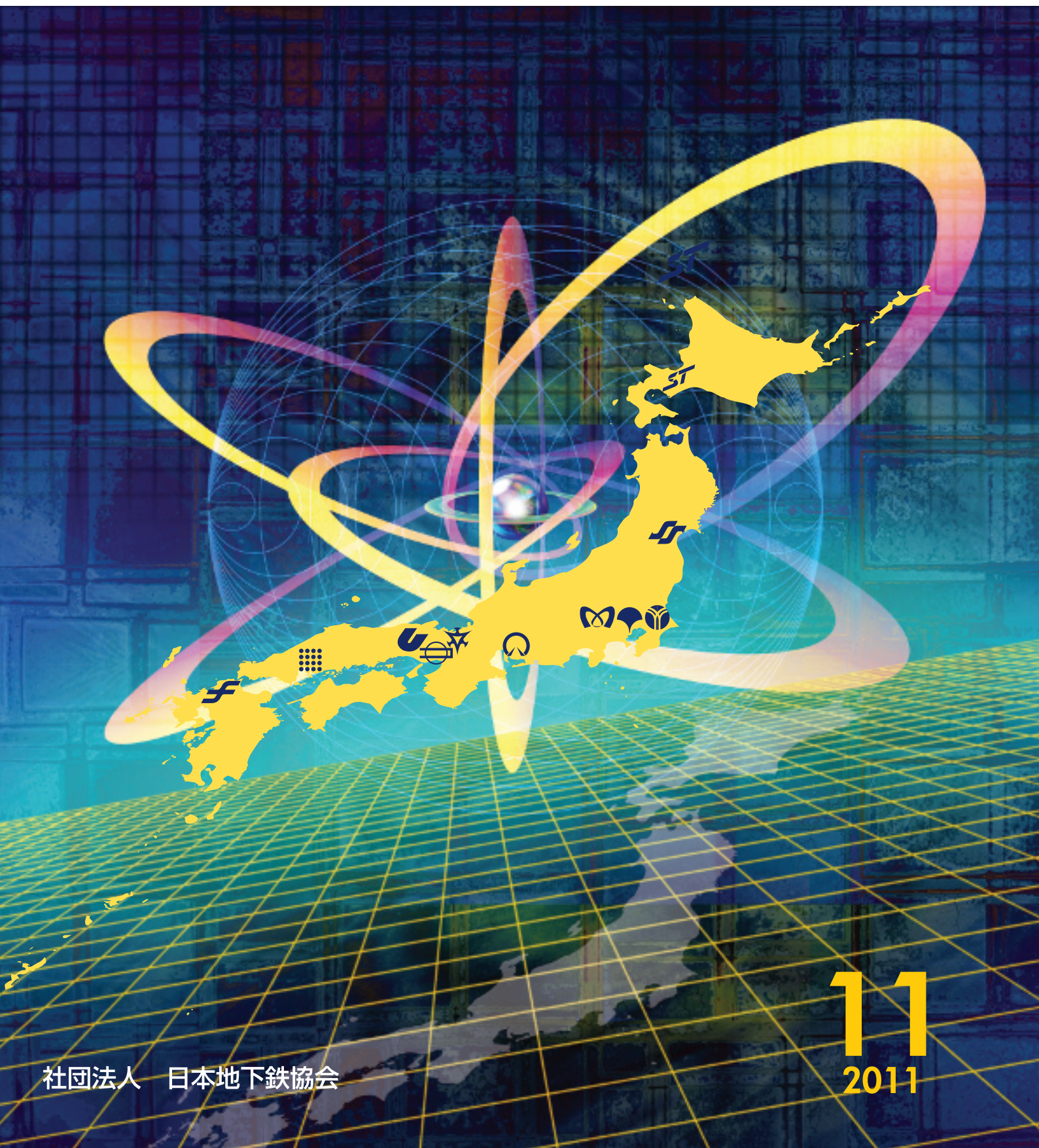


SUBWAY

● 日本地下鉄協会報 第191号 ● ● ● ●



SUBWAY

2011.11

目

次

巻頭随想	お客様とともに走り続けて100周年 3 東京都交通局長 ● 野澤 美博
論 説	最近のLRTの動向と今後の課題 12 関西大学経済学部教授 ● 宇都宮 浄人
解 説	I 平成24年度都市鉄道関係予算の概算要求について 18 国土交通省鉄道局都市鉄道課 ● 浪岡 輝 II 地下鉄事業に係る平成24年度地方債計画（案）について 21 総務省自治財政局公営企業経営室 総務事務官 ● 北川 雅人
レポート	ICカード「manaca」について 24 名古屋鉄道株式会社 秘書広報部 ●
コーヒータ임	I ◎20年ぶりのベルリン再訪 ＝分断都市から近代都市に変身＝ 28 ジャーナリスト ● 大野 博良 II 世界あちこち探訪記 第51回 15年ぶりのベトナム縦断2000キロ（その3） 32 （社）海外鉄道技術協力協会 ● 秋山 芳弘
沿線散策	京王沿線・三古刹めぐり 38 京王電鉄株式会社 鉄道営業部営業企画課 ● 穴戸 栄治
調査報告	カナダ・バンクーバーSKI TRAIN調査団報告について（その3） 43 （社）日本地下鉄協会 リニアメトロ推進本部 ●
会員だより	 51
鉄道関連博物館紹介	青梅鉄道公園 55

世界の地下鉄—アリカンテ（スペイン）	61
人事だより	●(社)日本地下鉄協会65
有線・無線（地下鉄等の情報）	●(社)日本地下鉄協会67
業務報告	●(社)日本地下鉄協会72

表紙説明 鉄道の最先端技術、ネットワークを表す

お客様とともに 走り続けて100周年

東京都交通局長

野澤 美博



1 はじめに

都営交通（東京都交通局）は、平成23年8月1日で創業100周年を迎えました。

都営交通の歴史は、明治44年8月1日、東京市が東京市電気局を開局して、路面電車事業と電気供給事業（火力発電事業）を開始したときに遡ります。その後、関東大震災で大きな被害を受けた市電の応急措置として、大正13年に乗合バス（市営バス）事業を開始しました。戦後は、昭和35年に都営地下鉄浅草線を開業、以降、三田線、新宿線、大江戸線を開業し、交通ネットワークの拡充を図ってきました。

さらに、平成20年には新交通事業である「日暮里・舎人ライナー」が開業したほか、上野動物園内のモノレールの営業や多摩川の水力を利用した電気事業の6事業を行っています。

都営地下鉄、都営バス、都電、日暮里・舎人ライナー、モノレール合わせて一日当たり約300万人のお客様にご利用いただき、東京の都市生活や都市活動に欠かせない公共交通機関として重要な役割を果たしています。



100年前の銀座の風景
※明治44年銀座尾張町
（現銀座四丁目）

東京都交通局のあゆみ

明治44年	東京市電気局開局。路面電車事業、電気供給事業開始
大正13年	関東大震災の翌年、乗合バス営業開始
昭和27年	「今井橋」～「上野間」でトロリーバス営業開始
昭和32年	上野動物園の本園と分園を結ぶ、懸垂電車（モノレール）運行開始
昭和35年	1号線（現・浅草線）「押上」～「浅草橋」開業
昭和43年	6号線（現・三田線）「志村（現・高島平）」～「巣鴨」開業
昭和49年	都電27系統「三ノ輪橋」～「王子駅前」と32系統「荒川車庫前」～「早稲田」を一本化し、「荒川線」と改称
昭和53年	新宿線「岩本町」～「東大島」開業
昭和59年	都市新バス・都01バスグリーンシャトル（渋谷駅前～新橋駅前）運行開始
平成3年	12号線（現・大江戸線）「練馬」～「光が丘」開業
平成7年	らくらくステップバス（新低床バス）運行開始
平成12年	大江戸線全線開業
平成20年	新交通 日暮里・舎人ライナー開業
平成23年	東京都交通局100年

平成22年度運輸成績総表

	営業キロ (km)	路線数 (本)	在籍車両数 (両)	走行キロ (千km)	乗車料収入		乗車人員	
					年間 (百万円)	一日当たり (千円)	年間 (千人)	一日当たり (人)
都営地下鉄	109.0	4	1,094	116,125	127,586	349,551	848,668	2,325,117
浅草線	18.3	1	216	22,777	27,992	76,691	227,601	623,563
三田線	26.5	1	222	20,983	27,296	74,785	205,986	564,345
新宿線	23.5	1	232	28,342	33,688	92,294	242,649	664,792
大江戸線	40.7	1	424	44,023	38,610	105,781	290,343	795,461
都営バス	—	—	1,467	47,774	33,456	91,661	202,132	553,786
都電	12.2	1	41	1,582	2,330	6,384	18,074	49,517
モノレール	0.3	1	2	10	100	(注1) 337	804	(注1) 2,706
日暮里・舎人ライナー	9.7	1	70	5,182	3,988	(注2) 10,955	21,488	(注2) 59,034
合 計	—	—	2,674	—	167,460	(注3) 458,795	1,091,166	(注3) 2,989,494

※乗車料収入は、消費税を含んだ金額である。

注1：モノレールは運転休止期間があったため、営業日数は297日であった。

注2：日暮里・舎人ライナーは運転休止期間があったため、営業日数は364日であった。

注3：乗車料収入および乗車人員の一日当たりの合計は、各事業の年間数値を365日で除した合計値である。

2 都営交通を取り巻く事業環境

都営交通を取り巻く事業環境は、少子高齢化の進行によって、乗客数の大幅な増加を見込むことが困難である一方、輸送の安全確保や多様化・高度化するお客様ニーズへの対応、さらには社会的・環境的課題への取組がこれまで以上に強く求められるなど、厳しさが増しています。

また、交通局の財務状況は、改善されつつあるものの、依然として多額の累積欠損金や長期債務を抱え、厳しい状況が続いています。

さらに、本年3月11日に東日本大震災が発生し、その後、大規模な電力供給の不足が懸念される事態に至りました。交通局としても、災害対策の一層の強化を図るとともに、事業運営への影響を十分に考慮し、的確に対応していく必要があります。

3 東日本大震災における交通局の対応

東日本大震災の発生時、都営地下鉄では、緊急地震速報を受けて、全列車でいったん運行を中止し、直ちに、地下鉄線内16か所に設置してある地震計の震度にに応じた点検を行うとともに、鉄道各社や警察と調整、連携を図りながら、早期かつ円滑な運行再開に努めました。その結果、都内の鉄道としていち早く運行を再開し、都営地下鉄と都営バスでは、深夜になっても多くの利用者がいたため、翌朝まで終夜運行を行いました。

このような都営交通の対応に対して、お客様から多くの感謝の言葉をいただきました。この経験から改めて実感したことは、交通機関は都市活動の基幹的なインフラであり、非常時においても変わらず安全で安定的な運行を提供することが使命であるということ、また、お客様の期待に迅速かつ的確にお応えしていくことが、事業者に対する評価につながっていくということでした。

これからも、いつでも安心して快適にご利用いただける交通機関であり続けるため、日々努力していくことが都営交通の責務であるという思いを強くいたしました。

4 震災対策の強化

東日本大震災では、想定されていた東京直下地震でなかったにもかかわらず、大勢の帰宅困難者や渋滞など、東京では、これまでに予想していた以上の都市機能の混乱が生じました。

交通局では、今回の大震災で生じた状況を教訓として、輸送力の確保と安全運行を可能とするためのハード面及びソフト面の両面で、対策に力を入れていきます。

まず、ハード面ですが、現在、国の安全基準では求められていない4メートル未満の高架部分について補強対策を施すなど、局独自の安全対策を実施し、更なる防災機能の強化を図ります。また、地下鉄駅エレベーターにおける地震対策として、「閉じ込め時リスタート機能」の付加により、閉じ込め防止対策も進めてまいります。

次に、ソフト面ですが、東日本大震災の課題や東京都地域防災計画の見直しを踏まえて、交通局危機管理対策計画を見直します。また、帰宅困難者対策やお客様の避難誘導、運行再開時における交通事業者間の連携について、より円滑に進められる体制を関係機関とともに検討してまいります。

5 節電の取組

東日本大震災を端緒とする今夏の電力危機では、交通局として、お客様の安全や利便性に配慮しながら、最大限、節電に取り組みしました。

朝・夕を除く平日昼間に8割程度の運行本数とする節電ダイヤの実施、駅冷房の一部停止、照明の一部消灯を行った結果、12時から15時の時間帯で目標を上回る約20%の電力使用量の削減を達成することができました。

今後も、電力不足が長期化する事態も想定されることから、交通局では、今夏の節電の取組を検証し、今冬以降を見据えた対策を講じてまいります。

6 都営交通100周年記念事業

明治から、大正、昭和、平成と100年にわたる交通局の歩みは決して平坦なものではありませんでしたが、関東大震災や戦災など、幾多の困難を乗り越え、また、戦後の混乱・復興期から高度成長期を経て、このたび100周年を迎えることができたのは、ひとえにご利用いただいている多くのお客様や沿線住民の方々、また、関係機関のおかげであると深く感謝しています。

本年は、ご愛顧いただいているお客様や都民の皆様に感謝の気持ちを込めて、様々な記念事業を実施しました。

なかでも、江戸東京博物館で開催した特別展では、函館から76年ぶりに東京に里帰りした「ササラ電車（旧東京市電1形（ヨヘロ））」の展示や映画「ALWAYS三丁目の夕日‘64」との連動企画など、趣向を凝らした企画を数多く展示しました。おかげさまで、特別展の開催期間中、14万人を超えるお客様にご来場いただくことができ、好評のうちに約2か月の会期を終えました。

さらに、10月には、都電荒川線で、昭和53年以来33年ぶりとなる花電車を運行しました。花電車のデザインは、100周年を祝うバスデーケーキをイメージしたものです。1日2往復、合計で5日間の運行を行い、沿道には連日たくさんのお客様にお集まりいただきました。

このようなイベントの実施に合わせて、これまでの100年の歩みを振り返る懐かしい写真などを交えた書籍、写真集、DVDといった記念出版物を作成し、発売を行っているところです。



「旧東京市電ヨヘロ1形」
実物大モックアップ



「旧東京市営バス（円太郎バス）」実車
大正12年（1923年）鉄道博物館所蔵

◆都営交通100周年記念特別展「東京の交通100年博～都電・バス・地下鉄の“いま・むかし”～」
明治から大正、昭和、平成に至る東京の交通100年の歩みを、交通局所蔵品を中心とする様々な資料（車両模型、都電系統板、乗車券、ポスターなど）で展示



荒川車庫から出発する花電車



ライトアップされた花電車



都営交通100年の歴史を、当時の世相とともに、懐かしい車両写真、貴重な資料等で振り返る年史



都電写真集の永久保存版。東京市電から、都電黄金期、都電荒川線まで、100年の都電の歩みを振り返る写真集



都営交通100年の歩みと現在の取組を貴重な記録映像や新規撮影映像で紹介する交通局初の映像版年史

7 経営計画の推進

交通局では、平成22年度から平成24年度までを計画期間とする「東京都交通局経営計画―ステップアップ2010―」に取り組んでおり、安全の確保を最優先に、質の高いサービスの提供や社会的要請への対応に努めるとともに、不断の経営改革を進め、職員が一丸となって、その確実な達成を図っています。

【ホームドアの整備】

ホーム上の安全対策を強化するため、都営地下鉄では平成12年に、三田線全駅に既設線としては初めてホームドアを設置しました。

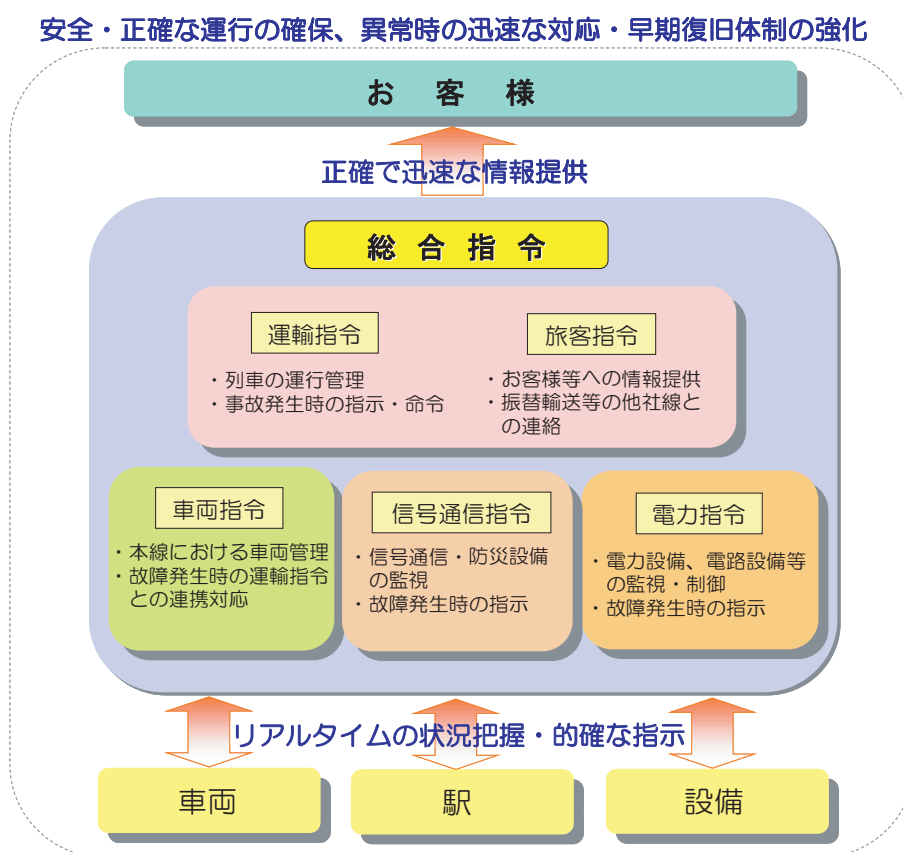
現在、大江戸線へのホームドアの整備を順次進めており、平成25年6月に完了する予定です。

また、浅草線、新宿線については、相互直通運転している各社の協力を得ながら、技術面や輸送面の課題解決に向けて、検討を進めてまいります。



【総合指令の構築】

安全で正確な運行を確保するとともに、事故等の異常時における迅速な対応や早期復旧の体制を強化するため、総合的かつ効率的に運行管理業務を行う総合指令の構築を進めており、平成25年度中の完成を目指しています。



【エレベーターの整備（1ルートの確保）】

平成24年度までに、都営地下鉄の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、施設のバリアフリー化を進めます。平成22年度末までに、106駅中96駅の整備が完了しました。

【東京の地下鉄のサービスの一体化】

東京メトロとデザインを統一した乗継案内や駅案内表示の充実に取り組むなど、サービスの一体化を進めています。さらに、乗換利便性の向上についても、検討・協議し、条件の整ったものから順次、実施していきます。

【PASMOを活用したポイントサービス】

都営交通では、本年8月1日から、新たにICカード乗車券PASMOを活用したポイントサービス「東京都交通局ポイントサービス『ToKoPo』」を開始しました。

『ToKoPo』は、登録したPASMOで都営交通に乗車頂くたびにポイントがたまるサービスです。たまったポイントは、1ポイントを1円として10ポイント単位でPASMOにチャージすることができます。土休日のご利用及び都営交通を乗り継ぎされた場合には、ボーナスポイントが加算されるなど、お得なサービスをご提供しています。

会員にお申し込みいただいたお客様は、10月時点で約6万3千人、ポイント付与実績は入会キャンペーンも含めると約2,800万ポイントと、多くのお客様にご利用いただいているところです。

今後は、ポイントサービスを活用した環境施策への貢献について、方策を検討してまいります。



【大江戸線勝どき駅の大規模改良】

大江戸線勝どき駅の混雑対策として、平成22年度に出入口を増設しました。

さらに、駅周辺の開発によるお客様の増加に対応するため、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ており、平成27年度中に完成する予定です。

【地下駅の全駅冷房化】

お客様に快適にご利用いただくため、平成24年度までに地下駅全てを冷房化するための工事を進めています。

【駅空間の公共的活用】

駅空間を活用して、お客様サービスの向上及び沿線地域の活性化を図ることを目的に、沿線自治体と連携した取組を行いました。大江戸線清澄白河駅と新宿線森下

駅では、江東区と連携して、駅周辺地域の歴史的・文化的特長をパネルにして紹介しています。



【大江戸線清澄白河駅構内】

「江東区深川江戸資料館」に展示されている江戸時代末期、天保年間頃の深川佐賀町の町並みを駅コンコースの壁面にダイナミックに再現しています。



【新宿線森下駅構内】

「江東区芭蕉記念館」に所蔵されている芭蕉の肖像画19枚をパネルにして、駅コンコースの柵面に連続して展示しています。

8 時代の変化に適応したサービスの提供

今、国境を越えた人や物のグローバル化の流れや、情報通信機器の進化による情報のシームレス化が急速に進んでいます。

このような中で、都営交通が生き残っていくには、お客様が何を求めているかを鋭敏に察知し、常に新たなサービスを創造していかなければなりません。

このような観点から、交通局では、様々なサービスの提供を検討しています。

まず、新しい企画乗車券の発行などを、相互直通運転をしている各社、東京メトロ、JR東日本などと協働して展開したいと考えています。

また、羽田空港の国際化や東京スカイツリーという新名所の完成などの社会状況を踏まえ、観光という視点も一層意識していかなければなりません。

さらに、現在、地下鉄駅間でも携帯電話の利用が可能となるようなサービスと大容量・高速の無線通信サービスを開始できるよう、関連団体と共同して取り組んでいます。

情報ツールが飛躍的に進化している中で、営業のあり方もこれまでの方法にとらわれない発想が必要だと強く思っています。今や、お客様のほうが早く情報をキャッチしたり、現場で起きていることをお客様が即時に発信されたりする時代です。そういった状況を踏まえ、地下鉄全駅に設置している列車運行情報表示装置を使ってどのような情報を提供できるのか、鉄道係員への情報伝達をどう進化させるか、なども検討していきたいと考えています。現行のホームページをより利用しやすく再構築していくことはもちろん、お客様が持っている情報ツールに対応した情報提供を的確に行っていかなければなりません。

9 交通事業のプロ集団として

100年を振り返る特別展では、日本社会の急成長に伴って精一杯頑張っ

へと事業を進めてきたこと、関東大震災や戦災にも負けずに早い復興で都民の足の確保に努めてきたことなど、先人たちの逞しさと大きなエネルギーを感じました。そして、職員が力を合わせて社会の発展に貢献できたことに大きな誇りを持つことができました。

しかし、東日本大震災以後これまでの社会の発展のあり方が根本的に問われています。こうしたなかで、安全とサービスをさらに向上させ、都営交通も時代の変化とともに成長することが重要です。

そのためには、何といたってもプロ意識を持った人材をしっかりと育てることが大切だと考えています。

交通局では、現場を中心に、約6,500人の職員が働いています。この職員が都営交通のサービスの源であり、お客様の「安全・安心」を支える力になっています。職員一人ひとりが常に高い安全意識を持ち、そのもてる力を最大限に発揮することが肝心です。誰もがお客様の声を真摯に受け止め、より良い都営交通にしていく意気込みを持った組織でありたいと考えております。

この100年間、多くの方々のおかげで幾多の困難を乗り越え、歴史を積み上げることができました。これからの100年も、お客様にいつでも安心して快適にご利用いただける交通機関であり続けるため、職員一同、日々努力してまいります。

論 説

最近のLRTの動向と 今後の課題

関西大学 経済学部
教授

宇都宮 浄人



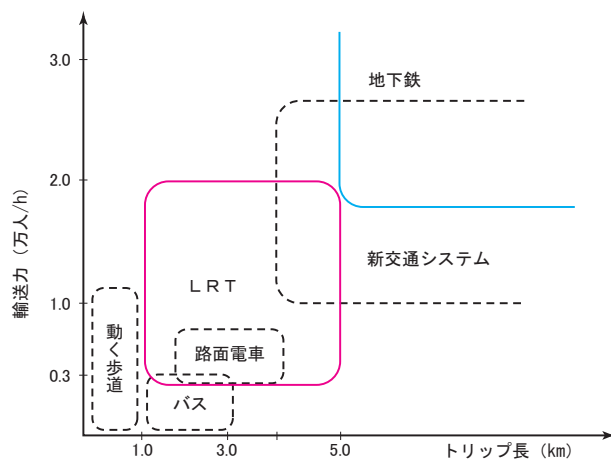
1. はじめに

都市交通システムの一つとして、昨今、LRT(Light Rail Transit)が注目されている。LRTは、次世代型路面電車とも呼ばれ、「人と環境にやさしい」乗り物として期待されている。日本の都市交通は、大都市圏を中心に地下鉄が整備され、日本の経済社会を支えている。しかし、LRTに関していえば、海外で急速に普及しているにもかかわらず、2006年に開業した富山ライトレールと、2009年に開通した富山市内の環状線部分以外、新たな導入が進まない。

本稿では、まず都市交通のモードという観点から地下鉄とLRTを比較したうえで、LRTの特徴を概観した後、最近のLRTの動向を整理し、日本の都市交通の課題を考える。

2. 地下鉄とLRT

都市交通のモードは、その輸送規模に従い、大量輸送の地下鉄から中量輸送に適したいわゆる新交通システム、そしてさらに規模が小さくなるとバス、徒歩の支援としての「動く歩道」が存在する(図1)。日本の場合、大都市圏を中心に地下鉄が整備されてきたのは周知のとおりである。



(資料) 鉄道車両と技術 No.75 (2002年4号) の図を修正
図1 輸送力・トリップ長に見合う都市交通モード

歴史的にみると、19世紀末から20世紀にかけて、路面電車が日本各地で建設され、都市交通機関として発達した。1920年代以降になるとバスが普及し、1927年には東京の浅草・上野間の地下鉄も登場したが、第二次大戦後も、日本では路面電車が都市交通の中心であった。もっとも、人口の都市への集中とそれに伴う都市交通への需要増加によって、1960年代以降、大都市圏では、路面電車に置き換わる形で地下鉄の路線網を拡大させた。地下鉄は、輸送力、スピード、快適性に優れているほか、路面電車の道路空間を開放することで、増え続ける自動車交通の円滑な走行にも貢献した。

しかし、地下鉄の整備にはかなりの初期コ

ストがかかることから、さほどの需要が見込めない地方都市では、路面電車の廃止を進めたものの、地下鉄の建設に至らず、バスが主たる都市交通機関となった。このため、輸送力が不十分で定時性が確保できず、外来の者からもバスではわかりにくいなど、鉄軌道系の中量輸送機関が求められることになった。

そうした中で、日本では新交通システム（AGT、Automated Guideway Transit）やモノレールを導入する都市や地域が登場したが、海外では、比較的建設コストが安価なLRTの普及が進んだ。

LRTは、次世代型路面電車と訳されていることもあって、LRTイコール新しい路面電車、あえていえば低床のバリアフリーの路面電車と考えている人も少なくない。その結果、路面電車を置き換える形で建設が進んだ地下鉄と路面電車が、公共交通のモードとして対立するかのよう印象を持つ人もいる。しかし、地下鉄とLRTは、輸送規模が異なるモードであり、それぞれの都市や地域の需要に見合った形で選択されるべきシステムである。むしろLRTは、大都市圏の地下鉄とも相互補完関係にある都市交通システムということができる。

3. LRTの特徴

そこで、LRTという交通モードの特徴を改めて整理しておこう。まず、2008年出版の『広辞苑第六版』にはLRTという項目が採用されているが、その説明は、「都市の新交通システムの一つ。路面電車の性能を向上させるなどして、他の交通手段との連続性を高めたもの」とある。LRTの本質は、電車の床が低いことではなく、「連続性」という言葉をキーワードとするトータルな交通システムであるというところにある。ちなみに、LRT

に使われる車両はLRV（Light Rail Vehicle）と呼ばれる。

LRTの場合、モノレールや新交通システムとの対比で、バリアフリーという特徴が強調されるが、これも低床車が必須ということではない。海外のLRTでは、地下線が多いドイツのハノーファーなど、高床車のLRVで運行を続けているものも少なくない。逆に、低床車を導入しても、電停がバリアフリーでなければLRTと呼べるトータルな都市交通システムとはいえない。

しかも、LRTは、車両や構造物も、地下鉄やバスのそれぞれの利点を取り入れて、都市や地域の特性にあわせて柔軟に適用される。例えばドイツでは、自動車交通量の多い都心部について、路面電車を地下化してLRT（ドイツ語ではシュタットバーン）としたケースも多く、その場合、地下化された区間は、地下鉄（Uバーン）を意味する「U」という表示が出ている。郊外区間で既存の鉄道線を使う場合は、通常の鉄道と同じように速度も時速100km程度で走るLRTも登場している。

LRTとバスとの関係では、軌道の有無という違いはあるが、昨今では、1本の軌道で走行するゴムタイヤ方式のLRTが実用化され、フランスやイタリア、中国の諸都市で採用されている。勾配に強く、車体を軽くできるなど、ゴムタイヤを用いた特性を活かしており、こちらはバスの性格をもったLRTといえる。

重要な点は、先の広辞苑の定義にもあり、「他の交通手段との連続性を高めたもの」つまり、地下鉄やバス、あるいは自動車、自転車、徒歩も含め、結節点が整備され、その都市にあった形で、利用者の移動抵抗が最小限になったシステムだということである。このことは経済活動や高齢者の社会参加を促

し、都市の活性化に寄与する。従来からの鉄道とバスの上に立つLRTを用いることで、まちづくりを行うことができるのである。

4. 最近のLRTの動向

(1) 世界各地に広がるLRT

海外では各地でLRTの建設が進められている。1978年に世界初のLRTとされるエドモントンが導入して以降、新規に導入されたLRTの都市は全世界で120を越えている（図2）。これらの数値にはドイツやオーストリアなど、従来からの路面電車を改良したLRTは含まれず、世界中のLRTを旧ソ連などの路面電車も含めると、約390都市が存在する。

しかも、昨今のLRTの普及は、欧州のドイツやフランスといった国だけではない。欧州でも、ギリシャやアイルランドといった国も導入を進めているし、自動車交通主体のアメリカも着実に建設を進めている。もちろん、こうした都市のLRTは、他の交通モードとの結節点がよく整備されており、電停の両側にバスとLRTが発着して接続発車する形は珍しくない。スペインのヴァレンシアでは、

地下鉄線からLRTに同一ホーム上で乗換えることができる。

さらに、ごく最近では、トルコで導入都市が急増しているほか、北アフリカのモロッコ、アルジェリアといった国々でも新規開業が相次いでいる。2011年に開業したモロッコの首都ラバトのLRTに関していえば、渋滞した道路を尻目に、モロッコの伝統デザインの模様がいったシルバーの全長60mのLRVが市街を走り抜けている（写真1、2）。LRT導入前は道路全体がクルマであふれていたが、今では渋滞を避けるLRTの評価は高い。カサブランカでは、2012年の開業を目指してLRTを建設中であるが、話を聞いた市民は、LRTの開業を機に渋滞が減り、街の環境が良くなることを期待していた。

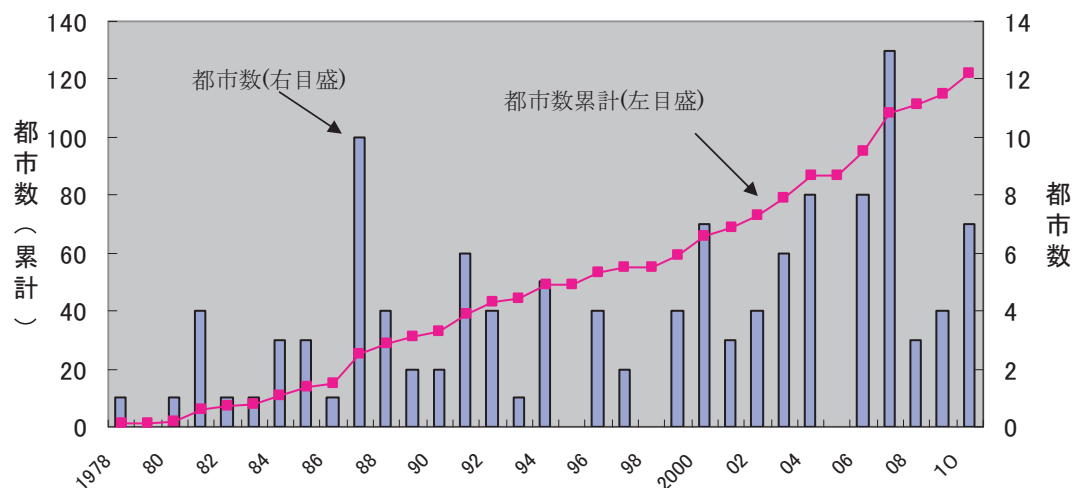


図2 世界の新設LRTの都市数



(2) 導入都市の多様化

LRTは中量輸送機関である。このため、LRTの導入が進められた都市は、概ね人口20万人から60万人程度の中規模な都市が中心であった。それより小さい都市ではバス、人口100万人以上の都市であれば地下鉄といったすみ分けが、これまでの一般的な認識だった。日本の路面電車でも同様の傾向である。

しかし、近年、LRTの導入都市は多様化している。1977年以前から路面電車として存在した都市、1978年から1999年に開業した都市、2000年以降に開業した都市という3グループに分けて、都市人口別の割合をグラフ

でみると、1978年以降のLRTは、人口200万人以上の都市が比較的多いこと、2000年以降に関しては、人口20万人未満の都市も増えていることがわかる（図3）。人口が200万人以上の大都市ともなると、すでに地下鉄をはじめとする通常の鉄道のネットワークが築かれている都市も多いが、それにもかかわらず、海外ではLRTの導入が進められている。

こうした背景には、LRTが大都市圏における通常の鉄道や地下鉄を補完するフィード輸送として活用されるようになったという事情がある。大都市圏であれば人々の移動距離は長く、そこでは通常の鉄道や地下鉄が有効になるが、都心部から放射状に広がる路線を横断する支線、大都市を構成する各地区のまちづくりと一体となった小規模な回遊線として、LRTはその役割を担う。パリ市内に2006年に開業したLRT、トラム3号線は、パリ市の南側をメトロを跨ぐように走る従来ない横串の路線で、大成功を収めた。今後は、パリ市を半周する形で延伸し、ロンドン行きのユーロスターのターミナルでもあるパリの北駅までを開通させる予定である。このとき、この3号線はパリメトロや高速地下鉄と合計15箇所で接続することになるという。

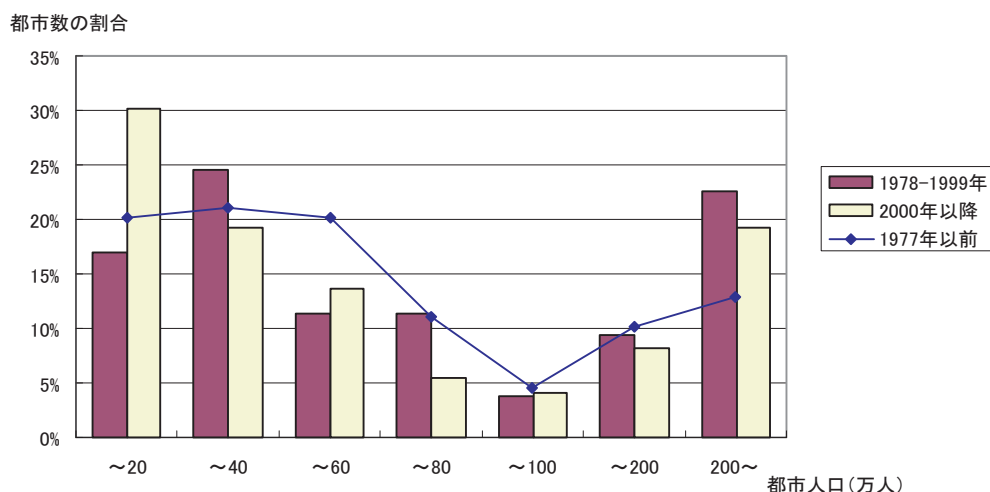


図3 路面電車・LRTが存在する都市の人口規模別の割合

5. 日本におけるLRTをめぐる動き

日本のLRTは、最初に述べたとおり、富山の後が続かない。一頃、全国各地でLRTを導入しようという声も出たが、そうした動きもやや霞んでしまったかにみえる。

しかし、既存の路面電車は、事業者の積極的な努力によって、低床車両の導入やバリアフリー化が進められており、広島横川駅前や高知駅前、熊本駅前など、駅前広場に乗り入れによる結節点も整備された。京都では、市営地下鉄の太秦天神川の開業とともに、京福電鉄の接続電停がバスターミナルとともに整備され、嵯峨野、嵐山方面の利便性が大幅に向上した。LRTとして統合されたシステムを目指す動きが徐々に広がっていることは確かである。

また、路線延長や新設に関しても、単に市長が夢を語ったり、市民団体が構想を示したりするというのではなく、地道に自治体が検討を進めたり、経済界なども巻き込む形で構想が具体化する例も出てきている。自治体が具体的な作業を進めている例としては、以前より検討を進めている宇都宮市のほか、札幌市などが新たな路線検討を開始している。また、東京都の豊島区や中央区のように、以前から構想されていたものを本格的に取り込むという動きもみられる。東京のLRT計画は、かつての都電のような東京を網羅する都市交通機関ではなく、それぞれ、池袋、銀座といった特定のエリアのまちづくりのツールとして回遊性を重視した点が特徴である。

さらに、中央政府の政策も大きく変化してきた。かつて路面電車の廃止を進めてきた政府は、1990年代に路面電車の見直しを開始したが、2005年になると、ともすると縦割りとみられていた国土交通省の鉄道局、道路局、都市地域整備局（現都市局）の3局と警察庁

の連携により「LRTプロジェクト」のスキームを立ち上げた。「LRT総合整備事業」として補助事業を一括採用し、場合によっては国費が5割程度の補助で支えることもできるのである。また、2007年に成立した地域公共交通活性化・再生法では、軌道高度化事業としてLRTの整備に向けた政策を明記し、富山ライトレールに続く、富山市の環状線の建設に適用した。中央政府は、次に手を挙げる地方自治体を待っている状態といってもいい。

6. おわりに—日本の都市交通の課題

以上のように、世界ではLRTが普及する中、日本でもLRTに対する動きがみられるようになった。地方都市はもとより、地下鉄整備が進んだ大都市圏でも、地下鉄を補完しながらまちづくりのツールとして、LRTの活用が期待されている。にもかかわらずLRTの導入がなかなか進まない。そうした事情の背景にある問題を考えると、LRTに限らず、今後の日本の都市交通システムの整備を進めるうえでの課題がみえてくる。このことに関して、最も重要と思われる項目に絞って、3点指摘しておこう。

まず第1に、高齢社会において維持可能なまちづくりを各都市がこれまで以上に真剣に考え、その中で地域に合った都市交通の役割を位置づけることである。LRTにせよ地下鉄にせよ、そうした都市交通システムはまちづくりとは切り離せない。自家用車に偏重した暮らしを変えていこうとすれば、人々の移動手段として、都市の規模に応じて、バス、LRT、地下鉄などの選択肢の組み合わせによって、さらに利便性の高い公共交通が必要だという議論になるはずである。

第2に、そうした議論を行なう中で、公共交通の整備が、民間ビジネスと全く同じよう

に単純に「赤字」、「黒字」によって判断されるべきものではないということを理解してもらうことである。初期投資の利払い額が嵩んだ地下鉄に対し、マスコミが「1日当たり〇〇万円の赤字」と書けば、多くの人は日々無駄が発生しているかの印象を受ける。しかし、そうした地下鉄によって得られる社会的な便益は必ずしも語られない。むしろ、LRTにしても地下鉄にしても、これらは都市の「装置」、インフラであり、都市全体でみて儲けがあるかどうかを判断するのは、今や世界の常識である。しかも、一定の人口集積のある都市であれば、運行経費を運賃で賄えるという意味で黒字を展望できる筋のよい公共事業である。

第3に、一旦自動車に依存してしまった都市において、公共交通を復権させるためには、改善できるところから手がけることである。バスや、バスと鉄道、地下鉄との間の接続ダイヤの見直しで既存の公共交通の利便性を高めれば、一定の効果はある。運賃の引下げも有効である。例えば、阪堺電気軌道は、2011年の1月から大阪市内と堺市内の間の運賃を290円から引下げ、全体を200円の均一運賃としたほか、高齢者割引制度も導入した。その結果、減少傾向にあった利用者は、1～3月で3.6%、4～6月で6.2%の増加をみた。

地方中核都市や大都市圏であれば、新規のLRT建設という選択肢が展望できるが、その場合も、あまり欲張りすぎないことが肝腎である。新しいプロジェクトに対してはさまざまな抵抗があるが、パイロット・プロジェクトであれば、関係者との調整も少ないし、政府の支援を受けることで建設費を安価に抑

えることができる。通常の地方自治体でも十分実現可能なのである¹。机上の空論ではなく、物事を確実に変革するためには、戦略性をもって一つ一つ地道に取り組む必要がある。

1 仮に5 km未満のパイロットプロジェクトを考えるとすれば、地理的な条件にもよるが、車両等も合わせて総工費は100億円程度（キロ当たり20億円程度）である。政府の補助スキームで概ね半額を国費で賄うことができるので、地元負担はその半額、市町村の負担はさらに小さくなる。しばしば、財源問題を理由に公共交通の整備に否定的な議論を展開する向きもあるが、政府の支援スキームや他のプロジェクトと比較したときのLRTのプロジェクトの費用の多寡が把握されていないことも多い。

平成24年度都市鉄道関係予算の概算要求について

国土交通省鉄道局都市鉄道課
浪岡 輝

1 はじめに

平成24年度予算は、「平成24年度予算の概算要求組替え基準について」（平成23年9月20日閣議決定）の中で、「ムダづかいの根絶や不要不急な事務事業の徹底的な見直しを通じ歳出全般にわたる改革に全力を挙げ、それにより確保された財源を用いて必要性や効果のより高い政策に重点配分するといった、省庁を超えた大胆な予算の組替えを行うことを基本とする」とされ、公共事業関係費等については一部を除き前年度当初予算比で1割圧縮するとともに、我が国経済社会の再生に向けてより効果の高い施策に予算を重点配分する取り組みとして「日本再生重点化措置」を実施するという概算要求基準が設けられるなど、都市鉄道関係予算を取り巻く状況は大変に厳しいものとなっております。

このような状況下で行った平成24年度概算要求について、予算要求額・要求内容を中心にして簡単に述べさせていただきます。

なお、以下の内容については、今後の予算編成過程において変更があり得ることをご承知おき願います。

2 平成24年度都市鉄道関係予算の概算要求について

(1) 都市鉄道整備事業費補助

都市鉄道整備事業費補助については、大都市圏における基幹的な公共交通機関として地下高速鉄道の整備促進やバリアフリー化等への対応を目的としております。

平成24年度概算要求においては、新線整備（仙台市東西線、福岡市七隈線延伸）、駅施設のバリアフリー化やホーム柵等の設置及び相互直通箇所における平面交差の立体交差化、折返施設の整備及び駅構内拡張等の工事を進めることとしており、要求額は188.6億円であり、そのうち112.1億円が「日本再生重点化措置」による要望額となっております。

(2) 都市鉄道利便増進事業費補助

都市鉄道利便増進事業費補助は、都市鉄道等利便増進法により、利用者や地域の声を反映しながら関係者の利害を調整しつつ、都市鉄道が抱える問題を解決する「都市鉄道利便増進事業」の実施に必要な経費を補助することによって、都市鉄道等の利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりある都市生活の実現に寄与することを目的とするものです。

平成24年度概算要求においては、横浜市西部・神奈川県央部と東京都心部のアクセス改善を図ること等を目的とする「相鉄・JR直通線」、「相鉄・東急直通線」及び駅周辺の都

市側事業との整合性を取りつつ、駅施設の利用円滑化と交通結節機能の高度化を図る「阪神三宮駅」の整備事業を対象としており、都市鉄道利便増進事業費補助全体として49.0億円を要求しております。

(3) 幹線鉄道等活性化事業費補助（貨物線の旅客線化）

貨物線の旅客線化事業は、大都市圏における貨物線を旅客線化し、沿線地域の通勤・通学輸送を確保するとともに、都市機能の向上・活性化を図ることを目的としております。

現在、大阪外環状線（おおさか東線：新大阪～久宝寺間）の整備を補助対象事業としており、同線の南区間（放出～久宝寺間）は、第2種鉄道事業者であるJR西日本の運営により、平成20年3月に開業しました。平成24年度概算要求においては、残る北区間（新大阪～放出間）の整備を進めることとしており、幹線鉄道等活性化事業費補助全体として9.6億円を要求しております。

(4) 鉄道駅総合改善事業費補助

本事業では、鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るため、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に行われる鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等、駅機能を総合的に改善するとともに、人にやさしく活力ある都市の実現をめざし、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化（コミュニティ・ステーション化）を図るものです。

平成24年度概算要求においては、事業継続中の京急蒲田駅（京浜急行電鉄）及び甲子園駅（阪神電気鉄道）、関内駅（東日本旅客鉄道）の合計3駅について、鉄道駅総合改善事業費補助全体として3.0億円を要求しております。

(5) 駅のバリアフリー化の推進

駅のバリアフリー化については、現在、平成32年度末を目標とする新たな基本方針に基

づき、既存の鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、障害者対応型トイレの設置等を国・関係地方公共団体・鉄道事業者等の関係者一体の取り組みにより推進しています。このため、平成23年度に創設された「地域公共交通確保維持改善事業」により支援を行うこととしており、平成24年度概算要求においては、331.5億円の内数を要求しています。

そのほか、地下鉄に係るバリアフリー化設備の整備については、地下高速鉄道整備事業費補助（平成24年度要求額：188.6億円の内数）により要求しております。

(6) 鉄道施設安全対策事業費等補助金（鉄道駅耐震補強）

本事業では、今後発生が予測される大規模地震に備え、乗降客数が1日1万人以上の高架駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅の耐震補強を推進するため、鉄道駅耐震補強事業として16.1億円を要求しております。

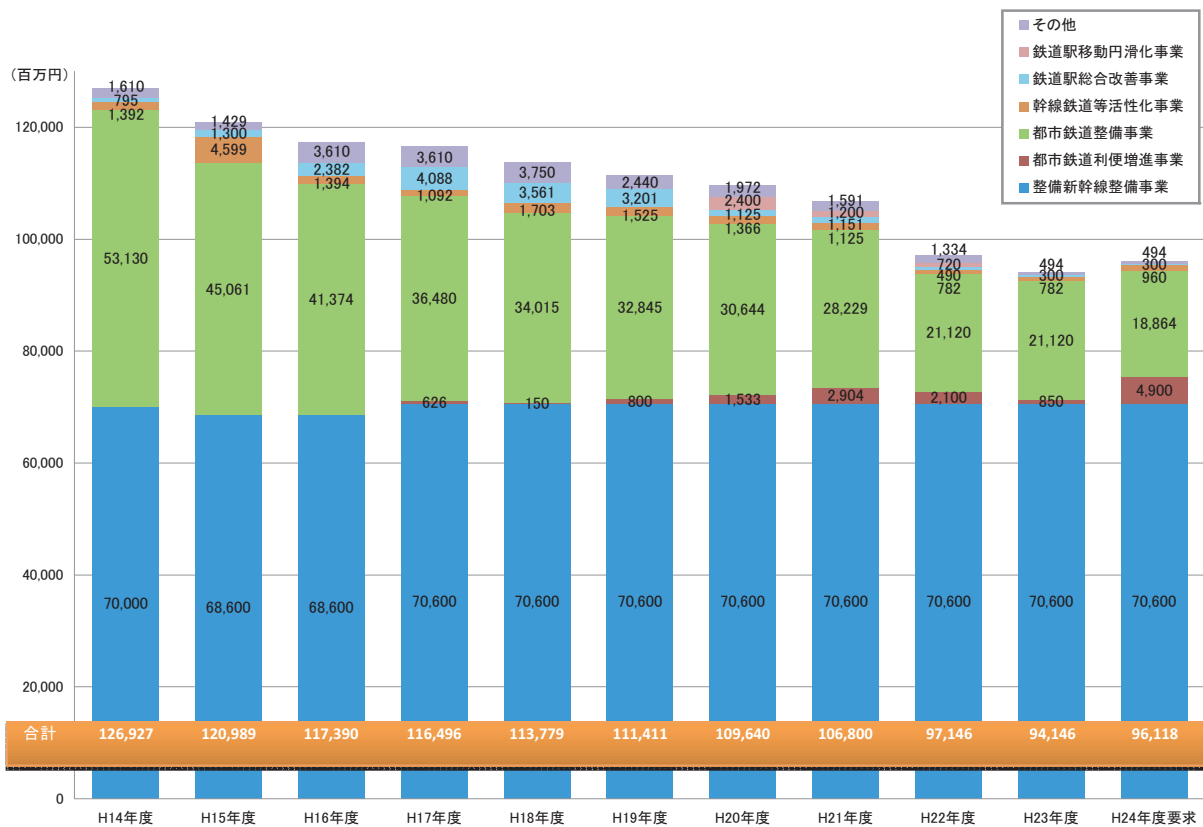
さらに東日本大震災の被害を踏まえ、発生の切迫性が指摘されている東海・東南海・南海地震の3連動地震や首都直下地震想定地域における橋りょう・高架橋の耐震対策についても推進していくため、鉄道施設緊急耐震対策事業として新規制度の創設を要求しております。

3 終わりに

簡単にではございますが、平成24年度の都市鉄道関係予算の概算要求について述べさせて頂きました。

平成24年度予算がより快適で安全な都市鉄道の実現に資するものとなりますよう、関係者の皆様のご理解・ご支援を賜ようお願いして、本稿の結びとさせていただきます。

鉄道関係公共事業関係費の推移（当初予算）



地下鉄事業に係る 平成24年度地方債計画（案）について

総務省自治財政局公営企業経営室
総務事務官 北川 雅人

1 はじめに

総務省において、9月30日に平成24年度地方債計画（案）を策定し、公表しました。

今回は、地下鉄事業に係る平成24年度地方債計画（案）の状況について、その概要を説明することとします。

※ただし、以下の説明はあくまで9月末時点における推計額であって、平成24年度の国の予算編成の内容、地方財政をめぐる動向に対応し、所要の修正が行われるものであり、最終的な地方債計画の内容は、大きく異なるものとなる可能性もあることをあらかじめお断りしておきます。

2 平成24年度地方債計画（案）について

平成24年度地方債計画（案）は、極めて厳しい地方財政の状況の下で、地域主権の確立に向け、地域に必要なサービスを確実に提供できるよう地方財源の不足に対処するための措置を講じること、地方公共団体が必要性の高い分野への重点的な投資を行えるよう、公的資金の重点化と市場における地方債資金の調達を引き続き促進しつつ、必要な地方債資金の確保を図るとの考え方により策定しています。

平成24年度地方債計画（案）における計画

額の規模は、14兆832億円で、前年度計画額に比べ3,492億円、2.5%の増となっています。

公営企業債に係る計画額については、上・下水道、交通、病院等住民生活に密接に関連する地方公営企業関係の社会資本整備を着実に推進するため、国庫補助事業の動向、地方公共団体の事業計画の動向等を踏まえ、2兆3,200億円を計上しており、前年度計画額に比べ80億円、0.3%の減となっております。

交通事業債計画額については、地方公共団体の要望等を踏まえた結果、全体額で2,403億円となり、前年度計画に比べ、46億円、2.0%の増となっています。

以下、地下鉄事業を中心に、交通事業債の平成24年度地方債計画（案）の内容について説明します。

(1) 公営地下鉄等・三セク地下鉄等分 1,551億円（前年度1,386億円）

ア 地方公共団体

地下高速鉄道事業、ニュータウン鉄道事業、都市モノレール事業及び新交通システム事業に係る建設改良費を対象としています。

建設改良費に対する他会計からの公営企業会計への出資については、経営基盤の強化を図るための出資に要する経費の額を、また他会計から公営企業会計への資本費の負担を軽減するための経費については、国庫補助金を受けて行われる事業及びこれに準ずる事業について地方財政計画に計上された公営企業繰出金に相当する経費の額を対象としており、

主な内容については次のとおりとなります。

- (ア) 地下高速鉄道等の出資に要する経費
地下高速鉄道事業、ニュータウン鉄道事業、都市モノレール事業及び新交通システム事業に係る建設改良費（ニュータウン鉄道に係る開発者負担金を除く。以下同じ。）の20%。

ただし、ニュータウン鉄道の平成9年度以前補助採択路線にあつては、建設改良費の10%。

- (イ) 地下高速鉄道等の補助に要する経費

・地下高速鉄道

国庫補助の対象となった地下高速鉄道整備事業に係る以下に掲げる建設改良費の35%。

- ① 平成2年度以前補助採択路線にかかる平成2年度以降建設分にあつては、工事又は資産の取得に要する経費の80%
- ② 平成3年度以降補助採択路線にあつては、工事又は資産の取得に要する経費に102%を乗じて得た額の80%
- ③ 平成元年度補助採択路線のうち第3種鉄道事業者が建設し、第1種鉄道事業者が譲渡を受ける路線にあつては、資産の取得に要する経費に102%を乗じて得た額の80%

・ニュータウン鉄道

国庫補助の対象となったニュータウン鉄道整備事業にかかる工事又は資産の取得に要する経費の80%（平成9年度以前補助採択路線にあつては102%を乗じて得た額の90%）の15%（平成13年度以前補助採択路線にあつては18%）

イ 公営企業に準ずる事業を行う第三セクター（地方公共団体の出資割合が1／2以上の法人に限る）

公営企業に準ずる事業を行う第三セクターが行う、交通事業に対する出資金、補助金及び貸付金は当該法人が行う軌道事業、自動車運送事業、鉄道事業及び船舶運航事業における建設改良費等（都市モノレール事業、新交通システム事業、ガイドウェイバスシステム事業及び臨港鉄道事業におけるインフラ部の建設費並びにニュータウン鉄道等事業における開発者負担分等を除く。）を対象としています。

出資金については、都市モノレール事業、新交通システム事業、ガイドウェイバスシステム事業、地下鉄事業（国庫補助事業として行う地下駅火災対策施設整備事業を除く。）、ニュータウン鉄道等事業、貨物線旅客線化事業、地方空港アクセス鉄道事業及び臨港鉄道事業の建設改良費の20%（平成9年度以前に補助対象路線として選定されたニュータウン鉄道の路線については10%）相当額（以下「標準出資額」という。）の範囲内としています。

補助金については、当該建設改良費から標準出資額を除いた額のうち、国庫補助事業として行われる地下鉄事業にあつては35%相当額、ニュータウン鉄道等事業にあつては15%（平成13年度以前に補助対象路線として選定された路線及び空港アクセス鉄道については18%）相当額、貨物線旅客線化事業にあつては16.2%相当額の範囲内としています。

(2) 資本費平準化債

379億円（前年度417億円）

供用開始後の施設に係る公営企業債のうち建設改良費の財源としたものの当該年度の元金償還金が減価償却費を著しく超え、かつ、経営上の収支に著しい影響が生じている場合における当該超える額を対象とするものです。

なお、平成20年度からは地下鉄事業に限らずすべての交通事業（軌道事業、鉄道事業、自動車運送事業及び船舶運航事業）が対象となっています。また、平成19年度までは当該年度に増加する資金不足額を限度に対象とすることとしておりましたが、平成20年度からはこのような制限をなくしています。

(3) 地下鉄事業特例債

83億円（前年度115億円）

公営地下鉄事業の経営健全化に資するため、一定の期間に発行した地下鉄建設改良費にかかる企業債の利子相当額を対象として地方債の発行を認めているものです。

(4) 資本費負担緩和債

115億円（前年度135億円）

供用開始後の施設のうち未利用のもの又は当該施設の利用率が著しく低いものに係る地方債の利子（建設利息及び地下鉄事業特例債の対象となるものを除く。）として、①原則として前年度末において資金不足額があり、当該年度の前年度に比べ資金不足額が増加すると認められること、②経営健全化の為に必要な努力を行っていることと認められること、③資本費平準化債を充当してもなお資金不足額があること、に該当するものが対象となります。

(5) 地下鉄事業経営健全化出資債

175億円（前年度177億円）

地下鉄事業の経営健全化に関する計画（地下鉄事業経営健全化計画）等を策定し、経営努力の徹底等により経営の健全化を図る地方公共団体の一般会計から地下鉄事業に対して行う出資に係る繰出しを対象としています。

(6) その他

100億円（前年度125億円）

上記のほか、自動車運送事業で89億円（前年度102億円）、路面電車事業で10億円（前年度21億円）、船舶運航事業で1億円（前年度2億円）を計上しています。

3 おわりに

依然として厳しい経営状況にある地下鉄事業ですが、平成24年度地方債計画（案）に、各事業者の事業計画を踏まえた所要額を計上いたしました。各事業者におかれましては、各種整備を通じて、今後とも安全運行の確保に取り組んでいただくとともに、利用者へのサービスの向上がより一層図られることを期待しています。

ICカード「manaca」について

名古屋鉄道株式会社 秘書広報部

1 manaca とは

manacaとは、名古屋鉄道(株)、名鉄バス(株)、豊橋鉄道(株)、名古屋市交通局、名古屋臨海高速鉄道(株)、名古屋ガイドウェイバス(株)の6事業者が導入したICカードの名称で、平成23年2月11日にサービスを開始しました。

manacaの名称は、「日本の真ん中をつなぎ、くらしの真ん中をつなぐICカード」をコンセプトに、日本の真ん中に位置する東海エリアの事業者が手をつなぎ合うことで、お客さまが利用しやすく、くらしの移動を便利につなぐICカードとして、覚えやすく親しんでいただけるよう名付けられました。

また、キャラクターについては、誰でも簡単に使えるICカードを想起していただくため、いわゆる“ゆるキャラ”的な表情が特徴のデザインを採用しています(図1)。



図1：ICカード「manaca」デザイン

2 manaca 導入後の現況

2月11日のサービス開始以降は、大きなトラブルもなく順調にご利用いただいております、manacaの名鉄グループとしての発行枚数も9月末時点で約80万枚に迫るなど、好調に推移しており、現在も順調に日々増加しています(図2)。

また、manacaのご利用割合につきましても、主要駅では定期が8割を、定期外が4割を超えており、移行のペースは、当初予想していたより相当早く、鉄道やバスをご利用のお客さまに、manacaという新サービスを好意的に受け入れていただけたと考えています。

3 manacaサービスの概要

(1) manacaマイレージポイントサービス

manacaは従来の磁気カードによるプレミアムとは異なり、電車やバスの1カ月間のご利用実績に応じてポイントを付与するmanacaマイレージポイントサービスを導入しています。manacaマイレージポイントは、毎月1日から末日までの利用金額や回数などに応じて、manaca交通事業者ごとに計算されます。算出されたポイントは合算

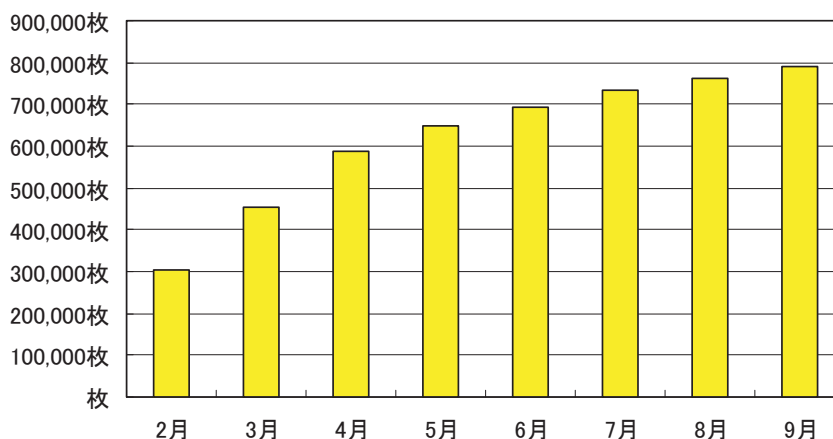


図2：名鉄グループのmanaca発行枚数の推移

し、翌月の10日以降、自動券売機などでmanacaにポイント還元することにより、次回から電車やバスのご乗車にご利用いただけます。ポイント還元後、ポイント残高はいずれのmanaca交通事業者でもご利用いただけます。

なお、manacaマイレージポイントの種類やポイント付与率は、各事業者により異なります（当社の付与条件は図3・4）。

当社では、これらご利用に応じた累進ポイント制とすることで、公共交通の利用促進につなげたいと考えています。

(2) 電子マネーサービス

manacaは、乗車券としての機能のほか、電子マネーとしてもご利用いただけます。

1ヵ月の利用金額	付与ポイント
0円 ～ 2,000円	利用金額の0%
2,001円 ～ 5,000円の部分	〃 2%
5,001円 ～ 10,000円の部分	〃 4%
10,001円 ～ 20,000円の部分	〃 6%
20,001円 ～ の部分	〃 8%

図3：利用金額ポイントの付与条件

1ヵ月の利用回数	付与ポイント
0回 ～ 10回	利用金額の0%
11回 ～ 40回	〃 3%
41回以上	〃 6%

図4：利用回数ポイントの付与条件

manacaをタッチするだけで、スピーディーにお買い物ができ、サービス開始以降も積極的に加盟店の開拓を進めています。駅ナカ、駅マエ、街ナカのお店や駐車場、自動販売機などを中心に、9月末時点での電子マネー利用可能拠点数は、名鉄分のみで約2,400箇所となっています。

また、加盟店の拡大とともに、1日あたりの電子マネー決済件数も順調に推移しており、乗車券機能同様に、お客さまへ着実に普及が進んでいます（図5）。9月末時点での1日あたりの電子マネー決済件数は約22,000件となっており、今後もさらに増加が期待できます。

4 名鉄グループ独自のサービス「名鉄たまルン」

「名鉄たまルン」は、名古屋鉄道(株)、名鉄バス(株)、豊橋鉄道(株)のmanaca取扱窓口で発売する(株)エムアイシーが発行するmanacaのみの独自のサービスです（図6）。パソコンまたは携帯電話から「名鉄たまルン」に入会していただくと、同サービス加盟店でmanacaを使ってお買い物いただくたびに「名鉄たまルン」ポイントがたまります。

たまった「名鉄たまルン」ポイントは、1,000ポイントごとに1,000円分のチャージ券と交

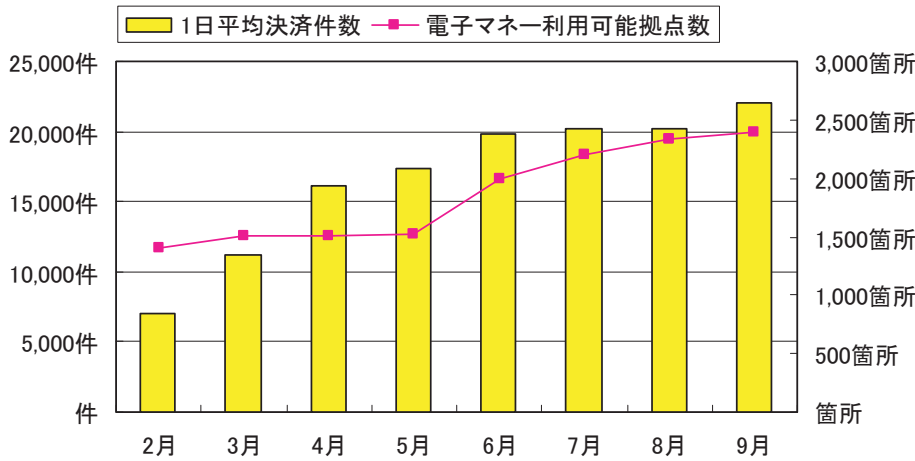


図5：1日平均決済件数及び利用可能拠点数の推移



図6：「名鉄たまらん」ロゴ

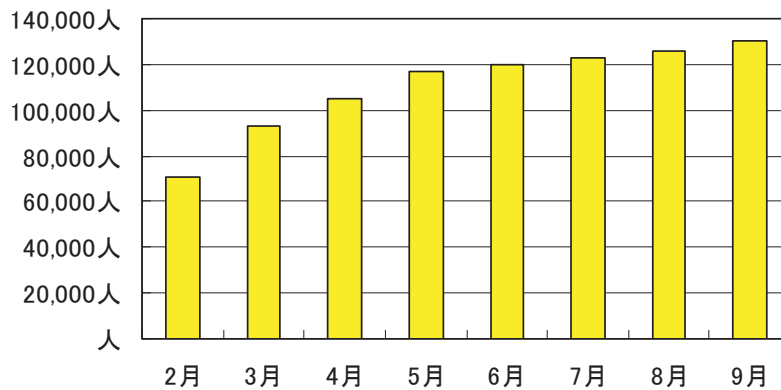


図7：「名鉄たまらん」会員数の推移

換することができ、manacaにチャージすることで、通常のカード残額と同様に電車・バスのご乗車や乗車券のご購入のほか、電子マネーとしてもご利用いただけます。

「名鉄たまらん」の会員数も9月末時点で約13万人に達するなど、現時点での浸透度としては十分な手ごたえを感じています（図7）。

また、サービス開始以降、「名鉄たまらん」ポイントが通常よりもお得にたまる、期間限定の各種キャンペーンを様々なかたちで実施しており、お客さまからご好評をいただいています。

さらに、4月からは全日本空輸(株)と提携し、「名鉄たまらん」ポイントと「ANA」のマイルの相互交換サービスを、6月からは(株)十六銀行と提携し、十六銀行のJ-Pointスタイル

における「J-マイレージポイント」から「名鉄たまらん」ポイントへの交換サービスを開始しました。これにより、「名鉄たまらん」ポイントをためる選択肢が増加することで、manacaをご利用いただいているお客さまの更なる利便性の向上を図っています。

5 その他の展開

乗車券機能及び電子マネー機能のほかにも名鉄グループの基盤を活かした様々な展開を進めています。

6月からは、名鉄協商(株)が運営するカーシェアリング・サービス「カリテコ」において、manacaを会員カードとしてご利用いただけるサービスをスタートしました（図8）。



図8：manacaで車のロックを開錠

名鉄グループが持つ公共交通機関網との密接な連携による“パーク&ライド”を一步進めた“ライド&カーシェア”という新しい地域交通ネットワークの構築を目指しています。

また、同社が運営する駐車場においては、かねてより推進している「パーク&ライド」の更なるご利用を推進するため、7月からmanacaを使った「パーク&ライド割引」サービスを実施しています。

6 manacaのこれから

現在、当社ではmanacaを使った様々な展開を構想しています（図9）。

まず、ICカードの相互利用として、平成24年春に東海旅客鉄道㈱の「TOICA」との乗車券機能の相互利用を実施するほか、平成

25年春には東日本旅客鉄道㈱の「Suica」との乗車券機能及びTOICA・Suicaとの電子マネー機能の相互利用を実施するとともに、その他全国の交通系ICカードとの相互利用についても実施する予定です。

認証分野では、名鉄不動産㈱が平成24年2月に完成を予定している分譲マンション「セントアース」において、manacaの高度なセキュリティ機能を活かし、エントランス扉の開錠やエレベーターの認証、宅配ボックスでの荷物の受取り、さらにマンション内ミニショップでのお買い物などを予定しています。そのほか、当社の社員証もmanacaと一体化させる予定であり、あわせて他社での社員証及び大学での学生証としての採用も視野に入れています。

また、電子マネー加盟店の開拓を積極的に推進し、商業分野における電子マネーの展開をさらに充実させるとともに、ICカードの機能を利用して様々なサービスと組み合わせることで、沿線地域との連携による展開も図ってまいります。今後もお客さまにとって価値あるサービスをご提供することで、毎日の暮らしに密着した、利便性が高く、使い勝手の良い「生活カード」を目指してまいります。

最後にmanacaの導入にあたり、ご尽力いただいた関係各社の皆様に厚く感謝申し上げますとともに、今後のmanacaの発展のためにさらなるご協力をお願い申し上げます。



図9：manacaの展開構想



◎20年ぶりのベルリン再訪 ＝分断都市から近代都市に変身＝

ジャーナリスト 大野 博良

今年の7月初旬、ほぼ20年ぶりにドイツの首都ベルリンを旅行した。ベルリンは東西冷戦時代を象徴する分断都市だったことで知られるが、既にベルリンの壁はほぼ全部が撤去され、ごく一部がモニュメントとして残されているに過ぎなかった。わたしにとっては冷戦時代の西ベルリンとの付き合いが深く、西ドイツで記者登録をしていた関係上、東ベルリンには簡単に入ることはできなかった。

今度の旅行ではベルリン郊外にある長男家族の家を拠点に、ベルリンを中心に回ったが、ちょうど、サッカーの女子ワールドカップ（W杯）のドイツ大会と时期的に重なり、日本代表の「なでしこジャパン」があれよ、あれよという間に勝ち進んでしまい、あろうことか、金メダルを獲得してしまった。ベルリン滞在中は天候にも恵まれ、空は抜けるような青さで染まり、日本のじわつとした何ともやりきれない暑さとは無縁の世界だった。ただ、20年という時間の経過はやはり、非常に重い意味を持っており、新生ベルリンにはなかなか慣れることはできなかった。

歴史に翻弄された街

ベルリンという街は人口が340万人余りと、人口の面では東京よりもかなり少ないが、東京23区の1.5倍という広大な市域を持ち、都

心部に多くの公園や水路があり、全体としてはゆったりした都市空間を形成している。ベルリンという名前の由来はスラブ語の池や湿地を意味する「ベルジーナ」という言葉からきていると言われ、もともとはベルリンを貫通するシュプレー川に沿った寒村にすぎなかった。1871年にプロイセン主導のドイツ帝国の首都となり、第1次大戦後のワイマール共和国時代には「黄金の20年代」と言われる絶頂期を迎えた。当時のベルリンは世界の映画産業の中心地で、芸術の都とも言われたが、第2次大戦では米英空軍の爆撃のほか、大戦末期にはソ連赤軍とのベルリン攻防戦で市街地は徹底的に破壊された。

ベルリンは戦後、米英仏ソ連の4カ国の共同統治下に置かれ、東西ドイツ分裂後はベルリンそのものも「西ベルリン」と「東ベルリン」に分断され、東ベルリンは東独の首都となった。しかし、ベルリンをめぐる悲劇は街の分割だけには終わらず、1961年8月には東ドイツ当局は突然、南北ベルリンを分ける境界線上に壁の構築を開始し、ベルリンは堅固な壁で東西に分断され、市民の自由な行き来が遮断された。わたしが初めてベルリンを訪れたのがこの分断時代の1975年だったが、当時は冷戦時代の真ただ中にあり、分断都市ベルリンがもとの1つの都市として再生する



ウンターリンデンから眺めた冷戦の象徴ブランデンブルク門

ことなどありえないような気がしたものだ。壁越しに見たブランデンブルク門は何とも異様な雰囲気醸し出していた。

ベルリンは広大な北ドイツ平原にあり、見わたす限り平地が続いている。そのベルリンにある最も高い丘は標高120メートルだが、実は戦争で破壊されたベルリンの建物などの残骸を積み上げて出来上がったものという。東日本大震災でも何千万トンもののがれきが発生し、その処理が震災復興の妨げとなっているが、こののがれきで出来上がった丘には、かつてベルリンにあった建物の3分の1のがれきがそこに埋まっているとされている。ベルリンではこの人工の山を「悪魔の山」と呼んでいる。

さま変わりのポツダム広場

古き良き時代のベルリンの中心地はポツダム広場だ。いわば東京の銀座に当たるこのポツダム広場は、第2次大戦前は欧州経済の中心地の1つとしてベルリンを代表する繁華街だった。しかし、第2次大戦で建物などが甚大な被害を受けたほか、ちょうど広場の真ん中を横切るようにベルリンの壁が築かれてしまったことから、ベルリンの壁が撤去されるまでは無人の野っばらとして放置されていた。

そのポツダム広場がベルリンの壁崩壊後、もともとの地の利の良さから、ベルリンの中心地として再び脚光を浴び、ソニーとダイムラー・ベンツなどが再開発事業を担当した。ソニーはこの地にオフィスビル、商業施設、映画館、高級アパートなどからなる複合施設「ソニーセンター」を建設した。このソニーセンターは日本の富士山を連想させる吹き抜けの巨大なドームを持っており、ドイツ現代建築の最高峰として知られ、現代ベルリンを象徴するスポットとなっている。

そのポツダム広場を北に行くと、東西冷戦時代の象徴であるブランデンブルク門があり、今はベルリン屈指の観光地として観光客でごった返していた。このブランデンブルク門をさらに西に行くと、広大なティーアガルテンの森が広がり、その中心を走る7月17日通りには戦勝記念塔ジーゲスゾイレが立っており、そこのてっぺんにある展望台に登ると、ジーゲスゾイレを起点として放射線状に幾つかの道路が真っすぐに伸び、ベルリンを一望することができた。わたしも登ってみたが、エレベーターがあるわけではなく、大変な思いをすることになってしまったが、その眺望の素晴らしさに疲れは吹っ飛んでしまった。

また、ブランデンブルク門を東にたどる



戦勝記念塔(ジーゲスゾイレ)から眺めたポツダム広場。山形のドームはソニーセンター



ブランデンブルク門から見たウンターデンリンデン

と、ウンターデンリンデン（「菩提樹の下」という意味）大通りがある。かつては東ベルリンにあり、街並みは基本的には20年前と変わらなかったが、ブランデンブルク門周辺は整備が進み、有名なホテルアドロンが再建され、その威容を誇っていたのが印象的だった。さらに、ブランデンブルク門の北にドイツの連邦議会（下院）ビルや首相府ビルがあり、その近くをシュプレー川が流れている。このシュプレー川の対岸にはベルリン中央駅が建設され、この一帯も大変貌を遂げていた。

冷戦時代には西ベルリン随一の繁華街で、わたしの会社の西ベルリン支局もあったクーダム通り周辺は最もなじみのある場所だったが、主要なベルリンの観光地から離れていることもあって、もう一つ、活気が乏しいよう



シュプレー川の観光船



ベルリンの壁をキャンパスにしたイーストギャラリー

な気がして一抹のさみしさを感じざるを得なかった。シュプレー川沿いのミューレン通りにはベルリンの壁を利用したオープンギャラリー（イーストギャラリー）があり、そこには118人のアーティストによる壁画が描かれている。

なお、あまり知られていないが、実はベルリンというのは運河の町で、かつては水運が盛んだった。その水路の中心がシュプレー川で、現在は観光船で賑わっており、川面から眺めるベルリンの名所旧跡も全く違った風情がある。1987年に皇太子殿下が昭和天皇の名代でドイツを訪問され、西ベルリンの各所を見学されたことがあるが、この際、ドイツ駐在の日本人記者の一人として特別に随行を許され、西ベルリン市内の運河網を見学したことがある。皇太子殿下は河川の水運事業の歴史に関心を持たれていたようで、西ベルリン市の担当者に専門的な質問をされていたのを覚えている。

対ドイツ戦での「なでしこジャパン」勝利にドイツ大ショック

わたしがベルリンに旅行する前、ドイツで女子サッカーのワールドカップが行われることは分かっていたが、あまり、日本では関心がもたれていなかった。しかし、ドイツに行っ

てみると、女子サッカーへの関心が極めて高く、ドイツは主催国として2回連続の優勝を目指しており、大会は非常な盛り上がりを見せていた。

ベルリンに到着した当時、日本は決勝トーナメントに進んだとはいえ、ドイツではほとんど関心を持たれてはおらず、ドイツ人はワールドカップの2回連続優勝を信じて疑わなかった。しかし、こともあろうに、準々決勝でドイツ・チームはなでしこジャパンと対戦することになってしまった。ドイツ人は誰もなでしこジャパンに負けるとは思ってはいなかったため、試合直前まで余裕たっぷり、レストランなどで私たちが日本人だとわかると、「せっかく日本からやってきたのに

……」と慰めの言葉をかけてきたほどだった。試合当日のドイツのスポーツ紙も、日本人選手とドイツ人選手との体格差を指摘し、なでしこジャパンとの試合は楽勝だと予想していた。

ところが、実際にふたをあけてみると、絶対に負けるはずのないなでしこジャパンに延長戦に持ち込まれた上に、1対0で敗北してしまった。翌日のスポーツ紙の見出しは「ショック!」という一言だった。公共テレビ放送もトップでドイツ・チームの敗北を報じ、コメンテーターはやり切れない悔しさをにじませていた。わたしとしては稀有の経験をさせてもらったわけだ。

省エネ・ローコストを実現する先端技術の開発に取り組んでいます。

■容易に設置できるミスト発生装置(ウルトラファインミスト)

微細な水滴を噴霧するミスト発生装置は省エネ・ローコストの空調装置です。駅コンコースや検修作業場など幅広くご利用いただけます。

**22 μ のマイクロミストで、周囲より2~4℃温度を下げます※
使用電力、CO2発生量は、エアコンの約8%※**

※ 噴霧ユニット設置場所の温度、湿度、風速により変化します

ミストを気流に乗せる、ファン併用型

- 気化が早いので、濡れ感を最小限に抑えることができます
- ミストにより冷却された空気を、冷やしたい所に届けます
- 気流による冷涼感も期待できます

液ダレ防止機構を装備

- 液ダレの原因となる、低圧での吹き出しを防ぎます

万全の水質管理

- 自動排水と、うがい運転で、水の腐敗を防止します

簡単な設置工事

- 移動式ポンプユニットで、どこでも設置可能です(注1)
- ユニット間は、高圧PEホースをカプラー接続するだけです
- 水栓にホースでつなぐだけで、完了です(注2)

注1 機器は屋内専用です。屋外に設置する場合は、ご相談ください。

注2 本設置の場合は、塩ビ管等による水配管をお勧めします。別途、ポンプユニットからの排水配管が必要です。



東京モノレール様 羽田空港国際線ビル駅



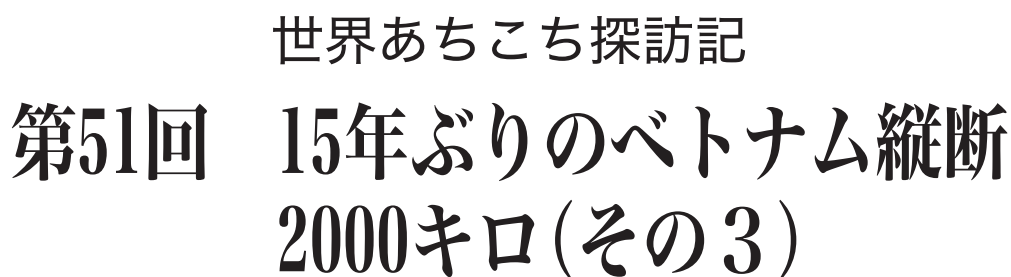
東日本トランスポート株式会社

〒171-0021 東京都豊島区西池袋 1-11-1
メトロポリタンプラザビル21F

開発事業部 営業開発部

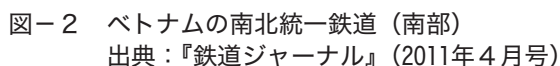
TEL 03-3988-4011 <http://www.ttech.co.jp>

鉄道が創る豊かな未来を先進のテクノロジーでサポートします。



ハーティンからドンホイ（現地調査
第3日）（図-2）

13時半、ドンホイのニャットレ川河畔にあるニャットレ=ホテルに入り、シャワーを浴びて、少し休む。ドンホイ駅を見るため15時に出発。ニャットレ川は青くて本当に美しい。



15時15分、ドンホイ駅に到着。ここでは高速鉄道の駅が在来駅に併設される計画である。ちょうど旅客列車が到着したところで、多数の乗客が下車し、ディーゼル機関車を切り離す。また北行きの貨物列車も到着し、この駅でディーゼル機関車を切り離す。ドンホイ駅が管理区分の境界（注16）なので、機関車の付け替えをするのだろう。ホーム沿いに並ぶ売店を見ると、ベトナムではブアイと呼ばれるザボンをたくさん売っている。このブアイは今は季節らしく、さっぱりしていてうまいので、食事のたびにベトナム人が注文してくれたため、名前を覚えたのである。こうして屋外で調査をしていると、カンボジアやエジプトの暑い時と同じで、放っておくと脱水症状になるので常に飲料水を飲んで水分を補給しないとイケない。（写真-37、写真-38）

32



写真-37 ドンホイ駅に到着した旅客列車のディーゼル機関車が切り離される（たぶん交換のため）。（ハノイ方を見る。2008年8月16日）

15時35分、駅長室に行き、ドンホイ駅について聞く。貨物は1日に300トンを取扱い、主要品目はセメントと肥料、木材で、南方面へ輸送される。旅客列車と貨物列車の最高速度は、それぞれ80km/hと60km/h、また平均速度は55km/hと40km/h以下とのこと。このあとドンホイ駅の南側にある跨線橋から駅構内全体を見ておく。単機のディーゼル機関車が、入れ換え作業のためなのか南に移動する。

そのあとドンホイ駅の南部に行き、幅の広い川をどのように渡ればいいのか、ルートを検討をする。ドンホイ駅に併設したあとは、海側には砂洲があるので、山側を通るルートの方が工事費が安くなると思う。屋外は16時半頃でも40℃あり、本当に暑い。

今日の調査が終了し、17時前にホテルに戻る。夕食までに時間があつたので、ニャットレ川の河畔を散歩すると、川岸から魚釣りをしている男性がいる。若いカップルともすれ違う。ニャットレ川を手漕ぎの小型船がゆき、船上生活者の船が浮かぶ。道路沿いに大きな看板があり、たぶん社会主義的な標語とともに、ホーチミンを含めた平板な人物画が描かれている。これは15年前と同じである。しば



写真-38 ドンホイ駅の売店では、今が季節のプアイ（ザボン）をたくさん売っている。（2008年8月16日）

らく歩くと、北爆で破壊されたが、そのまま残されている教会がある。もうベトナム戦争のあとは、このようなところにはしか見られない。1時間近く歩くと汗びっしょりになる。（写真-39）

部屋でシャワーを浴びてからベトナム人たちと夕食に出かける。今晚は、ニャットレ川に浮かぶ船上レストランへ連れて行ってくれる。またしてもベトナム人の若者たちは、海



写真-39 ドンホイのニャットレ川河畔には、ベトナム戦争時の北爆で破壊された教会がそのまま残っている。（東を見る。2008年8月16日）

産物を食べ、ウォッカの乾杯を始める。毎晩よく続けられるものだ。それにベトナム人男性のほとんどがタバコをよく吸う。ウォッカの乾杯を避けるために、私は清涼飲料水を飲んでた。氷がなくなったので同行のベトナム人の若者に追加するように頼むと、ウォッカやビールを冷やすためにバケツに入れてあった氷をグラスに入れてくれる。腹をこわす心配があったが、のどが渇いていたのでそのまま飲む。

ホテルに戻って調査資料の整理をする。明日はドンホイ駅から列車に乗ってフエ駅まで行き、さらに小型バスでダナンまで南下する予定である。

ドンホイからダナン（現地調査第4日）

(1) 朝から暑いドンホイ駅

2008年8月17日（日）、快晴。5時前に起床してシャワーを浴び、6時から朝食。7時にホテルを小型バスで出発し、約8分でドンホイ駅に到着。朝から強い日差しである。ドンホイ駅7時57分発のSE（注17）3列車に乗車し、フエ駅まで南北統一鉄道を走る予定である。（写真-40）

列車の発車までに50分ほど時間があったので、駅舎内やホームの売店、駅の構内を見て歩くと、ホームには南行の旅客列車が停車している。先頭からディーゼル機関車（1両）＋荷物車（1両）＋食堂車（1両）＋座席車（6両）＋コンパートメント車（4両）＋電源車（1両）の14両編成で、全車に冷房が入っている。7時16分に出発していった。

まだ時間があったので冷房がきいた2階の駅長室脇の特別待合室で冷たい水を飲みながら休憩する。待っていると、列車の到着する



写真-40 線路側から見たドンホイ駅の駅舎。サイゴン駅行きのSE 3列車に乗車する旅客がホームに集まってくる。ノンラー（円錐形の藁帽子）をかぶったベトナム女性は南部に多い。（北西を見る。2008年8月17日）

音が聞こえてきたので再度ホームにおりてゆくと、ハノイ～フエ間を走る南行の旅客列車が7時42分に到着した。先頭からディーゼル機関車（1両）＋食堂車（1両）＋コンパートメント車（6両）＋電源車（1両）の9両編成である。この列車も全車冷房で、南に向けて出発していった。

8時頃でも気温は37℃もあり、乗客はみんなホームの木陰で列車の到着を待っている。ホームにある売店を見ると、清涼飲料水や菓子類、ゴマが入ったセンベイ・ブアイ（ザボン）・ビール・ウォッカなどがある。（写真-41）

8時10分、南行のSE 3列車が低床ホームに到着する。1時間ほどの間に3本の南行旅客列車が到着するのは、この時間帯は列車本数が多いのだろうか。ドンホイ駅はベトナム鉄道（DSVN）の管理境界なので、ディーゼル機関車を中国製のドイモイから新型のシーメンス製に付け替える。6号車に乗車し、8時23分に出発。（写真-42）

（注17） SE = Special Express。



写真-41 ドンホイ駅のホームに出ている売店。飲み物や菓子類に混じってウォッカ（中央左）も売られている。左下はブアイ（ザボン）。（2008年8月17日）



写真-42 ドンホイ駅でシーメンス社製のディーゼル機関車に付け替えられたサイゴン駅行きSE 3列車。（ハノイ方を見る。2008年8月17日）

(2) コンパートメントの同乗者

私の席は3段寝台のあるコンパートメント式客車（冷房つき）で、すでに2人のベトナム女性がいた。同行の若いベトナム人技師のズン君にイギリス語で通訳をしてもらうと、2人ともダナンまで行くとのこと。名前と年齢を聞くと、1人はグエン=ティ=マイさん（60歳）、若い娘さんはフォー=チューさん（16歳）という。若いチューさんは、ダナン



写真-43 ドンホイ駅→フエ駅間でSE 3列車に乗車したとき、同じコンパートメントになったベトナム女性。左がグエン=ティ=マイさん、右がチューさん。テーブルの上には大きなブアイが載っている。（2008年8月17日）

でイギリス語を勉強しており、今日は4時過ぎにヴィン駅から乗車したそうだ。2人ともパジャマのような部屋着を着ており、一眠りしたあとのようだ。（写真-43）

せっかくなので、ズン君と一緒に先頭のディーゼル機関車の後ろについている食堂車に行く。通路を歩きながらコンパートメント式客車の中を見ると、支給された毛布をかけてまだ寝ている人が多い。横に2+2席配置の座席車が2両ついており、いずれも満席である。食堂車のあいている木製テーブル席に座り、ズン君にアイス=コーヒー（1杯7000ドン（注18）=約50円）を注文してもらう。壁のメニューを見ると、牛肉うどん（1万5000ドン=約110円）、缶ビール（1万ドン=約70円）などがある。周囲を見ると、乗客が麺類や目玉焼きの朝食をとっている。この列車の乗務員たちも朝食中。食堂車にいただけでベトナム人の朝食の様子がよくわかる。（写真-44）

食堂車からの帰りにこの列車の編成を調べると、先頭のディーゼル機関車（1両）+食

（注18） 1 ドン=約0.007円（2008年8月現在）。



写真-44 ドンホイ駅→フエ駅間で乗車したSE 3列車の座席車は、満席である。天井には映像モニターがついている。(サイゴン方を見る。2008年8月17日)



写真-45 ドンホイ駅→フエ駅間の車窓風景。一面に緑の水田が広がり、遠くに山並み（ラオスとの国境のアンナン山脈か）が見える。（西を見る。2008年8月17日）

堂車（1両）＋座席車（2両）＋コンパートメント車（8両）＋客車と電源車の合造車（1両）の13両編成である。この列車には観光目的の白人グループも多く、ほぼ満員でよく込んでいる。トイレは、西洋式と東洋式がある。客車はどうも中国製のような。

(3) かつての国境ベンハイ川

9時10分、6号車に戻る。線路は定尺レールであるが、軌道整備がよく行なわれており、乗り心地はなかなかいい。かつてベトナムを北緯17度線で南北に分けていた「国境」のベンハイ川を確認するために、通路に出て、西側の風景を見る。沿線は緑の水田が中心で、パパイアやバナナが植えられ、ゴムのプランテーションや養殖池もある。一面が緑の車窓である。（写真-45）

9時35分頃、トラス橋を渡る。はっきりしたことはわからないが、どうもベンハイ川らしい。川岸には魚を取る四つ手網が並ぶ。特別の施設はなく、普通の川としか思われない。かつての「国境」を越えて「南ベトナム」側に入ってゆく。

20分ほど走ると、ドンハ駅を通過する。遠

くに見える西側の山並みはラオスとの国境であるアンナン山脈だろう。10時15分、ベトナム国旗が掲揚され石の塔がある墓地を見る。そこには数多くの墓が規則正しく並んでいる。たぶんベトナム戦争の死者を弔う墓地^{とむら}だろう。沿線は、白っぽい砂地が多い。きれいな水が流れる川を渡る。日本のようにコンクリートで固められた岸ではなく、自然のままなのがいい。砂利を載せた川船がその川を下ってゆく。

10時20分、貨物列車が待避している駅を通過。車窓から見えるのは、遠くの山並みと白い地面、ところどころに池がある。ここあたりは墓地が多い。女性乗務員によるベトナム語とイギリス語の車内放送があるが、スピーカーが悪くて聞き取りにくい。そのあと大音量で音楽が流される。たぶんフエ駅停車を知らせるためであろう。5分ほどで音楽は止む。男性乗務員がコンパートメントの客にフエ駅到着を告げてまわる。

東側にフエ王宮が見え、フエ(人口114万人)市内を流れるフォン川を渡る。10時58分に19分遅れでフエ駅に到着。ここで白人観光客もかなり下車する。ホームの駅舎側には売店



写真-46 フエ駅の駅舎側ホームには、衣類や食べ物、飲み物の売店が並ぶ。(西を見る。2008年8月17日)



写真-48 フランスの植民地時代に建設され、洒落たデザインのフエ駅。ベトナムで最も美しい駅の1つといわれている。(南西を見る。2008年8月17日)



写真-47 フエ駅の構内は線間が舗装されているので、低床ホーム間の移動が楽である。(ハノイ方を見る。2008年8月17日)



写真-49 フエ市内のフォン川に架かるザービエン橋(ハノイ起点687.785km)。日本の経済・技術協力により1999年に架け替えられた。(北を見る。2008年8月17日)

が一行に並び、線間は舗装されている。列車は5分間停車して、11時3分に東に向かって出発していった。下車したあと駅長室で話を聞くと、このフエ駅では、旅客と貨物をあわせて1日に18往復を取り扱っているそうだ。駅長との話を終え、駅前に出ると、フランスの植民地時代に建設された洒落たデザインの駅舎がたっている。このフエ駅は、ベトナムで最も美しい駅の1つだそうだ。(写真-46、写真-47、写真-48)

フエ駅の近くに高速鉄道の駅を計画してい

るというので、フォン川に架かるザービエン橋に行く。この橋は、日本の資金と技術援助で架け替えられたものだ。近くの駅予定地を見ておく。外はすごく強い日差しで40℃もある。(写真-49) (2011年10月11日記)

京王沿線・三古刹めぐり

京王電鉄株式会社
鉄道営業部営業企画課
穴戸 栄治



1. はじめに

当社の鉄道事業は、新宿を起点とする京王線と渋谷を起点とする井の頭線からなり、東京都西部を中心に神奈川県北部にもまたがる84.7kmの路線において、1日約173万人を輸送しています。

京王沿線には高尾山薬王院、高幡不動尊、深大寺など有数の古刹があります。当社では、2011年6月1日から8月31日の期間、この歴史ある3つの寺院をめぐるスタンプを集めていただく「京王沿線・三古刹めぐり」を実施しました。これは、京王線・井の頭線の各駅で配布しているリーフレットをお持ちになり、高尾山薬王院、高幡不動尊、深大寺をめぐる、「記念スタンプ」と「プレゼント応募スタンプ」を集めていただくもので、今年で2回目の実施です。

「記念スタンプ」は、3つの寺院に設置されている仏教に関する3文字「戒」、「定」、「慧」のスタンプを集めていただくもので、3つ集めた方には各寺先着500名様に「京王沿線三古刹めぐり巡拝証」をプレゼントしました。それぞれのスタンプは一文字ずつ、高尾山薬王院有喜寺 大山隆玄貫首、高幡山明王院金剛寺 川澄祐勝貫主、浮岳山昌楽院深大寺 張堂完俊山主の直筆の書を元に制作し

ました。記念スタンプの3文字「戒定慧（かいじょうえ）」は、仏道修行に必要な三つの大切な事柄とされ、悪を止める「戒」、心の平静を得る「定」、真実を悟る「慧」で三学と呼ばれています。

戒定慧

記念スタンプの三文字「戒定慧」

「プレゼント応募スタンプ」は、3つの寺院に設置されている応募用スタンプをリーフレット内のプレゼント応募ハガキに押印してご応募いただくと、三寺院の貫首・貫主・山主の直筆色紙など素敵な賞品を抽選で80名様にプレゼントしました。

今回の沿線散策ではこの京王沿線の三古刹をご紹介します。



「京王沿線・三古刹めぐり」リーフレット

2. 高尾山薬王院 修験者の山・高尾山を象徴する信仰の聖域。

高尾山口駅から徒歩5分

ケーブルカー乗り継ぎ

高尾山駅から徒歩20分

ケーブルカーに乗り、高尾山駅へ。杉並木の山道を歩いていくと静かな森に囲まれて、高尾山薬王院が現れます。年間を通じて行事も多く、たくさんの参拝客で賑わう高尾山のシンボルのような存在です。



飯縄権現堂

高尾山薬王院は奈良時代の天平16年(744年)に聖武天皇の勅令により、東国鎮護の祈願寺として行基菩薩が開山した真言宗のお寺です。薬王院の名前は創建当初、薬師如来を御本尊としたことに由来し、高尾山薬王院は真言宗智山派の三大本山として知られています。

「飯縄大権現 (いづなだいごんげん)」が御本尊となったのは、南北朝時代の永和年間(1375年)のこと。京都醍醐山より俊源大徳が入山し、8000枚の護摩供秘法を行い、飯縄大権現を祀りました。以来、高尾山薬王院は薬師信仰とともに飯縄信仰の寺院となり、戦国時代には戦国武将の守護神として崇敬され、江戸時代になると徳川家との仏縁により隆盛を迎えます。飯縄大権現は、不動明王の仮の姿として衆生を救済する徳を備えた仏神で、諸悪を根絶する不動明王のほか、衆生救

済を施す迦楼羅天、富貴を授け疾病を除き夫婦和合の徳を施す歓喜天、先を見通す力を授ける荼吉尼天、さらに商売繁盛を授ける宇賀神、弁財天のそれぞれをあわせもった御本尊です。

高尾山薬王院には見応えのある建築物が点在しています。薬王院の中心となる飯縄権現堂は江戸時代に建立された社殿。飯縄大権現を安置する本殿と拝殿、幣殿の三殿が一体となる権現造りは江戸時代後期の代表的な社殿建築として知られ、東京都の有形文化財に指定されています。社殿全体が華麗で、特に上州花輪の彫工たちの手による豪華絢爛な建築彫刻がひととき目をひきます。また四天王門は重厚な姿をみせる三間一戸の八脚門で、門内には持国天、増長天、広目天、多聞天の四天王像が安置されています。四天王は須弥山(しゅみせん)に住む帝釈天に仕え、四方を守護する神といわれています。持国天は東を守り、彩色は青、増長天は南を守り、彩色は赤、広目天は西を守り、彩色は白、そして多聞天は黒で、北を守っています。



門内に四天王像を安置する四天王門

高尾山は飯縄信仰とともに、天狗信仰の霊山としても知られています。天狗は飯縄大権現をお護りする随身で、飯縄権現堂の前には大天狗、小天狗の像が立っています。除災開運、災厄消除、招福万来など御利益をもたらす力をもつといわれ、天狗伝説とともに古く

から崇められています。天狗信仰は、高尾山が修験道の道場であることから、修験者が深山幽谷に籠り、苦行を重ねる姿が天狗に見えたのかもしれません。

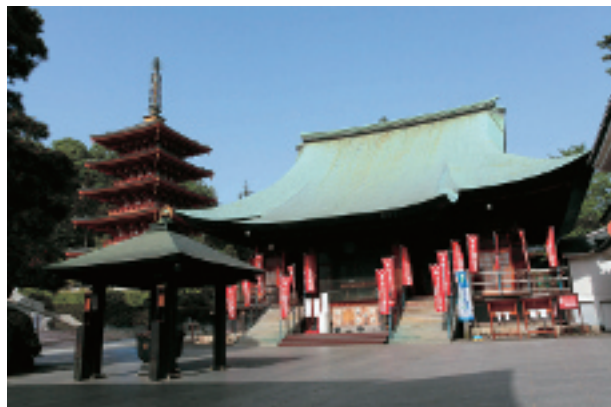


華やかな色彩の飯縄権現堂と大天狗像

3. 高幡不動尊 不動明王が鎮座する、関東三大不動尊の一つ。

高幡不動駅南口から徒歩5分

高幡不動尊はあじさいの名所としても人気が高く、広い境内はもちろんのこと、裏山の巡拝路にも200種7500株のあじさいがいっぱいに咲きます。関東三大不動尊の一つで、新選組の副長、土方歳三の菩提寺としても知られています。



不動堂

創建は今から1100余年も昔、平安時代初期にさかのぼります。慈覚大師円仁が清和天皇の勅願を受けて山中に不動堂を建立、不動明王を安置して東関鎮護の霊場と定めたのがはじまりとされています。古文書によると、奈良時代以前からとも伝えられている古刹です。建武2年（1335年）の大風で倒壊した山中の不動堂を、時の住僧儀海上人が麓の地に移し建てたのが現在の不動堂で、東京都最古の文化財建造物です。室町時代に入ると高幡不動尊は「汗かき不動」と呼ばれ、鎌倉公方をはじめ多くの戦国武将の崇拝を集め、さらに江戸時代に入ると「火防の不動尊」として広く庶民に親しまれるようになり、関東屈指の大寺院となりました。

丈六不動明王像が御本尊で、両脇には「こんがら童子像」と「せいたか童子像」を従えています。平安後期の作で、古来より日本一の不動三尊と称えられ、左右の両童子像とともに重要文化財となっています。この不動明王は木造坐像で像高2.85mもあり、両童子像も含めた三尊の総重量は1100kgにもなります。関東武士勃興期の豪快な作風で、不動明王像の厳しい表情が迫力満点です。この三尊は平成9年から4年をかけて1000年ぶりの修復作業を終え、今は静かに奥殿に安置されています。奥殿にはこのほか平安時代の大日如来像、歓喜天像が安置され、さらに多くの仏像・仏画や古文化財・新選組土方歳三関係資料なども展示されています。奥の大日堂には、その下で拍手を打つと妙音を響かせる鳴り龍天井や、土方歳三の位牌、襖絵なども拝観できます。



童子像を従えた迫力ある丈六不動三尊像

参道正面に建つ仁王門は室町時代の建立で、続く不動堂とともに関東でも稀な古文化財として、重要文化財に指定されています。五重塔は平安初期の様式で建てられた、青銅瓦葺き、総高45mの美しい塔。境内にはそのほかにも新選組記念碑や土方歳三の銅像、上杉憲顕の墓、お鼻井戸、芭蕉句碑をはじめとした史跡・文学碑なども多く、歴史・文学探訪を楽しむこともできます。また3万坪の境内は万葉集にも歌われた多摩丘陵の一角をとりこみ、四季折々の花木に恵まれています。また6月初めから7月初旬まで行われる「あじさいまつり」は知名度も高く、さまざまな色合いに咲く優雅なあじさいを鑑賞するために、多くの人で賑わいます。



6月初めからはあじさいが彩りを添える

4. 深大寺 清水湧き、武蔵野の木立に囲まれた古刹。

つつじヶ丘駅北口または調布駅北口から
深大寺行きバス「終点」下車

深大寺の周辺は週末ともなれば、お寺をとりまく自然を求めて、また名物の深大寺そばにひかれて家族連れなど、多くの方が訪れます。とてもなじみ深い深大寺ですが、実は東京では浅草寺に次ぐ古い歴史をもつ寺院といわれています。



本堂

創建は奈良時代の天平5年（733年）。満功上人により法相宗の寺院として開かれ、後に比叡山の高僧恵亮和尚が朝廷から深大寺を賜り、天台宗に改宗しました。深大寺の成り立ちについては、深大寺に伝わる「深大寺縁起絵巻」の中で、満功上人の両親のロマンチックな恋物語として語られており、深大寺の名は、その物語に登場する水神の深沙大王に由来します。深沙大王とは本来、疫病を除き、魔事を遠ざける力をもった神と伝えられ、その昔、経典を求めて天竺を旅したという玄奘三蔵法師が大河を渡るときに、深沙大王が救ったといわれています。寺号は寺域の周辺に湧く武蔵野の豊かな清水とこの深沙大王が結び付いたと考えられています。

御本尊は宝冠をいただき衲衣を通肩にまとった阿弥陀如来像で、本堂に安置されてい

ます。また、釈迦堂に安置されている銅製の釈迦如来倚像（重要文化財）は七世紀の制作と考えられ、関東を代表する白鳳仏として仏像美術史上でもたいへん貴重な仏像です。この像は明治時代になってから元三大師堂の壇の下から発見された仏像で、お顔立ちや流麗な衣文、若々しい青年を思わせる肉付きなどが白鳳期の仏像の特徴をよく伝えています。右手の2指が破損しているものの、それ以外はほとんど無傷で安置されています。また、静かな木立の中にひっそりと建つ深沙大王堂には、開創に由来する深沙大王像が祀られています。一般的にはどくろの胸飾りを付け、象皮の袴を穿いた忿怒の形相とされておりますが、深大寺ではそのお姿は秘仏として長い間大切に祀られています。



関東を代表する白鳳仏、銅製の釈迦如来倚像

山門は、正面に「浮岳山」の山号額を掲げる正門です。江戸時代の火災の際にも常香楼とともに被災をまぬがれた建物で、深大寺で一番古い歴史をもつ建築物。武蔵野ならではの重厚な茅葺き屋根が印象的で、屋根裏には元禄8年（1695年）に千人の寄進者と人足により普請が行われたと記されています。また、境内には、江戸時代の様式を色濃く残す鐘楼や、慈恵大師（元三大師）自らが刻まれた高さ2mに近い尊像を安置する元三大師堂など、数多くの建築物が散在しています。江戸

時代からの伝統をもつ深大寺そばは、武蔵野の豊かな湧水を利用して近隣の農民がそばを栽培し、そば粉を寺に納めたことがはじまりと伝えられています。上野寛永寺門主がこのそばをととても気に入り、「深大寺そば」の名が全国の諸大名に広まったそうです。



深大寺でもっとも古い歴史をもつ山門

5. 終わりに

ここまで京王沿線の歴史ある3つの寺院のご案内をさせていただきました。京王沿線には、ここでご紹介した以外にも魅力あふれる散策スポットがたくさんあります。皆さんも是非、都心からも近く緑豊かな京王沿線にお出かけください。

以上

カナダ・バンクーバーSKI TRAIN 調査団報告について（その3）

（社）日本地下鉄協会 リニアメトロ推進本部

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

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

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

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

同調査の実施から少し期間が経過していますが、皆様方のご参考になればとの思いで、2011年5月号（第189号）から複数回に分けて「カナダ・バンクーバーSky Train調査団報告書」の主要内容を取りまとめ、紹介させて頂いております。

初回の2011年5月号（第189号）では、第1章「調査団の概要」及び第2章「バンクーバーの概要」をご紹介し、2011年8月号（第190号）では、第3章「スカイトレイン（Sky Train）の概要」及び第4章「システムの導入理由」について紹介させて頂きました。

今月号及び次回号では、「スカイトレイン（sky train）の概要」について、ビジュアルな形でご紹介させて頂きます。

I Sky Trainの概要

- ① 開業：1985年（EXP線）、2002年（ME線）
EXP：エキスポ、ME：ミレニアム
- ② 路線：28.9km（EXP線）、20.5km（ME線）
地下：2.2km、高架：41.3km、地上：5.9km
- ③ 駅数：31駅
（地下：3駅、高架：24駅、地上：4駅）
- ④ 車両数：210両
（MK－1：150両、MK－2：90両）

運転両数：2両編成又は4両編成

- ⑤ 最急勾配：60‰
- ⑥ 最小曲線半径：本線70m、車庫線35m
- ⑦ 給電電圧：DC600V（±300V）第4軌条
- ⑧ 変電所数：本線23箇所、基地1箇所
- ⑨ 最高運転速度：80km/h（最高設計速度90km/h）
- ⑩ 表定速度：43.5km/h（EXP線）、42.8km/h（ME線）

II リニアモータとリアクションプレート

- (1) リニアモータ：強制風冷方式120～140kW程度（冷却ファンを2台取付）



リニアモータ下面

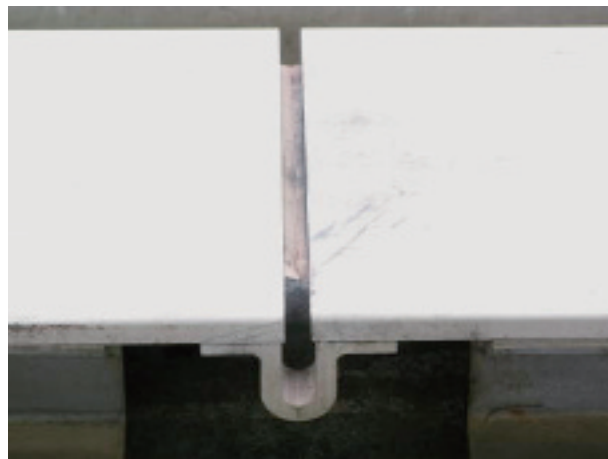
- (2) リアクションプレート：アルミキャップ＋鉄積層（加減速区間）



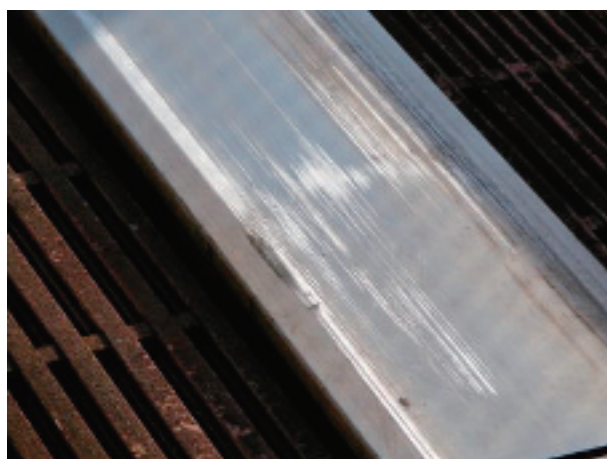
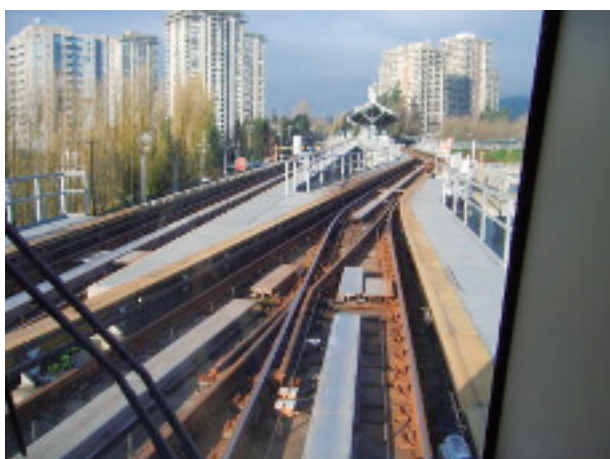
リアクションプレート断面
（アルミキャップと鉄積層：10分割）



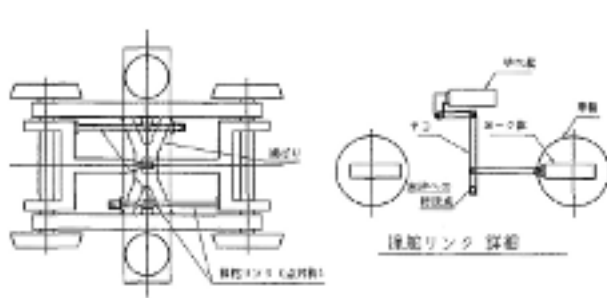
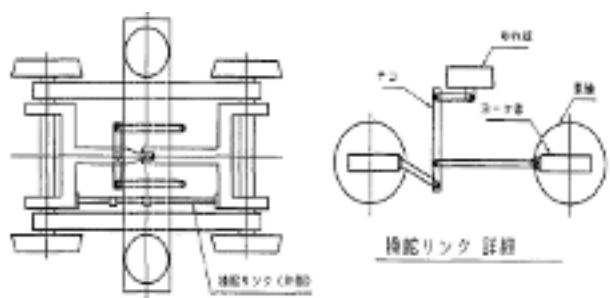
リアクションプレートとの接触防護



リアクションプレートの接続バー



Ⅲ 台車：リンク式操舵台車



IV 保守状況

(1) 全般

① 車両のオーバーホール周期

- (a) 検査周期：MK I 10～15年、MK II 5～7年
- (b) 検修期間：4週間、2ヶ月交代でMK I・MK II整備

② 輪軸組立保守

- (a) 車輪交換：5～6年(40～50万km)交換
車輪径小の場合ギャップ調整困難となるため車輪交換実施
- (b) 車輪摩耗代：片側20～25mm：MK I $\phi 485 \rightarrow \phi 440$ 交換
- (c) 車軸寿命：15～20年→圧入時失敗又は圧入力不足時に交換
- (d) 車軸軸受：検査周期 5年→車輪嵌替時に軸受交換MK Iは廃却、MK IIはメーカー整備

(2) ギャップ管理

① 車上管理

- (a) ギャップ測定：週1回オフピーク営業時間帯に試験列車にて測定
- (b) 管理値：LIM～RP隙間10～13mm（初期）
 - ・LIMコア部＝10mm：高さ管理5mm以下即調整
 - ・ゴム排障器＝6mm：RP接触可、ギャップ管理に利用
- (c) 異常時の対応：測定隙間が5mm以下→検測車ギャップ測定→レール削正
ゴム排障器接触痕検知→検測車ギャップ測定→レール削正

② 地上管理方法

- (a) 地上側にLIM高さの測定装置設置
地上側は長期傾向をみるので短期測

定不要。2週間／回頻度

車両側異常監視。主に車輪添削後のLIM高さ管理に使用。

(3) 騒音管理

① 管理方法

(a) 車上での騒音測定

騒音測定専任者（2名）が良好な車両を選び、車上で毎日1回測定。

地上側レール保守の場所を特定する。（騒音計手持ち測定）

(b) 地上での騒音測定

車外騒音は、定点で全車両の通過を測定し、不具合車両（車輪等）を特定し保守を行う。

② 騒音管理値

(a) 車内騒音

85dBAが限度も、90dBAを超えた場合レール研削。騒音が一定基準を超える区間を優先的に削正。

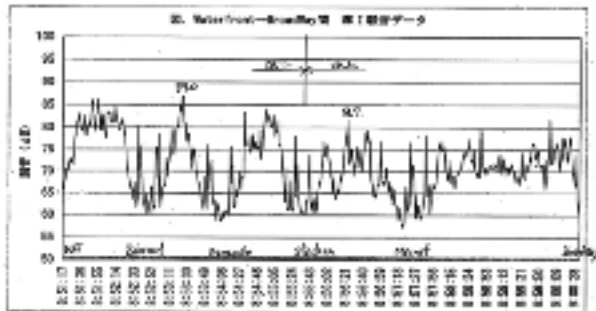
(b) 地上騒音

75dBAを限度としている。主に車輪フラットの確認。確認された場合は、車輪の転削を行う。

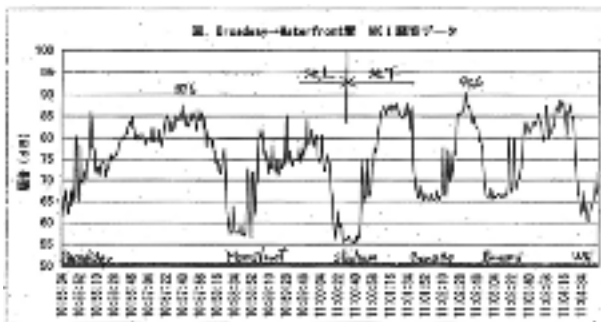
③ 車内騒音例：

Waterfront駅～Broadway駅間）6駅）

MK I

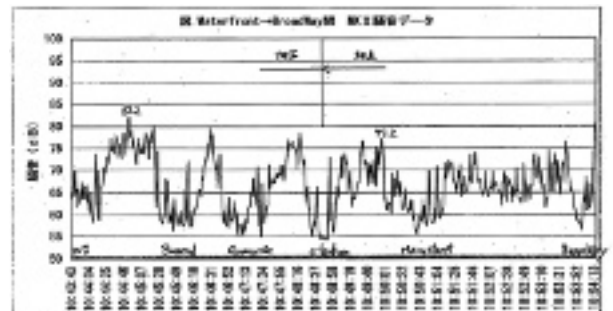


Waterfront 駅→Broadway 駅

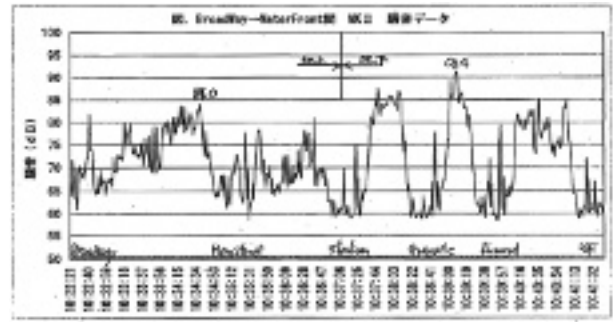


Broadway 駅→Waterfront 駅

MK II



Waterfront 駅→Broadway 駅



Broadway 駅→Waterfront 駅

車内騒音例

(4) 車輪管理

① 車輪の削正周期

(a) 8万キロ走行毎に転削

【理由】10～15%発生確立の管理：凹摩耗発生時すぐに削正が理想であるも、車輪寿命や転削コストなど不経済である反面、乗り心地の悪化につながる。この中で、凹摩耗発生確率が10～15%の範囲内に押さえるとうまく管理できることがわかった。この車輪削正周期が8万キロである。

② 削正要因

(a) ほとんど踏面凹摩耗：

凹摩耗は乗り心地の悪化につながる。

(b) 車輪フラット・フランジ直摩耗はほとんど発生しない。

フランジ直摩耗：操舵台車による。

車輪フラット：摩擦調整材による。

(c) 車輪削正：車輪在姿旋盤を用いて1回約4mm削正



Hegenscheidt社製 在姿旋盤



Simmon社製 車輪圧入機

(5-1) 軌道管理 (潤滑管理)

① 管理状況

- (a) 線路構造からグリースなどが使えず摩擦調整材が唯一の解決策
- (b) MK I 車両の 1 軸／車両の車輪踏面に固形摩擦調整材を取付。MK II 車両には取付け無し。→MK I と MK II の車輪踏面損傷状況・車輪摩耗等に差なし。
- (c) 車輪フランジ潤滑は不要。輪軸が操舵するのでフランジ直摩耗が発生しない。

② 期待効果

- ・騒音低減
- ・レール波状摩耗防止
- ・粘着係数の確保

③ 運用方法

- (a) バンクーバーは雨が多い都市で湿潤状態が自然に維持される。雨期（11月～3月）は摩擦調整材の期待粘着係数が降雨時と同等程度のため外している。



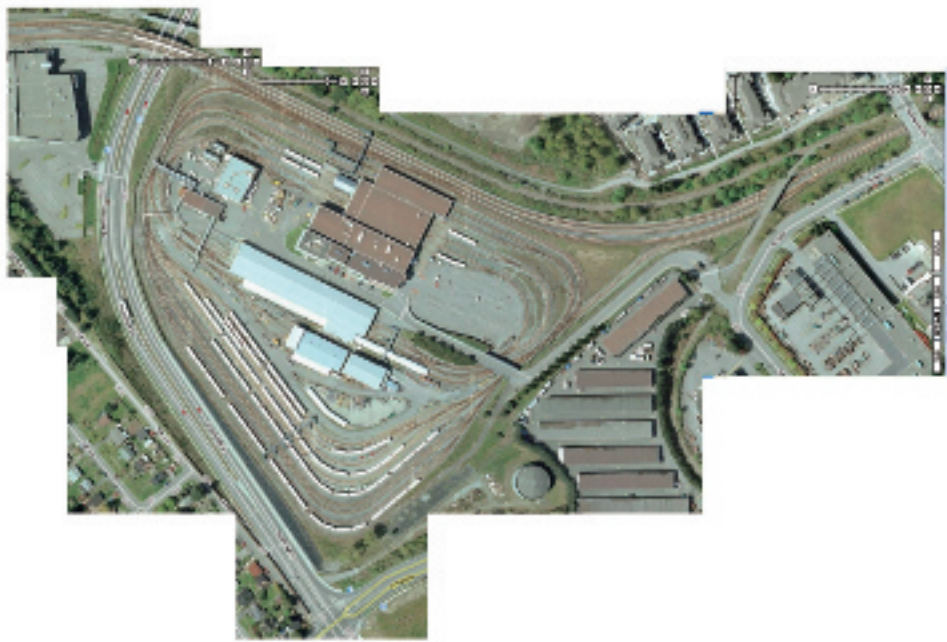
車輪踏面に向けて付けている HPF 個体摩擦調整材



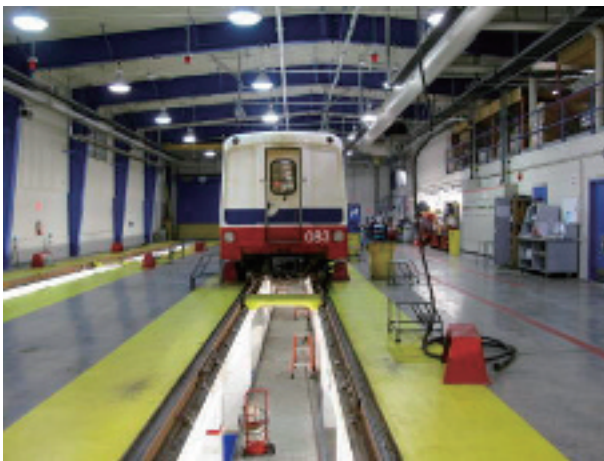
HHT 社の 8 頭式レール削正車



保線車両の例（軌道点検車両）



車両基地全景写真：Google



基地設備（ピット線）



車両基地（洗浄線）



基地設備（点検線）



車両基地（留置線）

VI 自動運転

(1) 指令体制

エドモント駅に隣接の車両保守基地(OMC)内の運行指令所で、エキスポ線とミレニアム線の全列車の運行・制御を実施

- ① 体制：本線運行指令（エキスポ線・ミレニアム線）、電力指令、車庫指令、駅務（乗客）指令と総合指令を設置。
- ② 人員：運行指令：2名。電力指令：1名、駅務指令：2名、車庫指令：1名、及び指令長：1名の合計7名体制。合計35名。
- ③ 勤務：24時間勤務（12時間交替、各指令を4時間毎にローテーション勤務）

(2) ダイヤレス運転

本線運行指令から全線（エキスポ線・ミレニアム線）を全自動ダイヤレス運転制御。

- ① ダイヤレス運転：混雑度に合わせた運転間隔で制御
- ② 最小運転間隔：100秒（設計75秒）
- ③ 移動閉塞方式：一定間隔の列車運行の維持
- ④ 駅乗客の混雑度に合わせて、本線（終端駅・駅間待機線）及び車庫の留置車両の適宜自動出入
- ⑤ 営業線遅延吸収：折返し駅停車時間調整等
- ⑥ 車庫指令：車庫内自動操車、自動連結・開放

(3) システム構成・機能

- ① 自動運転システムは、運行管理システム（SMC）と地上側の車両制御システム（VCC）及び車両搭載の車両制御システム（VOBC）で構成

- ② SMCはVCC・VOBCの管理、列車在線表示・列車制御（列車の出入庫、列車増発、列車の速度制限等）
- ③ ATCシステムで全列車の速度制御
- ④ 軌道間の交差誘導線でVCC－VOBC間の相互データ伝送
- ⑤ 移動閉塞方式（相互の速度・運転状態で間隔保持）

（以下次号に続く）

「Bトレインショーティーロマンスカー」 発売

小田急電鉄株式会社

小田急電鉄株式会社では、人気鉄道グッズの新作、「Bトレインショーティー ロマンスカー・RSE」を小田急グッズショップ「TRAINS (トレインズ)」などで、10月15日(土)から発売しています。

この「Bトレインショーティー ロマンスカー・RSE」は、株式会社バンダイの協力を得て製作しており、RSEの特徴である流線形の先頭車や、ダブルデッカー車両をミニチュアサイズで再現した4両編成のプラモデルです。また、「TRAINS」の限定商品として、実際と同じ7両編成で楽しむことができる専用缶に入った2個セットも発売します。

なお、小田急電鉄の車両を商品化した「Bトレインショーティー」は本商品で19作目となり、現役ロマンスカー全車種が商品化されました。

ロマンスカー・RSE (20000形) は1991年にデビューし、小田急線の新宿駅からJR東海の御殿場線を経由して沼津駅までを結ぶ「あさぎり号」を中心に活躍しています。



「2011年秋・冬 ゆるり散策、私鉄沿線 花と寺社めぐりスタンプラリー」を開催

民営鉄道9社合同企画

西武鉄道(株)、京王電鉄(株)、首都圏新都市鉄道(株)、東武鉄道(株)、東京メトロ、東京急行電鉄(株)、京成電鉄(株)、小田急電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)の9社は、2011年10月15日(土)から2012年2月29日(水)までの間、各社の沿線にある花と寺社の名所を巡り、最寄りの駅に設置されたスタンプを集めた方に抽選で自動掃除機、携帯型3Dゲーム機、首専用低周波治療器、花のタネをプレゼントするイベント「2011年秋・冬 ゆるり散策、私鉄沿線 花と寺社めぐりスタンプラリー」を開催します。

今回は、散策の際に立ち寄ってみたい各社のおいしい寄り道も紹介しております。フォトコンテストも同時に開催しておりますので、ぜひご参加ください。



「神戸再発見！ グルメラリー 神戸おいしいクロニクル」を開催

鉄道4社共同企画

阪急電鉄(株)、阪神電気鉄道(株)、山陽電気鉄道(株)、神戸電鉄(株)では、本年10月1日、神戸高速線が新体制での運営を開始してから1周年を迎えるのを機に、同線沿線エリアを中心とした神戸の歴史とグルメを巡る『神戸再発見！ グルメラリー 神戸おいしいクロニクル』を本年10月1日（土）から12月25日（日）まで実施します。

本企画は、開港以来、西洋文化を取り入れ独自の文化を発展させてきた街・神戸の魅力を、グルメという切り口でガイドブックの発行やスタンプラリーの実施などを通じて広く紹介し、地域の活性化に貢献することを目的として開催するものです。

ガイドブックでは、神戸のグルメのクロニクル（Chronicle：歴史、伝統、物語）を知られざるエピソードなども交えて年代記のように時代順に紹介するとともに、スイーツ・洋食といったテーマ別の特集や神戸エリアの観光名所やグルメスポットをわかりやすく記したマップなど、神戸の街を楽しく巡ることができる様々な情報を掲載しています。

また、駅とガイドブック掲載店舗を巡るスタンプラリーでは、集めたスタンプの数に応じて様々な賞品を進呈するなど、神戸の街を舞台に楽しくグルメ探検できるものとなっています。



阪神ロケーションサービスを開始

阪神電気鉄道株式会社

阪神電気鉄道株式会社では、阪神沿線の魅力をグループ施設とともに映像・写真作品を通して紹介していくことと、それによる沿線各所への誘客などの沿線活性化を目的として、グループが所有・管理する施設をロケ地（撮影場所）として提供し、映像・写真撮影をサポートする「阪神ロケーションサービス」を開始しました。

阪神電鉄グループには、都心部・住宅街・ローカルなどバリエーション豊かな駅を初め、歴史あるレンガ倉庫などの鉄道関連施設、商業施設や、全国的に名高い阪神甲子園球場、自然溢れる六甲山上のレジャー施設といった、個性溢れるスポットがあります。これらをロケ地として提供すると同時に、制作者の方が安心して撮影を行ってもらえるよう、撮影現場との調整、下見・撮影当日の立会までサポートを行うことになっています。

なお、この取組みは、社内で2009年より実施している事業化促進制度において、社員から提案されたアイデアが実現したものです。



【ロケ地の例】 尼崎レンガ倉庫

インバウンドキャンペーンの実施

東武鉄道株式会社

東武鉄道株式会社では、浅草駅の東武外国人旅行センターの来店者数が累計で10万人を突破したことを記念して、10月10日(月・祝)～12月10日(土)の間、「東武グループインバウンドキャンペーン」を実施します。

今回のキャンペーンでは、外国人向け企画乗車券を購入された方を対象に、東京スカイツリー周辺および日光・鬼怒川温泉で利用可能なクーポン券を特典として配布します。クーポンは東武グループの5施設で利用可能で、内容は以下のとおりです。

- ・東武鉄道……特急スペシア車内販売コーヒー1杯無料
- ・東京スカイツリー®インフォプラザ……オリジナル3Dポストカードプレゼント
- ・東武ホテルレバント東京……飲食施設料金20%割引
- ・東武ワールドスクウェア……ソフトドリンク1杯またはソフトクリーム1個無料
- ・日光レークサイドホテル……飲食施設料金20%割引

東武グループの各社がインバウンドの取り組みに共同で参画するのは初めてで、この機会に東武グループで展開している鉄道、ホテル、テーマパーク等の魅力を外国人のお客さまに体感していただき、充実した時間をお過ごしいただきたいと考えております。「世界一の東京スカイツリーから世界遺産の日光・鬼怒川温泉へ」、東武グループの提供する旅が楽しいものとなるよう、今後もグループ一丸となって、インバウンド誘致とおもてなし強化に取り組んでまいります

東急武蔵小杉駅ビル新築工事に着手

東京急行電鉄株式会社

東京急行電鉄株式会社では、8月から東急武蔵小杉駅ビルの新築工事を開始しました。

この駅ビルは、東急東横線・目黒線武蔵小杉駅人工地盤上部に新設し、2013年春の開業を予定しています。また、駅ビルの開業に合わせて駅上部階に新たな改札口を設置します。

駅ビルには、地域の子育て支援として駅直結の保育園や、民間学童保育施設の設置を予定しているほか、駅の乗り換えのお客さまにも便利な飲食店舗やサービス店舗の誘致を計画しています。

また、駅ビルは東西それぞれに隣接して建設中の西街区および東街区再開発建物とも接続する計画となっており、西街区再開発建物の一部のフロアについては、駅ビルと一体の施設として当社が運営します。市立図書館(川崎市)や屋上広場等を有する隣接再開発建物とつながることで、地域住民にとっての、暮らしの様々なニーズに応えられる施設を目指します。

建物名称：東急武蔵小杉駅ビル

規 模：地上3階

延床面積：7,630㎡

着 工：2011年8月

開業予定：2013年春



「サブウェイ・パフォーマー」活躍中！

～地下鉄の駅が音楽に包まれて楽しくなっています～

京都市交通局

京都市交通局では、地下鉄駅の賑わい創出と、京都市内を活動拠点にしている音楽活動家の活動場所の提供を目的に、地下鉄駅構内で演奏を披露していただく「サブウェイ・パフォーマー事業」を平成22年7月から実施しています。

「サブウェイ・パフォーマー事業」は、交通局が実施したオーディションに合格し、「パフォーマー・ライセンス」を取得した演奏者の皆様に、地下鉄駅烏丸御池駅及び京都市役所前駅で、すばらしい音色を提供していただき、地下鉄駅を活性化していこうとするものです。

1 事業化までの経過

地下鉄の駅は、もともと地下鉄の乗り降りだけのためのものでしたが、近年では、駅構内の空きスペースを有効活用し、収益を上げる「駅ナカビジネス」や、駅構内でのアート展示等の取組を進めているところです。

一方、本市では、京都の優れた文化芸術を通じて市民生活やまちづくりの取組を活性化し、京都を新たな魅力に満ちあふれた世界的な文化芸術都市として創生することを目指して、平成18年4月に「京都文化芸術都市創生条例」を施行し、条例に掲げた目標実現のための具体策を取りまとめ、「京都文化芸術都市創生計画」を平成19年3月に策定しました。この計画では、公共・民間施設の空きスペース等を活用し、市民が文化芸術に気軽に触れる都市空間の創出をめざすこととしています。

しかし、音楽芸術を発信する方々からは、「路上演奏を行っていたら施設所有者から迷惑がられた」、「演奏活動をしたいが、施設を借りるとなるとお金がかかる」といったことから、若手を中心として、発表の場に恵まれていないという事情がありました。

そこで、駅構内にパフォーマンススペースを設け、音楽活動を発表していただくことにより、駅構内の遊休地を明るく楽しい場所に生まれ変わらせるとともに、パフォーマーの音楽活動の機会を広げ、両者にとっての課題解決にも資するものとして、この事業を開始しました。

2 応募資格

「サブウェイ・パフォーマー」事業の実施にあたり、次の3点の条件に該当する方を対象として募集しました。

- (1) 住所地又は活動拠点が京都市内にあること（個人、グループは不問）。
- (2) 京都の音楽芸術の振興又は発信に資する活動（創作、発表等）を行っていること。（マイク、アンプ等は使用禁止、アコースティックでの演奏に限る。）
- (3) ソロ又は2～3名程度のグループでの応募であること。

3 審査方法

応募いただいた個人及びグループに対し、交通局職員及び財団法人京都市芸術文化協会から紹介いただいた音楽芸術の有識者を中心としたメンバーが、技術面・音楽に対する思い・地下鉄駅での演奏意欲等を総合的に審査しました。

4 平成23年度の取組

平成23年度は、46組のパフォーマーが活躍しており、アコースティックギターによる弾き語りのほか、日本の伝統である篠笛や、南米民族音楽、モンゴル民謡など、多彩なジャンルの音楽を披露していただいています。

また、日ごろは単独で活動しているパフォーマーを集めた、リレー形式等によるライブイベントも数日開催しています。



「ニュー・ブランシュ KYOTO ～パリ白夜祭への架け橋～」事業の一つとして実施（10月1日 烏丸御池駅）

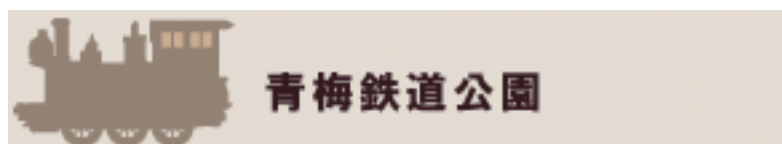


初代「キング・オブ・パフォーマー」の選出（5月29日 竹田車両基地）（地下鉄開業30周年記念事業において、決勝ライブを開催）



東日本大震災復興支援チャリティコンサート（4月5日 四条駅）

鉄道関連博物館紹介



青梅鉄道公園

青梅鉄道公園は1962年（昭和37年）に鉄道開業90周年記念事業として旧日本国有鉄道が開設した実物の鉄道車両を中心に保存展示公開しているユニークな公園です。

園内には、日本の鉄道発達史上欠くことのできない鉄道開業時に使われた蒸気機関車をはじめとする貴重な鉄道文化財（11両）が屋外展示されています。また、付属する記念館には、模型を中心とした鉄道の解説資料が展示され鉄道を目の前で直に楽しく理解できる施設となっています。

また、小さなお子様にも楽しんでいただけるように、ミニ「弁慶号」のほか乗り物の遊戯機器類が多数設置されています。

・記念館のご案内

鉄筋二階建ての展示室には、本物の80分の1の大きさに作られたミニチュアの町や山を新幹線や特急電車などの模型が走り回る「模型鉄道パノラマ」や各種の精密鉄道車両模型、鉄道に関するいろいろな知識を紹介する解説パネルなど、楽しんで鉄道を知ることができるコーナーがあります。

二階では、鉄道愛好団体による小規模な企画展を定期的におこなっているほか、青梅鉄道公園の展示車両を紹介するコーナーがあり、屋上には電動遊具と園内を一望できる展望台があります。



・おもな実物展示物のご案内

1872年（明治5年）、新橋～横浜間に開通した日本で初めての鉄道で使われた「3号機関車」（鉄道記念物）、明治期に外国から輸入され活躍したタンク式及びテンダー式機関車、大正期を代表する貨物用および旅客用の国産蒸気機関車、昭和の蒸気機関車全盛期に造られたローカル線用や幹線貨物用の機関車、国鉄の蒸気機関車では最後に新造された戦後生まれの勾配用機関車が展示され、歴史の蒸気機関車の流れがわかります。（合計8両）

また、今日では貴重な存在となっている、昭和初期に作られた国産電気機関車（準鉄道記念物）や東海道新幹線で活躍した初期の先頭車両があります。（各1両）

【110】



形 式：110形蒸気機関車

車 号：110

製造年：1871年（明治4年）

製造元：英国ヨークシャーエンジン社

1872年（明治5年）10月14日、新橋～横浜間に開業した日本で初めての鉄道に使われた10両のうちの1両で、3号の番号が付与されたことから「3号機関車」と呼ばれています。開業当時の機関車としてはこの機関車と「鉄道博物館」に保存展示してある「1号機関車」（150形）とともに、大変貴重な存在になっています。（鉄道記念物指定）

【5500】



形 式：5500形蒸気機関車

車 号：5540

製造年：1897年（明治30年）

製造元：英国ベイヤーピーコック社

明治後期から大正期の初めに旅客用として活躍した中距離用の蒸気機関車で、炭水車（テンダ）を連結しています。動輪は二組（B型）あり、高い位置に斜めにシリンダーが取り付けられ、機関車の大きさに比べて先輪のついている台車が長いのが特徴です。

明治期には連結器が螺旋（鎖）式でしたが、のちに自動連結器に交換されています。

【2120】



形 式：2120形蒸気機関車

車 号：2221

製造年：1905年（明治38年）

製造元：英国ノースブリティッシュ社

日露戦争の頃、今までより大きな力の機関車を必要とすることから造られたもので、中型のタンク式ながら動輪が3組（C型）あります。明治後期の代表的な機関車で使いやすく、別名「B6」の名で呼ばれていました。貨物や勾配区間用として活躍し、昭和30年頃まで入換用に使われていました。

【8600】



形 式：9600形蒸気機関車
車 号：9608
製造年：1913年（大正2年）
製造元：川崎造船

大正時代の標準形貨物用機関車（D型）で、国産独自の技術が各所に使われています。取り付け位置の高いボイラーはこの機関車の特徴で、火室面積を広げるために独特の設計になっています。四国地方を除く全国各地で784両が活躍し、『キューロク』の愛称で親しまれました。蒸気機関車が国鉄から最後になくなった昭和51年まで使われました。

【8620】



形 式：8620形蒸気機関車
車 号：8620
製造年：1914年（大正3年）
製造元：汽車製造

蒸気機関車が国産技術で製造されるようになり、本格的な標準形式として生まれた、大正時代を代表する旅客用機関車（C型）です。動輪の大きさも1600ミリと大きくなり、蒸気の力を車輪に伝えるバブルギアなど構造的にも成熟しています。一形式で687両製造されましたが、当園の『ハチロク』はこれらの中でも、最初に製造した栄誉ある1号機です。

【C11】



形 式：C11形蒸気機関車
車 号：C11 1
製造年：1932年（昭和7年）
製造元：汽車製造

蒸気機関車全盛期に造られた、近距離用の標準型タンク式蒸気機関車です。ターンテーブルで向きを変えなくても頻繁に往復できるように、作業性の良い広い運転台を採用しています。輸送量の少ない都市近郊や地方のローカル線で活躍したほか、貨車の入換用としても幅広く使われました。

【ED16】



形 式：ED16形電気機関車

車 号：ED16 1

製造年：1931年（昭和6年）

製造元：三菱電機・三菱造船

戦前に生まれた初期の国産電気機関車で、動輪が六組あるEF10形の小型版といえます。昭和初期は全体に電化区間は少なく、観戦の勾配区間やトンネルが多い区間として電化が進んだ上越線や中央線で活躍しました。最後の頃は、輸送量の比較的小さい南武線や青梅線で貨物列車を牽きました。この1号機は1980(昭和55)年に廃車され、現在残る数少ない黎明期の国産電気機関車として、準鉄道記念物に指定されています。

【E10】



形 式：E10形蒸気機関車

車 号：E10 2

製造年：1947年（昭和22年）

製造元：汽車製造

国鉄が最後に新製した、急勾配用の我が国最大の珍しいタンク式蒸気機関車です。太いボイラーや五組(E型)の動輪を持ち、カーブを曲がりやすくするため、中間の動輪にはフランジがありません。当初はバック運転を前提としたため、機関士席が通常の反対側に位置していました。奥羽線の板谷峠などで活躍しましたが、間もなく電化され長期に活躍することはありませんでした。

【D51】



形 式：D51形蒸気機関車

車 号：D51 451

製造年：1940年（昭和15年）

製造元：汽車製造

国鉄を代表する貨物用蒸気機関車です。製造技術が確立し性能も安定していたため、一つの形式としては我が国最多の1115両が製造されました。戦前から戦後にかけて全国で活躍した万能機関車です。両数が大いため、製造年次で形態に若干の相違点が見られます。昭和50年、この仲間が北海道で国鉄最後の定期貨物列車を牽きました。

【クモハ40】



形 式：クモハ40形電車
車 号：クモハ40054
製造年：1935年（昭和10年）
製造元：田中車両工場

東京・大阪地区の通勤輸送用として、1932（昭和7）年から導入された電車です。一両あたりの定員を増やすため、車両の長さを従来の通勤電車より約3m延ばして20mにしています。また、運転席が車両の前と後ろに1つずつ「両運転台」が特徴です。同じタイプの電車は、1978（昭和53）年3月まで青梅線でも走っていました。

【0系新幹線】



形 式：0系22形新幹線電車
車 号：22-75
製造年：1969年（昭和44年）
製造元：汽車製造

1964（昭和39）年に開業した東海道新幹線用に製造された0系の東京寄りの先頭車で、この「22-75」号は大阪万国博覧会の輸送のために増備されたうちの車両です。0系は『ひかり』として世界で初めて時速200kmを超えて営業運転した記念すべき車両で、全部の車両に動力となるモーターを取り付けた、世界的には珍しい電車方式の高速列車です。（この車両は展示のためにモーター等の床下機器を取り外してあります）



施設のご利用案内

場所と交通機関：

JR 青梅線 青梅駅の北側に連なる青梅丘陵の東端、青梅市永山公園の一角にあります。

東京方面からのアクセスは、JR中央線で立川駅から青梅線に直通する「青梅特快」や土曜・休日運転の「ホリデー快速おくたま号」のご利用が便利です。

青梅駅からの交通は下の案内地図に従って徒歩15分（途中、急坂があります）、もしくはタクシーのご利用となります。バスの便はございませんので、予めご了承ください。

マイカーでのご来園は、隣接する永山公園内の駐車場を無料でご利用いただけます。（台数に限りがありますのでご注意ください）

入 園 料：

100円（小学生以上）【団体20名以上 50円】

（身体障害者および70歳以上は無料）

開園時間：

3～10月 10：00～17：30

11～12月 10：00～16：30

休 園 日：

月曜日（国民の休日・振替休日の場合は開園し、火曜日休園）

年末年始（12月29日～1月2日）

特別開園：

新年（1月3日～7日）

春休み期間（3月26日～4月6日）

ゴールデンウィーク（4月29日～5月5日）

および10月1日が月曜日の場合は特別開園

お問い合わせ：

〒198-0041 東京都青梅市勝沼2-155番地

TEL：0428-22-4678 FAX：0428-22-4716



世界の地下鉄

—アリカンテ (Alicante)—

●スペイン (Spain)

人口：4490万人 ▷面積：50万5370km² ▷主要言語：スペイン語 ▷通貨：ユーロ ▷為替レート：
1ユーロ=105円 ▷一人当たりGNI：2万9290ドル

●アリカンテ市

イベリア半島南部、地中海に面した港町で、人口30万人（2010年）。バレンシア州に属し、バレンシア語では、アラカンテ (Alacant) とも称する。紀元前3世紀にカルタゴによって建設され、当時の町の名は、ギリシャ語でアクラ・レウケ（白い砦）と呼ばれた。第2次ポエニ戦争の結果、ローマの支配地となった後、711年から1296年までアラブの支配に服し、現在の地名はアラビア語からきている。アルミニウム等の工業が盛んであるが、温暖な気候でコスタブランカ（白い海岸）と呼ばれる地域の中心地であり、保養地、海水浴場としても知られる。

●地下鉄の営業主体

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana -FGV
Avda. de Villajoyosa, 2
03016 Alicante - Spain
Tel: +34-96-591-9804 Fax: +34-96-591-9801
URL:<http://www.fgvalicante.com>

●地下鉄の概要

アリカンテでは、アリカンテ市と隣のデニア市を結ぶ鉄道が18世紀末に狭軌地域鉄道として計画され、1914年によく開通した。1986年にはバレンシア市と近郊都市の都市鉄道を整備するために、Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) が設立された。その後この地区の発展に伴い、人口と交通量の急増に対処するため、1999年にアリカンテ市とその近郊都市を対象としたTram Metropolitana プロジェクトが決定され、旧来の鉄道の増強（複線化と電化）とアリカンテ市中心部へ地下鉄路線（地下駅4駅）を新しく建設して、従来の路線に接続することとなった。このプロジェクトにはL1号線からL9号線までの9路線の都市鉄道が計画案にのせられた。そして、2003年8月15日、Puerta del Mar～El Campello間（14km、13駅）のトラム運行が開始された。当初はディーゼル車で運行されたが、その後複線化と電化が実施された。2009年にはLucentrumから分岐し湾岸ループ線となるL4号線が開業し、現在、L1号線、L

3号線、L4号線、4L号線の4路線、52.32km（地下3.06km）、43駅（地下3駅）が営業中である。

L1号線はLucerosからBenidormまでの43.6kmを走る急行線で、最高速度100km / hで走行する。一方L1号線と線路を共用するL3号線は、LucerosからL1号線の途中駅Venta Lanuzaまでの路線で、各駅に停車する緩行線である。

アリカンテメトロは、都市中心部のLuceros～Sangueta間及びLa Isleta～Lucentrum間は複線となっているが、その他の区間は単線で、都心部はL1号線、L3号線、L4号線の3路線が同じ線路を共用している。

現在、終点のLucerosから西側方へEstacion Intermodalまで、地下区間670mが工事中で、近年中に完成する予定である。また、アリカンテ市内に新線となるL2号線が建設中である。この路線は、L1号線、L3号線と同じ線路と地下駅（4駅）を共用し、地上に出た後から北へ分岐する路線で、14駅を予定しており、途中、病院、大学などを経由し、終点Sant Vicent駅に至る路線である。

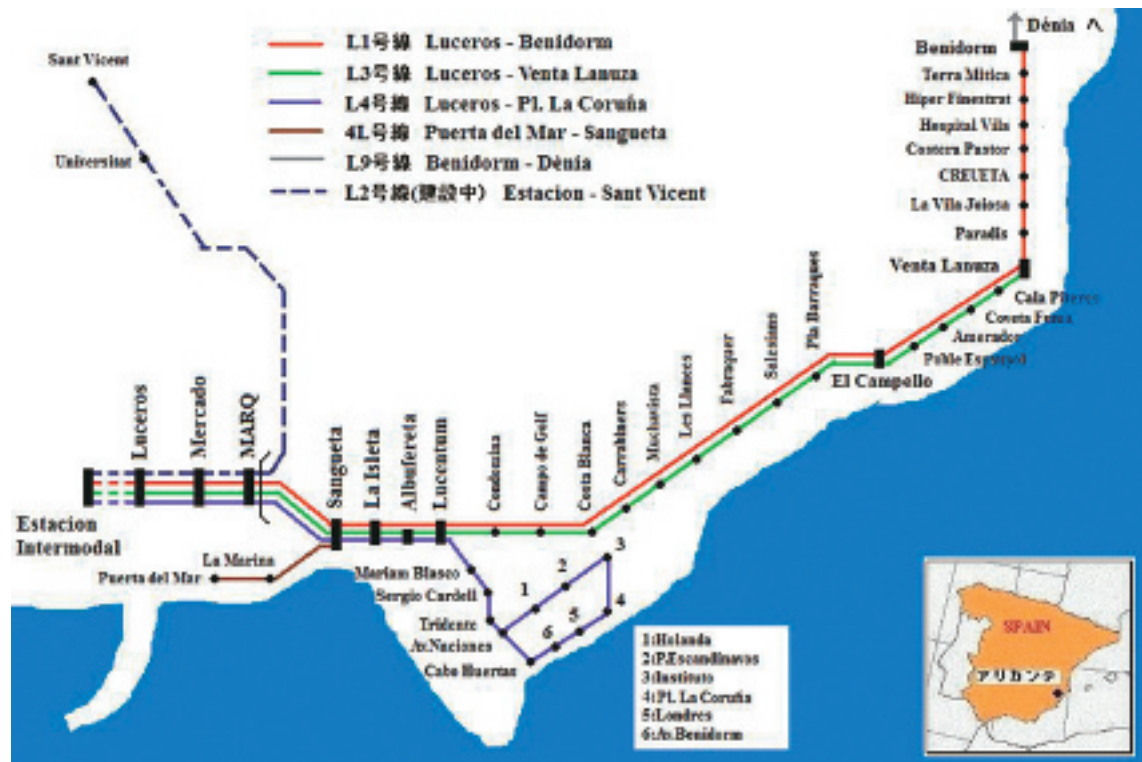
●データ

営業キロ：52.32km（地下3.06km）▷路線数：4▷駅数：43（地下3駅）▷従業員数：386▷運行時間：5：41-23：21▷運賃制度：ゾーン制▷輸送人員：4,551,679人（2010）

▷軌間：1000mm▷電気方式：直流750V▷集電方式：架空線▷運転保安：ATP▷最小運転間隔：15分▷車両数：60

●利用の手引き

乗車方法：窓口又は券売機で乗車券を購入し、自動改札機にかざして入場する。地上の停留所で窓口や券売機設備の無い所では、乗車時に車内に設備されている乗車券発券機で購入する▷運賃：普通片道1ゾーン1.15ユーロ～6ゾーン6.55ユーロ、トラベルカード（10回分）1ゾーン6.35ユーロ、TATカード1ゾーン31.30ユーロ▷乗車券：普通片道、普通往復（バーコード式なので改札機にかざして入場する）、トラベルカード、バレンシアカード、非接触記名式カード▷旅客案内：車内及びプラットホームにバレンシア語、スペイン語の案内表示がある▷利便設備：地下駅にはエスカレータ、エレベータ、スロープ等の設備がある▷その他：抜き打ち的な車内検札があり、不正乗車に対しては50ユーロの罰金が科せられる。また、もし車内の発券機が故障した場合は、検札員が乗車し乗車券を発売する。



L 3号線 Lucentum 駅に停車中の El Campello 駅行電車



4 L号線 La Marina 駅に停車中の Flexity 新型電車



Mercado 駅折り返し電車

高架を走る3両編成電車



Mercado 駅自動改札機（普通乗車券はバーコード式なので、カードリーダーのみで、投入口は無い）



10回券



30回券

人事だより

国土交通省（鉄道局）

○平成23年9月1日

技術企画課付

総務課国際業務室専門官

金丸 佳介

（総務課国際業務室専門官）

都筑 保勇

（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援
機構鉄道建設本部東京支社計画部計画課長）

○平成23年9月16日

国土交通事務次官

国土交通審議官

辞職

国土交通審議官

（免）国土交通事務次官事務代理

大臣官房審議官（鉄道局担当）

宿利 正史

（国土交通審議官）

北村 隆志

（総合政策局長）

大口 清一

（国土交通審議官）

小澤 敬市

（大臣官房長）

田端 浩

（観光庁観光地域振興部長）

○平成23年10月1日

総合政策局情報政策課長補佐

幹線鉄道課長補佐

大臣官房総務課長補佐

都市鉄道課長補佐

辞職（9月30日付）

（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援
機構経営自立推進・財務部経営自立推進・財
務企画課総括課長補佐）

都市鉄道課長補佐

堤 俊哉

（幹線鉄道課長補佐）

指田 徹

（観光庁総務課企画室課長補佐）

小幡 章博

（都市鉄道課長補佐）

栗原 弥生

（大臣官房人事課専門官）

土屋 是広

（都市鉄道課専門官）

田邊 道夫

（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備
支援機構経営自立推進・財務部経営自

辞職（9月30日付）

（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援
機構鉄道助成部助成第二課長）

鉄道業務政策課長補佐

総務課貨物鉄道政策室課長補佐

技術企画課専門官

関東運輸局鉄道部計画課長

安全管理官付鉄道安全管理官

出向

（人事院人材局交流派遣専門員）

総務課長

出向

（人事院人材局交流派遣専門員）

総務課企画室長

国土交通省（都市局）

○平成23年9月21日

九州地方整備局博多港湾・空港整備

事務所港湾施設分析評価官

○平成23年10月1日

大臣官房会計課公共事業予算執行管理室

課長補佐

街路交通施設課長補佐

○平成23年10月16日

大臣官房付・休職

（財団法人住宅リフォーム・紛争処理支援
センター住宅リフォーム・紛争処理研究所
研究第一部主任研究員）

立推進・財務企画課総括課長補佐）

棚橋 公一

（鉄道業務政策課長補佐）

原澤 正則

（総務課貨物鉄道政策室課長補佐）

岡部 聡

（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備
支援機構鉄道助成部助成第二課長）

小池 政美

（関東運輸局鉄道部技術第二課長補佐

兵藤 宜久

（安全管理官付鉄道安全管理官）

楠元 哲彦

（近畿運輸局鉄道部安全指導課長）

櫻井 俊樹

（総務課長）

山口 勝弘

（総合政策局公共交通政策部交通計画課長）

磯野 正義

（総務課企画室長）

村田 茂樹

（自動車局総務課企画室長）

高田 正志

（都市政策課大都市戦略企画室専門調査官）

奥原 誠

（総務課長補佐）

小林 健典

（自動車局自動車情報課長補佐）

瀬良 智機

（都市安全課長）

地下鉄有線・無線

★地下鉄情報★

各社の情報から編集

「にしてつ電車まつり」の開催

西日本鉄道株式会社

西日本鉄道株式会社では、「鉄道の日（10月14日）」にちなんだイベントとして、10月16日（日）に筑紫車両基地において「第18回にしてつ電車まつり」を開催します。筑紫工場の開放やミニ電車の運行、運転台体験コーナー、車両の部品販売など例年好評をいただいている企画のほか、本年は普段あまり目にすることのない「車両牽引車」が実際に車両を牽引する様子を見ることができます。

会場では、地元高校吹奏楽部の演奏、スタンプラリーのほか、電車を背景に乗務員の制服・制帽を着用して記念撮影コーナーや子供用のミニ電車を運行するコーナー等が設けられます。

伊勢志摩キャンペーン実施

伊勢志摩の地元観光協会等は平成25年の神宮式年遷宮に向け、伊勢志摩へのさらなる観光客増加を目指し、10月から半年間、「伊勢志摩キャンペーン」を実施することになっています。

7回目となる今回のテーマは『参る。泊まる。めぐる。伊勢志摩』で、期間は10月1日から来年3月31日までとなっています。

テーマの狙いは、伊勢志摩を訪れた観光客が「お参りをされた後、泊まり、巡っていただけるよう」ということで、「ゆったりとした贅沢な伊勢志摩の旅」を訴求するとともに伊勢志摩最大の魅力である「神宮」の関連行事や「自然」、「食」、「温泉」などにスポットを当てた情報の発信と、イベントや参加型プログ

ラムの紹介をすることになっています。また、主たるターゲット層は、団塊の世代を意識しながら、特に「女性グループ」とし、ターゲットエリアは、関西圏、中部圏を中心とし、首都圏からの誘客にも取り組みます。

「はまりんのたからもの」発売

横浜市交通局

横浜市交通局ではこのたび、オリジナルキャンデー「はまりんのたからもの」を発売しました。

このキャンデーは、交通局のバスや地下鉄の車両、横浜の観光スポットをモチーフに職人さんが一つ一つ手作りで制作しており、飴とは思えないほど精巧に表現されています。10種類のかわいいデザインのキャンデーは、横浜の新しいお土産となることが期待されています。

- ・自動車ver：車両デザイン（市バス・あかいくつ・ベイサイドライン、各1粒）
＋横浜の風景（3粒）＋はまりん（1粒）



- ・地下鉄ver：車両デザイン（ブルーライン・グリーンライン・市電 各1粒）
＋横浜の風景（3粒）＋はまりん（1粒）
- ・価格：自動車ver, 地下鉄ver, それぞれ7粒入りで各300円。セットで買うと500円

「関西インバウンド誘客連絡会」設置

関西の鉄道7社局（大阪市交通局、近畿日本鉄道(株)、京阪電気鉄道(株)、南海電気鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)、阪急電鉄(株)、阪神電気鉄道(株)）は、「関西インバウンド誘客連絡会」を設置し、相互に協力、連携して日本国外からのお客さまを関西へ誘致する取り組みを始めました。

関西国際空港株式会社等の協力を得て、4種類の「関西鉄道ネットワーク路線図」を作成し、平成23年10月1日から、関西国際空港をはじめ各方面で配布しています。

この路線図は、英語・韓国・朝鮮語、中国語（簡体字、繁体字）の4種類で、関西一円の鉄道路線図、大阪・京都・神戸の拡大路線図、主要な観光スポットや観光案内所などを掲載し、携帯に便利なポケットサイズ（210mm×99mm）に折加工してあります。またこの路線図は、観光誘致を目的とした各種団体が作成するパンフレット等にも掲載してもらう等幅広く活用してもらうことにしています。



「大津線感謝祭2011」を開催

京阪電気鉄道株式会社

京阪電気鉄道株式会社では、京阪グループのお客さま感謝イベント「ALL KEIHAN サンクスフェスタ」の一環として、11月3日（木・祝）に大津線の錦織車庫で「大津線感謝祭2011」を開催します。

「大津線感謝祭」は今年で9回目の開催となります。大津線の錦織車庫を一般公開し、鉄道車両や信号設備などの展示、車庫内での電車の運転体験、電車に乗っての洗車体験、鉄道に関するミニゲームなどを通じて、鉄道の魅力を体感していただけるほか、オリジナルグッズなどの販売も行います。

また、来年は京津線の開業100周年を迎えるにあたり、京阪電車大津線の歴史を振り返るパネル展示を実施するとともに、小学生のお客さまに感謝祭1日駅長をしていただくなど、盛り沢山の内容となっております。さらに、お客さまの写真を用いたオリジナルヘッドマークを作成し、実際に石山坂本線を運行する電車に掲出するイベントも実施します。



絵画列車「子どもたちの願いを乗せて」を運行

京都市交通局

京都市交通局では、公益社団法人京都市児童館学童連盟の協力を得て、地下鉄の車窓に

子どもたちの絵をのせた絵画列車「子どもたちの願いを乗せて」を運行しました。

この列車は、地下鉄烏丸線と東西線に各1編成で、子どもたちが「笑顔」をテーマとして描いた絵画を車窓の内側に掲示してあります。

なお、絵画列車第2部は、京都市内の保育園の子どもたちの描いた絵画を掲示し、平成24年1月中旬に運行を予定しています。



「地下鉄型羊羹と市営地下鉄1 day フリーチケット」発売

京都市交通局

京都市交通局ではこのたび、地下鉄開業30周年を記念して、地下鉄車両をあずき味の羊羹として商品化し、ポスターデザインを使用した「市営地下鉄1 dayフリーチケット」と合わせて発売した。

地下鉄型羊羹は大きさが縦5cm、横5cm、長さ14cmで烏丸線型及び東西線型各150輛ずつを販売する。価格は1本1,500円で購入



者には特典として、地下鉄開業30周年記念特製ハンドタオルがつく。

市営地下鉄1 dayフリーチケットは、大人券600円で地下鉄各駅頭で発売される。

駅広告看板枠を美術作品展示スペースに 近畿日本鉄道株式会社

近畿日本鉄道株式会社と近鉄グループでは、駅広告看板枠の新たな活用方法として、美術作品の展示スペースとして利用する試みを、奈良線石切駅で開始しました。

今回の取り組みでは、学校法人谷岡学園（神戸芸術工科大学、大阪商業大学高等学校、大阪商業大学附属幼稚園）の学生の作品を、石切駅上り4号線ホーム東側壁面に10面連続して展示しています。神戸芸術工科大学の卒業生の作品が1作品（大阪側端）、大阪商業大学高等学校のデザイン美術コースの生徒の作品が8作品、大阪商業大学附属幼稚園の園児の作品が1作品（奈良側端）となっています。

掲出は1年間を予定しており、これらの美術作品の展示により、駅がより明るくなり、利用していただくお客様にも楽しんでいただければとしています。



石切駅の壁面に掲出した美術作品

「龍勢祭り記念乗車券」発売 西武鉄道株式会社

西武鉄道株式会社では、アニメ「あの日見た花の名前を僕達はまだ知らない。」（以下「あの花」といいます。）の記念乗車券第二弾として『龍勢まつり記念乗車券』を、10月8日（土）より池袋・所沢・西武秩父の3駅にて5,000セット発売します。

この記念乗車券は、10月9日（日）、秩父市吉田の棕神社の例大祭で、アニメ「あの花」の作中で、主人公たちが結成したグループ「超平和バスターズ」が少女（めんま）の願いを叶えるため龍勢（手作りロケット）を打ち上げるシーンが登場したこと、今年、龍勢まつりでは、超平和バスターズが永遠の友情の願いを込めた龍勢を奉納することになりました。今回、これを記念してアニメ「あの花」龍勢まつり記念乗車券を発売します。

このアニメは秩父が舞台設定のモデルとなっており、秩父市内のさまざまな場所でアニメに登場する街並みや風景（ロケ地）を見ることができます。現在秩父地域では、これらのロケ地をめぐる「聖地巡礼」を楽しむ「あの花」ファンが増えていることから、秩父地域の更なる魅力を発掘するために記念乗車券を発売いたします。



「東北地方支援コーナー」を設置 大阪市交通局

大阪市交通局では、東日本大震災で被災した東北地方への復興支援として、平成23年10月5日（水）から市営地下鉄33駅の構内に「東北地方支援コーナー」を設置し、東北六県の観光地や名産品のポスターを掲出しました。

「東北地方支援コーナー」は、御堂筋線梅田駅ほか32駅の構内改札付近にある広告枠に設置し、青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島各県から提供いただいたポスターを掲出します。なお、ポスターは、季節ごとのはり替えを予定しています。

また、12月頃には地下鉄駅ホームの広告枠を活用し、東北地方の観光地や名産品をPRする電照広告の掲出を予定しています。

今後とも、東北地方の物産品の販売促進など被災地企業等への支援をはじめ、東日本大震災被災地の復興支援に取り組んでいく予定です。

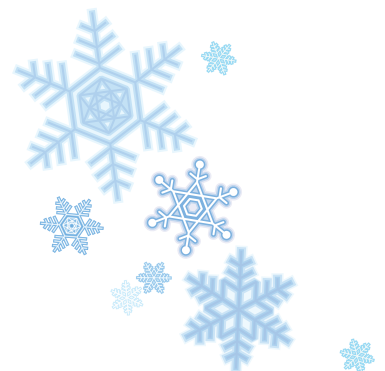
初心者向けウィンターハイキング体験を 南海電鉄株式会社

南海電鉄株式会社では、新たなハイキングファン発掘とハイキングスポット認知度向上を目的に、初心者向けのハイキング講習会と体験ハイキングを実施します。

第1回の体験ハイキングの舞台は樹氷で名高い冬の「奥河内」金剛山。事前にウィンターハイキングに向けた講習会を受講していただいた方を対象に、平成24年2月11日（土・祝）に金剛山のウィンターハイキングを体験していただきます。

登山の専門知識と、南海が持つ沿線ハイキングのノウハウを融合させることで「ハイキングに行きたいけど服装や装備がわからない」「どんなコースがあるかわからない」というハ

イキング初心者の悩みを解消し、ハイキングをはじめとするアウトドアのファンづくりを目指します。



業 務 報 告

●「鉄道フェスティバル」開催

18回目を迎える10月14日の「鉄道の日」に合わせて、今年も各地で多彩なイベントが開催されました。「鉄道の日」は明治5年10月14日に新橋～横浜間を初めて鉄道が走ったことを記念して平成6年に制定されたものです。

イベントの中心となる恒例の「鉄道フェスティバル」は10月8、9日の二日間、日比谷公園で開かれましたが天候にも恵まれ、多くの熱心な鉄道ファンや家族連れが秋の一日を楽しみました。

8日はオープニングセレモニーが開かれ海上保安庁音楽隊コンサートなどが行われました。そのほか会場内では親子で参加のゲーム大会やコンサートのほか鉄道車両のパネル展

示、「きかんしゃトーマス」のミニSL乗車会なども行われました。

また、エリアごとに全国の鉄道事業者、関連団体等の趣向を凝らしたブースが設けられ、鉄道の旅のPRや鉄道にまつわるアクションが行われたほか、鉄道関連グッズの販売には多くの鉄道ファンの長い列ができていました。

日本地下鉄協会のブースでは広報パンフレット「遊んで学ぼう地下鉄ガイド」と広報DVD「地下鉄こども探検隊」を配布したほか、名古屋市、大阪市及び京都市の各交通局の地下鉄関連グッズの販売も行われ人気を集めていました。



業 務 報 告

●国土交通省・地下鉄事業者意見交換会の開催

国土交通省鉄道局と地下鉄事業者の意見交換会が11月8日（火）開かれました。

国土交通省からは鉄道局都市鉄道課長他幹部職員が、また全国10の地下鉄事業者からは交通局長はじめ幹部職員が出席しました。

会議では（社）日本地下鉄協会の武林理事長、国土交通省鉄道局堀内都市鉄道課長のあ

いさつのあと、鉄道局都市鉄道課から平成24年度地下鉄関係予算概算要求について説明があり、続いて各地下鉄事業者からそれぞれが抱えている課題と現状について説明がありました。その後、出席者から活発な意見交換が行われました。



編集後記

秋本番を迎え、朝晩めっきり寒くなったかと思うと、また暑い日が続いたりこの時期は微妙な天気が続きます。今年は災害が続いたこともあり、何かと気分が晴れないことが多くなっています。しかし収穫の秋、スポーツの秋でもあります。

我が家近くの貸農園でもサラリーマン、定年退職者や主婦が暇を見つけては手入に余念がありません。野菜、果物の収穫はもちろんですが、気の合

う仲間と情報交換をしながら笑顔の会話が弾み、毎日の生活に張りが出るようです。ささやかな都市緑化で地球温暖化防止にも貢献といいことづくめで、いまや都市の新たなライフスタイルとなっているようです。未体験の方はこの際、ぜひ一度取り組まれてはいかがでしょうか。

どうぞ皆様、体調に十分お気をつけください。

SUBWAY（日本地下鉄協会報第191号）

平成23年11月30日 発行

編集・発行 （社）日本地下鉄協会

武 林 郁 二

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 〒101-0047 東京都千代田区内神田

2-10-12 内神田すいすいビル9階

03-5577-5182（代表）

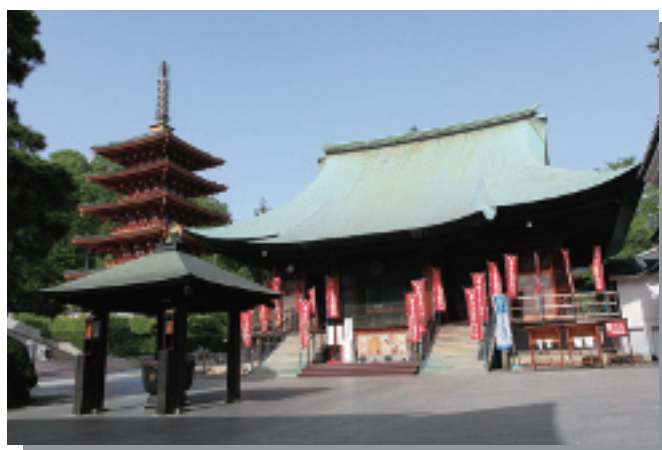
URL： <http://www.jametro.or.jp>

社団法人 日本地下鉄協会

京王電鉄株式会社



深大寺



高幡不動尊



高尾山薬王院



地下鉄 乗って、エコライフ。

都営交通



花粉対策募金

都営地下鉄内のお店や自動販売機で電子マネーを利用してお買い物をすると、その売上金の一部が「花粉の少ない森づくり運動」に役立てられます。

※このシールの張ってあるお店や自動販売機が対象



Pi!

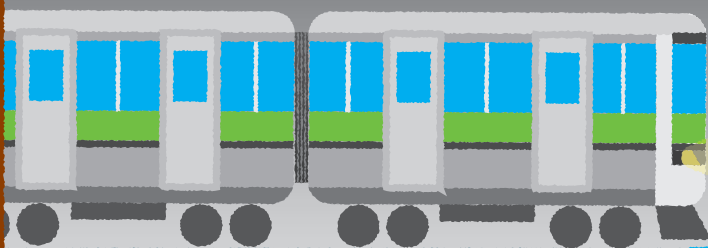


Pi!



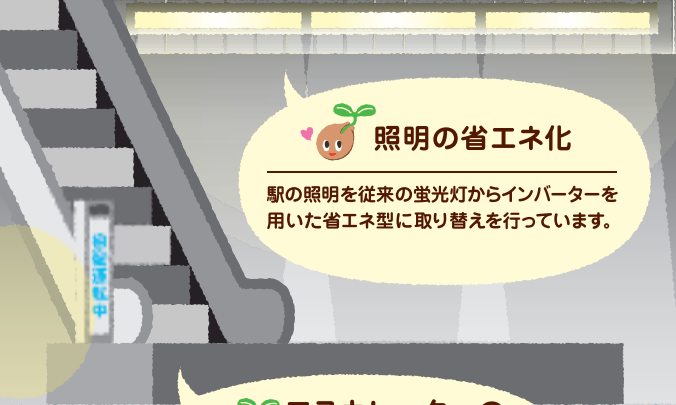
環境にやさしい車両

電力効率が良いモーターや軽い車両を導入し、省エネ化を進めています。



照明の省エネ化

駅の照明を従来の蛍光灯からインバーターを用いた省エネ型に取り替えを行っています。



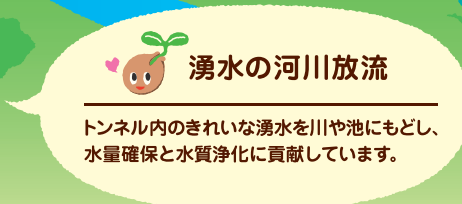
電力回生システム

電車を走らせるためのモーターをブレーキ時に発電機として動かせることで、走行エネルギーの省エネ化を図っています。



湧水の河川放流

トンネル内のきれいな湧水を川や池にもどし、水量確保と水質浄化に貢献しています。



エスカレーターの自動運転化

お客様の利用が比較的少ないエスカレーターは、利用時のみに運転する事で、省エネ化を行っています。



東京都交通局
おかげさまで都民の足100周年

「移動」を「エコ」に。
smart move