

# SUBWAY



● 日本地下鉄協会報 第247号 ● ● ● ● ●

2025 11

● 巻頭随想

都民やお客様の「今日」を支える公共交通機関として  
東京都交通局長 堀越 弥栄子

● 解説

令和8年度都市鉄道関係予算の概算要求について

● 国のプレスリリースから

令和6年度地方公営企業等決算の概要（抜粋）

● 特集

「新たなデジタル化（DX）等によるサービス向上の取組」（その3）

I 大阪市高速電気軌道株式会社交通事業本部

II 横浜市交通局高速鉄道本部

● 特別寄稿

駅から始まる都市再生への挑戦

日本鉄道大賞受賞

「K<sup>2</sup>BE KAWARU ACTION」の取り組み

神戸市交通局 経営企画課

● 海外レポート

世界あちこち探訪記

第107回 アメリカ シカゴ（その1）

● 広報だより

令和7年度「マナーリーフレット」

（マナー守ってハッピー乗車 電車のマナー）の  
小学校へのアンケート調査結果について

● 賛助会員紹介

住友商事株式会社

積水化学工業株式会社 環境・ライフラインカンパニー

● 会員だより

東京都「都庁DXアワード2025」で交通局「都営交通にAIを活用  
したお忘れ物検索サービスを導入」が、  
Tokyo Good Service 賞を受賞！

「第8回JAPANコンストラクション国際賞」の  
国土交通大臣表彰（先駆的事業活動部門）を受賞しました

● 沿線散策 東武鉄道株式会社

【例 10-10】

# SUBWAY

2025.11

目

次

## 巻頭随想

都民やお客様の「今日」を支える公共交通機関として……………03  
東京都交通局長 ● 堀越 弥栄子

## 解 説

令和8年度都市鉄道関係予算の概算要求について ……………08  
国土交通省鉄道局都市鉄道政策課 ● 高橋 奨治

## 国のプレスリリースから

令和6年度地方公営企業等決算の概要（抜粋）……………11  
総務省自治財政局公営企業課

## 特 集

「新たなデジタル化（DX）等によるサービス向上の取組」（その3）

- I キャッシュレス・チケットレス改札の実現と  
e METRO アプリでの見える化の推進について ……………14  
大阪市高速電気軌道株式会社  
交通事業本部電気部電気施設課 ● 井上 和哉  
交通事業本部交通ネットワーク部運賃収入・制度課 ● 大河原宏統  
交通事業本部デジタルソリューション部MaaSシステム統括課係長 ● 川賀 俊介
- II クレジットカード等のタッチ決済を活用した  
乗車サービスの導入について……………19  
横浜市交通局高速鉄道本部 営業課長 ● 中野 志帆

## 特別寄稿

駅から始まる都市再生への挑戦  
日本鉄道大賞受賞  
「K<sub>1</sub>BE KAWARU ACTION」の取り組み ……………22  
神戸市交通局 経営企画課係長 ● 奥島 紳司

## 沿線散策

“TOBU TRAIN TOURISM” 東武沿線季節のおでかけ ……………26  
東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 営業統括部 営業部 ● 加藤 紬

## 海外レポート

世界あちこち探訪記 ……………30  
第107回 アメリカ シカゴ（その1）  
● 秋山 芳弘

広報だより

令和7年度「マナーリーフレット」  
（マナー守ってハッピー乗車 電車のマナー）の  
小学校へのアンケート調査結果について……………34  
（一社）日本地下鉄協会

---

コーヒータ임

駅クリーン大作戦の神戸市交通局に「日本鉄道大賞」  
32回目の「鉄道フェス」には5万7000人が来場  
鉄道とサービスを考えさせられた10月の出来事……………38  
交通ジャーナリスト● 上里 夏生

---

賛助会員紹介

住友商事株式会社……………42  
積水化学工業株式会社 環境・ライフラインカンパニー……………44  
合成まくらぎの事業展開 機能材事業部 係長● 家木 優太

---

会員だより

東京都「都庁DXアワード2025」で交通局「都営交通にAIを  
活用したお忘れ物検索サービスを導入」が、  
Tokyo Good Service 賞を受賞！ ……………46  
東京都交通局  
株式会社find

「第8回JAPANコンストラクション国際賞」の  
国土交通大臣表彰（先駆的事業活動部門）を受賞しました……………48  
東京地下鉄株式会社

協会活動レポート

……………49

業務報告

●（一社）日本地下鉄協会 ……………52

人事だより

●（一社）日本地下鉄協会 ……………57

---

## 巻頭随想

# 都民やお客様の「今日」を支える公共交通機関として

東京都交通局長  
堀越 弥栄子



### 1. はじめに

都営交通の歴史は、明治44（1911）年8月1日、東京市電気局が、路面電車事業と電気供給事業（火力発電事業）を開始したときに遡ります。その後、関東大震災で大きな被害を受けた市電の応急措置として、大正13（1924）年に乗合バス（市営バス）事業を開始しました。戦後は、人口の激増等に対応するため、昭和35（1960）年に都営地下鉄浅草線を開業、以降、三田線、新宿線、大江戸線を開業し、交通ネットワークの拡充を図ってきました。このほか、平成20（2008）年開業の新たな交通事業の「日暮里・舎人ライナー」も営業しています。

令和6年度は都営交通全体で一日平均約342万人のお客様にご利用いただき、また、走行距離は地下鉄で一日約35万km（地球9周分）、バスは一日約12万km（地球3周分）となっており、東京の都市活動や都民生活に欠かせない公共交通機関として重要な役割を担っています。

#### 【令和6年度運輸成績】

|                     | 営業キロ  | 路線数  | 在籍車両数 | 走行キロ    | 乗車料収入【※1】   |               | 乗車人員          |               |
|---------------------|-------|------|-------|---------|-------------|---------------|---------------|---------------|
|                     | (km)  | (路線) | (両)   | (千km)   | 年間<br>(百万円) | 一日当たり<br>(千円) | 年間<br>(千人)    | 一日当たり<br>(人)  |
| 都営地下鉄               | 109.0 | 4    | 1,212 | 126,364 | 148,740     | 407,508       | 963,879       | 2,640,766     |
| 浅草線                 | 18.3  | 1    | 212   | 21,789  | 34,362      | 94,140        | 266,045       | 728,889       |
| 三田線                 | 26.5  | 1    | 248   | 25,510  | 32,673      | 89,516        | 235,920       | 646,355       |
| 新宿線                 | 23.5  | 1    | 280   | 32,199  | 38,760      | 106,193       | 270,239       | 740,380       |
| 大江戸線                | 40.7  | 1    | 472   | 46,866  | 42,945      | 117,659       | 324,469       | 888,957       |
| 都営バス【※2】            | 768.7 | 126  | 1,453 | 42,617  | 40,489      | 110,930       | 230,911       | 632,634       |
| 東京さくらトラム<br>(都電荒川線) | 12.2  | 1    | 33    | 1,482   | 2,536       | 6,947         | 18,750        | 51,370        |
| 日暮里・舎人ライナー          | 9.7   | 1    | 100   | 8,136   | 6,757       | 18,513        | 34,763        | 95,240        |
| 計                   | —     | —    | 2,798 | —       | 198,522     | 543,898       | 【※3】1,248,303 | 【※3】3,420,010 |

※1 乗車料収入は、消費税を含んだ金額

※2 都営バスは貸切バスを含む

※3 乗車料収入及び乗車人員の一日当たりの合計は、各事業の年間数値を365日で除した合計値

## 2. 都営交通を取り巻く事業環境

都営交通は、これまで震災や戦災等の苦難を乗り越え、東京の発展・成熟に合わせて変化を遂げながら、100年を超える長きにわたり、身近な交通機関として、東京の経済活動や都民の暮らしを支え続けてきました。また、ホームドアの全駅整備や燃料電池バスの導入など、首都東京の公営交通事業者として、先導的な役割を果たしてきました。

一方、少子化の進展に伴う輸送需要や事業の担い手の減少、物価や労務単価等の急騰、激甚化する自然災害など、都営交通を取り巻く事業環境は厳しさや不確実性を増しています。こうした中であっても、お客様目線に立った輸送サービスの提供はもとより、まちの活性化や環境負荷の低減など、都の政策と連携して様々な価値を提供していくことが、首都東京の公営交通事業者として果たすべき役割であると考えています。

## 3. 経営計画の推進

### (1) 「東京都交通局経営計画2025」

東京都交通局では、令和7年3月に令和7年度を初年度とする3か年の経営計画「東京都交通局経営計画2025」を策定し、「誰もが円滑に移動できる公共交通」、「移動を軸にした多彩な価値の提供」、「安心・安全な交通機関」、「脱炭素でエコな移動手段」、「持続可能な事業運営」の5つの目指す姿の実現に向けて、様々な事業に取り組んでいます。

以下、地下鉄事業を中心に、主な取組についてご紹介します。

### (2) 主要事業の概要

#### ① 誰もが円滑に移動できる公共交通

##### ◆施設や車両の利便性・快適性向上

都営地下鉄では、全駅でエレベーター等による1ルートの整備を完了しています。現在、整備に必要な空間の確保などの課題がある中、駅の構造や周辺状況等を踏まえ、再開発等の機会も捉えながら、バリアフリールートの充実に取り組んでいます。



大江戸線青山一丁目駅エレベーター

##### ◆子育て支援の充実

東京都における「チルドレンファースト」の社会を創出する取組「こどもスマイルムーブメント」と連携し、社会全体で子育てを応援する気運醸成に貢献するため、小さなお子様連れのお客様に安心して都営地下鉄をご利用いただけるよう、様々な取組を行っています。

具体的には、地下鉄車両の更新に合わせて、子育て応援スペースの導入車両を順次拡大しているほか、ベビーカーレンタルサービスの導入拡大など、地下鉄駅構内の子育て支援サービスの充実を図っています。

#### ◆情報案内の充実

都営地下鉄では、外国人旅行者や聴覚に障害のあるお客様とのより円滑なコミュニケーションを図るため、駅における翻訳対応透明ディスプレイの導入を進め、大江戸線都庁前駅をはじめ、都営地下鉄15駅に設置しています。音声認識やキーボード入力した内容を翻訳・字幕表示できる透明ディスプレイにより、話し相手の表情を伺いながら字幕を確認できるため、外国人旅行者や聴覚に障害のあるお客様と、より円滑なコミュニケーションが可能です。



翻訳対応透明ディスプレイ

#### ②移動を軸にした多彩な価値の提供

##### ◆乗車サービスの充実

都営地下鉄では、全106駅中55駅でクレジットカード等のタッチ決済による乗車サービスの実証実験を実施しています。今後、令和7年度内に都営地下鉄全駅への拡大を予定しており、キャッシュレス化の促進や交通系ICカードを保有していない外国人旅行者等、誰もが利用しやすい都営地下鉄の実現に向け、タッチ決済導入に向けた準備を推進していきます。



自動改札機（クレジットカード等タッチ決済対応）

##### ◆魅力的な駅空間の創出

浅草線の駅リニューアルに当たっては、路線の統一感を演出した上で、駅ごとに地域の特色を踏まえて街並みに合わせた改装を進め、魅力向上を図ります。

浅草駅では、老朽化した建築物と一体となっている出入口更新に向けた準備を進めるとともに、バリアフリー化された新たな出入口の整備についても検討・調整を進めます。

また、泉岳寺駅では、周辺の開発等の進展に伴うお客様の増加を見据え、ホームの拡幅やコンコースの拡張、エレベーターの増設によるバリアフリールートの充実など、改良後の駅施設の早期供用開始に向けて工事を進めます。



浅草駅周辺図



泉岳寺駅イメージ

### ③安心・安全な交通機関

#### ◆安全対策の強化

お客様に安心して都営交通をご利用いただくため、安全管理規程に基づく明確な責任・権限のもと、経営トップから現場まで一体となって安全意識を浸透させるとともに、実践的な訓練や安全装備の充実等に取り組んでいます。

今後も、各職場で日頃から地震や浸水被害などを想定した様々な訓練を行うことで、災害等の異常事態に対する即応力の維持・向上を図ります。

このほか、大江戸線麻布十番駅に併設されている都の防災倉庫を活用して関係局が避難施設整備のモデル事業を実施しており、鉄道施設を管理する交通局として連携して取り組んでいます。



異常時総合訓練

#### ◆災害対策の強化

浸水対策については令和4年度に策定した施設整備計画に基づき、都市型水害及び荒川氾濫等大規模水害への対策を着実に進め、地上からの流入を防止するため、駅出入口において止水板や防水扉、防水シャッターを、また通風口において浸水防止機や止水壁を整備しています。また、地下部での浸水拡大を防止するため、トンネル内防水ゲートや駅構内防水扉の整備を進めています。

地震対策については、阪神・淡路大震災を受けて出された国の通達に基づく対策を平成22年度に完了していますが、現在は東日本大震災を踏まえ、施設等の安全性をより一層高めるとともに早期の運行再開を図るための更なる対策として、地下鉄駅の中柱の耐震補強を進めています。



防水扉



地下部の耐震補強

### ④脱炭素でエコな移動手段

地下鉄やバス等の公共交通機関は、自家用車に比べ、移動に伴うCO<sub>2</sub>排出量が少なく環境優位性があり、都営交通をより多くの方にご利用いただくことで、社会全体のCO<sub>2</sub>の排出量削減に貢献していきます。

都営地下鉄では、電力回生システム等を搭載した省エネルギー車両を全車両に導入しているとともに、駅構内・トンネルの照明を器具の更新に合わせてLED化を進めています。

さらには、2030年カーボンハーフに向けた取組として、都営地下鉄において再生可能エネルギー由来の電気の活用を拡大し、令



LED化された駅構内

和9年度までに局全体のCO<sub>2</sub>排出量を2000年度比で75%以下とすることを目指しています。

#### ⑤持続可能な事業運営

生産年齢人口の減少等により、交通分野における担い手の確保は一層厳しさを増すことが見込まれることから、メンテナンスにデジタル技術を活用することで、業務の効率化を図りつつ、メンテナンス品質の維持・向上を図る「TOEIスマートメンテナンス」を目指します。現在推進中の4つの取組についてご紹介します。

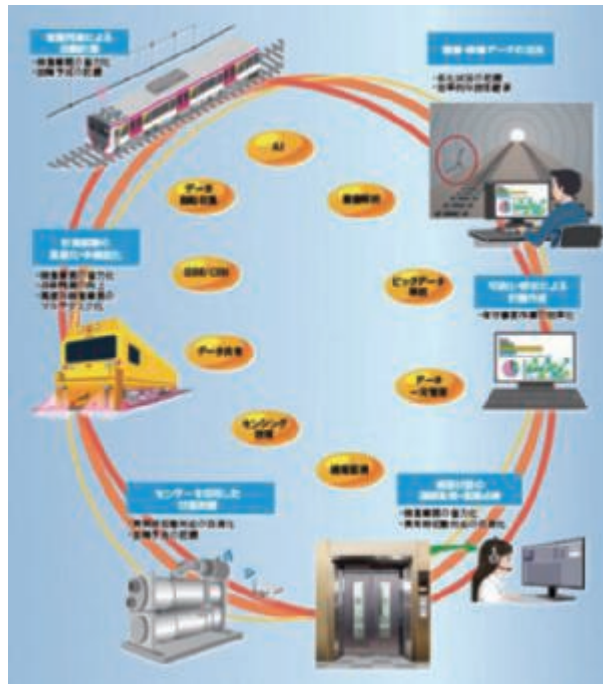
1つ目は、新たな電車線検測手法の導入です。地下鉄の電車線における故障の予兆を早期に発見できるよう、カメラで電車線の状態をより詳細にモニタリングする装置を検測車に搭載し、将来的には、営業車両にモニタリング装置を搭載することで、測定の頻度を増やし、電車線の状態をより詳細に把握することを目指します。

2つ目は、センサーやウェアラブルカメラ等を活用したメンテナンスです。冷房設

備等の運転状態の詳細な把握・分析による故障の未然防止を目指し、機器にセンサーを設置してデータの検証を進めます。また、ウェアラブルカメラの活用により、現場の状況をリアルタイムで視覚的に把握できるようにすることで、機器の障害発生時等におけるより迅速な対応を図ります。

3つ目は、デジタルデータを活用したトンネル補修計画の策定です。トンネルの概算補修費の算出や優先的に補修すべき区間の把握など、検査や補修データの可視化・分析により補修計画の策定を支援するツールを保線管理システムに導入します。

最後に、レール計測車を活用したレール交換周期の最適化です。レールの傷や摩耗等を検査するレール計測車に、軌道変位などの検測機能を追加することで、1台の車両で複数の測定作業を効率的に実施します。今後、各種検査データの蓄積・分析を進め、状態に応じたレール交換周期の最適化を目指します。



将来イメージ

## 4. おわりに

新型コロナウイルス感染症の影響が最も大きかった令和2年度において、都営地下鉄の乗車人員は前年比で3割以上減少し、純損益は300億円の黒字から146億円の赤字へと転落しました。非常に厳しい状況が数年間継続しましたが、需要の回復やコスト縮減等の経営努力により、財務状況はようやく好転してきました。一方で、昨今は、物価の高騰や担い手不足など、事業運営上の新たな課題に直面しています。

都営交通は、首都東京の主要な公共交通機関の一つとして、都民やお客様をはじめとする「すべての今日」を将来にわたり支え続けられるよう、こうした課題の解決に取り組み、DXなどの更なる変革を遂げ、明るい東京の未来に向けて走り続けていきます。

# 令和8年度都市鉄道関係予算の概算要求について

国土交通省鉄道局都市鉄道政策課  
高橋 奨治

## I はじめに

令和8年度予算の概算要求は、「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。以下「基本方針2025」という。）において、中期的な経済財政の枠組みに沿った編成を行う。ただし、重要な政策の選択肢をせばめることがあってはならないとされ、この基本方針2025等に基づき、歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い直し、予算の中身を大胆に重点化することとされています。

国土交通省においては、こうした方針等を踏まえつつ、物価上昇を上回る賃上げを起点とした成長型経済と国民生活の豊かさの向上等を実現することを目指し、「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ある活力ある国づくり」を3本柱に概算要求に取り組むことを基本的な考え方としております。都市鉄道関係予算については「持続的な経済成長の実現」の柱の中で、大都市圏における国際競争力の強化や利用者の利便性向上を目的とした都市鉄道整備や技術開発等を進めるとともに、東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワーク等

に関する調査を行うこととしています。

こうした考え方等を基に行った都市鉄道関係の令和8年度予算概算要求の概要を以下に解説します。

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

## II 令和8年度都市鉄道関係予算の概算要求について（表1）

### 1. 地下高速鉄道の整備【都市鉄道整備事業費補助】

都市鉄道は、大都市における社会経済活動を根幹で支える主要なインフラであることから、地下鉄の整備等を推進し、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性向上を図ることにより、大都市の活性化や競争力の強化を進めることとしております。

令和8年度予算概算要求においては、大都市圏中心部における移動の円滑化、通勤・通学混雑の緩和等を図るため、なにわ筋線の整備事業や東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）及び南北線（品川～白金高輪）の延伸事業を推進するとともに、駅施設のバリアフリー化やホームドア等の設置、列車遅延拡大の

表1 令和8年度予算概算要求 都市鉄道関係補助金等一覧

（単位：百万円）

| 区分                  | 令和8年度<br>要求・要望額<br>(A) | 令和7年度<br>予算額<br>(B) | 倍率<br>(A/B) |
|---------------------|------------------------|---------------------|-------------|
| 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道） | 17,728                 | 15,264              | 1.70        |
| 都市鉄道利便増進事業費補助       | 51                     | 30                  | 1.16        |
| 鉄道駅総合改善事業費補助        | 2,372                  | 2,056               | 1.15        |
| 鉄道施設総合安全対策事業費補助     | 13,719                 | 4,529               | 3.03        |
| 鉄道整備等基礎調査委託費等       | 468                    | 189                 | 2.48        |

（注）上記のほか、地域公共交通確保維持改善事業費補助金26,905百万円の内数を要求・要望しております。

防止や輸送障害時等における運行の早期回復を図るために行う大規模改良工事、地下駅等の浸水対策、駅や高架橋等の耐震対策の推進のため、177.28億円を要求しております。

## 2. 都市鉄道の利便増進【都市鉄道利便増進事業費補助】

都市鉄道利便増進事業費補助は、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用し、都市鉄道等の利用者の利便を増進するため、都市鉄道等利便増進法に基づき、路線間の連絡線整備や相互直通化による速達性の向上等を図る「都市鉄道利便増進事業」の実施に必要な経費を補助するものです。

令和8年度概算要求においては、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、東急東横線等との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上を図ることを目的とする新空港線の整備のため、0.51億円を要求しております。

## 3. 鉄道駅の総合的な改善【鉄道駅総合改善事業費補助】

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、ゆとりある駅の創造を図るため、ホームやコンコースの拡幅等の駅の改良に併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高度化に資する施設整備について支援しております。

令和8年度概算要求においては、23.72億円を要求しております。

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の加速化を図ります。

## 4. 鉄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年度概算要求においては、上述の鉄道駅総合改善事業費補助に加え、地域公共交通確保維持改善事業費補助金により支援を行うこととしており、269.05億円の内数を要求しております。

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（令和8年度要求額177.28億円の内数）により要求しております。

## 5. 鉄道施設の安全対策【鉄道施設総合安全対策事業費補助】

鉄道施設総合安全対策事業費補助は、列車の安全・安定輸送や、鉄道利用者の安全確保を図ること等を目的とするものです。

令和8年度概算要求においては、①耐震対策の推進、②豪雨対策の推進、③地下駅等の浸水対策の推進、④鉄道施設の戦略的な維持管理・更新、⑤事故防止のための踏切保安設備の整備促進、⑥地域鉄道の安全性の向上、⑦ホームドアの更なる整備促進のため、137.19億円を要求しております。

なお、地下鉄に係る耐震・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（令和8年度要求額177.28億円の内数）により要求しております。

## 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、令和8年度概算要求においては、4.68億円を要求しております。

## 7. 鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省予算：エネルギー特別会計】

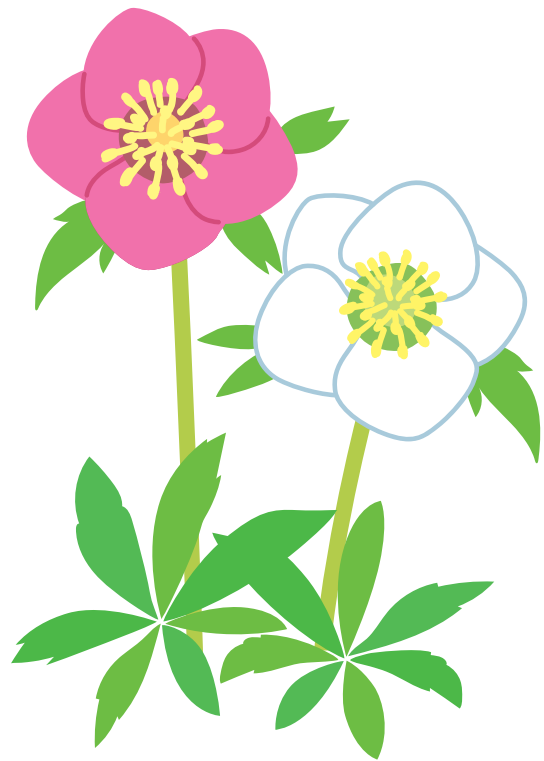
2050年カーボンニュートラルの実現に向け、エネルギー効率の良い車両の導入や鉄道車両を減速させる際に発生する回生電力を有効活用するための設備の導入等、省CO<sub>2</sub>化に計画的に取り組む鉄軌道事業者に対し、環境省と連携して支援しております。

令和8年度概算要求においては、「地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業」11.00億円の内数により要求しております。

## Ⅲ おわりに

簡単ではございますが、令和8年度の都市鉄道関係予算の概算要求について説明いたしました。

これらの予算が、より快適で安全な都市鉄道の整備等につながり、更なる利用者利便の増進、鉄道事業の発達に寄与することを期待しております。また、関係者の皆様の引き続きのご理解・ご支援を賜るようお願いしまして、本稿の結びといたします。



# 令和6年度地方公営企業等決算の概要（抜粋）

令和7年9月30日

総務省自治財政局公営企業課

## （3）全体の経営状況

全体の総収支は、1,300億円の黒字ではあるが、職員給与費の増加や物価高騰による営業費用の増加等により、黒字幅は前年度に比べ3,411億円、72.4%減少している。  
また、黒字事業は、6,029事業で全体の76.8%を占めており、その割合は前年度に比べ5.8ポイント減少している。

## 全体の経営状況

（単位：事業、億円）

| 区分<br>年度 | 法適用企業            |                  |               | 法非適用企業           |                  |               | 合 計              |                  |                |                      |
|----------|------------------|------------------|---------------|------------------|------------------|---------------|------------------|------------------|----------------|----------------------|
|          | R5<br>(A)        | R6<br>(B)        | 増減<br>(B)－(A) | R5<br>(C)        | R6<br>(D)        | 増減<br>(D)－(C) | R5<br>(E)        | R6<br>(F)        | 増減額<br>(F)－(E) | 増減率<br>((F)－(E))/(E) |
| 黒字事業数    | 3,778<br>(74.3%) | 4,503<br>(71.7%) | 725           | 2,770<br>(97.3%) | 1,526<br>(97.3%) | △ 1,244       | 6,548<br>(82.6%) | 6,029<br>(76.8%) | △ 519          | △ 7.9                |
| 黒字額      | 6,898            | 6,136            | △ 762         | 1,015            | 880              | △ 135         | 7,913            | 7,016            | △ 897          | △ 11.3               |
| 赤字事業数    | 1,304<br>(25.7%) | 1,777<br>(28.3%) | 473           | 76<br>(2.7%)     | 43<br>(2.7%)     | △ 33          | 1,380<br>(17.4%) | 1,820<br>(23.2%) | 440            | 31.9                 |
| 赤字額      | 3,111            | 5,634            | 2,523         | 90               | 82               | △ 9           | 3,201            | 5,716            | 2,514          | 78.5                 |
| 総事業数     | 5,082            | 6,280            | 1,198         | 2,846            | 1,569            | △ 1,277       | 7,928            | 7,849            | △ 79           | △ 1.0                |
| 収支       | 3,787            | 502              | △ 3,285       | 924              | 798              | △ 126         | 4,711            | 1,300            | △ 3,411        | △ 72.4               |

（注）・事業数は、決算対象事業数（建設中のものを除く。）であり、年度末事業数とは一致しない。

・黒字額、赤字額は、法適用企業にあっては純損益、法非適用企業にあっては実質収支であり、他会計繰入金等を含む。

・（ ）の数値は、総事業数（建設中のものを除く。）に対する割合である。

## 全体の経営状況（事業別総収支額）

（単位：億円、%）

| 事業<br>年度        | 法適用企業     |           |                | 法非適用企業    |           |                | 合 計       |           |                |                      |
|-----------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|----------------------|
|                 | R5<br>(A) | R6<br>(B) | 増減額<br>(B)－(A) | R5<br>(C) | R6<br>(D) | 増減額<br>(D)－(C) | R5<br>(E) | R6<br>(F) | 増減額<br>(F)－(E) | 増減率<br>((F)－(E))/(E) |
| 水 道（含簡水）        | 2,426     | 2,064     | △ 362          | 57        | 2         | △ 55           | 2,483     | 2,067     | △ 416          | △ 16.8               |
| 工 業 用 水 道       | 233       | 174       | △ 59           | －         | －         | －              | 233       | 174       | △ 59           | △ 25.4               |
| 交 通             | 523       | 614       | 91             | 7         | 4         | △ 4            | 530       | 618       | 88             | 16.5                 |
| 電 気             | 314       | 399       | 85             | 13        | 8         | △ 5            | 327       | 407       | 80             | 24.5                 |
| ガ ス             | 39        | 25        | △ 15           | －         | －         | －              | 39        | 25        | △ 15           | △ 37.5               |
| 病 院             | △ 2,055   | △ 4,059   | △ 2,003        | －         | －         | －              | △ 2,055   | △ 4,059   | △ 2,003        | △ 97.5               |
| うち公営企業型地方独立行政法人 | △ 594     | △ 932     | △ 338          | －         | －         | －              | △ 594     | △ 932     | △ 338          | △ 56.9               |
| 下 水 道           | 1,957     | 1,803     | △ 154          | 219       | 4         | △ 215          | 2,176     | 1,807     | △ 369          | △ 17.0               |
| そ の 他           | 349       | △ 518     | △ 867          | 628       | 780       | 152            | 978       | 262       | △ 716          | △ 73.2               |
| 合 計             | 3,787     | 502       | △ 3,285        | 924       | 798       | △ 126          | 4,711     | 1,300     | △ 3,411        | △ 72.4               |

（注）総収支額は、法適用企業にあっては純損益、法非適用企業にあっては実質収支であり、他会計繰入金等を含む。

## 全体の経営状況（事業別総収支額）の推移

（単位：億円、％）

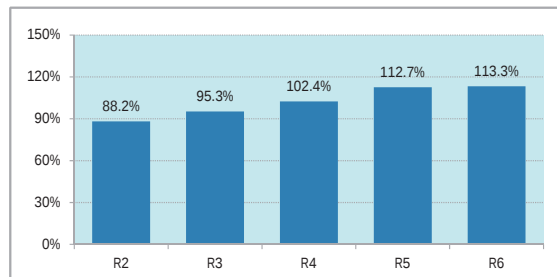
| 事業              | 年度 | R2    | R3     | R4    | R5      | R6      | 対前年度比較         |                      | （参考）<br>対R2年度比較 |                      |
|-----------------|----|-------|--------|-------|---------|---------|----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                 |    | (A)   |        |       | (B)     | (C)     | 増減額<br>(C)－(B) | 増減率<br>(C)－(B) / (B) | 増減額<br>(C)－(A)  | 増減率<br>(C)－(A) / (A) |
|                 |    |       |        |       |         |         |                |                      |                 |                      |
| 水 道（含簡水）        |    | 2,860 | 3,324  | 2,618 | 2,483   | 2,067   | △ 416          | △ 16.8               | △ 794           | △ 27.8               |
| うち法適用           |    | 2,837 | 3,298  | 2,585 | 2,426   | 2,064   | △ 362          | △ 14.9               | △ 772           | △ 27.2               |
| 工 業 用 水 道       |    | 235   | 179    | 56    | 233     | 174     | △ 59           | △ 25.4               | △ 61            | △ 26.0               |
| うち法適用           |    | 235   | 179    | 56    | 233     | 174     | △ 59           | △ 25.4               | △ 61            | △ 26.0               |
| 交 通             |    | △ 764 | △ 371  | 71    | 530     | 618     | 88             | 16.5                 | 1,381           | 180.9                |
| うち法適用           |    | △ 764 | △ 377  | 66    | 523     | 614     | 91             | 17.4                 | 1,378           | 180.3                |
| 電 気             |    | 245   | 212    | 217   | 327     | 407     | 80             | 24.5                 | 163             | 66.4                 |
| うち法適用           |    | 236   | 202    | 208   | 314     | 399     | 85             | 27.1                 | 163             | 69.2                 |
| ガ ス             |    | 77    | 72     | 146   | 39      | 25      | △ 15           | △ 37.5               | △ 53            | △ 68.1               |
| うち法適用           |    | 77    | 72     | 146   | 39      | 25      | △ 15           | △ 37.5               | △ 53            | △ 68.1               |
| 病 院             |    | 1,366 | 3,296  | 1,996 | △ 2,055 | △ 4,059 | △ 2,003        | △ 97.5               | △ 5,425         | △ 397.1              |
| うち法適用           |    | 944   | 2,408  | 1,444 | △ 1,461 | △ 3,127 | △ 1,665        | △ 114.0              | △ 4,070         | △ 431.3              |
| うち公営企業型地方独立行政法人 |    | 422   | 888    | 552   | △ 594   | △ 932   | △ 338          | △ 56.9               | △ 1,355         | △ 320.7              |
| 下 水 道           |    | 2,218 | 2,327  | 2,042 | 2,176   | 1,807   | △ 369          | △ 17.0               | △ 411           | △ 18.5               |
| うち法適用           |    | 2,157 | 2,260  | 1,934 | 1,957   | 1,803   | △ 154          | △ 7.9                | △ 354           | △ 16.4               |
| そ の 他           |    | 724   | 1,154  | 980   | 978     | 262     | △ 716          | △ 73.2               | △ 462           | △ 63.8               |
| うち法適用           |    | 232   | 541    | 386   | 349     | △ 518   | △ 867          | △ 248.3              | △ 750           | △ 323.5              |
| 合 計             |    | 6,962 | 10,192 | 8,126 | 4,711   | 1,300   | △ 3,411        | △ 72.4               | △ 5,662         | △ 81.3               |
| うち法適用           |    | 5,953 | 8,584  | 6,825 | 4,381   | 1,435   | △ 2,946        | △ 67.3               | △ 4,518         | △ 75.9               |
| うち公営企業型地方独立行政法人 |    | 422   | 888    | 552   | △ 594   | △ 932   | △ 338          | △ 56.9               | △ 1,355         | △ 320.7              |

（注）本表においては、法適用企業に公営企業型地方独立行政法人を含まない。

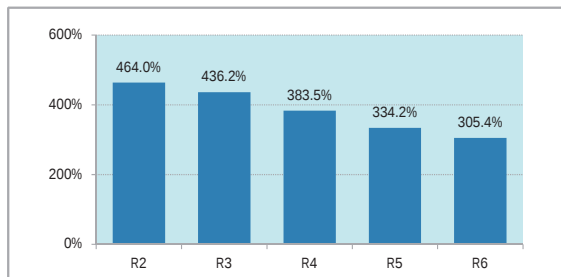
【参考資料】主要事業別経営指標の推移

交通事業（都市高速鉄道事業）

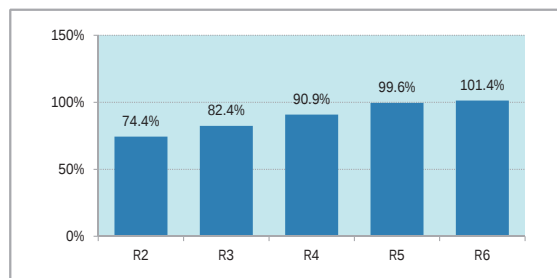
$$\text{経常収支比率（％）} = \frac{\text{経常収益}}{\text{経常費用}} \times 100$$



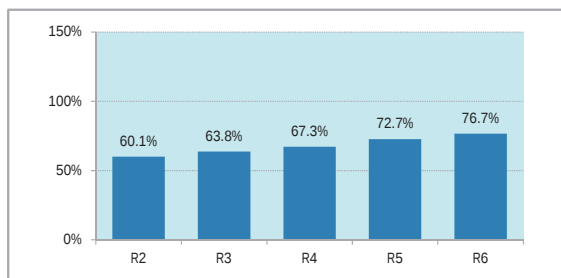
$$\text{累積欠損金比率（％）} = \frac{\text{当年度末処理欠損金}}{\text{営業収益}} \times 100$$



$$\text{料金回収率（％）} = \frac{\text{料金単価}}{\text{供給原価}} \times 100$$

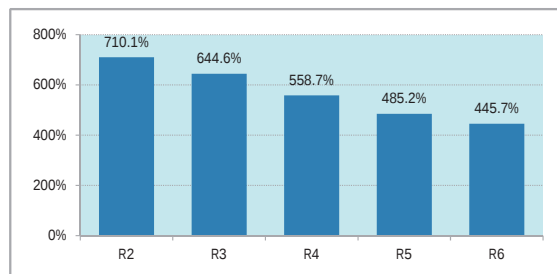


$$\text{流動比率（％）} = \frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債}} \times 100$$



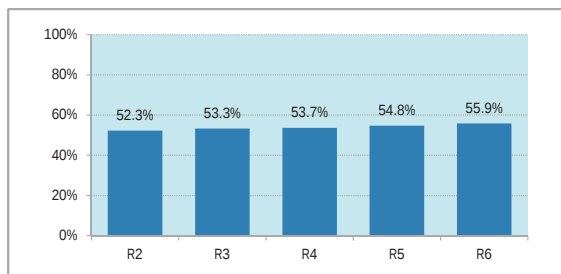
企業債残高対料金収入比率（％）

$$= \frac{\text{企業債現在高（一般会計等負担額を除く）}}{\text{旅客運送収益}} \times 100$$



有形固定資産減価償却率（％）

$$= \frac{\text{有形固定資産減価償却累計額}}{\text{有形固定資産のうち償却資産の帳簿原価}} \times 100$$



【解説】

- ・ 経常収支比率は、令和３年度以降新型コロナウイルス感染症の影響緩和に伴う料金収入の回復により上昇傾向にある。
- ・ 累積欠損金比率は、初期投資が多額であり、事業開始当初からの資本費負担が大きい事業構造であることから、高い水準にある。令和３年度以降新型コロナウイルス感染症の影響緩和に伴う料金収入の回復により下落傾向にある。
- ・ 料金回収率は、令和３年度以降新型コロナウイルス感染症の影響緩和に伴う料金収入の回復により上昇傾向にある。
- ・ 流動比率は、令和３年度以降、流動資産の増加率が流動負債の増加率を上回ったため上昇傾向にある。
- ・ 企業債残高対料金収入比率は、令和３年度以降新型コロナウイルス感染症の影響緩和に伴う料金収入の回復及び企業債残高の減少により下落傾向にある。
- ・ 有形固定資産減価償却率は、経年による有形固定資産減価償却累計額の増加により上昇傾向にある。

「新たなデジタル化 (DX) 等によるサービス向上の取組」(その3)

# キャッシュレス・チケットレス改札の実現と e METROアプリでの見える化の推進について

大阪市高速電気軌道株式会社

交通事業本部電気部電気施設課 井上 和哉

交通事業本部交通ネットワーク部運賃収入・制度課 大河原宏統

交通事業本部デジタルソリューション部MaaSシステム統括課係長 川賀 俊介

## 1. はじめに

当社では、2025年大阪関西万博に向けて、国内外を問わず多くのお客さまに地下鉄をご利用いただくことを目的に、改札機からスマートフォンアプリに至るまでさまざまなDXの取組を推進してきました。本稿では、キャッシュレス・チケットレス改札の実現に向けた取組と、当社公式アプリ「e METRO」における見える化の推進について紹介します。

## 2. QRコードを活用したデジタル乗車券サービスの開始

キャッシュレス・チケットレス改札の取組の一つとして、2024年6月17日より、当社公式アプリの「e METRO」およびスルッとKANSAI協議会で構築した「スルッとQRtto」サイトにて、QRコードを活用したデジタル乗車券サービスの提供を開始しました。

### (1) 導入経緯

現在様々な鉄道事業者で導入されているきっぷ等の磁気タイプの乗車券については、ICカードの普及等により利用が減少しており、機器や媒体の維持が困難な状況になってきています。また、磁気タイプの乗車券は、改札機に挿入し改札機内で磁気処理をする必要がありますが、機器費用や維持費用がIC専用

改札機に比べ高額になっているという課題がありました。その課題への対応として、QRコードを活用した乗車サービスを導入し、将来的に磁気タイプの乗車券の一部をQRコードタイプの乗車券に置き換えることを検討しています。これにより、デジタル乗車券では、券売機に並んで乗車券を購入しなくとも乗車ができるという利便性をお客さまに提供できるとともに、将来的に紙タイプのQRコード乗車券の発行にも繋げていくことで、改札機等の機器費用および維持費用の両方の削減を目指しています。

### (2) サービス概要

デジタル乗車券では、スマートフォンに表示されるQRコードを改札機の読み取り部にかざすことで改札を通行いただくことができ、駅で乗車券を購入することなく、お客さまがお持ちのスマートフォンで乗車券の購入および改札機の利用ができることで、より便利でスムーズな鉄道サービスの提供が可能となりました。現在は、乗越し精算などの複雑な運賃計算が不要なOsaka Metro全線が有効となる



乗車券を基本に、e METROアプリやスルッとQRttoなど、複数のアプリやサイトにてデジタル乗車券の販売を行っています。

またe METROアプリのデジタル乗車券では、顔認証改札機が利用できるサービスも提供しており、デジタル乗車券のデメリットであるQRコードを都度表示させなければならないという課題を解決し、利便性のさらなる向上に繋げています。

### (3) システム構成について

デジタル乗車券ではABT (Account-Based Ticketing) 方式を採用しており、クラウドサーバー上で乗車券情報を管理し有効性を判定しています。

e METROアプリでは、スルッとQRttoのQR乗車券情報を管理するサーバと連携することで、システムの開発費用を抑制するとともに、入場や出場情報を補正するための駅係員用のアプリなどについても、スルッとQRttoと共通のアプリを使用することで、駅係員の運用の負担を軽減し、効率的に業務が遂行できるようになっています。また、バス利用時や施設利用時に、運転士や施設の担当者に提示する画面についても、e METROではなるべくスルッとQRttoサイトとレイアウトが同じになるよう調整を行い、運転士や施設担当者の負担軽減に繋がっています。

今後は、デジタル乗車券×顔認証改札という利便性をより多くの人に体験いただけるよう、商品ラインナップの拡充や認知度の向上に努め、お客さま満足度の向上に取り組んで参ります。



も新たな決済方法を提供できるようになりました。

### (2) 利用方法

利用方法は、タッチ決済対応カード（クレジットカード・デビット・プリペイド）又はカードが設定されたスマートフォンやスマートウォッチ等の端末を改札機に設置された専用リーダーにタッチするだけで利用いただけます。



## 3. タッチ決済の導入

キャッシュレス・チケットレス改札の取組として、クレジットカード等を使ったタッチ決済サービスを2024年10月29日から開始しました。

### (1) 導入の目的

サービスの導入により、タッチ決済に対応したカード（クレジットカード、デビット、プリペイド）やカードが設定されたスマートフォン等で、地下鉄を利用できるようになり、2025年大阪・関西万博を目的とした訪日外国人の方々はもちろん、券売機で切符を購入されている方やICカードをお持ちでない方に

### (3) 利用状況

タッチ決済サービス開始以降、タッチ決済の利用者数は日々増加しており、特に2025年大阪・関西万博期間中は1日数万人の方に利用いただきました。タッチ決済による乗車履歴につきましては、QUADRAC株式会社が提供する「Q-move」のマイページから過去365日以内の履歴を確認することができます。

## 4. ウォークスルー型顔認証改札サービスの開始

キャッシュレス・チケットレス改札の取組として、ウォークスルー型顔認証改札サービスを2025年3月25日から開始しました。顔認証改札機はOsaka Metro 全134駅中130駅に設置しており、2章に記載したデジタル乗車券と事前にe METROアプリに登録した顔情報を紐づけることで、乗車券等を改札機にタッチすることなくウォークスルーで利用できます。本項ではサービス開始に至るさまざまな取組について紹介します。

### (1) 実証実験の開始

当社は、2019年4月に究極のバリアフリーであるゲートレス化の実現を最終目標として、2024年度に顔認証によるチケットレス改札の実現を目指すことを公表しました。実証実験の開始当初は、全国の鉄道事業者でも「顔認証技術」と「改札機」の組合せに取り組む前例はなく非常にチャレンジングな取組となりました。実証実験では、当社と取引実績、納入実績がある駅務機器メーカ4社へ実証実験の協力を依頼し、計4種類の顔認証改札機を当社内の各駅へ設置のうえ比較しながら、検討、開発に着手することとしました。また、本実証実験の参加者は参加協力の同意を得られた当社社員に限定し、顔認証改札機使用時の感想や意見をもとに改良を重ねていくこととしました。

### (2) 実証実験による課題抽出と本格導入へ向けて

実証実験を進め、顔認証改札機の実用化を検討するうえで、様々な観点からの課題抽出を行ってきました。その中でも特に重要なポイントである「顔認証精度」と「処理速度」について紹介します。

顔認証精度は顔認証改札機の根幹となる要素となります。もし誤認証などが発生すると、当該のお客さまが通行できないといった運用支障のみならず、運賃誤収受に繋がる可能性もあり、お客さまに多大なご迷惑をおかけすることとなります。また、新型コロナウイルス感染の拡大により、マスクの着用が日常生活に定着したことから、マスク着用時の認証精度向上についても求められる要素となりました。

一方、処理速度は短時間で多くのお客さまが利用する鉄道改札機にとって重要な要素となります。顔

認証改札機においても、従来の改札機と同等の処理速度（1分間に40人以上が通過可能な能力）を求めることとしました。

実証実験では、様々な課題抽出を行いつつ、ソフト／ハード両面での改良を重ねていくことで性能向上に努めました。その後、2023年1月には顔認証改札機の導入メーカを1社に選定し、本格導入へ向けて顔認証改札システム全体の構築に着手することとしました。

### (3) 本格開発とサービスの開始

本格開発を進めるうえでは、主にシステム全体の構築、顔認証改札機の設置工事などを行いました。

お客さまへのサービスとしてシステム構築を行ううえで、実証実験と大きく異なる点として二つの外部システムとの連携が必要であることが挙げられます。

実証実験では、外部システムとの連携がない構成となっていました。利用者の顔データの登録や乗車券の購入を行う「e METROアプリ」と乗車券の判定を行う「ABT（Account Based Ticketing）システム」との連携が必要です。上記二つのシステムとの連携を行うことで、お客さまの操作のみで顔認証改札機を利用できるようになります。

また、顔認証改札機については、「1改札口に1台の顔認証改札機設置」を原則としてOsaka Metro全線に計213台の設置を行いました。設置工事は2023年11月より順次進めていき、2025年3月までに全台設置を完了しました。そして、2025年3月25日に無事、サービスの開始を迎えることができました。今後、顔認証改札機をより多くの方に利用いただき、ウォークスルーの利便性を体験いただきたいと思います。



## 5. e METROアプリでの見える化の推進

e METROアプリではお客さまの利便性向上を目指し、2023年度から見える化機能の充実に積極的に取り組んできました。2025年7月までにリリースした「列車走行位置」「列車混雑」「駅混雑」「トイレ施設利用状況」「列車混雑予測」の機能について紹介します。

### (1) 列車走行位置

見える化機能の第一弾として、2023年9月に「列車走行位置」の表示機能をリリースしました。Osaka Metro全路線において、どの車両がどこを走っているかがリアルタイムかつ視覚的に確認できる機能となっております。路線からの選択方法や各駅からの乗換による路線変更など、お客さまの操作性も意識したUI設計としました。



### (2) 列車混雑

2024年10月には2025年大阪・関西万博を見据え、御堂筋線・中央線の列車混雑状況の表示機能をリリースしました。列車の混雑状況を人型のアイコンや色で表現するするとともに、車両内の温度や女性専用車両の表示機能も実装しました。お客さまが事前に乗車する列車の混雑状況を把握し、空いている車両を選択することができるようになることで、混雑の平準化を目指しました。

### (3) 駅混雑

2025年3月には2025年大阪・関西万博会場までのアクセスおよび通勤・通学等で多くのお客さまの利用が見込まれることから、混雑回避の取組みの一つ



として、万博会場までのアクセスルート主要駅（Osaka Metro 中央線 夢洲駅、弁天町駅、本町駅、堺筋本町駅、谷町四丁目駅、森ノ宮駅、御堂筋線新大阪駅、梅田駅、四つ橋線 西梅田駅）構内のリアルタイムでの混雑状況や平均混雑状況を表示する機能をリリースしました。

### (4) トイレ施設利用状況

同じく2025年3月には新たな取組として、2025年大阪・関西万博で有効と考えられる夢洲のトイレ施設の利用状況を確認できるようにし、来場されるお客さまに対して利便性向上を行いました。なお2025年大阪・関西万博の閉幕をもって提供は終了しています。



— **1997** *Journal of the American Academy of Child and Adolescent Psychiatry*, 36, 10, 1153–1160.



Downloaded from <http://www.cambridge.org/core>. University of Cambridge, on 01 Jun 2018 at 10:00:00, subject to the Cambridge Core terms of use, available at <http://www.cambridge.org/core/terms>. <https://doi.org/10.1017/9781315336435.008>

1. *Journal of the American Medical Association*, 1997; 277: 1039-1043.

「新たなデジタル化 (DX) 等によるサービス向上の取組」(その3)

# クレジットカード等のタッチ決済を活用した乗車サービスの導入について

横浜市交通局高速鉄道本部 営業課長 中野 志帆

## 1. はじめに

大正10年4月に横浜市交通局の前身である横浜市電気局が誕生し、市電の運行を開始しました。その後、昭和41年10月に高速鉄道建設計画が決定されたことにより47年3月に市電を廃止し、同年12月に地下鉄（伊勢佐木長者町～上大岡間5.2km）を開業しました。以降、二次～七次開業を経て、平成11年8月に現在のブルーライン（湘南台～あざみ野、営業キロ40.4km）が開業しました。平成20年3月には、グリーンライン（中山～日吉、営業キロ13.0km）を開業しています。



図1 横浜市内路線図（他鉄道会社を含む）

令和6年度実績では、ブルーラインで1日あたり約52万人、グリーンラインで1日あたり約14万人のお客様にご利用いただいています。

横浜市に居住する約377万人（令和7年9月時点）と観光・ビジネス等での来街者にとって身近な交通機関として、他の鉄道事業者と連携しながら安全・安心な交通サービスの提供に日々努めています。

## 2. サービスの概要

令和6年12月に、首都圏・東日本の地下鉄で初めてクレジットカード等のタッチ決済を活用した乗車サービスを導入しました。

弊局路線は、地域に密着した生活路線の要素が強いことから、決済手段の多様化により日々ご利用いただいているお客様の更なる利便性向上につなげたいと考え、本サービスの導入を決定しました。

### (1) サービスの対象駅

サービス開始当初からブルーライン・グリーンライン全駅の各改札口に1台、タッチ決済に対応した自動改札機を整備しました。一部の駅のみを対象とすることや段階的な対象駅の拡大がお客様にとっての利便性低下や現場職員に対する負担の増加につながることを懸念したためです。

### (2) 運賃体系

弊局における本サービスの運賃は、交通系 I C

## 特集

カードと同額の1円単位に設定しています。弊局路線では全体の約97%のお客様が交通系ICカードを利用されており、「公共交通機関を利用するなら交通系ICカード」という認識が広く浸透しています。弊局が掲げる本サービスの導入目的の「決済手段の多様化による利便性向上」を実現するためには、交通系ICカードと運賃を同額にし、それぞれのカードが持つその他の機能面で差別化を図っていくべきだと考えました。また、弊局路線は相互直通運転を実施していないことも1円単位に設定した理由の一つです。



図2 タッチ決済対応の自動改札機

### (3) 広報活動

駅構内や車内でのポスター、中吊り広告、デジタルサイネージだけでなく、横浜市役所や沿線施設の日産スタジアムに設置されているデジタルサイネージなども活用して本サービスの周知に努めています。

本サービス導入の1週間前からは、乗降客数の多い駅で事前告知プロモーションを展開しました。

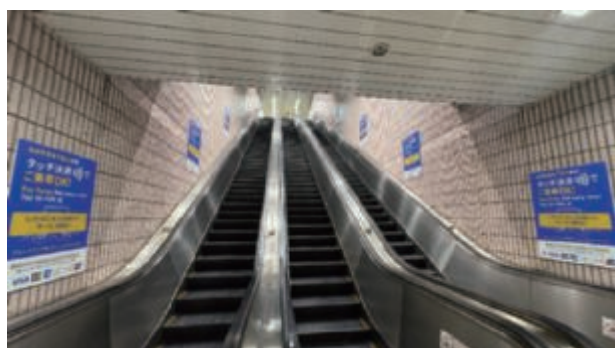


図3 事前告知プロモーションの様子

### (4) 1日上限運賃制度

本サービスの導入から約3か月後の令和7年3月



図4 1日上限運賃制度広報ポスター

に、1日の利用に係る運賃請求額を740円までとする割引制度を導入しました。これまで、磁気券と交通系ICカードで販売していた「1日乗車券」と同額の金額を設定しており、この割引制度についてもそれぞれの決済媒体が持つ特徴の違いで差別化を図っています。

## 3. 利用実績

事前告知プロモーションの効果もあり、サービス導入直後から多くのお客様にご利用いただいています。

令和6年度は月を追うごとに利用件数が増加し、3月には10万件弱の利用がありました。今年度も一定数の利用があり、9月には過去最高の11万件を超える利用がありました。

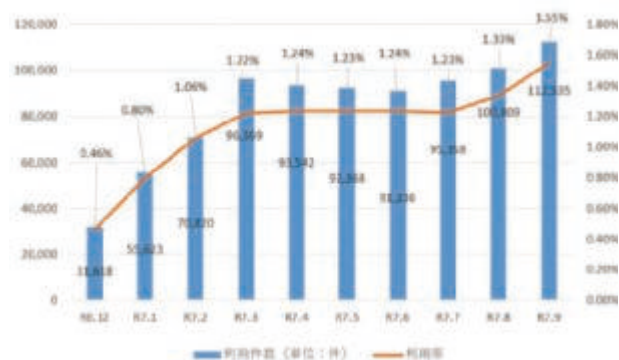


図5 利用件数と定期外における利用率の推移

磁気券と交通系ＩＣカードも含めた定期外利用全体のうちのタッチ決済利用率は、約1.5%前後を推移している状況です。

1日上限運賃制度についても、導入後多くのお客様にご利用いただいております。1日の間に複数回の乗車や長距離の移動が条件となることから、対象者が限定的となる性質の制度ではありますが、割引適用件数と本サービスの利用全体における割引適用率は毎月増加しています。磁気券での1日乗車券の販売枚数に大きな変動はないことから、この制度の導入がお客様の移動回数・範囲拡大のきっかけになっていると考えています。

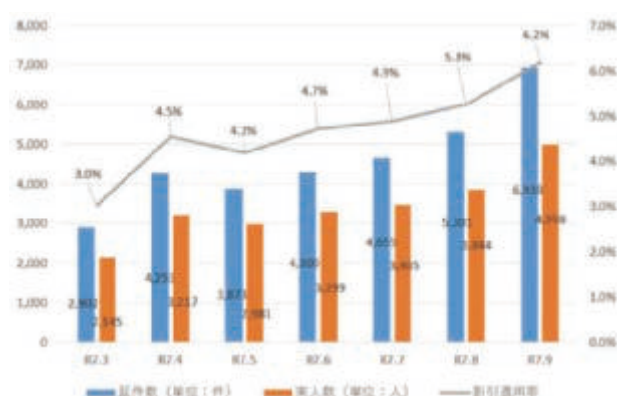


図6 1日上限運賃制度の実績の推移

## 4. さいごに

本サービスの実証実験期間を令和10年3月31日までとしています。利用実績だけでなくお客様のご意見なども踏まえながら様々な視点で効果検証を行い、実証実験期間後の対応について検討を進めていく予定です。

本サービスの導入から間もなく1年が経過しようとしているなかで、多くのお客様にご利用いただいている一方、「対応改札機の台数を増やしてほしい」という声を多くいただいております。そういった声を受けて、今年度中に一部の駅で対応改札機の増設を決定しました。今後も本サービスの更なる利便性の向上を図っていきます。

その他にも、本サービスが持つ柔軟性などの特性を存分に活かしながら様々な取組を実施していき、快適な交通サービスの提供に努めていきます。

## 駅から始まる都市再生への挑戦 日本鉄道大賞受賞

### 「KOBE KAWARU ACTION」の取り組み

神戸市交通局 経営企画課  
係長 奥島紳司

#### 人口減少時代における 地下鉄の新たな役割

全国の多くの都市と同様、神戸市も人口減少という大きな課題に直面しています。テレワークの定着など生活様式の変化も相まって、市営地下鉄の経営環境は厳しさを増しています。こうした状況を受け、神戸市では都市ブランド向上と人口誘引を目指す「リノベーション・神戸」プロジェクトが進められています。私たち交通局も「神戸市の一員として何ができるか」を問い直し、市民に最も身近な交通インフラだからこそ沿線の価値向上に貢献できるはずだと考えました。この決意のもと、2024年3月、「駅から神戸をよくしよう。」をコンセプトに広報プロモーション「KOBE KAWARU ACTION」を始動させました。

#### 現場から生まれた 「駅を丸洗い」という発想

プロジェクトの第1弾は「駅を丸洗い」。開業から約50年が経過した駅舎は、日常の清掃では落としきれない汚れが蓄積し、暗い印象を与えていました。大規模な改修には莫大な予算が必要ですが、「今できることから始めよう」という現場の声から、全26駅の特別清掃が始まりました。2023年5月から10カ月間、終電後から始発前の限られた時間に、壁・床・天井を徹底的に清掃。清掃後の駅は見違えるように明るくなり、「パッと見て明るい感じがする。ものすごい効果」といった利用者の声が寄せられました。

この地道な取り組みをSNS等で公開したところ大きな反響呼びました。



第1弾「駅を丸洗い」篇

## トイレから変える駅の印象

第2弾として2024年7月から実施した「トイレこそキレイに」篇では、駅トイレの全面的な改善に着手しました。各駅に1か所残っていた和式トイレを全て洋式化し、温水洗浄便座と便座クリーナーを設置。三宮駅や名谷駅では内装も一新し、明るく清潔な空間へと生まれ変わらせました。また、利用頻度に応じた清掃強化も行い、快適なトイレ空間が駅全体の印象を大きく変えました。



第2弾「トイレこそキレイに」篇

## エコファミリー制度の通年化

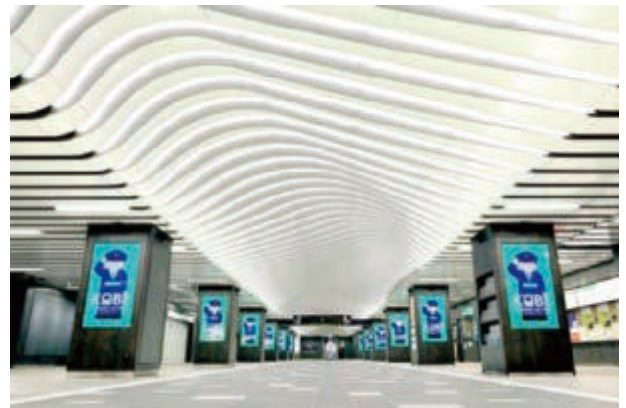
ライフスタイルの多様化に対応した子育て支援策として、第3弾「こども無料!？」篇では、大人1人につき小学生2人まで無料となる「エコファミリー制度」を、土日祝限定から365日利用可能に拡充しました。同伴の大人は親に限らず、祖父母や習い事のコーチなど誰でも対象という柔軟な運用が功を奏し、拡充後半年で利用者が約7万人増加。累計利用者数は2,000万人を突破し、SDGsにも貢献しています。



第3弾「こども無料!？」篇

## 駅のリノベーションが生む新たな価値

2025年2月から始まった第4弾「駅、ヘンシン!」篇では、駅そのもののリノベーションを前面に打ち出しました。三宮駅では、神戸の山並みや海の波をイメージした「うねり」のあるデザインを採用し、都会的な空間へと変貌。名谷駅では吹き抜け空間から自然光を取り入れ、明るく開放的な駅へと生まれ変わりました。



三宮駅



名谷駅



第4弾「駅、ヘンシン!」篇

三宮駅のリニューアルオープン時には、ピールオフ広告「KOBE SAGASU ACTION」を実施。270種類の名前入り亚克力キーホルダー1,080個を壁面に設置したところ、わずか1時間半で全て持ち帰られるほどの盛況ぶり、利用者との新しいコミュニケーションの形が生まれました。



ピールオフ広告の様子

## 市民の共感を呼ぶビジュアル戦略

「KOBE KAWARU ACTION」の特徴的な要素として、温かみのあるイラストレーションがあります。駅員や清掃員、様々な年代の利用者を描いたキャラクターは、神戸市営地下鉄ならではの「素朴さ」「一生懸命さ」「誠実さ」を表現し、SNSで「かわいい」「親しみやすい」と評判になりました。特に話題となったのが、JR三宮駅からの連絡通路に設置した「飛び出し広告」です。既存の広告枠から清掃員のイラストがはみ出すユニークな仕掛けは、通行人の目を引き人気を集めました。こうしたビジュアルコミュニケーションが、地道な取り組みを市民に伝える重要な役割を果たしています。



「KOBE KAWARU ACTION」の様々な広告の様子

## 職員の意識改革と現場主導の改善

一連の取り組みで最も大きな変化は、職員の意識改革でした。清掃の重点配分を見直し、汚れやすい場所の清掃頻度を増やすなど、現場主導の改善が次々と生まれています。「駅を綺麗にする」という単純な行動が、サービス全体の質を見直すきっかけとなり、職員一人ひとりが「自分たちにできること」を考えるようになりました。

## 日本鉄道大賞受賞の意味

2025年9月、これらの取り組みが評価され、第24回日本鉄道賞において最高位の「日本鉄道大賞」を受賞しました。選考委員会からは、地域の課題に対し「まずは駅を掃除しよう」と、身近なところから行動を起こした点を高く評価いただきました。「ス

タートはお金を動かすのではなく、一人一人が手を動かすこと。等身大でシンプルだからこそ、強く地域の心に響いたメッセージ」との講評をいただきました。

## これからの挑戦

「KOBE KAWARU ACTION」は、地方都市が抱える人口減少問題に対し、公営交通事業者ができることを模索した結果生まれたプロジェクトです。大規模な投資ではなく、今ある資源を最大限活用し、職員一人ひとりの力を結集することで、駅を、そして街を変えていく。私たちの挑戦はまだ始まったばかりですが、駅の特別清掃から始まった小さな一歩が、市民の共感を呼び、職員の意識を変え、そして日本鉄道大賞という大きな評価につながりました。これからも「駅から神戸をよくしよう。」を合言葉に、地域とともに歩み続けてまいります。



「KOBE KAWARU ACTION」キービジュアル

## “TOBU TRAIN TOURISM” 東武沿線季節のおでかけ

東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 営業統括部 営業部

加藤 紬

### 1. はじめに

当社の路線網は東京、千葉、埼玉、栃木、群馬の1都4県にわたっており、浅草駅を起点として埼玉東部、栃木県、群馬県、千葉県に広がる東武スカイツリーライン、伊勢崎線、日光線、及び東武アーバンパークラインと、池袋駅を起点として埼玉県西部に伸びている東上線の12路線463.3kmを運行しています。(図-1 路線図)

沿線には、日光・川越といった有数の観光地や、豊かな自然が織りなす風景など魅力的なスポットが多くあります。本誌をきっかけに興味を持っていたけると幸いです。

### 2. TOBU TRAIN TOURISM

当社では、桜や紅葉といった季節ならではの魅力

を感じられる沿線のスポットを多くの方に知っていただきたいという思いから、表題にある「TOBU TRAIN TOURISM」と題した取り組みをHPほかで実施しています。今年度は、「東武線で会いにいく。一緒に出かける。あなたと大切な人との物語。」といったテーマのもと、東武沿線を舞台に25歳の主人公と大切な人との物語を紡いでいます。本誌では、「TOBU TRAIN TOURISM」に掲載している秋の紅葉、冬のイルミネーションスポットを紹介します。

### 3. 秋の紅葉スポット

#### ① 鍔阿寺(伊勢崎線・足利市駅)

鍔阿寺は、建久7年(1196年)に源姓足利氏二代目の足利義兼が邸内に持仏堂を建て、守り本尊として



図-1 路線図



TOBU TRAIN TOURISM  
秋メインビジュアル

大日如来を祀ったのが始まりといわれています。その後、三代目の足利義氏が堂塔伽藍を建立し足利一門の氏寺としました。約4万平方メートルもの敷地は、元々足利氏の館として使用されており、現在も土塁と堀がめぐらされ平安時代後期の武士館の面影が残されています。境内には、国宝にも指定されている本堂をはじめとして貴重な建造物が多く、大正13年には国の史跡に指定され、現在は「日本百名城<sup>®</sup>」にも選定されています。

市民の方からは、「大日様」と呼ばれ親しまれており、地域に寄り添いながら歴史を刻み続けてきました。最寄りの足利市駅の名前も地名が由来になっており、地域が足利氏とともに長い歴史を紡いできたことを伺うことができます。

秋には紅葉スポットとして多くの人が訪れ、黄金色に染まるイチョウと紅葉の鮮やかな赤が織りなすコントラストが、境内にそびえる建造物と調和し、訪れる方を魅了しています。今年度は、当社の「TOBU TRAIN TOURISM」ポスターのキービジュアルにも使用しました。近くには、メディアでも度々取り上げられる織姫公園もみじ谷もあり、こちらも約1,000本のモミジが織りなす赤のグラデーションは圧巻です。



鏝阿寺多宝堂

## ②明智平ロープウェイ(日光線・東武日光駅)

明智平ロープウェイは、紅葉の名所として広く知られている日光・鬼怒川エリアにあり、当社のグループ会社の日光交通(株)が運営しています。標高1,373メートル地点から望む男体山や中禅寺湖、日本三大名瀑にも数えられる華嚴の滝の大パノラマは圧巻で、特に紅葉の時期は日光連山の雄大な山々が鮮やかに彩られ、格別の美しさを誇ります。

明智平の由来には、江戸時代に徳川家康、秀忠・家光の徳川3代に仕えた明智光秀が、山崎の合戦で豊臣秀吉に敗れたのちに「天海僧正」と名乗り生き延びた伝説に基づき、天海僧正が自身の名前を残すためにこの地を「明智平」と名付けたという説があります。日光東照宮をはじめとして、江戸幕府と深く関わりのある日光らしい名称で、江戸幕府の足跡を辿る旅として訪れるのもおすすめです。

奥日光へと結ぶいろは坂の途中に位置する乗り場から展望台まではロープウェイに揺られること約3分間で到着し、トレッキング装備があれば遊歩道を渡って中禅寺湖まで抜けることも可能です。竜頭の滝、湯ノ湖、小田代原など奥日光の大自然に広がる美しい紅葉スポットもあわせてお楽しみください。



明智平ロープウェイ

## 4. 冬のイルミネーションスポット

### ①国営武蔵丘陵森林公園(東上線・森林公園駅)

国営武蔵丘陵森林公園は、明治百年記念事業の一環として、埼玉県比企郡滑川町と熊谷市楊井にまたがる304haの広大な丘陵地に整備された全国で初めての国営公園です。

園内は四季折々の花々や木々に彩られ、サイクリングコースやアスレチック、ドッグランなども整備されており、都会の喧騒を忘れ自然を身近に感じることができるスポットとして多くの人に親しまれています。特におすすめなのは、「ぼんぼこマウンテン」という一山が日本一大きいといわれるエアートランポリンで、大人も思わずはしゃいでしまうアトラクションです。

秋から冬にかけては、『光と森のStory』のイルミネーションが人気で、ハロウィン・紅葉・クリスマス



森の妖精モーリー

マスの3章に渡って楽しむことができます。クリスマス時期に開催する「スターライトイルミネーション」では、約55万球の光が木々や花を輝かせ、森林公園ならではのあたたかみのある雰囲気を楽しむことができます。森の妖精モーリーたちがくり広げるクリスマスマーケットや、ショーなど、冬のおでかけにぜひ訪れてみてはいかがでしょうか。

## ②東京ミズマチ<sup>®</sup>

東京ミズマチは、浅草と東京スカイツリータウン<sup>®</sup>を結ぶ鉄道高架下複合商業施設で、北十間川沿いにレストランやスポーツ施設、コミュニティ型ホテルなどが立ち並んでいます。近接する東京スカイツリータウンの“タワーのある街”（空の街）を表現した東京ソラマチ<sup>®</sup>と合わせ、水辺の街であることをわかりやすく表現するとともに、地域に根差し、誰もが親しみが持てるようにといった想いから名称が付けられています。旅するように過ごし、暮らすように旅する「Live to Trip」をコンセプトに、街



「東京下町回遊 竹あかり」の竹穂

を行き来することで、地域に根付いた“下町の魅力”に出会えるディスティネーション型水辺空間開発を行っています。

冬には、東武鉄道隅田川橋梁に設置されている歩道橋「すみだリバーウォーク<sup>®</sup>」や牛嶋神社、隅田公園などの下町エリアが一体となった「東京下町回遊 竹あかり」を開催しています。しなやかな竹のオブジェにやわらかな光が灯り、風情ある東京下町の夜をゆったりとお楽しみいただくことができます。水辺や東京スカイツリー<sup>®</sup>の爽やかな青色が映える昼、やわらかい光が美しく輝く夜のそれぞれ違った表情を味わうことのできるおすすめスポットです。

## ③いっしょにイルミネーション （下今市駅～鬼怒川温泉駅間）

「いっしょにイルミネーション」イベントを開催する鬼怒川線は、世界の建造物や世界遺産を25分の1のスケールで再現した世界建築博物館「東武ワールドスクウェア」や、関東有数の温泉地に数えられる鬼怒川温泉を沿線に持つ路線です。2017年にはSL大樹の運転が復活し、地域一体となって「SLの走るまちづくり」を推進する「いっしょにロコモーション」プロジェクトに取り組んでいます。沿線の皆さまが、SL大樹に手を振ってくださる「SL大樹に手を振ろう」プロジェクトや、車窓から季節の花を楽しめるよう菜の花、ヒマワリ、コスモス、ソバの花などを植え、花畑の造成をする「鬼怒川線に季節ごとの花を咲かせよう」プロジェクトなどを地域の皆さまとともに推進しています。

冬には、21万球ものライトで沿線を彩り、期間中に特別運行するSLが、光り輝く銀河の中を走り抜



倉ヶ崎SL花畑のイルミネーション

けるかのような幻想的な風景をお楽しみいただけます。また、おすすめ撮影スポットの「倉ヶ崎SL花畑」では、一面のイルミネーションを見ることができ、颯爽と走り抜けるSLとのコラボレーションは圧巻です。日光の冬とともにぜひお楽しみください。

## 5. おわりに

東武鉄道でいく季節のおでかけ(秋・冬Ver)はいかがでしたでしょうか。当社沿線には、四季折々に違った表情を見せてくれる自然や、地域ならではの魅力がたくさんあります。

TOBU TRAIN TOURISMでは、季節ごとに旬のおでかけ情報やイベント情報を発信しています。ふらっとおでかけしたい時や自然と触れあいたい時には、ぜひチェックしてみてください。また、お得におでかけいただける企画乗車券も発売しております。



TOBU TRAIN TOURISM 春



TOBU TARIN TOURISM 夏

これからも、地域とともに魅力的な沿線づくりやPRに取り組み、沿線の観光資源の掘り起こし、沿線価値向上に努めてまいります。





# 世界あちこち探訪記 第107回 アメリカ シカゴ（その1）

秋山 芳弘

### シカゴ行きユナイテッド航空（UA） 1075便（図－1）

#### （1）シカゴに多いポーランド系住民

2014年1月18日（土）、シカゴは曇（少し積雪）。17時15分発のUA1075便でワシントンD.C.からシカゴへ移動する予定である。

14時9分にダレス国際空港に到着し、搭乗手続きをする。保安検査のあと、C27番搭乗口で待つ。若い女性が携帯電話で話しているのを聞くと、懐かしいポーランド語である。若い主人と男の幼児と一緒にいるようだ。よく見ると、ポーランドで仕事をしていた時に見たことがある顔立ちだ。



図－1 アメリカ中西部、ミシガン湖に面するシカゴ  
作図：河野祥雄氏

#### （2）超肥満体形の女性に挟まれる

17時40分、Boeing 737-700型機に搭乗。横に3 + 3席配置のエコノミー＝クラスの22B席（3人席の真ん中）に座る。両側は中年の白人女性である。どちらも超肥満体なので、間のひじ掛けをあげても身動きができないくらいだ。より太っている左隣の女性はシート＝ベルトが短すぎるので延長ベルトを女性客室乗務員からもらって何とかシート＝ベルトを装着する。急に睡魔が襲ってきて深い眠りに落ちる。

18時15分に車輪が動き、寝込んでいる間に離陸する。約1時間半、泥のように爆睡する。途中、オレンジ＝ジュースと水だけはもらって飲む。現地時間<sup>（注1）</sup>の19時6分にIllinois州にある人口規模がアメリカ第3位の都市Chicago（人口275万人：2020年）のO'Hare<sup>（注2）</sup>国際空港に着陸する。

#### （3）高速道路と鉄道の一体建設

スーツケースを引き取った後、タクシーに乗車。19時54分に空港を出発し、高速道路を都心方面へ走行する。周囲の雑木林には積雪がある。高速道路と一体で建設されたシカゴ交通局（CTA＝Chicago Transit Authority）<sup>（注3）</sup>のBlue Lineは広い道路の真ん中を走行する。鉄道を安く建設するいい事例である。Blue Lineを走る電車を見ると、乗客は少なくガラガラだ。20時25分に都心にある高層ホテルのHilton Garden Innに到着する。（写真－1）

チェックインのあと、2238号室に入る。シャワーを浴び、23時45分に寝る。

（注1） Central Time Zone (CT. シカゴ) = Eastern Time Zone (ET. ワシントンD.C.) - 1時間。

（注2） シカゴ郊外にある8本の滑走路を持つ巨大空港（ユナイテッド航空とアメリカン航空の本拠地）。第2次世界大戦のエース＝パイロットであったエドワード＝オヘア（Edward O'Hare. 1914年～1943年）を記念し、1949年にオヘア空港と名称変更した。

（注3） シカゴ市内及び近郊において、都市鉄道（「シカゴL（エル）」として知られている高架鉄道及び地下鉄）とバスを運営する公営企業。ロゴは小文字で“cta”。路線図は、[https://www.transitchicago.com/assets/1/6/ctamap\\_Lsystem.pdf](https://www.transitchicago.com/assets/1/6/ctamap_Lsystem.pdf)を参照。



写真－１ 鉄道と道路を同時に建設すれば、用地も一緒に確保でき、また鉄道を地平で建設することが可能なので、事業費が各段に安くなる。CTAのBlue Lineの両側をKennedy ケネディー高速道路が走る。(都心方を見る。2014年1月19日)



写真－２ 通称L(エル)と呼ばれる高架鉄道の鋼製高架橋。線路下の道路も通行可能である。(2014年1月19日)

## 寒いシカゴと有名な高架鉄道(シカゴ<sup>エル</sup>L)

1月19日(日)、快晴(本当にいい天気だ)／午後は曇。今日は日曜日なので、シカゴの鉄道を見て回る予定である。

部屋での朝食は、ホテルのロビーで昨夜もらったクッキー2個を食べ、コーヒーを入れて飲む。太陽が昇って明るくなるのを待って、8時40分にホテルを出る。気温は-6℃で、頬と耳が痛いので、持参の毛糸の帽子をかぶると、暖かくていい。

近くにあるCTAのRed Line<sup>レッドライン</sup>のGrand<sup>グランド</sup>駅へ行く。CTAの鉄道とバス用の1日乗車券(カード式)は10米ドル<sup>(注4)</sup>(約1060円)。自動券売機の使い方がよくわからなかったので、アフリカ系女性職員に聞く。地下のGrand<sup>ジャクソン</sup>駅で写真を撮影するが、問題なし。9時9分に発車し、Jackson<sup>ジャクソン</sup>駅に9時13分到着。

地上に出ると-10℃なので、寒くて頬と手の先が痛い。CTAのBlue Line<sup>エル</sup>の高架鉄道(シカゴ<sup>エル</sup>L)<sup>(注5)</sup>に沿って歩く。古い鋼製高架橋だ。Library<sup>ライブラリー</sup>駅からLaSalle<sup>ラサール</sup>駅に向かう。CTAの電車が高架橋上を走行すると大きな構造物音がする。まっすぐ西に向かい、シカゴ川の南支流を渡る。(写真－2)

## アムトラックのユニオン駅

9時45分、Amtrak<sup>アムトラック</sup><sup>(注6)</sup>のUnion<sup>ユニオン</sup>駅に到着。この駅は、全米で列車を運行するAmtrakの中心駅でもある。中に入ると、暖房で生き返る！大待合室(Great Hall)の長椅子では、冬服の乗客が旅行鞆を持って列車を待っている。映画『アンタタッチャブル』<sup>(注7)</sup>で使われた正面入口にある広い階段を見る。(写真－3)

地下にある乗車ホームにおりる。Amtrakのホー



写真－３ 鉄道の黄金時代を反映して、ギリシャ建築様式になった現在のユニオン駅は、1925年5月16日に開業した。大待合室のガラス天井から太陽光が差し込む。(2014年1月19日)

(注4) 1米ドル=約106円(2014年1月)。

(注5) シカゴ都心部の高架鉄道を“Elevated”(「L(エル)は短縮形」という。この「シカゴL(エル)」は、サンフランシスコのケーブル=カーやニュー=オーリンズの路面電車と並んで町の名物になっている。

(注6) 正式にはNational Railroad Passenger Corporation(アメリカ旅客鉄道公社)。全米の主要都市間旅客鉄道輸送を行なう公共企業体。1971年に設立されたAmtrakの名称はAmericaとTrackの合成語である。

(注7) The Untouchables。禁酒法時代のシカゴを舞台に、ギャングのボスであるAl Capone(アル=カポネ。1899年~1947年)を正義のために逮捕しようとするアメリカ合衆国財務省捜査官たちのチーム「アンタタッチャブル」の戦いの日々を描いた1987年の実録映画。出演はKevin Costner(ケビン=コスナー)・Robert De Niro(ロバート=デ=ニール)・Sean Connery(シヨン=コネリー)など。



写真－４ 高架のClinton駅。木製ホームの線路側端部には滑り止めが設置してある。(2014年1月19日)

ムには、切符を持っていないと入れない。一方、近郊鉄道Metra<sup>(注8)</sup>は、切符がなくても地下ホームに行けるので、中に入って停まっているディーゼル機関車を見る。雪が付着していて寒そうだ。

### オギルビー トランスポーテーション センター Ogilvie Transportation Center

ユニオン駅を出て、10時20分、ユニオン駅近くの通りを歩いていると、ディーゼル機関車の音がし、Metraの高架駅を見つける。よく見るために、1日乗車券を使って近くにあるCTAのClinton<sup>クリントン</sup>駅に入り、そのホームに上がると、Diamond Dust<sup>ダイヤモンドダスト</sup><sup>(注9)</sup>がキラキラと舞い、Ogilvie Transportation Center(鉄道駅。以下、“OTC”と略記。旧North Western Station)の構内がよく見える。(写真－4)

このあとOTC(高架駅)に向かう途中、高層ビル街を吹き抜ける強風にダイヤモンドダストが舞う。本当に寒く、毛糸の帽子は大正解だ。

10時30分、MetraのOTC正面入口から入り、構内で、ディーゼル機関車の解結作業を見る。島式ホームが8面16線ある駅である。発車時刻表を見ると、日曜日は列車の運行が少ないようだ。コンコースに掲示されている路線図を見て、Metraの列車の写真が撮れそうな駅を探す。Blue Lineと結節するJefferson Park<sup>ジェファーソンパーク</sup>駅がよさそうなので、その駅に向かう。



写真－５ 現在100年の歴史を持つユニオン駅(左)とウィリス=タワー(正面奥)。ウィリス=タワーは、1998年までは高さが世界一だったが、現在は、世界第9位、アメリカ第2位。(2014年1月19日)



写真－６ 1897年に開業したクインシー駅の内部。「L」の中で現存する最古の駅のひとつ。開業当時の様子に修復・維持管理されている。(2014年1月19日)

### Jefferson Park 駅に停車する Metra の旅客列車

11時30分、かつて高さが世界一だったWillis Tower<sup>ウィリスタワー</sup>(旧Sears Tower<sup>シアーズタワー</sup>。高さ約442m)を見る。外は寒い。途中11時50分に、環状線区間にある古い木造のQuincy<sup>クインシー</sup>駅に立ち寄る。(写真－5、写真－6)

12時30分、立派な建物の地下にあるBlue LineのClark/Lake<sup>クラークレーク</sup>駅に着く。12時35分に発車。車内は暖かくて、手袋が脱げる。席に座って疲れを取る。地

(注8) シカゴにある北東イリノイ地域鉄道公社(Northeast Illinois Regional Commuter Railroad Corporation)が運営する近郊鉄道。イリノイ州の6つの郡に11路線(延長約785km)があり、平日は平均30万人以上(2010年)を輸送している。Metraは2階建て通勤型客車の「Gallery Car(ギャラリー=カー)」(客車の通路部分が吹き抜け構造)を使用している。路線図は、<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/77/Metra-System.png>を参照。

(注9) 細氷(さいひょう)。大気中の水蒸気が昇華(凝華:ぎょうか)してできた極(ごく)小さな氷晶(氷の結晶)が降ること。よく晴れた朝、気温が氷点下10℃以下のときに発生する。



下から明かり区間に出る。Blue Lineは、第三軌条集電（直流600V）、右側走行。13時、オヘア国際空港近くのJefferson Park駅に到着する。

併設されているMetra（非電化区間）のUnion Pacific北西（UP-NW）線のJefferson Park駅のホームにあがると、線路には雪が積もっていて、きれいである。フィリピンのミンダナオ島からの60歳くらいの女性がホームにいて、話をすると、娘3人と孫4人がいて、アメリカで7年間介護の仕事をしているとのこと。郊外方面行きの列車に乗るそうだ。駅に時刻表が掲示されていないので、列車の時刻を聞くと、彼女が持っているボロボロの折畳式時刻表を取り出して見せてくれ、この駅に発着する列車の時刻がわかり大変助かる。平日と比べて、日曜日の都心OTC行きは、1日7本と少ない。古い時刻表が強風のためちぎれて飛んだので、拾ってあげる。

14時1分<sup>(注10)</sup> 発シカゴのOTC行き列車（14時23分着）は、先頭にある制御客車の赤い前照灯を点滅しながら到着する。この列車に乗車することも考えたが、ある程度明るいうちにミシガン湖を見たかったのでBlue Lineで戻ることにする。MetraのOTC行き列車は定時に発車。フィリピン人女性に会わなければ、この列車は見れなかったし、写真も撮れなかったので、お礼を言って別れる。（写真－7）



写真－7 Jefferson Park駅14時1分発のMetraの列車。奥が先頭の制御客車側、手前の最後尾のディーゼル機関車が後ろから押す推進運転（動力車が編成の先頭にない運転方式）である。客車は2階建てのギャラリー＝カー（Gallery-style car）。（シカゴの都心方を見る。2014年1月19日）

## ミシガン湖畔の摩天楼群

14時15分、CTAのJefferson Park駅を発車。8両編成の車内はクロス＝シートを使用し、警備員が乗車している。14時42分、Jackson駅に到着し、Red Lineに乗り換える。14時47分、Jackson駅を発車し、14時50分にRoosevelt<sup>ルーズベルト</sup>駅に到着。（写真－8）



写真－8 Red LineのJackson駅のホームでは、眼鏡をかけたアフリカ系女性がマイクを持って歌っていた。ホームの中央にあるのはBlue Lineへの乗り換え階段。（2014年1月19日）

この駅から東に歩いてミシガン湖を目指す。公園の雪景色の中を歩き、家族連れや若い男女とすれ違う。15時頃、気温は0℃、曇。ミシガン湖岸は白く凍りついていて、その背後に摩天楼（超高層ビル）群が見える。氷の上に雪がうっすらと積もっていて美しい。（写真－9）



写真－9 凍りついたミシガン湖畔とシカゴ中心部の摩天楼群。左から2番目の超高層ビルがウィリス＝タワー（高さ約442m）。（2014年1月19日）

（2025年8月11日記）

（注10）Metraの時刻表は、“AM 10：01”とか“PM 2：01”と表記されている。

# 令和7年度「マナーリーフレット」 (マナー守ってハッピー乗車 電車のマナー) の 小学校へのアンケート調査結果について

(一社) 日本地下鉄協会

## 1 はじめに

(一社) 日本地下鉄協会では、毎年度、広報・啓発事業の一環として、学童年齢を対象にしたマナーリーフレットを作成しておりますが、この財源の一部については、(一財) 日本宝くじ協会の「社会貢献広報事業」(事業項目は、「安全安心」のうちの「交通安全」) として採択され、同協会から助成金をいただいております。

このリーフレットの作成趣旨は、地下鉄事業者を含む鉄道事業者は、鉄道の普及発展、利用促進とともに、お客様に安全・安心、かつ快適に利用していただくことが大きな使命であることから、お客様自身へのマナー遵守の広報・啓発が重要であるということによるものです。

このマナー遵守のためには、利用者である乗客の皆様のご理解とご協力を得ていくことが重要であり、とりわけ学童に対する社会教育の視点も含めた啓発をしていくことも有効であると考えております。



## 2 マナーリーフレットの小学校での活用状況の調査実施

このため、当協会では、令和7年度も「マナー守ってハッピー乗車 電車のマナー」(英文併記)と題したマナーリーフレットを作成し、関係者に配付しています。

当協会が作成したマナーリーフレットについては、会員鉄道事業者の皆様が行う各種イベント時に配布していただくとともに、地下鉄沿線の小学校、図書館及び児童館にも幅広く配付し、有効に活用していただいております。また、当協会が出展する鉄道の日フェスティバルにおいてもこのマナーリーフレットを来場者に配布しております。

当協会としては、今後も同様の広報活動を更に充実させたいと考えており、そのため、当該マナーリーフレットを学習で利用した小学校の生徒達の生の声並びにそれを見て感じた担任の先生の忌憚のない感想又は評価を是非伺いたいと考え、9月上旬から下旬にかけて、このリーフレットに直に触れた「(1) 生徒さん達が発した声、漏らした感想」、「(2) 生徒さん達の様子を見た先生ご自身の感想」及び「(3) このリーフレットへの感想・評価」の回答を寄せていただく『マナーリーフレットに関するアンケート』を実施しました。

## 3 アンケート調査結果の概要

マナーリーフレットは、毎年度、全国の地下鉄沿線にある小学校(3,340校)に啓発の教材のサンプルとして若干の部数を送付し、そのうち教材使用のために追加要望があった小学校に対して、更に必要部数を送付しております。このアンケートは、追加要望があった小学校のうち、全国の地域バランスを考慮した上で選定した小学校にお願いし、多くの学校から回答をいただきました。

回答内容を集約した結果は、次のとおりです。

(1) 生徒さん達の素朴な感想を集約し、内容を整理した結果は、以下のとおりです。

① 多くは「クイズがあって楽しい。」「すごろくが楽しい。」と言っています。

やはり素朴にリーフレットの楽しさ、親しみを表す生徒達(児童達)が多かったようです。

具体的には、例えば「電車のすごろくがあって楽しそう」、「やった～ すごろくあるよ！楽しそう！」、「家族で弟や妹にも伝えよう。」等の回答がありました。

マナーへの意識の第一歩として、まずは遊びの楽しさの中で自然にマナーに触れることが、そのきっかけ作りにもなり、重要ではないかと考えます。

② また、「マナー守るって大事だね。」「地下鉄に乗るのが楽しくなってきた。」と言っています。

このリーフレットの使用による効果としては、「マナーを守ることは大事。」「優先席を知ることができた。」「電車に乗るときには気を付けたい。」等の回答がありました。

真剣にマナーを守ろうとする姿勢が見られ、マナーに関する意識を大きく向上させていることを確認できました。

(2) 次に、生徒さん達（児童達）の様子・感想を見て聞いた担任の先生がどういう感想を持ったかを集約し、整理した結果は、次のとおりです。

- ① 活用方法として、「校外学習の際に役立った。」「休み時間に外で遊ぶことができなかったのので、教室で遊べることは良かった。」「電車内のマナーを説明するいいかけとなった。」とありました。

具体的には、「電車を利用した校外学習の移動時に気を付けて欲しいことを児童達に伝えやすかった。」「電車に乗る機会があまりない児童又は電車等公共交通機関を利用して通学する児童の両方にとって、マナーを分かりやすく学べるリーフレットは、指導に大変役立った。」等の回答があり、校外学習を含んだ学内でのマナーの学習に効果があることを確認できました。

- ② また、(1)とも関連しますが、「遊びながら学べるのが良かった。」とありました。

具体的に、「電車のマナーという内容をゲーム感覚で学べる内容に工夫されている。」「子供用のマナーをまとめた冊子はあまりないので、今回活用した。」「電車を利用した校外学習での一斉指導がしやすい。」「すごろくを楽しみながらマナーを学べたり、相手の気持ちを考えたりできるので、いいリーフレットである。」等の回答がありました。

遊び・親しみの中からマナーに触れる機会を増やすことが、マナー啓発の点で大きなポイントであることを改めて認識できました。

- ③ さらに、マナーの内容を具体的に取り上げ、「マナーの大切さを子供達で言い合っている姿が見られた。」ありました。

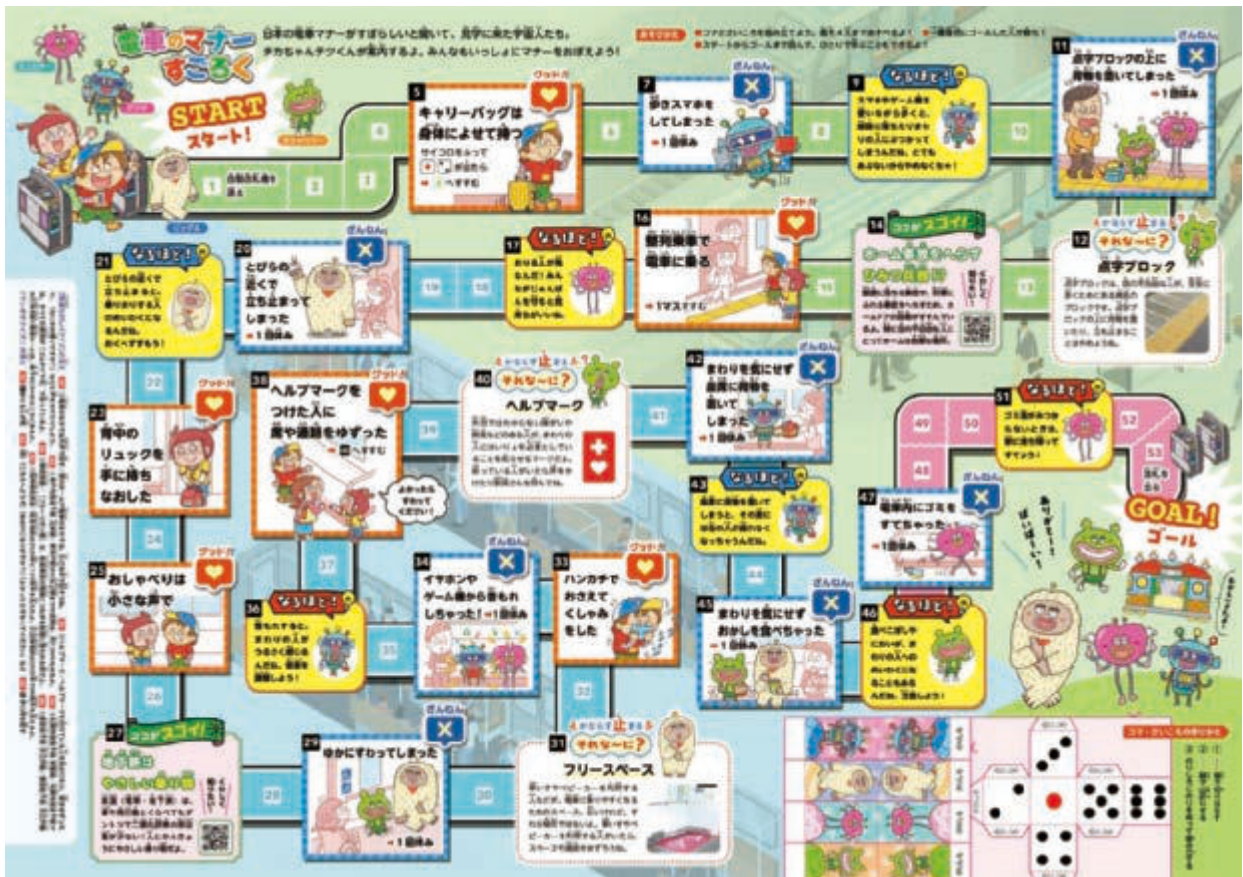
具体的には、「宇宙人が出てマナーを学んでいる。」「ヘルプマークをマンガを読んで理解したようである。」等新しい発見をしたつぶやきが多く聞かれたと感想が寄せられました。



## 4 おわりに

今回のアンケート調査の結果、絵やイラストによって視覚的にマナーを認識・理解でき、遊びの中から絵に触れることによって自然にマナーが身につく効果があったことを確認できたので、マナーリーフレットが鉄道利用時のマナー向上の醸成に大きな役割を果たすことができることを再確認できました。

今後の改善及び工夫した方がいいと思われる点（評価）（2の（3））に関しては、文字の数及びフォントに関すること並びに低学年児童に特化した安全対策の掲載以外に特にご意見を頂戴しませんでした。当協会としては、このアンケート結果を踏まえ、今後の更なるマナー充実の広報に関して検討していきたいと考えております。





## 駅クリーン大作戦の神戸市交通局に「日本鉄道大賞」 32回目の「鉄道フェス」には5万7000人が来場 鉄道とサービスを考えさせられた10月の出来事

交通ジャーナリスト こうざと なつ お  
上里 夏生

昨今の鉄道系メディアで一番の話題といえ、今年3月のダイヤ改正で始まったJR中央線のグリーン車営業運転かも。私鉄でも定員制で必ず座れるという快適さを売りにする通勤電車が相次いで登場しています。昨今の鉄道界、「輸送」に増して「サービス」を重視するようです。

そんな「鉄道・量より質」の時代に、サービスの基本中の基本といえる駅クリーン作戦で今年の日本鉄道大賞を受賞したのが神戸市交通局。選考委員会は、「誰だって自分の家に人を呼びたいなら、部屋をきれいにします」と分かりやすい表現で、高評価の理由を説明します。

今回のコーヒータ임、10月14日の「鉄道の日」をキーワードに、今年10月の出来事から日本鉄道賞の表彰セレモニーと、日本地下鉄協会も出展した「鉄道フェスティバル」を取り上げます。ラストでは、今夏の宮城紀行で触れた仙台市交通局乗務員の方のホスピタリティー（もてなしの心）もお届けします。

### 雨空の下、気温17度の最悪コンディション

初日の東京は雨模様、おまけに最高気温17度という最悪のコンディション。しかし、東京ビッグサイトの前庭といえる会場のお台場イーストプロムナード（東京都江東区）は、荒天を跳ね返すような熱気に包まれました。

「鉄道の日」目前に開催された、32回目の「鉄道フェスティバル」（10月11～12日）。鉄道会社・団体を中心に、過去最高に並ぶ80社・団体以上がブースを構えました。

国土交通省や鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）、各地の地下鉄を含む全国の鉄軌道事業者、鉄道関係団体などで構成する「鉄道の日」実行委員会が主催。全国知事会、全国市長会、全国町村会などが後援しました。

イーストプロムナードは、りんかい線国際展示場駅とビッグサイトをつなぐアクセスルート沿い。南北方向の「石と光の広場」に日本地下鉄協会やJRグループ各社、第三セクター鉄道等協議会など、東西方向の花の広場に日本民営鉄道協会の会員各社と



ファンお目当てのお宝満載。鉄道フェスで今年も一番人気だった東京都交通局ブース

エリアを分けました。会場を一巡して話題を見付けました。

## 5万円の超お宝地下鉄プレートも

私鉄や公営交通関係で、一番人気だったのが東京都交通局ブース。私が会場に到着した開幕30分前の9時30分には、既にファンの長い列ができていました。

理由はレアな鉄道部品の販売。都営地下鉄のプレートには、5万円の「超お宝」もありました。

今回の初登場が東京・浅草橋に本社を置く日本官帽制帽。1923年創業の百年企業で、社名で分かるように鉄道や自衛官、海上保安官などの制帽を製作します。

鉄道会社からの情報もあって初出展した鉄道フェスでは、新幹線やSLをモチーフにした子どもたち向けのミニ制帽を販売。一般向け商品は初めてとのことで、「鉄道ファンの裾野を広げられれば」と接客担当の河村采果さんは話してくれました。

## 鉄道界の名門出版社は鉄道むすめとコラボ

ファンばかりでなく、一般にも人気の鉄道キャラといえば「鉄道むすめ」。レコード会社のポニーキャニオンからは、オリジナルTVアニメ「てつりょー！meet with 鉄道むすめ」の来年放送開始が発表されました。てつりょーは鉄道旅行同好会。大学のてつりょーに所属する4人の鉄道むすめが、世界の鉄道に乗り鉄するストーリーです。

鉄道フェスで、鉄道むすめにコラボしたのが交通新聞社。「JR時刻表」などを発行する鉄道出版界の名門で、会場で「鉄道むすめカレンダー」を販売。鉄道むすめオリジナル缶バッジプレゼントも好評でした。

## 「アフター万博キャンペーン」始動（JR西日本）

鉄道フェス事務局によると、今年は延べ約5万7000人が来場したそう。ここからはJRグループや私鉄の出展者を駆け足で。

JR東日本は、本体が東北新幹線などをPR。JR東

日本クロスステーション、オレンジページ、JR東日本商事のグループ3社が物販と役割を分けました。オレンジページは1988年創刊。ダイエーグループで生活情報誌を発行していましたが、2001年にJR東日本グループ入りしました。

JR東海ブースでは、2025年1月に引退したドクターイエローこと923形の写真集「ありがとうT4」の出版が告知されました。グループのウェッジから2025年12月19日に発売予定です。

JR西日本は観光列車「WEST EXPRESS 銀河」などをPR。大阪・関西万博の追い風を受けた同社は、万博ブーム継続を狙いに「『動け、好奇心。』キャンペーン」を、万博閉会直後の10月15日からスタートさせました。キャンペーンでは、エンタメやグルメ、スポーツなどで新しい旅を提案します。

## サービス業の原点に立ち返るクリーン作戦を高評価

続いて日本鉄道賞。鉄道130年の2002年に創設され、今年で24回目。主催は鉄道フェスと同じ「鉄道の日」実行委員会。メンバーに国土交通省も加わることから鉄道分野唯一の国レベルの表彰制度と位置付けられます。

日本鉄道賞の表彰セレモニー、「鉄道の日」の10月14日に東京都港区のザ・プリンスパークタワー東京での「鉄道の日」祝賀会にあわせて開かれました。

32件の応募から最優秀賞の日本鉄道大賞に選ばれたのは神戸市交通局的「KOBE KAWARU ACTION（神戸変わるアクション）～駅から神戸



日本鉄道大賞を受賞した神戸市交通局的の城南局長（神戸市交通事業管理者、左）と森川副局長

をよくしよう」です。

神戸市交通局の取り組みそのものは、本誌22ページからの「特別寄稿」に詳報されます。サービス業としての鉄道の原点に立ち返るような、駅クリーンアップ作戦が高評価されました。

地下鉄事業者の過去の日本鉄道大賞（2012年までは日本鉄道賞、2013年から大賞）受賞例を調べてみたら、2013年の「首都圏民鉄5社7線による広域速達タイプの相互直通運転」、2017年の「ニッポンの地下鉄誕生より90年」（受賞者はいずれも東京メトロ。2013年は東武鉄道などとの共同受賞）が見付かりました。

ところで、昨年まで過去5年の日本鉄道大賞……。『新型特急『やくも』』、『（東急、相鉄）新横浜線開業』、『新型ハイブリッド車『HC85系』』、『海底地震計による新幹線地震早期検知』、『常磐線全線運転再開』と新型車両や新線プロジェクトが並びます。

それに比べると、今回の「神戸変わるアクション」は失礼をお詫びした上で若干地味かも。そもそも神戸市交通局が駅のクリーン作戦繰り広げることを、私も含めてですが、神戸市民以外の多くの方はご存じないかもしれません。

そうした点では、神戸市交通局の今回の大賞はハード面の裏付けがなくても、鉄道を格段にレベルアップさせられることを立証した好事例といえそうです。

## 日テレ藤田アナが選考委員務める

神戸市交通局の受賞背景の一つは、前回までと大きく変わった表彰選考委員の顔ぶれにあるのかもしれない。

選考委員9人のうち、五十嵐徹人国土交通省鉄道局長と、鉄道ファンとして知られる将棋の藤井聡太さん（残念ながら今回のセレモニーは欠席でした）を除く7人が新顔。東京大学大学院工学系研究科の加藤浩徳教授（委員長）、鉄道アーティストとして活動する小倉沙耶さん（交通環境整備ネットワーク審議役）、交通新聞社月刊「旅の手帖」の山口昌彦編集長らが選考に加わりました。

お茶の間でおなじみなのが、日本テレビの藤田大介アナウンサー（コンテンツ戦略局アナウンス部主



鉄道愛を熱く語る藤田日テレアナウンサー。「神戸市交通局の駅に美しさを取り戻す取り組みには、選考委員一同深く感激しました」と思いを明かしました

任）。ニュース番組のキャスターとして活躍する傍ら、鉄道ファンとしても知られ、今年9月には鉄道開業200年を記念してイギリスで運転されたSLをウォッチするため現地を訪れたそう（藤田アナはSL運転をSNSのXに投稿しています。ぜひご覧ください）。

セレモニー後、藤田アナに今回の日本鉄道賞のポイントを聞きました。

受賞理由は、「誰だって自分の家に人を呼びたいなら、部屋をきれいにします。駅は地域の玄関。壁を、階段を、床をごしごし。それが済んだら今度はトイレをごしごし。ちゃんと心地よく使ってもらえるように（大意）」とする選考委のコメント通り。鉄道のサービス業としての基本に立った神戸市交通局のクリーン作戦は、選考委一致の大賞推しでした。

セレモニーでは、神戸市交通事業管理者の城南雅一神戸市交通局長と、同局の森川誠也副局長に表彰状と記念の盾が贈られました。

## 丸ノ内線で無線式列車制御（東京メトロ）

日本鉄道大賞に続く選考委特別賞は4件。「日本の地下鉄初の無線式列車制御システム（CBTCシステム）導入」（受賞者・東京メトロ）、「チケットアプリ『しこくスマートえきちゃん』の開発」（JR四国）、「震災から立ち上がる復興への取り組み」（のと鉄道）、「ふるさと納税を活用した地方鉄道・沿線自治体支援の取り組み『テツふる』」（旅行読売出版

社など)が受賞しました(件名は適宜略記しました)。

本コラムでは丸ノ内線CBTCに注目します。東京メトロは2024年12月から、丸ノ内線全線に日本の地下鉄初めての無線式列車制御システムを採用しました。

東京都心の地下を走る東京メトロは高密度運行、複雑な線形、限られた空間での地震対策といった制約条件を課されます。それらを克服して鉄道技術の最先端をいく無線式列車制御を採用しました。

基本の仕組みでは、線路側と車上が常時無線通信で情報交換しながら高精度の列車位置検知や柔軟な運転整理を実現。万一の輸送トラブル時も、的確に遅延回復できる機能を持たせ地下鉄への信頼度を向上させました。

東京メトロは銀座線と丸ノ内線を除く各線区でJRや私鉄各社と相互直通運転しており、基本スペックを共通化して他社から乗り入れる車両も無線制御するなど、高度な汎用性を確保しています。

## キャラコンテナで鉄道モーダルシフト

さらにワンポイント、今年の「鉄道の日」では、新しい表彰制度が創設されました。「エコレールマーク大賞」。物流鉄道モーダルシフトで成果を挙げた荷主企業や利用運送事業者(通運会社)を表彰します。

栄えある1回目の大賞受賞企業は菓子メーカーのブルボン。製品輸送に鉄道コンテナを積極利用するほか、キャラクターのプチクマをモチーフにした鉄道コンテナを活用して、鉄道貨物のイメージアップに貢献しました。



CBTC導入で森地茂「鉄道の日」実行委員会会長(左)から選考委特別賞を受ける東京メトロの小川孝行代表取締役専務と清水忠執行役員・車両部長

## 仙台市営地下鉄でのホスピタリティーに感激

ラストは、SUBWAY誌をご覧の皆さまに知っていただきたいエピソード。私は今年8月の宮城紀行で仙台市営地下鉄に全線乗車したのですが、その際に地下鉄運転士の方の丁寧な対応に感激させられました。

乗車(取材)目的は、本誌で知った地下鉄南北線の新型車両3000系電車。当日が土曜日だったため仙台市交通局本局で直接お目に掛かれませんでした。本誌編集部を通じて出発前に仙台市交通局とアポを取っていました。

そして8月9日の本番、南北線南側の始発駅・富沢で新型電車を待っていたのですが、何本かやり過ぎしてもお目当ての車両が入線しません。

そこでおそろおそろホームで乗務員さん尋ねたところ、わざわざ運行管理に確認して下さい、「本日は車両運用に入っていません」(もちろんSUBWAY取材のためという目的と、事前に仙台市交通局広報セクションに連絡済みという点はお話ししました)。

40年以上も交通記者をしています。現場でここまで親切に対応してもらえたのは初めて。仙台市交通局のホスピタリティーに感謝しながら富沢駅を後にしました。



仙台市営地下鉄南北線富沢駅で発車を待つ1000N系電車。南北線車両は2024年10月に3000系電車が登場するまで40年近く1000系(2007年からの更新工事で現在は1000N系)オンリーでした

# 住友商事株式会社



## ○企業概要

企業名：住友商事株式会社

(Sumitomo Corporation)

設立：1919年12月24日

本社：東京都千代田区大手町二丁目3-2

大手町プレイス イーストタワー

拠点数：125拠点（日本20拠点、海外105拠点）

/64ヵ国・地域

代表者；代表取締役社長執行役員 CEO 上野 真吾

資本金：2,210億円（2024年度）

従業員数：5,129 人

※ 海外支店・事務所従業員132 人を含む。

（連結ベース：2025年3月時点で83,327人）



図- 1 住友商事株式会社 本社（東京）

## ○当社事業について

当社は、鉄鋼、自動車、輸送機・建機、都市総合開発、メディア・デジタル、ライフスタイル、資源、化学品・エレクトロニクス・農業、エネルギー・トランスフォーメーションの9つの事業グループを軸に、多角的な事業活動を展開しています。そして、グローバルなネットワークと多様な事業領域を活かし、商品・サービスの販売、輸出入、三国間取引、国内外での事業投資などを通じて、社会課題の解決と持続可能な価値創造に取り組んでいます。

## ○当社鉄道関連事業の変遷

当社は今日に至るまで、国内外で積極的に鉄道関連ビジネスを展開しており、これまでに数多くの鉄道建設案件、車両輸出案件を手掛けてきました。

当社文献によると、戦後間もない昭和25年（1950年）までの政府貿易時代には、本邦政府の貿易公団代行として完成鉄道車両の輸出を行い、昭和30年（1955年）頃からは、戦後賠償や政府入札に伴うビルマ（現ミャンマー）・パキスタンなどへの車両輸出に参画してまいりました。

その後もニュージーランド、韓国、タイ、台湾向けの大口輸出を担い、昭和44年（1969年）以降には



図- 2 ジャカルタ都市高速鉄道（MRT）  
南北線フェーズ1向け車両

海外における地下鉄や既設鉄道電化工事を受注するなど、その事業領域を拡大させてきました。

近年においても、世界各地で各種案件受注を続けており、車両納入では主にアメリカ、インドネシア、台湾、フィリピンなどにおいて実績を有しております。

また、培った鉄道に関する知見を生かしてEPC事業<sup>1</sup>にも進出しており、比MRT-3号線やLRT-1号線、越ホーチミン市地下鉄1号線、緬ヤンゴン・マンダレー鉄道、泰バンコク・レッドラインなどが主要事例として挙げられます。

また、国内では大阪市高速電気軌道向けに日立製作所殿代理店として車両及び電気関連製品を取り扱い、直近では中央線400系車両の納入実績があります。



図-3 大阪市高速電気軌道殿 中央線400系車両

さらに、その他の事業領域として、近年は運行・保守事業にも注力しております。主要事例として、比LRT-1号線では阪急電鉄殿及びJICA殿と共同



図-4 当社が運営事業に参画している  
ロンドン市の地下鉄エリザベス・ライン

参画を行っているほか、英地下鉄エリザベス・ラインでは東京地下鉄殿と共同で運行契約を履行しております。これらの事業領域を通じて、ハード・ソフトの両輪で、日本の鉄道インフラをグローバルに展開し、様々なシーンでの新たな価値創造に貢献しております。

## ○今後展望

地球環境問題や都市化/人口集中といった社会課題から、世界各地で鉄道・地下鉄の必要性はより一層高まることが予想されます。

一方当社は、鉄道関連部品売買から始まり、鉄道車両輸出、鉄道EPC、海外鉄道メンテナンス事業、海外鉄道輸送事業投資と時代の要請に伴い業容を広げて参りました。今後も、社内外の多くのパートナーと共に従来の業容に加えて、鉄道xDX、鉄道xTODといった様々な切り口で国内・海外における鉄道需要増大に対する解決策の一助として貢献してまいります。



図-5 当社が運営・保守事業に参画する  
比LRT-1号線の車両

<sup>1</sup> 「Engineering (設計)」「Procurement (調達)」  
「Construction (建設)」の頭文字をとった略称から、  
これら全ての工程を一括して請け負う事業のこと。

# 積水化学工業株式会社 環境・ライフラインカンパニー 合成まくらぎの事業展開



機能材事業部 係長 家木 優太

## 1. はじめに

当社は、1947年にプラスチックの総合的事業化を目指して創業しました。現在は、プラスチック製品だけでなく、住宅、環境、高機能材料、メディカルの四つの事業領域を展開し、サステナブルな社会の実現を目指しています。近年は、ペロブスカイト太陽電池などの新規事業創出にも取り組んでいる企業です。鉄道分野においては、1980年に開発した合成まくらぎは、40年以上に渡る実績があり、2000年代からは海外のご採用も増加しています。本稿では、当社の合成まくらぎの概要、海外展開、環境への取組、安全・安定輸送に貢献するその他の製品もご紹介します。



東京駅構内の合成まくらぎ採用事例

## 2. 合成まくらぎの開発と採用経緯

合成まくらぎは、1974年に当社が独自開発した合成木材「エスロンネオランバーFFU」を素材とし、1980年に日本国有鉄道・鉄道技術研究所（当時）と共同で鉄道用まくらぎとして用途開発されました。日本国有鉄道（当時）の関門海峡トンネルと羽越本線の三面川橋梁で試験敷設を実施し、30年後の経過観察において、実用上の問題がなく、高い耐久性を有することを公益財団法人鉄道総合技術研究所にご確認いただきました。現在まで国内外の多くの鉄道

事業者様にご採用いただき、長期間に渡って性能を発揮することで、安全・安定輸送への貢献を果たしています。

## 3. 合成まくらぎ製造の流れ

合成まくらぎは、硬質発泡ウレタン樹脂をガラス長繊維で補強した複合材料であり、軽量性や高耐久性（高い機械的強度、低吸水性、耐薬品性）、加工性、絶縁性に優れた製品です。当社では、連続引き抜き成形で合成まくらぎの素材（原木）を製造しており、その後、原木に各種加工を施すことで最終製品となります。製造工程は主に原木工程と加工工程の二つからなります。

原木工程は、合成まくらぎの素材（原木）を製造する工程です。引き揃えた多数のガラス長繊維に液状のウレタン樹脂を連続的に塗布し、含浸させます。含浸を経て、一体化したガラス長繊維とウレタン樹脂を金型内に引き込み、液状だったウレタン樹脂が化学反応により発泡しながら金型内で硬化し、四角の断面形状となります。金型から出てきた成形品を任意の長さで切断することができます。

加工工程は、お客様のご要望に応じて、穴、切り欠き、溝、滑り止め、塗装などを施す工程であり、それらの工程を経て、最終製品となります。



合成橋まくらぎの底面加工

#### 4. 合成まくらぎの海外展開

当社の合成まくらぎは、日本を含む37ヶ国の出荷実績があり、海外需要は年々拡大しています。合成まくらぎの海外輸出は、台湾高速鉄道向けに2003年から開始し、翌2004年にはウィーン地下鉄、2013年にはNY地下鉄、2016年にはパリ地下鉄向けに納入を開始しています。

当社の合成まくらぎは、滋賀栗東工場で生産してきましたが、海外需要の拡大により、生産能力の向上や納品期間の短縮が必要となってきました。そこで、海外における需要地である欧州に生産工場を設立し、2023年より稼働を開始しており、更なる事業拡大とグローバル化を推進しています。



パリ地下鉄14号線分岐部の採用事例



開設した欧州工場（オランダ）の外観

#### 5. 環境への取組

合成まくらぎの加工工程において、穴、切欠き、溝などの加工を施す際に研削粉が発生します。これは産業廃棄物として処理されており、資源循環の観点から環境課題でした。長年の研究開発の結果、現行品同等の製品性能を維持しつつ、製造過程で発生した研削粉を再原料化する技術を確立することに成功しました。

当社の合成まくらぎは、研究開発された新たな技術を取り入れ、より環境に配慮した製品へと生まれ変わりました。将来的にはサーキュラーエコノミー100%を目指しています。

#### 6. 安全・安定輸送に貢献する製品

##### FRP製絶縁継目板

1990年代に開発着手し、1999年に上市したFRP製絶縁継目板は、ビニルエステル樹脂とガラス繊維で構成されています。重量が鉄製継目板の約1/3と軽量であり、従来必要であった絶縁プレートやチューブ等が不要なため、部品点数を大幅に削減できます。省力化により、昨今の深刻な社会課題である人手不足の解決にも貢献します。近年、全国にご採用が広がっている製品です。



FRP製絶縁継目板

#### 7. おわりに

本稿では、合成まくらぎの概要、海外展開、環境への取組、安全・安定輸送への貢献製品ご紹介しました。前述の通り、合成まくらぎは（公財）鉄道総合技術研究所と共に用途開発した製品であり、鉄道事業者様や施工会社様など、多くの関係者からのニーズをヒントに製品ラインナップの多角化や品質向上に取り組んできました。今後もお客様の声をもとに、更なる長寿命化や製品性能向上といった新たな技術革新を起こし、より一層の軌道保守の省力化、また、鉄道事業者様の使命である安全・安定輸送に貢献していきたいと考えています。

# 会員だより

各事業者の情報から当協会が編集しています

## 東京都「都庁DXアワード2025」で 交通局「都営交通にAIを活用したお忘れ物検索サービスを導入」が、 Tokyo Good Service賞を受賞！

2025年6月25日に東京都で開催された「都庁DXアワード2025」で、交通局からエントリーした「都営交通にAIを活用したお忘れ物検索サービスを導入」（後述のニュースリリース参照）が、Tokyo Good Service賞を受賞しました。

都庁が進めるDXの目的は、「都民サービスの質を向上させる」ことであり、それぞれの都政現場において創意工夫を凝らし、DXによる生産性の向上や都民サービスの改善に取り組んでいます。

「都庁DXアワード」は、このようなDXの挑戦を都庁全体で後押しする組織文化を醸成するために、取り組みのPR発表、審査、表彰を通し、優れた実践を共有し、横展開する場として、2022年に始まり、今年で4回目となります。

Tokyo Good Service賞は、都政におけるサービス品質、QOSの向上に焦点を当てた取り組みを表彰するものです。

2025年6月4日 東京都交通局  
株式会社find

### ■都営交通にAIを活用したお忘れ物検索サービスを導入

～ お忘れ物の24時間お問合せ受付が可能になります ～

東京都交通局は、スタートアップ企業の株式会社find（本社：東京都港区、代表取締役CEO：高島 彬）が開発・提供する「落とし物クラウドfind」によるお忘れ物検索サービス「find chat」を導入します。

これにより、都営交通でのお忘れ物は、お持ちのスマートフォンやパソコンから、チャットで24時間お問い合わせいただけるようになります。また、チャットでのお問い合わせの際にお忘れ物の画像を添付いただくと、AIが特徴を自動で判別し、より見つけやすくなります。

#### 1 対象となるお忘れもの

都営地下鉄、都営バス、東京さくらトラム（都電荒川線）、日暮里・舎人ライナーの車内や駅構内でお預かりしたお忘れ物

#### 2 サービス開始日時

令和7年6月10日（火）9時

#### 3 新サービス「find chat」の特徴

- ・スマートフォンやパソコンからのチャットによるお問い合わせを24時間受け付けます。

※回答は9時～22時の間にチャットで行います（21時以降のお問い合わせは翌日9時以降に回答）。

- ・お問い合わせ時にお忘れ物の画像を添付することが可能。AIが特徴を自動的に判別し、見つけやすくなります。

- ・日本語、英語、中国語（簡体字）、韓国語の4か



国語に対応しています。

#### 4 利用方法

- (1) find chatにアクセスし、メールアドレスで認証登録します（アプリのインストールは不要です。なお、7月よりLINEアカウントでも認証できるようになります。）。

※ URL： <https://service.finds.co.jp/lp/kotsu-metro-tokyo>

- (2) 認証通知のリンクからwebフォームを開き、お忘れ物の情報を入力、送信します。

- (3) オペレーターが検索して結果を回答します。

※お忘れ物が見つからなかった場合は、翌日にオペレーターが再度検索して回答します（1回のみ）。

- (4) 見つかったお忘れ物は、都営地下鉄の駅や都営バスの営業所等でお受け取りください。

※健康保険証、運転免許証、マイナンバーカードなど本人確認ができる公的な証明書類が必要です。



#### 5 導入後の都営交通での業務フロー

本サービスの導入により、駅やバス営業所の職員がお忘れ物の写真を撮影するだけで、AIが品名や色などの特徴を自動で判別してシステムに入力される仕組みとなり、登録作業の省力化が見込まれます。



#### 【参考】株式会社find について

会社名 株式会社find

代表者 代表取締役CEO 高島 彬

所在地 東京都港区西新橋3-13-3 BIZCORE 西新橋11階

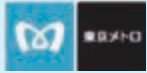
設立日 令和3年（2021年）12月1日

事業内容 「落とし物クラウドfind」並びに附随サービスの開発・提供・運営

URL <https://www.finds.co.jp/>

お問い合わせ先

都営交通お客様センター 電話：03-3816-5700 9時～20時（年中無休）



## 「第8回JAPANコンストラクション国際賞」の 国土交通大臣表彰（先駆的事業活動部門）を受賞しました

2025年9月12日 東京メトロ

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」）は、独立行政法人国際協力機構から受注した「フィリピン鉄道訓練センター設立・運営能力強化支援プロジェクト」における取組みに関し、株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル、株式会社アルメックとともに「第8回JAPANコンストラクション国際賞」の国土交通大臣表彰（先駆的事業活動部門）を受賞しました。また、2025年9月9日には、三田共用会議所にて授賞式が開催されました。

「JAPANコンストラクション国際賞」は、国土交通省が2017年に創設し、①日本企業が海外において携わった「質の高いインフラ」プロジェクト、②先導的に海外において活躍する中堅・中小建設関連企業、③海外において「質の高いインフラ」の実現に貢献している研究開発事業や人材育成事業等を表彰しています。

本プロジェクトは、当社を含む共同企業体が独立行政法人国際協力機構から業務を受注の上、2018年5月から2024年7月までの間、日本の鉄道技術と運営ノウハウを活用し、フィリピン初の国営鉄道訓練センターの設立や研修施設の整備、人材育成ガイドラインの作成、研修実施等の支援、安全で効率的なO&M（オペレーション&メンテナンス）の実現及び持続可能な都市交通インフラの発展に寄与してきました。また、日本の鉄道技術と人材育成手法の導入を通じて、日本企業の国際競争力向上とフィリピン鉄道事業の発展に貢献しました。

その結果、現地社会からの高い評価、日本のノウハウの活用、持続可能な交通インフラの発展に寄与、といった観点から今回の受賞につながりました。

東京メトロは、これからも100年にわたり培ってきた鉄道運営に関する技術やノウハウを活用し、利便性の高い都市鉄道の実現を目指すとともに、環境にやさしい鉄道技術の海外展開を通じて世界各都市の持続可能な発展に貢献してまいります。



▲(左から)  
株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル 米澤 栄二 社長  
中野 洋昌 国土交通大臣  
東京メトロ 山上 範芳 常務執行役員  
株式会社アルメック 石本 潤 代表取締役  
森地茂 政策研究大学院大学 名誉教授（審査委員長）



運転シミュレーターを用いた訓練の様子  
（フィリピン鉄道訓練センターにて）

## 第32回「鉄道フェスティバル」に出展しました。

(一社) 日本地下鉄協会

10月14日の「鉄道の日」は、明治5年に新橋・横浜間に初めて鉄道が開通したことを記念して平成6年に制定され、今年は32回目となります。その中心行事の一つとして「鉄道フェスティバル」が都内で行われており、今年は、10月11日(土)・12日(日)の2日間開催されました。本フェスティバルは、令和元年は台風19号により、同2年及び3年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により中止となり、4年も新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、ステージプログラムや物販・飲食類の販売等は中止となり展示中心で開催されました。2年前からは、本フェスティバルの会場が、日比谷公園から、江東区の国際展示場近隣のお台場イーストプロムナード「石と光の広場」「花の広場」に移り、コロナ禍前の形で開催されるようになりました。スペースも日比谷公園よりかなり広くなり、今年は鉄道会社・団体を中心に約80社余が出展しました。

### ◆盛会となったフェスティバルの開催

初日の11日(土)は、台風22号の影響のため終日雨となりましたが、鉄道ファンのみならず多くの家

族連れが長蛇の列をつくって開場を待っていて、午前10時の開始の放送の合図で、各鉄道会社の物販ブースの前には鉄道ファンが殺到していました。

初日の来場者数は21,000人、2日目の12日(日)は36,000人と2日間で57,000人の方がご来場されました。昨年は初日46,000人、2日目は39,000人と、2日間で85,000人の方がご来場されたことに比べ、今年は初日が生憎の雨であったこともあり3割減となりました。新型コロナ前の平成30年開催時は2日間で15万人の入場があったことに比べればまだ少なめではありましたが、例年楽しみにされている熱烈的な鉄道ファンがお集まりいただき、盛会なフェスティバルとなりました。

### ◆会員事業者の紹介ポスターの掲出・パンフレットの配布

当協会のブースでは、協会スタッフが従前どおりのピンク色のウィンドブレーカーを着用して来場者の方々をお迎えしました。従来のように会員各社局ごとに創業・誕生の経緯や現在の重点事業、また最新の車両写真やバリアフリー化の推進状況等創意工夫された内容のポスターを作成し、テントの壁一面に掲出し、熱心な鉄道ファンが多く訪れ、ポスターに見入っていました。



上記のポスターのほか、大阪メトロ様及び名古屋市交通局様からご提供していただいたチラシ・パンフレットも配布し、来場者の多くが興味をもたれ、持ち帰っていただきました。

#### ◆協会グッズの配布

協会では、地下鉄を利用する際のマナーをイラストなどで楽しく学ぶことができるリーフレット「電車のマナー(すごろく付)」等を、会員31社局の車両前面写真をプリントしたプラスチック製クリアファイルに挿入して、ブースに来られたお子様に配付しました。両日とも予定した部数がお昼過ぎには配終了となるほどの好評でした。また、ブース内に入られたお子様には「電車のマナー」内に載っているクイズに挑戦してもらい、地下鉄に興味を持ちながら楽しんでいただきました。



#### ◆リニアモーター台車の模型等の展示

また、今回も当協会の保有しているリニアモーター台車(Aタイプ)の模型を展示いたしました。この模型を見てJR東海において建設されているリニアモーターカー(マグレブ)との違いを多く質問されたことから、両モーターの構造の違いをわかりやすく比較して説明したポスターも作成し・掲示しました。併せて、初代の銀座線や丸ノ内線の電車の模型も展示し、大人だけでなく多くの子供達も興味深く眺めたり写真を撮り、職員も驚くような専門的な質問をする大勢の子供ファンに会うことができました。



最後に、この「第32回鉄道フェスティバル」等の開催につきましては、会員各社局等の皆様からの多大なるご支援ご協力を賜り、改めて厚く御礼申し上げます。

## 全国地下鉄輸送人員速報（令和7年8月）

令和7年8月の全国地下鉄輸送人員（速報）は、約5億7百万人で、対前年同月比は6.3%増（定期旅客4.7%増、定期外旅客7.9%増）となりました。しかし、コロナ禍以前の令和元年8月（輸送人員合計5億2千5百万人）と比較すると、3.5%減（定期旅客9.4%減、定期外旅客2.9%増）に留まっています。

| 年度・月  | 地下鉄輸送人員<br>(千人) |            | うち定期<br>旅客<br>(千人) |            | うち定期<br>外旅客<br>(千人) |            |
|-------|-----------------|------------|--------------------|------------|---------------------|------------|
|       |                 | 前年比<br>(%) |                    | 前年比<br>(%) |                     | 前年比<br>(%) |
| 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       |
| 5     | 5,603,250       | 9.9        | 2,785,928          | 6.8        | 2,817,320           | 13.0       |
| 6     | 5,868,159       | 4.7        | 2,905,550          | 4.3        | 2,962,602           | 5.2        |
| 5年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   | 472,243         | 8.6        | 220,854            | 6.3        | 251,389             | 10.7       |
| 6年1月  | 457,977         | 7.6        | 231,608            | 6.5        | 226,370             | 8.8        |
| 2月    | 448,618         | 9.2        | 220,442            | 7.3        | 228,175             | 11.0       |
| 3月    | 473,877         | 6.8        | 219,179            | 6.4        | 254,698             | 7.1        |
| 4月    | 491,277         | 6.7        | 241,105            | 4.6        | 250,172             | 8.9        |
| 5月    | 501,105         | 5.9        | 253,139            | 4.6        | 247,966             | 7.3        |
| 6月    | 492,954         | 4.7        | 252,904            | 4.2        | 240,049             | 5.3        |
| 7月    | 498,781         | 5.6        | 246,515            | 4.6        | 252,266             | 6.6        |
| 8月    | 476,728         | 3.9        | 236,998            | 4.3        | 239,731             | 3.4        |
| 9月    | 484,109         | 4.4        | 246,071            | 4.3        | 238,037             | 4.4        |
| 10月   | 503,414         | 5.5        | 251,440            | 4.5        | 251,975             | 6.5        |
| 11月   | 498,187         | 5.1        | 249,021            | 4.0        | 249,164             | 6.1        |
| 12月   | 490,689         | 3.9        | 229,010            | 3.7        | 261,676             | 4.1        |
| 7年1月  | 480,783         | 5.0        | 241,290            | 4.2        | 239,492             | 5.8        |
| 2月    | 458,159         | 2.1        | 228,280            | 3.6        | 229,879             | 0.7        |
| 3月    | 491,976         | 3.8        | 229,776            | 4.8        | 262,196             | 2.9        |
| 4月    | 514,032         | 4.6        | 252,267            | 4.6        | 261,765             | 4.6        |
| 5月    | 525,928         | 5.0        | 264,041            | 4.3        | 261,886             | 5.6        |
| 6月    | 520,804         | 5.6        | 264,477            | 4.6        | 256,326             | 6.8        |
| 7月    | 524,573         | 5.2        | 258,317            | 4.8        | 266,255             | 5.5        |
| 8月    | p 506,606       | p 6.3      | p 248,043          | p 4.7      | p 258,563           | p 7.9      |

- (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7年度リニアメトロ推進本部総会を開催

日 時：令和7年7月7日（月）15時30分～

場 所：アルカディア市ヶ谷6階「阿蘇の間」

内 容：リニアメトロ推進本部の令和6年度事業報告・収支実績及び令和7年度事業計画・収支予算を説明しました。令和6年度事業報告及び令和7年度事業計画については、①リニア地下鉄軌道・車両境界領域技術検討委員会、②次世代リニアメトロ（スマート・リニアシステム）開発検討委員会、③地下鉄における運転方式の課題と対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）及び④地下鉄網を活用した物流システム構築検討委員会の活動について、パワーポイント資料を用いて説明しました。

令和6年度収支実績では、2件の受託事業があったこと、令和7年度収支予算では、会場借上料、事務所賃貸料等の値上げに伴い推進事業費（管理費）が増加傾向になっていること等を説明しました。

続いて、令和4年度から実施している急曲線部レールのゲージコーナー部きしみ割れの対策検討としてのレール削正範囲拡大（急曲線のレール削正限度の緩和）に関する取組に係る報告がありました。レール削正範囲拡大の影響に関する走行安全性検証シミュレーションを茨城大学道辻教授に依頼し、シミュレーションの条件・対象とする地下鉄車両台車のモデル化・評価対象削正形状と評価指標について検討を進めており、令和6年度には、国土交通省の鉄道技術開発費補助金対象となったこと、リニアメトロ事業者の協力を得て、リニア地下鉄車両の自己操舵台車及びリンク式操舵台車での走行安全性検証シミュレーションを行い、鉄道総合技術研究所、学識経験者、交通安全環境研究所等の支援の下、安全性評価が完了したこと等について説明しました。

最後に、出席者からご意見・ご質問を伺いましたが、特段の意見・質問はなく、各種委員会等のご意見を反映しながら進めることで各議案が了承され、終了しました。

## ●令和7年度第4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7年7月17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の後、世田谷区長との対面での意見交換用の資料であり、他区長と意見交換を行った概要版がベースとなる「子どもが輝く参加と協同のまち 世田谷をめざして～まちとまちをつなぐ～」の概要版を議論しました。

次に、旅行総合研究所タビリス代表で旅行ブロガーの鎌倉淳氏の発言レポートである内閣府（政策統括官：沖縄県政策担当）が行った「令和6年度沖縄における鉄道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題詳細調査」の記事の紹介があり、議論しました。ポイントは、「これまでの調査対象となっていたトラムトレインは、那覇～名護間を60分で結べない。」及び「スマートリニアメトロ、粘着駆動方式小型鉄道は、現時点で開発の見通しが立たない。」という理由で今回の調査から外されています。スマートリニアメトロは、既に仙台市交通局で導入され開発済のシステムであること、粘着駆動方式小型鉄道を否定しているが、その理由が具体的に明示されていないことから、これを問題視する多くの意見が出ました。

続いて、東洋電子版「2本のレールの間に、太陽光発電パネルを設置する実証実験」をスイスで行っていること、ドイツの燃料電池車（水素電車）の運行の紹介及び現在の運行状況の説明があり、自由討議を行い、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（地下鉄のドライバレス運転に関する調査検討）令和7年度第1回WGを開催

日 時：令和7年7月22日（火）14時～

場 所：協会9階会議室

内 容：前回の第1回委員会の議事録について、前方監視確認の義務について、オブザーバーで参加していただいている国土交通省担当官からの発言部分で一部修正の要請があり、協会で検討して修文することを確認しました。これに関連して、5月30日（金）に開催された国土交通省第4回「鉄道における自動運転の導入・普及に関する連絡会」の公表された議事録の説明があり、委員長から、「前方監視の対応について、国土交通省の対応が慎重になっている」旨の発言がありましたが、協会としては、慎重となっている前方監視は、地上の踏切のある路線のGoA2.5であり、区分された地下鉄では適用されないという解釈に立っていることを説明し、今まで通り検討を進めていくことを確認しました。

次に、6月23日（月）に実施した事前ヒアリングを踏まえた横浜シーサイドラインの視察の報告があり、文書で全ての回答が届いた時点で異常時対応を議論することを確認しました。

続いて、前方監視におけるアンケート調査及び資料集（動向調査）に関しての議論として、現時点の車上カメラ・センサについては、車両鉄道事業者における自動運転化の検討状況、技術関連の進捗等を考慮し、前方監視を補助するシステムを活用する場合に、どのように使うのか及びそれにどのような要件を求めるのかを検討する方針としました。この方針に沿ったアンケート調査結果を整理した報告があり、この報告を踏まえて、「とりまとめ：④列車前方支障物への対応（車上）」に対する「地下鉄における自動運転のあり方」の本文・解説内容に関する修正案（このアンケート結果を解説に記載等）を審議し、修正内容を確認することとしました。

最後に、昨年度整理した鉄道（地下鉄）における自動運転実現の意義・必要性については、「地下鉄におけるGoA3自動運転のあり方」に追加するため、表現方法を含めて、記載内容を再度議論・審議することを確認して、終了しました。

## ●令和7年度第4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7年7月23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の後、国土交通省のデータを基に沖縄県の推定される物流の算出について整理しました。①発空港別（主要空港）の発着重量とその品目別構成（うち宅配便）、②市町村別人口及び市町村の沖縄県全体に占める人口比率、③人口比率からみた各市町村の推定物流量（那覇空港）等ですが、名護市をはじめとした北部地区へ何を、何処へ運んでいるか、那覇空港発着に対する県内貨物の流れがやはり不明なので、おおよその金額を算出するためには、沖縄県内の物流関係事業者とコンタクトをとり、更に検討することを確認しました。

次に、物流革新緊急パッケージの紹介があり、議論しました。物流パッケージとは、2024年問題（働き方改革関連法によるトラック運転手の時間外労働時間の上限制限）や物流業界全体の持続可能性と効率性を高めるために国が打ち出した一連の対策（政策パッケージ）のことですが、当委員会としては、トラック運転手の労働負担の軽減及び担い手の多様化の推進を注視していくこととしました。

続いて、福山通運(株)が近鉄「特急アーバンライナー」を利用して大阪の有名なパンをイオン熱田店に運ぶ実証実験を2日間行った記事の紹介がありました。2日間とも完売したことから、引き続き販売を行い、「コストや二酸化炭素削減効果を検証し、更に冷蔵タイプの輸送ボックスを開発し、生鮮食品の輸送の可能性を探る」としています。また、JR東日本では、2021年から東北新幹線で小口輸送を手掛ける「はこびュン」を開始し、今後、グループ全体で

100億円程度の事業規模を目指すこととして  
います。当委員会の目指す鉄道網を活用  
した物流検討が拡大・普及しつつあること  
を確認し、最後に自由討議を行い、終了し  
ました。

### ●第34回（令和7年度）リニアメトロ推進本 部研究委員会を開催

日 時：令和7年7月31日（木）14:00～

場 所：アルカディア市ヶ谷7階「琴平の間」

内 容：議事に先立ち、前回の委員会開催以降に就  
任した新委員の紹介、小橋専務理事の開会  
挨拶の後、前回議事録の確認を行いました。

続いて、委員長である東京工科大学の須  
田教授の進行により議事が進められました。

議題1.「リニア地下鉄運営事業者の運  
行状況」として、①Osaka Metro・長堀鶴  
見緑地線及び今里筋線、②東京都大江戸線、  
③神戸市海岸線、④福岡市七隈線（延伸開  
業状況）、⑤横浜市グリーンライン、⑥仙  
台市東西線のそれぞれの概況及び運行、消  
費電力量、車両、軌道等の状況や課題につ  
いて、各都市事業者委員から報告していた  
き、質疑応答を行いました。

次に、議題2.「リニア地下鉄に関係す  
る技術課題の調査検討状況」として、①地  
下鉄におけるドライバレス運転に関する調  
査検討について、これまでの「自動運転  
のあり方」に向けた検討・取りまとめの経  
緯の説明があり、令和6年度から進めてい  
る「地下鉄の自動運転のあり方」の更なる  
充実を図ることとして、特に、異常事象へ  
の対応の深度化、運営事業者と利用者双方  
の立場からの意義必要性、安全の容認・安  
心の醸成を含め、令和7年度までにはその  
取りまとめを完成させ、自動運転化促進に  
寄与することを説明し、質疑応答を行いま  
した。続いて、②「急曲線外軌レールゲー  
ジコーナークミ割れ損傷を有するレール  
維持管理の研究開発事業」について説明し  
ました。具体的には、次のとおりです。

・令和6年度からこの事業が国土交通省の  
鉄道技術開発費補助金の対象事業として認  
められたこと。

・リニアメトロ事業者の協力を得て、リニ

ア地下鉄車両の自己操舵台車及びリンク式  
操舵台車での走行安全性シミュレーション  
を道辻研究室で行い、鉄道総合技術研究所、  
学識経験者、交通安全環境研究所等の支援  
の下、安全性評価が完了し、報告書を作成  
したこと。

・これにより、通達により制限されていた  
レール削正範囲の拡大が可能となること。

・令和7年度には、引き続き、一般地下鉄  
のボルスタレス台車の安全性評価を行うこ  
と。また、茨城大学の道辻教授から、現在  
までのシミュレーションによる検討状況を  
説明していただき、質疑応答を行いました。

次に、③「次世代リニアメトロシステ  
ムの開発検討状況」について、交通政策審議  
会答申路線の東京都区部環状公共交通を見  
据え、計画促進に向け支援を行っているこ  
と、④「地下鉄網を活用した物流システム  
構築検討委員会」については、沖縄県鉄軌  
道計画における物流システム導入に向けた  
提案等の説明をそれぞれ行いました。その  
後、全体を通した質疑応答も行い、各委員  
からの的確な質問及び提言をいただきました。

最後に、リニアメトロ推進本部の令和7  
度における活動推進方針及び令和6年度ま  
でのリニア地下鉄輸送実績を紹介して、終  
了しました。

### ●令和7年度第5回「次世代リニアメトロシ テム開発検討委員会」を開催

日 時：令和7年8月25日（月）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容：前回の議事録を確認にした後に、前回の沖  
縄県内の推定物流量の算出について、深度  
化の議論を行いました。国土交通省の資料  
を基に、那覇空港の到着荷物重量とその品  
目が、①宅配便（トラック運送）、②書籍・  
印刷物、③その他日用品、④衣類、⑤精密  
機械等だったので、鉄道物流として転換が  
可能であることが分かりました。しかし、  
推定物流量から宅配分で配送すると仮定し  
た場合の概算金額については、1日約30百万  
円となりますが、他の荷物は手掛かりが全  
くなく状況です。地元の物流関係者と意見  
交換をする必要がありますが、実現できて

いない状況です。

次に、沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課の「PT実態調査の速報について」の紹介があり、議論しました。沖縄県では、昭和52年度、平成元年度及び平成18年度にパーソントリップ（PT）調査が実施され、今回17年ぶりとなる第4回目の調査が令和5年度に行われました。この調査は、沖縄本島中南部都市圏の都市交通をよりよくするため、将来のまちづくりや交通計画を検討するための基礎資料を目的として実施されているものですが、交通手段は自家用自動車72.5%で最も多く、前回から5.1ポイント増加し、バス・モノレールは0.1ポイント増加の4.5%で大きな変化はありませんでした。

最後に、都市空間活用研究会（（一財）都市みらい推進機構内）のUSJ（Urban Underground Space Center of Japan）ニュースレター中の、マドリッド州が「地下鉄における貨物輸送を可能にする規則改正」を行う記事の紹介がありました。これにより、1日当たり5,000個の貨物の地上輸送が地下に転換されることになり、約700台の配送トラックの地上走行が減少し、道路交通渋滞の緩和及び大気汚染の軽減が可能になるとしています。これは、以前に協会が国土交通省に提案して、東京メトロで実証実験を行いました。実現に至らなかったものです。これを課題として、自由討議を行い、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（地下鉄のドライバレス運転に関する調査検討）令和7年度第2回WGを開催

日 時：令和7年9月2日（火）14時～

場 所：協会9階会議室

内 容：前回の議事録を確認にした後に、先般訪問した（株）横浜シーサイドラインから提出された協会からの問合せに対する回答に係る説明を行いました。その中で、車両内のドアロック、ホーム端部の非常用扉、車両間の仕切り扉、軌道内の保守通路等については、委員から懸念の提起がありましたが、

会社の規模及び経営状況を勘案すれば、現行の状況で安全は守られていると思われます。

続いて、議事である①「前方監視のとりまとめ方針について」の列車前方支障物への対応（車上）については、国土交通省「鉄道における自動運転技術検討会のとりまとめ」と対応させるために、「地下鉄における自動運転のあり方」の記述の順番を入れ替える等の一部修正案を審議しました。次に②「停止位置不正のとりまとめ方針について」は、令和6年度報告書で整理した内容について、停止位置不正時（とりわけ過走時）の地下鉄のあり方として、「各社で検討する」としたことを深度化するか否かについて審議しました。

次に、③「自動運転実現の意義・必要性のとりまとめ方針について」は、地下鉄のあり方に追加するため、表現方法を含めて記載内容を再度議論・審議することとなりました。

最後に、審議した鉄道（地下鉄）の自動運転実現の意義・必要性について、第2章として追加することを確認して、終了しました。

### ●令和7年度第4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7年9月24日（水）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容：前回の議事録及び前々回の議事録の修正を確認した後、会員からラストワンマイルの考察内容の説明があり、議論しました。

ラストワンマイルの特徴及び重要性は、物流コストの30%～50%を占めることもあり、企業にとって大きな負担になっているとともに、消費者にとっても商品が届く時間を左右するために、サービスの質を決める重要な役割を担っています。ラストワンマイルが抱える課題は、①効率的な輸送確保、②再配達問題がもたらす非効率性、③消費者ニーズの多様化、④都市部と地方で異なる配送問題が示され、その解決策として、①配送受取方法の多様化、②最新テクノロジーの活用、③デジタル技術を活用し

た配送の効率化、④AIやIoT技術を活用した配送システムの最適化が提起されました。物流に関して問題視されているポイントなので、今後も深度化を進めることとしました。

次に、令和5年7月の国土交通省自動車局の「ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会～担い手確保、自動車DX・GXに関する今後の取組の方向性～」の紹介がありました。①担い手確保に関する取組の方向性、②GXに関する取組の方向性（サービス面の取組、自動運転に関する取組）、③旅客自動車運送事業の将来イメージ等、EV車両の活用や自動運転等を旅客自動車運送事業に実装し、バス・タクシーの持続可能性の確保や利便性向上を図り、より便利で安心できるバス・タクシーを実現していくというものです。

続いて、JR貨物が函館貨物及び新座貨物ターミナル駅構内に、鉄道コンテナの積替えステーションを開設した記事の紹介がありました。この積替えステーションは、JR貨物グループが管理する用地・施設内に設置し、JR貨物が安全な作業環境を確保した上で、多様な顧客・鉄道利用運送事業者に広く利用の機会を提供するので、輸送手段を鉄道に振り替えて利用することで、トラック運転手の長時間労働の緩和や働き方改革の推進につながることや、輸送貨物量（トラックの積載率）に合わせて、コンテナ利用個数を選択個数に変更することを可能にするものです。

最後に、自由討議を行い、終了しました。

### ●令和7年度第6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7年9月25日（木）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容：前回の議事録を確認にした後に、区部環状公共交通に間して、面談が予定されている世田谷区長に対する資料として、会員から実現性を高める手法の考察の説明がありました。まず、現状の再整理として、①費用便益比を1.0以上とするための利用者につ

いて、②過年度調査において事業費の減額について検討したが、現在の物価高騰を考慮すると、交通政策審議会で示された金額と同程度の事業費になることについて、③モノレール・AGTも検討したが、スマート・リニアよりも高額になる見通しであること、④需要増加のためには、線形改良及び駅位置変更の必要があること、⑤整備キロが長く、事業費が高むことから、需要が多い世田谷区を中心とした部分から整備を行うこと等、また、これらを1時間程度で説明できる資料とし、年内には同区長と面談することを確認しました。

続いて、横浜市地下鉄ブルーラインの延伸に係る記事の紹介がありました。恩恵を受けるのは誰かという内容の記事で、新駅設置による（中間エリア）利便性の向上の効果が大きいと思われますが、莫大な費用を要する地下鉄建設をなぜ行うのか等の意見があるようです。

最後に、葛飾区がJR新金線（新小岩～金町）（貨物支線）沿いに専用道を整備し、BRTを導入することを決定したという記事の紹介がありました。これにより、東京都区部周辺部環状公共交通の環状7号道路の部分（メトロセブン協議会）については、促進が難しくなると思われます。これを課題として自由討議を行い、終了しました。

### ●「第32回鉄道の日フェスティバル」への参加

日 時：令和7年10月11日（土）～12日（日）

場 所：お台場イーストプロムナード「石と光の広場」、「花の広場」（東京都江東区）

内 容：「第32回鉄道の日フェスティバル」が、東京都江東区のお台場イーストプラムナードにおいて、5.7万人の来場者を迎えて開催されました。

明治5年（1872年）10月14日に新橋～横浜に我が国初めての鉄道が開通したことを記念して、平成6年に「鉄道の日」として定められて以来、鉄道事業者が一堂に会し、鉄道の発展を祝うとともに、色々な行事を実施することにより、鉄道に対する理解と関心を一層深めることを目的として「鉄道の日フェスティバル」が開催され、今回で

32回目を迎えました。

初日の午前10時の開始の放送の合図で、各ブースが一斉にオープンし、各鉄道会社の物販ブースの前に鉄道ファンが殺到していました。

当協会ブースでは、例年同様、各会員事業者を紹介したポスターを掲出するとともに、普通会员31社局の車両前面写真をプリントしたクリアファイルに今年度作成のマナーリーフレット（すごろく付き）等を入れ、ブースに来られたお子様に、両日多くの部数を配布しました。また、リニアモーター台車の模型及びこれとJR東海において建設されているリニアモーターカー（マダレブ）との構造の違いを分かりやすく説明したポスター並びに初代の銀座線及び丸の内線の電車の模型の展示も行いました。

詳しくは、前掲の「協会活動リポート」をご覧ください。

## ●全国地下鉄輸送人員速報の公表

○9月1日に、令和7年6月・速報値

○10月3日に、令和7年7月・速報値

○10月23日に、令和7年8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7年10月1日付】

| 発令事項                                | 氏名   | 現職                      |
|-------------------------------------|------|-------------------------|
| 辞職（9月30日付）（独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構理事） | 高橋正史 | 大臣官房審議官（都市局担当）          |
| 大臣官房審議官（都市局担当）                      | 出口陽一 | 近畿地方整備局副局長              |
| 総合政策局次長                             | 三宅正寿 | 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事 |
| 辞職（9月30日付）（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事） | 堀真之助 | 大臣官房審議官（危機管理、海事局、港湾局担当） |
| 大臣官房審議官（危機管理、海事局、港湾局担当）             | 足立基成 | 大臣官房審議官（鉄道局担当）          |
| 大臣官房審議官（鉄道局担当）                      | 田島聖一 | 航空局総務課長                 |
| 航空局総務課長                             | 北村朝一 | 鉄道局付                    |

# 役員名簿

(令和7年11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 | (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 | (名古屋市交通事業管理者)          |
| 〃     | 芝 井 静 男 | (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) 常務取締役)       |
| 〃     | 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)       |
| 〃     | 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247号)

公式ウェブサイト <http://www.jametro.or.jp>

令和7年11月25日発行

令和7年11月1日現在

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

---

| 「SUBWAY」編集委員 |             |       |               |  |
|--------------|-------------|-------|---------------|--|
| 坂瀬 貴志        | 国土交通省鉄道局    | 岩下 政臣 | 東京都交通局        |  |
| 森岡 浩司        | 国土交通省都市局    | 岡部 聡  | 近畿日本鉄道㈱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   |  |

## 東武鉄道株式会社



スペース X



SL大樹



80000系

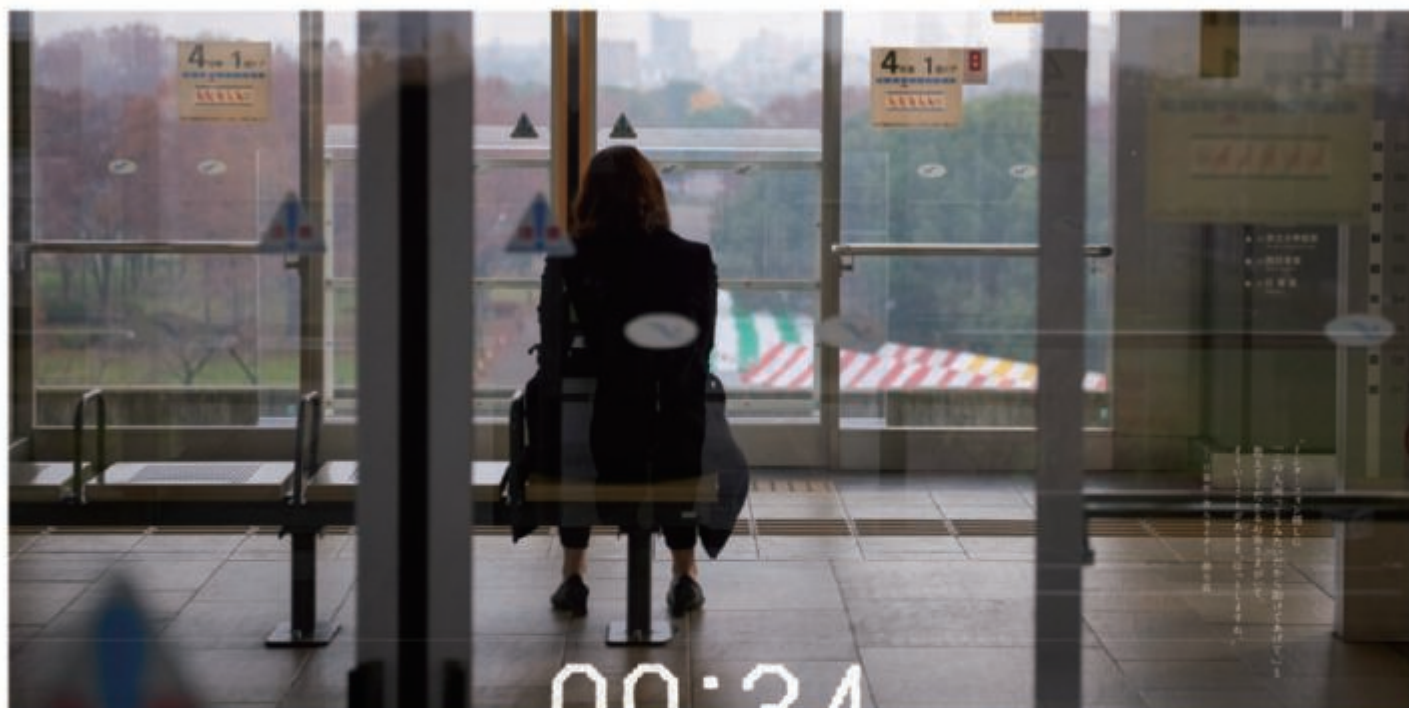
とまる



エスカレーターでは、1列でも2列でも  
**歩かず立ち止まりましょう。**

Don't walk on the escalator 請勿在電扶梯上行走 請勿在電扶梯上行走 에스칼레이터에서는 걷지 말고 서서 타세요

[illegible]



09:34



PROJECT TOEI 025

## 黙々と「今日」をつくる

「今日」という日は、  
それを変える側だけががつくっているわけではない。  
首都圏3000万人のそれぞれの  
かけがえない「今日」は、  
そこに暮らす、そこを訪れる  
すべての人々によってつくられている。  
東京は今日もつながっています。

[kotsu.metro.tokyo.jp/project-toei/](http://kotsu.metro.tokyo.jp/project-toei/)

すべての「今日」のために。



都営交通