

SUBWAY



● 日本地下鉄協会報 第241号 ● ● ● ● ●

2024 **5**

● 巻頭随想

北大阪急行線延伸開業を迎えて

北大阪急行電鉄株式会社 代表取締役社長 奥野 雅弘

● 解説

I 令和6年度都市鉄道関係予算の概要

II 令和6年度地方財政計画等における都市高速鉄道事業関係施策について

● 国のプレスリリースより

I 鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を見直します
～収入原価算定要領等の一部改正～

II 公共交通機関の「移動等円滑化整備ガイドライン」等を改訂しました

● 講演録

都市鉄道の現状について

国土交通省鉄道局 岡野 まさ子

● 特集

中期経営計画の概要～コロナ禍を経て～

名古屋市交通局

札幌市交通局

横浜市交通局

● 地下博シリーズ

地下鉄博物館 特別展

丸ノ内線開通70周年展～建設編～

公益財団法人メトロ文化財団 地下鉄博物館

● 海外レポート

世界あちこち探訪記

第101回 アメリカ ニューヨーク(その1)

● 賛助会員紹介

株式会社日立製作所

中央復建コンサルタンツ株式会社

日本信号株式会社

● 会員だより

東京メトロはおかげさまで20周年!

東京メトロ創立20周年 特設サイトを開設しました!

～2024年4月1日に開設!記念動画も公開します～

精神障がい者割引制度を導入します

～すべての人に、より安心・快適な移動を提供～

精神障がい者運賃割引の対象拡大について

ご家庭でも省エネに 取り組みましょう

暑い夏は、エネルギーの使用が増える季節です。
少しの工夫のできる省エネへの具体的な取り組みをご紹介します。
ぜひご家族みんなで取り組みましょう。

全家庭で消費電力の1%を節電すると、
毎日、コンビニ約1万8千店舗が消費する電力と同程度のエネルギーが削減できます。

照明

- ☑ 不要な照明は消しましょう。

節電効果 約2%

OFF



- ☑ リビングや寝室の照明の明るさを下げましょう。

節電効果 約3%

エアコン

- ☑ 室内の冷やしすぎに注意し、無理のない範囲で室内温度を上げましょう。

※熱中症にご注意ください。 節電効果 約5%



- ☑ 日中は“すだれ”やカーテンなどで窓からの日差しを和らげましょう。

- ☑ 目詰まりしたフィルターを清掃しましょう。

節電効果 約2%

テレビ・PC等



省エネモード設定

- ☑ リモコンの電源ではなく、本体の主電源を切り、長時間使わない機器はコンセントからプラグを抜きましょう（テレビ、PC、プリンターなど）。

節電効果 約1%

- ☑ テレビは省エネモードに設定し、画面の輝度を下げましょう。見ていない時は消しましょう。

節電効果 約2%

冷蔵庫

- ☑ 冷蔵庫の冷やしすぎを避け（強→中）、扉を開ける時間を減らし、食品を詰め込みすぎないようにしましょう。



※食品の傷みにはご注意ください。

節電効果 約1%

温水 洗浄便座

- ☑ 温水のオフ機能、タイマー節約機能を利用しましょう。機能がない場合、使わないときはコンセントからプラグを抜きましょう。



節電効果 0.3%

ガス給湯器 (風呂)

- ☑ 入浴間隔を短くし、シャワー時間を短くしましょう。



自動車

- ☑ 自動車を利用する場合には、エコドライブ10のすすめを実践して見ましょう（ふんわり）アクセル、減速時は早めにアクセルを離す、無駄なアイドリングをしない等）。



※「節電効果」は点灯時（19時頃）の家庭の電力使用量に対する節電効果の概算値で、地域・時間帯による違いを考慮に入れた全国平均の値です。地域・時間帯により節電効果は変動します。

経済産業省では、企業向けに省エネ設備への更新や省エネ診断、家庭向けに高効率給湯器の導入など、省エネ支援を抜本強化しました。各種施策に関する情報は「省エネポータルサイト」に掲載しています。

🔍 省エネポータルサイト

検索



経済産業省
資源エネルギー庁
Agency for Natural Resources and Energy

SUBWAY 2024.5 目次

巻頭随想

- 北大阪急行線延伸開業を迎えて03
北大阪急行電鉄株式会社 代表取締役社長 ● 奥野 雅弘

解説

- I 令和6年度都市鉄道関係予算の概要08
国土交通省鉄道局都市鉄道政策課 監理第一係長 ● 阪間 真理
- II 令和6年度地方財政計画等における
都市高速鉄道事業関係施策について11
総務省自治財政局公営企業経営室 交通事業係長 ● 竹川 史洋

国のプレスリリースより

- I 鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を見直します
～収入原価算定要領等の一部改正～16
国土交通省鉄道局都市鉄道政策課
鉄道事業課
- II 公共交通機関の「移動等円滑化整備ガイドライン」等を改訂しました …18
国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

講演録

- 都市鉄道の現状について22
国土交通省鉄道局 ● 岡野 まさ子

特集

中期経営計画の概要～コロナ禍を経て～

- I 名古屋市営交通事業経営計画2028の策定35
名古屋市交通局営業本部企画財務部経営企画課 課長補佐 ● 神谷 恵子
担当主事 ● 石堂 真輝
- II 札幌市交通事業経営計画
〔令和元～10年度（2019～2028年度）〕の改定について40
札幌市交通局事業管理部経営計画課 経営計画係長 ● 高橋 宏明
- III 市営交通 中期経営計画2023-2026の概要について45
横浜市交通局経営管理部 経営管理課長 ● 緒方 昌司
経営計画担当係長 ● 畑中 聡

地下博シリーズ

-51

地下鉄博物館 特別展
丸ノ内線開通70周年展～建設編～
公益財団法人メトロ文化財団 地下鉄博物館

海外レポート

世界あちこち探訪記57
第101回 アメリカ ニューヨーク (その1)
● 秋山 芳弘

コーヒータイム

SOS!! 鉄道業界にも忍び寄る「2024年問題」
国交省が緊急連絡会議開催
事業者に求められる「働き方改革」62
交通ジャーナリスト● 上里 夏生

賛助会員紹介

株式会社日立製作所66
鉄道ビジネスユニット
中央復建コンサルタンツ株式会社68
鉄道系部門東京鉄道グループ 統括リーダー● 畠中 仁
日本信号株式会社69
鉄道システム事業部第一営業部● 渋谷 友理香

会員だより

東京メトロはおかげさまで20周年！
東京メトロ創立20周年 特設サイトを開設しました！
～2024年4月1日に開設！記念動画も公開します～71
東京地下鉄株式会社
精神障がい者割引制度を導入します
～すべての人に、より安心・快適な移動を提供～72
東京地下鉄株式会社
精神障がい者運賃割引の対象拡大について74
東京都交通局

業務報告

●(一社)日本地下鉄協会76

人事だより

●(一社)日本地下鉄協会81

巻頭随想

北大阪急行線延伸開業を迎えて

北大阪急行電鉄株式会社 代表取締役社長

奥野 雅弘



1. はじめに

当社は、大阪府北部に位置する吹田市・豊中市・箕面市において、南北線（江坂駅から箕面萱野駅間）8.4kmの鉄軌道事業を經營し、阪急阪神ホールディングスグループに属すとともに、大阪府の出資も受ける第三セクターの企業（社員数約150名）です。江坂駅を介して大阪市高速電気軌道（Osaka Metro）御堂筋線と相互直通運転を行い、1日約14万人（2023年度）のお客様にご利用頂いております。



大阪万博開催時（万国博中央口駅）

当社の開業は1970年2月であり、アジアで初めて開催された日本万国博覧会（大阪万博）の来場者輸送と、日本初の大規模ニュータウンである千里ニュータウンと大阪都心間の輸送を担う目的で設立されました。万博閉幕後は専ら通勤・通学路線として、大阪の南北軸の一端を担っております。

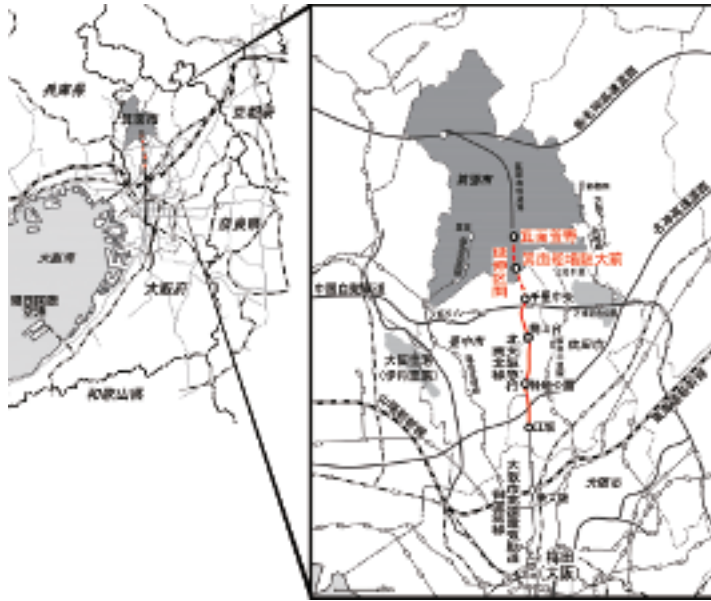
当社では企業理念として「地域と共に展ぶる」を掲げ、沿線地域と共に成長してきました。近年の少子高齢化や人口減少により社会環境の大きな変化が見込まれるなか、地元自治体のまちづくりと一体となった新線・新駅を整備することにより、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に大きく動き出すこととなりました。

そして、開業から54年目の本年3月23日、これまでの終点である千里中央駅（豊中市）から箕面萱野駅（箕面市）までの区間（2.5km）について、2017年1月の工事着手以来約7年の年月をかけて、無事延伸開業を迎えることができました。以下その事業について述べさせていただきます。

2. 延伸事業の概要

(1) 路線の概要

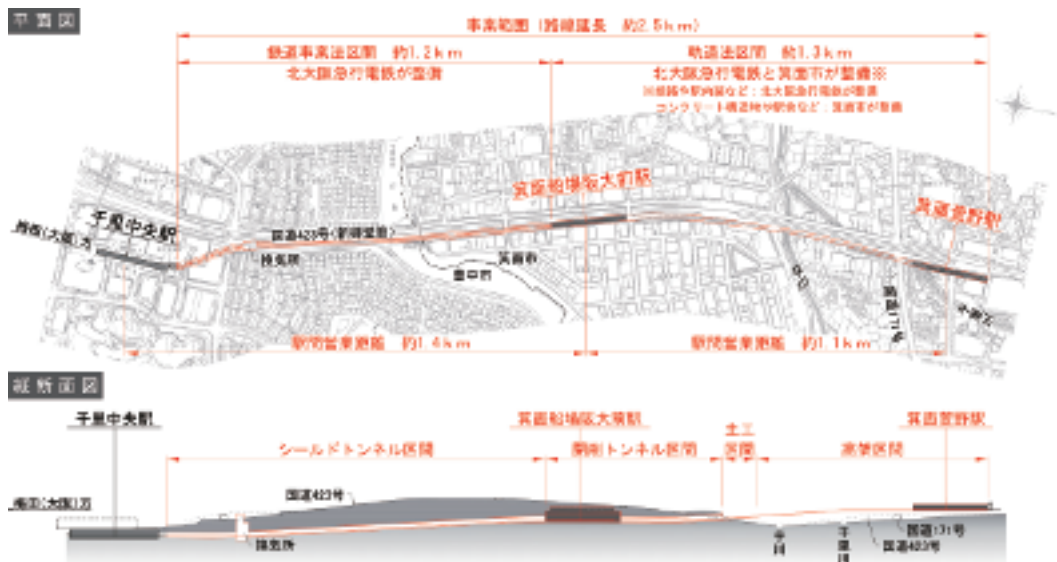
延伸区間の位置図、路線概要図は次の図のとおりであり、千里中央駅から約1.4kmの地点に中間駅の箕面船場阪大前駅、更に約1.1kmの地点に終端駅の箕面萱野駅の計2駅を設置する事業となります。



延伸区間位置図

整備の区分

適用法令	整備内容	整備主体
鉄道事業法	鉄道施設整備	当社
軌道法	インフラ外施設 (線路や駅内装、電気設備等)	当社
	インフラ施設 (トンネルや高架橋、駅舎等)	箕面市



路線概要図

(2) 工事着手までの経緯

本事業計画については、運輸政策審議会答申第10号（1989年）に挙げられ、近畿地方交通審議会答申第8号（2004年）に「中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として定められました。その後、2014年に、大阪府、箕面市、阪急電鉄株式会社、当社の4者により事業手法や役割分担、費用負担などを定めた「基本合意」の締結、2015年には都市計画決定ならびに、鉄道事業法許可および軌道法特許の取得、2016年に都市計画事業認可ならびに、鉄道事業法および軌道法の工事施行認可を受け、2017年1月より工事着手に至っております。

(3) 事業スキーム

本事業では、新線整備事業で初めて、社会資本整備総合交付金制度を活用し、箕面市が行うまちづくりにおける公共交通軸を担っております。更に、整備にあたっては、鉄道事業法と軌道法の2つの法律を適用しました。具体的には、千里中央駅から箕面船場阪大前駅南端までの区間を鉄道事業法により当社が整備、箕面船場阪大前駅南端以北の区間を軌道法により、インフラ施設を箕面市が道路構造物として整備し、インフラ外施設を当社が整備しました。

(4) 需要予測

延伸区間の需要予測にあたっては、2010年度パーソントリップ調査等を元に予測を行いました。新型コロナウイルス感染拡大による鉄道利用者数の減少もあり、現時点での乗降客数予測値としては、箕面萱野駅が25,000人/日、箕面船場阪大前駅が16,000人/日と見込んでおります。

3. 新駅周辺でのまちづくり

(1) 箕面萱野駅周辺

既に大型商業施設が立地し商業機能が充実していることに加え、新駅開業後は広域的な拠点となることから、箕面市内各方面のバス路線系統を市の中央に位置する当駅発着に集約し、交通ネットワークの新たな拠点としての整備が行われました。また、駅前には芝生広場（かやの広場）や駅前広場と一体に商業施設棟が設けられ、人が集まり賑わいを生み出すまちづくりが行われました。

(2) 箕面船場阪大前駅周辺

大阪船場繊維卸商団地の業務地区が存在する駅東側地区において、延伸を契機とした土地区画整理事業が実施され、大阪大学のキャンパス移転、箕面市立文化芸能劇場、同市立図書館、駅前広場の開設など、各種都市機能施設の整備が行われました。また住宅区画では、大規模なマンション開発が複数棟進行しています。



開業後の箕面萱野駅前



開業後の箕面船場阪大前駅前

4. 延伸事業において新たに整備した施設と車両

(1) 土木構造概要

延伸区間の大部分は、国道423号（新御堂筋）を主とする道路敷内に敷設しました。

千里中央駅から箕面船場阪大前駅間は単線シールドトンネルを採用し、箕面船場阪大前駅から箕面萱野駅間は路線図に示す通り開削トンネル並びに高架区間としました。箕面船場阪大前駅は地下3層の地下駅、箕面萱野駅は地上2層の高架駅となります。

(2) 駅の建築デザイン

両駅が位置する地域の特徴を踏まえ、地域と調和するデザインを検討し、採用しました。

■箕面萱野駅

『緑豊かな「箕面の自然」と調和し、新たな出発点となる駅』

箕面萱野駅の周辺は、駅北側に箕面の山並みが広がり、駅前には桜並木が続く河川と、景観に配慮された商業施設が配置され、緑豊かな自然環境が広がる地域となっています。

駅のデザインにおいても、木目調のルーバーを壁面や天井に広く配置し、木々の温もりを感じられるデザインとしました。また、新たな始発駅となり、まちのランドマークとなるよう、ホームの上屋の一部を膜屋根構造とし、開放感のある高屋根形状を採用しました。



箕面萱野駅南駅舎



箕面萱野駅ホーム上屋

■箕面船場阪大前駅

『「繊維のまち」と「新しいまち」その玄関口となる駅』

箕面船場阪大前駅の周辺は、繊維のまちとして成長してきた歴史があります。また、先に述べたように賑わいを創出する新たなまちづくりが進められました。

駅のデザインに関しては、まずホームにおいて、膜天井を採用するとともに、対向壁にパネルを組み合わせたデザインを採用し、「折り重なる繊維」をモチーフにしたデザインとしました。次にコンコースにおいては、改札口への円形照明の設置とランダムに配したメタルパネル天井により、様々な表情をもつ「新しいまち」をイメージしたデザインとしました。



箕面船場阪大前駅ホーム



箕面船場阪大前駅コンコース

(3) 旅客設備

■旅客トイレ

室内を柔らかな雰囲気とするため、フェイクグリーンによる壁面緑化を導入しました。また、一般ブース内にも簡易オストメイトやおむつ替えシートなどを配置し、バリアフリートイレも複数配置して、利用を分散させる設備配置を行いました。

■移動等円滑化経路

箕面萱野駅、箕面船場阪大前駅ともに出入口を2か所設けておりますが、その全てを移動等円滑化経路として整備しております（うち箕面船場阪大前駅の1か所は2024年度末完成予定）。

また、箕面船場阪大前駅では、駅前まちづくりにおいて2階デッキが整備されたことから、駅改札口から2階デッキまでつながる高低差約16mのエスカレーターが設置されました。



箕面萱野駅旅客トイレ



箕面船場阪大前駅構外エスカレーター

(4) 新造車両の導入

延伸に伴い、当社最新型車両の9000形を3編成導入しました。今回の導入編成については、車内の映像や音声を記録可能な「車内防犯カメラ」を当社として初めて設置し、安心してご乗車頂けるよう防犯面の強化を図りました。また、延伸区間の開業に向けた機運醸成として、新造3編成の全てに、箕面市の魅力を盛り込んだラッピング広告を実施し、「箕面ラッピングトレイン」として、開業に先立ち当社線及び御堂筋線を走行し、箕面の認知度を高める取り組みを実施しました。



箕面ラッピングトレイン

5. おわりに

大阪では、2025年に大阪・関西万博が予定されており、国内外より多くのお客様が来阪されることが予想されます。当社線は、今回の万博会場への直接の輸送を担う交通機関ではありませんが、万博を機に当社線沿線に足を運び、観光して頂けるような施策を、沿線自治体等とともに検討を重ねております。1970年の大阪万博を機に誕生し、当時「万国博急行」と呼ばれた当社が、路線延伸を機に「第2の創業」を迎え、翌年に万博が開催されるという、万博との縁の深さを大切にしつつ、沿線の価値向上に少しでも貢献できるよう、安全・安心・快適な鉄道サービスの提供に従業員一同取り組んでまいります。



開業記念列車出発式

令和6年度都市鉄道関係予算の概要

国土交通省鉄道局都市鉄道政策課
 監理第一係長 阪間 真理

I 概要

我が国は、気候変動による豪雨や大雪等の自然災害の激甚化・頻発化や新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえた持続可能な経済社会の構築、世界的な物価高騰と諸外国における金融引締め等による経済の下振れリスクへの対応、急速に進行する少子化への対応等、「時代の転換点」とも言える構造的な課題に直面しています。こうした状況に対応し、国民の命と暮らしを守り抜くとともに、GX・DXの推進、デジタル田園都市国家構想の実現等による「新しい資本主義」の加速、こども・子育て政策の抜本的強化や経済安全保障の強化、新たな国土形成計画に基づく「新時代に地域力をつなぐ国土」の実現を図るため、令和6年度予算では、『国民の安全・安心の確保』、『持続的な経済成長の実現』、『個性をいかした地域づくりと分散型国づくり』の3点を柱に、令和5年度補正予算と合わせて切れ目なく取組を進め、施策効果の早期発現を目指します。その際、「5か年加速化対策」後の国土強靱化の着実な推進に向け、改正国土強靱化基本法に基づき、施策の実施状況の調査など、「実施中期計画」の策定に向けた検討を進めます。また、令和6年能登半島地震からの復旧・復興に全力を尽くします。

令和6年度の都市鉄道関係予算の編成に当たっても、このような考え方を踏まえ、バリアフリー化や鉄道施設の防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策による安全・安心の確保、地域活性化や都市機能の一層の充実などに資する新線建設等に重点化を行うなど、メリハリをつけた予算を計上しております。以下で、令和6年度の都市鉄道関係の予算配分と、関連する支援制度の概要を説明いたします。

II 都市鉄道整備関連予算について (表1)

1. 都市鉄道の利便増進【都市鉄道利便増進事業費補助】

都市鉄道ネットワークは、これまで新線建設、複々線化などの輸送力増強や混雑緩和を主眼に整備が進められてきた結果、相当程度拡充しつつある反面、①路線間の接続が悪く迂回が必要、②混雑時間帯に速達性が低下、③駅内外の構造が複雑で移動しづらい等そのネットワークの機能が十分に活かされていない状況にあります。

そこで、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用し、その利便性の増進を図るため、都市鉄道等利便増進法に基づき、路線間の連絡線の整備や相互直通化による速達性の向上、周辺整備と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化を推進しております。

都市鉄道利便増進事業費補助は、第三セクター等公的主体が行うこのような整備について、補助対象事業費の1/3を補助するものであり、令和6年度予算においては、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「神奈川東部方面線」のうち、令和5年3月に開業した「相鉄・東急直通線」の残工事のため14.0億円(対前年度比21%)を計上しております。

2. 地下高速鉄道の整備【都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)】

大都市圏中心部における移動の円滑化、通勤・通学混雑の緩和、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の活性化を図るなど、都市機能の維持・増進に寄与し、魅力ある都市を創造するとともに、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に進めるため、地下高速鉄道の新線建設、耐震

表1 令和6年度 都市鉄道関係補助金一覧

(単位：百万円)

区分	令和6年度 予算額 (A)	令和5年度 予算額 (B)	倍率 (A/B)
都市鉄道利便増進事業費補助	1,400	6,736	0.21
都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)	13,864	8,050	1.72
鉄道駅総合改善事業費補助	2,101	2,055	1.02
鉄道施設総合安全対策事業費補助	4,514	5,035	0.90
地域公共交通確保維持改善事業補助金	21,405の内数	22,192の内数	-
地域における受入環境整備促進事業補助金(※)	1,374の内数	1,643の内数	-
観光振興事業費補助金(公共交通利用環境の革新等)	500の内数	1の内数	-

(注) 上記補助金のほか、鉄道整備等基礎調査委託費等246百万円、環境省予算(エネルギー特別会計)1,495百万円の内数を計上しております。

※令和5年度はポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金の予算額を記載しております。

補強、大規模改良工事(バリアフリー化(エレベーターの設置による段差解消等)、ホームドアの整備、折返施設の整備並びにホームの拡幅及び駅構内拡張等)及び浸水対策を推進しております。

令和6年度予算においては、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス性の向上、大阪の南北都市軸の強化など、都市機能の一層の充実を図ることを目的としたなにわ筋線の整備事業など、公営地下鉄事業者等の整備に対して補助することとしており、総額138.6億円(対前年度比172%)を計上しております。

3. 鉄道駅の総合的な改善【鉄道駅総合改善事業費補助(次世代ステーション創造事業)】

平成28年4月の「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」答申を踏まえ、駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、ホームやコンコースの拡幅等の駅の改良にあわせて行うバリアフリー施設、生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の質的進化に資する施設整備に対して支援することとしており、令和6年度予算においては、21.0億円(対前年度比102%)を計上しております。

また、地方部における支援措置の重点化を図るため、令和4年度からバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充しており、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化を加速していきます。

4. 鉄道施設の安全対策【鉄道施設総合安全対策事業費補助】

近年、頻発化・激甚化する豪雨災害に適切に対応するため、河川に架かる鉄道橋りょうの流出・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を支援し、また、首都直下型地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時において、鉄道利用者の安全確保や一時避難場所としての機能の確保および社会・経済的影響の軽減等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策への支援を行っているところです。

また、三大都市圏をはじめとした大都市圏では地下駅等の地下空間が数多く存在し、河川の氾濫や津波等が発生すれば深刻な浸水被害が懸念されるため、各地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される駅出入口、トンネル坑口、換気口等の開口部、トンネル内及び電気設備の浸水対策に対し、支援を行っております。

加えて、視覚障害者のみならず一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設として、ホームドアの整備に対して支援を行っております(令和4年度からバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充)。

これらの支援のため、令和6年度予算においては、鉄道施設総合安全対策事業費補助45.1億円(対前年度比90%)の内数を計上しております。

なお、地下鉄駅等の耐震、浸水対策、ホームドア整備については、都市鉄道整備事業費補助138.6億円の内数を計上しております。

5. 鉄軌道駅のバリアフリー化の推進【地域公共交通確保維持改善事業費補助金、地域における受入環境整備促進事業補助金等】

地域住民の日常生活や観光の拠点となっている鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差解消、内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、バリアフリースイールの設置等を推進し、ユニバーサル社会の実現や快適な旅行環境の整備を図ります。

令和6年度予算においては、地域公共交通確保維持改善事業（214.1億円の内数）、地域における受入環境整備促進事業（13.7億円の内数）等により支援することとしております。

なお、地下鉄に係るバリアフリー化設備の整備については、都市鉄道整備事業費補助138.6億円の内数を計上しております。

6. 鉄道整備等基礎調査委託費等

近年の社会情勢の変化等により、鉄道を取り巻く環境も変化し、多様化する鉄道の課題等に対応する必要があるため、政策的観点から都市鉄道等に関する調査を実施することとしております。令和6年度予算においては、2.5億円（対前年度比84%）を計上しております。

7. 鉄道分野の省エネ化の推進【環境省予算：公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業】

鉄道駅等の鉄道関連施設における先進的な省エネ設備の導入や、鉄道車両における先進的な省エネ機器の導入等、省電力化、低炭素化について計画的に取り組む鉄道事業者を支援する鉄道事業等におけるネットワーク型低炭素化促進事業等を環境省と連携して推進し、鉄道の省電力化、低炭素化技術の普及を促すこととしております。

令和6年度予算においては、「地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業（うち交通システムの省CO₂化に向けた設備整備事業）」として15.0億円の内数を計上しております。

Ⅲ 令和6年度財政投融资計画の概要

独立行政法人に対する財政投融资計画

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が過去に建設及び大改良を行った民鉄線に係る借換えや、都市鉄道の整備主体に対する融資等について、財政融資資金を活用しており、令和6年度の財政融資資金借入金については、217億円（対前年度比149%）を計上しております。

令和6年度地方財政計画等における都市高速鉄道事業関係施策について

総務省自治財政局公営企業経営室
交通事業係長 竹川 史洋

1 はじめに

都市高速鉄道事業は、通勤・通学者等の交通需要の増大を受けて大都市部における交通混雑緩和のために整備が進められてきましたが、投資が多額であり、投下資本の回収に極めて長期間を要するため、地方公営企業や地方公営企業に準ずる第三セクターの都市高速鉄道整備に対して、地方公共団体の一般会計からの補助金、出資金などによる地方財政措置を講じているところです。

令和6年度地方財政対策については、令和5年12月22日に令和6年度政府予算案が閣議決定されたことにあわせて「令和6年度地方財政対策のポイント」及び「令和6年度地方財政対策の概要」がとりまとめられ公表されました。また、令和6年2月6日には、地方交付税法第7条の規定に基づき作成される「地方団体の歳入歳出総額の見込額」(地方財政計画)が閣議決定の上、国会に提出されました。

令和6年度地方債計画については、令和5年12月22日の政府予算案の閣議決定と同時に作成され、公表されています。

本稿は、地方公営企業の経営及び地方公共団体の財政運営に大きく関係する令和6年度の地方財政計画及び地方債計画を中心に、地方公営企業として経営される都市高速鉄道事業（以下「都市高速鉄道事業」という。）に係る施策等について説明するものです。

なお、文中、意見にわたる部分は私見であることとともに掲載している情報は令和6年4月1日時点のものであることをあらかじめお断りさせていただきます。

2 令和6年度地方財政計画

地方財政計画の策定に際し、通常収支分については、極めて厳しい地方財政の現状及び現下の経済情勢等を踏まえ、歳出面においては、こども・子育て政策の強化等に対応するために必要な経費を充実して計上するとともに、地方団体が住民のニーズに的確に応えつつ、行政サービスを安定的に提供できるよう、社会保障関係費や民間における賃上げ等を踏まえた人件費の増加を適切に反映した計上等を行う一方、国の取組と基調を合わせた歳出改革を行うこととされています。

また、歳入面においては、「経済財政運営と改革の基本方針2023」（令和5年6月16日閣議決定）等を踏まえ、交付団体を始め地方の安定的な財政運営に必要となる地方の一般財源総額について、令和5年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保することを基本として、引き続き生ずることとなった大幅な財源不足について、地方財政の運営上支障が生じないよう適切な補填措置を講じることとされています。

東日本大震災分については、復旧・復興事業及び全国防災事業について、通常収支とはそれぞれ別枠で整理し、所要の事業費及び財源を確保することとされています。

以上を踏まえ、令和6年度地方財政計画が策定された結果、歳入歳出総額の規模は、通常収支分については、前年度に比べ1兆6,038億円増の93兆6,388億円、東日本大震災分については、復旧・復興事業に係る歳入歳出規模が、前年度に比べ16億円減の2,631億円、全国防災事業に係る歳入歳出規模が、前年度に比べ337億円減の250億円となっています。

通常収支分の公営企業繰出金については、地方公営企業の経営基盤の強化を図るとともに、水道、下

水道、交通、病院等住民生活に密接に関連した社会資本の整備の推進、公立病院における医療の提供体制の整備をはじめとする社会経済情勢の変化に対応した事業の展開等を図るため、経費負担区分等に基づき所要額を計上しており、総額 2 兆 3,202 億円（対前年度比 772 億円減、3.2% 減）が計上されています。

都市高速鉄道事業を含む交通事業については、577 億円（対前年度比 19 億円減、3.2% 減）が計上されており、このうち、都市高速鉄道事業に係る繰出金については、565 億円（対前年度比 18 億円減、3.1% 減）となっています。（表 1 参照）

3 令和 6 年度地方債計画

地方債計画は、地方財政法第 5 条の 3 第 10 項の規定に基づき同意をする地方債等の予定額の総額その他政令に定める事項に関する書類として作成、公表されるものです。

令和 6 年度地方債計画については、引き続き厳しい地方財政の状況の下で、地方財源の不足に対処するための措置を講じ、また、地方公共団体が緊急に実施する防災・減災対策、公共施設等の適正管理、地域の脱炭素化、こども・子育て支援、地域の活性化への取組等を着実に推進できるよう、所要の地方債資金の確保を図ることとされています。

地方公営企業に対する地方債措置については、水道、下水道、交通、病院等住民生活に密接に関連した社会資本の整備を着実に推進することとし、近年の計画額に対する実績や事業の実施予定等を踏まえ、所要額が計上されています。

令和 6 年度の地方債計画の通常収支分の総額は 9 兆 2,184 億円（対前年度比 2,797 億円減）となっており、このうち公営企業債分の合計額は 2 兆 9,772 億円（対前年度比 2,605 億円増）となっています。

このうち都市高速鉄道事業を含む交通事業債は、1,763 億円（対前年度比 44 億円増、2.6% 増）となっており、前年度に比べて増加しています。（表 2 参照）

表 1 令和 6 年度地方財政計画—交通事業にかかる公営企業繰出金—

（単位：億円）

区 分	令和 5 年度	令和 6 年度	差引増減	伸率 (%)
交 通 (A+B)	596	577	△19	△3.2%
都市高速鉄道事業分 A	583	565	△18	△3.1%
高速鉄道建設費	155	145	△10	△6.5%
地下鉄等防災・安全対策	—	—	—	—
高速鉄道出資	278	274	△4	△1.4%
地下鉄経営健全化対策	—	—	—	—
特例債元金償還金	150	146	△4	△2.7%
その他 B	13	12	△1	△7.7%
軌道撤去等	4	4	0	0.0%
環境対策・バリアフリー化促進	1	1	0	0.0%
共済追加費用	7	6	△1	△14.3%
LRT システム整備事業	1	1	0	0.0%

※網掛けは都市高速鉄道関係分。

表 2 令和 6 年度地方債計画—交通事業債の総額及び資金区分—

（単位：億円）

年度	総額	資 金 区 分							
		公的資金				民間等資金			
		財政融資		地方公共団体 金融機構		市場公募		銀行等引受	
		金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
R6	1,763	118	6.7%	265	15.0%	999	56.7%	381	21.6%
R5	1,719	123	7.2%	271	15.8%	934	54.3%	391	22.7%
増減	44 (2.6%)	△5 (△4.1%)		△6 (△2.2%)		65 (7.0%)		△10 (△2.6%)	

4 交通事業債(経営改善推進事業)の創設

新型コロナウイルス感染症の拡大防止のための取組に伴う利用者の減少等により発生した大幅な収入減については、令和2年度に資金手当措置として特別減収対策企業債を創設し、令和5年度まで毎年度延長されてきました。しかしながら、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが5類感染症に移行し、新型コロナウイルス感染症にのみ着目した民間事業者への国の支援が徐々に廃止されていること等を踏まえ、令和5年度をもって特別減収対策企業債は廃止されました。

一方、都市高速鉄道事業を含む交通事業については、テレワークの普及等の行動変容が進んだことにより、5類感染症に移行した後も、旅客需要が元の水準まで回復していません。また、今後も旅客需要がコロナ禍以前の水準に戻ることはないとの指摘もあり、引き続き厳しい経営が見込まれます。こうした構造的な課題に対応するため、環境変化に即した経営改善に早急に取り組み、経営の持続可能性を確保することが重要です。

そこで、経営戦略等に基づく経営改善実行計画及び収支計画を策定して経営改善に取り組む地方公共

団体の資金繰りを円滑にし、経営改善を促進するため、令和6年度から令和8年度までの間、交通事業債(経営改善推進事業)を創設することとしました。

交通事業債(経営改善推進事業)は、地方財政法第5条の3第5項に定める資金の不足額を有する団体を対象とし、経営戦略(※)の改定状況に応じた発行要件を設けています。

※ 経営戦略は、各公営企業が将来にわたって安定的に事業を継続するための中長期的な経営の基本計画であり、経営基盤強化と財政マネジメント向上の柱と位置付けられるものです。総務省からは、これまで、令和2年度までの策定を要請し、その後、策定済みの経営戦略について、経営戦略に沿った取組等の状況を踏まえつつ、質を高めていくため3年から5年内の見直しを行うことが重要であることから、令和7年度までの改定を要請しているところです。

<発行要件>

- ・令和6年度及び令和7年度は、新型コロナウイルス感染症の影響による交通事業を取り巻く経営環境の変化を踏まえて経営戦略を改定し、又は改定に着手していること。
- ・令和8年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響による交通事業をとりまく経営環境の変化を踏まえて経営戦略を改定していること。

その起債対象は、当該年度の資金不足額(法適用

資料1

交通事業債(経営改善推進事業)の創設

テレワークの普及等の影響を受け、コロナ禍前比で1割以上の減収が継続するなど構造的な課題を抱える交通事業について、改定経営戦略等に基づき策定する計画により、適切に経営改善に取り組む団体の資金繰りを円滑にし、経営改善を促進するため、「交通事業債(経営改善推進事業)」を創設する。

【対象事業】
地方財政法に定める資金の不足額が生じている交通事業のうち、経営戦略を改定済又は改定に着手済の事業

【発行対象】
改定した経営戦略等に基づく経営改善実行計画、収支計画を策定して経営改善に取り組むことを要件とし、その経営改善効果額を限度に、①及び②について発行可能とする。

① 資金不足額(流動負債－流動資産)

② 経営改善の実施に必要な経費

【経営改善の取組例】

- 運賃料金制度見直し
- 民間/バスとの共同経営
- 駅ナカビジネスの拡充

【必要な経費の例】

- プログラム改修
- ICカードシステム負担金
- 調査費用

【経営改善効果額の算定方法】
経営改善の取組毎の「収支改善見込額×効果年数(最大5年分)」の合計額

※ 本交通事業債の発行初年度の前年度における減価償却前経常損益が黒字の事業に限り、活用前年度までに開始した取組も対象とするが、効果年数の算定において、既に経過した年数を控除する。
前年度の減価償却前経常損益が赤字の事業は、当該赤字額に5を乗じた額を合計額から控除する。

経営改善効果額算定例	単年度効果額(A)	効果継続年数(B)	経営改善効果額(A×B)
R6実施:運賃料金制度見直し	3	5	15
R4実施:駅ナカビジネスの拡充	10	3	30
		R6起債限度額	45

【発行期間】 令和6年度～令和8年度

【一般会計繰出】 なし

公営企業の経営安定化支援

資本費平準化債の対象拡充

○ 法適化(公営企業会計導入)の進捗を踏まえ、公債費負担を適正な水準の料金収入等で賄える程度に平準化できるよう、資本費平準化債を拡充し、過去に発行した資本費平準化債の元金償還金を対象に追加

【資本費平準化債発行可能額の拡充】

$$\text{資本費平準化債発行可能額} = \text{元金償還金総額} - \text{資本費平準化債の元金償還金} - \text{減価償却費相当額等}$$

<見直し部分>
⇒下線部分を削除し、発行対象を拡充

※ 資本費平準化債の償還年限については「対象償却資産の平均残存耐用年数」を限度

※ 資本費平準化債の元利償還金相当額を含む経費を確実に回収すること等に留意した収支計画の策定が要件

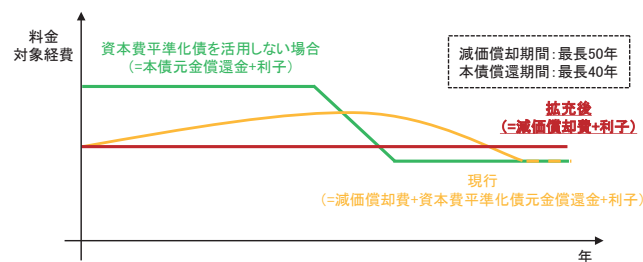
【対象事業】

下水道事業、交通事業 等

【地方債計画計上額(増額分)】

1,150億円

<資本費平準化債の活用効果(イメージ図)> ※拡充後を基準とした場合の比較



企業は地方財政法施行令第15条第1項第1号の額から同項第3号の額を控除した額をいい、法非適用企業は同令第16条第1項第1号及び同項第2号の額の合計額をいう。)及び、経営改善実行計画に基づく経営改善の実施に必要な経費(建設改良費等及び用途廃止施設の処分に要する経費は除く。)であり、経営改善の効果により収支改善が見込まれる額に対して、それぞれの取組の効果が継続する年数を乗じて得た額の合計額の範囲内で発行できるものとしています。

5 資本費平準化債の対象拡充

資本費平準化債は、公営企業債の償還期間が施設の減価償却期間より短いことから生じる構造的な資金不足に対応するため、当年度の元金償還額と減価償却費相当額との差額について、地方債措置により資本費負担を平準化することを目的として創設された制度です。

今般、各公営企業の経営安定化に向けて、公債費負担を適正な水準の料金収入等で賄える程度に平準化できるよう、資本費平準化債の発行可能額の算定

において、過去に発行した資本費平準化債の元金償還金を新たに算定対象に加えることとしています。

なお、資本費平準化債の償還期間については、対象償却資産の平均残存耐用年数以内としているほか、資本費平準化債の元利償還金相当額を含む経費を確実に回収すること等を収支計画において確認できるものを同意等の対象とすることとしています。

6 おわりに

総務省では、「抜本的な改革の検討」と「経営戦略の策定・改定」を両輪として、各団体の経営改革の取組を推進しているところです。そして、そのための手段として、公営企業の経営状況の「見える化」を推進しています。

都市高速鉄道事業については、多数の乗客の命を預かっており、経営の効率化を推進するに当たっても、当然の前提として輸送の安全の確保が最も重要です。そのためには、トンネル、駅構内、車両等の施設や各種システムについて点検・補修等を適切に実施し、更新のための改良工事を計画的に行っていくとともに、今後の企業債の償還等も適切に把握し、

それらに必要な財源を確保していくことが重要であると考えています。一部の路線においては、開業から30年以上が経過し、大規模な設備更新が必要になってきています。これらを計画的に進めていく上でも、中長期的な経営の基本計画である経営戦略を、一定期間ごとに評価、検証した上で、質を高める改定を行うことが重要です。

また、新線建設や既設線の延伸に当たっては、建設に巨額の費用と長期の期間がかかり、料金についても将来の沿線開発等による輸送人員の増加を見込んだ設定となっていることから、開業当初は極めて厳しい経営になります。都市高速鉄道事業の経営が当該地方公共団体の財政にも重大な影響を及ぼし得るものであることを踏まえ、その必要性・需要の動向、採算性、事業の実現可能性及び関連事業・計画との整合性等を十分に検討の上、慎重に対処することが必要です。地方公営企業の経営の基本原則は「企業の経済性の発揮」と「公共の福祉の増進」である、ということ等を常に意識し、都市高速鉄道事業が一般会計の財政状況に負の影響を及ぼすというような事態とならないように、経営していくということが求められるということ、今一度認識していただきたいと思います。

さらに、今後、都市部における人口減少やテレワークの普及等による利用者の減少が見込まれる中で、持続可能な経営をしていくためには、自らの経営等についての的確な現状把握を行った上で、旅客需要に見合った業務量の見直しや新たな収入確保に向けた取組みの実施など、環境変化に合わせた経営改善の取組みを早急に進めることが必要になります。このため、総務省では、「公営交通事業の経営に当たっての留意事項について」（令和6年1月22日付け総財営第2号総務省自治財政局公営企業経営室長通知）により、更なる経営改善を要請したところです。

各事業者におかれましては、より一層の経営改革に努め、良質な公共交通サービスを今後とも安定的に提供していくことを期待しています。

鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を見直します

～収入原価算定要領等の一部改正～

令和6年3月29日

国土交通省鉄道局都市鉄道政策課

鉄道事業課

国土交通省では、我が国の社会経済活動の基盤として重要な役割を担っている鉄道事業の安定的・持続的な運営等を確保していく観点から、鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入原価算定要領」を見直します。

1. 背景

平成9年に、鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入原価算定要領」が策定されて以降、企業会計制度等が変更されたことに加え、高齢化する社会、コロナ禍の影響によるライフスタイルの変化、自然災害の激甚化、カーボンニュートラル（CN）やデジタルトランスフォーメーション（DX）への対応等により、鉄道事業を取り巻く環境が大きく変化し、鉄道事業に求められる役割やニーズは多様化・高度化しています。

このような状況の中、令和4年7月、交通政策審議会「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」の中間とりまとめにおいて、当面取り組むべき対応の一つとして、「総括原価」の算定方法を見直すべきとされました。

これを受けて、国土交通省では、鉄道事業の安定的・持続的な運営等を確保していく観点から、収入原価算定要領の見直しの検討を進め、その方向性について、昨年6月の同小委員会においてご了承をいただいたことを踏まえ、今般、収入原価算定要領の見直しを実施します。

2. 主な施策の内容

- ・ 持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の促進（減価償却費等の算定方法の改善）
 - ・ 人材の確保（人件費の算定方法の改善）
 - ・ 災害からの復旧（修繕費用の取扱いの改善）
- その他、ヤードスティック方式の計算方法など、収入原価の算定方法全般について見直し。
- ※概要については、別紙をご覧ください。

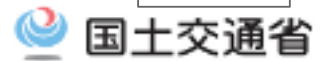
※改正後の収入原価算定要領等については、以下の国土交通省ウェブサイトで公開しております。
https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000035.html

3. 今後のスケジュール

令和6年4月1日 施行

鉄道運賃・料金制度関係： 収入原価算定要領の見直しについて

別紙



背景・狙い

鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入原価算定要領」について、平成9年に現行の要領が策定されて以降の企業会計制度の変更等に伴う見直しに加え、高齢化する社会、コロナ禍の影響によるライフスタイルの変化、自然災害の激甚化、CNやDXへの対応等、鉄道事業を取り巻く環境が大きく変化し、鉄道事業に求められる役割やニーズが多様化・高度化している中、鉄道事業の安定的・持続的な運営等を確保していく観点から、見直しを行うもの。

※ 交通政策審議会「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」の中間とりまとめ（令和4年7月）において、当面取り組むべき対応の一つとして、「総括原価」の算定方法を見直すべきとされたところ。

主な内容

(1) 持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の促進（減価償却費等の算定方法の改善）

- ① 通常は将来3年分の減価償却費等を総括原価へ計上するとされているが、設備投資計画の確認等を条件に、3年を超える期間分を考慮した額を総括原価へ計上できるようにする。
- ② 政策的に必要な性の高い設備投資（※）の加速化を図るため、これら設備投資に対応する既存設備の減価償却費について、設備投資計画の確認等を条件に、前倒して総括原価への計上を認める。（※国土強靱化関係、安全対策関係、環境対応関係等）

(2) 人材の確保（人件費の算定方法の改善）

将来にわたって必要な人材を確保できるよう、適正な賃金上昇を反映できるよう人件費の算定方法を見直す。「人件費＝基準コスト×伸び率」という算定式は維持しつつ、「伸び率」には、これまでの鉄道事業者における人件費上昇率（実績値）のみならず、賃金構造基本統計調査等に基づく「伸び率」を反映する。

(3) 災害からの復旧（修繕費用の取扱いの改善）

災害の激甚化・頻発化により増大している鉄道施設の修繕費用について、特別損失として計上されたものについても、総括原価への計上に当たって考慮する。

(4) その他

ヤードスティック方式の計算方法など、収入原価の算定方法全般について見直し。

スケジュール

令和4年7月	中間とりまとめ
令和5年6月	第10回小委員会において、見直しの方向性について了承
令和6年4月1日	収入原価算定要領の改定

公共交通機関の「移動等円滑化整備ガイドライン」等を改訂しました

令和6年3月29日
国土交通省総合政策局
バリアフリー政策課

国土交通省では、公共交通機関における高齢者、障害者等の更なる移動等の円滑化を進めるため、「移動等円滑化整備ガイドライン」、「接遇ガイドライン」及び「接遇研修モデルプログラム」を改訂しました。

国土交通省では、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えることができるよう、旅客施設及び車両等の整備及びそれらを使用した役務の提供の方法のあり方を具体的に示した「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」（以下「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」という。）を公表しています。この度、学識経験者、障害当事者、公共交通事業者等で構成する検討会での議論等を踏まえ、「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」を改訂しました。

また、公共交通機関における一定水準の接遇を全国的に確保し、障害のある人等への接遇を的確に行うことで、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を推進するため、公共交通事業者による研修の充実及び適切な接遇の実施を推進するための指針となる「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン、同ガイドライン（認知症の人編）」及び「接遇研修モデルプログラム（改訂版）」を改訂しました。

【主な改訂内容】※詳細は別紙1及び2参照

○公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン

- (1) 障害者差別解消法改正を踏まえた国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針の改正内容の反映
- (2) 障害者のための国際シンボルマーク（いわゆる車椅子マーク）の表現の見直し

○公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン等

- (1) 障害者差別解消法改正に伴う関係記載の見直し
- (2) 多機能トイレ等からバリアフリーストイレ等への表現の見直し

なお、改訂後のガイドラインの全体版は、以下のURLで公表しています。

【公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン】

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

【公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン等】

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000180.html

令和 6 年 3 月
国土交通省総合政策局
バリアフリー政策課

「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂について

1. 趣 旨

我が国の公共交通機関のバリアフリー整備については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）において、公共交通事業者等は、旅客施設を新設又は大規模改良する場合、又は車両等を新たに導入する場合、更にはそれらを使用して必要な役務を提供する際に「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第111号。以下「公共交通移動等円滑化基準省令」という。）に適合させることが義務付けられている。

また、国土交通省では、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えることができるよう、旅客施設及び車両等の整備及びそれらを使用した役務の提供の方法のあり方を具体的に示した「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」（以下「本整備ガイドライン」という。）を公表している。

今般、学識経験者、障害当事者、公共交通事業者等で構成する「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」において、本整備ガイドラインの改訂内容について一定の結論が得られたことから、所要の改訂を行う。

2. 改訂内容の概要

(1) 障害者差別解消法改正を踏まえた国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針の改正について

国土交通省では、令和6年4月1日に施行される障害者差別解消法及び同法に基づく基本方針の改正を踏まえて、国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針について、障害者差別解消法の主な改正内容である「事業者における合理的配慮の提供の義務化」や基本方針の改正内容、意見交換会・パブリックコメントを行い、不当な差別的取扱いや合理的配慮の提供の具体例等を追加する改正を令和5年11月に行ったところである（※）。

そのため、当該改正を踏まえ、本整備ガイドライン中、「第6部 役務の提供に関するガイドライン」に参考として掲載している当該対応指針を改める。

（※）国土交通省所管事業における対応指針の改正について

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000359.html

(2) 障害者のための国際シンボルマーク（いわゆる車椅子マーク）について

鉄道、バスにおける車椅子スペースの表示等に使用されている、障害者のための国際シンボルマーク（いわゆる車椅子マーク）は、障害者が利用できる施設であることを明確に表すための世界共通のシンボルマークであることから、本整備ガイドライン中、「第4部 個別の車両等に関するガイドライン」において使用している「車椅子マーク」の表現を改める。

(3) その他、所要の改訂を行う。

【参考】本整備ガイドラインの構成について

本整備ガイドラインの構成は、「旅客施設編」、「車両等編」及び「役務編」に分冊し、各整備箇所を整備するにあたっての考え方を示した上で、以下の3段階に分けて記載している。

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

移動等円滑化基準に基づく、最低限の円滑な移動を実現するための内容の記述を行ったもの

○：標準的な整備内容

社会的な変化や利用者の要請に合わせた整備内容のうち標準的な整備内容で、積極的に整備を行うことが求められるもの

◇：望ましい整備内容

「◎」及び「○」の整備を行った上で、さらに円滑な移動等を実現するための移動等円滑化や、利用者の利便性・快適性への配慮を行った内容のもの

「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン、同ガイドライン（認知症の人編）」及び「交通事業者向け接遇研修モデルプログラム（改訂版）」の改訂について

1. 趣旨

国土交通省では、ユニバーサルデザイン2020行動計画（※）に基づき、公共交通機関における一定水準の接遇を全国的に確保し、障害のある人等への接遇を的確に行うことで、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を推進するため、交通事業者による研修の充実及び適切な接遇の実施を推進するための指針となる「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を平成30年5月に策定し、交通事業者への継続的な周知等を行うことで、更なる接遇レベル向上を図ることとしている。

（※）ユニバーサルデザイン2020行動計画（ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定）

- ・交通事業者向け接遇ガイドライン（身体障害（聴覚・視覚・内部障害、肢体不自由等）、知的障害、精神障害（発達障害を含む）等様々な障害のある人（身体障害者補助犬を同伴した人を含む）を想定したガイドライン）及びその普及方法をとりまとめる。

また、公共交通事業に関わる全ての事業者を対象として、接遇に関する社内研修を行う際の参考として活用いただくため、障害のある人が参加し、座学に加えて実習を行うためのモデルとなるカリキュラム・研修教材として、交通モード別に「接遇研修モデルプログラム」を平成31年3月に策定し、交通事業者への継続的な周知等を行うことで、更なる接遇レベル向上を図ることとしている。

今般、改正障害者差別解消法が令和6年4月1日から施行されることに伴い、「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン、同ガイドライン（認知症の人編）」及び「接遇研修モデルプログラム（改訂版）」について、所要の改訂を行う。

2. 改訂内容の概要

- （1）国土交通省では、令和6年4月1日に施行される改正障害者差別解消法等を踏まえ、令和5年11月に「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針」の改正（※）を行ったところである。

（※）国土交通省所管事業における対応指針の改正について

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000359.html

障害者差別解消法及び対応指針の主な改正内容である「事業者における合理的配慮の提供の義務化」を踏まえ、「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン、同ガイドライン（認知症の人編）」及び「接遇研修モデルプログラム（改訂版）」の関係する記載について所要の改訂を行うものである。

- （2）その他、表現の適正化のための所要の改訂を行う。



都市鉄道の現状について



国土交通省鉄道局 岡野まさ子



講師の岡野まさ子氏

令和6年1月29日(月)にアルカディア市ヶ谷3階「富士西」の間において講演会を開催しました。今回も、昨年同様、当会場のほか、オンライン参加希望者にWeb配信を併用して実施しましたが、以下は、国土交通省鉄道局 岡野まさ子氏の講演内容を、当協会の責任のもと抄録としてまとめたものです。

只今ご紹介いただきました国土交通省鉄道局の岡野でございます。本日はお招きいただきまして、誠にありがとうございます。

講演の前に1月1日に発生いたしました令和6年能登半島地震において、お亡くなりになられた方々の御冥福を心よりお祈りするとともに被災された方々に御見舞い申し上げます。この地震により鉄道施設も大きな被害を受け、まだ一部区間において運休している事業者もございますので、私どもとしましては、現地の方々と協力して1日も早い復旧に努めて参ります。

また、翌1月2日には羽田空港での事故により、海上保安庁の職員が5名亡くなりました。この5名に対しましては、御冥福をお祈りいたします。この羽田空港の事故に際し、鉄道事業者の方々にも大変お世話になりました。まず羽田空港が事故で使えなくなり、ダイバートで成田空港の方に航空機が行くと、そのため成田空港の方でお客様が滞留するのではないかとということが懸念され、京成電鉄様には、深夜にもかかわらず臨時便を出していただきました。また、羽田空港ではC滑走路がしばらく使えないという状況が続いた後、終電を越えた時間帯にお客様が到着されるということがあり、これに対しましては京浜急行電鉄様と東京モノレール様にご協力いただき、深夜に臨時便を運行していただきました。

日頃から皆様方には大変お世話になっておりますが、こうした事故の際におきまして、皆様方に積極的にご協力いただき誠にありがとうございます。この場をお借りして御礼申し上げます。

本日は地下鉄協会での御講演ということですが、鉄道事業者の方々そして関係するメーカーや建設会社の方々など幅広い皆様がお越しになっているとお聞きしていますので、地下鉄に限らず都市鉄道を中心に幅広く私どもが日頃行っておりますことをご紹介させていただきます。

【鉄道関係の予算・税制】

令和5年度の鉄道局の補正予算ですが、鉄道局関係では約100億円弱ということで、昨年度と同程度の予算を確保しています。こちらにつきましては主にローカル鉄道の支援、あるいは国土強靱化としての輸送施設の耐震化、あるいはバリアフリー化といったものに充てるということにしています。

また、物流の2024年問題に対応としてトラックからのモーダルシフトということが一層叫ばれているところであり、このため、貨物輸送の強化といったことも一層必要ということで補正予算におきまして、貨物の輸送

力強化ということにも必要な予算を計上しています。

令和6年度の当初予算では、皆様ご案内のことと思いますが、鉄道局の公共事業費というのは大体近年1000億円程度で推移しています。1000億ちよつとの予算の中で、主な施策の整備新幹線が804億ということで、残りの200億円ちよつとで既存鉄道の施設の整備ですとか、耐震強化といったことに対する予算となっています。

ちなみに、令和6年度の政府全体の一般会計の予算は、112兆6千億ですが、このうち公共事業費は、全体の5.4%の約6兆円となっています。この6兆円のうち5兆3000億円が国交省の公共事業費で、そのうちの1000億円が鉄道局予算ですので、これは政府全体の公共事業費の1.7%ということになっています。

この1000億という予算ではなかなか厳しいので、関連事項ということで、鉄道局予算以外に国土交通省内におきましては総合政策局や観光庁、また他省庁では環境省と、様々な部局と連携して予算を確保しています。

また、新しく社会資本整備総合交付金に、「地域公共交通再構築事業」というものを基幹事業として位置づけることができました。この社会資本整備総合交付金、私ども「社総交」と呼んでいます。社総交の予算も活用しながら鉄道政策を進めているところです。

都市鉄道、地下鉄に関する予算としては、都市鉄道ネットワークの充実、あるいはバリアフリー予算、地下鉄駅の浸水対策といったことに対し、例年度同水準の約180億円の予算額を確保しているところです。

令和6年度鉄道局関係予算（案）		国土交通省	
<鉄道局関係予算>			
	[令和6年度予算 + 令和5年度補正予算]	(関連事項)	
一般公共	1,032億円 (対前年度比 1.00 倍)	1,121億円 (対前年度比 1.09 倍)	[公共事業] 社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業) 5,065 億円の内数
災害復旧	10億円 (対前年度比 1.02 倍)	11億円 (対前年度比 1.07 倍)	[非公共事業] 地域公共交通確保維持改善事業(総合政策局) 214 億円の内数
非公共事業	22億円 (対前年度比 1.00 倍)	29億円 (対前年度比 1.30 倍)	地域における受入環境整備促進事業(観光庁) 14 億円の内数
合計	1,064億円 (対前年度比 1.00 倍)	1,161億円 (対前年度比 1.09 倍)	公共交通利用環境の革新等(観光庁) 5 億円の内数 鉄道脱炭素施設等の整備促進(環境省) 15 億円の内数
<small>注) 旅費、庁費等の一般事務経費等を含んでいない。</small>			
主な施策			
豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進			
● 整備新幹線の整備の推進 [804億円] (北陸新幹線事業推進調査) [14億円]			
● 都市鉄道ネットワークの充実 [14億円、139億円の内数、2.5億円の内数]			
デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進			
● 鉄道事業者と地域の共創に対する支援 (危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新) [5,065億円の内数、214億円の内数 (総合政策局予算)]			
● 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進 [45億円の内数、233億円の内数 (総合政策局、観光庁予算)]			
● 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進 [139億円の内数、21億円、45億円の内数、233億円の内数 (総合政策局、観光庁予算)]			
防災・減災、国土強靱化への投資の加速化			
● 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進 [139億円の内数、9億円、45億円の内数]			
● 鉄道の災害復旧の支援 [10億円]			
鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化			
● 鉄道資産を活用したGXへの投資加速化 [2.7億円の内数、0.1億円、15億円の内数 (環境省予算)]			
● 物流革新に向けた貨物鉄道ネットワークの強化と更なる活用 [0.2億円の内数、2.5億円の内数]			
● 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進 [0.3億円の内数]			
● 鉄道の技術開発・普及促進 [0.5億円の内数]			
鉄道システム・技術の海外展開 [17億円の内数]			
<small>注) 計数は、一部再掲を含む。</small>			

次は令和6年度の税制改正要望の概要で、鉄道局関係では、7項目ありました。うち5項目は継続案件ということで、こちらは全て着実に継続できました。残りの1項目は創設で、ローカル線において現在各地域で再構築を進めていますが、具体的には、上下分離をして下物を自治体が持って上物を民間事業者が運行するとか、そういった地域の実情に即した地域公共交通を確保しようという動きが進められています。その際、上下分離により維持を図るときに、下物を自治体が持つ場合には当然課税対象にならないのですが、民間の鉄道事業者、あるいは自治体が複数あって、一般社団法人を作るとか、三セクが保有するケースでは課税対象になってしまいます。このため、今回の税制改正で、登録免許税、不動産取得税につきまして、こうした一般社団法人や三セク等に対しても、税の負担を軽減する特例措置の創設が新たに認められたものです。

もう1項目は拡充でして、カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の拡充・延長で、カーボンニュートラルに資する設備投資につきまして、法人税等の減免措置が従前からありましたが、鉄道は環境に優しいモードであるにもかかわらず、これまで鉄道車両は対象になっていなかったことから、これにつきまして6年度の税制改正で鉄道車両の導入をこの対象にするということを確認いただきました。ただなんでもいいというわ

けではなく、環境に良い車両ということで、例えば蓄電池車両、燃料電池車両、ハイブリッド車両、VVVFインバータの半導体素子にSiCを採用したものと、こういった環境性能の高いものを導入する際に法人税等の特例を受けられるという税制の拡充をしたものです。

【都市鉄道の整備】

続きまして都市鉄道の整備の現状についてご説明いたします。最初は、現在建設中で整備が進んでいるなにわ筋線です。大阪駅とJR難波駅、及び南海の新今宮駅をそれぞれつないで大阪都心での環状線を縦断する新線で、開業は2031年春を予定しています。JR西日本と南海電鉄が運行するというので、関西国際空港から大阪都心部へのアクセスが改善されることが期待されており、また地下鉄御堂筋線等の混雑緩和も見込まれています。

次の2件は東京メトロが整備しているもので、最初は有楽町線の豊洲と住吉間をつなぐ延伸事業で2030年代半ばに完成予定となっています。これにより、東西線の混雑緩和や、臨海副都心と都区部東部等とのアクセス改善といったことが期待されています。

もう1件は、南北線の白金高輪駅から品川駅への延伸事業で、こちらも2030年代半ばに完成予定となっています。品川駅は、リニア新幹線の始発駅ということで、駅周辺の再開発により拠点化が進められており、一方で、品川駅はこれまで地下鉄が通っていませんので、本線が開業しますと、品川駅を走る最初の地下鉄になります。

次に羽田空港の関係で、羽田空港アクセスの改善に資する2件のプロジェクトも進んでいます。

一つは、JR東日本による羽田空港アクセス線の整備で、こちらは休止しています大汐線等の既存施設も活用し、東海道線を経由して多方面から東京貨物ターミナルを通して羽田空港とつなぐ路線になっています。計画では、東京駅から羽田空港までを18分で結ぶもので、2031年度に開業予定となっています。

もう1件は、京急空港線の引上線新設で、これにより空港線の頻度が、品川駅の改良と合わせることで、羽田空港へのアクセスが改善されるものです。こちらは2030年頃に開業予定です。以上、簡単ですが、現行で整備が進んでいます都市鉄道の主なプロジェクトについてご説明いたしました。

地下鉄の新線建設 なにわ筋線の事業概要

事業概要

- 事業目的
 - ①関西国際空港及び大阪南部（泉州地域）と大阪都心の直結
 - ②関西国際空港と梅田、新大阪、京都とのアクセスと速達性の向上
 - ③大阪の南北都市軸の強化（中之島、うめきた等の拠点性向上）
 - ④大阪北部と大阪南部の相互交流の促進 等
- 建設主体 関西高速鉄道（株）
- 運行主体 西日本旅客鉄道（株）、南海電気鉄道（株）
- 建設区間 大阪駅～西本町駅～JR難波駅
大阪駅～西本町駅～南海新今宮駅 計7.2km
- 建設費 約3,300億円
- 事業期間 令和元年度～令和13年度
- 開業予定 令和13年春

①関西国際空港へのアクセス改善

大阪(梅田)～関西空港（ダイヤムの想定）

経路	現在	なにわ筋線 開業後
JR	64分 乗換0回	44分* 乗換0回
南海	54分 乗換1回	45分 乗換0回

*東海道支線地下化による効果を含む。

②新大阪へのアクセス改善

なにわ筋線整備により新大阪までの所要時間が10分以上短縮する路線・エリア

③地下鉄御堂筋線の混雑緩和

なにわ筋線の整備により、御堂筋線梅田-淀屋橋間において、約17%の混雑緩和が図られる。

※「大阪駅」として令和5年3月18日開業

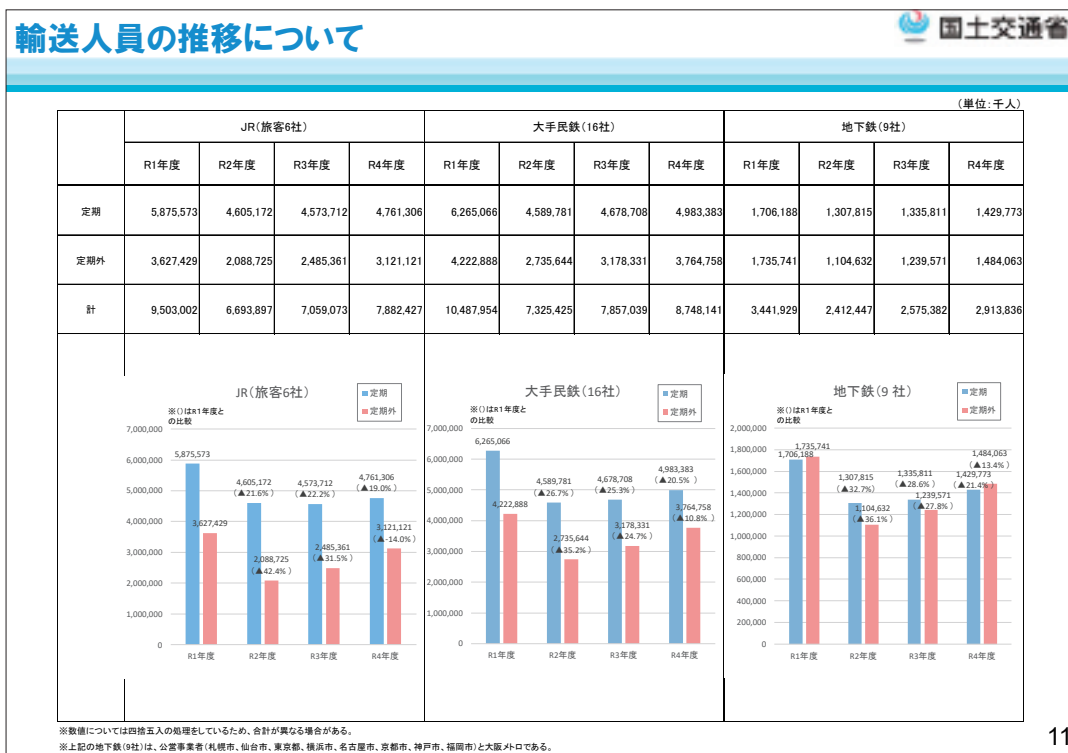
6

【直近の輸送人員・決算状況の推移】

最近の動向ということで、まずは輸送人員の推移についてご説明いたします。

資料の一番左がJR 6社の合計、真ん中が大手民鉄16社の合計、一番右が地下鉄9社の合計となっています。そして各一番左端が令和元年度のコロナ前の輸送人員で、一番右端が令和4年度の輸送人員となっています。これを比較しますと、JR旅客6社につきましては、令和4年度には、定期はコロナ前の8割程度、定期外が86%、全体で83%まで輸送人員が回復しています。大手民鉄につきましては、定期はコロナ前の8割ぐらい、定期外が9割程度、合計で83%とJR 6社と同様の傾向を示しています。地下鉄につきましては定期がコロナ前の84%、定期外が86%、全体で85%と、JR 6社あるいは民鉄合計に比べると若干高めになっていますが、同様の傾向を示しています。

なお集約した数字のため地域差はわかりませんが、首都圏の民鉄の数字で見ますと、定期利用者の戻りが遅い一方で定期外利用者は比較的戻りが早い結果となっており、他方、関西はその逆で定期外利用者の戻りの方が遅いという傾向にあるようです。これは、首都圏は関西圏に比べてテレワークが定着しているということから定期利用者の利用が頭打ちとなっていることが推察されます。



次に決算の状況です。こちら、一番左が令和元年度、一番右が令和4年度となっています。まずJR 6社のコロナ前の元年度と令和4年度の決算を比較しますと、営業収益が81%、営業費用が94%、営業利益については31%の回復となっています。大手民鉄につきましては、営業収益が84%、営業費用が96%、営業利益は同じく3割程度で同様の傾向となっています。地下鉄につきましては、営業収益が86%、営業費用はほぼコロナ前と同じ水準、営業利益が28%となっています。

大手民鉄の直近の令和5年度上期と令和元年度の上半期との比較についてですが、営業収益は90.4%、営業費用は96.8%、営業利益は69.1%ということで、昨年よりもさらに回復傾向にあります。ただ、冒頭の都筑副会長からのご挨拶にもございました通り、コロナから回復しつつありますけれども、完全には回復しきれていないということが見てとれるかと思えます。

	JR(旅客6社)				大手民鉄(16社)				地下鉄(9社)			
	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
営業収益(鉄道)	45,959	22,473	26,854	37,238	17,177	11,699	12,716	14,457	5,744	4,069	4,364	4,964
営業費用(鉄道)	36,688	33,356	32,089	34,382	14,140	13,340	13,022	13,559	4,978	4,863	4,772	4,970
営業利益(鉄道)	9,265	▲10,883	▲5,253	2,855	3,037	▲1,697	▲306	898	768	▲792	▲408	214

JR(旅客6社)

大手民鉄(16社)

地下鉄(9社)

※数値については四捨五入の処理をしているため、合計が異なる場合がある。
 ※上記の地下鉄(9社)は、公営事業者(札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市)と大塚メトロである。

【運賃関係】

次は運賃料金に関する各社の取組についてご紹介します。まずはJRのシーズン別指定席特急料金についてです。これは料金の差をこれまでの3段階から4段階に増やして、繁忙期の料金差を大きくするということが各社で順次改定されており、これにより閑散期への利用促進を図っているところです。



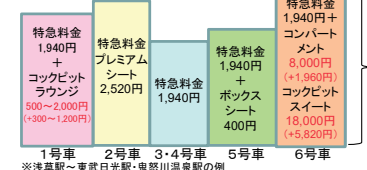
次はJR東海及びJR西日本でこの年末年始から始めました「のぞみ」号の全席指定席化です。これによりホーム上で滞留する自由席確保を目的としたお客様を解消し、安全確保等を期待されていましたが、実績をお聞きしたところ先般の年末年始の利用につきましては、事前の周知が図られて、お客様の混乱もなかったということで、コロナ前比で101%ということでもかなり回復が図られたということでした。JR東海とJR西日本の両社ではこの全席指定を3大ピーク期のゴールデンウィーク、お盆、年末年始には今後も引き続き実施されると聞いています。

次は東武鉄道のスペーシアXの特別座席料金についてです。スペーシアXは昨年7月から運行が開始されましたが、今年の3月から座席料金についてサービス別に設定している料金を利用状況に応じて変更するという施策を導入されると聞いています。

最後に子ども運賃についての取組です。小児IC運賃を京浜急行電鉄では令和5年10月から全区間で一律75円に改定されました。同じような取組は、小田急電鉄でも令和4年から全区間均一50円で実施されており、このような取組によって子育て世代の負担軽減とESGへの取組ということを図っています。

このように事業者の方々は、運賃・料金に各種工夫を凝らしていただいておりますが、大きな動きとして、令和4年から本格運賃改定が進んでいます。本格運賃改定は約20年以上ぶりということですが、本省権限だけでも10事業者が運賃改定をされ、その改定幅は大体10%から17%くらいとなっています。本格的な運賃改定ではありませんが、JR東日本では、オフピーク定期券の導入がなされています。また、地方運輸局権限の改定ですが、こちらは中小の鉄道事業者が中心で、5%から20%を超える幅広い改定率で、各地域でなされています。

運賃・料金に関する各社の取組み

<p>○ 鉄道事業者では、分散乗車や子育て世代の利用促進など、様々な取組を実施している。</p>	
<p>シーズン別指定席特急料金の改定(JR東海・西日本・四国・九州)</p> <p>○ 令和5年4月1日乗車分から、JRの新幹線や特急の指定席料金の設定を、現在の3段階から4段階に変更</p> <p>○ 利用が特多い年末年始・GW・お盆期間の料金と閑散期の料金差を拡大することで、閑散期への利用を促進</p> <p>※JR北海道・東日本・西日本(北陸新幹線)は令和4年4月1日乗車分から実施</p> <p><料金設定例(円)＞</p>  <p>閑散期 (3段階) 改定後 (4段階)</p>	<p>小児IC運賃を全区間均一75円に改定(京急)</p> <p>○ 京浜急行電鉄では、令和5年10月1日からESGへの取組の一環として、小児IC運賃の一律低廉化を行うこととし、小児ICカードを利用する場合、全区間一律75円とする新たな割引運賃を設定</p> <p>○ 「持続的に発展する豊かな沿線」の実現に貢献</p> <p>※小田急電鉄は、小児IC運賃全区間均一50円を実施(令和4年3月)</p>
<p>3大ピーク期の「のぞみ」号の全席指定席化(JR東海、西日本)</p> <p>○ 令和5年の年末年始から、東海道・山陽新幹線の「のぞみ」号を3大ピーク期に全席指定席として運行(令和5年12月28日～令和6年1月4日)</p> <p>○ 自由席確保を目的とした旅客の滞留解消によるホーム上の安全確保、始発駅以外の駅からの着席機会の確保によるサービス向上を図る</p> <p>※3大ピーク期: ゴールデンウィーク、お盆、年末年始</p> <p><年末年始期間のシーズン別特急料金の適用日カレンダー＞</p> 	<p>特急列車の特別座席料金の改定(東武)</p> <p>○ 東武鉄道では、令和6年3月16日からスペーシアXの特別座席料金を一部改定予定</p> <p>○ サービス別に設定している料金を利用状況等に鑑みて変更</p>  <p>1号車 2号車 3・4号車 5号車 6号車</p> <p>※洗草駅～東武日光駅・鬼怒川温泉駅の例 ※()は改定増加額</p> <p>届出により設定・変更可能</p>

13

【収入原価算定要領の見直し】

このように運賃改定も進んでいますが、私どもはさらに運賃改定が弾力的にできるような見直しにも取り組んでいるところです。それは、運賃改定の際に必要な収入原価算定要領について、交通政策審議会の小委員会でご議論いただき、昨年の6月に見直しの方向性ということをご了承いただきました。それを踏まえて、今、事務的に詰めて整理したものをパブリックコメントにかけている段階でして、それが終わると、今年度中に改定をし、施行しようと考えています。大きな内容として4点あります。

1点目は設備投資の促進の観点から減価償却費の計上の見直しを2つ行います。1つ目は、これまでは将来の3年分の減価償却費を総括原価に計上することとしていましたが、これを6年分まで見られるようにいたします。これで、長期に渡って設備投資が増えていくような事業者におきましては、より設備投資が総括原価に反映した計上ができます。2つ目は、将来、政策的意義の高い投資を長期的に行う事業者、例えば国土強靱化ですとか、そういったものに対して長期的に設備投資を行う事業者におきまして、これを前倒して総括原価に計上できるようにし、こうした改正により設備投資が促進されるようにしたいと考えています。

2点目の柱としましては、人材の確保ということからも、人件費の算定方法につきまして適正な賃金上昇率を反映できるような改正を行うこととしています。

3点目の柱ですが、これは災害からの復旧ということで、被災した際、鉄道施設の修繕費用について特別損失に計上され、これまでは総括原価には計上できませんでしたが、これを今後は総括原価にも計上できるようにしたものです。

最後の4点目の柱は、事業報酬額の算定方法の改善です。特に、地下鉄事業者におきましては、これまでは支払利息のみを総括原価に計上していましたが、他の民間事業者と同様に、今後は事業資産いわゆるレートベースに報酬率を乗じた額を総括原価に計上できるようにいたしました。

詳細につきましては、事務方の方にお聞きいただければと思っておりますが、私どもといたしましては、今後も引き続き皆様方と意見交換しながら、より実態に沿った形で要領等の見直しをしていきたいと考えていますので、よろしく願いいたします。

背景・狙い

鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入原価算定要領」について、平成9年に現行の要領が策定されて以降の企業会計制度の変更等に伴う見直しに加え、高齢化する社会、コロナ禍の影響によるライフスタイルの変化、自然災害の激甚化、CNやDXへの対応等、鉄道事業を取り巻く環境が大きく変化し、鉄道事業に求められる役割やニーズが多様化・高度化している中、将来にわたって、持続可能な鉄道輸送サービスを提供できるよう、見直しを行うもの。
※ 交通政策審議会「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」の中間とりまとめ(令和4年7月)において、当面取り組むべき対応の一つとして、「総括原価」の算定方法を見直すべきとされたところ。

主な内容

(1) 持続可能な鉄道輸送サービスに資する投資の促進(減価償却費等の算定方法の改善)

- ① 通常は将来3年分の減価償却費等を総括原価へ計上するとされているが、設備投資計画の確認等を条件に、3年を超える期間分を考慮した額を総括原価へ計上できるようにする。
- ② 政策的意義の高い設備投資(※)の加速化を図るため、当該設備投資に係る減価償却費については、前倒して総括原価への計上を認める。
(※強靱化関連投資、エネルギー効率の特に高い車両導入等)

(2) 人材の確保(人件費の算定方法の改善)

将来にわたって必要な人材を確保できるよう、適正な賃金上昇を反映できるような人件費の算定方法を見直す。「人件費=基準コスト×伸び率」という算定式は維持しつつ、「伸び率」には、これまでの鉄道事業者における人件費上昇率(実績値)のみならず、賃金構造基本統計調査や毎月勤労統計調査等に基づく「伸び率」を反映する。

(3) 災害からの復旧(修繕費用の取扱いの改善)

災害の激甚化・頻発化により増大している鉄道施設の修繕費用について、特別損失として計上されたものについても、総括原価への計上に当たって考慮する。

(4) 公営地下鉄事業者の健全な財務体質の確立及び安定的な経営の確保(事業報酬額の算定方法の改善)

公営地下鉄の事業報酬について、支払利息のみを総括原価に計上している現行制度を見直し、JR上場4社等と同様、事業資産(レートベース)に報酬率を乗じた額(ただし、配当相当分を除く。)を総括原価に計上できることとする。

スケジュール

令和6年1月下旬以降	パブリックコメント
令和5年度内	収入原価算定要領の改定

【鉄道駅のバリアフリー化】

鉄道駅のバリアフリー化につきましては、これまで事業者の方々、そして自治体の方々のご努力で着実に進んで参りました。令和7年度までの目標として、1日3000人以上の鉄道駅と、それから基本構想に位置づけられた2000人以上の駅については、原則すべてバリアフリー化するという目標になっており、令和4年度末で約94%の段差解消がなされています。また、ホームドアにつきましても、鉄道駅全体で3000番線、うち1日10万人以上の駅の800番線でホームドアを設置するということが目標になっており、これにつきましても着実に進んでいます。

また、バリアフリー化の促進のために、これまで補助金や税制による支援を行ってまいりましたが、令和3年12月からバリアフリー料金制度というものを導入しました。これは、バリアフリー化を迅速に進める観点から、バリアフリー設備の整備費について、利用者の方から料金を徴収し、それをもとにハード整備を促進していくものです。この制度自体は私自身が数年前に都市鉄道政策課長でいましたときに検討を開始したもので、これが実現して大変感激しております。感慨深い制度となっています。この料金制度では事業者の方々は料金を徴収するということですので、利用者に対する透明性の確保ということが大事です。このため、事前届出時に整備・徴収計画を公表し、毎年度整備・徴収額の数字について実績を公表していただくことで、利用者に対する透明性を確保することとしています。このバリアフリー料金についての届出状況ですが、現在17事業者から届出がなされており、各事業者とも定期外の上乗せの料金として10円を上乗せする等により、それらを原資にバリアフリー化を促進させることとしています。

都市部につきましては、こうした制度を活用してバリアフリー化をより加速化して進めていただく、一方で地方部につきましては、これまで補助金の補助率が3分の1でしたが、一定の要件を満たした場合には2分の1まで支援するということが、全国的にバリアフリー化を進めていくこととしています。

第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）

鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、**①都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築**するとともに、**②地方部において既存の支援措置を重点化**することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。

① 鉄道駅バリアフリー料金について

令和3年12月：新たな料金制度を創設（関係省令の改正等）

- ・平成30年4月、利用者アンケート実施。「5円までの上乗せについては84%、10円までは65%が賛成」との結果。
- ・通学定期料金については免除するなど、家計負担へ配慮。
- ・事業者において、事前届出時に整備・徴収計画を公表するとともに、毎年度、整備・徴収実績を公表。

令和4年1月以降：鉄道事業者より届出（現時点で17社より届出済）
 料金設定額：定期外10円、通勤定期7.3円、通学定期0円（各社平均）

令和5年3月以降：料金徴収開始

② 地方部における支援措置の重点化について

○市町村が作成するバリアフリー基本構想※に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、

補助率を最大1/3から最大1/2に拡充（令和4年度予算より実施）

※地域のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、関係者との協議や住民からの意見募集等を踏まえ、市町村が作成する具体的な事業計画【バリアフリー法第25条】

【駅の無人化】

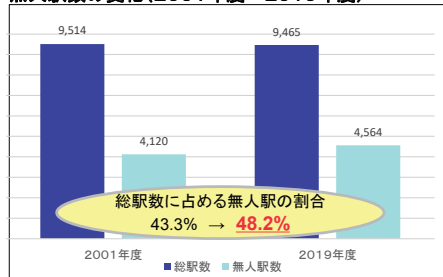
バリアフリー化と少し離れますが、関連するものとして、駅の無人化にも少し触れておきます。昨今、人口減少の中で利用者数の少ない駅を中心に無人駅化が進んでいます。2001年度と少し前の2019年度の総駅数と無人駅数を比較すると、2019年度には全体の48%の駅、つまり半数近い駅が無人駅になっています。最新のデータも確認しましたが、さらに増えて50%を超える数値になっています。こうした無人駅化が進みますと、障害当事者の方々等から介助を求めるという声のございまして、何とか無人駅を安全・円滑に利用するための措置を講じてほしいというご意見・ご要望がありましたので、令和2年度に「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用

駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン策定の経緯

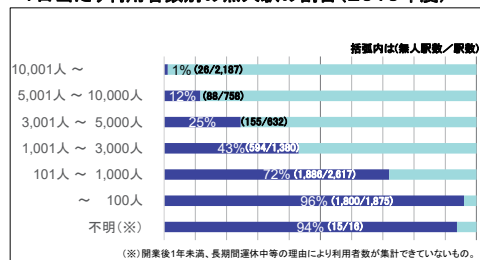
ガイドライン策定の経緯

- 障害当事者を含む全ての利用者が安全、円滑に駅を利用できるようにすることは極めて重要な課題であり、これまで、各鉄道事業者において、必要な設備や体制の整備等に努めてきたところである。
- 他方、少子高齢化の進展等による鉄道利用の減少、人手不足に対応するため、鉄道事業者は経営合理化努力を続けてきたところであり、無人駅が増加する傾向にある。
- こうした中、障害当事者から無人駅を利用する際の安全、円滑な利用に係る問題点や要望等が寄せられたことなどを受け、令和2年のバリアフリー法の改正審議の議決時に、**無人駅の利用にかかるガイドライン化を求める附帯決議**がなされた。
- それを踏まえ、令和2年11月に障害当事者団体・鉄道事業者及び国土交通省の三者からなる意見交換会を設置し、**所要の議論を経て、ガイドラインを作成した**ところである。

無人駅数の変化(2001年度→2019年度)



1日当たり利用者数別の無人駅の割合(2019年度)

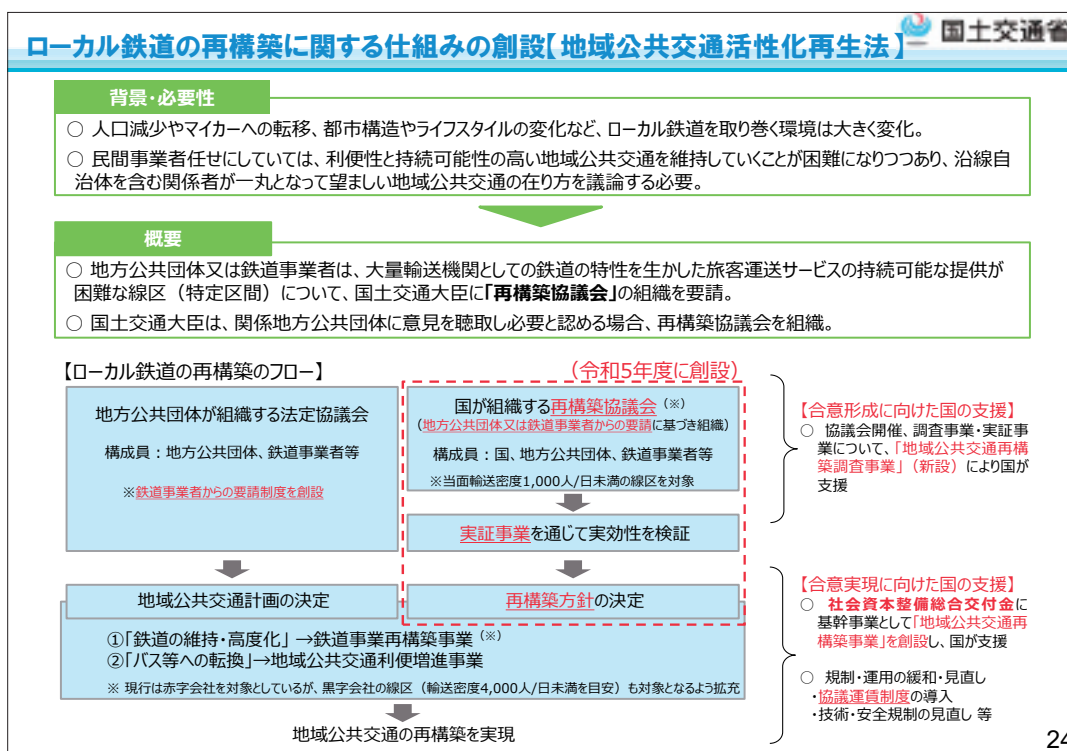


(※)開業後1年未満、長期間運休中等の理由により利用者数が集計できていないもの。

用に関するガイドライン」というのを作成いたしました。障害当事者の方々の多様なニーズ、そして特性といったものを踏まえた上での情報提供のあり方ですとか、あるいは地元企業に委託するなどして地域とも連携して対応していくことを盛り込んでございます。無人駅は増加傾向にありますし、今後、自動運転化ということが進めばさらに加速することが考えられますので、こういったことも念頭に置きながら進めていきたい、と考えています。

【ローカル鉄道の再構築】

ローカル線につきましては、昨年の通常国会で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」、これを私どもは「地域交通法」と呼んでいます。この「地域交通法」の改正が成立しました。改正法の概要の中で鉄道関連部分を中心にご説明します。地方の地域の公共交通機関のあり方については、従前から地域交通法によって地域の関係者が集まって協議会を作り、どういった地域公共交通機関がいいのかという議論をする仕組みが設けられていました。しかしながら、特に鉄道については地域の交通のあり方について議論したいということを事業者の方からお話したときになかなか議論の場に関係者が応じていただけないということが散見される、ということがあった。この状況を放置しておきますと、地域の足の確保が難しくなってしまうということが危惧されましたので、これに対する新制度を作りました。それは自治体あるいは鉄道事業者から要請があれば国の方で「再構築協議会」という協議会を作り、国が行事役となって地域の関係者の方々の議論を促していく仕組みを導入したものです。この際目安となる数字として、輸送密度が1日1000人以下という本当に大量輸送機関としての鉄道特性を生かせなくなっているような所におきまして、関係者の議論を国の方で後押ししていく仕組みになっています。この協議会で議論した結果、例えば当面BRTをやってみたいとか、バス運行と共同でやってみようというようなことがあれば、そういった実証事業に対して支援する仕組みも今回設けました。また議論にあたって実態調査なども必要になりますので、そういった調査の支援も行うことになっています。このような協議会で議論した上で、再構築の方針を決めていただき、再構築の実施計画を作成し、この計画が認定されれば先ほど申し上げた、社総交、社会資本整備総合交付金の新しい仕組みによってもご支援できることになっています。例えば、再構築協議会で議論をして、再構築実施計画を作り、皆さんで上下分離をして鉄道を維持しようという話になった際に必要となる設備投資に対して、国の方で2分の1、自治体の方で2分の1支援することが可能になります。また、社総交の仕組みとして、効果促進事業というもので、全体事業の2割までは、



背景・必要性

- 路線バスについては、平成18年改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- ローカル鉄道とバスの共通運賃・通し運賃の設定による連携・協働など、鉄道の運賃についても、認可運賃によらない柔軟な運賃設定の取組を促進することが必要。

概要

○**地域住民の生活のための旅客鉄道輸送**を行う区間に係る運賃について、**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設する。

※地方公共団体が中心となって、事業者、地方運輸局長等と協議

【鉄道とバスの連携事例】

- JR四国及び徳島バスの共通運賃・通し運賃の概要
- ・バス区間のうち「阿南駅～浅川駅」間にJR乗車券類で乗車可能
- ・乗り継ぐ場合は、JRの通し運賃を適用（乗換時初乗り運賃が不要）



周辺のものも入れられますので、例えば鉄道車両の導入等についても支援することも可能になっています。なお、社総交の支援は輸送密度が1,000人未満ではなく、これは4,000人未満の線区が対象となっていますので、関係者間で議論をして計画を作り、それが大臣に認定されれば社総交による支援が受けられることになっています。

また、今回の制度改正で、バスで既に導入されていた協議運賃制度というものを鉄道にも導入しました。これは、関係者で議論をして協議が整えば上限運賃に関係なく運賃設定ができるという制度になっています。これによってバスとの通し運賃とかそういったものもやりやすくなるだろうと考えています。

先ほど申し上げましたが、ローカル鉄道につきまして、こうした仕組みを活用して、私どもとしましては、まず地域においてどういった公共交通のあり方が適正なのか、鉄道を維持するというのであれば、例えば持続可能にするためにどのような旅客輸送が必要なのか、そして鉄道を維持することが困難であればはどういった形の地域公共交通がいいのか、バスがいいのか、BRTがいいのか、あるいはもっとデマンドバスのようなものがあるのか、そういったことについて地域でしっかり議論いただく、ということの後押ししたいと考えているところです。

【鉄道分野のCNに関する取組み状況】

カーボンニュートラルの関係についても少しお話いたします。

カーボンニュートラルにつきましては、皆様は百もご承知かと思いますが、我が国において鉄道は非常に分担率も高く、環境にも優しい交通機関です。カーボンニュートラルの観点からは非常に優位性の高いモードで、先ほど申し上げましたとおり、令和6年度の税制改正要望で鉄道車両についてもカーボンニュートラル税制の特例措置の対象となったところです。

昨年5月に出された「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」最終とりまとめの概要を資料につけております。我が国の鉄道の特徴として、鉄道分担率は他国に比べ非常に高く、単位輸送量当たりのCO2排出量も大変低く、走行時のCO2排出が4分の3を占めています。また、鉄道については駅や車両基地などの大きなアセットを持っている特性もあります。こういうことを踏まえまして、このとりまとめでは、鉄道分野のカーボンニュートラルを目指すべき姿ということで3本の柱を示しています。

1つ目が鉄道事業そのものの脱炭素化を図るということで、高効率な車両の導入ですとか、あるいは燃料電池車両等の開発等が必要としています。2つ目の柱は、鉄道のアセットを活用した脱炭素化です。駅舎とか、

車両基地等を活用した太陽光発電等の創エネやクリーンなエネルギー輸送といったことも必要であるということです。3つ目の柱は、旅客・貨物ともに環境優位性のある鉄道利用を促進しようというものです。こうした3つの柱を掲げ、官民一緒になって促進していこうということです。

また、こうした動きを後押しするため令和4年9月に「鉄道脱炭素官民連携プラットフォーム」というものを立ち上げました。これは鉄道関係者、エネルギー等の脱炭素関係の企業、そして国、自治体と一緒にプラットフォームを作り、意見交換・情報交換をしながら鉄道の脱炭素化を進めていく仕組みで、こうした取り組みも私どもとしては引き続き進めてまいります。

鉄道分野のカーボンニュートラルの目指すべき姿(概要)

国土交通省
鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会
最終とりまとめ(令和5年5月26日)(概要)

(1)現状認識

我が国の鉄道の特徴

- 我が国の鉄道は、世界トップクラスの旅客輸送量を誇るとともに、分担率も諸外国に比べて大きい
- 鉄道は、他の交通機関と比較してエネルギー効率が高く、単位輸送量当たりのCO₂排出量が低い環境のトップランナー

各国の旅客輸送の分担率(2019年度、人キロベース)

国	鉄道	道路交通	その他
日本	30%	63%	7%
イギリス	9%	90%	1%
ドイツ	9%	85%	6%
フランス	11%	87%	2%
アメリカ	1%	84%	15%

(出所) 日本は鉄道統計年報、自動車輸送統計年報等から、他国は各国公表資料から鉄道局が作成。
※1 道路交通は自家用乗用車、バス等。その他は航空等。
※2 国により調査方法や定義が異なる場合がある。

旅客輸送機関の単位輸送量当たりのCO₂排出量(2019年度)

(単位: g-CO₂/人キロ)

主要輸送機関全体を均して、2030年度における我が国全体や運輸部門の削減目標を当てはめた場合(赤点線)と比べても、現状の鉄道の方が遥かに小さい

※1 2030年度における全体削減目標(2013年度比)
※2 2030年度における運輸部門削減目標(2013年度比)

我が国の鉄道のCO₂排出の現状

- 車両走行に係るCO₂排出量が4分の3程度(約76%)を占めており、これを削減することが最も効果的

鉄道事業者のCO₂排出量(2019年度)

鉄道統計年報、エネルギーの使用の合理化等に関する法律に基づく報告等を基に鉄道局で作成

鉄道のアセット特性

- 駅舎、車両基地、線路用敷地などの豊富なアセット
- 地域の拠点となる鉄道駅
- 広域ネットワークを形成する路線網

イメージ: 東急電鉄 環境ビジョン2030より

鉄道分野のカーボンニュートラルの目指すべき姿(概要)

国土交通省
鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会
最終とりまとめ(令和5年5月26日)(概要)

(2)取り組むべき施策の方向性と目指すべき姿

鉄道事業者そのものの脱炭素化

- 高効率な車両の導入加速化(SiCパワー半導体デバイス搭載車両等)

制御方式	半導体装置(素材・構造)	消費電力量(従来型との比較)
従来型(直流モーターの抵抗制御等)	—	100%
VVVF型(半導体を用いて電圧と周波数を変化させることで交流モーターを制御)	Si(GTO)	約50%
	Si(IGBT)	約30%(約70%改善)
	SiC(IGBT/MOSFET)	約25%(約75%改善)

※VVVF: Variable Voltage Variable Frequency(可変電圧・可変周波数)

- 車両の減速時に発生する再生電力の活用(再生電力貯蔵装置等)
- 蓄電池車両・ディーゼルハイブリッド車両による非電化区間の実質電化
- 非化石ディーゼル燃料の使用、水素を用いた燃料電池鉄道車両等の開発・導入

→海外展開の可能性も含め、広く我が国の産業の競争力強化に資する。

鉄道アセットを活用した脱炭素化

- 太陽光発電等の創エネ**
 - 駅舎や車両基地、線路用敷地等への再エネ発電設備の設置、PPA*事業等により再エネ導入を加速化

*PPA: Power Purchase Agreement(電力購入契約)の略称
- 蓄電池の導入による再エネ調整力の確保**
 - 変電所や高架下等への大規模蓄電池の設置により、再エネや再生電力を有効活用するとともに、地域におけるレジリエンスを強化
- クリーンなエネルギー輸送**
 - 架線等を活用した再エネの送電により、沿線地域のマイクログリッド構築や地域間の電力系統整備に貢献
 - 鉄道駅の地域水素拠点化や鉄道による水素輸送を通じ、水素サプライチェーンの構築に貢献

環境優位性のある鉄道利用を通じた脱炭素化

- 環境優位性のある鉄道の利用を一層増大させることを通じて日本全体のカーボンニュートラルに貢献
- 鉄道利用によるCO₂排出削減効果の見える化等により、企業や荷主、一般消費者等の行動変容を促す。
- 貨物鉄道については、施設の強靱化や空き状況のリアルタイムな情報提供、積替ステーションの設置等による輸送力の活用・強化がモーダルシフトを促す上で重要

↓

鉄道の脱炭素

↓

鉄道による脱炭素

↓

鉄道が支える脱炭素

鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿

- <鉄道の脱炭素> <鉄道による脱炭素> <鉄道が支える脱炭素>の3つの柱に沿った取組を推進することにより、2050年において、
 - 運輸部門における環境のトップランナーであり続け、鉄道自体のカーボンニュートラルを実現
 - 最も基幹的かつ身近な交通インフラ(グリーンレール)として、カーボンニュートラル社会を支える
- その実現に向け、3つの柱を総合して、2030年代において、鉄道分野のCO₂排出量(2013年度1,177万t)の実質46%に相当する量(約540万t)を削減することを目指す

【水素燃料電池鉄道車両】

次も環境関係ということで水素燃料電池についてです。これも皆様ご案内のとおり、JR東日本で「HYBARI(ヒバリ)」を導入されていますが、今後、水素燃料電池鉄道車両の導入を促進していく必要があると考えています。そのため、まずは関係者で情報交換・意見交換をして横展開を図っていこうということで、「水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及に関する連絡会」を立ち上げました。現在のメンバーはJR 7社、民鉄協、三セク協、鉄道総研、それと事務局の鉄道局という形になっていますが、まだ始まったばかりですが、加速化をしていきたいと考えています。

水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及に関する連絡会		国土交通省
趣旨	<ul style="list-style-type: none">○ 2050年カーボンニュートラルや水素社会の実現に向け、鉄道分野においても水素の利活用を推進することが必要である。特に、水素から生み出した電気を動力源とする燃料電池鉄道車両は、非電化区間におけるディーゼル車両から置き換えることで、非化石エネルギーへの転換の切り札になる。○ 燃料電池鉄道車両の実用化にあたっては、技術課題の解決及び社会実装に向けた量産化・コスト低減が必要不可欠であり、今後の水素の供給量や更なる技術開発の動向、水素供給拠点等のインフラの整備状況を見極めつつ、制度面での措置を含めた官民一体の取組を進めることが重要である。○ このため、国と鉄道事業者等の関係者間において、水素の利活用に関する検討状況等を共有するなど、必要な情報を収集・整理し、我が国の鉄道における水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及の推進を図ることを目的とする。	
メンバー	鉄道事業者等：JR 7社、民鉄協、3セク協 研究機関：鉄道総研 行政：国土交通省鉄道局【事務局】	
主な議題	・ 鉄道事業者等における導入検討状況 ・ 制度面における検討状況 等について情報共有	
設置時期	令和5年11月1日 第1回連絡会 開催	

31

【自動運転化】

次に自動運転についても少しご紹介したいと思います。鉄道に関する自動運転のレベルでGOA2.5以上になりますと、運転士の乗務が不要となります。一部の地下鉄やモノレール、あるいは新交通で導入されているところもありますが、まだ一般の地上を走行する鉄道では導入されていません。人手不足が懸念されている中で、こうした自動運転を、安全で信頼性が高い形で進めていくことは非常に重要な課題ですので、私どももしっかりこれは押し進めたいと思っています。鉄道事業者における導入状況で一番進んでいるのがJR九州の香椎線となっています。香椎線につきましては既に実証運転を進めており、本年3月から営業線での運転を始めるということになっています。またそれ以外でも南海、東京メトロ、大阪メトロ、JR東日本など様々な会社で検証運転が控えているところです。先ほど申し上げましたが、今後の人手不足を考えますと私どもとしても、しっかりとこうした取組も後押しをしていきたいと考えています。

【オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ】

最後に、観光関係についてもご説明いたします。コロナ禍でインバウンドの需要はほとんど蒸発してしまったような形になりましたが、徐々に回復してきています。昨年のインバウンド旅客数は2500万人を超えたということで、コロナ禍前は3200万人弱でしたので、そこまではまだ届いていませんが、今年はさらに増加することが期待されています。

一方、観光需要はこのようになりかなり回復している中で、観光客が一部地域に偏在しているということから、

オーバーツーリズムということが課題として昨今言われています。これについて政府として令和5年10月に対策をまとめたものが、「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」というものです。このパッケージでは受入環境の整備ですとか、需要の管理、需要の分散・平準化、マナー違反行為の防止、それから地方部への誘客等々について柱立てして整理をしています。

オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ	
令和5年10月18日 観光立国推進閣僚会議決定	
<p>○ 国内外の観光需要は急速に回復し多くの観光地が賑わいを取り戻しているが、都市部を中心とした一部地域への偏在傾向も見られ、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況であり、適切な対応が必要。</p> <p>○ 地方部への誘客をより一層強力に推進し、全国津々浦々あまねく観光客を呼び込んで行く。</p> <p>○ 観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、持続可能な観光地づくりを実現するためには、地域自身があるべき姿を描いて、地域の実情に応じた具体策を講じるのが有効であり、国としてこうした取組に対し総合的な支援を行う。</p>	
<p>1. 観光客の集中による過度の混雑やマナー違反への対応</p>	
<p>1-1. 受入環境の整備・増強</p> <p>観光客が集中する地域における交通手段や観光インフラの充実</p> <p>＜乗降時や車内等の混雑緩和＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光客が集中する路線バスから鉄道への分散・乗り換えを促進・支援（京都等） 「手ぶら観光の実証導入（京都で今秋実施）、各地で導入を支援 チケット購入や運賃支払いのキャッシュレス・多言語化を支援（全国10地域→20地域以上） Maasや配車アプリ等の導入・サービス拡充に対する支援（関西エリア等） 空港における人材確保やスマートレーン導入等による生産性向上への支援（成田・羽田・関空・中部等） <p>＜輸送力の増強＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 長編成LRT車両・連節バス導入等の車両長大化（広島等）や、鉄道駅改良への支援（大阪・弁天町駅等） 改札口や乗換通路の新設等による鉄道駅改良への支援（大阪・弁天町駅等） 供給力の徹底的な回復、観光客向けの乗合タクシー導入等、「タクシー不足」に対応する緊急措置の実施 	<p>＜観光客が集中する地域の受入環境の充実＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行空間の拡大や交通結節点の整備等によるまちづくりへの支援（大阪・御堂筋周辺等） 道路・歩道整備、観光地での無電柱化加速化（低コスト工法・民間委託）やカーシェア発着場増 国立公園を中心に入域料を導入し受入環境整備に活用（中部山岳国立公園（松本市ほか）等） ICTを活用した「スマートごみ箱」の導入支援（大阪・道頓堀ほか各地） 宿泊業の採用活動支援、機械化・DX化推進支援、外国人材の活用促進 本年度中を目標に、Visit Japan Web等を活用した訪日客への民間医療保険加入促進を強化
<p>1-2. 需要の適切な管理</p> <p>実情に応じた入域管理や異なる需要に対応した運賃設定の促進等</p> <p>＜異なる需要に対応した運賃・料金の柔軟な設定（規制緩和等）＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光スポットへの急行バス導入促進（京都駅・清水寺方面等）と届出による運賃設定への規制緩和 混雑運賃設定が可能となるよう、今秋中に制度の弾力的運用を行い、導入を促進 	<p>＜入域や交通の管理・規制＞</p> <ul style="list-style-type: none"> エコツーリズム推進法や自然公園法に基づく入域規制やガイド同伴の義務化（西表島等） 富士山での適正な入山管理、軽装登山、ごみ投棄等について、今秋から協議を開始 観光施設・駐車場予約システムやパーク＆ライド駐車場整備等への支援（北海道美瑛町ほか各地） 地域における協議を踏まえた交通規制の実施（青森・奥入瀬エリアで実証）や好事例等の共有
<p>1-3. 需要の分散・平準化</p> <p>空いている時間帯・時期・場所への誘導・分散化</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光スポットや周辺エリアの混雑状況の可視化・リアルタイム配信の導入支援（美瑛町・鎌倉市等） 混雑状況を考慮した空いている観光ルート等の提案による誘導（今年度、箱根・秩父エリアで実証等） 	<p>＜マナー違反の抑止＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 私有地や文化財等への防犯カメラ等の設置支援 観光客のごみ削減につながる行動変容の促進等に係るモデル事業を今年度より開始 今年中を目標に、条例に基づく罰則等の整備に係る事例集を作成、地域向けに共有
<p>1-4. マナー違反行為の防止・抑制</p> <p>旅マナー意識啓発を推進し、旅ナカの取組・対策も強化</p> <p>＜旅マナー・旅ナカにおける啓発＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 今年度中を目標に統一プログラムを策定、世界的な旅行ガイド本への掲載等を通知 今年度中を目標に、意識の持ち方や行動例を示す「旅行者向け指針」を策定 看板・デジタルサイネージ等の設置支援、多言語での情報提供（京都市・美瑛町等） 	

34

このうち鉄道に関するものにつきましては、まず「受入環境の整備・増強」として、キャッシュレスや多言語化の支援、それから長編成LRT車両や駅の改良への支援、こういったものが盛り込まれています。「需要の適切な管理」では、混雑運賃の設定、そして「需要の分散・平準化」では、混雑状況の可視化等が盛り込まれています。

このうち、混雑運賃については、先ほどのローカル線のところでご紹介しましたが、先般の地域交通法の改正のときに鉄道事業法も改正され、協議運賃制度が導入されました。この協議運賃制度は、地域の方々と議論して調整が整えば、上限運賃とは別の運賃の設定ができる制度で、この混雑の場合にも適用できるということで、弾力化を図りたいと考えています。ただ鉄道についてのオーバーツーリズムというのが問題になっている地域というのは、それほど今のところ多くはなくて、むしろ、旅館やバスへの過度の集中が昨今の問題の中心になっているところ。先程申し上げましたように、混雑運賃につきまして、弾力的な運用ということを考えてはいますが、鉄道運賃を上げて、駅周辺の商店街がセールをしてしまっただけでは全く意味がないといえますか、効果が減算されてしまうということになりますので、やはりオーバーツーリズムについては、地域が主体となって面的に取り組んでいくことが必要であると考えています。今後、各所でこういった課題が起こりうると考えていますが、観光庁あるいは関係自治体とも話し合いながら対処していきたいと考えています。

以上駆け足ではございますが、資料の説明の方は、以上でございます。雑駁な説明になってしまっただけで大変恐縮でございますけれども、都市鉄道全般について申し上げますと私どもとしましては、やはり人口減少とは言いながら、整備しなければならぬ施設、検討しなければならぬ部分がまだまだあると思っています。また、今後、既存施設・設備の更新という課題もござります。一方で、なかなか利用者がコロナ前に戻らない中で事業者の方々も投資が難しい、そして国の方も財政事情が厳しいという中で、どうやってこういった必要な整備を進めていくのかということとは大きな課題である、と考えています。これについて今のところ解があるわけではないのですが、ぜひ皆様方と意見交換しながら今後整備についてどうやって財源を確保していくのかということについて議論していきたいと考えておりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。以上で私のお話を終わります。最後までご清聴いただきありがとうございました。

名古屋市営交通事業 経営計画2028の策定

名古屋市交通局営業本部企画財務部経営企画課 課長補佐 神谷 恵子
担当主事 石堂 真輝

はじめに

名古屋市交通局では、名古屋のまちの将来に貢献できるよう、人々の価値観や生活様式、社会・経済情勢などの事業環境が大きく変わる時代に適応し、持続可能な経営を実現するため、令和6年度から10年度までの5年間を計画期間とする「名古屋市営交通事業経営計画2028」を策定しました。

1. 計画の理念

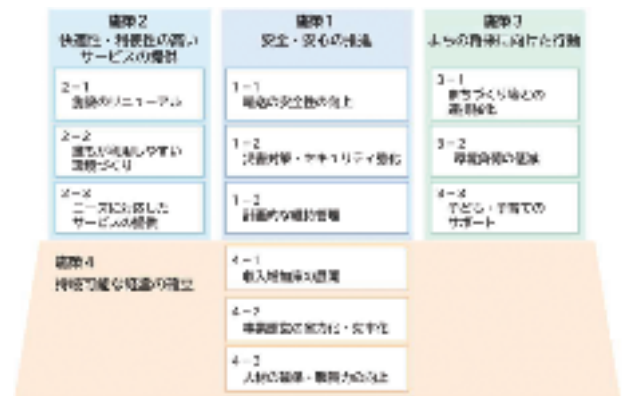
市営交通100周年という節目を迎えて最初の経営計画である本計画では、ポストコロナの時代を見据え、「変わる時代」の経営計画として、「変わる時代に、変わらぬ使命のために！」との理念を定めました。

変わる時代に、変わらぬ使命のために！

“安全・安心、快適・便利な交通サービスを提供する”
という変わらぬ使命を果たし、
名古屋のまちの将来に貢献できるよう、
事業環境が大きく変わる時代に適応しながら
持続可能な経営を実現します

2. 取り組む施策

新型コロナウイルス感染症による事業環境の変化、人口減少への突入やカーボンニュートラル・DXの推進などの社会環境の変化、安全の確保や快適性・利便性の向上、持続可能な経営といった公共交通事業としての役割を踏まえ、取り組むべき課題を4つの大きな枠組みと12種類に分類し、交通局が取り組む施策を体系化しました。



取り組む施策

3. 計画目標（地下鉄）

本計画では、乗車人員については令和10年度に1日当たり131万1千人、経常収支については計画期間中の累計396億円以上の黒字を確保することを目指しています。なお、乗車人員については、令和

特集Ⅰ

15年度に市バス・地下鉄を合わせてコロナ前である令和元年度と同水準となることを目指します。

乗車人員は新型コロナウイルス感染症の影響からの回復や利用促進策の実施などにより一定回復するものの、支出が増加傾向にある厳しい経営状況のなか、経営基盤の強化を図り、計画目標の達成に努めてまいります。

4. 施策を実現するための主な事業

計画に掲載している事業のうち、地下鉄に関する主な事業をご紹介します。

施策1 安全・安心の推進

○可動式ホーム柵の整備

ホームにおける安全性の向上を図るため、鶴舞線で可動式ホーム柵の設置を進めます。



鶴舞線可動式ホーム柵（イメージ）

○地下鉄構造物の耐震補強

東日本大震災を踏まえ、安全性を高め、地震発生後に早期復旧を図ることができるよう、耐震補強を実施します。

○浸水警報装置の整備

急な豪雨などにより急激に水位が上昇した場合でも、駅出入口周辺の道路の冠水状況に応じ、止水板の立ち上げや迅速な避難誘導の準備ができるよう、駅に浸水を知らせる警報装置を整備します。

○地下鉄車両への車内カメラ設置

犯罪行為の未然防止や事後確認のため、東山線の既存車両や名城・名港線の新型車両に車内を撮影するカメラを設置します。



耐震補強を実施した橋脚



浸水警報装置

○地下鉄車両の更新

名城・名港線に新型車両を導入し、2000形車両を更新するとともに、桜通線への新型車両の導入による6000形車両の更新について検討します。



名城・名港線2000形車両

施策2 快適性・利便性の高いサービスの提供

○駅のリニューアル

開業後50年以上経過した駅について、明るく清潔感のある快適・便利な駅空間を目指し、壁・床・天井・照明などのリニューアルを進めます。



駅のリニューアル（イメージ）

○駅のリフレッシュ

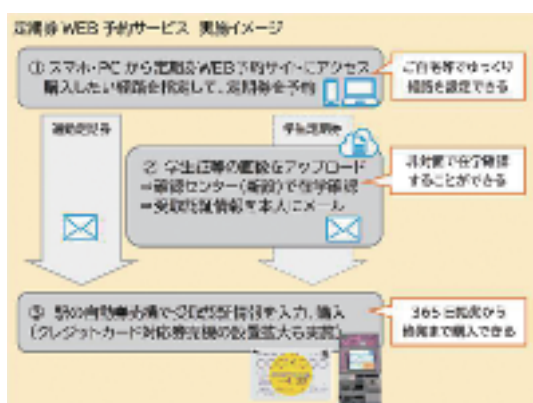
経年により汚れが目立つ駅において、壁・床・天井などの通常の清掃では落としきれない汚れに対して特別な清掃などを行い、美観回復を図ります。

○駅のエレベーターの整備

地上へのエレベーターが1つ整備されている駅のうち、高齢者や障害者の方をはじめ多くのお客さまが向かう方面にエレベーターがない駅の中から整備を進め、バリアフリールートの充実を図るとともに、既存のバリアフリールートの改善を図ります。

○定期券WEB予約サービスの導入

定期券購入の利便性向上を図るため、WEB予約サービスを導入します。



定期券WEB予約サービス（イメージ）

○キャッシュレス化の推進

利便性の向上を目指し、クレジットカードのタッチ決済による乗車など新たな方策の研究・検討も含め、さらなるキャッシュレス化を進めます。

○データの利活用によるニーズの把握・分析

人流データやアンケートなど、さまざまなデータを利活用し、お客様の利用状況やニーズについて幅広く把握・分析します。



データの利活用（イメージ）

施策3まちの将来に向けた行動

○栄駅の総合的な整備

名古屋の顔としてふさわしい駅となるよう名城線ホームのリニューアルを進めるとともに、第2栄変電所の移設完了などの機会を捉え、駅施設の再配置や空間の有効活用を検討し、あわせて混雑緩和を図ります。



名城線ホームのリニューアル（イメージ）

○リニア中央新幹線の開業に向けた名古屋駅の整備

リニア中央新幹線の開業に向け、名古屋の玄関口にふさわしい駅となるよう、ゆとりある地下鉄広場の確保やスムーズな移動環境を形成するための駅施設の再配置などを進めます。

○企業・大学・地域・他部局等との連携

民間などのアイデアやノウハウ、資源、ネットワークを最大限に活用し、市バス・地下鉄のイメージアップや効果的かつ持続的な利用促進につなげることが



地下広場空間（イメージ）



「子ども・子育てサポートベンチ」（イメージ）



大学との連携（シンポジウム）



「子ども・子育てサポートスペース」（イメージ）

できるよう、企業・大学・地域・他部局等と交通局の双方にメリットのある連携の取組みを進めます。

○高圧配電の送電ロスの削減に向けた整備

送電ロスの削減や駅設備への電力供給のさらなる安定化を図るため、東山線各駅への高圧配電の電圧を3,300Vから6,600Vに変更するための整備を進めます。

○「子ども・子育てサポートベンチ」の設置

お子さま連れの方に楽しんでご利用いただき、市バス・地下鉄に親しみを持っていただけるよう、親子で使いやすいベンチなどを駅構内に設置します。

○地下鉄車両への「子ども・子育てサポートスペース」の設置

お子さま連れで利用しやすい環境を目指し、導入予定の地下鉄の新型車両にベビーカー利用の方やお子さまが利用しやすいスペースを設置します。

既存の車両についても、ベビーカーなどが利用しやすい環境づくりの方策を検討します。

○授乳室の整備

お子さま連れでご利用しやすい環境を目指し、授乳室の設置を進めます。



授乳室（イメージ）

○子ども向け特設サイトの開設

お子さまに市バス・地下鉄に親しんでいただき、「交通局のファン」の芽を育み、将来にわたって市バス・地下鉄の利用を促進するため、特設サイトを開設します。あわせて、授乳室の情報やベビーカーで利用しやすいルートに掲載するなど、子育て世代向けの情報も掲載し、親子でご利用いただけるサイトを目指します。

施策4 持続可能な経営の確立

○広告収入料の確保

車両や施設などを有効活用し、デジタルサイネージ広告やホーム柵広告の設置拡大などにより、広告の販売を促進します。



車内デジタルサイネージ

○資産の有効活用

駅リニューアルなどの機会を捉えた店舗増設や自動販売機の設置などにより、収入確保を図ります。あわせて、多様なニーズを踏まえた新たな利便施設の設置や耐震補強完了後の東山線高架下の活用など、さらなる資産の有効活用を検討します。



駅の自動販売機（冷凍食品）

○戦略的な利用促進策の展開

敬老パス利用者や観光客などターゲット層を絞り込み、ニーズを捉えた戦略的な利用促進策を展開します。

「アクティブシニアキャンペーン」、「グルメチケット付き企画乗車券（仮称）」、「市バスで推し活！（仮称）」など、市バス・地下鉄を利用してお出かけをする楽しさや魅力を感じていただけるような利用促進策を展開し、大きく減少した乗車人員の回復を図っていきます。

○保線業務の効率化

レール交換周期の延伸をはじめとする線路の保守・維持管理の効率化につながる方策について検討します。



戦略的な利用促進策（グルメチケット付き企画乗車券）
（イメージ）

○デジタル技術の活用による業務の効率化

AIを利用した映像などの解析による施設の異常箇所の検出をはじめとするデジタル技術を活用した業務の効率化について、技術開発の動向や先駆的な事例などを参考とし、幅広く検討します。

○職員の教育訓練体制の強化

将来的な退職者の増加に伴う採用者数の増加や大型第二種免許未取得者を対象とするバス運転士採用選考による採用者などに対応するため、研修用バス車両の増強や地下鉄運転シミュレータの改修などを進め、職員の教育訓練体制を強化します。



地下鉄運転シミュレータ

おわりに

一人ひとりが交通局の職員として自覚を持ち、本計画の着実な実現と目標の達成に向けて、一丸となって取り組んでまいります。

札幌市交通事業経営計画

〔令和元～10年度(2019～2028年度)〕の改定について

札幌市交通局事業管理部経営計画課 経営計画係長 高橋 宏明

はじめに

札幌市交通事業経営計画〔令和元～10年度(2019～2028年度)〕(以後、「当初計画」と言う。)は、令和元年(2019年)6月に、好調な乗車人員を背景に10年間の計画的な事業運営と、安全で確実な輸送サービスの提供や時代にあった利用者への対応を目的として策定したのですが、新型コロナウイルス感染症拡大による減収などの経営環境の変化や、その影響を受けた前半5年間の取組の進捗状況を踏まえ、計画を改定することといたしました。

1. 地下鉄の状況

(1) 乗車人員の状況

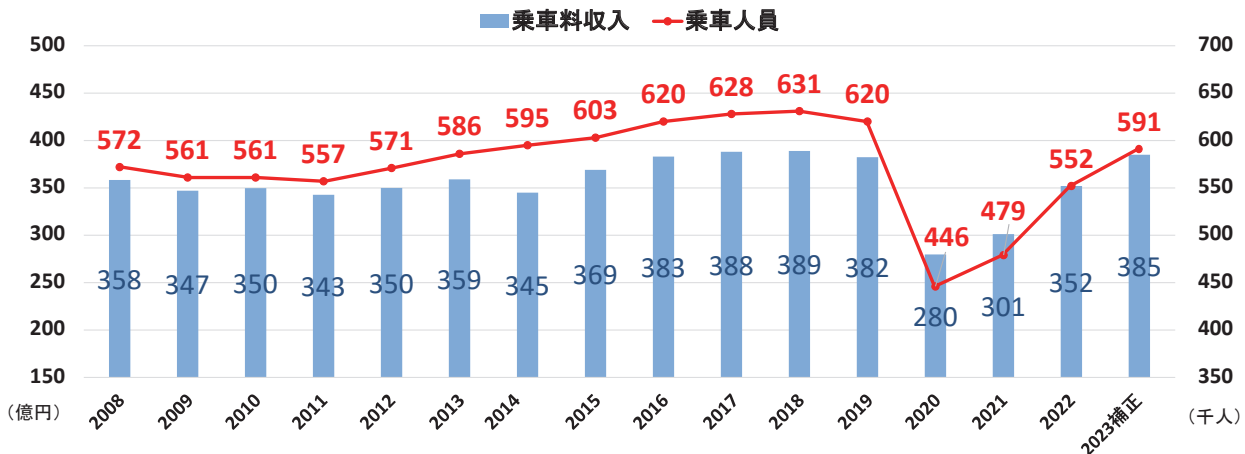
平成20年(2008年)頃からリーマンショック等の

影響により、一時的に乗車人員は減少したものの、その後は順調に増加を続けて、平成30年度(2018年度)には1日平均乗車人員が631千人に達しました。しかし、令和2年度(2020年度)に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、乗車人員が446千人まで落ち込み、令和5年度(2023年度)の補正後予算でも591千人までしか回復しない見込となっています。

(2) 課題

- ・コロナ禍を経た外出機会の減少や人口減少などによる乗車料収入の減少
- ・開業から50周年を経過した南北線をはじめとする施設の老朽化
- ・電気料金の高騰や資材価格の上昇による経費の増加
- ・脱炭素社会に向けた環境負荷の低減やユニバーサル社会を目指したバリアフリー対応など、社会情勢の変化に合わせた事業の推進

【乗車人員(1日当たり)と乗車料収入(年間)の推移】



※令和4年(2022年)10月からICカードポイント付与率の見直し

2. 路面電車の状況

(1) 乗車人員などの状況

平成27年（2015年）12月に都心線（すすきの停留場～西4丁目停留場）の開業によりループ化し、翌平成28年度（2016年度）に1日平均乗車人員が24.9千人とピークを迎え、以後は概ね横ばいに推移していました。地下鉄同様に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度（2020年度）には乗車人員が17.3千人まで落ち込みましたが、その後は徐々に回復し、令和5年度（2023年度）の補正後予算では24.3千人まで回復する見込となっています。

また、令和2年度（2020年度）から、経営基盤の強化や安全管理体制の維持・継続、新たな事業者の柔軟な発想による事業（営業）展開を目的に、旅客運送を担う運送事業を分離し、上下分離経営を導入しました。

(2) 課題

- ・ コロナ禍を経た外出機会の減少や人口減少などによる乗車料収入の減少
- ・ 令和9年（2027年）12月に開業100周年を迎える施設の老朽化
- ・ 電気料金の高騰や資材価格の上昇による経費の増加

3. 改定計画について

(1) 経営方針

当初計画に引き続き、輸送サービスの根幹となる「安全」、企業活動の基盤としての「経営」、時代に対応するための「サービス」と「まちづくり」の4つの視点で経営方針を定めました。

・ 安全の確保

- ① 安全管理体制の継続的な運用と改善を図ります
- ② 安全性向上のための取組を推進します
- ③ 施設の安全性を強化します

・ 快適なお客さまサービスの提供

- ① スムーズな輸送サービスを提供します
- ② 快適な環境を整備します
- ③ 利便性の向上に取り組みます

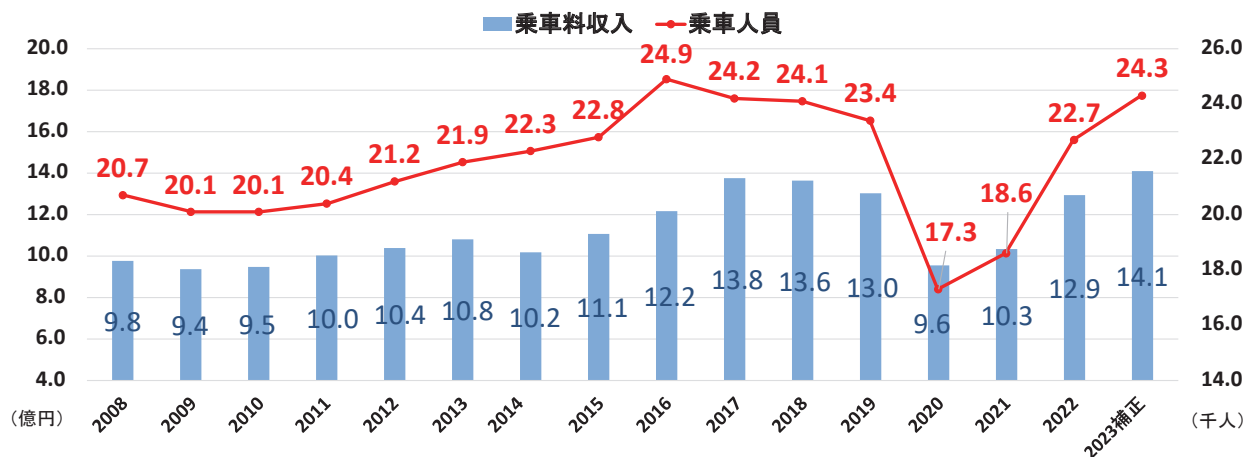
・ まちづくりへの貢献

- ① 公共交通の利用促進につながる取組を実施します
- ② 地下鉄駅周辺などの機能向上を促進します
- ③ 脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の低減に取り組みます
- ④ ユニバーサル社会を目指し、一層のバリアフリー対応を進めます
- ⑤ 訪日外国人旅行客が利用しやすい環境整備を行います

・ 経営力の強化

- ① 効率的で実行力のある経営を目指します
- ② 人材育成・技術継承を計画的に進めます
- ③ 関連事業を推進し、増収を図ります

【乗車人員（1日当たり）と乗車料収入（年間）の推移】



※平成29年（2017年）4月運賃改定

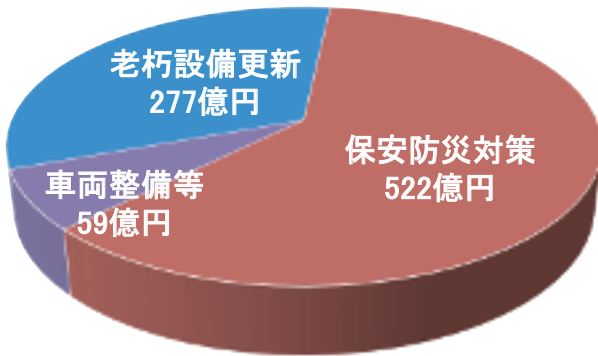
※令和4年（2022年）10月からICカードポイント付与率の見直し

(2) 投資方針

予想される減収への対応として、計画期間における全ての建設改良事業を、安全安心を最優先としながら長寿命化していくことを基本として見直し、注力分野を明確にするため、新たに投資方針を策定しました。

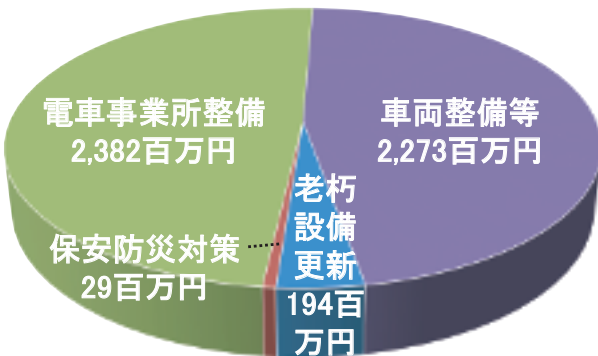
- ① 施設、設備の老朽更新は着実に実施することとするが、さらなる更新時期の平準化を進める。
- ② 環境負荷の低減を目指し、LED化などの貢献度の高い事業への投資を進める。
- ③ インバウンドの復活を見越して、バリアフリー化、多言語化などの取組を進める。
- ④ 収入の多角化を推進するため、乗車料収入以外で増収を期待できる事業への投資を進める。

地下鉄の安全への設備投資（858億円の内訳）



※R6～10年度の建設改良費総額1,146億円のうち、858億円（約75%）が輸送の安全確保のための設備投資

路面電車安全への設備投資（4,878百万円の内訳）



※令和6～10年度の建設改良費総額8,069百万円のうち4,878百万円（約60%）が輸送の安全確保のための設備投資

(3) 目指す1日平均乗車人員

当初計画と同様に、各事業がお客さまのニーズに応えるものであったかどうかを測る指標を、1日平均乗車人員としています。札幌市は、令和3年(2021年)に人口減少に転じ、今後更に少子高齢化が進むことで、乗車人員は長期的には徐々に減少していくものと予想していますが、そのような中でもJR札幌駅周辺の再開発や観光需要を積極的に取り込んでいき、利用者を増やしていくことを前提として、次のとおり目標を定めました。

令和10年度（2028年度）における	
目指す1日平均乗車人員	
地下鉄	60万人
路面電車	2万5千人

少しでも多くのお客さまに地下鉄・路面電車をご利用いただくとともに、この目標を達成し、今後より高い目標を掲げることができるよう、計画化した取組はもとより、時代のニーズに合った取組を柔軟に実施していきます。

(4) 財政運営の方向性

・地下鉄

① 経常黒字の維持及び累積欠損金の縮減

令和2年度（2020年度）は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で経常赤字に転落したものの、令和3年度（2021年度）に再び黒字化、今後も安定的に黒字を維持し、累積欠損金の縮減を図っていきます。

② 企業債残高の抑制

当初計画では、企業債残高の縮減を目標としていましたが、改定計画では、安全安心を中心とした投資は積極的に行い、企業債残高が目標を超えないように管理することで、将来世代に過度の負担を残さず、持続可能性を担保していきます。

・路面電車

① 経常黒字化

上下分離経営の導入により、旅客運送を担う運送事業を分離したことから、運送事業者からの施設使用料収入によって、施設や車両の整備を行うこととなりました。現在行っている車庫や工場の建替えなどの大規模な設備投資を効率的に終え、減価償却費を圧縮し、経常黒字化を図っていきます。

② 企業債残高の抑制

大規模な設備投資が終了した後も、老朽化した施設の更新需要が生じますが、企業債残高が目標を超えないように管理することで、将来世代に過度の負担を残さず、持続可能性を担保していきます。



ホーム増設後の南北線さっぽろ駅

(5) 改定計画における新たな取組等

・安全の確保

●南北線5000形車両更新 【地下鉄】

南北線5000形車両は安全性を確認しながら大切に使ってきましたが、老朽化のため令和12～16年度(2030～2034年度)にかけて更新を予定しています。更新にあたっては、社会的ニーズに留意し、車いすスペースの拡充、床面表示などのバリアフリー対応の強化や新しい技術の導入など、車両の仕様を検討していきます。



現行の5000系車両

●車内防犯カメラ設置 【地下鉄】

車両内において、お客さまに危害を及ぼすおそれのある行為などを抑止するため、車内防犯カメラを順次導入していきます。

・快適なお客さまサービスの提供

●遺失物管理システムの導入 【共通】

お客様の利便性向上と早期の返還を目指して、新たな遺失物管理システムを導入します。

・まちづくりへの貢献

●南北線さっぽろ駅ホーム増設 【地下鉄】

南北線さっぽろ駅の混雑の常態化や北海道新幹線の開業、JR札幌駅周辺の開発動向などから、ホームを増設し、混雑緩和と移動の円滑化を図ります。

●カーボンフリー電力の導入 【地下鉄】

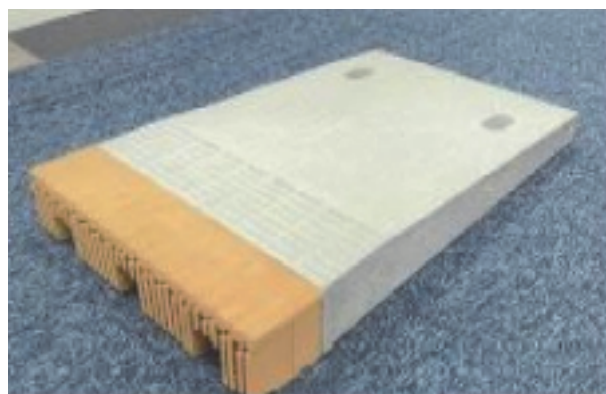
札幌市は、環境省より、民生部門の電力消費に伴うCO₂排出実質ゼロの実現を目指す「脱炭素先行地域」に選定されていることから、積極的にCO₂排出量を削減する取組を進めるため、地下鉄の一部にカーボンフリー電力を導入します。

●低床車両の導入 【路面電車】

輸送力の拡大を図るため、新たな低床車両を導入します。

●車両とホームの段差隙間縮小 【地下鉄】

車いす利用者などの円滑な移動を可能にするため、単独で列車を乗降しやすくするスロープタイル一体型くし状ゴムを設置し、車両とプラットフォームの段差と隙間の縮小に取り組んでいきます。



スロープタイル一体型くし状ゴム

●多様な決済方法の研究 【地下鉄】

国内外旅行者の地下鉄の利用促進や利便性向上のために、クレジットカードによるタッチ決済などの新たな決済方法の導入に向けた研究を進めていきます。

・経営力の強化

●副駅名看板広告の導入 【地下鉄】

相対式ホームでランドマーク的な施設がある駅を対象とし、副駅名看板広告の販売を行っていきます。

特集Ⅱ

● 駅ナカ店舗出店促進 【地下鉄】

定期券発売所を移転し、その跡地に駅ナカ店舗の誘致を検討しています。その検討にあたり、民間事業者から広く意見を募るサウンディング型市場調査を実施し、今後は、この調査結果を踏まえた店舗区画の整備などを進めていきます。

● デジタルサイネージ増設 【地下鉄】

南北線さっぽろ駅において、ホーム増設工事に合わせて改修されるコンコースへ新たにデジタルサイネージ設置するなど、積極的な展開を進めていきます。



SAPPORO SNOW VISION (大通駅)

4. その他

改定計画の策定にあたり、北海学園大学経済学部経営学科と連携し、地下鉄や路面電車を日々利用している立場からの意見や、経営的な視点での気づきを得るために意見交換会を実施しました。

学生からは、「子ども連れのお客さまに向けて、地下鉄車内のベビーカースペースの床面ステッカーの貼付」や「路面電車を使用したカフェイベントの開催」などの意見がありました。



学生との意見交換の様子

5. 持続可能な経営に向けて

札幌市交通局は、経営環境が変わっても『安全で、確実な輸送サービスを提供する』という責務をしっかりと果たしていく必要があります。そのため、社会情勢の変化に合わせて、車内防犯カメラの設置などの新たな取組を加えるとともに、新幹線の札幌延伸や都心の再開発といった札幌のまちの発展に合わせて、混雑している南北線さっぽろ駅のホーム増設やデジタルサイネージの展開など、利用者の拡大や増収に取り組むことで、持続可能な事業運営を継続し、地下鉄、路面電車をしっかりと次の世代に承継してまいります。

札幌市交通事業経営計画

[令和元～10年度（2019～2028年度）]

令和6年（2024年）3月改定版

はホームページでご覧いただけます。

<https://www.city.sapporo.jp/st/zaimu/documents/2024honsho.pdf>

市営交通 中期経営計画2023-2026 の概要について

横浜市交通局 経営管理部 経営管理課長 緒方 昌司
経営計画担当係長 畑中 聡

1. はじめに

横浜市営交通は、大正10年の市電の運行開始に始まり、昭和3年に市営バスを開業、昭和47年に市電を廃止し市営地下鉄を開業、その後まちの発展と共に路線を拡げ、現在まで約100年間にわたり、横浜市民の身近な交通機関として、また、横浜の経済活動を支える都市インフラとして、市民生活を支えてきました。

この間、厳しい経営状況も経験してきましたが、地下鉄のワンマン運転化や駅業務の委託化、バス路線の大規模な再編成、現業職員のベースダウンや全職員の給与カットなど、あらゆる経営改革を進め、一般会計からの赤字補填を目的とした任意補助金に頼らない自主自立の経営を実現し、バス・地下鉄両事業そろって令和元年度までの10年間にわたって黒字経営を維持するなど安定した経営基盤を確立してきました。

しかし、令和2年以降のコロナ禍の影響により全国の交通事業は厳しい経営状況に陥りました。横浜市営交通でもこの間、厳しい支出抑制をしながら経営改善に取り組んできたものの、新しい生活様式への変化が進んでいることから、今後、コロナ禍前の状態に完全に回復することは想定しづらい状況にあります。加えて、昨今の物価高も経営に大きな影響を与えていることから、今後の経営は極めて厳しい状況が続くものと想定されます。

安全な運行の提供を行っていく上で、必要な投資を遅滞なく行い、将来にわたって市民の足を確保し続けていくためにも、事業環境の変化に対応した事業運営が行える体質への転換が必要です。

2. 横浜市営交通経営審議会について

横浜市交通事業（自動車運送事業及び鉄道事業）の新たな中期経営計画の策定のため、また、コロナ禍を踏まえた事業環境の変化に対応しながら、市民のみなさまの足である市営交通サービスを将来にわたり安定的に維持し続けるため、外部有識者で構成する「横浜市営交通経営審議会」を令和4年6月に設置しました。

公営企業の専門家や、交通事業を専門とする学識者、公認会計士、企業経営者など、専門的な知見をお持ちの外部有識者の方々に、交通事業の経営基盤を強化するための方策について様々な視点で意見をいただき、令和5年5月に答申としてまとめていただきました。

なお、審議会の資料や議事録、答申については、横浜市交通局ホームページにて公開しています。



審議会の様子

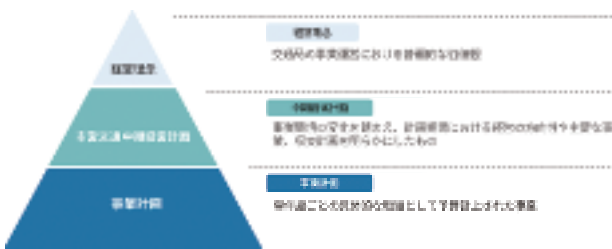


答申の手交

3. 計画の概要について

審議会からの答申を踏まえ、令和5年12月に「市営交通 中期経営計画2023-2026」を策定・公表しました。

本計画は、交通局を取り巻く事業環境の変化を踏まえ、計画期間における経営の方向性や主要な事業、収支計画を明らかにしたものです。また、総務省が公営企業へ策定を要請している経営戦略に位置付けるものです。



計画の位置付けイメージ

計画期間中の具体的な取組については、以下の「経営における5つの柱」に基づき整理しています。

将来にわたり安定した交通サービスを提供し続けるために、将来の事業環境や需要動向を見極め、安定した経営基盤の確立に向けて取り組みます。そして、安全確保を最優先に、市民の足を守り、公営交通の責務を果たしていきます。

○経営における5つの柱

1 安全の確保	安全な運行の提供が交通事業者としての最大の使命であることを再認識し、安全確保の意識や取組を徹底するとともに、施設・設備の老朽化対策等に努めます。
2 市民の足を守る	需要に見合ったバス路線の最適化や自然災害等への備えを行い、次の100年も市民のみなさまの当たり前の日常を支え続けていきます。
3 公営交通の責務	脱炭素やバリアフリーなどの社会的要請に対応するとともに、沿線の活性化などを推進し、横浜の市民生活とまちづくりに貢献していきます。
4 財務基盤の強化	身の丈に合った経営への変革を進め、増収策や支出の抑制、業務の見直し・効率化などを行い、将来に向けた財務基盤を構築します。
5 人材育成の推進	人財は事業を運営するうえでの重要な資本と考え、次世代を支える人財の確保・育成、働きやすい制度や環境整備など、事業を支える人財・組織の基盤を確立します。

4. 計画期間中の具体的な取組について

(1) 安全の確保

○地下鉄車内防犯カメラの導入

車内安全の強化のため、最新のブルーライン4000形車両には、市営地下鉄として初めて車内防犯カメラを導入しています。地下鉄車内の更なる防犯対策強化のため、既存車両（ブルーライン）への設置を拡大していきます。



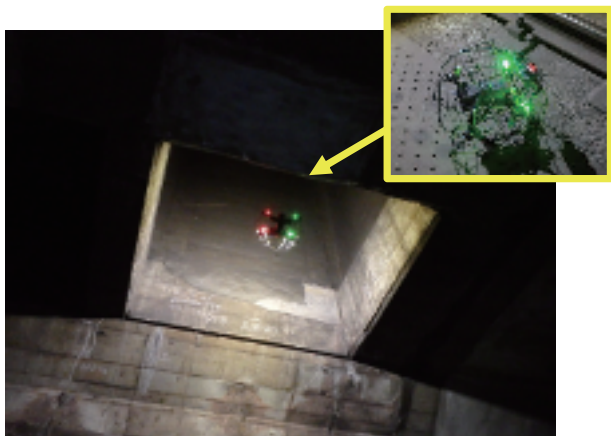
4000形車両の車内防犯カメラ

○保守業務のDX及び新技術導入の検討

地下鉄保守業務の効率化・コスト抑制に向けて、他社事例の調査・研究を進めます。また、DXや新技術の導入などによる安全対策の向上に向けた検討を行います。



レーザーによるトンネル壁面の打音検査



ドローンによる高所部の目視点検

(2) 市民の足を守る

○大規模地震や風水害へのハード対策の推進

地下鉄事業では、国からの通達に基づく耐震補強については既に完了していますが、大規模地震が発生した場合に地下鉄の早期運行再開が行えるよう、地下鉄施設の耐震補強工事を引き続き進めます。

また、計画規模降雨時における洪水浸水想定区域内にある線路の浸水対策について検討を進めます。



トンネル部の耐震補強工事

○自然災害・テロなどへのソフト対策強化

近年の異常気象に対応するため、風水害マニュアルに基づいた訓練を各所で行います。また、他社で発生した車内傷害事件などを事例として、鉄道事業

者として適切に対応できるよう、警察などと合同の訓練を実施します。実施に当たっては、実車を使用した訓練だけでなく図上訓練なども活用して、課題の整理と職員の習熟度の向上を図ります。



夜間訓練の様子

(3) 公営交通の責務

○駅の大規模改良工事

ブルーラインは開業から50年以上が経過し、駅の施設や設備の老朽化が進んでいます。まちの玄関口である駅を計画的にリニューアルし、安全で快適な空間とすることで、魅力的なまちづくりに貢献します。



上大岡駅（構内）



上大岡駅（出口付近）

特集Ⅲ

○グリーンラインの子育て世代への支援

グリーンラインは、各車両に車いす・ベビーカー優先スペースを設けているほか、ホームと車両の段差・隙間が小さいため、ベビーカーの乗り降りがしやすい子育て世代に優しい路線となっています。

令和6年度までの6両化車両増備に伴い、増結する中間車両の車いす・ベビーカー優先スペースを既存の1か所から2か所に拡充することで、子育て世代を支援します。



グリーンライン



車いす・ベビーカー優先スペース

○まちづくりとの連携

駅周辺で進行中の土地区画整理事業・市街地再開発事業と整合するよう、出入口改修を行い、お客様の利便性を向上します。あわせて、横浜市が推進する「ファシリティマネジメント」の観点から、駅構内や保有資産の有効活用を進めます。

○グリーンライン実質CO₂排出ゼロで運行

グリーンラインでは、横浜市資源循環局のごみ焼

却工場で発電された環境価値（非化石証書）を活用し、実質CO₂排出ゼロの電力で運行します。

実質CO₂排出ゼロの仕組み



○駅ホームと車両の段差・隙間の縮小

ブルーラインでは、プラットホームと車両床面との間に段差・隙間があり、車いす利用などのお客様が乗り降りされる際は、駅員の介助が必要です。

国が示している車いす利用者が駅員などの介助なしに乗降できる目安に基づき、段差・隙間を縮小する取組を各駅に展開し、お客様の円滑な乗降を目指します。



ホームと車両の段差・隙間（施工後・上大岡駅）

(4) 財務基盤の強化

○資産の有効活用による収益の向上

駅改良工事により新設された区画や、地下鉄駅構内の未活用区画、さらに高架下の有効活用区画に魅力的なテナントを誘致し、資産活用事業における増収を図ります。

また、既存店舗との相乗効果や、まち・沿線のにぎわいに寄与するとともに、地下鉄の利用促進にもつながる活用を進めます。

○決済サービス拡充の検討・実施

令和6年中に、市営地下鉄の全40駅でタッチ決済対応のカード（クレジットカード、デビット、プリペイド）や、同カードが設定されたスマートフォン等による



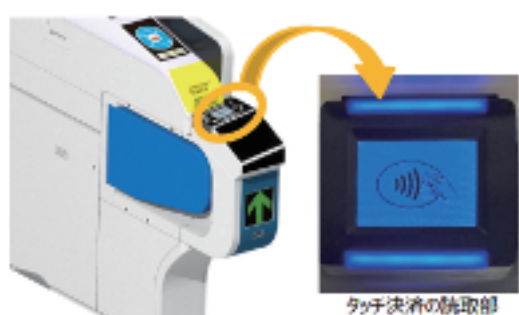
駅構内区画活用例（新横浜駅）



高架下区画活用例（センター南北駅間）

乗車サービスに関する実証実験を開始します。

沿線にお住いの皆様やインバウンドをはじめ横浜を訪れる皆様に、より便利で快適な鉄道サービスを提供します。



自動改札機（専用リーダー）のイメージ

○みなとぶらりチケットを活用した賑わいの創出

「みなとぶらりチケット」は、横浜ベイエリア等の市営バス・地下鉄が乗り放題となり、また120を

超える施設・店舗で割引などの特典が受けられるお得な一日乗車券です。

令和6年4月1日に、まちの回遊性の向上と賑わい創出の観点から、適用エリアの拡大及び適用エリア内の民間バス（神奈中バス）への乗降を可能とするなどのリニューアルを行い、更なる価値向上を図りました。



みなとぶらりチケット・みなとぶらりチケットワイド

○乗車券制度の検討

コロナ禍を起因としたお客様の利用動向の変化に対応し、収入基盤を健全にするため、乗車券制度の棚卸を行い、割引施策等の見直しを検討・実施します。

また、総括原価方式における運送原価と運賃のあり方について、コロナ禍からの回復や物価高騰などといった外部要因の変化を注視・検証します。

(5) 人財育成の推進

○市営交通を支える人財の確保に関する取組

・給与改定の実施

令和5年12月に、交通局採用のバス・地下鉄職員に対して過去最大となる初任給の引き上げ及びベースアップを行いました。

・選考方法の見直し

教養試験を廃止するなど、公務員型の採用選考を見直し、より多くの方が応募しやすくなるよう、人物重視型の採用選考に転換します。



採用キャンペーンロゴ



アドトレイン

○安心して働ける職場づくり

現場の職員が日常的に使用する休憩室や食堂などの計画的な改修を進めます。

また、女性職員の活躍を推進するため、女性職員用施設（仮眠室、トイレ、更衣室など）の整備を、駅の大規模改良工事などに併せて計画的に進めます。



女性職員用施設（川和車両基地）

5. おわりに

安全・安心な交通サービスの質を今まで以上に高めるとともに、将来にわたって市民のみなさまの足を支えていくために、交通局として、これまでの発想から脱却し、全職員が一丸となって経営改善に取り組んでいきます。

これまで約100年間、横浜市民の生活や横浜市の経済活動を支えてきた市営交通が、次の100年間も変わらず支え続けていくためにも、市民のみなさまに信頼される市営交通を目指してまいります。



地下鉄博物館 特別展

丸ノ内線開通70周年展～建設編～

公益財団法人メトロ文化財団 地下鉄博物館

はじめに

丸ノ内線は、1954年1月に最初の開業区間である池袋～御茶ノ水間が開通してから、2024年1月で70年を迎えました。

この路線は、戦後初の地下鉄として建設された路線であり、当時の営団地下鉄として初の新線建設でした。また、戦後復興の象徴的な事業として、私鉄などが集まる山手線のターミナル駅と都心のビジネスエリアを結ぶ路線を、将来予想される地上交通の混雑解消に備えるという重要な役割を担い建設されました。

しかし、その建設は、戦後復興期の経済の混乱、建築資材の不足、都心部での難工事など、さまざまな条件が重なり、簡単なものではありませんでした。丸ノ内線建設工事には、戦前の工事でも行われた開削工法を中心として、潜函(ケーソン)工法、ルーフシールド工法、イコス工法など、特殊な工法で建設された区間が多数あります。それまで現場で作られていたコンクリートに代わって、戦後にできた生コンクリート工場で作られたコンクリートを採用するなど、新たな試みも多数行われました。

今回の特別展では、丸ノ内線70年の歴史の中から「建設」の部分にスポットをあて、戦後初の地下鉄の建設方法、難工事が行われた際の特殊な工法などについて、写真パネルや関連する実物資料、貴重な映像などにより紹介いたしました。

本稿では、特に建設工法について展示した部分を抜粋し、寄稿させていただきます。

丸ノ内線建設で使用された工法

1951(昭和26)年4月に、最初の開業区間である池袋～御茶ノ水間から着工し、1962(昭和37)年3月の中野富士見町～方南町間(当時は荻窪線)の開通によって工事が完了した丸ノ内線は、大部分が開削工法で建設されました。工事全体における開削工法の割合は約91%を占め、地上区間が約8%、その他の工法が占める割合が約1%でした。

■開削工法

戦前の地下鉄建設時から用いられている工法で、地上から地下に掘り下げて行く工法です。

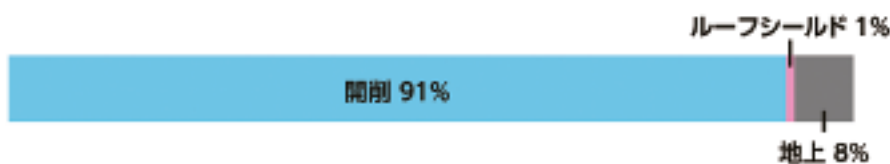
当時は、鋼材不足とコスト削減のため、仮設材には、木材が多く使われました。掘り下げにより、土留め杭が変形するのを防ぐための突っ張り(切ばり)には米松等の角材を使用し、路面の仮覆い(覆工板)は、全て木材で角材の上に厚板を並べたものでした。

建設機械も少なく、杭打ちは鉄の重りで打ち込み、掘削はつるはしやスコップ、リアカーが主な工具で、一部でベルトコンベヤーが使われている程度でした。現場での鋼材の移動は、クレーン車がほとんど無かったため、ワイヤ胴巻きのウインチを使っでの作業でした。

■神田川橋梁工事

御茶ノ水～淡路町間にある神田川は、水面と両岸との高低差が大きいため、橋梁による横断となりました。この橋梁は、神田川を約33度で斜めに横断し、長さ約36m、かつ1000分の18(1kmごとに18m上

丸ノ内線
建設工法の
割合



丸ノ内線建設工法の割合

がる)という勾配になっているため、橋台の高さが御茶ノ水側より淡路町側の方が約65cm低くなっています。



御茶ノ水駅附近で都電の線路を下請けしながらの工事



橋梁工事

■地上部工事

茗荷谷～本郷三丁目間では、後楽園駅付近と本郷三丁目側とは急激な高低差があることから、後楽園駅付近は高架橋としました。

また、茗荷谷～後楽園間は、台地の麓の傾斜地に線路を敷設できるように整地し、地上を通すことで建設費の節減を図りました。茗荷谷～本郷三丁目間の地上部は約1.8kmとなり、山手線内の地下鉄でこれだけ長い地上区間があるのは、丸ノ内線だけです。

地上区間の中で、文京区の安藤坂付近はトンネルとなっており、掘削時に発生した土砂を利用し、茗荷谷付近に小石川車庫が設置されました。



小石川車両工場附近

■国鉄(現：JR線)交差部工事

東京～西銀座(現：銀座)間では、国鉄(現：JR線)の高架橋が工事に支障するため、支障のない位置に基礎杭を新設するなど構造物をつくり変えた後、丸ノ内線のトンネル工事を行いました。工事は国鉄に委託しました。国鉄の運行に支障が出ないように、慎重に工事が行われました。

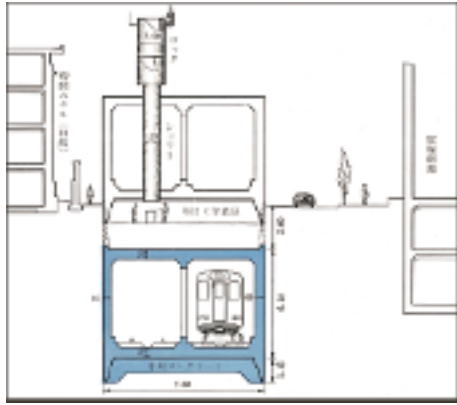


交差部工事の様子・第四有楽町高架橋

■潜函(ケーソン)工法

潜函工法は、あらかじめ予定地の地上部にコンクリート製のトンネルを作り、トンネル底部の下を何回にも分けて掘削し、少しずつ沈下を繰り返し、トンネルを所定の深さまで沈めて行く工法です。開削工法と比べて、軟弱な地盤でも工事が可能で、土留杭の打設を行わないため、騒音が少ないという利点があります。

内幸町付近は、地盤が弱く、地上のホテル等の建物が路線に非常に近かったため、建物の沈下や騒音を防ぐために採用されました。



帝国ホテル脇工事断面図



ルーフシールド



帝国ホテル脇潜函工事



完成した国会議事堂附近の隧道（トンネル）

■ルーフシールド工法

ルーフシールド工法は、ルーフシールドという半円形の鉄枠をジャッキで押しながら、横方向に掘り進めて行く工法です。開削工法のように地上から掘削しないため、トンネルを地表から深い位置に、経済的に作ることができます。

国会議事堂付近は台地から低地へ移行する区間で、地表から23mと深い位置にトンネルを通すために、ルーフシールド工法が採用されました。

ルーフシールド工法は、関門国道トンネル掘削に採用された実績がありましたが、都心部での採用は初めてでした。この工法は後に、有楽町線の永田町駅や半蔵門線の永田町駅、三越前駅の工事でも使用されました。

■イコス工法

イコス工法とは、開削トンネルの工事で土留め杭を打設するかわりに、大型の掘削機で溝を掘り、土留め壁をつくる工法です。

掘削しながら溝にベントナイト液（土砂内に浸透して土砂を安定させる液）を満たすことで、崩れなく安定して掘削することが可能となります。掘削後、鉄筋かごを入れてコンクリートを打設し、土留壁となります。その後は開削工法と同様に内部を掘り進めていきます。

開削工法と比べて、大きな騒音と振動を発する杭打ちがなくなり、また剛性が強いので、周囲の地盤が緩まないという利点があります。また、土留めとして使用した壁は、トンネルの側壁としても使用されます。

イコス工法は、方南町付近の工事で、新技術として導入するため、試験的に採用されました。

現在では、軟弱な地盤や深いトンネルを作る場合等に、広く使用されている工法（鉄筋コンクリート地下連続壁工法）です。

「イコス」という名称は、イタリアのミラノ市の地下鉄建設で、この工法を施工した同市の基礎工事会社「イコス社」から取られています。



鉄筋かご吊り込み作業

丸ノ内線で採用された新技術

丸ノ内線では、電気や内装工事などにも新しい技術が採用されました。

■駅のデザイン

駅はお客様が直接目にする部分であり、路線に対する印象を大きく左右するため、丸ノ内線の駅設備は、周囲の街並みとの調和を図りながら明るい近代的なデザインとし、新しい材料でも良いものは積極的に採用するなど、慎重に考慮されました。

◎路線の統一感と駅ごとの識別性

駅を路線で統一したデザインにすることで、乗降客が丸ノ内線の駅と他の路線の駅との区別を容易につけることが可能となります。

その一方で、外の見えない地下鉄では、デザインを統一すると列車がどの駅に到着したのか乗降客に見分けにくいという難点があります。

丸ノ内線では、この矛盾した要求を満たすため、駅の諸施設の形式はなるべく統一して、丸ノ内線としての個性を出しながら、仕上材料の質感および色彩を変化させて、駅を識別できるようにしました。

丸ノ内線沿線は、文教地区や官庁街、ビジネス地区などバラエティに富んでいるため、色彩等は、雑然とならないよう配慮の上、周囲と調和するデザインとしました。

■軌道

◎ロングレール

地下は地上に比べ温度変化が少なく、レールの伸び縮みが少ないため、丸ノ内線ではレールの継ぎ目を溶接でつなぐロングレールが採用されました(地下区間のみ)。ロングレールは、池袋～新宿間の34%におよび、最長250mのものがありません。丸ノ内線以降は、地下区間の軌道には、できるだけロングレールを採用する方針となりました。



バラスト道床 後樂園駅付近

◎道床

レールを敷く道床については、第1期工事では砂利とまくらぎを敷いた従来のバラスト道床が多く採用されましたが、しだいに保守の手間が少なくて済むコンクリート道床が採用されるようになりました。第1期工事では、コンクリート道床の割合は約30%でしたが、第3期工事である荻窪線では、90%以上となりました。



コンクリート道床 御茶ノ水駅



■信号設備

◎信号の表示(現示)を5種類に分ける

信号の表示(現示)は、従来の「進行信号」「注意信号」「停止信号」に「減速信号」「制限信号」を加え、5種類となりました。

特に「制限信号」は、「停止信号」と同じように打子式ATSを作動させています。列車が定められた速度より速すぎた場合は、打子式ATSが作動して列車が停止し、速度が適正な場合は、打子式ATSの打子が倒れて列車は通過できます。

このような仕組みにより、シンプルながら速度を制限することが可能となりました。



信号表示図

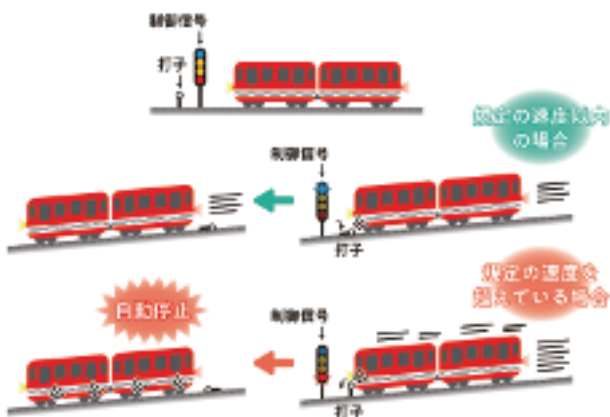
◎勾配信号機

御茶ノ水～淡路町間および霞ヶ関～四ツ谷間、中野坂上～中野新橋間の下り急勾配では、「33/1000以上の急勾配線が250m以上にわたる箇所を運転する



打子

打子



勾配信号機図

列車の速度は時速40kmを超えてはならない」という規定に基づき、安全な速度を守るため、勾配信号機が設置されました。

勾配信号機は、通常は「制限信号」が表示され、打子が立っています。一つ手前の信号を適正な速度で通過した場合のみ「注意信号」に変わり、進行できるようになります。

丸ノ内線の70年

■開業後の主な改良工事

丸ノ内線では、電気や内装工事などにも新しい技術が採用されました。

◎ホーム延伸、拡張工事

■池袋～御茶ノ水間 1960(昭和35)年6月～9月
輸送力増強(6両化)のため、池袋～御茶ノ水間の各駅のホーム延伸工事を行いました。

■霞ヶ関駅 1973(昭和48)年11月～1978(昭和53)年1月

1面2線(島式ホーム)の運用だったものを、混雑緩和のため、霞ヶ関駅のホームを1面増設し、方向別に2面2線の運用としました。

■方南町駅 2012(平成24)年3月～2019(令和元)年6月

方南町駅のホームを、6両編成に対応するため延伸工事を行いました。これにより池袋～新宿間で折り返していた電車を延長運転することが可能となり、西新宿の乗客増加や中野坂上の乗り換えの際の混雑緩和が図られました。



改良工事を終えた方南町駅

◎本駅開業

■池袋駅 1958(昭和33)年11月～1960(昭和35)年11月

1954(昭和29)年1月、池袋～御茶ノ水間開通時の池袋駅は、当時、国鉄(現:JR線)が池袋駅の改良計画を審議中で、その決定を待つ間、現在の駅の東側に仮駅という形で開業しました。国鉄が中心となった地下鉄線、国鉄線、東武線および西武池袋線の総合的地下旅客連絡設備の計画が決定されたため、国鉄および東武に工事を委託し、現在の位置に池袋本駅が建設されました。



池袋駅改良工事風景

■新宿駅 1957(昭和32)年10月～1961(昭和36)年3月

1959(昭和34)年3月、丸ノ内線全通時の新宿駅は、国鉄(現:JR線)との交差部95mの内、34mを先に完成させ、仮駅として開業しました。工事は国鉄に委託し、1961(昭和36)年3月に完成しました。

◎本新駅開業

■東高円寺駅 1964(昭和39)年9月18日開業

地元住民の強い要望により、農林省(現:農林水産省)の蚕糸試験場の用地内に建設されました。

■西新宿駅 1996(平成8)年5月28日開業

新宿～中野坂上間(1.9km)は、駅間が長く、地元住民から新駅建設の強い要望がありました。また、1991(平成3)年の都庁移転を中心とした副都心開発が進み、建設費について東京都、新宿区、地元法人等の協力が得られたため、建設されました。



東高円寺駅修祓式の出入口風景

◎安全対策

■ホームドア 2004(平成16)年5月(中野坂上～方南町間)

2008(平成20)年3月には、池袋～荻窪間でも設置されました。

■可動ステップ 2004(平成16)年5月(中野坂上～方南町間)

その後、御茶ノ水、銀座、国会議事堂前、赤坂見附にも設置されました。



ホームドア



可動ステップ

おわりに

この特別展に関しては、歴史年表から始まり、貴重な映像や出土品を多く展示し、大変、好評を頂きました。また、パネルにはコラムも多数掲出させていただきましたが、本稿では紙面の都合で割愛させていただきました。ご興味ある方は「ちかはくHP」、「メトロアーカイブアルバム」をご覧くださいと、より詳細をご覧ください。

最後に、この度の特別展開催にあたり、ご協力を賜りました皆様に厚く御礼申し上げます。



世界あちこち探訪記 第101回

アメリカ ニューヨーク (その1)

秋山 芳弘

アメリカでの鉄道調査 (図-1)

海外鉄道コンサルタントの仕事をしていると、開発途上国での業務が多く、なかなか先進国に行く機会はないが、海外鉄道プロジェクトにおける日本企業のコスト縮減方策を調査するため、2014年1月にアメリカ合衆国へ行くことになった。この時は、ニューヨークとフィラデルフィア・ボルチモア・ワシントンD.C.の北東回廊 (North East Corridor) とシカゴで調査を行なった。今回から数回に分けてアメリカの都市鉄道や都市間鉄道などについて紹介する。

ニューヨークへの直行便

2014年1月12日 (日)、東京は曇、ニューヨークは曇/晴。成田国際空港を11時ちょうどに出発する全日本空輸 (ANA : NH) 10便 (使用機材はボーイ

ング777-300型機) に42番ゲートから搭乗する。エコノミー=クラスは横に2 + 4 + 2席配置になっていて、26H席に座る。ほぼ満席である。残念なことに主翼の上で、窓から外の風景はほとんど見えない。

11時23分に離陸。機内では、昼食と軽食・朝食が出され、その間あまり寝れないがウトウトし、業務関連の資料も読んでおく。太平洋北部を越え、シアトル上空を飛行して、現地時間 (ニューヨーク時間 = 日本時間 - 14時間) の9時8分 (日本時間は23時8分) にニューヨークのJFK^(注1) 国際空港に着陸する。飛行時間は11時間45分、ANAのサービスはよく、快適飛行だった。ニューヨークは約20年ぶりの訪問である。

第7ターミナルの6番ゲートから降機し、入国審査の長い列に並び (20分待つ)、スーツケースを引き取る。同行者と会い、マンハッタンの東約27kmにあるJFK国際空港からマンハッタン島のホテルへタクシーで向かう。アメリカは寒波に襲われているとのニュースがあったが、さほど寒く感じない。約20分でホテル (NH Jolly Madison Towers) に到着。タクシー代は50米ドル^(注2) (約5300円)。ホテルは15時からチェックインなので荷物を受付に預けて、鉄道調査に出かける。



図-1 アメリカの北東回廊
作図：河野祥雄氏

グランド=セントラル駅

ホテルから歩いて5分ほどのところに、ニューヨークの北部方面へ運行しているメトロ=ノース鉄

(注1) John Fitzgerald Kennedy (1917年~1963年)。アメリカ合衆国第35代大統領。名前のイニシャルをとってJFKと呼ばれる。在任中の1963年11月22日にテキサス州ダラスで暗殺された。

(注2) 1米ドル=約106円 (2014年1月)。



写真-1 グランド=セントラル駅。1913年に完成した三代目の現在の駅舎は、ヨーロッパ古典様式の建築である。(北東を見る。2014年1月12日)



写真-3 グランド=セントラル駅の地下ホームに停車するGE社製ディーゼル・電気両用機関車が牽引する旅客列車。(2014年1月12日)

道 (Metro-North Railroad)^(注3) のターミナルであるグランド=セントラル駅がある。外観は歴史を感じさせ、芸術的などっしりとした印象を受ける。駅近辺の線路はすべて地下を通っているため、44面67線という多数のホームと線路が地下にある。(写真-1)

中に入ると大広間がある。ここには切符売り場と案内所があり、大勢の人が行き交う。1993年秋に訪れているが、当時とほとんど同じである。地下ホームへ行くと、メトロ=ノース鉄道のディーゼル・電気両用機関車 (1両) 牽引の客車列車 (客車6両)、第3軌条集電の電車 (8両編成) が停まっている。(写真-2、写真-3)

マンハッタンを散策

(1) タイムズ=スクエアとロックフェラー=センター

このあとマンハッタン^(注4)を見て回ることにし、まず、ニュースなどでよく登場するタイムズ=スクエアへ行く。かつて、新聞社のニューヨーク=タイムズの本社がここにあったことから名付けられたようだ。(写真-4)

タイムズ=スクエアを見たあと、ロックフェラー=センター^(注5)へ行く。冬にはアイス=スケート=リンクが開設され、大勢の人が滑っている。近くの喫茶店に入り、七面鳥のサンドイッチとサラダを注文する。サンドイッチは量が多く、味もイマイチだっ



写真-2 グランド=セントラル駅のコンコース。高い天井には星座が描かれている。(2014年1月12日)



写真-4 有名なタイムズ=スクエア。ブロード=ウェイも含めて、ここは劇場やホテル・レストランが密集する劇場街である。(2014年1月12日)

(注3) ニューヨーク都市圏運輸公社 (MTA = Metropolitan Transportation Authority) の子会社である。

(注4) マンハッタンは区画整理されていて、南北の通りを Avenue、東西の通りを Street と名づけている。なお、マンハッタン島は、東京の山手線内ほどの広さである。

(注5) 石油王ジョン=デイヴィソン=ロックフェラー=シニア (John Davison Rockefeller, Sr : 1839年~1937年) によって1930年から建設され、1939年に全ての建築物が完成した。



たが、サラダは美味かった。これで25米ドル（約2650円）。(写真-5、写真-6)

(2) 地下鉄乗車

次に地下鉄^(注6)を使ってペン駅へ向かう。ロックフェラー=センター(47-50 Streets Rockefeller Center)駅の自動券売機でメトロ=カード(1回ごとに運賃が差し引かれるレギュラー型)を10米ドル(約1060円)で購入し、F系統に乗車。4分でヘラルド=スクエア(34 Street Herald Square)駅に到着する。ニューヨークの地下鉄には1993年にも乗車したが、ほとんど投資がなされていないのではなかろうか。車両はとても揺れ、駅は薄暗く、他都市の地下鉄と比較して見劣りがする。(写真-7)



写真-5 ロックフェラー=センター近くの通りに出ていた古いレコード屋。(2014年1月12日)



写真-6 プロメテウス(ギリシア神話に登場する男神)の黄金色の像があるロックフェラー=センターのアイス=スケート=リンク。(2014年1月12日)



写真-7 ニューヨーク地下鉄F系統の車内。警備に力をいれているせいか、治安は悪くない。(2014年1月12日)

(3) ペン駅(Penn Station)

ペン駅は、正式名称をペンシルベニア駅(Pennsylvania Station)といい、グランド=セントラル駅と並ぶニューヨークのミッドタウン地区の2大鉄道ターミナルである。都市間輸送のAmtrak^(注7)、近郊鉄道のロング=アイランド鉄道(LIRR=Long Island Rail Road)とニュー=ジャージー=トランジット(New Jersey Transit)が乗り入れている。(写真-8)

ペン駅の地下コンコースにおいて、1月15日(水)にAmtrakに乗車するので、切符売り場や案内所・待合室・乗り場を確認しておく。

(4) エンパイア=ステート=ビル

次にエンパイア=ステート^(注8)=ビル(地上381m、塔の先端まで443m)へ向かう。ビルの中に入ると



写真-8 ペン駅の上に立つのが、スポーツと興行(コンサートやプロレス)の殿堂マディソン=スクエア=ガーデン(右)である。(2014年1月12日)

(注6) (一社)日本地下鉄協会編『完全版 世界の地下鉄』(2020年、ぎょうせい)の「ニューヨーク」(96ページ~99ページ)を参照。
(注7) National Railroad Passenger Corporation(アメリカ旅客鉄道公社)。全米の主要都市間鉄道旅客輸送を行なう公共企業体。1971年に設立。AmtrakはAmericaとTrackの合成語。

(注8) ニューヨーク州の愛称は「Empire State(帝国州)」である。



案内がわかりにくく疲れる。入場料は27米ドル（約2860円）と高いが、同行者の希望なので、一緒にのぼることにする。エレベーターで80階まで上がり、展望階がある86階（320m）まで階段を歩いてのぼると、睡眠不足もありきつい。

だが、超高層ビルの展望階からの眺望は素晴らしい。西にハドソン川、東にイースト川、北にセントラル=パーク、南にアップパー=ニューヨーク湾が見え、それらに囲まれてマンハッタンがある。360度、どの方向を見ても高層ビルがぎっしりと立ち並んでいる。ここにはいろんな国の人が訪れていて、みんなカメラを持って写真を撮りまくっている。少し晴れてくるが、風があり、寒く感じる。展望階には“EXIT（出口）”という表示が実に多い。（写真-9）

夕食はグランド=セントラル駅

夜行便でニューヨーク到着直後の行動なので、疲れを覚え、歩いてホテルに戻る。晴れ間が出るとビルが明るく見える。14時20分にチェックインができ、757号室に入る。部屋でシャワーを浴び、資料整理をし、1時間弱の仮眠をとる。その後、調査記録の整理とメールの処理をする。（写真-10）

19時に同行者と会い、グランド=セントラル駅の地下にある有名なオイスター=バーへ入ろうとしたが、改装中なので、SHAKE SHACKという店へ行き、ハンバーガーを食べ、ビールを1本飲む。これで13.72米ドル（約1450円）。（写真-11）

宿泊ホテルの朝食は22米ドル（約2330円）もするので、ホテルの雑貨屋でオレンジ=ジュースとクロワッサン（合計4.9米ドル=約520円）を購入して、22時に寝る。



写真-9 エンパイア=ステート=ビルの86階展望台からの風景。高層ビルが林立している。左に見えるのがハドソン川。（北を見る。2014年1月12日）



写真-10 マンハッタンの道路交通。高層ビルの谷間にある道路を黄色いタクシー（Yellow Cab）やバス（2階建ても）が走る。（2014年1月12日）



写真-11 グランド=セントラル駅の地下にあるレストラン街。有名なオイスター=バーもある。（2014年1月12日）

メトロ=ノース鉄道に乗車

1月13日（月）、曇／晴／曇。今日は、ニューヨーク市の北に隣接するYonkersを訪れ、日系企業の車両工場を視察する予定である。

時差の関係で、夜間に3回も目が覚め、5時に起床。シャワーを浴び、メールの処理などをする。昨夜買ったオレンジ=ジュースとクロワッサン、持参のコーヒーを入れ、朝食をとる。オレンジ=ジュースが美味しい。

(1) 行き

8時45分にロビーに集合し、グランド=セントラル駅まで歩く。通りには朝の通勤者が多く、東京と同じだ。

ヨンカーズまで往復の切符（非混雑時間帯）を自動券売機に15米ドル（1590円）を入れて購入し、ホーム階へ行く。41番線にはボンバルディア社製の電車が到着し、大勢の通勤客が下車する。9時20分発のヨンカーズ行き列車（ハドソン線）は、42番線から40番線に出発ホームが変更になる。

列車は9時21分に発車し、地下区間を走行する。



すぐに検札があり、制服・制帽姿の男性車掌が切符にパンチを入れる。9時29分、明かり区間に出る。右側を走行し、この区間は複々線。9時31分、ハーレム駅に停車・発車。列車は、ハドソン川に沿って自然そのままの風景の中を走る。9時57分にヨンカーズ駅（グランド=セントラル駅から24.3km）に到着する。表定速度は41km/hである。

(2) 車両工場を訪問

駅からすぐ近くの事務所へ行き、会社概要を聞いたあと、工場を見学させてもらう。2001年9月11日の無差別自爆テロのあと、納入する各車両にアメリカの国旗を描くようになったとのこと。

昼は、ハドソン川沿いの近くのレストランへ行き、クラム=チャウダー^(注9)とエビ入りのペンネ^(注10)を食べる。1人約29米ドル（約3070円）。

(3) 帰り

ニューヨークへの帰りは、13時2分ヨンカーズ駅発の電車に乗車する。すぐに女性車掌が検札に来る。（写真-12）

2013年12月1日、Spuyten Duyvil^{スバイテン デイヴィル}駅付近のカーブ区間でメトロ=ノース鉄道の旅客列車が速度超過のために脱線して、乗客115人のうち4人が死亡、61人が負傷した。この駅も通過する。

メトロ=ノース鉄道の列車は、円滑な運転で、かなりの速度を出す。ハドソン川には、大型船舶を通航させるために、両岸に鉄塔を設け、橋桁全体を上昇させる昇開橋^{しょうかいきょう}もあるが、アーチ式橋梁が多い。（写真-13）

13時15分、進行方向右側に車両基地が見える。ディーゼル・電気両用機関車牽引の客車列車とすれ違う。かつては治安が悪い印象があったハーレムの駅に停車。大通りを接続バスが走り、さほど荒れた感じはない。

13時23分、地下区間に入り、グランド=セントラル駅が近くなると徐行し、13時31分に到着する。帰りの表定速度は50km/h。いったんホテルに戻り、街歩きをする服装に着替える。（写真-14）

（2024年4月2日記）



写真-12 メトロ=ノース鉄道のヨンカーズ駅に停車中の電車。軌間は1435mm、電化方式は直流750V・第3軌条方式である。（2014年1月13日）



写真-13 メトロ=ノース鉄道は、自然が残るハドソン川沿いに走っている。手前はアーチ橋、奥はトラス橋。（2014年1月13日）



写真-14 メトロ=ノース鉄道の電車（写真-12）の車内は、横に2+3席配置になっている。（2014年1月13日）

（注9）チャウダー（chowder）は、魚介類やジャガイモ・ベーコン・クリームなどを入れて煮込んだ具だくさんのスープ。アサリやハマグリなどの二枚貝（clam）を入れるとクラム=チャウダー（clam chowder）。

（注10）penne（イタリア語）。ペン先状・筒状のパスタの総称。2～3cmのまっすぐな筒の両端を平行に斜めに切り落とした形。形状がペン先に似ていることからこう呼ばれる。



SOS!! 鉄道業界にも忍び寄る 「2024年問題」 国交省が緊急連絡会議開催 事業者求められる「働き方改革」

交通ジャーナリスト こうざと なつお
上里 夏生

突然ですが、SUBWAY 誌読者の皆さまは日々、人材不足を実感される場面はあるでしょうか。「2024年問題」。マスコミで、この言葉を目にする機会が増えました。「時間外労働の上限規制厳格化で、結果的に人手不足が深刻化する」が問題の本質で、運輸・物流や医療・福祉業界が代表例とされます。

運輸とひとくくりされる中でも、特に深刻なのがバス業界。ドライバー不足による路線運休や減便は、今やニュースにもならないほどです。その点、鉄道は比較的恵まれているとされてきたのですが、最近になって安心できない状況に陥っています。本コラムは、国土交通省鉄道局が2月初めに開催した緊急連絡会議の資料などを基に現状や対策を考えます。

事業者の6割は「運転士不足・要員ぎりぎり」

「運転士が足りず、ダイヤを2割減便」、「人気の観光列車が、運転士不在で運転できない」。いずれも昨秋以降、実際に報じられた鉄道ニュースです

運転士不足の実態は？ 国交省が昨年10月に実施した、「現行ダイヤに必要な運転士の過不足に関する状況調査」をみます。

大手から中小まで、全国ほぼすべての鉄軌道事業者を網羅する172社局のうち「(運転士の要員に)余裕あり」の回答が40%なのに対し、「過不足なし」16%、「不足あり」45%。既に10社中6社が「運転

士がぎりぎり・足りない」とSOSを発します。

事業者の規模別では、大手のJRグループと主要私鉄、公営鉄道（地下鉄事業者は全社〈者〉がこちらに入ります）は「余裕あり」が78%なのに対し、地域鉄道（国の地方鉄道の総称）では31%と半分以下に下がります。極端に言えば、大手は就活生に引く手あまたでも、中小を希望する学生は少ないということです。

バス業界は最後に触れますが、鉄道と比較してもさらに厳しい状況。岡山市を本部を置く交通シンクタンク・地域公共交通総合研究所（地交研）の昨年11月の業界アンケートでは、回答を寄せた全国のバス会社約70社の実に99%が「ドライバー不足」を訴えました。

ウルトラマンが来ない!?

ここまでを総合すると、「鉄道は今のところ、バスほど要員不足が顕著ではない。でも安心はできない」になるでしょうか。理由を考えます。

「JRや大手私鉄は大企業、公営交通の職員は地方公務員。とにかく安定している」の身もふたもない理由はいったん横に置いて、もう少し考えをめぐらすと、鉄道運転士は子どもたちにとってあこがれの仕事という背景が浮かび上がります。

参考になるのが。保育・人材ビジネスのライク（企業名）が一昨年12月に発表した「保育園児がやりの

いお仕事ランキング」。トップは「電車・新幹線の運転士」。2位以下には「警察官」、「サッカー選手」、「野球選手」、「パン屋さん」、「ウルトラマン」が続きます。

ウルトラマンが仕事?の疑問は、回答者が保育園児なので言いっこなし。子どもたちにとって、鉄道運転士はお巡りさんと同じくらいカッコいい、あこがれの存在です。少々強引に展開すれば、運転士が足りないは、「サッカーや野球の選手が足りなくて試合できない」、「怪獣があばれても、ウルトラマンが来てくれない(?)」と同じというわけです。

18歳で鉄道運転免許

話を本題に戻して、国交省が2月2日に本省で開催した「地域鉄道における運転士確保に向けた緊急連絡会議」。所管は鉄道局安全監理官室で、鉄道の安全を守る要のセッションです。

事業者メンバーは、地域鉄道を中心にした全国140社局とオブザーバー32社局。オブザーバーは、人材面で比較的恵まれたJRグループと大手私鉄、公営地下鉄。連絡会議にはほかに、日本鉄道運転協会、日本民営鉄道協会、第三セクター等鉄道協議会の業界3団体、国の機関では国交省鉄道局と地方運輸局、内閣府沖縄総合事務局が名を連ねます。

最初に、国交省を代表して岸谷克己大臣官房技術審議官(鉄道担当)が「連絡会議で多くの先行事例を見聞し、可能なものは自社に展開してほしい」とあいさつ、情報・意見交換に移りました。



国交省本省での「地域鉄道緊急連絡会議」。テーマは運転士不足ですが、保線などの保守部門は人材不足がより深刻で、行政や事業者の連携が求められます

会議で国(国交省)が示した要員不足対策は、①運転免許受験資格の(年齢要件)見直し、②踏切があるような一般路線への自動運転導入、③鉄道分野への外国人材活用の検討——の3項目です。

年齢要件緩和では、現在20歳以上の受験資格を有識者や鉄道事業者による検討会で審議した上で、本年度内にも18歳以上に引き下げる方針です。鉄道業界志望の高校生の方は要チェックかもしれません。

自動運転はこの後、東京メトロの取り組みを例示します。既に建設業界でスタートしている外国人材の受け入れは、鉄道業界への拡大を検討します。

計画的な運転士養成や待遇改善

一方で、事業者側から披露されたのは、①急な退職者があった場合のダイヤ維持、②社員・職員の採用・広報活動の工夫、③計画的な運転士養成、④運転士の待遇・労働環境改善——の4項目の創意工夫です。

運転士不足で列車運転がSOSの場合、本社などから資格保有者が現場に出向いて臨時でハンドルを握るほか、グループなどの鉄道会社に応援を依頼するのは、多くの事業者が実践済みです。

社員・職員に、年齢的断層を生じさせないためには計画的・継続的な採用が必要。リクルート活動での学校訪問のほか、各事業者が取り組む鉄道の現場公開は、鉄道会社への親近感をアップさせます。

60歳から65歳への定年延長、(運転士としての)採用年齢引き上げ、賃金ベースアップ、育児・介護制度の創設・充実は、鉄道会社に限らず一般企業にも共通する社員(職員)ファーストの福利厚生策といえます。

沿線自治体などに、社会インフラとしての鉄道の必要性を理解してもらい、人材確保でタッグを組むのも有効な地域密着施策といえるでしょう。

今回の会議は、国交省の一般的な有識者検討会などと異なり、ワンショット(1回限り)の会合です。

あくまで理想論ですが、会議の場で相互に理解を深めた地下鉄など大手と、近隣の中小鉄道が知恵を持ち寄って人材不足の課題を解決する——。そんな有効策が一つでも二つでも実践されれば、会議は十分な意義があったといえるでしょう。

2025年度から丸ノ内線で自動運転

ここで国交省の緊急会議を離れ、事業者レベルの業務効率化や働き方改革を概観します。鉄道DX(デジタルトランスフォーメーション=ICT〈情報通信技術〉による社会変革)には、ほぼすべての鉄軌道事業者が挑戦しますが、私が取材した有効例を報告します。

まずは、国交省の施策にもあった自動運転。東京メトロは先ごろ、丸ノ内線の自動運転に向けた実証試験の概要を公表。スケジュール的には、2025年度から営業運転終了後の実施を予定します。



東京メトロ丸ノ内線で自動運転に供用される2000系電車。2019年7月から営業運転を開始。一部に採用された丸窓(円形の窓)がデザイン面のポイントといえます

自動化レベルは、日本独自規格の「GoA2.5」(緊急停止を行う係員付き自動運転)で、技術面のポイントが「CBTC」。Communications-Based Train Controlの頭文字で、「無線による列車制御システム」を表します。

疑問に思ったのは、なぜ丸ノ内線なのか? 東京メトロ広報部にうかがったところ、「CBTC採用には設計、施工、訓練に一定期間が必要で、システムの更新時期に差し掛かっていた丸ノ内線への導入を決めた」とのこと。丸ノ内線は2004年から中野坂上〜一方南町間、2009年からは全線でワンマン運転します。10年を越すベースがありました。

CBTC導入で、ハード面で必要になるのが無線装置。地上、車上にそれぞれに機器類を設置します。

技術面のポイントがCBTCで、列車速度をコントロールする仕組みです。地上(地下鉄なので大部分は地下ですが)、車上双方のアンテナ間で速度や

位置情報などを交換し、前後方の列車との間で必要な間隔を維持・確保してトラブルを防止します。

中高生が鉄道のメンテナンスを学ぶ

もう一つの鉄道の現場公開で思い当たったのは、同じ事業者で恐縮ですが東京メトロ。学校夏休みの昨年7月に取材させていただいたのが、東京メトロと東京大学生産技術研究所(生研)がコラボした「鉄道ワークショップ2023」です。中高生を対象に、半日はメトロ車両基地の見学、もう半日は東大キャンパス(駒場)でのワークショップ(グループ学習)で、鉄道の仕組みを学びます。



東京メトロと東大生研コラボによる「鉄道ワークショップ2023」。ずらり並んだ2000系をバックに全員で記念撮影。丸ノ内線の主力は2000系ですが、一部先代に当たる02系も活躍します

参加したのは中高生各25人。約4倍の応募者から作文で選ばれました。会場の中野車両基地は中野工場と中野検車区、中野車両管理所の総称で、銀座線の1000系と丸ノ内線の02系、2000系合わせて約560両のメンテナンスを受け持ちます。

鉄道事業者でもメーカーでも、鉄道工場にはベルトコンベアーによる流れ作業はほぼ皆無です。人の力で一点一点部品を取り付け、電動機(モーター)や台車を組み立てます。鉄道好きの中高生にも、ものづくりの原点の光景は、インパクト十分だったようです。

参加者には、鉄道の将来を託せそうな中学1年生(当時)がいました。福岡県から、イベント参加のためやってきました。工場でも熱心に作業を見学していました。話を聞くと、「将来は絶対、鉄道で働きた

い。福岡にもJR九州や西鉄のようなすばらしい鉄道があるけれど、できれば東京の鉄道会社に……」。思わず、「がんばって！」とエールを送りたくくなりました。

「時間」と「場所」で社員ファーストを実践

鉄道事業者の働き方改革に話を広げます。代表選手はJR東海で、多様な働き方で社員の能力引き出す狙いです。オフィス部門を対象に、年度替わりにあわせて時間や場所にとらわれない柔軟な働き方を可能にする、「スマートワーク」と銘打った勤務制度を採用しました。



JR東海のシンボル路線といえば当然ながら東海道新幹線。新幹線車内でのテレワークも。もちろん勤務時間にカウントされます。車窓を眺める余裕は……、当然アリでしょう

対象はオフィスワーカーの社員約6000人。キーワードは「時間」と「場所」の2項目。勤務時間のフレックスタイム制は、必ず勤務しなければならないコアタイムを柔軟化し、社員が自由に選択できるようにしました。

場所は育児・介護の事情がある社員について、在宅勤務の利用条件を大幅に緩和。自宅に限らず、シェアオフィスやカフェでの仕事時間も在宅勤務として取り扱います。

JR東海人事部は、「スマートワークを通じて、社員が自由に考え議論して、粘り強くやり抜く企業文化を定着させたい」と意気込みます。

バス会社の99%が運転手不足

ラストはワンポイントですが、バス業界のドライバー不足の現状と対策。鉄道事業者の多くはバス事業も手掛けます。

会社側の対応策で、最多は「減便」の約半数。「路線廃止」のおよそ3割が続きます。しかし、こうした縮小再生産は、長い目でみればマイナス。「利用していたバスがなくなったので、もう乗らない」と考える人がいても不思議ありません。

そもそも、なぜ運転手が足りないのか。バス会社の人事担当者が発するのは、「募集しても応募者が来ない」です。バスは早朝から深夜まで運行されます。夜行バスは夜中に走ります。人が休んでいる時間帯に働いて稼ぐ。鉄道も同じですが、それが運輸業です。

バスドライバーの多くは、「運転が好き」、「運転の仕事で社会に役立ちたい」と考えます。特効薬とはいえないかもしれませんが、学生が企業を知るインターンシップや、小学生の社会学習で公共交通の重要性を知ってもらう業界のPR活動が求められます。

项目的に鉄道にも共通するバスの自動運転は、ドライバレスで公道を走れるレベル4がゴール。ソフトバンクグループのBOLDLY（ボードリー＝企業名）は、自治体と共同で茨城県境町、広島県東広島市などで社会実験に乗り出しています。



BOLDLYと、京都丹後鉄道（丹鉄）を運行するWILLERグループは昨年、東京・お台場で自動運転バスをデモンストレーション運行しました（画像・次世代モビリティのまち体験事務局）

株式会社日立製作所



鉄道ビジネスユニット

○創業者について

株式会社日立製作所（以下、日立）の創業者である小平浪平（1874-1951）は、2024年1月15日に生誕150周年を迎えました。この節目に、日立グループ従業員やステークホルダーの皆さまと共に創業の精神の成り立ちを振り返り、その精神を未来の課題解決へ繋げる「小平浪平生誕150周年記念プロジェクト」（以下、本PJ）が始動しました。

1874年に栃木県で生まれた小平浪平は、日本が近代化に向け幾多の困難を乗り越えようとするなか、鉾山の修理工場で創業製品である五馬力誘導電動機を開発したのち、仲間と共に日立を興し、「優れた自主技術・製品の開発を通じて社会に貢献する」という企業理念のもと事業を拡大していきました。本PJを通じて、生誕150年という節目に、日立の礎を築き上げた小平浪平の考えや人となりにより迫ることで、日立がグローバルで展開している社会イノベーション事業の原点を発信していきます。

生誕150周年を記念し、茨城県日立市の企業ミュージアム「日立オリジンパーク」では、初の企画展となる「小平浪平翁生誕150周年記念展『正直者』小平浪平を探る」を1月15日より開催しています。小平浪平が遺した言葉の数々に注目し、学生時代や趣味に関する展示物を3つの展示室にわたって公開します。小平浪平の言葉を振り返ることで、創業にかけ

た想いを浮き彫りにし、今日に至るまでどのように受け継がれてきたのかを伝えます。

○会社概要

社名：株式会社日立製作所
代表者：代表執行役 執行役社長兼CEO 小島啓二
設立：1920年（大正9年）2月1日〔創業：1910年（明治43年）〕
資本金：462,817百万円（連結：2023年3月末現在）
従業員数：322,525人（連結：2023年3月末現在）
本社所在地：〒100-8280 東京都千代田区丸の内一丁目6番6号

ビジネスユニット：

- ・グリーンエネルギー&モビリティ
グリーンエネルギー&モビリティ戦略企画本部、エネルギー事業統括本部、原子力ビジネスユニット、パワーグリッドビジネスユニット、鉄道ビジネスユニット
- ・コネクティブインダストリーズ
コネクティブインダストリーズ事業統括本部、ビルシステムビジネスユニット、ヘルスケア事業本部、インダストリアルデジタルビジネスユニット、水・環境ビジネスユニット
- ・デジタルシステム&サービス
デジタルシステム&サービス統括本部、クラウドサービスプラットフォームビジネスユニット、デジタルエンジニアリングビジネスユニット、金融ビジネスユニット、社会ビジネスユニット

鉄道事業主要工場：笠戸事業所／水戸事業所（日本）、ニュートンエイクリフ（英国）、ピストイア／ナポリ／レジョカラブリア（イタリア）、マイアミ／ピッツバーグ（米国）

鉄道事業主要拠点：東京、ロンドン、ナポリ、ジェノア



図1 小平浪平生誕150周年記念ロゴマーク



○鉄道ビジネスユニット事業内容

日立は車両、駆動用制御装置をはじめ列車運行管理システムや電力管理システム、情報サービスなどのフルラインナップのサービスを提供できる総合鉄道システムインテグレーターとして、重要な社会インフラである「鉄道」を支えています。2023年3月末現在、鉄道ビジネスユニットの従業員は1万4,500名超、世界26か国で事業展開しており、売上の8割は海外となっています。国内の主な案件としては東京地下鉄様向け17000系、18000系車両を納入、グッドデザイン賞を東京地下鉄様と共同で受賞しています。



図2 米国ホノルル 完全自動運転都市鉄道システム「Skyline」



図3 東京地下鉄様 17000系 18000系車両

また、笠戸事業所（山口県下松市）で培った鉄道車両製造におけるデジタル活用のノウハウを活かし、鉄道事業者の車両メンテナンスの作業環境の改善と品質の向上を実現する、業界初のサービス型(as a Service) ソリューション「Train Maintenance DX as a Service」の提供も開始しています。ハードウェアのみならず、笠戸事業所で成果を出したチームビルディング・生産改善DXのノウハウとITソリューションを活用いただけることが特徴です。サービス導入後は、作業効率と品質の向上が継続的に行われ、鉄道事業者様の作業現場のチームワークとモチベーションの向上にも寄与します。

日立はITとOT（制御・運用技術）、プロダクトを活用するLumadaソリューションを通じて、お客さまや社会が抱える課題を解決します。

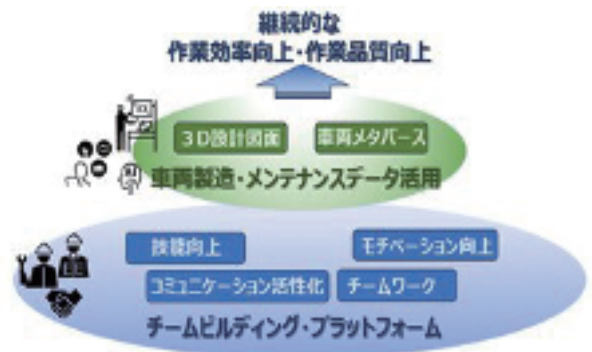


図4 Train Maintenance DX as a Service

中央復建コンサルタンツ株式会社

鉄道系部門東京鉄道グループ 統括リーダー
畠中 仁



1. 企業紹介とロゴ



中央復建コンサルタンツ株式会社（略称：CFK）は、第二次世界大戦終戦の翌年に設立された社団法人復興建設技術協会の近畿支部を前身とし、昭和34年に株式会社近畿復建事務所の設立、昭和41年に現社名への変更を経て現在に至っています。

第二次世界大戦後は、復興建設需要対応と、戦災による雇用創出や復員技術者救済を目的として設立された社団法人として、荒廃した国土の復興に尽力しました。昭和34年に社団法人から株式会社へ変わりましたが、社会貢献の精神を忘れることなく、高度経済成長期のインフラづくりを支えてきました。創業から70年を超えた現在、総合コンサルタントとして社会のニーズを先取りし安全で豊かな未来を切り開くべく、国内外の様々なプロジェクトに参画しています。

上記ロゴのCFKマーク部分は社章としており、昭和34年の株式会社設立時に、社は「誠実」・「明朗」・「団結」と共に制定されたものです。前身である復興建設技術協会の略称「復建（FK）」を、Civil-Consultantの「C」で囲んだものです。

ロゴとしては、上述の社章に、CI（コーポレートアイデンティティ）である「Creative & Full Knowledge」を加えたもので、“創造的で充実した技術知識集団を目指して”の意が込められています。

現在は、大阪本社、東京本社の他、6支社（東北、中部、神戸、中国、四国、九州）と全国20営業所に加えて中国現地法人1社（北京）で構成されています。

2. 主な業務銘柄

弊社は総合コンサルタントですが、鉄道関連分野では以下に示すように、整備新幹線、都市鉄道、地下鉄、新交通システム、LRT等あらゆる種類の鉄軌道の計画・設計を行っています。また技術分野は、路線計画、線形・配線計画、線路構造物（高架橋、橋梁、トンネル、盛土・切土）や線路交差構造物（踏切道、線路下横断道）の計画・設計、駅・車両基地の計画・設計など多岐にわたっています。

- (1) 整備新幹線の計画、設計
- (2) 都市鉄道整備（新線、延伸、連続立体交差等）
- (3) 地下鉄整備（新線・延伸、新駅整備等）
- (4) 新交通システム（モノレール、AGT）、LRTの計画・設計
- (5) 鉄道施設の改造・改良設計、耐震補強設計
- (6) 鉄道駅建築設計



九州新幹線 嬉野温泉駅



名鉄河和線立体交差



阪神三宮駅改造



宇都宮LRT

海外プロジェクトについては、インド高速鉄道建設事業や、中国の数多くの都市（北京、上海、広州、重慶など）における鉄道計画、地下鉄計画、駅周辺開発計画の策定に関わっています。

日本信号株式会社

鉄道システム事業部 第一営業部
渋谷 友理香



1. 会社概要

会社名：日本信号株式会社
(NIPPON SIGNAL CO., LTD.)
本社：東京都千代田区丸の内1-5-1
設立：昭和3年（1928年）12月27日
代表者：代表取締役社長 塚本 英彦
資本金：100億円
従業員：1,230名（2023年3月31日現在）

日本信号株式会社は、三村工場、塩田工場、鉄道信号株式会社の3社が合併し、昭和3年（1928）年に設立しました。当社は『安全と信頼』の優れたテクノロジーを通じて、より安心、快適な社会の実現に貢献する」という企業理念に基づき、社会課題の解決とインフラの進化を支えるべく日々取り組んでおります。

2. 事業紹介

鉄道信号事業は、基本となるフェールセーフ技術を基に拡大・発展し、近年では豊富な経験と保有技術をベースに、最新の無線技術を使用した列車制御システム「SPARCS」を開発するなど、常に新しい技術で、安全で安心かつ環境に優しい鉄道輸送を支えています。

AFC事業では、自動改札機などの駅務機器、ホームドアをはじめ、駐車場機器やセキュリティゲートなど移動に関わる様々な製品を扱っています。最新の決済・認証技術を取入れたシステムをご提供し、駅を含めたコミュニティとしての街づくりに貢献します。

3. 製品紹介

3.1 無線式列車制御システム「SPARCS」

東京都交通局様の都営大江戸線において、無線式

列車制御システム（CBTC）を全線一括受注いたしました。運転効率や乗り心地のより一層の向上を目指し、CBTCシステムの導入を予定しています。本件は国内初の一社単独によるCBTCシステム導入プロジェクトであり、自動運転機能を搭載したCBTC地上・車上装置、電子連動装置を随時納入しています。

当社製CBTC「SPARCS」は、海外で多数の導入実績があり、高度な安全性と信頼性を実現し、高い評価を受けています。

また、省エネルギー性に優れており、従来列車制御装置のCO₂排出量と比較し、約70%の削減を実現することが可能です。



図1 大江戸線12-600形電車

3.2 レール破断検知システム

東京地下鉄様の丸ノ内線・日比谷線において、レール破断検知システムを受注し製作中です。本システムは、帰線電流を活用してレールの破断情報を出力いたします。丸ノ内線、日比谷線は無線式列車制御システム（CBTCシステム）導入に伴い、軌道回路が撤去され、レール破断を副次的に検知する機能がなくなります。このため、新たに本システムを納入いたします。

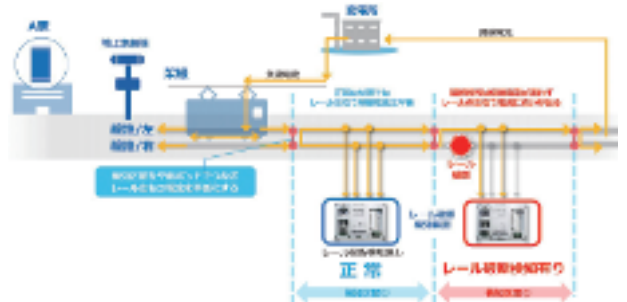


図2 導入イメージ図

本システムの特徴は、主に以下の3点です。

- (1) 帰線電流に対し、左右レールでの平衡状態を監視。

- (2) 破断した箇所は帰線電流が流れず左右レールが不平衡状態となり、破断したセクションを検知。
- (3) 帰線電流を活用することにより、受信回路のみで検知可能。

3.3 デジタルチケットシステム「iDONEO」

当社では安全で快適な移動の創出を目指し、誰もが行きたいところへシームレスに移動ができる社会を実現するためにデジタルチケットプラットフォーム「iDONEO」を開発しました。本プラットフォームは様々な認証媒体（QR、クレジットカード、顔認証など）の情報をクラウド上で管理し、鉄道・バス・駐車場利用など移動に関する様々なサービスを1つのID「OneID」で紐づけたデータ生成と認証・判定技術を提供することで、未来の移動の姿を実現します。



図3 OneIDイメージ

さらに、サービス拡充の一環として、移動に関するデータを基に子育て・行政・医療など地域住民に魅力的な社会サービスや、移動サービスで観光、グルメ、レジャーをシームレスに紐づけるMaaSの実現に貢献することで、地域の魅力に浸れるようなシステムを目指しています。

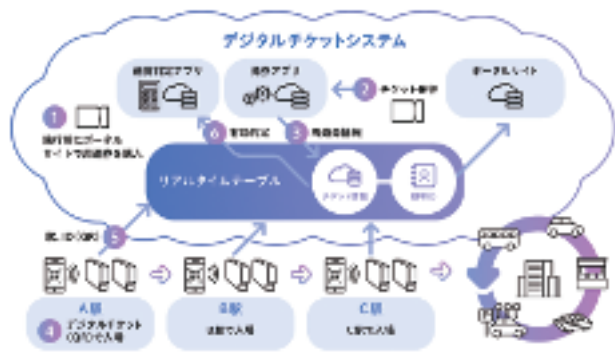


図4 サービスイメージ図

4. 安全信頼創造センター「ANSHIN館」

着実なものづくりのDNAを社内で醸成し未来へ継承していく拠り所として、2017年11月22日に当社久喜事業所内にANSHIN館を設立しました。1階には検証エリア、2階には展示エリアがあり、以下4つのテーマで構成しています。

- 「見守る」…設備の遠隔監視・予防保全システム
- 「確かめる」…運行管理、電子連動、CBTCの検証
- 「支える」…最新技術の取組み

(AI、安全技術、センシング、ロボット)

- 「つなげる」…受け継ぐべき教訓

近未来の交通インフラの姿

この度、更なる技術ブランディングの向上を目指す観点から、2024年3月1日にリニューアルオープンいたしました。当社久喜事業所へ来場された際は、ぜひANSHIN館にもご来場ください。

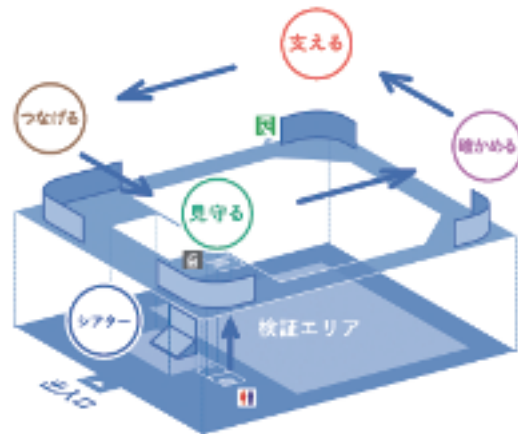


図5 ANSHIN館構成

5. CBTC屋外走行・調整試験設備

当社久喜事業所内に、CBTC (SPARCS) の試験線を整備いたしました。システム構成要素の確認、設置・試験調整の教育訓練、ならびに久喜事業所へ来場された方への実機走行デモンストレーションを目的としています。



図6 試験車両外観

6. おわりに

当社は、サステナブル成長企業へと進化することを目指し、未来を見据え、より豊かな社会の実現に向けて、安全・快適を支える多彩なソリューションを提供する企業として、今後も社会に貢献してまいります。

東京メトロはおかげさまで20周年！
東京メトロ創立20周年 特設サイトを開設しました！
～2024年4月1日に開設！記念動画も公開します～

2024年4月1日 東京地下鉄株式会社

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：山村 明義、以下「東京メトロ」）は、本日、創立20周年を迎えます。この節目を記念して、東京メトロ創立20周年特設サイトを開設しました。

2004年4月1日（木）に帝都高速度交通営団が民営化し、東京メトロとして新たなスタートをして以来、グループ理念「東京を走らせる力」を念頭に、様々な取り組みを行ってきました。この20年間の取り組みを振り返り、これまで支えていただいた皆様への感謝の気持ちを込めて、2024年4月1日（月）に「東京メトロ創立20周年特設サイト」を開設いたしました。

特設サイト内や各種SNS等において、当社社員が制作した記念動画を公開し、皆様から愛される東京メトロを目指してまいります。

今後、特設サイトを通じて、東京メトロ創立20周年に関する情報を発信いたしますので、ぜひご覧ください。



東京メトロ創立20周年ロゴマーク



東京メトロ創立20周年特設サイト

ロゴマークのコンセプト

創立20周年を迎えられたことに対する皆様への感謝の気持ちを表現するとともに、これからも皆様から愛され、信頼される東京メトロであり続けることへの決意を込めて、当社社員が制作いたしました。

■「東京メトロ創立20周年特設サイト」の開設について

- <名称> 「東京メトロ創立20周年特設サイト」
 - <URL> <https://www.tokyometro.jp/20th/>
 - <開設期間> 2024年4月1日（月）から2025年3月31日（月）まで（予定）
 - <コンテンツ> ごあいさつ、20年の歩み、記念動画*、関連情報など
- *各種SNS等においても公開予定です



精神障がい者割引制度を導入します ～すべての人に、より安心・快適な移動を提供～

2024年4月11日 東京地下鉄株式会社

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：山村 明義、以下「東京メトロ」）では、サステナビリティ経営ビジョンにおいて「移動の安心、利便性・快適性向上」をマテリアリティ（重要課題）に掲げ、すべての人に、より安心・快適な移動を提供することを推進しています。この方針に基づき、現在、障がいをお持ちのお客様に対して身体・知的障がい者割引を適用しておりますが、**2024年8月1日（木）より、下記のとおり順次精神障がい者割引制度を導入し、割引の対象を拡大いたします。**

記

1 対象の乗車券

(1) 普通乗車券

ア 導入日

2024年8月1日（木）

イ 対象となるお客様

(ア) 各自治体で発行する精神障害者保健福祉手帳（1級）をお持ちのお客様

(イ) 各自治体で発行する精神障害者保健福祉手帳（旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄に第1種の記載のあるもの※）をお持ちのお客様

※今後、各自治体にて精神障害者保健福祉手帳に旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄を設け、第1種または第2種の別が表記される予定です。

(2) 回数乗車券、定期乗車券及びICカード乗車券 ア 導入日

2025年4月1日（火）

イ 対象となるお客様

各自治体で発行する精神障害者保健福祉手帳をお持ちのお客様

（旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄に第1種または第2種の記載のあるもの）

2 割引制度の適用条件

身体・知的障がい者割引と同様の内容です。

種類	乗車券	割引内容	割引率	導入日
1級 (第1種)	普通券	・障がい者ご本人・介護者ともに適用されます。 (障がい者ご本人が乳幼児で乗車券が不要の場合も、介護者に割引が適用されます。)	5割	2024年 8月1日
	回数券			
	ICカード			
	定期券	・障がい者ご本人・介護者ともに適用されます。(※1) (障がい者ご本人が乳幼児で乗車券が不要の場合も、介護者に割引が適用されます。) ・小児用定期券は割引なしでの発売となります。 (障がい者ご本人・介護者ともに大人用の定期券には割引が適用されます。)	大人のみ 5割	2025年 4月1日
単独	普通券	・101キロ以上乗車するときに適用されます。(※2)	5割	2025年 4月1日
	回数券	適用されません。	—	—
	ICカード			
	定期券			

※1 介護者は大人用通勤定期券に限り割引が適用されます。(障がい者ご本人に対して通学定期乗車券を発売する場合であっても、介護者に対して発売する定期乗車券は、通勤定期乗車券に限ります。)

※2 北綾瀬又は綾瀬発小田急線連絡又は北綾瀬・西日暮里間各駅発小田急線經由箱根登山線連絡であって、特別急行券と併用する場合には限りません。

種類	乗車券	割引内容	割引率	導入日
2級・3級 (第2種)	介護者付き	普通券	適用されません。	—
		回数券		
		ICカード		
	定期券	・障がい者ご本人が小児・乳幼児のときに限り、介護者のみ適用されます。 (※3) ・小児用定期券は割引なしでの発売となります。 (障がい者ご本人・介護者ともに大人用の定期券には割引が適用されます。)	大人のみ 5割	2025年 4月1日
単独	普通券	・101キロ以上乗車するときに適用されます。(※4)	5割	2025年 4月1日
	回数券	適用されません。	—	—
	ICカード			
	定期券			

※3 介護者は大人用通勤定期券に限り割引が適用されます。(障がい者ご本人に対して通学定期乗車券を発売する場合であっても、介護者に対して発売する定期乗車券は、通勤定期乗車券に限ります。)

※4 北綾瀬又は綾瀬発小田急線連絡又は北綾瀬・西日暮里間各駅発小田急線經由箱根登山線連絡であって、特別急行券と併用する場合には限ります。

・「PASMO」は株式会社パスモの登録商標です。

精神障がい者運賃割引の対象拡大について

令和6年4月11日 東京都交通局

東京都交通局では、精神障がいのある方の社会参加を応援する制度として、都が交付する精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方に都営交通乗車証を発行し、都営交通を無料でご利用いただいています。

このたび、新たに、介護者及び他の自治体が交付する精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方も運賃割引の対象とし、令和6年8月1日（木）より順次、割引（5割引）を実施いたします。

1 実施日

(1) 普通乗車券

令和6年8月1日（木）

(2) 回数乗車券、定期乗車券及びICカード乗車券

令和7年4月1日（火）

2 対象路線

都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー及び東京さくらトラム（都電荒川線）全線

※都営バスは、これまで同様、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方とその介護者について割引（普通乗車券5割引、定期乗車券3割引）が適用されます。

3 対象者

- ・各自治体が交付する精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方とその介護者
- ・都営交通無料乗車証をお持ちの方の介護者

4 割引条件（身体・知的障がい者割引と同様の内容です）

■精神障害者保健福祉手帳 第1種（1級）をお持ちのお客様

割引対象者		運賃の割引		
		都営地下鉄	東京さくらトラム(都電荒川線) 日暮里・舎人ライナー	<参考> 都営バス(普通乗車券)
介護者あり	ご本人	5割引	5割引	5割引
	介護者	都営交通乗車証をお持ちの場合、ご本人は無料		
介護者なし	ご本人	割引なし	5割引	5割引
		都営交通乗車証をお持ちの場合、ご本人は無料		

■精神障害者保健福祉手帳 第2種（2級・3級）をお持ちのお客様

割引対象者		運賃の割引		
		都営地下鉄	東京さくらトラム(都電荒川線) 日暮里・舎人ライナー	<参考> 都営バス(普通乗車券)
介護者あり	ご本人	割引なし(※)	5割引	5割引
	介護者	都営交通乗車証をお持ちの場合、ご本人は無料		
介護者なし	ご本人	割引なし	5割引	5割引
		都営交通乗車証をお持ちの場合、ご本人は無料		

※ ご本人が12歳未満の場合、介護者に割引（5割引）を適用した定期乗車券を発売

5 その他

(1) 介護者については、ご本人と種類・乗車区間・有効期間が同一の乗車券をお買い求めいただき、同一の列車に乗車する場合に限り割引を適用します。

(2) ご本人が6歳未満の乳幼児で乗車券が不要の場合も、介護者に割引を適用します。

(3) ご利用の際には必ず精神障害者保健福祉手帳をお持ちいただき、係員から呈示を求められた場合はご呈示ください。

(4) 今後、各自治体で精神障害者保健福祉手帳に旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄を設け、第1種又は第2種の別が表記される予定です。

全国地下鉄輸送人員速報（令和6年2月）

令和6年2月の全国地下鉄輸送人員（速報）は、約4億4千9百万人で、今年は閏年で営業日が1日多かったこともあり、対前年同月比は9.2%増（定期旅客7.3%増、定期外旅客11.0%増）となりました。しかし、同じ閏年で定期旅客ではまだコロナの影響が概ねなかった令和2年2月（輸送人員合計4億8千4百万人）と比較すると、7.2%減（定期旅客17.2%減、定期外旅客4.9%増）となっています。これは、首都圏を中心としたリモートワークの進展等により定期旅客が減少した一方、定期外旅客では4年前のコロナ禍発生に伴うインバウンド客の減少等から回復してきたものと推察されます。

年度・月	地下鉄輸送人員 (千人)		うち定期 旅客 (千人)		うち定期 外旅客 (千人)	
		前年比 (%)		前年比 (%)		前年比 (%)
平成29年度	6,090,278	2.5	3,177,681	3.1	2,912,595	1.8
30	6,213,698	2.0	3,262,506	2.7	2,951,191	1.3
令和元年度	6,213,978	0.0	3,319,403	1.7	2,894,571	-1.9
2	4,244,380	-31.7	2,445,732	-26.3	1,798,636	-37.9
3	4,494,984	5.9	2,424,358	-0.9	2,070,624	15.1
4	5,100,303	13.5	2,607,591	7.6	2,492,706	20.4
4年2月	341,288	3.5	190,940	1.6	150,349	5.9
3月	387,707	3.9	192,796	1.1	194,910	6.8
4月	412,243	11.0	213,810	5.9	198,432	17.0
5月	427,011	21.7	226,886	8.3	200,124	41.5
6月	432,849	15.5	228,143	8.0	204,706	25.1
7月	421,095	10.0	220,170	7.7	200,924	12.6
8月	403,219	14.3	211,653	7.3	191,567	23.2
9月	416,519	18.9	220,127	13.2	196,392	26.0
10月	437,127	10.7	225,641	8.0	211,485	13.8
11月	435,233	7.6	224,544	6.1	210,687	9.3
12月	434,775	6.8	207,770	5.7	227,004	7.8
5年1月	425,540	13.0	217,510	6.3	208,032	21.0
2月	410,992	20.4	205,402	7.6	205,590	36.7
3月	443,700	14.4	205,936	6.8	237,763	22.0
4月	460,278	11.7	230,543	7.8	229,735	15.8
5月	473,130	10.8	241,976	6.7	231,153	15.5
6月	470,623	8.7	242,625	6.3	227,999	11.4
7月	472,428	12.2	235,776	7.1	236,652	17.8
8月	458,974	13.8	227,149	7.3	231,825	21.0
9月	463,811	11.4	235,869	7.2	227,941	16.1
10月	477,181	9.2	240,529	6.6	236,653	11.9
11月	474,108	8.9	239,377	6.6	234,731	11.4
12月	472,244	8.6	220,855	6.3	251,389	10.7
6年1月	457,977	7.6	231,608	6.5	226,370	8.8
2月	p 448,618	p 9.2	p 220,442	p 7.3	p 228,175	p 11.0

- (注) 1. 集計対象は、東京地下鉄株、大阪市高速電気軌道株及び札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市の各公営地下鉄の10地下鉄です。
 2. “p”は速報値、“r”は改定値。
 3. 四捨五入の関係で、定期・定期外の積み上げ値と地下鉄輸送人員は異なる場合があります。



業 務 報 告

●令和5年度第11回「次世代リニアメトロ開発検討委員会」(Web併用)開催

日 時：令和6年2月19日(月)15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、東京都整備局の報道資料「都心部・臨海地下鉄」の動向について議論しました。これは交通政策審議会答申第371号に基づき、整備主体を「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、営業主を「東京臨海高速鉄道株式会社」として、「東京都」と3社で事業計画の検討を行うことについて、合意したものです。事業計画案に示されている計画ルートは、つくばエクスプレス(TX)の延伸が検討されている東京駅から有明・東京ビックサイトへ向かう約6kmの路線です。羽田空港への接続も視野に入れており、利用者にとってはアクセスの選択肢が増えて便利になると思われませんが、そんなに空港アクセスが必要なのか。既存のアクセス事業者と競合するので、収支的には厳しい路線になるのではないかなど、色々な意見がありました。

続いて足立区に提案する資料について、これまで調査した路線の写真を参考にルート変更のイメージ図、「協創力で活力にあふれ進化し続けるひと・まち足立～まちとまちをつなぐ～」の概要版、「江戸川区都市計画マスタープラン2019」概要版、水害(洪水・高潮)ハザードマップについてそれぞれ、議論しました。

最後に、JTTRI(一般財団法人運輸総合研究所)の研究報告会資料の「観光資源としての鉄道の存在意義～観光資源化へ向けた取り組みと効果～」の紹介があり、自由討議を行い終了しました。

●令和5年度第11回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」(Web併用)開催

日 時：令和6年2月28日(水)15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、航空貨物会社と意見交換を行った結果報告を行いました。航空貨物会社とは、①羽田空港から成田空港間の航空貨物の動き、②那覇空港の現状、について議論しました。羽田空港と成田空港間の航空貨物は、トラックで羽田空港と成田空港の専用貨物ターミナルビルに搬送しており、そこへフォワーダーが取りに行き、輸入通関を行って、フォワーダーが国内輸送を行っている。このトラックの運行本数はかなりあり、運行ダイヤがある。国際貨物は、成田空港のみ貨物機の発着があり、羽田空港は、旅客機の下部を利用して搬送している等、質疑応答を行いました。

那覇空港の場合は成田と同様に貨物ターミナルにフォワーダーが取りにくいが、航空貨物会社は関与しない。したがって、県内貨物は航空貨物会社ではなく、フォワーダーと名護までの鉄道を運営する会社と協議することになるとのことでしたので、今後は、フォワーダーとも意見交換をすることを考えなくてはならないことを確認しました。

続いて、国土交通省の報道資料「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」、地域公共交通再構築調査事業、日経新聞の記事、「宇都宮LRTの増備車両の価格が7割高の衝撃」の紹介があり、意見交換を行って終了しました。

●令和5年第2回（第24回）度地下鉄における運転方式の課題と対応策に関する調査検討委員会（地下鉄のドライバレス運転に関する調査検討）（Web併用）開催

日時：令和6年3月6日（水）14時00分～

場所：協会9階会議室

内容：当日は、まず令和5年度の活動において、これまで審議を重ねて来た「地下鉄におけるGOA3自動運転のあり方～“鉄道における自動運転技術検討会とりまとめ”を受けて～」の最終報告書案が、一部文言等の修正がありました。その際、令和6年度の活動に対しては、①令和5年度報告書の充実化を進め、主に異常時の運転対応の具体的な深度化検討、②前方監視に係るセンサ技術に関しては、「地下鉄の自動運転のあり方」の中で議論すべきである。③意義・必要性に関しては、自動運転に対する運営事業者のメリットだけではなく、旅客のメリットもあるはずで、それを旅客に提示するためPRの仕方も纏めておきたい。④安全/安心の醸成に関しては、GOA3からGOA4に向けて、旅客が安全で安心して利用できる様にするための車内環境等の手法検討、⑤避難誘導の見直しに関しては、GOA3はATOワンマンと同じ対応となるので、GOA4の時にどう対応するかを議論する必要がある。⑥異常事象の場合分けをして整理すれば良いが、協会としては、七隈線を対象に具体例を挙げながら議論してまとめていきたい。「無人の場合にはこうする」といった視点で、「避難のさせ方」を整理しないといけない、などといった内容の意見がありました。

また、令和6年度の推進計画については、前記の委員からの意見を踏まえて事務局で整理取りまとめ、令和5年度の残件と「安全/安心の醸成」の深度化等を令和6年度第1回委員会で確認して進めて行くことを確認して終了しました。

●令和5年度「地下鉄施設の保守・維持等に関する研究会」第20回土木部会（Web併用）を開催

日時：令和6年3月14日（木）14時00分～

場所：エッサム神田ホール2号館602号室

内容：当日は、東京地下鉄（株）など鉄道事業者13社局25名に、（公財）鉄道総合技術研究所（以下、「鉄道総研」という。）及び中央復建コンサルタンツ（株）（以下、「中央復建」という。）を加えた30名のうち、25名がリアル会議に参加しました。

今回は、これまでの研究課題である「鉄道トンネルの維持管理」に加え、近年多発する自然災害、特に地震等の発生を踏まえ「耐震補強対策」についても研究しました。

第一部の「鉄道トンネルの維持管理」では、鉄道総研の牛田様から3月4日に開催された「第4回鉄道トンネルの維持管理に関する検討会」の議題である「鉄道トンネル維持管理の手引き」（1次案）についてご講演をいただきました。

続いて、「予防保全における各社局が抱える課題」や「検査時の記録方法、検査報告書、変状展開図等の記録方法」について研究しました。

第2部の「耐震補強対策」では、1995年に発生した「兵庫県南部地震」以降の近年多発する地震を踏まえ、各社局のトンネル中柱の耐震性能照査や耐震補強対策における具体的な補強方法等について研究しました。

その後、中央復建 室谷様から耐震設計の変遷と被害事例や開削トンネル、シールドトンネル及び山岳トンネルの3工法における変形について試算した事例についてご講演をいただきました。

今回の研究会でも終始活発な議論が行われ、関心の高さが伺えました。

●令和5年度第12回「次世代リニアメトロ開発検討委員会」（Web併用）開催

日時：令和6年3月18日（月）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：当日は、令和5年度の報告書の最終構成案について確認し、了承をいただきました。

続いて、JAPIC（(一社)日本プロジェクト産業協議会）の基調講演「駅とまちの魅力づくり」（政策研究大学院大学客員教授森地茂）、「駅町空間に対する取り組み方～駅とまちの幸せな関係～」（民間都市開発推進機構常務理事 渡邊浩司）、「大都市の都心辺縁部における駅町空間再構築」（JAPIC国土・未来プロジェクト研究会提言）、「海外における都市空間リノベーションの最新事例」（三菱地所設計大草哲也）の紹介があり、それぞれを課題として自由討議を行って終了しました。

●第116回リニアメトロ推進本部幹事会開催

日時：令和6年3月25日（月）16時00分～

場所：協会9階会議室

内容：当日は令和5年度事業報告（案）、収支内訳（案）、及び令和6年度事業計画（案）、収支予算（案）を説明報告し、審議いただきました。

令和5年度の事業報告では、第29回リニア地下鉄軌道・車両境界領域技術検討委員会を東京都交通局で開催できたこと、国土交通省の「鉄道における自動運転技術検討会とりまとめ」を受けて、地下鉄における運転方式の課題と対応策に関する調査検討委員会（地下鉄のドライバレス運転に関する調査検討）において「地下鉄におけるGOA3自動運転のあり方～“鉄道における自動運転技術検討会とりまとめ”を受けて～」をとりまとめたこと等の他、①東京地下鉄(株)、②東京都交通局、③エイトライナー・メトロセブン協議会、④経済産業省、⑤大阪市高速電気軌道(株)、⑥神戸市交通局から受託事業があり、収支内訳としては黒字となって、昨年度の赤字分を埋めることができたことを報告しました。

令和6年度の事業計画では、「レール削正範囲拡大検討」をリンク式操舵台車に拡大し、国土交通省の鉄道技術開発支援、および東京都、仙台市からの支援を計画していること。引き続き、経済産業省からの受託事業については、FSまで進めるかどうかは、ドミニカ共和国の大統領選が予定されており、経済産業省から結果待ちである

ことも説明しました。

令和6年度予算については、神戸市の受託事業が2年契約で金額が確定していることから、契約金額を計上したことを説明し、了承をいただきました。

最後に、了承されました内容については、5月に開催する運営委員会に諮る予定にしていますので、運営委員の方にお伝えいただきたいことを要請して終了いたしました。

●令和5年度第12回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」(Web併用)開催

日時：令和6年3月27日（水）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：当日は、環境省の脱炭素モビリティ事業室が発足したことから、担当官と脱炭素をメインとした鉄道物流についての意見交換をすべく、環境省に伺い、協会が進めてきた地下鉄物流システムの検討状況、現在検討している沖縄県鉄道計画における貨物輸送の導入や羽田空港と成田空港間の鉄道を利用した貨物輸送についての説明を行いました。改めて、脱炭素モビリティ事業室の業務概要や物流と絡めた議論等をおこなうため、協会の次回の物流委員会にご出席いただけることを報告しました。

続いて、第3次沖縄県環境基本計画について説明がありました。基本計画では、沖縄県での自動車の保有台数が増加し続けており、運輸部門の二酸化炭素排出量が多くなっている要因として挙げられていることや日経新聞の「北陸新幹線延伸“乗り鉄”見どころは気になる敦賀の先」記事の紹介が有りました。北陸新幹線の金沢～敦賀間が3月16日開業し、残る敦賀～新大阪間は未解決の課題が多く、特に京都駅と新大阪駅の間をどのように通過するかは関係者にとっては悩ましい所となっている。また、JRから切り離された並行在来線においても経営状況に懸念があり、福井県は国からの財政支援措置を求めているというものです。

続いて、効率配送ルートを導き出す高速処理「イジングマシン」をNEC、富士通が開発し、「物流2024年問題」に対応する

ことと、名古屋鉄道が名鉄名古屋駅から新千歳空港駅までANA、JALとPoC（オフエアポートチェックイン）の実証実験についての紹介がありましたが、南海電気鉄道を含め、協会が以前から鉄道事業者に提案していた手ぶら観光がやっと浸透してきましたので、これを議題として自由討議を行って終了しました。

●令和6年度「広報調査検討委員会」を開催（書面開催）

日 時：令和6年4月3日（水）

内 容： 当協会の広報活動に関する諸活動、地下鉄等の普及発展、利用促進、マナーポスター、マナーリーフの制作・啓発について調査検討を行うため、13事業者により広報活動に関する諸方策について検討・協議するとともに、「マナーポスター」及び「マナーリーフ」の募集要項等について協議決定しました。

●令和6年度第1回「次世代リニアメトロ開発検討委員会」開催

日 時：令和6年4月18日（木）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、令和5年度の報告書最終案について審議を行い、最終的に報告書として承認されました。また、令和6年度の活動計画については、令和5年度の活動を引き続き継続していくことが提案され、承認されました。特に、区部環状公共交通については、更なる受託の有無に係わらず、各区の幹部と意見交換を行うことや足立区の幹部との意見交換を最優先で行うことを確認しました。そのため、足立区への提案である「協創力でつくる 活力にあふれ進化し続けるひと・まち・足立」の概要版を早急に完成させることも確認しました。

そのほか、葛飾区の「新金線」旅客化検討（葛飾区公共交通網整備方針2019年5月）の紹介、那覇市の「LRT 整備計画素案について」（整備計画素案は関係機関との協議を行うために那覇市の考え方を取りまとめたものであり、決定したものではない）の紹介があり、それぞれ、課題として自由

討議を行いました。

最後に、追加資料として東京都議会の区部環状公共交通についての陳情審議（都市整備委員会の速記録第九号）の議事録の紹介があり、その答弁内容について議論しました。答弁は今まで協会が受託した内容や連絡会で検討している具体的な事柄が全く反映されていませんので、今後は、都議会議員に対しても、意見交換する等ブリーフィングを行う必要があるのではないかといった意見があり、幹事区と相談して進めていくことを確認して終了しました。

●令和5年度決算・監事監査の実施

日 時：令和6年4月19日（金）11時00分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 令和5年度における当協会に係る「事業報告」、「決算（計算書類）」及び「公益目的支出計画実施報告書」について監事による監査が行われ、了承されました。

●令和6年度第1回運営評議員会の開催

日 時：令和6年4月24日（水）14時00分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 今回の運営評議員会は、5月9日（木）に開催される理事会に先立って、理事会に附議する案件等について審議いただくものであり、①令和5年度事業報告（案）、②令和5年度計算書類（案）、③令和5年度公益目的支出計画実施報告書（案）、④補欠の役員の選任（案）、⑤代表理事の職務執行状況の報告（案）の5件について審議のうえ、上程することについて了承いただきました。

●令和6年度第1回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」開催

日 時：令和6年4月24日（水）16時00分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、環境省水・大気環境局脱炭素モビリティ事業室長、室長補佐をお迎えして、意見交換を行いました。まず、本部長より、物流委員会のこれまでの検討内容について、大まかに説明した後、室長より脱炭素モビリティ事業室の主な業務の説明があり

ました。

続いて、手ぶら観光、自動車の電動化、モーダルシフト、沖縄の鉄軌道計画に物流システムを導入する等について、質疑応答形式の意見交換を行いました。特に、手ぶら観光に興味を示され、室長補佐からは、自動車と比較した際の鉄道の優位性として定時性が挙げられる。空港からホテルまで手ぶらで観光でき、ホテルに向かう際に、受け取ればよいというシステムが画期的だと感じている等の考え方が示されました。また、最後に室長より、地下鉄協会と意見交換できる新しいツールが出来たので、今後も続けたいとのお言葉をいただき、意見交換を終了しました。

●令和7年度地下鉄関係予算概算要求に関する国・地下鉄事業者の情報交換会議を開催

日時：令和6年4月25日（木）14時00分～
場所：協会5階第1会議室
内容： 標記会議を開催し、9地下鉄事業者17名が参加しました。

この会議には、国土交通省鉄道局都市鉄道政策課及び総務省自治財政局公営企業経営室の担当官にもご出席いただき、令和7年度予算編成に向け、各地下鉄事業者が抱える課題及び財政問題について国への要望事項等を伝え、国から現状説明とともに意見交換が行われました。

●令和6年度「広報の啓発・制作部会」を開催

日時：令和6年5月9日（木）10時00分～
場所：協会5階第1会議室
内容： 地下鉄等の普及発展、利用促進を図るため、マナーの啓発に資する「マナーポスター」「マナーリーフ」の令和6年度のデザイン案を審議・決定するため、5事業者（5名）の参加の下、応募があった企業からのプレゼン実施により検討・協議し決定しました。

今年度の「マナーポスター」「マナーリーフレット」については、6月上旬に制作し、記者発表の後、6月中旬に関係事業者等に配付する予定であります。

●令和6年度第1回理事会を開催（Web併用）

日時：令和6年5月9日（木）14時00分～
場所：協会5階会議室
内容： 今回の理事会は、Web併用により15人の理事と監事2人が出席し、会長（福岡市長：高島宗一郎氏）の招集により、議案等の審議が行われました。
議案は、①令和5度事業報告書（案）、②令和5度計算書類（案）、③令和5年度公益目的支出計画実施報告書（案）、④役員を選任（案）について審議・決議いただきました。また、代表理事の職務執行状況の報告が行われました。

●全国地下鉄輸送人員速報の公表

○2月27日に、令和5年12月・速報値
○3月25日に、令和6年1月・速報値
○4月30日に、令和6年2月・速報値
を、それぞれ国土交通記者会などに配付し、公表しました。

人事だより

【総務省の人事異動（抜粋）】

【令和6年4月1日付】

新	旧	氏名
命 自治財政局公営企業課長事務取扱	大臣官房審議官（公営企業担当）併任 自治行政局公務員部付	中井幹晴
出向【内閣官房内閣審議官（内閣総務官室）命 内閣 官房皇室典範改正準備室副室長へ】	自治財政局公営企業課長	末永洋之
自治財政局公営企業課公営企業経営室長	地方職員共済組合総務部長	内村義和
自治財政局公営企業課主幹	自治財政局財務調査課主幹	今道綾子

【国土交通省の人事異動（抜粋）】

【令和6年4月1日付】

新	旧	氏名
四国運輸局長	大臣官房技術審議官（海事局担当）	河野順
大臣官房参事官（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備 支援機構監督・地域調整担当）	鉄道局総務課企画室長	宇佐美智康
鉄道局総務課企画室長	東北運輸局交通政策部長	鈴木邦夫
鉄道局付・即日辞職	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長	村田義明
辞職（3月31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長）	鉄道局安全監理官	黒川和浩
鉄道局安全監理官	一般財団法人運輸総合研究所主任研究員	竹島晃
鉄道局付・即日辞職	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担当部長	原澤正則
辞職	鉄道局施設課鉄道防災対策室長	塩谷仁
鉄道局施設課鉄道防災対策室長	四国運輸局鉄道部長	森一臣
鉄道局総務課経理第一係長	鉄道局都市鉄道政策課監理第一係長	松山裕幸
鉄道局都市鉄道政策課監理第一係長	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課主任	阪間真理

【各会員事業者の人事異動（抜粋）】

【令和6年4月1日付】

新	旧	氏名
【東京地下鉄株式会社】		
取締役執行役員人事部長	取締役執行役員人事部長	堂免敬一
経営企画本部デジタルイノベーション推進部長	経営企画本部デジタルイノベーション推進部次長	酒井省二
都市・生活創造本部 流通・広告事業部長	都市・生活創造本部 流通・広告事業部次長	南雲俊通
人事部長	総務部 法務・コンプライアンス推進室長	戸田博史
【大阪市高速電気軌道株式会社】		
執行役員（総合経営戦略、社長室担当）総合経営戦略本 部副本部長 総合経営戦略本部社長室長	総合経営戦略本部社長室長 aa	林貴子
執行役員（都市型 MaaS 推進、生活支援サービス事業担当） 都市型 MaaS 推進本部副本部長 都市型 MaaS 推進本部推進統括部長	執行役員（都市型 MaaS 推進担当） 都市型 MaaS 推進本部副本部長 都市型 MaaS 推進本部推進統括部長 都市型 MaaS 推進本部推進統括部 MaaS 戦略推進課長	上新原公治
執行役員（交通事業本部のうち先端技術担当） 交通事業本部先端技術センター長	交通事業本部工務部長	福田利男
執行役員（交通事業本部のうちデジタルソリューション 担当）	執行役員（ICT、デジタルソリューション担当） デジタルソリューション部長	山崎康二
執行役員（交通事業本部のうち新規事業推進担当）	執行役員（交通事業本部のうち次世代モビリティ担当）	豆谷美津二
執行役員（交通事業本部のうち次世代モビリティ推進担当） 交通事業本部次世代モビリティ推進部長	交通事業本部車両部長	八木義晴
執行役員（交通事業本部のうち鉄道担当） 交通事業本部副本部長	執行役員（交通事業本部のうち鉄道担当） 交通事業本部副本部長 交通事業本部交通計画部長	江口清司

執行役員（デジタル推進担当）	執行役員（監査、内部統制担当）	片岡孝之
執行役員（人事、社員 Well-being 推進担当）	執行役員（人事、社員 Well-being 推進担当） 人事部長	植村満
都市型 MaaS 推進本部業務推進部長 都市型 MaaS 推進本部業務推進部業務推進課長	都市型 MaaS 推進本部業務推進部長	松本英子
交通事業本部事業戦略部長	交通事業本部次世代モビリティ部次世代モビリティ企画課長 交通事業本部次世代モビリティ部次世代モビリティ推進課長	伊藤圭介
交通事業本部事業戦略部付（部長級） 株式会社大阪港トランスポートシステム出向	交通事業本部事業推進部付（部長級） 株式会社大阪港トランスポートシステム出向	椎名辰之
交通事業本部交通ネットワーク部長 交通事業本部交通ネットワーク部交通ネットワーク課長	交通事業本部交通計画部交通企画課長 交通事業本部交通計画部万博推進課長	中井亮太郎
交通事業本部安全統括部長	交通事業本部安全推進部長	鍋島寛之
交通事業本部デジタルソリューション部長	デジタルソリューション部 MaaS システム開発課長	荻野純範
交通事業本部駅・沿線事業推進部長	執行役員（社会サービス連携担当）	吉田暢之
交通事業本部（部長級） 交通事業本部駅・沿線事業推進部サービス連携課長	交通事業本部次世代モビリティ部長	増田宗久
交通事業本部（部長級） 交通事業本部次世代モビリティ推進部モビリティ創出課長	交通事業本部社会サービス連携推進部部長（モビリティ連携担当）	葛西邦仁
交通事業本部モビリティ技術開発部長	交通事業本部次世代モビリティ部部長（自動運転企画担当）	柿本恭志
交通事業本部オンデマンド事業部長 交通事業本部オンデマンド事業部オンデマンドバス運行管理課長	交通事業本部次世代モビリティ部部長（オンデマンドバス運行拡大担当）	本多賢丈
交通事業本部（部長級） 交通事業本部オンデマンド事業部オンデマンドバス営業課長	交通事業本部交通計画部部長（ポイント施策推進担当）	福井順子
交通事業本部電気部長	交通事業本部交通計画部バリアフリー企画課長	市場昭広
交通事業本部車両部長 交通事業本部先端技術センター技術戦略推進課長	交通事業本部技術戦略部技術戦略推進課長	宮脇広知
交通事業本部工務部長	交通事業本部交通計画部交通計画課長	部直樹
生活支援サービス事業本部生活支援サービス事業推進部長	執行役員（都市開発事業担当） 都市開発事業本部副本部長	白石章
都市開発事業本部事業経理部長 都市開発事業本部事業経理部事業経理課長	都市開発事業本部事業経理部事業経理課長 都市開発事業本部駅関連・沿線開発部事業推進第3課長	竹内将志
デジタル推進部長	ICT 戦略部 DX 推進担当課長	川井修平
調達部長 調達部調達企画課長	調達部調達企画課長	田村裕史
総務部長 総務部部長（経営リスク管理担当）	総務部長 法務部部長（法務・経営リスク管理担当） 法務部経営リスク管理課長	一柳奈々
人事部付（部長級） 大阪シティバス株式会社出向	執行役員（交通事業本部のうち自動車交通担当） 交通事業本部副本部長	川上和彦
人事部付（部長級） 株式会社大阪メトロサービス出向	交通事業本部事業推進部長	澤田昌久
人事部付（部長級） 株式会社大阪メトロサービス出向	ICT 戦略部長	政野秀一郎
人事部付（部長級） 株式会社大阪メトロサービス出向	人事部付（部長級） 株式会社大阪メトロアドエラ出向	尾谷仁
人事部付（部長級） 株式会社スルッと KANSAI 出向	交通事業本部電気部長	北野公一
人事部長 採用推進部長 人事部人事課長 採用推進部採用推進課長	採用推進部長 人事部人事課長 採用推進部採用推進課長	田中久美子
社員 Well-being 推進部長 社員 Well-being 推進部ハラスメント対策部長	社員 Well-being 推進部ハラスメント対策部長	薄波篤司
監査役室長	調達部長	関戸和弘
交通事業本部交通ネットワーク部部長（営業企画担当）	交通事業本部交通計画部部長（営業企画担当）	桑原耕一
交通事業本部次世代モビリティ推進部部長（モビリティ事業担当）	交通事業本部次世代モビリティ部部長（オンデマンドバス担当）	古寺博之
都市開発事業本部駅関連・沿線開発部部長（駅関連・沿線開発担当）	都市開発事業本部駅関連・沿線開発部部長（事業推進担当）	中塚重雄
総務部個人情報等管理室長	法務部個人情報等管理室長	佐藤充宏
調達部部長（特命推進担当）	監査役室長	宮本猛
グループ監査部部長（特命推進担当）	都市開発事業本部事業経理部長	長谷川宏文

【東京都交通局】		
交通局総務部長	政策企画局局務担当部長<(公財)東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会派遣(事務局長)>	横山正彦
交通局企画担当部長	交通局企画担当部長(DX推進担当部長兼務)	渡貫貴浩
交通局経営改革推進担当部長(DX推進担当部長兼務)	中央卸売市場渉外調整担当部長(DX推進担当部長兼務)	若井太郎
交通局安全管理担当部長	総務局都政情報担当部長	内山裕道
交通局調整担当部長<研修所長事務取扱>	交通局担当部長<研修所長事務取扱>	木元隆平
交通局職員部長	交通局自動車部長	櫻庭裕志
交通局資産運用部長	交通局鉄軌道事業戦略担当部長	築田直樹
交通局鉄軌道事業戦略担当部長	交通局担当部長<東京交通サービス(株)派遣(総務本部長(総務部長))>	稲垣宏昌
交通局自動車部長	交通局バス事業経営改善担当部長	佐藤和哉
交通局バス事業経営改善担当部長	総務局小笠原漁業・農業協同組合指導担当部長	和田明
交通局技術管理担当部長	建設局道路計画担当部長	周郷友義
交通局担当部長<電車部運転課長事務取扱>	交通局電車部運転課長(統括課長)	但木謙次
交通局担当部長<荒川電車営業所長事務取扱>	交通局安全管理担当部長	太田純也
交通局担当部長<総合指令所長事務取扱>	交通局担当部長<馬込車両検修場長事務取扱>	保泉正雄
交通局担当部長<北自動車営業所長事務取扱>	交通局担当部長<千住自動車営業所長事務取扱>	塩野徹
交通局担当部長<馬込車両検修場長事務取扱>	交通局車両電気部電力課長(統括課長)	乙訓諭
交通局担当部長<(一財)東京都営交通協会派遣(専務理事)>	北都税務所長	川嶋智尚
交通局担当部長<東京交通サービス(株)派遣(総務本部長(総務部長))>	交通局総務部安全対策推進課長(統括課長)	堀克典
交通局担当部長<東京交通サービス(株)派遣(総務本部安全・技術管理部長)>	交通局総務部担当課長(統括課長)<東京交通サービス(株)派遣(総務本部安全・技術管理部長)>	佐山昭夫
交通局担当部長<東京交通サービス(株)派遣(工務本部土木部部長)>	土木技術支援・人材育成センター所長	安田智
総務局理事(人権担当)	交通局総務部長	豊田義博
生活文化スポーツ局スポーツ施設担当部長	交通局技術管理担当部長	飯沼健一
港湾局担当部長<(株)ゆりかもめ派遣(運輸部長)>	交通局担当部長<総合指令所長事務取扱>	竹下克
【名古屋市交通局】		
交通局技術本部長	交通局技術本部施設部長	福井伸彦
交通局営業本部担当部長(経営改善担当)	環境局総務課長	伊藤俊介
名古屋市住宅都市局付担当部長(名古屋市住宅供給公社派遣)[総務部長]	交通局営業本部総務部総務課長	森下亮太
科学館副館長	交通局営業本部総務部広報広聴課長	大畑文彦
交通局技術本部担当部長(リニア関連工事等調整担当)	交通局営業本部自動車部自動車施設課長	福田弘文
交通局営業本部営業統括部長	交通局営業本部参事(経営改善担当)	浅倉秀一
交通局技術本部車両電気部長	交通局営業本部営業統括部長	林聡
交通局技術本部施設部長	交通局技術本部車両電気部長	関山恭弘
【札幌市交通局】		
交通事業管理者	豊平区長	芝井静男
交通局事業管理部長	豊平区市民部長	白石一弘
交通局高速電車部長	交通局高速電車部業務課長	山田耕司
【横浜市交通局】		
総務部長 (国際局GN推進部担当部長兼務) (大都市制度推進担当兼務)	財政局副局長(財政局総務部長兼務)	原口紳一
経営管理部長	経営管理部経営管理課長	小林哲也
安全統括管理者(安全管理部長兼務)(安全管理部安全教育センター長兼務)	安全統括管理者(安全管理部長兼務)	小島健治
高速鉄道本部長	高速鉄道本部企画担当部長	福島一浩
自動車本部長 (上瀬谷整備・GREEN×EXPO推進担当兼務)	高速鉄道本部長	亀本武伸
工務部長	工務部技術連携担当部長	高木一行

市長部局出向	副局長（総務部長兼務） （国際局国際協力部担当部長兼務）	吉川 雅和
市長部局出向	自動車本部長	本田 聡
市長部局出向	工務部施設課長	上杉 知
契約部長 （財政局兼務）	財政局総務部総務課長	大塚 和彦
【神戸市交通局】		
副局長	建設局副局長	森川 誠也
企画調整局局長（指定都市市長会事務局長）	副局長	習田 嘉章
文化スポーツ局部長（神戸市民文化振興財団常務理事）	経営企画課課長（業務改革担当）	藤原 宏行
【京都市交通局】		
次長 （監察監兼職）	企画総務部長	大塚 健志
企画総務部長 （統括監察員兼職）	保健福祉局健康長寿のまち・京都推進室担当部長	米津 好美
【福岡市交通局】		
市長事務部局 [東区地域整備部長]	施設部長	室屋 勝朗
市長事務部局 [道路管理センター九州地区支部長]	総務部経営企画課長	谷口 善洋
運転車両部長	運転車両部姪浜車両工場長	彌永 高則
施設部長	施設部施設課長	濱田 靖之
【仙台市交通局】		
次長	総務部長	平嶋 教義
次長（自動車担当）	次長	氏家 宏

【（一社）日本地下鉄協会の人事異動】

新	旧	氏名
【平成6年3月31日付】		
退職	工務部長	佐々木 雅多加
【平成6年4月1日付】		
工務部長（兼）リニアメトロ推進本部部長		和嶋 武典

役員名簿

(令和6年5月24日現在)

会 長	高 島 宗一郎	(福岡市長)
副 会 長	山 村 明 義	(東京地下鉄(株)代表取締役社長)
〃	久 我 英 男	(東京都交通局長)
〃	河 井 英 明	(大阪市高速電気軌道(株)代表取締役社長)
〃	都 筑 豊	(東武鉄道(株)代表取締役社長)
専務理事	小 橋 雅 明	
理 事	折 戸 秀 郷	(名古屋市交通局長)
〃	中 田 雅 幸	(前札幌市交通事業管理者)
〃	三 村 庄 一	(横浜市交通事業管理者)
〃	北 村 信 幸	(京都市公営企業管理者)
〃	城 南 雅 一	(神戸市交通事業管理者)
〃	小野田 勝 則	(福岡市交通事業管理者)
〃	吉 野 博 明	(仙台市交通事業管理者)
〃	鈴 木 均	(東日本旅客鉄道(株)常務取締役)
〃	立 山 昭 憲	(小田急電鉄(株)取締役 専務執行役員)
〃	上 村 正 美	(阪急電鉄(株)専務取締役)
〃	荒 井 清 文	(東葉高速鉄道(株)常務取締役)
〃	森 地 茂	(政策研究大学院大学 名誉教授 客員教授)
〃	岸 井 隆 幸	(一般財団法人 計量計画研究所 代表理事)
〃	細 見 邦 雄	(一般社団法人 公営交通事業協会 理事)
〃	奥 村 俊 晃	(一般社団法人 日本民営鉄道協会 常務理事)
監 事	池 田 司 郎	(埼玉高速鉄道(株)取締役 鉄道統括部長)
〃	郭 記 洙	(税理士 郭税理士事務所)

SUBWAY(日本地下鉄協会報第241号)

公式ウェブサイト <http://www.jametro.or.jp>

令和6年5月24日発行

令和6年5月1日現在

発行兼
編集人 小橋 雅明

編集協力 「SUBWAY」編集委員会

印刷 株式会社丸井工文社

発行所 一般社団法人 日本地下鉄協会

〒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

電話 03-5577-5182(代)

FAX 03-5577-5187

「SUBWAY」編集委員				
--------------	--	--	--	--

鈴木 政臣	国土交通省鉄道局	岩下 政臣	東京都交通局	
遠山 純司	国土交通省都市局	岡部 聡	近畿日本鉄道(株)広報部秘書部	
鈴木 禎明	総務省自治財政局	川村 廣栄	(一社)日本地下鉄協会	
長谷健太郎	東京地下鉄(株)広報部	和嶋 武典	(一社)日本地下鉄協会	

地下鉄博物館特別展

丸ノ内線開通

70

開催期間▶
2024年6月4日(火)~9月1日(日)

周年展



02系

2000系

車両編

300形

地下鉄博物館

東京メトロ東西線葛西駅下車 葛西駅高架下 ※快速電車が止まりません

メトロ文化財団

開館時間：10:00~17:00 (最終入館16:30まで)
入館料：大人220円・こども100円 (満4歳以上中学生まで)
休館日：毎週月曜日(祝日・振替休日の場合はその翌日)・年末年始(12月30日~1月3日)
電話：03-3878-5011

詳しくはWebで検索⇒

*携帯電話はフリーダイヤルをご利用ください

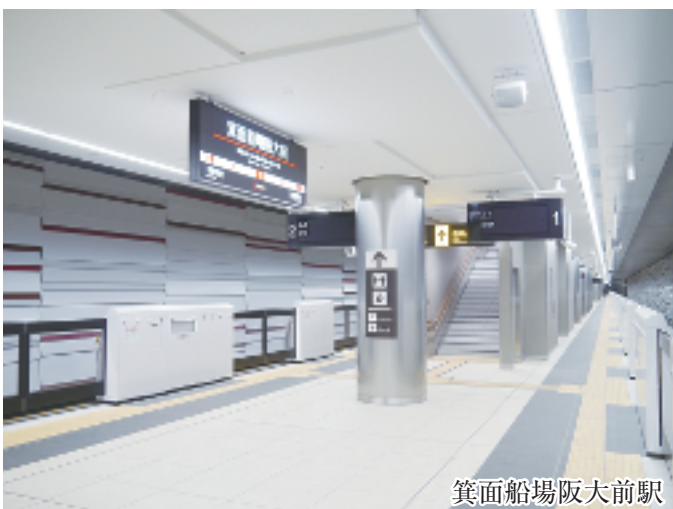




箕面萱野駅



箕面萱野駅



箕面船場阪大前駅



箕面船場阪大前駅