

SUBWAY

● 日本地下鉄協会報 第185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

9
2010

SUBWAY 2010.9 目次

巻頭随想	沿線価値の向上をめざして 3 阪急電鉄株式会社 代表取締役社長 ● 角 和夫
論 説	鉄道輸送サービスの評価にストレスを用いては 8 中央大学 理工学部都市環境学科 教授 ● 鹿島 茂
レポート	I 東京都交通局経営計画「ステップアップ2010」 12 東京都交通局 総務部企画調整課 ● 宮本 修 II 札幌市交通局の資産の有効活用に向けた取組について 17 札幌市交通局 事業管理部営業企画課資産活用担当 ● 田井 敏郎 III 開業100周年を迎えて 21 山陽電気鉄道株式会社 鉄道営業部営業課 ● 松島 史明
現場から	I 名古屋市地下鉄桜通線野並・徳重間建設工事の概要について 25 名古屋市交通局 建設部計画課計画係長 ● 平林 直文 II 成田スカイアクセス開業 30 京成電鉄株式会社 運輸部運転課長補佐 ● 石川 修
コーヒータイト	I ◎「カチン森事件」が歴史の汚点であるわけ ＝ポーランド大統領搭乗機の墜落事故で再び注目＝ 35 ジャーナリスト ● 大野博良 II 世界あちこち探訪記 第45回 マニラの都市鉄道（前） 40 （社）海外鉄道技術協力協会 ● 秋山芳弘
沿線散策	西武線で行く 花さんぽ 48 西武鉄道株式会社 管理部広報担当 ● 石井 治
会員だより 52
鉄道関連博物館紹介	碓氷峠鉄道文化むら 58 碓氷峠交流記念財団 ●

有線・無線（地下鉄等の情報）	●(社)日本地下鉄協会……………64
人事だより	●(社)日本地下鉄協会……………69
業務報告	●(社)日本地下鉄協会……………71

表紙説明 鉄道の最先端技術、ネットワークを表す

沿線価値の向上をめざして

阪急電鉄株式会社
代表取締役社長

角和夫



1. はじめに

本年3月10日、おかげさまで当社は箕面有馬電気軌道として開業してから100年を迎えることができました。開業当時の当社沿線は、すでに既成市街地を結んでいた他社と異なり、新たな輸送需要を創る必要があったため、駅周辺に住宅や遊園地などの集客施設を開発する手法で鉄道利用者を確保してきました。その一環として、日本で最初の住宅の割賦販売やターミナルデパートの開設、家族で気軽に楽しめる宝塚歌劇やプロ野球球団（阪急ブレーブス）の創設、そして、それらの劇場やスタジアムの建設、あるいは学校の誘致などを進め、これらを通じて、その時々ライフスタイルを提案し、沿線のまちづくりと文化振興に貢献を続けています。

近年、まちづくりという観点からわが国全体を見渡せば、モータリゼーションの進展により、自動車利用を前提とした商業施設が数多くでき、都市機能が郊外へと拡散し、結果として、中心市街地における商店街などが衰退するとともに、生活の足としての公共交通網が脆弱化し、高齢者をはじめとして自動車を使うことのできない方々に対して不便をきたしています。一方で、現在、日本全体のCO₂排出量の2割を占める運輸部門のうち、約半分が自家用車からの排出となっています。つまりマイカー利用を1割減らせば日本のCO₂排出量を1%減らすことができるのです。地球温暖化対策が求められる中、CO₂排出量の少ない公共交通への転換は大変重要なテーマです。こうしたことから、公共交通の利便性を高めるとともに、都市構造として駅を中心としたコンパクトなまちづくりを目指すことが重要であると考えます。

2. 駅を中心としたまちづくり

当社では、端末交通を含めた公共交通の整備はもとより、行政や地域と連携して駅を中心とした公共交通を利用しやすいまちづくりを進めています。

神戸線の西宮北口駅では、一昨年、かつて阪急ブレーブスの本拠地であった阪急西宮スタジアム跡地に西日本最大級のショッピングセンター「阪急西宮ガーデンズ」を開業しました。ここでは駅から直結の歩行者デッキを整備して、鉄道を中心とし

た公共交通の利便性を広くPRした結果、自動車による周辺の渋滞も予想以上に少なく、地域の方にも一定の評価をいただいています。さらにスタジアム跡地周辺の社有地には、高層マンションを建設したほか、劇場や大学、スポーツクラブを誘致し、行政と協力して駅前広場を整備しました。先日、ある調査で、西宮北口がはじめて関西の「住みたい街」の1位になったという報道がありました。私は常々、まちには「安心」「教育」「文化」が必要だと考えていますが、西宮北口周辺の開発では、駅を中心として公共交通の利便性が高く、「安心・快適」なまちづくりを実現できたと自負しています。



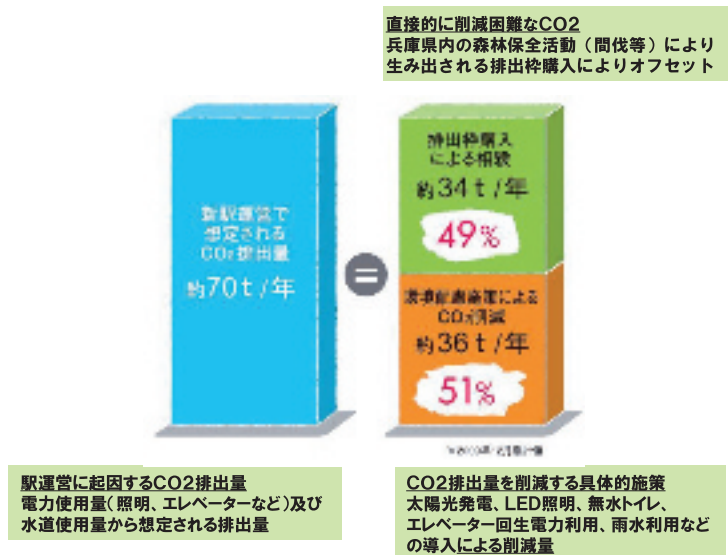
阪急電鉄営業路線図

※1 阪急電鉄では、所定の手続きを経て、2010年10月1日（9月30日の営業終了をもって事業許可を廃止）に、神戸高速線の「新開地～西代」間の第二種鉄道事業を廃止いたします。これにより、第二種鉄道の区間は「三宮～新開地」、キロ程は2.8kmとなり、営業キロ程の総合計は143.6kmになります。



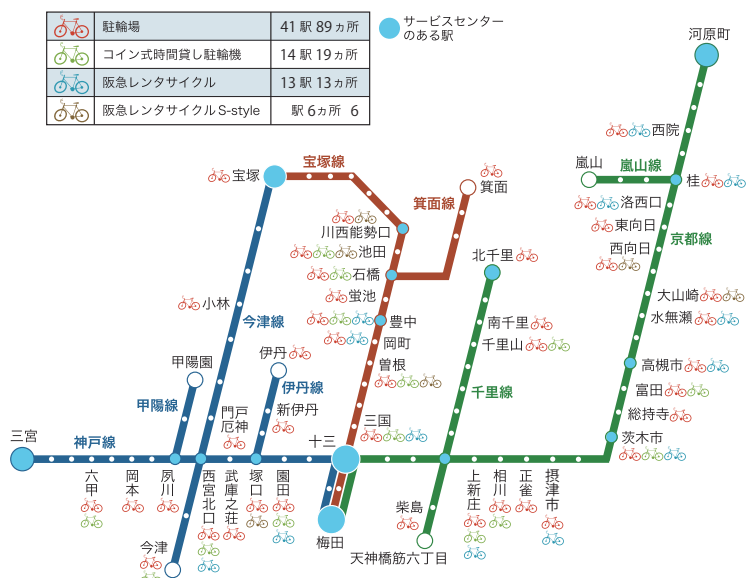
西宮北口駅周辺のまちづくり

また、本年3月には、京都線に摂津市駅を新設しました。この駅は単に駅間の長い区間に設けた新駅というだけでなく、従前の工場跡地の開発として、行政や他のデベロッパーと協力し、環境負荷の少ないまちづくりを目指したものです。当社は、新駅に太陽光発電やLED照明を積極的に採用するなど極力CO₂を削減できる設備を配置するとともに、削減しきれないCO₂については森林保全によって生み出される排出枠を購入することで、CO₂の排出が実質ゼロとなる日本初の「カーボン・ニュートラル・ステーション」を実現しました。



摂津市駅におけるカーボンオフセットの仕組み

一方、端末交通においてもバスやタクシーなどグループ一体となった公共交通網を構築してきました。また近年、駅前の放置自転車が社会問題となっていますが、当社では行政や地域と協力して、その対策を進めることに力を入れており、自転車を重要な端末交通と位置付けて、可能な限り駐輪場を整備するとともにレンタサイクル事業にも取り組み、幅広いニーズに応える交通手段を提供しています。



駐輪場・レンタサイクル配置図

3. 鉄道ネットワークの充実とまちづくり

より大きな観点からのまちづくりに関していえば、鉄道のネットワークを強化して住みよい利便性の高い沿線を形成させていくことを目指したいと考えています。関西は関東に比べて鉄道事業者間の相互直通が遅れていましたが、昨年開通した阪神なんば線により交流圏が広がるとともに阪神沿線の公共交通の利便性が大きく向上し、ネットワークの強化の必要性が再認識されています。

特に当社がその関係者のひとりとして検討している（仮称）西梅田・十三連絡線並びに新大阪連絡線は、先述のなんば線と同様に、これまで結ばれていなかった、ミッシングリンクをつなぐ路線として、国の調査でも費用対効果が3倍近くあるとされ非常に有望な新線になると考えています。この路線は、新幹線の停車駅がある国土軸上の新大阪と当社沿線を結ぶという意義以上に、新大阪や大阪駅北地区の開発をはじめ大阪市営地下鉄四つ橋線沿線の都市再生緊急整備地域を結ぶものであることから、大阪の都市構造において御堂筋沿いに偏った大阪都心部のにぎわいを西側にも広げ、四つ橋筋沿いのまちの活性化に寄与する効果も見込まれるため、ぜひ実現させるために関係者の合意形成を進めていただきたいと思います。



大阪市内鉄道ネットワークと（仮称）西梅田・十三連絡線、新大阪連絡線

また、新しい路線ではないものの、昨年、神戸高速鉄道を阪急阪神ホールディングスのグループ会社としました。この鉄道は、1968年4月に神戸市の主導により、神戸市内に乗り入れていた当社をはじめ、阪神電気鉄道や山陽電気鉄道、神戸電鉄の各ターミナル駅を結ぶ路線として開業したもので、まさにミッシングリンク解消の先駆けといえるものでした。しかし、各社の運賃を併算することから、国鉄民営化によるサービス改善等により競争力が相対的に低下し、近年は利用者の減少が進んでいます。今回のグループ会社化により、神戸高速鉄道の経営の効率化を進めるとともに、より利便性の高い営業施策を打つことが可能となるので、神戸高速線を活性化するとともに、同線につながる各社沿線の価値向上につなげていきたいと考えています。

4. おわりに

高度経済成長期までは、沿線の土地を開発し、付加価値をつけたうえで売却して利益を得るとというのが鉄道経営モデルと言われてきましたが、もはや地価の上昇を前提とした経営モデルは成り立たなくなっています。しかし、当社は単にキャピタルゲインを目的に沿線開発を行ってきたわけではなく、開発を通じて沿線の価値を向上させることに主眼を置いてきました。この考え方はこれからの時代においても変わることがありません。地域の関係者と連携して、駅を中心とした公共交通が利用しやすいまちづくりを進めることによって、沿線価値のさらなる向上を目指していきたいと思っています。

鉄道輸送サービスの 評価にストレスを用いては

中央大学理工学部都市環境学科 教授

鹿島 茂



1. はじめに

本稿では鉄道輸送サービスの評価に利用者の精神的負担感（ストレス）を用いることを提案してみようと思う。このために、鉄道輸送サービスのストレスの計測事例、ストレスを用いることの意義、可能になる新たな適用分野について述べる。

近年、ストレスは健康と関連し人間の生活の質に大きな影響を持つことが認識され、その計測方法の発展が盛んに進められ、研究成果が加速度的に増加してきている。

本題に入る前に、ストレスとその計測方法について簡単に説明する。ストレスとは環境中の刺激因子（例えば混雑）からの刺激を受けると、大脳中枢において刺激の大きさや自分の適応能力について評価し、有害と判断すると生体内において刺激因子に対して適応が生じ否定的な情動反応や様々な生理的反応を示すこととされている。ストレスの測定法としては、「環境中の刺激因子そのものの大きさで考える方法」、「刺激因子からの刺激を主観的に評価する方法」、「刺激因子に対する生理的反応を用いる方法」の3つが代表的な方法である。利用者の立場からの評価に用いる指標という観点からは3番目の方法が最も適切と考える。

2. 鉄道輸送サービスのストレス計測例

ここでは私の研究で行った鉄道輸送サービスの利用者のストレス計測（ストレスは脈拍から求めたR-R間隔を用いて計測した）結果を4例紹介する。

大学の研究室で行った計測であるので、被験者が数人、測定数も数回程度と限られたものである。紹介する結果はかなり幅のある可能性が高いものであることを認識して以下を読んで頂きたい。

最初は車両の制御方式の違いが車両の騒音や振動を通して利用者に与えるストレスの計測例である。

計測そのものは5年前に東武野田線及び西武新宿線で行ったものである。界磁チョップ制御の車両とVVVFインバータ制御の車両の利用者とは、5分間平均のRRI間隔が150~200msecの違いが見られ、ストレス量では前者の場合のストレス量を1とすると後者は6割弱のストレス量で済んでいる。混雑が増加すると（混雑による影響の方が大きい）この差は大きくなる傾向を示している。

2つ目の事例は運行方式（急行電車と各駅停車）の違いが利用者のストレスに与える影響の計測例である。

これは東急田園都市線、東京メトロ半蔵門線の溝の口～大手町間について計測を試みたものである。各駅間での1分間平均のRRI間隔で見ると、変動は駅での乗降時のストレスが影響し、各駅停車の方が大きいにもかかわらず、各駅停車の方が、RRI間隔が長くストレスが少ない。しかし、ストレス量では所要時間の差（急行電車平均34分、各駅停車平均39分）が影響して、急行電車の方が約5%少ないとの結果が得られた。

3つ目の事例は多くの都市鉄道で朝の混雑時に導入されている女性専用車を利用した場合と利用しない場合の利用者の違いである。

京王線の南大沢～新宿間の急行電車について計測した結果、一般車両（混雑度が女性専用車とほぼ等しい車両）を利用した場合に比べ、女性専用車を利用した場合、女性にとっては（この場合、女子大生）ストレス量が約1割少なくて済むとの結果となった。

4つ目の事例は車内の騒音の影響を計測した結果である。

これも京王線の南大沢～新宿間で非混雑時にノイズキャンセラーを付け、音楽を聴いている場合と何も付けず車内の騒音に晒されている場合についてのストレス量を計測した。ストレス量はノイズキャンセラーを付ける事で約1割低下させることができた。この割合は利用者が車両で立っている場合でも、着席している場合でもほぼ同じ割合であった。

これらの4例はストレスという指標を用いることで、これまで鉄道輸送サービスの違いについて定性的に言われてきたことが定量的に表せる可能性が高いことを示している。

3. 鉄道輸送サービスの水準をストレスで評価することの意義

鉄道輸送サービスを、ストレスを用いて計

測することの意義は、短期的な意義と長期的な意義がある。

長期的な意義をまず説明する。移動するのは、例えば働くために職場に行く、買い物のために商店街に出かけるなど、他の目的を達成するために行うことであり、それ自体が目的ではないので、できるだけ少ない方が良い（極言すれば、移動はゼロが理想）と言われているが、これが本当かを考えてみることである。やや誇張して言えば、適度な移動というものが存在し、それは移動によって達成される他の目的に有益なのではないかという仮説を検証することである。

短期的な意義（これが本稿を書こうと考えた主な動機である）を説明する。商品やサービスの評価を利用者の立場で行うことが重要であるという社会の認識の高まりである。

移動に関して言えば現在は輸送サービスの特性を所要時間や料金、あるいは混雑度といった指標で表し、輸送サービス改善対策によってこれらの指標がどう改善されるかで、対策の評価をしてきている。しかし、これが利用者の立場からの評価として改善の余地が無いのかということである。同じ料金でも利用者の所得や目的によって受け取り方は利用者ごとに異なるのではないか。特に混雑度のようにそこに居る利用者全員に対して1つの値で示されるもので利用者の混雑という状態に対する評価を表すことで十分なのであろうかということである。こう言うと、だから輸送サービスの評価では利用者の判断に分布型を考慮しているのではないかとの意見も出るかもしれない。所要時間に対して利用者が感じる評価値を、例えば時間価値分布で表し、輸送サービスの評価の時に考慮しているのが1例であると。

こうした対応は一見、利用者を個々に考慮

しているようにも考えられるが、よく考えてみると検討の余地がある。

混雑度180%の車両の利用者の評価値を(確率)分布型で表現したとしよう。これは、ある1人の利用者が同じ混雑度180%の車両に乗った時にすごく混雑していてサービス水準が悪く感じる時があれば、混雑しているけれどもサービス水準はまあまあだと感じる時もあると仮定していることなのである。勿論こういう事もまれにあると思うが、一般には利用者には混雑がすごく気になる人とあまり気にならない人が混在していて、気になる人はサービスが悪く感じ、気にならない人はサービスがまあまあだと感じていると仮定の方が実際に近い。こう考えると確率分布で利用者の評価を表すという方法は、評価の合計を表すには適切ではあるが、必ずしも利用者個々の評価を表すためには不十分と言えよう。

4. ストレス指標が可能にする鉄道輸送サービスの高度化

広い範囲の鉄道輸送サービスについてストレスが計測され、その結果が蓄積されてきた時代を考えると(こうした時代は鉄道輸送サービスの評価にストレス指標を用いることの意義が一般に理解されれば、すぐにでも実現すると著者は考えている)、これまでの鉄道輸送サービスの内容がもう何歩か利用者の立場に立ったサービスに高度化していくのではないかと思う。ここではストレス指標の活用により新たに高度化するであろうと想像される、鉄道用輸送サービスのイメージを描いてみることにする。

最初に浮かぶのは多様な利用者の希望に合った鉄道輸送を利用した出発地から目的地までの経路案内である。地下鉄のホームに表

示されている乗り換えに便利な列車の位置の表示や、携帯電話を使つての目的地まで早く行くための経路の提供などが頭に浮かぶ。これがストレス指標に利用によってどの様に高度化するのか。経路の特性がこれまでの距離が短いとか時間が少ないに加え、ストレス量が少ないとかその変動が小さいとかの指標で表れるようになる。こうなると、例えば高齢者の御夫婦が美術館に行く時の経路としては通勤者が業務で移動する時の経路とは異なった経路を案内することが可能となる。また、健康に少し不安のある人には健康リスクのより少ない旅行プランを提案することなども可能になる。

鉄道輸送の経路案内ではないが、より身近な例を1つ挙げたいと思う。例えば、週末に観光地から自家用車で自宅に帰る時に混雑に巻き込まれたとする。カーナビは混雑した幹線道路から外れた狭い生活道路を走ることを勧めるであろう。こんな時、あなたならどうしますか。混雑した幹線道路を我慢して走りますか。それとも全く知らない狭い道路を、気を使って走りますか。

2番目の高度化が想像されるものとして、車両環境を含めた車両のデザインの変化を挙げたいと思う。

車両の設計は快適性を目標とし、車両の振動、騒音、気圧変動を除去し、温度、湿度、照度を最適化し、香りや色彩を工夫するなどして目標を達成するデザインを決めている。利用者が快適と感じる環境を複数の物理的指標で表し、これらをできるだけ満足する車両を設計するという方法である。しかし、例えば振動と騒音のどちらかをより多く低下させた方が良いのかとか、混雑状況による車内に発生する温度分布を考慮した時の温度としてはどの様なものが良いかはどう考えるのだろうか。ストレスを用いることによりこうした

異なる要因間のバランスや個別の物理的指標だけでは表しきれない混雑なども評価できるのではないだろうか。

もう1つ例を挙げよう。車内での情報提供の仕方である。現在の車両放送や、つり革の広告などは良い状態と言えるのか。ストレスを用いることでどの様な情報をどのような形で提示することが、利用者が情報を受け取り活用してくれるのかを合理的に検討できるようになる。

鉄道の好きな人は車内でも様々な活動を行っているとの研究例がある。活動の中には情報収集も含まれている。利用者にとって質の高い良い情報を提供し、車内で積極的に活動をしてもらい、鉄道を好きになってもらうのはどうか。鉄道の好きな人は鉄道をよく利用してくれる人でもあるのです。

5. おわりに

鉄道輸送サービスをストレスで評価してみたいという提案をしてみたが、念押しに、ストレスで計測することの意味をもう1つ付け加えることにする。

混雑低減の効果をストレスで示すのはどうか。乗車中のストレス量だけではなく、混雑した電車で通勤した人が会社で通常の働きができるストレス状態にまで回復する時間を混雑の影響と考えるのである。ストレスは刺激が無くなったからと言ってすぐに無くなるものではない。一般にストレスの発生は瞬時に起るが、解消には一定の時間が掛かる。

ストレスの計測は健康への関心の高まりを表し、計測機器の開発も進んでいる。5年前に1台150万円もした計測器が、今は7万円で購入できる。こうした計測器の普及も多く、ストレスを指標として用いることの可能性を高めると思う。ストレスの利用により利用

者が増加し、また車両も製品としての魅力を一層高めることが可能になることを期待したい。

謝辞

車両の設計の方法については協会の高井正剛、磯部栄介両氏から貴重な資料の提供を頂いたことを感謝する。

参考文献

- 1) 鹿島茂, 武田超 (2009) 通勤ストレスの定量化手法に関する研究, 運輸政策研究, Vol. 11, No. 4, pp. 47-53
- 2) 鹿島茂 (2009) 道路と環境の捉え方を問い直す, 高速道路と自動車, Vol. 52, No. 3, pp. 5-8

東京都交通局経営計画 「ステップアップ2010」

東京都交通局総務部企画調整課 宮本 修

1. はじめに

東京都交通局は、平成22年2月に平成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。

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はより厳しさを増しています。「ステップアップ2010」は、こうした状況や厳しい財務状況を踏まえ、これまでの経営計画である「新チャレンジ2007」（平成19年度～21年度）の成果も活かしながら、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。

2. 計画の特徴

この計画では、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。

また、「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）、総事業費は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ます。

それでは、計画の主な内容についてご紹介します。

3. 経営方針

東京都交通局が事業を運営していくにあたっての基本的姿勢を示したものであり、お客様への4つの約束を掲げています。

交通局経営方針

私たちは、東京の都市活動や都民生活を支える公共交通機関として、お客様に信頼・支持され、ともに歩む都営交通をめざします。

このため、公共交通機関の使命である安全の確保を最優先に、多様化・高度化するニーズを的確に把握し、真にお客様本位のサービスの創造と不断の経営改革に取り組んでいきます。

【お客様への4つの約束】

お客様の安全・安心を何よりも大切にし、災害に強く、事故のない都営交通をめざします。

お客様に心から喜んでいただけるサービスを提供し、快適で利用しやすい都営交通をめざします。

公共交通としての使命と社会的役割を十分に果たし、環境に優しく、地域の活性化に貢献する都営交通をめざします。

経営力を強化し、スリムで足腰の強い都営交通をめざします。

4. 主な計画事業

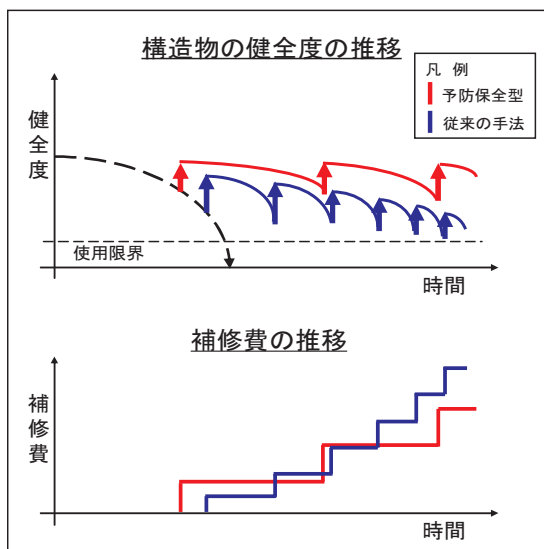
(1) 安全・安心の確保

○安全マネジメント態勢の強化

お客様に安心して都営交通をご利用いただくため、安全確保に係るPDCAサイクルを適切に機能させ、安全マネジメント態勢を強化していきます。

○地下鉄構造物の長寿命化

地下鉄構造物の長寿命化等を図るため、長期的視点に立って、将来の劣化を予測し、計画的な補修を行っていく予防保全型の管理手法を導入します。

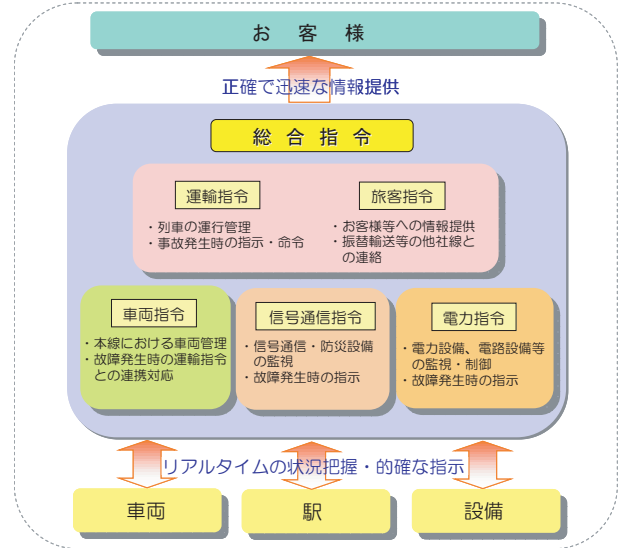


予防保全型の管理手法のイメージ

○総合指令の構築

都営地下鉄の安全かつ正確な運行を確保するとともに、事故等への迅速な対応や早期復旧体制を強化するため、総合的かつ効率的な運行管理業務を行う総合指令を構築し、平成24年度から運用を開始します。

安全・正確な運行の確保、異常時の迅速な対応・早期復旧体制の強化



総合指令のイメージ

○大江戸線への可動式ホーム柵の整備

ホーム上の安全対策を強化するため、平成25年度までに、大江戸線全駅に可動式ホーム柵を設置します。また、他の路線についても、引き続き、整備に向けた検討を進めます。



大江戸線可動式ホーム柵のイメージ

○駅構内監視カメラの機能強化

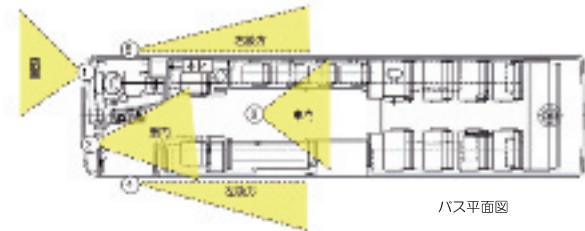
地下駅における防犯機能を高めるため、ホームに設置している運転用の監視カメラを活用して、ホーム上の映像を記録します。

また、改札窓口にもカメラを新たに設置します。

○ドライブレコーダーの全車導入

事故やヒヤリハット情報の記録を事故分析

や乗務員教育・訓練に活用し、事故防止を図るため、全ての路線バス車両にドライブレコーダーを導入します。



ドライブレコーダーのカメラ取付位置

(2)質の高いサービスの提供

○大江戸線への新造車両導入

大江戸線の混雑緩和を図るため、平成23年度に新造車両2編成16両を増備します。

○大江戸線勝どき駅の大規模改良

勝どき駅の混雑対策として、ホームの増設やコンコースの拡張を含めた駅の大規模改良を進めます。



勝どき駅改良後のイメージ

○地下駅の全駅冷房化

お客様に快適にご利用していただくため、平成24年度までに地下駅すべてを冷房化します。

○トイレのグレードアップ

地下鉄駅で清潔感と機能性を備えたトイレへの改良を計画的に進めます。

○分かりやすい案内サインへの改良

お客様の利便性向上を図るため、地下鉄駅全体の案内サインを東京メトロと統一したデザインに改良します。

○エレベーターの整備（1ルートの確保）

平成24年度までに、すべての駅でエレベーター等による1ルートの確保を目指し、整備を進めます。

○PASMOを活用したポイントサービスの導入

PASMOを活用し、都営交通のご利用に応じて貯まったポイントを、PASMOにチャージできるサービスを平成23年度に開始します。

○都電荒川線新型車両の導入

7500形車両5両を、平成22年度に新型車両(8800形)へ更新します。これまではローズレッドの車両を導入してきましたが、新たに導入する車両は、見ても楽しめるようカラーバリエーションを豊かにします。



都電荒川線カラーバリエーションのイメージ

○バス路線・ダイヤの見直し

一層便利で魅力ある都営バスを目指して、地域特性やお客様ニーズに合わせ、運行ルートやダイヤを見直します。

○全車両のノンステップバス化

平成24年度までに、全ての路線バス車両を誰もが乗り降りしやすいノンステップバスにします。

○新たな情報提供サービスの導入

都営バスの運行情報サービスの機能を強化し、新たな情報提供サービスを開始します。



①近隣停留所案内 ②停留所検索 ③都営交通乗換経路検索
新たな情報提供サービスのイメージ

(3) 社会的要請への対応

○環境PRによる利用促進

公共交通の環境優位性などをPRし、自家用車から都営交通への転換を促進することにより、CO₂削減に寄与します。

○「サービス介助士」の資格取得の拡大

高齢者や障害を持つお客様などが、快適に安心して地下鉄をご利用いただけるよう、駅員の資格取得を拡大します。



サービス介助士が着用しているバッジ

○駅へのAEDの増設

都営地下鉄各駅に1台設置しているAED（自動体外式除細動器）を増設し、駅構内のすべての改札口に設置します。



AED（自動体外式除細動器）

○都電荒川線、日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化

都電荒川線及び日暮里・舎人ライナーの魅力の向上と沿線地域の活性化に寄与するため、地元自治体などと連携し、地域に密着したイベントなどを積極的に展開します。

○低公害車両の積極的導入

更新するバス車両の全てを低公害ノンステップバスにします。また、環境にやさしいハイブリッドバスを引き続き導入します。



ハイブリッドバス

(4) 経営力の強化

○効率化の推進

業務や組織の見直しを行うとともに、コスト管理の徹底を図ることなどにより、経営の効率化を進めます。

○駅空間の活用

安定的な収入を確保するため、専門店舗の

出店や自動販売機の設置などを推進していきます。



駅構内店舗

○広告事業の積極的展開

新規媒体の開発等による増収対策に取り組むとともに、広告事業展開の拡大を図るため、より効率的な事業執行体制を検討していきます。



広告付き停留所

○交通局グループとしての事業運営

関連団体との連携を強化し、交通局グループ総体として、一体的な事業運営に努めます。

○人材の育成

職務に対する高い意欲を持つプロフェッショナル職員の育成と技術の継承を計画的に

進めていきます。

5. 財政収支の目標

- 地下鉄、バス、電気（発電）の各事業は、引き続き経常損益の黒字確保を目指します。
- 軌道事業（都電荒川線）は、平成24年度に経常損益の黒字確保を目指します。
- 新交通事業（日暮里・舎人ライナー）は、経常損益の改善を目指します。

収支見込

（単位：億円）

経常損益	22年度	23年度	24年度
地下鉄	57	82	62
バス	5	3	3
軌道	0	△2	0
新交通	△31	△23	△20
電気	0	0	0

6. 計画達成および100周年に向けて

東京都交通局は、この経営計画期間中の平成23年8月に100周年を迎えます。都営交通の歴史は財政再建の歴史ともいえるほど、これまで、幾多もの困難に直面してきました。これを乗り越えることができたのは、ひとえにご利用いただいているお客様のおかげです。

職員一丸となって、この計画の達成に全力を挙げて取り組み、安全の確保を最優先に、質の高いきめ細かなサービス提供に努めるとともに、不断の経営改革に取り組むことにより、さらなるステップアップを果たし、これからも、お客様に信頼・支持される都営交通を目指していきます。

札幌市交通局の資産の有効活用に向けた取組について

札幌市交通局

事業管理部営業企画課資産活用担当

田井 敏郎

1. はじめに

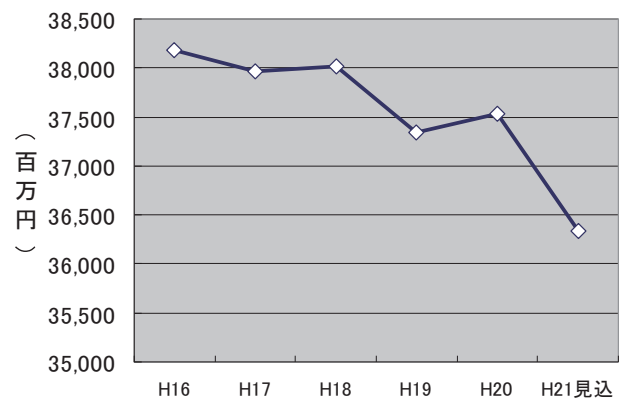
当局の地下鉄は、昭和46年12月、南北線北24条～真駒内12.1キロよりスタートしました。その後、昭和51年に東西線、53年に南北線延長部、57年に東西線延長部、63年に東豊線、平成6年に東豊線延長部、さらに11年2月には東西線延長部が開業し、現在では、3線全長48.0キロ、49駅を運営しています。

また輸送人員は3線合計で1日平均約561千人（平成21年度）を数えるなど、190万の人口を抱える積雪寒冷地、札幌市の都市交通においてきわめて重要な役割を担っておりますが、その財政状況は非常に厳しく、また近年では利用客の減少が問題となってきています。このため、本来の地下鉄利用者の増客に向けた取組とあわせ、多額の資金を投じて建設した地下鉄施設の有効的な活用について、駅構内への民間の出店者公募による附帯収入の増加や「駅の個性化」を打ち出すことにより「魅力のある駅作り」にも取り組んでいます。ここでは、当局地下鉄の近年の経営状況を踏まえた上で、これらの取組の現状について紹介します。

2. 当局地下鉄の近年の経営状況

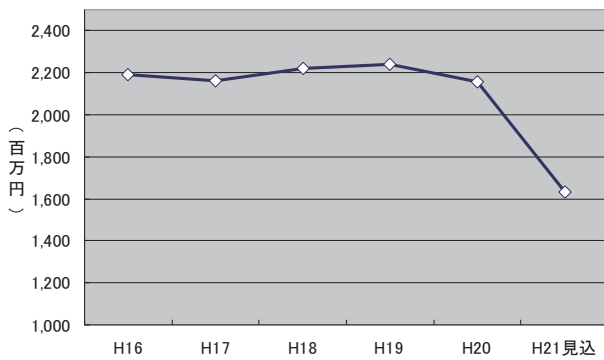
乗車料収入（表1）については、平成18年度で若干の回復傾向が見られましたが、平成21年度見込みにおいては、景気低迷や新型インフルエンザの流行などによる移動の減少に加え、徒歩や自転車などへの移動手段の変更などにより、大きく減少傾向に転じ、363億円（前年比-3.2%）となりました。

（表1）乗車料収入の推移



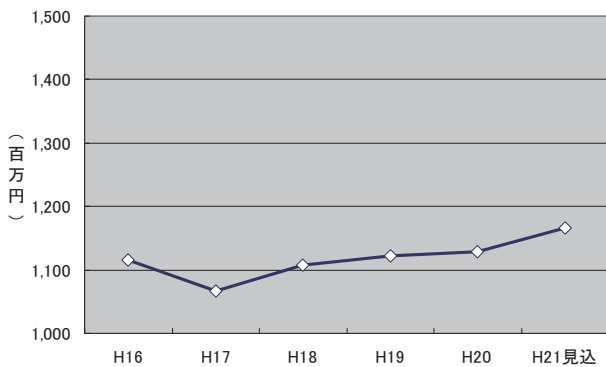
また、広告料収入（表2）においてもリーマンショック以降、広告出稿がが大きく落ち込んだことなどにより、平成21年度（見込）においては約16億円（前年比-24.3%）と大きく落ち込む結果となっております。

(表2) 広告料収入の推移



また、土地物件等賃貸料収入については平成21年度（見込）においては、11.7億円（前年比+3.3%）となりました。

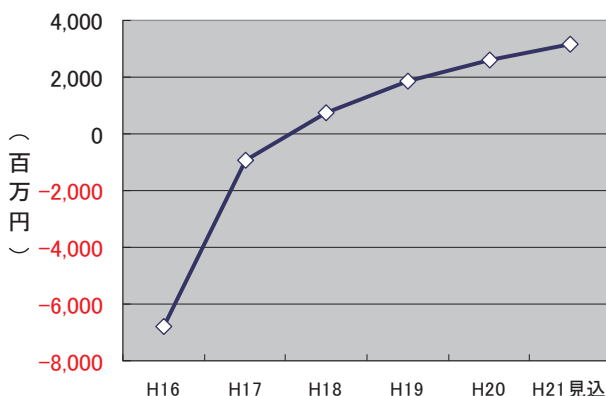
(表3) 土地物件等賃貸料収入の推移



なお、これらを含めた経常収支（表4）については、駅業務の全面的な外部委託化による人件費の減少及び企業債利息の減少等により前年の26億円から31億円に増加の見込みです。

しかし前述のとおり依然として乗車料収入と広告料収入の落ち込みが激しく、また一般

(表4) 経常収支の推移



会計から多額の繰入（補助金等）を受けているなど、楽観できない経営状況が続いています。

3. 資産の有効活用に向けた取組

(1) 従来取組

当局では、利用可能な資産の活用によるお客様へのサービス向上と駅のイメージアップを図ると共に増収対策を進めており、キヨスク等の売店37駅51売店・ATM27駅63か所・証明写真機26駅28台・自動販売機全駅（49駅）248台・コインロッカー全駅等を設置しております。

(2) 新たな取組

その資産の活用の新たな取組として、民間事業者の方々の企画、技術情報や資金などを最大限に活かす形により、地下鉄駅構内の有効活用と、お客様にとって魅力ある利便施設を提供する目的で、店舗等を設置・運営する事業者を、企画提案方式により公募することといたしました。

その第一弾は平成16年度に実施し、平成17年度にはコンビニエンスストアを東西線大通駅構内に設置いたしました。総面積は約135㎡で、オープン当初から売上げが好調で道内でも上位の店舗となっております。



公募以外でも、キヨスクの従来型の対面売店では手狭であり利用者のニーズに応えるため、2売店を統合し大型店舗への移行が必要と判断し、コンビニ店舗を設置いたしました。



また、平成21年度からは、乗車料収入の減少に加え景気の低迷等により広告収入が落ち込む中、増収対策が喫緊の課題となり、過去に行った大型店舗対象の公募ではなく、売店等を廃止した場所の遊休スペースを対象に公募を実施しました。その結果、南北線さっぽろ駅及び北24条駅に「合鍵と靴修理の店」、東豊線美園駅には「フルーツと野菜等の販売店舗」が出店しております。

出店に至るまでには、旅客利便性向上の解釈の相違や店舗の業種などについて道路管理者との協議に時間を要しました。



今年度も第2弾の公募を実施し、現在出店希望事業者からの事業提案を受け付けている最中です。

前回の公募の際には、当局HPでの告知のみであったため、広く周知が図られなかったことから、今回は本市の広報誌への掲載や、現地での募集案内ポスターを掲示等を併せて行いました。その結果、公募に当たって開催した現地見学会には、14事業者25件の申し込みがありましたが、実際の提案は残念ながら2件にとどまっている状況です。

4. 地下鉄駅の個性化について

当局職員及び地下鉄駅業務等を委託している財団法人札幌市交通事業振興公社の職員に対し、下記のような目的により、駅の個性化のアイデアを募集いたしました。

【取組の目的】

- ・「移動の通過点」から「人が集まる駅」、「利用される駅」に転換することで利用を促進する。
- ・地域に愛される駅づくりにより、市民共有の財産であるとの認識を深め、利用を促進する。
- ・自分たちのまちに愛着をもってまちづくりに参画する。

【提案件数】 75件

【提案内容】

- (1) 地域情報の発信
 - ア 地域の掲示板を設け、イベント等のお知らせ、地域の写真などを駅で掲示する。
 - イ 駅へ愛着を持ってもらうために駅周辺の名所をマーク化したり、区のマスコットキャラクターを駅に掲出する。
- (2) イベントの実施
 - ア ミニ音楽会を開催する。
 - イ 野菜市を開催する。
 - ウ 市営交通グッズ・ウィズユーカード販売、展示会等を定期的に行う。
 - エ 遺失物や地下鉄・路面電車関連部品のバザーを実施する。
- (3) 空きスペース（壁面等）の活用
 - ア 地域と地下鉄駅の一体化、並びに地下鉄駅への愛着を深めて頂くことを目的として、地域住民の方のメッセージの募集や駅近辺に立地する高校～保育園・幼稚園を対象にメッセージを募集し掲示する。
 - イ 地下鉄車内の空き広告又はコンコース広告スペースに札幌在住のアーティスト、札幌市立大学・デザイン系専門学校などの学生の作品の展示を行い、芸術を育てるまちづくりをPRし、乗客誘致に繋げる。
 - ウ 小学生等を対象に絵画を公募し、応募作品を車内あるいはコンコースに展示する。
 - エ 駅構内に休憩スペース（憩いの場）をつくる。
 - オ 市電、地下鉄車内又は駅や停留場に近隣の地域等に関する写真を公募し、駅構内の電照広告の空き枠に掲出する。
 - カ テーマを決めてコンコースにパネル等を貼り、テーマに沿って駅に副称を

設ける。

（円山→動物園の動物たち）

- キ 財団のHPにある各駅紹介を駅にも掲示する。

これらの提案を参考に市民自治活動の拠点である市内各区のまちづくりセンターとの連携を図りながら、できるものから、今年度中に実現していきたいと考えております。

5. おわりに

近年は景気低迷などのあおりを受け、通勤利用の減少や付帯収入である広告料も出稿の減少などにより、当局をとりまく事業環境は非常に厳しいものがあります。

一方で、地下鉄施設は莫大な費用を投じて建設した市民の貴重な財産であり、それらを最大限活用し、市民にとってより有意義な利用方法を真摯に検討することはわれわれに課せられた責務であると考えています。

今後も、前例にとらわれずより魅力のある駅作りを目指して、積極的な駅の有効活用のあり方を考えていきたいと思っております。

開業100周年を迎えて

山陽電気鉄道株式会社
鉄道営業部営業課 松島 史明

1. はじめに

明治40年7月に設立された兵庫電気軌道株式会社と大正8年8月に設立された明姫電気鉄道株式会社（後に神戸姫路電気鉄道株式会社に改称）が前身である当社は、3年前の平成19年7月に会社創立100周年を迎えました。

さらに、本年3月には、その兵庫電気軌道株式会社が兵庫・須磨間（5.7km）で営業を開始してから100周年となりました。

当社は、明治43年の開業以来、主な営業エリアである兵庫県南部において、鉄道やバスなどの運輸業を中心に不動産や流通、レジャーなどグループ全体で総合的な生活サービスを提供してまいりましたが、この間沿線のお客さまをはじめとして多くの方々からご愛顧をいただき、無事に節目の年を迎えることができました。

当社ではこれを記念するとともに、これまでご支援いただいた皆さまに感謝の意を込めて、3月以降さまざまな記念イベントを展開しました。

今回は、開業100周年を迎えた当社の近況を中心にお伝えいたします。

2. 開業100周年関連の取り組み

明治43年3月15日の開業から、昭和43年4月

7日に神戸高速鉄道が開業するまで、当社の起点は兵庫駅（現在のJR兵庫駅北側付近）であり、往時には4面5線の巨大なターミナルとして機能していました。また次の長田駅までの間は併用軌道で結ばれており、路面電車として開業した名残を色濃くとどめていたといえます。



兵庫駅（明治43年）



兵庫駅（昭和43年）



兵庫駅（昭和43年）

開業100周年前日の3月14日、「開業100周年記念イベント」の第1弾として、当初開業区間の兵庫・須磨間をメインルートに、須磨浦公園までの約8 kmを歩く記念ウォークを開催しました。当日は天候に恵まれたこともあり、参加者は450名にのぼりました。

[コース] 湊町公園→旧兵庫駅→旧大開通駅（1943年廃止）→旧長田駅→西代駅→板宿駅→東須磨駅→月見山駅→須磨寺駅→須磨駅→須磨浦公園駅



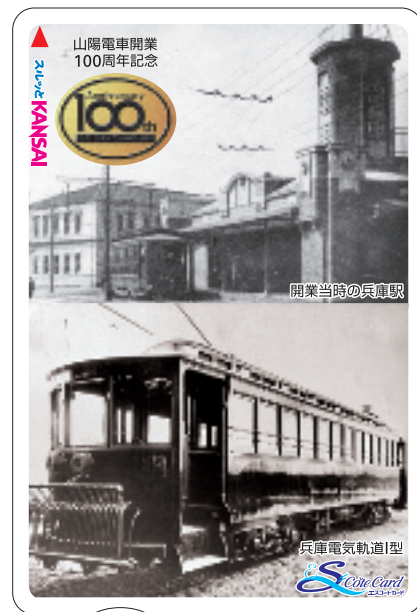
開業100周年記念イベント PRポスター

このほか記念グッズとして、入場券4枚を専用台紙にセットした記念入場券とスルッとKANSAI対応のプリペイドカードである「エスコートカード」の100周年記念版を枚数限定で発売しました。記念入場券は、券面と台紙に当社の沿革や歴史にかかわる写真や解説を掲載し、鉄道ファンの心をくすぐる商品に仕上げました。発売初日には長蛇の列ができ

た駅もあるほどで、地元メディアにとりあげられたこともあり、早々に完売となりました。またカードについては、開業当時の兵庫駅と兵庫電気軌道1型の車両を上下にデザインしたもので、こちらも好評を得ております。



記念入場券



記念エスコートカード

さらに、夏休み期間中（7月17日～8月31日）には、「開業100周年記念 山陽沿線スタンプラリー」と称したイベントを開催しました。ポイント駅5駅（西代・須磨・明石・姫路・網干）をめぐり、各箇所に設置の記念スタンプをラリー専用リーフレットに押印すると、もれなく参加賞をプレゼントするほか、アンケートにお答えいただくと抽選で大型液



スタンプラリー台紙

晶テレビや舞子ホテル食事券、地元の名産品などが当たるWチャンスも設定し、多くのご参加をいただきました。

3. 当社をとりまく現況

最近の当社をとりまく状況ですが、少子高齢化や先行き不透明な経済状況に加え、昨年5月には地元・神戸を中心に新型インフルエンザが大流行するなど特殊要因も影響し、輸送人員の減少傾向は依然続いています。このような状況を打破すべく、当社ではさまざまな旅客誘致策を展開しているところです。

昨年3月には阪神なんば線が開業し、物理的には近鉄線とレールがつながったことで、大阪ミナミエリアや奈良方面がより身近になりました。これを機に、『姫路・明石へ行き鯛(たい)キャンペーン』と称し、近鉄沿線で当社沿線を紹介するイベントを開催したのをはじめ、近鉄沿線での新聞折込や近鉄主要駅でのチラシ配布などを精力的に行うなど、まずは「山陽電車」を知っていただく取り組みから始めました。またこれとは逆に、当社

沿線から近鉄線への旅客誘致として、明石公園や姫路駅において、奈良観光協会等地元自治体とタイアップしたイベント(こちらは『奈良へ行く鹿(しか)ないキャンペーン』と命名)を話題のマスコットキャラクター「せんとくん」などにも登場してもらい開催し、関連するお得な企画乗車券を中心にPRを行いました。これらのキャンペーンは、特に観光シーズンを控えた時期を中心に繰り返し開催することで、観光需要のさらなる喚起に努めているところです。

折しも本年は、4月24日から11月7日にかけて、奈良で「平城遷都1300年祭」が開催されています。本イベントに合わせる形で、メイン会場周辺へのおでかけに最適な乗車券「せんとくん平城京電車1日乗車券」(明石以東版2,000円、山陽全線版2,300円)を発売していますが、5月の大型連休時には多くのご利用をいただきました。閉幕に向け、より多くのお客さまに足を運んでいただけるよう、引き続き効果的なPRを行っていく予定です。

また、難波駅を通じてアクセスが容易になった南海電鉄とも、共同で「堺・住吉まん福チケット」(明石以東版2,200円、山陽全線版2,500円)を発売するなど、新たな取り組みも始めています。



近鉄沿線でのPR



姫路駅でのPR

より多くのお客さまに末永く愛される会社をめざして、一層の努力を続けてまいります。

山陽沿線から平城遷都1300年祭へ行くならこのきっぷ!
山陽電車で平城遷都1300年祭へ行こう!

平城遷都1300年祭メイン会場：平城宮跡
 4月24日土～11月7日日
 最寄駅：近畿 大和西大寺駅(徒歩15分)又は
 無料シャトルバスもご利用出来ます。

せんどんくん 平城京 1日電車乗車券

せんどんくんもううれしいこの金額
 山陽全線
 山陽新幹線～大和西大寺間(大人)
 通常往復運賃 3,640円が
2,300円
 明石以南区 2,000円(大人)も明石以南の主要駅で発売中!!
 関西圏は運賃が手厚くなります。決済知らずでスピーディーに!

有効期間 2010年11月7日まで
 2010年4月24日土～11月7日
 の好きな1日

有効区間 山陽全線 山陽新幹線 山陽本線 山陽姫路線 山陽徳山線 山陽高松線 山陽小野田線 山陽下関線 山陽門司線 山陽宇野線 山陽西門司線 山陽三門司線 山陽大津町線 山陽徳山線 山陽高松線 山陽小野田線 山陽下関線 山陽門司線 山陽宇野線 山陽西門司線 山陽三門司線 山陽大津町線

せんどんくん ハンジツさ!!
 大和西大寺駅
 近畿圏各駅間(有効区間の駅20店舗での提携販売中!!)

大和西大寺までの所要時間
 山陽線 → 大和西大寺 約145分
 近畿線 → 大和西大寺 約130分

山陽電鉄 乗車券についてのお問い合わせは、山陽電鉄 乗車券課 ☎078-941-7556(8:30～17:30 年中無休) / 案内センター(平日) ☎078-919-2885(8:30～20:00 年中無休)

せんどんくん電車1日乗車券チラシ

4. おわりに

これまでご紹介しましたように、開業100周年に前後して、当社沿線と他社沿線との鉄道ネットワークがより強固なものとなり、新たなお客さまの流れを呼び込むチャンスが生まれました。

今後とも、このチャンスを最大限に活用すべく、効果的な旅客誘致策を立案・展開していくことはもとより、安全・安心という交通事業者としての使命を最優先に果たしつつ、

名古屋市地下鉄桜通線野並・徳重間 建設工事の概要について

名古屋市交通局 建設部 計画課 計画係長

平林 直文

1 はじめに

名古屋市の地下鉄は、昭和32年11月15日に営業を始め、その後順次路線を延長し、現在では6路線89.1kmの営業を行っています。平成21年度は、1日当たり約115万人のお客様にご利用いただきました。

地下鉄桜通線は名古屋市都心部を東西に貫通し、市東南部地域に至る路線で、中村区役所・野並間14.9kmを営業しています。

現在工事を進めている野並・徳重間は、桜通線を野並から4.2km延伸するものです。名古屋市東南部は、人口増加の著しい地域であ

り、野並・徳重間は通勤・通学の新しい移動手段となります。終端の徳重駅周辺では、土地区画整理事業が行われているのに加え、市民サービスの拠点としての「ユメリア徳重」（緑区役所徳重支所等）が整備され、地下鉄の延伸はこれらの事業とともに、沿線のまちづくりにも貢献します。また、野並交差点付近の交通渋滞を緩和するなど、安全・快適で環境にやさしい名古屋の公共交通として大きな役割を担うことが期待されています。

本稿では、野並・徳重間建設工事の概略について、土木工事を中心に紹介します。

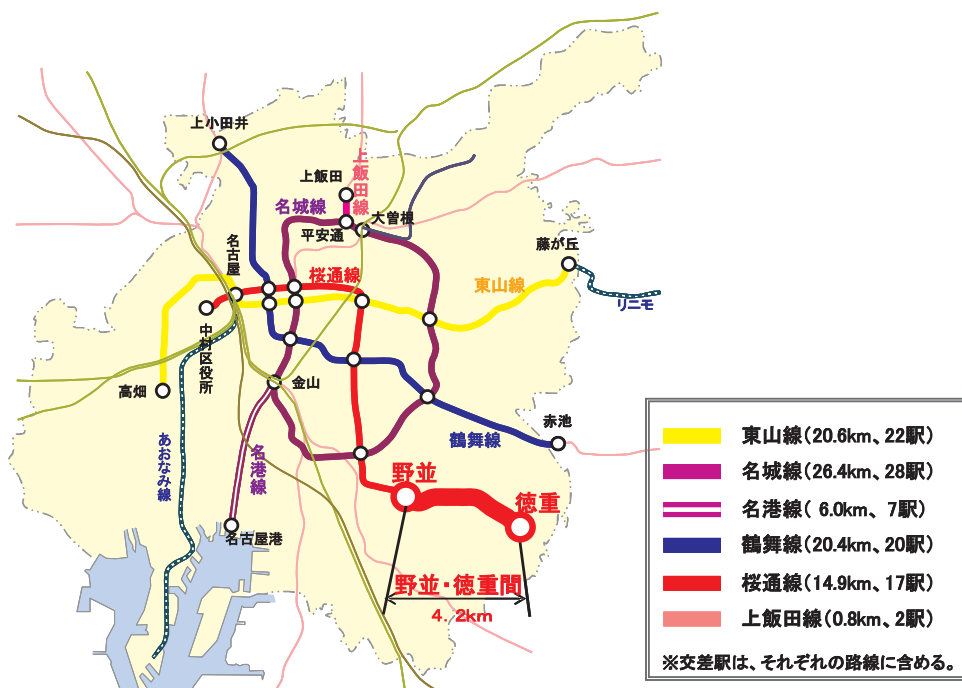


図-1 名古屋市地下鉄路線網図

2 建設計画

野並・徳重間には鳴子北、相生山、神沢、徳重の4つの地下駅と、徳重駅の隣に留置を主体とした地下車庫（徳重車庫）を設けます。また、徳重車庫に併設して変電所を設け、新設4駅のホームには可動式ホーム柵を設置します。

表 野並・徳重間建設計画概要

区 分		内 容
路 線	区 間	野並・徳重間
	建設キロ	4.1km
	営業キロ	4.2km
規 格	軌 間	1,067mm
	軌 条	50kgN
	電 圧	直流 1,500V
	集電方式	架空線方式
	車 両 長	20.0m
施 設	駅	4 駅 地下駅
	車 庫	徳重車庫 (地下式、9編成留置)
	ホ ー ム	有効長 125.0m 可動式ホーム柵
	変 電 所	1 か所 (徳重車庫に併設)
建 設	建 設 費	約750億円
	工 法	全線地下式 開削工法、シールド工法
	工事着手	平成18年2月
	開 業	平成23年3月(予定)

3 工事着手までの経緯

野並・徳重間は、平成4年1月の運輸政策審議会答申第12号において、目標年次（平成20年）までに整備することが適当である路線（A路線）として位置づけられました。これを受け、平成15年9月に鉄道事業許可、平成17年6月に工事施行認可を取得し、その後都市計画決定（平成17年8月）、環境影響評価（平成17年8月）、道路下敷設許可（平成17年11月）などの行政手続きを終え、平成18年2月に工事着手しました。

4 工事の概要

駅及び車庫の土木工事は、平成18年2月に着手し、開削工法を採用しています。土留は連続ソイルセメント壁（SMW）を基本とし、立坑部については、本体利用を行う連続地中壁としています。平成22年2月までに5工区全てがしゅん工しました。

駅間トンネルの土木工事は、平成19年6月に着手し、シールド工法を採用しています。平成22年6月には、最後のトンネル掘削を完了しました。



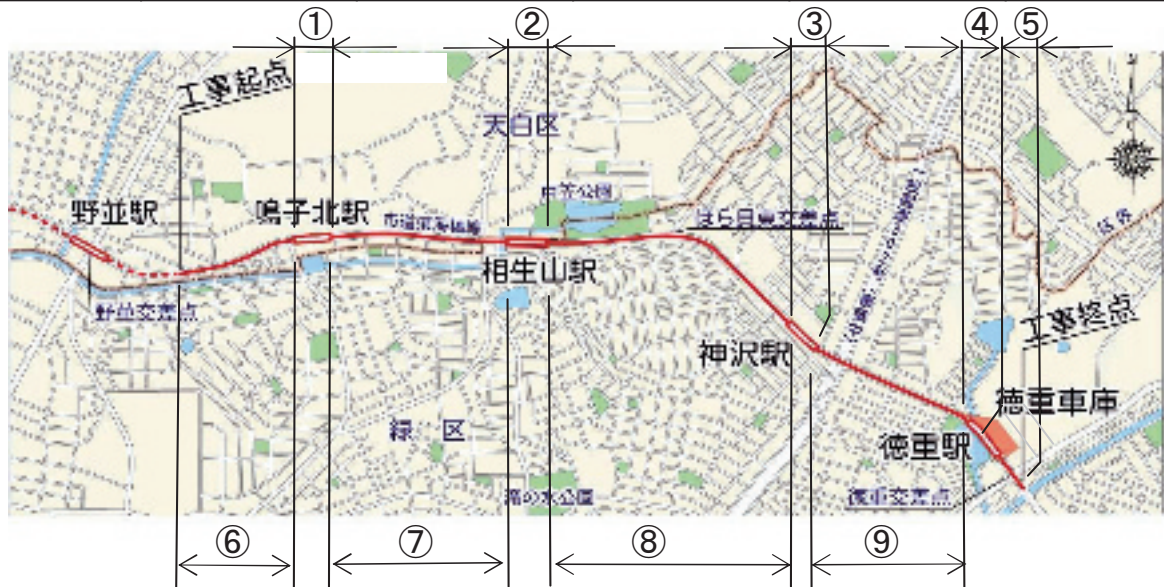
写真-1 開削工事（相生山駅 H21.10）



写真-2 シールド工事
(相生山駅～神沢駅 H21.12)

野並・徳重間の工事では、コスト縮減など様々な工夫に取り組んでおり、主な取組み2点について、以下にご紹介します。

開削工事 工区名	① 鳴子北駅工区	② 相生山駅工区	③ 神沢駅工区	④ 徳重第1工区	⑤ 徳重第2工区
工期	H18. 2. 15～ H20. 12. 8 (しゅん工)	H18. 2. 14～ H21. 6. 9 (しゅん工)	H18. 6. 10～ H22. 2. 9 (しゅん工)	H18. 2. 14～ H21. 9. 8 (しゅん工)	H18. 2. 11～ H21. 9. 8 (しゅん工)
工事延長	162. 400m	163. 000m	163. 000m	344. 480m	270. 500m



シールド工事 工区名	⑥ 大塚工区	⑦ 相川工区	⑧ ほら貝工区	⑨ 緑黒石工区
工期	H19. 6. 2～ H23. 2. 28	H19. 6. 2～ H23. 4. 28	H19. 6. 5～ H23. 4. 28	H19. 6. 6～ H22. 12. 28
工事延長	503. 800m	772. 300m	1, 207. 000m	727. 300m

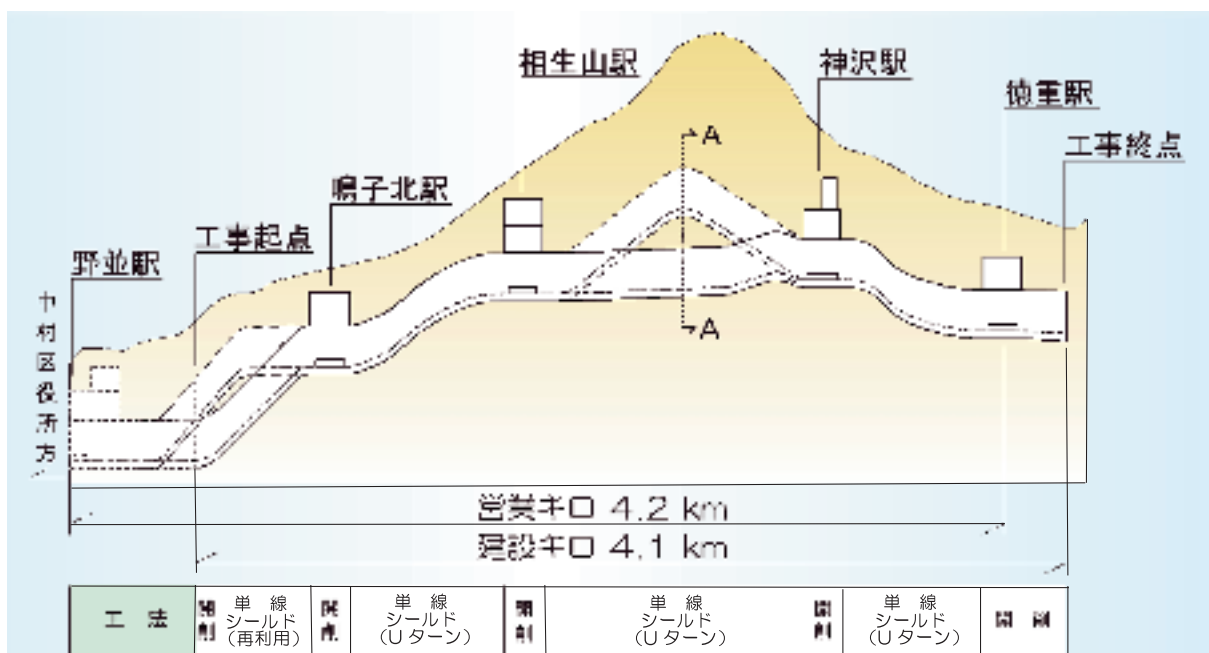


図-2 平面・縦断図

現場から I

(1) まちづくりとの一体的な整備

徳重駅付近の工事は、まちづくりと一体的に進めてきました。徳重駅に併設する徳重車庫は、土地区画整理事業が進む区域内にあるため、掘削した土砂をすぐ横に仮置きすることができ、これを埋戻時に利用することとしました。また、グラウンドアンカー工法を採用し、切梁を極力省略することとしました。このような工夫により、工事を効率的に行い、コストを縮減することができました。



写真-3 徳重車庫掘削工事 (H19.4)



写真-4 徳重車庫工事全景 (H20.5)

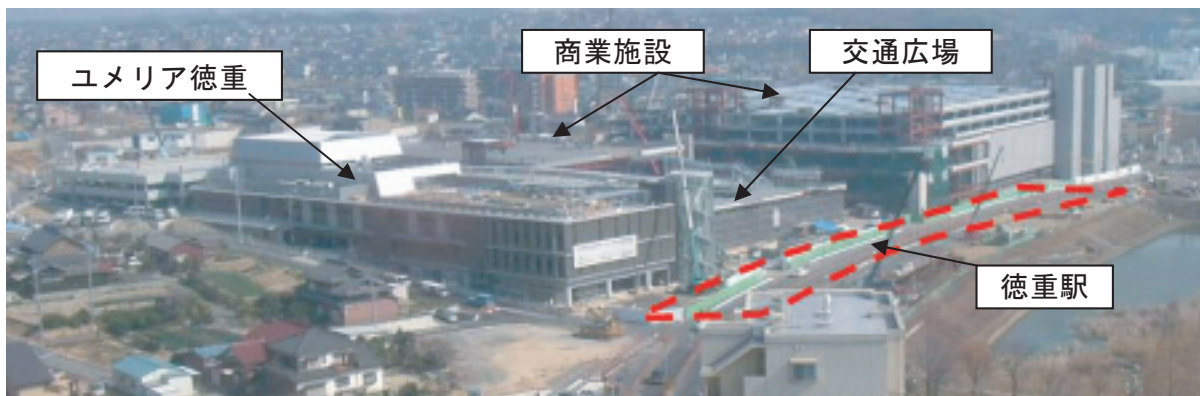


写真-5 徳重車庫地上部全景 (H22.6)

車庫の埋戻後は、地上に区役所支所、保健所分室、図書館等が入る「ユメリア徳重」のほか、大規模商業施設、交通広場の建設が進められ、「ユメリア徳重」は新たな市民サービスの拠点として、本年5月に供用が開始さ

れました。大規模商業施設も本年秋頃にオープンする予定です。交通広場には、市バスが乗り入れ、また一般車やタクシーも利用でき、地下鉄との乗換えをスムーズに行うことができます。

(2) シールドの再利用

相川、ほら貝、緑黒石各工区では、Uターン方式を採用し、大塚工区では、再利用方式を採用しました。Uターン方式は、トンネルを掘削後、到達立坑でシールド機の向きを反転させ、同じシールド機で2本目のトンネルを掘削するものです。再利用方式は、掘削を終えたシールド機を分解し、再利用可能な機材を発進立坑まで戻し、再度組み立てて2本目のトンネルを掘削するものです。

大塚工区では、到達部付近の道路交通流を考慮して占用幅を極力抑え、構造物も最小限の幅としたことから、2本のトンネル位置関係が45°の併設状態となっています。したがって、Uターン方式ではなく再利用方式を採用し、2号機はシールド機外殻のみを製作することで、経済性を高めています。

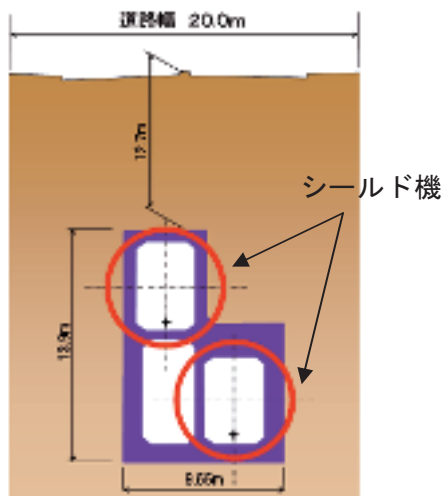


図-3 シールド到達部断面図

シールド機材を再利用するにあたっては、全ての機材が、

- ① 築造されたトンネルを通過できるように分割でき、
 - ② 通常のシールド施工の資機材で運搬できることなど、
- が必要とされたため、
- ③ カッタースポークに分割部を設け、解体及び再組立てが容易にできる構造とし、



写真-6 シールド1号機

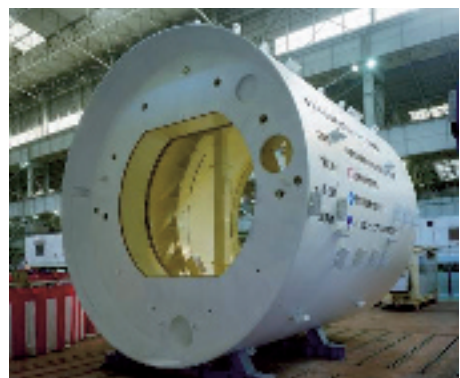


写真-7 シールド2号機（外殻のみ）

- ⑤ 駆動部のサイズは極力小さくし、解体時の運搬加重を抑えるなどの工夫を行いました。

5 おわりに

本年5月には新設4駅の駅名が決定し、7月には、延伸開業に伴い増強する新型車両の運行を営業線にて始めました。平成23年3月の開業まで残すところ半年程度となりましたが、最後まで、安全施工を最優先に、細心の注意を払いながら工事を進めてまいります。

また、野並・徳重間では、原則全ての出入口にエレベーターを設置するなどバリアフリー化をさらに進めるとともに、可動式ホーム柵については、順次営業線にも設置していく予定です。今後もますます安心・安全で快適な地下鉄となるよう努め、一人でも多くのお客様に、地下鉄をご利用いただければと考えております。

成田スカイアクセス開業

京成電鉄株式会社
運輸部運転課長補佐
石川 修

1 はじめに

本年7月17日、成田スカイアクセス（成田空港線）が遂に開業した。成田スカイアクセスは北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道、成田高速鉄道アクセスおよび成田空港高速鉄道の各線を、当社が第2種鉄道事業者として運行を行う京成高砂～成田空港間51.4kmの路線で、当社としてもこれだけの延長を持つ新線開業は歴史に残るものである。さらにこの路線では、在来線で最高速度となる160km/h運転を行うなど、当社としても初めての設備や取り扱いが導入された。





2 路線概要

成田スカイアクセスは、都心から遠いとの声が多い成田空港へのアクセス改善を目的として、京成本線の京成高砂～空港第2ビル間を短絡する形で、計画当初より都心～成田空港間36分台を目指して計画を進めてきた。前述のとおり、成田スカイアクセスは上下分離方式による整備のため多くの事業者線を使用し、当社が第2種鉄道事業者として運行する。このため、事業者間の調整など数多くの課題を限られた時間内に解決しなければならなかった。このうち北総線区間32.3kmの京成高砂～印旛日本医大間は北総鉄道が運行する普通列車が同一線路を使用、北総指令の下2事業者の列車が運行されるなど、列車運行に関しても課題の多い路線であることは言うまでもない。

3 線形

線形は、京成高砂～印旛日本医大間の北総線区間において運行計画上必要となった待避設備を東松戸、新鎌ヶ谷、印西牧の原に新設し、普通列車の待避を行うこととした。印旛日本医大～空港第2ビル間は、途中に成田湯川駅を新設、さらに成田湯川～成田空港間は単線区間であることから、根古屋信号場を設け、空港第2ビル駅と合わせ2箇所です上下列



車の交換を可能とした。

途中の成田湯川駅は外側に副本線を設けた相対式ホームの2面4線構造とし待避を可能とした。

成田空港駅は、成田スカイアクセスの開業に伴い列車本数が大幅に増加することから、1線増やし京成本線列車とともに利便性の確保および向上を図っている。

4 運行計画

列車のダイヤを検討する上で設備は重要なものであることは当然であり、安全かつ効率の良いダイヤとするため設備を計画していく。成田スカイアクセスの計画を進める中でも、やはりダイヤを前提とした設備とし、都心～成田空港間を36分で結ぶことを実現した。

成田スカイアクセス開業に伴うダイヤで重点を置いた点は、都心と成田空港間をより早く、フリークエンシーサービス等により利便性に優れたものを目指し、尚かつ需要に見合った効率的な運行を行うという点である。このことからスカイライナーを主力とするほか、沿線や途中駅からの利便性を確保するため新種別のアクセス特急を新たに設定した。

4-1. スカイライナー

さて、成田スカイアクセスの主力列車であるスカイライナーは、開業と共に京成本線経

現場からⅡ

由から、成田スカイアクセス経由へと変更した。ここでスカイライナーの歴史をご紹介させて頂きたい。スカイライナーは、成田空港開港の1978（昭和53）年5月から運行が開始された。しかしさかのぼること5年の1973（昭和48）年には新造車両の車両配置は整っていたが、肝心の成田空港の開港が遅れてしまったのである。開港予定時には既に列車乗務員の教育・訓練を済ませ、開港を待ち続け5年が経過、このため乗務員へは再度教育・訓練を行い初代スカイライナーは運転を開始した。運転開始時のスカイライナーはAE形（Airport Expressの略）6両編成を5編成新造し運行、空港アクセスを担っていた。

しかし、当時の成田空港駅は空港ターミナルビルから約1 km離れた現在の東成田駅であり、航空機をご利用になるお客様は連絡バスを利用しなければならなかった。このことから当初の輸送人員は予想した数値とは反し、厳しい状況であった。その後、平成に年号が変わってからは、航空機をご利用のお客様が増加するのに比例し、徐々にスカイライナーへも多くのお客様にご利用頂けるようになってきた。

この様な状況のなか、さらに大きな転機となったのが、1991（平成3）年3月に待望の空港ターミナルビル直下への乗り入れが実現、駅からターミナルビルまでの連絡バスによる不便が解消された。これらのことから、輸送力の増強を目的としてスカイライナー車両の8両編成化と新型車両AE100形の導入が始まり、1993（平成5）年には全ての車両がAE100形へと置き換わった。

1996（平成8）年7月には、最高速度を105km/hから110km/hへ向上、所要時分の短縮を図った結果、日暮里～空港第2ビル間を51分まで短縮することができた。

この様な経緯を経てきたスカイライナーであるが、約32年間走り続けてきた京成本線と

別れを告げ、成田スカイアクセスを走り始めた。

スカイライナーの運行本数は上り28本、下り26本と従来よりも約30%増加し、所要時分短縮とともに利便性を大きく向上させた。運転間隔は航空機をご利用になるお客様のピークとなる朝下りを1時間あたり3本、日中時間帯は1時間あたり2本、夜間上りは1時間あたり2本とした。

このスカイライナーで使用する車両は、デザイナー／プロデューサーの山本寛斎氏がデザインを手掛けた初めての鉄道車両であり、お客様を旅へと誘う「風」と「凜」をコンセプトに、これまでにはなかったスピード感あふれる斬新なデザインで、次世代の成田空港アクセスのシンボルとして、そして京成電鉄の新しいフラッグシップトレインとして活躍するものと期待するものである。

また、3代目となる新型スカイライナーの車両形式は、全く新しい空港アクセスルートの誕生と、これまでにないデザインの車両の原点回帰の思いを込め、初代スカイライナーの車両形式を継承してAE形とし、21世紀の成田空港アクセスを担うにふさわしい車両であると確信している。

4-2. アクセス特急

成田スカイアクセスではスカイライナーの他一般列車も運行しており、開業に合わせて新たな種別であるアクセス特急を新設した。このアクセス特急は途中主要駅に停車し、沿線や接続各線からのお乗り換えのお客様が成田空港方面にご利用できるものとした。運行形態としては、朝から日中時間帯は押上線・都営浅草線直通、夜間については京成上野発着とし、特に日中時間帯は京急線直通の羽田空港発着とし、上り25本、下り26本としている。このアクセス特急で使用する車両も開業に合わせて新造し、従来の3000形をベースとした3000形（7次車）を6編成導入した。また、

相互直通運転の車両運用上、京浜急行電鉄所属の新1000形および600形もアクセス特急に使用され、最長運転区間では京急線の三崎口と成田空港を結んでいる。

5 設備概要

成田スカイアクセスでは、当社としても初めてとなる設備およびその取り扱いがいくつかあるので、ご紹介したい。

5-1. 信号現示

冒頭で述べた様に、成田スカイアクセスの最高速度は160km/hという従来では考えられない速度への対応である。信号の確認距離や車両の制動距離を考慮した場合、ここでまず北越急行線で使用している高速進行信号現示（GG現示）が必要となってくる。この高速進行信号現示はスカイライナー車両のみに現示させるため、アイデントラ方式により車両を識別し、信号現示を制御している。

さらに一定の列車本数を運行することから、より高い速度の制限信号である、京急線で使用している抑速信号現示（YGF現示）も同時に導入した。

この2つの信号現示を同時に導入している路線は日本初であると共に、他の信号現示を



含めて6種類を現示可能な信号機も初めて導入した。このため、この路線を担当する運転士は多くの信号現示を確認し、瞬時に運転操作に反映させることが求められてくることは言うまでもない。

5-2. ATS

ATSについては、全線に亘り（京成高砂～印旛日本医大間は連動駅のみ）デジタル符号伝送を採用し多情報化によるきめ細かい速度段の設定や、勾配・車両性能の違いに適合した停止パターン制御、曲線および分岐器制限に対する速度照査機能を持つC-ATSを導入している。

5-3. 分岐器

成田スカイアクセスは成田湯川駅から単線となりJR線と並走して成田空港へと向かう。この複線から単線になる分岐器は在来線では最大のノーズ可動38番分岐器を採用、直線側・曲線側の両方向において最高速度の160km/hで走行可能である。

5-4. 限界支障報知装置

JR線と並走する区間では、事故等により他社線を支障した場合に速やかにこれを検知するシステムとして、限界支障報知装置を設置している。これは、線間に敷設された光ファイバーケーブルが切断されることにより、当社線はATSが作動し強制的に非常制動を動作させ列車を停止させるシステムとなっている。



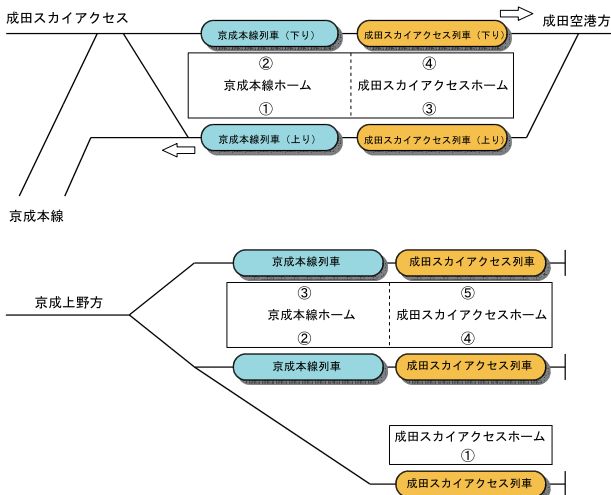


160km/hで列車が走行する場合には、運転士の目視でも異常は発見できるが、機械によるバックアップシステムも重要なものである。

6 運賃に対応した取り扱い

空港第2ビルおよび成田空港では、成田スカイアクセス経由の列車と京成本線経由の停止位置が違う、さらにホームの間には仕切柵があり、本線経由列車から改札へ向かうと出口の手前にもう一つの改札がある。

これは、経由ルートにより運賃が異なるためであり、京成上野～成田空港間では、成田スカイアクセス経由が1,200円、京成本線経由が1,000円と違いがある。この運賃の違いはお客様への案内でも苦慮している点である。



7 京成本線関係のダイヤ改正

成田スカイアクセス開業に伴い、京成本線関係においてもダイヤ改正を実施した。まず、従来のスカイライナーに代わる京成本線の有料特急として、新種別のシティライナーを新設した。この列車は、京成上野～京成成田間や京成船橋～成田空港間など、スカイライナーの途中停車駅であった駅からのご利用を中心としており、今回の改正から押上線との接続駅である青砥もシティライナーの停車駅とした。運転本数は朝下り1本、日中1時間あたり1本運転し、上下各7本とし、使用車両は従来のスカイライナーで使用していたAE100形で運行している。

また支線である金町線は、京成高砂駅付近の高架化完成に伴い、成田スカイアクセス開業に先行して、7月5日から京成高砂駅の金町線専用ホームを使用した運行形態に変更した。これにより、金町線は終日に亘り線内での折り返し運転となり、朝夕に行っていた京成上野等への直通運転は無くなった。しかし、本線に影響されない運転形態となったことから、列車本数の増発や運転間隔の均一化を行い、利便性の向上を図っている。

8 おわりに

成田スカイアクセスは文中にもあるように、当社として初めての設備や取り扱いが数多く、準備段階から多くの関係者に協力を得て開業を迎えることができた。この場をお借りして厚くお礼を申し上げます。

Coffee
Time

◎「カチン森事件」が 歴史の汚点であるわけ

＝ポーランド大統領搭乗機の墜落事故で再び注目＝

ジャーナリスト 大野 博良

ヨーロッパ中央部に位置するポーランドは、地理的に離れていることで、日本とほとんど接点がなく、日本人にとってはなじみの薄い国となっている。しかし、わたし自身は、ポーランドに隣接するドイツに長年暮らした経験や何回となく出張で訪れたこともあって、特別の思い出のある国の一つとなっている。

そのポーランドだが、2010年春に同国のカチンスキ大統領夫妻ら97人が乗った政府専用機（ツポレフ154型機）がロシア西部にあるスモレンスク空港近くに墜落、全員が死亡す

るという惨事が発生した。大統領夫妻はこの日、「カチンの森事件」70周年の追悼式典に出席するため、政府や軍の高官、議会指導者、宗教関係者とともにワルシャワから出発、スモレンスクに向かっていた。この事故を「カチンの森ののろい」と表現したネット上の書き込みがあったが、この表現は、わたしの思いと全く同じものだった。この事故で死亡したのは大統領夫妻のほか、上下両院副議長、国立銀行総裁、国防次官、国軍参謀総長、陸海空の各総司令官らが含まれていた。

カチンの森事件は、第二次世界大戦中の



1940年、スモレンスク近郊にあるカチンの森でポーランド軍将校の射殺遺体約4000体が発見された事件。ソ連は事件発覚直後から一貫して、ナチス・ドイツの犯行と主張してきたが、ソ連は冷戦終結後に至って初めて、自ら手を下したことを公式に認めた。「ワルシャワほう起」と同様、「カチンの森の虐殺」は第二次世界大戦最大の悲劇として、ポーランド国民に今も語り継がれている。

真相解明のきっかけはポーランド誌編集長の勇気

そのカチンの森事件については、西ドイツ駐在時代の1987年夏、この事件の持つ重要性を知ることとなった。当時わたしは日本の通信社の支局長として西ドイツのハンブルクに滞在していた。わたしのオフィスは西ドイツを代表するドイツ通信社（DPA）の本社内であった。当時のハンブルクは西ドイツのマスコミの中心地で、同国を代表する新聞社や週刊誌、出版社が本社を置いていた。

ハンブルクは、村上春樹氏の小説「ノルウェイの森」の冒頭に出てくる、あのハンブルク空港のあるところだ。村上春樹氏は「ノルウェイの森」の中で、「11月の冷ややかな雨が大地を暗く染め、雨合羽を着た整備工たちや、のっぺりとした空港ビルの上に立った旗や、BMWの広告板やそんな何もかもをフランドル派の陰うつな絵の背景のように見せていた」と書いている。ハンブルク空港はその後、機能重視の近代的なビルに建て替えられ、当時の面影は全くない。村上春樹氏がハンブルク空港に降り立った当時は、日本航空が羽田との直行便を飛ばしていたため、日本とヨーロッパを結ぶ空の玄関口の一つになっていた。

ところで、正直言って、それまで、カチンの森事件についてはほとんど何も知らなかつ



旧王宮（ワルシャワ）

たし、日本の新聞もこの事件を本格的に取り上げたことはなかったように思う。1987年7月に、ドイツ通信社が1本の記事を配信した。その記事はポーランドの首都ワルシャワ発の原稿で、カチンの森事件の真相解明をクレムリン（ソ連指導部）に要求したポーランドの週刊誌「ブジェグラド・チゴトニオウィ」の報道を転電するとともに、カチンの森事件そのものを、記事の背景説明として詳細に報じた。

カチンの森事件は状況証拠から見て、ソ連の仕業であることが明々白々だったことから、冷戦終結の1990年に至って、ゴルバチョフ・ソ連大統領がソ連内務人民委員部の仕業だったことを公式に認めざるを得なくなったが、しかしながら、1987年当時、ソ連側はナチス・ドイツの仕業だとの事件発覚当初からの主張を変えず、共産党支配下のポーランド政府も、クレムリンに対する配慮から、ソ連の主張を鵜呑みにするばかりで、自ら率先してこの事件の真相を究明する姿勢は示さなかった。

そうした時代に、ポーランドの週刊誌が正面切ってソ連に真相解明を要求すること自体、ふつうでは考えられないことだった。週刊誌の編集長の勇気には敬服するばかりだった。この編集長は秘密警察に逮捕される恐れ

があつたにもかかわらず、職を賭して国民と国際社会に訴えかけたといえる。

わたしはその報道をじっくりと読み、このポーランドの週刊誌の報道を日本人向けに分かりやすく報じる必要があると判断、カチンの森事件をめぐる動きを追っていかうと決意した。そして、ドイツ通信社の本社編集局資料室に何日もこもって、カチンの森事件の概要を調べあげた。資料室のドイツ人担当者も忙しい中、資料の収集や整理に協力してくれた。この事件を調べれば調べるほど、事件の深刻さが胸に迫ってきた。

カチンの森事件は本当にぞつとするようなものだったが、事件そのものはあとで説明するとして、ポーランドの週刊誌の記事は、結果として、当時のソ連共産党書記長だったゴルバチョフ氏が推進していた「グラスノスチ」（情報公開）が本物かどうかを厳しく問うこととなった。東西冷戦体制終焉のきっかけとなった「ベルリンの壁崩壊」がわずか2年後に迫っていたわけだが、もちろん、当時はそのような展開になるとは、誰も夢にも思っていなかった時期だった。

ゴルバチョフ氏は厳しい対応を迫られたわけだが、ポーランドの週刊誌が投じた一石は思わぬ波紋を広げることになる。同じ年の10月、今度はゴルバチョフ書記長のお膝元であるソ連の歴史公文書研究所のユーリー・アフアナシェフ所長がポーランドの週刊誌ポリチカとのインタビューで、あえてカチンの森事件に言及し、ポーランド、ソ連両国の歴史家が協力して真相究明に当たるよう呼びかけた。このアフアナシェフ発言は大きな反響を呼び起こし、グラスノスチの流れがもはや後戻りできないことを印象づけた。ゴルバチョフ氏はその後、調査委設置に動いた。

ただ、その1年半後の1989年2月になって、調査活動が一向に進展しないのに業を煮やし



文化科学宮殿（ワルシャワ）

たポーランドの週刊誌「オドロジェニエ」が第二次大戦中に当時のポーランド赤十字がまとめた「カチンの森虐殺事件」調査報告書を、同国の報道機関として初めて公表した。この報告書は、ソ連の内務人民委員部の仕業だと断定していた。この一連の配信記事を日本の一部全国紙や地方紙が掲載してくれ、日本でもカチンの森事件を巡る動きが伝えられるようになった。

ポーランドではその4カ月後に実施された上下両院選挙で、自主管理労組「連帯」が圧勝、共産党は深刻な敗北を喫し、事実上、一党独裁体制に終止符が打たれた。ポーランドではその後、「連帯」出身のマゾビエツキ首相が誕生することになる。このポーランド自由化がその年の11月9日の「ベルリンの壁崩壊」につながり、第二次大戦後の世界を支配した東西冷戦構造を根底から破壊することになった。カチンの森事件の真相解明要求が冷戦体制崩壊への号砲となったわけだ。

ドイツとロシアに挟まれ、歴史に翻弄されるポーランド

さて、カチンの森事件だが、事件そのものが明らかにされたのは第二次大戦中の1943年4月13日のことだ。ナチス・ドイツのゲッベルス宣伝相がラジオ放送を通じて、ドイツ占

領地だったソ連西部スモレンスク近郊のカチンの森で、約4000体とみられるポーランド軍将校らの遺体が発見されたと発表、国際赤十字に通報した。ソ連側が即座に反論し、ナチス・ドイツのねつ造だと主張した。しかし、12カ国からなる調査委員会とポーランド赤十字がそれぞれ独自に調査を実施してその結果を公表、遺体はポーランド国軍将校で、1940年春にソ連軍によって殺害されたと断定した。ソ連側はこの調査報告を「茶番」だと無視する姿勢を示したが、ソ連の仕業であることを示す物証が余りにも多く、ソ連側の隠蔽工作がずさんだったことが明らかになった。

それでは、ソ連はどのようにしてポーランド国軍将校を大量に処刑したのだろうか。その謎を理解するにはナチス・ドイツ軍によるポーランド侵攻（第二次世界大戦の幕開け）とその後のナチス・ドイツとソ連のポーランド分割を説明する必要がある。ドイツ軍機甲部隊は1939年9月1日、ポーランド国境線を全線にわたって突破してポーランド国内になだれ込み、騎馬隊を主力としたポーランド軍を瞬く間に圧倒して、わずか4週間で首都ワルシャワを陥落させた。さらに、ポーランドがドイツ軍の攻撃に必死に抵抗していた9月17日、今度は東部国境地帯からソ連赤軍がポーランド国内に進駐、東半分を制圧した。これはナチス・ドイツとの密約に基づくポーランド分割で、ポーランドは西部がナチス・ドイツに、東部がソ連にそれぞれ分割統治されることになった。

ソ連赤軍は、ポーランド軍が同盟関係にあった英仏両国の支援を受けられずに敗北が決定的となったのを見定めたうえで、ポーランドに侵攻し、多数のポーランド国軍将兵や警官、国境警備隊員らを抑留したほか、兵士や市民多数をシベリア送りにした。ソ連軍は第二次大戦末期にも、広島への原爆投下など



ワルシャワ旧市街

日本の敗北がはっきりした段階で満州・樺太南部・千島列島に侵攻。非常に多くの日本軍兵士らが長年にわたってシベリアなどに抑留され、強制労働を強いられた。

ポーランドで多数の将校が殺害されたのは、将来のポーランド支配の邪魔になる知識人を一掃するのが狙いだったとされている。というのも、ソ連軍のポーランド東部侵攻で捕虜となったポーランド国軍将校はその大半が予備役招集で、医師、弁護士、教師などの知識人らが大半だった。こうした知識人を根絶やしにすることで、ソ連統治体制を盤石にしようとしたのが当時のソ連指導者スターリンの真意だったとされている。

ポーランドは第二次大戦末期にも、ワルシャワ市民の多くが犠牲となった「ワルシャワほう起」を経験している。「ワルシャワ蜂起」では、東からワルシャワに迫ったソ連赤軍の支援攻撃に期待して、圧倒的に優勢なワルシャワ駐屯ドイツ軍にワルシャワ市民が粗末な武器で立ち向かったが、どうしたわけか、頼みとしたソ連赤軍が全く動かなかったため、ドイツ軍の一方的な攻撃にさらされたワルシャワ市民多数が死傷、市内の中心部が徹底的に破壊された。この「ワルシャワほう起」と「カチンの森事件」が対ロシア感情を決定的に悪くしてしまった。東西冷戦構造の崩壊をもた

らした最初の一撃は、ワレサ議長率いるポーランド自主管理労組「連帯」の自由化運動だったが、ソ連型共産党体制崩壊へのきっかけをつくったのがほかならぬポーランド人だったことは、歴史の皮肉といえよう。

また、ポーランドが第二次大戦中、ナチス・ドイツ軍の占領下に置かれ、国内のユダヤ人を中心に多くの国民が強制収容所で死亡している。ポーランド南部のアウシュビッツ強制収容所はその代表的なものだ。ポーランドは戦後、東部の18万平方キロの土地をソ連に奪われたのと引き替えに、旧ドイツ領10万平方キロを獲得した。現在のポーランドの3分の1が戦前のドイツ領だった地域だ。つまり、ポーランドは北海道の2倍強の広大な領土をソ連に割譲する一方で、北海道と岩手県を合わせた地域をドイツから奪取したことになるわけだ。

なお、ポーランドは第二次大戦で、600万人の国民が犠牲になったといわれる。国民100人のうち、22人に相当する数字だ。

ポーランドは西にゲルマン民族、東にスラブ民族という強敵に挟まれた結果、たびたび亡国の憂き目を見ている悲劇の民族といえる。そのポーランド人だが、国民は飛びきりの日本びいきとして知られ、伝統あるワルシャワ大学日本語学科は多くの知日派を生み出している。

ある民族がどの地域に居を定めるかによって民族の運命が大きく左右される典型例をポーランドに見ることができる。海に隔てられた日本は、急峻な山岳地帯といった自然障害のない広大な平原地帯が続く中央ヨーロッパに位置するポーランドに比べると、望外の幸運に恵まれてきたといえよう。



アウシュビッツ収容所



世界あちこち探訪記

第45回 マニラの都市鉄道(前)

(社)海外鉄道技術協力協会 秋山 芳弘

地下鉄とメトロ

『世界の地下鉄』（ぎょうせい。2010年3月発行）を編集する時、「地下鉄」の定義を何度も議論した。「地下鉄」とは、都市鉄道の主たる導入空間が地下ということで、地下区間がない都市鉄道は『世界の地下鉄』には含めなかった。これに対して、アジアやヨーロッパなどの海外では、地下を走ろうが高架だけでも、都市鉄道は「メトロ」とか「MRT」（Mass Rapid Transit = 大量高速輸送機関）



図-1 マニラ首都圏の都市鉄道網。
出典：『鉄道ジャーナル』（2010年10月号）

と呼ばれることが多い。

東南アジアのほとんどの主要都市では「地下鉄」（地下を走る都市鉄道）が導入されているので、「地下鉄」保有都市＝「都市鉄道」保有都市になる。唯一の例外がフィリピンの首都マニラである。マニラには都市鉄道が3号線まであり、2号線に地下駅が1駅あるものの「地下鉄」（注1）とは分類せず、『世界の地下鉄』には収録しなかった。

たまたまマニラにあるアジア開発銀行（Asian Development Bank）の仕事で、2009年の10月から11月にかけてマニラに滞在したので、『世界の地下鉄』で紹介できなかったマニラの都市鉄道（メトロ）の現状を報告することにしよう。（写真-1、写真-2）



写真-1 ニノイ=アキノ国際空港着陸前見えるマニラ南部近郊の風景。遠くに都心の高層ビル群が林立する。（北を見る。2009年10月15日）

(注1) 『世界の地下鉄』では、最低でも地下駅が2駅以上連続する路線を「地下鉄」とした。



写真-2 PNRのパサイ=ロード駅近くで見かけた椰子の実売り。(南西を見る。2009年11月18日)

熱帯都市マニラの朝

11月14日(土)、快晴のち曇。今日はフィリピン国鉄(PNR。注2)南線の近郊区間と都市鉄道1号線の調査をすることにする。一番の問題は、PNR南線のマニラの始発駅と運行ダイヤがよくわからないことである。PNRのホームページに掲載されている列車時刻表ではマニラの始発駅はタユマン駅となっているが、インターネットで関連情報を調査するとトゥトゥバン駅が始発との情報もあったからである。とりあえず、PNRのタユマン駅を目指すことにした。

6時前に起きて、朝食のあと7時にホテルを出発する。この季節のマニラの天気は、朝のうちは青空が広がる快晴であるが、昼頃から曇ってくる。マカティ地区にある長期滞在型ホテルに宿泊していたので、一番近い1号線のビト=クルス駅までタクシーで行く。タクシー代は日本と比べて格安で、10分ほど乗車して85ペソ(注3。約170円)である。

1号線に乗車するのは、1997年11月以来なので、乗り方を忘れており、反対の南行き改札口から入ろうとした。だが、高架構造の1

号線は方向別の改札口となっていて、いったん駅構内に入ると反対方向のホームには行けない不便な構造である。そこで、横断歩道もなく自動車交通量の多いタフト通りを恐る恐る横断して反対側の北行き改札口に向かう。(写真-3)

歩道から階段をのぼると、改札口の近くに男女の警備員がいて、乗客全員の手荷物や鞆の中を長さ約30cmの木の棒で調べている。この棒でいったい何を調べるのだろうか。切符売場の列に並んでタユマン駅までの運賃15ペソ(約30円)を支払い、磁気カード式のプラスチック製乗車券を購入する。

やってきた日本製の新型車両に乗車。土曜日のせいかわずかすいていて、FRP(ガラス繊維強化プラスチック)製のロング=シートに座る。車内は冷房がきいていて気持ちがいい。7時32分に出発。1号線は1人乗務なので、男性運転士が英語で停車駅などの案内放送をする。7時44分にタユマン駅に到着。1号線の駅舎はどこも薄暗い。(写真-4)

高架駅からおりてタユマン通りを西に歩く



写真-3 都市鉄道1号線のビト=クルス駅への出入口。道路脇の歩道からコンコース階に上がるようになっている。(東を見る。2009年11月14日)

(注2) Philippine National Railways。関連情報は、www.pnr.gov.phを参照。

(注3) 1ペソ=約2円(2009年11月現在)。



写真-4 1号線の車内。普段は超満員であるが、日曜日の朝なのですいていた。(ピト=クルス駅→タユマン駅間。2009年11月14日)

と、ジープニー（注4）が多く、排ガスに閉口する。だが、朝のこの時間帯はまだ26℃と、昼間の猛暑に比べて涼しく感じる。やっと踏切を見つけ、その近くにPNRの駅があるのかと捜したが、どこにもない。近くにある踏切番詰所にPNRの男性職員がいたので、旅客列車について英語で聞くと、南の方を指して「トゥトゥバン駅から8時25分に出発します」という。PNRのホームページ情報は間違っていたのだろうか（注5）。とはいえ、



写真-5 タユマン通りを走るジープニー。マニラではバス以上によく利用されているが、排ガスがひどい。(北西を見る。2009年11月14日)

列車の発車まで10分もなく、線路西側の道路を急いで南に歩いてゆく。(写真-5)

フィリピン国鉄南線の近郊区間

(1) 頭端式のトゥトゥバン駅

やっとトゥトゥバン駅に到着。1997年11月に来た時は工事をしてしていたが、すでに新しい頭端式の駅舎が完成していて、正門の両側には古い蒸気機関車が2両展示してある。この駅舎の中にはPNRの事務所も入っている。(写真-6)

とにかく列車に乗車するために、駅舎内の窓口で終点のピクータン駅までの切符を買くと、わら半紙のような紙に印刷した切符をくれる。運賃は15ペソ（約30円）と、実に安い。(写真-7)

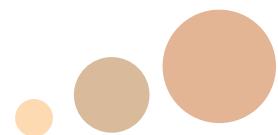
ホームには、韓国^{ヒョンデ}の現代ロテム社製の新しい気動車（DMU）が停車しており、乗客は多くはないがそこそこいる。全部の窓に金網がはられているのは、投石よけであろう。ホームで駅構内を見ていると、ディーゼル機関車が客車5両（JR東日本が寄贈したオハ12系客車）を牽引する旅客列車が北から駅に入っ



写真-6 PNRのトゥトゥバン駅。上層階にはPNRの事務所が入っている。(北を見る。2009年11月14日)

(注4) ジープを改造した小型乗り合いバス。マニラでの運賃は7ペソ（約15円）均一。

(注5) この踏切付近にタユマン駅があったが、2007年6月にトゥトゥバン駅に移転・統合された。また、トゥトゥバン駅=タユマン駅説もある。



TRAIN SCHEDULES			
Effective: Sept. 23, 2009			
Train No.	Route	Departure	Arrival
CX 101	Tutuban - Bicutan	6:00AM	6:45AM
CX 103	Tutuban - Bicutan	7:05AM	7:50AM
CX 105	Tutuban - Bicutan	8:25AM	9:10AM
401	Tutuban - Alabang	12:00NN	1:30PM
CX 107	Tutuban - Bicutan	3:30PM	4:15PM
CX 109	Tutuban - Bicutan	4:45PM	5:30PM
403	Tutuban - Bifian	5:30PM	8:30PM

写真-7 トゥトゥバン駅の切符売り場に掲示してある南行列車の時刻表。都市鉄道であるが、1日に7往復しか運行していない。(2009年11月14日)



写真-9 トゥトゥバン駅に進入してくるディーゼル機関車牽引の旅客列車(オハ12系客車)。(北を見る。2009年11月14日)

てくる。ディーゼル機関車・客車ともに相当老朽化している。(写真-8、写真-9)

(2) 東南アジア共通の沿線風景

3両編成のDMU(CX105列車)に乗車する。運転士が運転台に入り、1分遅れの8時26分にドアが閉まって出発。車内の冷房が気持ちいい。駅構内を北上すると、両側に掘っ立て小屋のような家屋群がはりついているのは、不法居住者だろう。鉄道用地内にテントを張って住んでいる人もいる。汚いドブ川があり、ゴミが散乱している。線路脇には洗濯物が干さ



写真-8 トゥトゥバン駅に停車する新型の韓国製近郊列車(DMU)。投石よけに窓には金網がはってある。(南を見る。2009年11月14日)

れ、椰子の木が生えている。このような沿線風景はタイのバンコクやインドネシアのジャカルタにもあり、雰囲気がよく似ている(注6)。

8時30分、列車は大きく東にカーブし、警笛を鳴らし続けて走る。ところどころにある踏切にはジープニーの長い行列ができています。8時32分、次のブルメントリット駅に停車。駅構内の側線を見ると、レールを枕にして子供が線路の中に寝ているし、洗濯物をバラストの上に広げて干している。(写真-10)

発車すると、ピンク色の半袖ポロシャツを



写真-10 PNRの南線にあるEDSA駅近くの線路内に干してあった洗濯物。(2009年10月16日)

(注6) たとえば、バンコクの東線とかジャカルタの西線。

着た中年の男性車掌が車内検札をしてまわる。8時35分、ダピタン駅に停車。南線のマニラ近郊区間では、どの駅も改良されていて、無賃乗車ができないようにホームの周囲が金網のフェンスで囲われている。そのせいか、客層は1号線の乗客とほぼ同じである。乗客が乗ってきて、車内は混雑してくる。軌道も改良されており、乗り心地はいい。バラストは十分に入っていて、定尺レールとバンドロール締結装置を使用している。

8時40分、いったん停車してからバックしてエスパーニャ駅へ。どうも行き過ぎたようだ。線路の両側にある用地は家庭菜園に利用され、放し飼いされている鶏がコケコッコと鳴く。南国らしく、パパイヤや椰子の木が生えている。

8時47分、ピンク色の半袖ポロシャツを着た別の男性車掌が巡回してきて、再度検札がある。粗末な紙製の切符を折り曲げて、少し破いて返してくれる。8時48分、マニラ市内を流れるパシグ川に架かる鉄橋を渡る。脇に直径が1mほどの紺色に塗られた送水管が設置されている。

8時49分パンダカン駅に停車して、出発。列車は警笛をよく鳴らす。最高速度はせいぜい50km/hだろう。8時52分、パコ駅に停車。以前はPNRでも一番立派な駅舎があったパコ駅は、老朽化のため隣接地に新しい駅舎を建て始めたが、資金不足のためか中断したままになっている。線路改良後は他の近郊駅と同じ簡易な駅（相対式の2面2線）になっている。この駅の近くにあるディラオ広場には、高山右近（注7）の銅像がある。（写真－11）



写真－11 PNRのパコ駅近くにある高山右近の像。正面に見える古い駅舎の右側に建設が中断された新駅舎がある。（南東を見る。2009年11月18日）

(3) 列車警備要員の多さ

パコ駅を出発すると、南線はセルジオ＝オスメーニャ大統領高速道路沿いに走る。8時58分、ブエンディア駅に停車し、多くの乗客が下車する。9時、パサイ＝ロード駅に停車。ホームを見ると、小銃を持った白色シャツの警備員がいる。また列車には水色の半袖ポロシャツを着て拳銃を持った若くて強そうな鉄道警察と白色シャツの警備員が乗務していて、車内の治安はいい。これならスリなどできないだろう。

9時3分、都市鉄道3号線のマガリャネス駅に近いEDSA（注8）^{エドゥッサ}駅でかなりの乗客が下車。客が少なくなってきたので車内を見てまわると、橙色のFRP製ロングシートを使用し、車内は清潔である。冷房もよくきいて気持ちよく、乗車していて快適な近郊鉄道である。ただし、近距離運行のせいか、車内にトイレは設置されていない。（写真－12）

車内にいる鉄道警察や警備員は、赤ん坊連

（注7）安土桃山・江戸時代の武将で、代表的なキリシタン大名（1552年～1615年）。1614年のキリシタン追放令を受けてマニラに送られ、病没。銅像は1978年1月に建てられた。

（注8）Epifanio de los Santos（1871年～1928年）は、フィリピンの国民的英雄。

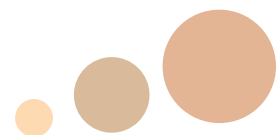


写真-12 PNR南線のEDSA駅。駅の構内に不法に住みついている人々がいる。(北東を見る2009年10月16日)



写真-14 ビクタータン駅のホームの端にPNR職員が立ち、改札・案内をする。出発間際なので乗客は急いで乗車。(南を見る。2009年11月14日)

れの母親や老人が立っていると、座っている人に交替するよう指示しているのは、なかなかいい。冷房がよくきいているし、運賃が安いので、多くの乗客がいる。

9時12分、終点のビクタータン駅に到着。この列車はすぐに折返しをするようで、大勢の下車客と乗車客が1面1線のホームにあふれて混雑する。ホームの南端に出入口があり、PNRの職員がそこで乗客の切符を確認している。タイやインドネシアでよく見かける駅の物売りは、金網のフェンスで入れないせい

かホームにいない。(写真-13、写真-14)

(4) 現地の人たちとの車内交流

9時17分、5分間停車ただけで折返し列車(CX106列車)はすぐに出発。さきほどの中年男性車掌からトゥトゥバン駅までの切符を15ペソ(約30円)で購入。車内で購入する切符も粗末な紙製である。写真を撮っていたら警備員に声をかけられ、写真撮影はダメだといわれるのかと思ったら、逆に自分の写真を撮ってくれといわれる。この東南アジア的開放感が何ともいい。(写真-15)



写真-13 乗車したPNRの近郊列車(DMU)の終点ビクタータン駅(南線)。折返し列車に乗車する人がかなりいる。(都心方向の北を見る。2009年11月14日)



写真-15 PNRの韓国製近郊列車(DMU)の座席はロングシートで、ほぼ満席だ。冷房がよくきいていて、車内も清潔である。(進行方向を見る。2009年11月14日)

3両編成のDMUには、運転士が1人、白色シャツを着た警備員が2人、水色のポロシャツの鉄道警察が2人、それにピンク色のポロシャツの男性車掌が2人と、7人（全員男性）も乗務している。それ以外、各駅に白色シャツの警備員が配置されている。マニラの治安の乱れを考えると、警備関連の職員はこれだけ必要なのかもしれない。

帰りの列車は都心に向かうせいも、立ち客も多く混雑している。案内放送は、たぶん男性運転士がやっていて、英語で“Next station ○○（駅名）”という。車内に立っていると、40歳くらいのスーツ姿のフィリピン女性に日本語で話しかけられる。日本の中国地方にいたようで、日本語が上手である。マニラでは不動産の仕事をしているとのこと。また、パシグ川を渡ったあたりで、娘を連れた30歳くらいのフィリピン女性からとても上手な英語で話しかけられる。車内で写真を撮っているのが気になったようだ。このような現地の人たちとの交流は何ものにも代え難いし、旅の記憶に残る。

乗客が徐々に下車してゆき、少なくなってくる。こうして10時2分にトゥトゥバン駅に戻ってきた。

(5) 日本からの中古客車

下車した頭端式ホームの脇には、軌道検測車や大型の保線機械が留置されている。ホームに古い客車が停まっているのでよく見ると、JR東日本がPNRに無償譲渡（注9）した客車（新潟鉄工製のオハ12系）である。窓には、投石よけの金網が取り付けられている。車内に入ると、ボックスシートの布は破れ、トイレも壊れていて、相当痛んでいる。日本で使わなくなった車両が、インドネシアやタイにおいて現役で活用されているのを見ると

嬉しい気持ちになるが、PNRの客車の場合もう少し保守がなされたらと思う。（写真-16、写真-17）

別の日に、滞在ホテル近くのパサイ＝ロード駅からパコ駅までPNRの南線に乗車したところ、日本製の中古客車をディーゼル機関車が牽引する旅客列車であった。車内はほぼ満席で、物売りもいて、東南アジア的列車の雰囲気を楽しむことができた。（写真-18、写真-19、写真-20）

駅構内を一通り見て、駅舎から出ようとし



写真-16 トゥトゥバン駅に留置されている大型の保線機械。（北を見る。2009年11月14日）



写真-17 JR東日本から寄贈されたオハ12系客車（トゥトゥバン駅）。車両の手入れがされてなく、相当痛んでいる。（南西を見る。2009年11月18日）

（注9）1999年に21両、2001年に10両の合計31両（12系と14系）を寄贈した。

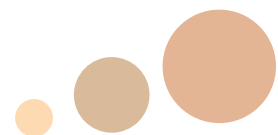


写真-18 パコ駅に停車するトゥトゥバン駅行きの近郊旅客列車。JR東日本寄贈のオハ12系客車を牽引している。(南を見る。2009年11月18日)



写真-21 トゥトゥバン駅の出入口でPNRの男性職員たちの記念写真を撮る。白色のシャツは警備員、水色のポロシャツは鉄道警察。(2009年11月14日)



写真-19 オハ12系客車の車内では、中年女性がゆで卵と南京豆を売っていた。(パサイ=ロード駅→パコ駅。2009年11月18日)



写真-22 大きな荷物を運ぶ女性客(右)をトゥトゥバン駅まで乗せてきたトライシクル(三輪自転車タクシー)(左)。(南西を見る。2009年11月14日)



写真-20 オハ12系客車に乗車する家族連れ。(パサイ=ロード駅→パコ駅。2009年11月18日)

たところPNRの職員たちに呼び止められ、彼らの写真を撮ってあげる。駅の車寄せにトライシクル(三輪自転車タクシー)が到着し、大きな袋菓子の包みをいくつも持った40歳前後のフィリピン人女性が下車する。(写真-21、写真-22)

(2010年8月14日記)

西武線で行く 花さんぽ

西武鉄道株式会社
管理部広報担当 石井 治



1. はじめに

当社の前身である武蔵野鉄道は、1915（大正4）年4月池袋～飯能間43.7キロを汽車によって営業を始めました。その後、電化、複線化、線路の延長を進め、1929（昭和4）年9月、現在の池袋線を完成しました。1945（昭和20）年には旧西武鉄道（現新宿線、国分寺線、西武園線、安比奈線、多摩川線）を合併し、翌1946（昭和21）年にはバス部門を分離

して、社名を現在の西武鉄道として新たに発足し、戦後の困難を克服して復興に努力してきました。その後は、新線の建設、複線化、駅舎や駅構内の改良、車両の増備などにより、輸送力の増強・サービスの向上に努める一方、観光、不動産などの生活関連事業を営み、沿線の発展、活性化にも努めてきました。また、近年は「人と環境にやさしい鉄道」を目指してバリアフリー施設の充実に力を入れるとともに環境に配慮した施設や車両の導入を進め



ています。現在、幹線2、支線11の合計13路線179.8（旅客営業キロは176.6）キロ、1日の輸送人員171万人を数える都市交通の担い手として、地域社会の発展に寄与しています。また、当社では現在、石神井公園駅付近の高架複々線化工事を進めておりますが、この事業が完成すると、線路の高架化により合計9個所の踏切がなくなり、踏切事故や交通渋滞の解消が図れます。当社は現在東京地下鉄有楽町線ならびに副都心線と相互直通運転を行っておりますが、2012年度には、東京地下鉄副都心線を経て、東京急行電鉄東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線への直通運転も予定されており、首都圏の交通ネットワークのより一層の充実が図られるもの期待されている。

2. 花さんぽについて

当社では、沿線のお客さまに電車をご利用いただけるよう、各種イベントやお得な乗車券の発売に取り組んでおりますが、そんな中でも年間を通じてお客さまに沿線の花を楽しんでいただくことをコンセプトに、「花さんぽ」という名称でホームページやパンフレット等でPRさせていただいております。今回はこちらの誌面をお借りして、この中の代表的なものについてご紹介させていただきます。

①高麗の里 巾着田の曼珠沙華

曼珠沙華とはヒガンバナ科の多年草で、ヒガンバナの別名です。日本有数の曼珠沙華の花名所として知られる巾着田は、蛇行する高麗川が近くの日和田山から眺めると、まるで巾着のように見えるためこの名がついたと言われております。ヒガンバナ（彼岸花）の名が示すように9月中旬から下旬にかけて見頃を迎え、この時期、川沿いの自然歩道を歩けば、

真っ赤に染まった曼珠沙華の大群生に出会えます。中には白い曼珠沙華もありますので、お出かけの際は是非見つけてみて下さい。また、周辺にはかつて朝鮮半島に栄えた高句麗と縁が深い高麗神社があり、最近では韓流ブームの影響で、のどかな高麗の里に、韓流スターファンの訪れる姿も見受けられます。（高麗駅から徒歩約15分）



②昭和記念公園のコスモス

首都圏最大級の規模を誇る、国営昭和記念公園のコスモス畑には、9月下旬から11月初旬にかけて、11品種約550万本のコスモスが、咲き競います。品種により花の見頃が異なるため、開花期間中、何度か足を運んでいただければ、その都度、異なった品種の花をお楽しみいただけます。また、園内では、コスモスに限らず1年を通して様々な花や植物を楽しむことができる他、広大な「みんなの原っぱ」や、昭和30年代の武蔵野の農村風景を再現した「こもれびの里」等、小さなお子さまから大人まで自然に親しむことができる施設が整っています。

（玉川上水駅で多摩モノレール乗り換え立川北駅から徒歩約8分または武蔵砂川駅から徒歩約20分）



③東村山市北山公園の花菖蒲

新東京百景にも選定されている北山公園は、となりのトトロに登場する「七国山」の由来となった八国山を背に、広大に広がる水と緑の自然公園です。ここは毎年6月には、約10万本の花菖蒲が咲き誇る花菖蒲の名所で、雨の季節に映える艶やかな紫の花々を楽しむに、毎年、多くの人々が訪れます。また、付近にある正福寺は、都内では唯一の国宝建造物である地藏堂が有名で、日本史の教科書にも登場する鎌倉の円覚寺舍利殿と並び称される禅宗様の代表建造物です。

(東村山駅から徒歩約20分)



④秩父 羊山公園の芝桜

芝桜で有名な羊山公園は、戦前、綿羊を飼育していたことから、一帯を羊山と呼び交わすようになったと言われており、現在も芝桜

の丘の市営のふれあい牧場で羊が飼育されています。芝桜は例年4月中旬から5月上旬にかけて、9種類約40万株が順次見頃を迎え、パッチワークの丘が訪れた人の心を癒します。「花さんぽ」としてご紹介しているものの中でも、この芝桜には非常に多くのお客さまがお出かけになるため、当社でも開花期間にあわせて、特急電車を含めた臨時電車を増発しています。また、同じ秩父市内には、京都の祇園祭・飛騨の高山祭とともに、日本三大曳山祭の一つとして数えられる、秩父夜祭の資料展示館である秩父まつり会館や、日光東照宮の眠り猫で有名な、左甚五郎の作とされている、つなぎの龍がある秩父神社もあり、芝桜の他にも見所があります。

(西武秩父駅または横瀬駅から徒歩約15分)



⑤ところざわのゆり園

埼玉西武ライオンズの本拠地である西武ドーム前の緑豊かな狭山の丘に、6月上旬から50種類、約45万株のゆりが色とりどりに咲き誇ります。園内は自然散策コース(約1,000メートル)とお身体の不自由な方や高齢の方にもお楽しみいただける「らくらく観賞コース」(約100メートル)と選べるコースレイアウトとなっております。また、自然散策コースについては一周するとゆりを楽しむこととともに森林浴にもなります。このゆり園は、

先程③でご紹介した北山公園の花菖蒲と比較的近い場所であるため、開花状況によっては、両方を一日で巡ることも可能です。
(西武球場前駅から徒歩約3分)



⑥奥多摩 御岳山のレンゲショウマ

当社では、発駅から拝島駅までの西武線の往復と、JR青梅線の拝島～奥多摩間とJR五日市線の拝島～武蔵五日市間が2日間乗り降り自由となった、「奥多摩ハイキングフリーきっぷ」を通年発売しており、拝島駅を経由して奥多摩方面への誘客にも取り組んでおります。当社線を拝島駅で乗り換えて、JR青梅線御嶽駅下車、バス・ケーブルカーと乗り継ぎ向かった先、御岳山に咲く、可憐な花がレンゲショウマで、この名は、花がハス（蓮）の花に、葉がサラシナショウマ（晒菜升麻）に似ているのでこのような名前がついたということです。暑い8月に山に咲く花で、あま



り馴染みのない花かと思いますが、少し下を向いた姿が印象的な癒し系の花であるとともに、夏の暑さを忘れさせてくれる清涼感のある花でもあります。

(JR青梅線御嶽駅からバスとケーブルカー)

⑦長瀬 宝登山のロウバイ

当社西武秩父線の終点西武秩父駅から近い御花畑駅から秩父鉄道に乗り換えて長瀬駅で下車。そこから徒歩とロープウェイで向かったところにロウバイ園があります。ロウバイの花の季節は1月下旬から2月中旬頃で、約2,000平方メートルの敷地に、約500株、約2,000本の黄色い艶のある花が、冬のやわらかな陽射しに美しく輝きます。花の美しさとともに園内は甘い香りに包まれていて、訪れた人を寒い冬から和やかな世界に誘いでくれます。また、宝登山の山頂周辺は眺望にも恵まれていて、秩父の山々や町並みも楽しむことができます。

(秩父鉄道長瀬駅から徒歩15分 ロープウェイ5分)



以上花の名所を7箇所紹介させていただきましたが、この他にも西武沿線には四季折々、様々な花の名所があります。皆さんも是非、西武線で「花さんぽ」にお出かけいただき、美しく心なごむ花々に癒されてみてはいかがでしょうか。

会員だより

鉄道シミュレーターの運転体験にご招待！！

東京地下鉄株式会社

東京メトロでは、平成22年9月1日から10月31日まで「Tokyo Metro To Me CARD」の入会、利用促進を目的として「TRAIN SIMULATOR運転体験キャンペーン」を実施しています。

今回のキャンペーンは新規ご入会いただいたお客様、もしくはキャンペーン期間中のご利用金額が10万円以上のお客様を対象に、抽選で15組30名様を東京メトロ研修センターに設置されている鉄道シミュレーターの運転体験にご招待するものです。

東京メトロ研修センターの鉄道シミュレーターは、実際の電車の揺れや走行音などを忠実に再現しており、運転士や車掌の養成時はもちろん、車両故障訓練や体験困難な異常時の処置訓練など、様々な模擬訓練に活用しています。

通常は公開していない鉄道シミュレーターで、特別に運転士や車掌などの体験ができる貴重なチャンスです。また、キャンペーン期間中にご入会いただいたお客様には特典もご用意していますので、この機会にぜひTo Me CARDへのご入会、ご利用をお勧めします。

くわしくは、To Me CARDホームページをご覧ください。(URL <http://www.to-me-card.jp/>)



都営地下鉄開業50周年記念
都営地下鉄で巡る幕末の江戸
江戸検クイズラリー

東京都交通局

東京都交通局は、都営地下鉄開業50周年を記念して、今年のお題が「幕末」である「第5回江戸文化歴史検定」とのタイアップによる「都営地下鉄で巡る幕末の江戸 江戸検クイズラリー」を実施しています。

このクイズラリーは、都営地下鉄各駅（一部を除く。）でラリー用紙を受け取り、都営地下鉄の5駅に設置されたクイズポイントと駅最寄りにある5つの史跡を巡って、合計10問の江戸・幕末にちなんだクイズに解答した方に参加賞として記念品をプレゼントするものです。

さらに、5問以上正解した方の中から抽選で合計100名様に「新装版『お〜い！竜馬』コミック全12巻セット」など素敵な賞品をプレゼントいたします。

実施期間は平成22年9月4日から9月30日まで、先着5,000名様にご参加いただけます。

第5回江戸文化歴史検定
【試験日】平成22年10月31日（日）
延べ3万人が受検。集まれ、江戸の達人！
今年のお題は「幕末」ぜよ。
<詳しくは <http://edoken.shopro.co.jp> まで>



「秋のジュニアパス」を発売

仙台市交通局



仙台市地下鉄・仙台市営バス・宮城交通バスが1日乗り放題となる小・中学生限定の乗車券を発売しています。

校外学習などに際して、小中学生を対象として市内の移動に便利

で割安感のある乗車券を発売し、乗客誘致を図るとともに、次代の利用者にバス・地下鉄の楽しさや利便性を広くアピールするものです。

また、市内17施設の入場料割引等も付いていますので、秋の行楽などにもご利用いただけます。

利用期間

平成22年9月1日～11月30日

乗車券の内容

期間中の一日間に限り、次の路線が乗り降り自由となる一日乗車券です。

- ・仙台市営バス：るーぷる仙台、Kスタ宮城シャトルバスを除く全線
- ・宮城交通バス：ミヤコーバス（仙台圏以外の郡部路線）、定期観光バス、都市間高速バス、特急バス、Kスタ宮城シャトルバスを除く全線
- ・仙台市地下鉄：全線

発売額等 中学生 700円 小学生500円

※中学生4,000枚、小学生2,500枚限定発売

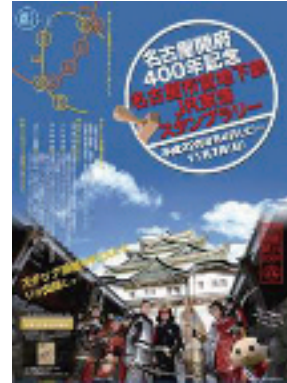
発売場所

地下鉄各駅窓口、交通局各乗車券発売所等、市バス各営業所・出張所等宮城交通各営業所・案内所等

名古屋開府400年記念

名古屋市営地下鉄・JR東海スタンプラリー

名古屋市交通局



名古屋市交通局はJR東海と、名古屋開府400年を記念して9月4日から65日間、「名古屋市営地下鉄・JR東海スタンプラリー」を共同で開催しています。これにより、開府400年祭のイベントで盛り上がる名古屋の街への一層の誘客を図っ

てまいります。

開催期間

平成22年9月4日～同年11月7日

ラリーチェックポイントは9つ！

交通局・JR東海のそれぞれ4駅と名古屋城の計9つのスタンプラリーチェックポイントがあります。

交通局 [名城線]

大曽根駅、久屋大通駅、神宮西駅、金山駅

JR東海 [中央本線]

大曽根駅、千種駅、鶴舞駅、金山駅

名古屋城 総合案内所（有料施設）

4つのオリジナルグッズをプレゼント。

集めたスタンプによって4つのオリジナルグッズをプレゼントします。

■市営地下鉄賞

市営地下鉄のスタンプを4つ集めると交通局から「名城線2000形デザインクリスタルストラップ」をプレゼント。

■JR東海賞

JR東海のスタンプを4つ集めるとJR東海から「313系車両イラストマグネット」をプレゼント。

■名古屋城

市営地下鉄かJR東海のどちらかの4つのスタンプを集めてから名古屋城に入場し、スタンプを押すと、「名古屋おもてなし武将隊ステッカー」をプレゼント。

■全ポイント踏破賞

9つすべてのスタンプを集めると「キャラクターコラボピンバッジ」をプレゼント。

『図書返却ポスト』新設

～地下鉄駅などでも図書館の本を返却できます～

福岡市教育委員会・交通局

福岡市では、8月10日から市営地下鉄博多駅（博多区）と別府駅（城南区）、市役所情報プラザ（中央区）の3か所に「図書返却ポスト」を新設しました。

返却できるのは総合図書館（早良区）や各分館、男女共同参画推進センターアミカス図書室（南区）など計12館で借りた書籍。

CDやDVDなどは破損を防ぐためポストには返却できません。

これにより、通学・通勤時に利用する駅やたくさんの市民が集まる天神地区といった身近な場所で本を返却することができるようになりました。福岡市では、今後もさらなる利便性向上を目指しています。

設置場所・台数

- 地下鉄「博多駅」（定期券うりば） 1台
- 地下鉄「別府駅」（定期券うりば） 1台
- 情報プラザ（市役所本庁舎1階） 1台

利用時間 各施設の営業時間と同一

区分	曜日	利用時間	備考
地下鉄博多駅	月～全曜	7:00～20:00	日・祝日及び1月2・3日休み
	土曜	7:00～18:00	
地下鉄別府駅	月～土曜	7:00～19:00	日・祝日及び1月2・3日休み
情報プラザ	全曜日	9:00～20:00	12月31日～1月3日休み



「デジタルサイネージ」を活用した広告を展開 新宿駅西口地下

小田急電鉄株式会社

小田急電鉄株式会社では、新宿駅の西口地下コンコースに、65インチのフルハイビジョン液晶ディスプレイを、駅コンコース内の1箇所の展開では国内最大規模となる計46面導入し、10月より広告媒体として運用を開始します。

今般、この「デジタルサイネージ（電子看板）」の導入を予定している新宿駅西口エリアは、小田急グループの玄関口でもあり、ビジネスマンやOL、学生、ショッピングに訪れるお客さまなどで常時賑わっており、広告出稿のニーズが非常に高いエリアです。このエリアに、動画放映など表現力が高く、曜日や時間帯を特定して情報を発信することのできるデジタルサイネージを導入することにより、広告媒体としての価値向上を図ってまいります。

【新宿駅デジタルサイネージ概要】

設置場所・面積

新宿駅西口地下コンコースに、駅コンコース内の1箇所の展開では国内最大規模となる計46面導入。

ディスプレイ

フルHD65インチ液晶ディスプレイ・・・46面
（画面サイズ：縦1428.5mm×横803.5mm）

放映時間 初電～終電（予定）

放映内容 動画及び静止画



小田急線新宿駅西口地下コンコース（イメージ）

水木しげる先生のイラストをあしらった 「ゲゲゲ記念切符」の発売

京王電鉄株式会社



©水木プロ

京王電鉄株式会社では、NHK連続テレビ小説「ゲゲゲの女房」で沿線の調布市が舞台となっており、水木しげる先生のイラストをあしらった記念入場券・記念乗車券のセットを、9月11日

から発売いたしました。

調布市内5駅の硬券入場券（各1枚）に加え、撮影場所となっている深大寺までのバス路線運行を行っている京王バス東の硬券乗車券（2枚）を1セットとし、水木しげる先生のイラストをあしらった台紙付で1部1,000円にて合計5,000セット発売いたしました。

名称：ゲゲゲ記念切符

内容：次の3点セット

- (1) 調布駅からつつじヶ丘駅までの調布市にある5駅（調布駅、布田駅、国領駅、柴崎駅、つつじヶ丘駅）の入場券（硬券、大人120円）各1枚、計5枚
- (2) 京王バス東の乗車券（硬券、大人200円）2枚
 - ・調布駅北口から深大寺までの大人片道乗車券1枚
 - ・つつじヶ丘駅北口から深大寺までの大人片道乗車券1枚
- (3) ゲゲゲ調布巡りと題した水木しげる先生のイラスト入り台紙

発売セット・発売駅 5000セット（なくなり次第終了）

- (1) 調布駅（中央口）・・・3,000セット
- (2) つつじヶ丘駅（北口）・・・1,000セット
- (3) 新宿駅（西口）・・・1,000セット



ゲゲゲ記念切符
（イメージ）

©水木プロ



クイズシート掲出イメージ (福島駅)

阪神電気鉄道株式会社は、兵庫県立美術館及び阪神百貨店で開催される漫画家・水木しげるの展覧会に合わせて、水木通り（神戸市兵庫区）、北野（神戸市中央区）、今津（西宮市）といった水木しげるゆかりの地を含む阪神沿線を巡るスタンプ&クイズラリーを実施しています。

実施にあたっては、駅の壁面に大判の妖怪シートを貼るなど、駅自体が目的地にもなるような楽しい仕掛けを行うほか、携帯電話の位置情報を活用した携帯版スタンプラリーも同時に開催します。NHKドラマ「ゲゲゲの女房」で話題の水木しげるが描く妖怪をテーマにしたイベントを開催することで、阪神沿線の新たな魅力を広く発信し、なんば線を含めた当社線のさらなる利用促進につなげたいと考えています。

開催時期：平成22年7月31日～10月3日

実施内容

(1) スタンプラリー

阪神電車各駅でチラシ（兼スタンプ台紙、応募はがき）を入手し、スタンプ地点7か所からゴール地点（兵庫県立美術館）を含む4個のスタンプを集める。スタンプラリー達成者には、水木しげるの妖怪イラスト入りオリ

ジナルノートをプレゼント。

(2) クイズラリー

スタンプラリー達成のうえ、クイズ地点6カ所をまわって応募はがきにクイズの答えを記入し、イベント事務局に郵送で応募する。全問正解者の中から抽選で鬼太郎のフィギュア、ねずみ男の貯金箱等の妖怪グッズをプレゼント。クイズ地点の駅には、妖怪の形に切り抜いた大判のシートを掲出し、クイズを出題。

記念撮影スポットとしてもお楽しみいただけます。

(3) 携帯スタンプラリー

阪神電車各駅のリーフレットラックに設置しているスタンプラリーチラシに記載されているバーコード（QRコード）を読み取るか、URLを直接入力してゲームサイトにアクセス。携帯版スタンプ取得エリア内から位置情報を送信してゲームに成功すると、デジタルスタンプがもらえる。6カ所のうち4カ所のスタンプを集めると、オリジナル携帯待受け画面をプレゼント。

さらに、6カ所のスタンプを集めてプレゼント応募画面からエントリーすると、抽選で妖怪グッズをプレゼント。



クイズラリー賞品（一例）
（鬼太郎フィギュア）

「歌声列車ツアー」を実施！

～歌声列車で吉野山へ With山本陽子コンサート～

近畿日本鉄道株式会社

近畿日本鉄道では、去る6月6日に、近鉄初の「歌声列車ツアー」を実施しましたところ、大変ご好評を頂きましたことから、第2弾として10月31日（日）に「第2回 歌声列車ツアー ～歌声列車で吉野山へ With山本陽子コンサート～」を実施いたします。

大阪阿部野橋駅から吉野駅まで臨時貸切列車を運行し、道中の約1時間40分を、ギターの伴奏で、歌い手とお客様が一緒に童謡・唱歌・フォークソング・昭和歌謡などの懐メロを歌いながら楽しむツアーです。

また、このツアーでは吉野駅到着後に、吉野山ふるさとセンター（旧吉野山小学校）まで世界遺産の吉野の紅葉を楽しみながら約1時間のハイキングを行った後、現在では珍しい木造の体育館で「山本陽子 和みコンサート」を開催いたします。

実施日：平成22年10月31日（日）

募集人員：160名 ※最少催行人員120名

募集期間：平成22年9月1日～10月23日

発売額：大阪阿部野橋駅発 大人4,530円
小人3,780円

行程：大阪阿部野橋駅（9：30発）+++
<臨時列車（童謡や昭和歌謡など
お客様と合唱）>

+++吉野駅（11：13着）ハイキング

吉野山ふるさとセンターで、昼食・講堂にて山本陽子和みコンサート（13：00開始）

※コンサート終了後 自由解散



歌声列車車内

碓氷峠鉄道文化むら



碓氷峠鉄道文化むらは、群馬県安中市松井田町にある（財）碓氷峠交流記念財団が管理運営する体験型鉄道テーマパークです。

群馬県の南西部に位置し、碓氷峠を挟んで長野県の軽井沢町と接しています。

峠のシェルパEF63形電気機関車の基地であった旧横川機関区の跡地で、東京ドーム3.5個分のスペースがあります。峠の鉄道の歴史は古く、明治の初めに東京～京都間を信越本線経由で結ぶと決定されましたが、明治19年にこの峠が難関のため東海道本線経由に変更された経緯のある所です。

しかし、明治26年には日本で初のアプト式鉄道の採用で開通しましたが、11.2kmで標高差553mもあり、トンネル区間が多いため当時蒸気機関車の煙害防止のため、明治45年にこれまた日本初の電化区間となりました。

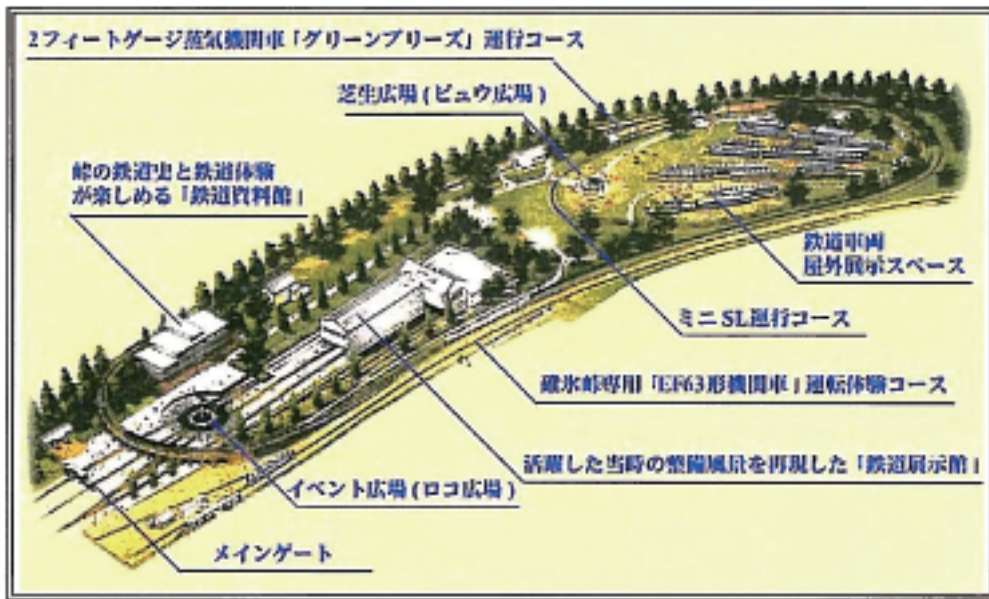
日本の鉄道技術の発展はこの峠から生まれたと言っても過言ではない線区でした。

平成9年、長野オリンピックの開催を控えて、同年10月1日の長野新幹線の開業と同時に併行在来線として104年の歴史にピリオドを打ちました。

旧機関区周辺は、鉄道の街として発展してきましたが、廃止に伴う過疎化防止と地域経済の核として、群馬県・松井田町・JR東日本の協力により平成11年4月にオープンしました。

鉄道車両の展示、碓氷峠の歴史を中心とした鉄道資料館、EF63形電気機関車運転体験コースなど、見学のみならず、実際に体験を楽しむことができます。

施設案内



イベント広場（ロコ広場）



ゲートを抜け、グリーンブリーズの高架橋をくぐればそこはイベント会場となるシンボル広場。4人乗りの手こぎトロッコで楽しく遊べます。アプト式電気機関車の歯車を思わせる石張りがあり、中心にはEF63とあさま号のモニュメントを乗せた時計塔があり、過去から未来へ、歴史の継承を象徴するかのように“時”を告げています。

鉄道資料館



旧横川運転区の建物を活用しており、館内では、鉄道のジオラマや歴史資料が多数保存されている他、HOゲージ鉄道模型約100両の展示、鉄道グッズや冊子等の販売も行われています。



1F 碓氷峠・鉄道体験コーナー

- ① 碓氷峠・HOゲージジオラマ
- ② Nゲージ鉄道模型
- ③ 休憩処「峠」
- ④ 音で旅するコーナー
- ⑤ EF63・EF62機器系統表示動作盤
- ⑥ スタンプコーナー



音で旅するコーナー

アプト式時代の横川駅や、江戸時代の峠越えを“耳”でバーチャル体験できます。
また、休憩所としてもご利用いただけます。



碓氷峠・HOゲージジオラマ

精密に再現された碓氷峠の鉄道ジオラマです。



2F 碓氷峠・鉄道のあゆみ

- ① 概観
- ② アプト式蒸気機関車の時代
- ③ アプト式電気機関車の時代
- ④ 粘着運転 (EF63) の時代
- ⑤ 企画展コーナー



碓氷峠と“峠越え鉄道”に関する貴重な資料を展示



三段組ラックレール

鉄道展示館



平成9年の廃線まで使われていたJRの検修庫（車両を検査、修理するための整備用車庫）を利用した建物を開園に際し、あえて改修を加えずに、本物の検修庫の内部や実際に使われていた検修機器類ごと公開しています。館内には、碓氷峠の専用車だった電気機関車を保存展示。

本物のED42形を教科書にアプト式機関車の仕組みを学んだり、EF63形機関車の構造の一部や189形電車（特急あさま）を目のあたりにしながら、粘着式鉄道についての理解を深めることができます。EF63、EF62、ED42、クハ189、ヨ3500が保存してあります。



左=EF63 18 右=EF63 10



EF62 54



ED42 1



クハ189-506



ヨ3961

ヨ3500型車掌車です。一部は碓氷峠通過対策が施されて、碓氷峠専用車掌車として碓氷峠を通過する貨物列車の最後尾もしくは最前部に連結されました。同形式でJRに現存する4両のうちの1両です。

貨物列車への車掌車連結が廃止された今となつては貴重な車両です。

EF63形電気機関車運転体験コース

「峠のシェルパ」と呼ばれ、国鉄時代の勾配線用機関車では最強を誇った碓氷峠専用電気機関車EF63（愛称：ロクサン）を運転できます。

一般人が本線用の大型電気機関車を運転できる、これは世界的に見ても珍しく、もちろん日本国内では初の施設で“本物を体験する”



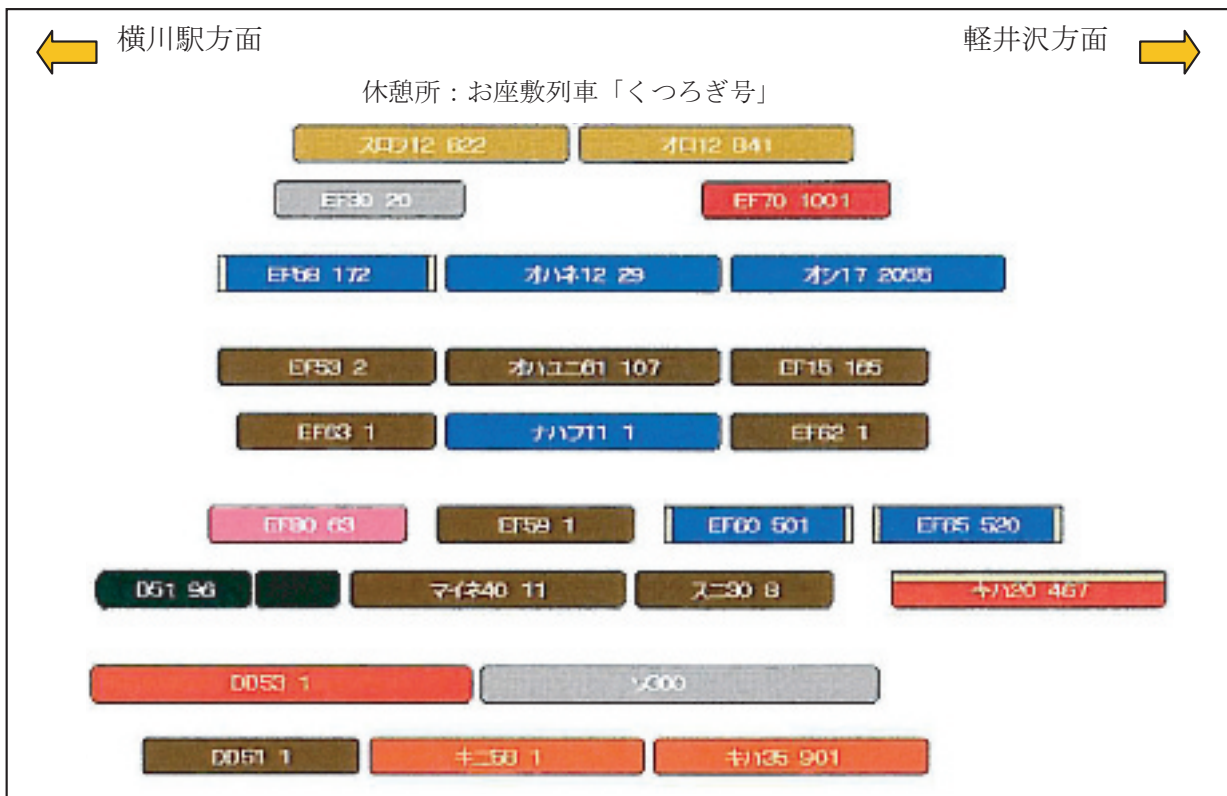
という文化むらならでの企画です。

体験希望者は、1日間の講習を受講していただき試験合格後（翌日より）、指導員添乗のもと、軌道上約400mの距離を往復運転することができます。

受講予約はこのホームページからもできます。（<http://www.usuitouge.com/bunkamura/>）

鉄道車両屋外展示スペース

EF63形の1号機をはじめ、全国で活躍した貴重な電気機関車や客車など全25形式26両が屋外に保存展示されています。



展示車両配置図



屋外展示スペース西側から見た光景



[EF63 1] 1962年5月製造

峠のトロッコ列車「シェルパくん」

旧信越本線（下り線）の一部区間（2.6km）を運行する「シェルパくん」！碓氷峠の急勾配（66.7パーミル）を体感できるトロッコ列車です。



2フィート蒸気機関車

園内を一周する2フィートゲージ蒸気機関車で、愛称は「あぶとくん」です。

本格的なナローゲージ列車です。

碓氷橋を模したメインゲート付近の高架橋を走る時の爽快さは格別です。



5インチゲージミニSL



屋外展示スペースの周りを1周する5インチゲージのミニSL（ライブスチーム）で、乗客は車体にまたがって乗ります。

大人も乗れます。

施設のご利用案内

開園時間

（春・夏） 9：00～17：00

（秋・冬） 9：00～16：30

※入園は閉園30分前まで

休園日：毎週火曜日・12/29～1/4

※火曜日が祝日の場合、翌日が休園

※ゴールデンウィーク、夏休み期間中は無休

入園料金

中学生以上 500円

小学生 300円

小学生未満 無料（保護者同伴）

交通アクセス



- ・ JR信越本線横川駅隣接（横川＝JR高崎駅より普通列車で約35分）
- ・ 上信越自動車道 松井田妙義インターより国道18号経由 車で約7分

所在地

〒379-0301

群馬県安中市松井田町横川407-16

電話：027-380-4163

(<http://www.usuitouge.com/bunkamura/>)

地下鉄有線・無線

★地下鉄情報★

IC乗車券の相互利用へ

名古屋市交通局、名鉄、JR東海、JR東日本

名古屋市交通局、名鉄、JR東海、JR東日本の4社局は、8月11日、IC乗車券の相互利用サービスを開始すると発表した。2010年（平成24年）春をメドにJR東海の「TOICA」、名古屋市交通局と名鉄などが来年2月に導入する「manaca（マナカ）」が相互に利用できるようになり、2013年春にはmanacaとJR東日本の「Suica」も相互利用を開始する予定。

4社局は2009年6月、相互利用について検討を開始していくと公表。運賃精算、自動券売機でのチャージや利用履歴の印字など必要な要素を洗い出し、システムの検討などを進めてきた。

サービスは段階的に拡大。まず、2012年春にTOICAとmanacaのいずれか1枚を所有していればJR東海、またはmanacaに参画する名古屋市交通局、名鉄に加え、名鉄バス、豊橋鉄道、名古屋臨海高速鉄道、名古屋ガイドウェイバスのサービスエリアでの乗車が可能になるほか、各事業者間の連絡定期券としても使えるようになる。

2013年春にはmanaca、Suicaが乗車券としての機能で相互利用を開始するとともに、TOICA、manaca、Suicaの間で電子マネーの機能としても相互に利用できる。

発行枚数は（7月末現在）TOICA 97万枚、Suica 3310万枚（うち電子マネー対応3069万枚）。利用可能な鉄道駅はJR東海が148駅、JR東日本が809駅で、電子マネー加盟店舗はそれぞれ約1700店、約7万1000店。

Manacaは導入当初で鉄道386駅、バス1627両で、各カードの使い勝手が大きく広がることになる。（平成22年8月13日 交通新聞）

東京スカイツリー

開業日にポストカードお届け

東武鉄道では、9月1日から11月30日まで、2012年（平成24年）春の東京スカイツリーの開業日にスカイツリーをあしらったポストカードを希望先へ届けるサービス「未来特急スペーシア便」を実施します。

期間中浅草駅発着の特急スペーシアの車内販売で売り出す4枚入りの「東京スカイツリー 第3弾オリジナルポストカードセット」を購入し、いずれか1枚にメッセージとお届け先を添えて申し込むと、開業日の消印で希望の届け先に送られます。

1セット1000円で、1000セットの限定販売。

上海博に共同出展

JR東日本・東京メトロ

JR東日本と東京メトロが、“より良い都市、より良い生活”をテーマに中国・上海で開催中の「中国2010年上海国際博覧会（上海万博）」に共同出展しています。

コンセプトは「東京のまちと鉄道ネットワーク」で、細かく張り巡らされた路線網や快適な車両、乗客サービス、便利な駅構内のショッピングなどを紹介。展示のキーワードは「コーポレーションとフレンドリーライバル（協力と友好競争）」で東京を走る鉄道としてはライバル関係にあるものの、相互直通運転や安全性向上、異常時対応といった安全の根幹では協力し、首都の輸送を支える両社の取り組みを情報発信しています。

（平成22年8月19日 交通新聞）

「近鉄産業遺産の見学ツアー」の実施 創業100周年記念

近畿日本鉄道では、9月16日に創業100周年を迎えるのを記念して、昨年2月に経済産業省の「近代化産業遺産」に認定された「旧生駒トンネル」と日本最初のケーブルである「生駒鋼索線」を見学する「創業百周年記念 近鉄産業遺産見学ツアー」を、9月25日から11月21日までの期間中、計5回実施します。

本ツアーでは、石切駅から「旧生駒トンネル」の内部を歩いて見学し、宝山寺駅にて「生駒鋼索線」の巻き上げ所で実際に動いている巻き上げ機を身近に見学します。いずれも普段は立ち入ることのできない場所であり、今回特別に公開するものです。

(参考) 旧生駒トンネル

近鉄の前身である大阪電気軌道が、1914年(大正3年)に開通。当時の複線標準軌動式トンネルで日本最長の3,388mで生駒山脈を貫き大阪と奈良を結びました。その後、1964年(昭和39年)に南側に並行して新生駒トンネルが開通したため、その使命をおえました。

CO₂ゼロ駅の阪急が受賞

近畿運輸局 環境保全優良事業者表彰

近畿運輸局は、8月20日、2010年度環境保全優良事業者として、CO₂排出量削減など交通分野における環境改善への取り組みの成果が顕著だった阪急電鉄などを局長表彰した。

阪急電鉄は、京都線正雀―南茨木間に今年3月開業した摂津市駅を、国内初の「カーボン・ニュートラル・ステーション」(CO₂排出ゼロ駅)と位置付け、太陽光発電や再生電力、雨水利用などでCO₂排出量をほぼ半減。

さらに、排出量取引制度を活用し、駅からのCO₂排出を計算上ゼロにした。

(平成22年8月23日 交通新聞)

交通フェスティバルin名谷車両基地 ～B-FREE～開催！ 神戸市交通局

神戸市交通局では、10月31日(日)に交通局名谷車両基地において、「交通フェスティバルin名谷車両基地～B-FREE～」を開催します。

このイベントは、一般の人が立ち入ることのできない名谷車両基地を会場に、市バス・地下鉄に親しんでいただくというイベントです。内容としては、普段ご覧いただけない地下鉄車両基地内の見学、昔懐かしい神戸市電と当時の貴重な資料を展示している市電庫の見学はもちろんのこと、研修施設を利用した地下鉄運転模擬体験、市バス・地下鉄車両の展示、バス・鉄道部品の販売など楽しいコーナーが登場し、基地内で1日中お楽しみいただけます。

おおさか市営交通フェスティバルの開催

大阪市交通局は、市民・利用者の皆様に市営交通への親しみを深めていただくために、「おおさか市営交通フェスティバル」を11月14日(日)に開催します。

おおさか市営交通フェスティバルでは、毎年ご好評いただいている地下鉄開業当時の車両「旧100形」をはじめ、懐かしい市電車両横縞模様の「ゼブラバス」などを展示するほか、昨年初公開し親子連れの方にもご好評いただいた緑木検車場内の見学など、この日限りの様々なイベントを予定しています。

開催日時：11月14日 9:30～15:30

場 所：大阪市交通局緑木検車場内
(地下鉄四つ橋線「北加賀屋」駅下車)

メトロギャラリーに掲出する作品募集 札幌市営地下鉄

札幌市では、地下鉄駅(10駅)に設置してお

りますメトロギャラリーへの掲出作品を一般募集します。文化芸術作品の発表の場として、ぜひご利用ください。

掲出できる作品

絵画・書道・写真など文化芸術作品

(掲出料：無料)

※ボード内に設置が難しい形状、特定の政治・宗教活動や公序良俗に反するもの、営利目的のもの、これに類することを目的としたものの、企業協賛等の表示があるもの、掲出者名・連絡先以外の活動内容等は掲出できません。

メトロギャラリーのサイズと設置駅

サイズ：縦1.5m、横6.0m、おく行8cm

材質は厚さ9mmのベニヤ板

設置駅（全10駅）

南北線：麻生駅、真駒内駅

東西線：宮の沢駅、琴似駅、円山公園駅、

白石駅、新さっぽろ駅

東豊線：福住駅、月寒中央駅、栄町駅

掲出期間

平成22年11月1日～12月28日のうち

1ヶ月程度

申込受付期間

平成22年9月15日～9月30日

市営地下鉄駅構内での横浜市歌放送について

昨年、100周年を迎えた横浜市歌。

横浜市民に馴染み深いこの横浜市歌を、市営地下鉄をご利用のお客さまにより身近に感じていただくため、交通局では、市営地下鉄の駅構内で横浜市歌メロディーをGMとして放送します。

放送の概要

実施駅及び放送場所：ブルーライン、グリーンライン全駅の改札口周辺。ただし湘南台駅（藤沢市）を除く39駅。

実施時間：9月1日から

放送時間

午前：10：00～11：00

午後：16：00～17：00

(ただし、関内駅は15：00～16：00)

(参考) 横浜市歌について

1909年（明治42年）に行われた、横浜港の開港50周年記念祭にて披露されて以来、市民に歌い継がれています。作詞は森林太郎（森鷗外）、作曲は、当時東京音楽学校助教授だった南能衛氏です。現在も市立の小学校では、校歌とともに歌唱指導されています。

開港記念日や卒業式、市大会などの行事で、演奏・斉唱されています。

七熊線橋本駅でパーク&ライド社会実験 福岡市営地下鉄

福岡市交通局では、働く子育て中のママやパパの支援をテーマに、日々の通勤や子育てに“ゆとり”をもっていただけるよう、下記のような情報通信技術を活用した各種支援サービスを検証するための社会実験を実施します。現在、この社会実験にご協力いただけるモニターを募集しています。

<社会実験の概要>

実施期間：10月1日～11月30日（予定）

利用駐車場：橋本駅前SKパーキング

支援サービスの内容

交通支援

- ・ETCで駐車場入出庫、地下鉄運行情報モニターの携帯へ配信、地下鉄利用で駐車場料金割引

買い物支援

- ・チラシやレシピ情報を受けた携帯で注文すると、帰りに駅設置のロッカーで商品を受取可能

クリーニング支援

- ・朝通勤時に駅設置のロッカーに出して、翌日帰りにロッカーで受取

保育支援

- ・ ママ、パパの帰宅時の駅通過情報を保育園にお知らせ

京都市立芸術大学生の作品展示 京都市営地下鉄北山駅

京都市では、交通局、芸術大学及び財団法人京都市音楽芸術文化振興財団が共同し、京都コンサートホールの最寄駅である地下鉄北山駅で、コンサートホールに向かう人々の高揚感や地下鉄駅の賑わいを創出するため、「クラシック音楽の楽器」をテーマに芸術大学美術学部デザイン科の学生が製作した作品を展示します。

展示開始日：平成22年9月1日

設置場所：地下鉄烏丸線「北山駅」の改札口から出入口1までの通路壁面

展示数：31点 枠サイズ縦1m×横1m×幅5cm

今年度の作品テーマ：白段ボールを用いた「クラシック音楽の楽器」

駅ちかウォーキング2010 AUTUMNを開催 名古屋市交通局

名古屋市交通局は、9月12日、26日、10月3日、11月13日、23日、12月4日の6日間、「秋の駅ちかウォーキング」を開催します。

平成20年から実施しているもので、地下鉄沿線の魅力あるスポットを歩き、楽しんでいただくことにより、市バス・地下鉄を利用したお出かけを促進します。

10月3日の「ぶらり商店街散策と市場まつり」（上前津駅発）では普段入ることのできない中央卸売市場の本場内で行われる市場まつりで買い物などを楽しむことができます。

参加回数に応じ、記念品をプレゼント。

受付時間はスタートが9時30分から11時ま

で、今春よりもスタートを30分、ゴールを1時間延長して混雑緩和を図ることとしています。



駅ちかウォーキング2010
AUTUMNオリジナルピンバッジ

だぶるーと 好評 東京メトロ線連絡定期券

西武鉄道では、本年4月より、練馬駅以遠の西武線各駅（一部除く）から小竹向原駅経由と西武線池袋駅経由の二つの経路乗車が可能な西武線と東京地下鉄が一緒になったPASMO定期券「だぶるーと」を発売しています。「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しても、精算の手間なく利用できるPASMO定期券で、多くのお客さまのご意見、ご要望にお応えして発売したものです。

発売開始よりこれまでの4カ月で発売枚数も順調に伸びており、8月9日にはこれまでの発売枚数が8,000枚を突破しました。

また、実際に「だぶるーと」をご購入いただいたお客さまに対して今般当社が実施したアンケート調査では、回答者の91.4%が「便利である」と、利便性の高さを評価し、定期代については「割高感がある」の37.1%に対し、「お得感がある」と「妥当である」を合わせると62.9%になっており、3分の2の利用者が価格面でも納得していることが分かります。このほか、80.9%が継続して購入する意思をしめしており、使い勝手の良さが通勤などの多様なニーズに応え、新たな利用形態のユーザーを開拓した成果といえます。

(平成22年8月25日 交通新聞)

地下鉄一元化で実質協議 国交省・東京都

国土交通省と東京都は9月8日、東京都庁で「地下鉄一元化に関する協議会」の2回目の会合を開催し、東京地下鉄（東京メトロ）と東京都営地下鉄（東京都交通局）の経営統合の可能性や課題を探る実質協議に入った。

都側が利用客へのサービス向上につながることから積極的に経営統合を働き掛けたのに対し、国交省鉄道局は、メトロが東京地下鉄株式会社法で早期の完全民営化を目指している点などを理由に慎重な姿勢を示した。

（平成22年9月16日 交通新聞）

鉄道の日記念 地下鉄絵画展 仙台市交通局

仙台市交通局では、10月14日の「鉄道の日」記念事業として、今年も「地下鉄絵画展」を実施します。

この「地下鉄絵画展」は、県内の小学生より仙台市地下鉄を描いた絵画を募集するもので、入賞作品の仙台駅展示、市長賞作品のスキップカード発売も行います。

募集テーマ

「みんなのゆめをはこぶ地下鉄」

地下鉄の楽しさや理想像などについて、自由な発想で表現した作品

応募作品

- ・四つ切版を使用した未発表作品
- ・使用する画材は自由で、色紙の使用も可（ただし、小石やビーズを使用するなどの立体的な表現を用いた作品は、審査の対象外）

応募資格

宮城県内の小学校に通学する児童

（1人1点まで）

応募締切

平成22年9月10日（金）消印有効

全ての改札口にAEDの設置完了 東京都交通局

東京都交通局では、これまでAED（自動体外式除細動器）の設置を進めていましたが、このたび都営地下鉄及び日暮里・舎人ライナーの駅の全ての改札口にAEDの設置を完了しました。

AED（自動体外式除細動器）

AEDとは、心臓のけいれん「心室細動」を起こした人に電気ショックを与え、正常な脈拍を取り戻すための医療機器です。

平成16年に、AEDの使用が一般の方にも認められるようになりました。



総合事故復旧訓練見学会の開催 京阪線 寝屋川車両基地

京阪電気鉄道株式会社では、10月26日（火）に寝屋川車両基地で開催する総合事故復旧訓練に、京阪電車をご利用のお客さま100名を招待し、実際に訓練の様子を見学していただきます。総合事故復旧訓練は、万が一事故が発生した際に機敏な対応がとれるよう、毎年実施しているものです。今年は、踏切内に侵入した自動車に列車が衝突し、脱線するという想定で復旧訓練を行うとともに、当社の安全に対する取り組みに理解を深めていただくことを目的として、日頃より京阪電車をご利用のお客さまに訓練の様子を公開します。

人事だより

総務省

◎平成22年7月27日付け

消防庁長官

自治財政局長

久保 信保

(自治財政局長)

椎川 忍

(大臣官房地域力創造審議官)

◎平成22年7月30日付け

大臣官房審議官(公営企業担当)

出向

【財務省大臣官房付へ】

高倉 信行

(厚生労働省大臣官房国際課長)

細田 隆

(大臣官房審議官(公営企業担当))

◎平成22年9月1日付け

自治財政局公営企業経営企画室

交通事業係長

吉田 圭二

(自治行政局選挙部管理課電子投票係長)

◎平成22年9月3日付け

自治財政局公営企業課長

諸橋 省明

(地方職員共済組合事務局長)

国土交通省

◎平成22年8月10日付け

辞職

国土交通事務次官

国土交通審議官

総合政策局長

大臣官房長

谷口 博昭

(国土交通事務次官)

竹歳 誠

(国土交通審議官)

増田 優一

(総合政策局長)

北村 隆志

(大臣官房長)

小澤 敬市

(大臣官房建設流通政策審議官)

鉄道局長	久保 成人 (海上保安庁次長)
鉄道局次長	関口 幸一 (総合政策局次長)
大臣官房総括監察官	高田 順一 (大臣官房審議官 (鉄道局))
大臣官房審議官 (鉄道局)	田村 明比古 (大臣官房審議官)
大臣官房審議官 (都市・地域整備局)	森下 憲樹 (都市・地域整備局総務課長)
都市・地域整備局総務課長	佐々木 昌二 (大臣官房参事官)
都市・地域整備局都市・地域安全課長	瀬良 智機 (東京都都市整備局住宅政策担当部長)
鉄道局都市鉄道課長	堀家 久靖 (鉄道局鉄道業務政策課長)
鉄道局鉄道業務政策課長	長谷川 豊 (大臣官房付)
都市・地域整備局市街地整備制度調整室長	寺澤 孝二 (大臣官房付)
都市・地域整備局市街地整備制度調整室課長補佐	伊藤 政美 (北海道局総務課付)
都市・地域整備局総務課調整室長	三浦 文敬 (独 住宅金融支援機構広報グループ長)
都市・地域整備局都市開発融資推進室長	小林 靖 (総合政策局入札制度企画指導室長)
都市・地域整備局まちづくり推進課まちづくり企画調整官	堤 洋介 (都市・地域整備局まちづくり企画専門官)
都市・地域整備局まちづくり推進課企画専門官	奥原 崇 (内閣府参事官補佐)
都市・地域整備局都市・地域政策企画官	後藤 慎一 (大臣官房付)
都市・地域整備局公園企画官	甘利 敏一 (内閣府大臣官房付)

鉄道局財務課長補佐

鉄道局都市鉄道課長補佐

三澤 浩之

(軽自動車検査協会会計課長)

伊藤 康二

(鉄道局駅機能高度化推進室課長補佐)

業 務 報 告

● 「SUBWAY」編集委員会（第172回）

日時：平成22年8月27日(金) 12:15

場所：スクワール麴町

内容：平成22年11月号（NO.186）の編集について

編集後記

今年の夏、日本列島は勢力の強い太平洋高気圧に覆われ、関東地方を中心に厳しい暑さに見舞われ最高気温35度以上の猛暑日が過去最多となりました。

まだ、厳しい残暑が続くことが予想されます。引き続きの熱中症への予防が大切です。

巻頭随想は、本年3月、鉄道開業100周年を迎えた阪急電鉄株式会社の角和夫社長より「沿線価値の向上をめざして」と題して玉稿を賜りました。

阪急電鉄では、まちには「安心」「教育」「文化」が必要であるとの考えのもと、行政や地域と連携して駅を中心とした公共交通を利用しやすいまちづくりを進めています。

その一環として、日本で最初の住宅の割賦販売やターミナルデパートの開設、宝塚歌劇やプロ野球球団の創設、あるいは学校の誘致などを進め、その時々のライフスタイルを提案して、沿

線のまちづくりと文化振興に貢献を続けています。

論説は、中央大学理工学部の鹿島茂先生に「鉄道輸送サービスの評価にストレスを用いては」と題して、鉄道輸送サービスの評価に利用者の精神的負担感（ストレス）を用いることを提案していただき、そのストレスの計測事例、ストレスを用いることの意義、可能になる新たな適用分野について論じていただきました。

* * *

敬老の日を迎えました。全国で相次いで発覚した高齢者の所在不明問題。

行政のずさんさもありますが、家族観問題などあらゆることが関わっているように思えます。

地域のつながりが薄くなった現代社会、特に都会では隣人関係が希薄となり、そこに高齢者が急激に増加していく背景が問題を起こしているように思えてなりません。

SUBWAY（日本地下鉄協会報第185号）

平成22年9月30日 発行

編集・発行 (社) 日本地下鉄協会
大倉 邦 明

編集協力 SUBWAY編集委員会

印刷所 株式会社 丸井工文社
発行所 東京都新宿区四谷3丁目2(〒160-0004)
トラック会館内 03-3357-5141(代)

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

社団法人 日本地下鉄協会

本誌は、財団法人日本宝くじ協会の助成によって
発刊いたしました。

西武鉄道株式会社



4000系と花

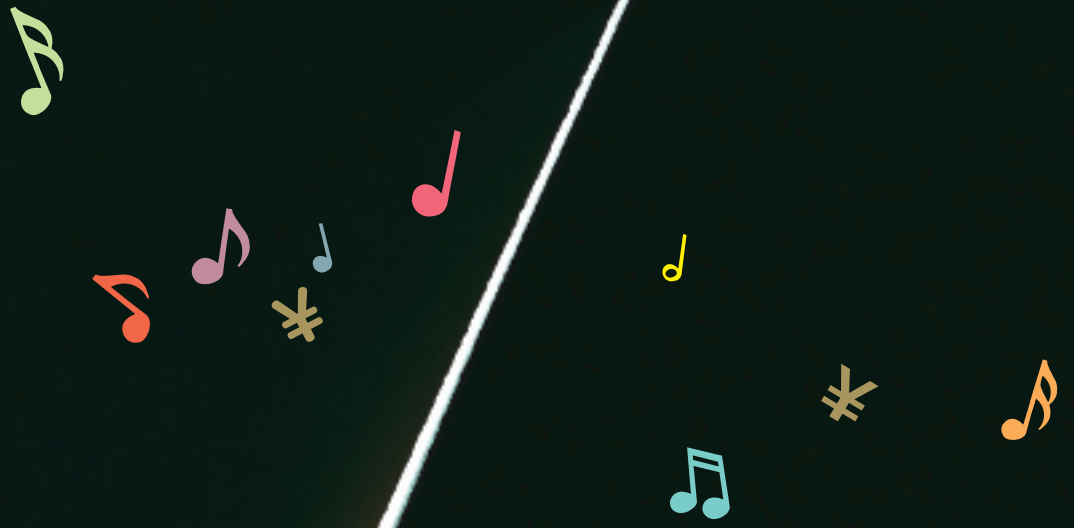


30000系と桜



多摩湖線とアジサイ

「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。