

# SUBWAY



● 日本地下鉄協会報 第239号 ● ● ● ● ●

2023 11

● 巻頭随想

新世紀を迎えた名古屋の市営交通  
～地下鉄は走り続けます～  
名古屋市長 河村 たかし

● 解説

令和6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より

令和4年度地方公営企業等決算の概要（抜粋）

● 特集

「MaaS導入によるサービスの取組み紹介」～お客様の移動の利便性向上の推進～（その2）

大阪市高速電気軌道株式会社（Osaka Metro）

仙台市交通局

● 特別寄稿

アフターコロナにおける経営ビジョンおよび中期経営計画の概要について

小田急電鉄株式会社

● 地下博シリーズ

地下鉄博物館 特別展

収蔵品展 懐かしの営団地下鉄Sマーク展

（公財）メトロ文化財団 地下鉄博物館

● 海外レポート

世界あちこち探訪記

第99回 フィンランドのヘルシンキ

● 広報だより

令和5年度「マナーリーフレット（マナーで示そう 思いやり 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

● 沿線散策 横浜市交通局

「白杖をお持ちの方、止まってください!」

危険を感じたらすぐ呼びかけを。



車いすやベビーカーをご使用の方には安心につながるサポートを。



# あなたの「声かけ」、ひろがる安心。

座席を必要とされている方には「どうぞ」の気づかいを。



ヘルプマークとは?  
身体障害者補助法に基づき、公共交通機関において身体的な障害により、利用に支障をきたす場合に利用するマーク。

「お手伝いしましょうか」  
お声かけが、安心につながります。



お困りの方には「どうされましたか?」のひと声を。



耳が聞こえない方や聞こえにくい方には筆談や身ぶりなどでご案内を。



サポートが必要な方はいつでも遠慮なくお声がけください!

## 「声かけ・サポート」運動、拡大中。

声をかけるという思いやり。今、広がっています。



公共交通機関や駅構内、商業施設などで、利用に支障をきたす場合に利用するヘルプマークの普及を促す取り組みとして、2017年度から「声かけ・サポート」運動を展開しています。この運動は、利用に支障をきたす場合に利用するヘルプマークの普及を促す取り組みとして、2017年度から「声かけ・サポート」運動を展開しています。

点字ブロックの上に物を置かないで!



# SUBWAY 2023.11 目次

## 巻頭随想

新世紀を迎えた名古屋の市営交通  
～地下鉄は走り続けます～ .....03  
名古屋市長 ● 河村 たかし

## 解 説

令和6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 監理第一係長 ● 松山 裕幸

## 国のプレスリリースより

令和4年度地方公営企業等決算の概要（抜粋） .....10  
総務省自治財政局公営企業課

## 特 集

「MaaS導入によるサービスの取組み紹介」～お客様の移動の利便性向上の推進～（その2）

- I Osaka Metro Groupが取り組む都市型MaaS構想  
「e METRO」について .....14  
大阪市高速電気軌道株式会社（Osaka Metro）  
都市型MaaS推進本部 推進統括部 MaaS戦略推進課 ● 山口 泰輝  
● 今咲 浩二  
デジタルソリューション部 MaaSシステム開発課 ● 川賀 俊介
- II 仙台MaaSの推進について  
～「行きたい」気持ちを「行ける」に変えるために～ .....18  
仙台市まちづくり政策局政策企画部プロジェクト推進課長 ● 高野 奈穂  
仙台市交通局総務部経営企画課長 ● 久光 秀平

## 特別寄稿

アフターコロナにおける経営ビジョンおよび  
中期経営計画の概要について .....22  
小田急電鉄株式会社 経営戦略部 課長代理 ● 関 俊洋

## 地下博シリーズ

.....27  
地下鉄博物館 特別展  
収蔵品展 懐かしの営団地下鉄Sマーク展  
公益財団法人メトロ文化財団 地下鉄博物館

## 沿線散策

横浜市営地下鉄ブルーライン 沿線ぶらり旅 .....33  
横浜市交通局  
一般財団法人横浜市交通局協力会

海外レポート

---

世界あちこち探訪記 .....37  
第99回 フィンランドのヘルシンキ  
● 秋山 芳弘

---

広報だより

令和5年度「マナーリーフレット  
(マナーで示そう 思いやり 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 .....42  
(一社) 日本地下鉄協会

---

コーヒータ임

「鉄道の日」のフェスは盛況のうちに終了  
東京メトロは日本鉄道賞の特別賞を受賞  
宇都宮には75年ぶりの新しい路面電車が誕生 .....46  
交通ジャーナリスト ● 上里 夏生

協会活動レポート

.....50

業務報告

●(一社)日本地下鉄協会 .....54

人事だより

●(一社)日本地下鉄協会 .....59

---

## 巻頭随想

# 新世紀を迎えた 名古屋の市営交通

～地下鉄は走り続けます～

名古屋市長  
河村たかし



### 1. はじめに ～100周年を迎えた市営交通と地下鉄のあゆみ～

名古屋市の市営交通は、大正11（1922）年に名古屋市電気局を創設して、市電として運行を開始したことに始まり、令和4（2022）年8月に市営交通100周年を迎えました。100周年を迎えることができたのは、何よりも、日々ご利用いただいているお客さまのご愛顧のおかげであり、この場をお借りして、心より御礼申し上げます。

名古屋は、東京や大阪と異なり、民間鉄道は都市間輸送を担い、都市内輸送は市電と市バスが担っていました。その後、人口増加や自動車交通による道路交通の激化に対応するため、高速で定時性を有し、大量輸送が可能な公共交通機関として地下鉄の整備を開始し、昭和32（1957）年11月に東山線名古屋・栄町間2.4kmで、東京・大阪に次ぐ日本3番目となる営業を開始しました。その後も着実に整備を進め、平成16（2004）年10月には、名城線名古屋大学・新瑞橋間の開業により、全国初の地下鉄環状運転を開始し、地下鉄の利便性が大きく高まりました。

現在では市バスと一体となって、6路線93.3kmの路線網により市内全域で交通サービスを提供しており、1日当たり運転キロ18万6千キロを走行、1日当たり乗車人員115万人のお客さまを輸送し、市内交通の基幹的な役割を果たしています。

市営交通100周年を迎えた令和4（2022）年度には、記念事業として、名古屋市交通局ロゴマークを制定するとともに28年ぶりに制服を一新したほか、かつて名古屋の地下鉄のシンボリックな存在であったウィンザーイエローの黄色い電車、通称「黄電（きいでん）」を、ラッピング等により復刻し、東山線と名城・名港線各1編成を期間限定で運行しました。特に、黄電の復刻にあたっては、クラウドファンディングによりご支援を賜るとともに、往時を懐かしむ多くのお客さまよりご好評をいただきました。



黄電メモリアルトレイン



## 2. 「名古屋市営交通事業経営計画2023」や新たな社会的要請等に基づく取組み

本市では、令和8（2026）年に愛知・名古屋で開催する第20回アジア競技大会、第5回アジアパラ競技大会や、リニア中央新幹線の開業を見据え、「強い経済力を基盤に、にぎわいと新たな価値を創出し、環境と調和した都市機能を強化」することを重点戦略として掲げています。本稿では、都市基盤として名古屋の都市機能を支えている地下鉄が、「名古屋市営交通事業経営計画2023」に基づき安全・安心でより快適な交通サービスを提供するために実施している取組みや、新たな社会的要請に基づき実施している主な取組みを紹介します。

### (1) 安全・安心の推進

お客さまに、安全・安心にご利用いただける地下鉄にするため、安全対策の強化、自然災害への備えを進めています。

#### ●可動式ホーム柵

お客さまをホームからの転落や列車との接触から守るため、現在、東山線、桜通線、上飯田線及び名城線・名港線の全79駅に設置しています。鶴舞線においては、令和8年9月開催の第20回アジア競技大会までに完成する目標で、整備を進めています。

#### ●耐震補強工事

東海地方においては、南海トラフを震源とする大規模地震など、自然災害による大きな被害の発生が懸念されています。そこで、安全性を高め、地震時の早期復旧を図ることができるよう、耐震性能をさらに高めることが必要な柱等について、補強を進めています。

#### ●「名古屋市エスカレーターの安全な利用の促進に関する条例」施行に合わせた啓発活動

交通局では、平成16年度よりエスカレーターの安全利用に係る啓発活動を実施していますが、本市で令和5年10月1日に「名古屋市エスカレーターの安全な利用の促進に関する条例」が施行されたことにあわせて、特に利用者が多い駅のエスカレーター乗り口付近にて交通局職員が安全利用を直接呼びかけるなど、積極的な取組みを実施しています。

## (2) 快適・便利の向上

お客さまに、より快適で、より便利にご利用いただける地下鉄にするための環境づくりを進めています。

### ●駅リニューアル

明るく清潔感のある快適・便利な駅空間を提供するため、駅全体の壁・床・天井・照明などのリニューアルを順次進めています。令和4年度に千種駅が完成し、令和5年度には名城線栄駅、上前津駅及び名城公園駅の整備を実施しています。また、全ての便器について洋式化、温水洗浄便座設置等の改修を行うトイレのリニューアルを進めています。



駅リニューアル



トイレリニューアル

### ●ホームと車両の段差・隙間の解消

名城線・名港線において、車両床面とホームとの間に段差がある駅を、車いす利用者をはじめ誰もが乗降しやすくするため、ホームの嵩上げを行うなど、ホームと車両の段差・隙間解消を進めています。車いす・ベビーカースペースがある1番及び18番乗降口の改修は令和4年度までに全34駅が完了しており、現在、残る2番～17番乗降口の改修を進めています。

### ●エレベーターの整備

駅施設のバリアフリー化を推進するため、交差駅で地上へのエレベーターが1つしかなくその位置が偏っている伏見駅、御器所駅、本山駅の整備を進めています。

## (3) まちの活性化への貢献

拠点エリアの駅機能強化や、利用促進策の展開を通して、名古屋のまちの活性化に貢献しています。

### ●リニア中央新幹線の開業に向けた名古屋駅の整備

リニア中央新幹線の開業に向けて、名古屋の玄関口にふさわしい地下鉄駅となるよう、ゆとりある地下広場の確保や先まで見通せるわかりやすい歩行者動線を形成するために、駅施設の再配置などを進めています。

### ●効果的な利用促進策の展開

体験型謎解きイベント「地下迷宮に眠る謎2023」を3年ぶりに開催している（令和6年3月10日まで）ほか、市営交通が101年を迎えたことにちなみ、地下鉄全駅87か所と、「歴史発見」施設14か所に設置された計101か所のスタンプを集める「市バス・地下鉄101か所スタンプラリー」を開催（令和5年12月7日まで）しています。

### ●学生定期券

平成22年3月より、学生であれば学校の最寄り・最短経路に限らず、自由な区間・経路で購入可能な学生定期券を発売し、様々な場面で定期券を使えるようにすることで学生生活を応援しています。

### ●アクティブシニアキャンペーン

本市では市内にお住まいの65歳以上の方に市バス・地下鉄などを無料で乗車できる「敬老パス」を交付しており、交通局では、令和5年9月から10月にかけて、高齢者の利用促進を図るため、対象店舗で敬老パスを提示すると割引等の特典を受けられる「アクティブシニアキャンペーン」を実施しました。

### (4) 安定した運営基盤の確立

将来にわたって安定的に交通サービスを提供し続けていくため、経営基盤の強化を進めています。

### ●広告料収入の確保に向けたデジタルサイネージ広告の設置

新しい広告媒体として、地下鉄東山線車内にデジタルサイネージ広告を順次設置しており、令和6年1月から一部編成において広告の先行放映を開始する予定です。

### ●冷凍食品の自動販売機コーナー

令和5年2月、地下鉄金山駅改札内において、交通局駅構内店舗初となる冷凍食品の自動販売機コーナー「ヨツボシマルシェ」がオープンしました。有名店のスイーツやイタリアンなどの総菜を、不定期で入れ替えながら販売しています。



自動販売機コーナー「ヨツボシマルシェ」

### (5) 新たな社会的要請に対応した取組み

### ●脱炭素化の推進

環境負荷を低減するため、駅構内及び地下鉄車内用の蛍光灯照明を、省エネ効果が高いLED照明に計画的に更新しています。

### ●第20回アジア競技大会、第5回アジアパラ競技大会開催を見据えた取組み

令和8年開催のアジア競技大会・アジアパラ競技大会を見据え、競技会場の最寄りとなる駅を中心に、リニューアルやエレベーター整備を進めています。また、訪日外国人の利便性向上を図るため、地下鉄駅の旅客案内表示装置や地下鉄券売機を多言語表示できるものに更新しています。

### (6) 企業・大学等との連携

### ●プロスポーツチームとの連携

地元プロスポーツチームと連携し、企画乗車券の販売、試合開催日のコラボTシャツの着用、スタンプラリー等を行い、試合観戦等に市バス・地下鉄を利用してお出かけいただくことを促すとともに、スポーツ振興にも貢献しています。



「ちかてつに乗ってこ!! ドアラのドチエコきっぷ」



名古屋市交通局×名古屋グランパスクラブ連携PR事業



### ●大学と連携したウォーキングイベント

地下鉄駅から出発するウォーキングイベントである「駅ちかウォーキング」において、令和5年9月30日、名古屋市立大学の医学的見地に基づく監修を受けたコースで開催しました。

### ●その他民間企業との連携

市営交通100周年を記念し、令和4年10月にレゴランド・ジャパン合同会社からレゴ®ブロックで制作した地下鉄案内図の寄贈を受け名古屋駅始め4駅に設置したほか、株式会社オープンハウスグループから、名古屋学芸大学の学生がラッピングデザインした簡易設置型ベビーケアルーム（製品名：mamaro（ママロ））の寄贈を受け金山駅に設置しました。



レゴ®ブロックで製作した地下鉄案内図



寄贈を受けた簡易設置型ベビーケアルーム mamaro

## 3. おわりに

新型コロナウイルスの感染拡大を契機とした生活様式の劇的な変化は、市バス・地下鉄の利用状況にも影響を及ぼし、今後も影響は続く可能性があります。さらに、本市の人口は減少局面へ突入しており、市バス・地下鉄の乗車人員が大きく増加することは期待できず、厳しい経営状況が続くことが予想されます。

このような厳しい事業環境においても、新型コロナウイルス感染症の影響など新たな社会経済情勢について情報収集に努め、経営改善に取り組み、持続可能な経営の確立を図らねばなりません。

現在、本市交通局では、次期経営計画の策定作業を進めているところです。新たな事業環境に適応し、引き続き「市民生活」と「都市活動」を支える都市基盤として走り続け、市民・利用者の移動手段を提供し続けるという使命を果たせるよう努めてまいります。

# 令和6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  
 監理第一係長 松山 裕幸

## I はじめに

令和6年度予算は、「経済財政運営と改革の基本方針2023」（令和5年6月16日閣議決定）、「経済財政運営と改革の基本方針2022」（令和4年6月7日閣議決定）及び「経済財政運営と改革の基本方針2021」（令和3年6月18日閣議決定）に基づき、経済・財政一体改革を着実に推進する。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。歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い直し、無駄を徹底して排除しつつ、予算の中身を大胆に重点化する。」とされ、当初予算のみならず、補正予算も一体として、歳出改革の取組を進めた上で、構造的賃上げの実現、官民連携による投資の拡大、少子化対策・こども政策の抜本強化を含めた新しい資本主義の加速や防衛力の抜本的強化を始めとした我が国を取り巻く環境変化への対応などの重要な政策（物価高騰対策を含む）については、必要に応じて、「重要政策推進枠」や事項のみの要求も含め、適切に要求・要望を行うこととされており、都市鉄道関係予算を取り巻く状況は大変に厳しいものとなっております。

このような状況下で行った令和6年度予算概算要

求について、要求額・要求内容を中心にして簡単に述べさせていただきます。

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

## II 令和6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6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、159.87億円を要求しております。

表1 令和6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6年度 要求・要望額 (A)	令和5年度 予算額 (B)	倍率 (A/B)
都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	15,987	8,050	1.99
都市鉄道利便増進事業費補助	1,400	6,736	0.21
鉄道駅総合改善事業費補助	2,101	2,055	1.02
鉄道施設総合安全対策事業費補助	9,882	5,035	1.96
鉄道整備等基礎調査委託費等	502	294	1.71

（注）上記補助金等のほか、地域公共交通確保維持改善事業等28,219百万円の内数、地域における受入環境整備促進事業1,896百万円の内数を要求・要望しております。

## 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、都市鉄道等利便増進法により、利用者や地域の声を反映しながら関係者の利害を調整しつつ、都市鉄道が抱える問題を解決する「都市鉄道利便増進事業」の実施に必要な経費を補助することによって、都市鉄道等の利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりある都市生活の実現に寄与することを目的とするものです。

令和6年度予算概算要求においては、横浜市西部・神奈川県東部と東京都心部のアクセス改善を図ること等を目的とする「神奈川東部方面線」のうち、本年3月に開業した「相鉄・東急直通線」の残工事のため、14.00億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、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、ホームやコンコースの拡幅等の駅改良と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対して補助を行う次世代ステーション創造事業を実施しております。

令和6年度予算概算要求においては、次世代ステーション創造事業のほか、継続事業である形成計画事業について、21.01億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等、地域における受入環境整備促進事業】

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

令和6年度予算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等及び地域における受入環境整備促進事業により支援を行うこととしており、それぞれ282.19億円の内数、18.96億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6年度予算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、98.82億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6年度予算概算要求においては、5.02億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6年度予算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」20.00億円の内数により要求しております。

## Ⅲ おわりに

簡単にはございますが、令和6年度の都市鉄道関係予算の概算要求について述べさせていただきました。

これらの予算がより快適で安全な都市鉄道の実現に資するものとなりますよう、関係者の皆様のご理解・ご支援を賜るようお願いして、本稿の結びとさせていただきます。

# 令和4年度地方公営企業等決算の概要（抜粋）

令和5年9月29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、8,126億円の黒字で、物価高騰による営業費用の増加等により、前年度に比べ2,066億円、20.3%減少しているが、前年度に引き続き黒字となっている。  
また、黒字事業は、6,973事業で全体の87.2%を占めており、割合は前年度に比べ1.1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 年度	法適用企業			法非適用企業			合 計			
	R3 (A)	R4 (B)	増減 (B)-(A)	R3 (C)	R4 (D)	増減 (D)-(C)	R3 (E)	R4 (F)	増減額 (F)-(E)	増減率 ((F)-(E))/(E)
黒字事業数	3,805 (81.4%)	3,799 (80.0%)	△ 6	3,300 (97.9%)	3,174 (97.9%)	△ 126	7,105 (88.3%)	6,973 (87.2%)	△ 132	△ 1.9
黒字額	10,760	8,679	△ 2,080	842	855	13	11,602	9,534	△ 2,068	△ 17.8
赤字事業数	872 (18.6%)	951 (20.0%)	79	72 (2.1%)	68 (2.1%)	△ 4	944 (11.7%)	1,019 (12.8%)	75	7.9
赤字額	1,288	1,302	14	121	106	△ 15	1,410	1,408	△ 2	△ 0.1
総事業数	4,677	4,750	73	3,372	3,242	△ 130	8,049	7,992	△ 57	△ 0.7
収支	9,471	7,377	△ 2,094	721	749	28	10,192	8,126	△ 2,066	△ 20.3

(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。  
・（ ）は、総事業数（建設中のものを除く。）に対する割合。

### 全体の経営状況（事業別総収支額）

(単位:億円、%)

事業	区分 年度	法適用企業			法非適用企業			合 計			
		R3 (A)	R4 (B)	増減額 (B)-(A)	R3 (C)	R4 (D)	増減額 (D)-(C)	R3 (E)	R4 (F)	増減額 (F)-(E)	増減率 ((F)-(E))/(E)
水道（含簡水）		3,298	2,585	△ 713	26	33	8	3,324	2,618	△ 705	△ 21.2
工業用水道		179	56	△ 123	-	-	-	179	56	△ 123	△ 68.6
交通		△ 377	66	443	6	5	△ 1	△ 371	71	442	119.1
電気		202	208	6	10	9	△ 1	212	217	5	2.3
ガス		72	146	74	-	-	-	72	146	74	102.1
病院		3,296	1,996	△ 1,299	-	-	-	3,296	1,996	△ 1,299	△ 39.4
うち公営企業型地方独立行政法人		888	552	△ 335	-	-	-	888	552	△ 335	△ 37.8
下水道		2,260	1,934	△ 327	67	108	41	2,327	2,042	△ 286	△ 12.3
その他		541	386	△ 155	613	594	△ 19	1,154	980	△ 173	△ 15.0
合計		9,471	7,377	△ 2,094	721	749	28	10,192	8,126	△ 2,066	△ 20.3

(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。

## 経営状況（事業別総収支額）の推移

（単位：億円、％）

事業	年度	H30 (A)	R1	R2	R3 (B)	R4 (C)	対前年度比較		(参考) 対平成30年度比較	
							増減額 (C)-(B)	増減率 (C)-(B) / (B)	増減額 (C)-(A)	増減率 (C)-(A) / (A)
水道（含簡水）		3,699	3,385	2,860	3,324	2,618	△ 705	△ 21.2	△ 1,081	△ 29.2
	うち法適用	3,659	3,342	2,837	3,298	2,585	△ 713	△ 21.6	△ 1,073	△ 29.3
工業用水道		246	237	235	179	56	△ 123	△ 68.6	△ 190	△ 77.2
	うち法適用	246	237	235	179	56	△ 123	△ 68.6	△ 190	△ 77.2
交通		829	642	△ 764	△ 371	71	442	119.1	△ 758	△ 91.4
	うち法適用	822	638	△ 764	△ 377	66	443	117.5	△ 756	△ 92.0
電気		226	167	245	212	217	5	2.3	△ 9	△ 4.0
	うち法適用	216	157	236	202	208	6	3.0	△ 8	△ 3.6
ガス		158	67	77	72	146	74	102.1	△ 12	△ 7.8
	うち法適用	158	67	77	72	146	74	102.1	△ 12	△ 7.8
病院		△ 861	△ 984	1,366	3,296	1,996	△ 1,299	△ 39.4	2,856	332.1
	うち法適用	△ 840	△ 934	944	2,408	1,444	△ 964	△ 40.0	2,283	272.0
	うち公営企業型地方独立行政法人	△ 21	△ 50	422	888	552	△ 335	△ 37.8	573	2,788.0
下水道		2,713	2,806	2,218	2,327	2,042	△ 286	△ 12.3	△ 672	△ 24.8
	うち法適用	1,934	2,045	2,157	2,260	1,934	△ 327	△ 14.5	0	0.0
その他		5,569	1,152	724	1,154	980	△ 173	△ 15.0	△ 4,587	△ 82.4
	うち法適用	4,978	556	232	541	386	△ 155	△ 28.6	△ 4,592	△ 92.2
合計		12,579	7,472	6,962	10,192	8,126	△ 2,066	△ 20.3	△ 4,453	△ 35.4
	うち法適用	11,173	6,108	5,953	8,584	6,825	△ 1,759	△ 20.5	△ 4,348	△ 38.9
	うち公営企業型地方独立行政法人	△ 21	△ 50	422	888	552	△ 335	△ 37.8	573	2,788.0

#### (4) 料金収入

料金収入は、9兆6,076億円で、病院事業における患者数の増加、交通事業における旅客数の増加等により、前年度に比べ1,756億円、1.9%増加している。

事業別にみると、病院事業が最も多く、次いで水道事業、下水道事業となっている。

#### 地方公営企業等の料金収入の状況

(単位：億円、%)

事業	区分 年度	法適用企業			法非適用企業			合 計			
		R3 (A)	R4 (B)	増減額 (B) - (A)	R3 (C)	R4 (D)	増減額 (D) - (C)	R3 (E)	R4 (F)	増減額 (F) - (E)	増減率 (F-E) / (E)
水 道 ( 含 簡 水 )		26,406 (82.5%)	25,922 (81.0%)	△ 485	191 (74.0%)	175 (68.9%)	△ 17	26,598 (82.5%)	26,097 (80.9%)	△ 501	△ 1.9
工 業 用 水 道		1,248 (82.5%)	1,226 (74.1%)	△ 22	-	-	-	1,248 (82.5%)	1,226 (74.1%)	△ 22	△ 1.7
交 通		4,148 (77.2%)	4,667 (78.8%)	519	32 (32.1%)	38 (34.4%)	6	4,180 (76.3%)	4,705 (78.0%)	525	12.6
電 気		869 (92.2%)	892 (81.5%)	23	57 (98.1%)	59 (95.5%)	2	927 (92.6%)	951 (82.3%)	25	2.7
ガ ス		593 (85.3%)	684 (63.2%)	90	-	-	-	593 (85.3%)	684 (63.2%)	90	15.2
病 院		41,234 (70.6%)	42,999 (73.1%)	1,765	-	-	-	41,234 (70.6%)	42,999 (73.1%)	1,765	4.3
うち公営企業型地方独立行政法人		9,733 (74.3%)	11,274 (74.2%)	1,541	-	-	-	9,733 (74.3%)	11,274 (74.2%)	1,541	15.8
下 水 道		14,572 (36.9%)	14,537 (36.8%)	△ 35	654 (35.8%)	591 (34.2%)	△ 64	15,226 (36.9%)	15,128 (36.7%)	△ 99	△ 0.6
そ の 他		1,996 (76.1%)	1,870 (72.0%)	△ 127	2,317 (68.3%)	2,416 (67.1%)	99	4,313 (71.7%)	4,286 (69.1%)	△ 28	△ 0.6
合 計		91,067 (64.6%)	92,797 (65.0%)	1,729	3,253 (57.7%)	3,279 (57.0%)	27	94,320 (64.3%)	96,076 (64.7%)	1,756	1.9

(注) ( ) 内の数値は、総収益に占める料金収入の比率である。

#### 地方公営企業等の料金収入の推移

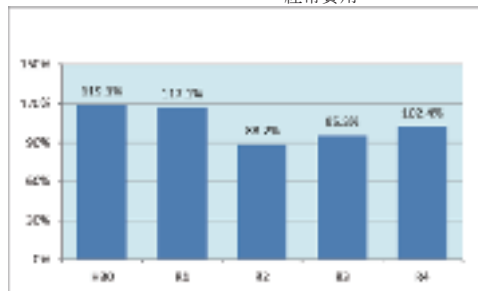
(単位：億円、%)

事業	年度	H30 (A)	R1	R2	R3 (B)	R4 (C)	対前年度比較		(参考) 対平成30年度比較	
							増減額 (C) - (B)	増減率 (C-B) / (B)	増減額 (C) - (A)	増減率 (C-A) / (A)
							水 道 ( 含 簡 水 )	27,125	26,983	26,037
工 業 用 水 道	1,255	1,263	1,249	1,248	1,226	△ 22	△ 1.7	△ 29	△ 2.3	
交 通	5,479	5,434	3,858	4,180	4,705	525	12.6	△ 774	△ 14.1	
電 気	918	910	939	927	951	25	2.7	34	3.7	
ガ ス	763	634	536	593	684	90	15.2	△ 79	△ 10.4	
病 院	40,757	41,773	39,605	41,234	42,999	1,765	4.3	2,243	5.5	
うち公営企業型地方独立行政法人	8,563	9,210	8,754	9,733	11,274	1,541	15.8	2,711	31.7	
下 水 道	15,537	15,367	15,115	15,226	15,128	△ 99	△ 0.6	△ 409	△ 2.6	
そ の 他	4,552	4,757	3,886	4,313	4,286	△ 28	△ 0.6	△ 266	△ 5.8	
合 計	96,385	97,121	91,224	94,320	96,076	1,756	1.9	△ 310	△ 0.3	

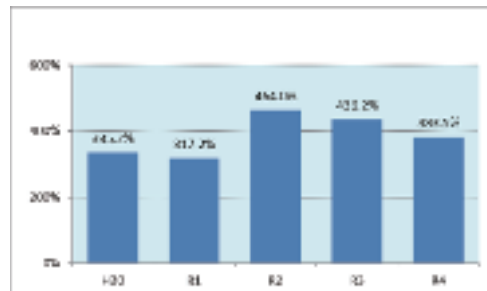
【参考資料】主要事業別経営指標の推移

交通事業（都市高速鉄道事業）

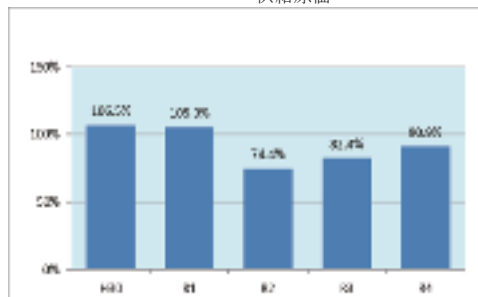
$$\text{経常収支比率（％）} = \frac{\text{経常収益}}{\text{経常費用}} \times 100$$



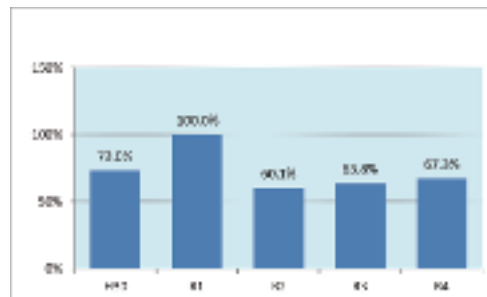
$$\text{累積欠損金比率（％）} = \frac{\text{当年度未処理欠損金}}{\text{営業収益}} \times 100$$



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

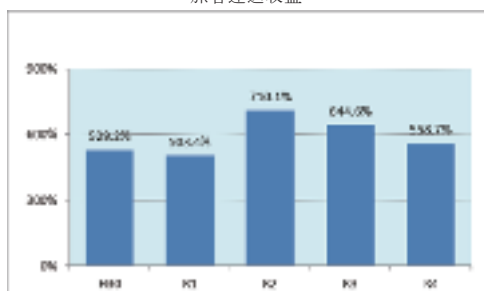


$$\text{流動比率（％）} = \frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債}} \times 100$$



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2年度は新型コロナウイルス感染症の影響等を受け大きく下落したが、令和3年度は料金収入の回復傾向により上昇し、令和4年度も引き続き回復傾向にある。
- ・ 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。令和元年度は純利益の計上等により下落、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受けた営業収益の減少により大きく上昇した。令和3年度は料金収入の回復傾向により下落し、令和4年度も引き続き回復傾向にある。
- ・ 料金回収率は、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受けた料金収入の減少等により下落したが、令和3年度は料金収入の回復傾向により上昇し、令和4年度も引き続き回復傾向にある。
- ・ 流動比率は、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した。
- ・ 企業債残高対料金収入比率は、料金収入の回復傾向により下落した。
- ・ 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した。

# Osaka Metro Groupが取り組む都市型 MaaS構想「e METRO」について

大阪市高速電気軌道株式会社 (Osaka Metro)

都市型 MaaS 推進本部 推進統括部 MaaS 戦略推進課

山口 泰輝  
今咲 浩二  
川賀 俊介

デジタルソリューション部 MaaS システム開発課

## 1. はじめに

当グループでは、「私たちは、最高の安全・安心を追求し、誠実さとチャレンジ精神をもって、大阪から元気を創りつづけます。」という企業理念のもと、都市型 MaaS 構想「e METRO」を掲げ、交通を核にした生活まちづくり企業への変革を目指して事業活動を推進している。当グループが目指しているまちの姿や現状の取組みのうち、特にオンデマンドバスと「e METRO」アプリについて紹介する。

## 2. 都市型 MaaS 構想「e METRO」

人口減少や高齢化、ライフスタイルの変化など当グループを取り巻く事業環境や、SDGs への貢献、交通課題の解消などの社会課題、また、多様化するお客さまのニーズに対応するため、当グループでは、交通を大きく進化させるとともに、交通と生活サービスを一体的に様々な場面でご提供することを目指しており、それに向けて事業活動を戦略的に進めることを5層構造としてまとめたのが、図1に示した都市型 MaaS 構想「e METRO」である。

当グループの全ての事業活動をつなぎ、また自治体やグループ外企業、学術研究機関とも協業し、お客さまに新たな価値をお届けすること、世界最高水準の都市交通と生活サービスが密接に融合したエコシステムを形成することを目指している。



図1 都市型 MaaS 構想「e METRO」

都市型 MaaS 構想「e METRO」を推進し、2035年には、交通サービスと様々な日常生活サービスが完全に融合し、必要なサービスが迅速かつ一体的に提供され、現在では考えられないほど便利で多様なライフスタイルが実現している世界を目指している。それには、新たなテクノロジーを取り入れ、新たなモビリティやサービスを整備する必要があると



図2 2035年の目指すまちの姿





図3 2025年の目指すまちの姿

考えている。

そのため、2025年度までに確実に交通の大きな進化を成し遂げるとともに、駅及び駅周辺をはじめとする大阪のまちにおいて未来の目指すべき姿の原型を確立していく。

### 3. 現在の当グループにおける取り組み

当グループでは、都市型MaaS構想「e METRO」で掲げる[第2層]「自由自在な移動のパーソナル化」を実現するための施策として、オンデマンドバスの実証実験を大阪市内のキタ・福島エリア、生野エリア、平野エリアで展開している。また、お客さまとのデジタル部分での接点としてアプリを提供しており、機能拡張の開発を進めている。これら2つの取り組みについて紹介する。

#### 3-1. オンデマンドバス

2021年3月から大阪市内の生野・平野両エリアにおいて実証実験を開始し、2022年4月からは、大阪市の中心部であるキタ・福島エリアへ拡大している。

一般に都心部では鉄道やバスにより交通網が充実していると思われがちだが、現在の需要との関係から、バスの運行頻度が少ない、バス停までの距離が長い、目的地までの経路が遠回りになるなど交通に関する課題は多い。このような課題を解消し、より便利で快適な移動手段として需要即応型の小型バスを運行することで、多くの乗合を成立させるとともに、追加的な需要を喚起し、「利用者の利便性の向上」と「公共交通の持続可能性の向上」を両立させるこ

とを目指している。

具体的には、約3km四方の一定のエリアに路線バスよりも小型の旅客定員8名の車両を投入し、アプリや電話からの予約に応じてその都度AIが最適なルートを生じ、その指示に合わせて運行するので、毎日6時から23時までの間にご利用が可能である。

このルート生成の際、発着時間に幅を持たせ、一回の運行で複数の利用者の乗合を成立させるような計画を立てることがポイントであり、本システムでは、AIがルート等を学習して継続的に運行効率を改善できるため、需要の喚起と車両の最適配置によるコスト削減ができると期待している。

また、小型の車両を用いることで、路線バスでは運行できない道路まで走行範囲を広げるとともに、路線バスの停留所よりも乗降場所を多く配置することで、「『自宅』や『目的地』から『バス停』までの移動」を短くしてきめ細かいニーズに対応し、需要の創出に取り組んでいる。

更に、車いすのままご乗車いただける車両も導入し、多くの方のためにためらいなく外出していただける環境の整備に努めている。

この実証実験では、生野・平野両エリアにおいて、路線バスと同一の「210円」という料金設定とし、キタ・福島エリアでは「300円」とすることで運賃設定による移動の変化を検証している。

利用状況を見ると、9割以上が「e METRO」アプリからの予約であり、幅広い年齢層に利用されている。また、通勤をはじめ通院や娯楽・買い物での利用が多く、ご利用者の約9割に満足いただいている。

現状、予約検索データから、現利用者の2倍以上の潜在需要を確認しており、運行車両の増車による利用拡大を進めている。さらに、配車システムの自社開発も進めており、運行効率の飛躍的向上とコスト削減も実現していく。

利用者数は順調に増加しており、2023年10月現在1日1,000人程度の方にご利用いただいている。今後も運行エリアを順次拡大していき、鉄道・路線バス・オンデマンドバスなど、多様なモビリティをシームレスに繋ぎ、一人ひとりの目的に合った移動手段を提供する、「モビリティの最適ミックス」を実現することで、大阪市内の移動・生活の利便性の飛躍的向上を目指す。



図4 オンデマンドバス外観



図5 オンデマンドバス運行エリア

### 3-2. 「e METRO」アプリ

都市型MaaS構想「e METRO」の実現に向けて、当グループの重要なデジタル顧客接点となる「e METRO」アプリの配信を2022年11月より開始した。

前身である「Osaka MaaS社会実験版」アプリは2021年3月から配信を開始し、2022年11月をもってサービスを終了したが、既存のパッケージシステムを利用したため、拡張性が低く、機能改善や新機能

の実装は最小限とならざるを得なかった。社会実験版の反省を踏まえ、システム開発を内製化することにより、UXの改善や新機能を迅速に追加できるだけでなく、将来的な拡張性も担保した設計により完全リニューアルを行った。

「e METRO」アプリが実装する機能は「交通サービス/モビリティ連携拡充」と「交通と生活サービスの連携」の二つに大別できる。

#### (1) 交通サービス/モビリティ連携拡充

##### ア 地下鉄運行情報

地下鉄の遅延や混雑情報をアプリ画面やプッシュ通知にてリアルタイムでお届けする。

##### イ 乗換検索

様々なモビリティを用いて、目的地までの最適な経路を提案する。

##### ウ MY 駅

通勤通学などでよく利用する駅を登録することで、アプリホーム画面にて直近の発車時刻を一目で確認することが可能。

##### エ オンデマンドバス予約

オンデマンドバスの検索、予約、決済が可能。乗降場所の文字列検索やお気に入り登録、予約履歴からの再予約など、日々の利用をサポートする機能も実装している。

##### オ シェアサイクル (図7参照)

シェアサイクルの検索、予約、決済が可能。

##### カ 列車走行位置 (図8参照)

2023年9月リリースの新機能。これまでの地下鉄運行情報に加えて、全線における各列車の現在



図6 アプリホーム画面 (2023年10月時点)

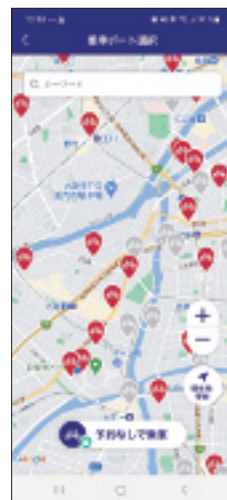


図7 シェアサイクル



図8 列車走行位置

の走行位置を視覚的に表したもの。アプリからはホーム画面メニューより路線を選択するか、ホーム画面のMY 駅に表示されている「列車走行位置」をタップすることで列車走行位置を確認することが可能。

## (2) 交通と生活サービスの連携

### ア Osaka Point (図9参照)

2023年4月にOsaka Point会員と「e METRO」会員の統合を行い、1つのアカウントで両方のサービスへのログインが可能となった。併せて、「e METRO」アプリでもOsaka Pointを利用できるようバージョンアップを行った。

### イ チケット購入 (図10参照)

オンデマンドバス定期券や路線バスとセットになった連絡定期券などを販売。2023年10月時点では生活定期券として「オオサカトクトクパス」というオンデマンドバスの運行エリアであるキタ・福島エリアを中心とした対象店舗で割引やサービスを受けることができるチケットの取り扱いを開始している。

### ウ おでかけ

大阪市内のお店やイベント情報をお届けする。地図表示による現在位置を基準としたスポットの検索も可能。

### エ クーポン

Osaka Point提携店舗等で使えるオンラインクーポンを発行。

### オ スタンプラリー

デジタルスタンプラリー機能を実装。様々なイ

ベントと組み合わせて、達成者には景品やポイントなどを贈呈する。

### カ フードトラック

フードトラックプラットフォーム事業「Metruck」を開始。日時を指定することで、どこでどんなフードトラックが出店予定であるか検索できる。当社が運営するフードトラックも出店中。

大阪での日常生活にお役立ていただけるアプリを目指して、お客さまの声に耳を傾け、当社の各事業やグループ会社との連携を広げながら、今後も継続的なバージョンアップを進めていく。

## 4. おわりに

都市型MaaS構想「e METRO」は当グループだけでは実現できるものではなく、大阪の地域に関わる多くの人と共創し、各種サービスを連携・発展させることで、お客さまにとって価値のあるサービスになると考えている。都市型MaaS構想「e METRO」の体現を通じて他社や行政の他、地域の方々などと幅広い協業を実現し、一人ひとりの移動を便利で快適にするとともにあらゆるサービスをつなぎ、利用者に「新しい発見」を提案することで、大阪の賑わいの創出に貢献したい。

「交通を核にした生活まちづくり企業」として、前例にとらわれることなく新しい時代に合った交通と生活支援サービスを提供し、大阪とともに持続的な成長を目指していく。



図9 Osaka Point



図10 チケット購入

# 仙台 MaaS の推進について ～「行きたい」気持ちを「行ける」に変えるために～

仙台市まちづくり政策局政策企画部プロジェクト推進課長 **高野 奈穂**  
 仙台市交通局総務部経営企画課長 **久光 秀平**

## 1. はじめに

仙台市では、公共交通の利用促進や来訪者の増加による賑わいの創出を目指し、モビリティとまちのアクティビティを一つのサービスとして提供する「仙台MaaS」を推進しております。

本稿では、これまで取り組んできたMaaS事業と今後の展望についてご紹介します。

## 2. 仙台MaaSの概要

仙台市では、MaaSが本格的に普及し始めた2019年頃から、杜の都仙台的まちの魅力を高め、賑わいや活力にあふれた元気なまちの実現を目指し、MaaS導入の検討を始めました。2020年12月に多くの企業・団体等のご協力を得ながら仙台MaaS運営委員会を立ち上げ、1年弱の準備期間を経て、2021年10月に「仙台MaaS」をサービスインしました。

MaaSは一般的に、個々の移動ニーズに応じて様々な移動手段を最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスとされますが、仙台

MaaSは「行きたい気持ちを行けるに変える」というコンセプトのもと、移動手段となる仙台市バス・地下鉄、民間バス、タクシーの乗車券だけでなく、移動の目的となる観光施設等のデジタルチケットも多く取り扱っています。事業開始から1年間でのチケット販売枚数は約1,500枚ほどでしたが、試行錯誤を繰り返しながら様々な取組を展開し、本稿執筆時点で累計販売枚数が10,000枚を超えるサービスに成長しました。

仙台MaaSの運営にあたっては、仙台MaaS運営委員会を年に2回程度開催しています。本稿執筆時点で30を超える企業・団体等と連携し、取組の総括や今後の方向性について意見交換を行いながら事業を進めています。交通事業者はもとより、商業や観光等、多分野の関係者に参画いただき議論を重ねる



写真-1 仙台MaaS Webサイト



写真-2 デジタルチケットの一例



写真-3 仙台MaaSポスター

ことで、交通×他分野のサービス連携を深め、日本版MaaS (Mobility as a Service) の理念に適うサービスとなるよう努めています。本稿執筆時点で16事業者25種類の券種を取り扱っており、公民連携のもと取組を進めています。

### 3. MaaSの推進に向けた交通局の取組

仙台市バス・地下鉄を運営する仙台市交通局においては、2020年度に策定した仙台市交通事業経営計画2021-2030の中で「MaaSの推進」を掲げており、関係機関とともに推進しています。

仙台MaaSが始まる以前から、JR東日本が実証実験を行っていた「TOHOKU MaaS仙台trial」や「TOHOKU MaaS仙台・宮城trial」へ参画し、既存券種を搭載するなどの取組を行っていましたが、2021年10月より運用を開始した仙台MaaSにおいては、既存券種のみならず新券種を企画・搭載し、MaaSの更なる推進に取り組んでいます。

2021年度の仙台MaaSの運用開始に合わせ、既存券種として「るーぶる仙台一日乗車券<sup>\*1</sup>」、「るーぶる仙台・地下鉄共通一日乗車券<sup>\*2</sup>」を、新券種として「120円パツ区一日乗車券<sup>\*3</sup>」を搭載し、実証実験を実施しました。

運用開始後はなかなか販売数が伸びず、仙台MaaS自体の認知度向上が課題として挙げられたた



写真-4 ウェブサイトでの仙台MaaSによる改札の流れの紹介



写真-5 バス停装飾による120円パツ区一日乗車券広報



写真-6 市政だより2021年12月号仙台MaaS特集記事

め、交通局のウェブサイトやバス停装飾、広報誌など様々な媒体での広報を強化し、認知度向上に努めました。

2022年度においては、9月30日～10月2日にかけて開催された仙台クラシックフェスティバルに合わせ、「地下鉄一日乗車券」のデジタル化実証実験及び二次元コード改札の実証実験を実施しました。

仙台市の「地下鉄一日乗車券」は、利用する当日に地下鉄各駅の自動券売機で購入する必要があります。これを仙台MaaSのウェブサイト上で事前に購入でき



写真一七 地下鉄一日乗車券デジタル化実証実験ポスター

るようにすることで、イベント時などにおける自動券売機の混雑緩和や接触機会の低減、キャッシュレス決済による利用者の利便性向上を期待したものです。

有人改札に設置した端末に二次元コードをかざすことにより、二次元コード乗車券の需要などを調査できたほか、詳細な乗降データが収集可能となり、人の流れなど有機的データによる分析を行うことができました。



写真一八 地下鉄駅での二次元コード改札の流れ

2023年度には、2021年度より実証実験を行っていた「120円パツ区一日乗車券」の本格導入を行うとともに、2023年4月26日～6月18日にかけて開催された全国都市緑化仙台フェアに合わせ、「緑化フェア周遊パス<sup>\*4</sup>」を期間限定で販売しました。

「緑化フェア周遊パス」については、大型イベントとのタイアップであったこと、また、購入した大人1人につき最大で小児（1才～小学生）5人までを無料とし、家族単位での利用促進を図ったことにより、仙台MaaS搭載券種の中でも、最大規模の利

用者数を記録しました。

システム改修を伴わず、容易に新券種やイベント等に合わせた企画券を販売できるのも、MaaSの利点と考えています。今後もMaaSの推進に向けて、既存券種の販売促進に加え、新たな券種を搭載することも引き続き検討していく予定です。

- ※1：仙台市中心部の観光スポットを結ぶ循環バスである「るーぶる仙台」を利用できる一日乗車券
- ※2：「るーぶる仙台」及び地下鉄南北線、東西線を利用できる一日乗車券
- ※3：市中心部の一定区域内（120円均一区間）において市バス及び宮城交通バスを利用できる一日乗車券
- ※4：市バスの特定区間（荒井駅～農業園芸センター前、荒井駅～震災遺構仙台市立荒浜小学校前）及び地下鉄南北線、東西線を利用できる一日乗車券



写真一九 緑化フェア周遊バス広報ポスター

## 4. デジタルマップの導入

2023年3月に仙台市の「防災環境“周遊”都市・仙台モデル推進事業」が国のデジタル実装都市国家構想交付金（デジタル実装タイプ）TYPE 2に採択されたことを受け、仙台MaaSの機能の一つとしてデジタルマップを新たに構築しました。従前は様々な媒体に分散していた公共交通に関する情報と、観光情報をはじめとするお出かけに関する情報をシームレスかつ面的に発信することを目指すものです。

デジタルマップは本格運用を始めたばかりですが、地下鉄やバスの路線図等の公共交通機関の情報

と、お出かけの目的となるアクティビティの情報を重ねて参照することが可能となり、目的地までの経路や目的地の周辺情報の検索性が向上するものと期待しています。もちろん、スマートフォンの位置情報からユーザーの現在地をデジタルマップ上に表示することもできるため、仙台に初めて訪れた方でもスムーズにお出かけを楽しむことができます。また、デジタルマップから仙台MaaSのデジタルチケット購入への導線を用意することで、検索から決済までストレスなく行うことができます。



写真-10



写真-11

仙台MaaSデジタルマップ画面イメージ

デジタルマップは本格運用に先立って数ヶ月のテスト運用を行いました。テスト運用期間における具体的な取組の一つに、仙台を代表するお祭り「仙台七夕まつり」での活用が挙げられます。主だった七夕飾りの位置を画像とともにデジタルマップ上に表示したほか、期間中に行われた七夕飾りのコンテスト結果を即日反映することで、観光客の方にも周辺の見どころが一目で分かるようになりました。期間中はデジタルマップを多くの方々にご覧いただき、前述の観光シティループバス「るーぶる仙台」



写真-12 七夕飾りコンテストにおける活用

と仙台市地下鉄が一日乗り放題になる「るーぶる仙台・地下鉄共通一日乗車券」をはじめとしてデジタルチケット販売枚数が大きく増加しました。夏の仙台の風物詩である大規模イベントにおいて実際にデジタルマップを活用することで、公共交通の利用促進やまちの回遊性向上に向けて大きなヒントを得ることができ、大変有意義な取組となりました。

## 5. 今後の展望

近年、各地でMaaSに関連する取組が進み、多様な形でサービスが展開されています。それぞれに特徴があり、その目的も様々であると認識しています。

仙台MaaSでは、運営委員会における議論を踏まえ、コンセプトを「『行きたい』気持ちを『行ける』に変え、まちのにぎわいをつくるためのツール」とし、4つの目標として「公共交通利用シーンの拡大」「仙台MaaSによる移動の利便性向上」「まちの回遊性向上の実現によるにぎわい創出」「交通×他分野連携の促進」を掲げました。今後は、これらの実現に向けて着実に歩みを進めていきます。

また、近年のDX（デジタルトランスフォーメーション）の進展はめざましく、仙台市においてもこの流れに取り残されることなくスピード感を持って対応することが非常に重要であると考えています。参画企業・団体等の皆様をはじめ、多くの方々とコミュニケーションを重ねながら、時勢に応じたコンテンツを適切に提供するサービスを目指します。

仙台市ではMaaSの推進を複数の主要計画に明記し、重要な施策として位置付けています。一方で、MaaSを推進すること自体は手法の一つに過ぎず、目的そのものではありません。公共交通の利用促進、まちの賑わい創出、ひいては仙台市のまちづくりの理念である「挑戦を続ける、新たな杜の都へー“The Greenest City” SENDAIー」の実現に向けて、仙台MaaSを含むそれぞれの施策を有機的に連動させていくことで、地域課題の解決に取り組んでいきたいと考えています。



## アフターコロナにおける経営ビジョン および中期経営計画の概要について

小田急電鉄株式会社 経営戦略部

課長代理 関 俊洋

### はじめに

小田急グループでは、お客さまの「かけがえのない時間（とき）」と「ゆたかな暮らし」の実現に貢献することを定めた「グループ経営理念」を実現するため、2021年4月に経営ビジョン「UPDATE小田急～地域価値創造型企業にむけて～」を策定し、グループ価値・沿線価値の向上に努めています。

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、当社グループは2020年度に398億円の最終損失を計上するなど、創業以来の危機に直面しました。この危機を乗り越えていくための方針を経営ビジョン・中期経営計画で示し、事業基盤の立て直しにとどまらず、今後成長を遂げるための基盤に作り替えるという目的のもと、徹底的な体質変革に取り組んでいます。

本稿では、2023年4月に新たに策定した「経営ビジョンの実現にむけた具体的方針」を含む経営ビジョン、および事業環境の変化に対応した中期経営計画（2023～2026年度）の概要について紹介します。

沿線人口 520万人	1日平均乗降客数 10万人規模の駅 11駅	乗客 年間観光客数 約2,100万人	沿線 年間観光客数 約1,900万人
グループバス会社 路線長 11,089km	高速道路網 整備による 工場集積	行政・企業・大学 との協定 26件	沿線の大学 約50校

小田急沿線・小田急グループの特徴

### 経営ビジョンの概要

#### 1. 全体方針

2021年4月、財務健全性の確保やアフターコロナの事業環境への適応等を目指した経営ビジョン「UPDATE小田急～地域価値創造型企業にむけて～」を策定しました。

#### 「UPDATE 小田急～地域価値創造型企業にむけて～」

私たちは、小田急沿線や事業を展開する地域とともに成長するために、既存概念に捉われず常に挑戦を続けることで、お客さまの体験や価値創造の促進など、地域に新しい価値を創造していく企業に進化します。

#### 経営ビジョン「UPDATE小田急」

デジタル化の進展などコロナ禍による環境変化のスピードが速まったことを踏まえ、経営ビジョンのもと、当社グループが地域やお客さまに提供していきたい価値と実現手段をアップデートしています。

#### 2. 変革の取り組み

経営ビジョンでは、以下のとおり、2021～2023年度を体質変革期、2024～2030年度を飛躍期と定めました。

##### (1) 体質変革期（2021～2023年度）

今年度が最終年度となる体質変革期では、「利益水準の回復」と「有利子負債のコントロール」を進めて財務の健全化を図るとともに、「事業ポートフォリオの再構築」を行い、既存事業の選択と集中によ



り収益力を強化し、投資余力を確保のうえ、新たな収益機会の創出を推進しています。

(2) 飛躍期 (2024~2030年度)

来年度以降の飛躍期では、未来の小田急の持続的な成長につながる事業創造や拡大を進め、2027年の開業100周年に向けて、地域価値創造型企業として次の100年を歩むための新たな価値を生み出すことを目指しています。

3. 飛躍的成長を実現する3つの柱

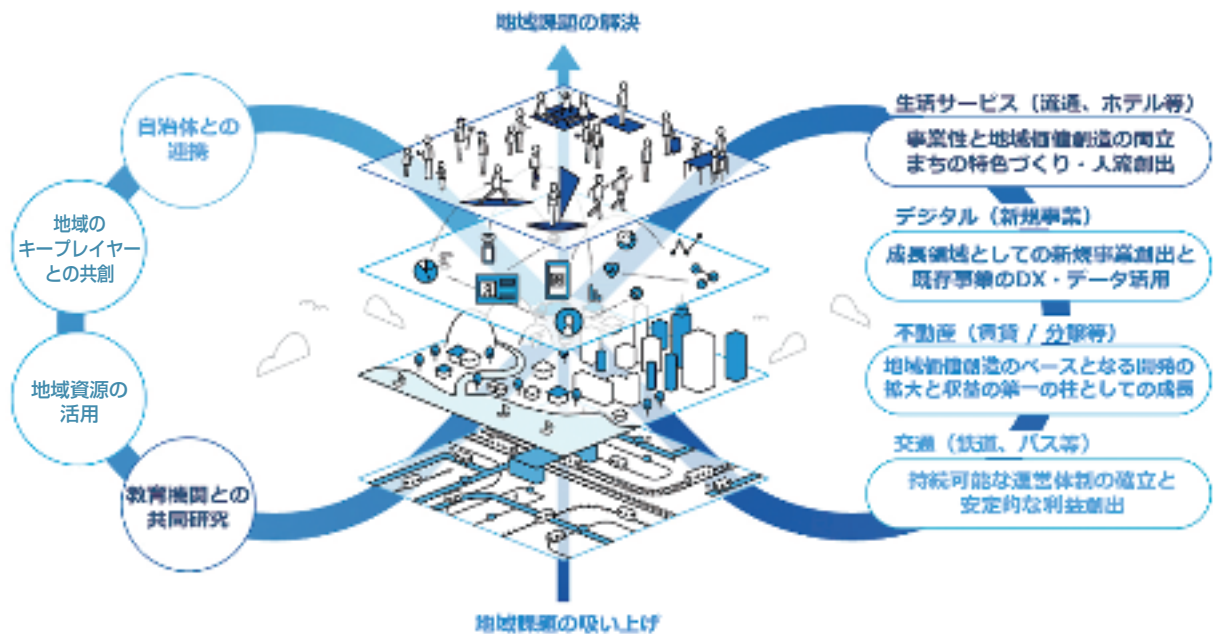
2023年4月には、来年度に控えた飛躍期において、着実に成果を上げていくための具体的方針を策定し、「飛躍的成長を実現する3つの柱」として「サステナビリティ経営を推進」「ビジネスの主戦場をシフト」「事業ポートフォリオを刷新」を掲げました。



経営ビジョンのスケジュール

(1) サステナビリティ経営を推進

グループ経営理念および経営ビジョンを踏まえて



地域と小田急グループの持続的成長を実現する仕組み

選定した6つのマテリアリティ（重要テーマ）を経営の中心に据え、社会課題の解決を通じた持続可能な成長を実現していきます。

マテリアリティ	
1. 安全・安心	・ 安全・安心を前提とした公共交通サービスの提供 ・ 誰もが安心して暮らせる社会の実現
2. まちづくり・地域社会	・ 職住両立、子育て、働き方改革を推進するまちづくりの実現 ・ 地域経済を活性化し、まちの発展
3. 日々の暮らしと健康体感	・ デジタルサービスを活用したゆたかなライフスタイルの提供 ・ 木の駅などならではの健康体感の実現
4. 環境（カーボンニュートラル）	・ 省エネ、再エネ、電化を、地域との連携による脱炭素社会の実現 ・ 「Beyond Waste」を目指し、資源循環社会の実現
5. 価値創造型人材の育成	・ すべての社員が育ち、育ける企業風土の醸成 ・ 持続可能な成長を実現するための人材育成
6. ガバナンス	・ すべてのステークホルダーの期待に応える最適なガバナンス体制の構築

サステナビリティ経営の推進に向けたマテリアリティ

(2) ビジネスの主戦場をシフト

地域の成長ポテンシャルを最大限引き出すため、中核都市それぞれを「地域経済圏」単位で捉え、郊外⇄都心の輸送を中心とした沿線周辺での事業展開から、中核都市を中心に地域全体を対象とした事業展開への移行を推進します。

また、「交通」「不動産」「デジタル」「生活サービス」の4つの事業領域を設定し、自治体や地域のキープレイヤーと連携したうえで、地域の特徴に合わせた施策を通じて人流の拡大と地域全体の活性化を図り、地域と当社グループの持続的成長を実現します。

### (3) 事業ポートフォリオを刷新

4つの事業領域において、不動産領域を収益の第一の柱としてリソースを重点的に配分し、収益性を高めつつ利益規模を拡大するとともに、デジタル領域を新たな成長領域と位置付けます。

また、交通領域は、効率化を進めて収益性を回復するとともに、突発的な利用者減少等のリスクへの耐性を強化します。さらに、生活サービス領域では、事業の再編等を進めるとともに、他の事業領域とのシナジーを高める施策を推進します。

## 連結財務目標

サステナビリティを経営の根幹として、当社沿線や事業を展開する地域とともに成長していく「地域価値創造型企業」に向けて、利益成長を実現するとともに、財務健全性を確保しつつ、社会的価値と株主価値の向上を目指します。

重要指標		2025年度	2030年度	長期方針
利益の成長	営業利益	400億円	800億円+α	持続的な利益成長
財務健全性の確保	有利子負債/EBITDA比率	7倍以内維持	7倍程度	利益成長による改善
資本コストを削減した投資	ROE*	—	7%	さらなる向上

\* 親会社株主に帰属する当期純利益/自己資本（利益調整済当期末数で算出）

### 連結財務目標

## 中期経営計画（2023~2026年度）の概要

### (1) 位置づけ

経営ビジョンの実現のため、中期経営計画では4つの重点施策に取り組むとともに、3つの戦略により経営基盤の強化を推進します。

### (2) 重点施策

#### ① 交通領域の進化

すべての事業領域の土台となる交通において、持続可能な運営体制の確立と安定的な利益創出に向けた進化を続けます。

今後の具体的な取り組みとして、少人数での鉄道事業運営体制の構築を目指し、箱根登山線（小田原駅～箱根湯本駅間）における2025年度での試験運用開始等に向けて、ワンマン運転に関する検討の深化を図るとともに、各種業務の効率化を進めます。加えて、耐震補強工事の推進や「鉄道駅バリアフリー

料金制度」を活用したホームドアの設置により、安全対策を強化しつつ、大野総合車両所の移転をはじめとした老朽化設備の更新を推進するなど、持続可能な運営体制の強化に努めます。また、鶴川駅および藤沢駅の改良工事を、自治体による自由通路整備事業と連携して実施することで、利便性、安全性、回遊性を向上させるとともに、まち全体の賑わいを創出します。



交通結節点の強化

#### ② 不動産領域の強化・沿線の再開発

新宿駅西口地区開発計画に加え、沿線中核都市を中心に、自社資産をフックにした周辺再開発を地域と連携して推進するとともに、投資手法・フィールドの拡大により、資産効率や収益力の向上を図ります。

今後の具体的な取り組みとして、新宿駅西口地区開発計画において、東京地下鉄(株)および東急不動産(株)とのパートナーシップのもと、同計画を深度化するとともに、小田急百貨店新宿店本館の解体工事をはじめとした各種工事を推進し、2029年度の竣工を目指します。あわせて、地域イベント等のソフト施策を組み合わせることで、西新宿エリアの魅力向上を図ります。



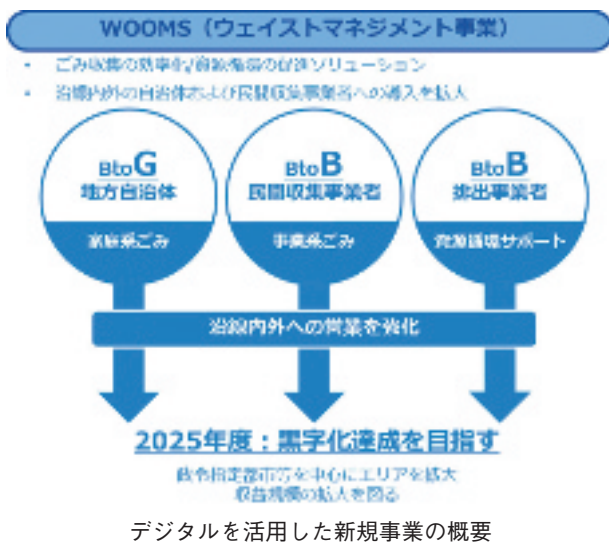
新宿駅西口地区開発計画イメージパース

また、町田エリアおよび新百合ヶ丘エリアにおいて、将来的な多摩都市モノレールや横浜市営地下鉄の延伸計画を見据え、駅周辺の当社グループ資産を活用した再整備やまちづくり構想を検討します。このほか、SPC（特別目的会社）への投資や回転型投資を通じて、短期的な収益サイクルを向上させるとともに、豪米を中心とした海外への投資の拡大を進めます。

### ③ デジタルを活用した新規事業の探索

地域課題を起点としてデジタル領域の新規事業を生み出し、沿線内外の自治体や企業に展開することで、収益化を着実に推進します。

今後の具体的な取り組みとして、資源・廃棄物の収集運搬の最適化に向けたコンサルティングサービス等を提供するウェイトマネジメント事業「WOOMS（ウームス）」において、沿線を中心とした全国の自治体への営業活動を強化し、収益規模の拡大を図ります。



また、鉄道やバス等の交通データやデジタルチケットの予約・決済機能を有する共通データ基盤「MaaS Japan」や「EMot」等のMaaSプラットフォームについて、沿線内外の交通事業者や自治体等への提供に努めるほか、スマートフォンでの決済・利用シーンの拡大を進め、駅務機器への投資の効率化に貢献します。

④ コロナ後に対応した観光／生活サービス  
観光需要の回復を確実に収益へ結び付けるとともに、新たなライフスタイルに適合した生活サービスを推進します。

今後の具体的な取り組みとして、箱根の自然体験を地域事業者とともに創り、発信するプロジェクト「HAKONATURE」を始動したほか、藤沢市立鶴沼海浜公園改修事業（Park-PFI）等を通じて江の島エリアの活性化を図るなど、沿線観光地の魅力向上を目指します。

また、箱根、江の島・鎌倉エリアを中心に、クレジットカードのタッチ決済や「EMot」のQR認証に対応した新たな改札認証機器を導入するなど、観光シーンでのDXによる利便性向上に努めます。このほか、国内旅行やインバウンド需要の回復に伴う観光業界の人手不足を捉え、(株)ヒューマニックが営む観光人材サービス事業の拡大を図ります。

### (3) 経営基盤の強化

#### ① DX戦略

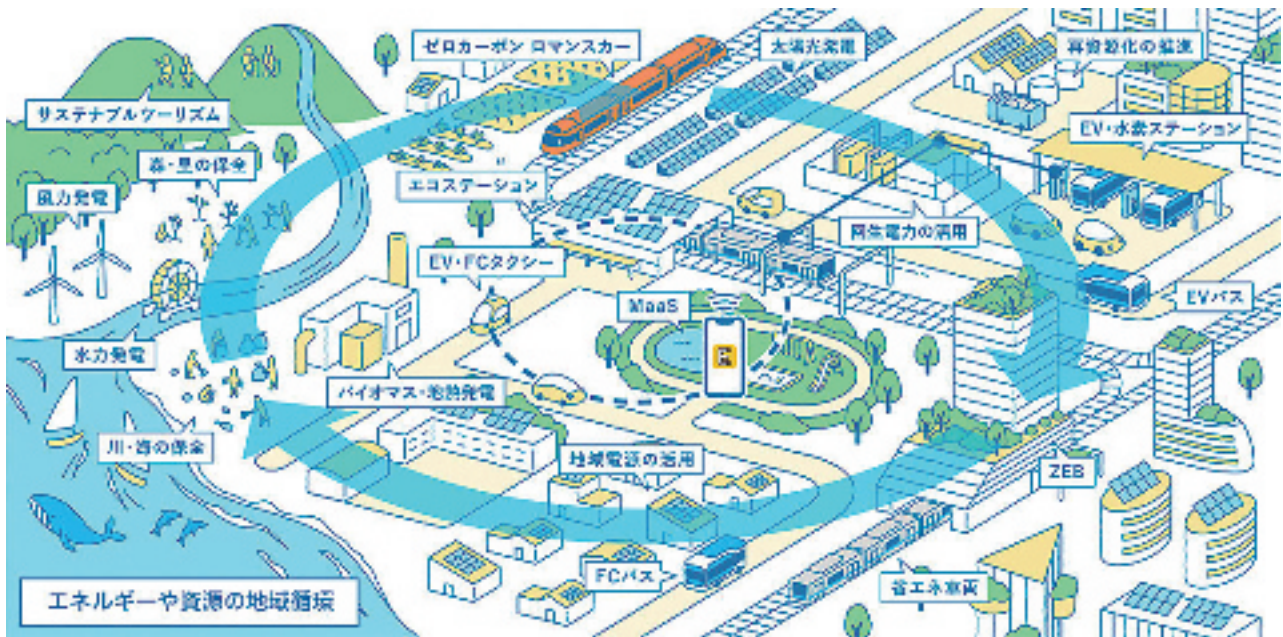
DXの推進に向けた基盤整備およびデジタルを活用したビジネスの事業変革の取り組みを加速します。

具体的には、デジタルを活用した新規事業や鉄道の保守管理の効率化等に資するデジタル関連投資を2023～2026年度総額で約100億円実施するとともに、専門人材の育成に向けて、社員に対してデジタル知識のレベルに応じた基礎・専門知識の教育機会を提供します。

#### ② 環境戦略

行動指針「小田急グループ カーボンニュートラル2050」に基づき、当社グループのCO<sub>2</sub>排出量削減を進めます（2030年：2013年比50%削減、2050年：実質0）。

具体的には、電動バスの導入・拡充や、PPA（電力販売契約）による太陽光発電の推進（海老名地区）に取り組みます。また、「GXリーグ（経済産業省主催）」における参画企業間でのCO<sub>2</sub>排出量取引等を通じた脱炭素への取り組みを進めるとともに、サプライチェーン全体の温室効果ガス排出量を集計・開示します。



エネルギーや資源の地域循環

### ③ 人財戦略

経営ビジョンの実現に向けた価値創造の担い手となる人財育成を推進します。

具体的には、経営戦略と連動した採用・配置の実施や、リスクリングをはじめとした学びの機会拡充、風土・意識改革による働きがいの向上等に取り組みます。

## おわりに

アフターコロナの経営環境は、国内の人口減少トレンドや中長期的な鉄道利用者の減少は避けられず、地域が抱える課題も多様化していくことが想定されます。

そのような中で、当社グループは、体質変革によって一層強化された事業と新たな事業を融合させながら、地域課題の解決に強みを持つ企業として地域価値創造を推し進め、これからも地域とともに持続的に成長していくことを目指していきます。





## 地下博シリーズ



# 地下鉄博物館 特別展

## 収蔵品展 懐かしの営団地下鉄Sマーク展

公益財団法人メトロ文化財団 地下鉄博物館

### はじめに

地下鉄博物館特別展「収蔵品展 懐かしの営団地下鉄Sマーク展」は2023年6月6日(火)から9月3日(日)まで当館で開催されました。

地下鉄の発展とともに街のさまざまな場所で親しまれてきたSマークですが、現在では東京地下鉄株式会社のMマークに置き換わり、その姿を見ることはなくなりました。しかし、Sマークに込められた営団時代の理念と志は、今日もたゆみなき「安全」の追求とお客様視点に立った質の高い「サービス」の提供として受け継がれ、地下鉄の安全・安心な運行を支えています。

今回の特別展では、当館が1986(昭和61)年の開館時より収集してきた数々の実物資料の中で、Sマークに焦点を当て、今ではほとんど見る機会がなくなったSマークにまつわる貴重な収蔵品、懐かしの写真等を公開いたしました。

### 営団地下鉄の象徴Sマーク

「Sマーク」は、現在の東京メトロ(正式名称:東京地下鉄株式会社)の前身にあたる営団地下鉄(正式名称:帝都高速度交通営団)の紋章でした。1953(昭和28)年12月に初めて登場し、2004(平成16)年に役目を終えるまで、営団地下鉄を表す象徴的なマークとして、宣伝、広告および車体などさまざまなところに使用されました。

#### ■Sマークの意味

「S」は英語で地下鉄を意味するサブウェイ(SUBWAY)の頭文字であるとともに、地下鉄のモットーである

「安全(SAFETY)」「正確(SEcurity)」「迅速(SPEED)」

の頭文字の3Sを象徴したものでした。



上: 営団地下鉄本社ビル(現:東京メトロ本社ビル)

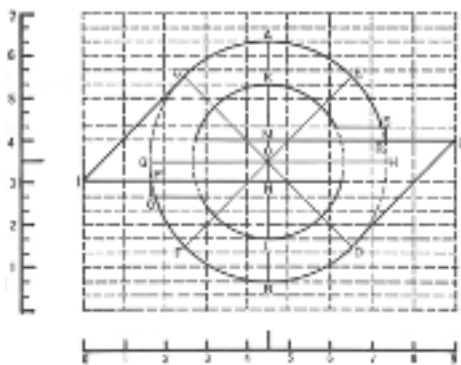
下: 営団地下鉄本社ビルに掲げられていたSマーク(展示)

1970(昭和45)年頃から、「サービス(SERVICE)」の意味が加わり、3Sから4Sへと変わりました。1972(昭和47)年の新年の挨拶で、当時の営団地下鉄総裁であった荒木茂久二氏が職員に向けた言葉に、その意識が表れています。

「前略……“安全、正確、迅速”のSだということではありますが、一部にもう一つSを付け加えたらどうかという意見があります。すなわち、サービスを付け加えて3Sではなくて4Sにしたらどうかということでありまして、まことに結構な意見だと思いますので、営団紋章の“S”は本年から4Sの意味を含めたものになりたいと思っております。……後略」

## ■「Sマーク」の規格

「Sマーク」の形状は、1960（昭和35）年3月に「Sマーク」が営団地下鉄の正式な紋章となるのと同様に規格が定められました。これ以前に描かれたものなど、一部は規格から外れた形状のものもありました。



## 営団地下鉄の紋章の経緯

### ■設立当初の紋章

1941（昭和16）年7月、それまで地下鉄を運営していた東京地下鉄道および東京高速鉄道の事業を受け継ぐ形で営団地下鉄が設立されました。設立当初の紋章は、トンネルとレールのモチーフに羽がついたデザインでした。

### ■「Sマーク」登場時の営団地下鉄

1945（昭和20）年8月の第二次世界大戦終結後、営団地下鉄は連合軍総司令部（GHQ）によって、戦時中に設立された他の営団とともに閉鎖される可能性がありましたが、公共性の高さなどの理由により存続することができました。

1946（昭和21）年12月に戦災復興院が告示した第252号「東京復興都市計画高速鉄道網」に基づき、1951（昭和26）年4月に営団地下鉄として初めての新線である4号線（現：丸ノ内線）の建設が開始さ



銀座線1001号車の側面に描かれた東京地下鉄道のマーク

れました。

1953（昭和28）年12月1日、既存の地下鉄路線を「銀座線」、新たに開通予定の4号線を「丸ノ内線」と呼称することが正式に決定すると同時に、「Sマーク」が登場しました。

1954（昭和29）年1月20日、戦後初めての新線、丸ノ内線池袋～御茶ノ水間が開通しました。



東京高速鉄道129号車両 側面にマークが取り付けられている



1941-1949（昭和16-24）年 帝都高速度交通営団旗



1941-1949（昭和16-24）年 1000形車両 側面に営団設立時のマークが描かれている



1954 (昭和29) 年 丸ノ内線開通式 営団設立後初の路線、丸ノ内線池袋～御茶ノ水間が開通 当時の鈴木清秀総裁が発車式でハサミを入れる様子

### ■「Sマーク」を営団地下鉄の紋章に決定

1953 (昭和28) 年に登場した「Sマーク」は、当初は徽章として宣伝、広告や車体等限定で使用され、しだいに一般のお客様および営団地下鉄職員に営団地下鉄のマークとして親しまれるようになりました。これを受け、1960 (昭和35) 年3月1日、正式に営団の紋章に決定しました。



1959 (昭和34) 年 丸ノ内線全通式 新宿三丁目駅

### さまざまな場所で活躍した「Sマーク」

「Sマーク」は、1953 (昭和28) 年に初めて登場してから、2004 (平成16) 年4月1日に営団地下鉄が東京メトロに変わり役目を終えるまで、看板、車体、駅の備品等、さまざまな場所で使用されました。



1957 (昭和32) 年 丸ノ内線西銀座駅 (現：銀座駅) 出入口



1999 (平成11) 年 南北線溜池山王駅出入口



2002 (平成14) 年 半蔵門線8000系車両、08系車両

## ■車体のマーク

1941（昭和16）年7月の営団地下鉄設立後、車体には当初の紋章（トンネルとレールのモチーフに羽がついたデザイン）が使用されており、1953（昭和28）年に「Sマーク」が登場した後も、車体に「Sマーク」は使用されていませんでした。

1961（昭和36）年3月の日比谷線南千住～仲御徒町間開通時に登場した3000系から、車体側面上部に



1961（昭和36）年3月28日 日比谷線開通式 ステンレス車両が登場した



車体側面「Sマーク」



銀座線01系車両

「Sマーク」が使用されました。日比谷線は東武伊勢崎線および東急東横線と相互直通運転を予定しており、他社の車両と区別するためでした。

銀座線は他社との乗り入れがないため、1984（昭和59）年に登場した01系車両にも、「Sマーク」は使用されていませんでした。

## 「Sマーク」から「ハートM」へ

2004（平成16）年4月1日に営団地下鉄から東京メトロに変わる際、シンボルマークも「Sマーク」から「ハートM」に変わりました。「ハートM」は、最終候補3案の中から営団地下鉄各職場の意識改革リーダーの意見を参考にして、2003（平成15）年4月15日に民営化推進チームの会議で決定しました。

ハートを模したMは、Metroの頭文字というだけでなく、東京の中心にあるという存在感やお客様の心に響くサービス、心のもったサービスを提供し続けるという意志を表しています。また、生き活きとした元気なイメージのデザインには、新会社の理念「東京を走らせる力」が込められています。

### ■マークの移行作業

#### 看板等のマーク変更

営団地下鉄から東京メトロに変わる際、マークをスムーズに移行できるよう工夫がなされました。事前に、営団地下鉄時代同様の丸形で「ハートM」の看板を製作し、3月31日まではその上に「Sマーク」のシートを貼った状態で営業しました。4月1日の東京メトロ設立と同時に「Sマーク」のシートを剥がすことで、滞りなく「ハートM」に変更することができました。その後、丸形の看板は視認性や環境負荷低減の観点などから、現行のキューブ型に置き換えられていきました。



「Sマーク」から「ハートM」へ





### ■車体のマーク変更

2004(平成16)年1月から3月にかけて、先頭車両(銀座線、丸ノ内線を除く)の「Sマーク」を撤去して、4月から使用する「ハートM」のステッカーをフロントガラスおよび乗務員室ドア後部に貼る作業を実施しました。ステッカーは4月に入るまではシートで隠していたため、この期間は、マークなしで運行していました。



「Mマーク」に変更された六本木駅の出入口  
※現在はキューブ型です



2004(平成16)年4月1日「ハートM」へ  
隠していたシートを剥がす作業



2003(平成15)年12月 東京メトロ設立前の7000系先頭車両



2004(平成16)年1~3月 「Sマーク」が取り外された先頭車両



2004(平成16)年4月以降 「ハートM」を設置した先頭車両

### ■現在も残る「Sマーク」

東京メトロの設立以来19年が経過し、備品等に使用されていた「Sマーク」はほとんどが「ハートM」に置き換わっていきました。

しかし、マンホールなど一部にはまだ「Sマーク」が残っており、目にする機会があります。



## おわりに

地下鉄博物館の特別展は、常設展示の補完的な意味合いと、歴史等についての解説を以下の内容を鑑みながら実施しています。

- ・お客様からの要望
- ・過去に実施した特別展のリバイバル
- ・時節を捉えた内容
- ・情報発信基地としての内容

今回の特別展については、最近のレトロブームを好機ととらえ「収蔵品展 懐かしの営団地下鉄Sマーク展」を開催し、多くのお客様にご来館いただき、ご好評をいただきました。

今後の特別展もお客様に興味を持っていただける内容で展開していきたいと思っております。

最後に、関係各所のご協力のもと、本特別展が開催できたことに感謝申し上げます。

おわり

## コラム

こんなところにもSマークが・・・

- マナーポスター「YOUタン(痰)禁止」



1984 (昭和59)年 痰やつばの吐きすて禁止を呼びかけるポスター

- たんつぼが設置されたホーム



1965 (昭和40)年頃 丸ノ内線新宿駅

- たんつぼ (実物)



## 横浜市営地下鉄ブルーライン 沿線ぶらり旅

横浜市交通局  
一般財団法人横浜市交通局協力会

### 1. はじめに

横浜市営地下鉄は、昭和47年12月に6駅（伊勢佐木長者町駅～上大岡駅）を結ぶ路線として開業し、昨年（令和4年）おかげさまで開業50周年を迎えました。

第1期開業区間を含む「ブルーライン」は湘南台駅からあざみ野駅まで全長40.4km、32駅を結び、1日平均48万人のお客様にご利用いただいております。

また、平成20年3月に開業した「グリーンライン」は市内北部に広がる「港北ニュータウン地区」を東西に横断し、中山駅から日吉駅まで全長13.0km、10駅（うち2駅はブルーラインと共用駅）を結んでいます。



横浜市営地下鉄路線図

### 2. 隣接市と横浜をつなぐブルーライン

今回ご紹介するブルーラインは前項でご紹介したとおり6駅、わずか5.2kmの路線として開業しました。開業当初は横浜駅にも乗り入れておらず、3両編成の電車が片道約10分の道のりをのんびり走っていました。

その後、6回の延伸開業（うち1回は暫定開業）を重ね、現在は隣接市となる藤沢市の湘南台駅と市北部のあざみ野駅を結ぶ路線に成長しました。また、平成27年には定期列車としては開業以来初となる快速運転を開始、東海道新幹線との接続駅である新横浜駅から横浜駅まで最速7分で結んでいます。

新横浜駅では、本年3月に開業した相鉄・東急新横浜線とも接続し、ますます便利になりました。

安全対策では、平成18年に全駅AED設置、平成19年には全駅でホームドアが稼働しました。また、サービス面では平成19年に関東近隣鉄道各社とともにICカード乗車券「PASMO」を導入したほか、平成21年には交通局独自のクレジットカード「ハマエコカード」のサービスを開始しました。



開業1番電車



ブルーライン4000形

### 3. 吾妻山公園（センター北駅・センター南駅下車）

横浜の北部に位置する、センター北駅・センター南駅の間にある吾妻山公園。

竹林があり、小高い丘になっているのが特徴。ブルーライン・グリーンライン各線の上下4線が地上を走行している区間となり、丘を登ると目の前に



丘の上から見るセンター北駅とグリーンライン10000形



柔らかな日差しに照らされる竹林

次々と電車が走ります。近所の保育園のお散歩コースや子どもたちの遊び場として親しまれており、ベンチもあるので、昼休みにお弁当を持って休憩する会社員も。

電車好きのお子様にはもちろん、沿線散歩の際には、ブルーライン・グリーンラインを見ながらのんびりするのをおすすめです。

### 4. 市電保存館（吉野町駅下車）

吉野町駅から市営バス113系統で約10分、「滝頭」で下車してすぐにある横浜市電保存館。

市営バス滝頭営業所に隣接しています。

館内には、7両の市電車などを当時の姿で保存している他、ジオラマゾーン「ハマジオラマ」では「みなとみらいや新横浜の街」を9m超の模型ジオラマで再現し、壁面にはイラストを使用した年表など子どもから大人まで楽しめるゾーンとなっています。

また、模型走行では映像・照明・音響を組み合わせた表現豊かな運転ショーを上映しています。



「ハマジオラマ」は子どもから大人まで楽しめます！

### 5. 横浜橋通商店街（阪東橋駅下車）

阪東橋駅から徒歩約2分の場所にある横浜橋通商店街。「いきな下町よこはまばし」のキャッチフレーズを掲げ、いつでも人でにぎわい、下町情緒あふれる商店街です。

350メートルほどの商店街に約130のお店が並びます。生鮮食料品や飲食店など、食に関わるお店が6割、そのほか日用品や衣料品などが4割と、バランスが良く地元の台所として愛されています。電車で遠くから

くるお客様も多いですが、横浜の繁華街、伊勢佐木長者町や関内も近いため、飲食店のオーナーも買い物に来るなど、仲卸しとしての機能も魅力の一つ。

長く続くアーケードがあるので、雨の日のお買い物も安心です！



テレビのロケでもおなじみの昭和レトロな商店街



両脇にお店が並びます



キムチのお店なども多く異国情緒も楽しめます

## 6. 永谷天満宮（上永谷駅下車）

ブルーラインの車両基地がある上永谷駅。

駅から5分ほど歩くと見えてくる永谷天満宮には、学問の神様・菅原道真が自身の姿を鏡に映して自分で刻んだ三体の木像のうち、一つをご神体として祀っており、合格祈願や学業成就のため、多くの参拝者が県内外から訪れます。

裏山の「天神山」からは富士山を一望することができ、2月は梅、4月は桜、6月は紫陽花、11月は紅葉など、四季折々の景観を楽しめます。ここは、ブルーラインと富士山と一緒に写真に収めることができるフォトスポットとしても有名です。



自然豊かで四季折々の景色を楽しめます



天神山から見る4000形

## 7. 踊場駅の猫（踊場駅下車）

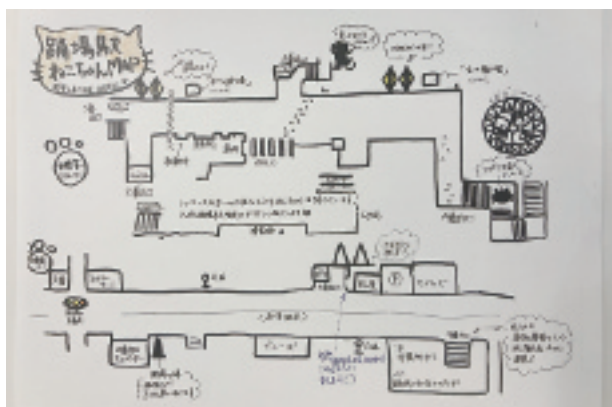
踊場駅には駅名の由来になったとされる民話が残されています。

『むかし、「水本屋」という醤油屋に、トラという黒猫がいました。水本屋では夜になると、手ぬぐいが1本ずつ無くなってしまふ、という不思議なこと

# 沿線散策

がおこっていました。ある夜のこと、主人が外を歩いていると、空き地に猫たちが集まっていた。なんとそこには、手ぬぐいをかぶったトラもいたのです。そしてトラが音頭をとると、大勢の猫たちが集まり踊りはじめたのです。』

こうして、猫たちが踊る場所、「踊場」という地名ができ、「踊場駅」という駅名になりました。



踊場駅職員手作りの「踊場駅ねこちゃんMAP」



踊場駅限定。踊る猫のデザイン切符



猫をモチーフにしたモニュメント

現在、踊場という地名はありませんが、駅名の由来にちなみ踊場駅には猫をモチーフにしたモニュメントがたくさんあり、猫好きなお客様が多く訪れる駅です。

## 8. おわりに

今回ご紹介した以外にも横浜市営地下鉄・市営バス沿線には数多くのお出かけスポットがあります。

観光の中心となるのがみなとみらい、横浜中華街、山下公園、元町、山手などの横浜ベイエリア。このエリアの観光をするときにおすすめなのが、エリア限定で地下鉄とバスを一日楽しむことができる「みなとぶらりチケット」(大人500円、子ども250円)です。このチケットでは、2020年に運行を開始した初の国産連節バス「BAYSIDE BLUE」、レトロ調のバスで定番観光スポットを巡る周遊バス「あかいくつ」、横浜が誇る日本庭園三溪園へ行くことができる「ぶらり三溪園BUS」もご利用いただけます。

そのほか、年4回発行される横浜市交通局広報誌「ぐるっと」では、沿線のお出かけスポットやグルメ情報などを紹介しています。公式Instagramでは「ぐるっと」で紹介しきれなかった情報や旬の沿線の魅力をご紹介しますので、横浜にお越しの際にはご参考にしていただければと思います。

洗練されたベイエリアから自然を感じられる場所まで、魅力あふれる横浜にお越しいただけることを、横浜市交通局職員一同、心待ちにしております。



連節バスBAYSIDE BLUEと横浜ハンマーヘッド



横浜市交通局公式Instagram



# 世界あちこち探訪記 第99回 フィンランドのヘルシンキ

秋山 芳弘

### イスタンブールからトルコ航空でヘルシンキへ (図-7)

2020年2月4日(火)、イスタンブールは曇(雨上がり)、ヘルシンキは快晴(-2℃と寒い)。西ヨーロッパでの約10日間の鉄道調査が終了し、本日は、イスタンブールからフィンランドの首都ヘルシンキ(人口約62万人:2015年)経由で日本(成田)に帰国する予定である。ヘルシンキでは6時間弱の乗り継ぎ時間があったので、せっかくなのでヘルシンキの中心部まで行き、鉄道や観光名所を見ることにする。

(1) ヨーロッパ側黒海沿岸にあるイスタンブール国際空港  
イスタンブール国際空港(IST)9時5分発のトルコ航空(TK)1761便に搭乗するために、4時前に起床し、荷造りや雑作業をし、5時50分にロビーにおいてゆく。ホテルで作ってもらったサンドイッチの朝食をロビーで食べる。

6時1分、ホテルで手配してもらったワゴン=タ



図-7 フィンランドのヘルシンキ  
作図:河野祥雄

クシーに乗って、イスタンブール国際空港へ向かう。外はまだ真っ暗だ。第一ボスポラス大橋(正式名称:7月15日殉教者の橋)は、赤くライト=アップされている。6時45分に空港に到着。約200TL(約3800円)と、イスタンブール到着時の約半額だった。やはり空港での外国人客は、高いタクシー料金を吹きかけられるのだろう。(写真-89)

携行荷物の保安(X線)検査、チェックイン手続きのあと、保安検査・出国審査と円滑に終了し、中に入ると、将来を見越したものののだろうが、現時点では広すぎる空港である。

7時半にラウンジに入る。メールの処理をしながら、小さな瓶の炭酸水を飲み、野菜サラダを食べ、米入りのレンティル<sup>(注41)</sup>豆のスープ(美味しい!)を飲む。ヘルシンキでは、時間を有効活用し、レストランに入るよりも鉄道調査を優先したいので、昼食用にサンドイッチ(小2個)とミネラル=ウォーター(中瓶1本)をもらってゆく。



写真-89 2018年に開港した巨大なイスタンブール国際空港のターミナル=ビル出入口。イスラムの建築様式を採用し、幾何学的で透明感がある設計である。7時前でも外は暗い。(2020年2月4日)

(注41) lentil. レンズマメまたはヒラマメ(扁豆)。光学用途で使用される「レンズ」の語源は、このレンズマメ。



## (2) トルコ航空1761便

8時45分にB12番搭乗口から<sup>エアバス</sup>Airbus 321-200型機の中に入る。エコノミー=クラスは、横に3+3席配置であり、私の6D席の右2席があいていたので、窓側の6F席に移動する。隣に誰もいなくて楽である。飛行機の機器の修理とかで30分近く出発が遅れ、9時50分に離陸する。

ずっと機窓から飛行ルートの風景を見ながら行く。空港を離陸したあとは、大型船が航行する大海原の黒海の上、陸地に出て、ルーマニア・ウクライナ・ベラルーシ、バルト3国のうちラトビアとエストニアの上空を飛行する。この間、10時15分に<sup>ベジタリアン</sup>素食主義者用の食事（事前注文）とアイラン（飲むヨーグルト）の朝食が出され、美味しく食べる。

フィンランド湾に浮かぶ数多くの小島を見ながらヘルシンキ<sup>ヴァンター</sup>Vantaa国際空港（HEL）に12時1分（現地時間。トルコ時間-1時間=日本時間-7時間）に着陸。約20分の遅れである。この空港は、市の中心から約20km北に位置している。（写真-90）

## (3) フィンランドへ入国

外に出ないで空港で休みたい同行者とここで別れて、市内視察に向かう。入国審査は、<sup>トランジット</sup>乗り継ぎなので<sup>イーチケット</sup>e-ticketの接続便を提示・確認するだけで、パスポートの後ろの方に入国印を押してくれる。税関も何の申告もなく、これで入国である。ターミナル1とターミナル2の間にある鉄道駅に向かう。



写真-90 ヘルシンキ近くのフィンランド湾には多くの小島が浮かんでいる。（2020年2月4日）

## 空港連絡鉄道とヘルシンキ中央駅

ヘルシンキ中央駅への電車の本数は多く、やってきた12時40分発の電車に乗車する。この空港連絡鉄道は2015年に開業したばかりである。右側通行。跳ね上げ式のロング=シートと横に2+3席配置のボックス=シートがある清潔感のある車両である。だが、時間帯なのか乗客は少ない。車内の案内表示はフィンランド語だけでなくスウェーデン語<sup>(注42)</sup>・イギリス語もある。13時8分に頭端式のヘルシンキ中央駅に到着する。（写真-91、写真-92）

駅舎の正面を撮影しようと思い、駅前の大通りに出る。寒いと思って温度計を見ると-2℃である。写真を撮るときに手袋を脱ぐと手がかじかむ。高緯度国の冬のせいか影が長い。駅前を路面電車が走行している。（写真-93）

このヘルシンキ中央駅は、エリエル=サーリネン（Eliel Saalinen。1873年～1950年）の設計により1914年に完成した。高さ48.5mの時計塔があり、<sup>ろく</sup>緑青が吹いた屋根の縁取りと茶色い御影石の壁面が重厚な印象を与えている。駅舎の外観だけでなく、歴史のある駅舎のホールなども見ておく。（写真-94）

## 世界最北の地下鉄<sup>(注43)</sup>

ヘルシンキ=メトロ最初の<sup>イタケスクス</sup>Itäkeskus～<sup>カンピ</sup>Kampp間は1982年8月に開業した。このメトロは北緯40度



写真-91 ヘルシンキ=ヴァンター国際空港の駅に到着するヘルシンキ中央駅行き電車。白を中心とした明るい塗色である。（2020年2月4日）

(注42) フィンランドは、13世紀頃から1809年までスウェーデンの支配下にあったため、スウェーデン語を母語とする人がいる。このため、フィンランドではフィンランド語だけでなく、スウェーデン語も公用語となっている。

(注43) (一社)日本地下鉄協会編『完全版 世界の地下鉄』（ぎょうせい、2020年）の「ヘルシンキ」を参照。





写真-92 写真-91の車内には階段があり、ドア付近にカード読み取り機、旅客情報案内機器、ゴミ箱などが設置されている。機能的で清潔感が漂う車内であるが、乗客は少ない。(2020年2月4日)



写真-94 お洒落な照明が高い天井から吊りさがるヘルシンキ中央駅のホール。正面側の階段をおりると、メトロの駅がある。(南を見る。2020年2月4日)



写真-93 ヘルシンキ中央駅の正面。時計塔は写真の右側外にある。入口の両側には、男性2人ずつの彫像が立っている。(北を見る。2020年2月4日)

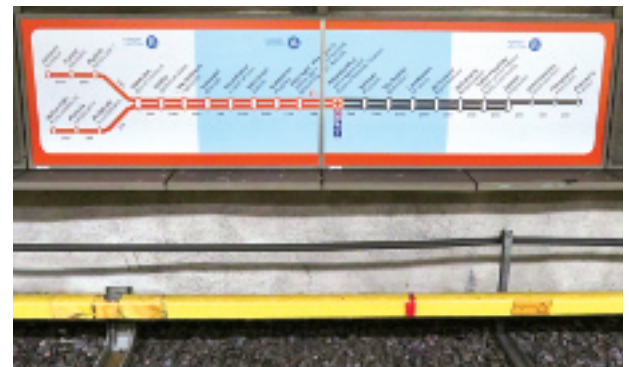


写真-95 メトロの中央駅東行き線路脇に設置されている路線図は、フィンランド語とスウェーデン語で表記されている。左が東、右が西である。中央の◎が中央駅。第三軌条方式を採用している。(2020年2月4日)

に位置し、世界最北である。軌間は1522mm、直流750V（第三軌条）、路線延長は43km（2022年）である。3種類の車両が投入されていて、M100型はフィンランド製、M200型はBombardier社製、M300型はスペインのCAF社製である。

メトロや路面鉄道・バスなどヘルシンキを中心とする首都圏の公共交通は、すべてヘルシンキ市交通局（HKL = Helsingin Kaupungin Liikennelaitosが運営し、利用者は同一の切符ですべての公共交通が利用でき、利便性がとても高くなっている。

13時25分、ヘルシンキ中央駅の直下にあるメトロの中央駅へおりて行く。切符を毎回購入すると時間がかかるので、少し高いが1日券（8€ = 約980円）を購入する。(写真-95)

13時31分、東行きの電車（M300型）に乗り、明かり区間の最初の駅である4駅目のKalasatama

駅で13時37分に下車する。メトロも右側通行。簡素で清潔感のある明かり駅の構内などを簡単に調査する。(写真-96、写真-97)

13時41分、折り返して西行きの電車（M200型）に乗り、13時47分に中央駅に戻ってくる。空腹になったので、メトロのホームのベンチに座り、イスタンブール国際空港のラウンジから持ってきたサンドイッチ（小2個）を食べ、ミネラルウォーターを飲む。メトロ車両を見ると、2両/ユニット×2ユニット = 4両編成で運行している。

### 路面電車でヘルシンキ大聖堂とウスペンスキー寺院を見学

メトロ調査のあとは、路面電車に乗車して主な観光名所を見て回ることにする。ヘルシンキの路面鉄



写真-96 メトロの中央駅に停車するCAF社製のM300型電車。(東を見る。2020年2月4日)



写真-97 写真-96の車内。暖色を使用した座席の色である。昼間なのでさほど混雑していない。(2020年2月4日)

道は、1891年に営業を開始し、現在、10路線（全長85.5km：2022年）、310の停留所があり、1日に約16万人（2019年）が利用している。軌間は1000mm、電気方式は直流600V（架空線）である。

14時8分、ヘルシンキ中央駅前から7番の路面電車に乗車し、14時11分、ヘルシンキ大聖堂近くの3番目の停留所で下車。

ベルリン生まれの建築家カール=エンゲル（Carl Engel。1778年～1840年）が設計したヘルシンキ大聖堂は、30年の歳月を費やして1852年に完成した。ドーム式の屋根、白亜の外観と見栄えのする建築である。広さ約3000m<sup>2</sup>の石畳の元老院広場から46段の石段をのぼり、ヘルシンキ大聖堂に行くと、葬式をしているとのことで中には入れない。(写真-98)

14時30分、近くにある赤レンガ造りのウスペンスキー寺院に歩いて行く。これは、ロシア人建築家アレクセイ=ゴルノスターエフ（Alexei Gornostaev。

1808年～1862年）が設計し、1868年に建てられた北欧最大のロシア正教の教会である。中に入ると、キリストと12使徒がテンペラ画<sup>(注44)</sup>で描かれた聖像画が正面に並んでいる。(写真-99)

残り時間も少なくなってきたので、近くにある停留所から14時41分に4番の路面電車に乗車し、14時49分にヘルシンキ中央駅近くの停留所で下車する。ヘルシンキ中心部の大通りを走る路面電車を撮影しておく。(写真-100)

## ヘルシンキ=ヴァンター国際空港

市内の鉄道調査を一通り終え、ヘルシンキ中央駅に戻ると、ヘルシンキとロシアのサンクトペテルブ



写真-98 ヘルシンキ中心部にある元老院広場の北側高台に堂々と立つヘルシンキ大聖堂。白亜の外観が美しい。(北を見る。2020年2月4日)



写真-99 ウスペンスキー寺院の内部正面にあるキリストと12使徒の聖像画。これら以外にも優れた宗教芸術品がある。(2020年2月4日)

(注44) tempera（イタリア語）。卵と顔料を混ぜて絵具をつくり描画する技法。



写真-100 ヘルシンキ中心部の大通りを走行する路面電車。チェコのŠkoda (シュコダ) 社製 Artic (アーティック) 型電車。(2020年2月4日)



写真-101 頭端式のヘルシンキ中央駅の駅舎(右側が出入口)からホームに入ったところ。出入口の上に列車の発着案内が掲示されていて、空港行きの本数は多い。(2020年2月4日)

ルクとを結ぶ国際高速電車の Allegro<sup>(注45)</sup> がちょうど発車したところである。車体傾斜機構付きであるだけでなく、フィンランドとロシアの2か国の電気方式(AC25kV 50Hz/DC 3kV)になっている。また、フィンランドの軌間は1524mm、ロシアは1520mmとわずかに異なるが、それにも対応できる台車となっている。(写真-101、写真-102)

空港方面行きの電車に3番線から15時6分に乗車。車内ではフィンランド鉄道(VRグループ:フィンランド語でVR-Yhtymä Oyj<sup>ユフティマ オユジ</sup>)の女性職員の検札があるので、出発前に日本で購入したユーレイルパスを見せる。15時34分に空港駅に到着。

15時45分、232番カウンターで17時25分発成田国際空港行きの日本航空(JAL)414便のチェックインをする。保安検査は、かなり待たされ効率が悪い。16時5分に終了して、中に入ると、免税店やレストランが並んでいる場所があり、ここを抜けてゆくと、出国審査がある。出国審査には長蛇の列ができていて、手前の免税店やレストランなどで時間をつぶしていたら飛行機に乗り遅れてしまうことになる。このような空港は好きでない。見ると、日本人の中老年団体旅行者が多い。

16時25分に同行者4人がラウンジに集合し、私はレンティル=スープを2杯飲み(美味しい!)、ピーナツと干し葡萄・野菜サラダを食べる。

17時に日本航空414便に搭乗(使用機材はボーイ



写真-102 サントペテルブルクとヘルシンキを2022年3月まで結んでいた国際高速電車「アレグロ」。すっきりとした塗色である。(北を見る。最高速度は220km/h。2020年2月4日)

ング787-9型機)。往路とともに、少し楽ができるように手配してもらったプレミアム=エコノミー=クラス<sup>(注46)</sup>は、横に2+3+2席配置になっていて、私の17C席の左隣は空席なので、ゆったりして帰国ができる。新型コロナ対策のために全員がマスクをしている香港人の客室乗務員は日本語が上手である。成田国際空港までの飛行時間は9時間と機内放送がある。

こうして、外はもう暗くなったヘルシンキ空港を17時47分に成田国際空港に向けて離陸する。

(2023年9月18日記)

(注45) 音楽用語で「速い」を意味する「アレグロ」から名づけられた。ロシアのウクライナ侵略のため2022年3月末に運行を停止。

(注46) 旅客機の座席等級における中級客室のこと。エコノミー=クラスとビジネス=クラスの中間に位置づけられる。台湾のエバー航空が1991年に導入した。

## 令和5年度「マナーリーフレット (マナーで示そう 思いやり 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、学童年齢のお子様方や保護者等の皆様を対象にしたマナーリーフレットを、(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、助成を得て作成しております。

この趣旨としては、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頂くことが大きな使命であり、そのためにも、お客様自身にもマナーを守って頂くことが大切であると考えているからです。

このマナーの遵守のためには、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、とりわけ学童等若年層に対する社会教育の視点も含めた啓発をしていくことが有効であると考えております。

このため、当協会では、令和5年度も「マナーで示そう 思いやり 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、関係者に配付したところです。



## 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

当協会が作成したマナーリーフレットは、会員鉄道事業者の皆様が行う各種イベント時に配付してもらうとともに、地下鉄沿線の小学校や図書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。

当協会としては、今後も同様の広報活動をさらに充実していきたいと考えており、そのため、利用した小学校の生徒さんたちの生の声とそれを見て感じた担任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月中旬から下旬にかけて、マナーリーフレットに直に触れて「①生徒さん達が発した声、漏らした感想」及び「②その生徒さん達の様子を見た、先生ご自身の感想、あるいはマナーリーフレットへの感想・評価」を回答してもらう『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（約3,360校）に啓発用として若干部数を送り、そのうち生徒さんへの配付用に追加で是非欲しいという希望があった小学校にさらに必要部数を送っております。アンケートは、追加部数を送った小学校のうち、全国の地域バランスを考慮しランダムに選定のうえお願いし、多くの小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、以下のとおりです。

(1) まず、小学生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 多くはすごろくがあって楽しい。キャラクター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、親しみを表す子供達が多かった。

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」と言って休み時間には友達と集まって早速やっていました。「すごろくが楽しい、キャラクターが楽しい、サイコロがついていて自分でつくれるのがいい」などという感想を言っております。

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ということが、身につけやすいきっかけ作りには重要ではないかと考えます。

② 次に、小学生達は、気を付けようと思った。ちゃんとマナー守りたいなと思ったと言っています

このリーフレットにより学んだ効果としては、「電車に乗るときには気を付けて乗ろう」や「電

# 広報だより

車に乗るときには、「ちゃんとマナーを守りたいな」、「周りの人々の事を考えてどんな時もすごしていきたい」などと言っており、積極的にマナーを守ろうとする姿勢が見られ、子供達のマナーに関する意識を大きく向上させていることが確認できました。

③ さらに、マナーの中味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

具体的には、「降りる人が先、乗る人が後」と子供達が伝達し合っています。「(リーフレットを見て) こんな人いる、ダメだと思う」など日頃の体験を重ねて話していました。また、「乗ったことないから分からない、これは知らなかった」など、新しい発見をしたつぶやきが多く聞かれました。電車マナーの合い言葉や点字ブロックなど知っている事や見たことがあるものは「知ってるー!」と教えてくれる子供がいました。逆に「知らなかったー」という声も有り、非常に勉強になったようです。などの感想が寄せられました。



(2) 次に、小学生達の様子・感想を見て聞いて、担任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、以下のとおりです。

① このリーフレットの小学校での活用方法として、校外学習の際に役立てようと思った。マナーの学習に使用したと言っています

具体的には、「リーフレットをもとに、校外学習の移動時に気を付けて欲しいことを子供に伝えやすかった」、「電車に乗る機会があまりない児童にとってマナーについて分かりやすく学べるリーフレットは指導に大変役立ちました」などという感想があり、校外学習を中心とした、学内でのマナーの学習に大いに役だっていることが確認出来ました。

② 遊びながら学べるのが良かったと言っています

具体的な感想としては、例えば「子供達の心をしっかりつかんで楽しい気持ちにさせていました。楽しみながら学べるリーフレットだと思います」、「すごろく（遊び）の中にマナー（覚える、身につけること）が入っているので、取り組みやすいと思いました」、「読み物があっても子供達が自分の知らない世界に触れ、見識を広げていくよい機会になったと思う」などと言っています。

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と改めて認識できました。

③ 子供達の感想と同様、絵やイラストへの素朴な感想も多かった

具体的な感想としては、例えば「絵画たくさん有り、細かいところまで見ると楽しい」、「イラスト入りで分かりやすく良かったです」、「低学年でも見て分かるように、大きめの絵で分かりやすくマナーについて考えさせられるような作り方になっていたと思います」などデザイン・イラストに関する感想・評価も多かった。

## 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・理解できており、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も確認でき、マナーリーフが鉄道利用時のマナー向上の醸成に大きな役割を果たしております。

なお、今後の改善及び工夫をしてほしい事に関しては、特にご意見はなかったが、当協会としては、このアンケート結果を踏まえ、今後のさらなる充実に向けて検討していきたいと考えております。

# 「鉄道の日」のフェスは盛況のうちに終了 東京メトロは日本鉄道賞の特別賞を受賞 宇都宮には75年ぶりの新しい路面電車が誕生

交通ジャーナリスト こうざと なつお  
上里 夏生

1年のうちで鉄道が最も注目される月は？ 答えは「10月」かもしれません。10月14日は「鉄道の日」。1872年のこの日、日本で初めての鉄道が新橋—横浜間に開通したメモリアルデーです。記憶に新しい2022年は「鉄道開業150年」、そして続く今年が「鉄道の日制定30周年」。国鉄・JR色が強かったかつての鉄道記念日は、1994年にオール鉄道事業者が鉄軌道の発展を願う「鉄道の日」に生まれ変わりました。

今回は「鉄道の日」に関連するイベントから、日本地下鉄協会も出展した「鉄道フェスティバル2023」と、東京メトロが選考委員会特別賞を受賞した「日本鉄道賞」をご報告。併せて、今年8月に開業した75年ぶりの新しい路面電車「芳賀・宇都宮ライトレール」もレポートします。

## 5年ぶりにフル開催 お台場の「鉄道フェス」に笑顔あふれる

待ち兼ねたファンも多かったはず。10月8～9日に東京都江東区のお台場で開催された「鉄道フェスティバル2023」。鉄道会社・団体中心に約70社（者）が出展。復活した「物販」コーナーなどを目当てに、鉄道ファンの長い列が続きました。

鉄道フェスは荒天や新型コロナで2019年以降、3年連続で休止。昨年は展示は復活したもの、物販は見送られ、今年5年ぶりにフルスペックのメニューがそろいました。

前回までの東京・日比谷公園が改修で使えず、東京ビッグサイトの前庭に当たる、東京臨海高速鉄道（りんかい線）国際展示場駅とゆりかもめ東京ビッグサイト駅をつなぐ、お台場イーストプロムナードに会場を移しました。

主催は日本地下鉄協会も名を連ねる「鉄道の日」実行委員会、全国知事会などが後援。オープニングセレモニーでは、実行委の森地茂会長（政策研究大学院大学名誉教授・特任教授）が、「日本の鉄道は、コロナや実用化間近の自動運転など、大きな変革期を迎えている。変革を成し遂げるのは鉄道界だが、それを後押しするのは鉄道を愛する皆さんの力だ（大意）」とあいさつ、鉄道ファンにエールを送りました。



鉄道フェスの開幕を告げるテープカット。森地実行委会長（中央）を囲む村田茂樹（国土交通省鉄道局長）、金子慎（JR東海会長）、富田哲郎（JR東日本会長）、原田一之（日本民営鉄道協会会長、京浜急行電鉄会長）の4副会長＝写真左から＝



## JRグループ全社が出展

4年におよんだプランクに若干の不安もありましたが、フェスにはJRグループと主要私鉄が軒並み参加。JR西日本は今年、事前登録の受付を開始した鉄道育成ゲームアプリ「SODATETSU（ソダテツ）」を売り込みました。

JR貨物は、グループの新規事業として取り組む植物工場野菜「きらきらベジ」をPR。今回は見送られましたが、常磐線隅田川駅で開催した自社イベントでは販売もされたそうです。

鉄道系出版社として唯一出展した交通新聞社は、2024年カレンダーを先行発売。SL、新幹線、機関車、栄光の名列車など多彩なラインナップで、ファンに鉄道の楽しさを届けます。

## 鉄道フェスに世界のファンを呼び込む

ここでワンポイント、森地会長が構想する鉄道フェスのさらなる展開。「鉄道の走るところ、必ず鉄道ファンあり」は鉄道好きの方にとって、自明の理、と思いますが、鉄道フェスのようにオール鉄道事業者とオール鉄道ファンが集う大型の催しがあるのは日本だけです。

森地会長が描くのは、鉄道フェスを世界に発信して、各国・地域の鉄道ファンを呼び込むこと。実現時期などは未定ですが、会場で日本と世界の関係者とファンが交流する——そんな夢が膨らむ今年の鉄道フェスでした。

## 「鉄道の日祝賀会」には約500人が参集

「鉄道の日」の10月14日は今年のカレンダーでは土曜日。週末2日間を挟んで16日に開かれたのが、「鉄道の日祝賀会」です。鉄道の日に関連する中心行事で、会場はJR、私鉄系ホテル持ち回りの中で、今年は東京都港区の東京プリンスホテル（西武系）で開催。行政、鉄道事業者、関係団体・機関などから約500人が出席しました。

祝賀会では、2つの表彰セレモニーが開かれました。一つは22回目の「日本鉄道賞」、もう一つは24回目を迎えた「鉄道のある風景写真コンテスト」です。

日本鉄道賞の実施主体は鉄道の日実行委で、メン



「鉄道の日祝賀会」であいさつする斉藤鉄夫国土交通大臣。国の総力を挙げて鉄道再生に取り組む決意を示しました

バーに国交省が加わることから、鉄道を対象にしたほぼ唯一の公的表彰制度と位置付けられます。今年是最優秀賞の「日本鉄道大賞」1件、そして「表彰選考委員会特別賞」4件が表彰されました。

## 東京メトロの技術をオンラインで世界に発信

地下鉄事業者では、東京メトロが「世界の鉄道関係者向けオンライン講座『Tokyo Metro Academy（東京メトロアカデミー）』開講～鉄道運営のノウハウと経験を世界に紹介！」で選考委特別賞を受賞しました。



「東京メトロアカデミー」で日本鉄道賞の選考委特別賞を受賞する東京メトロの山村明義社長（左）と山上範芳常務執行役員（国際ビジネス部担当）

本誌読者の皆さまならご存じでしょうが、ラッシュ時に列車が短い頻度で正確に運転される国は、日本以外にありません。その一角を受け持つ東京メトロが、95年以上にわたって蓄積した安全・安定運行のノウハウを世界に伝えるのが、メトロアカデミーです。

コロナ禍ではリモートワークやオンライン会議が当たり前になりましたが、メトロアカデミーはいわば部外向けのリモート講座ともいえるでしょう。

2021年6月に「混雑路線における定時性混雑路線における定時性の改善」、「列車の走行安全性」、「省エネルギー」、「駅商業ビジネス」など、世界共通の10分野・17トピックスのテーマでスタート。当初の無料講座は、参加者の声も反映させながら有料講座に展開。東京メトロによると、2022年度末時点で46カ国・1076人の鉄道関係者が受講しています。有料講座に絞れば、受講者の8割が「エクセレント」の高評価を与えています。



東京メトロアカデミーのビジュアル資料。「世界の鉄道の持続可能な発展に貢献する」の基本スタンスを示します(画像・国土交通省)

東京メトロは講座開講の目的を、経験の共有化と収益化とします。要は日本の優れた鉄道技術の世界に向けた情報発信。本誌読者の皆さまは、日本が国を挙げて鉄道技術の海外展開に力を入れることはご存じだと思います。

海外展開の実効策では、政府首脳によるトップセールスが話題を集めますが(トップセールスはコロナ禍の時期はほぼ中断でした)、一方で東京メトロのアカデミーは草の根レベルでの技術発信・国際交流と位置付けられるでしょう。

メトロアカデミーの新展開としては、実施時期が今年11月なので、本誌発行時には終了している可能性が高いですが、対面でメトロの現場を視察してもらう「訪日研修」も予定されます。

## 相鉄・東急直通線に「日本鉄道大賞」

紹介の順番が前後しましたが、今年の日鉄大賞で最優秀賞の「日本鉄道大賞」を受賞したのは「新横浜線開業! つながる! 相鉄線・東急線~総延長約250kmにおよぶ広域鉄道ネットワークの形成~」。表彰プロジェクトは今年3月に開業した相鉄・東急直通線です。建設した鉄道建設・運輸施設整備機構(JR TT)と、列車を運行する相模鉄道、東急電鉄の3者(社)が受賞しました。

評価のポイントは、東急、相鉄の鉄道2線をつないで、横浜市西部や神奈川県中部と東京都心部を短絡させた点。そして、新駅の東急新横浜駅で、東海道新幹線へのアクセスを充実させた点です。

技術面では新駅の新綱島や、東急東横線から直通線が分岐する日吉駅、さらに既設の横浜市営地下鉄ブルーライン新横浜駅の下部に建設された東急新横浜駅で採用された工法の創意工夫を高く評価しました。

## 東京メトロと都営地下鉄の車両が相鉄線に顔を出す

地下鉄事業者は直接の受賞者でないものの、プロジェクトに深く関係します。相鉄・東急直通線の東急側につながるのは東急東横線が東京メトロ副都心線、東急目黒線が東京メトロ南北線と都営地下鉄三田線。相鉄・東急直通線経由で、東京メトロや都営地下鉄の車両が相鉄線内に顔を出します。

直通線開業に当たり、相鉄と東急を中心とする関係各社は安全・安定した列車運転のため、綿密な調整と訓練を実施してトラブルを防止しました。

2019年に相鉄・JR直通線、2023年に相鉄・東急直通線が開業した神奈川東部方面線(2つの直通線のプロジェクト名)は、乗り換えを解消して利便性を高めました。神奈川東部方面線に続く首都圏の鉄道プロジェクト、東京メトロ有楽町線と南北線の延伸線、そして東京都が構想を発表済みの「都心部・臨海地域地下鉄線構想」があります。近い将来に何

らかの動きがあるはずで、期待して待ちたいところです。

今年の日本鉄道賞では、ほかに「ふたたび、はじまる。再会、只見線」で只見線利活用推進協議会、「公共交通ネットワークの四国モデル追及に向けた鉄道とバス連携施策」でJR四国、「日本の鉄道の魅力を世界に発信！NHKワールドJAPANの英語番組『Japan Railway Journal（ジャパン・レールウェイ・ジャーナル）』」で、NHKとNHKグローバルメディアサービスの3件が特別賞を受賞しました。

## 75年ぶりの路面電車

ここからは今夏、ちょっとした話題を集めた鉄軌道の話題。残暑厳しかった8月26日、栃木県宇都宮市に新しい鉄道（法令上は軌道です）が開業しました。「芳賀・宇都宮ライトレール（宇都宮LRT）」で、道路上を自動車と並んで走る路面電車です。日本国内の路面電車開業は、1948年の富山県の万葉線（会社も路線も同じ名前）以来75年ぶりです。

宇都宮LRTは、JR宇都宮駅と東方の芳賀・高根沢工業団地を結びます。LRT開業前、東京から出張の場合、東京駅から宇都宮駅まで東北新幹線で1時間。ところが、宇都宮駅から工業団地まで道路渋滞で2時間っていうケースもあったようで、「定時で走れる路面電車」の必要性が浮上しました。

## スタイリッシュな車両

宇都宮LRTのスペック。最初に書くべきでしたが、LRTはライトレールトランジットの頭文字。日本語では「次世代型路面電車」と訳されます。路線は宇都宮駅東口ー芳賀・高根沢工業団地間の14.6km。道路上を走る軌道区間が9.4km、電車専用区間が5.1kmです。

車両は写真のようにスタイリッシュなデザイン、3両1編成を17編成導入しました。運賃支払いはSuicaやPASMOのICカード乗車券。車両定員は1編成160人で、十分な輸送力を持ちます。

ダイヤは朝ラッシュを中心にしたピークが6分間隔、その他は10分間隔で運転。所要時間は全線で44分。運賃は初乗り150円、全線乗車で400円です。

交通に詳しい方はご存じかもしれませんが、欧米



宇都宮LRTの基調色は「黄色」。宇都宮市は雷の多い街で車体カラーは稲妻を表現します

では路面電車が再注目されています。地球環境にやさしく、建設費は普通の鉄道や地下鉄より割安。都心部の空洞化に悩む都市にとって、中心部ににぎわいを取り戻すLRTは“街の新しい移動装置”としての期待を集めます。

ところが日本の場合、全国最初のLRTの富山ライトレールが開業したのは2006年4月。第二号が今回の宇都宮LRTで、この間に約17年を要しています。

全国には交通に課題を抱える都市が数多くあります。LRTという新しい移動手段で解決を目指す宇都宮市の挑戦を、後に続く全国の自治体が注視しています。

## 第30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、今年が節目の30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」が行われており、今年も、10月8日(日)・9日(月)の2日間開催されました。

本フェスティバルの会場は、従来日比谷公園で開催されてきましたが、今年はお台場イーストプロムナード「石と光の広場」「花の広場」で新たに開催されることとなり、スペースがかなり広くなりました。



### ◆5年ぶりの本格的なフェスティバル開催

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、昨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たことから、従前の規模・内容で開催されるのは5年ぶりのこととなりました。

初日の8日(日)は、秋晴れの爽やかな一日となり、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ました。今回はオープニングセレモニーとして、「鉄道の日」



実行委員会の森地会長の開会のご挨拶の後に同委員会役員によるテープカットをもって開場となりました。

初日の入場者数は35,000人でしたが、2日目の9日(月)は終日生憎の秋雨で相当冷え込みましたが、それでも10,000の方が入場され、2日間で45,000の方がご来場されました。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少なめではありましたが、昨年の2万人に比べると、待ちに待った例年楽しみにされている熱意な鉄道ファンにお集まりいただき、盛会となりました。

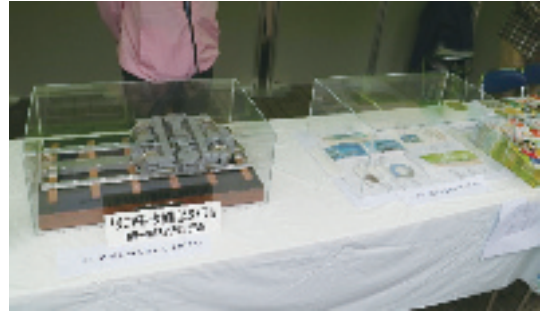
### ◆会員事業者の紹介ポスターの掲出・パンフレットの配布

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





当協会のブースを視察される  
国土交通省村田鉄道局長（左）



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30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。

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、大阪メトロ様からご提供していただいたポスターを掲示するとともにパンフレット類も多数展示・配布し、来場者の多くが大変興味をもたれ、持ち帰っていただきました。

また、当協会が編集している「世界の地下鉄」を発行されている（株）ぎょうせい様も当ブースを利用して、同書等の書籍の販売を行いました。

#### ◆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「マナーで示そう思いやり 電車のマナー (すごろく付)」を、会員29社局の車両前面写真をプリントした紙製クリアファイルに挿入して、ブースに来られた子供に1,000

部配付しました。両日とも予定した部数が午前中で配付終了となるほどの好評でした。

#### ◆リニアモーター台車の模型及び記念乗車券の展示

また、ブース内には今回も昨年に引き続き、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。併せて、平成3年の営団地下鉄南北線開通記念や平成9年の大阪市交通局長堀鶴見緑地線開通記念の古い乗車券等も展示し、大人だけでなく多くの子供達も興味深く眺めたり写

## 令和6年度予算に係る「地下鉄事業」に関する要望の実施

自由民主党主催の「予算・税制等に関する政策懇談会」(10月30日(月))において、当協会を代表して小橋専務理事が出席し、令和6年度予算に係る要望(資料)

### 令和6年度予算要望

(都市鉄道整備事業等)

一般社団法人 日本地下鉄協会

### 要 望 書

地下鉄の建設、改良につきましては、日頃から格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

地下鉄は、開業以来95年が経過し、この間、相互直通運転など大都市圏域における基幹的交通機関として、安全で安心・快適な輸送サービスを提供し、人とまちの暮らしを支えるとともに、道路混雑緩和とCO<sub>2</sub>の排出削減等地球温暖化対策にも大いに寄与しております。

しかしながら、鉄道施設の老朽化、耐震補強、浸水対策など国土強靱化対策はもとより、バリアフリー化・ホームの安全対策、省エネ化など課題が山積しており、地下鉄の経営環境は、引き続き厳しい状況にあります。

何とぞ、地下鉄の効用とその整備の緊急性をご理解賜り、令和6年度予算の都市鉄道整備事業費補助金等として所要の額を確保し、これに対応する地方財政措置を講じていただきますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。

#### 【地下鉄補助金確保等に係る要望事項】

- I. 都市鉄道整備事業費補助金 15,987百万円
- 地下鉄ネットワーク(東京メトロ有楽町線(豊洲～住吉)及び南北線(品川～白金高輪)の延伸整備)
  - 列車遅延防止や列車運行円滑化のための駅の大規模改良

望事項を要請しましたが、その内容は以下の資料のとおりです。

- 高齢者や障がい者等のためのエレベーター等の新設、増設
- ホームドア等の新設、増設
- トンネル、高架橋、駅等の耐震対策
- 河川の氾濫や津波、高潮等に伴う浸水対策

#### II. 地域における受入環境整備促進事業費補助金 1,896百万円

- 訪日外国人旅行者等が公共交通機関においてストレスフリーで快適な旅行環境整備のための駅等のバリアフリー化、トイレ施設、多言語化対応設備等の整備

#### III. 「公共交通利用環境の革新等」及び「ITC等を活用した観光地のインバウンド受入環境整備の高度化」補助金

(※国際観光旅客税財源充当事業)

42,000百万円の内数

- 公共交通事業者において感染症拡大防止対策や訪日外国人旅行者のニーズに対応した多言語対応、無料 Wi-Fi サービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応設備の整備

#### IV. 交通事業への一般会計の負担金等に対する財政措置の充実

## 全国地下鉄輸送人員速報（令和5年8月）

本年8月の全国地下鉄輸送人員（速報）は、約4億5千9百万人で、対前年同月比は13.8%増（定期旅客7.3%増、定期外旅客21.0%増）となりました。しかし、コロナの影響がなかった令和元年8月（輸送人員合計5億2千5百万人）と比較した場合には、依然として12.6%減（定期旅客17.0%減、定期外旅客7.8%減）に留まっています。定期旅客に関しては、首都圏での回復の遅れが大きく影響しています。

年度・月	地下鉄輸送人員 (千人)		うち定期 旅客 (千人)		うち定期 外旅客 (千人)	
	前年比 (%)		前年比 (%)		前年比 (%)	
平成29年度	6,090,278	2.5	3,177,681	3.1	2,912,595	1.8
30	6,213,698	2.0	3,262,506	2.7	2,951,191	1.3
令和元年度	6,213,978	0.0	3,319,403	1.7	2,894,571	-1.9
2	4,244,380	-31.7	2,445,732	-26.3	1,798,636	-37.9
3	4,494,984	5.9	2,424,358	-0.9	2,070,624	15.1
4	5,100,303	13.5	2,607,591	7.6	2,492,706	20.4
3年8月	352,806	-4.0	197,312	-8.8	155,494	2.8
9月	350,378	-7.7	194,543	-8.5	155,834	-6.6
10月	394,871	-1.5	208,957	-3.0	185,913	0.2
11月	404,374	3.6	211,685	-0.9	192,690	9.1
12月	407,026	10.7	196,491	2.9	210,537	19.1
4年1月	376,519	11.6	204,538	3.5	171,981	23.1
2月	341,288	3.5	190,940	1.6	150,349	5.9
3月	387,707	3.9	192,796	1.1	194,910	6.8
4月	412,243	11.0	213,810	5.9	198,432	17.0
5月	427,011	21.7	226,886	8.3	200,124	41.5
6月	432,849	15.5	228,143	8.0	204,706	25.1
7月	421,095	10.0	220,170	7.7	200,924	12.6
8月	403,219	14.3	211,653	7.3	191,567	23.2
9月	416,519	18.9	220,127	13.2	196,392	26.0
10月	437,127	10.7	225,641	8.0	211,485	0.2
11月	435,233	7.6	224,544	6.1	210,687	9.3
12月	434,775	6.8	207,770	5.7	227,004	7.8
5年1月	425,540	13.0	217,510	6.3	208,032	21.0
2月	410,992	20.4	205,402	7.6	205,590	36.7
3月	443,700	14.4	205,936	6.8	237,763	22.0
4月	460,277	11.7	230,543	7.8	229,734	15.8
5月	473,130	10.8	241,976	6.7	231,153	15.5
6月	470,623	8.7	242,625	6.3	227,999	11.4
7月	472,428	12.2	235,776	7.1	236,652	17.8
8月	p458,974	p13.8	p227,149	p7.3	p231,825	p21.0

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



# 業 務 報 告

## ●令和5年度第5回「次世代リニアメトロ開発検討委員会」開催

日 時：令和5年8月24日（木）15時30分～  
場 所：協会9階会議室  
内 容： 当日は、先月に続き、東京都区部周辺部環状公共交通（区部環状）の概要版「住みたくなるまちづくりに向けて～まちとまちをつなぐ～」板橋区版、世田谷区版の提案資料「子供が輝く参加と協働のまちせたがやをめざして～まちとまちをつなぐ～」、北区版の提案資料「新たな時代に未来への希望を紡ぐふるさと 北区からまちとまちをつなぐ～」のリニューアルについて審議しました。基本のコンセプトとしては、隣接する区と環状的に繋がることにより、都心を経なくても利便性の向上や具体的な効果があることを強調することで、例えば、板橋区であれば、他区の大きな病院へ行けることや、JRの主要駅と連絡できる等、それぞれの区の現状を勘案し、興味を示すような案件を検討して、アピールして行くことを確認しました。

続いて、琉球新報の社説、「ゆいレール20年交通の要として発展を」について、自由討議を行い、終了しました。

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

日 時：令和5年8月29日（火）15時30分～  
場 所：協会9階会議室  
内 容： 当日は、羽田空港貨物地区の見学結果を踏まえ、ANACargoに対する質問事項を確認しました。  
続いて、大阪メトロに提案していた物流関連の事案についての報告がありました。物流担当は、鉄道部門から離れ、MaaSに関する部門が担当しており、提案のあった、インバウンドの調査、大阪地下街とのコラボ等、鉄道を活用した物流システムは検討

したものの、実現は難しいとの結論に達したとの回答がありました。協会は大阪メトロが鉄道物流を行わないのであれば、これ以上続けても意味ないことから、今後は対応しないということを確認いたしました。

続いて、内閣府が公表した2022年度「沖縄本島に鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムを導入するための基礎調査（沖縄鉄軌道等導入課題検討調査）」を議題として自由討議を行いました。協会としては、内閣府の調査が起点を糸満市とし、那覇空港までは「空港接続線」としているものの、需要が見込める空港が起点となっていないことを問題視しています。協会では、空港起点の上、空港付近に枝線を分岐させ、貨物施設に直接線路を引き込み、空港貨物、すなわち航空コンテナを積み込んで、物流システムも導入させるべく航空会社と検討しています。以上のことを考えれば、当然B/Cも変わってきます。沖縄是那覇空港から名護市まで、1時間で結ぶことにより、人流は通勤通学に、物流はトラックの削減に大いに貢献出来ます、正しく沖縄の経済にインパクトを与え、SDGsにつながるものとして、今後も実現に向けて検討して勉強していくことを確認して終了しました。

## ●令和5年度第3回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）合同WG開催

日 時：令和5年9月14日（木）14時00分～  
場 所：協会9階会議室  
内 容： 当日は、“GOA3の地下鉄における自動運転のあり方”全体構成と「とりまとめ」との対応表から「地下鉄のあり方」に該当する箇所、①「検討の前提」、②「GOA3係員の役割の基本的な考え方」、③「GOA2.5のケースのうち、導入する際の主な検討事項は対象外」、④「GOA3を導入する際の



検討事項」、⑤「実路線における自動運転の検討及び評価」等、前回指摘された事項について議論しましたが、かなり時間が超過したことから、一旦終了し、審議未了分と新規「GOA3の係員の役割の基本的な考え方」については、とりまとめを予定していた次回で議論することとなりました。このため、12月に、とりまとめの委員会を追加開催することを確認して、終了しました。

### ●令和5年度第3回理事会を開催（書面開催）

日 時：令和5年9月15日（金）

内 容： 今回の理事会は、書面による決議のため全員の理事と2人の監事が参加し、会長（福岡市長：高島宗一郎氏）の招集により、議案等の審議が行われました。

議案は、根津嘉澄理事・副会長（前東武鉄道（株）代表取締役社長）の辞任にともない、①補欠の理事及び②副会長候補者の選任として、東武鉄道（株）代表取締役社長の都筑豊氏の理事及び副会長候補者選任が審議され、全員の賛成により両案共に議決されました。

### ●令和5年度第6回「次世代リニアメトロ開発検討委員会」開催

日 時：令和5年9月21日（木）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、板橋区長との意見交換の報告がありました。協会の説明に対し、区長は環八ルートに比べるとリアリティさが格段によくなっており、鉄道が欲しいという感じになる。街づくり（既存の駅と接続するので）がイメージしやすくなる。板橋区としては、現状、区役所地区と高島平地区との一体感がなく、区民は都心を向いているので、上板橋、志村坂上、板橋区役所をループでつなぎたいという考えも述べられ、協会の提案について謝辞がありました。協会としては、北区にも同様の説明をさせていただきますので、是非、連携をとって、進めていただきたく、要請しました。

続いて、「環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会令和5年度総会」に会員の方に参加いただきましたので、その内容につい

て報告がありました。特に、「令和5年度事業計画」については、システムの条件を捕え、特徴や標準的な導入形態等の比較表を作成するとともに、区間特性別に課題整理や優位性の高いシステムの抽出（複数）を実施する等、6年度以降の計画について精査及び調査準備を実施する計画ですので、協会も万全の協力体制を敷いて注視し行きたいと思っております。

また、当日は、日本大学理工学部土木工学科の大沢昌玄教授をお招きして「新たな公共交通がエリアの価値を高める～都市と交通が一体となった未来～」と題した講演も開催されたとのことでした。

最後に、北区、世田谷区に対する提案資料のリニューアル及び運輸総合研究所のシンポジウムを議題として、自由討議を行って、終了しました。

### ●令和5年度第6回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」開催

日 時：令和5年9月27日（水）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、国交省で開催された「官民物流標準化懇談会 モーダルシフト推進・標準化分科会」について説明がありましたが、内容的には、鉄道へのモーダルシフトに関する課題提起はされているものの、現時点で結論が明確になっていないため、今後の動きを注視しながら検討することを確認しました。続いて、日経新聞の「信書」巡る対立、事実上の幕「24年問題が促す呉越同舟」の紹介がありました。ヤマト運輸が「クロネコDM」を廃止することで、はがき等の「信書」の扱いを巡る日本郵便との対立に事実上の幕が下りたというものです。

続いて、JR九州が、博多から別府・湯布院まで特急「ゆふいんの森」などを利用する乗客に向けて、手荷物を駅で預かってホテルや旅館に配達するサービスを始めたというもの。

それから、JR東日本の「荷物新幹線、即日輸送1車両トラック4台分」は新幹線を使った生鮮品や電子部品などの小口荷物の大量サービスを2024年度から開始すると

いうものです。これも協会としてはかなり前から、民鉄の特急列車を使ってターミナル駅のデパートまで新鮮野菜等運送することを提案していましたが、一部の鉄道会社が試行したものの、事業としては定着しませんでした。やはり、JRの様に距離が長く、時間的な効果が大きい路線でないと、需要や、収益性に問題が出てくるので事業化は難しいのかもしれません。

最後に、次回に大阪万博に関連した物流問題を東京海洋大学の苦瀬先生にヒアリングをお願いして、討議することを確認して終了しました。

### ●『第30回鉄道の日フェスティバル』への参加

日 時：令和5年10月8日（日）～9日（月）

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30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、4.5万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～横浜間にわ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共に、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事を目的として「鉄道の日フェスティバル」が開催され、今回で30回目を迎えました。

開催初日は、10時から開会式が行われ、「鉄道の日」実行委員会会長の森地 茂政策研究大学院大学 名誉教授 客員教授からご挨拶があり、その後実行委員会会長・副会長によるテープカットが挙行されました。

当協会ブースでは、例年の通り、各会員事業者を紹介したポスター展示や参加者に記念品として、普通会員各事業者（29社局）の車両の前面写真をデザインした、環境にも配慮した紙製の「クリアファイル」や今年度作成のマナーリーフレット「マナーで示そう 思いやり 電車のマナー」などを配付しました。また、一部の会員事業者のPRポスターの掲示やチラシの配付等も行

いました。

詳しくは前掲の「協会活動レポート」をご覧ください。

### ●令和5年度第1回臨時総会を開催（書面開催）

日 時：令和5年10月11日（水）

内 容： 今回の総会は、書面による決議のため、全普通会員が参加し、議案として、根津嘉澄理事・副会長（前東武鉄道（株）代表取締役社長）の辞任にともない、①補欠の理事及び②副会長候補者の選任として、東武鉄道（株）代表取締役社長の都筑豊氏の理事及び副会長候補者選任が審議され、全員の賛成により両案共に議決されました。

### ●令和5年度第7回「次世代リニアメトロ開発検討委員会」（Web併用）開催

日 時：令和5年10月19日（木）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、北区副区長及び議会副議長と意見交換を行ったことの結果報告がありました。

北区副区長及び議会副議長には、板橋区長と面会し提案した内容が非常に感謝され、ご理解をいただいたこと。北区においても板橋区と連携するこのルートは、北区の中心地として計画されている赤羽駅付近の再開発計画に大きく寄与するのではないかと提案しました。その後、当委員会で議論して作成した資料「新たな時代に未来への希望を紡ぐふさと北区」の概要版、の「北区内の区部環ルート」を説明して終了しました。副区長からは、板橋区とも検討するとの回答をいただいたことを報告しました。

続いて、足立区への説明資料「協創力でつくる活力にあふれ進化し続けるひと・まち足立」を叩き台として説明があり、議論しましたが、今回の議論をもとに早急に現地調査を実施し、リニューアルを行うとともに、概要版を作成して足立区と意見交換することを確認いたしました。最後に、作成していなかった世田谷区の概要版の説明が在り、自由討議を行って終了しました。

●令和5年度「地下鉄施設の保守・維持等に関する研究会」第13回電力部会（Web併用）を開催

日時：令和5年10月24日（火）13時30分～

場所：エッサム神田ホール2号館

内容：当日は、東京地下鉄（株）をはじめとする会員地下鉄事業者11社局、及び（公財）鉄道総合技術研究所から計25名が参加し、今年度の研究テーマである「各社局が抱える電力設備の課題への対応」について、東京地下鉄（株）が選定した研究テーマ、「地下変電所の機器更新に関わる各社課題」に関する調査研究の内容を説明いただき、参加者による活発な意見交換が行われました。

また、（公財）鉄道総合技術研究所の講演では、電力技術研究部における最近の研究事例から、「複数の蓄電池装置の充放電統括制御のDR（デマンドレスポンス）」として、蓄電装置による再エネ活用をはじめ地上蓄電装置と車載蓄電も含めた充放電統括制御のDRの仕組みとその効果等についてご紹介いただきました。

最後に協会から来年度の部会活動の内容等を説明し今年度の部会を終了しました。

●令和5年度第7回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」（Web併用）開催

日時：令和5年10月27日（金）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：当日は、成田空港周辺における整備計画等整理、①成田市の「成田市都市計画マスタープラン2023」、②成田空港に関する四者協議会（国土交通省航空局、千葉県、成田空港周辺9市町、成田国際空港株）の「成田空港周辺の地域づくりに関する『実施プラン』」、③日本の空の玄関・成田空港の鉄道アクセス改善に向けて「輸送力増強による快適性向上への提言」、④「新しい成田空港」構想の「中間とりまとめ」、⑤2022～2024年度NAAグループ中期経営計画等の「貨物輸送に関連する箇所を抜粋」したもの等について説明があり、それぞれを課題として議論しました。

続いて、東京海洋大学名誉教授（元流通経済大学教授）の苦瀬博仁先生より、「物流のパラダイムシフト鉄道モダリティシフト」と題して、①ロジスティックスの歴史的变化、②我が国の社会変化とパラダイムシフト、③2024年問題と政策パッケージ、④鉄道モダリティシフトの課題と可能性、についてお話をいただきました。特に、②我が国の社会変化とパラダイムシフトでは、「物流サービスの見直し」において、受注手段はインターネットのみ、インターネットとファックス等（効果：受注作業量の削減、誤記などの手戻り解消等）、品目・ロットは、飲料水はケース単位、最低発注量の設定等（効果：まとめ受注による作業量の削減、小口回避による省力化等）、受注締め時間は、3日前の予約、前日の12時まで、緊急は別料金等（効果：作業時間確保、作業の平準化による省力化）等、なるほどと思うようなことの話があり、楽しく拝聴いたしました。

●「令和6年度予算・税制等に関する政策懇談会」（自民党主催）での要望活動の実施

日時：令和5年10月30日（月）13時30分～15時00分

場所：自民党本部

内容：「令和6年度地下鉄関係予算に係る重点要望事項」について、自由民主党組織運動本部 運輸・交通関係団体委員長及び政務調査会 国土交通部会長に対し、小橋専務理事が当協会を代表して出席し、関係国会議員に要望事項の実現を要望した。

（前掲の「協会活動リポート」を参照）

●令和5年度「地下鉄施設の保守・維持等に関する研究会」第19回車両部会（Web併用）を開催

日時：令和5年11月7日（火）13時30分～

場所：エッサム神田ホール2号館

内容：当日は、東京地下鉄（株）をはじめとする会員地下鉄事業者11社局、及び（公財）鉄道総合技術研究所から計30名が参加し、今年度の研究テーマである①「車両検査の周期延伸」、及び②「各社局が抱える車両設備の課題への対応等」に関する調査研究

の報告ほか③（公財）鉄道総合技術研究所の講演（研究事例の紹介）、④地下鉄事業者、（公財）鉄道総合技術研究所の取組事例等についてご紹介いただきました。

①については、「地下鉄における車両検査の周期延伸」に取り組んでいる東京地下鉄（株）、大阪市高速電気軌道（株）、名古屋市、仙台市と、今後この取組の実施を予定している京都市から、取組状況等を報告いただきました。

②については、名古屋市と札幌市の2社局がそれぞれ選定した以下のテーマに関する調査研究の内容を説明いただき、参加者による活発な意見交換が行われました。

◆「車内防犯カメラの設置状況及びカメラの取扱い（名古屋市、札幌市共同）」

◆「車両整備委託の状況（名古屋市）」

③については、（公財）鉄道総合技術研究所材料技術研究部における最近の研究事例から、「潤滑油分析による実演」、及び「ゴム材料の劣化と評価方法」をご紹介いただきました。

④については、地下鉄事業者、及び（公財）鉄道総合技術研究所から以下の取組事例等を紹介いただきました。

◆「アルミニウム合金車体のリサイクルの取組（東京地下鉄（株）」

◆「鉄道総合技術研究所の活動状況  
－国際規格審議に関わる取り組みを中心に－（（公財）鉄道総合技術研究所）」

最後に協会から来年度の部会活動の内容等を説明し今年度の部会を終了しました。

込みがあった（株）チェンジの入会が審議され、全員の賛成により両案共に議決されました。

## ●全国地下鉄輸送人員速報の公表

○8月28日に、令和5年6月・速報値

○9月29日に、令和5年7月・速報値

○11月1日に、令和5年8月・速報値

を、それぞれ国土交通記者会などに配付し、公表した。

## ●令和5年度第4回理事会を開催（書面開催）

日 時：令和5年11月24日（金）

内 容： 今回の理事会は、書面による決議のため全員の理事と2人の監事が参加し、会長（福岡市長：高島宗一郎氏）の招集により、議案等の審議が行われました。

議案は、根津嘉澄理事・副会長（前東武鉄道（株）代表取締役社長）の辞任にともない、①副会長の選定として、総会において副会長候補として選任された理事である東武鉄道（株）代表取締役社長の都筑豊氏の選定、及び②賛助会員への新規入会申し

# 人事だより

## 【国土交通省の人事異動（抜粋）】

新	旧	氏名
【令和5年9月8日付】		
港湾局付・即日辞職	大臣官房技術審議官（鉄道局担当）	奥田 薫
大臣官房技術審議官（鉄道局担当）	鉄道局付	岸谷 克己
【令和5年9月13日付】		
鉄道局幹線鉄道課長	大臣官房付（命）国土交通大臣秘書官事務取扱	北村 朝一
大臣官房付（命）国土交通大臣秘書官事務取扱	鉄道局幹線鉄道課長	小林 基樹
【令和5年9月15日付】		
総合政策局モビリティサービス推進課長	鉄道局総務課企画室長	土田 宏道
【令和5年9月20日付】		
鉄道局総務課企画室長	大臣官房総務課企画官	宇佐美 智康
【令和5年10月1日付】		
大臣官房付・即日辞職	近畿運輸局長	金井 昭彦
近畿運輸局長	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事	日笠 弥三郎
大臣官房付・即日辞職	運輸安全委員会事務局長	柏木 隆久
出向（運輸安全委員会事務局審議官）	大臣官房付	金指 和彦

# 役員名簿

(令和5年11月現在)

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

---

## SUBWAY(日本地下鉄協会報第239号)

公式ウェブサイト <http://www.jametro.or.jp>

令和5年11月24日発行

発行兼  
編集人 小橋 雅 明

編集協力 「SUBWAY」編集委員会

印刷 株式会社丸井工文社

発行所 一般社団法人 日本地下鉄協会  
〒101-0047 東京都千代田区内神田2-10-12  
内神田すいすいビル9階

電話 03-5577-5182(代)

FAX 03-5577-5187

---

令和5年11月1日現在

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

鈴木 政臣	国土交通省鉄道局	谷中 恵司	東京都交通局
木村 英雄	国土交通省都市局	岡部 聡	近畿日本鉄道(株)広報部秘書部
鈴木 禎明	総務省自治財政局	川村 廣栄	(一社)日本地下鉄協会
長谷健太郎	東京地下鉄(株)広報部	佐々木雅多加	(一社)日本地下鉄協会

## 横浜市交通局



市電保存館「ハマジオラマ」



踊場駅限定。踊る猫のデザイン切符



連節バスBAYSIDE BLUEと横浜ハンマーヘッド



# ベビーカーからのお願い。 お互いに 思いやりの気持ちを。

## 周囲の方へ

電車やバスでは、ベビーカーは、折りたたまずに乗車することができます。

※バスについては、走行環境によって折りたたみ、通路でのご乗車をお願いすることがあります。

ベビーカー利用者には、温かい気持ちで接し、見守りましょう。

エレベーターがない場所での上り下り、電車やバスの乗車時など、手助けを申し出てみましょう。



0142-9012-0562 2023.11

## ベビーカーをご使用の方へ

周囲の方との接触や運行の妨げなど、ベビーカーの操作には気をつけましょう。

電車やバスの乗車時など、困っているときは遠慮せず手助けをお願いしてみましょう。



ベビーカーマークは、ベビーカーを安全・安心に使用するためのマークです。

エレベーター、階段、バス、自動販売機

には設置していません。



混雑時などには、お互いに譲り合って、快適にご利用頂けるよう、ご協力をお願いします。

## 知ってください子ども用車いすのこと

病気や障がいがある理由で、「これがないと移動できない」子どもたちが使用しています。

### 折りたためません

座る姿勢が取れないなどの身体的特徴から、車体を折りたたむことは容易ではありません。

### 重量があります

車いす自体の重量に加え、医療器具を装着している場合もあります。車体を持ち上げて大きな段差などを越えることは非常に困難です。

### 子ども用車いすマークもあります



お示しているマークは一例です。

## ベビーカー 使用禁止マーク

ベビーカーの使用を禁止する案内や設備（エスカレーター等）を設置しています。



「子育てにやさしい移動に関する協議会」は子育てしやすい環境づくりを目指します。

Copyright © 2023 NIPPON BEBEKARU ASSOCIATION. All Rights Reserved. 0142-9012-0562 2023.11

名古屋を舞台にしたナゾトキ街歩きゲームに3年ぶりの新作が登場!

ナゾトキ街歩きゲーム

## 地下迷宮

CHIKA MEIKYU NI NEMURU NAZO

## に眠る謎?

2023

開催  
日程 2023.9.8-2024.3.10

名古屋地下迷宮 2023 検索

電車やバスに乗り、2023年の名古屋の街を巡る旅に出かけよう!



市バス・地下鉄

# 101

か所

## スタンプラリー

2023年  
9/8(金)~12/7(木)

**市営交通101年目記念企画!**

地下鉄駅全87カ所と、市バス沿線の施設など14カ所に設置されたスタンプを集めよう!  
市バス沿線のスタンプポイントには、大河ドラマや武将にちなんだ話題のスポットも!

**参加方法**

地下鉄駅長室(全87カ所)で、  
**スタンプ帳を入手し参加!!**

※配布開始 9/8(金)~

201人様  
1冊配布

限定  
30,000冊

※抽選  
発行

**記念品進呈**

※抽選で抽選券がもらえる。

**[中間賞]** ピンバッジ進呈10,000冊 スマートクリア進呈2,000冊

グループ内のスタンプをすべて集めた方に、**ピンバッジ等進呈!!**

市バス・地下鉄  
グループ

市バス・地下鉄  
上級3種グループ

市バス・地下鉄  
全線グループ

市バス・地下鉄  
全線1種グループ

**[パーフェクト賞]** 入賞10,000名

101か所すべてのスタンプを集め、アンケートにご協力いただいた方に、地下鉄や市バス車両をデザインした**クリーナークロス進呈!!**

**交換場所** 交通局リープセンター(名古屋・金山・栄)

**交換期間** [中間賞] 9/8(金)~12/20(金)  
[パーフェクト賞] 9/20(金)~12/20(金)

名古屋市交通局  
Transportation Bureau City of Nagoya

交通局 乗客誘致推進課

TEL 052-972-3816

FAX 052-972-3817

※9/10(日)