



GREEN×EXPO 2027は

# 横浜

で。



公式マスコットキャラクター  
トゥンクトゥンク

地球と。咲きに行こう。 The Blooming Field of Planetary Citizens.

## GREEN×EXPO 2027

YOKOHAMA JAPAN

2027年国際園芸博覧会  
横浜・上瀬谷 2027.3.19—9.26

International Horticultural Expo 2027, Yokohama, Japan

City of Yokohama, Kanagawa Prefecture Mar.19-Sep.26 2027

EXPO 2027

EXPO 2027

GREEN×EXPO協会  
(公益財団法人2027年国際園芸博覧会)



詳細は公式WEBサイトへ

©Expo 2027

# SUBWAY 2026.5 目 次

巻頭随想	当社グループの持続的な成長に向けた取り組みについて……………03 京成電鉄株式会社 代表取締役社長 ● 天野 貴夫
解 説	I 令和8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 ● 久保田 祐美 II 令和8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 ● 塚原 沙也加
研修会における国の資料	鉄軌道のバリアフリー化—新たなバリアフリー整備目標等—……………15 鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室
講 演 録	都市鉄道の展望について……………18 国土交通省鉄道局 審議官 ● 田島 聖一
特 集	「震災対策・浸水対策への取り組みについて」～地下鉄の地震、浸水への日頃からの備えによる安全確保～（その5）
	I 札幌市交通局の自然災害対策～地震と水害への備え～……………25 札幌市交通局 安全推進担当課長 ● 小原 丈幸 安全推進係長 ● 関井 一夫 II 福岡市交通局における自然災害対策 ～ソフト・ハード両面からの対策～……………29 福岡市交通局 安全推進部 安全推進課長 ● 彌永 高則 安全推進係長 ● 小峯 浩明
沿線散策	暮らしやすい沿線、そして訪れたい沿線へ……………33 北大阪急行電鉄株式会社 鉄道事業部鉄道統括課長 ● 田中 裕介
海外レポート	世界あちこち探訪記 ……………37 第109回 マドリードからパリへの国際夜行列車 ● 秋山 芳弘

コーヒータイム

広報誌「メトロニュース」にみる時代の変遷……………41  
第1回 ―創刊当初の目的と背景―  
東亜建設工業株式会社 土木部門 技術部長● 久多羅木 吉治

---

賛助会員紹介

株式会社 熊谷組……………45  
土木事業本部 営業統括部 鉄道営業部● 横田 正視  
鉄建建設株式会社……………47  
経営企画本部 広報部● 大友 康平

---

会員だより

エスカレーター滞留停止システムの導入について……………49  
東日本旅客鉄道株式会社  
東京メトロ全駅で遠隔案内端末を2028年3月末までに導入  
～Buddycomコールを活用し、すべてのお客様がより安心して  
ご利用いただける駅を目指して～……………51  
東京地下鉄株式会社  
KDDI 株式会社  
株式会社サイエンスアーツ

業務報告 ●(一社)日本地下鉄協会 ……………55  
人事だより ●(一社)日本地下鉄協会 ……………59

---

## 巻頭随想

# 当社グループの持続的な成長 に向けた取り組みについて

京成電鉄株式会社  
代表取締役社長

天野 貴夫



### 1. はじめに

当社は、1909年6月（明治42年）に「京成電気軌道株式会社」として創立され、3年後の1912年に、押上－市川（現江戸川）駅間・曲金（現京成高砂）－柴又駅間、11.5kmの路線で運行をスタートし、1933年には上野－成田駅間が開通しました。1960年には、我が国初となる都営地下鉄1号線（現都営浅草線）との相互直通運転を開始、全線を標準軌に改軌し直通運転を実現しました（現在では京急、北総、芝山鉄道とも直通）。1991年成田空港ターミナル直下への乗り入れ、2010年成田スカイアクセス線開業、そして2025年の新京成電鉄との合併による松戸線開業などを経て、現在では8路線178.8kmの路線を有するまでになりました。空港アクセスに関しては、京成スカイライナーが在来線最速となる最高時速160kmで運行し、都心－成田空港間を最速36分で結ぶなど成田空港へのアクセスとして重要な役割を担っています。当社グループは鉄道をはじめバス、タクシーを含む運輸業を中心に、「第2の柱」と位置付ける不動産業のほか、流通業、レジャー・サービス業、建設業など東京都・千葉県および茨城県を中心に多角的な事業を展開しております。

本稿では、持続的な成長に向けた取り組みをご紹介します。

### 2. 新京成電鉄合併と松戸線の開業

2025年4月1日、新京成電鉄株式会社と合併し、新たに松戸線（京成津田沼－松戸駅間）26.5kmとして開業いたしました。

新京成電鉄は、1946年10月（昭和21年）に設立され、以降独立した運営を行ってきました。京成グループの一員として、千葉県北西部を中心に運輸業および不動産業を展開してまいりましたが、今後の経営環境を踏まえ、両社の中長期的な成長と企業価値向上を目指し合併いたしました。

このほか、グループのバス、タクシー事業等の再編を行いました。今後再編効果を最大限発揮し持続可能な形で沿線地域のさらなる活性化と価値向上に貢献してまいります。

### 3. 中期経営計画「D2プラン」

当社グループでは、長期経営計画「Dプラン（2022～2030年度）」を策定し、2030年におけるグループビジョン「京成グループの事業エリアのみならず、日本の玄関口、成田空港の機能強化への寄与を通じ、サステナブルな社会の実現に貢献する。」を掲げております。その第2段階にあたる中期経営計画「D2プラン（2025～2027年度）」を2025年5月に発表いたしました。

D2プランでは、中期経営目標を「新たなグループ経営推進体制のもと、中長期的な成長戦略として空港アクセス強化を推進するとともに、外部環境変化への耐性強化を目指す。」としております。

「第2の開港」と位置づけられる成田空港の機能強化により増加が見込まれる需要を見据え、中長期にわたるアクセス強化の投資を関係者と連携の上、適時適切に行い、輸送力、サービスの強化に取り組みます。また、「外部環境変化への耐性強化」については、「第2の柱」として掲げている不動産業をはじめ、各セグメントの強化により、将来的な事業ポートフォリオの最適化を目指しています。

## 4. 空港アクセス強化の推進

日本の玄関口である成田空港では将来的にB滑走路の延伸やC滑走路の新設などにより、年間の発着枠が現在の34万回から50万回に増加し<sup>i</sup>、旅客数についても年間4,000万人から7,500万人まで増加する見込みです<sup>ii</sup>。当社グループは増加するインバウンド需要に対応し我が国のプレゼンス向上と経済成長、地域の発展に貢献してまいりたいと考えています。

### ① 新型有料特急の導入

輸送力の増強や更なる利便性向上を目的として、2028年度に押上－成田空港駅間を運行する新型有料特急を導入する計画です。

現在、当社が提供する空港アクセス手段としては、①京成上野－成田空港駅間を運行する有料特急「スカイライナー」②主に押上・都営浅草線・京急線方面－成田空港駅間を運行する特急料金不要の「アクセス特急（いずれも成田スカイアクセス線（北総線）経由）」③船橋・津田沼など千葉県内の各都市を経由する「京成本線」の3種類があります。新たなサービスとなる成田スカイアクセス線経由の新型有料特急は輸送力増強による混雑緩和と押上、都営浅草線・京急線方面の速達性向上を図ります。

最高速度は「スカイライナー」同様、時速160kmで、押上－空港第2ビル駅間の所要時間は、現行のアクセス特急の概ね50分台から最速30分台前半に大幅に短縮される計画です。運行形態や愛称、車両デザインコンセプトなどについては、今後発表してまいります。



### ② 成田スカイアクセス新線整備計画の検討着手

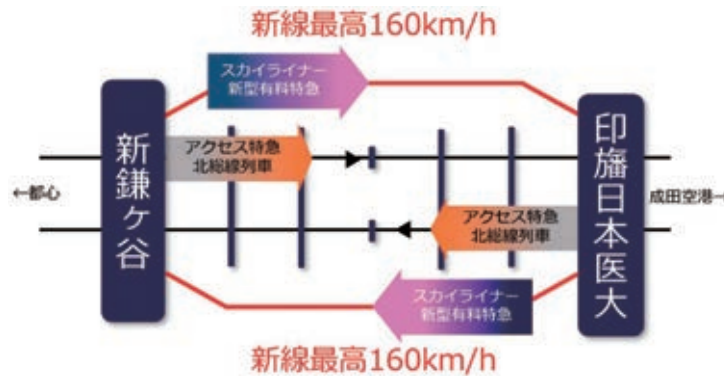
中長期的な需要増加が見込まれる成田スカイアクセス線と線路を共用している北総線についても

i 国土交通省航空局「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会（第1回）資料1」（<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001764499.pdf>）より

ii 成田国際空港株式会社「成田空港の明日を、いっしょに」（<https://www.narita-kinoukyouka.jp/status.html#sec01>）より

輸送需要の増加が見込まれることから、成田空港周辺（成田湯川－成田空港駅）の単線区間の複線化に合わせ、スカイライナーおよび新型有料特急専用の新線整備計画の検討に着手いたしました。

具体的には新鎌ヶ谷－印旛日本医大駅間を複々線とし、新たに整備するスカイライナーおよび新型有料特急専用の線路については、同区間における最高速度を時速130kmから時速160kmへスピードアップを図り、各列車の所要時間短縮（スカイライナー：日暮里－空港第2ビル駅間 最速30分前半。新型有料特急：押上－空港第2ビル駅間 最速20分後半）を目指します。あわせて、スカイライナー・新型有料特急および一般列車の運行本数増が可能になり、インバウンド旅客増による一般列車の混雑の緩和につながるものと考えております。

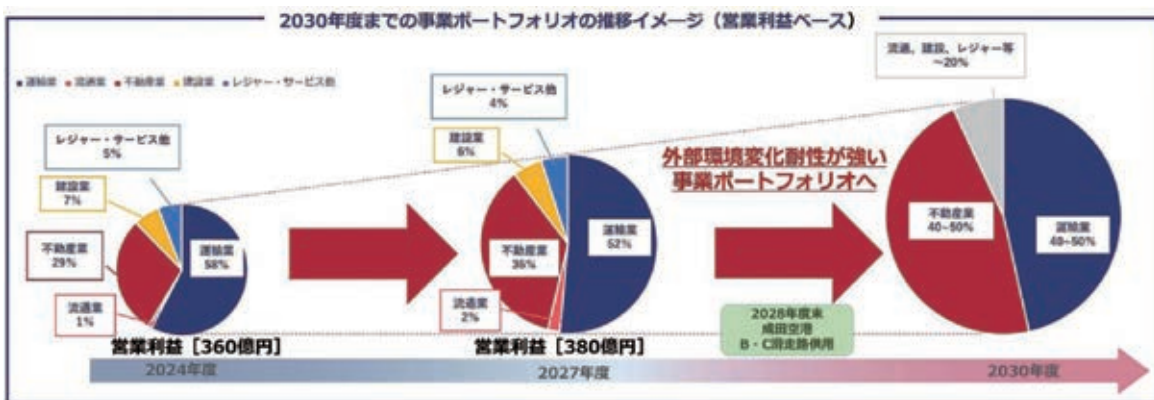


新鎌ヶ谷－印旛日本医大駅 新線整備（複々線化）区間

そのほか、①宗吾車両基地拡充工事の推進②次期スカイライナー車両長編成化の検討③成田空港側の駅整備④京成高砂駅付近の改良など、中長期的に大規模な投資が必要であるため、具体的な事業スキームや費用分担等について、関係各所と協議・調整を図り、実現を目指してまいります。

## 5. 外部環境変化への耐性強化

当社グループでは鉄道のほか、バス、タクシーを含む運輸業を中心に不動産業、流通業、レジャー・サービス業、建設業など多角的な事業を展開しています。将来的な空港輸送の拡大による運輸業の成長を見込みつつ、グループエリアの生活ニーズにこたえる事業やエリア競争力への寄与が期待される事業を強化する考えです。「第2の柱」としての不動産業を更に強化し、空港需要の変動に対するリスクヘッジを図り、安定的に利益を創出できる事業ポートフォリオを構築することで、持続的な価値の提供を目指します。



不動産業では、D2期間中の3年間に、900億円の投資枠を設定いたしました。当社グループ事業エリアを中心とした開発および収益物件の取得、既存物件のバリューアップ、低・未利用地の開発

などを通じ、活力が持続する街づくりに寄与してまいります。  
直近の取り組みとして2つの施策についてご説明いたします。

#### ① 新鎌ヶ谷駅周辺の開発事業

新鎌ヶ谷駅は当社の成田スカイアクセス線・松戸線、北総線など3社4路線が乗り入れる交通結節点となっています。2023年3月、駅隣接の県有地開発の事業予定者に、当社を代表企業とする4社が選定され、商業と中高層住宅の複合開発を推進しており、いずれも2026年度の開業を予定しています。商業棟の低層階には飲食・物販店舗などを、5・6階にはオフィスを誘致いたします。

さらに、同駅周辺で、鎌ヶ谷市の市有地活用事業として、2区画を当社で取得し、オフィス等の開発を推進し、2028年～2029年度の開業を予定しています。



県有地活用事業CGパース（2023年1月公募提案時点）



市有地活用事業CGパース（2025年1月公募提案時点）

この2つの事業により、鉄道利用者はもとより昼間人口・就業者の増加、駅周辺の賑わい創出につながると考えております。当エリアは更なる発展が期待されており今後も自治体等と連携しながら、価値向上に取り組んでまいります。

#### ② 新津田沼駅周辺の再整備

当社とイオン株式会社は、東京都・千葉県および茨城県を中心とした地域の生活者に向けて、両社の持つ拠点の価値向上を通じ、地域活性化に貢献することを目的として、2024年10月に資本業務提携いたしました。第1弾の取り組みとして、新津田沼駅南側に隣接する当社保有の「津田沼12番街ビル」を全館リニューアルし、2026年3月に「イオンモール津田沼South」としてオープンいた

しました。体験価値の高い店づくりはご好評をいただいております、地域の賑わいに寄与しているほか、鉄道利用者の増加につなげております。このほか、隣接する「津田沼14番街ビル」についても改修・刷新を進めており、2026年秋に新たな商業施設として開業予定です。

これらの商業施設を新津田沼駅周辺の新たなランドマークとして再整備し、ウォークブルで魅力のある街づくりを行うことで、新鎌ヶ谷駅周辺同様に、地域の持続的な発展に寄与してまいります。



イオンモール津田沼 South 外観（2026年1月撮影）

## 6. おわりに

当社グループの事業環境は少子高齢化の進行や変化の激しい国際情勢など厳しさを増す一方、中長期的には、インバウンドの増加、成田空港の機能強化に加え、空港周辺における成田空港「エアポートシティ」構想をはじめ、沿線開発の進捗が期待される中、ビジネスチャンスを実実に捉え、グループ事業エリアの皆様との共創、関係者の皆様との連携を図り、活力が持続するまちづくりや観光振興、環境に配慮した施策の推進などサステナブルな社会の実現に貢献すべく取り組んでまいります。

引き続きご支援賜りますようお願い申し上げます。

## 令和8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 久保田 祐美

### I 概要

我が国は、名目GDPが600兆円を超え、力強い賃上げが実現しつつあるなど、成長と分配の好循環が動き始める一方で、頻発する自然災害や甚大な被害が想定される大規模地震、老朽化したインフラの保全等の課題に直面しています。こうした中、「暮らしの安全・安心」を確保するとともに、「強い経済」を実現するためには、「危機管理投資」と「成長投資」を強力に進めていく必要があります。このためには、能登半島地震からの復旧・復興に全力を尽くすとともに、埼玉県八潮市の道路陥没事故等を踏まえたインフラ老朽化対策の加速化等、防災・減災、国土強靱化の着実な推進、交通の安全・安心の確保、海上保安能力の強化等により、「危機管理投資」等を進めながら、国民の生命・財産・暮らしを守り抜く必要があります。また、持続的な経済成長に向けて、成長分野への国内投資の持続的な拡大、賃上げにつながる人への投資、生産性の向上等に寄与する戦略的な社会資本整備、インフラシステム海外展開、観光立国・物流革新・造船能力の抜本的強化に向けた取組、DX・GXの推進に加え、地方創生や国土計画の実現に資する地域活性化・まちづくりの推進、「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開等に取り組む必要があります。これらの施策を実現するため、令和8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持続可能で活力ある国づくり」の3点を柱とし、令和7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、国土強靱化については、「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組を着実に推進します。

令和8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8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8年度予算においては、新宿、渋谷、池袋等と羽田空港とのアクセス利便性の向上等に資する新空港線（矢口渡～蒲田新駅（仮称））の整備のため、0.5億円（対前年度比170%）を計上しております。

表1 令和8年度 都市鉄道関係補助金一覧

(単位：百万円)

区分	令和8年度予算額 (A)	令和7年度予算額 (B)	倍率 (A/B)
都市鉄道利便増進事業費補助	51	30	1.70
都市鉄道整備事業費補助 (地下高速鉄道)	15,587	15,264	1.02
鉄道駅総合改善事業費補助	1,920	2,056	0.93
鉄道施設総合安全対策事業費補助	4,540	4,529	1.00
地域公共交通確保維持改善事業補助金	20,560の内数	20,905の内数	-
空港アクセス鉄道の整備・機能強化への支援	525	-	-
パーク&レールライドによる観光地の混雑緩和事業	875	-	-

(注) 上記補助金のほか、鉄道整備等基礎調査委託費等189百万円、環境省予算(エネルギー特別会計)1,020百万円の内数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ため、地下高速鉄道の新線建設、耐震補強、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8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155.9億円(対前年度比102%)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】

鉄道ネットワークの安定性の向上等に資する駅の改良や、バリアフリー施設の整備に対して支援することとしており、令和8年度予算においては、19.2億円(対前年度比93%)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、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・傾斜対策や鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策への支援、また、首都直下地震や南海トラフ地震等の切迫する大規模地震に備え、地震時の鉄道利用者の安全確保や鉄道施設の被害軽減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(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8年度予算においては、鉄道施設総合安全対策事業費補助45.4億円(対前年度比100%)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155.9億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、バリアフリートイレの設置等を推進し、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8年度予算においては、地域公共交通確保維持改善事業（205.6億円の内数）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155.9億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8年度予算においては、1.9億円（対前年度比100%）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8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CO<sub>2</sub>化に向けた設備整備事業）」として10.2億円の内数を計上しております。

## 8. 空港アクセス鉄道の整備・機能強化への支援【観光庁予算：空港アクセス鉄道整備等調査支援事業、空港アクセス鉄道整備費利子補給金】

令和8年度予算より新たに国際観光旅客税財源を充当し、オーバーツーリズム対策や成田空港の発着容量拡大も見据え、鉄道事業者が実施する、空港アクセス鉄道の輸送力増強や速達性向上、混雑緩和等の取組について、計画検討、調査・設計への支援や利子補給を行うこととしております。

令和8年度予算においては、「空港アクセス鉄道整備等調査支援事業」として4.55億円、

「空港アクセス鉄道整備費利子補給金」として0.7億円を計上しております。

## 9. 鉄道を活用した観光地の混雑緩和【パーク&レールライドによる観光地の混雑緩和事業】

令和8年度予算より新たに国際観光旅客税財源を充当し、全国の観光地で顕在化しているオーバーツーリズムと、それに伴う車両や人流による混雑の緩和を目指し、パーク&レールライド駐車場の整備・利用促進を行うとともに、鉄道利用者の増加に伴う駅の混雑緩和に資する取組や、鉄道路線そのものの輸送力を向上させるための対策に対して支援することとしております。

令和8年度予算においては、8.75億円を計上しております。

## 令和8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 塚原 沙也加

### 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8年度地方財政対策については、令和7年12月26日に令和8年度政府予算案が閣議決定されたことにあわせて「令和8年度地方財政対策のポイント」及び「令和8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8年2月20日には、地方交付税法第7条の規定に基づき作成される「令和8年度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8年度地方債計画については、令和7年12月26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8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8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8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、累積した巨額の債務残高を抱えるなど引き続き厳しい地方財政の状況等を踏まえ、歳出面においては、物価高の中での官公需の価格転嫁やいわゆる教育無償化への対応等に必要な経費を計上するとともに、地方団体が住民のニーズに的確にこたえつつ、行政サービスを安定的に提供できるよう、物価高、社会保障関係費や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2025」（令和7年6月13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な地方の一般財源総額について、経済・物価動向等を適切に反映し、令和7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8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5兆3,783億円増の102兆4,427億円、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487億円減の2,217億円、全国防災事業に係る歳入歳出規模が、前年度に比べ37億円減の181億円となっています。

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、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

表1 令和8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7年度	令和8年度	差引増減	伸率(%)
交 通 (A + B)	529	488	△41	△7.8%
都市高速鉄道事業分 A	518	476	△42	△8.1%
高速鉄道建設費	132	128	△4	△3.0%
高速鉄道出資	236	236	0	0.0%
地下鉄経営健全化対策	-	-	-	-
特例債元金償還金	150	112	△38	△25.3%
その他 B	11	12	1	9.1%
軌道撤去等	4	6	2	50.0%
バリアフリー化促進	1	1	0	0.0%
共済追加費用	5	4	△1	△20.0%
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。

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2兆3,545億円（対前年度比758億円増、3.3%増）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、488億円（対前年度比41億円減、7.8%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、476億円（対前年度比42億円減、8.1%減）となっています。（表1参照）

### 3 令和8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8年度地方債計画については、物価高が継続する中、地方公共団体の官公需における適切な価格転嫁の取組の推進が求められていることを踏まえ、道路や施設の改修等に係る投資的経費（単独）の確保への対応をするとともに、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、自治体DX・地域社会DXの推進、地域の実情に応じた高校教育改革、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、上下水道の老朽化対策をはじめとする、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できるよう、所要額が計上されています。

令和8年度の地方債計画の通常収支分の総額は9兆4,738億円（対前年度比3,835億円増、4.2%増）となっており、このうち公営企業債分の合計額は3兆4,067億円（対前年度比2,082億円増、6.5%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、1,652億円（対前年度比68億円増、4.3%増）となっています。（表2参照）

### 4 業務効率化、DX・GX等の取組

急速な人口減少等に伴うサービス需要の減少、施設の老朽化に伴う更新需要の増大、公営企業に携わる人材の確保の困難など、公営企業を取り巻く経営環境は厳しさを増しており、持続可能な経営の確保に取り組むことが喫緊の課題となっています。業務効率化、収益増加、経費削減、住民サービスの向上等に資するDX・GXの導入や附帯事業の実施をはじめとした取組は、持続可能な経営の確保につながる重要な取組であるため、これらの取組についても積極的に検討してください。

まず、公営企業のDXの取組を積極的に支援するため、令和8年度からデジタル活用推進計画に位置付けて公営企業が実施するサイバーセキュリティ対

表2 令和8年度地方債計画 一交通事業債の総額及び資金区分一

(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			
		金額	比率	金額	比率	金額	比率
R8	1,652	81	4.9%	226	13.7%	1,345	81.4%
R7	1,584	78	4.9%	217	13.7%	1,289	81.4%
増減	68 (4.3%)	3 (3.8%)		9 (4.1%)		56 (4.3%)	

策の強化に必要なシステムの導入に係る地方単独事業等について、一般会計が負担又は助成を行う場合には、一般会計において、当該経費の90%までデジタル活用推進事業債を充当できることとし、元利償還金の50%（国庫補助事業の地方負担を除く。）を基準財政需要額に算入することとしています。

また、資金手当として公営企業債を充当することもできることとしています。

次に、公営企業のGXの取組を積極的に支援するため、公営企業債（脱炭素化推進事業）の事業期間を令和12年度まで延長するとともに、空調等の各設備が個別に省エネルギー基準を満たす場合の省エネルギー回収、公用車としてのハイブリッド車の導入を対象に追加し、後年度の元利償還金に対する地方

交付税措置については、その30%を基準財政需要額に算入することとしています。

## 5 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

資料1

### 公営企業分野におけるデジタル活用推進事業債等の取扱い

#### 1. デジタル活用推進事業債について

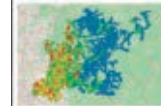
- デジタル活用推進計画に位置付けて公営企業が実施する地域社会の諸課題を解決するために必要な情報システム又は情報通信機器等の整備等※に係る地方単独事業等について、一般会計が負担又は助成を行う場合には、一般会計においてデジタル活用推進事業債を充当可能とする。

※ 病院・介護サービス事業に必要な機器については、従前どおり病院事業・介護サービス事業債で対応

(水道スマートメーター)



(水道管路劣化状況点検システム)



(オンライン診療)



(管路劣化状況点検用ドローン)



#### 2. 公営企業デジタル活用推進事業債等について

- 住民の利便性向上、行政運営の効率化又は地域社会の諸課題の解決に資する情報システム又は情報通信機器の整備に係る事業に要する一定の経費について、下記の公営企業債を充当することも可能とする。

- (1) 公営企業デジタル活用推進事業債（資金手当）  
デジタル活用推進計画に位置付けて実施するもの
- (2) 広域化等事業費を対象とした公営企業債
  - ① 水道事業における広域化に伴い必要なもの
  - ② 病院事業における機能分化・連携強化に伴い必要なもの
  - ③ 下水道事業における広域化・共同化に伴い必要なもの

※ 令和8年度から、1及び2の対象経費に、サイバーセキュリティ対策の強化に必要なシステム(業務端末・システムへの不正アクセスを常時監視するシステム)の整備を追加

※ 2②における具体的な事業及び財政措置は、各事業債の取扱いによる

#### 3. 事業期間

令和11年度までの5年間

公営企業債（脱炭素化推進事業）の延長・拡充

- 地球温暖化対策計画(令和7年2月閣議決定)を踏まえ、温室効果ガスの「2050年ネット・ゼロ」の実現に向け、公営企業の脱炭素化の取組を積極的に支援するため、公営企業債(脱炭素化推進事業)を延長・拡充。
- 延長期間は、地球温暖化対策計画に位置づけられた実行集中期間を踏まえ、令和12年度までの5年間とする。

1. 対象事業 地方公営企業における脱炭素化のための地方単独事業 2. 事業期間 令和8年度～令和12年度(5年間)

対象事業	事業概要 ※赤字はR8拡充分	地方財政措置								
①太陽光発電設備の整備等	太陽光発電設備 <sup>※</sup> 等の整備(売電を主たる目的とする場合を除く。) <small>※建材一体型太陽光発電設備及びペロブスカイト太陽電池を含む。</small>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>← 一般会計負担(繰出) 地方負担額の1/2</p> <p>→ 企業会計負担 地方負担額の1/2</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>公営企業債 (脱炭素化推進事業)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>通常の公営企業債</p> </div> </div> <p>元利償還金の30～50%を普通交付税措置 <small>※水道事業、工業用水道事業、電気事業、ガス事業は一般会計出資債</small></p> <p>地方負担額の1/2に「公営企業債(脱炭素化推進事業)」を充当した上で、元利償還金の全額を一般会計からの繰出の対象とし、その元利償還金に下表のとおり普通交付税措置 (残余(地方負担額の1/2)については、通常の公営企業債を充当)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>対象事業</th> <th>交付税措置率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①・②</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>③・⑤・⑥</td> <td>財政力に応じて 30～50%</td> </tr> <tr> <td>④・⑦</td> <td>30%</td> </tr> </tbody> </table>	対象事業	交付税措置率	①・②	50%	③・⑤・⑥	財政力に応じて 30～50%	④・⑦	30%
対象事業	交付税措置率									
①・②	50%									
③・⑤・⑥	財政力に応じて 30～50%									
④・⑦	30%									
②ZEB基準相当への適合	ZEB基準相当に適合させるための改修等									
③省エネルギー基準への適合	省エネルギー基準に適合させるための改修									
④個別設備の省エネルギー改修	空調機器等 <sup>※</sup> の各設備が個別に省エネルギー基準を満たす改修 <small>※対象設備：空調機器、換気設備、給湯機器、コジェネレーションシステム</small>									
⑤③以外の省エネルギー改修	③の対象設備以外の設備に係る省エネルギー改修 <sup>※</sup> (高効率ポンプ導入等) <small>※改修前と比較し、二酸化炭素排出量を15%以上削減できるもの</small>									
⑥LED照明の導入	LED照明の導入のための改修									
⑦電動車の導入	公用車における電動車 <sup>※</sup> の導入・充電放電設備の整備 <small>※電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車</small>									

※この他、小水力発電(水道事業等)や設備の省エネルギー改修(国庫補助事業)等(下水道事業)、電動バス(EV、FCV、PHEV)等の導入(交通事業)についても対象

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。

なお、地下鉄事業特例債(再々特例債)や交通事業債(経営改善推進事業)等、経営戦略の策定を地方財政措置の要件としているものについて、令和8年度から、当該年度前5年度内に経営戦略を改定していること(災害その他の理由により経営戦略の改定が著しく困難であった場合を除く。)を要件とすることにご留意ください。

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、ということに常に意識し、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を、今一度認識していただきたいと思ひます。

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の実施など、環境変化に合わせた経営改善の取組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ています。

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。

## 鉄軌道のバリアフリー化 —新たなバリアフリー整備目標等—

鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室  
令和8年2月



## 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の概要

**目的** 高齢者、障害者等の自由な日常活動及び社会生活を確保することの重要性に鑑み、下記の事項が実現することで、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上における利便性及び安全性向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

**基本理念** この法律は、基本理念として、高齢者、障害者等として日常生活又は社会生活を営む上で困難となるような社会における事項、制度、慣行、観念その他一切のものに改正を及ぼすこと及び全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によらず分け隔たれなく共生する社会の実現に資することを図り、行われなければならない。

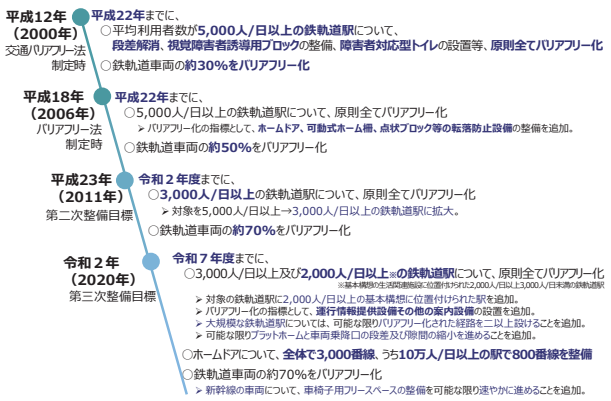
**基本方針（一）移動等円滑化の促進に関する基本方針**  
 主眼大臣は、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化促進方針を定め、移動等円滑化の促進に関する基本方針を策定する。

**公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進**  
 ● ハード面の移動等円滑化の促進について、新設等は義務、既存は努力義務  
 ● 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の種類目標を設定し、段階推進  
 ● 各施設設置管理官に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用確保のための取組、管理強化の努力義務  
 ● 公共交通事業者に対し、以下の事項を義務・努力義務  
 ① 障害者等利用した設備の維持の方法に関するソフト基準の遵守  
 ② 施設等の維持、管理に努力義務  
 ③ 他の公共交通事業者等からの協議への応答義務  
 ④ 旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務  
 ⑤ ハードソフト施設計画の作成・進捗状況の報告・公表義務  
 （一定規模以上の公共交通事業者）

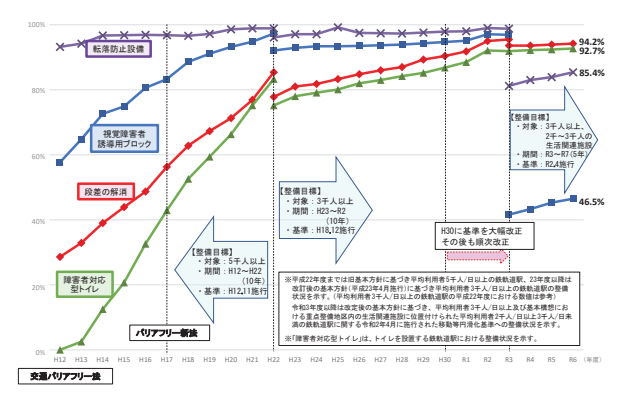
**地域における重点的なバリアフリー化の推進**  
 ● 市町村が作成するマスタープランや基本計画に基づき、地域における重点的かつ体系的なバリアフリー化を推進  
 ● 基本計画には、ハート型施設に関する特定事項及びハート型施設に関する教育啓発等に関する事項を盛り込むこと、優先的となる事項の取組の促進（マスタープランは具体的な事項について位置づけることは不要）  
 ● 定期的な評価・見直し等の努力義務

**当事者による評価**  
 国は、高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況と把握・評価するよう努めなければならない（移動等円滑化評価会議）

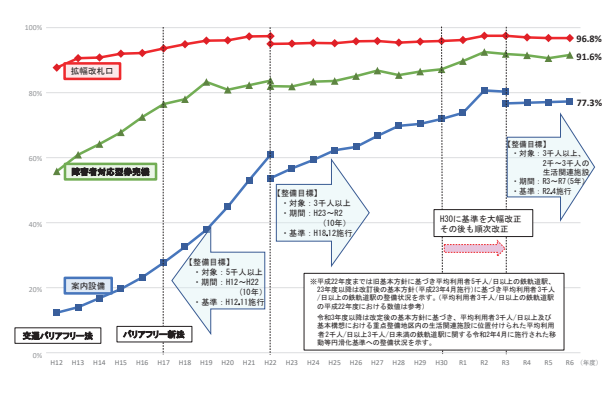
## 鉄軌道におけるバリアフリー整備目標の変遷



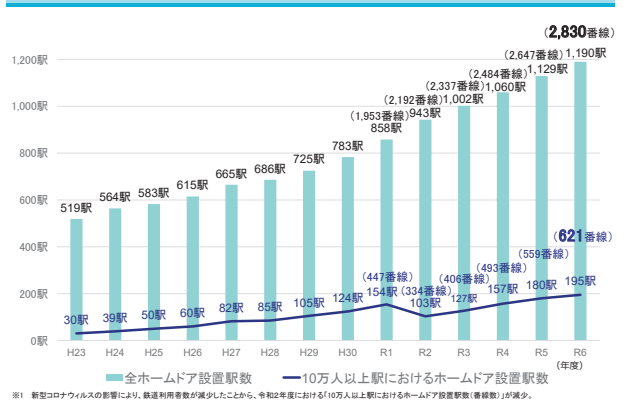
## 鉄軌道駅におけるバリアフリー化の進捗状況（数値目標対象駅）①

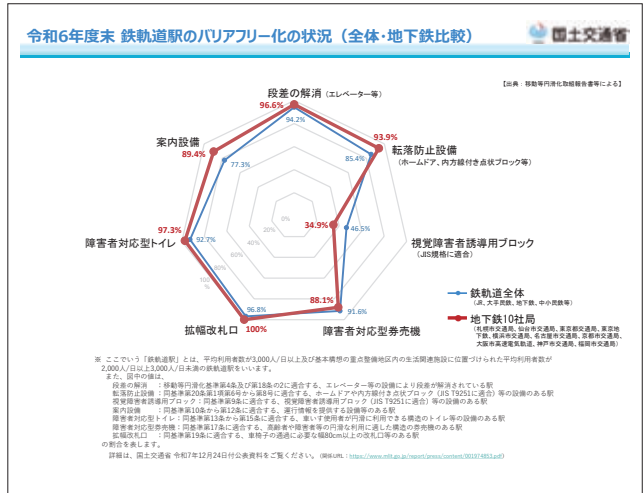
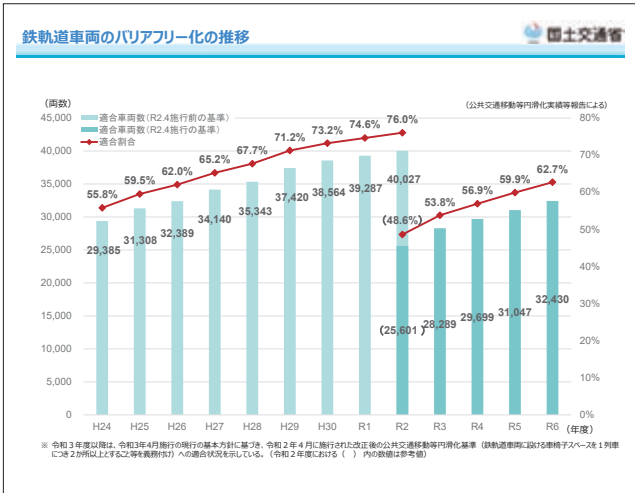


## 鉄軌道駅におけるバリアフリー化の進捗状況（数値目標対象駅）②



## ホームドア設置駅数（番線数）の推移





### 令和8年度からの鉄軌道のバリアフリー整備目標 (第4次整備目標)

令和7 (2025) 年12月26日に改定基本方針が公布され、令和8 (2026) 年4月1日より施行

青字：現行との変更箇所

目標	令和6年度 (2024年度)末実績	令和7年度 (2025年度)末数値目標	令和8年度 (2026年度)末数値目標	数値目標以外の目標
段差の解消	94.2%	原則 100%	原則 100%	
転落防止設備	85.4%	原則 100%	原則 100%	地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う
3,000人/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人/日以上の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	46.5%	原則 100%	原則 100%	その他、地域の実情にかかわらず、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りのバリアフリー化
案内設備	77.3%	原則 100%	原則 100%	
障害者対応型トイレ	92.7%	原則 100%	原則 100%	高齢者、障害者等に当該区間による乗降の負担が生じないよう、駅及び周辺施設が対応し、乗降の負担軽減、駅内導線の制約条件等を踏まえ、地域の支援の下、可能な限りバリアフリー化の徹底を進める
障害者対応型券売機	91.6%	(明記なし)	原則 100%	
幅広改札口	96.8%	(明記なし)	原則 100%	
ホームドア・可動式ホーム柵の設置率 (※1)	2,830路線 (621路線)	3,000路線 (808路線)	4,000路線 (900路線)	
プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している路線数 (※2)	(※3)	-	4,000路線	
鉄軌道車両におけるバリアフリー化率	62.7% (※4)	約70% (※4)	約80% (※5)	新幹線車両及び特急車両については、車椅子用スペースの整備を可能な限り速やかに進める

※1: 1カ所あたり、10万人/日以上の駅の新設数 (内数値表)  
 ※2: 1プラットフォームにつき、1カ所以上の設置率 (1カ所またはホーム1箇所でも、プラットフォームと車両乗降口の段差・隙間が3cm未満かつ2箇所以上設置する路線をいいます)  
 ※3: 国土交通省計画：2,830路線  
 ※4: 令和2年4月期行の概算方針に基づき、令和2年4月期行の改定正基本方針が適用され、令和2年度における( )内数値は参考値。  
 ※5: 現行 (令和5年4月期行) の移動等円滑化基準 (新幹線及び特急車両における車椅子用スペースの設置等) 適合率の全車両に対する割合  
 ※6: 現行 (令和5年4月期行) の移動等円滑化基準 (新幹線及び特急車両における車椅子用スペースの設置等) 適合率の全車両に対する割合  
 ※7: 他、継続的な課題 (個人駅における利用者の特性に応じた対応の検証) / ワークによる乗降券等の予約・販売の実業化/他

### 第4次整備目標の主な内容 (段差・隙間の縮小)

○ 令和2年から毎年のバリアフリー実績報告に掲載しているホームと車両の段差・隙間対策。バリアフリー料金の適用等もあり、整備は順調に進んでいる。  
 ○ 車椅子利用者団体からの要請を踏まえて、バリアフリー基本方針における今後5年間 (令和8年度～12年度) の目標値 (4000番線) を設定。

**【目標・数値の目標値について】**  
 車椅子利用者の乗降乗降と列車運行の安全確保を両立するホームと車両乗降口の段差・隙間の目安値を整備の方向性として、関係者により検討した結果、ホーム形状や軌道構造に応じて、以下を当面の目安とすることとなった。

項目	コンクリート軌道		バラスト軌道	
	段差	隙間	段差	隙間
直線部	3cm	7cm	目安値 (3cm) を参考にできる限り小さく	目安値 (7cm) を参考にできる限り小さく
曲線部	3cm	-	目安値 (3cm) を参考にできる限り小さく	できる限り小さく

※目安値の検討にあたり、様々なタイプの車椅子を利用する車椅子利用者23名による実証試験を実施。段差3cm、隙間7cmの組み合わせは約9割の方が乗降可能であった。

ホーム全体の昇上げ / ホーム縁部削り取りの強化 / 隙間の充填

段差・隙間解消の主な対策

※1: ホームと車両の段差・隙間を縮小している駅数は、1駅またはホーム1箇所でも、ホームと車両乗降口の段差・隙間が3cm未満かつ2箇所以上設置する路線をいいます。1駅またはホーム1箇所でも、ホームと車両乗降口の段差・隙間が3cm未満かつ2箇所以上設置する路線をいいます。

### 第4次整備目標の主な内容 (段差解消等、ホームドア)

<バリアフリー法に基づく基本方針におけるバリアフリー整備目標と進捗状況>

段差解消等	ホームドア
<p><b>【第4次目標 (令和8年度～令和12年度)】</b>            1日当たりの平均利用客数が3,000人以上の鉄軌道駅と基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上3,000人未満の鉄軌道駅を原則として全てバリアフリー化。            その他、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて可能な限りバリアフリー化。</p> <p>※1: 1カ所あたり、10万人/日以上の駅の新設数 (内数値表)            ※2: 1プラットフォームにつき、1カ所以上の設置率 (1カ所またはホーム1箇所でも、プラットフォームと車両乗降口の段差・隙間が3cm未満かつ2箇所以上設置する路線をいいます)            ※3: 国土交通省計画：2,830路線            ※4: 令和2年4月期行の概算方針に基づき、令和2年4月期行の改定正基本方針が適用され、令和2年度における( )内数値は参考値。            ※5: 現行 (令和5年4月期行) の移動等円滑化基準 (新幹線及び特急車両における車椅子用スペースの設置等) 適合率の全車両に対する割合            ※6: 現行 (令和5年4月期行) の移動等円滑化基準 (新幹線及び特急車両における車椅子用スペースの設置等) 適合率の全車両に対する割合</p>	<p><b>【第4次目標 (令和8年度～令和12年度)】</b>            転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指す。鉄軌道駅全体で4,000番線、うち1日当たりの平均利用客数が10万人以上の鉄軌道駅で900番線を整備。</p> <p>※1: 1カ所あたり、10万人/日以上の駅の新設数 (内数値表)            ※2: 1プラットフォームにつき、1カ所以上の設置率 (1カ所またはホーム1箇所でも、プラットフォームと車両乗降口の段差・隙間が3cm未満かつ2箇所以上設置する路線をいいます)            ※3: 国土交通省計画：2,830路線            ※4: 令和2年4月期行の概算方針に基づき、令和2年4月期行の改定正基本方針が適用され、令和2年度における( )内数値は参考値。            ※5: 現行 (令和5年4月期行) の移動等円滑化基準 (新幹線及び特急車両における車椅子用スペースの設置等) 適合率の全車両に対する割合            ※6: 現行 (令和5年4月期行) の移動等円滑化基準 (新幹線及び特急車両における車椅子用スペースの設置等) 適合率の全車両に対する割合</p>
<p><b>第3次目標 (現行) (令和3年度～令和7年度)</b>            3,000人以上駅・基本構想決定2,000人以上駅は原則全てバリアフリー化</p> <p>&lt;進捗状況&gt; (令和6年度末)            3,000人以上以上の段差解消駅及び、基本構想の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上3,000人未満の段差解消駅約94% (3,371駅/3,577駅)</p>	<p><b>第3次目標 (現行) (令和3年度～令和7年度)</b>            鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用客数が10万人以上の鉄軌道駅で900番線を整備</p> <p>&lt;進捗状況&gt; (令和6年度末)            鉄軌道駅の整備率 2,830番線 (1,190駅/9,390駅)            うち10万人/日以上の整備率 621番線 (195駅/243駅)</p>

エレベーター / バリアフリートイレ / ホームドア

### 第4次整備目標の主な内容 (鉄軌道車両)

<バリアフリー法に基づく基本方針におけるバリアフリー整備目標と進捗状況>

**【第4次目標 (令和8年度～令和12年度)】**  
 総車両数約52,000両のうち約80%をバリアフリー化  
 新幹線車両及び特急車両の車椅子用スペースの整備を可能な限り速やかに進める。

<拡充>

第3次目標 (現行) (令和3年度～令和7年度)  
 総車両数約53,000両のうち約70%をバリアフリー化 (バリアフリー化率 (令和6年度) : 約60%)  
 新幹線車両の車椅子用スペースの整備を可能な限り速やかに進める。

◆ 地下鉄車両における移動等円滑化への更なる取組み  
 地下鉄車両を含む一般型車両の車椅子スペースについては、バリアフリー整備ガイドラインにおいて、標準的な整備内容として、多数の旅客が利用し又は車椅子利用者その他の車椅子スペースを必要とする利用者が多い場合には1車両に1以上の車椅子スペースを設けることが示されている。

※ 移動等円滑化基準：1列車ごとに2以上 (3両以下の車両で構成する車両にあっては、1以上) 設けること

<導入例>

東京メトロ8000系 / フリースペース / 大塚メトロ400系 / フリースペース

※写真は東京メトロ8000系より引用 / ※写真は大塚メトロ400系より引用

**鉄道駅のバリアフリー化に対する補助制度**

※この補助制度も利用者数にかかわらず利用可能

**【地域公共交通確保維持改善事業補助金】**  
 (地域公共交通バリア解消促進等事業)  
 (対象事業者) 鉄道事業者  
 (補助対象事業) エレベーター、バリアフリートイレ、内方線付き点状ブロックの整備等  
 (補助率上限) 1/3  
 国 1/3、地方自治体 (基本1/3) ※協議要件なし

**【都市鉄道整備事業補助金】**  
 (地下高速鉄道)  
 (対象事業者) 地下鉄事業者  
 (補助対象事業) エレベーター、ホームドア等  
 (補助率上限) 35%  
 国 35%、地方自治体 35%

**【観光振興事業費補助金】**  
 (公共交通利用環境の整備等)  
 (対象事業者) 鉄道事業者  
 (補助対象事業) エレベーター等  
 (補助率上限) 1/3(要件を満たせば1/2)  
 国 1/3、地方自治体 (基本1/3) ※協議要件なし

**【鉄道駅総合改善事業補助金】**  
 (次世代ステーション創造事業)  
 (対象事業者) 鉄道事業者  
 (補助対象事業) 駅改良と併せて行うバリアフリー施設等の整備  
 (補助率上限) 1/3  
 ※バリアフリー基本構想に位置付けられた駅事業は1/2

**【鉄道施設安全対策事業費補助金】**  
 (ホームドア整備事業)  
 (対象事業者) 鉄道事業者  
 (補助対象事業) ホームドアの整備  
 (補助率上限) 1/3  
 ※バリアフリー基本構想に位置付けられた事業は1/2

エレベーター、ホームドア、内方線付き点状ブロック、バリアフリートイレ

**「鉄道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」とりまとめ (令和7年3月) より**

**鉄道のバリアフリー化推進の目指すべき方向**

(1) 地方部をはじめ利用者数の少ない駅におけるバリアフリー化  
 > 地方部をはじめ利用者数の少ない駅においても、可能な限りバリアフリー化を行うことが求められる。特に、内方線付き点状ブロック等、安全性の確保に基本設備は、整備されていないことで、生命の危険に直結する恐れがあるという観点から、配慮が必要。  
 > 基本構想と地域公共交通計画との調和をとり、地域全体で見てバリアフリー化されたルートが実現されていることが必要。

(2) 無人駅における対応  
 > 駅の利用実態を踏まえ、利用者特性に対応できているかを検証の上、必要な取組を展開することが重要。新たに駅を無人化する際には、安全性・利便性の確保を担保するための必要最小限の設備や施策を可能な限り配した態に実施するよう努める。  
 > 駅設備や施策の見直しを行う際には、沿線地方公共団体・駅周辺の自治会等と協定して実施することも重要。

(3) 基本構想策定の推進  
 > 基本構想の策定を促すための施策に国として取り組む。国、地方公共団体、鉄道事業者、当事者団体等の関係者が一体となって策定を進めることが必要。

(4) プラットホームと車庫の段差及び幅員の縮小  
 > 鉄道事業者は、連絡する鉄道事業者相互間等でも連携し、ホームページ等で段差・幅員が縮小されたプラットホームの情報提供の充実に努める。  
 > 路線の運行状況や乗務員の負担、駅のバリアフリー化状況も踏まえて、必要に応じて乗務員による乗降介助を進めるよう努める。

(5) 案内表示及び情報提供  
 > 特に、事故や災害発生等の異常時には、音声に加えて視覚的にも十分な情報提供を行うなど、情報提供を充実させることが必要。

(6) 列車の予約や乗車・料金の決済  
 > 鉄道事業者においては、ウェブサイトによる車椅子乗車の予約、障害者割引切符の購入、切符受け取りの不要化等、障害者の切符の購入に係る利便性の確保・向上に努める。また、障害者用ICカードについても導入・拡大を進める。

(7) エレベーターの大型化  
 > 利用の状況に応じて、エレベーターの大型化を進めることが期待されている。特に鉄道駅を新たに建設または大規模な改良をする際は、最低基準を上回る大きさのエレベーターや、複数台のエレベーターを整備する等、高齢者、障害者の利用実態等を考慮して定める。

(8) 心のバリアフリー  
 > バリアフリー設備や優先席は、障害者等、当該設備を特に必要とする者が優先的に利用できるよう、国や鉄道事業者は啓発に努める。  
 > エスカレーターの安全な利用の観点から立ち止まって利用するものとして、関係者とも連携し啓発に努める。

(9) ICTの活用  
 > ICT活用による利用者の利便性向上のための取組みには今後期待が持たれる一方、特に安全性に関しては、利用者個人の保有する端末によって差が生じないよう留意することが必要。

**「鉄道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」とりまとめ (令和7年3月) より**

**バリアフリー化の取り組み事例**

ホームドア、センサー付固定式ホーム橋、プラットフォームと車庫の段差・幅員縮小、地下鉄の階段入口におけるエレベーター位置案内

わかりやすい案内サイン、エレベーターの視覚サイン、自動改札機の時刻向きタッチ液晶部分、乗務員による乗降介助

アスベストスペースの拡大、改修後のアスベストスペースの導入、車椅子スペースのコンクリート位置の変更、駅ホームにおける視覚障害者の歩行誘導

**「鉄道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」とりまとめ (令和7年3月) より**

**バリアフリー化の取り組み事例**

(通車時) サービス情報表示器、(輸送障害発生時) ホームドア側面を流用した位置表示

駅口部の幅員が広いエレベーター、エレベーターの大型化、車椅子用インターホーンと視覚音声装置

AI視守システム、カムダウン・クルドワンスペース

(注) 2026年2月16日時点の資料であり、その後の制度変更や目標値の更新等により、現行の内容とは一部異なる点がある。



# 都市鉄道の展望について



国土交通省鉄道局 審議官 田島 聖一



講師の田島審議官

令和8年1月30日（金）にエッサム神田ホール2号館4階「大会議室」において講演会を開催しました。以下は、国土交通省 審議官 田島聖一氏の講演内容を、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田島でございます。本日はこのような場でお話をさせていただける貴重な機会を頂戴いたしまして、本当にありがとうございます。また、皆様方には、日頃から鉄道行政全般にわたりましてご理解、ご協力いただいておりますことを感謝申し上げますとともに、常日頃、安全安定運行にご尽力をいただいておりますことに、改めて敬意を表させていただき次第でございます。

本日は鉄道行政の立場から都市鉄道関係のトピックをご紹介させていただき内容になっていますので、よろしく願いいたします。

## 【鉄道関係の予算・税制】

鉄道関係の令和7（2025）年度の補正予算は、大きく5つの柱で82.7億円ですが、この中で、地下鉄をはじめとする都市鉄道に関係するものは、「防災・減災、国土強靱化」、「ネットワークの充実、バリアフリー」、「鉄道分野のDX、GXの推進」となっています。これらは緊急性が高いことから、補正予算でも確保させていただいています。

令和8（2026）年度当初予算は、施策の柱立ては補正予算とは少し異なっていますが、テーマとしては基本的に同じです。都市鉄道関係では、「鉄道ネットワークの整備の推進」、「地域交通ネットワークの

再構築の推進」、そして「防災・減災、国土強靱化への投資の加速化」、さらに「鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化」となっていて、金額は、鉄道局予算では前年同額を確保しています。毎年のことですが、公共事業全体が約6兆円、そのうち鉄道については1,000億円強、1,000億円強のうち800億円強が整備新幹線、それ以外の都市鉄道、ローカル鉄道等については残りの200億円余りの中でやりくりをするという姿になっています。

鉄道予算全体につきまして様々な方々から、増額の要望をいただいておりますが、私どももできる限り努力をしていますが、なかなか国の当初予算についての規模感というのは基本的には変わってきていない、というのが現実です。そのため、国土交通省内の他局が所管をしている公共交通の予算あるいは観光関連の予算、こういったものも最大限活用し、毎年の補正予算と組み合わせて執行しているのが実情です。

そうした中で、令和8年度予算での鉄道関係の明るい話題として、空港アクセス鉄道の関係がございます。これは、令和8年度に国際観光旅客税の税額が1人1,000円から3,000円に上がりますが、この旅客税を財源にして、都市鉄道関係ですと、空港アクセス鉄道に対する支援メニューができました。まずは成田空港のアクセス強化を念頭に、アクセス線の単線区間の複線化を進めるためなどに必要な調査へ

の支援、また利子補給を行うという制度が創設されます。

鉄道局予算ではなくて観光庁予算で、令和8年度の前算額としては小規模ですが、新規財源をもって支援メニューもしっかり増やすことができたということで、今後とも、こうした形で新しい財源を見出す努力をしていきたいと思っています。

令和8年度の税制改正要望では、鉄道関係は基本的には延長の要望で4項目があり、必要な内容は全て認められました。都市鉄道関係では、カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の関係で、脱炭素の効果の大きい車両の導入等に関する特例があります。

## 【都市鉄道の整備】

都市鉄道の整備についてご説明いたします。まず、東京圏の都市鉄道については、平成28（2016）年に交通政策審議会から答申されています。この中で、目指すべき姿として、大きく6つのテーマが挙げられています。

まずは「国際競争力の強化」で、空港やビジネス拠点へのアクセス強化、2番目に「豊かな国民生活に資する」ということで、混雑緩和や移動のシームレス化、3番目は「まちづくりとの連携」、それによって都市鉄道の持続可能性も上げていくということ、4番目が「駅空間の質を上げていく」こと、5番目は「信頼と安心」の観点から遅延対策、情報提供の強化をしていく、6番目が「災害対策の強化と取組の「見える化」」ということになっています。この答申から10年経っていますが、他の都市圏も含めて、こうした基本的な方向あるいは考え方で施策を進めてきたところですし、こうした点の重要性については、現在も基本的には変わっていないと考えています。皆様方におかれましても、基本的にこうした方向での取組を進めていただいていると理解をしています。

具体的な答申路線のプロジェクトですが、関係者の皆様のご尽力で、それぞれの事情を踏まえて、整備を進展していただいているところです。

まず東京圏のプロジェクトでは、東京メトロ有楽町線の豊洲～住吉間4.8kmと南北線の品川～白金高輪間の2.5kmの2つの延伸プロジェクトが進行中です。有楽町線につきましては、臨海副都心へのアクセスの強化、南北線につきましてはリニア中央新幹線へのアクセスの強化ということで、それぞれ国際

競争力強化につながる鉄道整備となっています。2030年代半ばの開業に向けて建設が進められていて、竣工しますと、錦糸町から豊洲までは現行21分が11分、六本木から品川までは現行20分が10分という大きな時間短縮効果が見込まれています。

その次が羽田空港アクセスの関係ですが、複数のプロジェクトが同時並行的に進んでいます。

一つ目はJR東日本の羽田空港アクセス線です。こちらは既存ストックを活用した新線として、令和13（2031）年度の供用開始を目指して進行中です。東京駅と羽田空港の間が現行約30分前後かかるところが乗り換えなしで18分になります。

それから京浜急行電鉄が品川駅の改良工事で駅構造を2面4線化するとともに、羽田空港第1・第2ターミナル駅の引上線の新設という事業を進めています。これにより品川～羽田空港間の運行本数を毎時6本から9本に増やす効果が見込まれています。この引上線は空港用地内での新設ということで、インフラ部分は国の空港整備の一環として行われています。

羽田空港アクセスの関係ではもう一つ、東急多摩川線をJR・東急の蒲田から京急蒲田につなげるという、羽田エアポートライン新空港線があります。昨年（令和7（2025）年）の10月に、都市鉄道利便増進法の速達性向上計画の認定をいたしました。令和20年代前半の開業予定ですので、今から十数年後になりますが、自由が丘と羽田空港が現行の51分から34分に短縮される効果が見込まれています。また、東横線ともつながることで、東京の西部や埼玉方面も含めてアクセス向上が期待されるプロジェクトです。

続きまして、大阪圏につきましては、平成元（1989）年と平成16（2004）年の答申があります。具体的なプロジェクトとして2点をご紹介します。一つは、北港テクノポート線で、こちらは法的には港湾計画に位置づけられた全長7.5kmの臨港鉄道です。南側の部分3.4kmは、万博の輸送で大活躍した大阪メトロ中央線コスモスクエアと夢洲の区間で、昨年（令和7（2025）年）1月に開業しました。現在、夢洲ではIR、統合型リゾートを整備中で、2030年秋ごろの開業予定となっています。この北港テクノポート線の残りの、夢洲の北側区間については、過去に事業化されながらその後事業休止となったという経緯があり、今後の整備をどう進めるかということについて関係者で議論されているところです。この答申路線自体は大阪の中心部まで続いているものです

が、昨年8月、大阪府と大阪市から公表された検討結果では、京阪中之島線延伸とJR桜島線延伸を組み合わせて整備することで、もともとの答申路線よりもB/Cなどが優位になるということです。

二つ目のなにわ筋線は、大阪駅とJR難波、南海新今宮を結ぶ路線で、関空アクセスの強化と大阪の南北軸の強化という大きな意義を有するものであり、7.2kmを総事業費3,300億円かけて整備するというものです。これにより、大阪から関西空港まで現行JR線で約64分かかるところが44分に短縮されるほか、大阪の南部から大阪の北部、新大阪などへのアクセスの改善や大阪メトロ御堂筋線の混雑緩和といった多様な効果が期待されているもので、開業予定は令和13（2031）年の春ということです。

こういった整備効果が高いプロジェクトに対しては、国としても補助金をはじめ様々な形でしっかり支援していきたいと思っておりますが、今ご紹介したプロジェクトの中で、進行中の東京メトロの有楽町線、南北線、新空港線及び大阪のなにわ筋線の4つだけでも、事業費を合計すると約8,500億円の事業規模となります。他方、鉄道局予算との関係で申しますと、例えば8,500億円の4分の1について国からの補助を期待されれば、約2,000億円強が所要額となるわけですが、先ほどの予算のところでお話したとおり、鉄道予算が厳しい中で、整備新幹線以外を毎年200億円程度でやりくりしていくということです。計算上では10年以上先まで予算が残念ながら手一杯ということになります。そのため、先ほどのような新しい財源を探しながらしっかり知恵を絞っていきたくと考えているところです。

## 【輸送人員・決算状況・混雑率の推移】

最近のトピックスをいくつかご紹介します。

輸送人員と決算の状況の最新のデータは令和6（2024）年度のものとなっています。

輸送人員につきましては、JR、大手民鉄、地下鉄事業者別に見てみますと、コロナ禍前の水準に近いところまで戻りましたが、まだ完全には戻っていない状況にあります。

一方、決算の状況では、ほぼコロナ禍前の水準となっていて、一部はコロナ禍前を上回る数字も出てきています。

次に、混雑率ですが、これまでの輸送力増強等の様々な取組のご尽力で着実に改善してきているところです。最新の数字では、主要区間の平均混雑率の

目標を達成しています。今後、日本全体で人口は減少しますが、東京圏においては、しばらく転入で増える見通しも一部あり、またテレワークも一時よりは減ってきていることもありますので、今後の動向に注目をしているところです。いずれにしても、様々な課題に対応しながら日本全体として人口が減っていくことをしっかり受け止め、どうやって鉄道事業の輸送サービスの持続性を確保していくのか、ということが全体を通じた大きなテーマ、課題であると認識しています。

## 【運賃改定の動向】

鉄道運賃は平成12（2000）年以降、約20年間にわたりデフレ経済ということで、消費税転嫁以外の運賃改定はほぼ行われてきませんでした。コロナ禍の大変苦しい時期を経て、ここ数年は運賃改定を行う鉄道事業者が増加してきています。物価高騰に伴い、今後必要となる設備投資の原資を確保する必要から、こうした改定の傾向が加速していると理解をしています。鉄道局本省権限の事業者では、本年（令和8（2026）年）3月にはJR東日本、西武鉄道及び首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）が、また4月には西日本鉄道が改定を実施することとなっています。近年、物価上昇率は消費者物価指数で見ると令和2（2020）年に比べて概ね10%強の上昇ということになってはいますが、今回の各社の改定率を見ると、10%内外の改定率での改定が行われています。なお、地方運輸局に申請をしている事業者では、改定率20%を超えるような改定を行う事業者も複数あります。

国としての鉄道運賃に対する考え方ですが、利用者利便の観点からの適切性はもちろん見ていかなくては行けませんが、一方で鉄道運賃に物価の上昇が適切に反映されることも、将来にわたって鉄道事業を安定的に維持していく上で大変重要であると考えています。特に、昨今、人手不足が課題となり、鉄道事業においても、将来にわたって必要な人材をしっかりと確保していくことが大変大きな課題であると認識をしています。人材をしっかりと確保していくため、またせっかく採用した人材に中途退職されてしまうこととならないよう、従業員の方々に対する人件費上昇を適切に図っていくことが重要でありますし、また、そのことを運賃にもしっかりと反映することが重要であると考えています。

運賃改定を行う際にご参照していただく、収入原

価算定要領につきましては、令和6（2024）年4月に改正を行いました。この改正内容は多岐にわたっていますが、特に近年の物価高騰に関してポイントとなるのは、今、申し上げた人件費の関係と、経常的な経費の変動の関係になります。まず、人件費につきましては、算定に使用する伸び率について、これまでの実績値のみならず、賃金統計における伸び率も反映することにしました。また、経常的な経費の変動については、消費者物価指数の上昇率を用いて算定することを原則にしています。こうしたことで物価の上昇を適切に原価に反映できるようにしました。

それから、こうした運賃改定が実際に従業員の方々の賃上げにつながっているのかということについて、昨年、運賃改定を行った事業者の方々にアンケート調査を実施したところ、全ての調査対象事業者が、運賃改定後に賃上げを実施したという回答結果でした。基本給の平均改定率が5%弱となっていますが、今後さらに賃上げを実施する予定であるという事業者の方も複数いらっしゃるということで大変心強く感じています。

## 【加算運賃制度の見直し】

運賃の関係ではさらに、加算運賃制度の見直しを

昨年（令和7（2025）年）10月に行いました。内容としては、加算運賃を収受できる期間や範囲を拡大したというものです。まず、供用開始後の加算運賃を収受できる範囲について、新線、複々線等の新しく整備される区間そのものの利用者に限らず、その整備によって受益が認められる範囲の利用者にまで広げております。また、収受時期についても、供用開始前でも最大10年間収受ができることにしました。

この下のほうの図の左側のところ、XとBの間に新線ができるということになって、既存路線AとBの間の区間で混雑の緩和が図られるといった場合に、真ん中の図を見ていただきますと、供用開始前について既存路線AとBの間で加算運賃の設定ができるということになりますし、また右側の図、供用開始後につきましては、XとBの間の新線区間と、既存路線AとBの間両方において加算運賃を設定できることとしました。この加算運賃の対象となる事業については、新線整備のほかに複線化、複々線化、さらに大規模な駅改良等も対象としていて、事業規模についても特に制限はありません。

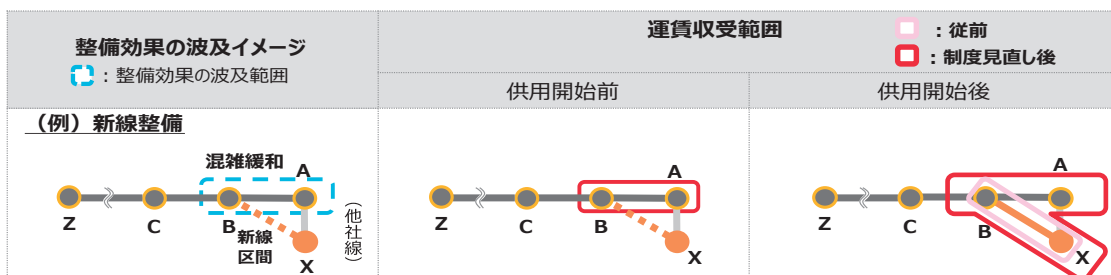
一方で、こういった制度を実施するうえで、受益と負担の関係について利用者の方々にご理解、ご納得をいただける透明性の確保が重要となります。そのために、この内容の説明について、丁寧に行って

## 加算運賃制度の見直し(令和7(2025)年10月)



○ 利用者の負担を平準化しつつ、利用者ニーズの多様化及び高度化を踏まえた都市鉄道の迅速かつ着実な整備を促進するため、加算運賃制度について、対象事業、収受期間や収受範囲を見直し

- ①収受範囲 供用開始後に整備区間を利用する利用者に限らず、受益すると認められる利用者
- ②収受時期 供用開始前（最大10年間）も含め、工事開始後から費用の回収が完了するまで
- ③対象事業 **利用者利便の向上**（速達性向上、定時性向上、快適性向上等）に直接的かつ効果的につながる事業（複線化・複々線化、大規模な駅改良、新線整備等）
- ④事業規模 制限なし
- ⑤透明性の確保 事業者は、実施しようとする事業による利用者利便の向上効果、負担を求める利用者の範囲及び負担の額等について、利用者等への一層丁寧な説明を行い、国はこれらの適正性や妥当性を確認（従前どおり、運賃の累計収受額等の確認・公表も実施）



いただくことを願いますし、また国としても適正性・妥当性についてしっかりと確認をさせていただきますが、こうした加算運賃制度についても上手に活用していただくことを期待しています。

## 【都市鉄道整備の開発利益の還元策】

加算運賃の活用を含めて、鉄道の整備の財源というのは、まずは運賃という形でしっかり確保していただくことが鉄道事業の基本ですが、もう少し広く整備財源の可能性を考えますと、都市鉄道の整備によって沿線の多様な主体が受益をすることから、周辺の開発利益をいかに鉄道側に取り込んでいくかということも重要なことです。これまでの鉄道整備に際しては、開発利益の還元として、沿線の関係者の方による開発者負担金の負担あるいは用地提供が行われた事例がありました。例えば横浜のみなとみらい線などがございます。こうした開発利益の還元につきまして、これまでの事例をレビューして、有識者委員会で検討していただき、昨年（令和7（2025）年）6月に取りまとめをいただきました。この検討会の取りまとめについて簡単にご紹介いたしますと、沿線の企業あるいは不動産所有者、開発主体、国、沿線自治体等々ですけれども、整備費用の負担の実例を踏まえて、多様な受益者による費用負担について合意形成を図っていくということが今後の都市鉄道整備に重要であるとされています。

その上で、過去の事例を分析してポイントを抽出すると、3点の合意形成のポイントがございます。1点目は地元自治体の積極的な関与で、行政がリーダーシップを取るということ、2点目は関係者との協議について協議会のような形での仕組みづくりというのが重要であるということ、3点目は、受益する内容を明確化して関係主体が判断するための根拠材料を示すということと負担者に公平感を持っていただけるようにすることです。

この受益を定量的に明確化するということにつきましては、例えば、つくばエクスプレスを例にして、沿線の夜間人口の変化ですとか、沿線の自治体の固定資産税額の変化といったものを、例えば並行する常磐線の沿線と比較することによって受益として定量化して捉えられるだろうということで、定量化の手法についても検討会の中で検討されました。こういった形で、開発利益の還元は鉄道整備の財源としてもっと注目をされてもいいと思っていますし、ま

たできる限り工夫をして開発利益を定量化していくという考え方、それからそのための手法の検討がますます重要になってくると考えているところです。

## 【バリアフリー関係】

バリアフリーにつきましては、これまでも事業者の皆様方に積極的に取組を進めていただいておりますが、国としましては、バリアフリー法に基づく基本方針において整備目標を定めているほか、鉄道駅バリアフリー料金制度や補助制度等による支援も行っています。現行の基本方針における整備目標の期間は今年度（令和7（2025）年度）末までとなっておりますが、整備の進捗状況を見ると、最も基本的な指標である駅の段差解消は昨年度（令和6（2024）年度）末時点で94%に達しており、またホームドアにつきましては、全体で3,000番線という目標に対して2,830番線、1日当たりの平均的な利用者数が10万人以上の駅では800番線という目標に対して621番線が整備されるなど、着実に進展しています。さらに、ソフト面、心のバリアフリーという面も含めまして、各事業者様でそれぞれ様々な工夫をして取組を進めていただいておりますことに、改めて感謝申し上げます。

来年度（令和8（2026）年度）以降の新たな整備目標につきましては、新しい基本方針の公布という形で昨年（令和7（2025）年）末に公表させていただきました。この新しい基本方針に盛り込まれた目標は、関係者の皆様方にご参加いただき検討を進めてきた「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」において議論され、昨年3月に取りまとめられた検討結果に基づくものです。新たな目標は、今から5年後、令和12（2030）年度末を目標年次としています。具体的には、駅に関する整備として、段差解消をはじめとする各種指標について引き続き100%の達成を目指してまいります。加えて、障害者対応型券売機や拡幅改札口について、新たに整備率100%という目標を設定しました。またホームドアにつきましては、これまで掲げてきた全体で3,000番線、1日当たりの平均的な利用者数が10万人以上の駅で800番線という目標をさらに進め、今後はそれぞれ4,000番線、900番線へと引き上げることとしています。併せて、ホームと車両の段差隙間の縮小についても4,000番線という新しい目標を定めたということと、それから車両のバリアフリー化についても一歩進めた目標にしています。

バリアフリー化は、高齢者や障害者の方々の生活を支えるうえで極めて重要な取組であると同時に、より多くの方々に鉄道を利用していただくことにもつながり、鉄道の持続可能性の向上にも資するものと考えています。そのため、バリアフリー化に向けた取組につきましては、一層加速されることを我々としても期待しているところです。

## 【人手不足対策】

人手不足あるいは人材確保が、鉄道事業全体を取り巻く最近の課題となっています。鉄道分野の人手不足の状況ですが、都市鉄道以外も含んだ鉄道事業者のデータですが、職員数が年々減少傾向にあり、有効求人倍率は全産業平均の3倍程度となっています。また、鉄道事業者への意識調査の結果、約半数の事業者の方が人手不足であると回答されています。このため、作業員不足による終電の繰上げ、あるいは運転士不足による減便というような事態も、一部に生じているところです。

こうした人手不足への対策として、国では担い手確保のための制度面での改善と、省力化、効率化につながる投資の促進や業務改善の推進、この両面で施策を進めているところです。賃上げについては、先ほどのとおり、運賃の原価に適正に反映させるための取組を行うということです。また、人材確保のための制度運用については、三本柱で考えています。まずは若年層の一層の活用に向けた運転免許の受験資格の見直し、それから外国人材の活用のための特定技能制度等の運用、さらに年齢層の高い方々になりますが、自衛隊退職者の方の再就職の促進、この三点であります。

その中で外国人材の活用に向けた特定技能制度ですが、国内で人手不足が深刻な産業分野を対象にしまして、即戦力となる外国人材の就労を可能にする制度です。一昨年（令和6（2024）年）の3月から鉄道分野5分野（軌道整備、電気設備整備、車両整備、車両製造、運輸係員の各区分）が対象となり、既にその受入れ実績も出始めているところです。この5分野に、先般の令和8（2026）年1月23日の閣議決定により、新たに駅・車両清掃区分が追加をされ、現在6分野になりました。

併せて、協力会社で技術を磨かれるという鉄道分野の就労実態を踏まえて、在籍型の出向形態という形も、この特定技能制度の中では例外的に鉄道分野について容認をされていますので、協力会社への出

向といった形での活用も可能となっています。併せて、育成就労制度は特定技能に向けた人材育成の制度ということで、これが来年（令和9（2027）年）4月に制度が始まる予定ですが、こちらについても同様に鉄道分野6分野が対象として設定をされたというのが先週決定されたところです。

特定技能の受入れ状況については、18事業者52人となっています。国籍もベトナム、インドネシア、中国、フィリピンの4カ国にわたっています。この特定技能で来日していただく外国人材は、特定技能評価試験という試験に合格する必要があるわけですが、その試験の合格に向けて、JR東日本が新白河にある総合研修センターで研修を行っています。既に受講生の方が試験に合格をして実際に受入れにつながっている実績があります。現在、JR東日本とJARTSが連携されてJR東日本以外の鉄道事業者が参画できるような教育プラットフォームを創設されていると伺っています。国としても、外国人材の活用について皆さま方のニーズを踏まえて制度面の取組などをしっかり対応していく所存です。

## 【鉄道分野のDX・GX】

DXについてですが、まずは人手不足対策の中でも、特に運転士不足への対策ということで、自動運転があります。鉄道分野の自動運転については、2022年に技術検討会で検討が行われ、その結果を踏まえて、一昨年、技術基準を改正したところです。その内容としては、運転士の資格を持たない係員が列車の前頭部に乗務して、緊急停止の操作や避難誘導を担う形態について、これをGOA2.5という日本独自の自動運転レベルとして定めたというものであります。これによりJR九州の香椎線、ここは踏切もあるような一般的な鉄道路線ですが、自動運転での営業運転が既に行われています。

また、自動運転を更に進めるために、鉄道局が事務局となり、「鉄道における自動運転の導入・普及に関する連絡会」を設置して、導入を検討する事業者、あるいは地下鉄業界をはじめとした関係団体の皆様にもご参加いただいて、自動運転の導入状況等について情報共有を進めているところです。

並行して、カメラセンサーを活用した支障物検知システム等の要素技術の開発についても進めることで、自動運転の導入促進に国として努めているところです。

DXの新技术という点で一つ注目しているのが

顔認証改札です。大阪メトロ及び東武鉄道で導入が始まったことに大変注目をしています。荷物が両手でふさがっているような場合やベビーカーを押しているような場合に、スムーズに改札が通過できるのは大変メリットが大きいと思っています。

こうした形で新しい技術を活用して移動のシームレス化を進めていく、あるいは利用者利便の向上と一緒に図っていくことも都市鉄道の未来にとって大変重要で意義があることと考えています。こうした技術の開発活用について、私どもは制度面でも後押しになるような対応をして参りたいと考えています。

GX、脱炭素ですが、これについては2040年を見据えて鉄道分野のGXについて検討する研究会、「鉄道分野のGXに関する官民研究会」というのを昨年（令和7（2025）年）開催しております。この研究会につきましても日本地下鉄協会をはじめとした関係の皆様にご参加いただいております。その成果物として、昨年9月に、鉄道分野のGXを進めるための基本的考え方ということで、目標と考え方がまとめられたところです。国としても、このロードマップに沿って脱炭素を進めていくために、特に脱炭素効果の高い次世代車両あるいは設備の導入、普及といったことについて強力に推進をしていくこととしています。冒頭にご紹介しました税制の特例なども、そういったもののツールとして活用していくこととしています。

## **【GREEN EXPO 2027】**

最後に、来年（令和9（2027）年）開催される横浜グリーンエキスポについてご紹介いたします。昨年は大阪関西万博が大変盛り上がりましたが、来年の3月から9月まで横浜グリーンエキスポが横浜の上瀬谷地区で開催されることとなっています。横浜グリーンエキスポのテーマは「幸せを創る明日の風景」ということで、カーボンニュートラル、サーキュラーエコノミー及びネイチャーポジティブ、こういった観点から地球規模の課題解決に向けたアクションを作り出すことをコンセプトとした博覧会です。花と緑が集まることと併せて、グリーン社会に向けたテクノロジーのショーケースという面もございます。またウェルビーイングもキーワードの一つになっています。政府といたしましても、国土交通省だけでなく農林水産省も協力してプロモートしていますので、緑だけではなくて、「食」に関しても

期待できるイベントになるものと考えております。有料来場者数は1000万人を目指しており、大阪関西万博よりは小規模ですが、1日5万人以上を半年間集める大型イベントとなります。

皆様方におかれましても、こういった機会を移動需要の創出という観点からも活用していただければと思っています。また、既にさまざまな形でご協力いただいている事業者様もいらっしゃいますが、今後、博覧会協会からもご協力の依頼があるかもしれません。その際には積極的なご検討をお願い致します。いずれにいたしましても、こういった形で大型イベントを通じて新たな流動を作っていくということも、今後の都市鉄道の持続性のためには意義のあることと考えているところです。

以上、雑駁ではございましたが都市鉄道関係のトピックスということでご説明申し上げてまいりました。全体を通じてあえて申し上げますと、持続可能性というのが全体の中の一つのキーワードになっているのかなと思っています。鉄道が都市あるいは社会の持続性を支えているということですし、その鉄道が少子高齢化の中で事業として持続的であるために人材確保、それから財源の多様化といったことがますます重要となってきています。鉄道そのものがグリーンになっていくGXも大事でございますし、またそのグリーン社会、サーキュラーエコノミー、こういったものをテーマにする横浜グリーンエキスポがまさに来年（令和9（2027）年）開催されるということでございます。

こういったことで一応さまざまなことがつながっているということだと思いますけれども、その中で、地下鉄をはじめとする都市鉄道が、今後とも持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークとして、その重要な役割を果たしていただきたい、そうしたご期待を申し上げて、また本年が素晴らしい年となりますようご祈念を申し上げて、私からのお話とさせていただきます。ご清聴ありがとうございます。

「震災対策・浸水対策への取組みについて」  
 ～地下鉄の地震、浸水への日頃からの備えによる安全確保～（その5）

# 札幌市交通局の自然災害対策

## ～地震と水害への備え～

札幌市交通局

安全推進担当課長 **小原 丈幸**

安全推進係長 **関井 一夫**

### 1 はじめに

札幌市の地下鉄事業は、昭和46年12月の南北線開業を皮切りに、昭和51年6月に東西線、昭和63年12月に東豊線を開業、各線延伸を経て、現在は3線で計48.0km、全49駅を運営しています。この地下鉄事業において、積雪、寒冷という北国の気候に左右されない、市民生活を支える公共交通機関として、安全・安心な運行を提供していくことが私たちの使命であると考えています。今後もお客様に愛され続ける地下鉄を目指し、この「市民の足」を札幌の街とともに未来に引き継いでまいります。

本稿では、地下鉄事業で実施している震災・水害に対する取組みの一部についてご紹介します。



札幌市営地下鉄路線図

### 2 地震対策

#### (1) 耐震補強について

平成7年の阪神・淡路大震災を受け、地下部の柱等の耐震補強を実施しています。また、地上部構築物の耐震化工事も進めており、このうち南北線高架部の4駅については、令和2年度までに工事が完了しています。現在は、南北線平岸駅～真駒内駅間にあるシェルターの耐震化工事を実施中です。



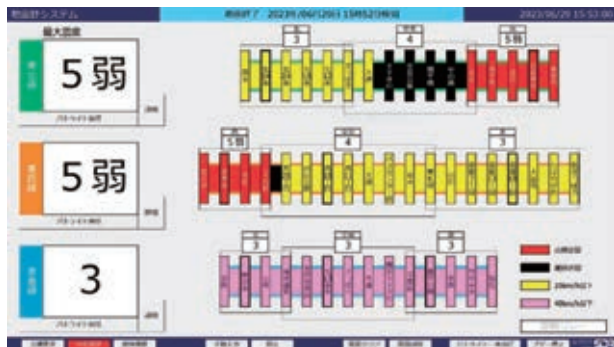
南北線シェルター耐震改修工事の様子

#### (2) 独自の地震計システムの設置

平成30年9月に北海道胆振東部地震が発生し、札幌市内最大震度6弱を観測しました。そして、平成31年2月には胆振東部地震の余震により、札幌市内最大震度5弱の地震を観測しました。これらの地震は、札幌市営地下鉄の運行に大きな影響を与えました。特に2月に発生した余震の際は、当時、札幌市



駅に設置した地震計



地震計システム

交通局では市内のどこかで震度5弱以上を観測した場合は、全線運行を停止し点検を実施する取扱いとしていたため、運行再開までにかかなりの時間を要し、市民生活に多大な影響を及ぼしてしまいました。

これらのことを受け、札幌市交通局では地下鉄沿線9箇所独自に地震計を設置し、9つの地震計それぞれの震度を基に点検ブロックを決定する、地震計システムを、令和6年4月に導入しました。

地震計システムを用いることで、地下鉄沿線の震度を把握し、適切な点検と折り返し運行を実施いたします。

### (3) 緊急地震速報の活用

気象庁から配信される緊急地震速報のデータにより、札幌市内で震度5弱以上が予測される場合は、直ちに列車を緊急停車させる指示を行います。

## 3 水害対策

### (1) 浸水対策設備

地下鉄にとって、地上からの浸水は駅構内やトンネル設備に致命的な被害を与える最も警戒すべき災

害の一つです。浸水を水際で防ぐための物理的な設備として、浸水リスクのある一部の駅出入口や変電所には、止水板や止水扉を設置しています。その他にも、初期対応に有効な土のうや止水シートを各駅に常備しています。さらに、令和7年には、より迅速な対応が可能となるよう、軽量で緊急時にも持ち運びや組み立てがしやすい新たな浸水防止資材を一部の駅で導入しました。

### (2) 計画運休・車両退避

近年、全国的に台風等による大規模水害が頻発し



中の島変電所 止水扉



幌平橋駅 止水板



新たに導入した浸水防止資材

ていることを受け、お客様の安全確保と車両の保全を図るため、計画運休及び浸水想定区域外への車両退避について考え方を整理しています。

## 4 ソフト面での備え

札幌市交通局では、いつ起こるかわからない自然災害が発生した際にも、職員が慌てることなく冷静かつ迅速な対応ができるよう、全職員が一丸となって年間を通じた様々な実践的訓練等に取り組んでいます。

### (1) 地震訓練

毎月10日に、指令所が中心となり、地震発生時の連絡体制を確認する情報伝達訓練を実施しています。

### (2) 災害対応訓練

輸送の安全を確実なものにするため、「地下鉄浸水対策訓練」をはじめ、駅構内での出火を想定した「駅構内火災訓練」、走行中の列車内での非常事態を想定した「列車火災訓練」など、多岐にわたる災害関係の訓練を毎年計画的に実施しています。お客様



地下鉄浸水対策訓練



駅構内火災訓練



列車火災訓練

の安全な避難誘導や初期消火など、災害発生時の実践的な対応手順について徹底した確認とスキル向上に努めています。

### (3) 車両退避シミュレーション

河川の氾濫により、浸水被害が予想される場合は、浸水想定区域外へ車両を退避します。マニュアルにしたがって安全かつ迅速に車両退避が実施できることを確認するため、営業終了後の東豊線豊平公園駅において、実際の車両を使用した「浸水対策車両退避シミュレーション」を実施しました。

シミュレーションの中で明らかになった課題を整



車両退避シミュレーションの様子

## 特集Ⅰ

理し、実際の車両退避へ活かしてまいります。

### (4) 地震時転てつ器点検訓練

札幌市営地下鉄は、案内軌条方式を採用しております。そのため、一般的な鉄道とは異なる転てつ器を使用しています。

転てつ器は地下鉄の運行に大きく影響を及ぼすことから、地震発生時の点検対応の方法を確認するための訓練を行いました。



栄町駅留置線 転てつ器



転てつ器点検訓練

### (5) 地下鉄安全ガイドの配布

災害時には、お客様ご自身の冷静な行動が安全確保に直結します。そのため、地震・水害・火災等、地下鉄利用時に災害が発生した際、パニックにならず落ち着いて行動し、安全に避難していただくための方法をイラスト付きでわかりやすく解説した「地下鉄安全ガイド」を作成し、駅構内等で配布しております。

また、町内会や学校などに交通局職員が出向き、「地下鉄で災害発生！～安全に避難する方法教えます～」というタイトルで、安全ガイドの内容を説明する出前講座もご用意しており、地域の皆様の防災意識向上に貢献しています。



地下鉄安全ガイド（左：日本語版、右：多言語版）



出前講座

## 5 おわりに

わたしたち札幌市交通局は、札幌市民のかけがえない財産である地下鉄を最大限に活用し、公共交通ネットワークの中核として、お客様の「ゆたかな暮らし」と「まちの発展」を支えることを経営理念としています。

自然災害は今後、激甚化・頻発化するといわれており、北海道も、令和7年9月に観測史上初めての線状降水帯が発生するなど例外ではありません。激甚化する自然災害への備えは必要不可欠です。今後も、自然災害に対する様々な訓練や対策を行うことで、安全で安心な運行に励み、市民の皆さまから愛される地下鉄を目指してまいります。

「震災対策・浸水対策への取組みについて」  
 ～地下鉄の地震、浸水への日頃からの備えによる安全確保～（その5）

# 福岡市交通局における自然災害対策

## ～ソフト・ハード両面からの対策～

福岡市交通局 安全推進部

安全推進課長 彌永 高則

安全推進係長 小峯 浩明

### 1. はじめに

福岡市交通局は、昭和56年の開業以来、市民のみなさまに安全・安心で快適な輸送サービスを提供することを目指しています。

近年は、全国各地で大規模地震が相次ぐ中、本市でも線状降水帯による豪雨や河川氾濫のリスクが高まっており、地下空間を利用する地下鉄にとって、防災対策の強化は喫緊の課題となっています。とりわけ、地震・豪雨など自然災害については、発生頻度や規模が年々増していることから、従来の対策だけでは十分でない場面も想定され、不断の見直しが求められています。

こうした状況を踏まえ、当局では、震災対策・浸水対策ともにハード面とソフト面を組み合わせた多層的な取組みを進めてきました。防災対策では、設備面の強化だけでなく、実際に対応にあたる職員の理解と熟練度が不可欠です。そこで、現場の行動マニュアル整備、訓練の体系化、参集体制の強化、物資備蓄の拡充など、人的な側面でも改善を図っています。

また、災害発生時には、まず現場での情報収集や初動対応が迅速に行われることが重要です。そのため、関係部署間の情報共有手段の確保、災害時通信のバックアップ体制など、運行維持のための基盤強化にも取り組んでいます。

本稿では、これらの取組みについて、具体的な事例を交えながらご紹介します。

### 2. 震災対策

#### (1) ハード面での取組み

##### ① 耐震補強

平成7年の兵庫県南部地震を踏まえ、当局では国の通達に基づき既設構造物の耐震補強に取り組んできました。特に空港線・箱崎線のトンネルでは、中柱への鉄板巻き補強により、大きな地震に対してもせん断破壊が起きにくい構造としています。

補強工事では、施工時の列車運行への影響を最小限に抑えるため、夜間作業を中心に進めるなど、輸送の確保と工事を両立しつつ、安全性の向上を図りました。



写真1 耐震補強後の中柱

トンネル中柱に鉄板巻き補強等を施し、地震時のせん断破壊を防いでいます。

## 特集Ⅱ

一方、七隈線は、建設段階から最新の耐震基準に基づいて設計されており、大規模地震発生時にも安全性が確保されるよう配慮されています。この結果、既設線と新線で異なるアプローチを取りながらも、全体として均質な耐震性能を備えています。

また、駅舎の内装材や構造材についても耐火性・耐震性が高い材料を採用しており、災害時における施設の健全性の維持を図っています。

### ② 免震装置

運行管理システムや電力遠制システムなど、鉄道運行の中核を担う重要機器に対して免震装置を導入しています。免震装置は、地震時の振動を低減し、機器の転倒や記録媒体の破損を防止する役割を果たします。特に機器室に設置された設備は、列車の運行を継続する上で欠かせないことから、重要システムへの免震対策を進めることで、地震発生時においても必要な機能を維持します。

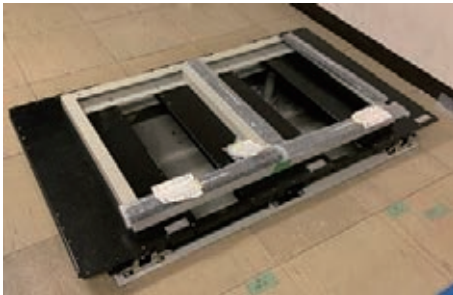


写真2-1 免震装置本体



写真2-2 免震装置（装荷）

免震装置は、列車の運行に不可欠な機器の被害を防ぎます。

## (2) ソフト面での取組み

### ① 地震計

姪浜変電所、本局庁舎、貝塚駅、橋本車両基地に設置した地震計では、震度4以上を検知すると、運輸指令に警報が自動的に表示され、列車は減速して運行します。また、震度5弱以上を検知した場合に

は、全列車が自動的に停止します。この仕組みにより、強い揺れが到達する前に列車を安全に停止させることができるなど、安全性向上に寄与しています。

さらに、地震計が発報した後は、地震時対応マニュアルに基づき、直ちに設備巡視および点検班が招集される体制としています。地震直後の限られた時間で、軌道・電気・信号・構造物のいずれに異常がないかを確認するため、各部署間で情報共有を迅速に行い、復旧判断を一元的に行う仕組みを構築しています。

### ② 地震時対応マニュアル

地震発生時の迅速な対応を行うため、施設編・車両編のマニュアルを整備しています。マニュアルでは、震度階級ごとの指示系統、職員の参集基準、徒歩巡視・モーターカー巡視の判断基準、大規模な被害が想定される場合の行動などについて、詳細な手順を明記しています。

また、災害時に職員が迷うことなく行動できるよう、図面・チェックリスト・点検記録様式なども標準化しています。特に始発列車運行前の巡視点検は、運行可否を左右する重要な工程であり、訓練とマニュアルの整備により、確実性の高い確認が行えるようになっています。



写真3 地震警報監視盤

地震計からの警報は運輸指令に自動表示されます。

### ③ サテライトオフィス

災害時の職員参集先やバックアップ拠点として機能させるため、姪浜・橋本車両基地にはサテライトオフィスを整備しています。この施設は、通信環境やOA機器端末を完備しており、同施設に居なが

ら運行状況を把握できること、Web会議等にも対応していることから、本局と同等の業務処理が可能な施設となっています。

万が一、事故や災害等が発生した際に、本局庁舎へのアクセスが制限される場合には、最寄りのサテライトオフィスへ参集することにより、迅速な初動体制を確立できるようになりました。

このサテライトオフィスは、平時はモバイルワーク施設として利用できることとしており、職員の働き方改革を推進する一面も併せ持っています。

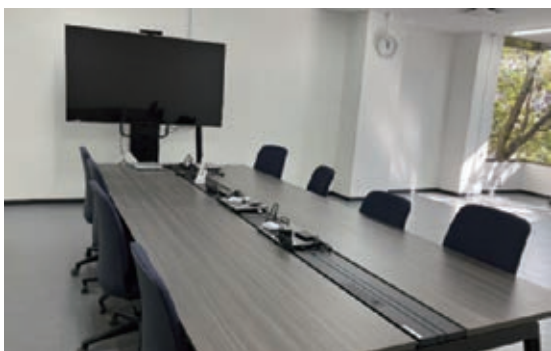


写真4 姪浜サテライトオフィス

④ 大規模地震が発生した際の帰宅困難者の受入対応については、福岡市の防災等を所管する市民局からの協力要請に基づき、必要に応じて、博多駅、天神駅、天神南駅の3駅を一時滞在施設として提供することとしています。

### 3. 浸水対策・風水害対策

#### (1) ハード面での取組み

##### ① 止水板

地下鉄の地上部出入口について、当局が管理するものを中心に、止水板を整備しており、平成15年の御笠川溢水による博多駅浸水被害を受けて全駅に導入しました。これらは河川水位上昇や道路冠水による駅構内への浸水を防ぐ重要な設備であり、迅速に設置できるよう、保管場所や軽量化、運搬方法の工夫を行っています。

また、駅構造に応じて浸水経路が異なるため、止水板の設置箇所・必要枚数・支援体制についてもマニュアル化し、どの時間帯でも確実に対応できる体制を整えています。



写真5 博多駅の止水板

駅出入口に止水板を設置し、浸水を防止します。



写真6 河川水位警報装置

市内の関係河川の水位を監視し、基準水位に応じて警報を発します。

さらに、民間事業者が管理する出入口は天神駅・博多駅など13駅および、祇園～博多駅間連絡通路を中心に、計45箇所あり、これらについては防災対策協定に基づき、台風・集中豪雨時の連絡体制および止水板等による浸水防止措置を実施しています。

##### ② 可搬式ポンプ

浸水の恐れがある場合には、可搬式ポンプを活用



写真7 可搬式ポンプ

浸水時の排水能力を向上させる際に使用します。

## 特集Ⅱ

した排水作業を迅速に実施できるよう、操作方法を標準化しています。定期的な訓練については、博多駅で実施しています。また、ゲリラ豪雨の増加に備え、中比恵ポンプ所および博多駅には非常用ポンプを常設しています。

### (2) ソフト面での取組み

#### ① 浸水防止合同訓練

過去に浸水を経験した博多駅や、隣接ビルが多い天神駅では、隣接ビルや関係機関と合同で訓練を実施しています。特に博多駅では、止水板設置、避難経路誘導に加え、可搬式ポンプの展開など、災害発生を想定した実践的な訓練を行うことで、各組織の連携強化と現場対応力の向上を図っています。

実際の訓練では、駅の利用者が多数滞留した状況を想定し、係員が声掛けや誘導方法を確認するとともに、協働するビル管理者や消防機関との連絡手順についても確認しています。こうした多機関連携の訓練により、災害発生時でも一体となって迅速な対応が可能となる体制づくりが進んでいます。



写真8 止水設置訓練

関係機関と連携し止水板設置訓練を実施しています。

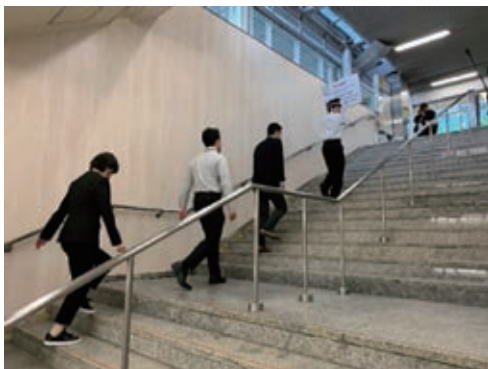


写真9 避難誘導訓練

関係機関と連携し避難誘導訓練を実施しています。

#### ② 台風対策（備蓄の整備）

大型台風接近時には、安全確保を最優先として計画運休を含む運行判断を行っています。また、職員が災害対応業務に継続して従事できるよう、全職場に水・食料・簡易トイレを備蓄しています。備蓄は各部署の員数に応じて配分しており、災害時に本局倉庫へ取りに行く必要がないため、迅速な対応が可能です。

あわせて、備蓄管理のサイクルも構築しており、消費期限が近づいた物資の入れ替えや在庫点検を定期的に行い、いつでも使用可能な状態を維持しています。



写真10 備蓄品（飲料水・食料・簡易トイレ）

災害発生時に備え、水や食料などを全職場に備蓄しています。

## 4. おわりに

福岡市交通局では、震災対策や浸水対策の継続的な強化により、災害時にも安全・確実・快適な交通サービスを提供できる体制づくりを進めています。

防災対策は一度整備して終わりではなく、設備更新や社会情勢の変化、自然災害の教訓などを踏まえた継続的な改善が重要です。

今後も、これまでの経験や訓練結果を踏まえながら改善を重ね、市民のみなさまの信頼に応えられる地下鉄を目指し、安全で安心して利用できる地下鉄となるよう、職員一丸となって取り組んでまいります。

## 暮らしやすい沿線、そして訪れたい沿線へ

北大阪急行電鉄株式会社 鉄道事業部鉄道統括課長  
田中 裕介

### 北大阪急行電鉄の概要

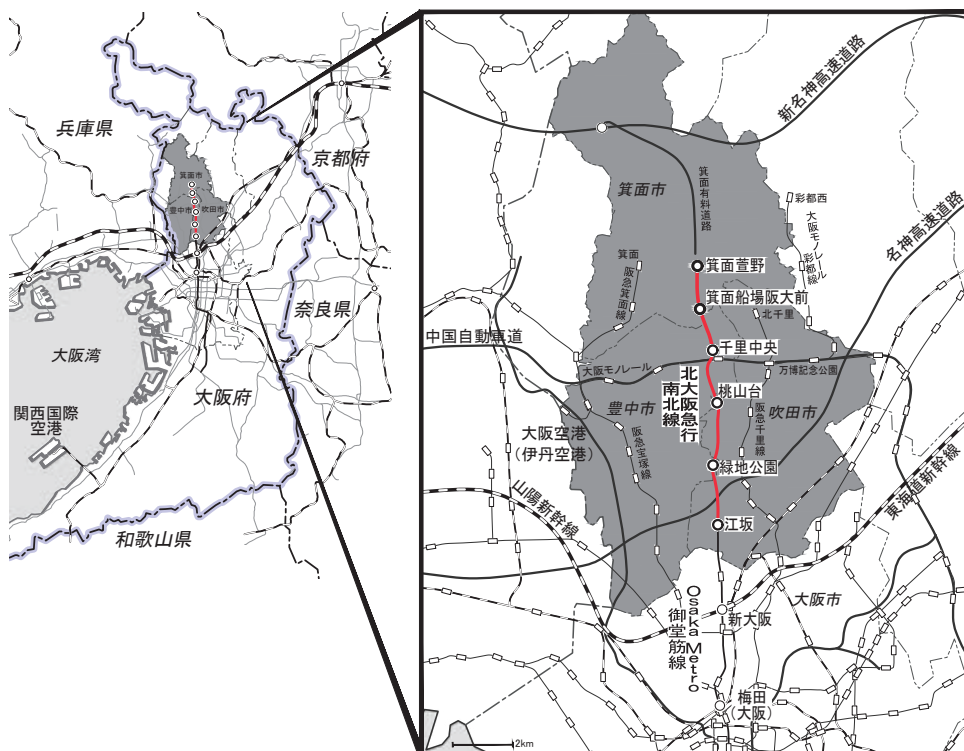
当社は、大阪府北部に位置する吹田市・豊中市・箕面市において、南北線（江坂駅・箕面萱野駅間）8.4kmの鉄軌道事業を經營し、阪急阪神ホールディングスグループに属すとともに、大阪府の出資も受ける第三セクターの企業です（社員数約160名）。江坂駅を介して大阪市高速電気軌道（Osaka Metro）御堂筋線と相互直通運転を行い、1日約17万人のお客様にご利用頂いています。

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います。



観客であふれる万国博中央口駅プラットフォームと万博会場連絡橋（1970年開業当時）



## 新駅の開業、進化し続ける街

約2年前の2024年3月23日には、これまでの終点であった千里中央駅（豊中市）から箕面市へ約2.5km延伸。箕面萱野駅と箕面船場阪大前駅が開業し、箕面萱野駅からOsaka Metro御堂筋線 梅田駅までは乗り換えなしの約25分（最速所要時分）でアクセス可能になりました。



桜の名所でもある箕面萱野駅

箕面萱野駅周辺では大型商業施設が立地し、商業施設が充実していることに加え、箕面市内各方面のバス路線系統を当駅発着に集約し、交通ネットワークの新たな拠点としての整備も行われました。

箕面船場阪大前駅周辺では、延伸を契機とした土地区画整理事業が実施され、大阪大学箕面キャンパスの移転、箕面市立文化芸術劇場、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められており、駅すぐ近くに箕面市立病院の移転が予定されているなど、これからも街の進化が続きます。

中間駅となった千里中央駅は、かねてから大阪モノレールや大規模なバスターミナルがある交通結節点であり、多くの商業施設や医療施設が集中し生活利便性が高いことから、ファミリー層にとくに人気があるエリアです。

駅周辺では、まちびらきから半世紀が経過し、施設や都市機能の更新等の必要性が高まっていることから、現在、官民連携による再整備事業の検討が進

められており、今後のさらなる発展が期待されています。



千里中央駅（地下1階通路部から撮影）

駅は吹き抜け構造となっており、地下1階の通路部から地下2（ホーム）階に電車が発着するのを見ることができ、子どもたちや電車好きの皆さまに人気のスポットとなっています。

当社と開業を同じくする駅直結の商業施設「せんちゅうパル」では、昭和レトロな雰囲気を楽しむことができ、多くの買い物客でにぎわっています。

## 北急沿線の見どころ

当社は新大阪駅や大阪国際空港、高速道路にも近く、遠方への出張もスムーズに行くことができる利便性の優れた路線でありながら、沿線は緑豊かで、多くの公園にも恵まれる良好な住宅都市が広がります。

そのような当社沿線の中から今回は、甲子園球場の約33倍という大阪府下最大級の規模を誇る服部緑地と、延伸により身近なスポットとして新たに加わった勝尾寺、そして、東京建物 Brillia HALL 箕面（箕面市立文化芸術劇場）をご紹介します。

### ●服部緑地（最寄り：緑地公園駅）

大阪府豊中市と吹田市にまたがる服部緑地は緑地公園駅から徒歩5分の立地にあり、地域住民が散歩や花、緑を楽しむ憩いの場であるとともに、市民参加型のマーケットが定期的に開催されるなど、交流の場にもなっています。



円形花壇

安全・快適に遊べるよう設計されたインクルーシブ遊具は子どもたちに大人気で、夏期営業の「服部緑地ウォーターランド」とともに、休日は家族連れでにぎわいます。



こどもの楽園

また、手ぶらでバーベキューが楽しめる施設や乗馬センターは、駅から徒歩圏内で行くことができるアクセスの良さもあり、とても人気です。

そして、自然豊かな広大な敷地にはテニスコートや軟式野球場、人工芝サッカー場などのスポーツ施設や陸上競技場があり、また、美しい緑の中で、上質な時間を過ごすことができる「都市緑化植物園」や、日本各地の代表的な民家を移築復元した珍しい野外博物館「日本民家集落博物館」といった教養・文化施設などもあり、目的に合わせて楽しむことができます。



日本民家集落博物館

近年では、フットサルコートやスケートボードパークがオープンしました。さらに、レストハウスもリニューアルし、約250冊が自由に閲覧できる図書コーナーをはじめ、貸しスタジオやカフェ、モビリティステーションが新たに登場するなど、公園全体がより一層の賑わいを見せています。

### ●勝尾寺（最寄り：箕面萱野駅）

勝ち運の寺・勝ちダルマの寺として有名な勝尾寺は、国内の参拝者だけではなく、インバウンドの方々にも大変人気のあるお寺であり、箕面萱野駅から、直通バスまたはタクシーに乗り換えて行くことができます。



勝ちダルマ

勝尾寺の歴史は奈良時代まで遡り、鎌倉時代、戦国時代、江戸時代…と、「勝利を掴む寺」「勝ち運を授かる寺」として、源氏や足利、豊臣、徳川將軍家など時代の覇者たちのみならず、農民や商人らの幅広い信仰を集め、現在では、受験、厄除け、病氣、

# 沿線散策

スポーツなど「人生のあらゆる場面で勝つ寺」として信仰されています。

勝尾寺では「勝つ」とは他者を打ち負かすことではなく、「自分と向き合い、自分の弱い心に打ち勝つ」という意味に捉えているとのこと。



梅雨シーズンの勝尾寺

そして、由緒ある祈願スポットであるとともに歴史的建造物が境内に点在し、春は桜、夏は紫陽花、秋は紅葉と特別ライトアップ、冬は空気が澄んだ日にはきれいな青空と山々とのコントラストが見られるなど、四季折々の美しい景色を堪能しながら散策することができるのも数ある魅力の一つです。



紅葉と特別ライトアップ

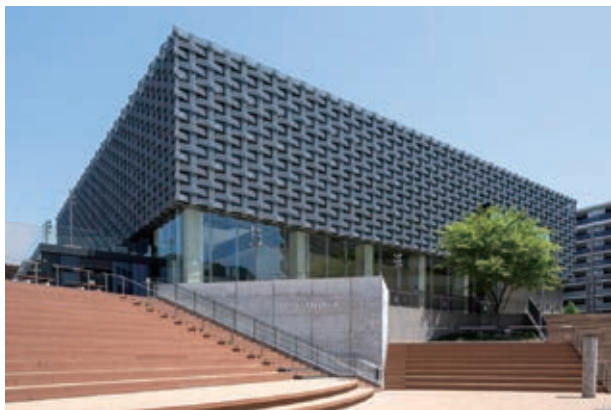
## ●東京建物 Brillia HALL 箕面（箕面市立文化芸術劇場）（最寄り：箕面船場阪大前駅）

当劇場は、箕面市の図書館や生涯学習センターが複合した施設のうち、芸術文化活動を支える総合的な中核拠点施設として幅広い世代が楽しみ感動できる文化芸能の創造と振興の場となっています。

箕面船場阪大前駅改札口すぐ近くにあり、段差な

しのアプローチが可能です。

外観の特徴的な網目のデザインは、船場地域を象徴する「繊維」と、箕面の地名の由来である農具の「箕（みの）」をモチーフにしています。



特徴的な網目デザインの外観

大ホール（1,401席）と小ホール（300席）では、コンサート、バレエ、ミュージカル、演劇といった演目が上演されています。人気のある舞台も数多く上演されることから、箕面市民だけではなく、市外の方にも愛されている劇場です。



客席数1,401席の大ホール

## おわりに

北大阪急行電鉄は、安全・安心を礎に、沿線の魅力や価値の向上に取り組んでまいります。豊かな自然と新たな発見に出会える北急沿線で、心地よいひとときをお過ごしください。これからも地域とともに歩む企業として、皆さまのご利用を心よりお待ちしております。



## 世界あちこち探訪記 第109回

# マドリードからパリへの国際夜行列車

秋山 芳弘

### ヨーロッパでも減少傾向にある夜行列車 (図-1)

高速鉄道網の整備、需要や経費などの点からヨーロッパでも夜行列車が少なくなっている。これまで仕事の際の移動手段として利用していたが、夜行列車を楽しむということはほとんどなかった。

そんな中、ヨーロッパの高速鉄道調査期間中、マ

ドリードからパリまで夜行列車に乗ることがあった。これはエリプソス<sup>(注1)</sup>という国際夜行列車である。せっかくなので、どのような夜行列車が走行していたのかを記録しておくことにする。

### マドリードのチャマルティン駅

2013年3月28日(木)、マドリード(夕方)は曇。マドリードの中心部にある繁華街のPuerta del Sol<sup>プエルタ デル ソル</sup>(スペイン語(以下同じ)で「太陽の門」の意)やGran Vía<sup>グラン ビア</sup>(「大通り」の意)を歩いていると、20℃近くあり、生暖かくて気持ち悪い。地下鉄で17時45分にChamartín<sup>チャマルティン</sup>駅に到着する。

マドリードではAtocha<sup>アトーチャ</sup>駅が南の第1主要駅、このチャマルティン駅は北にある第2主要駅である。南北方向に線路が21線ある。優等旅客が使えるSala<sup>サラ</sup> Club<sup>クラブ</sup>(Salaは「部屋」の意)というラウンジに入り、ピーナッツをつまみにビールを飲んで、少し休む。

### Elipsos 407列車の編成とGran Clase

18時5分にサラ=クラブを出て、ホームにおりると、タルゴ客車<sup>(注2)</sup>を牽引するElipsosが停車している。Elipsosは、先頭から電気機関車(1両)+電源・荷物車(1両)+客車・寝台車(7両)+厨房・ビュッフェ車(1両)+食堂車(1両)+客車・寝台車(7両)+電源・荷物車(1両)の19両編成で



図-1 マドリードからパリまでの夜行列車Elipsos(エリプソス)の走行ルートと各駅の発車時刻。パリは到着時刻。

作図：河野祥雄氏

(注1) Elipsosは、フランスとスペインを結んでいた夜行列車のブランド名、またはその列車を運営していた合併会社の名称。2007年の夏ダイヤ(2007年6月)から運行を開始したが、2013年12月13日に廃止された。列車名には、いずれもスペインの著名な芸術家の名前がつけられている。

(注2) Talgo = Tren Articulado Ligero Goicoechea-Oriol(スペイン語)。「Goicoechea(ゴイコエチエア)とOriol(オリオール)の2人が開発した軽量連接列車(客車)」の意。



写真-1 マドリードのチャマルティン駅の13番線に停車するElipsos。Renfe（レンフェ：スペイン国鉄）の電気機関車がタルゴ客車を牽引している。Renfe（Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles）は、スペイン政府100%出資の鉄道会社。（南を見る。2013年3月28日）



写真-2 左が先頭の電気機関車、それに連結されているタルゴ客車（右）。タルゴ客車は、車高が低く（重心が低い）、車両長も短い。（東を見る。2013年3月28日）

ある。Elipsosは、<sup>トレンホテル</sup>Trenhotel（「列車ホテル」の意）とも呼ばれている。（写真-1、写真-2）

列車の愛称は、“Francisco de Goya<sup>(注3)</sup>”である。1両（5室）だけのGran Clase<sup>(注4)</sup>（特等）の67号車に乗車する。特等は2人/部屋（シャワーとトイレつき）。それ以外に寝台車（2人用と4人用、室内にトイレとシャワーなし）と座席車がついている。（写真-3、写真-4）

## タルゴ客車の特長

タルゴ客車（タルゴIV）は、低い車高（約3.3m）、



写真-3 グラン=クラセ（特等）、座席の状態。1両に5室（2人/室）。（2013年3月28日）



写真-4 グラン=クラセ（特等）、2段ベッドにした状態。（2013年3月28日）

短い車両長（約13m）、一軸連接車輪（左右独立懸架）という特徴がある。

ヨーロッパでは、新型車両の開発には厳しい基準と審査があるので、資金と時間がかかる。一方、実績のあるタルゴ客車は短期間での納入が可能であり、車両費は電車より安い。また、軽量車両なので消費エネルギーが少なく、軌道への負荷が少なく、低床式車両のためバリアフリー面でも優れている。そのため、ドイツ鉄道やデンマーク鉄道で導入しており、その採用が近年増えている。

## 発車後すぐに食堂車へ

18時33分、13番線から発車。個室寝台の中が狭い

（注3） Francisco José de Goya y Lucientes（フランシスコ=ホセ=デ=ゴヤ=イ=ルシエンテス）、1746年～1828年。スペインの宮廷画家として活躍し、スペイン最大の画家といわれる。

（注4） ElipsosのGran Clase（特等）の料金（マドリード～パリ間）は2万2500円（Eurail Global Passを使用。包括運賃）。



ので、スーツケースを上棚に上げる。重いけど仕方ない。Elipsosは、マドリードの北部郊外を走行。

19時、食堂車に行きテーブル席に座る。車窓風景は山がちで人家はない。夕暮れ前の郊外の風景である。19時20分、まずシャンパンを飲み、タルトとリンゴ=ジャム・チーズのつまみを食べる。19時35分、スペイン産の赤葡萄酒Beroniaをもらう。前菜は、ムラサキ貝とサバ入りのジャガイモ=サラダ、カボチャのスープ。19時55分、主菜は、鴨の太腿とフォア=グラ<sup>(注5)</sup>、ジャガイモ付きの白身魚を選んで食べる。列車でこんな豪華な食事は初めてだ。(写真-5、写真-6)

20時10分、外は真っ暗になる。仕上げにスペイン産の白葡萄酒La Valを飲み、チーズを食べる。リ



写真-5 食堂車での夕食。前菜を食べ、ペロニアの赤葡萄酒を飲む。(2013年3月28日)

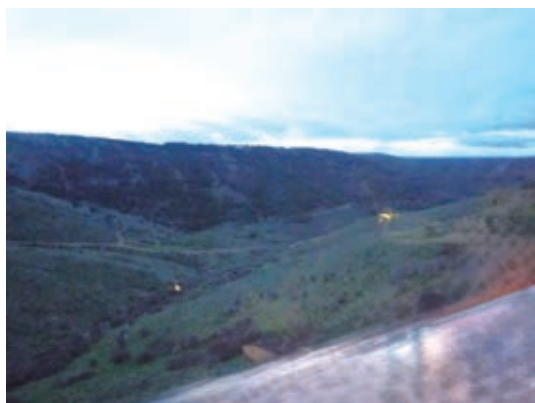


写真-6 スペイン北部の山岳地帯を走り、フランスに向かう。(2013年3月28日19時38分)

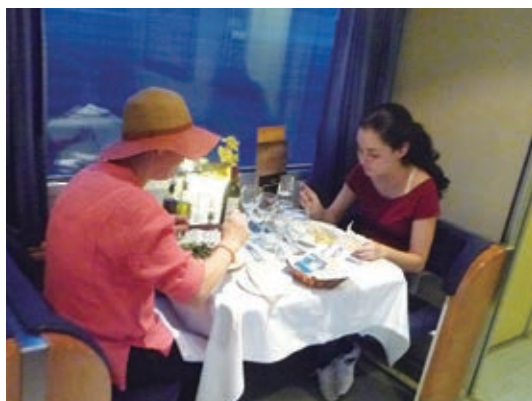


写真-7 夜行列車で夕食を楽しむ乗客。(2013年3月28日)

ンゴ=タルトも。4組ほどの客が静かに食事をしている。20時55分、Valladolid<sup>バリャドリード</sup>駅に停車し、20時58分に発車。酒が入り、ウトウトする。21時10分、夕食がすべて終了。大満足だ。(写真-7)

21時15分、部屋に戻る。こここのところの睡眠不足と疲労、葡萄酒のため、すぐに寝込む。車内暖房は暖かくて、下着だけで寝ても問題ない。

## 朝のシャワーと朝食

3月29日(金)は、Easter<sup>イースター</sup>(復活祭)休暇とか。パリは快晴(暖かい)。4時頃、某駅で長い停車をする<sup>(注6)</sup>が、眠気が勝ち、再び寝る。仕方ない。フランス側の国境駅Hendaye<sup>アングァイエ</sup>を通過し、いつの間にスペインからフランスに入っている。

6時に起きる。昨夜は葡萄酒を飲みすぎたが、久々によく寝れた。個室内でシャワーを浴びる。中は狭いが、湯の量は申し分なく、気持ちのいい朝のシャワーで、さっぱりする。トイレは真空・タンク式。

7時15分、食堂車に朝食を食べに行く。外は7時頃から明るくなる。フランスは曇り空で寒そうだ。葉を落とした林が見える。左側走行。

朝食は、①オレンジ=ジュース(1杯)、②カフェオレ(1杯)とコーヒー(2杯)を飲み、③果物(パイナップルと葡萄)、④トーストとクロワッサン、⑤ヨーグルト、⑥フランス式オムレツと生ハム(あ

(注5) foie gras (フランス語で「脂肪肝」)。世界三大珍味として有名な食材。ガチョウやアヒルに沢山の餌を与えることにより、肝臓を肥大させて作る。

(注6) 図-1の時刻表からすると、スペイン側の国境駅Irún(イルン)での軌間変更作業中だったと思う。眠かったので起きなくて残念。なお、2007年3月にマドリードからバルセロナに行ったとき、高速新線の全線開業前だったので、途中駅でAlvia(アルビア)S120での軌間変更作業を見た。



写真-8 朝の食堂車。フランス国内を走行している。(2013年3月29日)



写真-10 パリの南部にあるオステルリッツ駅。右はパリ=メトロ5号線。(西を見る。2013年3月29日)



写真-9 Elipsosはフランスの大地を快走する。(2013年3月29日8時46分)



写真-11 セーヌ川に架かる鋼製アーチ橋を渡るパリ=メトロ5号線の電車。右にSNCFの高層ビルが見える。(北を見る。2013年3月29日)

まり美味くない)を食べる。(写真-8)

7時28分、南に向かう高速列車TGVとすれ違う。  
7時30分、Mons<sup>モン</sup>駅を通過。7時40分、分岐して東へ行く。7時42分、川幅の広いLoire川を渡る。個室より食堂車の方が窓が広し居心地がいい。時々、旅客列車とすれ違う。8時、Blois<sup>ブワ</sup>駅に停車。下車客あり。8時2分に発車。パリに向かうElipsosは200km/h近い高速で走行する。(写真-9)

8時15分、部屋に戻る。8時27分、Les Aubrais<sup>レスオーブレイ</sup> Orléans<sup>オルレアン</sup>駅に停車し、8時30分に発車。パリ到着の準備を始める。スーツケースを上棚から降ろす重労働をし、荷物の入れ替えをする。8時50分に終了。

9時17分、Juvisy<sup>ジュヴィジー</sup>駅を通過。SNCF Fret<sup>エスエヌセーエフ フレット</sup> (フランス国鉄貨物)の貨物列車を見る。9時25分、東側に車両基地がある。この特等車両にある5室のうち3~4室に乗車していた。こうしてパリのAusterlitz<sup>オステルリッツ</sup>駅の16番線に9時32分に到着する。満足で印象に残る夜行列車の旅であった。外気温は6℃。

## パリのオステルリッツ駅

この駅は、SNCF (フランス国鉄)のパリにある主要ターミナル駅6駅のひとつであるが、パリの主要駅と比べて、長距離旅客列車用のホームが寂しい。このあとも列車で移動し、調査をするので、荷物をオステルリッツ駅に預けようと思ったが、時間があるので近くのリヨン駅までスーツケースを持って歩いてゆくことにする。10時に出る。(写真-10)

リヨン駅までの途中には、セーヌ川が流れ、明かり区間の鋼製アーチ式橋梁をメトロの電車が走っている。近くにSNCFとRATP<sup>エルアテベ</sup> (パリ=メトロ)の高層ビルが見える。なかなか美しい風景だ。(写真-11)  
(2026年2月5日)

【謝辞】Elipsosの運行ダイヤ調査は、(一財)交通経済研究所資料室のお世話になりました。



# 広報誌「メロニュース」にみる時代の変遷

## 第1回

### —創刊当初の目的と背景—

東亜建設工業株式会社 久多羅木 吉治※  
土木部門 技術部長

#### はじめに

広報誌とは、組織や企業の事業内容を紹介するものですが、単なる情報伝達的手段ではありません。

日頃目に見えにくい業務の背景や企業の歴史・価値観を解説し、それらを分かりやすく伝えるための大切な媒体です。

#### 1. 地下鉄における広報誌とは

地下鉄のこれまでの広報誌は、現在の沿線グルメや観光情報中心のスタイルとは異なり、路線整備の進捗、新駅開業、新車投入などの設備更新の情報提供を行ってきました。

また、利用客に対して現在おかれている現状を紹介するとともに、これから進む方向性を示すなど読者と価値観を共有することも重要な目的の一つでした。

近年は、利用客創出の一環として沿線の名所や買い物、食事の店を紹介するなど、従来と違った内容となり、提供情報の大きな変化が見られます。

これはその時々時代の背景からも影響を受けていると思われ、これまでの「メロニュース」からその時代変遷を見ていきたいと思います。

#### 2. 各地の広報誌

日本の地下鉄は、北は北海道札幌から南は九州福岡まで9都市にあり、いずれも広報誌があります。

主なものを抜粋してみると資料—1に示すように現在の大阪市高速電気軌道(株)の前身である大阪市交通局「大阪のあし」1976(昭和51)年発行75号では御堂筋線に新鋭10系車両が営業運転開始のニュースが出ています。

1980(昭和55)年発行84号では谷町線八尾南開通の記事があり、続いて1981(昭和56)年発行85号にはニュートラム開通が大阪南港の新しい足として報



(資料—1) 大阪市交通局発行交通局ニュース「大阪のあし」  
表紙には左から昭和51年3月発行75号に新鋭10系車両の写真、昭和55年11月発行84号には開通区間の駅名が書かれ、昭和56年3月発行の85号では新交通システムの車両が掲載されている

\*元・帝都高速度交通営団



(資料—2) 名古屋市交通局発行「交通局ニュース」20号  
昭和50年4月発行のニュースには、のちに舞鶴線と命名され、名鉄線と相互直通運転を行うことになる地下鉄3号線八事～赤池間の工事に着手の記事がある

じられています。

また名古屋市交通局「交通局ニュース」1975（昭和50）年20号（資料—2）では現在の鶴舞線の一部である6号線八事～赤池間の工事に着手したことが取り上げられていました。

このように当初は新路線開通や新駅開業が話題になることが多く、地下鉄網の整備拡充が図られていく様子が垣間見れます。

### 3. 紙版メトロニュースの終了

営団地下鉄時代から発行され、長い間利用者から親しまれていた東京メトロの「メトロニュース」が昭和、平成、令和と3代の60年以上にわたり続いてきましたが、2022（令和4）年3月を持って発行が終了となりました。

この背景には従来の紙ベースを媒体とした情宣方法が一律に届ける手段としての優位性が薄れてきており、さらに情報環境の変化、環境配慮、双方向性の重視といった要因もあり、徐々にデジタル化され

てきているからと思います。

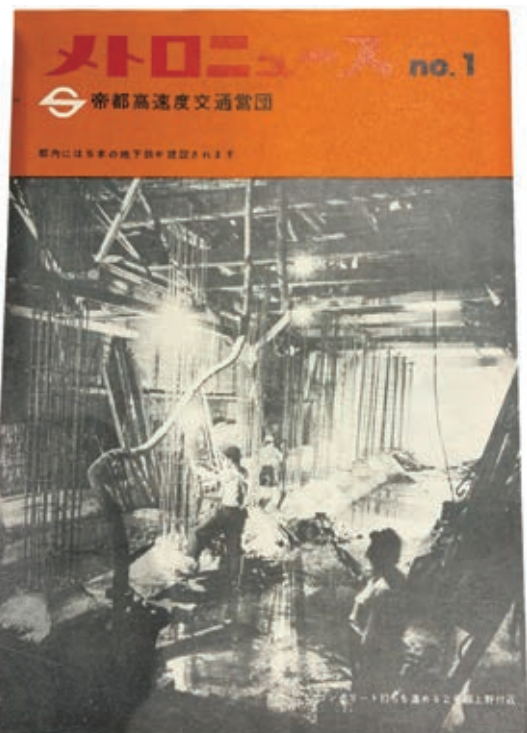
紙媒体の「メトロニュース」発行終了後も Web メディアで「TOKYO METRO NEWS」として発信されていることから単なる媒体の廃止でなく、時代に即した広報手段への転換として捉えることができるでしょう。

これから時代を追って進めてみていくことにします。

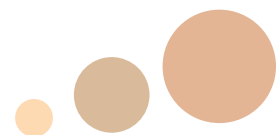
### 4. メトロニュースの創刊当時の紙面構成

帝都高速度個通営団（営団地下鉄）により、1960（昭和35）年に「メトロニュース」1号が駅構内で無料配布のPR誌として誕生しました（資料—3）。

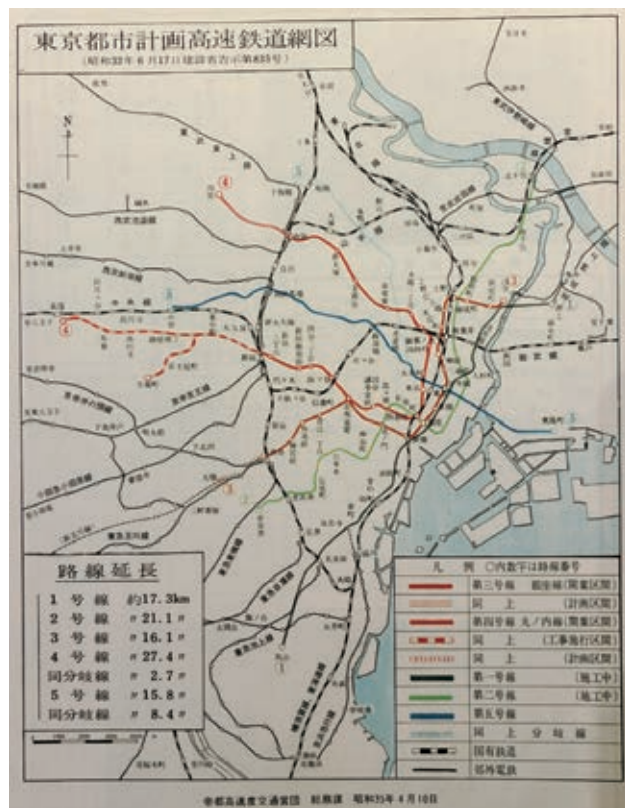
表紙のタイトルには「都内には5本の地下鉄が建設されます」とあり、これは1960年前後に東京で同時並行的に進められていた地下鉄建設、計画を利用者にわかりやすく伝えることを目的としたものでした。（資料—4）



(資料—3) 営団地下鉄発行「メトロニュース」創刊号  
昭和35年（1960）年4月発行に帝都高速度交通営団から発行されたメトロニュースは地下鉄広報誌の最初で、東京の交通問題と地下鉄の必要性など企業のPR誌としても先鞭を果たした



(資料-4) 創刊号の内容  
「5本の地下鉄が建設されます」の大見出しのもと、地下鉄建設計画・路線構想と建設費用や安全対策の説明という内容が中心だった



(資料-5) 創刊号の裏表紙  
昭和30(1960)年当時の地下鉄は、戦前からある銀座線と山手線内側だけの丸ノ内線のみで、他は工事中もしくは計画線だった



(資料—6) メトロニュース創刊号・2号・3号

このことは戦後復興期から高度成長期に向かう東京で、地下鉄は必要不可欠な都市基盤であることを都民に理解してもらうための広報誌だったと言えます。

さらに計画線を含めた地下鉄路線図を裏表紙に掲載し(資料—5)、これから東京はこう変わるという将来像を視覚的に表しています。このようななか、引き続きメトロニュースは2号、3号(資料—6)と発行されていきます。

—続く—

〈資料一式は筆者所蔵〉

# 株式会社 熊谷組

土木事業本部 営業統括部 鉄道営業部  
横田 正視



## ○はじめに

熊谷組は1898年の創業以来、創業者・熊谷三太郎の言葉である「いつか世の中のお為になるような仕事をさせてあげたい」「難所難物（困難な工事）があれば、私にやらせてください」に込められた“誠実さ”と“挑戦心”を受け継ぎ、社会の発展に尽力してまいりました。この創業の精神は、現在も私たちの揺るぎない指針であり、事業を通じて社会課題の解決に貢献するという誓いのもと、日々歩みを進めております。

私たち熊谷組グループは、サステナビリティ経営を力強く推進し、「持続可能な社会」「快適に暮らせる社会」「経済が成長する社会」の形成を通して、限りある資源が循環し、ひと・社会・自然が豊かであり続ける未来を目指してまいります。

## ○会社概要

会社名：株式会社熊谷組  
英語表記：Kumagai Gumi Co., Ltd.  
本社：東京都新宿区津久戸町2番1号  
登記上本店：福井県福井市中央2丁目6番8号  
社長：上田 真  
創業：1898年（明治31年）1月1日  
設立：1938年（昭和13年）1月6日  
資本金：301億円（2025年3月31日現在）  
従業員数：2,709名（2025年3月31日現在）

## ○熊谷組 公式マスコットキャラクター「くま所長」

熊谷組をより幅広い年齢層の皆様に親しんでいただくために誕生した、公式マスコットキャラクターです。

会社や建設の魅力を紹介する「熊谷組なんでも研究所」の所長を務めています。トレードマークは安全第一のヘルメットと、お祝いの際に着用する法被。黄色いマントで世界中を駆け巡り、「魔法のくまスティック」であらゆる姿に変身しながら建設の仕事の大切さを伝えています。



## ○熊谷組グループビジョン

熊谷組グループは、市場環境の変化や時代の荒波に左右されることなく、将来にわたりお客様や社会から必要とされ続ける企業グループの実現を目指しています。また、社員一人ひとりが誇りを持って働き続けられることにも努めています。この理想を具現化するために、グループ全体が一丸となって進むべき指針として、2016年4月に「熊谷組グループビジョン」を策定しました。

『高める、つくる、そして、支える。』

私たちがつくるのは、単なる建物や構造物だけでなく、そこに集う人々とともに作りあげていくコミュニティです。

## ○鉄道関連事業の変遷と未来への展望

### 【鉄道建設における歩みと技術革新】

当社は国内外において積極的に鉄道関連工事を展開し、数多くの実績を積み重ねてまいりました。その象徴ともいえるのが、日本土木史上の偉業と称される「三信鉄道（現・JR飯田線）」の建設工事です。天竜川沿いの険しい渓谷を切り拓いたこの難工事の完遂は、1937年（昭和12年）の全線開通に大きく貢献しました。また、1977年（昭和52年）に貫通した上越新幹線・中山トンネル（群馬県）では、現在の山岳トンネルにおける標準工法「NATM（ナトム）」を日本で初めて導入しました。ここでの成功と知見は、その後の国内大規模トンネル工事にNATMが普及する礎となり、昭和52・53年度の土木学会技術賞を受賞するなど高い評価をいただきました。さらに、2008年（平成20年）竣工の東北新幹線・三本木原トンネル（青森県）では、NATMとシールド工法の長所を融合させた新工法「SENS（センス）」を開発。この技術が社会の発展に寄与したとして、2006年度（平成18年）の土木学会技術賞、および第37回（2008年度）日本産業技術大賞審査委員会特別賞を受賞しております。

### 【北陸新幹線延伸：福井の未来を創る】

2024年（令和6年）3月16日に開業した北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、当社は福井県内で新幹線高架橋4箇所、トンネル1箇所の建設に携わりました。施工総延長は約10kmに及び、延伸区間の約1割に相当します。福井県は当社の発祥の地であり、創業120周年の節目に地元へ貢献できたことは、この上ない光栄です。福井駅至近の「福井高柳高架橋」では、交通量の多い交差点上空を跨ぐため、橋脚からコンクリート桁を順次送り出す「押し出し工法」を採用し、安全かつ円滑な架設を実現しました。一方、延伸区間唯一のトンネル施工となった「新北陸トンネル（大桐工区）」は、嶺北と嶺南を分かち険しい山地を貫く難工事でした。掘削中には最大毎分13トンという凄まじい湧水に見舞われ、水没の危機にも直面しましたが、不屈の精神でこの困難を克服し、本坑3,605mを無事完遂いたしました。このほか、坂井、芦原温泉駅、山室といった各箇所の施工を通じ、延伸開業の一翼を担いました。



中山トンネル



三本木原トンネル



福井高柳高架橋



新北陸トンネル(大桐工区)

### 【北大阪急行延伸：都市精密施工と信頼】

北大阪急行線を千里中央駅から箕面市に約2.5km延伸し、2駅（箕面船場阪大前駅、箕面萱野駅）を新設する工事で、北大阪エリアにおける公共交通の利便性向上を目的に実施されました。地上49階の高層マンションや高層商業施設などの建築物、さらに交通量の多い国道423号（新御堂筋）の直下を小土被りで施工するため、技術検討会や第三者機関による審査を通じて、マンション住民をはじめとする地域住民との合意形成を図り、良好な関係を構築して工事を完了させました。また、千里中央駅建設当時の施工時に残置された土留め壁の撤去においては、新たに不飽和地盤凍結工法を開発しました。

本事業も、2023年度（令和5年）の土木学会技術賞、および日建連表彰2023第4回土木賞を受賞しております。



北大阪急行線延伸事業

### 【今後の展望】

このような難工事を乗り越えた経験を糧に、当社はこれからも、社会から求められる建設サービス業の担い手として、従来の「建設業」という枠組みにとどまることなく、建設を通じて様々な価値を届けてまいります。鉄道事業者様を始めとする鉄道に携わる皆さまとともに、社会の発展と安全性向上に寄与してまいります。

# 鉄建建設株式会社

経営企画本部 広報部  
大友 康平



## ○創立と社是

鉄建建設株式会社は、1944年2月、陸運輸送力増強を目的とした鉄道建設工事・改良工事を担う会社として歩み始めました。以来、鉄道工事のトップランナーとして数々の鉄道関連プロジェクトに携わるとともに、高速道路や河川工事、オフィスやマンションなど、人々の暮らしを支える社会基盤（構造物及び建築物）を数多く手がけ、総合建設会社として成長してまいりました。



信用と技術の  
**鉄 建**

鉄建建設は「信用と技術」を社是としています。お客さまから信用・信頼され、喜んでいただける社会基盤を確かな技術力で造りあげることで、社会基盤整備に貢献するとともに、持続的に成長し、家族に誇れる働きがいのある企業をめざしています。



## ○会社概要

商 号：鉄建建設株式会社  
TEKKEN CORPORATION  
本社所在地：東京都千代田区神田三崎町  
二丁目5番3号  
創 立：1944年2月1日  
資 本 金：182億9370万円  
従業員数：連結1,871名 単体1,731名  
(2025年3月現在)

## ○事業紹介

鉄建建設は、道路・トンネル・橋梁といった社会基盤を支える土木事業と、集合住宅や商業施設など多様なニーズに対応する建築事業を柱として、国内外で幅広く事業を展開しています。長年培ってきた技術力と現場力を活かし、地域社会に貢献するものづくりに取り組んでいます。

また、創業以来の強みである鉄道分野では、数多くの実績を積み重ねてきました。これらの経験で培ったノウハウは他分野の事業にも活かされ、より高品質で信頼性の高いサービスの提供につながっています。



## ○成田建設技術総合センター

弊社は千葉県成田市に「建設技術総合センター」を有しており、先進的な技術の開発・改良・検証を担う「研究開発センター」と、安全研修・訓練を担う「研修センター」の2つの機能で構成されています。

本センターは1960年に技術研究室を設置して以来、時代のニーズに応じて継続的に機能強化を図ってまいりました。2009年に研修棟施設建設、2020年に施工実験棟の建替えに加え、2024年には研修施設棟・研修センター棟のリニューアルを実施し、より高度で実践的な研究開発と人材育成が可能な環境を整備しています。

### 【実体験型訓練施設】

センター内の屋外研修施設では、現場に即した実践力を養うため、実体験型の訓練施設を複数整備しています。その中核である「鉄道実体験型研修施設」では、全長150mに及ぶ複線軌道を中心に、ホームドア付きのホームや踏切など、実際の鉄道現場を忠実に再現しています。



▲鉄道体験型研修施設

これにより、設備の名称や役割といった基礎知識の習得に加え、事故発生時を想定した対応訓練を行うことが可能です。実物に限りなく近い環境で訓練を行うことで、実際の現場での判断力・行動力を養います。

また、外部の方々にも本施設をご利用いただくため、千葉県より職業訓練校の認定を受け、厚生労働省千葉労働局から「玉掛け技能講習」の登録教習機

関として認定を受けるなど、社外利用の促進に取り組んでいます。社員に向けた安全研修・訓練だけでなく、土木教育機関や高校・大学からの見学依頼にも対応しています。

### 【事故の情報展示館】

センター内の研修センター棟には、「事故の情報展示館」を設けています。大型タッチパネルディスプレイやVR機器などを活用して、当社が過去に起こしたトラブルや事故を臨場感あふれる環境で体験・学習することができます。工事事故の発生状況や被害状況、事故原因及び対策などを教訓として学ぶことで、安全性に対する価値観や感性を磨いています。



▲事故の情報展示館

## エスカレーター滞留停止システムの導入について

2026年3月3日  
東日本旅客鉄道株式会社

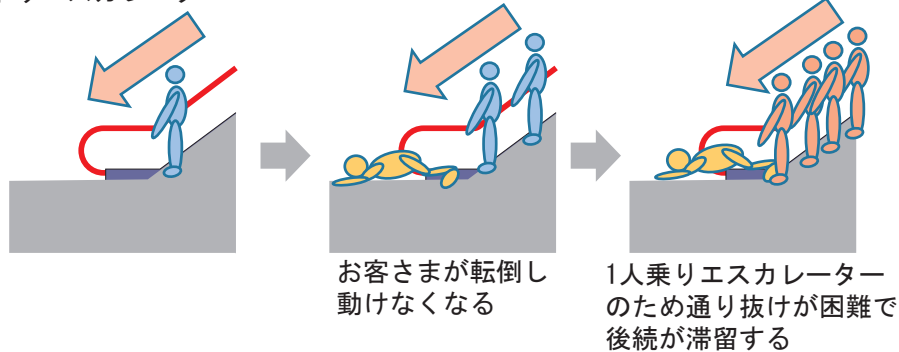
- JR東日本グループでは、エスカレーターでの傷害事故防止のため、エスカレーター降り口付近のお客さまの滞留を検知し、エスカレーターを自動停止させる「エスカレーター滞留停止システム」の検証を進めてきました。検証が完了したため、東京駅新幹線改札内の1人乗りエスカレーター※4台に本システムを導入します。
- お客さまにエスカレーターをより安全にご利用いただくための取組みを進めてまいります。

※1人乗りエスカレーター：ステップ幅の狭いエスカレーター

## 1. 導入目的

1人乗りエスカレーターの降り口付近でお客さまが転倒された場合、非常停止ボタンにより停止させなければ、後続のお客さまが押し寄せることによる二次災害が発生する可能性があります。このような状況を防ぎ、お客さまにより安全にエスカレーターをご利用いただけるよう、エスカレーター降り口付近でのお客さまの滞留状態を自動で検知し、エスカレーターの非常停止を自動で行うエスカレーター滞留停止システムを導入します。

下りエスカレーター



お客さま滞留の発生の流れ（例）

## 2. 導入箇所

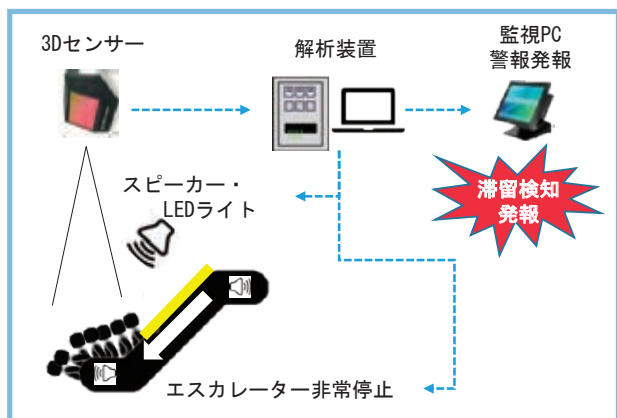
東京駅 新幹線南乗換口 1人乗りエスカレーター 4台

## 3. 使用開始時期

2026年3月5日より

#### 4. エスカレーター滞留停止システムの概要

エスカレーターの降り口付近に設置した3Dセンサーによりお客さまの滞留状態を検知し、滞留状態を検知した場合、後続のお客さまへ音声ならびに光による注意喚起をおこなった後、エスカレーターを非常停止させるシステムです。エスカレーター降り口付近でお客さまの転倒等により滞留が発生した場合、エスカレーターが速やかに停止するため、群衆事故の被害を防ぐことができます。開発環境および現地においての検証が完了したため、今回正式に導入することとしました。



エスカレーター滞留停止システム概要



設置状況

#### 5. その他

- ・今回導入する箇所以外にも、お客さま滞留発生のリスクが高い箇所への導入について検討していきます。
- ・本取組みは、(一社)日本鉄道車両機械技術協会が主催する2025年度全国「車両と機械」研究発表会において日本鉄道車両機械技術協会会長賞を受賞しました。

## 東京メトロ全駅で遠隔案内端末を2028年3月末までに導入 ～Buddycom コールを活用し、すべてのお客様がより安心してご利用いただける駅を目指して～

2026年3月16日  
東京地下鉄株式会社  
KDDI株式会社  
株式会社サイエンスアーツ

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：小坂彰洋、以下「東京メトロ」）、KDDI株式会社（本社：東京都港区、代表取締役社長CEO：松田浩路、以下「KDDI」）、株式会社サイエンスアーツ（本社：東京都渋谷区、代表取締役社長：平岡竜太朗、以下「サイエンスアーツ」）の3社は、2028年3月末までに、東京メトロ全171駅（注1）の改札口にIP無線インカムアプリ「Buddycom（パディコム）」のコール機能を活用した遠隔案内端末を順次導入します。本端末の導入により、駅社員が離れた場所からでも的確にお客様対応を行うことが可能となり、多様化するお客様のニーズに応じた質の高いサービス提供を実現します。第1弾として2026年3月16日から青山一丁目・淡路町・中野坂上・東銀座の4駅に設置を行い、遠隔でのご案内を開始します（注2）。

遠隔案内端末は、KDDIが提供するタブレット端末に、サイエンスアーツが開発したIP無線インカムアプリ「Buddycom」のコール機能を組み込んだものです。お客様は、改札口付近に設置された端末の画面に表示されている呼び出しボタンを押すことで、駅事務室の社員と通話を開始できます。駅構内のご案内に加え、ICカードやモバイル端末を用いた精算・カード処理が必要な場合には、端末下段のICカードリーダーにカード等をおいていただくことで、駅社員が駅事務室内から遠隔で機器を操作し、その場で精算やカード処理を行うことが可能です。また、バリアフリーの観点から、音声案内やチャット機能を搭載することで視覚・聴覚に障がいのあるお客様にも配慮した仕様となっています。さらに、外国人のお客様のご案内にも活用できるよう、翻訳機能（9言語対応）も搭載しています。

今後も3社は、持続可能な鉄道事業の運営体制を実現するとともに、お客様により安心してご利用いただける駅を目指し、対面での接客と変わらない新たなサービスをお届けします。

（注1）他社への管理委託駅は除く。

（注2）各駅の事務室内には駅社員が常時待機し、お客様対応に備えておりますので、無人駅とはなりません。



遠隔案内端末の外観



遠隔案内端末のご利用イメージ



## 遠隔案内端末の導入について

## 1 背景

社会インフラを支える多くの業界で労働人口の減少が課題となる中、公共交通機関においても、将来にわたり質の高いサービスを提供し続けるため、持続可能な運営体制の構築が求められています。一方で、インバウンド観光客の増加や社会の多様化を踏まえ、駅をご利用されるすべてのお客様のニーズに対応し、迅速かつ安心してご利用いただける環境の整備が必要となっています。

東京メトロではこれまで、インターホンによる遠隔案内を行ってきましたが、遠隔ではICカードやモバイル端末を用いた精算・カード処理に対応できないこと、また、外国語対応が十分ではないことが課題となっていました。

## 2 概要

設置対象箇所	東京メトロ全駅の改札口 ※他社への管理委託駅の改札を除く ※エレベーター専用改札等、一部の無人改札を除く
設置時期	1 青山一丁目駅・淡路町駅・中野坂上駅・東銀座駅 2026年3月16日 2 上記以外の駅 2028年3月末までに順次設置予定
端末のサイズ	高さ150cm×幅30cm×奥行35cm ※タブレット端末は床面から約110cmの位置（券売機の画面とほぼ同等の高さ）に配置。
利用方法	<p>① 駅社員にご用の際は呼び出しボタンを押します。</p>  <p>② 駅社員が応答したらご用件をお話してください。 ※チャット機能も利用可能です</p> 

**【ICカード・モバイル端末を用いた精算やカード処理が必要な場合】**

- ③ 端末下段にあるICカードリーダー部分にカード等を置いていただき、駅社員が駅事務室内から遠隔で機器を操作し、精算等を実施します。  
※現金での特殊な精算が必要な際は精算機へ移動いただき対応します



- ④ 必要に応じて、お客様がお持ちの乗車券・定期券の券面をタブレット端末のカメラにご提示ください。



- ⑤ 下車駅まで使用したきっぷは、駅社員から案内がありましたら、ICカード読み取り部の手前にある「きっぷ回収部」にお入れください。



### 3 特長

#### (1) バリアフリー対応

- ・視覚障がいのあるお客様への対応

端末自体から常時音声が出ており、視覚障がいのあるお客様も端末位置や呼び出し方法の確認が可能。

- ・聴覚障がいのあるお客様への対応

「耳マーク」をあしらったシートを各端末に整備しており、これをタブレット端末の画面に見せていただくことで、駅社員が聴覚障がいのあるお客様であることを認識し、チャット機能を活用したご案内や現地に駆けつけてのご案内を実施。

- ・車いすをご利用のお客様への対応

車いすをご利用のお客様でも操作しやすいよう、タブレット端末は券売機の画面とほぼ同等の高さに設定。

- ・呼び出しボタンを押すと駅社員にダイレクトにつながる

対応の迅速性を確保するため、チャットボット等は設定せず、呼び出しボタンを押したらすぐに駅社員と通話が可能。

## (2) 端末のサイズ感

- ・使いやすさを保ちつつもコンパクトなサイズに設計

様々なお客様にとって使用しやすい高さ設計をかなえつつ、地下鉄の駅構内にも設置可能なコンパクトサイズ。

## (3) 多言語対応

- ・下記の9言語に対応可能

日本語・英語・中国語（簡体字）・中国語（繁体字）・韓国語・フランス語・スペイン語・イタリア語・ロシア語

## 4 IP無線インカムアプリ「Buddycom」コール機能について

サイエンスアーツが提供する「Buddycom」は、インターネット通信網（4G、5G、Wi-Fi）を利用して、スマートフォンやタブレットにアプリをインストールすることで、トランシーバーや無線機のように複数人と同時コミュニケーションを可能にするサービスです。音声、テキストチャット、動画、位置情報（IoT）に加え、AIを利用したデジタルアシスタントでのコミュニケーションが可能です。

「Buddycom」コール機能は、東京メトロおよびKDDIからの要望を受けて開発された、遠隔接客を可能とする新機能であり、このたび東京メトロにおいて先行導入されました。本機能は、タブレット端末の呼び出しボタンを押すことで、離れた場所にいる駅社員がお客様対応をすることができる仕組みです。音声に加え、テキストチャットや動画でのコミュニケーションが可能で、9言語の翻訳に対応しています。コール機能は、「Buddycom」一つで社内の業務連絡からお客様対応まで可能とし、お客様をお待たせすることなく、誰でもかんたんに利用できる遠隔コミュニケーションを実現します。

## 5 会社概要

### ■東京メトロ

所在地：東京都台東区東上野3丁目19番6号

代表者：小坂彰洋

URL：<https://www.tokyometro.jp/>

本取り組みの役割：設置計画の策定・導入

### ■KDDI

所在地：東京都港区高輪2丁目21番1号 THE LINKPILLAR 1 NORTH

代表者：松田浩路

URL：<https://www.kddi.com/>

本取り組みの役割：全体統括、タブレット端末・通信回線の提供

### ■サイエンスアーツ

所在地：東京都渋谷区渋谷1丁目2番5号 MFPR渋谷ビル5階

代表者：平岡竜太郎

URL：<https://science-arts.com/>

本取り組みの役割：IP無線インカムアプリ「Buddycom」コール機能の開発・提供

以上

# 業 務 報 告

## ●令和7年度第10回「次世代リニアメトロシステム開発検討委員会」を開催

日 時：令和8年1月15日（水）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容：前回の議事録の確認後、世田谷区交通政策課及び同区長説明資料の意見交換を行いました。パワーポイント資料を説明し、了解されたものの、担当者から地下鉄が地震に強いことを強調した資料を追加して欲しい旨の要請があり、検討した結果、東日本大震災時の仙台市地下鉄の状況を仙台市震災記録誌から抜粋した「被害と運行/復旧」を追加することとしました。また、1月23日（金）に、世田谷区交通計画部長との意見交換が予定されているので、それまでには、修正した資料を完成させることとしました。また、結果を次回の委員会で報告することを確認しました。

次に、京都市営地下鉄烏丸線20系第9編成（京都の伝統産業製品を飾り付けた「おもいやりエリア」展示スペース付）車両、JR東日本八高線のHB-E220系（ハイブリットシステム）車両及びベトナムホーチミン市都市鉄道（メトロ1号線）の状況について、それぞれ紹介があり、これを議題として自由討議を行い、終了しました。

## ●令和7年度第10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」を開催

日 時：令和8年1月29日（木）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容：前回の議事録の確認後、JR貨物鉄道ロジスティクス本部マーケティング戦略室の資料「JR貨物に関する基礎知識」を前回に続き、①貨物輸送の特色、②商品価値向上の取組、③モーダルシフト事例、④モーダルコンビネーションについて、それぞれ現況の説明を受け議論しました。特に、レー

ルゲート（大型物流施設）の開発については、物流集積地にある立地優位性だけでなく、低温・定温物流、EC（イーコマース）物流、省人化、物流DXの導入等、利用者の多様なニーズに対応可能な汎用性の高い物件仕様を備えており、庫内作業、輸配送等JRグループのリソースを活用することで、総合物流サービスの拠点として機能している施設ですが、首都圏で機能している東京レールゲートは、WESTとEASTの2棟があり、規模がかなり大きな施設で、東京国際コンテナターミナル、羽田空港及び首都高速湾岸線に近接しているので、陸・海・空のジャンクションとしてサプライチェーンの様々なシチュエーションにおいて活用されています。

続いて、荷物専用新幹線が、本年3月23日のダイヤ改正から「はこびユン」として営業開始することの概要説明がありました。当委員会でもかなり以前から列車による物流を議論していたことが実現されるということで、施設の見学希望があり、検討することになりました。

また、日経電子版の成田空港周辺一帯の都市圏の名称を「SORATO NRT（ソラトナリタ）」に決定した記事の紹介がありました。成田空港は、2029年に新滑走路の供用開始を予定し、ターミナルの再整備等の検討も進み、空港の敷地面積がほぼ2倍に拡張されます。千葉県及び空港会社は、滑走路の新增設を含む「第2の開港」の効果を周辺地域に波及させる取組を進めており、名称決定を通じてそれらを世間に浸透させ、産業の集積に繋げたい考えです。協会としては、これを機に、空港周辺に散在しているフォワーダーの再編を行うことによりモーダルシフトに繋げることができないかどうか検討することとしており、これを課題として、自由討議を行い、終了しました。

## ●令和7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」を開催

日時：令和8年2月17日（火）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：前回の議事録の確認後、協会担当部長から、オーストリアのアルプス越えのピギーバック（PiggyBack: 運転台付きコンテナトラック積載）輸送の調査結果の報告がありました。オーストリアのピギーバック輸送は、アルプス越えの環境負荷及び交通渋滞緩和を目的として、「ROLA」（ローラ）（Rollende LandstraBe、動く高速道路の意）という名称で非常に盛んに運用されています。「ROLA」は、オーストリアの貨物輸送会社の一つです。

議論では、「東海道線のような幹線に限定して導入すれば大いに効果はある。」という意見もありましたが、「JR貨物は、再度このピギーバックを採用するとは思われない。」という意見もありました。

続いて、日経電子版「ソラシドエアーとヤマト、九州産品を首都圏へ産直輸送 観光と相乗効果狙う」の記事の紹介がありました。ヤマト運輸（株）が宮崎空港～羽田空港間を結ぶ旅客機の床下スペース（ベリー）を活用し、小口貨物輸送「ソラチョコ便」を始めたものです。九州の全域から集荷して、その日のうちに首都圏の卸市場（大田区：大田市場、江東区：豊洲市場）、店舗（首都圏の飲食店及びアンテナショップ）等に届けるもので、集荷・配送も同社が行います。同社が集荷を行うことで、カバー範囲が九州全域に広がり、山間部及び離島を含む小口生産者の荷物もスピーディに空港に集約することが可能となり、小口ロットの特産品についても短時間で輸送により鮮度を維持することができることから、その販売拡大を支援するものです。一方、これまでのこの取扱実績は公表されておりません。協会としては、沖縄鉄道計画で、物流システムの導入を沖縄県に提案していますので、今後、この取扱実績が公表されるかどうかの状況を注視していくことを確認し、終了しました。

## ●令和7年度第11回「次世代リニアメトロシステム開発検討委員会」を開催

日時：令和8年2月25日（水）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：前回の議事録の確認後、区部周辺部環状公共交通に関して世田谷区副区長に提案する最終資料を審議しました。基本的には、前回議論した資料に「東日本大震災時の仙台市地下鉄の被害と運行」に掲載された「地下鉄が震災に強いこと」を強調した資料を追加するとともに、同副区長に対する説明の段取りを確認しました。

続いて、「令和7年度リニアメトロシステム開発検討委員会」での活動内容をまとめた報告書（案）を議論しました。基本構成として、①区部周辺部環状公共交通の経緯と検討調査の概要（「リニアメトロの現状等について」に時点修正・追加等を行う。）、②区部周辺部環状公共交通の整備に係る各区へのアクションプラン、③JR東日本秋田南車両センターEV-E801系及び男鹿線男鹿駅関連施設の視察関連、④地下鉄及び関連鉄道整備に関する動向等、⑤まとめと今後の課題、とする旨の提案があり、承認されました。

次に、大田区資料「新空港線整備事業（蒲蒲線）に係る現況について」の概要版、①計画の目的及び位置づけ、②計画区域、③計画期間、④課題、⑤基本方針目標、⑥目標を達成するための取組、⑦計画の実現に向けての説明及びパブリックコメントの紹介があり、否定的な意見が多数あることが報告されました。また、「蒲蒲線計画の見直しを求める住民の会」が関東運輸局に提出した意見書（手紙）の紹介もあり、同局は「貴重な意見を承りました」という回答をしていることの報告もありました。この事業については、認定はされたものの、紆余曲折がありそうなので、今後注視していくことを確認し、終了しました。

●「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」（第28回）（ドライバレス運転に関する調査検討委員会）令和7年度第2回委員会を開催

日時：令和8年3月3日（火）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：前回の議事録の確認後、当委員会の令和7年度の報告書について審議しました。構成として、（1）令和6年度の検討成果及び令和7年度の活動計画、（2）令和7年度の検討概要、①活動計画及び活動実績、②全体推進、③技術的課題への対応（システム課題及び運転課題）、④GOA4事業者との意見交換、⑤国土交通省他との連携、⑥令和7年度の活動成果、⑦令和8年度活動計画等とすることを確認しました。

続いて、「地下鉄におけるGOA3自動運転のあり方」について審議しました。これは、現在までの地下鉄での経験の調査結果も盛り込み、地下鉄特有のあり方の指針を中心に対策案の現状・考え方の整理を具体的に深掘りし、その成果を令和6年度にまとめたものですが、7年度には、このまとめを更に前方監視、異常時対応及び意義・必要性について補足修正を行い、最終的に「地下鉄におけるGOA3自動運転のあり方」の完成版としました。次に、令和8年度計画の説明があり、今後はGOA4実現に向けて進めていくことの提案がありました。その内容は、①意義必要性、②安心安全、③地下鉄特有のGOA4、④避難誘導等ですが、次回の委員会で決定することを確認して、終了しました。

●令和7年度第12回「次世代リニアメトロシステム開発検討委員会」を開催

日時：令和8年3月19日（水）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：前回の議事録の確認後、世田谷区副区長と面談した結果報告がありました。当日は、資料を基に、リニアメトロ推進本部長が、「現在、区部周辺部環状公共交通は、大田区の蒲蒲線、練馬区の大江戸線延伸、葛飾区の新金線の旅客化等の計画が区ごとに進

められており、このままでは、答申路線は進展しないと思われることから、輸送需要を見込めるエイトライナーの田園調布～荻窪間の部分開業を検討し、実現のために世田谷区と杉並区が連携・協議するべきである。」と提案しました。併せて、協議会会長（エイトライナー協議会及びメトロセブン協議会）である世田谷区長に説明していただくよう要請しました。

次に、令和7年度の当委員会の報告書を議論しました。構成については、①スマートリニアメトロの特徴の整理、②区部周辺部環状公共交通の環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会、エイトライナー協議会総会関係、③JR東日本秋田南センターのEV-E801系及び男鹿線男鹿駅関連エコ風力発電の視察報告、④地下鉄及び関連鉄軌道整備に関する動向、⑤まとめと今後の課題等とすることを確認しました。

続いて、関連する情報として、①横浜市地下鉄ブルーライン延伸の遅れを市長が明言、②国土交通省が行政指導を行ったJR東日本の輸送トラブル多発「二重経営」に打撃、③「韓国ソウル地下鉄5号線の予備調査（妥当性調査）が審査を通過したものの、路線及び駅の設置について仁川市と京畿道金浦市が対立」等の記事の紹介があり、課題として自由討議を行い、終了しました。

●令和7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」を開催

日時：令和8年3月26日（木）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：前回の議事録の確認後、（株）NX総合研究所（旧通総研）の研修資料「我が国の鉄道貨物輸送と物流をめぐる動向」の「5. 鉄道貨物輸送へのモダリティシフト」を題材として、①ドライバー不足対策の切り札、②カーボンニュートラルに貢献（サプライチェーン排出量（Scope3）の削減）、③物流効率化、④ドライバーの多様で柔軟な働き方の実現に貢献、⑤サプライチェーン寸断リスクに備えた輸送手段の複線化（平時から複数の輸送手段を確保）等その他モダリティシフトの進展を阻害していると考えら

れる要因及び認定された鉄道モーダルシフトの事例について自由討議を行いました。

次に日経電子版の「自動運転で人手不足を回避 新興T2(株)(T2: Transforming Transportation)は、2032年度に4000人分カバー」の紹介がありました。T2は、三井物産が出資し、2022年に設立されたスタートアップ会社で、2032年度には2,000台(運転士4,000人)の自動運転トラックを運行する計画を持っていますが、長距離輸送だけ自動運転になっても運転士以外にも倉庫の荷役等の幅広い人が関わっており、効果は薄いと見る向きもあります。委員からは、わざわざ自動運転に費用をかけるよりも鉄道輸送に切り替えた方が無駄な投資をしなくても済むのではないか、という意見もあり、これを議題として自由討議を行い、終了しました。

### ●令和8年度「広報調査検討委員会」を開催(書面開催)

日 時：令和8年4月2日(木)

内 容：当協会の広報活動に関する諸活動並びにマナーポスター及びマナーリーフレットの制作について調査検討するために、13事業者による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レットの募集要項等について協議決定しました。

### ●令和7年度決算・監事監査の実施

日 時：令和8年4月20日(月)11時～

場 所：協会9階会議室

内 容：令和7年度における当協会に係る事業報告及び決算(計算書類)について、監事による監査が行われ、了承されました。

### ●「令和9年度予算概算要求等に関する情報交換会議」を開催

日 時：令和8年4月22日(水)14時～

場 所：協会入居ビル5階第1・第2会議室

内 容：当日は、10地下鉄事業者から18名が参加し、国から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出席していただきました。会議では、

令和9年度予算編成に向け、各地下鉄事業者から、予算要望に加え、経営状況、それぞれが抱える課題等について説明し、国からそれらに対する現状説明があり、その後、意見交換が行われました。

### ●令和8年度第1回運営評議員会を開催(Web併用)

日 時：令和8年4月24日(金)14時～

場 所：協会9階会議室

内 容：今回の運営評議員会は、5月7日(木)に開催される理事会に先立って、理事会に付議する議案等について評議していただくものであり、①令和7年度事業報告(案)、②令和7年度計算書類(案)、③補欠の役員を選任(案)、④代表理事(副会長)の候補者の選出(案)、⑤普通会員入会の承認(案)、⑥令和8年度の会費の額及び納付の方法(案)、⑦代表理事の職務執行状況の報告(案)の7件について、審議の上、上程することの了承いただきました。

### ●令和8年度第1回理事会を開催(Web併用)

日 時：令和8年5月7日(木)14時～

場 所：協会入居ビル5階第1・2会議室

内 容：今回の理事会は、Web併用により12名の理事と監事2名が出席し、会長(東京地下鉄株式会社代表取締役社長：小坂彰洋氏)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7年度事業報告(案)、②令和7年度計算書類(案)、③補欠の役員を選任(案)、④代表理事(副会長)の候補者の選出(案)、⑤普通会員入会の承認(案)、⑥令和8年度の会費の額及び納付の方法(案)で、それぞれ審議し、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

○3月5日に、令和7年12月・速報値

○3月27日に、令和8年1月・速報値

○5月11日に、令和8年2月・速報値

を、それぞれ国土交通記者会等に配付し、公表しました。

# 人事だより

## 【国土交通省の人事異動（抜粋）】

【令和8年4月1日付】

発令事項	氏名	現職
大臣官房付・即日辞職	中村 広樹	中部運輸局長
中部運輸局長	神谷 昌文	北陸地方整備局副局長
北陸地方整備局用地部長	遠山 純司	都市局総務課都市企画調整官
大臣官房付	湯澤 将憲	都市局参事官
都市局参事官	舟久保 敏	独立行政法人都市再生機構本社統括役
大臣官房参事官（海外高速鉄道プロジェクト担当）	平石 正嗣	鉄道局付
辞職（3月31日付）（堺市副市長）	角田 陽介	都市局都市計画課都市計画調査室長
都市局都市計画課都市計画調査室長	金子 牧子	大臣官房付
鉄道局付	青山 紘悦	一般財団法人みなと総合研究財団首席研究員
辞職	黒鳥 孝則	鉄道局鉄道事業課地方鉄道再構築推進室長
鉄道局鉄道事業課地方鉄道再構築推進室長	鞆 尚太	中国運輸局鉄道部長
大臣官房付	池田 真	東北運輸局交通政策部長
大臣官房総務課企画官（併）港湾局	矢吹 尚子	関東運輸局交通政策部長
関東運輸局交通政策部長	高崎 久美子	北海道局総務課企画官
関東運輸局付・即日辞職	傳田 重弥	大臣官房運輸安全監理官付首席運輸安全調査官
大臣官房運輸安全監理官付首席運輸安全調査官	山本 実	海事局安全政策課安全監理室長
四国運輸局総務部長	野崎 典明	大臣官房人事課人事調査官

【令和8年4月8日付】

発令事項	氏名	現職
鉄道局国際課海外高速鉄道プロジェクト推進室長	青山 紘悦	鉄道局付

## 【総務省の人事異動（抜粋）】

【令和8年4月1日付】

発令事項	氏名	現職
自治行政局選挙部管理課長	内村 義知	自治財政局公営企業課公営企業経営室長
自治財政局公営企業課公営企業経営室長	小澤 高志	自治行政局公務員部複利課安全厚生推進室長

# 役員名簿

(令和8年4月現在)

会長	小坂彰洋	(東京地下鉄(株)代表取締役社長)
副会長	堀越弥栄子	(前東京都交通局長)
〃	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	菅野孝一	(一般社団法人日本地下鉄協会)
理事	是澤正人	(東京地下鉄(株)常務執行役員)
〃	折戸秀郷	(前名古屋市交通事業管理者)
〃	芝井静男	(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)
〃	内田英志	(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	(前阪急電鉄(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)
〃	岸井隆幸	(一般財団法人計量計画研究所 代表理事)
〃	飯山尚人	(一般社団法人公営交通事業協会 理事)
〃	川口泉	(一般社団法人日本民営鉄道協会 常務理事)
監事	浅野裕	(埼玉高速鉄道(株)常務取締役)
〃	服部誠治	(税理士)

---

## SUBWAY(日本地下鉄協会報第249号)

公式ウェブサイト <http://www.jametro.or.jp>

令和8年5月25日発行

発行兼  
編集人 菅野孝一

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

---

令和8年5月1日現在

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

小俣 誉	国土交通省鉄道局	岩下 政臣	東京都交通局
渡邊 慶	国土交通省都市局	岡部 聡	近畿日本鉄道(株)広報部秘書部
小越 洋輝	総務省自治財政局	宮川 克寿	(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

# 北大阪急行電鉄株式会社



大阪万博会場の横を疾走する2000形（1970年開業当時）



2026年7月に営業開始40周年を迎える8000形「ポールスター号」



8000形の後継車両である9000形「POLESTAR II」

**人にやさしく環境にやさしい  
安全で快適な鉄道を利用しましょう**

東京地下鉄株式会社 大阪市高速電気軌道株式会社 東京都交通局 名古屋市交通局 札幌市交通局  
 横浜市交通局 神戸市交通局 京都市交通局 福岡市交通局  
 仙台市交通局 東日本旅客鉄道株式会社 東急電鉄株式会社 小田急電鉄株式会社  
 阪急電鉄株式会社 東武鉄道株式会社 京成電鉄株式会社 阪神電気鉄道株式会社  
 京浜急行電鉄株式会社 近畿日本鉄道株式会社 京阪電気鉄道株式会社 名古屋鉄道株式会社  
 京王電鉄株式会社 西武鉄道株式会社 山陽電気鉄道株式会社 北大阪急行電鉄株式会社 神戸電鉄株式会社  
 北総鉄道株式会社 埼玉高速鉄道株式会社 広島高速交通株式会社 東葉高速鉄道株式会社 横浜高速鉄道株式会社

鉄道旅客は、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の排出量が自家用乗用車の約13%、  
 バスの約27%と非常に少なく、人にやさしく、環境にやさしい乗り物です。

日本の地下鉄は、1927年（昭和2年）に開業。今年で98周年。



一般社団法人 日本地下鉄協会



2025

(注) (一社) 日本地下鉄協会が令和7年度広報事業の一環として作成したクリアファイル

KSEI  
GROUP

京成電鉄



iPLAYERS

京成電鉄はMLBのオフィシャルスポンサーです。

© 2014 KSEI GROUP. ALL RIGHTS RESERVED. THE TRADEMARKS AND SERVICE MARKS ARE THE PROPERTY OF THE RESPECTIVE OWNERS. THE TRADEMARKS AND SERVICE MARKS ARE THE PROPERTY OF THE RESPECTIVE OWNERS. THE TRADEMARKS AND SERVICE MARKS ARE THE PROPERTY OF THE RESPECTIVE OWNERS.



想  
心  
い  
を

乗  
せ  
て  
。