

国際協力を開始したのは、戦後間もない50年代のこと。以来、アジア・中東・中南米各国の鉄道関係者を日本に招いて研修を実施。また、社員を専門家として現地へ派遣し、日々の業務で培われてきた、乗客が「安心して運行ノウハウを開発途上国に伝えてきた。「副都心線の開通で首都圏の鉄道ネットワークがほぼ出来上がった今、蓄積された経験を海外へ活用し、サビた技術にしないことは、私たちにとってとても重要なことです」



列車の運行計画を図化した「ダイヤグラム」を使って、乱れたダイヤを元に戻すための「運転整理」について説明する難波さん(左)。「将来、運転間隔が短くなった場合に備え、このような手法を身に付けておくことが不可欠です」

「東京メトロの訓練でも、現実的でない点は反省し、より実用的に近づけるよう努力しています。デリーメトロは経験が少ない分、これからさらに、訓練内容の改善に力を入れて



異常時想定訓練で負傷者を搬送するデリーメトロの職員。今後もより実践的な訓練が求められる

「東京メトロ建設の最盛期(60〜70年代)と比べても、デリーメトロははるかに早いスピードで路線を延ばしています。どんどん整備されていくトンネルや線路などのハード面に、運行管理などのソフト面が追い付い

### 東京のノウハウがデリーにも浸透

と鉄道本部鉄道統括部の上田正人さんは話す。近年の協力の代表例は、経済発展が著しいインドの「デリーメトロ」だ。慢性的な交通渋滞と排気ガスによる大気汚染が深刻な首都圏に地下鉄を建設する「デリー高速輸送システム建設計画」にJICAが円借款を供与。このプロジェクトの中で08年、安全運行や車両の維持管理に対する協力を東京メトロが担当した。

「利用者が増え続けている中で、こうしたルールを定着できた意味は大きい」と難波さん。「並ぶ」文化のなかったインド社会に革命を起こしている(撮影:久野真一)

「安全・安定運行の基礎ともいえる、事故・トラブルを想定した訓練を提案。現地にいる間に、爆破テロによる異常時想定訓練を行った。ところが「最初は現実味のない訓練になってしまっていた」と伊東さん。車両基地内の広い敷地で行われた訓練。地下の本線上では使用が困難な大きなジャッキを使って脱線車両を戻したり、現場到達までに時間がかかるはずの救助隊がすぐ駆け付けたりと、実際の異常時対応では考えられないような場面があった。

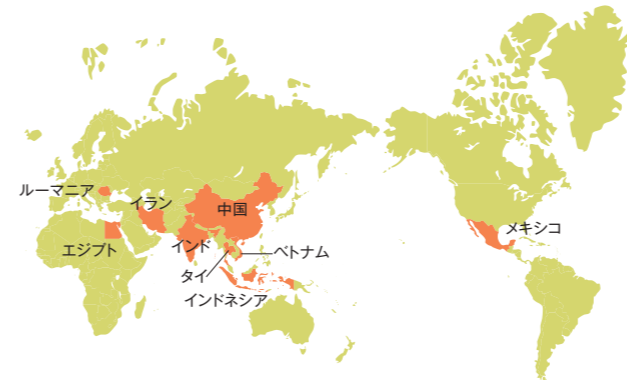
「安全・安定運行の基礎ともいえる、事故・トラブルを想定した訓練を提案。現地にいる間に、爆破テロによる異常時想定訓練を行った。ところが「最初は現実味のない訓練になってしまっていた」と伊東さん。車両基地内の広い敷地で行われた訓練。地下の本線上では使用が困難な大きなジャッキを使って脱線車両を戻したり、現場到達までに時間がかかるはずの救助隊がすぐ駆け付けたりと、実際の異常時対応では考えられないような場面があった。」

「命を預かる」都心に網の目のように張り巡らされた「東京メトロ」(正式名称・東京地下鉄株式会社)の鉄道ネットワークは、首都圏で生活する人には欠かせない交通手段だ。現在の営業路線は、2008年に開通した副都心線を含めて9本。駅数は全線合わせて179駅。より正確で利便性の高いサービスの提供に努め、JRや私鉄との相互乗り入れも進められている。全線合わせて一日に633万人の乗客。言い換えれば、東京メトロはそれだけ多くの「命」を預かっていることになる。「お客さまの安全が

### 一日633万人の命を預かる



2008年11月、東京メトロで研修を受けたデリーメトロの職員と伊東さん・難波さん(左から)。南北線・王子神谷駅の事務室で、駅の防災設備、昇降機、シャッターなどを遠隔操作する設備を見学



## PLAYERS 国際協力の担い手たち 東京メトロ(東京地下鉄株式会社) 安全第一の精神を途上国へ

首都圏に網の目のように張り巡らされた鉄道ネットワーク。その中核を担っているのが「東京メトロ」の9路線だ。80年以上にもわたり東京の都市機能を支えてきた、「安全・安定運行」の確かなノウハウが、世界へ広がっている。



東京メトロの指導を受けて整列乗車を実施するようになったデリーメトロ。「利用者が増え続けている中で、こうしたルールを定着できた意味は大きい」と難波さん。「並ぶ」文化のなかったインド社会に革命を起こしている(撮影:久野真一)



デリーメトロの路線図(建設中・予定も含む)。2021年までに首都圏の鉄道ネットワークを完成させる計画だ(撮影:久野真一)

清潔に保たれたデリーメトロの車内。ビジネスマンも家族連れも、皆が安心して利用できる地下鉄を目指し、東京メトロが運行管理に協力した(撮影:久野真一)

