帰させた結果を図示したものである（3回分のデータをプールした'全年'による）。

表3 都市の地下鉄の駅間距離 (km)

都市名	1986年	1990年	2000年
東京	1.03	1.07	1.06
大阪	1.05	1.06	1.04
名古屋	0.99	1.01	0.91
札幌	0.96	1.02	0.96
神戸	1.29	1.51	1.42
横浜	1.08	1.11	1.22
京都	0.83	0.83	0.98
福岡	0.84	0.85	0.94
ロンドン	1.57	1.49	1.47
(ロンドン中心部)	—	0.76	—
パリ	0.53	0.53	0.55
ベルリン	0.91	0.91	0.85
ハンブルグ	1.12	1.12	1.13
マドリッド	0.70	0.82	0.74
バルセロナ	0.68	0.72	0.72
ウィーン	0.78	0.83	0.70
ニューヨーク	0.83	0.85	0.82
シカゴ	1.12	1.23	1.24
ワシントン	1.45	1.72	2.00
ボストン	1.08	1.26	1.26
フィラデルフィア	0.92	0.95	0.88
トロント	0.93	0.93	0.92
モントリオール	0.92	0.98	1.00
ブエノスアイレス	0.60	0.60	0.58

注) 表記年通りでない都市もある。  
出所) Jane's Urban Transport による。

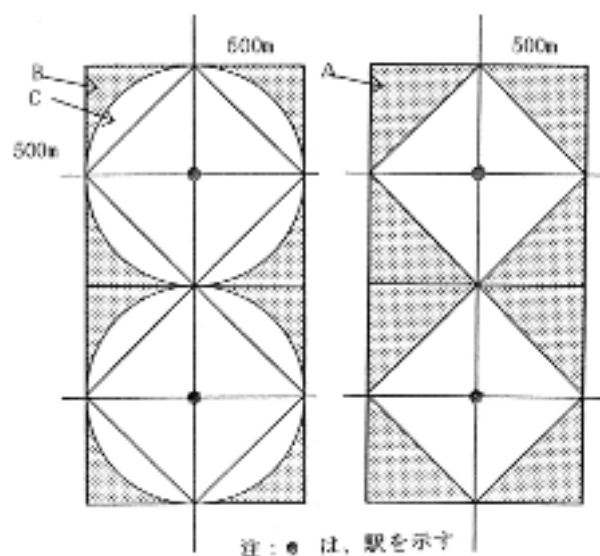


図3 駅勢圏

5) 地下鉄の歴史が古い欧米の大都市都心部での駅間距離は短い。例えば、ロンドン・ピカデリー線の都心部 Covent Garden - Leicester Square 間は300m 足らずでも永年維持され、利用者も多い。

表4 地下鉄の利用密度とその要因

	駅間距離	都市人口 /km	地下部2/3以上	R2	駅間距離	R2
1983年	-1.031 (-3.183)	0.106 (0.813)	0.317 (1.486)	0.514	-1.380 (-5.869)	0.503
1988年	-1.012 (-3.131)	0.070 (0.531)	0.315 (1.489)	0.485	-1.309 (-5.601)	0.479
2000年	-0.624 (-2.264)	0.225 (1.657)	0.633 (3.191)	0.565	-1.209 (-4.971)	0.418
全年	-0.865 (-5.038)	0.133 (1.807)	0.430 (3.730)	0.539	-1.290 (-9.575)	0.473

注) 括弧内はt-値。  
データはJane's Urban Transport, 国連「都市人口統計」等を用いて算出。

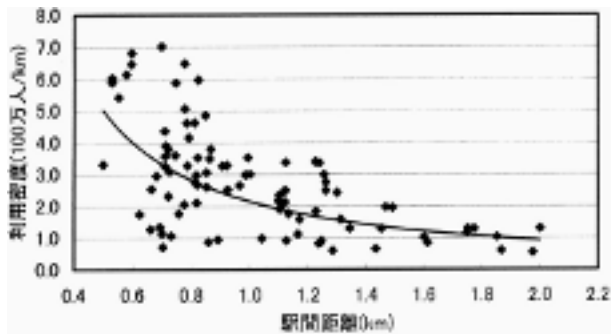


図4 駅間距離と利用密度

#### 4. 地下鉄（都市高速鉄道）整備における一視角

今日、わが国の大都市での地下鉄の整備もかなりの程度に進行しているなか、新たに都市高速鉄道（地下鉄）の「整備計画」で考慮すべき目標として、従来からの「全般的および通勤・通学者のモビリティの確保と向上」が挙げられているが、他の要因「少子高齢化社会への対応」・「人に優しい交通システム」に加えて「環境面から自動車利用の抑制→公共交通への転換」・「都心部の活性化」も大きな課題としてあげられている。それらの課題に応えるには、従来から重視されてきた「輸送力」だけでなく、都市高速鉄道（地下鉄）への「近接性」を重視する必要がある。「輸送力」ならびに「走行速度」の向上と「駅間距離・近接性」とは相反する関係にあるが、社会経済的状况を考えると後者をより重視していく方向が今日の地下鉄整備では求められているのではないであろうか<sup>6)</sup>。

6) 高齢化社会、昼間時業務・私的トリップ、車中・車中外時間費用などの性質からいえる（前出 松澤 [2004] 参照）。

## 平成22年度公営地下鉄 事業関係施策等について

総務省自治財政局公営企業経営企画室 総務事務官 加古 詳平

### 1 はじめに

地方財政計画及び地方債計画は、それぞれ、翌年度の地方公共団体の歳入歳出総額の見込額に関する書類又は地方債の総額等に関する書類であり、国の予算と同様、地下鉄事業も含めた地方公共団体の行政運営に大きく関係するものです。

平成22年度地方債計画については昨年12月25日に策定され、平成22年度地方財政計画については本年2月9日に国会に提出されたところですが、今回は、これらのうち公営地下鉄事業関係の施策等について御説明します。

### 2 公営地下鉄事業の状況

地下鉄事業は、その建設に巨額の初期投資を必要とするとともに、投下資本の回収に極めて長期間を要することから、民間企業では事業実施が困難な場合が多く、地方公営企業や地方公営企業に準じる第三セクターが大きな役割を担ってきているところです。

地方公営企業や地方公営企業に準じる第三セクターが地下鉄を整備するに当たっては、国庫補助金や地方公共団体一般会計からの補助金・出資金による財政支援措置が講じられているところですが、建設費の高騰に伴い多額の償還費負担が発生するとともに、少子高

齢化の進展に伴う生産年齢人口の減少や沿線開発の遅れ等により乗車人員が当初予測に比し大きく乖離し運賃収入が減少することなどにより、大変厳しい経営状況にある場合も多く見られるところです。

これまで、総務省においては、このような公営地下鉄事業の経営の実情を踏まえ、新線建設に係る財政支援措置のみならず、厳しい経営状況にある公営地下鉄事業において長期的に安定的な経営を実現することが可能となるよう、地下鉄事業特例債や資本費負担緩和債、地下鉄事業経営健全化対策、資本費平準化債等、財政支援措置を講じてきたところです。

### 3 平成22年度地方財政計画の概要について

地方財政計画は、地方交付税法第7条の規定に基づき作成される、地方団体の歳入歳出総額の見込み額に関する書類であり、国会に提出されるとともに、一般に公表されるものです。

平成22年度においては、地方税収入や地方交付税の原資となる国税収入が急激に落ち込む中で、社会保障関係経費の自然増や公債費が高い水準で推移すること等により、依然として大幅な財源不足が生じるものと見込まれました。

一方、「平成22年度予算編成の基本方針」

においては、「地方のことは、地方で決める」、地域主権の確立に向けた制度改革に取り組むとともに、地域に必要なサービスを確実に提供できるよう、地方財政の所要の財源を確保することで、住民生活の安心と安全を守るとともに地方経済を支え、地域の活力を回復させていくこととされたところであり、このような方針に沿って、地方財政対策を講じることとなりました。

こうした中で、地方財政計画のうち地方公営企業にかかわる部分については、地方公営企業法等の規定に基づき、一般会計が負担すべきものとされている経費及び一般会計が補助ないしは出資が適当とされている経費について、公営企業繰出金として計上しています。

平成22年度の公営企業繰出金につきましては、地方公営企業の経営基盤の強化、上・下水道、交通、病院等住民生活に密接に関連した社会資本の整備を着実に推進するとともに、社会経済情勢の変化に対応した新たな事業の展開を支援し、あわせて地方公営企業の経営健全化等を推進するなど経営基盤の一層の強化を図るため、総額2兆6,961億円（前年度の2兆6,628億円に比べ333億円、1.3%の増）を計上しています。

そのうち、交通事業に係る経費については、1,228億円（前年度の1,224億円に比べ4億円、0.3%の増）計上されており、公営地下鉄事

業を含めた交通事業における所要額を確保しています。

具体的な内訳は資料1のとおりですが、交通事業における主な項目としては、高速鉄道建設費として国庫補助額の減に伴い前年度比14%減の325億円、また、地下鉄事業経営健全化出資として前年度比24.5%の増の173億円、などを計上しているところです。

#### 4 平成22年度地方債計画の概要について

地方債計画は、地方財政法第5条の3第6項の規定に基づき同意（許可）をする地方債の予定額の総額その他政令で定める事項に関する書類として作成、公表されるものです。

平成22年度地方債計画は、極めて厳しい財政状況の下で、地方財源の不足に対処するための措置を講じるとともに、地方公共団体が、地域の活性化に積極的に取り組むとともに、生活関連基盤の整備を計画的に推進できるよう、所要の地方債資金の確保を図ることとして策定しています。

平成22年度における地方公営企業に対する地方債措置については、上・下水道、交通、病院等住民生活に密接に関連した社会資本の整備を着実に推進することとし、事業の実施状況等を踏まえ所要額を確保しているところ

（資料1）平成22年度地方財政計画（交通事業）

（単位：億円、%）

区分	平成22年度	平成21年度	対前年度増減額	増減率
高速鉄道建設費	325	378	△53	△14.0
地下鉄等防災・安全対策	27	26	1	3.8
高速鉄道出資	296	258	38	14.7
地下鉄経営健全化対策	173	139	34	24.5
特例債元金償還金	300	318	△18	△5.7
特例債利子補助	22	23	△1	△4.3
その他交通関係	85	82	3	3.7
合計	1,228	1,224	4	0.3



です。

平成22年度の地方債計画の総額は15兆8,976億円で、対前年度比1兆7,132億円、12.1%の増となっており、このうち公営企業債等の公営企業会計等分の合計額は2兆4,756億円で、対前年度比242億円、1%の減となっています。

そのうち、交通事業債については、各団体における事業見込も踏まえた上で2,698億円（公営企業に準ずる第三セクターによる地下鉄建設費等に対するものを含む。）を確保しています。（資料2参照）

また、交通事業債の資金区分につきましては、2,698億円のうち、公的資金（財政融資資金、地方公共団体金融機構の資金）が1,613億円（59.8%）、民間等資金が1,085億円（40.2%）となっています。（資料3参照）

なお、平成21年度に引き続き、地下鉄事業特例債、資本費負担緩和債及び資本費平準化債につきましては、全額民間等資金を充当することとしていますので、御注意ください。

## 5 地下鉄事業経営健全化対策の制度見直しについて

地下鉄事業経営健全化対策は平成15年度の

制度創設以来、対象団体の経営健全化に活用されてきましたが、平成21年4月から「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」（以下、健全化法という。）が全面施行されたことに伴い、制度の一部見直しを行いました。具体的には、健全化法に基づく経営健全化団体に対しては、当該団体が定める経営健全化計画に基づき、当該計画の期間中に経営基盤の強化を目的として一般会計が行う出資について、各年度において増加が見込まれる資金不足額の2分の1を上限として、地方債措置を講じることとしたものです。

## 6 公的資金の補償金なし繰上償還の延長について

公的資金補償金免除繰上償還措置については、平成19年度から平成21年度にかけて総額5兆円規模で行ってきましたが、深刻な地域経済の低迷等を踏まえ、3年間延長することとし、財政健全化計画又は公営企業経営健全化計画を策定し、徹底した行政改革及び経営改革を行う地方自治体を対象に、平成22年度から3年間で1.1兆円規模の公的資金（旧資金運用部資金、旧簡易生命保険資金、旧公営企業金融公庫資金）の補償金免除繰上償還を

（資料2）平成22年度地方債計画（交通事業債）

（単位：億円、%）

平成22年度	平成21年度	対前年度増減額	増減率
2,698	2,564	134	5.2

（資料3）平成22年度地方債計画資金区分（交通事業債）

（単位：億円）

合計	公的資金			民間等資金		
	計	財政融資	地方公共団体金融機構	計	市場公募	銀行等引受
2,698	1,613	642	971	1,085	984	101

行い、高金利の地方債の公債費負担を軽減する措置を講ずることとされました。具体的には、平成22年度から平成24年度までの間における普通会計債及び公営企業債の年利5%以上の地方債を対象とし、年利段階に応じ、市町村合併、財政力指数、実質公債費率、将来負担比率や公営企業資本等に基づいて段階的に対象団体を設定することとしています。

これにより、地方公共団体においては全体では2,400億円程度の公債費負担の軽減につながるが見込まれているところであり、地下鉄事業実施団体においても、要件に該当し繰上償還を行うこととなった場合には、一定の経営改善効果が生じるものと考えています。

なお、当該繰上償還については、その財源として、必要に応じ借換債を発行できることとなっています。

## 7 おわりに

地下鉄事業は多額の建設費を必要とし、料金収入で建設費用を回収するには長期間を要することから、公営地下鉄事業者の中には厳しい経営状況にある事業者も多く見られているところです。総務省においては、これまでも、経営の安定化に資するため、さまざまな財政支援措置を講じてきたところではありますが、少子高齢化等による乗客の減少も見込まれ、今後も経営を取り巻く状況は厳しいものと思われま。

こうした状況を踏まえ、各公営地下鉄事業者におかれては、営業収入の増収施策等や地下鉄駅管理業務の民間委託の推進、職員給与費、各種特殊勤務手当費の見直しによる人件費の削減、省エネルギー車両の導入による動力費や光熱費等の経費削減等を行うことにより、引き続き積極的な経営基盤の強化を推進

していただき、その結果、地域の実情に応じた住民サービスが今後とも安定的・効果的に提供されることを期待しています。

# 「障害者が働く駅構内店舗」の 設置への取組み

東京都交通局資産運用部事業開発課 島根 節子

## 1. はじめに

障害者が自立した社会生活を営むにあたって、就労の場を確保することは重要なことであり、東京都交通局も行政施策と連携し、こうした社会的要請に、交通事業者として、また、公営企業として応えていくことが求められています。

東京都交通局では、平成19年2月に、「経営計画—新チャレンジ 2007—」を策定しました。この中で、障害者の自立と雇用を支援する観点から、都営地下鉄駅構内に「障害者が働く駅構内店舗」を設置することとしました。

これは、平成17年の都議会での議論を踏まえ、都の福祉保健局や都内各区、関係団体などと協議を始め、実現に当たっては、障害者雇用の現状、障害者を雇用する既存店舗の経営状況や費用負担などさまざまな課題について検討してきたものです。

その結果、本計画期間の19年度から21年度の3年間で3店舗の「障害者が働く駅構内店舗」の設置を計画しました。

## 2. 店舗設置のスキーム

地下鉄駅構内は、もともと店舗設置を前提として建築されてこなかったため、電気容量の確認や給排水設備の可否、鉄道利用者の流動確保などについて関係部署との調整や現地調査などが必要となります。

交通局は、店舗設置に当たって、駅構内の出店可能スペースについて、出店環境や電気、給排水などの設備条件について詳細に調査し、また、道路管理者や消防などの関係機関と事前協議をします。そのうえで出店候補地を関係区に提示し出店の可能性について協議します。

一方、店舗の設置自体は、関係区と障害者団体が主体となって行い、その店舗の設置運営を行っていくスキームとなっています。なお、当分の間店舗の営業料は免除することとしました。

## 3. 第一号店 大門駅「トロア」の誕生

大門駅は、都営浅草線、大江戸線の乗換駅

であり、JR浜松町駅にもほど近い、港区のビル街の中にあります。

交通局では大門駅構内のコンコースに出店可能スペースがあり、一般店舗の出店予定地として検討していたところ、港区や港区内において障害者福祉事業を推進している「NPO法人みなと障がい者福祉事業団」から大門駅への出店希望がありました。

交通局は、出店可能場所を提供し、店舗の設置や運営する障害者団体の選定などについては、関係区と協議のうえ決定していくこととし、平成19年3月に大門駅への店舗設置について、港区及び福祉事業団と具体的な協議を開始しました。

費用負担、運営主体、商品構成などについて繰り返し協議するなかで、区の補助と併せて都の福祉保健局が平成19年度に区市町村を対象として創設した「福祉保健基盤等区市町村包括補助制度」の「先駆的事业」による補助金を活用することが可能となり、実現に向けての追い風となりました。

営業時間や販売品目、人員体制などについて確定するとともに、仕入れ、商品陳列、パン焼き、包装、レジなどについての研修を行い、大門駅の店舗は「トロア」と名付けられ、平成20年3月19日に開店の運びとなりました。

運営は「NPO法人みなと障がい者福祉事業団」が行い、知的障害者、発達障害者が支援員とローテーションを組み、「トロア」店内のオープンで焼いたパンやスープ、コーヒーなどを販売する店舗を作ることで準備を進めました。また、福祉事業団では店舗で働く障害者を直接雇用することにより就労訓練の場というより一般就労の場と位置づけました。

開店からおおよそ2年を経過する現在、知的、精神、身体、及び障害者手帳を持たない発達障害の人5名、健常者2名が働いており、一

日平均200人程度のお客様にご利用いただいています。厳しい経営状況ではありますが、新たな商品の投入や区役所などへの出張販売など売上げ向上に向けて努力しているということです。



#### 4. 第二号店「エスポワール」の開店まで

駅構内に店舗を設置するためには、局内関係部署、道路管理者や消防署などの関係機関とのさまざまな協議が必要となります。

また、「障害者が働く駅構内店舗」の設置に当たっては、関係区や障害者団体などと費用負担、店舗形態、運営方法などについての詳細な協議が必要であり、設置スペースの選定から開店までには1年程度かかるのが一般的です。

障害者店舗の場所の選定についても、ただスペースがあれば良いのではなく、やはり、お客様の流れがあり、一定の売上げが見込めなければ障害者の自立支援にはつながりません。

次の出店候補地として新宿区内の駅を模索していたところ、新宿区から都営大江戸線若松河田駅に店舗を設置したい旨提案がありました。若松河田駅は、東京女子医大、国立国際医療センターを抱える住宅街にあります。新宿区が障害者就労支援事業として推進して

いるコミュニティショップ「ふらっと新宿」の5号店として設置したいということでした。若松河田駅は区立新宿福祉作業所の最寄り駅であり、パンの製造・販売に本腰を入れて取り組み始めた時期でもあったため、販売場所として白羽の矢がたったということです。

運営については、区立新宿福祉作業所で製造したパンや飲み物を販売し、公益財団法人新宿区勤労者・仕事支援センターが主に知的及び精神障害者の就労訓練の場として運営していくことが決定されました。さらに、人員体制、営業時間、販売品目、商品の搬入経路や陳列、研修などについて検討を重ね、平成21年2月26日、ようやく「ふらっと新宿5号店～きぼう工房2939(ふくさく)Espoir(エスポワール)」の開店を迎えることができました。

本店舗は、パンの製造、配送、販売の各部門で障害者の方達が携わっており、店舗内で働く人だけでなく多くの障害者の励みになっています。



## 5. 計画の達成に向けて

平成19年12月、板橋区内の知的障害者通所授産施設から一本の電話がありました。

施設で製造しているシフォンケーキが障害

者施設で製造しているパン、焼き菓子等のコンテストである「第3回ユニバーサルベーキングカップ」で優勝した、自慢の一品であるが現在は区役所の一角で時々販売している程度である。駅構内などで定期的に販売し障害者の工賃アップにつなげたい、というお話をいただきました。

交通局の取組みについて全く知らないままに連絡したということでしたが、まさしく絶妙なタイミングでのお話でした。交通局は、早速板橋区と協議を開始しました。まずは、場所の選定ですが、一定の売上げが見込めてスペースが確保でき、設備条件がクリアできる場所ということで、都営三田線高島平駅を候補地としました。板橋区においては、交通局との協議と平行して事業計画についての調整や予算計上などの準備を進めていただき平成21年度中の開店を目途に具体的協議に入りました。

このようにして、2年余りにわたり協議を重ねた結果、平成21年12月4日、3店舗目である「スマイルマーケット高島平駅ナカ店」が開店の運びとなりました。運営は区の補助を受けて「社会福祉法人日本キリスト教奉仕団」が行うということとなりました。

これで目標である3年間で3店舗の設置については達成ということになりました。

担当者一同ほっと胸をなでおろしていたところ、当初から設置を要望しており、設置場所についての調整がつかず断念していた中央区から、20年度に入り再度強い設置要望が寄せられました。

中央区の希望は都営浅草線人形町駅でしたが、当該駅はスペースが狭いうえに電気容量を確保することが出来ないため、店舗を設置することは難しいのです。交通局は区の強い意向を受けワゴン設置による販売についての可能性を検討しました。

その結果、人形町駅はエレベーター工事実

施中であり、設置時期の調整が必要でしたが、検討の結果、ワゴンであれば設置できそうだったということになりました。中央区も障害者生活支援施設で製造しているパンの販路を拡大したいということから、ワゴンでの実施ということで進めることとしました。

中央区が運営委託している中央区知的障害者生活支援施設「レインボーハウス明石」では、運営している「喫茶アラジン」におけるパン部門の事業拡大により障害者雇用の創出などの支援を強化するとのことでした。

販売品目や運営体制も決まり、ようやく平成21年12月25日に4店舗目となる「喫茶アラジン人形町店」が開店しました。



## 6. 店舗設置に当たっての課題

これまでの取組を通じ、課題としては、店舗の設置にあたって、地下鉄の駅構内という限られた空間のため、適切な出店場所を確保することが難しいこと。また、地下という特殊性のため、給排水などの設備条件や防火対策など安全性への配慮が必要なことから、店舗設置に多額の初期費用がかかり、開店後も事業を継続していくためには、関係区からの支援が不可欠であることなどが挙げられます。

## 7. おわりに

交通局は、社会貢献事業として「新チャレンジ2007」において、3年間で3店舗の「障害者が働く駅構内店舗」の設置を計画し、目標を上回る4店舗の設置を実現しました。

本計画を推進するに当たりましては、関係区や障害者団体など多くの方々に様々な面で御協力いただきました。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

様々な人達が行き交う駅構内で障害者の方たちが生き生きと仕事をしていけるように交通局としても引き続き支援をしてまいります。

# 神戸市営地下鉄海岸線と「KOBE鉄人PROJECT」連携イベント

## 神戸市交通局 営業推進課

### 1. はじめに

未曾有の被害をもたらした、「阪神・淡路大震災」から、平成22年1月17日で15年がたちました。

神戸の町並みは、新しい建物が建設され、道路等も整備され、一見完全に復興を遂げたかのように思われます。しかし、細部に目を凝らせば、また、人々の心の中にも、震災の傷跡は、今も深く残されております。

神戸市民の生活に密着し、「神戸市民の足」としての役割を果たす神戸市交通局にとって、神戸の復興は大いなる目標であり、果たさなければならない課題の一つでもあります。

今回は、当局が地域活性化に向けた取り組みの一例を紹介いたします。

### 2. KOBE鉄人PROJECTと共に取り組んだ神戸市長田区活性化

KOBE鉄人PROJECTは、「鉄人28号」「三国志」「バビル2世」「魔法使いサリー」「ジャイアントロボ」「仮面の忍者赤影」等、数多くの名作を生み出された神戸出身の漫画界の巨匠・横山光輝先生の偉業をたたえ、地下鉄海岸線の沿線である新長田南地区で「鉄人28号の巨大モニュメント」や「三国志」をテ-

マとした施設整備等による地域活性化をめざしています。また、地下鉄海岸線は、神戸市中央区から兵庫区・長田区の南部地域を結び、古くからの市街地であるこの地域の活性化を図るために建設されました。

#### 神戸市営地下鉄海岸線の概要

開業：平成13年7月7日

路線延長：7.9km

駅数：10駅

これらの関係により、地下鉄海岸線とKOBE鉄人PROJECTは、「地域活性化」という目的を一にし、平成21年夏から『地下鉄海岸線と「KOBE鉄人PROJECT」連携イベント』を開催いたしました。

具体的な連携イベントとしましては、海岸線10駅全ての駅壁面を鉄人28号の雄姿や三国志の名シーン等で彩った「大型ステーションイラスト」や、「海岸線・三国志スタンプラリー」、鉄人28号や三国志で地下鉄の車体を装飾した「鉄人28号列車・三国志列車の運行」の他、鉄人28号や三国志をデザインした「乗車カードの販売」などがございます。

モニュメント建設に先立って海岸線新長田駅に掲出した大型ステーションイラストでは、「鉄人28号巨大モニュメント」の上半身を原寸大で表現したため、横幅は約13mにも

及びます。実際のモニュメントでは、遙か上空に見上げる鉄人28号の顔も、ここでは、間近にご覧いただけるため、モニュメントが完成した現在でも、多くの皆様に楽しんでいただいております。



新長田駅の大型ステーションイラスト  
(鉄人28号 原寸大)

他にも海岸線全10駅には、「三国志」の武将達や名場面を掲出いたしました。一枚一枚に紹介文を掲載し、あらゆる方に興味をもっていただけるようになっております。掲出と同時に開催した「海岸線・三国志スタンプラリー」では、各駅でスタンプを集めるのはもちろん、三国志の大型ステーションイラストを背景に記念撮影をされる方々も多数見受けられました。



御崎公園駅の大型ステーションイラスト  
(三国志 赤壁の戦い)

また、現在でも運行中の「鉄人28号列車」および「三国志列車」は、運行初日に、地元長田区の商店街の皆様も三国志の登場人物の衣装に身を包み、新長田駅で開催した列車のお披露目会に華を添えてくださいました。



鉄人28号列車・三国志列車運行初日  
(新長田駅) 平成21年8月22日

この列車は、車体を「鉄人28号」や「三国志武将」等の勇姿で彩り、車内では、「鉄人28号モニュメントの設計図」などをご覧いただくことができます。この列車を使い最寄り駅である新長田駅まで移動して、実際の「鉄人28号巨大モニュメント」ご覧いただくことで、「鉄人28号」の魅力を一層感じていただけることと思います。



鉄人28号列車



平成21年9月29日に完成した実際の「鉄人28号巨大モニュメント」は、両足を踏ん張り、右手の拳を突き出した、雄雄しい姿で屹立しています。力強い姿は、神戸市民だけでなく、訪れた人々にも元気をあたえ、まさに、復興のシンボルにふさわしいものです。このモニュメントを中心に新長田地区では、今後もKOBE鉄人PROJECTと地域の皆様が協力し、街の賑わいを創出し、地域活性化を進めております。神戸市交通局も引き続きKOBE鉄人PROJECTと共に地域活性化にとりくみ、魅力ある街づくりの一翼を担えるよう努めてまいります。



鉄人28号モニュメント完成記念セレモニー  
(平成21年10月4日)

### 3. おわりに

これまでご紹介した事業は、神戸市交通局が「市民の足」として市バス・地下鉄の安全かつ快適な運行を執り行うというだけでなく、地域と共に震災復興や魅力ある街づくりに積極的に参加した一例です。

神戸は、大震災で多大な被害を受け、神戸市だけでなく、企業・市民も一丸となり全力

をあげて復興に尽力しておりますが、長引く景気の低迷や社会情勢の変動などによって、まだまだ厳しい状況にあります。

その中で公共交通は、都市にとって欠くことのできない生活基盤施設であり、市民生活に密着した機関でもあります。

今後とも、神戸の復興・発展を目指し、沿線の企業や地域と連携し、まちの活性化に取り組んでまいります。

## 職員提案制度により実現した Yahoo!オークションについて

大阪市交通局総務部調達担当 浅山 貴宏

### 1 はじめに

皆さん、このインパクトのある写真、なんだと思いますか？



かえ～るボックス

これは駅構内で捨てられる新聞や雑誌を専用に回収し、平成17年まで当局が使用していたゴミ箱「かえ～るボックス」です。

当初この「かえ～るボックス」は、産業廃棄物として処理される予定でした。その「かえ～るボックス」が生まれた（作成された）とき以来の、二度目の光を与えたのは当局にある交通局新職員提案制度「提案 express (エクスプレス)」です。

今回は、当局の「業務改善運動」と、その運動により実現した「不用品のYahoo!オークションへの出品」の2つについて紹介いたします。

### 2 業務改善運動

当局では、「活力ある組織づくり」に向けて、職員一人ひとりが自らの役割を認識し、自信と誇りを持って職務を遂行する企業風土・文化を築き上げるため、また職員のアイデアをサービスや経営に活かすことが出来る組織づくりを行うために、交通局職場改善運動「カイゼンMY☆STAR (マイスター)」、交通局職員提案制度「提案 express」及びお客さま視点掲示板「CUSTOMER'S EYE (カスタマーズアイ)」の制度及び取組みをすすめています。

交通局職場改善運動「カイゼンMY☆STAR」は、職員個人や職場単位の小グループの自発的な活動を通じて能力の向上を図るとともに、働き甲斐のある職場、風通しの良い職場づくりを目指して取り組んでいる当局独自の職場改善運動で、平成17年度から実施しています。

また、年に1度、事例発表会を開催し、様々な職場から、直接お客さまへのサービス向上につながる改善事例や、安全性、業務効率の向上につながる改善事例など、毎年数多くの

改善事例が発表されています。



事例発表会の模様

次に交通局職員提案制度「提案 express」ですが、これは「収支改善」又は「サービス改善」をテーマに、職員が収支改善施策やサービス改善施策に対するアイデアや創意工夫、改善意見等を提案することができる制度で、平成18年度から実施しています。

なお、提案された内容は、実施の可否を審査し、実施可能と判断された提案は関係所属において予算措置等を行い実施します。さらに、実施効果が優れていると認められた提案については表彰を行います。

始めの写真にある「かえ～るボックス」が陽の目を見ることとなった提案のタイトルは「インターネットを利用した不用品の売却」でした。なお、この提案は提案第1号であり、第1回目の表彰として優秀賞を受賞しました。



提案 express 表彰式の模様

最後にお客さま視点掲示板「CUSTOMER'S EYE」ですが、これは、職員がお客さまの視点で当局のサービスを見たときに気付いたことを、電子掲示板に投稿及び閲覧することができる仕組みです。

投稿内容は職員全体が閲覧可能で、安全性やサービスの向上など、業務全般の改善に活かすことを目的として平成21年度から実施しています。



カスタマーズ・アイ投稿用の画面

## 3 提案内容

提案第1号「インターネットを利用した不用品の売却」は、平成19年3月にコスト削減・増収の収支改善案として提案がありました。

これまで、工事で発生した金属くずや遺留品といった不用品は、一般競争入札により売却するといった、いわゆる処分するといった観点でしか、それらを見ておりませんでした。提案内容はそれらの金属くずなどを、視点を変えれば、鉄道・バスの愛好者にとっては宝の山に見えるのではといったものでした。

その宝の山の一部を、Yahoo!JAPANが運営する「Yahoo!オークション官公庁オークション」に出品することによって、金属くずについては、付加価値を得て、売却できない金属くず以外の産業廃棄物については処理費用を抑えることができ、なおかつ貴重な事業外収入になるといった提案内容でした。

## 4 ヤフオク実施

提案を受けてから、その官公庁オークションがどういったものであるかや、局内において支障となることはないかといった調査を行いました。

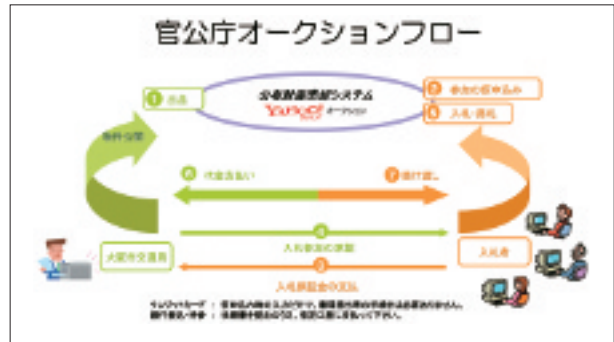
はじめに調査したのが官公庁オークションです。官公庁オークションとは、各行政機関による行政手続きの一部をヤフー(株)が運営するインターネット上で実施するサービスで、出品者は実施する行政機関、システムを提供するのがヤフー(株)であるといったことや、具体的な手法として2種類があり、各行政機関が税金などの滞納者から差し押さえた財産を、国税徴収法などに則って売却する「インターネット公売」と、各行政機関が所有している財産を、地方自治法などにのっとりて売却し落札された物件の売払代金は、実行政機関の歳入(収入)となる「公有財産売却」であるといったことがわかりました。



オークションHP

ヤフー(株)担当者の詳細な説明を受けた結果、その当時は土地、建物、車といった不動産を中心とした出品内容であり、動産も一部ではありますが出品されていることや、各行政機関ですでに実績があることなどがわかり、実施にあたっては特に問題となるような

ことはありませんでした。



次に局内における調査を行いました。いわゆる鉄道・バスの愛好家が目を光らす不用品の売却は、1年1回実施している当局検車場の見学会「市営交通フェスティバル」や関西バス事業者で運営する「バス祭り」の事業の一部として「廃品即売会」が行なわれています。従ってこのインターネットを利用する不用品の売却は、すでに実施している2つの既存事業の一部との調整を図る必要が生じました。

いずれの即売会についても「市営交通事業のイメージアップを図る」ことを目的としており、この提案も当初、収支改善案としての提案であり内容とは異なりますが、視点を変えれば即売会と同じ目的でも実施できるといった、柔軟な調整を図り、最終的には実施することといたしました。

実施にあたっては、内部規程の改正、個人情報の取扱い、費用対効果の検証、度重なる関係者との会議etc…といったハードルを乗り越えて9ヵ月後に実施することができました。

## 5 実施がもたらしたもの

結果は予想を大きく超えるものとなりました。テレビ、新聞などのマスメディアの取材に追われ、お客さまからのたくさんのお問い合わせが寄せられるなど、最終的には落札者



予定価格の約1.4倍!

物件名：新聞・雑誌専用回収箱「みえへるボックス」での1  
 サイズ：高さ1,500ミリ×幅幅650ミリ×奥行700ミリ  
 重量：約50kg  
 概要：大阪市営地下鉄の駅構内で着てられる新聞や雑誌を専用回収していたごえ箱です。

予定価格：17,400円  
 落札金額：25,500円

出品物の写真      イメージ写真




予定価格の約6.4倍!

物件名：バス専用回収箱（旧型）（20-881）  
 サイズ：高さ207cm × 幅240cm × 奥行4cm  
 重量：約920kg  
 概要：大阪府バス「学童バスロード・スクールバス」専用回収箱を廃棄する為の回収箱です。  
 ※ イメージ写真は、当該物が使用されていることと必ずしも一致するものではありません。現在使用している又は使用していた回収箱の写真と必ずしも一致するものではありません。

予定価格：500円(税抜)  
 落札価格：3,222円(税抜)

出品物の写真      イメージ写真




予定価格の約2.6倍!

物件名：信号機（地下鉄再開発用）（20-00）  
 サイズ：高さ150cm（含め設置） × 幅幅20cm × 奥行40cm（含め設置）  
 重量：119.9kg  
 概要：大阪府営地下鉄の駅構内に設置されている信号機です。  
 ※ イメージ写真は、当該物が使用されていることと必ずしも一致するものではありません。現在使用している又は使用していた回収箱の写真と必ずしも一致するものではありません。

予定価格：3,400円(税抜)  
 落札価格：8,888円(税抜)

出品物の写真      イメージ写真




予定価格の約2.5倍!

物件名：万有車庫用回送車（旧型）（20-701）  
 サイズ：高さ238cm × 幅幅910cm × 長さ136cm（両向き走行）  
 重量：7.85kg  
 概要：大阪府営地下鉄の駅構内に設置されている回送車を廃棄する為の回送車です。  
 ※ イメージ写真は、当該物が使用されていることと必ずしも一致するものではありません。現在使用している又は使用していた回収箱の写真と必ずしも一致するものではありません。

予定価格：10,000円(税抜)  
 落札価格：25,100円(税抜)



予定価格の10倍!

物件名：駅案内表示板（次世代型）（大阪府交通局用）  
 サイズ：縦670ミリ×横1,700ミリ×厚さ4ミリ  
 重量：4.2kg（約）  
 概要：大阪府営地下鉄各駅駅構内に設置されている案内表示板を廃棄するための表示板です。

予定価格：1,000円  
 落札金額：10,000円

## 主な出品内容

である愛好者の素敵な笑顔を見ることができ、この提案を事業化した当初の目的である「市営交通事業のイメージアップを図る」といった内容も充分満足することができる内容であったと考えています。

また、その提案から3年経過した現在でも、その意志・目的を別の担当者が引き継ぎ、出品内容を充実したり、煩雑となっていた提出書類を省略するなどといった当初の内容を改

善しながら実施しております。

先ほども記載しましたが、この提案は優秀賞として表彰されることとなり、提案者と顔合わせる機会がありました。その際に実施に至った経過などを説明すると「そんなに大変なことが行なわれていたのか〜、それでしたら是非その仕事をやってみたかった」と言っていました。

また、実施した私の所属としては、調査を

# 現場から I

表2 実施状況表

平成22年2月25日現在

	出品内容	予定価格 合計	売却代金 合計	申込件数	入札参加手続き (※1)	使用時の写真(※2)
今回 (H21年度)	15種 77品	298,000円	682,624円	506件	書類の提出なし (※3)	当局HPに掲載有り
前回 (H20年度)	33種 140品	390,500円	701,470円	470件	書類の提出なし (※3)	当局HPに掲載有り
前々回 (H19年度)	18種 54品	145,200円	266,874円	120件	申請書類、印鑑証明書の提出が必要	掲載なし

※1 落札者は契約時に本人確認が必要となります。

※2 出品物と同等のものの写真です。また、一部の写真のみの掲載です。

※3 入札保証金の納付方法によって異なります。

するにあたり関係法令、局の取り組んでいる様々な事業に触れることができるなどの新しい知識を得ることができることとなりました。

実施することによりもたらされたものは、大きな組織として前進していくにあたり、こういった改善運動により、縦軸としては現場から経営トップへとといった組織への帰属意識、横軸としては関係性の有無に関わらず職場の仲間意識といった2つを醸成するといった風通しの良くなる事業であることを、携わったみんなが思い始めていることではないかと思えます。

## 売却・改善運動のお問い合わせ

売却 浅山 貴宏 (電話:06-6585-6236)

運動 原田 正生 (電話:06-6585-6124)

## 官公庁オークションのお問い合わせ

ヤフー株式会社 コンシューマ事業統  
括本部ECオペレーション本部カテゴ  
リー2部官公庁・不動産

川畑徳行 (電話:03-6440-7884)



## 田園都市線混雑緩和策 「早起き応援キャンペーン」

東京急行電鉄株式会社  
鉄道事業本部事業統括部  
事業推進課

### 1 さまざまな取り組みにより、混雑率に改善の兆し

東急線8路線のうち、渋谷と中央林間（神奈川県大和市）を結ぶ田園都市線の朝ラッシュ時の混雑率は特に高くなっています。当社では、混雑と、混雑を一因とした遅延の解消を重要な課題と位置づけ、これまでに下記のさまざまな取り組みを実施してきました。

#### ・運転本数の増加

ピーク時間帯には1時間に29本を運行し、現状の設備ではこれ以上の増発は難しいですが、ピーク前後の時間帯に、2008年から2009年にかけて急行を3本増発しました。

#### ・準急の導入

2007年4月、列車ごとの混雑を平準化するため、平日のピーク時間帯の上り急行を二子玉川～渋谷間で各駅に停車する「準急」に変更しました。

#### ・6ドア・座席格納車両の導入

ドアが片側に6つあり（通常は4つ）、混雑時に座席を格納できる車両を、渋谷到着時に最も混雑する4号車（一部列車除く）、5号車、8号車に導入しています。

#### ・大井町線の溝の口延伸と急行運転開始

1993年から「大井町線改良・田園都市線複々線化工事」を実施。この進捗により、2008年3月に大井町～二子玉川間で急行運転を開始、2009年7月には大井町線が溝の口まで延

伸し、大井町～溝の口間で急行運転を開始しました。

これらの取り組みが功を奏し、田園都市線は、最混雑時間帯（7：50～8：50）の最混雑区間（池尻大橋→渋谷）の平均混雑率が2007年度の198%から2009年度には187%まで下がり、改善の兆しが見えてきています。この取り組みの一環として行った新たな施策が、オフピーク乗車の促進を狙った「早起き応援キャンペーン」です。

## 2 指定時刻より前の改札入場でクーポンメール配信

このキャンペーンは、田園都市線の各駅(中央林間～池尻大橋)からあらかじめ設定された、下記早起き時刻

- ・中央林間～田奈 AM 7:00まで
- ・青葉台～梶が谷 AM 7:15まで
- ・溝の口～池尻大橋 AM 7:30まで

にPASMO(交通IC乗車券)で自動改札機にタッチして入場すると、携帯電話にメールでクーポンが届き、そのクーポン画面を対象店舗でご提示いただくと特典が受けられるというものです。

特典は、協賛企業3社(株式会社吉野家、株式会社ドトールコーヒー、株式会社ティップネス)と当社のカルチャー事業である「東急セミナーBE」から朝限定のサービスを用意。早起きの動機付けとなる朝のライフスタイルを提案することを目指し、都心へ通勤するビジネスパーソンに対して、朝、サービスを提供できる業態にキャンペーンへの参加を呼びかけ、ご賛同いただいた企業に協賛していただきました。協賛企業の特典は、(表-1)のとおりです。

### ■参加人数・期間

- ・参加人数約2,500名
- ・メンバー募集期間(13日間)  
2009年11月13日～25日
- ・キャンペーン実施期間(14日間)  
2009年12月1日～18日の平日

### ■PR・告知活動

メンバー募集告知は、下記の通り実施しました。

- ・ニュースリリース
- ・田園都市線各駅へのポスター掲示
- ・田園都市線内の中張り広告
- ・車内放送
- ・月刊広報誌(HOTほっとTOKYU)へ

の掲載(駅おき)

- ・係員によるキャンペーンチラシ配布(田園都市線各駅)
- ・東急線運行情報メール配信サービス登録者へのメール配信

また、今回の仕組みは、自動改札機からPASMOタッチのデータを抽出し、時刻などの内容を判別してメールを配信するというもので、お客さまから問い合わせが入った場合、その問い合わせ内容がシステムのどの部分に関係するものなのかによって、担当する企業や部署が異なるという課題がありました。この点について、関係各社で調整を重ね、ウェブツールを活用して、全関係者でお問い合わせ内容を共有し、確実に対応できる体制を整えました。これにより、問い合わせ窓口は東急お客さまセンターに集約することができました。

表-1 協賛企業の特典内容

企業名	実施店舗	特典	提供時間
吉野家	東京7区内の店舗(68店舗)	朝食食50円引き	5:00～10:00
ドトールコーヒー	エクセルシオールカフェ 東京7区内の店舗(73店舗)	コーヒー・カフェラテのサイズアップ	開店～11:00
ティップネス	渋谷・新宿・池袋・五反田・六本木・日比谷(TIPNESSONE)	1回利用500円	開店～10:00
東急セミナーBE	渋谷校	通常料金より25%OFFの料金で、早朝語学講座を受講可	7:30～8:30

### ■クーポン配信の流れ

#### ①改札にPASMOでタッチ





### ②携帯電話にクーポンメールが届く



### ③対象店舗でクーポン提示



## 3 現業と本社が一体となって告知活動

募集期間中、より積極的な告知活動を検討した結果、本社のキャンペーン担当メンバーや田園都市線各駅の係員が朝・夕のラッシュ時間帯にチラシを配布しました。

日ごろ、安全輸送と快適なサービスの提供など、本社と現業が一体となり取り組むことの重要性は、交通事業者と言うまでもありませんが、今回のように本社係員と現業係員と一緒にチラシを配布するといった、分かりやすい協働事例は貴重であり、多くの部署を巻き込んで一つの目標に一丸となり取り組むことができました。



各駅でチラシを配布しながらお客さまに案内

メンバー募集期間最終日の朝には、NHK午前7時台の「おはよう日本」全国枠の生中継で紹介され、話題性も獲得することができました。

## 4 好評を受けて継続を検討

最終的なキャンペーン登録者は約2,500人で、男女の割合は、男性7割、女性3割となりました。

キャンペーンにご参加いただき、特典を利用されたお客さまは、渋谷を中心に港区、千代田区、中央区での利用実績が高く、当初の狙いどおり、通勤のお客さまが利用したと推定されます。また、このキャンペーンをきっかけに本会員獲得にもつながったという報告が複数件あり、協賛企業の営業活動にも寄与したことは、一つの効果として挙げられます。

キャンペーン終了後、ご参加いただいたお客さまにアンケート調査を実施したところ、参加者の約4割という、たくさんのお客さまから回答をいただきました。お客さまからのご意見は、「早起きをした日は気持ち良かった」「早起きが身についた」などの朝型の生活を評価する意見、「おもしろい取り組み」「常に継続してほしい」「これからも混雑緩和策をいろいろ提案してほしい」など、継続への

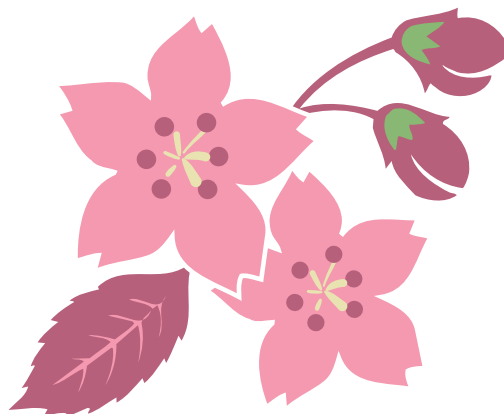
## 現場からⅡ

ご意見・ご要望が多数を占めました。

試行的な取り組みだったこともあり、キャンペーン内容に対する、ご意見・ご要望が多く寄せられました。キャンペーン継続に対する期待と取れる「特典内容の充実を望む声」「特典の具体的な内容」についてのご意見も数多くありました。

まだ数値的にはわずかですが、一定の成果が得られたこと、ならびに参加者からのアンケートで今後の期待、要望など、継続に対する前向きなご意見が多数あったことから、特典を拡充した上での2010年度のキャンペーン継続に向け、現在検討を進めています。

これから先、告知活動の内容、ボリュームともに上げていくことでキャンペーンの認知度を向上し、多くのお客さまに賛同、参加いただき、当社の重要課題である田園都市線の混雑緩和に寄与するキャンペーンに育てていきたいと思っております。



# ◎国際テロ組織との戦い —最前線のアフガン— ＝「聖域」撲滅に国際社会が結束＝

ジャーナリスト 大野 博良

アフガニスタン問題が世界のマスコミを賑わせている。とりわけ、米国のオバマ大統領にとってはアフガンへの対応を一步でも間違えると、政権の命取りにもなりかねない最重要外交課題といえるが、アフガン問題は国際的なテロ組織とのし烈な戦いという意味を持つだけに、われわれとしても他人事とはいえない重要な問題。アフガン問題の背景や国際政治にどのような影響を与えるのかなど、基本的な事項について理解するよう努めたいものだ。

あまり知られていないが、日本はこれまで、アフガン問題で国力に見合った貢献を行って

きている。アフガンにテロリストや武器が流入しないようインド洋で監視活動を実施している各国の艦艇を対象に給油活動を展開、米軍や英軍などを側面支配してきたが、鳩山政権になって、この活動は中止されたが、代わって、財政的な支援を行う方針を示している。今後、日本が「汗をかく」支援もできるかどうか、検討されることになるが、国際社会との連帯を図るためにも、アフガン現地で何らかの支援活動に乗り出さざるを得ないと見られている。

## 東西交流と文明の接点＝ギリシャ、 仏教、イスラム教

アフガンは日本と地理的に離れており、なじみのない国だが、実はシルクロードを通じて古くから、文化的に日本とつながっている。シルクロードは中国と地中海世界を結ぶ歴史的な交易路で、奈良の正倉院に残る数多くの宝物などは天平時代に遣唐使を通じて中国からもたらされたものだ。もともとは今日のイランやアフガン、中央アジアを経由して日本に伝えられたもので、シルクロードに日本人が言い知れぬロマンを感じるのも、文化的にシルクロード沿いの地域と深く結びついていることがその背景にある。シルクロードの地



アフガニスタン地図

図を見ると、カブールやカンダハル、ヘラートといったアフガンの地名が出てくる。アフガンはいわば、ユーラシアの東西世界を結ぶ結節点の役割を果たしてきた地域といえ、あのアレクサンドロス大王が遠征したことでも知られている。大王がギリシャ文明をこの地に植え付けたことで、ヘレニズム文明が生まれている。ヘレニズム文明はギリシャ文明と在来のオリエント文明が融合したものだ。ちなみに、カンダハルはアレクサンドロス大王の名に因んでつけられた地名。アフガンには、その後、仏教やヒンズー教が伝えられ、一時、勢力を得たものの、8世紀にイスラム教がこの地に入ってくると、仏教やヒンズー教は徐々に駆逐され、今日では強固なイスラム教地域となっている。なお、ギリシャ彫刻の写実的な技法は、仏像の衣などアジア美術に色濃く影響を残している。

アフガンは北方騎馬民族のモンゴル人の支配を経て、19世紀にはインドを統治していた英国がインドを防衛し、ロシアに対抗するためアフガン支配に乗り出し、同国を保護国化した。アフガンは歴史的に見ても、大国の思惑に翻弄される運命に置かれてきた。昔も今も東西交流の重要ルートに位置し、戦略的要地に当たっているからだ。

現代史を見ると1979年、ソ連軍の介入を受け、親ソ政権が樹立されたが、反ソ・ゲリラの根強い抵抗に音を上げたソ連軍が89年に完全撤退したため、親ソ政権が崩壊、アフガンは内戦状態に陥った。その後、内戦から台頭したのが、今や米国の目の敵となっている反政府ゲリラ勢力タリバンだ。タリバンは南部の主要都市カンダハルを陥落させたのに続いて、98年9月にアフガン全土をほぼ支配下に収めることに成功した。カンダハル地方は現在もタリバンの根拠地になっているところで、米軍やアフガン政府軍は都市部しか支配

できておらず、周辺地帯はタリバンの強固な支配地域となっている。カンダハル地方で生産されるヘロインだけで、世界に流通する量の3分の2を占めており、タリバンの主要な資金源と化している。

タリバンはアラビア語で「学生」を意味するように、イスラム神学生の武装集団としてスタートした組織で、内戦時代、武装組織の略奪などに嫌気がさしていたアフガン国民の支持を獲得した。タリバンはアフガンの隣国パキスタンの情報機関の強力な支援を受け、他の武装組織に比べると、統制がとれていた。タリバンはもともと、ケシの栽培を許さなかったが、現在のカルザイ政権がケシの栽培を黙認、奨励した経緯がある。このケシ栽培によって得られた資金は当初、カルザイ政権の閣僚や地方軍閥の懐に入り、中央政府や地方政府・軍閥の腐敗の源泉となっていた。今はケシ栽培地帯を勢力下に収めたタリバンの資金源となり、カルザイ政権を悩ませている。

なお、パキスタンがタリバンを育てた狙いは、アフガンを自らの勢力範囲に取り込むことで、中央アジアとの貿易ルートを支配することにあった。現在、アフガンとの国境地帯にあるパキスタンの北西辺境州や中央政府直轄地の部族地域で、タリバン系武装組織が活発に活動しており、パキスタン政府の手に負えない存在となっている。自分たちが育てたタリバンは完全に一人歩きする一方で、自分たちに挑戦してこようとは、パキスタン指導者にとっては夢想だにしなかった事態だろう。

そのタリバンだが、アフガンをほぼ制圧して政権を担当したものの、従来の娯楽や文化を頭から否定したり、女性の教育を禁止したりするなど、極端な政策を推進したり、バーミヤンの仏教遺跡の爆破など、極端な行動に出て、国際的な非難を浴びてしまった。

## オバマ政権誕生で国際的に注目、米軍の主戦場に

アフガン情勢に一大転機が訪れたのが、2001年9月11日の同時多発テロだ。米国はこの事件の首謀者として国際テロ組織アルカイダの最高指導者オサマ・ビンラディンの身柄引き渡しをタリバン政権に要求。これに対し、タリバンが拒否したため、米国はカブールへの爆撃を敢行。タリバンの対抗勢力だった北部同盟も反攻に転じたため、タリバンは窮地に陥り、カブールからの撤退を余儀なくされ、この年12月には最後の拠点カンダハルも失うことになった。タリバンは同時多発テロ事件以前から、アルカイダ幹部に「聖域」を提供する一方、アルカイダから戦闘技術などを学ぶなど、相互依存の関係にあった。タリバンが政権の座から駆逐された後、アフガンでは国連の仲介で暫定政府が樹立され、現在のカルザイ政権に至っている。

アフガン情勢がそれまで以上に国際的な注目を集めるようになったのは、米国のオバマ政権誕生がきっかけ。オバマ大統領は新政権の最重要外交政策にテロ対策を置き、米軍の活動の重点をイラクからアフガンに移す方針を打ち出した。オバマ政権の基本政策はイラク駐留米軍兵力を徐々に撤収させ、治安権限をイラク政府に移し、浮いた兵力をアフガンに転用するというもの。超大国の米国といえども、イラクとアフガンという2正面作戦を展開するのは非常に厳しい状態にあるということだ。大きな戦費の負担が米国の財政赤字の大きな要因ともなっており、米国といえども、負担は小さいものではない。

この方針に基づき、オバマ大統領は2009年1月に2万1000人規模の増派を決定、さらに、同年12月には第2次増派として3万人をアフガンに派遣することを発表した。この結果、

米軍のアフガン駐留兵力は2010年には10万人に達する。

米国は従来、旧ソ連や中国を念頭に置いた核戦力や通常戦力を増強する国防方針を堅持してきたが、イラク・アフガン戦争の泥沼に足を取られたことをきっかけに、国防戦略そのものを大転換し、対ゲリラ、対武装勢力戦闘に対応できる体制を整えようとしている。つまり、地雷や待ち伏せ攻撃に有効な装甲車両や山岳地帯でも機動力の発揮できる特殊戦闘車両、さらには、滞空時間の長い無人偵察・攻撃機を多用しつつある。アフガンの兵力は米兵のほかにも英軍、ドイツ軍など北大西洋条約機構（NATO）諸国が国際治安支援部隊（ISAF）に兵力を送っている。

## 日本は50億ドルの民生支援約束 —鳩山政権

オバマ政権にとって、アフガン政策は外交政策と同時に、テロ対策としての意味を持ち、国内的にも重要な政策課題となっている。同時多発テロで多数の市民が犠牲となった米国だけに、このテロの背後にいるアルカイダ壊滅は政権の至上命題であるわけだ。

米国は第1次増派でアフガンに派遣された精鋭部隊の海兵隊4000人をタリバンの活動が活発化している南部のヘルマンド州に投入、掃討作戦を展開している。

産油国でそれなりのインフラが整っているイラクとは違って、アフガンは国内の大部分が険しい山岳地帯。米軍はそのもてる機動力を十分に発揮できない状況にある。タリバン・ゲリラも、その庇護下にあるアルカイダ幹部も、山岳地帯に潜んでいる。ただ、タリバンはこのところ、山岳地帯だけでなく、都市部への浸透を図っているとの報道もなされている。



さらに、本来の米軍の目的であるアルカイダ幹部の探索ではさらに多くの困難が待ち構えている。というのも、アフガンに隣接するパキスタンの国境地帯にもタリバンの分派が根を張っており、アルカイダ幹部の潜伏場所ともなっているからだ。ことはアフガンだけの問題ではなく、パキスタン政府にもゲリラ掃討で協力を仰がなくてはならない。

しかも、パキスタンの部族地域は政府軍も手を出せないところで、ゲリラ勢力の跳梁を許しており、政府軍のゲリラ掃討には困難が付きまといっている。このほか、パキスタンの保有する核兵器がゲリラの手に渡るのではないかと危ぐする向きもあり、パキスタン政府が弱体化すれば、深刻な事態になる恐れも指摘されている。

さらに重要なのは、国際テロ組織との戦いが地域的に拡大する様相を示していることだ。アルカイダはイラク、アフガンのほか、イエメン、ソマリアにも勢力を浸透させているほか、欧米諸国に住むソマリア系やイエメン系などのイスラム教徒を戦士として、あるいは、自爆テロの実行者として、積極的に勧誘し、訓練を施しており、テロが世界的にまん延する危険性が増大している。

ゲリラ組織との戦いでは少し時間がかかるとしても、アフガンの民生安定と治安権限のアフガン政府軍・警察へのスムーズな移管ができるかどうかがかぎを握ると見られている。これは、ソマリア、イエメンも全く同様だ。国際社会も既に、その方向に向かって歩みを進めており、2010年1月にロンドンで開かれたアフガン支援国会議では、民生安定と治安権限移管に全力を挙げの方針が改めて確認された。

一方、日本は鳩山政権が5年間で50億ドル(約4500億円)を復興支援として支出することを決め、ロンドン支援国会議でも投降ゲリ

ラの社会復帰を助けるための「再統合基金」設置で英国とともに主導権を発揮し、5000万ドル(約45億円)を拠出することを約束した。

ただ、こうした資金は捨て金ではない。日本が大半を仰いでいる原油の供給ルートである中東地域やインド洋海域の安全を確保するのは日本にとっては死活的に重要な課題だからだ。

## 第42回 イスタンブール見て歩き(上)

(社)海外鉄道技術協力協会 秋山 芳弘

## 11年ぶりの再訪

南コーカサスのグルジアで3週間あまり仕事をした帰り、2009年11月上旬にイスタンブール（都市圏人口約1100万人）に立ち寄った。前回は1998年7月中旬に訪れて都市鉄道の調査をしたので、約11年ぶりである。前回の訪問以降イスタンブールでは都市鉄道の整備が急速に進んでいるので、その変化を実体験するために再訪したのである。

2009年11月9日（月）。すでに真っ暗になったグルジアのトビリシ空港を18時48分に離陸したトルコ航空1383便（使用機材はボーイング737-800型機）は一路西に向かう。港町のバトゥーミ上空を過ぎてから、黒海の上をずっと飛行する。2時間近くたつと、暗い海の向こうにイスタンブールの町の明かりが見えてきて、現地時間の18時52分（トルコ時間＝グルジア時間－2時間）にイスタンブールのアタテュルク国際空港に着陸した。この空港の名前は、トルコ革命の指導者ムスタファ＝ケマル＝アタテュルク（1881年～1938年）にちなんで命名された。「アタテュルク」とはトルコ語で「トルコの父」を意味する。

入国審査の長い列に並んでいると、割り込みをする不届き者が多数いて、国際観光都市イスタンブールの印象が悪化する。このよう

な行為は、空港の係員が注意してやめさせないといけない。やっと入国審査が終了し、スーツケースを引き取って出ると、片言の日本語を喋るトルコ人が近寄ってきて、観光ガイドやタクシーを紹介するという。だが、ガイドブックによるとニセの客引きが多く日本人はカモにされやすいそうなので、無視する。

まず、イスタンブール滞在中に必要な金を空港内の銀行で両替をする。前回来た時は紙幣のゼロの数が多くて換算が大変だったが、2005年11月にデノミが実施されたためゼロの数はずっと少なく、1トルコ＝リラ（TL）＝約64円（2009年11月現在）だった。

## 便利な空港連絡鉄道（M1線）

## (1) 都心まで30分

空港ターミナル＝ビルの下までハフィフ＝メトロが乗り入れているので、その駅に向かう。このハフィフ（Hafif）とは、トルコ語で「Light（軽量、軽便、軽快、または少量）」を意味する。Mのマークに従って5分ほど歩くが、空港ターミナル＝ビル内の床は摩擦抵抗が少ない材質のタイルなので、スーツケースの車輪が実に滑らかに回転し、持ち運びが大変楽である。（写真－1）

地下におりると、M1線の空港駅がある。こ



写真-1 イstanbulのアタテュルク国際空港内にある案内板。“Metro”の表示に従って行くと、M1線の空港駅に着く。(2009年11月9日)



写真-2 M1線の空港駅(地下駅)のジェトン売り場にいる3人の職員のうち右端は警備職員。右側に自動改札機がある。(2009年11月9日)

ここで硬貨の形をしたジェトンを1.5TL(約100円)で購入。そのあとトリポッド式のターン=バーがある自動改札機の写真の撮ろうとしたら、男性係員から写真撮影はダメだといわれる。Istanbul到着早々にトラブルを起こしたくないので、指示に従った方がよさそう。自動改札機のターン=バーは、スーツケースの高さ以上にあるので、スーツケースを持っていても問題なく通れる。(写真-2)

エスカレーターでホームにおりて、停まっている電車に乗車する。この電車は、接続式の2両1ユニットが4ユニット連結され、8両編成で運行している。始発でもあり、また19時半を過ぎているので、ボックス=シートになっている車内はガラガラでどこにでも座れる。19時46分に空港駅を出発。すぐに明かり区間に出るが、外は真っ暗である。途中、空港からの高速道路と並走し、高速道路を走る自動車のヘッドライトが光の束のように見える。(写真-3)

各駅ごとに案内放送があり、短いメロディーが流れたあと、女性のテープ音でトルコ語とイギリス語による旅客案内がある。車内温度は22°Cあり、少し蒸し暑く感じる。車内に座っているトルコ人男性はみなヒゲが濃

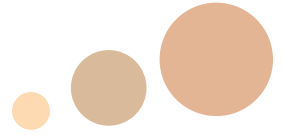


写真-3 M1線を走る電車の接続部分。(2009年11月9日)

く、目つきが鋭いので、少し威圧感がある。それに夜の都心方面行きの電車のせいか乗客は少なく、盗難などにあわないように身構える。

20時16分、地下のアクサライ駅(島式の1面2線)に到着する。地上にエスカレーターであがり、自動改札機から出る。運賃が均一なので、ターン=バーを押せば出られるようになっている。この駅から予約していたホテルまで歩いて5分との案内だったが、夜のため方向がまったくわからない。駅前に並んでいるタクシーの運転手にホテルの場所を聞いても、イギリス語があまり通じず要領を得ない。





## (2) 悪質なタクシー運転手

仕方なくタクシーを利用しようとしたら、運転手は「10リラ（約640円）」という。重いスーツケースを持つ外国人旅行者の足下<sup>あしもと</sup>を見て、どう考えても倍の値段をふっかけてきている。何人かの別の運転手に聞いても同じ答えである。たぶんみんなグルなのだろう。メーターがついているにもかかわらず、高い値段をいつてくる根性が気に入らない。このような悪質タクシー運転手集団の存在は、国際観光都市イスタンブールの印象を悪くすると思うが。

ホテルまで歩こうにも方向がまったくわからず、とりあえず地下の横断通路を歩いて反対側に行ってみるが、皆目見当がつかない。それに重いスーツケースの持ち運びが大変だ。こうしていても疲れるだけなので、近くにあるタクシー乗り場で気のよさそうな初老の男性運転手に聞いたが、またしても「10リラ」という。何のために徒歩5分のホテルを予約したのかと悔しい思いをするが、この運転手なら悪いことはしないと考え、ここは妥協してタクシーに乗ることにした。タクシーは路面電車の走るオールドウ通りを東に向かい、すぐにUターンができないので、次の交差点まで行って方向転換をして、約10分でグランド=タヒール=ホテルに到着。やれやれ。

このホテルは、グルジア滞在中にインターネットで捜して予約しておいたのである。チェックインをしたあと603号室に入る。朝食つき1泊4900円の安ホテルでシャワーしかついていないが、ベッドの寝具類が清潔なので、私には十分である。ただし、部屋ではインターネットにつながらず、ノート=パソコンを持って1階のロビーにおいて、そこで無線LANに接続するしかないのは面倒であるが、仕事の連絡には問題ない。

飲料水が部屋になかったので、ホテルの隣にある雑貨店に行き1.5ℓ入りのミネラル=ウォーターを0.75TL（約50円）で買う。ここの若者はとても親切で、イスタンブールの印象が少し改善されてくる。雑貨店の並びには果物屋があり、ザクロや柿がうまそうだ。近くにはトルコ料理の食堂も開いていて、客で賑わっている。ここの料理もおいしそうだ。

さっきのタクシー問題があったので、ハフィフ=メトロのアサクライ駅の場所を確認しようと人通りの多い歩道を歩いたが、夜なのでよくわからない。明朝調べることにして、諦めて引き返す。部屋に戻ってシャワーを浴び、24時に寝る。

## さまざまな都市鉄道システム (図-1と表-1)

イスタンブールを見て歩く前に、その地理（都市の構造）と都市鉄道を簡単に説明しておこう。イスタンブールは、黒海とマルマラ海を結ぶボスポラス海峡（長さ約30km、最小幅約700m）によってヨーロッパ側（西側）とアジア側（東側）に分かれており、さらにヨーロッパ側は金角湾の南西側が旧市街、北東側が新市街になっている。アタテュルク国際空港はヨーロッパ側の南西郊外にあり、旧市街にはトプカプ宮殿やアヤソフィア、ブルー=モスクなどの歴史的建造物が集中し、世界的な観光名所になっている。一方、新市街は商業とビジネスの中心になっていて、外国資本の高級ホテルやショッピング=センターもある。

地中海から黒海への唯一の出入口となっているボスポラス海峡には、南側にボスポラス大橋（第1ボスポラス橋。全長1510m）、北側にファーティフ=スルタン=メフメット大橋（第2ボスポラス橋。全長1510m）と2本



図-1 イスタンブールの都市鉄道網。ボスポラス海峡の西がヨーロッパ側、東がアジア側。  
出典：下記（注1）のホーム=ページ。

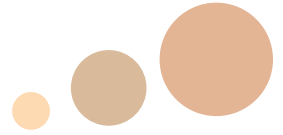
表-1 イスタンブールの都市鉄道

路線	M1	M2	T1	T2	T3	T4	F1	イスティック ラール通り線	テュネル線	ヨーロッパ 側	アジア側	
鉄道システム	ライト＝ メトロ	メトロ	路面電車	路面電車	旧型路面電車	ライト＝ メトロ	ケーブルカー	旧型路面電車	ケーブルカー	近郊鉄道 都市間鉄道	近郊鉄道 都市間鉄道	
運営組織	イスタンブール交通産業・商業株式会社（注1）							IETT（注2）		TCDD		
区間	アクサライ ～アクチュ ルク空港	シシハネ～ アタチュル ク＝オト＝ サナーイ	ゼイティン プルヌ～カ バタシュ	ゼイティン プルヌ～バ ジュラル	カドウキョ イ～モダ	ハビップレ ル～トプカ プ	タクシム～ カバタシュ	テュネル～ タクシム	カラキョイ ～テュネル	ハルカリ～ シルケジ	ハイダルパ シャ～ゲブ ゼ	
最初の開業	1989年9月	2000年9月	1992年7月	2006年9月	2003年11月	2007年9月	2006年6月	1990年4月	1875年1月	1871年1月	1872年9月	
延長 (km)	19.6	14.5	13.2	5.2	2.6	15.3	単線 640m	単線 1640m	単線 573m	30.0	44.0	
軌間 (mm)	1435	1435	1435	1435	1435	1435	—	1435	—	1435	1435	
走行空間	地下・地平・ 高架	地下	地平	地平・高架	地平	地平・地下	地下	地平	地下	地平	地平	
駅数	18	10	24	9	10	23	2	2	2	18	26	
平均駅間距離 (km)	1.2	1.6	0.6	0.7	0.3	0.7	0.6	1.6	0.6	1.8	1.8	
電気方式	架空線 DC750V	第三軌条 DC750V	架空線 DC750V	架空線 DC750V	架空線 DC750V	架空線 DC750V	—	架空線 DC750V	—	架空線 AC25kV 50Hz	架空線 AC25kV 50Hz	
編成両数	8	4	3 連接車×2	4	1	4	2	1 または 2	1	3 または 6	3 または 4	
輸送量 (万人/日)	24	18	24	3	0.25	4	2	0.6	1.5	—	—	
記事	・ハフィフ＝ メトロ； ・高床式車両 ・ホーム長 100m	・ホームは8 両対応 ・本格的都市 鉄道 ・耐震設計 ・ホーム長 180m	・当初はM1 と同一規 格の高床 式車両だ ったが、2003 年に低床式 車両を導入	・M1と同一 規格の車両	・カドウキョ イの路面電 車	・ハフィフ＝ メトロ ・M1と同一 規格の車両	・標高差 74m	・新市街の路 面電車	・当初は蒸気 動力、1905 年に電気動 力化 ・ゴムタイヤ 式車両 ・標高差 60m	・軌道状態は 悪く、車両 も古い	・軌道状態は よく、車両 も比較的新 しい	

（注1） Istanbul Ulaşım Sanayi ve Ticaret AS. 関連情報は、www.istanbul-ulasim.com.tr を参照。

（注2） IETT = Istanbul Elektrik Tramway ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü（イスタンブール電気路面電車・地下鉄経営本部）。関連情報は、www.iETT.gov.tr を参照。

（注3） 複線の場合は右側通行。



の道路用長大吊橋が架かっている。いずれも道路橋で、鉄道はヨーロッパ側のシルケジ駅とアジア側のハイダルパシャが終点駅になっていて、つながっていない。現在、ヨーロッパ側とアジア側を海底トンネルでつなぐ海峡横断鉄道プロジェクトが日本の円借款を使って推進されており、2015年に開業の予定である。

イスタンブールには、軌道系交通システムとしてメトロ（M=Metro：地下鉄）とライト=メトロ（専用軌道を持つ都市鉄道）、路面電車（T=Tramvay）、トルコ国鉄（TCDD=Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollari。関連情報は、<http://www.tcdd.gov.tr>を参照）の近郊鉄道、新市街にある丘の上下を結ぶ地下ケーブルカー（F=Funiküler）がある。これら以外に、都市交通システムとしては珍しいロープウェイもある。また公共交通機関としてバス、イスタンブールならではの連絡船もよく利用されている。

せっかく11年ぶりにイスタンブールを訪れたので、ヨーロッパ側とアジア側の軌道系交通機関（ロープウェイを除く）、TCDDのシルケジ駅とハイダルパシャ駅を見て歩くことにした。

## ハフィフ=メトロ（M1線）

### (1) イスタンブールの朝

11月10日（火）。5時29分、ホテルの外からかなりの大音量でイスラム教の礼拝を呼びかけるアザーンが聞こえてきて、目が覚める。イスラム国に来たのを実感するひとときである。イスラム教徒は1日に5回（早朝、昼過ぎ、午後、日没、夜）決まった時間に聖地メッカに向かってお祈りをするので、アラビア語によるアザーンがモスクの拡声機から町中に

響き渡る音量で流される。この季節のイスタンブールは、7時頃夜があけて空が明るくなってくる。今日は青空が広がる快晴で、最高の天気である。

朝食を食べるために1階のレストランにおいて行くと、トルコ人の宿泊客も朝食に来ている。トルコはイスラム教の国なので、女性はスカーフで髪を隠している人が多い。トルコ料理の定番であるレンズ豆のスープにパンとトマト=サラダ、ゆで卵、インスタント=コーヒーの朝食をとる。部屋に戻って鉄道調査の準備をし、荷物を片づける。そのあとホテルのチェックアウトをして、スーツケースとノート=パソコンをホテルに預けて、8時10分に出発。

ホテルの前のオールドウ通りを低床式の路面電車（T1線）が走っていて、アクサライ停留所もすぐ近くにあるが、今朝はまずハフィフ=メトロ（M1線）に乗車するためにM1線のアクサライ駅に向かう。朝の通勤時間帯らしく、アクサライ駅の方から大勢の人が歩いてくるのとすれ違う。女性のうちスカーフ姿が半数くらいいる。新型インフルエンザ対策なのかマスクをした人もチラホラ見かける。歩道の脇にバナナ売りが出ていて、1本ずつ売っている。晩秋のせい、朝日による影が長く、また日向と影の濃淡がはっきりしている。

### (2) ユニークな形をしたアクビル

歩いていると“AKBİL”<sup>アクビル</sup>と書いた看板のある店が目にとまる。ここは新聞や雑誌・地図・タバコなどを売る日本でいえばキオスクに相当する店だ。アクビルが便利だと聞いていたので、さっそく買って使ってみることにした。男性店員とイギリス語でやりとりをしたが、彼の説明がよくわからず、いわれるままにアクビルの代金6TL（約380円）に加えて14TL（約900円）<sup>デポジット</sup>をチャージしてもらい、合計で20TL（約1280円）を支払う。とにかくどのような



写真-4 アクサライ駅近くの歩道脇にあるキオスクでもAKBiLを売っていた。またアクビルのチャージもここでできる。(西を見る。2009年11月10日)

ものか使ってみよう。(写真-4)

このアクビルは、イスタンブールの公共交通機関に共通して使用できる前払いシステム用のIC乗車券で、1996年頃から使用が開始された。アクビルとは、アクルル=ビレット (Akıllı Bilet = トルコ語で「賢い切符」の意) の省略形である。メトロやライト=メトロ、路面電車、TCDD、地下ケーブルカー、バス、フェリーなどで使用できる。ボタン電池のような金属部分 (直径15mm) にプラスチック製の取っ手 (長さ60mm) がついており、ICカードやジェットンと比べて、小さなスプーンのようなユニークな形をしている。重さは6gある。自動改札機の上にあるアクビル専用部分 (円形) の中心にある小さな突起にアクビルのボタン部分を接触させると、トリポッド式のターンバーが動くようになっている。いちいち切符を買う必要がないだけでなく、2時間以内に乗り換えると、次の公共交通機関には割引運賃で乗車できるのが最大の利点である。(写真-5)

### (3) 通勤時間帯は混雑

昨夜は暗くて道がわからなかったが、ホテルから歩いてMI線のアクサライ駅まで5分



写真-5 IC乗車券のアクビルは、小さなスプーンのような形をしていて、ボタン部分を自動改札機の感知部に接触させて使用する。長さ60mm、ボタン部分の直径15mm、重さ6g。

強で行けた。これで、もう二度と悪質タクシーを使う必要はない。アクサライ駅前にもアクビルやジェットンを売るキオスクがある。(写真-6と写真-7)

さっそくアクビルを使ってMI線の自動改札機を通る (1回目)。アクビルのボタン部分を自動改札機の円形部分に押しつけると、短い電子音が流れてターン=バーが動くようになり、駅の構内に入る。(写真-8)

エスカレーターで地下におり、停車中の電車に乗ると、冷房がきいている。8時30分に出発。通勤時間帯のせい、昨夜よりもずっと込んでいる。トルコ模様の青いタイルでホームの壁が飾られている地下のトプカプ駅を出て少し行くと、明かり区間に出る。再び短いトンネルがあり、そのあとは明かり区間を走る。MI線は右側通行で、しばらくの間トラキア高速道路と併走する。近郊駅から徐々に乗車してきて、車内は満員になる。(写真-9)

8時43分、オトガル駅に停車。オトガルとはトルコ語で「長距離バスターミナル」を意味し、この近くには大きなバスターミナル (エセンレル=オトガル) がある。オトガル駅は

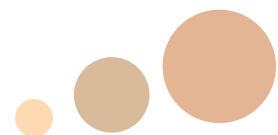


写真-6 M1線のアクサライ駅の改札口(左)と駅前にあるキオスク(右)。キオスクではアクビルとジェットンを売っていて、アクビルのチャージもできる。(北西を見る。2009年11月10日)



写真-7 M1線のアクサライ駅前にあるキオスク(写真-6の右側)では、アクビルとジェットンも売っている。(北東を見る。2009年11月10日)



写真-8 朝の通勤時間帯にM1線のアクサライ駅に到着した電車からおりてくる人々。女性の半数ほどは、イスラム教のためスカーフをかぶっている。(空港方を見る。2009年11月10日)



写真-9 M1線の車内はボックス=シートになっていて、満員で立っている客もいる。(オトガル駅停車前に先頭方を見る。2009年11月10日)

エセンレル駅への分岐駅になっているのでホームが2面あり、M1線では一番大きな駅である。オトガル駅を出発すると、エセンレル方面への分岐線が進行方向右側に見える。電車は加速し、ロング=レールの線路を100km/h近い速度で走る。この路線には高架駅もかなりある。

8時53分、地平のゼイティンブルヌ駅(相対式の2面2線)に停車。ここは路面電車のT1線とT2線の乗換駅であるので下車し、階段をのぼり、改札口に向かう。(写真-10)



写真-10 M1線のゼイティンブルヌ駅に進入してくるアクサライ駅行き電車。(アタテュルク国際空港方を見る。2009年11月10日)

## 低床式の路面電車（T1線）

橋上駅になっているM1線のゼイティンブルヌ駅から出て、次は路面電車に乗車することにした。その前に、橋上駅舎近くの跨線橋からM1線の電車を撮ろうとカメラを構えていたところ、黄緑色のチョッキを着用した鉄道職員がやって来て、写真を撮らないようにと注意を受ける。11年前にはホームの駅員たちは笑顔で写真に応じてくれたのだが、爆弾テロなどのためにこのような嚴重な警備になったのだろう。実に残念なことだ。

階段をおりてT1線のゼイティンブルヌ停留所へ。イスタンブールでは路面電車でも停留所部分が囲われて自動改札機があり、どの停留所にも必ず鉄道職員がいる。そこで、アクビルを使用して低床ホームに入る（2回目）。ここから東方向のT1線と北東方向のT2線が出ているが、旧市街方面へのT1線に乗車することにした。T2線はT1線の延長で、線路もつながっていて料金も均一区間扱いであるが、直通運転はしていない。また、T1線と違って高床式車両が使用され、ホームも高床になっている。今回、このT2線には乗車できなかった。都心へ向かうT1線の低床ホームには大勢の利用客が待っている。ホームに立っていると朝の日差しが強い。（写真-11）

ここは路面電車とM1線の結節点になっているせいか事務所があり、黄緑色のチョッキ着用の鉄道職員が大勢いる。停留所のホームで路面電車の写真を撮ろうとしたら、別の黄緑色のチョッキ着用男性職員からまたしてもダメだといわれる。このように鉄道の写真撮影を禁止する都市が世界的に広がりつつあるのは、治安維持や安全のためとはいえ、鉄道ファンにとって残念なことである。

大勢の乗客にまじって何とか乗車し、9時22分、ゼイティンブルヌ停留所を出発。T1



写真-11 T1線のゼイティンブルヌ停留所は低床ホームで、ここから大勢の利用客が乗車する。（西を見る。2009年11月10日）

線の低床式路面電車は2編成併結（3連接車×2ユニット）である。座席は当然満席で、通路や乗降口周辺もぎゅうぎゅう詰めである。混雑率は200%くらいではなかろうか。それほど込んでいて、身動きができないほどだ。T1線の路面電車は商店街の中の通りや道路を走ってゆく。9時32分、周囲より一段低い半地下構造のトプカプ停留所で下車。ここからT4線に乗車することにする。

## まだ新しいライト=メトロ（T4線）

T1線のトプカプ停留所（1面2線）から階段で地上に出て、歩道を歩くとすぐ近くにT4線の地平のトプカプ駅（3面2線）がある。この駅の改札口にいた若い男性鉄道職員に「電車の写真を撮らせて欲しい」と頼んだところ、「監視カメラがあるし、無線電話ですぐに通報できるので無理です」という。だが、写真を撮りたいと何度も懇願すると、私の熱意に負けたのか片目をつむって、自動改札機脇の車椅子用の通路からタダで入れてくれた。お陰で「貴重な写真」が何枚も撮影できたし、無料で駅の構内に入れてくれ感謝する。やはりダメモト精神は重要である。（写真-12）

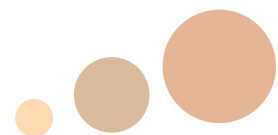


写真-12 T4線のトプカプ駅（地平の頭端式）。自動改札機の向こうに電車が見える。（北を見る。2009年11月10日）



写真-13 T4線を走る電車は、M1線と同型である。右の電車は塗色を変更している。（トプカプ駅に停車中。2009年11月10日）



写真-14 T4線のラミ駅（地下駅）に入ってくるトプカプ駅行き電車。開業したばかりで地下駅もきれいである。（西を見る。2009年11月10日）



写真-15 T4線の車内は、M1線と同様にボックスシートになっている。トルコはイスラム教の国なので、スカーフをかぶった女性も乗車している。（トプカプ駅に向かう電車内で進行方向を見る。2009年11月10日）

ホームにはT4線の電車（2両連接／ユニット×2ユニット＝4両編成）が2本並ぶ。乗車すると、2007年に開業したばかりの新設路線の郊外方向だし、もう通勤時間帯を過ぎているので、車内はガラガラである。9時47分に出発。軌道はコンクリート道床である。西側に広い墓地、東側にテオドシウスの城壁跡を見て走る。墓地は土葬のようである。片側に4車線ある高速道路（バタン通り）を上空横断する。（写真-13）

9時50分、トンネル区間に入り、9時58分、

地下のラミ駅（島式の1面2線）で下車する。設備が新しくピカピカのこの地下駅にもホームに男性鉄道職員が2人いて、監視している。（写真-14）

とりあえずT4線にも乗車したので、ラミ駅からトプカプ駅に引き返すことにする。やってきた電車に乗車すると、都心方面行きのせいか車内は込んでいて、子供連れもいる。10時18分にトプカプ駅に戻ってくる。（写真-15）

（2010年2月14日記）

## 自然豊かな「小田急沿線を歩こう！」

小田急電鉄株式会社  
CSR・広報部環境担当

飯田 洋一

### 1. はじめに

当社は、1923年に創立された小田原急行鉄道を前身として、1948年に発足しました。現在、副都心新宿を起点に、小田原や江の島、そして多摩ニュータウンまでを結ぶ3路線、計120.5kmにわたる鉄道ネットワークを形成し、1日196万人の方にご利用いただいています。地下鉄については、東京メトロ千代田線との相互直通運転を通じて様々な営業連携が図られています。2008年3月には、全席指定制の特急ロマンスカー・MSEの運転を開始し、平日は北千住・大手町ー唐木田・本厚木間を結ぶビジネス特急として、休日は北千住ー箱根湯本間を結ぶ観光特急として、一段と交通アクセスの向上が図られました。

当社では、多くのお客さまに安全・快適にご利用いただくために、「輸送力の増強」「安全対策の強化」「サービスの向上」「環境対策の推進」の4つを柱として設備投資を行い、上質な輸送サービスの提供に努めています。なかでも、抜本的な輸送サービス改善策が「複々線化事業」で、東北沢から和泉多摩川までの10.4kmを複々線化することにより、混雑率の緩和と所要時間の短縮を目指しています。2004年に世田谷代田～和泉多摩川間8.8kmが完成、現在は2013年度の完成を目指し、最終区間である東北沢～世田谷代田間1.6kmの工事を進めています。





## 2. 「小田急沿線ふれあい歩道」について

# 小田急沿線 自然ふれあい歩道

## お散歩ガイド



小田急沿線には、多摩川、相模川、酒匂川などの河川や、相模湾、多摩丘陵、丹沢山地、箱根火山、江の島など、変化に富んだ多様な自然が広がっています。そこで当社では、こうした自然環境から受けるさまざまな恵みを大切に、これらを沿線地域の方々とともに持続的に享受していくことができるよう、より多くの方々が自然に触れ、その豊かさを感じていただく機会・情報を提供する「自然との共生」活動に取り組んでいます。

「小田急沿線ふれあい歩道」は、小田急線の駅を起・終点とする約4～5 kmの散歩道で、身近にありながら、あまり知られていない魅力的な自然や文化財を数多く巡り、その魅力を享受できるよう独自に選定した快適な散歩コースです。2009年9月に、小田急線の駅数と同じ全70コースが完成し、沿線にお住まいの方をはじめ皆さまに気軽に楽しんでいただけるよう、コースガイドの小冊子を作成するとともに、ホームページには、各コースのマップと見所情報のほか、コースを巡回している情報提供員から報告される旬の情報も随時掲載しています。

今回は、そんな70コースから厳選した“さくら”の美しい17コースのうち、選りすぐりの8コースをご紹介します。

# 沿線散策

コースがある駅（全部で70コース）



◎「小田急沿線 自然ふれあい歩道」は、全部で70コースあり、ホームページでも詳しい情報をご覧いただけます。

<http://odakyu.jp/walk/>



この時期おすすめの小田急沿線“さくら”の美しいコース（17コース）



### 3. このシーズン厳選の“さくら”コースと見どころ！（8コース）

#### ①祖師ヶ谷大蔵駅コース



祖師ヶ谷大蔵駅コースの祖師谷公園は、旧東京教育大学農場跡地を中心に、10haの公園です。園内には、ケヤキ、エンジュ、オオムラサキツツジ、コデマリ、オオシマザクラ、キンモクセイ、クスノキなど多くの樹林が植栽されています。公園内を流れる仙川の右岸には、里帰りのサクラがあります。これは、1912年、東京市長よりワシントン市に贈られたポトマック公園のサクラから実生により育てられた苗木が、「里帰りの桜」として寄贈され植えられたものです。

#### ②登戸駅～向ヶ丘遊園駅コース



登戸駅～向ヶ丘遊園駅コースの二ヶ領用水は、多摩川の水を取り入れ、川崎市のほぼ全域を流れる総延長32kmの人工用水で、川崎領と稲毛領の2つの領域を縦断したことから、二ヶ領用水と呼ばれました。当初は田畑を潤すかんがい用水として利用され、明治以降は上水道（横浜水道）や工業用水として、戦後は都市の中に潤いをもたらす環境用水として、400年近い歴史の中でその役割を変えてきました。両岸3kmにわたって約400本の桜並木が続く水辺の散歩道には、アヤメ、カタツバキ、キショウブ、シャガなどの草花やハグロトンボの姿も見られます。

#### ③向ヶ丘遊園駅（枅形山）コース



枅形山展望台は、生田緑地で最も高いところにあり、晴れた日には富士山や丹沢山系などの山々、都心の高層ビルや横浜ランドマークタワーなどの眺望が楽しめます。枅形山（標高84m）は東西130m、南北80mの平坦地で、四方が断崖に囲まれていて枅の形に似ていることから名付けられたらしく、鎌倉時代の稲毛重成の居城もあったところで、枅形城址の碑があります。ソメイヨシノの大木が多く花の咲く時期はたいへん賑わいます。

## ④柿生駅（麻生川）コース



麻生川の両岸には、1969年に川崎市が護岸工事に併せて植えた250本の桜がしっかり育ち、今では約1.3kmの並木となっています。春には桜の花のトンネルとなり、多くの見物客でにぎわいます。また、コイやカルガモたちのかわいい姿を見かけることもできます。麻生川の源は麻生区の向原で、柿生駅の西で片平川と、その南で真光寺川と合流して、やがて鶴見川に流れ込みます。かんがい用水として重要で、その水を引くためにいくつもの堰があり、そこには水車が設置され、精米製粉に利用されていました。

## ⑤小田原駅コース



小田原城は、15世紀初頭に大森氏によって築かれたといわれています。1495年に小田原北条氏の居城となってから次第に整備拡張され、秀吉の小田原攻め直前に最大規模に達しました。現在の天守閣は、1960（昭和35年）年に、江戸末期の外観が復元されたものです。「日本の歴史公園100選」に選ばれた城址公園には、350本のソメイヨシノが咲き誇り、とくに小田原城天守閣周辺とお堀沿いの並木は見事です。「桜まつり」期間中は、夜間ライトアップが行われ、夜空に浮かび上がる天守閣を背景に、夜桜が美しく映える幻想的な光景を堪能できます。

## ⑥小田急多摩センター駅～小田急永山駅コース



コース中ほどの吉祥院は、真言宗智山派に属する寺院で、創建されたのは鎌倉時代の始めごろと伝えられています。鎌倉への重要路であった鎌倉街道に近いために、度重なる戦火で堂宇は再建しては焼失するという運命に見舞われていたそうです。新田義貞の子・義興は、鎌倉幕府の北条氏を討つために鎌倉を目指して南下する途中、この寺に立ち寄り、武運を祈願するとともにシダレザクラを奉納したそうです。このシダレザクラは都天然記念物に指定され樹齢600年を数えましたが、1964年（昭和39年）秋の台風で折れて枯れてしまいました。現在では、その子孫のシダレザクラが健やかに育っています。

### ⑦桜ヶ丘駅～高座渋谷駅コース



コースの中心となる引地川周辺では、兩岸約1.5kmにわたり桜並木があり、千本桜散歩道として、花の咲くころには多くの見物客でにぎわいます。ソメイヨシノなどの代表的なサクラの盛りが終わり、葉桜に衣替えした後は八重桜が咲き始めます。また、紅葉の時期、青空を背景に色づいた葉を眺めるのも一興です。

### ⑧千歳船橋駅～経堂駅コース

都心から近く、コース上に“さくら”並木が多くあるコースです。コース全体をご紹介いたしますので、ぜひ、次ページのマップを活用してお散歩にお出かけください。



#### ○コースのご案内

	<b>コース1</b> ・ 投石神社		<b>コース2</b> ・ 馬島大仏公園		<b>コース4</b> ・ 馬島公園
	<b>コース7</b> ・ 裏松院		<b>コース9</b> ・ 世田谷代官屋敷・富士沼原		<b>コース11</b> ・ 馬山山経道

千歳船橋駅を起点に経堂に至るコースの途中に、桜丘、上用賀、鶴巻、桜、経堂といった地を歩きます。桜丘、桜の地名の由来は、世田谷吉良氏の居城であった世田谷城内の御所桜にちなんで名付けられたとされます。また、上用賀（用賀）の地名由来は詳細不明ですが、永禄・元龜年間に小田原北条氏の家臣飯田帯刀・図書によって開発されたとされています。鶴巻は、源義家がこの地で弓をはずしたという説と、徳川家康がこの地域を征服した際、北条氏の兵士が弓を伏せ、弦を巻いて降伏の意を示したとされる2説があります。経堂の地名由来には諸説ありますが、関東では見られない京都の堂に似たものがあったという説と教典を石室に納めて土に埋め、その上に小さな堂を築いたことによる説があります。室町から江戸期に至る社寺や代官屋敷などの歴史的建造物や馬の聖地である馬事公苑を巡り、地名に由来する時代背景と現代の営みから生まれた文化を肌で感じるコースです。

## 千歳船橋駅～経堂駅コース

住宅街の緑の途中に馬の園

[2009年12月1日更新]

MAP



**ルート 合計約7.7km**

<b>メインルート</b>	千歳船橋駅 160m、稲荷神社 960m、長島大榎公園 1300m、食と農の博物館・バイオリウム 40m、馬事公苑 1050m、保存並木 240m、蛇崩川緑道 350m、実相院 420m、浄光寺 170m、世田谷代官屋敷・郷土資料館 750m、勝光院 850m、烏山川緑道 930m、石仏公園 480m、経堂駅
---------------	---

## 東京周辺における地下鉄ネットワークの変遷展 地下鉄博物館特別展

東京地下鉄株式会社



東京メトロと（財）メトロ文化財団では、平成22年3月16日（火）から平成22年4月18日（日）まで、特別展「東京周辺における地下鉄ネットワークの変遷展」を開催しています。

今回の特別展では、地下鉄建設計画図と営業路線の変遷のほか、地下鉄ネットワークのはじまり、相互直通運転とはどういうものか、相互直通運転をするために必要な取り決めは何か、東武鉄道や東急電鉄、小田急電鉄、西武鉄道、JR東日本などの他社の電車が地下鉄線内を走っているのはなぜか、運賃の精算はどうしているのかなど、知らなかった疑問をパネルや写真等で紹介し、地下鉄発展の歴史や都市生活に役立っている地下鉄を少しでも理解していただけるよう展示を行っています。

地下鉄博物館

場 所 東京都江戸川区東葛西6-3-1

アクセス 東京メトロ東西線 葛西駅高架下

開館時間 10時～17時（入館は16時30分まで）

休 館 日 毎週月曜日（祝日・振替休日となる場合はその翌日）

入 館 料 大人210円 子供100円（満4歳以上中学生まで）

ホームページ：www.chikahaku.jp

## 都営地下鉄スタンプラリー大作戦！！ ドラえもん映画30周年記念

東京都交通局



東京都交通局は、「映画ドラえもん のび太の人魚大海戦」とのタイアップによる、「都営地下鉄スタンプラリー大作戦」を実施しています。

このスタンプラリーは、スタンプ

ラリー用の一日乗車券を購入し、都営地下鉄の10駅に設置するオリジナルスタンプを5種類以上集めた方に、記念品（オリジナルドラえもんステッカー）をプレゼントするものです。

実施期間は、平成22年3月13日（土）から4月11日（日）まで、先着5,000名様にご参加いただけます。春休みの思い出に、ぜひ参加して記念品をGETしてください。

### 実施内容

- ①スタンプラリー用一日乗車券を駅窓口で購入の上、スタンプシートを受け取る。
- ②スタンプシートに都営地下鉄内の10駅に設置されたスタンプを押していく。
- ③スタンプを5個以上集めたら、記念品引換場所（9箇所）で記念品をプレゼント。

### スタンプラリー用一日乗車券

都電、都バス、都営地下鉄、日暮里・舎人ライナーが一日乗り降り自由（大人700円/小児350円）。

### スタンプ設置場所

都営地下鉄内10駅のスタンプ台に、駅ごとにデザインされたスタンプを設置

浅草線：新橋、五反田

三田線：巣鴨、日比谷

新宿線：市ヶ谷、馬喰横山

大江戸線：都庁前、上野御徒町、大門、六本木

（駅ごとにデザインされたスタンプを設置）

## 「サービス介助士」を全駅に配置

大阪市交通局

大阪市交通局は、地下鉄・ニュートラムを安全・快適・便利にご利用いただけるよう、平成18年度から「サービス介助士」の資格取得に努めており、平成22年2月1日現在、301名の「サービス介助士」を110駅に設置しております。

サービス介助士は、お年寄りやお身体の不自由な方に対する「おもてなしの心」と「介助技術」を身につけるための資格であり、介助に必要な知識や技術などを習得することにより、全てのお客様が安心して地下鉄・ニュートラムをご利用いただけるよう、歩行の介助や車いすの操作などをお手伝いすることはもちろん、資格を有していない職員に対し、自らの知識や技術を伝授し、指導する役割も担っています。

今後、「サービス介助士」の資格取得を推進し、お客様により安心して地下鉄・ニュートラムをご利用いただくために、全駅に「サービス介助」の配置を目指して、平成22年度末までに468名の「サービス介助士」の養成を行ってまいります。

また、資格を取得した職員は、「サービス介助士」と明記したバッジを着用し、「サービス介助士」を配置している駅には、駅長室入口にステッカーを貼っております。

※「サービス介助士」とは、高齢者やお身体の不自由な方が施設を利用する際などに必要な介助に関する知識や技術（車いすの操作や・聴覚・視覚障害者のご案内など）のほか、「おもてなしの心」の理念を習得した者に対して「日本ケアフィットサービス協会」（NPO法人）が認定する資格（民間資格）です。



## 「はやかけん」を活用した パーク&ライド優待サービス

福岡市交通局

福岡市（交通局・環境局）と時間貸駐車場「タイムズ」を運営するパーク24株式会社は、交通ICカード「はやかけん」で地下鉄をご利用いただいた方に、タイムズの料金を優待するパーク&ライドサービスを開始しました。

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

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

公共交通機関の利用促進やタイムズの利便性向上を図ると同時に、福岡市中心部の渋滞緩和やCO<sub>2</sub>排出量削減による環境改善につながる本取組みは、環境省の「平成21年度低炭素地域づくり面的対策推進事業」として選定されています。

両者では今後も、福岡市交通局の公共交通網とパーク24のITリソースを活用し、電車と車をつなぐパーク&ライドサービスを提供することで環境負荷を低減する快適な街づくりを推進します。

### 【サービス実施駅（駐車台数）】

- 姪浜駅 (141台)
- 箱崎九大前駅 (30台)
- 梅林駅 (50台)



タイムズ梅林駅前



## 東京スカイツリーRの 高さが300mを超えました！

東武鉄道株式会社



東武鉄道と東武タワースカイツリーが建設を進めております東京スカイツリーが、2月16日に高さ300mを超えました。

東京スカイツリーは、昨年4月に、地上部の最初の鉄骨を据え付けて以来、100m、200mと順調に伸び続け、3月18日現在で318mまで成長しました。

塔体の断面もほぼ正円に近づき、「そり」と「むくり」もはっきりと認識できるようになっております。今年の夏頃には第1展望台まで達し、2011年12月に竣工、2012年春の開業予定です。

2年後の開業に向けて、今後も安全第一に工事を行ってまいります。

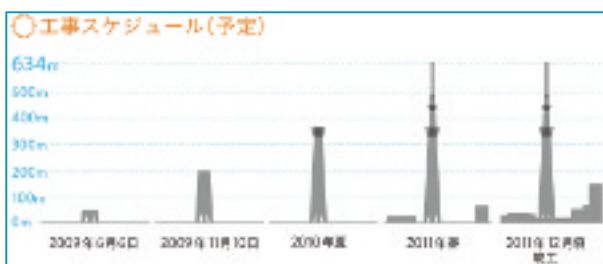
今しかみることのできない成長中の東京スカイツリーを、どうぞ暖かく見守ってください。

### 東京スカイツリーの概要

- ・高さ 634m
- ・施設の内容
  - 展望施設 第1展望台350m
  - 第2展望台450m
- ・事業主体 東武タワースカイツリー(株)

### 開発スケジュール

2008 (平成20) 年 7月	着工
2011 (平成23) 年 12月	竣工
2012 (平成24) 年 春	開業



東京スカイツリー 工事スケジュール

## 「高尾の森 親子森林体験スクール」を開催

京王電鉄株式会社

京王電鉄株式会社では、(株)日本山岳会自然保護委員会「高尾の森づくりの会」と共催して、小学4年～中学3年生のお子様と保護者の方を対象として、裏高尾/小下沢国有林で「高尾の森親子森林体験スクール 第5期」を開催します。

このスクールは、自然環境の保護・育成・復元といった環境教育の一環として、高尾の美しい自然の中で、除間伐をはじめ下草刈りや植栽作業などを行います。

このほかにも、水生昆虫観察や植物観察など自然との触れ合いを通して森の大切さと必要性を学び、4月から6月までの3回シリーズ(月1回)で開催するものです。

この「高尾の森 親子森林体験スクール 第5期」に、小学4年～中学3年生のお子様と保護者の方40名を募集します。

### 開催日

- (1) 4月11日 (日)
  - 第1時限 森林体験 (植栽)
  - 第2時限 お話/森の働きについて
- (2) 5月8日 (土)
  - 第3時限 森林体験 (下草刈り)
  - 第4時限 森林体験 (作業路の補修、階段づくり)
- (3) 6月12日 (土)
  - 第5時限 森林体験 (地ごしらえ、植栽地の整備)
  - 第6時限 自然観察 (水生昆虫観察)

### 参加費

各回とも お一人様500円 (税込)  
※保険料含む実費分



## 「2010ケロロ軍曹 春の西武スタンプラリー」

西武鉄道株式会社

西武鉄道株式会社では、2月20日（土）から4月11日（日）まで、「2010ケロロ軍曹 春の西武スタンプラリー」を実施しています。

これは、子どもたちに人気のアニメ、「ケロロ軍曹」の春休み版映画公開を記念して行うもので、西武鉄道各駅（多摩川線各駅、小竹向原を除く）で「2010ケロロ軍曹 春の西武スタンプラリーきっぷ」を購入して、池袋、練馬、ひばりヶ丘、西武新宿、高田馬場、所沢、国分寺の各駅にある駅売店及び西武園ゆうえんちアーケード大通り売店にて「スタンプ帳」に引き替えラリーをしていただくスタンプラリーです。

スタンプが設置された西武線の9駅と1施設から5種類のスタンプを集めていただくと記念品(ケロロ×西武マルチストラップと「ケロロクエスト」カード)をプレゼント。

さらに10種類のスタンプを集めた方には、抽選ですてきな賞品が当たります。

また、スタンプラリーの期間中、「ケロロ軍曹」のキャラクターをあしらったヘッドマーク付電車「ケロロ号」の運転を行います。



スタンプラリーきっぷ（小児）

ケロロ×西武マルチストラップ

©2010吉崎観音/角川書店、角川映画、サンライズ、NTTドコモ、テレビ東京、NAS

## 阪神なんば線開通1周年記念 スタンプラリーを実施！

阪神電気鉄道株式会社

阪神電気鉄道株式会社では、阪神なんば線開通1周年を記念して、「阪神なんば線開通1周年記念スタンプラリー」を実施しています。

このスタンプラリーは、神戸市立博物館で3月20日から開催されている『トリノ・エジプト展』(トリノ・エジプト展神戸実行委員会)と当社が共同で行うイベントで、当社指定の9駅(大阪難波・桜川・ドーム前・九条・梅田・尼崎・甲子園・御影・三宮)に設置しているスタンプを、専用のスタンプシートに押印し(3駅以上)、ゴールとなる神戸市立博物館で『トリノ・エジプト展』へ入場していただき、会場出口でゴールのスタンプを押して台紙を提示いただきますと、もれなくオリジナル缶バッジセットやポストカードをプレゼントします。

さらに、全て(9駅+ゴール)のスタンプを押印された方には、子ども向けガイドブックと当社オリジナルグッズもあわせてプレゼントいたします。

春の行楽シーズンに阪神電車を利用して、神戸市立博物館で開催される『トリノ・エジプト展』へ、ぜひお出かけください。

実施期間：平成22年3月20日

～平成22年5月30日

リーフレット兼スタンプ台紙設置駅：

阪神電車の各駅（東鳴尾駅、洲先駅を除く）



オリジナル缶バッジセット

## 「せんとくん平城京1日電車・バス乗車券」 発売

近畿日本鉄道株式会社



平成22年1月からスタートした平城遷都1300年祭4月24日からいよいよメイン会場・平城宮跡でイベントが始まります。

近鉄では、これに合わせて、大阪・京都・東海地区の近鉄沿線から平城宮跡会場とその周辺（奈良公園、西の京エリア）へのお出かけに大変便利でお得なきっぷ「せんとくん平城京1日電車・バス乗車券」を3月20日から発売しています。

このきっぷは、近鉄発駅区間からフリー区間までの近鉄電車の往復乗車券と、フリー区間内の近鉄電車・奈良交通バスが乗降自由のきっぷを1枚のカード乗車券にセットしたものです。

平城宮跡会場の最寄駅である大和西大寺駅までの往復にご利用いただけるのはもちろん、東大寺・興福寺などがある奈良公園エリア、薬師寺・唐招提寺などがある西の京エリアにもお立ち寄りいただけ、大変便利でお得です。

今大人気の「せんとくん」をデザインに使用しており、大和西大寺駅及び近鉄奈良駅の、構内及び周辺店舗（飲食・物販店）での割引等も付いています。

また、ご購入いただいたお客さまには、近鉄発行の奈良観光の情報冊子「大和を歩こう」もプレゼントします。

このほか、近鉄では、平城遷都1300年祭に関連した商品を発売・販売します。

## 鉄道・バス乗り継ぎエコ・キャンペーン ～運賃の一部を緑化活動を通じて社会に還元～

京阪電気鉄道株式会社



京阪電気鉄道株式会社は、本年4月15日に開業100周年を迎えます。

そこで、これまでのご愛顧に感謝するとともに、次の100年に向けて、社会の一員として、改めて「環境保全」「社会貢献」「地域との共生」をテーマに、様々な取り組みを行っていくことにしています。

その一環として、グループ会社である京阪バス株式会社の「PiTaPa」ご利用可能エリアが大阪地区全域に拡大し、京阪電車との乗り継ぎが便利になる本年3月1日より、お客さまから頂戴した運賃の一部を沿線の緑化活動を通じて、これまでご愛顧いただいた皆様へ還元する「鉄道・バス乗り継ぎエコ・キャンペーン」を両社共同で実施します。

これは、本年3月1日～8月31日までの6ヶ月間をキャンペーン期間と位置づけ、期間内の土・日・祝休日に、ICカード「e-Kenet PiTaPa」をご利用になり、京阪電車と京阪バスを乗り継いでご利用いただいたお客さまの運賃から、乗り継ぎ乗車1回ごとに10円を積み立て、沿線自治体の緑化活動を通じて、社会に還元するというものです。

## 梅小路蒸気機関車館

Umekoji Steam Locomotive Museum



本格的な和風建築の木造駅舎としては日本最古である旧二条駅舎

梅小路蒸気機関車館は、京都市下京区観喜寺町にある西日本旅客鉄道（JR西日本）が所有し、財団法人交通文化振興財団が運営する蒸気機関車の保存展示施設で、1972（昭和47）年に日本の鉄道開業100周年を記念し、貴重な交通文化財である蒸気機関車を末永く後世に伝えるために、博物館として誕生しました。

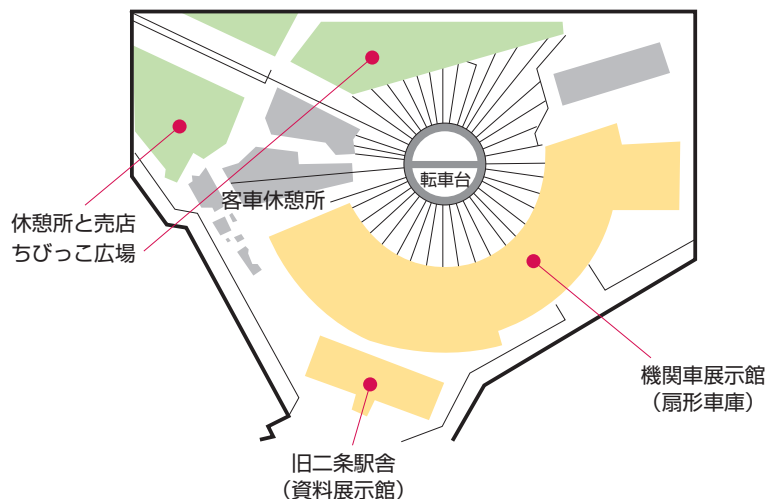
扇形車庫に勢ぞろいする蒸気機関車、SLがダイナミックに向きを変える転車台、線路を勇壮に走るSLスチーム号、SLの知識がいっぱい詰まった展示品、そして、明治の雰囲気の色濃くかもしだす旧二条駅舎により、日本の鉄道の歴史と鉄道文化の広がりを実際に体験し、学んでいただけの蒸気機関車の博物館です。

### 施設のご案内

当館保存の蒸気機関車19両（※）と、旧二条駅舎、扇形車庫や転車台などの施設及び付随する線路、そして梅小路運転区が所管する蒸気機関車の検修工具や車歴簿は、ひとつの準鉄道記念物として群指定を受けています。

（※）平成21年9月現在で指定された両数です。

#### ■全館案内図

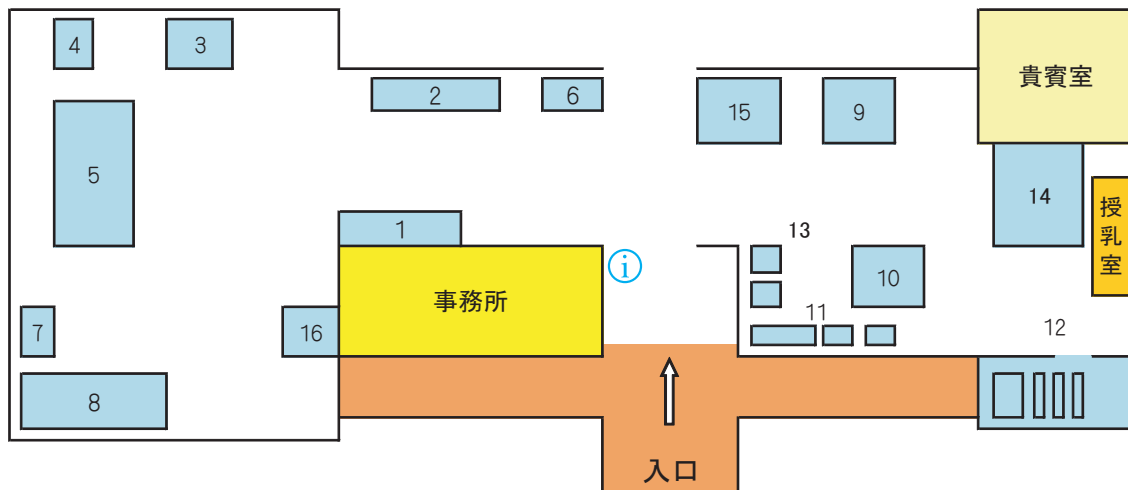


## 旧二条駅舎（資料展示館）

梅小路蒸気機関車館のエントラス、資料展示館として使用している旧二条駅舎は、1904（明治37）年、当時の私鉄、京都鉄道株式会社によって建設され、現役時代は本格的な和風建築の木造駅舎としては日本最古と言われていました。

1996（平成8）年に嵯峨野線（山陰線）が高架化されると駅舎の役目を終え、1997（平成9）年に梅小路蒸気機関車館に移築、復元されました。

なお、この旧二条駅舎は1996（平成8）年に京都市有形文化財に指定されています



- |                            |                          |
|----------------------------|--------------------------|
| <b>1</b> 蒸気機関車の歴史          | <b>9</b> お召し列車コーナー       |
| <b>2</b> 日本の蒸気機関車・世界の蒸気機関車 | <b>10</b> 全盛期の梅小路機関区塩ラマ  |
| <b>3</b> 蒸気機関車の動かし方        | <b>11</b> 蒸気機関車関係資料      |
| <b>4</b> 蒸気機関車の走るしくみ       | <b>12</b> SLビジョン         |
| <b>5</b> C11実物展示カットモデル     | <b>13</b> 蒸気機関車百科        |
| <b>6</b> 蒸気機関車の修繕          | <b>14</b> 企画展示           |
| <b>7</b> 機関士の携帯品           | <b>15</b> 出札事務室          |
| <b>8</b> 投炭練習機             | <b>16</b> 特殊構造を持つライブスチーム |

### **2** 日本の蒸気機関車・世界の蒸気機関車

初期の日本の鉄道で走った150形や、東京～大阪間を結んだ特急「つばめ号」をけん引したC62形の他、マラード号（イギリス）など、日本と世界の代表的なSLを、実物の1/80の模型で展示しています。



## 5 C11形実物展示カットモデル

運転席に座ると、さまざまな運転機器がご覧になれます。

また、機器を操作すると汽笛やドラフトの音がして、運転士の気分が味わえます。



## 9 お召列車コーナー

お召列車（御料車）をけん引した菊の御紋章を冠したC58形蒸気機関車。

C58形は1938年（昭和13）から1947年（昭和22）にかけて427両が製造された。

機関車運転整備質量58.7 t、動輪周馬力約1,100馬力。

召し列車は天皇、皇后陛下のご乗用として臨時に運転される列車で、ご乗用の客車「御料車」がつけられました。

このコーナーでは、お召列車をけん引した蒸気機関車に飾られていた「鳳凰」や「菊の御紋」などの装飾品を展示しています。



## 16 特殊構造を持つライブスチーム

ライブスチームとは、実物と同様に石炭と水を使って走る蒸気機関車模型です。

ここでは急曲線をスムーズに曲がるための工夫がされた、いろいろなライブスチームを展示しています。

制作者は三ツ矢明氏で、実際に運転することもできる、とても精密な模型です。



## 扇形車庫

扇形車庫は上から見ると、その姿が扇を開いた形に見える蒸気機関車の車庫です。

梅小路蒸気機関車館の扇形車庫は、1914（大正3）年に建設された現存する最古の鉄筋コンクリート造りの建築物です。内部は、機関車駐留場、整備などを行う器械場や職場等に分かれており、20線の引き込み線を持っており、現在でも車庫内では蒸気機関車の保守や修繕など行われています。

2004（平成16）年には、電動天井クレーン、引き込み線と共に、国の重要文化財に指定されました。



← 転車台と放射状に伸びる引き込み線。蒸気機関車は車庫から引き込み線で転車まで移動し、蒸気機関車の向きを変え、本線へと移動する。

蒸気機関車からでる煙を外に排出させるための煙突。  
現在は5本が残っている。



天井クレーン 1915（大正4）年に製造された。



蒸気機関車の保守や修繕を行う器械場の様子。

## 蒸気機関車群

梅小路蒸気機関車館には、全部で19両の蒸気機関車を保存しています。

動態保存車両は7両あり、そのうち5両は現在も車籍があります。SLやまぐち号で活躍するC57形1号機や、SL北びわこ号のC56形160号機も営業線での運転がない時は、梅小路蒸気機関車館で検査・修繕を受け、展示されています。



保存車両

1070形1080号機
9600形9633号機
8620形8630号機
D50形 140号機
C51形239号機
C53形45号機
C55形 1号機
C11形64号機
C57形 1号機
C58形 1号機
D51形200号機 / 1号機
C56形160号機
B20形10号機
C59形164号機
D52形468号機
C61形 2号機
C62形 2号機 / 1号機



(例)

動輪の軸数



**D51形 200号機**



テンダ機関車

機関車の製造

蒸気機関車の形式称号は、過去何度か変更になり、現在使用されているのは、1928（昭和3）年に定められた車両称号規定によるものです。動輪の軸数をアルファベットで表したものと、数字を組み合わせてつけています。

Aは動輪1軸、Bは2軸、Cは3軸、Dは4軸、Eは5軸です。また、数字の10～49はタンク機関車（炭水車をつけない機関車）、50～99はテンダ機関車（炭水車をつけている機関車）でその後に続く数字は、機関車の製造順につけられています。

中には、8620形、9600形など改正前の称号がそのまま使われているものもあります。



## 休憩所と売店・ちびっこ広場



カフェテリア風のテラスで、SLを見ながらお弁当やお茶がたのしめます。



さわやかな青空の下でお弁当やお飲物を楽しんでいただけます。

## SLスチーム号に乗ろう！

実物の蒸気機関車のけん引する客車に乗れて楽しめる、大人気の「SLスチーム号」。館内展示運転線の往復1 kmを約10分間にわたり、SLの旅の気分を満喫できます。

運転時刻	乗車料金
1回目：11：00	大人：200円
2回目：13：30	小人：100円
3回目：15：30	



## 施設のご利用案内

**開館時間** 9：30～17：00  
(入館は16：30まで)

**休館日** 毎週月曜日

※春休み (3/25～4/7)

夏休み (7/21～8/31) 開館

※年末年始 (12/28～1/3) 及び月曜日が祝日・休日の場合、翌日の火曜日(平日のみ)は休館

## 入館料

	個人	団体
大人 (高校生以上)	400円	320円
小人 (4歳以上)	100円	80円

(団体料金は15名以上で、小人は3歳以上からになります。)

## 電車・バスによるアクセス

- ・JR京都駅から市バスB3のりば「205 金閣寺行き」乗車約10分、「梅小路公園」前下車徒歩約5分
- ・JR丹波口駅から徒歩約15分



## 梅小路蒸気機関車館

〒600-8835

京都市下京区観喜寺町

TEL：075-314-2996

# 地下鉄有線・無線

## ★地下鉄情報★

### 臨時急行列車「高尾山冬そば号」運転 都営新宿線大島駅～京王線高尾山口

京王電鉄と東京都交通局では、京王電鉄株式会社と高尾山周辺のそば店など19店が参加して開催する「第8回高尾山の冬そばキャンペーン」に合わせて、今回で5回目となります臨時急行列車「高尾山冬そば号」を2月6日（土）に運転しました。

これは、都営新宿線大島駅～京王線高尾山口駅間に、ヘッドマークを付けた臨時急行列車「高尾山冬そば号」を運転するものです。

さらに北野駅～高尾駅間車内において、ご乗車のお客様に「乗車記念オリジナルマイ箸」をプレゼントしました。

この臨時列車は、都営新宿線から京王線高尾山口駅まで直通運行するため、都営新宿線沿線から「第8回高尾山の冬そばキャンペーン」にお出かけの際には、大変便利にご利用いただけました。

また、同日には高尾山薬王院境内において高尾山献上そば行列を行いました。

### 「Echika ICラリー」を実施 東京メトロ

東京メトロでは、平成22年2月13日～2月28日までの間、駅チカ商業施設Echika及びEchika fitをより多くの皆様にお楽しみいただくため、IC乗車券（PASMO、Suica）をお持ちのお客様を対象とした「Echika ICラリー」を実施しました。

期間中、Echika表参道、Echika池袋、

Echika fit上野に、それぞれ2台の白いタッチ端末と、1台の青い抽選端末を設置し、各施設とも1日で3台全ての端末にIC乗車券をタッチすると、「ラリー賞」としてその場で1,000円分の商品券が当たる抽選に参加することができます。さらに、3施設全ての「ラリー賞」の抽選に参加されたお客様は、Esola池袋に設置された専用抽選端末において、5,000円分の商品券が当たる「ダブルチャンス賞」にチャレンジすることができます。各「ラリー賞」と「ダブルチャンス賞」は重複して当選することができますので、最高で8,000円分の商品券が当たります。

また、「ダブルチャンス賞」に挑戦いただいたお客様には「完走賞」としてEchikaオリジナルグッズ（クリアファイル）を差し上げます（先着3,000名様）

なお、本キャンペーンでは、シナジーメディア㈱の協力により実施しました。

### 贈答用一日乗車券発売 名古屋市交通局

名古屋市交通局は2月16日から、オリジナルのメッセージなどを無料で印刷できる一日乗車券を発売しています。

バス・地下鉄全線一日乗車券、又はドニチエコきっぷが対象。券面絵柄を通常とは異なる贈答向けに仕立て、80文字以内で自由にメッセージを入れてもらえる。同様のサービスをプリペイドカードのユリカで実施しているが、来年2月をめどにICカード乗車券に移行するのを受け、磁気カードのまま残る一日乗車券

でも新たに始めることにした。

絵柄はそれぞれ5種類ずつ用意。10枚以上から交通局サービスセンターなどで取り扱う。

(平成22年2月16日 交通新聞)

## 平成22年2月22日記念きっぷ類の発売

「2」が5つ並ぶ「平成22年2月22日」を記念し、下記の会員各社でも記念の切符類を発売しました。

### 京浜急行電鉄株式会社

「22・2・22 ニコニコ記念入場券」

内 容：雑色駅、八丁畷駅、弘明寺駅、屏風浦駅、逸見駅など京急線内で難読な駅名5駅の大人・小児の硬券入場券合計10枚とクイズ形式で読み方を紹介する台紙付きの親子で楽しめる記念乗車券

発売額：1セット1,000円

### 東京急行電鉄株式会社

「平成22年2月22日記念入場券」

内 容：東急線10駅（渋谷、日吉、横浜、溝の口、中央林間、大井町、多摩川、目黒、五反田、鎌田）の普通入場券を台紙にセットしたもの（大人120円を5枚、小児60円を5枚）

金 額：1部900円

### 名古屋鉄道株式会社

「乗車証明書」

平成22年2月22日（月）の名鉄名古屋11：20発中部国際空港行22列車の神宮前駅～中部国際空港駅間までのミュートケットを事前にお買い求めになられ、乗車されたお客様のみ、車内で記念の乗車証明書を発行

「入場記念台紙」

中部国際空港駅の出札窓口において、硬券

入場券をご購入されたお客様に対して記念台紙をプレゼント（1人5枚 限定500枚）

### 近畿日本鉄道株式会社

「22.2.22.」記念台紙付入場券

2月らしく梅の花をモチーフに、2にちなんだ近鉄特急「22000系」をあしらったデザインの特製台紙に、各発売駅の入場券をセット

発売額：1枚150円（各発売駅の入場券大人1枚の発売額）※桑名駅、津駅、松阪駅、伊勢市駅、鳥羽駅は1枚140円

### 北総鉄道株式会社

「2並び記念入場券」

この記念入場券は、北総線主要駅（矢切駅・東松戸駅・新鎌ヶ谷駅・千葉ニュータウン中央駅）の縦2.5cm×横5.75cmの大きさで、硬券と呼ばれている昔懐かしの厚紙タイプのもの。入場券を挟みこんだ台紙には、現在当社線内で活躍中の4車両の写真のほか、各車両側面についている車番を「2並び」にプリント

発売金額：1枚200円

## 「駆け込み乗車」をテーマ 関西鉄道15社局 共同キャンペーン



関西の鉄道事業者15社局は、共同キャンペーンとして平成22年3月1日から15日を中心に、「駆け込み乗車」をテーマとしたポスターを掲出しました。

駅や車内での快適な環境づくりは鉄道事業者共通の願いです。日頃から各社それぞ

れでマナー向上について取り組んではおりませんが、より効果的でより多くのお客様のご理解・ご協力を得るため、今回は「駆け込み乗車」をテーマにしたポスターを15社局が連携して制作しました。

平成6年から実施しているこの共同キャンペーンは「みんなでつくるみんなの快適」をコンセプトに実施しており、今回は通算29回目のキャンペーンとなりました。

### 伊勢志摩キャンペーン 近鉄

近畿日本鉄道と伊勢志摩観光コンベンション機構は2月18日から「志摩観光ホテル ベイスイート」宿泊券が当たるキャンペーンを行っています。4月30日まで。

同機構ホームページからキャンペーンサイトへアクセスし、出題されるクイズに答えると、全問正解の中から抽選で5組に同ホテルのペア宿泊券、5人に地元名産のアワビ1万円分、20組にランチやディナーのペア食事券をプレゼント。

応募全体の中から抽選で5組に志摩スペイン村のペアパスポートとホテル宿泊券が当たります。

(平成22年2月12日 交通新聞)

### スカイライナーチケットレスサービス 京成

京成電鉄は、3月1日より、携帯電話・インターネットを利用した「スカイライナーチケットレスサービス」を開始しています。

これまでの座席予約サービスでは、インターネット・携帯電話で座席のお申込みいただいたあと、駅窓口や券売機にてスカイライナー券に引き換えていただく必要がございましたが、

「スカイライナーチケットレスサービス」では、クレジットカードを利用し、インターネット上で決済を行うことにより、携帯電話に購入済みのスカイライナー券の情報が登録されます。これにより、駅窓口・券売機にお越しいただくことなく、スカイライナーにご乗車いただけます。

また、シートマップからお好きな座席をお選びいただき、ご乗車いただくことも可能です。

### ベビーカー利用に関するキャンペーン 関東の鉄道22社局など



子育て応援とうきょう会議や関東の22の鉄道事業者などは、昨年引き続き3月8日から4月30日まで、『『みんなで赤ちゃんを守ろう』鉄道でのベビーカー利用に関するキャンペーン』を実施し、

共同でのポスター掲出をしています。

本キャンペーンは、大切な赤ちゃんを守るために、ベビーカーを利用される方への安全な電車の乗り降りについて具体的にお知らせするとともに、ベビーカーを利用される方、行政、鉄道事業者、ベビーカーメーカーがそれぞれの立場でできることを宣言し、周囲の皆様のご理解、ご協力をお願いするものです。

### 「摂津市駅」が開業 阪急京都線（正雀～南茨木駅間）

3月14日、阪急京都線の正雀駅と南茨木駅間に新駅「摂津市駅」が開業しました。

ここは現在開発中の南千里丘エリアの玄関口になります。地球温暖化対策モデル地区としてまちづくりが進行している同エリアに合わせて、新駅も「エコ」がコンセプトで、環境に配慮した「カーボン・ニュートラル・ステーション」は日本初の取組です。

「カーボン・ニュートラル・ステーション」とは、太陽光発電や各種省エネルギー設備導入、排出枠購入の方法により、駅に起因するCO<sub>2</sub>排出量を実質的にゼロにするという駅です。

### 私鉄3社 ファミリーイベント 小田急

小田急電鉄は、3月26日に大野総合車両所(神奈川県相模原市)で開催した「大野総合車両所 親子見学会」に沿線の小学3～6年生とその保護者の計40組80人を招待しました。

当日は、普段見ることのできない車輪の表面を削る削正作業の見学や電車の運転台見学・記念撮影などを実施。約20トンの車両が目の前で引き上げられる車両上げ作業のほか、従来型の車輪と全車両に導入済みの防音車両とのたたき比べ体験などを行いました。

### 東武鉄道

東武鉄道は、3月28日10時から森林公園検修区(埼玉県滑川町)で「東上線森林公園ファミリーイベント 2010」を開催しました。

会場では、「JTライナー」をはじめとした車両撮影会や車両洗浄線体験乗車、電車の運転台体験、東武博物館の花上館長によるトークショーのほか、鉄道関連グッズや沿線の物産品の販売などを行った。

参加は自由で入場無料、当日は池袋、川越市と森林公園間にそれぞれ臨時列車を運転した。

### 京王電鉄

京王電鉄は3月29日、若葉台車両工場(東京

都稲城市)と若葉台乗務区で春休み「親子見学会」を開催しました。

対象は小学1～3年生とその保護者計60組120人で、9時10分からと13時10分からの2回実施した。環境に配慮した同工場での車両整備や、運転士や車掌の事務所である乗務区で点呼の様子などを見学した。

### 愛称名「だぶるーと」に決定 西武の特殊連絡定期券

西武鉄道株式会社では、4月1日より発売の、練馬駅以遠の西武線各駅(一部除く)から小竹向原駅経由と西武線池袋駅経由の二つの経路乗車が可能な西武線と東京地下鉄(東京メトロ)線が一緒になったPASUMO定期券(特殊連絡定期券)のネーミング(愛称)投票を1月19日から2月4日までの期間において実施した結果、最も投票数の多かった「だぶるーと」に決定しました。

この愛称は、練馬駅～池袋駅間を二つのルートで利用できることから、「ダブル」と「ルート」を寄り添わせ、ひらがな表記で親しみやすくしたものです。

「だぶるーと」は、行きも帰りも、小竹向原駅経由と西武線池袋駅経由のどちらを利用されても精算の手間なく利用できるPASUMO定期券で、相互直通電車の利便性向上にもつながります。

### 「世界の地下鉄」(改定版)の発行 ～151都市のメトロガイド～

日本地下鉄協会

日本地下鉄協会では、日本をはじめ世界の各都市の地下鉄の各種データを調査し、関係方面にその情報を提供するため、「世界の地下鉄」(改定版)を刊行した。



今回の改定版は、前書（平成16年度）より9都市多い、151都市の地下鉄の最新情報となっている。

「世界の地下鉄」は平成12年に刊行して以来、各方面に好評を得たため、以後フォローアップ委員会

会を設け継続的に調査をしつつ、新たに地下鉄を建設した都市や延伸をした各都市の情報を取りまとめ「SUBWAY」（日本地下鉄協会機関誌）に掲載するとともに、最新の成果を取りまとめ刊行したものである。

編集：(社)日本地下鉄協会

A5判・476ページ・オールカラー

### 「三笠号」に乗って横須賀で歴史体感

横須賀市及び京急電鉄などが実施している「みかさルネッサンス実行委員会」では、3月中旬から1年間スペシャルドラマ「坂の上の雲」にちなんだラッピング電車を運行します。

これは、京急の車両1編成（8両）の外装にスペシャルドラマ「坂の上の雲」のロケ地などをPRしたラッピングをし、京急沿線及び東京都心に乗り入れ、横須賀への旅客誘致につとめます。

また、期間中、記念艦三笠の展示会や横須賀でのイベント情報を告知することも検討しております。

多くの方にドラマのロケ地となった三笠や横須賀へ来訪していただけるPRを行います。

### 「有馬温泉 太閤の湯クーポン」

入館券付の1日フリー乗車券

神戸電鉄、阪急電鉄、阪神電気鉄道、山陽電気鉄道、神戸市交通局、神戸高速鉄道な



どの8社局では、「有馬温泉 太閤の湯」の入館券がセットになった1日フリー乗車券「有馬温泉 太

閤の湯クーポン」を4月1日から発売します。

クーポンには、土産物店、六甲有馬ロープウェイ等の割引券をセットしており、有馬温泉をより一層お楽しみいただける内容になっています。このクーポンでご利用いただける「有馬温泉 太閤の湯」は、太閤秀吉が楽しんだ岩風呂、蒸し風呂を当時そのままに再現しているほか、天然の有馬の金泉・銀泉を蒸気として用いて効用を高めた蒸し風呂・岩風呂ゾーンなど、24種類にも及ぶ多種多様な温泉施設が楽しめる有馬温泉最大の温泉テーマパークです。

同施設は平成17年、阪神大震災10年目に「有馬が元気！有馬で元気！」を合言葉に地域活性化を目指して「有馬ヘルスセンター」を大改装し、今年で5年目となり、まもなく150万人のお客さまをお迎えしようとしています。また、リニューアル5年を記念して今夏には有馬ならではの新しい温泉施設も登場し、さらにお楽しみいただける内容でリフレッシュ・オープンいたします。

さらに当クーポンご利用のお客さまには、11種類もの希少な岩盤素材と、有馬ならではの天然温泉のスチーム蒸薬（たいこうゆめじゅらく）が特別優待料金（半額）でご利用いただけます。

### 高津駅前保育園開設

東急

東京急行電鉄は、田園都市線高津駅前（川崎市）に4月1日、川崎市認可保育制度の認可を受けた保育施設「パレット保育園・高津」を開設します。

「パレット保育園・高津」は川崎市における

当社初の施設で、大井町線延伸工事により新たに拡幅された鉄道高架橋下の空間を使用しています。開設にあたっては沿線住民の皆さま、行政、当社でワークショップを開催し、検討を重ねてきました。東急線沿線では不動前、長津田、綱島、大岡山について5か所目の開設となります。

「パレット保育園」は、当社が保育園仕様に建設した建物・フロアを株式会社理究に賃貸し、同社が施設運営を行っています。同社は東京都内・横浜市内を中心に多数の保育施設及び幼児教室を展開しており、その豊富なノウハウを生かし、様々なカリキラムを導入しています。

当社では、中期3か年経営計画の基本戦略として、「人口の質的・量的変化を先取りした事業展開」を掲げています。今回の取り組みはその一環であり、東急線沿線の育児環境を充実させることで、若年層の流入促進を図っていきます。

## お客さまセンターがフリーダイヤルに 東京メトロ

東京メトロでは、お客様の声に積極的にお応えするために、4月1日から、東京メトロお客様センターの受付電話を一般回線からフリーダイヤルに変更します。お客さまからの受付電話をフリーダイヤル化することによって、お客さまが通話料を負担することなくご利用いただけるようになります。今回導入するフリーダイヤルは、携帯電話、PHSからの通話も無料のため、より多くのお客さまにとって便利なサービスとなります。

## 京成成田空港線 7月17日開業

京成電鉄は、東京都心と成田空港を結ぶ新

しい鉄道アクセスルートとなる「成田空港線」(京成高砂～成田空港間51.4km、愛称・成田スカイアクセス)の開業日を今年7月17日と決めました。

国土交通省は、新線の旅客運賃(正式には旅客運賃の上限設定)を同社の申請通り認可した。

この「成田スカイアクセス」の開業により、新型スカイライナーを最高時速160kmで運転し、日暮里駅～空港第2ビル駅間が従来より15分短縮の最速36分で結ばれ、国際的にも引けを取らない空港アクセスが実現されます。

また、スカイライナーのほかに、途中主要駅に停車する特急列車(3050)を運転することにより、千葉ニュータウン等沿線の利便性の向上にも努めます。



成田スカイアクセスを駆け抜ける  
(左) 3050形と(右) 新型スカイライナー

# 業 務 報 告

## ●「SUBWAY」編集委員会（第169回）

---

日時：平成22年2月26日（金）12：15

場所：スクワール麴町

内容：平成22年5月号（NO.183）の編集について

## ●第49回理事会の開催

---

日時：平成22年3月29日（月）15：15

場所：弘済開館

内容：平成22年度事業計画及び収支予算案等について

## ●第44回運営評議会の開催

---

日時：平成22年3月29日（月）14：00

場所：弘済開館

内容：平成22年度事業計画及び収支予算案等について



# 編集後記

今年は、3月に入って表日本で降雪もありましたが、桜前線は記録的な速さで北上しました。

巻頭随想は、神戸電鉄株式会社の原田兼治社長より「神戸電鉄の変遷と路線存続への取り組み」と題して玉稿を賜りました。

大正15年、神戸有馬電気鉄道(株)として発足した神戸電鉄の最近の環境は、阪神・淡路大震災を境に輸送人員が急激に落ち込んでいます。

神戸電鉄では、鉄道事業者の最大の使命である安全輸送の確保を最重要課題とし、鉄道路線の維持存続に駅周辺・沿線地域の活性化のため、駅を中心とした「まちづくり」を通じ「安全」「安心」「快適」な輸送を提供し、地域のマイルールとなるべく全力をあげて取り組んでおられます。

「論説」は、大阪市立大学経済学部教授松澤俊雄先生より、「都市高速鉄

道(地下鉄)の整備に求められるもの」と題して、大都市の発展において、輸送力を中心とした都市高速鉄道が果たしてきた役割を検証し、社会経済情勢の変化のもと、都市高速鉄道に求められている役割に対応した整備の方向性について論じていただきました。

\* \* \*

3月は鉄道のダイヤ改正の季節です。

今年のJRダイヤ改正に伴い、ブルートレイン「北陸」と夜行急行「能登」が3月12日夜、多くの鉄道ファンに惜しまれながらラストランを迎えました。

廃止の原因は、利用者の減少と車両の老朽化などによるもので、人気の過熱による鉄道ファンの一部にマナー違反もありましたが、消えゆくものの写真やビデオは貴重な映像記録となります。

SUBWAY (日本地下鉄協会報第182号)

平成22年3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。



## 小田急電鉄(株)



鶴巻温泉コース  
キガラシと特急ロマンスカー・VSE



厚木～海老名コース  
相模三川公園の桜



鶴巻温泉コース  
キガラシと特急ロマンスカー・LSE

気づかないところでも、  
活かされています。

宝くじの収益金

宝くじの収益金は、  
身近な街づくりに役立っています。



財団法人 **日本宝くじ協会**

当せんはしっかり調べて、しっかり換金。

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

●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。