

# SUBWAY

● 日本地下鉄協会報 第186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

11  
2010



# SUBWAY

2010.11 目 次

|           |                                                                                                                                          |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 巻頭随想      | 持続可能なサービス提供に向けて<br>～改善型公営企業への取り組み～ ..... 3<br>横浜市長 ● 林 文子                                                                                |
| 論 説       | 低炭素型都市交通システムに向けて ..... 8<br>名古屋大学大学院環境学研究科教授 ● 森川 高行                                                                                     |
| 解 説       | I 平成23年度都市鉄道関係予算の概算要求について ..... 13<br>国土交通省鉄道局都市鉄道課 ● 浪岡 輝<br>II 地下鉄事業に係る平成23年度地方債計画（案）について ..... 16<br>前総務省自治財政局公営企業経営企画室 総務事務官 ● 大久保 正 |
| レポート      | I 京阪電車開業100周年記念事業について ..... 19<br>京阪電気鉄道株式会社経営統括室広報宣伝担当 ● 松崎 真后                                                                          |
| 現場から      | I 京都市営地下鉄四条駅リニューアル事業について ..... 24<br>京都市交通局 高速鉄道部技術監理課 ● 松村 秀一                                                                           |
| コーヒータ임    | I ◎日本で最もホットな観光地・高知 ..... 31<br>ジャーナリスト ● 大野博良<br>II 世界あちこち探訪記<br>第46回 マニラの都市鉄道（後） ..... 36<br>(社)海外鉄道技術協力協会 ● 秋山芳弘                       |
| 沿線散策      | 東京メトロのウォーキングイベント<br>～メトロの駅から楽しく歩こう～「東京まちさんぽ」 ..... 44<br>東京地下鉄株式会社 営業部営業推進課 旅客誘致担当 ● 青山 勝博                                               |
| 会員だより     | ..... 49                                                                                                                                 |
| 鉄道関連博物館紹介 | 仙台市電保存館 ..... 54<br>仙台市交通局 ●                                                                                                             |

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 世界の地下鉄—成都（Chengdu）— .....        | 59 |
| 平成22年度地下鉄協会現地見学会について             |    |
| ●(社)日本地下鉄協会 .....                | 63 |
| 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 .....          | 70 |
| 業務報告 ●(社)日本地下鉄協会 .....           | 70 |

表紙説明 鉄道の最先端技術、ネットワークを表す

---



# 持続可能なサービス提供に向けて

～改善型公営企業への取り組み～

横浜市長 林 文子



## 1 はじめに

昨年8月末に横浜市長に就任して早いもので1年数月が経過しました。

私はこれまで、民間企業の経営に長く携わってまいりましたが、行政もサービスを提供するということでは民間企業と何ら変わりません。「今、何が必要とされているのか、何が求められているのか」を最前線の現場に出向き、市民目線でしっかりと感じ取り、施策に反映していくことが市政の運営にも重要と考えて、できる限り時間を作り、市民の皆様や職員との直接対話を大切にしています。

そうしたなか、厳しい経済情勢や少子高齢化社会の進展などによって、現在だけでなく将来に向けても、なかなか明るい見通しを持てないという声も伺っています。こうした声に応えていくため、市政の運営にあたっては、「子育て支援」や「緊急経済対策」など一刻も早い対応が求められる課題への取組みと同時に、将来の横浜を担う子どもたちが「横浜で暮らして良かった」と感じることができる市政を実現していかなければなりません。

横浜市営地下鉄は平成19年度から、市からの任意補助金に頼らない自主自立の経営を行う「改善型公営企業」を目指した経営を進めています。平成21年度の決算において、市営地下鉄の経常損益が25年ぶりに黒字に転じました。今後も将来にわたって、安心、安全、確実な市民の皆様の交通機関として交通サービスを持続的に提供していくためには、お客様の視点に立ち、おもてなしの心でニーズに合ったサービスを提供し、その上でお客様に選択していただけることが重要と考えています。このことは公営であれ、民間であれ、企業経営の基本と考えています。

経済情勢の厳しさが続いています。市営地下鉄には沿線にある商業施設や観光施設などの沿線資源の情報を駅や車内から発信して、地域の賑わいをつくっていくという強みもあります。市営地下鉄の存在感をしっかりと発揮して、市民の皆様に信頼される持続的な公営企業を目指してまいります。

## 2 横浜市営地下鉄の現状

横浜市営地下鉄は昭和47年12月16日に「伊勢佐木長者町～上大岡」間で開業しました。現在は、あざみ野～湘南台の「ブルーライン」、中山～日吉の「グリーンライン」の2路線を運行し、併せて1日約56万人のお客様にご利用いただいております。



地下鉄路線図

### (1) ブルーラインの概要

ブルーラインは、関内を起点として南西側は上大岡を経て湘南台（藤沢市）までの1号線と、北側は横浜、新横浜を経てあざみ野までの3号線を併せた延長40.4kmの部分指します。47年の開業以降、51年9月に伊勢佐木長者町～横浜間、上大岡～上永谷間が開業し、その後も延伸・開業を重ね、平成11年8月にあざみ野～湘南台間の営業となりました。最も開業の早い区間では、トンネルや各設備の供用年数が40年近く経過しているため、中期的な更新・改修が必要な時期を迎えています。

### (2) グリーンラインの概要

グリーンラインは、中山～日吉間までの4号線、13.0kmの部分指します。平成9年に事業免許を取得し、20年3月30日に営業を開始しました。新線の開業にあたり全駅に転落防止用のホームドアや多機能トイレを設置したほか、車椅子ご利用の方にも使いやすい間口の広い改札、高さの低い券売機など、どなたにも使いやすい



間口の広い改札ゲート

地下鉄を目指しました。車両の駆動方式は急勾配でも走行が可能なリニアモーター推進方式を採用しています。

### 3 経営状況等の経緯

市営地下鉄は、昭和30年代後半の高度経済成長期に予想を上回る人口増加によって生じた交通混雑、環境破壊等の深刻な都市問題を解決するために「横浜の都市づくりの将来計画の構想」の「六大事業」の1つとして「高速鉄道網（地下鉄）の整備」に位置づけられ、建設されました。

このような経過の市営地下鉄の経営状況は、昭和47年の開業以来、営業損益は赤字が続いており、一刻も早い黒字への転換が悲願となっていました。地道な改善努力が実り、平成14年度には初めて営業損益が黒字に転換し、一定の成果が上がるようになりました。しかし、経常損益については、巨額な建設費から発生する支払利息の負担が重く、借金のために借金を重ねるといった慢性的な赤字体質から脱却できない状態にありました。

その後も景気が低迷し、税収が低迷する中であって、横浜市においては持続可能な行政、官民の役割分担などの観点から、市立病院や市立大学、市営交通事業などについて事業や仕組みの意義などを根本から見直すこととなりました。平成15年3月に民間の有識者や学識経験者等で構成する「横浜市市営交通事業あり方検討委員会」が設置されました。

この委員会では、地下鉄・バス事業の今後担っていくべき役割や経営上の課題、望ましい経営等について様々な角度から幅広く検討していただき、その結果、地下鉄については、すでに営業運転を開始しているブルーラインの徹底的なコストダウンと積極的な増収策、また、建設中であったグリーンラインについても徹底した建設費の削減が必要であるとの答申がなされました。更に地下鉄事業の巨額の債務処

理について、市の責任を明確にするために、市財政の一定の負担も必要と示されました。

この答申を受けて交通局では、平成16年3月に「市営交通経営改革プラン」を策定し、更に19年6月にとりまとめた「市営交通5か年経営プラン」によって、自主自立の経営が持続できる「改善型公営企業」を目指して、経営改革を進めているところです。

#### 4 市営交通5か年経営プランへの取り組み

市からの任意補助金に頼らないといった民間企業並みの経営が求められる中で、高齢化の進展、地域での移動手段確保の必要性、CO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出事業者としての社会的責任、安全策を最優先とする取組など、交通事業者として存続していく上での課題や使命が山積しています。

こうした認識の中で改革なければ未来なしという自覚のもとに、経営の効率化を目指し、利益を出しつつ、無駄を省くことを旨とし、競争力を高め、地方公営企業としての強い責任感を持ち、市民の皆様の交通機関として、地域への貢献の取組を明確にします。

##### 【安全確保に向けた取組】

昭和47年の開業時からATC装置（自動列車制御装置）を導入していますが、平成19年のワンマン運転実施に伴いATO装置（自動列車運転装置）を導入しました。出発から停止までを自動運転とするなど安全性を強化したほか、「デッドマン装置」により乗務員の急病などの異常時にも安全確保ができるよう取組を強化しています。

グリーンラインでは開業当初から、ブルーラインでは平成19年9月から全駅でホームドアを設置し、ホーム上のお客様の安全確保にいち早く取り組んでいます。さらに全駅改札口や主要な駅のホームに防犯カメラの設置を進め、全駅のエレベーター内には21年度までに防犯カメラの設置が完了しました。



ブルーラインのホームドア



### 【環境対策の取組】

ブレーキ作動時に発生するエネルギーを他の電車に再利用できる「電力回生ブレーキ」を平成18年度までに全車両に導入し、使用電力の削減に努めています。

また、ブレーキ作動時のエネルギーのうち、他の車両で再利用できないエネルギーについて、変電所にインバーター（電力変換器）を設置することで、駅での使用が可能となり、これまで無駄にしていた熱エネルギーを有効活用しています。

平成21年には提携クレジットカード「市営交通hama-eco card」を発行し、このカードで市営地下鉄やバスの定期券を購入すると、売上の一部が「よこはま協働の森基金」に寄付されるという新しい環境対策への取組も始めました。

### 【お客様満足度の向上】

施設・設備面では、グリーンラインの駅舎の整備にあたって色彩が複雑になりがちな交通案内図や運賃表、構内案内図などの6種類のサインについて、カラーユニバーサルデザインを取り入れました。開業前に障害者団体にご協力いただき施設の実地検証を行うなど利用者の意見を反映したものとなっています。これらの取組が評価され、平成20年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰において「内閣府特命担当大臣表彰優良賞」を受賞しました。

接遇面では、お客様から寄せられる多くのご意見・ご要望について、同じ指摘を繰り返しいただかないよう、職場を単位として再発防止策やお客様満足度の向上について定期的に話し合い、取組を進めています。

### 【増収に向けた戦略】

お客様の声を真摯に受け止めることによって、きめ細かなダイヤ改正で乗換利便性の向上や車内環境・駅環境を改善して快適性の向上を図り、市営交通を選択していただけるよう取り組んでいます。

また、駅ナカビジネスの展開やホーム対向壁面への広告看板の設置、鉄道高架下の活用などを積極的に進めて、資産の活用による収入確保にも努めています。

### 【地域貢献の取組】

商業・集客施設、歴史資産や自然環境などの沿線の資源が持つ魅力の発信や地域イベントとのタイアップを進めていくため、沿線の区役所や商店街などで構成する「沿線会議」を設置して定例的に話し合い、沿線地域の活性化、賑わいの創出に貢献するとともに、市営交通の利用促進に取り組んでいます。

## 5 終わりに ～市営バス・地下鉄を走らせ続けるために～

交通局は1921年（大正10年）4月に横浜市電気局として誕生し、2011年（平成23年）4月には90周年を迎えます。交通局が将来にわたって存続していくためには、真に市民の皆様から必要とされる企業に変わっていかなければなりません。

そのためには、改善型公営企業として自主自立の経営を行い、時代とともに変化していく経営環境やお客様のニーズに対応して、終わることのない改革・改善に常に取り組んでいくことが求められています。

# 低炭素型都市交通システムに向けて

名古屋大学大学院環境学研究科教授

森川 高行



## はじめに

温室効果ガス削減に関しては、京都議定書（1997年）による、2012年までに平均6%削減（1990年比）もままならないうちに、民主党政策にうたわれた2020年までに二酸化炭素25%削減（1990年比）の中期目標や、2050年までに70%削減（環境省）など、政府目標の打ち上げには事欠かない。しかし、現実には一向に削減効果が上がっていないことも事実である。

日本の二酸化炭素排出量の約20%は、運輸・交通部門からの排出であり、その半分が自家用乗用車の利用によるものである。つまり、日本の二酸化炭素排出量の約10%が自家用車からの排出であり、自家用車からの排出量を減らすことは極めて重要である。トラックからの二酸化炭素排出は、運輸・交通部門の35%を占めるが、トラック自体の燃費改善以外には有効な施策が乏しく、やはり自家用車対策が交通環境問題解決の主流であろう。

一方で人口の都市集中化が日本だけでなく世界中で進んでいる。自動車の世紀が始まる20世紀初頭の都市人口は、世界の全人口の13%にあたる2億2千万人であったのが、21世紀初頭には全人口の半分である32億人が都市に居住している。人口が集中する都市では、

自動車に比べて格段に環境効率の高い中大量輸送機関を公共交通として運営することが可能である。本稿では、都市における公共交通機関を活用した低炭素型都市交通システムについて考えてみたい。

## 低炭素型都市交通に導く3つのアプローチ

地下鉄が整備されているような大都市圏は、公共交通中心の移動になっているかと言うと必ずしもそうではない。筆者の住む名古屋はもとより、札幌、仙台、福岡などの都市圏でも自家用車利用が中心である。ましてやそれ以下の人口規模の地方都市では、移動はほとんど車で行うというのが当然となっている。人口と人口密度がともに大きい首都圏と京阪神都市圏だけが特異的に公共交通利用中心となっているのである。

自家用車と鉄道の環境効率性（一人を単位距離運ぶ際に排出される炭素量の逆数）は、およそ1対10であることはよく知られている。だから低炭素型都市交通システムの実現のために車をやめて鉄道に乗ろうというのは理にかなっているし簡単であるが、その実現はたやすいことではない。技術と制度と意識の3つを変える複合的な取り組みが必要であ

る。

技術面では、まず自動車の技術革新に期待したい。燃料としては、石油に依存しない代替燃料車があげられ、やがては電気自動車や燃料電池自動車など電動に向かって行くであろう。超小型車や、安全に車間距離を小さくできる車々間通信と自動制御技術が進めば、輸送密度も上がり環境効率性が高まる。もちろん鉄道やバスなどの公共輸送機関の環境効率性アップも大きな効果がある。

制度面では、環境効率性の高い移動手段を利用の方が個人合理的にも有利である状況に次第に変えていくことが最も効果がある。この際には、いわゆる「アメとムチ」(Pull & Push)、すなわち効率性の高い手段を利用しやすくし、低い手段を利用しにくくすることの組み合わせが有効になる。

また、単に技術の進展や、経済合理的に行動を変化させるだけでなく、社会全体や将来世代に対して貢献するという積極的な意識の変化も重要である。なぜなら、経済合理性だけによる選択は、その合理性がなくなった瞬間にもとの行動に戻ってしまうが、意識の変化はより長期的に行動を持続するとともに、自分および他人にさらに強く行動変容を進める効果も期待できるからである。このような取り組みに関しては、近年モビリティ・マネジメント (MM) という、コミュニケーションを主体とした行動変容促進の手法が注目され実践されている。

以下では、交通需要サイド、つまり人々の交通行動を低炭素型に変えていくための、制度面からのアプローチを中心に述べていきたい。

## 乗りたくなる公共交通へ

「本当は車で行きたいのだが渋滞がひどい

ので鉄道を使う」というのは消極的理由である。車の問題が解消されればすぐにでも車への転換が始まってしまう。発展途上国では「車を買えないのでバスに乗るしかない」という消極的バス利用者が多いので、経済発展によって車が購入可能になった層から次々と車に移行してしまう。

公共交通利用に対する積極的理由にはいろいろとあってよいであろう。乗りたくなるようなスタイル、乗り心地、乗車中の眺めなどは重要であろう。公共交通の環境効率性は案外一般の人に知られていないので、これからもっとアピールすべき点である。

乗ってみたいとなるような公共交通機関として注目されているのが、近年欧米の諸都市で導入が進んでいるLRT (Light Rail Transit) である。その洗練されたデザインだけでなく、乗り降りのしやすさ、乗り心地、車窓からの風景などが人も街も魅了するのである。LRTは、従来の路面電車と比べて、高速運転が可能、長編成で輸送能力を大きくすることが可能、静かで乗り心地が良い、低床式で乗り降りしやすい、デザインが洗練されている、省エネ、といった特徴がある。また、路面を走行するので乗降口へのアクセスが容易で、乗客も車窓からの景色を楽しめる。都心部では自動車の走行を規制した道路にLRTと歩行者のみを通したトランジットモールを整備し、街の賑わいに大きな役割を担っている例も多い。またなんと言っても、建設費が地下鉄や高架鉄道の10分の1程度というののも大きな魅力である。

地下鉄と比べた短所としては、速度・車両の大きさ・編成長がそれぞれ少しずつ小さいことから輸送能力が劣ることと、路面を走行するために自動車の走行空間を減少させ、道路との平面交差部では交通渋滞を招くことが挙げられる。しかしこれらの短所は、これか



らの日本の都市交通戦略の中では、さほど問題にならない場合も多い。まず、大きな需要が見込まれる路線はすでに地下鉄などが整備されており、今後は中規模の需要、そしてとくに高齢者の需要を丹念に拾っていく必要がある。これには路面交通と低床式中量輸送機関であるLRTが適している。また、都市における過剰な自動車利用を抑制するために、道路における自動車走行空間を一部中量輸送機関に振り替えることは理にかなっている。

## 公共交通利用の障壁緩和

公共交通利用の障壁となるものに、料金問題のほかに、公共交通機関へのアクセス・イグレス、そして公共交通間の乗り換えの問題がある。鉄道ネットワークがさほど密でない都市では、郊外部において鉄道駅から離れた場所での居住者が多く、これが鉄道利用の低下を招いている。欧米でも同様の問題があるが、郊外駅で無料または無料に近いパーク・アンド・ライド（P&R）施設を整備し、鉄道駅へのアクセス性を高めていることが多い。しかし我が国では、駅周辺の地価が高く、無料のP&R駐車場を整備することは困難である。そもそも駅前にP&R駐車場を整備するよりも、住宅や業務施設を整備する方が環境負荷低減には効果的である。

しかしP&R駐車場もある程度必要であることも事実なので、ここに活路を見出せるとしたら、駅前大規模店舗の駐車場活用であろう。郊外駅直近における大規模店舗の駐車場を主には平日昼間の通勤用P&Rに活用する施策である。駐車場の料金が高くてはP&R利用者は少ない。かといって無料にすれば店舗側は利用させることに同意しないであろう。このとき、その店舗の商品券を毎月購入

すること（例えば1万円／月）で月極めP&R契約をすることが考えられる。管理に余分なコストがかかる場合には、例えば1万円のうち9千円分が店舗で利用でき、千円は管理実費として徴収するなどの方法も考えられる。利用者は、実費分だけでP&Rができ、店舗側は平日の空き駐車場の有効利用と、実質的に商品券以上の購入をする顧客の増加というメリットが得られる。このように鉄道事業者も乗客が増えるというWin・Winの関係を築くことが出来る可能性がある。

公共交通利用の障壁となる「端末交通の不便さ」には、近年広がりつつある私的交通手段の共同利用（シェアリング）が大きな味方になりそうだ。なかでも最も手軽な自転車の共同利用（サイクルシェアリング、コミュニティバイクなどと呼ばれる）は、2000年代後半からICTを活用したシステムがヨーロッパの多くの都市で成功をおさめ、世界中に広がりつつある。日本でも2010年3月に富山市で本格導入されたのをはじめ、ここ数年各地で試験的な導入が進められている。都心部における自転車共同利用は、公共交通利用からの転換が多いことが報告されているが、車での都心流入が多い都市では、他の政策（例えば以下の自動車流入抑制策）とパッケージ化することにより、公共交通+自転車という低炭素交通モードにシフトさせる効果も大いに期待できる。

## 都心での自動車利用の抑制

上記のような公共交通利用に対する「アメ」の施策だけでは、自動車利用からの大きな転換は望めないのが現実である。そこには自動車利用に対するある程度の「ムチ」が必要となる。ムチの施策には、通行規制や駐車規制、自動車燃料に対する環境税負担などが挙げら

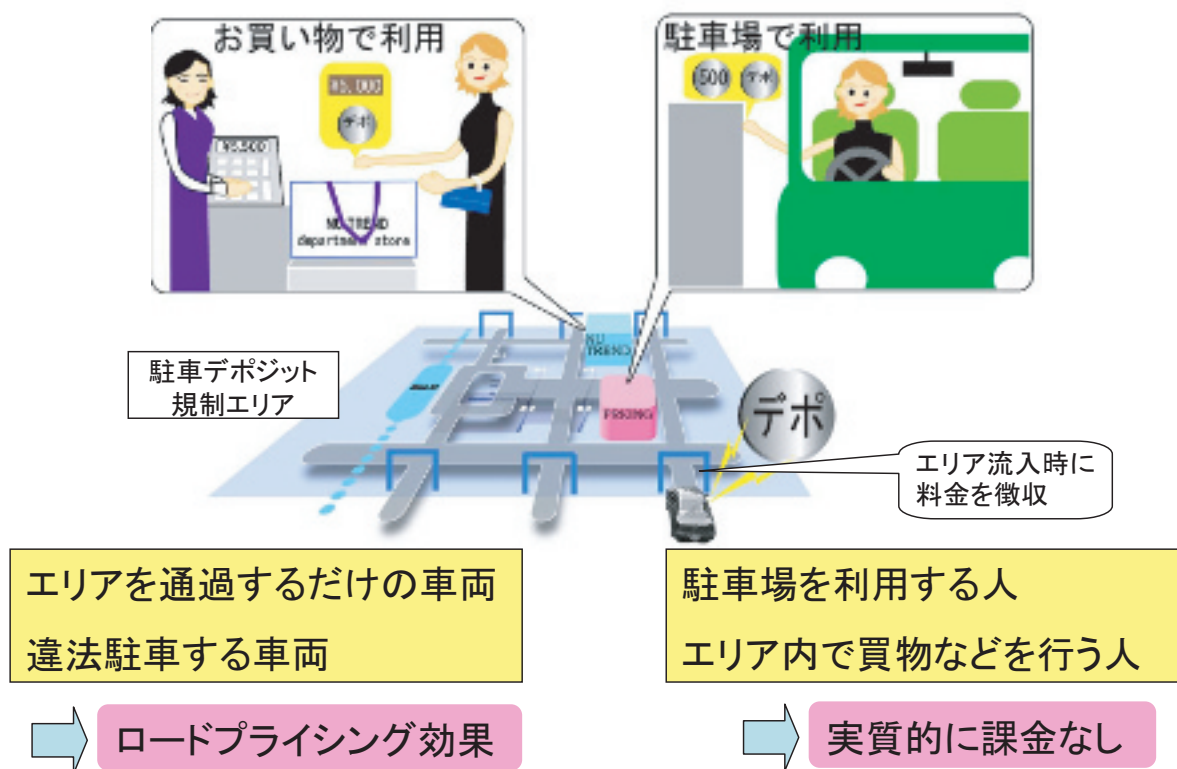


れるが、ここでは議論が絶えない都心部乗り入れ課金（ロードプライシング）について考えてみよう。

都心部乗り入れ課金は、シンガポールでの長年にわたる成功事例が最も有名であり、2003年2月からはロンドンにおいても混雑課金として実施されている。ロンドンにおける課金額は一日8ポンド（約1200円）とかなり高額であり、課金エリア内の交通量を30%以上削減することに成功している。その他、ストックホルムやオスロなど北欧のいくつかの都市で実施中である。しかし、行政がその導入を準備しても市民の大きな反対にあって頓挫した例も世界中に多い。すなわち、自動車諸税に加えてさらに負担の大きくなる自動車ユーザーや、顧客が減る恐れのある都心部の商店主や駐車場事業者から反対意見が出されるのである。

筆者は、市民や都心部事業者などの受容性

を考え、都心部乗り入れ課金に代わる「駐車デポジット制度（Parking Deposit System; PDS）」を提案している。PDSは、規制エリアに車で入るときに一定額を乗入れ課金として徴収するが、エリア内で駐車したり店舗で買物した際にその課金額の全部または一部をその支払いに充当するという制度である（図1）。飲料の容器にあらかじめ一時預かり金（デポジット）を加えて販売し、容器を返したときにデポジットが戻ってくる仕組みからヒントを得ている。この制度では、エリアを通過するだけの車や違法駐車する車にはロードプライシングと同様の効果を持つが、都心で経済活動する「お客さま」にはまったく課金されないかまたは少額しか課金されないことになる。このため市民や都心部事業者からの合意も得やすくなると期待される。筆者の研究室は、国土交通省からの競争的研究資金を得て、シミュレーションによるPDSの効



果評価、市民及び都心事業者に対する賛否のアンケート調査、そして2008年には名古屋においてモニターによる社会実験を行い、その有効性を検証した。<sup>1)</sup>

## 交通施策のパッケージ化と街づくりの連携

公共交通利用への転換を目指す上記のような交通施策は、その多くを同時に実施する「パッケージ化」によって相乗効果をもたらす。すなわち、公共交通機関を利用する積極的動機を提供すると同時にその利用に対するバリアーを低くし、その上で都心部自動車乗り入れに規制をかけることである。

さらには、街づくりと連携させることにより長期的に大きな効果をもたらすことが期待できる。その典型例が、郊外駅付近におけるP&R型まちづくりである。駅直近の大規模店舗を活用したP&Rの有効性については前述のとおりであるが、駅・大規模店舗・駐車場を取り巻くように、高齢者や幼児のデイケアセンター、クリニック、生涯学習施設などを整備し、その周辺に中密度以上に住宅を配置することで、駅を中心としたコンパクトコミュニティが形成される。さらにこのコミュニティは郊外からのP&R利用者を呼び込むことで、駅や大規模店舗も十分な顧客を確保することができよう。

## 公共交通の採算性伝説—おわりにかえて

日本には都市の公共交通機関も独立採算で黒字でないといけないという奇異な思い込みがある。インフラコストが小さく済んでいる上に、乗客がラッシュ時には乗り切れないほどの混雑する路線ぐらいでしか黒字化は実現

できない。しかし、これが果してこの成熟社会を迎える日本のあるべき公共交通の姿であろうか。東京都心部では、他の移動手段つまり自動車や自転車の利用が極めて難しいために、仕方なく満員の鉄道に乗っている側面が大きい。

公共交通独立採算制という不合理な思い込みを捨て、燃料税や道路課金などの自動車利用からもたらされる財源を公共交通の運用に回すという発想の転換をしないことには、低炭素型の都市交通システムの実現は難しいというのが現実であろう。

## 参考文献

- 1) 森川高行：「道路は、だれのものか」、ダイヤモンド社、2010年

## 平成23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23年度予算は、「平成23年度予算の概算要求組替え基準について」（平成22年7月27日閣議決定）の中で、「ムダづかいの根絶の徹底や不要不急な事務事業の大胆な見直しにより、新たな政策・効果の高い政策に重点配分する財源を確保することが必要である」とされ、政策経費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、元気な日本を復活させるための施策に予算の重点配分を行う仕組みとして「元気な日本復活特別枠」を設定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23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23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23年度概算要求では、新線整備（仙台市東西線、名古屋市6号線）、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211.2億円であり、そのうち104.7億円が「元気な日本復活特別枠」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23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、要求額は38.5億円であり、その全額が「元気な日本復活特別枠」による要望額となっております。



## (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23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7.8億円を要求しております。

## (4) 鉄道駅総合改善事業費補助

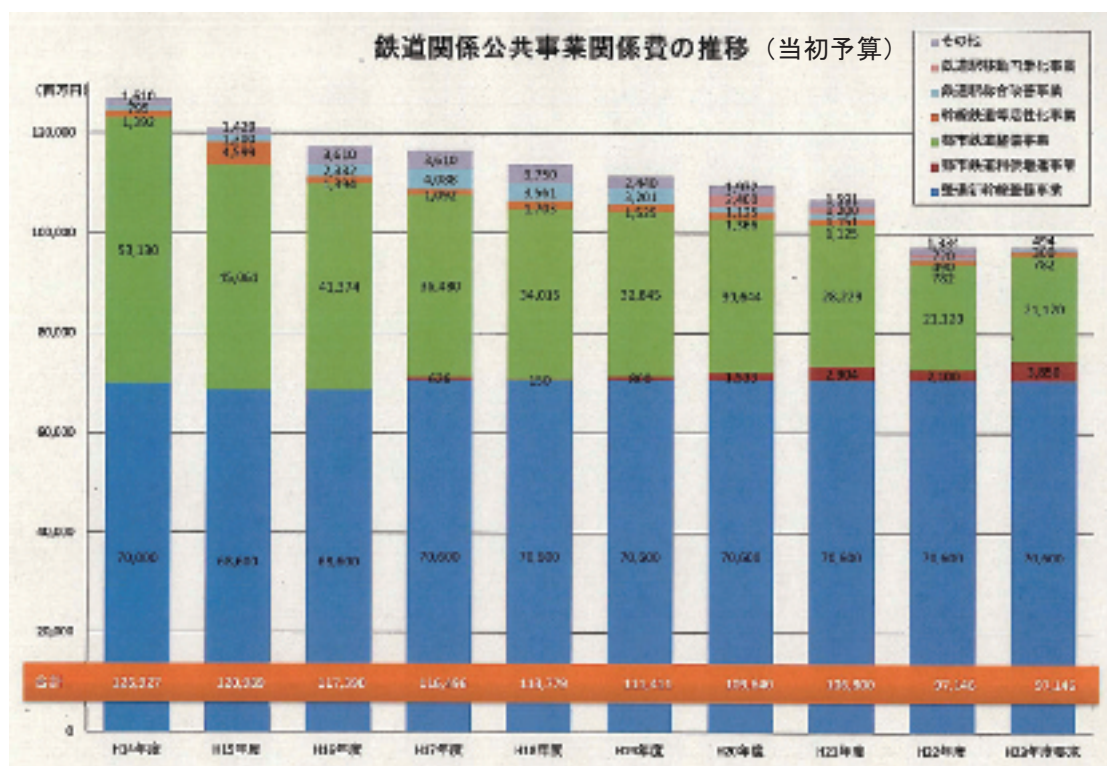
本事業では、鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るため、市街地再開発事業、土地区間整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に行われる鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等、駅機能を総合的に改善するとともに、人にやさしく活力ある都市の実現

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23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）、椎名町駅（西武鉄道）の2駅及び新規事業の甲子園駅（阪神電気鉄道）、関内駅（東日本旅客鉄道）の2駅、合計4駅について、鉄道駅総合改善事業費補助全体として3億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、検討が進められている平成23年以降の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するため、各運輸モードを横断して総合的に支援する「地域公共交通確保維持改善事業（仮称）」を新規に制度要求す





ることとしており、平成23年度概算要求額は全体で453億円（駅のバリアフリー化についてはその内数）であり、その全額が「元気な日本復活特別枠」による要望額となっております。

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23年度要求額:211.2億円の内数）により要求しております。

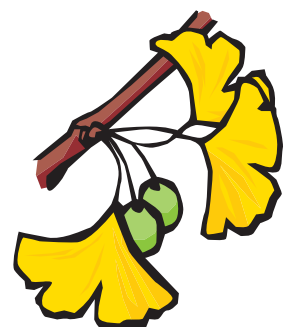
#### (6) 鉄道施設安全対策事業費等補助金（鉄道駅耐震補強）

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しており、平成23年度概算要求額は10億円となっております。

### 3 終わりに

簡単にではございますが、平成23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23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・ご支援を賜るようお願いして、本稿の結びとさせていただきます。



## 地下鉄事業に係る 平成23年度地方債計画(案)について

前総務省自治財政局公営企業経営企画室 総務事務官 大久保 正

### 1 はじめに

総務省において、8月30日に平成23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23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8月末時点における推計額であって、平成23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23年度地方債計画(案)について

平成23年度地方債計画(案)の策定に当たっては、極めて厳しい地方財政の状況の下で、地方公共団体が地域の活性化に積極的に取り組むとともに、生活関連基盤の整備を計画的に推進できるよう、公的資金の重点化と地方債資金の市場化を引き続き促進しつつ、必要な地方債資金の確保を図ることを基本として策定しています。

平成23年度地方債計画(案)における計画額の規模は、15兆4,583億円で、前年度計画額に比べ4,393億円、2.8%の減となっていま

す。

公営企業会計等分に係る地方債計画額については、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、2兆3,394億円を計上しており、前年度計画額に比べ643億円、2.7%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2,294億円となり、前年度計画に比べ、404億円、15.0%の減となっています。

以下、地下鉄事業を中心に、交通事業債の平成23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 1,343億円(前年度1,505億円)

##### 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

地下鉄事業にあつては、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%

④ ニュータウン鉄道にあつては、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法人（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法人が行う、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

413億円（前年度526億円）

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

115億円（前年度132億円）

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

116億円（前年度155億円）

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、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（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。）。

### (5) 地下鉄事業経営健全化出資債

170億円（前年度217億円）

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（札幌市、横浜市、名古屋市及び京都市）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 137億円（前年度163億円）

上記のほか、自動車運送事業で114億円（前年度145億円）、路面電車事業で22億円（前年度9億円）、船舶運航事業で1億円（前年度9億円）を計上しています。

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。

## 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23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

# 京阪電車開業100周年 記念事業について

京阪電気鉄道株式会社  
経営統括室広報宣伝担当

裕崎 真后

## 1. はじめに

当社は、明治43（1910）年4月15日に大阪・天満橋―京都・五条間を結ぶ鉄道営業を開始して以来、大阪・京都・滋賀の2府1県をメインエリアとして、鉄道を中心に、不動産や流通、レジャーなど、お客さまの生活に密接した事業を展開し、快適な生活環境づくりに取り組んでまいりました。

開業から100周年を迎えた今年、こうして1世紀にわたる歴史を刻むことができたのも、地域の皆さまをはじめ、非常に多くの方々からご愛顧、並びにご理解とご協力を賜ったからこそという感謝の気持ちをお伝えするとともに、これからの100年に向け、京阪グループへのご理解をより一層深めていただくことを目的として様々な記念事業を実施し、ご好評をいただいております。

本稿では、これまでに実施した主な記念事業について紹介いたします。

## 2. 記念植樹事業「香里百年桜」

当社開業当時の拠点のひとつであり、第1回の菊人形展が開催された地でもある「香里遊園地」にあった香里花苑跡の成田山大阪別

院（大阪府寝屋川市）敷地内に、100周年にちなんで「桜（ソメイヨシノ）100本」を植樹いたしました。

4月6日（火）には、成田山大阪別院主監や当社社長をはじめとする関係者が集い、植樹記念式典を執り行いました。

創業当時、当社はこの一帯を桜の名所にしようと志しましたが、様々な事情によりこれが実現することはありませんでした。今回の植樹は、成田山大阪別院との共同事業として実現したもので、開業100周年を迎えるにあたり、先人たちの思いをかなえるとともに、京阪100年の記念碑となる新たな桜の名所として末永く沿線の皆さまに親しんでいただくことを目的として実施いたしました。



植樹記念式典の様子

### 3. 記念企画展 「京阪100年のあゆみ展」

4月8日（木）から20日（火）までの間、京阪百貨店守口店 京阪ギャラリーにて「京阪100年のあゆみ展」を開催いたしました。

この記念展では、展示を5つのコーナーから構成し、当社が所蔵する鉄道模型や副標、乗車券、路線図などの鉄道関連資料をはじめ、平成17（2005）年に96年の歴史に幕をおろした「ひらかた大菊人形」や、京都、琵琶湖を宣伝したポスター・パンフレット、沿線情報誌など当社の100年を物語る資料を300点以上展示いたしました。



会場内の様子

#### (1) 京阪100年のあゆみ

100年にわたる京阪電車の歴史を8つの時代に区分し、写真や資料を通じて回顧。

#### (2) ひらかたパークの歴史

菊人形に始まり、戦時中の一時消滅を経て復活したひらかたパークの歴史を、写真や資料によって紹介。



ひらかたパークポスターコレクション

#### (3) 京都、琵琶湖への誘い

春や秋の京都への行楽、琵琶湖への水泳や遊覧を誘う戦前からのポスターやパンフレット、沿線情報誌などを展示。



京都、琵琶湖への誘い

#### (4) 車両模型集合

歴代特急車両や最新車両の模型を展示。

#### (5) 映像コーナー

特急として運用した旧3000系・8000系・9000系車両の座席を使い、テレビカーを再現。淀屋橋延伸（昭和38（1963）年開通）工事の記録映画『鉄路と汗』、京阪電車の懐かしい映像フィルム『甦る京阪電車の昭和時代』を上映。





にぎわう映像コーナー

記念展には初日から多くのお客さまがお越しになり、時間をかけてじっくりと、熱心に展示をご覧くださいっているのが印象的でした。また、映像コーナーでは、『甦る京阪電車の昭和時代』が1回90分という長時間の上映であったにもかかわらず、最後まで観賞されるお客さまも多く、常にたくさんの方でにぎわっていました。

#### 4. 移動展示館 「京阪ミュージアムトレイン」

「京阪ミュージアムトレイン」は、当社の保有車両（2600系・5両1編成）を使用し、吊り手や網棚、座席などを取り払うことにより車両内を展示スペースとした移動式のミュージアムです。7月10日（土）の中之島駅での展示を皮切りに、週末を中心に合計15日間（7月・4日間、8月・7日間、9月・4日間）展示を行いました。

初日にはオープニングセレモニーを実施し、“鉄道アーティスト”の小倉沙耶さんをゲストに招いて「京阪ミュージアムトレイン」の副票取り付けのほか、駅長と並んでのテープカットを行いました。

この展示の最大の特徴は、実際に線路上を運行できる車両を展示場としたことであり、7月、8月の展示を大阪方面の中之島駅で

行った後、9月には、京阪本線の中間にある枚方市駅や京都方面にある中書島駅まで移動して展示いたしました。

「京阪ミュージアムトレイン」の外観は、昭和2（1927）年に日本最初の“ロマンスカー”としてデビューし、人気を集めた転換クロスシートの豪華車両1550型をイメージしたもので、塗装もモスグリーンとしました。展示内容は、車両ごとにテーマを決めて構成いたしました。



京阪ミュージアムトレイン外観

##### （1号車）京阪電車100年のあゆみ

100年にわたる京阪電車のあゆみを写真や資料で回顧。

##### （2号車）なつかしの駅風景

廃止になった駅も含め、各駅の懐かしい駅風景写真を現在の様子とともに展示。



2号車の様子



### （3号車）京阪特急60年

京阪特急にスポットを当て、特急に用いられた車両を紹介するとともに、最初の特急ダイヤや列車種別標などの鉄道部品を展示。



3号車の様子

なお、3号車に使用した車両には中間運転台があったため、これを利用し、本物の運転席に座ってマスター・コントローラーやブレーキハンドルなどの操作を体験できるコーナーを設置。

### （4号車）京阪電車でおでかけ

開業時から作成してきた京都や琵琶湖など、京阪沿線の観光スポットを紹介するポスターやパンフレットを展示。

### （5号車）京阪電車グッズ大集合

これまでに発売したオリジナルグッズやイベント列車の副標を集めて展示。



5号車の様子

これらの展示は、当社の歴史を振り返りな

がら、ご家族連れ、特にお子さまが未来の京阪ファンになってくださるよう、楽しんでご覧いただくことを念頭に工夫したものです。

展示の準備を進めるにあたっては、「京阪ミュージアムトレイン」が本線路や車庫内を運行し、また、駅での展示時間以外は車庫内に留め置きすることになるため、展示物や展示のための造作物が振動などによる影響を受けない展示方法の考案や、酷暑期の高温による影響を受けにくい部材の選定などに苦心しました。

## 5. 今秋限定復活 「ひらかた大菊人形」

ひらかたパーク（大阪府枚方市）にて、10月9日（土）から11月28日（日）までの間、開業100周年を記念して「ひらかた大菊人形」を復活開催しています。

これは、当社開業の年に先述の香里遊園地で開催した菊人形展を起源とする「ひらかた大菊人形」が、その初開催から100周年を迎える今年、当社と菊人形に対するご愛顧への感謝の気持ちを込めて、今秋限定で復活開催したものです。

菊付けをする菊師や人形菊の栽培者など、制作にかかわる者の高齢化と後継者不足のため、惜しまれながらも96年の歴史に幕を下ろした平成17（2005）年から5年ぶりの開催となる今回は、NHK大河ドラマ「龍馬伝」をテーマに全11場面、菊人形20体、衣装人形7体で展開し、エントランスでは桂浜の風景を再現したほか、「黒船来航」「薩長同盟」「寺田屋とお龍」など激動の時代を駆け抜けた龍馬の生涯を、豪華絢爛な菊絵巻で表現しました。在りし日の規模には及びませんが、色あせることのない美しさと匠の技を、現時点でできる最高の内容でお届けしています。

開催に先立ち、内覧会へのご参加を地域の

方々向けに呼びかけたところ応募が殺到し、当初の予定数から大幅に増員してご招待するなど、反響の大きい取り組みとなっています。



内覧会ご入場の様子



第9場面「寺田屋とお龍」

昔〇〇で今とは違ってたんやね」と驚いた声が、また、菊人形をご覧になったお客さまからは「懐かしいわ。やっぱり綺麗やね」などといった声が上がっていました。こうした声や、お客さま同士、世代の違いを超えてなされる楽しそうな会話を耳にするたび、当社が沿線のお客さまなど多くの方々に支えられて開業100周年を迎えられたことが、再度、強く実感されました。

当社では、次の100年に向け、社会の一員として、改めて「環境保全」「社会貢献」「地域との共生」をテーマに様々な取り組みを行ってまいります。これからも、地域社会の発展に貢献し、より多くのお客さまから選ばれる企業として成長するよう、新たな世紀も「進取の精神」を持って力強く歩んでいきたいと思っています。

## 6. おわりに

以上、開業100周年記念事業の一部ではありますが、主な取り組みについて紹介してまいりました。

「京阪100年のあゆみ展」、「京阪ミュージアムトレイン」、「ひらかた大菊人形『龍馬伝』」には、老若男女を問わず、ご家族連れ、お友達同士などたくさんのお客さまにお越しいただきました。

それぞれの会場では、昔の写真や資料をご覧になったお客さまから「昔、この電車に乗ったことがあるわ」と懐かしむ声や「この駅、





## 2 リニューアル事業にあたり

本事業は平成21年6月の市会における国からの「地域活性化・経済危機対策臨時交付金」を活用した補正予算決議を経て、「地下空間を心弾むワクワク空間に！」というコンセプトに基づき、北改札口付近のコンコースやこれまで一般のお客様にご利用頂いていなかった「換気機械室」などとして使っていた地下2階の一部を改修し、商業スペースを作る『四条駅リニューアル事業』としてスタートしました。

施工業者の決定に際し、上限金額を示して内容を競わせる「企画競争型」で、かつ時間的な側面を考慮し、商業スペースのデザインを含む「設計・施工一括発注方式」を採用した公募を平成21年9月に実施しました。

平成21年10月に契約を交わし、詳細設計を行った後、平成22年2月から工事に着手しました。



工事着手前の地下1階



工事着手前の地下2階

## 3 工事

### (1) 商業スペースの確保

まずはじめに、改札階の商業スペースを確保するため、既設の改札口を南側に約25m移動させ、券売機室も既設位置から新設改札口付近へ移設しました。



改札口、券売機室移設図



改札口（有人ボックス）築造中

## 現場から I



改札口移動完了



エレベーターシャフト築造中



新設券売機室

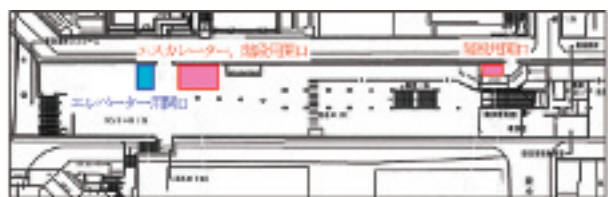


エスカレーター設置中

### (2) 地下2階へのアプローチ

地下2階へのエレベーター、エスカレーター及び階段を設置するため、支障する既存空調ダクトの一時撤去及び電気ケーブルの移設をした後、地下鉄躯体の中床スラブに開口を設けました。

地上では『祇園祭』のお囃子が聞こえる頃、材料等を車両基地から保守用の運搬車で運搬し、エスカレーター、エレベーター、鉄骨階段が完成しました。



開口位置図



階段築造中



## (3) 区画等建築工事

地下1階、2階とも支障物件を移設、撤去し店舗エリアを確保した後、店舗の区画工事を行い、『五山の送り火』の頃に各店舗側に現場を引渡し、内装工事に取り掛かりました。



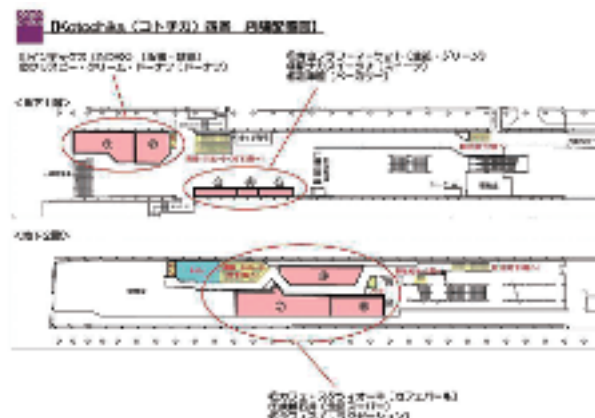
地下2階区画工事



地下1階区画工事

## (4) 仕上げ工事

店舗の内装工事を進めるなか、共有部分となる通路や新設の改札口、トイレの仕上げ工事を行い、監督官庁の検査を受け、9月末にリニューアル事業が完了しました。



地下2階階段下部タイル工事



地下2階改札口設置工事

## (5) オープンに向けて

工事が完成した後、店舗の商品搬入や従業員さん達の研修を各店舗が行い、オープン前日（9月30日）の夕方から、京都市長や管理者、地元選出の市議員、各局の局長級、各店舗の代表者ら100人を超える人々に見守ら



## 現場から I

れるなか、「開業記念式典」を執り行いました。

大勢の報道陣らに囲まれるなか、京都市長の挨拶、来賓者のご祝辞の後、「くす玉」が割られ、式典は終了しました。



記念式典で挨拶をする京都市長



割られたくす玉



地下1階完成写真



地下2階完成写真

## 4 「Kotochika 四条」の概要

こうして、“地下空間を心弾むワクワク空間に！”をコンセプトに整備を進めてきた地下鉄四条駅の商業スペース『Kotochika 四条』が、平成22年10月1日（金）にグランドオープンを迎えました。

早朝から開店を待つお客様が大勢詰めかけ、開店の午前10時には約400人の行列ができ「4時間待ち」の看板が設置された店舗も出るほどの大盛況でした。



オープンを知らせる車内吊りポスター



オープン当日の行列

## (1) 規模

地下1階…改修面積 約450㎡  
 (うち店舗面積 約230㎡)  
 地下2階…改修面積 約770㎡  
 (うち店舗面積 約320㎡)

## (2) 愛称

「古都京都」の地下鉄とそこに生まれる新しいショッピングゾーンということで聞いただけで分かり、一度聞けば忘れない、覚えやすく親しみのあるネーミングということで、一般の方々からの応募の中から選定し採用しました。

## (3) ロゴ

KOTOの「O」に点を付けて目に見立てそれが新しくできる地下空間を覗いている雰囲気、Chikaの「i」はハートで強調し、紫色に塗った部分は地下空間をイメージして、ここをみんなで見つめていこうという意図のもと、大学の先生に製作していただきました。



## (4) 出店店舗

20代から40代の女性をメインターゲットに、応募のあった企業の中から8店舗を厳選しました。

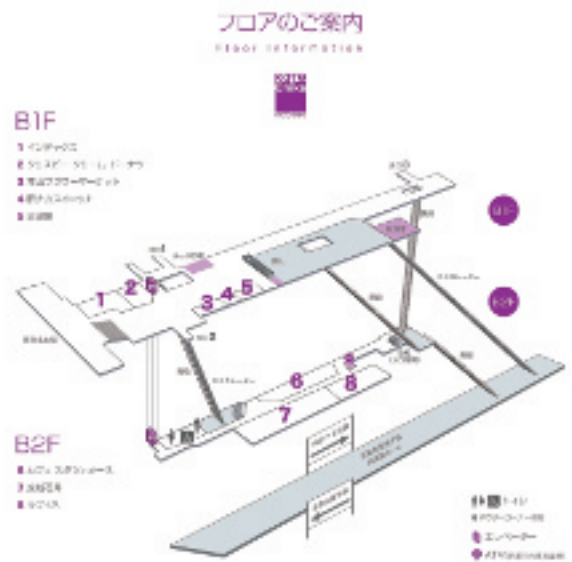
### <地下1階>

- ①INDEX (服飾・雑貨)
- ②クリスピー・クリーム・ドーナツ (ドーナツ販売)
- ③青山フラワーマーケット (生花販売)
- ④駅ナカスイーツ♪ (月替わり、週替わりスイーツ販売)
- ⑤志津屋 (ベーカリー)

### <地下2階>

- ⑥カフェ スタツィオーネ (喫茶・軽飲食)
- ⑦成城石井 (食品スーパー)
- ⑧ラフィネ (ボディケア)

※この他、銀行ATM、トイレ(女性用はパウダールーム付)及び入口専用の改札を地下2階に新設





## 現場から I



地下1階店舗



新設エスカレーター



地下2階メインエントランス



地下1階南側階段付近



地下2階新設改札口

## 5 おわりに

今回、京都市交通局で初めての本格的なリニューアル事業として「Kotochika四条」をオープンさせましたが、今年度以降引き続き「烏丸御池駅」、「京都駅」等他の駅においても増客・増収策に向けての取組を行っていく予定です。

また、その駅の特徴を活かした増客策をはじめ、公共交通の利用促進、駅ナカビジネスや資産の有効活用など、「地下鉄」という貴重な財産を十分に活用し、全市を挙げて取組を推進していく考えです。





## ◎日本で最もホットな 観光地・高知

ジャーナリスト 大野 博良

2010年10月初め、妻と一緒に高知を旅行した。高知はNHKの大河ドラマ「龍馬伝」の舞台。高知市内は文字通り「龍馬一色」で、「ことし最も熱い日本の観光地」と言える。高知は2006年にも「功名が辻」で大河ドラマの舞台となった。

午前8時35分発の高知行き全日空第1便で羽田を発ったときは、曇り空が広がっていたとはいえ、四国の天候の悪さは思いもよらなかった。その日朝の天気予報では、四国南部は午前中、雨が残るものの、午後には雨が上がるということだったため、天候については何の心配もしていなかったが、飛行機が高知に近づくと、機体は大揺れで、ちょうど雷雲に突っ込んでいく形となった。ただ、全日空機の機長が事前に機体が揺れるものの、なんの心配もないことをいねいに説明してくれたため、機体の揺れで恐怖感を味わうことはなかった。空港に到着した段階では雨はそんなにひどくなかったものの、市内に向かうリムジンバスに乗った途端、バケツをひっくり返したような土砂降りに見舞われ、やっとの思いで高知駅のバスターミナルにたどり着くことができた。

みどりの窓口で切符を買おうとしたところ、この日の悪天候のため高知から西に向かう列車が朝からストップしていることが判

明、途方に暮れてしまった。駅員も運行の再開がいつになるのかは「分からない」の一点張り。このため、1日目の宿泊地である四万十川流域に行くことは断念、高知駅近くのビジネスホテルに部屋を取った。

妻は四万十川の清流を眺めるのがあきらめきれない様子だったが、駅のそばにある観光センターで雨宿りをして豪雨が収まるのを待って、ホテルに向かうことになった。もともと、高知市内には翌日、泊まることになっていたため、高知市内には2泊することになった。ただ、この判断は結果的には正解で、列車の復旧は、翌日の朝にずれ込んでしまった。ちなみに、高知では雨不足による渇水が深刻だったが、高知市の水源となっているダム貯水率が一気に8割を超え、自主節水が解除された。私たちには最悪の雨だったが、高知市民には恵みの雨ということになった。しかし、台風慣れしている高知の人たちにとっても、この日の豪雨はすごかったようだ。

### 雨の中の日曜市と高知城

ビジネスホテルのチェックインまで時間があつたため、荷物をホテルに預けて日曜市に出かけた。これだけの豪雨だったため、まともに店が開いているかどうか不安だったが、実際に行ってみると、多くの店が開いており、



雨の日曜市



豊富な品が並ぶ日曜市

買い物客の姿もあった。その後も断続的に激しい雨にさらされたが、観光客が傘を差しながら熱心に品定めを行っていた。高知の女性のことを「はちきん」と呼ぶ。男勝りで気が強いという意味らしいが、雨の中、一日中、テントの中で商売している様子を見ると、妙に納得できた。ちなみに、土佐の男性のことは「いごっそう」と呼び、頑固で酒飲みの男のことを指しているという。

土佐の日曜市は、高知城の追手門からまっすぐに延びる追手筋の片側2車線を閉鎖して場所がつくられていた。この道路の真ん中にはフェニックスが植えられ、南国らしい雰囲気を出している。

日曜市を紹介したパンフレットによると、出店数は500軒とされているが、豪雨のせいで、実際に開いていた店の数はもっと少なかったようだ。ただ、終日開かれる街路市としては、全国でも最大の規模を誇るという。日曜市の長さは1500メートルに及ぶ。なお、高知市では日曜市のほか、火曜市、木曜市、金曜市がそれぞれ場所を変えて定期的に行われているが、規模としてはなんといっても日曜市が最大だ。この市が誕生したのは1690年で、300年以上の歴史をもっている。

妻の話によると、この日曜市の「目玉商品」は、手作りの田舎ずしとまんじゅう、その場

でつくるイモ天、種類の豊富な柑橘類など。時期的には巨大な新高梨が出たばかりだった。とりわけ、田舎ずし（ミョウガ、シイタケ、タケノコ、こんにゃくなどの山菜ずし）は翌日レストランで食べたものより、ずっとおいしかった。さすがに日曜市というところか。午後になって豪雨もやみ、薄日が射してくると、日曜市はいつものように観光客でごった返すようになった。

私たちは日曜市の後、郷土料理を食べさせる「ひろめ市場」を経て、高知城に向かい、雨の上がった城内をゆっくりと散策し、天守閣にも登った。高知城は典型的な平山城で、関ヶ原の戦い後に入国した山内一豊によって築かれた。本丸と二ノ丸の完成は1603年。私たちは追手門から、板垣退介像を経て、天守閣に向かった。天守閣と追手門がそろっている城は全国でわずか3つだけという。城には板垣退介像のほか、山内一豊や妻（千代）の銅像があった。

土佐はもともと長宗我部氏が治めていたが、土佐には無縁だった山内一豊が入国した際には一領具足の長宗我部氏の家来たちが一揆を起こして抵抗したため、鎮圧に苦労させられた。このため、山内一豊は旧長宗我部氏の家臣団を用いず、美濃や尾張、近江出身の家来らで重要ポストを固めたという。山内家



高知城

家臣を上士、旧長宗我部氏の家来を下士とする2層の武士階級が出来上がったわけだ。坂本龍馬らが属していた下士たちが幕末に活躍したのはよく知られている。

山内一豊の妻千代は「伴侶の鑑」とされているが、一豊と千代は織田信長が金華山（稲葉山）の山頂に築いた岐阜城の城下で新婚時代を過ごしている。千代については滋賀県の米原生まれとされてきたが、最近では岐阜・郡上八幡城主（遠藤氏）の娘説が有力になってきた。

### 弓なりに広がる桂浜と巨大な龍馬像

今度の高知旅行の目玉はなんといっても「坂本龍馬」だ。2日目はビジネスホテルに荷物を預けて高知駅から桂浜に向かった。天気が心配だったが、幸い、完全に回復して風がとても心地よく感じられた。桂浜には午前8時に着いたが、さすがに、観光客の姿はなく、桂浜の浜辺を独り占めすることができた。

桂浜は高知の代表的観光スポットで、砂浜から少し登った桂浜公園には坂本龍馬の巨大な銅像が建っていた。弓なりに広がる浜辺はとてもきれいで、月の名所とされるだけのことはあると思った。坂本龍馬像を見て、坂本龍馬記念館に行こうとしたら、観光客の団体がどつとやってきて、あっという間に銅像の



桂浜

周りを埋め尽くしてしまった。

私たちは定期バスで坂本龍馬記念館まで行き、じっくりと展示物を見ることにした。この記念館は高知県立で、オレンジとブルーという大胆な配色の近代的な建物。地下2階、地上2階建てで、地上2階は総ガラス張り。屋上からの眺望もすばらしく、土佐湾が一望のもとに広がっていた。

この記念館には坂本龍馬が中岡慎太郎とともに暗殺された京都・近江屋の部屋が復元されていた。この部屋は狭い上、天井が低いため、刺客に襲われれば、まともには抵抗できなかったと見られる。仮に刀を抜くことができたとしても、たぶん、切っ先が天井につかえて反撃できなかったに違いない。館内には、暗殺事件当時、この部屋にあった掛け軸も展



龍馬像





坂本龍馬記念館



龍馬が暗殺された近江屋の復元された部屋



坂本龍馬記念館屋上から見た土佐湾

示されていた。この掛け軸には53カ所もの血痕が残っていると説明されていた。

また、坂本龍馬の書簡で現存する最後の手紙も展示されていた。この書簡は陸奥宗光に宛てたもので、殺される2日前に書かれている。陸奥宗光は龍馬が高くその才能を評価した人物で、明治維新後、外務大臣を務めた。長崎の亀山社中・海援隊で龍馬と行動を共にしている。龍馬は「(刀を) 二本差さなくても食っていけるのは、俺と陸奥だけだ」と述べたといわれる。陸奥宗光もまた、坂本龍馬のことを「その融通変化の才に富める彼の右に出るものあらざりき。自由自在な人物、大空を翔る奔馬だ」とほめたたえている。

このほか、薩長同盟の裏書き（複製）、海援隊約規、龍馬が姉の乙女あてに出した手紙

（複製）も展示され、とても見応えがあった。パンフレットによると、龍馬の手紙だけで複製も含め40通が所蔵されているといい、短時間では到底見きれない。

この後、高知市内全域を眺められる五台山展望台で高知市内を一望したあと、31番札所の竹林寺を散策して2日目の宿となっている市内のホテルにチェックインした。このホテルは幕末に土佐藩主だった山内容堂の下屋敷があったところで、道路に面した敷地の一面には長屋が残っており、内部は和船の模型などの展示館となっている。和船の模型の中には、龍馬らが「船中八策」の構想を練ったとされる夕顔丸も含まれている。このホテルの近くには山内神社や土佐山内家宝物資料館もあり、翌日、「龍馬の生まれたまち記念館」



山内容堂下屋敷の長屋



はりまや橋



はりまや通りのからくり時計

や龍馬生誕地、板垣退助生誕地とともに見学した。

ところで、市内の交通の要所となっている「はりまや橋」の近くには、からくり時計があり、午前9時から午後9時まで、1時間おきに「よさこい節」の音楽に合わせて、からくり時計の上から「高知城」、下には「よさこいの踊り子人形」、右に「はりまや橋」、左に「桂浜」が登場する。電車が通る大通りに面したビルの壁面に設置されているせいか、立ち止まって見る人はほとんどいなかった。どこかの広場にでも設置されていれば、もっと注目されるはずだ。

大河ドラマの舞台となった高知はすべて龍馬、龍馬だった。NHK大河ドラマの影響力の大きさにはあらためて感じ入るばかりだ。

なお、今回は残念ながら四万十川を眺めることはできなかったが、ぜひとも訪れてみたいところだ。



## 世界あちこち探訪記

# 第46回 マニラの都市鉄道(後)

(社)海外鉄道技術協力協会 秋山 芳弘

### 少しばかりのマニラ観光

フィリピン国鉄 (PNR) のトゥトゥバン駅の南側にあるショッピング=モールを通り抜けようとする、ここでも入口で男性警備員が約30cmの木の棒を鞆の中に入れて検査をする。マニラでは、都市鉄道だけでなく、ビルやスーパーマーケットなど人がたくさん集まる場所では保安検査により治安を強化しているのである。中に入ると、11月中旬とはいえクリスマスの音楽が流れ、年末・新年の気分を盛り上げている。



図ー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）

ショッピング=モールを出ると、外は34℃と暑い。近くのレクト通りには、マンゴーやオレンジ・衣類などを売る青空市場が出ており、いかにも東南アジアの雰囲気だ。東西に走るレクト通りを東に歩くと、ジープニーが多く、ここでも排ガスに悩まされる。(写真-23、写真-24)

しばらく歩くと、道路の中央分離帯上に建設された都市鉄道2号線の高架橋が見えてくる。2号線はレクト駅が西側の終点のため、電車の引き上げに必要な長さを確保しているだけで、あとはスキーのジャンプ台のようにプツリと高架橋が途切れている。さらに東に行くと1号線と2号線の立体交差箇所に出



写真-23 PNRのトゥトゥバン駅から近いレクト通りに出ているマンゴー売り。この通りにはいろんな露店が出ている。(南を見る。2009年11月14日)



表－1 マニラの都市鉄道（2009年11月現在）

| 路線         | 1号線           | 2号線            | 3号線            | PNR  |
|------------|---------------|----------------|----------------|------|
| 運営組織       | LRTA（注1）      | LRTA           | DOTC（注2）       | PNR  |
| 最初の開業      | 1984年12月      | 2003年4月        | 1999年12月       | 不詳   |
| 鉄道システム     | 中量都市鉄道<br>LRT | 大量都市鉄道<br>MRT  | 中量都市鉄道<br>LRT  | 近郊鉄道 |
| 路線延長（km）   | 15            | 14             | 17             | 56   |
| 走行空間（注3）   | 全線高架          | 高架・一部地下        | 高架・一部地平        | 地平   |
| 軌間（mm）     | 1435          | 1435           | 1435           | 1067 |
| 駅数         | 18            | 11             | 13             | 34   |
| 平均駅間距離（km） | 0.8           | 1.3            | 1.3            | 1.6  |
| 車体幅（m）     | 2.6           | 3.2            | 2.5            | 2.9  |
| 軸重（トン）     | 10.7          | 17             | 8.8            | 15   |
| 電気方式       | 架空線<br>DC750V | 架空線<br>DC1500V | 架空線<br>DC750V  | 非電化  |
| 女性専用車      | 有             | なし             | 有              | なし   |
| 切符         | 磁気カード         | 磁気カード          | 磁気カード<br>ICカード | 紙製   |

（注1）LRTA = Light Rail Transit Authority（[www.lрта.gov.ph](http://www.lрта.gov.ph)）。

（注2）DOTC = Department of Transport and Communications（[www.dotcmrt3.gov.ph](http://www.dotcmrt3.gov.ph)）。

（注3）すべて右側通行。



写真－24 マニラを走り回るジープニーの車内（外観は前編の写真－5）。運賃は7ペソ（約15円）均一である。（2009年11月18日）

るが、ここには駅は設けられておらず、1号線のドロテオ＝ホセ駅と2号線レクト駅の乗り換えに5分くらいかかりそうだ。駅の結節性が悪いのは、マニラの都市鉄道に共通する課題である。（写真－25）

交差点を南に曲がり、リサール通りを南に歩く。この通りの上を1号線が走っている。パイパイの入ったカゴを頭の上に載せて売っている中年女性に出くわしたので、のどがかわいていることもあり1個買う。10ペソ（約



写真－25 レクト通りの中央分離帯の上に建設された2号線の高架橋は、ここで途切れている。（東を見る。2009年11月14日）

20円）でとってもうまかった。

さらに歩くと1号線のカリエド駅がある。高架駅は、道路をすべて覆うように建設されているので、駅の下は薄暗いし、また側溝にはゴミが散乱していて汚い。景観や輸送力を考えると、1号線は本格的な地下鉄にすればよかったのと思う。

マニラ市内を東から西に流れマニラ湾に注ぐパシグ川をわたり、緑が多い公園の中に入る。このすぐ近くにマニラの観光地イントラ



写真-26 イントラムロスにあるマニラ大聖堂。(南東を見る。2009年11月14日)

ムロスがあるので、ケソン門から入る。イントラムロスは、16世紀にスペイン人が建造した城塞都市の跡で、中にはマニラ大聖堂やサンチャゴ要塞、スペインの植民地時代の邸宅カーサ=マニラ、サン=アグスチン教会などがある。ここには観光客を乗せてまわる観光馬車は何台かいて、うるさい蝇のようにつまとうだけでなく馬糞が臭くて、閉口する。(写真-26)

## 南北方向の1号線

イントラムロスにある主要な場所を見てから、リサル（注10）公園を抜けて1号線のユナイテッド=ネーションズ（国連）駅に向かう。

南行き改札口への入口階段をのぼり、自動券売機はないので切符売り場に並んで15ペソ（約30円）のプラスチック製乗車券を購入する。ホームに入ると、先頭車付近に女性が多く待っていると思ったら、女性専用車（注11）が設けられているのである。（写真-27）



写真-27 1号線のEDSA駅のホームに設けられた女性専用車の待合所（Female Area）。右側の台の上にホームを監視する警備員がいる。（2009年11月15日）

やって来る電車をしばらく眺めていると、白地に黄色い帯が入った旧型車両（ベルギー製）は3連接車×3組＝9両編成、先頭が黒色と黄色、ドアが水色に塗られたステンレス製の新型車両（日本製）は2連接車×4組＝8両編成になっている。（写真-28、写真-29）



写真-28 1号線のリベルタード駅に進入してくる開業当初からの旧型電車（ベルギー製）。（北を見る。2009年11月14日）

（注10） フィリピン独立運動の闘士であり、国民的英雄のホセ=リサル（José Rizal。1861年～1896年）は、ここでスペイン軍により銃殺された。

（注11） 1号線ではFemale Area（女性区域）と表示。3号線ではLoading Area（乗車区域）と表示され、女性以外に高齢者や身障者・子供連れも乗車可能。





写真-29 1号線のリベルタード駅に進入してくる新型電車（日本製）。（北を見る。2009年11月14日）

新型車両に乗車して、13時36分に出発。車内は清潔で、冷房がきいていて快適だ。それに乗客の乗車態度もいい。車内冷房は、モニラのように1年中暑いところでは不可欠である。乗車していてガタガタと上下微動があるのは、レールと車輪の問題なのだろうか。ちなみに1号線の軌道は、バラストと2ブロック式コンクリート枕木、パンドロール締結装置が使われている。（写真-30）

13時50分、1号線の南側の終点であるバクララン駅に到着。駅の北側から東に伸びてい



写真-30 1号線を走る新型車両（日本製）の車内。冷房がきいていて、車内もきれいだ。（2009年11月14日）

る分岐線は車両基地への線路である。ホームから見える下の通りには青空市場の小さな店がびっしりと並んでいる。ホームで電車を眺めていると、男性警備員から声をかけられる。写真撮影を注意されたのかと一瞬緊張したが、「切符の有効時間（注12）は30分です」と親切に教えてくれた。

1号線の調査が一通り終了したので、改札をいったん出てから北行きの乗り場に行き、窓口で12ペソ（約25円）の乗車券を買い、電車に乗車する。途中、EDSA<sup>エドゥサ</sup>駅で超満員になったのは3号線との乗り換え駅だからであろう。リベルタード駅で14時10分に下車し、滞在ホテルまで30分ほど暑い中を歩いて帰る。

### 半環状の3号線

11月15日（日）晴。朝食後、7時半にホテルを出て、PNRの南線沿いにパサイ＝ロード駅、EDSA駅と歩き、9時過ぎに都市鉄道3号線のマガリャネス駅に到着。北行きの切符窓口に並んで終点のノース＝アベニュー駅までの切符を15ペソ（約30円）で購入。都市鉄道の1～3号線とも基本はプラスチック製の磁気カードであるが、3号線だけはICカードも導入されている。

高架ホームで3号線の写真を撮っていたら、男性警備員がやってきて、写真撮影は禁止だと注意を受ける（注13）。仕方ない、従うことにしよう。ホームの先頭車付近には、警備員が立ってホームの見張りをする台が設けられている。ホームから見た範囲では、直結軌道とバラスト軌道が使われている。（写真-31）

やってきた電車は、3連接車×3組の9両編成で、先頭車方の1組は女性専用車（注11）になっている。乗車するとラッシュ＝ア

（注12）1号線と2号線では、同一駅では30分、同一路線では120分。3号線では75分。

（注13）このような注意を受けたのは3号線だけなので、DOTC（交通省）の方針だろう。





写真-31 3号線のマガリヤネス駅を出発した電車（後方より撮影）。3号線はEDSA通りの真ん中（中央分離帯部分）を走っている。（西を見る。2009年11月15日）

ワー並の混雑である。日曜日にもかかわらず超満員であるのは、大都市の幹線を走る都市鉄道として輸送力が小さすぎるのが原因である。別の日にアジア開発銀行（ADB）への通勤に3号線を使用したところ、列車が超満員だったため2列車待ってやっと乗れたくらい平日の3号線は1日中混雑している。

出発すると、電車は約80km/hで走行。車内の案内放送（女性のテープ音）は、騒音でよく聞き取れないが、イギリス語とタガログ語で流れている。3号線もワンマン運転のようである。この路線もほとんどの区間で高架を走っているマニラの町がよく見える。ADBの本部があるオルティガス駅付近はビジネス=センターになっていて高層ビルが林立している。沿線にはゴルフ場もある。北に向かうにつれて乗客が少なくなってきたので、青いFRP（ガラス繊維強化プラスチック）製のロング=シートのあいた席に座る。その表面には、出発停車時の横方向滑り止めのための凹凸がある。（写真-32、写真-33）

約20分で終点のノース=アベニュー駅に到着。駅に接続しているショッピング=モールに入ると、ここでもクリスマスの音楽が流れていた。



写真-32 マカティ地区のショッピング=センターがすぐ近くにある3号線のアヤラ駅。（南東を見る。2009年11月12日）



写真-33 3号線を走る北行き電車の車内。（2009年11月15日）

## 東西方向の2号線

再び3号線に乗り、ノース=アベニュー駅から南のクバオ駅に戻る。3号線には自動券売機がなく、この駅のコンコース階にある切符窓口には長蛇の列ができています。しかも“EXACT FARE ONLY”（釣り銭がいらないように）との掲示まである。3号線だけでなく1号線でも切符購入に時間がかかるので、旅客サービス上抜本的な改善が必要である。（写真-34）

2号線への乗り換えのため駅の外に出ると、32℃と暑い。この強い日差しの下、しか



写真-34 3号線のクバオ駅で切符を買う人の長蛇の列。2号線以外では自動券売機が使われていないので、切符を買うのに時間がかかる。(2009年11月15日)



写真-35 2号線の自動券売機。日本と違い派手な広告が描かれている。(2009年11月15日)

もジープニーや自動車の排ガスだらけの空気を吸いながら歩くのは苦痛である。10分近く歩いてやっと2号線のアラネタ=センター=クバオ駅に着く。マニラの都市鉄道は、本当に路線ごとの結節がよくないし、乗客の利便性を無視した駅の配置である。このアラネタ=センター=クバオ駅も高架駅の下が薄暗い。

アラネタ=センター=クバオ駅のコンコース階にあがる。この2号線には自動券売機があるが、硬貨でしか利用できないので、改札口脇の事務室で紙幣を硬貨にくずしてもらう。それから自動券売機に並んで東の終点サントラン駅までの切符を購入すると、12ペソ(約25円)。切符を買うために二度も並ばなくてはならないのは不便だし、なぜ紙幣が使える自動券売機にしないのだろうか。マニラの都市鉄道の券売システムは改善の必要がある。(写真-35)

相対式ホームにあがると、大型断面の車両を使った4両編成の電車がやってくる。中にはラッピング広告をしている電車もある。この2号線は、輸送力が大きいせいか、女性専用車はなさそうだ。ホームから見ると、駅の近傍では直結軌道を使用している。(写真-36、写真-37)



写真-36 2号線のアラネタ=センター=クバオ駅で電車から下車する人々。車体にはラッピング広告がされている。(西を見る。2009年11月15日)



写真-37 アラネタ=センター=クバオ駅に停車する2号線の電車。(南西を見る。2009年11月15日)



11時40分に出発。高い高架橋の上を走るので眺望はいい。ただし、両側に高欄がなく、窓の約10m下に道路が直接見えて、少し怖い気がする。1号線や3号線と比較して車体幅が60～70cm広いため、車内はずいぶんゆったりとした印象を受ける。それに車両間にドアがなく、広幅貫通路でつながっているのも、開放的でいい。座席は紫色のFRP製ロングシートである。女性のテープ音による車内の案内放送はイギリス語だけ。途中にあるカティブナン駅の前後は地下区間になっている。終点のサントラン駅には11時48分に到着。この駅は、マニラの東郊外にある島式ホームの高架駅である。(写真-38、写真-39、写真-40、写真-41)



写真-38 2号線の車内。車体幅が広いので、車内は1号線や3号線と比較してゆったりとしている。(2009年11月15日)



写真-39 2号線のサントラン駅（高架駅）に設置されたエレベーター。(2009年11月15日)



写真-40 2号線のサントラン駅に掲示してある罰金事項。ここではすべてイギリス語表記（タガログ語が併記されている掲示もある）。1ペソ（P）＝約2円。(2009年11月15日)



写真-41 マニラの都市鉄道で唯一の地下駅である2号線のカティブナン駅。(南西を見る。2009年11月15日)

## マニラの都市鉄道の課題

人口約1400万人の大都市圏であるマニラ首都圏の都市鉄道を利用して、さまざまな課題があることがわかった。

- (1) 1000万人規模の大都市に対して都市鉄道3路線の延長がわずか50km弱と、都市鉄道網としては貧弱すぎる。マニラが自動車交通に過大に依存する都市から脱却するためには、都市鉄道の整備が大きな課題である。(写真-42)
- (2) 都市鉄道の3路線間だけでなく、PNR





写真-42 飛行機から見たマニラ中心部（オルティガス地区）には高層ビルが林立し、この一角にADB本部がある。左右に走っているのは3号線。（マニラ→成田への飛行機より。2009年11月21日）

との結節がまったく取れてなくて、乗り換えが大変である。駅位置の変更は工事費がかかるので、乗り換え専用通路の設置などを検討する必要がある。

(3) PNRは、南線の線路を改良するとともに、新車を入れて安全・快適輸送を実現している。しかし、複線分の用地と設備があるにもかかわらず単線運転をしているせいもあり、列車本数が少なく（南線で1日に7往復）、利用しづらい。既存用地を利用して高架の複線電化鉄道にすれば、道路との平面交差もなくなるし、列車本数の増加とスピード＝アップが可能になり、利用客は相当増えるだろう。

(4) 1号線と3号線は、朝夕の混雑時には乗車できないくらい込んでいて、輸送力不足を露呈している。やはり、これだけの大都市圏の幹線輸送に対して中量輸送システムのLRTでは対応が困難なのである。運行間隔の短縮などの輸送力増強対策が必要である。

(5) 1号線～3号線の切符窓口にはいつも長蛇の列ができています。性能のいい自動券売機を導入して乗客が利用しやすい都市鉄道



写真-43 1号線の駅のホームに入る手前で手荷物の保安検査をする女性警備員。マニラの都市鉄道では、どの駅にもこのような警備員が配置されている。（リベルタード駅。2009年11月18日）

システムに改良する必要がある。

(6) PNRも含めてマニラの都市鉄道には、改札口に2～3人、各ホームに1人ずつ、車内にも1～2名の警備員が配置されている。マニラでの鉄道の治安維持には欠かせないのだろうが、それだけ経費がかさんでいる。（写真-43）

いずれにしろ、マニラ首都圏における都市鉄道の全体計画を改めて検討し、利便性のいい鉄道網を構築することが必要である。

（2010年8月20日記）

## 東京メトロのウォーキングイベント ～メトロの駅から楽しく歩こう～ 「東京まちさんぽ」

東京地下鉄株式会社 営業部営業推進課 旅客誘致担当  
青山 勝博



### 1. はじめに

東京メトロでは、沿線の見どころを多くのお客様に紹介し、また、お客様に新たな発見をしていただくことを目的として、年間5回のペースで沿線ウォーキングを開催しています。平成13年より「東京メトロ沿線ウォーキング」としてスタートし、多くのお客様に支持され、平成21年からは「東京まちさんぽ」と名称を一新し、事前申込制としております。

このイベントは休日や余暇における東京メトロの利用促進や当社のネットワークの利便性のPRなど、増収にも直結するイベントです。コースは距離を10キロ程度とし、東京散策を満喫できるよう設定しており、近年の健康志向の高まりも後押しし、大変人気のあるイベントのひとつとなっています。

また、沿線の施設や商店会などにもご協力いただき、地域の活性化にも繋がっています。

今回は平成22年に開催した2コースを紹介します。

### 2. 「春と歴史のかおる下町さんぽみち」コース

#### (1) コース設定

平成22年4月3日に開催したウォーキングのテーマは「春と歴史のかおる下町さんぽみち」と題し、スタート・ゴールを丸ノ内線・南北線後楽園駅とし、約11キロのコース設定にしました。

#### (2) コース紹介

後楽園駅をスタートするとすぐに源覚寺が見えてきます。別称「こんにやくえんま」と呼ばれ、眼病を患った老人に閻魔が自分の目を与えて癒し、そのお礼に老人が好物のこんにやくを供えたという言い伝えがあるお寺です。本堂にはたくさんのこんにやくが供えられています。

しばらく千川通りを進むと播磨坂に到着します。ウォーキング開催時は文京さくらまつりが開催されており、多くの花見客で賑わっていました。拡幅された道路は昭和35年に「全区を花でうずめる運動」によりソメイヨシノを中心に桜の木が植えられ、桜並木となりました。





「春と歴史のかおる下町さんぼみち」コースマップ



播磨坂

この地域は「湯立坂」や「猫又坂」など坂が多く、ウォーキングに慣れ親しんでいる参加者でも徐々に足取りが重くなったようです。不忍通りを進むと「六義園」があります。元禄8年に五代将軍・徳川綱吉より与えられた地に、柳沢吉保自らの設計・指揮のもと7年の歳月をかけて造られた回遊式築山泉水庭園です。都内の代表的な庭園として有名で、枝垂れ桜が咲く最盛期にはライトアップが行われ、多くの観光客で賑わいます。

六義園をあとにして、本郷通りを經由し、



言問通りから春日通りに進むと旧岩崎邸庭園が見えてきます。旧岩崎邸庭園は三菱創設者・岩崎家本邸として建てられた本格的なヨーロッパ式邸宅です。近代日本住宅を代表する西洋木造建築で、重要文化財に指定されており、洋館の細やかな彫刻や広大な芝園などを見学することができます。



湯島天満宮

また、すぐ近隣には湯島天満宮があります。通称「湯島天神」と呼ばれ、古くより東京の代表的な天満宮で、学問の神様として菅原道真公が祀られていることでも有名です。受験のシーズンには合格祈願にたくさんの受験生が訪れますが、年間を通じても色々な祭事が行われています。中でも梅の花が有名で、毎年2月～3月にかけて梅まつりも開催され一層賑わいます。

このコースも終盤となり、最後に紹介するのが日本サッカーミュージアムです。2002FIFAワールドカップの開催に伴い設立されました。日本サッカーの軌跡を振り返ることができるとともに体験もできる施設です。



後樂園

日本サッカーミュージアムから外堀通りを通り、白山通りを歩くとゴールの後樂園駅に到着します。

### 3. 「歴史、新緑、そして潮風を愉しむウォーキング」コース

#### (1) コース設定

平成22年5月22日に開催したウォーキングのテーマは「歴史、新緑、そして潮風を愉しむウォーキング」と題し、スタートが南北線・六本木一丁目駅、ゴールが有楽町線・月島駅の約9.3キロのコース設定にしました。

#### (2) コース紹介

六本木一丁目駅をスタートして間もなく、城山トラストの緑道を通ります。近隣にはスウェーデン大使館やテレビ東京などがありますが、都心にいることを忘れそうなくらい多くの緑が参加者を癒してくれます。

緑道を抜けると愛宕山がみえてきます。愛宕山は25.7メートルの標高が記録されており、天然の山では東京23区の中で最高峰です。

また、日本放送協会の前身の社団法人東京放送局はこの山に放送局を設置して大正14年に日本で初めてのラジオ放送を発信しました。





「歴史、新緑、そして潮風を愉しむウォーキング」コースマップ



城山トラスト

スタートして約3キロを越えたあたりから潮の匂いができるのがわかります。旧海岸通りを東京湾方面へ進むと新交通ゆりかもめが見えてきます。このあたりから交通量も少なくなり、参加者は潮風を感じつつ、東京湾を右手に見ながら進みます。

6キロ地点になると今回のウォーキングのメインでもある浜離宮恩賜庭園に到着します。この庭園は、海水を導き潮の満ち干によって池の趣を変える潮入りの池と二つの鴨場をもつ江戸時代の代表的な大名庭園です。潮入



りの池はほかにもありましたが、現在も実際に海水が入り出しているのはこちらの庭園のみです。



浜離宮恩賜庭園

静かで緑豊かな浜離宮恩賜庭園を抜け、少し歩くと今度は活気溢れる築地場外市場を通ります。今では世界の築地といっても過言ではないくらい海外からの観光客が多く訪れており、東京の観光名所のひとつになっています。買い物だけではなく、寿司屋などの飲食店も数多くあり、新鮮な魚介類を味わうことができます。



築地

9キロ地点に差し掛かるとゴールの月島駅までもう少しです。ちなみに月島という地名は、明治20年から行われていた埋立てによりできた地域で東京湾内に月の岬という観月の

名所があったことから命名されました。

最後に佃大橋を渡り、ゴール駅である月島駅に到着です。夏を思わせる陽気に参加者は心地よい汗を流していました。

## 4. おわりに

この「東京まちさんぽ」は数ある当社のイベントの中でも人気があり、今後もより多くのお客様の期待に応えるため、魅力ある沿線スポットを継続して紹介していけるよう努力してまいります。

また、ゴールしたお客様から「次はどこのコース？」「次はいつやるの？」などと聞かれるたび、ファンを獲得したことを実感でき、次も素晴らしいウォーキングを企画しようという励みになります。

皆様も機会があれば、是非参加してみたいかがでしょうか？



## 地下鉄におけるパブリックアートの変遷展 地下鉄博物館 特別展

東京地下鉄株式会社



特別展イメージ

東京メトロと（財）メトロ文化財団では、平成22年11月23日から平成23年1月16日まで、地下鉄博物館にて特別展「地下鉄におけるパブリックアートの変遷展」

を開催します。

東京メトロの駅構内には、著名な作家によるものや、地域の歴史・産業をモチーフにした壁画・彫刻など様々なパブリックアートが設置されています。ゆとりと潤いのある駅空間づくりへの取組みから設置を進め、現在その数は100点以上にのぼります。

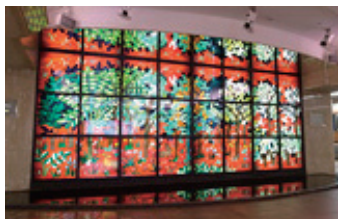
今回の特別展は、これらのパブリックアートがいつ頃から、どのようなコンセプトで設置されてきたのか、主要作品を通じてその変遷を紹介するものです。

この機会に、駅構内に設置されている多様なパブリックアートについて知っていただき、日々の地下鉄のご利用や休日のお出かけの中で、芸術作品をご堪能下さい。

1 期 間：平成22年11月23日（火・祝）～  
平成23年1月16日（日）

2 場 所：地下鉄博物館（企画展コーナー）  
(1)所在地 東京都江戸川区東葛西6-3-1  
(2)アクセス 東京メトロ東西線葛西駅高架下  
(3)開館時間 10時～17時（入館は16時30分）  
(4)休館日 毎週月曜日（祝日・振替休日となる場合はその翌日）及び12月30日～1月3日

(5)入館料 大人210円  
こども100円  
（満4歳以上中学生まで）



銀座駅「楽園」  
（平山郁夫）

## 冬の風物詩・ササラ電車

札幌市交通局



線路上の雪をはね飛ばしながら進むササラ電車

線路の積雪をけ散らしながら走る電車の雄姿は、札幌の冬を彩る風景の一つです。ササラ電車は、車両の前後に取り付けた、竹のササラを利用した除雪装置で雪を掃き飛ばし、積雪が線路の障害にならないようにと冬の線路を守っています。

今年は、10月26日深夜から27日未明にかけて日本海側を中心に降雪が続きました。

札幌市では最深積雪7センチを記録し、市電の除雪車「ササラ電車」がこの冬初めて出動しました。札幌市交通局によると、統計が残る1980年以降、10月の出動ははじめてです。

ササラ電車は、この日午前4時過ぎに札幌市中央区の電車事業所を出発し、車両の前後に取り付けた竹製ブラシ（ササラ、幅2.2メートル）を回転させて計8.4キロの線路に積もった雪をはね飛ばしました。

### ササラ電車による除雪作業

日常、積もった雪をそのままにしておくと、夜には圧雪状態になりレールを埋めてしまい、電車が走れなくなります。したがって、雪が降り始めの「新雪の状態」のうちに掃き飛ばさなくてはならないため、雪が降っているときはもちろん、降らない夜間にも出動しています。

翌朝午前4時、レールに積もった雪や架線に張り付いた氷を取り除くためササラ電車は出動しています。

## 都電荒川線マスコットキャラクターイラストコンテストを開催

東京都交通局



東京都交通局は、都電荒川線マスコットキャラクターイラストコンテストを開催いたします。

お子様からお年寄りまで、幅広く愛されるような明るくて親しみやすいマスコットキャラクターのデザインをお待ちしています。

応募作品：

都電荒川線マスコットキャラクターデザイン  
※マスコットの愛称については、デザイン決定後、改めて募集する予定です。

賞：最優秀賞 1名 賞状と賞金30万円

都電荒川線マスコットキャラクター採用

優秀賞 3名 賞金1万円

入選 10名 賞品

※ダブルチャンスとして、ご応募いただいた方の中から抽選で100名様に記念品をプレゼントいたします。

応募方法：

- ・A4判の白紙を用い、1枚につき1点をデザインし、郵送により応募してください。
- ・作品の裏面に簡単な作品説明(50字程度)を記載してください。
- ・彩色は自由です。
- ・詳細はホームページをご覧ください。

<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>

応募資格：特に制限はありません。

送り先：〒153-858 「都電荒川線マスコットキャラクターイラストコンテスト」私書箱

応募締切：平成22年11月30日

発表：平成22年12月下旬

※各賞の入賞者は、直接本人に通知するほか、報道機関等に発表します。

## 沿線会議（グリーンライン）の開催

横浜市交通局

横浜市交通局は、地域に貢献する改善型公営企業を目指した、さまざまな取組を進めています。

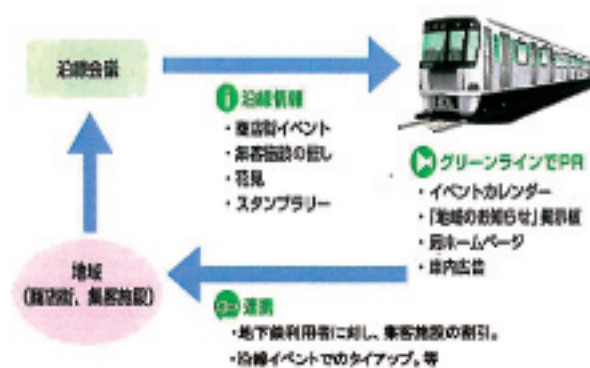
その一環として地下鉄沿線の活性化を図るため地元の町内会や商店街、学校等と連携し、「グリーンライン沿線会議」を開催しています。

沿線会議では、沿線の施設や商店街、イベントなど地域資源の情報を発掘して駅や車内から発信し、沿線の活性化を図るとともに、地域に親しまれるグリーンラインを目指しています。

### 沿線会議で取り組むこと

グリーンライン（中山～日吉間）沿線を3つのエリア（川和町～東山田エリア、中山エリア、高田～日吉エリア）に分け、四半期ごと（5月、8月、11月、2月）にエリア会議を行っています。

沿線のイベント情報などを会議の場に持ち寄り、グリーンラインの10駅で発信する「イベントカレンダー」の作成や、駅周辺の見どころを紹介する沿線マップの作成、沿線の集客施設とタイアップしたスタンプラリーの実施や企画電車の運行など、地域の方々と協働して地域の発展とお客さまの増加につながる仕組みづくりに取り組んでいます。



## 映画「最後の忠臣蔵」四十七士ラリーを実施！

### 京都市交通局



京都市交通局では、市バス・地下鉄の増収増客を図るため、12月18日に公開される映画「最後の忠臣蔵」とのタイアップにより、市バス・地下鉄で回るラリーイベントを下記のとおり実施します。

実施期間：平成22年11月

18日～12月26日

#### 参加方法：

- (1)地下鉄駅ラック、市バス車内、市バス・地下鉄駅案内所、定期券販売所などに設置している交通局発行の情報誌「おふたいむ」を入手していただきます。
- (2)1箇所目は、3箇所あるスタンプポイント(地下鉄二条駅、烏丸御池駅、三条京阪駅)のいずれかでスタンプを押印していただきます。
- (3)2箇所目以降は、ラリーポイントに掲示されている数字を台紙に記入していただきます。
- (4)スタンプポイントを含めラリーポイントを3箇所以上回っていただき、ゴールポイントの地下鉄駅で、台紙に必要事項を記入のうえ、応募箱に投函してください。

#### ラリーポイント

- (1)地下鉄駅：太秦天神川駅など13箇所(スタンプポイント含む)
  - (2)市バス停留所：金閣寺道など20箇所
  - (3)市バス・地下鉄案内所：交通局、京都駅地下街、北大路、烏丸御池の4箇所
  - (4)施設：京都総合観光案内所など10箇所
- ゴールポイント  
地下鉄駅：烏丸御池駅、京都駅、北大路駅、二条駅、三条京阪駅

#### 賞品

映画「最後の忠臣蔵」関連グッズ、公式ポスター、市営地下鉄1 dayフリーチケットなど

映画「最後の忠臣蔵」市営地下鉄1 dayフリーチケットを11月15日から地下鉄各駅、市バス・地下鉄案内所、定期券販売所において限定5万枚発売しています。

## 駅構内広告を利用した 環境保全PRと環境施策への貢献

### 大阪市交通局



大阪市交通局は、市営地下鉄の駅構内広告を利用して環境保全に取り組む企業と連携し、企業の環境保全の取

組みPRを応援します。また、広告掲出によって得られる広告料の一部について、本市の環境施策に還元します。

今回、試行として大阪ガス株式会社と連携し、大阪ガス株式会社が行っている環境保全への取組み「天然ガスと再生可能エネルギーの併用の普及拡大」をテーマにした広告を、平成22年10月18日から市営地下鉄御堂筋線なんば駅構内の丸柱を利用して掲出します。

掲出期間：平成22年10月18日～

10月31日までの14日間

掲出場所：地下鉄御堂筋線 なんば駅 丸柱  
(北改札口付近4本、南改札付近3本、計7本の柱全面)

#### 環境保全PRのテーマ・デザイン：

テーマ「天然ガスと再生可能エネルギーの併用の普及拡大」

#### 連携内容：

広告料について、標準販売額の25%で契約今後について：

今回の取組みをもとに、より効果的な駅構内広告を利用した環境保全PRと環境施策への貢献策について検討します。





## いい古都チケット（神戸市営地下鉄版） 発売

神戸市交通局



神戸市交通局では、いい古都チケット（神戸市営地下鉄版）を発売中です。

この乗車券は鉄道とバスを使って、京都の1日観光が楽しめるフリー乗車券です。

乗車券をご購入い

ただいたお客さまには、京都市内主要観光地の割引優待クーポンが付いたガイドマップを進呈いたします。お得で便利に、そして人と環境にもやさしく京都観光がお楽しみいただけます。

発売期間：平成22年10月1日～12月26日

有効期間：上記発売期間内のお好きな1日

発売額（大人1人のみ発売）：2,200円

発売場所：神戸市営地下鉄各駅窓口、サークルK西神中央駅店

乗車券の有効区間：下記すべて1日乗降自由

- ・神戸市営地下鉄全駅
- ・阪急電鉄全線（神戸高速線を除く）
- ・京都市営地下鉄全線
- ・京都市営バス全線（定期観光路線を除く）

特典：平安神宮や知恩院、高台寺、龍安寺などの所定の社寺において、拝観料などが優遇される「参拝優遇券」と博物館や飲食店、土産物店のご利用時に割引や記念品のプレゼントなどの特典が受けられる「施設ご利用割引券」が付いた「京都観光ガイドマップ」を、チケットお買上げのお客さまにもれなく進呈いたします。

## 「日本鉄道賞」、「グッドデザイン賞」の受賞 成田スカイアクセス 新型スカイライナー（AE形）

京成電鉄株式会社

本年7月17日に開業した「成田スカイアクセス」が第9回日本鉄道賞を受賞しました。

この度の日本鉄道賞の受賞は、当社のほか、新線区間（印旛日本医大～空港第2ビル間）の整備を行った成田高速鉄道アクセス（株）、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構との連名受賞となっており、都心と成田空港間を36分と成田空港を身近にしたことや、新型スカイライナーによる最高時速160km運転の実施、関係者調整を行い着工から4年数か月という短期間での開業、更に大幅な建設費の低減や貴重な鳥類の保護といった環境保全への取り組みなどが評価されたもので、当社が同賞を受賞するのは、初めてとなります。

また、当社、日本車両製造、東急車両製造、寛斎スーパースタジオの4社でデザイン・製造した新型スカイライナー（AE形）はグッドデザイン賞を受賞しました。

今回の受賞は、「スピード感あるシャープな外観と高品質で快適な車内空間」が高く評価されたもので、京成電鉄の車両では初の受賞となります。



## 東京スカイツリー® 公式キャラクター 決定

東武鉄道株式会社



東武鉄道株式会社と東武タワースカイツリー株式会社では、2012年春の開業を目指して東京スカイツリーを中心とした街づくりを推進しておりますが、このたび、東京スカイツリー公式キャラクターを決定しました。

東京スカイツリー公式キャラクターについては、親しみやすさや世界一のタワーとの親和性などを考慮し、東京スカイツリーを身近に感じてもらい、東京スカイツリーのメッセージを広く皆さまに伝える役割を担うことを目的に制作いたしました。

今後、彼女の新しい視点から、皆さまに東京スカイツリーの魅力をわかりやすく伝えてくれる「ソラカラちゃん」は、東京スカイツリーの広告塔として、広告宣伝活動の中心的存在となり、様々なイベントなどに登場する予定となっております。

### 〈ソラカラちゃん プロフィール〉

- うまれたばしょ：とんがり星  
とくちょう：ステキな発見をできたり  
うれしいことがあったりするとあたまの星が キラキラキラと光る  
くちぐせ：「そらから これから  
いってみるから！」  
好きなこと：はなうたをうたうこと  
(TOKYOの街でおぼえた歌をテキトーにうたう)  
たからもの：おじいちゃんにもらった  
ぼうえんきょう  
ゆめ：東京スカイツリーで  
せかいじゅうのひとたちと  
出会うこと

## 『京橋花月 ニコニコチケット』新発売

京阪電気鉄道株式会社

京阪電気鉄道株式会社と「京橋花月」を運営する株式会社よしもとクリエイティブ・エージェンシーでは、平成22年10月25日から平成22年12月31日まで、おトクに「京橋花月」を楽しめる『京橋花月 ニコニコチケット』を新発売しています。

このチケットは、京阪電車京橋駅前「KiKi京橋」内にある劇場「京橋花月」で平成22年11月1日より新たに演目に加わる、他の劇場ではご覧になることのできない京橋花月ならではの公演「京橋吉本新喜劇」「京橋ヴァリエティ」を観劇できるチケットを、2枚セットにして割引価格でご提供するものです。京阪電車の主要駅で発売することで、京阪沿線にお住まいのお客さまや通勤・通学で京阪電車をご利用のお客さまに、吉本が発信する京橋ならではの笑いを、身近にお楽しみいただくことができるようになります。2枚セットのチケットは、お一人で両方、またはお二人でどちらか一方の観劇にもご利用いただくことができ、大変おトク感の強いものとなっています。(通常料金でそれぞれ単独での発売もいたします)。

今後も、チケット販売やPR活動など様々な分野で両社の強みを活かした企画を実施し、京橋花月の盛り上げと京橋エリアの活性化に取り組んでいきます。



京橋花月が入るKiKi京橋（京橋駅前）

# 鉄道関連博物館紹介

## 仙台市電保存館



仙台市電保存館は、大正末期から半世紀にわたり市民の足として親しまれ、仙台の街を走り続けてきた市電の姿を未来に伝えるための施設として、平成3年4月25日に地下鉄富沢車両基地内に開館しました。同館では、創業当時の1号車など市電車両や関係資料の展示、ビデオ上映などを行っております。

### 人々の暮らしを支えた半世紀

大正15（1926）年11月25日、待望の木造四輪単車の市電が大町一丁目～仙台駅前～荒町間3.3kmで営業を始め、昭和3（1928）年に市内中心部の循環線と芭蕉の辻線が完成し、その後、長町、八幡町、北仙台、原町の各線が延長され、総営業キロ16kmにも及びました。

市電の最盛期は、昭和30年代で、89両の車両で1日平均約10万人のお客さまを運びましたが、昭和40年代のモータリゼーションの到来により、道路は混雑し、市電の速度は低下し、定時制が確保できなくなったことから、市電の利用者は年々減少していきました。

昭和51（1976）年3月31日、幾多の苦難を乗り越え、走り続けた市電は、時代の流れと交通環境の変化には勝てず、その幕を閉じることとなりました。

#### おもな展示品

##### 1号車（モハ1型）

大正15年9月に川崎造船所で新造された木造四輪単車。大正15年11月25日の市電創業の時から約40年にわたり、仙台市民の足として大いに活躍しました。昭和51年の市電廃止時には創業当時の姿に修復されてお別れ運転を行いました。



- 定員：40人（内座席18人）
- 最大寸法：7,924mm(長)×2,200mm(幅)×3,518mm(高)
- 自重：7.63t
- 速度：28.2km
- 製造価格：9,450円



### 123号車（モハ100型）

100型は仙台市電では最初の大型車。123号車は昭和27年8月に新潟鉄工所で新造された半鋼製二軸ボギー車で、市電廃止まで長く主力電車として活躍しました。

- 定員：84人（内座席28人）
- 最大寸法：11,400mm(長)×2,174mm(幅)×3,665mm(高)
- 自重：14.0t
- 速度：21.0km/h
- 製造価格：700万円



### 415号車（モハ400型）

昭和38年4月日本車両製造所で製作された全鋼製二軸ボギー車。仙台市電最後の新造車で、市電廃止まで活躍しました。軽量化と自動車部品を取り入れて保守性の向上を図っていました。

- 定員：84人（内座席28人）
- 最大寸法：11,900mm(長)×2,200mm(幅)×3,725mm(高)
- 自重：13.7t
- 速度：23.8km
- 製造価格：895万円



### 台車

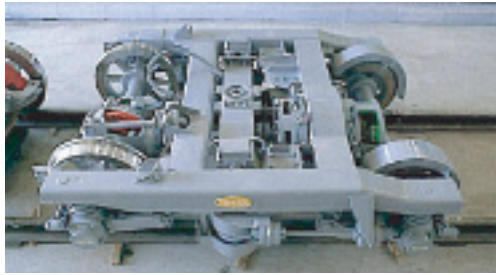
昭和37年9月に製造された410号車の台車で全国的にも珍しい直角カルダン駆動方式を採用したものです。落ち葉や積雪によるスリップを少なくする工夫が施されたほか、減速機は、自動車用歯車を使用し、部品の調達を容易にして保守性の向上を図りました。

### 制御器（コントローラー）

仙台市電はすべてこの直接直並列式制御器を使用していました。中央の主ハンドルで抵抗及び電動機の直並列制御を行い、電車の速度を調節します。また、主ハンドルを逆方向に操作することにより非常用電気ブレーキが作用するようになっています。右側のリバースハンドルは前後進の方向転換を行います。

### パンタグラフ

市電に取り付けたときの形状からZ（ゼット）パンタグラフと呼ばれていました。構造が簡単うえ、風圧の影響をうけにくく、架線への追随性が良いなど、大変高性能であったため昭和29年頃より車両に使用されました。



台車



制御器(コントローラー)



パンタグラフ



停留所名板



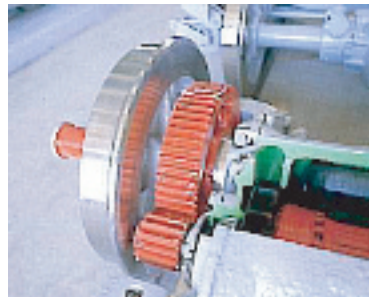
銘板



メインパネル各種



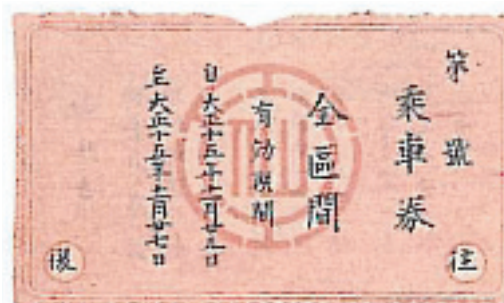
モーター部



ドライブギア



空気圧力検測器



乗車券

大正 15 年 11 月 25 日 (創業時) のもの



回数券

昭和 4 年 8 月 7 日～昭和 19 年 6 月 30 日のもの

路線データ（廃止時点）



楯環線

路線距離（営業キロ）：6.0km 駅数：16駅

仙台駅前－中央三丁目－郵便局前－一番町郵便局前－高等裁判所前－片平一丁目検察庁前－大町西公園前－市民会館前－交通局前－大学病院前－木町通二丁目－二日町－県庁市役所前－レジャーセンター前－錦町－花京院－中央一丁目－仙台一丁目（1976年廃止）

芭蕉の辻線

路線距離（営業キロ）：0.3km 駅数：2駅

郵便局前－東一番丁－芭蕉の辻（1944年廃止）

長町線

路線距離（営業キロ）：4.2km 駅数：13駅

中央三丁目－鉄道管理局前－五ツ橋－荒町日赤病院前－愛宕橋－石垣町－舟丁－河原町－広瀬橋－長町一丁目－長町三丁目－長町支所前－長町駅前（1976年廃止）

北仙台線

路線距離（営業キロ）：1.2km 駅数：5駅

二日町－北六番丁電波監理局前－北八番丁児童相談所前－堤通－北仙台駅前（1969年廃止）

八幡町線

路線距離（営業キロ）：1.5km 駅数：5駅

大学病院前－厚生病院前－八幡一丁目－八幡二丁目－八幡神社前（1976年廃止）

原の町線

路線距離（営業キロ）：2.9km 駅数：9駅

花京院－小田原一丁目－常盤木学園前－小田原二丁目－榴ヶ岡気象台前－総合グランド宮城野中学校前－五輪一丁目国立病院入口－五輪二丁目－原町駅前（1976年廃止）



## 仙台市電の沿革

大正15・11 市電開業

仙台駅前～大町一丁目 (2.1km)

東五番丁～荒町 (1.2km)



市電開通日の仙台駅前風景

昭和3・3 循環線全通 (6km)

同3・4 芭蕉の辻線開通 (0.3km)

同11・12 長町線全通 (4.2km)

同12・10 北仙台線全通 (1.2km)

同16・10 八幡町線全通 (1.6km)

同19・3 芭蕉の辻線廃止

同23・5 原町線全通 (3 km)

同29・8 市電全線複線化完成

同42・11 市電ワンマンカー運行開始

同44・3 北仙台線廃止

同51・3 市電廃止



市電お別れ式

## 施設のご利用案内

開館時間：10：00～16：00

休館日：

- ・月曜日（月曜日が祝日の場合は翌日）
- ・祝日の翌日（土曜日、日曜日・祝日に当たる場合は開館）

・12月28日から翌年1月3日

※冬期間（12月1日から翌年3月19日）

は土・日曜日、祝日のみ開館

入館料：無料

交通アクセス：

- ・地下鉄富沢駅下車徒歩約15分  
（仙台駅～富沢駅間約12分）



無料送迎車の運行：

- ・運行日/土曜・日曜・祝日の開館日
- ・運行時間/地下鉄富沢駅発

9：55～13：00

13：50～15：30

※富沢駅「西1」出口から運行

- ・乗車料金/無料
- ・乗車定員/8人

## 所在地

〒982-0032

仙台市太白区富沢字河原2-1

地下鉄富沢車両基地内

お問合せ (022-244-1267)

# 世界の地下鉄

## — 成都 (Chengdu) —

### ●中国 (People's Republic of China) —

人口：13億6920万人▷面積：959万6961km<sup>2</sup>▷主要言語：中国語▷通貨：元▷為替レート：1元：12.21円▷一人当たりGNI：2370ドル

### ●成都市 —

中国西南部、四川省の成都平原の中央に位置する人口392万人（2010年）の四川省の省都でもあり戦国時代には蜀の都でもあった。

近年では、2000年に始まった西部大開発の拠点都市として発展を遂げ、IT関連を中心に工業も伸びている。また、パンダや九寨溝など四川省に散らばる観光地やチベットへの入り口として発展を遂げている。

### ●地下鉄の営業主体 —

成都地鉄有限責任公司 (Chengdu Metro Limited Liability Company)

住所：四川省成都市金牛区蜀路158号

電話：+86-(28)87564485：

URL：<http://www.cdmetro.cn> (中国語)

### ●地下鉄の紹介 —

2010年9月27日、中国の西部地域で初となる成都地下鉄1号線が開通した。

この路線は、同市を南北に結ぶ升仙湖～世紀城間18.5km17駅（1駅未開業）である。開業した区間は第一期区間であり、1号線の総延長は32km（地下22.44km）の路線である。

営業時間は午前7時から夜9時までと短くなっているが、時期を見て終電車の延長を予定している。現在東西に走る2号線（茶店子～成都市行政学院）の建設も進行中で、市の中心部天府広場が1号線との乗換駅となる予定である。

列車は3両編成で運転され、1日約170列車の運転を実施しているが、将来は5両編成の運転を計画している。車両は幅2.8m、長さ19mで、最高速度は80km/hである。

今後の建設計画としては、現在建設中の2号線その他、2015年までに4号線、7号線、3号線が相次いで建設され、市中心部を取り囲むように計5本の地下鉄が建設される。また、2020年までには298kmの地下鉄網を完成させ1日300万人の輸送力を確保する予定である。

## ●データ

営業キロ：18.5km▷路線数：1▷駅数：17（1駅未開業）▷従業員数：1200人▷運行時間：7：00－21：00▷運賃制度：対キロ区間制▷輸送人員：31.3万人/日（予定）

▷軌間：1435mm▷電気方式：直流750V▷集電方式：第三軌条▷運転保安：ATC，ATO▷最小運転間隔：10分▷車両数：102（3両編成34列車）

## ●利用の手引き

乗車方法：窓口又は自動券売機で乗車券（普通ICカード）を購入する。

（購入方法—①目的地の駅を選択 ②購入枚数を選択 ③貨幣投入：札は10元、5元、コインは1元のみ使用可能 ④カード、釣銭受取）。購入した乗車券を自動改札機にかざして入場する。1回限りの普通ICカードは出場時に自動改札機の回収口（黄色）に返却する。

運賃：2元～5元 乗車券：交通ICカード（チャージ式）、普通ICカード

利便設備：エレベータ、エスカレータ、ホームドア その他：大きめの手荷物については、改札入場前に安全検査がある。無賃乗車の罰金は乗車区間運賃の5倍







火車北駅入り口案内



タッチパネル式自動券売機



車内風景（網棚、中吊り広告は無い）



火車北駅ホーム（ホームドアが設置されているので電車は見えないが、左端の明るくなっているところが電車の先頭）、右上の液晶モニター左部分に、次列車到着までの時間が“分”で表示される



天府広場駅前（地下1階出口から見た広場）



天府広場駅出口用自動改札機  
（下の黄色い部分は、1回限りのICカード返却口）



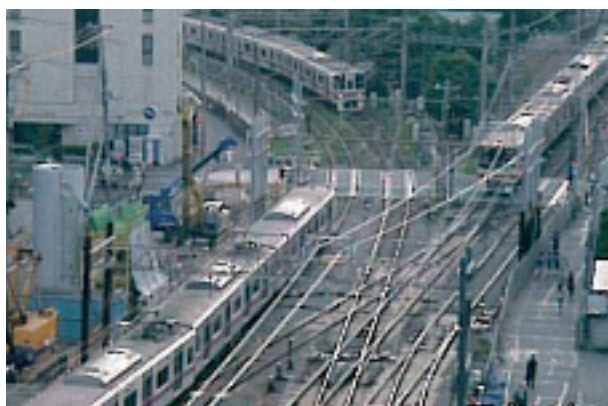
## 平成22年度地下鉄協会現地見学会について

京王電鉄株式会社の協力により、京王線・柴崎駅～西調布駅間及び相模原線・調布駅～京王多摩川駅間の連続立体交差事業について、多数の会員の参加を得て、現地見学会を実施しました。

- 1 見学内容 京王線 調布駅付近連続立体交差工事現場（地下化工事）
- 2 開催日 平成22年11月18日（木）
- 3 見学会スケジュール（14：30～16：30）
  - ・主催者あいさつ
  - ・概要説明 京王電鉄(株)  
鉄道事業本部工務部 岩村忠之 調布工事事務所長
  - ・現地見学 調布駅付近連続立体交差工事
  - ・質疑・応答



京王線 調布駅付近連続立体交差事業位置図



京王線・相模原線交差部



シールドトンネル見学風景



# 地下鉄有線・無線

## ★地下鉄情報★

### 大都市交通センサスの実施 国土交通省

国土交通省は、平成22年10月～11月に、第11回目の交通実態調査を行います。

#### 1 調査の概要

「大都市交通センサス」は、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における、大量公共交通機関（鉄道、バス、路面電車）の利用実態を明らかにすることを目的として、昭和35年から5年毎に実施してきた交通統計調査で、本年は11回目の調査となります。

#### 2 調査内容

##### (1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

調査区域内の調査対象鉄道駅（首都圏520、中京圏170、近畿圏390）で降車する旅客に対して調査票を配布し、出発地、目的地、利用区間、移動目的等を記入していただきます。調査票は、調査配布駅での駅回収、郵送回収の他、インターネットによる回収も実施します。

##### (2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

調査対象となるバスターミナル（首都圏24、中京圏10、近畿圏17）において乗降する旅客に対して調査票を配布し、出発地、目的地、利用区間、移動目的等を記入していただきます。調査票は、郵送による回収を実施します。

##### (3) 鉄道OD調査

鉄道利用者の駅間の流動量を調査します。

※ODとは、Origin（起点・出発地）とDestination（終点・目的地）の略

##### (4) バス・路面電車OD調査

調査対象となるターミナルに乗り入れる系統における、バス・路面電車の停留所間又は駅間の流動量を調査します。

##### (5) 鉄道、バス・路面電車輸送サービス実態調査

調査対象路線・系統の車両定員数、車両編成数、運行本数から、時間帯別の輸送力を調査します。

##### (6) 乗換え施設実態調査

調査対象となる乗換え駅やバスターミナルにおける、乗換え関連施設の整備状況や乗換え時間等について調査します。

#### 3 調査機関

原則として、平成22年10月～11月中の平日（火、水、木）の1日に実施することとされていますが、

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査は11月16日～18日の間に実施します。

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査は11月9日～11日の間に実施します。

#### 4 調査協力事業者数

首都圏：鉄道37事業者、  
バス・路面電車106事業者

中京圏：鉄道15事業者、  
バス・路面電車25事業者

近畿圏：鉄道25事業者、  
バス・路面電車52事業者

#### 5 調査結果の公表

調査票を回収後、集計・解析作業を行い、平成23年度末に調査結果をプレス発表、国土交通省ホームページ、報告書により公表する予定。また、速報版を平成23年10月頃、公表予定。

## 国交省など「鉄道の日」 各地で多彩な催し

今年で17回目を迎える10月14日の「鉄道の日」に合わせて、国土交通省や鉄道関係団体、全国の鉄道事業者は鉄道の魅力をアピールする催しを繰り広げる。

中心イベントは国交省とJRグループ、私鉄各社、公営地下鉄事業者、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、などで構成する「鉄道の日」実行委員会（会長・中村英夫東京都市大学学長）が主催する「鉄道フェスティバル」で、9、10の両日、東京・日比谷公園で開催。全国の鉄道事業者がブースを出展して鉄道の旅をPRするほか、ミニSLの運転など鉄道にちなんだコーナーが用意される。

9日のオープニングセレモニーでは、実行委と鉄道・運輸機構が共催する「鉄道のある風景写真コンテスト」日本交通文化協会と共催の「交通総合文化展2010」の表彰式。文化展は14日から6日間、東京都千代田区の東京国際フォーラムで開かれる。

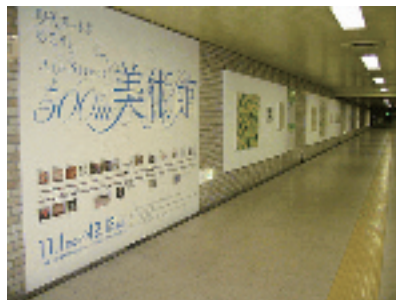
事業者向けには14日17時30分から、東京・新宿の京王プラザホテルで鉄道関係功労者の国土交通大臣表彰と日本鉄道賞の表彰セレモニーを開催。鉄道業務に精励してきた社員の努力や新しい利用促進の取組みを顕彰する。

このほか、9、10日は東京・新橋のヤクルトホールで「鉄道映画祭2010」を開催。九州運輸局と鉄道・運輸機構は19日、福岡市のソラリア西鉄ホテルで「鉄道シンポジウム」を開催する。

事業者の催しは「地下鉄絵画展」（仙台市交通局仙台駅、18日まで）など盛りだくさん。

（平成22年10月4日 交通新聞）

## 「500m美術館」が始まりました 札幌市交通局



今年も、札幌市営地下鉄東西線「大通駅」と「バスセンター前駅」を結ぶ地下コンコース

で500m美術館（さっぽろアーとステージ実行委員会）が始まりました。

今年は、ホワイトパネルとスポットライトを完備し、これまでより作品のイメージが伝わりやすいようになりました。

開催日時：平成22年11月1日～12月12日

500m美術館：

地下鉄東西線「大通駅」と「バスセンター前駅」を結ぶ約500mの地下通路。

普段何気なく利用しているこの地下通路をギャラリーに、たくさんのアーティストの作品を展示して、この日常的な空間を美術館に変えてしまおう！というのが「500m美術館」です。期間中は、札幌のみならず世界各地で活躍するアーティストが様々な名スタイルで、道行く人を楽しませてくれます。

## 地下鉄列車内の座席中間部に縦手すりを設置 仙台市営地下鉄

仙台市交通局では、お客さまが立ち座りの際の支えなどとしてご利用いただけるよう、7人掛け座席中間部に縦手すりを設置します。

平成21年12月に試験的に縦手すりを設置して調査を実施し、多くのお客様からご意見を伺いました。その結果をもとに平成22年度から4年間の予定で全21編成に設置することとしました。

なお、縦手すりを設置した車両においては、現在の7人掛け座席定員を6人掛けへ変更します。

設置計画：

平成22年6月1日より、最初の設置車両の使用を開始し、平成22年度は6編成に設置し、平成25年度までに全21編成に設置予定。

## Echika表参道5周年記念イベント & Echika表参道・Echika池袋 クリスマスイベント開催！

東京メトロ



東京メトロとメトロプロパティーズでは、12月2日にオープン5周年を迎える東京メトロの駅地下商業施設「Echika表参道」にて、記念イベント「5歳の誕生会」を平成22年11月19日～12月25日の期間に開催します。

また、「Echika表参道」、「Echika池袋」において、クリスマスイベント「Echika Xmas2010～Merry Xmas & Happy USAGI YEAR！～」を平成22年11月26日～12月25日の期間に開催します。

5周年記念イベントでは、スタンプをためるとEchika表参道の各店舗でのお買い物券としてご利用いただける「スタンプカード」の進呈や、限定商品の販売を行います。また、クリスマスイベントでは、ステンドグラス風の飾り付けをはじめ、エチカちゃんの限定グッズのプレゼントやゴスペルパフォーマンスの開催、特別ウェブサイトの解説など、盛りだくさんの内容でクリスマスを盛り上げます。

## 都営地下鉄開業50周年記念フェスタ 東京都交通局

東京都交通局では、「都営地下鉄開業50周年記念フェスタin浅草線」を開催します。

都営地下鉄は、昭和35年12月4日に浅草橋～押上間を開業してから今年で50年を迎えます。それを記念して普段は入ることのできない地下鉄の車両基地を会場に、都営地下鉄開業50周年記念セレモニー、車両撮影会、工場内見学、運転台見学、ミニ電車の運行など親子で楽しめる企画を用意しております。

日時：平成22年12月4日（土）10：00～15：00

場所：東京都交通局馬込車両検修所

（都営浅草線西馬込駅南口 徒歩5分）

## 市営地下鉄「異常時総合訓練」を実施 横浜市交通局

横浜市交通局では、不測の事態に備えて、重大事故を想定した模擬訓練（異常時総合訓練）を実施しました。

日時：平成22年11月17日 9：00～13：00

場所：市営地下鉄ブルーライン 新羽車両基地

（市営地下鉄「北新横浜駅」徒歩10分）

訓練の想定：

11月17日午前9時39分に、横浜市域を中心とする震度7の直下型地震が発生。

この地震により、下永谷駅～上永谷駅間を走行中の列車が脱線し、走行不能となることを想定した訓練を行いました。

訓練の内容：

- (1) ケガをされたお客様の救護や車内のお客様の避難訓練
  - (2) 車両・電気・施設の各専門家による緊急対応チームが、いち早く被災現場に急行し、被害状況を確認、緊急対応チームからの情報により復旧班が出動
- ア 脱線した台車を油圧ジャッキで持ち



上げて、元の位置（レールの上）に戻す

イ 脱線により損傷したレールの交換

(2) 情報連絡体制の確立とお客様への正確な情報提供

訓練参加者：100名程度（交通局職員）

## 桜通線 野並・徳重間の開業日が決定 名古屋市地下鉄

開業日：平成23年3月27日（日）

区 間：野並・徳重間 4.2キロ

新設駅：鳴子北、相生山、神沢、徳重

### 1 徳重駅から名古屋駅まで35分

現在、市バス・地下鉄を乗り継いで行く場合（所要時分50）より15分短縮され、都心へのお出かけが便利になります。

2 バスとの乗り継ぎが便利になります鳴子北駅にバスターミナルを新設するとともに、徳重地区における交通広場を活用し、乗り継ぎが便利になります。

### 3 可動式ホーム柵を設置します

新設4駅には、開業時より可動式ホーム柵を設置します。

なお、現在営業中の桜通線各駅についても、平成22年度より設置を始め、平成23年度に整備完了します。

### 4 まちづくりにも貢献します

終端の徳重駅周辺では土地区画整理事業が行われ、また、新たな市民サービスの拠点として「ユメリア徳重」（緑区役所徳重支所等）が本年5月にオープンするとともに、大規模商業施設等の進出がみられるなど、地下鉄の開業は、まちづくりにも貢献します。また、すでに報道もされているように、今回開業する区間沿線では、基準地価の上昇率が、全国の調査地点の中で1位から5位を占めています。

## 絵画列車「子どもたちの願いを乗せて」運行 京都市営地下鉄

京都市では、公益社団法人京都市児童館学童連盟及び京都市日本保育士協会との協力により、10月13日から23日までの間、絵画列車「子どもたちの願いを乗せて」を運行しました。更に、この度、絵画列車の第2部を下記のとおり実施しました。

絵画列車の車内に、京都市の児童館、学童保育所や保育園の子どもたちが描いた「わたしの好きなまち・京都」の絵画を約100点展示しました。地下鉄の更なる利用促進を図り、また、子どもたちの健やかな成長と素晴らしい未来への思いを絵画列車に託しました。

運行期間：

地下鉄烏丸線 11月17日～11月25日

地下鉄東西線 11月15日～11月24日

実施車両：

地下鉄烏丸線 1編成（6両のうち4両）

地下鉄東西線 1編成（6両）

内容：

地下鉄烏丸線と東西線の車窓の内側に、子どもたちが描いた絵画を掲示し、また、絵画の裏面には、「やんちゃフェスタ2010」のポスターを活用し、車外のお客様にもPRしました。

## 交通局オリジナルストラップ 「駅名携帯クリナー」発売 大阪市交通局



大阪市交通局は、幅広いお客さまに市営交通に親んでいただくため、交通局オリジナルストラップ「駅名携帯クリナー（中央線版・千日前線版・堺筋線版）」平成22年12月1日から発売します。

このストラップは、市営地下鉄各駅のホーム壁面や柱などに設置している駅名表示板をデザインし、携帯電話などの画面クリーニングに便利なクリーナー機能を持たせた商品で、平成21年12月発売の御堂筋線版、平成22年8月発売の谷町線版・四つ橋線版に続く第3弾となります。

駅名は、中央線版では「コスモスクエア駅」から「長田駅」までの全14駅、千日前線版では「野田阪神駅」から「南翼駅」までの全14駅、堺筋線版では「天神橋筋六丁目駅」から「天下茶屋駅」までの全10駅からお選びいただけます。なお、平成23年2月には、長堀鶴見緑地線版・今里線版・ニュートラム版を発売する予定です。

### 海岸線“乗っ得”1 dayパス発売中 神戸市交通局

神戸市交通局では、市営地下鉄海岸線の三宮・花時計前駅から新長田駅間がお好きな1日乗り放題となるチケット「海岸線“乗っ得”1 dayパス」を平成22年7月7日から23年3月31日までの間、450円で発売しております。

“乗っ得”1 dayパスを提示することで（利用当日に限り）、シティー・ループバスの1日乗車券をお得に購入できたり（650円が500円に、同封してあるシティー・ループバス1日乗車券の割引券もあわせて提示に限り）、海岸線沿線施設で割引等のサービスを受けたりすることも出来ます。

海岸線沿線には、全国的によく知られている観光スポットの他にも、あまり知られていないけれど、とても楽しいところもたくさんあります。

是非この機会に、鉄人28号列



車や三国志列車が走っている「海岸線」と走る異人館「シティー・ループバス」を使っておしゃれな異人館が立ち並ぶ北野から、巨大な鉄人28号モニュメントに会える下町の新長田までをリーズナブルに満喫し、魅力ある神戸を再発見してみませんか。

### 駅ナンバリング（駅番号制）の導入 福岡市地下鉄

福岡市地下鉄では、本市に来訪されるお客様に対するサービス向上施策として、駅ナンバリング（駅番号制）を平成23年3月（予定）までに導入します。表示方法は、路線記号及び駅番号の組合わせとし、路線番号は各路線名のローマ字表記のイニシャル、駅番号は各路線の起点がある駅（空港線は姪浜駅、箱崎線は中洲川端駅、七隈線は橋本駅）を1番とし、終点に向かって次駅以降順に番号をつけます。

駅での表示場所及び工事の時期は現在調整中です。

### 羽田空港国際線ターミナル駅開業 京浜急行

京浜急行電鉄では、平成22年10月21（木）に羽田空港国際線ターミナル駅を開業しました。羽田空港国際線ターミナル駅の乗車券類の発売については、下記のとおりです。

#### 記

開業日及び新駅名称

- ・開業日：平成22年10月21日（木）
- ・駅 名：羽田空港国際線ターミナル  
（天空橋駅～羽田空港駅間に開業）

定期乗車券の区間変更について

- ・新駅開業に伴い、現在お持ちの定期乗車券の有効区間を変更する場合、新たな区間の定期乗車券をご購入し、現在お持ちの定期

乗車券を『無手数料・日割計算』にて払い戻します。京急線で払い戻しができない定期乗車券については、『払戻し申し出証明書』を発行しますので、発行社局の取扱箇所にご持参下さい。京急線同様、『無手数料・日割計算』にて払戻します。

- ・取扱箇所及び営業時間：定期券窓口（品川駅・横浜駅・上大岡・横須賀中央駅）  
8：00～20：00（年中無休）
- ・取扱期間：平成22年10月21日～11月30日羽田空港駅の駅名改称について
- ・羽田空港国際線ターミナル駅開業に伴い、羽田空港駅の駅名を平成22年10月21日より『羽田空港国内線ターミナル駅』に改称します。駅名改称後も『羽田空港駅』までの乗車券類は引き続き利用できます。
- ・駅名改称後、当面の間は乗車券類の券面は現行の『羽田空港』となりますが、『羽田空港国内線ターミナル駅』を利用できます。
- ・自動券売機の普通乗車券をお求めの場合は、『羽田（国内）』のままとなります。  
『羽田空港国内線ターミナル駅』まで購入の場合、『羽田（国内）』ボタンを操作の上、お求め下さい。

## 鉄道4社合同 神戸高速キャンペーン 「神戸再発見！お得なきっぷで見所&味処ぐるっとキャンペーン」実施



阪神電気鉄道株式会社、阪急電鉄株式会社、神戸電鉄株式会社、山陽電気鉄道株式会社（以下「4電鉄」という。）では、10月1日からの神戸高速線の新体制による運営開始を契機に、神戸高速線の

更なる利用促進を目的としたイベントの開催や、イベントと連動したお得な乗車券の発売

など、4電鉄合同による神戸高速キャンペーン「神戸再発見！お得なきっぷで見所&味処ぐるっとキャンペーン」を実施します。

このキャンペーンでは、スタンプラリーやウォーキングの実施、沿線のグルメスポットマップの作成・配布を通じて、沿線の魅力をあらためて発信し、多くのお客さまにご利用いただける神戸高速線を目指しております。

なお、10月1日より神戸高速線の運営体制を変更していますが、阪神・阪急・神鉄・山陽の乗り入れ区間及びダイヤ等に変更なく、お客さまの利便性の確保を前提として、4電鉄が協力してこれまでどおりのサービスを提供していきます。



# 人事だより

## 国土交通省

◎平成22年10月16日付け

都市・地域整備局市街地整備課再開発  
事業対策官

佐藤 研一

(住宅リフォーム・紛争処理研究所第一  
部長)

◎平成22年11月1日付け

鉄道局総務課国際業務室課長補佐

田口 孝広

(三井物産(株)交通プロジェクト部)

鉄道局施設課鉄道防災対策室専門官

秋山 敬介

(関東運輸局鉄道部鉄道安全監査官)

## 業 務 報 告

### ●第46回運営評議会の開催

日時：平成22年10月29日（金）13：30

場所：弘済開館

内容：協会の運営改革等について

### ●平成22年度現地見学会

日時：平成22年11月18日（木）14：30～16：30

場所：京王線 調布駅付近 連続立体交差工事  
現場（地下化工事）

内容：（詳細別掲）

### ●「SUBWAY」編集委員会（第173回）

日時：平成22年10月29日（金）12：15

場所：スクワール麴町

内容：平成23年1月号（NO.187）の編集に  
ついて

### ●第12回リニアメトロ推進本部個人会員総会

日時：平成22年11月26日（金）15：30

場所：スクワール麴町

内容：総会、講演会「中国の都市鉄道への技  
術協力と日中友好」（菅原 操）

## 編集後記

国土交通省は、今年10月から11月の2か月にわたり、大都市圏（首都圏、中京圏、近畿圏）で、大量公共交通機関の利用実態を明らかにすることを目的として、大都市交通センサスを実施しました。

昭和35年から5年毎に実施しているもので、調査結果は国や地方公共団体における都市計画や、通勤・通学の混雑緩和、乗り継ぎ円滑化など、様々な交通施策の基礎資料として活用されます。

巻頭随想は、林文子横浜市長より玉稿を賜りました。

横浜市営地下鉄は、安心、安全、確実な市民の交通機関として交通サービスを持続的に提供していくために、お客様の視点に立ち、おもてなしの心でニーズに合ったサービスを提供することを重要と考え、自主自立の経営を行

う「改善型公営企業」を目指した経営を進めています。

論説は、名古屋大学大学院環境学研究所の森川高行教授に「低炭素型都市交通システムに向けて」と題して都市における公共交通機関を活用した低炭素型都市交通システムについて論じていただきました。

\* \* \*

残すところ1ヶ月となった本年は、7月に成田国際空港への成田スカイアクセスが開業しました。

また、10月には国際化再デビューを果たす東京（羽田）空港に国際線の新定期便が就航することに伴い羽田空港国際線ターミナル駅が開業するなど、貿易立国日本の国際空港への新たなアクセスが整備されました。

### SUBWAY（日本地下鉄協会報第186号）

平成22年11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。





## 東京地下鉄株式会社



「春と歴史のかおる下町さんぽみち」コース  
文京さくらまつり



「春と歴史のかおる下町さんぽみち」コース  
湯島天満宮



「歴史、新緑、そして潮風を愉しむウォーキング」コース  
城山トラスト

# 「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。