

# SUBWAY



● 日本地下鉄協会報 第237号

2023 **5**

● 巻頭随想

「人にやさしく人と地域が輝き続ける社会」を目指して  
～SL復活運転を振り返って～

東武鉄道株式会社 取締役社長 根津 嘉澄

● 解説

I 令和5年度都市鉄道関係予算の概要

II 令和5年度地方財政計画等における都市高速鉄道事業関係施策について

● 国のプレスリリースより

I 鉄軌道における駅や車両のバリアフリー化の状況

～令和3年度末 鉄軌道の移動等円滑化に関する実績の調査結果概要～

II 「観光立国推進基本計画」を閣議決定

～持続可能な形での観光立国の復活に向けて～

● 講演

都市鉄道の現状について

国土交通省鉄道局長 上原 淳

● 特集

お客様の安全・安心に向けて～安全性向上への取り組みを中心に～（その5）

名古屋市交通局

神戸市交通局

● 特別寄稿

七隈線の延伸開業について

● 海外レポート

世界あちこち探訪記

第97回 トルコ イスタンプールの休日

● 会員だより

～さらなる安全・安心の提供と鉄道事業の進化～

丸ノ内線において自動運転の実証試験を実施します

羽田空港アクセス線(仮称)の本格的な工事に着手します

● 沿線散策 近畿日本鉄道株式会社

♥ベビーカーは大切な命を乗せています♥

# ベビーカーの 安全な使用のために



鉄道利用時には

ベビーカーに  
子どもを乗せる際には  
シートベルトを  
着用しましょう。

思わぬ動きでベビーカーから  
子どもが転落することがあり  
ます。



段差や隙間に  
注意して  
操作しましょう。



段差につまずいたり隙間や溝に車輪が挟まったりするこ  
とがあります。

(ベビーカーは、折りたたまずに乗車することができます。)



エスカレーターや階段は  
ベビーカーから  
子どもを降ろして  
利用しましょう。

急停止などによりバランスを崩し転落することがあります。  
エレベーターを利用するか、周囲の方に協力をお願いしま  
しょう。

ホームや車内等で止めている間は、  
向きに注意し、ストッパーをかけ、  
しっかり手も添えているようにしましょう。

駆け込み乗車は  
やめましょう。



ドアに挟まれたり転倒したりすることがあります。



傾斜や走行中の反動で動き出すことがあります。  
転倒や移動など、何か起こった際に気づかずに対応が遅れ  
ることがありますので、ベビーカーから目を離さないよう  
にしましょう。

「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。

(財)子育てひろば全国連絡協議会、(財)せたがや子育てネット、(特非)ひーのびーの、主催連合会、ベビーカー安全協議会、北海道旅客鉄道(株)、東日本旅客鉄道(株)、東海旅客鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)、四国旅客鉄道(株)、九州旅客鉄道(株)、(一社)日本民営鉄道協会、(一社)日本地下鉄協会、(公社)日本バス協会、(一社)全国ハイカー・タクシー連合会、(一社)日本航空協会、定期航空協会、(一社)全国空泊びん事業者協会、(一社)日本ホテル協会、(一社)日本ショッピングセンター協会、(一社)日本百貨店協会、(一社)日本ビルディング協会連合会、(公社)交通エコロジー・モビリティ財団、国土交通省

# SUBWAY 2023.5 目 次

## 巻頭随想

- 「人にやさしく人と地域が輝き続ける社会」を目指して  
～SL復活運転を振り返って～ ……………03  
東武鉄道株式会社 取締役社長 ● 根津 嘉澄

## 解 説

- I 令和5年度都市鉄道関係予算の概要 ……………08  
国土交通省鉄道局都市鉄道政策課 監理第一係長 ● 松山 裕幸
- II 令和5年度地方財政計画等における  
都市高速鉄道事業関係施策について ……………11  
総務省自治財政局公営企業経営室 交通事業係長 ● 竹川 史洋

## 国のプレスリリースより

- I 鉄軌道における駅や車両のバリアフリー化の状況  
～令和3年度末 鉄軌道の移動等円滑化に関する  
実績の調査結果概要～ ……………17  
国土交通省鉄道局技術企画課
- II 「観光立国推進基本計画」を閣議決定  
～持続可能な形での観光立国の復活に向けて～ ……………25  
国土交通省観光庁

## 講 演

- 都市鉄道の現状について ……………26  
国土交通省鉄道局長 ● 上原 淳

## 特 集

### お客様の安全・安心に向けて～安全性向上への取り組みを中心に～（その5）

- I お客さまの安全・安心に向けて  
～安全性向上への取り組みを中心に～ ……………35  
名古屋市交通局 安全監理部 安全監理課長 ● 鈴木 佳仁  
安全監理課 主事 ● 中島 貴弘
- II お客様の安全・安心に向けて  
～安全性向上への取り組みを中心に～ ……………40  
神戸市交通局 地下鉄運輸サービス課 担当係長 ● 岩田 大輔

## 特別寄稿

- 七隈線の延伸開業について ……………45  
福岡市交通局 総務部 経営企画課長 ● 谷口 善洋

## 沿線散策

- 近畿日本鉄道株式会社 観光特急の旅 ……………49  
近畿日本鉄道株式会社 広報部 課長補佐 ● 草野 雅人

---

海外レポート

世界あちこち探訪記 .....55  
第97回 トルコ イスタンプールの休日  
● 秋山 芳弘

---

コーヒータイム

茨城と東京で延伸構想 開業18周年を迎えるTX  
九州の鉄道プロジェクトもご紹介 .....62  
交通ジャーナリスト● 上里 夏生

---

会員だより

～さらなる安全・安心の提供と鉄道事業の進化～  
丸ノ内線において自動運転の実証試験を実施します .....66  
東京地下鉄株式会社

羽田空港アクセス線（仮称）の本格的な工事に着手します .....67  
東日本旅客鉄道株式会社

業務報告

●(一社)日本地下鉄協会 .....72

人事だより

●(一社)日本地下鉄協会 .....78

---

## 巻頭随想

# 「人にやさしく人と地域が輝き続ける社会」を目指して

～SL復活運転を振り返って～



東武鉄道株式会社 取締役社長  
根津 嘉澄

## 1. はじめに

当社は1897年11月1日に設立し、1899年8月27日に北千住～久喜間で営業を開始、沿線地域社会とともに持続的成長をしつつ、昨年に創立125周年を迎えることができました。

現在の鉄道路線網は、東京、千葉、埼玉、栃木、群馬の1都4県にわたり、全線では12路線、営業キロ463.3km、駅数は205駅に及びます。首都圏を中心とした通勤通学輸送のほか、観光や都市間輸送等の役割を担っており、毎日200万人を超えるお客さまにご利用いただいております。このほか、不動産事業、レジャー事業、流通事業など、沿線を中心に事業展開する総合生活産業グループの中核をなしています。

沿線地域社会との持続的成長を目指し様々な事業を展開しており、特に事業の柱の一つである観光事業では、日光・鬼怒川エリアにおいて「歴史・文化・伝統と自然が共生する国際エコリゾート」を目指し、2020年の「ザ・リッツ・カールトン日光」の開業、2021年からの「NIKKO Maas」サービス導入など、様々な施策を展開しています。その中でも、2017年8月に復活運転を開始したSLについては、沿線地域の皆様はもちろん、全国の鉄道会社、そして東武グループが一丸となって実現した、東武グループの事業姿勢を体現したプロジェクトです。本稿では、本プロジェクトの取り組みを中心に、地域と連携した国内有数の観光地・日光の活性化への取り組みについて、ご紹介させていただきます。

## 2. SL復活運転プロジェクトの概要

### (1) プロジェクト背景

本プロジェクトの舞台となった日光・鬼怒川エリアは、豊かな自然と歴史・文化を有する世界に誇る国際エコリゾート日光として、ポテンシャルを最大限に活かした事業を進めてきたエリアです。一方で沿線地域の人口減少や社会構造の変化等によって、地方創生に向けた動きが進むなか、沿線地域の足としての役割を担う当社は、沿線地域活性化策を検討してきました。

このような状況下で、SL復活運転の話が生まれたのは、2012年のことです。当時、経営計画を策定するなかで、東武日光線・鬼怒川線の下今市駅構内において旧転車台の遺構が確認されたことをきっかけに、鉄道会社ならではの地域活性化施策としてSL復活運転の検討が行われることとなり、「SL復活運転プロジェクト」が立ち上がりました。

当社として約半世紀ぶりとなったSLの運行は、博物館を有する「東武」の特性を活かした「鉄

道産業文化遺産の保存と活用」を可能にするばかりでなく、SL復活運転という鉄道事業者ならではの施策展開により、日光・鬼怒川エリアの観光コンテンツとして集客を図ることで、「日光・鬼怒川エリアの活性化」、ひいては「東北復興支援の一助」となることを目的としています。

## (2) 復活運転の実現に向けて

復活運転の実現は、SL運行の終了から約半世紀が経過していた東武鉄道単独での対応は難しく、車両・施設や人材養成などハード・ソフト両面において全国の鉄道会社にご支援・ご協力をいただきました。

車両や施設面では、主役となるSLは、「C11形207号機」をJR北海道から、保安装置を積載する車掌車はJR貨物、JR西日本から、客車はJR四国から、SLの補機となるディーゼル機関車はJR東日本からそれぞれお譲りいただきました。さらに、転車台はJR西日本からお譲りいただき、SLの発着駅となる下今市駅と鬼怒川温泉駅の構内に設置しました。

また、乗務員（機関士・機関助士）、検修員の人材養成については、知識経験ともに豊富なJR北海道、秩父鉄道（埼玉県）、大井川鐵道（静岡県）、真岡鐵道（栃木県）にご協力をいただき、SL運転に係る貴重な技術を惜しみなく伝授いただきました。なお、2020年12月からは乗務員（SL機関士）の自社養成を開始し、より安定したSL運行が継続できる体制としています。

このように全国各地の鉄道会社から託された熱い思いがこもったプロジェクトである「SL復活運転」は、他に例を見ない本事業の最大の特徴となっています。

SL列車名は「大樹」と命名しました。この名前は、世界遺産「日光の社寺」である日光東照宮から連想する「将軍」の別称・尊称であるとともに、「東京スカイツリー®」のように、力強く大きく育ててほしいとの思いを込めました。

ヘッドマークのデザインについては、C11形の3つの動輪を表現したものに「大樹」の文字を重ねました。なお3つの動輪には、本プロジェクトの3つの目的である「鉄道産業文化遺産の保存と活用」、「日光・鬼怒川エリアの活性化」、「東北復興支援の一助」に加え、日光・鬼怒



C11形207号機



14系客車



転車台（鬼怒川温泉駅）



SL 大樹ロゴ（ヘッドマーク）

川温泉・今市という日光市内の3つのエリアが互いに連動し、地域の回遊性が向上してほしいという想いを込めています。

### (3) 復活運転開始

2017年8月10日、およそ半世紀ぶりに当社線でSLが走り始めました。

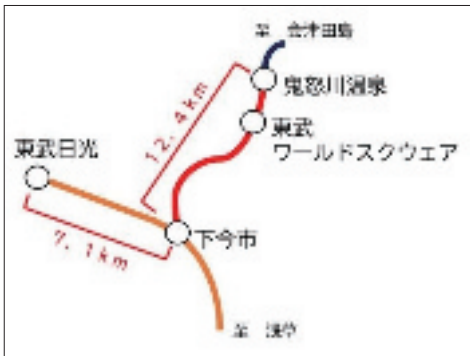
鬼怒川線下今市～鬼怒川温泉間の12.4kmを、約35分かけて運行するもので、SL運行に合わせて開業した「東武ワールドスクウェア駅」にも停車するなど、周辺のテーマパークのほか、日光市内各エリアの観光と合わせて様々な時間帯にSLを楽しんでいただける運転ダイヤを設定しました。

また、単にSLを運行させるだけではなく、目的のひとつである「日光鬼怒川エリアの活性化」のため、地域と一体となった「SLの走るまちづくり」の実現に向けた様々な取り組みを進めています。その中でSL大樹を活用した日光市の観光振興につながる地元の方々との取り組みを「いっしょにロコモーション」と名づけています。

この取り組みの一例として、沿線のみなさまがSL大樹にご乗車のみなさまに手を振ってくださる「SL大樹にみんなで手を振ろうプロジェクト」や、夕刻の沿線の景観をお楽しみいただく「いっしょにイルミネーション」では、地域のみなさまとともに、イルミネーションのデザインや設置などを実施しています。

SL大樹の車内では、一般社団法人日光市観光協会の職員がSL観光アテンダントとして各列車に3名乗務し、日光・鬼怒川エリアの観光情報のご案内とともに、SL大樹の「記念乗車証」や手作りの「アテンダント通信」の配布を行うなど、日光市ならではの「おもてなし」でお客さまの旅のお手伝いをしています。さらに、SL大樹は“イベント列車”としても運行しており、地元地域の魅力ある観光コンテンツや季節ごとの行事などとコラボレーションした様々なイベント企画を実施し、SL大樹及び日光・鬼怒川エリアの魅力発信に努めています。

2020年10月からは、東武日光まで乗り入れる『SL大樹「ふたら」』の運行がスタートし、さらなる回遊性向上を図っています。



SL 運行区間



SL大樹にみんなで手を振ろうプロジェクト



いっしょにイルミネーション



SL 観光アテンダントによるご案内



イベント列車（日光江戸村とのコラボ）



東武日光まで乗り入れるSL 大樹「ふたら」

#### (4) C11形123号機復元プロジェクト

ここからは、本プロジェクトの柱であるSLの復元にかかるプロジェクトについてご紹介します。前述のC11形207号機とは別に、本プロジェクトの目的の一つである「鉄道産業文化遺産の保存と活用」のため、日本鉄道保存協会より一般財団法人東武博物館が譲り受けたC11形蒸気機関車を営業運転できるよう復元し、日常の保守のみならずSL全般の技術力向上を目指しました。本機は1947年に滋賀県の江若（こうじゃく）鉄道の自社発注機として製造され、その後、1957年に北海道の地へ移り貨物輸送に活躍しました。1975年の廃車以降、日本鉄道保存協会にて静態保存されていたところを、大手私鉄初の自社での復元作業を目指す当社が譲り受けました。当社で1963年まで運行したC112号機の兄弟機となります。

SL事業を、車両の保存・活用のみならず、次世代への「技術の継承」も目的としてきた当社にとって、この123号機の完成は、まさに集大成とも言えるべきものであります。しかしながら、復元を進めるにあたっては、サッパボイラをはじめとする全国の鉄道関係各社様の多大なるご協力がなければ成し得ない取り組みでした。

復元作業は、2018年11月に静態保存されていた北海道から、南栗橋SL検修庫に運び込まれ、当社社員13名と、サッパボイラから迎えた経験者7名によるチームで着手しました。火を落としてから、すでに43年が経ち、埃が積もり、錆が浮き出た状態で多くの困難が立ちはだかりました。2019年2月から解体、各部の調査に取り掛かり、解体後、ボイラーはサッパボイラへ、動輪は日本製鐵へ、復元チームはそれ以外の膨大な機器、部品の復元に取り組み始めました。部品の復元では、修復が困難な部品も多く、図面を引き直す必要もあったため、チーム内で議論を重ねて、このSLが再び走り出す姿をチームの目標として、一つひとつ解決し、一歩ずつ地道に、着実に前進してきました。新型コロナウイルス蔓延による作業工程の遅れもあり、復元作業は「困難」の連続でしたが、「自分たちしか成し遂げることができない、この復元作業を完遂させるぞ！」という意気込みで乗り切ってきました。



静態保存されていた北海道江別市から到着したC11形123号機



復元後のC11形123号機



いままで経験してきた技術を惜しげもなく伝授いただいた指導者の皆様のご支援、復元チームメンバー一人ひとりの頑張りもあり、2022年7月18日に「C11形123号機」として営業運転を開始することができました。

この復元により、日常の保守のみならずSL全般の技術力向上、さらにはSL機関士の自社養成を確立し、2020年12月に真岡鐵道よりお譲りいただいた「C11形325号機」と合わせSLが3両体制となったことから、より安定した運行が可能となり、1日最大8本かつ毎日SLを運行し、「いつでも乗れるSL」を実現しています。

### 3. 次の125年を目指して

これまで、本プロジェクトの振り返りを通して、東武グループが地域とともに成長を目指すビジネスモデルの一例を紹介してまいりました。

本年7月には当社のフラッグシップとなる新型特急「スペース X」が、浅草～東武日光・鬼怒川温泉間で運行を始め、SLに続いて日光・鬼怒川エリアに新たな顔が加わります。「Connect & Updatable～その人、その時と、つながり続けるスペース～」とのコンセプトのもと、お客様それぞれにとって「自分だけの最適な日光・鬼怒川エリア」へとつなげ、幾度も訪れたい特急を目指し、さらなる観光需要喚起を図ってまいります。

引き続き東武グループでは「人にやさしく 人と地域が輝きつづける社会」の実現を目指して、沿線地域の皆様に愛される東武沿線を創造すべく、様々なニーズに応える鉄道輸送、観光コンテンツの開発などの観光振興、子育て支援プログラムなどを通じた沿線価値向上、など様々な取り組みを展開してまいります。

次の125年を目指して、沿線地域とともに持続的成長を実現してまいりますので、これからも輝きつづける東武沿線に、どうぞご期待ください。



7月15日から浅草～東武日光・鬼怒川温泉間で運行を開始するスペースX(N100系)

## 令和5年度都市鉄道関係予算の概要

国土交通省鉄道局都市鉄道政策課  
 監理第一係長 松山 裕幸

### I 概要

我が国は、新型コロナウイルス感染症に伴う社会経済や国民生活等への甚大な影響、そして、豪雨や大雪等の自然災害の激甚化・頻発化や資源価格高騰等、内外の難局に直面しています。一方で、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたGX、イノベーション創出や新規創業等に資するDXへの投資の加速、経済安全保障の強化、分散型国づくり等の新たな時代の課題にも適切に対応しなければなりません。

こうした現下の状況の中、国民の命と暮らしを守り抜き、未曾有の危機を克服するとともに、デジタル田園都市国家構想の実現等により新しい資本主義を加速させることが急務であり、令和5年度予算では「国民の安全・安心の確保」、「経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大」、「豊かで活力ある地方創りと分散型国づくり」の3点を柱に、令和4年度第2次補正予算と合わせて切れ目なく取組を進め、施策効果の早期発現を図ります。

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

### II 都市鉄道整備関連予算について (表1)

#### 1. 都市鉄道の利便増進【都市鉄道利便増進事業費補助】

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

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

都市鉄道利便増進事業費補助は、第三セクター等公的主体が行うこのような整備について、補助対象事業費の1/3を補助するものであり、令和5年度予算においては、横浜市西部・神奈川県中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、67.36億円（対前年度比58%）を計上しております。

#### 2. 地下高速鉄道の整備【都市鉄道整備事業費補助 (地下高速鉄道)】

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

表1 令和5年度 都市鉄道関係補助金一覧

(単位：百万円)

区分	令和5年度 予算額 (A)	令和4年度 予算額 (B)	倍率 (A/B)
都市鉄道利便増進事業費補助	6,736	11,568	0.58
都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)	8,050	4,473	1.80
鉄道駅総合改善事業費補助	2,055	2,100	0.98
鉄道施設総合安全対策事業費補助	5,035	4,588	1.10
地域公共交通確保維持改善事業補助金	20,692の内数	20,692の内数	1.00
ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金(※)	1,643の内数	2,706の内数	0.61

(注) 上記補助金のほか、鉄道整備等基礎調査委託費等294百万円を計上しております。

※令和4年度は訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金の予算額を記載しております。

補強、大規模改良工事(バリアフリー化、エレベーター等の設置による段差解消、ホームドアの整備、相互直通運転箇所における平面交差の立体交差化、折返施設の整備並びにホームの拡幅及び駅構内拡張等)及び浸水対策を推進しております。

令和5年度予算においては、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス性の向上、大阪の南北都市軸の強化など、都市機能の一層の充実を図ることを目的としたなわ筋線の整備事業など、公営地下鉄事業者等の整備に対して補助することとしており、総額80.50億円(対前年度比180%)を計上しております。

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

平成28年4月の「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」答申を踏まえ、駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、ホームやコンコースの拡幅等の駅の改良にあわせて行うバリアフリー施設、生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の質的進化に資する施設整備に対して支援することとしており、令和5年度予算においては、20.55億円(対前年度比98%)を計上しております。

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

### 4. 鉄道施設の安全対策【鉄道施設総合安全対策事業費補助】

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

また、三大都市圏をはじめとした大都市圏では地下駅等の地下空間が数多く存在し、河川の氾濫や津波等が発生すれば深刻な浸水被害が懸念されるため、各地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等について、出入口、トンネル等の浸水対策に対し、支援を行っております。加えて、視覚障害者のみならず一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設として、ホームドアの整備に対して支援を行っております(令和4年度からバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充)。

これらの支援のため、令和5年度予算においては、鉄道施設総合安全対策事業費補助50.35億円(対前年度比110%)の内数を計上しております。

なお、地下鉄駅等の耐震、浸水対策、ホームドア整備については、都市鉄道整備事業費補助80.50億円の内数を計上しております。

**5. 鉄軌道駅のバリアフリー化の推進【地域公共交通確保維持改善事業費補助金、ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金等】**

地域住民の日常生活や観光の拠点となっている鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差解消、内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、障害者対応型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5年度予算においては、地域公共交通確保維持改善事業（206.92億円の内数）、ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業（16.43億円の内数）等により支援することとしております。

なお、地下鉄に係るバリアフリー化設備の整備については、都市鉄道整備事業費補助80.50億円の内数を計上しております。

**6. 鉄道整備等基礎調査委託費等**

近年の社会情勢の変化等により、鉄道を取り巻く環境も変化し、多様化する鉄道の課題等に対応する必要があるため、政策的観点から都市鉄道等に関する調査を実施することとしております。令和5年度予算においては、2.94億円（対前年度比87%）を計上しております。

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

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

令和5年度予算においては、「地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業（うち交通システムの低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業）」として21.88億円の内数を計上しております。

過去に建設及び大改良を行った民鉄線に係る借換えや、都市鉄道の整備主体に対する融資等について、財政融資資金を活用しており、令和5年度の財政融資資金借入金については、146億円（対前年度比7%）を計上しております。

○コラム 新規開業路線について

令和5年3月には、横浜市と福岡市において、新たに2つの路線が開業（延伸開業を含む）しました。これらの路線は、移動時間の短縮や利便性向上のみならず、新駅や延伸区間の周辺で再開発事業が進められており、この開業が沿線の更なる「まち」の発展に寄与することが期待されます。

(1) 神奈川東部方面線

都市鉄道利便増進事業費補助で支援を行ってきた「神奈川東部方面線」のうち、「相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大～日吉）」が本年3月18日に開業しました。これにより、相鉄本線・いずみ野線から東急東横線・目黒線を経由して、東京メトロ南北線・副都心線、都営三田線、埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線、東武東上線まで直通運転が行われることとなり、広大な鉄道ネットワークが形成されます。特に、東京、大阪間の大動脈である東海道新幹線の新横浜駅に、乗り換えなしでアクセスが可能となり、沿線の利便性が飛躍的に向上します。

(2) 福岡市地下鉄七隈線

都市鉄道整備事業費補助で支援を行ってきた福岡市地下鉄七隈線（天神南～博多）が本年3月27日に延伸開業しました。これにより、福岡市の2大核である天神地区と博多地区が結ばれ、新幹線停車駅である博多駅に乗り換えなしでアクセスが可能となるほか、「空の玄関口」である福岡空港への移動時間が短縮されるなど、七隈線沿線の方々や、福岡を訪れる国内外の観光旅客にとっての利便性が飛躍的に向上します。

**III 令和5年度財政投融资計画の概要**

独立行政法人に対する財政投融资計画

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が

## 令和5年度地方財政計画等における都市高速鉄道事業関係施策について

総務省自治財政局公営企業経営室  
交通事業係長 竹川 史洋

### 1 はじめに

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

令和5年度地方財政対策については、令和4年12月23日に令和5年度政府予算案が閣議決定されたことにあわせて「令和5年度地方財政対策のポイント」及び「令和5年度地方財政対策の概要」がとりまとめられ公表されました。また、令和5年2月7日には、地方交付税法第7条の規定に基づき作成される「地方団体の歳入歳出総額の見込額」(地方財政計画)が閣議決定の上、国会に提出されました。

令和5年度地方債計画については、令和4年12月23日の政府予算案の閣議決定と同時に作成され、公表されています。

本稿は、地方公営企業の経営及び地方公共団体の財政運営に大きく関係する令和5年度の地方財政計画及び地方債計画を中心に、地方公営企業として経営される都市高速鉄道事業（以下「都市高速鉄道事業」という。）に係る施策等について説明するものです。

なお、文中、意見にわたる部分は私見であることとともに、掲載している情報は令和5年4月1日時点のものであることをあらかじめお断りさせていただきます。

### 2 令和5年度地方財政計画

地方財政計画の策定に際し、通常収支分については、極めて厳しい地方財政の現状及び現下の経済情勢等を踏まえ、歳出面においては、地域のデジタル化や脱炭素化の推進等に対応するために必要な経費を充実して計上するとともに、地方団体が住民のニーズに的確に応えつつ、行政サービスを安定的に提供できるよう、社会保障関係費の増加を適切に反映した計上等を行う一方、国の取組と基調を合わせた歳出改革を行うこととされています。

また、歳入面においては、「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)等を踏まえ、交付団体を始め地方の安定的な財政運営に必要な地方の一般財源総額について、令和4年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保することを基本として、引き続き生ずることとなった大幅な財源不足について、地方財政の運営上支障が生じないよう適切な補填措置を講じることとされています。

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

以上を踏まえ、令和5年度地方財政計画が策定された結果、歳入歳出総額の規模は、通常収支分については、前年度に比べ1兆4,432億円増の92兆350億円、東日本大震災分については、復旧・復興事業に係る歳入歳出規模が、前年度に比べ340億円減の2,647億円となっています。

通常収支分の公営企業繰出金については、地方公営企業の経営基盤の強化を図るとともに、上・下水道、交通、病院等住民生活に密接に関連した社会資本の整備の推進、公立病院における医療の提供体制

の整備をはじめとする社会経済情勢の変化に対応した事業の展開等を図るため、経費負担区分等に基づき所要額を計上しており、総額 2 兆 3,974 億円（対前年度比 375 億円減、1.5% 減）が計上されています。

都市高速鉄道事業を含む交通事業については、596 億円（対前年度比 16 億円増、2.8% 増）が計上されており、このうち、都市高速鉄道事業に係る繰出金については、583 億円（対前年度比 17 億円増、3.0% 増）となっています。（表 1 参照）

### 3 令和 5 年度地方債計画

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

令和 5 年度地方債計画については、引き続き厳し

い地方財政の状況の下で、地方財源の不足に対処するための措置を講じ、また、地方団体が緊急に実施する防災・減災対策、公共施設等の適正管理、地域の脱炭素化及び地域の活性化への取組等を着実に推進できるよう、所要の地方債資金の確保を図ることとされています。

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

令和 5 年度の地方債計画の通常収支分の総額は 9 兆 4,981 億円（対前年度比 6,818 億円減）となっており、このうち公営企業債分の合計額は 2 兆 7,551 億円（対前年度比 1,074 億円増）となっています。

このうち都市高速鉄道事業を含む交通事業債は、1,719 億円（対前年度比 244 億円減、12.4% 減）となっており、前年度に比べて増加しています。（表 2 参照）

表 1 令和 5 年度地方財政計画—交通事業にかかる公営企業繰出金—

（単位：億円）

区 分	令和 4 年度	令和 5 年度	差引増減	伸率 (%)
交 通 (A+B)	580	596	16	2.8%
都市高速鉄道事業分 A	566	583	17	3.0%
高速鉄道建設費	134	155	21	15.7%
地下鉄等防災・安全対策	0	0	0	0.0%
高速鉄道出資	282	278	△4	△1.4%
地下鉄経営健全化対策	0	0	0	0.0%
特例債元金償還金	149	150	1	0.7%
特例債利子補助	1	0	△1	△100.0%
その他 B	14	13	△1	△7.1%
軌道撤去等	4	4	0	0.0%
環境対策・バリアフリー化促進	1	1	0	0.0%
共済追加費用	8	7	△1	△12.5%
LRT システム整備事業	1	1	0	0.0%

※網掛けは都市高速鉄道関係分。

表 2 令和 5 年度地方債計画—交通事業債の総額及び資金区分—

（単位：億円）

年度	総額	資 金 区 分							
		公的資金				民間等資金			
		財政融資		地方公共団体 金融機構		市場公募		銀行等引受	
		金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
R5	1,719	123	7.2%	271	15.8%	934	54.3%	391	22.7%
R4	1,963	150	7.6%	393	20.0%	937	47.7%	483	24.6%
増減	△244 (△12.4%)	△27 (△18.0%)		△122 (△31.0%)		△3 (△0.3%)		△92 (△19.0%)	

## 4 地下鉄事業特例債の延長

住民生活に不可欠な都市高速鉄道事業は、トンネル建設などの巨額の建設費を要することから資本費負担が著しく多額となり、安定経営を圧迫するものとなっています。また、新型コロナウイルス感染症の影響による料金収入の大幅な減少が継続しており、今後もテレワークの普及等が進むことにより旅客需要が元の水準に戻ることはないという指摘もあります。これらを踏まえれば、令和5年度以降も厳しい経営が見込まれることから、以下のとおり地下鉄事業特例債（以下、「特例債」という。）を延長することとしました。

特例債は、公営地下高速鉄道の経営の健全化に資するため、昭和45年度に創設されました。以来、都市高速鉄道事業の経営状況が厳しいことなどを踏まえ、数次にわたる延長を経て「再特例債」となり、その期限は令和4年度までとなっていました。

令和5年度以降の特例債については、新型コロナウイルス感染症の影響により都市高速鉄道事業の経営環境に変化が生じていることを踏まえ、今後の都市高速鉄道事業の経営の将来像を見定める必要があることから、「再々特例債」として5年間延長し、

引き続き地方財政措置を講ずることとしました。（資料1参照）

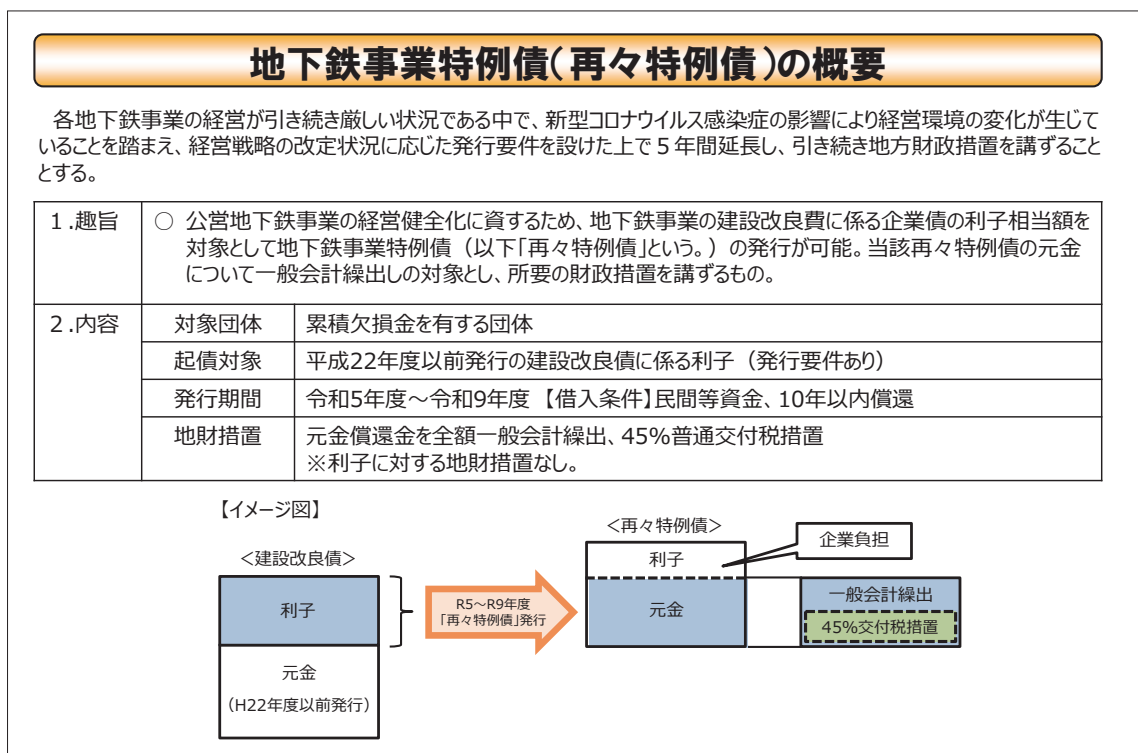
なお、新型コロナウイルス感染症の影響による経営環境の変化に対応するためには、経営戦略<sup>(※)</sup>の改定が重要であることから、経営戦略の改定状況に応じ、特例債の発行要件を設けることにしています。（資料2参照）

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

### <発行要件>

- ① 平成13～22年度発行の建設改良債の利子
  - ・令和7年度までは、新型コロナの影響による都市高速鉄道事業を取り巻く経営環境の変化を踏まえて経営戦略を改定し、又は改定に着手していること。
  - ・令和8年度以降は、新型コロナの影響による都市高速鉄道事業をとりまく経営環境の変化を踏まえて経営戦略を改定していること。
- ② 平成12年度以前発行の建設改良債の利子
  - ・既存の経営戦略に沿った取組みが確認できること

資料1



### 地下鉄事業特例債(再々特例債)の発行要件

地下鉄事業特例債制度を延長するにあたり、新型コロナの影響による地下鉄事業をとりまく経営環境の変化への対応の促進を図るため、経営戦略の改定状況に応じた再々特例債の発行要件を以下のとおり設けることとする。

起債対象	要件
H13～H22年度発行の建設改良債の利子	(1) R 7年度までは、 <u>新型コロナの影響による地下鉄事業をとりまく経営環境の変化を踏まえて「経営戦略」を改定し、または改定に着手していること。</u> (2) R 8年度以降は、 <u>新型コロナの影響による地下鉄事業をとりまく経営環境の変化を踏まえて「経営戦略」を改定していること。</u> ※「着手」とは、その状況が対外的に説明可能な状態であることをいう。
H12年度以前発行の建設改良債の利子	(3) 既存の「経営戦略」に沿った取組みが確認できること。 (4) 上記(1)または(2)の要件に該当するものうち、 ・ <u>「経営戦略」を改定している場合</u> ：以下の項目を「経営戦略」に盛り込み、さらなる充実強化を図ろうとするものであること。 ・ <u>「経営戦略」の改定に着手している場合</u> ：以下の項目を「経営戦略」に盛り込む見込みであることが確認できること。 ① <u>収入確保対策</u> (例：内部留保額や料金の見直し、資産の有効活用、附帯事業の強化等) ② <u>経費削減対策</u> (例：施設の長寿命化、施設投資・事業の精査、民間委託、効率的な組織、定員管理、給与適正化等) ③ <u>その他の対策</u> (例：ICTの活用、新技術の活用等)

<確認方法等>  
取組状況等の確認のため毎年度事業管理者に対するヒアリングを実施

に加え、経営戦略を既に改定している場合は、収入確保対策や経費削減対策などを盛り込み、更に充実強化を図ろうとしていること又は経営戦略の改定に着手している場合は、収入確保対策や経費削減対策などを盛り込む見込みがあること。

議決定)において、地域脱炭素の基盤となる重点対策を率先して実施することとされるなど、地方公共団体の役割が拡大したことを踏まえ、公営企業において脱炭素化のための地方単独事業を実施できるよう、以下のとおり地方財政措置を講ずることとしました。

地方公共団体実行計画に基づいて行う公共施設等の脱炭素化のための地方単独事業(太陽光発電の導入、建築物におけるZEB(一定の省エネルギーを図った上で、再生可能エネルギー等の導入により、エネルギー消費量を更に削減した建築物)の実現、省エネルギー改修の実施、LED照明の導入及び電動車の導入(EV、FCV、PHEV))を対象に、地方負担額の1/2に「公営企業債(脱炭素化推進事業)」を充当できることとし、元利償還金の全額を一般会計からの繰出しの対象とします。また、その元利償還金の一定割合について普通交付税措置を講ずることとしています。なお、残余(地方負担額の1/2)については、通常の公営企業債を充当することができます。

事業期間については、「地球温暖化対策計画」(令和3年10月22日閣議決定)において、令和7年度までを集中期間として、脱炭素を前提とした施策を総動員することとされたことを踏まえ、令和7年度までとしています。(資料4参照)

## 5 その他諸課題への対応

### ① 新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のための取組に伴う利用者の減少等により、大幅な収入減が発生していることから、公営企業の資金繰りを円滑にするため、令和2年5月より、特別減収対策企業債を発行できることとし、償還利子の2分の1の額を繰り出し、繰出額の80%を特別交付税により措置することとしています。

令和5年度においても、新型コロナウイルス感染症に伴う料金収入の減少により、資金繰りに影響が生じるおそれがあることから、引き続き特別減収対策企業債の発行を可能とすることとしました。(資料3参照)

### ② 公営企業の脱炭素化

「GX実現に向けた基本方針」(令和5年2月10日閣



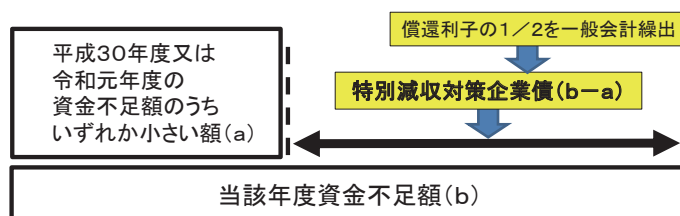
## 新型コロナウイルス感染症に係る公営企業の特別減収対策企業債の延長について

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のための取組に伴う利用者の減少等により、公営企業において大幅な収入減が発生していることから、交通、病院など住民生活に不可欠な公営企業の資金繰りを円滑にするため、令和2年度に資金手当措置として「特別減収対策企業債」の制度を創設。

新型コロナウイルス感染症の影響により令和5年度も公営企業の減収が発生するおそれがあることから、同感染症に伴う減収による資金不足について、令和5年度も引き続き「特別減収対策企業債」の制度を継続。

### <措置の内容>

- 新型コロナウイルス感染症により資金不足額が発生又は拡大する公営企業は、当該不足額について資金手当に係る企業債が発行できる(特別減収対策企業債)。
- 発行済の特別減収対策企業債の償還利子の1/2の額を一般会計から繰出し。なお、当該繰出しには特別交付税措置(措置率0.8)を講じる。
- 償還年限は原則15年以内



## 公営企業の脱炭素化の推進

- GX実現に向けた基本方針(令和4年12月22日GX実行会議決定)において、地域脱炭素の基盤となる重点対策を率先して実施することとされるなど、地方公共団体の役割が拡大したことを踏まえ、公営企業の脱炭素化の取組に対して、以下のとおり地方財政措置を講じる。

### 1. 対象事業

- 地方公共団体実行計画に基づいて行う公共施設等の脱炭素化のための地方単独事業

(太陽光発電、公共施設等のZEB化<sup>※1</sup>、省エネルギー、電動車等の導入)

※この他、小水力発電(水道事業・工業用水道事業)やバイオガス発電、リン回収施設等(下水道事業)、電動バス(EV、FCV、PHEV)等の導入(交通事業(バス事業))についても対象

※売電を主たる目的とする発電施設・設備については対象外

対象事業	交付税措置率
太陽光発電 公共施設等のZEB化 <sup>※1</sup>	50%
省エネルギー (省エネ改修 <sup>※2</sup> 、LED照明の導入)	財政力に応じて 30~50%
公用車における電動車等の導入 (EV、FCV、PHEV)	30%

※1 太陽光発電・ZEB化は、新築・改築も対象

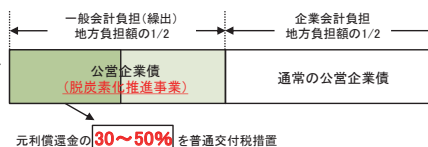
※2 省エネ・高効率機器の導入、ポンプのインバータ制御化等の省エネ設備の導入等を含む

### 2. 事業期間

- 令和5年度~令和7年度

### 3. 地方財政措置

- 地方負担額の1/2に「公営企業債(脱炭素化推進事業)」を充当した上で、元利償還金の全額を一般会計からの繰出の対象とし、その元利償還金に上表のとおり普通交付税措置(残余(地方負担額の1/2)については、通常の公営企業債を充当)



※専門アドバイザーの派遣(総務省・地方公共団体金融機構の共同事業)により、公営企業の脱炭素化の取組を支援

## 6 おわりに

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

都市高速鉄道事業については、多数の乗客の命を預かっており、経営の効率化を推進するに当たっても、当然の前提として輸送の安全の確保が最も重要です。そのためには、トンネル、駅構内、車両等の施設や各種システムについて点検・補修等を適切に実施し、更新のための改良工事を計画的に行っていくとともに、今後の企業債の償還等も適切に把握し、それらに必要な財源を確保していくことが重要であると考えています。一部の路線においては、開業から30年以上が経過し、大規模な設備更新が必要になってきています。これらを計画的に進めていく上でも、中長期的な経営の基本計画である経営戦略を、一定期間ごとに評価、検証した上で、質を高める改定を行うことが重要です。

また、新線建設や既設線の延伸に当たっては、建設に巨額の費用と長期の期間がかかり、料金につい

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

さらに、今後人口減少やテレワークの普及等により利用者の減少が見込まれる中で、持続可能な経営をしていくためには、経営環境の変化を踏まえた収支の見直しや新たな収入確保に向けた取組みの実施など、ポストコロナを見据えた取組みを検討していく必要があります。

各事業者におかれましては、収入確保施策の実施や民間委託の推進など、より一層の経営改革に努め、良質な公共交通サービスを今後とも安定的に提供していくことを期待しています。

# 鉄軌道における駅や車両のバリアフリー化の状況

～令和3年度末 鉄軌道の移動等円滑化に関する実績の調査結果概要～

令和5年3月3日

国土交通省鉄道局技術企画課

鉄軌道における令和3年度末のバリアフリー化の主な実績は、平均利用者数が3千人/日以上及び基本構想の重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の鉄軌道駅において、エレベーター等による段差解消駅が3,135駅(93.6%)、ホームからの転落を防止する設備が設置された駅が2,718駅(81.2%)等となりました。また、車椅子スペース等が設置された鉄軌道車両は27,545両(52.4%)となりました。

平成18年12月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)が施行されたことを受け、鉄軌道事業者による駅や車両の一層のバリアフリー化が求められているところです。

こうした状況を踏まえ、この度、令和3年度末における鉄軌道駅や鉄軌道車両の移動等円滑化実績について調査を実施し、その結果概要をとりまとめました。

## 令和3年度末 鉄軌道駅や鉄軌道車両の主なバリアフリー化の状況\*

### 【鉄軌道駅】

(平均利用者数が3千人/日以上及び基本構想の重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅)

○駅の段差解消	93.6%(95.5%)	[別紙1]
○転落防止設備	81.2%(98.8%)	[別紙2]
○視覚障害者用誘導ブロック	41.6%(96.9%)	[別紙2]
○障害者対応型トイレ	91.9%(92.1%)	[別紙3]
○案内設備	76.7%(80.3%)	[別紙4]
○障害者対応型券売機	91.7%	[別紙4]
○拡幅改札口	97.1%	[別紙4]

### (ホームドアの整備状況)

○整備駅数・番線数	1,002 駅・2,337 番線	[別紙5]
-----------	------------------	-------

### 【鉄軌道車両】

	52.4%(78.0%)	[別紙6]
--	--------------	-------

### 【車椅子使用者が単独乗降しやすいホームと車両の段差・隙間が縮小されている駅】

931 駅 [別紙7]

※今年度より、令和2年に設定された新たなバリアフリー法の基本方針における整備目標に基づき、同年に施行された移動等円滑化基準への適合状況を集計・公表しています。

(参考) 新たなバリアフリー法の基本方針における整備目標

令和7年度までに、①平均利用者数が3千人/日以上及び基本構想の重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満である鉄軌道駅の原則全て、②鉄軌道車両総数の約70%のバリアフリー化を進める。

※カッコ書きは令和2年度までのバリアフリー法の基本方針における整備目標に基づき、改正前の移動等円滑化基準(平成18年12月施行)への適合状況を記載。

なお、公共交通機関全体のバリアフリー整備状況は、総合政策局ホームページに掲載しています。

(URL: [http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei\\_barrierfree\\_mn\\_000003.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000003.html))

令和4年3月31日現在									
事業者名	総駅数	平均利用者数が3千人/日以上の駅数 A	平均利用者が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者が2千人/日以上3千人/日未満の駅数 B	移動等円滑化基準第4条及び第18条の2に適合している設備により段差が解消されている駅※1			改正前の移動等円滑化基準に適合している設備により段差が解消されている駅(平成18年12月に施行された移動等円滑化基準への適合状況)※2		
				うち平均利用者が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者が2千人/日以上3千人/日未満の駅数 C	平均利用者が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者が2千人/日以上3千人/日未満の駅に対する割合(%) (C/B)*100		うち平均利用者が3千人/日以上の駅数 D	平均利用者が3千人/日以上の駅に対する割合(%) (D/A)*100	
JR北海道	342	38	41	53	35	85.4%	53	33	86.8%
JR東日本	1,612	515	520	767	487	93.7%	769	485	94.2%
JR東海	403	101	101	146	98	97.0%	157	99	98.0%
JR西日本	1,172	346	354	508	332	93.8%	512	330	95.4%
JR四国	259	11	11	44	10	90.9%	45	10	90.9%
JR九州	566	97	102	216	96	94.1%	230	92	94.8%
JR旅客会社6社 小計	4,354	1,108	1,129	1,734	1,058	93.7%	1,766	1,049	94.7%
東武鉄道	201	124	127	145	125	98.4%	145	123	99.2%
西武鉄道	91	79	79	85	79	100.0%	85	79	100.0%
京成電鉄	65	58	58	59	58	100.0%	59	58	100.0%
京王電鉄	69	67	67	68	66	98.5%	69	67	100.0%
小田急電鉄	70	70	70	69	69	98.6%	69	69	98.6%
東急電鉄	87	85	85	86	84	98.8%	86	84	98.8%
京浜急行電鉄	72	72	72	72	72	100.0%	72	72	100.0%
相模鉄道	26	25	25	25	24	96.0%	26	25	100.0%
名古屋鉄道	272	134	136	212	122	89.7%	212	120	89.6%
近畿日本鉄道	283	146	148	163	136	91.9%	163	134	91.8%
南海電気鉄道	100	58	60	62	55	91.7%	65	56	96.6%
京阪電気鉄道	88	61	64	66	61	95.3%	66	60	98.4%
阪急電鉄	87	87	87	81	81	93.1%	81	81	93.1%
阪神電気鉄道	49	46	46	46	46	100.0%	46	46	100.0%
西日本鉄道	72	28	28	35	27	96.4%	35	27	96.4%
大手民鉄15社 小計	1,632	1,140	1,152	1,274	1,105	95.9%	1,279	1,101	96.6%
札幌市交通局	46	46	46	43	43	93.5%	43	43	93.5%
仙台市交通局	29	29	29	29	29	100.0%	29	29	100.0%
東京都交通局	94	94	94	87	87	92.6%	89	89	94.7%
東京地下鉄	139	139	139	139	139	100.0%	139	139	100.0%
横浜市交通局	40	40	40	40	40	100.0%	40	40	100.0%
名古屋市交通局	85	85	85	82	82	96.5%	85	85	100.0%
京都市交通局	31	31	31	31	31	100.0%	31	31	100.0%
大阪市高速電気軌道	100	100	100	96	96	96.0%	100	100	100.0%
神戸市交通局	26	25	25	19	18	72.0%	20	19	76.0%
福岡市交通局	35	34	34	35	34	100.0%	35	34	100.0%
地下鉄10社局 小計	625	623	623	601	599	96.1%	611	609	97.8%
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	6,611	2,871	2,904	3,609	2,762	95.1%	3,656	2,759	96.1%
中小民鉄、路面電車等 小計	2,768	427	444	1,125	373	84.0%	1,184	389	91.1%
鉄軌道全体 合計	9,379	3,298	3,348	4,734	3,135	93.6%	4,840	3,148	95.5%
(参考) 令和2年度末の数値	9,411	3,251	3,301	—	—	—	4,744	3,090	95.0%

※1. 「移動等円滑化基準第4条及び第18条の2に適合している設備により段差が解消されている駅」とは※2「改正前の移動等円滑化基準に適合している設備により段差が解消されている駅」のうち、自社内での乗継経路に関する段差解消や主たる経路とバリアフリールートの経路の長さの差ができる限り小さくされている等の基準に適合している駅をいう。

※2. 「改正前の移動等円滑化基準に適合している設備により段差が解消されている駅」とは、基準に適合している設備(開閉とびらに窓があり、かご内に手すり等が設置されているエレベーターなど)により、乗降場ごとに、段差が解消された経路を1以上確保している駅をいう。

注) 1. 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み、全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。

注) 2. 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

令和3年度末 鉄軌道駅における転落防止設備および視覚障害者用誘導ブロック設置状況について

事業者名	総駅数	平均利用 者数が3千 人/日 以上の 駅数 A	移動等円滑化基準第20 条第1項第6号から第8号 に適合している転落防止 のための設備を設置して いる駅数 <sup>※1</sup>			改正前の移動等円滑化基準 に適合している転落防止の ための設備を設置している駅 （平成18年12月に施行され た移動等円滑化基準への適 合状況） <sup>※2</sup>			移動等円滑化基準第9条に 適合しているブロックを設置 している駅数 <sup>※3</sup>			改正前の移動等円滑化基準 に適合しているブロックを 設置している駅（平成18年1 2月に施行された移動等円 滑化基準への適合状況） <sup>※4</sup>			
			平均利用 者数が3千 人/日以上 及び重点 整備地区 内の生活 関連施設 に位置づけ られた平均 利用者数 が2千人/ 日以上3千 人/日未満 の駅数 B		うち平均利 用者数が3 千人/日以 上及び重点 整備地区内 の生活関連 施設に位置 づけられた 平均利用者 数が2千人/ 日以上3千 人/日未満 の駅数 C	平均利用者 数が3千人/ 日以上及び 重点整備地 区内の生活 関連施設に 位置づけら れた平均利 用者数が2 千人/日以 上3千人/日 未満の駅に 対する割合 (%) (C/B)*100	うち平均 利用者数 が3千人/ 日以上の 駅に對 する割合 (%) D	平均利 用者数 が3千人/ 日以上の 駅に對 する割合 (%) (D/A)* 100	うち平均利 用者数が3 千人/日以 上及び重点 整備地区内 の生活関連 施設に位置 づけられた 平均利用者 数が2千人/ 日以上3千 人/日未満 の駅数 E	平均利用者 数が3千人/ 日以上及び 重点整備地 区内の生活 関連施設に 位置づけら れた平均利 用者数が2 千人/日以 上3千人/日 未満の駅に 対する割合 (%) (E/B)*100	うち平均 利用者数 が3千人/ 日以上の 駅に對 する割合 (%) F	平均利 用者数 が3千人/ 日以上の 駅に對 する割合 (%) (F/A)* 100			
			令和4年3月31日現在												
JR北海道	342	38	41	112	40	97.6%	113	37	97.4%	63	39	95.1%	64	36	94.7%
JR東日本	1,612	515	520	964	511	98.3%	1,322	512	99.4%	287	189	36.3%	1,160	511	99.2%
JR東海	403	101	101	167	99	98.0%	403	101	100.0%	51	24	23.8%	403	101	100.0%
JR西日本	1,172	346	354	587	303	85.6%	691	335	96.8%	418	193	54.5%	693	344	99.4%
JR四国	259	11	11	34	9	81.8%	195	11	100.0%	27	3	27.3%	146	11	100.0%
JR九州	566	97	102	148	49	48.0%	367	96	99.0%	181	85	83.3%	209	90	92.8%
<b>JR旅客会社6社 小計</b>	<b>4,354</b>	<b>1,108</b>	<b>1,129</b>	<b>2,012</b>	<b>1,011</b>	<b>89.5%</b>	<b>3,091</b>	<b>1,092</b>	<b>98.6%</b>	<b>1,027</b>	<b>533</b>	<b>47.2%</b>	<b>2,675</b>	<b>1,093</b>	<b>98.6%</b>
東武鉄道	201	124	127	104	86	67.7%	201	124	100.0%	66	52	40.9%	182	124	100.0%
西武鉄道	91	79	79	81	73	92.4%	91	79	100.0%	32	26	32.9%	91	79	100.0%
京成電鉄	65	58	58	65	58	100.0%	65	58	100.0%	60	54	93.1%	65	58	100.0%
京王電鉄	69	67	67	62	60	89.6%	69	67	100.0%	48	47	70.1%	69	67	100.0%
小田急電鉄	70	70	70	38	38	54.3%	70	70	100.0%	42	42	60.0%	70	70	100.0%
東急電鉄	87	85	85	75	74	87.1%	87	85	100.0%	23	23	27.1%	87	85	100.0%
京浜急行電鉄	72	72	72	31	31	43.1%	72	72	100.0%	15	15	20.8%	72	72	100.0%
相模鉄道	26	25	25	24	24	96.0%	26	25	100.0%	13	13	52.0%	26	25	100.0%
名古屋鉄道	272	134	136	148	104	76.5%	272	134	100.0%	99	70	51.5%	231	127	94.8%
近畿日本鉄道	283	146	148	113	89	60.1%	283	146	100.0%	11	10	6.8%	174	140	95.9%
南海電気鉄道	100	58	60	43	38	63.3%	99	57	98.3%	16	15	25.0%	70	57	98.3%
京阪電気鉄道	88	61	64	36	33	51.6%	88	61	100.0%	12	10	15.6%	85	58	95.1%
阪急電鉄	87	87	87	80	80	92.0%	87	87	100.0%	14	14	16.1%	87	87	100.0%
阪神電気鉄道	49	46	46	15	15	32.6%	49	46	100.0%	13	13	28.3%	49	46	100.0%
西日本鉄道	72	28	28	55	25	89.3%	72	28	100.0%	21	14	50.0%	40	26	92.9%
<b>大手民鉄15社 小計</b>	<b>1,632</b>	<b>1,140</b>	<b>1,152</b>	<b>970</b>	<b>828</b>	<b>71.9%</b>	<b>1,631</b>	<b>1,139</b>	<b>99.9%</b>	<b>485</b>	<b>418</b>	<b>36.3%</b>	<b>1,398</b>	<b>1,121</b>	<b>98.3%</b>
札幌市交通局	46	46	46	46	46	100.0%	46	46	100.0%	46	46	100.0%	46	46	100.0%
仙台市交通局	29	29	29	29	29	100.0%	29	29	100.0%	12	12	41.4%	29	29	100.0%
東京都交通局	94	94	94	91	91	96.8%	94	94	100.0%	3	3	3.2%	94	94	100.0%
東京地下鉄	139	139	139	139	139	100.0%	139	139	100.0%	72	72	51.8%	139	139	100.0%
横浜市交通局	40	40	40	40	40	100.0%	40	40	100.0%	8	8	20.0%	40	40	100.0%
名古屋市交通局	85	85	85	69	69	81.2%	85	85	100.0%	11	11	12.9%	85	85	100.0%
京都市交通局	31	31	31	19	19	61.3%	31	31	100.0%	4	4	12.9%	31	31	100.0%
大阪市高速電気軌道	100	100	100	56	56	56.0%	100	100	100.0%	7	7	7.0%	100	100	100.0%
神戸市交通局	26	25	25	9	9	36.0%	26	25	100.0%	9	9	36.0%	26	25	100.0%
福岡市交通局	35	34	34	35	34	100.0%	35	34	100.0%	35	34	100.0%	35	34	100.0%
<b>地下鉄10社局 小計</b>	<b>625</b>	<b>623</b>	<b>623</b>	<b>533</b>	<b>532</b>	<b>85.4%</b>	<b>625</b>	<b>623</b>	<b>100.0%</b>	<b>207</b>	<b>206</b>	<b>33.1%</b>	<b>625</b>	<b>623</b>	<b>100.0%</b>
<b>JR、大手民鉄、地下鉄 小計</b>	<b>6,611</b>	<b>2,871</b>	<b>2,904</b>	<b>3,515</b>	<b>2,371</b>	<b>81.6%</b>	<b>5,347</b>	<b>2,854</b>	<b>99.4%</b>	<b>1,719</b>	<b>1,157</b>	<b>39.8%</b>	<b>4,698</b>	<b>2,837</b>	<b>98.8%</b>
<b>中小民鉄、路面電車等 小計</b>	<b>2,768</b>	<b>427</b>	<b>444</b>	<b>964</b>	<b>347</b>	<b>78.2%</b>	<b>1,473</b>	<b>403</b>	<b>94.4%</b>	<b>785</b>	<b>236</b>	<b>53.2%</b>	<b>1,150</b>	<b>359</b>	<b>84.1%</b>
<b>鉄軌道全体 合計</b>	<b>9,379</b>	<b>3,298</b>	<b>3,348</b>	<b>4,479</b>	<b>2,718</b>	<b>81.2%</b>	<b>6,820</b>	<b>3,257</b>	<b>98.8%</b>	<b>2,504</b>	<b>1,393</b>	<b>41.6%</b>	<b>5,848</b>	<b>3,196</b>	<b>96.9%</b>
(参考)令和2年度末の数値	9,411	3,251	3,301	—	—	—	6,970	3,217	99.0%	—	—	—	5,800	3,158	97.1%

※1. 「移動等円滑化基準第20条第1項第6号から第8号に適合している転落防止設備の設置駅」とは、※2「改正前の移動等円滑化基準に適合している転落防止のための設備を設置している駅」のうち、点状ブロックがJIS T9251に適合した内方線付き点状ブロックである駅をいう。

※2. 「改正前の移動等円滑化基準に適合している転落防止のための設備を設置している駅」とは、ホームドア、点状ブロックその他視覚障害者の転落を防止するための設備、線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するための柵を設けている駅をいう。

※3. 「移動等円滑化基準第9条に適合しているブロックを設置している駅」とは、※4「改正前の移動等円滑化基準に適合しているブロックを設置している駅」のうち、視覚障害者誘導用ブロックがJIS T9251IIに適合している駅をいう。

※4. 「改正前の移動等円滑化基準に適合しているブロックを設置している駅」とは、公共用通路と車両等の乗降口との間の経路や、便所の出入口との経路等において視覚障害者誘導用ブロック等を設けている駅をいう。

注) 1. 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。

注) 2. 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

令和3年度末 鉄軌道駅における障害者対応型トイレ設置状況について

事業者名	総駅数	平均利用者数が3千人/日以上以上の駅数	平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数	トイレを設置している駅数			移動等円滑化基準第13条から第15条に適合しているトイレを設置している駅数 <sup>※1</sup>			改正前の移動等円滑化基準に適合しているトイレを設置している駅(平成18年12月に施行された移動等円滑化基準への適合状況) <sup>※2</sup>		
				うち平均利用者数が3千人/日以上以上の駅数		うち平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数	うち平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数	うち平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数	トイレを設置しているうち平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数	うち平均利用者数が3千人/日以上以上の駅数	平均利用者数が3千人/日以上以上の駅に対する割合(%)	
				A	B							C
JR北海道	342	38	41	214	38	41	46	36	87.8%	46	33	86.8%
JR東日本	1,612	515	520	1,172	501	506	665	482	95.3%	665	477	95.2%
JR東海	403	101	101	235	100	100	110	96	96.0%	110	96	96.0%
JR西日本	1,172	346	354	670	306	313	323	287	91.7%	320	283	92.5%
JR四国	259	11	11	163	11	11	34	11	100.0%	34	11	100.0%
JR九州	566	97	102	320	94	99	109	71	71.7%	109	68	72.3%
JR旅客会社6社 小計	4,354	1,108	1,129	2,774	1,050	1,070	1,287	983	91.9%	1,284	968	92.2%
東武鉄道	201	124	127	197	123	126	140	124	98.4%	140	122	99.2%
西武鉄道	91	79	79	89	79	79	77	74	93.7%	77	74	93.7%
京成電鉄	65	58	58	65	58	58	60	58	100.0%	60	58	100.0%
京王電鉄	69	67	67	68	66	66	68	66	100.0%	68	66	100.0%
小田急電鉄	70	70	70	70	70	70	70	70	100.0%	70	70	100.0%
東急電鉄	87	85	85	83	82	82	83	82	100.0%	83	82	100.0%
京浜急行電鉄	72	72	72	72	72	72	70	70	97.2%	70	70	97.2%
相模鉄道	26	25	25	26	25	25	26	25	100.0%	26	25	100.0%
名古屋鉄道	272	134	136	154	111	112	96	93	83.0%	96	92	82.9%
近畿日本鉄道	283	146	148	250	146	148	147	137	92.6%	147	135	92.5%
南海電気鉄道	100	58	60	99	58	60	65	59	98.3%	65	57	98.3%
京阪電気鉄道	88	61	64	70	60	62	53	52	83.9%	53	50	83.3%
阪急電鉄	87	87	87	87	87	87	72	72	82.8%	72	72	82.8%
阪神電気鉄道	49	46	46	47	46	46	46	46	100.0%	46	46	100.0%
西日本鉄道	72	28	28	72	28	28	27	20	71.4%	27	20	71.4%
大手民鉄15社 小計	1,632	1,140	1,152	1,449	1,111	1,121	1,100	1,048	93.5%	1,100	1,039	93.5%
札幌市交通局	46	46	46	46	46	46	46	46	100.0%	46	46	100.0%
仙台市交通局	29	29	29	29	29	29	29	29	100.0%	29	29	100.0%
東京都交通局	94	94	94	94	94	94	94	94	100.0%	94	94	100.0%
東京地下鉄	139	139	139	139	139	139	139	139	100.0%	139	139	100.0%
横浜市交通局	40	40	40	40	40	40	30	30	75.0%	30	30	75.0%
名古屋市交通局	85	85	85	85	85	85	85	85	100.0%	85	85	100.0%
京都市交通局	31	31	31	31	31	31	24	24	77.4%	24	24	77.4%
大阪市高速電気軌道	100	100	100	100	100	100	100	100	100.0%	100	100	100.0%
神戸市交通局	26	25	25	26	25	25	26	25	100.0%	26	25	100.0%
福岡市交通局	35	34	34	35	34	34	35	34	100.0%	35	34	100.0%
地下鉄10社局 小計	625	623	623	625	623	623	608	606	97.3%	608	606	97.3%
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	6,611	2,871	2,904	4,848	2,784	2,814	2,995	2,637	93.7%	2,992	2,613	93.9%
中小民鉄、路面電車等 小計	2,768	427	444	1,442	342	347	508	269	77.5%	510	267	78.1%
鉄軌道全体 合計	9,379	3,298	3,348	6,290	3,126	3,161	3,503	2,906	91.9%	3,502	2,880	92.1%
(参考) 令和2年度末の数値	9,411	3,251	3,301	6,338	3,074	3,113	—	—	—	3,456	2,832	92.1%

※1. 「移動等円滑化基準第13条から第15条に適合しているトイレ」とは、便所の構造を音や点字等で示す設備や、男子用小便器に手すり等を設けており、車椅子使用者が円滑に利用できる構造の便房及び高齢者、障害者等が円滑に利用できる構造の水洗器具を設けた便房がそれぞれ又は同一の便房として1以上を設けている便所をいう。

※2. 「改正前の移動等円滑化基準に適合しているトイレ」とは、便所の構造を音や点字等で示す設備や、男子用小便器に手すり等を設けており、高齢者や障害者等の円滑な利用に適した構造の便房を設けている便所をいう。

注) 1. 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。

注) 2. 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

令和3年度末 鉄軌道駅における案内設備、障害者対応型券売機および拡幅改札口の設置状況について

令和4年3月31日現在

事業者名	総駅数	平均利用者数が3千人/日以上以上の駅数 A	移動等円滑化基準第10条から第12条に適合している案内設備を設置している駅数 <sup>※1</sup>				改正前の移動等円滑化基準に適合している案内設備を設置している駅(平成18年12月に施行された移動等円滑化基準への適合状況) <sup>※2</sup>			移動等円滑化基準第17条に適合している障害者対応型券売機を設置している駅数 <sup>※3</sup>			移動等円滑化基準第19条に適合している拡幅改札口を設置している駅数 <sup>※4</sup>		
			平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数 B	うち平均利用者数が2千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数 C	平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅に対する割合(%) (C/B)×100	うち平均利用者数が3千人/日以上以上の駅数 D	平均利用者数が3千人/日以上以上の駅に対する割合(%) (D/A)×100	平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数 E	平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅に対する割合(%) (E/B)×100	平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数 F	平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅に対する割合(%) (F/B)×100				
												50	34	53	40
JR北海道	342	38	41	50	36	87.8%	50	34	89.5%	53	40	97.6%	119	40	97.6%
JR東日本	1,612	515	520	359	342	65.8%	429	399	77.5%	830	513	98.7%	1,552	520	100.0%
JR東海	403	101	101	106	97	96.0%	106	97	96.0%	149	101	100.0%	197	101	100.0%
JR西日本	1,172	346	354	277	262	74.0%	309	280	80.9%	414	286	80.8%	749	352	99.4%
JR四国	259	11	11	11	9	81.8%	11	9	81.8%	103	11	100.0%	111	11	100.0%
JR九州	566	97	102	107	62	60.8%	107	58	59.8%	202	101	99.0%	215	89	87.3%
JR旅客会社6社 小計	4,354	1,108	1,129	910	808	71.6%	1,012	877	79.2%	1,751	1,052	93.2%	2,943	1,113	98.6%
東武鉄道	201	124	127	110	107	84.3%	110	106	85.5%	172	126	99.2%	201	127	100.0%
西武鉄道	91	79	79	77	76	96.2%	77	76	96.2%	91	79	100.0%	91	79	100.0%
京成電鉄	65	58	58	65	58	100.0%	65	58	100.0%	59	57	98.3%	65	58	100.0%
京王電鉄	69	67	67	69	67	100.0%	69	67	100.0%	69	67	100.0%	69	67	100.0%
小田急電鉄	70	70	70	70	70	100.0%	70	70	100.0%	70	70	100.0%	70	70	100.0%
東急電鉄	87	85	85	69	67	78.8%	69	67	78.8%	87	85	100.0%	87	85	100.0%
京浜急行電鉄	72	72	72	72	72	100.0%	72	72	100.0%	72	72	100.0%	72	72	100.0%
相模鉄道	26	25	25	26	25	100.0%	26	25	100.0%	26	25	100.0%	26	25	100.0%
名古屋鉄道	272	134	136	115	103	75.7%	115	101	75.4%	259	135	99.3%	259	135	99.3%
近畿日本鉄道	283	146	148	67	64	43.2%	67	63	43.2%	253	148	100.0%	265	148	100.0%
南海電気鉄道	100	58	60	60	56	93.3%	60	54	93.1%	72	55	91.7%	99	60	100.0%
京阪電気鉄道	88	61	64	61	59	92.2%	61	57	93.4%	87	64	100.0%	72	63	98.4%
阪急電鉄	87	87	87	85	85	97.7%	85	85	97.7%	87	87	100.0%	87	87	100.0%
阪神電気鉄道	49	46	46	46	46	100.0%	46	46	100.0%	47	46	100.0%	47	46	100.0%
西日本鉄道	72	28	28	6	6	21.4%	6	6	21.4%	46	28	100.0%	67	28	100.0%
大手民鉄15社 小計	1,632	1,140	1,152	998	961	83.4%	998	953	83.6%	1,497	1,144	99.3%	1,577	1,150	99.8%
札幌市交通局	46	46	46	46	46	100.0%	46	46	100.0%	46	46	100.0%	46	46	100.0%
仙台市交通局	29	29	29	29	29	100.0%	29	29	100.0%	29	29	100.0%	29	29	100.0%
東京都交通局	94	94	94	94	94	100.0%	94	94	100.0%	68	68	72.3%	94	94	100.0%
東京地下鉄	139	139	139	139	139	100.0%	139	139	100.0%	107	107	77.0%	139	139	100.0%
横浜市交通局	40	40	40	27	27	67.5%	27	27	67.5%	24	24	60.0%	40	40	100.0%
名古屋市交通局	85	85	85	85	85	100.0%	85	85	100.0%	85	85	100.0%	85	85	100.0%
京都市交通局	31	31	31	31	31	100.0%	31	31	100.0%	31	31	100.0%	31	31	100.0%
大阪市高速電気軌道	100	100	100	43	43	43.0%	43	43	43.0%	100	100	100.0%	100	100	100.0%
神戸市交通局	26	25	25	26	25	100.0%	26	25	100.0%	26	25	100.0%	26	25	100.0%
福岡市交通局	35	34	34	35	34	100.0%	35	34	100.0%	35	34	100.0%	35	34	100.0%
地下鉄10社局 小計	625	623	623	555	553	88.8%	555	553	88.8%	551	549	88.1%	625	623	100.0%
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	6,611	2,871	2,904	2,463	2,322	80.0%	2,565	2,383	83.0%	3,799	2,745	94.5%	5,145	2,886	99.4%
中小民鉄、路面電車等 小計	2,768	427	444	409	247	55.6%	466	266	62.3%	682	324	73.0%	964	366	82.4%
鉄軌道全体 合計	9,379	3,298	3,348	2,569	2,589	76.7%	3,031	2,649	80.3%	4,481	3,069	91.7%	6,109	3,252	97.1%
(参考) 令和2年度末の数値	9,411	3,251	3,301	—	—	—	3,118	2,624	80.7%	4,467	—	—	6,010	—	—

※1 「移動等円滑化基準第10条から第12条に適合している案内設備を設置している駅」とは、※2「改正前の移動等円滑化基準に適合している案内設備を設置している駅」のうち、運行情報を提供する設備が行先及び種別が運行開始後に変更された場合にもその情報を文字等により表示できる駅をいう。

※2 「改正前の移動等円滑化基準に適合している案内設備を設置している駅」とは、運行情報を提供する設備や、エレベーターをはじめとした移動円滑化のための主要な設備の案内板等を設けている駅をいう。

※3 「移動等円滑化基準第17条に適合している障害者対応型券売機を設置している駅」とは、高齢者や障害者等の円滑な利用に適した構造の券売機を設けている駅をいう。

※4 「移動等円滑化基準第19条に適合している拡幅改札口を設置している駅」とは、車いすの通過に必要な幅80cm以上の改札口等を設けている駅をいう。

注) 1. 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。

注) 2. 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

## 令和3年度末 鉄軌道駅におけるホームドアの整備状況について

令和4年3月31日現在

事業者名	総駅数	ホームドア整備駅数	1日当たりの平均利用者が10万人以上の駅数	1日当たりの平均利用者が10万人以上の駅のホームドア整備駅数	総番線数	ホームドア整備番線数	1日当たりの平均利用者が10万人以上の駅の番線数	1日当たりの平均利用者が10万人以上の駅のホームドア整備番線数
JR北海道	342	3	1	0	728	6	10	0
JR東日本	1,612	95	64	36	3,607	216	370	88
JR東海	403	8	2	2	878	32	20	6
JR西日本	1,172	22	10	9	2,553	56	80	27
JR四国	259	0	0	0	479	0	0	0
JR九州	566	18	1	0	1,185	46	8	0
JR旅客会社6社 小計	4,354	146	78	47	9,430	356	488	121
東武鉄道	201	10	7	5	489	35	31	19
西武鉄道	91	6	4	4	236	22	18	15
京成電鉄	65	3	1	0	165	12	4	0
京王電鉄	69	8	3	3	172	24	14	11
小田急電鉄	70	8	7	3	193	24	33	12
東急電鉄	87	66	14	13	223	171	57	48
京浜急行電鉄	72	9	4	3	173	27	16	10
相模鉄道	26	12	1	1	68	34	6	6
名古屋鉄道	272	2	2	0	607	3	8	0
近畿日本鉄道	283	1	3	1	723	2	17	2
南海電気鉄道	100	1	1	1	264	1	16	1
京阪電気鉄道	88	1	1	1	208	2	4	2
阪急電鉄	87	2	1	0	243	7	18	0
阪神電気鉄道	49	2	1	1	138	5	7	1
西日本鉄道	72	1	0	0	167	2	0	0
大手民鉄15社 小計	1,632	132	50	36	4,069	371	249	127
札幌市交通局	46	46	2	2	99	99	10	10
仙台市交通局	29	29	1	1	60	60	4	4
東京都交通局	94	80	5	5	210	182	20	20
東京地下鉄	139	114	24	23	358	298	95	87
横浜市交通局	40	40	1	1	88	88	2	2
名古屋市交通局	85	71	3	3	198	158	12	12
京都市交通局	31	19	0	0	68	42	0	0
大阪市高速電気軌道	100	62	8	8	254	136	29	21
神戸市交通局	26	5	0	0	63	12	0	0
福岡市交通局	35	35	1	1	75	75	2	2
地下鉄10社局 小計	625	501	45	44	1,473	1,150	174	158
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	6,611	779	173	127	14,972	1,877	911	406
中小民鉄、路面電車等 小計	2,768	223	0	0	4,869	460	0	0
鉄軌道全体 合計	9,379	1,002	173	127	19,841	2,337	911	406
(参考) 令和2年度末の数値	9,411	943	154	103	19,922	2,192	851	334

注1. 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み、全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。

注2. 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。



令和3年度末 鉄軌道車両のバリアフリー化設備整備状況

別紙6

令和4年3月31日現在

	事業の用に供している編成数(車両数)		改正後の公共交通移動等円滑化基準省令に適合した編成数(車両数) (令和3年7月施行後の新基準への適合状況)		移動等円滑化基準に適合した編成数(車両数) <sup>※1</sup>		改正前の公共交通移動等円滑化基準省令に適合した編成数(車両数) (令和2年4月施行前の旧基準への適合状況)		車椅子スペースの数が公共交通移動等円滑化基準省令の規定を満たしている編成数	便所のある編成のうち車椅子対応便所のある編成数 <sup>※2</sup>	案内装置のある編成数 <sup>※3</sup>	車両間転落防止設備のある編成数 <sup>※4</sup>
	編成数	車両数	編成数	車両数	編成数	車両数	編成数	車両数				
JR旅客会社 6社	5,416	24,818			1,753	9,444	3,455	20,298	2,766	3,093 (4,486)	3,523	4,343
編成数又は車両数に対する割合					32.4%	38.1%	63.8%	81.8%	51.1%	68.9%	65.0%	80.2%
うち新幹線車両	394	4,829	27	374	173	2,086	394	4,829	173	394 (394)	394	394
編成数又は車両数に対する割合			6.9%	7.7%	43.9%	43.2%	100.0%	100.0%	43.9%	100.0%	100.0%	100.0%
大手民鉄 15社	2,789	14,530			1,540	9,418	1,817	10,786	2,053	177 (344)	1,803	2,674
編成数又は車両数に対する割合					55.2%	64.8%	65.1%	74.2%	73.6%	51.5%	64.6%	95.9%
東京地下鉄・大阪市高速電気軌道・公営	1,217	7,735			906	6,113	1,076	7,084	1,130	0 (0)	1,019	1,181
編成数又は車両数に対する割合					74.4%	79.0%	88.4%	91.6%	92.9%	0.0%	83.7%	97.0%
JR、大手民鉄 東京地下鉄・大阪市高速電気軌道・公営 小計	9,422	47,083			4,199	24,975	6,348	38,168	5,949	3,270 (4,830)	6,345	8,198
編成数又は車両数に対する割合					44.6%	53.0%	67.4%	81.1%	63.1%	67.7%	67.3%	87.0%
中小民鉄	2,228	5,452			833	2,570	904	2,826	1,317	196 (339)	1,454	914
編成数又は車両数に対する割合					37.4%	47.1%	40.6%	51.8%	59.1%	57.8%	65.3%	41.0%
総合計	11,650	52,535			5,032	27,545	7,252	40,994	7,266	3,466 (5,169)	7,799	9,112
編成数又は車両数に対する割合					43.2%	52.4%	62.2%	78.0%	62.4%	67.1%	66.9%	78.2%
(参考)令和2年度末の数値 総合計	11,691	52,645			4,553	25,601	7,121	40,027	6,952	3,388 (5,182)	7,290	8,999
編成数又は車両数に対する割合					38.9%	48.6%	60.9%	76.0%	59.5%	65.4%	62.4%	77.0%

※1.「移動等円滑化基準に適合した編成数(車両数)」とは、車椅子スペースや案内装置を設ける等、移動等円滑化基準省令(令和2年4月に施行された基準)のすべてに適合している編成数、車両数をいう。

※2.車椅子対応便所のある編成数の( )内の数字は、便所のある編成数を、編成総数に対する割合は、便所のある編成数に対する割合を示す。

※3.「案内装置のある編成数」とは、次に停車する駅や当該車両の運行に関する情報を文字及び音声による提供するための設備を設けている編成数をいう。

※4.「車両間転落防止設備のある編成数」とは、車両の連結部に転落防止用ほろ等の設備を設けている編成数をいう。

## 令和3年度末 車椅子使用者が単独乗降しやすいホームと車両の段差・隙間の縮小に向けた整備状況について

令和4年3月31日現在

## ○ホームと車両の段差・隙間の目安値の設定

車椅子使用者が単独乗降しやすい環境を整備するため、関係者団体、学識経験者、鉄道事業者等から構成される検討会<sup>※1</sup>を設置し、車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全確保を両立するホームと車両乗降口の段差・隙間の目安値の検討を行った。  
検討会において、様々なタイプの車椅子を利用する車椅子使用者による実証試験を行った結果、約9割の方が単独乗降が可能であった段差3cm・隙間7cmの組み合わせを目安値とした。  
この目安値の段差3cm・隙間7cmは、列車走行の安全を確保するため、基本的に、車両の揺れや軌道の変位等の影響が少ないコンクリート軌道かつ直線部を含むホームの駅において満たすこととした。(令和元年8月とりまとめ)

※1. 令和元年8月「鉄道駅におけるプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会」とりまとめ  
([https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_fr7\\_000029.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000029.html))

## ○令和3年度末現在における、ホームと車両の段差・隙間を縮小し目安値を満たすホームを有する駅数は以下のとおり。

この駅数には、コンクリート軌道かつ直線部を含むホームを有する駅<sup>※2</sup>のほか、バラスト軌道あるいは曲線ホームであっても、比較的軌道変位の少ない軌道構造や緩い曲線のホームであるため、目安値を満たすホームを有する駅を含む。

※2. 技術的な課題があるため当面は縮小が進まない駅(駅入口からホームまでのバリアフリー化が進んでいない駅や、床面高さの異なる複数の車両が乗り入れているためホーム高さの決定に時間を要する駅)は除く。

事業者名	ホームと車両の段差・隙間を縮小している駅数 <sup>※3</sup>	
		うち平均利用者数が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者数が2千人/日以上3千人/日未満の駅数
JR東日本	66	65
JR東海	1	1
JR西日本	2	1
<b>JR旅客会社 小計</b>	<b>69</b>	<b>67</b>
東武鉄道	3	3
西武鉄道	7	7
京成電鉄	4	4
京王電鉄	11	11
小田急電鉄	4	4
東急電鉄	54	54
相模鉄道	6	6
名古屋鉄道	63	54
南海電気鉄道	2	2
京阪電気鉄道	26	6
<b>大手民鉄 小計</b>	<b>180</b>	<b>151</b>
仙台市交通局	13	13
東京都交通局	67	67
東京地下鉄	65	65
横浜市交通局	11	11
名古屋市交通局	15	15
京都市交通局	31	31
大阪市高速電気軌道	55	55
神戸市交通局	1	1
福岡市交通局	16	15
<b>地下鉄 小計</b>	<b>274</b>	<b>273</b>
<b>JR、大手民鉄、地下鉄 小計</b>	<b>523</b>	<b>491</b>
<b>中小民鉄、路面電車等 小計</b>	<b>408</b>	<b>137</b>
<b>鉄軌道全体 合計</b>	<b>931</b>	<b>628</b>
(参考値)		
段差・隙間の縮小が可能な駅	1,646	1,165
全ての駅数	9,379	3,345
(参考)令和2年度末の数値	658	519

※3. 「ホームと車両の段差・隙間を縮小している駅数」とは、一列車またはホーム一箇所でも、ホームと車両の間の段差・隙間が段差3cm・隙間7cmを満たす箇所がある番線(のりば)数を一部でも有する駅数をいう。

注1. 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み全体として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。

注2. 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

# 「観光立国推進基本計画」を閣議決定

～持続可能な形での観光立国の復活に向けて～

令和5年3月31日  
国土交通省観光庁

観光立国推進基本法（平成18年法律第117号）の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、令和5年度からの新たな「観光立国推進基本計画」が閣議決定されました。

本計画は、訪日外国人旅行消費額5兆円、国内旅行消費額20兆円の早期達成を目指すとともに、令和7年までに、持続可能な観光地域づくりに取り組む地域数100地域、訪日外国人旅行消費額単価20万円/人、訪日外国人旅行者一人当たり地方部宿泊数2泊等の目標を掲げており、これらの達成のために政府全体として講ずべき施策等について定めています。

持続可能な形での観光立国の復活に向けて、本計画を着実に実施していきます。

## 1. 基本計画の見直しの方向性

新たな観光立国推進基本計画においては、観光立国の持続可能な形での復活に向け、観光の質的向上を象徴する、「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」の3つのキーワードに特に留意し、観光政策を推進することとしています。

## 2. 基本的な方針

(1)持続可能な観光地域づくり戦略、(2)インバウンド回復戦略、(3)国内交流拡大戦略を基本的な方針として掲げています。

## 3. 計画期間

令和5年度から令和7年度までの3年間

## 4. 目標

持続可能な形での観光立国の復活に向け、質の向上を重視する観点から、人数に依存しない指標を中心に設定しています。

### (1) 持続可能な観光地域づくりの体制整備

1. 持続可能な観光地域づくりに取り組む地域数：  
令和7年までに100地域（うち国際認証・表彰地域50地域）  
【令和4年実績値：12地域（うち国際認証・表彰地域6地域）】

### (2) インバウンド回復

2. 訪日外国人旅行消費額：早期に5兆円  
【令和元年実績値：4.8兆円】

3. 訪日外国人旅行消費額単価：令和7年までに20万円【令和元年実績値：15.9万円】
4. 訪日外国人旅行者一人当たり地方部宿泊数：令和7年までに2泊【令和元年実績値：1.4泊】
5. 訪日外国人旅行者数：令和7年までに令和元年水準超え【令和元年実績値：3,188万人】
6. 日本人の海外旅行者数 令和7年までに令和元年水準超え【令和元年実績値：2,008万人】
7. アジア主要国における国際会議の開催件数に占める割合：令和7年までにアジア最大の開催国（3割以上）【令和元年実績値：アジア2位（30.1%）】

### (3) 国内交流拡大

8. 日本人の地方部延べ宿泊者数：令和7年までに3.2億人泊【令和元年実績値：3.0億人泊】
9. 国内旅行消費額：早期に20兆円、令和7年までに22兆円【令和元年実績値：21.9兆円】

## 5. 施策

以下の3つの柱の下、目標達成に向けた施策を提示しています。

1. 持続可能な観光地域づくり戦略
2. インバウンド回復戦略
3. 国内交流拡大戦略

## 6. その他

施策の点検・評価を行うとともに、観光庁が、関係省庁に対し、当該結果について施策に反映させるよう働きかけを行います。



# 都市鉄道の現状について



国土交通省鉄道局長 上原 淳



講師の上原淳氏

令和5年1月31日(火)にアルカディア市ヶ谷3階「富士東」の間において講演会を開催しました。今回は、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、当会場のほか、オンライン参加希望者にWeb配信を併用して実施しましたが、以下は、国土交通省鉄道局長 上原 淳氏の講演内容を、当協会の責任のもと抄録としてまとめたものです。

只今ご紹介いただきました国土交通省鉄道局長の上原でございます。本日はこんなに多数の方々にお集まりいただきありがとうございます。

私が令和2年に鉄道局長に就任した時に、鉄道事業者の方々等から鉄道局長は整備新幹線あるいはニア中央新幹線という非常に社会の注目を集めるプロジェクトに忙殺されている中で、都市鉄道の分野、地下鉄の分野もしっかりやってほしいというお話を承りました。時を同じくしてコロナの影響がかなり大きくなって参り、それによって、鉄道事業が受けました大きな損失についてこれからどうしていくのかが大きな課題となりました。そのタイミングにおきまして、鉄道局に審議官が1名増員され、都市鉄道を中心とした運営等をどうしていくのかといった体制も強化されました。

今日の講演会では、都市鉄道を中心に、現在どういう動きになってきているのか、どういうことが始まっているのかについてご報告させていただきます。

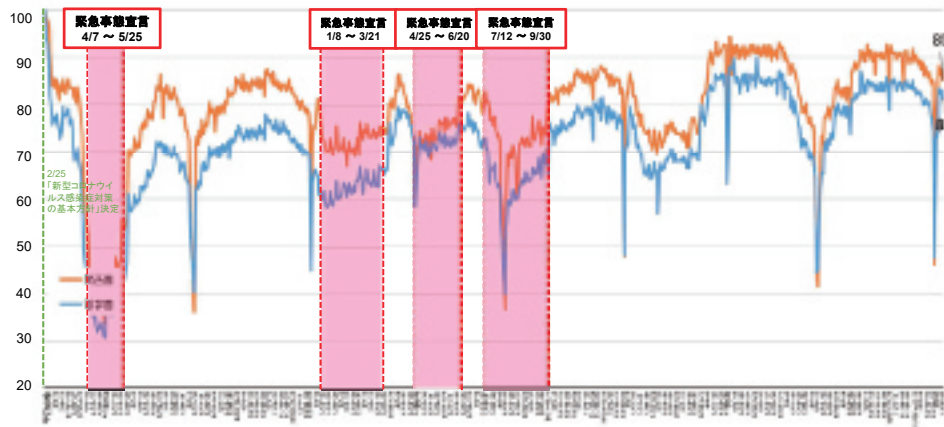
## 【新型コロナウイルスの影響】

コロナ禍での首都圏と関西圏の駅の利用状況について、緊急事態宣言が発せられた前後からデータを集計しています。昨年末の状況では、東京圏の12月通勤・通学輸送については、他の地域と比べて相対的に戻りかたが低かったという実感がございます。これに対し、大阪圏、名古屋圏及び福岡圏等の民鉄をはじめとする鉄道はかなり良かった。なぜ東京圏だけがこの回復の力強さが弱かったのは、やはりテレワークの定着が1番に言えるようです。都心に近づくほど、また所謂住宅街をもっておられる地域では週3日ぐらいの出勤ということが標準化している企業が多い、またそうした企業の従業員を運んでおられる鉄道が多いということで、東京につきましては回復の基調が弱かった。それに対し他の圏内ではテレワークの定着がそれほどは進んでいなくて、結果としてコロナの回復とともに企業への通勤客が戻ってきているというような話も聞いております。その意味で今後ポストコロナをみていきますと、この傾向がどこまで続いていくのかということを目を注いでいかないとはいけなく考えています。

他方で、地方の鉄道では、12月の戻りかたの芳しくない会社がありました。それは、このコロナ期間中から電車から車やバイクの通勤に移行した従業員の方が多かった地域があったようで、コロナ回復後もなかなか鉄道に戻ってきていただけないのが原因のようです。

## 駅の利用状況（首都圏・関西圏:速報値）

テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移



※JR(JR東日本、JR西日本)、大手民鉄(東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神)の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値  
 ※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数  
 ※「呼びかけ前」は、2020年2月17日の週の特定日  
 ※ピーク時間帯は、各駅において7:30~9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯  
 ※主なターミナル駅は、以下のとおり  
 首都圏: 東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜  
 関西圏: 大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋  
 ※グラフ内で「緊急事態宣言」とした期間については、首都圏及び関西圏のいずれかの地域において緊急事態宣言が発令されていた期間を示す

さらに12月の状況で、各地域に共通していたのが、特に昼間時間帯を中心とした高齢者の動きが弱いという傾向もありました。

一方で収入に与える影響については、テレワークで週3日程度の通勤となっても、回数券の利用は想定よりも少なく、通常の運賃で利用される方が非常に多かったということで、輸送の低下に比べますと収入の低下はそれほどではないという状況にあったようです。総じて申し上げているのが9割の壁、ポストコロナで完全に近場の特急などの観光需要を含めて戻るということは、この9割の壁を突破することができますと、それなりに利益としては計画どおりに確保できる会社が多いようです。

観光の話となりましたので、一言申し上げますと、全国旅行支援の効果もありまして、昨年10月、11月の日本人の宿泊客数はコロナ前を上回る実績をあげまして、ポストコロナを占う上で、日本人観光客の動きはかなり戻ってきています。インバウンドにつきましては、水際対策の緩和でコロナ前の半分ぐらいまで戻ってきている状態ではありますが、非常に厳しい対策をとっている中国を除きますと74%ぐらいまで外国人が戻ってきているという数字が観光庁から公表されています。春節で中国の動きは前年に比べてかなり活発になってきていますので、今後このインバウンド需要がどこまで伸びていくのか注目されているところです。

新幹線の利用状況は、天候等の問題もありましたが、総じて各社とも想定どおり又は想定を上回る状況にありました。特に年末年始には、東海道新幹線でコロナ前の90%を達成し、他の各新幹線とも84%とか85%の数字がでており、この1月に入って全国旅行支援の動きがきちんと再開されて良くなっているという声もあるなかで、やはり弱いという声もございました。その一つは、東京から出て行くお客様は増えているのですが、なかなか東京に向けてのお客様が弱い。これは、1月初めの賀詞交歓会などビジネス需要的に動くべき季節に、かなりの経済団体等でリモートで済むような形でのそうした会合が影響して、東京に集まらないという影響がでているようです。

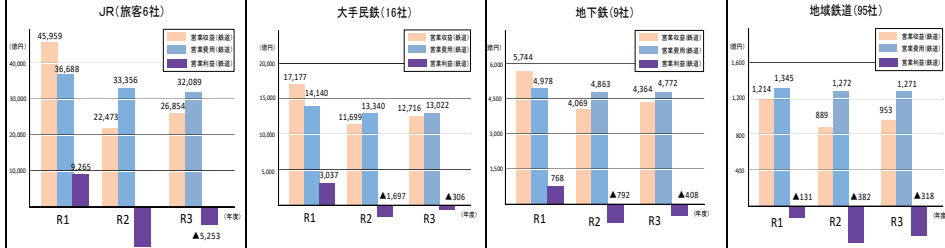
次に新型コロナウイルス感染症による関係団体への影響調査によりますと、2022年12月時点での輸送人員について50%以上減少したという回答をした大手民鉄では一昨年6月以降0、公営では一昨年9月以降0、中小民鉄では10月1%、11月3%ということで、あきらかにコロナ禍を脱出しつつある状況にあります。

鉄道事業者の決算状況では、コロナ禍でJR旅客会社が赤字になったという歴史的に非常に特徴的なことがありましたが、今年度につきましては、通期の見通しで、JR上場各社では黒字が予想されています。大手民鉄については、コロナ禍ということではありましたが、不動産市況が非常に好調ということがあって、連結ではかなりの部分で黒字が達成されておりましたが、今年度は鉄道事業につきましても黒字が図られるところが多いと聞いております。地下鉄につきましては、昨年も黒字化していた地下鉄各社もあったと思いますが、ま

# 鉄道事業者の決算状況について

(単位: 億円)

	JR(旅客6社)				大手民鉄(16社)				地下鉄(9社)				地域鉄道(95社)			
	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度 上期	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度 上期	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度 上期	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度 上期
営業収益(鉄道)	45,959	22,473	26,854	-	17,177	11,699	12,716	7,035	5,744	4,069	4,364	-	1,214	889	953	-
営業費用(鉄道)	36,688	33,356	32,089	-	14,140	13,340	13,022	6,512	4,978	4,863	4,772	-	1,345	1,272	1,271	-
営業利益(鉄道)	9,265	▲10,883	▲5,253	-	3,037	▲1,697	▲306	523	768	▲792	▲408	-	▲131	▲382	▲318	-
経常利益	9,251	▲11,122	▲4,015	2,121	4,229	▲1,296	371	1,031	1,016	▲543	▲142	-	▲6	▲430	▲279	-
純利益	6,387	▲9,810	▲2,855	1,998	269	▲1,658	777	856	932	▲499	▲138	-	▲32	▲314	▲212	-



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

## 令和5年度当初予算案(鉄道関係)

<b>&lt;鉄道局関係予算&gt;</b>		(関連事項)	
公共事業	1,042億円	公共事業	社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)の創設 5,492億円の内数
非公共事業	22億円	非公共事業	地域公共交通確保維持改善事業等(総合政策局) 222億円の内数
合計	1,064億円		ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業(観光庁) 16億円の内数
			鉄道脱炭素施設等の整備促進(環境省) 22億円の内数

### 主な施策

#### 豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進

- **整備新幹線の整備の推進** [804億円]  
 (北陸新幹線事業推進調査 [12億円])
- **都市鉄道ネットワークの充実** [67億円、81億円の内数、3億円の内数]

#### デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進

- **鉄道事業者と地域の共創に対する支援** (危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新)  
 【社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)の創設、238億円の内数(総合政策局、観光庁予算)】
- **地域の鉄道の安全性・利便性向上の促進** [50億円の内数、0.2億円、238億円の内数(総合政策局、観光庁予算)]
- **鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進** [81億円の内数、21億円、50億円の内数、238億円の内数(総合政策局、観光庁予算)]

#### 防災・減災、国土強靱化への投資の加速化

- **耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進** [81億円の内数、9億円、50億円の内数]
- **鉄道の災害復旧の支援** [10億円]

#### 鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化

- **鉄道資産を活用したGXの投資加速化** [3.2億円の内数、0.1億円、22億円の内数(環境省予算)]
- **貨物鉄道ネットワークの充実** [3億円の内数]
- **鉄道のスマート化を促進するためのDXの促進** [0.4億円の内数]
- **鉄道の技術開発・普及促進** [0.6億円の内数]

#### 鉄道システム・技術の海外展開

[19億円の内数]

だまだ全社が黒字化する状況にはきていないと推測するところです。以上がコロナの現況、現状を鉄道局ではこういう風に見ているというお話でありました。

## 【鉄道関係の予算・税制】

鉄道局予算は、鉄道局の予算に加えて、総合政策局の公共交通の予算及び観光庁の予算のうち鉄道会社に交付されてくる当初予算を合計し、さらに補正予算を足しますと、ここ3年ぐらい実質的には過去最高額がずっと続いています。

特に、都市鉄道、地下鉄の分野では、防災、減災、国土強靱化のため5か年加速化対策あるいはなにわ筋線、東京メトロの新たな線の整備、それから東部方面線といったところ、さらにバリアフリー化、耐震、浸水対策といったところに予算を計上させていただいています。

また、税制につきましても、様々な分野で延長やあるいは拡充が行われています。この中で、カーボンニュートラル投資促進税制の拡充により法人税の優遇措置を目指したものです。既に2年前にこの税制は導入はされていますが、それは工場を中心とした事業所単位となったものであり、鉄道等の移動体が全く対象となっていない税制となっており、私どもは要求を経済産業省とともに行うという動きをしておりました。来年度の税制改正につきましても、所謂裏年と言いましてもまだ制度として継続している年でありましたので、今年度は国土交通部会からの重点事項として要求させていただき、再来年度の税制改正を目指す長期検討という形で収まりました。改正時には、カーボンニュートラルに資する車両の購入につきましても法人税の減税措置が受けられる、そうしたシステムを目指したいと考えております。

次に、ローカル鉄道を巡る状況の変化ということで、コロナ禍でローカル線の経営が厳しくなったということも背景にあります。もともとはJRのローカル線を中心として、人口減少の中で、どんどんローカル線の需要が減っていき、減るので減便をする、無人駅化する。そうすると、より使いづらいので、誰も乗らない。その結果、1日の利用者数がゼロといった駅が連なるような路線がすでに出てきております。そうした鉄道が必要なのかという声が地域からもあがってきています。そのあたり地域ともよく相談していきたいと思っておりますし、来年度には、社会資本整備総合交付金を活用したローカル鉄道の再構築に関する新たなスキームを創ろうとしているところです。この社会資本整備総合交付金は、国交省内では非常にメジャーなものなのですが、ただ運輸の分野では全く使ったことはないものでした。都市局を通じまして、バス停でありますとかバスのいろいろな設備には既にこの社会資本整備総合交付金が充てられている例はあるのですが、なかなか鉄道までは回ってこなかったものであります。これが今回新たに基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設し、補助対象として地方公共団体が行う事業に対しまして、国が半分補助する、残りの半分につきましては45%の交付税、100%の起債といった形で、鉄道ではほとんどない、新幹線が地方負担に対して5割から6割の交付税措置があるのですが、それを除きますと、これまででない手厚い国の支援が受けられます。また地域に交付しますので、地域が頑張って鉄道を再構築していく、あるいはバスに転換していくといったことに対しその地域を応援する仕組みとして今回新たに認められたものでございます。

## 地域公共交通再構築事業 -社会資本整備総合交付金 国土交通省

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

### 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な**施設整備**等に関する地域の取組を支援

**【交付金事業者】** 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

**【補助率】** 1/2

**【交付対象事業】** **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

- ・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備
- ・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケーション・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本整備総合交付金計画に交付対象事業全体の20%を目途で、**鉄道・バス車両**の導入も支援 ※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

**【補助要件】**

- (1) **地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定**
  - 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
  - ※鉄道については、赤字路線であった再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象
- (2) **地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携**
  - 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための効果性ある取組が具体的に記載されていること
- (3) **事業の効果（実効性）を確認するための目標設定**
  - ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額の目標を設定すること
- (4) **実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用**
  - 本事業に関連する施設整備を含め実効性のある利用促進策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社」がその事業を営むに際し、当分の間配慮すべき事項に関する指針の運用を何ら変更するものではない 14


## 【都市鉄道の整備】

次に都市鉄道の整備についてご報告いたします。

まず、福岡市の地下鉄七隈線の延伸につきましては、令和5年3月27日に開業予定ということで、これまで事業を進めていただいております。次に、東部方面線は、相鉄とJRの相互直通運転につきましては令和元年11月に開業しておりますが、相鉄と東急の直通線、ST線と呼んでおりますが、こちらも令和5年3月18日にいよいよ開業を迎えることになっております。これは鉄道運輸機構を活用しました利便増進事業のスキームでこれまで整備が進められてきているところです。

なにわ筋線の整備は、これから事業が本格化していきますが、一つは今年の3月18日に所謂「うめきた」の新駅として大阪駅が開業いたします。関空に行く「はるか」や「くろしお」が大阪駅を通行できるようになります。今後なにわ筋線の整備を通じまして一層の関空へのアクセス改善また新大阪へのアクセス改善等が図られるところです。

令和3年7月に答申をいただきました「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方について」では、8号線の延伸と品川地下鉄の早期の事業化を図るべき、また臨海地下鉄につきましては、事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべきとされております。さらに株式売却の在り方につきましては、東京メトロの完全民営化の方針は法律等で定められた既定方針であるということ为前提として、8号線延伸及び品川地下鉄の整備期間中には国と都が合わせて株式の1/2を保有することが適切ということ、その後の株式の売却につきましては法律等において完全民営化の方針が規定されていることを堅持しつつ、その中で地下鉄の公共性や地下鉄ネットワーク整備の進展を踏まえながら対応することが求められるということで1/2以降のこの株式の売却についても記載されています。

**東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について 答申概要**  国土交通省  
※令和3年7月15日

### 1. 地下鉄ネットワークのあり方について

- ・首都機能の維持・発展、国際競争力の強化、環境問題への対応等の観点から、**地下鉄ネットワークの充実が必要**。
- ・**8号線延伸や品川地下鉄は**、これまでの調査において利用者利便の向上等に資する路線として事業性が確認されており、**早期に事業化を図るべき**。臨海地下鉄については、**今後、臨海部の都市づくりとともに、常磐新線延伸（TX）との接続も含め、事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき**。

### 2. 東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について

- ・東京メトロは東京圏の社会経済活動や首都機能の維持・発展において**重要な役割を担っている**。
- ・特に既存の東京メトロのネットワークと関連性のある**8号線延伸・品川地下鉄**については、十分な公的支援を前提に、**事業主体としての役割を求めることが適切**。その際、東京メトロの完全民営化方針に影響を与えないよう、事業主体となることと一体不可分のものとして東京メトロ株式の**確実な売却が必要**。

### 3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方について

- ・**東京メトロの完全民営化の方針は法律等で定められた既定方針**。また、復興財源確保法に基づき、復興財源を確保し、将来世代に負担を先送りしないためにも、株式売却を早期に進めていくことが必要。その際、**国と東京都が同時・同率で売却することが重要**。
- ・一方、**株式の売却に当たっては**、特定株主の利害が経営に影響を及ぼす可能性等を考慮し、**東京メトロの役割を踏まえて段階的に進めていくことが適切**。具体的には、**8号線延伸・品川地下鉄の整備期間中には、国と都が合わせて株式の1/2を保有することが適切**。
- ・**その後の株式の売却については**、法律等において完全民営化の方針が規定されていることを堅持しつつ、その中で、首都の中核エリアを支える**地下鉄の公共性や地下鉄ネットワーク整備の進展を踏まえながら対応**することが求められる。

21

これに基づきまして、有楽町線の延伸につきましては、現在調査事業を行っているところです。これからアクセス、工事施行計画の認可そして着工ということで進めていくこととなりますが、この有楽町線の延伸と南北線の延伸につきましてはほしい同じタイミングで予算化を図っていくことになろうかと思っております。

以上、都市鉄道の整備、現状、進行中のものについての説明でした。

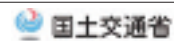


## 【最近の動向】

続いて、鉄道行政、特に最近の都市鉄道を巡る動向等についてご報告いたします。

令和3年5月に閣議決定されました第二次交通政策基本計画におきまして、様々な点が指摘を受けております。まずカーボンニュートラルに向けた取組を進めなくてはならないこと。ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証した上で変動運賃制・ダイナミックプライシング等の新たな対策についてその効果や課題について十分に検討を行うべきであるといったこと、また鉄道駅のバリアフリー化の推進としましては、全ての利用者が受益するという観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するべきといったこと。さらに、事業者やモードを横断した定額制などの多様なサービス提供を促進するための制度や、また地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方については、国と地方の厳しい財政状況も踏まえつつ検討するべきであり、さらに大規模災害等のリスクに直面する中で、強靱な形態を維持していくために行政がどのように貢献するべきか、また利用者はどのように負担すべきかにつきましてもこの基本計画の中で記載が行われているところであります。

### 第二次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）抜粋



#### （交通分野が対応すべき課題）

- 平成の時代までは、**増加する交通需要に対応**するため、需給調整規制の規制緩和を進めつつ、**競争を基本とした効率的な交通システムを構築**。
- 陸海空の基幹的な交通ネットワークの着実な強化、頻発・激甚化する自然災害への備え、**インフラ・システムの老朽化**への対応、**カーボンニュートラル**に向けた取組など、**交通分野が対応すべき課題は重要かつ広範**に跨る。
- ポストコロナ時代における企業のワークスタイルの変化や公共交通機関の利用の実態等を見据え、混雑緩和等の交通サービスのあるべき姿について検討を行う。特に、大都市部においては、都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるため、**ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証**の上、必要な施策を検討する。具体的には、時差通勤等による分散乗車の取組を一層深めていくほか、例えば、**変動運賃制（ダイナミックプライシング）等の新たな対策について、その効果や課題について十分に検討**する。

#### （行政、事業者、利用者が行うべき取組）

- 我が国の交通が、社会・経済の急激な変革に対応し、供給目線から**真に利用者目線でのサービス展開に転換**するためには、デジタル化や自動化、デジタル・トランスフォーメーション（DX）をはじめとしたモビリティの革新や、**既存の制度・規制の見直しに大胆かつ迅速**に取り組まなければならない。
- **鉄道駅のバリアフリー化**の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、**全ての利用者が受益**するとの観点から、**都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築**するとともに、地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。
- 地方部における旅客運送サービスと物流サービスの双方を維持する観点からも、バス・タクシー・鉄道等の**事業者やモードを横断した定額制など多様なサービス提供を促進するための制度**、バス等の交通事業者が、経営効率化に資するダウンサイジングやデマンド化等を柔軟に実施できる制度や、多様な交通モードにおける貨客混載の適切な展開等について検討を行う。  
このほか、**交通事業が独立採算制を前提とすることは、これまでも増して困難となってくる**との認識に立ち、**地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討**を行う。
- 我が国の交通サービスが社会構造の大変化や大規模災害等のリスクに直面する中で持続的に運営され、強靱な形態となるためには、**交通事業者はいかなる手立てを講ずるべきか、行政はどのように貢献すべきか、また利用者はどのように負担すべきか**。25

次に、運賃・料金の取組についてですが、コロナ禍を契機にしたものもありますが、各社で様々な運賃政策が実施されています。まず、JR各社におきましては、シーズン別の指定席の特急料金が改定され、繁忙期と閑散期に加え、新たに最繁忙期が追加されて、この料金にメリハリをつけることにより、より平準化が図れないかといった取組がなされました。

通学定期券につきましても、北総鉄道が1/3に値下げをするという思い切った運賃政策をとられましたし、小田急電鉄におきましても、小児IC運賃につきましても、全区間で均一50円に改定するという取組が行われました。また、JR東日本は、本年3月からオフピークの定期券を発行いたしますが、これに先立ちポイントサービスが開始されるなど、各社ともそれぞれ弾力性に富んだ様々な運賃政策を採り始めていただいております。

加えて、運賃改定についても積極的に取り組んでいただいております。コロナによる非常に厳しい状況のもとで、この運賃についてどうしていくかということにつきましても、民鉄協さんを中心にいろいろ議論をさせていただきました。今回の運賃改定につきましても、これまでの運賃改定の考え方に少し工夫をいたしまして、これまでの需要については過去のトレンドをそのまま延ばすというところから、コロナということ、またポストコロナの状況をどう推測するかということで将来の予測を各社に行っていただき、その将来の予測に基づく

運賃改定を行う、将来需要が元に戻らないということを前提にし、一方でこれまでの設備投資のスピードを維持するという、そしてサービス改善もしっかり取り組んでいただくことを前提とした運賃改定を行っていただいています。

これに対しまして、運輸審議会の方からもこれを是として、ただ一方で予測に基づいて運賃改定という形になっておりますので、この予測が最後どうであったかという実績につきましても、各年それぞれで報告をしていただくといった自己検証を取り入れながら、まずは運賃改定を実施して設備投資資金を確保していただくという考え方に切り替えました。併せて、この運賃改定をしていただく各社につきましては、サービスの改善、その中でもこれまでの取組として弱かった精神障害者割引の導入をお願いしています。また、子供政策は政府の第一の基本でありますので、通学者家庭への配慮といったことも運賃改定の際に求めさせていただいております。さらに一昨年夏・秋と2回ございました鉄道車内における無差別暴行事件を受けまして、防犯カメラの設置につきましてもこの運賃改定を機に財源として利用者の負担を前提とした改善を求めているという状況がございます。

一方で、令和4年2月から「鉄道運賃、料金制度のあり方に関する小委員会」を開催して、何点かに分かれて議論させていただいております。まず一つ目は、総括原価の算定方法の見直しで、基本的にはそのコストをどのように運賃に転嫁し、利用者負担をどこまでとするかについて、改めて鉄道事業者の皆様の方の考え方を聞かせて欲しいといったことであります。特に安全対策、国土強靱化対策といった分野について今の運賃制度で応えられるような形になっているのかといったことについては議論をさせていただいて、これは今も総括原価の議論と併せてこうした利用者の負担をどこまで求めていくのか、それを料金として設定するのか、それとも運賃として総括原価に入れていくのか、そうしたことも含めて各社にお考えいただきたいという意味で、この小委員会で問題提起をさせていただいております。

## 鉄道における協議運賃制度の創設【鉄道事業法】

**背景・必要性**

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

**概要**

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

※地方公共団体が中心となって、事業者、地方運輸局長等と協議

**【鉄道とバスの連携事例】**

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

32

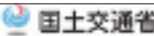
さらに地域モビリティの維持ということで、地域の関係者が合意した場合にはこれを認可制から基本的には届出制にしようといった協議運賃制度についてのご議論をいただいております。これは広島におきまして一定のゾーンについては、一定の金額により、バスに乗っても軌道に乗ってもあるいは鉄道に乗っても一定の運賃にしようという動きがありまして、これに対応していく必要性がございます。地域で合意された、その代わりに地域で利便が増進するという事業につきましては、基本的には認可制から届出制にするといったことで、鉄道につきましては鉄道事業法の改正案を今回の地域公共交通の法案の中に協議運賃制度として盛り込んで、

近々国会に提出させていただくこととしております。

先程の収入原価算定要領の見直しを行っておりますこととお話しましたが、これは「収入原価算定要領の運用改善に関する調査委員会」を設置し、こちらでは、これまで手をつけてこなかったような部分も多々できておりますので、現行の収入原価算定要領において検討すべき課題を明らかにした上で、収入及び原価の適正な方法等に調査検討を行っております。

併せまして昨年来鉄道事業の経営を大変圧迫しております電気料金につきまして、この総括原価の中での考え方に加えて短期的にかつ急激にそうしたコストがアップした時のその対処につきましても、その対処、転嫁の仕方、あるいはその電気料金が下がった時の対応の仕方等について検討を進めているところでございます。

それからバリアフリーでございますが、これは今までも各社それぞれ積極的に取り組んでいただいていたところですが、鉄道駅バリアフリー料金について積極的に届出を行っていただいております。今後は都市部においてはバリアフリー料金によって利用者負担の下でホームドア等の設置を進めていただきます。一方、陳情や要請が一番多いのは、地方部の駅のバリアフリーについてであるように、地方部のバリアフリーが遅れておりますので、地方部においては鉄道局のバリアフリー予算を重点的に配分を行い、国費をもって遅れております地方部のバリアフリーの促進を進めて参ります。



## 鉄道駅バリアフリー料金等について

**第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）**

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

**① 鉄道駅バリアフリー料金について**

令和3年12月      : **新たな料金制度を創設**（関係省令の改正等）

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

令和4年1月以降   : 鉄道事業者より届出	現時点で16社より届出済 料金設定額：定期外10円、通勤定期7.2円、通学定期0円 (各社平均)
令和5年3月以降   : 料金徴収開始	

**② 地方部における支援措置の重点化について**

○市町村が作成するバリアフリー基本構想※に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、**補助率を最大1/3から最大1/2に拡充**（令和4年度予算より実施）

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

34

次にカーボンニュートラルの検討ですが、これにつきましても「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化研究会」を開催し、令和4年8月に中間とりまとめをいただいております。その中で、鉄道脱炭素に向けた取組の方向性として、一つは地産地消型として鉄道の敷地等も活用した未利用地の再エネ発電、これを鉄道に使っていく、または産地直送型ではこれを地域の方に使っていただく、ある意味鉄道会社が電力の供給源になることもできるのではないかと、最後に新電車型と言いまして燃料電池車両を中心としてこれをローカル線に活用していただけないか。また、これまでのディーゼルのコスト等をこの燃料電池車で解決していく道がないか等を模索いたしております。燃料電池車につきましては、既に地方のローカル鉄道の地域の方から観光の目玉にもなるので是非とも導入してほしい、という声がきております。

この脱炭素の取組につきましても、今後カーボンプライシング構想の中で、GX投資を前倒しで取組むインセンティブの付与として、ご存じのとおりGX経済移行債の活用が検討されております。10年間で20兆円という規模のようでありまして、こちらにつきましては基本的には経済産業省と現在調整を初めているところでございます。石油特別会計の枠内でこの活用が図られていくことが考えられますので、現在鉄道局におきましては

新型車輛の導入につきまして、こうした移行債を活用した支援を新たに拡大できないか検討しているところで、JR貨物の車両更新に石油特別会計を活用したこともありますので、こうした新たな財源が生まれる可能性がありますので、皆様におかれましても、これを財源化したいろいろなアイデアを我々にご提案していただければと考えておりますので、ご協力の程よろしくお願いいたします。

最後に自動運転の導入でございます。鉄道の乗務形態により自動化レベルの類型が、GOAの1、2、3、4があります。ご存じのとおり鉄道はこの自動運転について、GOA4を既に一部の新交通において達成しているところもございますが、これから在来の鉄道についても進めていこうという中で、今回新たにGOA2.5という基準を作りました。半自動の運転から緊急停止操作等を行う係員付きの自動運転ということで、なるべく運転免許を有しない運転士によって様々なことができるような取組を進めております。GOA2.5につきましては既にガイドライン的なものも発表しており、特に緊急時の対応等については、こうした制限をかけさせていただきたいといったことも入れておりますが、大阪メトロをはじめJRや大手民鉄各社で積極的にこの取組を進めていただいております。またJR東日本をはじめGOA3にこれから進んでいこうとしているところもできております。

最後に、地方鉄道向けの無線を活用した列車制御システムや状態監視のカメラ等を活用・整備することにより自動運転の方もどんどん進めていきたいと考えています。先程申し上げましたとおり地域の公共交通をこれからどうしていくかという時に、多くの国会の先生方からもこうした省力化や自動運転の取組をしてもなおその路線として守り切れない場合には転換があるけれども、最後までこうした取組を進め、あるいはそのための規制緩和も安全レベルを下げない範囲内において、今の時代にあった規制緩和を進めてほしいというお話を伺っておりますので、今国会でもそうしたこともしっかりとご議論させていただきたいというふうに考えている次第であります。

以上、非常に雑駁な説明で大変恐縮でございますが、鉄道局が現在進めております施策についてご報告させていただきました。ご静聴ありがとうございました。

# お客さまの安全・安心に向けて ～安全性向上への取り組みを中心に～

名古屋市交通局 安全監理部 安全監理課長 鈴木 佳仁  
安全監理課 主事 中島 貴弘

## 1. はじめに

名古屋市の公営交通事業は、大正11年（1922年）に路面電車に始まり、昭和5年（1930年）に市バス、昭和32年（1957年）に地下鉄の営業を順次開始し、「市民生活」、「都市活動」を支える都市基盤として名古屋市の発展に寄与してきました。

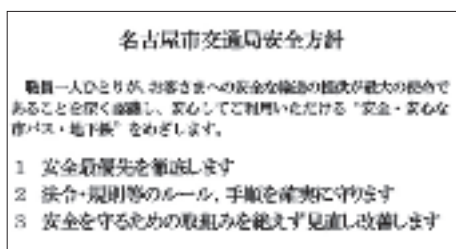
現在、地下鉄は東山線、名城線、名港線、鶴舞線、桜通線、上飯田線の6路線93kmの路線網を有しています。市民・利用者の皆さまには身近で利用しやすい交通手段として、また、名古屋市における重要な交通手段として、1日約104万人（R3決算値）の皆さまにご利用いただいています。

名古屋市交通局では、安全最優先のもと、快適さ、便利さを積極的に高めることにより、誰もが安心して利用できる市バス・地下鉄を目指しています。ここでは、名古屋市営地下鉄事業で実施している安全への取り組みについて紹介します。

## 2. 安全確保に関する基本的な考え方

### (1) 安全方針

交通局では安全方針を制定し、全職員が常に安全



最優先の意識を徹底するよう促し、安全確保の取り組みを推進しています。

### (2) 安全管理体制

輸送の安全の確保に関する最高責任者である交通局長と、輸送の安全の確保に関する業務を統括する安全統括管理者のもと、安全性向上のための各種取り組みを、Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Act（見直し・改善）のPDCAサイクルの活用により進めています。

## 3. 安全性向上の取り組み

### (1) 幹部職員と現場職員とのコミュニケーション

年間を通じ、交通局長、安全統括管理者等が各現場を巡視し、現場職員と意見交換を行うなど、コミュニケーションの活性化に努めています。



幹部職員による現場巡視



幹部職員と現場職員の意見交換会

### (2) 教育・訓練

#### ○輸送の安全に関する研修

年間を通じ、助役、運転士、車掌、駅務員、技術員等に対し、様々な研修を実施しています。講義だけでなく、実践的な研修等にも積極的に取り組んでいます。



高圧・特別高圧電気を取り扱う職員の実習

○水防訓練・防災訓練

梅雨や台風シーズンを前に、例年5～6月に水防訓練を実施しています。また、「なごや市民総ぐるみ防災訓練」の一環として、例年8～9月に防災訓練を実施し、災害に備えています。



止水板上げ訓練



避難はしごによる降車訓練

○消防訓練・防犯訓練等

警察、消防や市内の他鉄道事業者など関係機関との合同訓練や、地下鉄各駅に配備している「さすまた」及び「防護盾」を使用した防犯訓練等を実施しています。



関係機関との合同訓練



「さすまた」を使用した防犯訓練

○地下鉄脱線事故復旧総合訓練

局内の各部門が連携した訓練として、震度7の地震により駅近辺で列車が脱線したとの想定で、現地対策本部を設置し、各部門との情報伝達訓練、お客様の避難誘導、脱線した列車・損傷した軌道・電気設備・施設の点検・復旧、自力走行できない列車と救援車両との連結運転を実施しています。



脱線復旧



軌道点検

○体験型訓練

運輸業務に直接携わらない職員についても、駅でお客様の転落など非常事態に遭遇した場合に的確な行動がとれるよう、電車緊急停止装置や車内非常通報装置の機能確認・操作などの訓練を実施しています。



電車緊急停止装置



車内非常通報装置

(3) 安全のための設備

○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の設備で、列車の扉と連動してホーム柵の扉が開閉します。現在、東山線、名城線、名港線、桜通線及び上飯田線の全79駅に設置しています。

鶴舞線については、令和8年9月開催の第20回アジア競技大会（2026／愛知・名古屋）を目標に整備を進めています。



名城線の可動式ホーム柵

○駅構内カメラ

駅構内にはお客さまの安全・安心のため、カメラを設置しています。

ホームをカメラで撮影した映像にて列車の扉開閉操作時のお客さまの安全確認を行います。



車掌用モニター



ホーム前方モニター

○電車緊急停止ボタン

駅ホームの線路内で異常が発生したときに、ボタンを押すことにより、駅に進入する電車及び駅を発車する電車を自動的に停止させます。



電車緊急停止ボタン

○車内非常通報装置

各車両の扉付近に設置しており、非常の場合、ボタンを押すことにより、車掌または運転士への通話ができます。

ワンマン運転を行っている東山線、名城線、名港線、桜通線及び上飯田線では、運転士が直ちに応答できない場合、列車の運行状況を監視している運転指令員が応答します。



車内非常通報装置

○車内カメラ

車内での犯罪行為等の未然防止及び事後確認等、セキュリティの向上を図り、誰もが安心してご利用いただけるよう、令和2年度の鶴舞線の新車より順次、車内カメラを設置しています。



車内カメラ

(4) 自然災害対策

○火災対策設備

地下駅やトンネルは、不燃化を図るとともに、自動火災報知設備による警報設備、通信設備や放送設備等の通報設備、排煙設備、異なる2つ以上の避難通路や非常用照明設備、避難口誘導灯等の避難誘導設備、屋内消火栓設備等の消火設備を、国の定めた基準に基づき設置しています。

避難通路として、通常は使わない非常階段を使用する駅では、扉の色を黄色に統一し、「非常口」と大きく表記することで、非常時においても、お客さまが迷うことのないよう配慮しています。

なお、平成15年2月に発生した韓国地下鉄火災事故を契機に改正された国の新しい基準では、さらなる安全性の向上を目指し、駅改造の機会を捉えてホーム階段部の防火防煙シャッターなどの整備を行うこととされており、これについても順次整備を進めています。



非常階段



防火防煙シャッター

○非常用照明装置

地下駅構内やトンネル内では、停電しても暗闇にならないように照明には特別の配慮をしています。

停電と同時に車内の一部の照明は電車のバッテリー電源で点灯し、最低限の照明を確保します。また、駅構内では非常灯が駅のバッテリー電源で点灯し、最低限の照明を確保します。

さらに、停電が長引く場合は、交通局変電所の非常用発電機を始動させ各駅へ電気を送り、一部の照明を点灯させます。



非常用発電機





## 4. 新型コロナウイルス感染症への対応（R5/3時点）

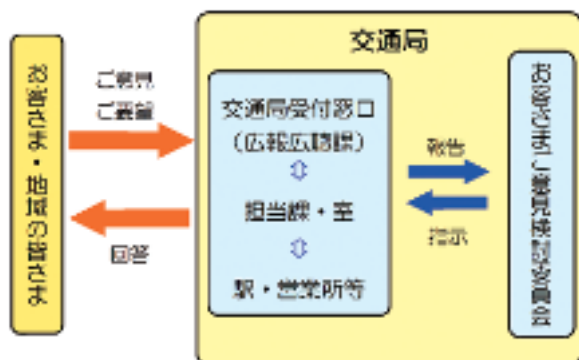
新型コロナウイルス感染症への対応として、全車両で手すりやつり革など車内全体に抗ウイルス・抗菌加工の実施、また、基本的な対策として、乗務員・駅務員など職員はマスク着用及び手洗い・うがい等も行っていきます。

## 5. お客様の声

### (1) お客様の声の活用

お客様・地域の皆さまからのご意見・ご要望等は、公式ウェブサイトの受付フォームをはじめ、電話、文書、面談等によりいただいております。できる限り速やかに対応するよう努めています。

さらに、交通局長をはじめ役職者で構成する「お客様ご意見検討委員会」を開催し、お客様からいただいたご意見・ご要望を交通局の経営資源として事業運営に活用しています。



### (2) お客様の声を踏まえた改善事例

#### ○手すりの増設

「栄駅ホームにある階段は、左右両端部分が下りのお客様優先とされており、上りのお客様は、階段中央を利用することになっている。しかしながら、中央には手すりがないため、上りのお客様は手すりを使用することができない」というご意見がありました。

そこで、上りのお客様にも手すりをご利用いただけるように、階段中央部分に手すりを設置しました。



設置前



設置後



設置前



設置後

#### ○券売機のキャッシュレス化

「駅の券売機で定期券を購入しようとしたら、現金での購入しかできなかった。現在は、キャッシュレス時代なので、クレジットカードで購入できるようにしてほしい。」というご意見がありました。

そこで、名古屋駅、栄駅、金山駅に、定期券をクレジットカードで購入できる券売機を新たに設置しました。



クレジットカードで定期券購入できる券売機

## 6. おわりに

名古屋市営交通事業は、令和4年8月に100周年を迎えました。

新型コロナウイルス感染症の影響により、乗客数が大幅に減少するなど、厳しい経営状況にありますが、快適・便利で、何よりも安全な交通サービスを提供し、市民生活や都市活動を支えるという、交通局の役割は、これからも変わることはありません。

これまで繋げてきた100年の歴史を次の100年に繋げていくため、引き続き、市民の暮らしと街の活動を支える市営交通として、安全を第一に、安心・快適でより便利な交通サービスの提供に取り組んでまいります。

# お客様の安全・安心に向けて ～安全性向上への取り組みを中心に～

神戸市交通局 地下鉄運輸サービス課 担当係長 岩田 大輔

## 1. はじめに

神戸市の地下鉄事業は、昭和52年（1977年）3月に名谷駅～新長田駅間の地下鉄西神線の開業を皮切りに順次路線を延長し、平成13年（2001年）7月に海岸線の開業、令和2年（2020年）6月には相互直通運転をしていた北神急行電鉄を市営化し、現在では西神・山手線、北神線と海岸線の計38.1kmで運行しており、1日あたり約26万人のお客様にご利用いただいています。

神戸市営地下鉄は、「市民の足の確保」と「輸送の安全の確保」を最優先に考え、お客様に安心して地下鉄をご利用頂けるよう事業に取り組んでいます。

ここでは、神戸市営地下鉄での安全に対する取り組みについてご紹介いたします。

## 2. 安全の確保に関する基本方針

### (1) 基本方針

安全管理体制の確立と輸送の安全水準の維持及び向上を図るため、「安全に係る行動規範」を基本方針（安全方針）とし、関係職員全員が意識して行動しています。

#### 安全に係る行動規範（安全方針）

- ① 一致協力して輸送の安全の確保に努める。
- ② 輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行する。
- ③ 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努める。

- ④ 職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをする。
- ⑤ 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとる。
- ⑥ 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- ⑦ 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

### (2) 重点目標と重点施策

重点施策を「知識×技術×責任＝輸送の安全」とし、輸送の安全を実現するために、各々の要素を「掛け合わせる」、つまりいずれかの要素がゼロならば輸送の安全自体が成立しないものとして位置づけました。教育訓練や係会議などの場で各職場にあわせた教育・情報共有などを実施して、安全意識や危険に対する予知能力の継続的向上を図ることにより、

重点目標 「有責事故・重大インシデント」ゼロの継続

重点施策 知識×技術×責任＝輸送の安全

～当事者意識・危機意識を身にまとう～



重点目標・重点施策

重点目標である「[有責事故・重大インシデント]ゼロの継続」の達成を目指しています。

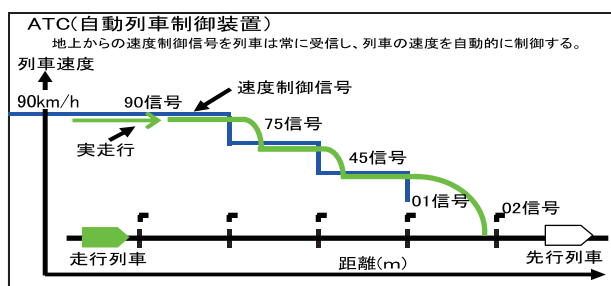
### 3. 安全確保の取り組みについて

#### (1) 車両の安全確保

##### ① ATC（自動列車制御装置）とATO（自動列車運転装置）

ATCは、先行列車の位置や線路条件（カーブなど）に応じた制限速度を常に列車に伝え、列車の速度を制御します。制限速度を超えた場合には自動的にブレーキがかかり、制限速度以下に減速します。

ATOは、ATCの制限速度に従って、自動的に列車の加速・減速を制御する装置です。また、次の駅に近づくとき自動的に列車をホームの所定位置に停止させます。



ATC（自動列車制御装置）

##### ② デッドマン装置

この装置は、万が一、運転士の意識がなくなるなどの異常時に、列車の運転を行うためのマスコンハンドルから手を離すと、3秒後に非常ブレーキがかかる仕組みになっています。

神戸市営地下鉄では、昭和52年の開業当初から装備されています。

##### ③ 非常はしご

緊急時に駅間に停車した場合、車両から避難誘導を行うことができるように、列車の最前部及び最後部に非常はしごを設置しています。海岸線車両と新型車両6000形の非常はしごには、手すりを設置しています。



非常はしご

##### ④ 非常用ドアコック

緊急時には、乗務員の指示のもとに、扉付近に設置したコックを操作することにより、手動で扉を開けることができます。

##### ⑤ 転落防止幌（ホロ）

車両の連結部から、お客様がホームから軌道に転落することを防止するために設置しています。



転落防止幌

##### ⑥ 運転状況記録装置

速度・ATCの動作・力行（りっこう：加速すること）やブレーキ操作など車両の状況を記録するもので、1編成につき1台設置しています。

##### ⑦ 袖仕切り・縦手すり

急ブレーキ時にお客様の転倒や衝突を防ぐため、6000形の車両には座席の端に袖仕切りを設置しました。また、縦手すりも設置しており、車内で立たれているお客様の安全につながっています。



袖仕切り・縦手すり

#### (2) 駅の安全対策

##### ① 列車非常停止装置

お客様が軌道内に転落される等、緊急時に列車を止める必要がある時、この装置を操作することで、列車を停止させることができます。



列車非常停止装置

## 特集Ⅱ

### ② 駅係員に連絡出来るインターホンの設置

ホーム上のお客様が、必要な場合は駅長室の係員と通話ができます。



インターホン

### ③ 可動式ホーム柵の設置

プラットホームにおける転落事故や列車との接触事故の防止対策として、平成30年3月より、西神・山手線三宮駅でホームドア（可動式ホーム柵）の運用を開始しています。令和5年度までに、西神・山手線、北神線全17駅にホームドアを設置していきます。



可動式ホーム柵

### ④ ホームと車両の段差・すき間の縮小

ホームと車両との間の段差・すき間を縮小する工事を順次進めています。ホーム柵の設置と併せて、令和5年度までに、西神・山手線、北神線全17駅で工事完了予定です。



段差・すき間縮小

## 4. 火災・テロ対策への取り組み

### (1) 火災対策

駅には、大型の防災盤が設置されており、火災などの非常時には、火災受信、排煙・換気、照明等の情報表示・操作やエスカレーター、エレベーター等の作動状況を確認することができ、必要に応じて各設備を作動させることもできます。

また、トンネル内の排煙については、運転指令の指示の下に、各駅で排煙操作を行います。海岸線では、運転指令所からも行うことができるになっています。



駅の防災盤・排煙操作卓（運転指令）

### (2) 避難経路図、消火設備等の設置

駅施設のうち、特に地下駅では、避難ルートの確保や排煙・消火設備等の火災対策を講じており、お客様の安全性を確保しています。また、全駅のホームに、避難経路を立体的に表示した避難経路図を設置しています。



避難経路図

防火シャッター



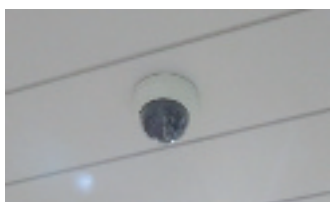
補助散水栓

(3) テロ等の対策

神戸市営地下鉄では、防犯カメラを約600台駅構内に設置し、テロ対策としての不審事案の発生防止、お客様への安全対策の向上に努めるとともに、事件・トラブルを記録し、犯罪抑止力の強化を図っています。

その他にも、駅係員や安全対策係員の巡視点検および乗務員による列車折り返し時の車内点検なども行い、安全の確保に努めています。

令和3年度は他社局において車内での殺傷事件の発生が相次いだため、係員の受傷防止対策のために安全対策係や主要な駅に防護具（耐刃手袋、防護楯）を配備しました。また、万が一、車内での事件発生時に備え、負傷者の負傷箇所止血を目的とした応急用品を各車両運転台及び各駅に配備しました。



駅構内防犯カメラ



耐刃手袋



応急用品



防護楯

## 5. 鉄道車両の安全確保

安全確保のため鉄道車両の定期的な検査と、修繕を確実に実施します。また、鉄道車両の長期更新計画に基づき、適時・適切に装置の更新を行うとともに、日々の故障情報のフィードバックによる更新範囲の見直し、搭載装置の検査の方法・内容等の検討を行い、鉄道車両の安全性の維持向上に努めます

(1) 鉄道車両の検査修繕

車両の状態を外部から検査する列車検査、装置を取り付けた状態で行う状態・機能検査（月検査）、制御装置・台車・ブレーキ、その他重要な装置を取り外して行う重要部検査、主要な部分を取り外して

行う全般検査を実施基準に定められた期間で実施します。また、車輪転削など必要な修繕を行い、鉄道車両の安全確保に努めます。

(2) 西神・山手線、北神線の車両更新及びワンマン運転改造

令和5年度までに、老朽化した車両の更新を行います。更新車両は、最新の車両技術を備え、安全性の向上、バリアフリーへの対応、快適性の向上、省エネ性の向上を考慮した車両です。また、ワンマン運転のための改造を令和8年度の運用開始に合わせて計画的に進めています。



車両更新

(3) 海岸線車両の装置更新

海岸線車両の老朽化した装置の更新を順次進めています。令和元年度から実施しているブレーキ装置の更新を進めていくと共に、令和3年度からは、ATC/ATO装置、列車無線装置、車両情報制御装置の更新を進めています。

## 6. お客様とのかかわり

(1) お客様からの声

お客様や市民の皆様からのお声等につきましては、駅等への来訪や電話はもとより、神戸市営地下鉄各駅に設置したメッセージBOX、「わたしから神戸市への提案」、神戸市交通局ホームページに開設しているお問い合わせフォーム等によりいただいております。

神戸市交通局では、頂戴した貴重なお声について、その内容や状況を確認したうえ、必要な対策の検討・実施や、お客様へのサービスの向上・充実等に役立っています。

(2) お客様へのPR活動

① ホームページでの啓発

安全報告書のほか、「地下鉄の安全・安心」バックナンバー、各種運動期間中の安全に関する啓発、

## 特集Ⅱ

駅構内の設備工事の情報など、お客様に安全で安心してご利用いただくことが出来るよう、各種情報を掲載しお知らせしています。

### ② 「トライやる・ウィーク」の学習による啓発

神戸市交通局では、学校・家庭・地域社会が連携して、中学生の体験活動を行う神戸市の「トライやる・ウィーク」事業を受け入れ、その事業の中で、中学生に神戸市営地下鉄の施設・設備、乗車マナーの説明、点検作業等の体験や安全に関する啓発などを行っています。

## 7. 関係者との協力体制

### (1) 関係機関、他の事業者との連携

神戸市営地下鉄においても、非常事態発生時の安全確保を図るために、従来から警察、消防、他の鉄道・バス事業者と、各種会議での安全に関する情報交換や合同での訓練を行い、連携を図っています。令和3年12月7日には神戸市交通局、警察、消防との傷害放火事案対応訓練を実施し、また令和4年4月には指令員による車内の殺傷事件を想定した図上訓練及び地下鉄車両を提供した、兵庫県警とのテロ対策訓練を行いました。



R3 傷害放火事案対応訓練の様子



R4 テロ対策訓練の様子

### (2) マナーポスター、マナーキャンペーンなど

関西の鉄道事業者19社局で共同マナーキャンペーンとして、共通テーマのポスターを掲出しています。19社局が連携し、共通テーマのポスターを同時期に掲出することで、より効果的にお客様のご理解・ご協力を得られるよう取り組んでいます。

他にも、国土交通省や他の鉄道事業者等と連携して「ベビーカー利用に関するキャンペーン」や「エスカレーター歩かず立ち止まろうキャンペーン」などの啓発ポスターを掲出しています。



### (3) こども110番の駅

こどもが駅に助けを求めてきた場合、110番通報を行い、必要な場合には、保護者・学校への連絡、救急車の手配等を行う「こども110番の駅」に取り組んでいます。これは平成17年4月1日から、関西鉄道協会会員およびJR西日本で実施しているものです。



全駅に掲出しているステッカー

## 8. おわりに

神戸市交通局では、「市民の足」を持続的に提供していくため、経営方針や事業戦略、財政計画等を取りまとめた「神戸市営交通事業 経営計画2025」を策定し、令和3年度より取り組んでおります。

この計画に則り、「安全・安心の確保」「快適なサービスの提供」という公共交通機関の使命を果たし、神戸市民の生活や神戸のまちづくりに貢献して参ります。

## 七隈線の延伸開業について

福岡市交通局 総務部  
経営企画課長 谷口 善洋

福岡市地下鉄七隈線は、3月27日に延伸区間（天神南駅～博多駅）が開業しました。市西南部地域から博多駅まで地下鉄でつながることで、交通ネットワークがさらに強化され、都心部へのアクセスが飛躍的に向上します。

### 1. 事業の概要

延伸区間：天神南～博多

建設キロ：約1.4km（営業キロ1.6km）

工 法：全線地下式（開削工法、シールド工法、  
ナトム工法、アンダーピニング工法）

利用人員：約8.2万人／日（需要定着後）

うち新規利用者数約2.3万人／日

（マイカーなどの利用から新たに地下鉄利用に移行する人数）

#### (1) 背景

福岡市地下鉄には、空港線・箱崎線・七隈線の3路線があり、市の中心部である天神や博多、福岡空港などの市内各拠点をつなぐ市民の足となっています。今回延伸開業した七隈線は、市西南部地域の慢性的な交通渋滞を緩和し、効率的で利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに、均衡あるまちづくりを推進するために計画されました。平成17年2月に橋本～天神南間を開業した後、残る都心部区間について調査・検討を行った上で、平成24年6月に国の鉄道事業許可を受け、天神南～博多間のルート of 整備に取り組んできました。

今回の開業により、市民の利便性向上はもとより、都心部の活力と魅力を高め、九州経済をけん引する都市としての発展に大きく寄与するものと期待され



延伸後の福岡市地下鉄の路線図



延伸区間拡大図

ています。

#### (2) 延伸の効果

移動時間の短縮における効果は大きく、七隈線各駅から博多駅までの移動時間が約14分短縮されるほか、博多駅から約3分で天神南駅に行くことができるようになり、都心部の移動も格段に便利になりました。また、空港線との乗り換えには、これまでは地下街を約600m歩いて移動する必要がありましたが、博多駅に七隈線と空港線とを結ぶ専用の通路を整備したことにより、改札を出ることなく乗り換え

が可能になるとともに、乗り換え距離も約150mとなり、利便性が大きく向上しました。

さらに、マイカー利用から地下鉄利用への移行により渋滞緩和や脱炭素につながるが見込まれるほか、新駅によって新たな人の流れも生まれ、沿線部の活性化や地域経済への好影響という相乗効果も期待されています。

## 2. 施設・設備等の特色

七隈線延伸にあわせ、新たに「櫛田神社前駅」と「(七隈線)博多駅」の2つの新駅を設置したほか、新型車両「3000A系」を導入しました。

### (1) 櫛田神社前駅

延伸区間の中間に位置する櫛田神社前駅は、さまざまな環境技術を導入することで、温室効果ガス排出量削減に取り組むほか、すべてのお客様に快適かつスムーズにご利用いただけるよう、ユニバーサルデザインに配慮した設備などを積極的に取り入れています。

さらに、歴史ある街の雰囲気や木のぬくもりを感じさせる駅空間には、ベンチを多数配置した休憩スペースを設けています。「博多祇園山笠」をイメージした壁面装飾や、福岡にゆかりのある伝統工芸品約80点も展示されており、見どころが満載です。

#### ◆地中熱の活用

外気の温度は季節によって変わりますが、地中の温度は20℃前後で一定しています。この地中熱を活用するため、地下鉄駅では全国初の取組みとして、



櫛田神社前駅内観



伝統工芸品展示スペース

駅の下全面に地中熱交換器を設置しており、駅の空調に利用しています。

#### ◆調光システム

灯具の明るさを調整できる調光システムを採用し、朝ラッシュ時には明るく、昼間は照度を抑えるなど、時間帯に応じた照度調整を行うことで省エネを推進しています。

#### ◆タッチレス自動運転エレベーター

ボタン操作を行うことなくエレベーターを呼び出し、目的階へ移動できる自動制御システムのエレベーターを設置しています。

#### ◆ホームドアの3Dセンサー

ホームドアには、電車とホームドアの間にある障害物などを3次元のセンサーで立体的に検知する装置を設置しています。3次元の情報から、より正確に人や物を検知することができるため、安全性の向上が期待されます。

### (2) 七隈線博多駅

今回の延伸に伴い設置する七隈線博多駅には、「動く歩道」が備えられた約150mの乗り換え通路が整備され、約3分で空港線ホームまで移動できるようになりました。さらに、地下2階は吹き抜けになっており、明るく開放的な駅空間となっています。

また、駅設備は櫛田神社前駅と同様に省エネルギーなどの環境技術を導入しています。

#### ◆下水熱の活用

九州では初、鉄道事業者では全国初の取組みとして、下水管路内に下水熱交換器を設置し、駅の空調に下水熱を活用しています。

#### ◆回生電力貯蔵装置

回生電力とは、電車のブレーキ時にモーターを発電機として利用することで、運動エネルギーを電気エネルギーに変換し生み出される電力のことです。





七隈線博多駅の動く歩道



福岡市地下鉄 3000A系



七隈線博多駅の吹き抜け空間



立ち座りしやすいシート（左側）

この電力を蓄電池に一時的に貯蔵し、電車を走行させる際の電力として再利用する回生電力貯蔵装置を設置し、省エネを推進しています。

### (3) 新型車両の導入

新型車両3000A系は、車体の外観に、西南部地域の山々の稜線をイメージした七隈線のラインカラーである「グリーン」と、空の玄関口である福岡空港へとつながり希望の未来を示す広く澄んだ青空の色「スカイブルー」を採用したほか、車体内部は立ち座りしやすいシートの導入や優先スペースの増設など、ユニバーサルデザインに配慮した設計となっています。

また、福岡市地下鉄では初の車内防犯カメラを設置し、更なるセキュリティ向上を図っています。

#### ◆立ち座りしやすいシート

座面を通常座席より60mm高くし、座面間に仕切りとなるひじ掛けを設けた、立ち座り動作の負担を軽減する座席を優先席の一部に導入しています。

#### ◆優先スペースの増設／二段手すり

3000系に比べ、優先スペースを増設し、全車両に設置したほか、車いすやベビーカーをお使いの方が利用しやすいよう、二段手すりを設置しています。

#### ◆吊り手の増設／形状の変更

出入口部のお客様が利用できる吊り手を増やし、形状・方向を「三角・横向き」に変更しました。

## 3. 延伸開業に向けた広報活動

### (1) 統一ビジュアルとキャッチコピー

開業日をPRするポスターを皮切りに、デジタルサイネージ、ホームページバナー、懸垂幕等、さまざまな媒体を活用し、統一したビジュアルとキャッチコピー「博多まで一本。博多から一本。」で広報を実施しました。

統一ビジュアルは、博多駅の駅シンボルマークである博多織を、新型車両3000A系のスカイブルーと



七隈線延伸開業の統一ビジュアル

グリーンを使って長く一直線に伸びるデザインとし、博多まで1本でつながり、新しい時代や街が一直線に加速していくイメージを表現しています。

## (2) 事前イベント

延伸開業の気運醸成と、市民の期待感を高めるため、令和4年12月には、延伸開業100日前記念イベントとして「新駅舎・トンネル・新型車両見学会」を開催しました。この中では、完成したばかりの櫛田神社前駅の設備や駅務室、券売機室など、「地下鉄の裏側」を見学いただいたほか、事前抽選で当選された方には、新しく建設した地下鉄トンネルを歩く体験コースも実施しました。

また、延伸開業前の令和5年3月5日には、事前抽選で当選された方を対象に、七隈線博多駅の見学会と延伸区間の試乗会を実施しました。



トンネル内歩行体験（トンネルウォーク）の様子

## 4. おわりに

七隈線天神南・博多間の延伸開業によって、「福岡」と「博多」のつながりがより強固になり、二つの街がともに発展していくことを願い、福岡市長が揮毫した「福博連理」の言葉が七隈線博多駅ホームの銘版に刻まれています。

「連理」とは、二本の木の枝がつながり一本の木のようになることで、古くから縁起の良い言葉とされています。

今回の延伸開業を機に、「福岡」と「博多」のつながりだけではなく、「お客様」と「福岡市地下鉄」とのつながりがより強くなるよう、更なる利便性向上に取り組んでいきたいと考えています。

福岡にお越しの際には、ぜひ地下鉄七隈線をご利用ください。



七隈線博多駅に設置している「福博連理」銘板

## 近畿日本鉄道株式会社 観光特急の旅

近畿日本鉄道株式会社 広報部  
課長補佐 草野 雅人

### 1. はじめに

当社は、大阪府、京都府、奈良県、三重県、愛知県の2府3県に路線を有しており、沿線各地に魅力あふれる名所や観光スポットが点在しています。

2013年3月21日、大阪、名古屋から伊勢志摩方面へ運行する観光特急「しまかぜ」のデビュー（2014年10月10日には京都発がデビュー）を皮切りに、2016年9月10日には、南大阪線・吉野線を運行する観光特急「青の交響曲（シンフォニー）」、そして昨年2022年4月29日、大阪・奈良・京都を結ぶ観光特急「あをによし」がデビューしました。

今回は「観光特急」をテーマに、当社沿線の名所や観光スポットをご紹介します。

### 2. 観光特急「しまかぜ」で行く伊勢志摩

観光特急「しまかぜ」は、2013年3月21日、「乗

ること自体が楽しみとなる」列車をコンセプトに運行を開始しました。大阪難波駅、京都駅、近鉄名古屋駅から三重県の賢島駅まで毎日1往復（運休日を除く）運行しています。志摩に吹く爽やかな風をイメージして生まれた「しまかぜ」は、伊勢志摩の晴れやかな空を思わせるブルーの車体が特徴で、シートはデラックスカー仕様の3列配置とし、快適さを追求したプレミアムシートを導入しています。グループのお客様には、サロン席をはじめ、和風個室・洋風個室をそれぞれご用意し、特別な空間をご提供しています。カフェ車両では車窓を眺めながら、はまぐりのシーフードピラフや、松阪牛カレー、スイーツなど沿線にちなんだ多彩なメニューをお楽しみいただけます。

観光特急「しまかぜ」は、旅の始まりから「最高級のくつろぎ」をお届けします。



観光特急「しまかぜ」



プレミアムシート

# 沿線散策

## (1) “日本人のこころのふるさと” 伊勢神宮

魅力あふれる伊勢志摩地域には、古くから「お伊勢さん」として親しまれている「伊勢神宮」があります。正式には「神宮」といい、皇大神宮（内宮）と豊受大神宮（外宮）を中心とする125の宮社からなっています。内宮正宮のご祭神・天照大御神が鎮座されたのは約2,000年前、その約500年後、外宮のご祭神である豊受大御神を呼び寄せられたとされて



伊勢神宮内宮

います。天照大御神のご鎮座以来、伊勢神宮は“日本人のこころのふるさと”として、変わらぬ姿でここに 있습니다。

伊勢神宮では、20年に1度“神さまのお引越し”式年遷宮が行われますが、前回の式年遷宮が行われたのが2013年。今年でちょうど10年を迎えます。観光特急「しまかぜ」は、「第六十二回神宮式年遷宮」に合わせて運行を開始しました。



宇治橋

## (2) 風光明媚な“絶景スポット” 賢島エリア

三重県志摩市の英虞湾に浮かぶ有人島「賢島」。賢島やその周辺のエリアは、伊勢志摩国立公園に属しており、英虞湾には大小さまざまな島が点在しています。横山展望台からの眺めは、英虞湾に浮かぶ島々を一望できる絶景スポットです。そんな賢島エリアで、贅沢なひと時を堪能できる「志摩観光ホテル」をご紹介します。

志摩観光ホテルは、昭和を代表する著名な建築家・村野藤吾氏が建築に携わり、1951年4月に開業しま

した。赤い瓦屋根のクラシカルな建物は、開業当時の面影を残す「ザ クラブ」として活躍しています。1969年に「ザ クラシック」、2008年には「ザ ベイスイート」をオープン。フレンチレストラン「ラ・メール」では、地元の伊勢海老や鮑を使った「海の幸フランス料理」をお楽しみいただけます。

2016年5月26日～27日の2日間、伊勢志摩で主要国首脳会議（サミット）が開催され、各国首脳が志摩観光ホテルをご利用されました。



G7伊勢志摩サミット 内閣府提供



海の幸フランス料理

### 3. “上質な大人旅” 観光特急「青の交響曲（シンフォニー）」

観光特急「青の交響曲（シンフォニー）」は、2016年9月10日、「上質な大人旅」をコンセプトに南大阪線・吉野線で運行を開始しました。座席はすべて幅広のデラックスシートを採用し、グループでのご旅行を楽しめるテーブルを備えた「サロン席（3～4人用）」「ツイン席（2人用）」も設置しています。また2号車は、ホテルのラウンジをイメージしたラウ



観光特急「青の交響曲（シンフォニー）」

ンジ車両で、LEDの間接照明を活用して非日常感を感じていただける上質な空間をつくりだしています。

南大阪線・吉野線は、「あべのハルカス」が立地する大阪阿部野橋駅と、桜の名所吉野山の玄関口である吉野駅を結び、沿線には、日本遺産に指定された「明日香村」、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」として登録された「金峯山寺」をはじめとする由緒ある神社仏閣、美しい自然景観を誇る「みたらい渓谷・洞川温泉」やワイナリー・地酒蔵元・フルーツの名産品など、様々な観光資源に溢れています。



座席はすべて2列+1列の幅広デラックスシート

#### (1) 世界遺産「金峯山寺 蔵王堂」

吉野山から山上ヶ岳にかけての一带は、古くから金の御岳（かねのみたけ）、金峯山（きんぷせん）と称され、古代から世に広く知られた聖域とされました。白鳳時代に役行者が金峯山の山頂にあたる山上ヶ岳で、一千日間の参籠修行された結果、金剛蔵王大権現を感得せられ、修験道のご本尊とされました。金峯山寺は、皇族貴族から一般民衆に至るまで

の数多の人々から崇敬をうけ、修験道の根本道場として大いに栄えることとなりました。

金峯山寺の本堂である蔵王堂（御本尊：金剛蔵王大権現）は、国宝であり、世界遺産の中核資産に登録されています。単層裳階付き入母屋造り檜皮葺きで、高さ34m、裳階の四方36mの豪壮な建造物です。木造古建築としては、東大寺大仏殿に次ぐ大きさを誇っています。



金峯山寺 蔵王堂



幻想的な吉野山の風景

## (2) 特別史跡「石舞台古墳」

古代日本の中心舞台だった飛鳥、橿原。石舞台古墳は、奈良県明日香村にあり、国営飛鳥歴史公園内の多武峰（とうのみね）や奥飛鳥への分岐点に位置する古墳時代後期の古墳です。30数個の岩の総重量は約2300トン、特に天井石は約77トンもあり、造られた当



石舞台古墳（新緑）



石舞台古墳（春）

## 4. “時を越える、くつろぎ旅へ。” 観光特急「あをによし」

観光特急「あをによし」は、列車に乗ること自体を目的とするご旅行や、国内から京都経由での奈良観光、コロナ禍後のインバウンドなどのニーズを見据え、2022年4月29日に大阪難波駅～近鉄奈良駅～京都駅間

時の優れた土木・運搬技術の高さがうかがわれます。

被葬者は明らかにはなっておらず、諸説ありますが、7世紀初頭の権力者で、大化の改新で滅ぼされた蘇我入鹿の祖父でもある蘇我馬子の墓ではないかといわれています。石舞台古墳は国の特別史跡に指定されています。

において、運行を開始しました。観光特急「あをによし」は、日本の歴史や文化、食を誇る大阪、奈良、京都の三都を乗り換えなしの直通で結びます。乗った瞬間から歴史、文化を感じられる古都奈良の正倉院の宝物をモチーフとした天平文様などのデザインを施しています。車内は、ゆったりおくつろぎいただけるよう2列の座席配置として、リラックスできる環境を整えています。



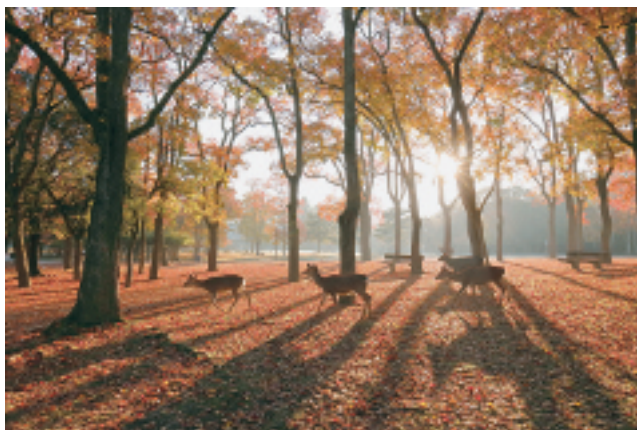
観光特急「あをによし」



古都奈良をイメージした車内

(1) 奈良公園～緑豊かな自然美～

近鉄奈良駅から徒歩10分、古都奈良の象徴である緑豊かな大自然がそこにあります。奈良公園は年間約1,300万人の観光客で賑わう観光名所で、貴重な歴史的文化遺産を包蔵する東大寺、興福寺、春日大社、国立博物館、正倉院等々が隣接しています。また1,000頭を超える野生のシカが暮らしている自然



奈良公園

と歴史が融合した観光スポットです。

浅茅ヶ原園地内には、八角堂形式（六角形）のお堂、浮見堂があります。水面に写る姿が美しく、夕日に染まるその姿はまさに“映えスポット”。現在の浮見堂は、修復工事により、その美しさを今によみがえらせました。



浮見堂

(2) 美しく懐かしい風情の“昔まち”「ならまち」

ならまちは、元興寺の境内だったエリアで、そこに瓦などの職人が住み着き、賑わったのがはじまりとされます。今も、江戸や明治時代の連子格子に虫籠窓（むしこまど）の町家が残り、懐かしい風情があります。ぶらり歩けば庚申信仰が盛んな土地らしい「庚申堂」や町家を再現した「奈良市ならまち格子の家」、築100年の町家を改修した観光文化施設の

「奈良町にぎわいの家」、約1300年前の元興寺の礎石を見ることができるイベントスペース「奈良町物語館」などを見ることができます。

100年以上続く老舗から古民家を利用した個性的なカフェもあり、古きものと新しきものが混ざり合った独特の空気感が訪れる人々を魅了します。迷路のような小路を歩けば、思いがけない出会いや発見があるかもしれません。



奈良町物語館



カフェ カナカナ

## お得なきっぷ情報

1. 伊勢・鳥羽・志摩スーパーパスポート“まわりゃんせ”  
近鉄電車で伊勢・鳥羽・志摩へ。4日間、伊勢志摩エリアの観光スポットをお得に巡れるきっぷです。うれしい特典も満載！また“ご購入からご利用までスマホでラクラク！”デジタルまわりゃんせも発売中です。

### (1) 発売期間

2023年1月11日(水)～2023年12月26日(火)

### (2) 利用期間

2023年2月11日(土・祝)～2023年12月29日(金)

### (3) 発売金額

①まわりゃんせ(特急券あり)

おとな10,200円、こども5,700円

②まわりゃんせ(特急券なし)

デジタルまわりゃんせ

おとな7,800円、こども4,500円

### (4) セット内容

① 近鉄電車発駅からフリー区間(松阪～賢島間)までの往復乗車券とフリー区間の乗車券

② 近鉄電車「ゆき」(発駅→松阪～賢島間)と「かえり」(賢島～松阪間→着駅)の特急券引換券※

③ 近鉄電車フリー区間(松阪～賢島間)用特急券引換券4枚※

④ 三重交通バス(松阪・伊勢・鳥羽・志摩エリア内)・鳥羽市かもめバス4日間乗り放題

⑤ 鳥羽市営定期船・志摩マリンレジャー定期船4日間乗り放題

⑥ 伊勢神宮 内宮⇄伊勢志摩近鉄リゾート各ホテルを結ぶ「パールシャトル」の片道1回乗車券(事前予約制)

⑦ 22の観光施設の入場・入館が可能

⑧ “パスポート”の呈示で特典が多数

※②・③は、まわりゃんせ(特急券なし)・デジタルまわりゃんせにはセットされていません。

### (5) 発売箇所

・まわりゃんせ(特急券あり)、まわりゃんせ(特急券なし)

近鉄主要駅、インターネット通信販売「近鉄旅の予約センター」、旅行会社などで発売。

・デジタルまわりゃんせ

「きんてつチケットEモール」(WEBサイト)

2. 奈良世界遺産フリーきっぷ 奈良・斑鳩・吉野コース

### (1) 発売期間

通年発売

### (2) 利用期間

発売時に指定したご乗車開始日から3日間有効

### (3) 発売金額

発駅により異なります。詳しくはホームページ(<https://www.kintetsu.co.jp/>)をご覧ください。

### (4) セット内容

① 近鉄電車発駅からフリー区間までの往復乗車券とフリー区間の乗車券

② 奈良交通バス奈良・斑鳩・吉野エリア内フリー区間3日間乗り放題

③ 奈良・斑鳩・吉野エリアの施設で利用できる割引特典

### (5)フリー区間

奈良線(学園前～奈良間)

京都線・橿原線(平城～橿原神宮前間)

天理線(平端～天理間)

大阪線(大和八木～室生口大野間)

南大阪線(当麻寺～橿原神宮前間)

御所線(尺土～近鉄御所間)

吉野線(橿原神宮前～吉野間)

### (6) 発売箇所

近鉄主要駅、旅行会社などで発売。

## おわりに

観光特急しまかぜは、2023年3月21日で10周年を迎えることができました。当社沿線は、今回ご紹介いたしました観光スポットをはじめ、多くの名所を有しています。当社では、観光特急を単なる移動手段としてではなく、目的地に着くまでの「ワクワク」を創出し、乗ったその瞬間から「旅」をお楽しみいただきたいと考えています。これからもホスピタリティ精神を大切に、お客さまをお迎えいたします。ぜひこの機会に当社が誇る観光特急にご乗車いただき、素敵な旅へお出かけください。





## 世界あちこち探訪記 第97回

# トルコ イスタンブールの休日

秋山 芳弘

### マドリードからイスタンブールへ(図-5)

2020年2月1日(土)、マドリードは晴。夕方18時15分発のトルコ航空(TK)1860便でマドリードからイスタンブールに向かう予定である。

マドリードのChamartínチャマルティン駅併設のホテルを15時過ぎに出発し、今度は地下鉄でバラハス国際空港に行くことにする。15時11分、地下鉄のチャマルティン駅スエボス ミニステリオスから10号線に乗り、15時18分にNuevos Ministeriosスエボス ミニステリオス駅に到着。ここで8号線に乗り換え、15時24分に発車、空港ターミナル駅には15時38分に到着する。

トルコ航空の地上職員の処理能力が遅く、チェックインに約35分もかかってしまうのは、旅客サービス上、問題である。保安(X線)検査と出国審査はすぐに終了。そのあと、時間があつたので空港内の

ラウンジに入る。ピレネー産の炭酸水(女性の涙のラベル)を飲み、卵と野菜のサンドイッチ、豆とポテト=チップス、柑橘類の果物、ドーナツとチョコレート=クロワッサンの食事をし、ゆっくりする。サンドイッチ2個を非常食としてもらってゆく。

A2番ゲートまで遠く、随分と歩かされる。17時45分に搭乗。使用機材はエアバス330-200/300型機である。席は30番K席(窓側)。幸いなことに左隣は空席なので、イスタンブールまでゆっくりと休んでゆこう。

TK1860便は18時33分に離陸。イベリア半島に沈むオレンジ色の夕日が美しい。19時15分に夕食が出され、美味しいパスタと野菜サラダ・パン・ケーキを食べ、アイラン(注28)を2杯飲む。トルコ航空の食事に満足し、そのあと約2時間熟睡する。(写真-56)

現地時間(注29)の0時4分、イスタンブールの新

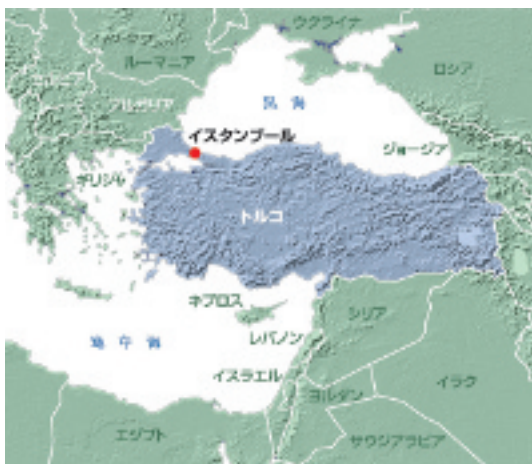


図-5 トルコのイスタンブール  
作図：河野祥雄



写真-56 トルコ航空(TK)1860便の夕食。美味しいパスタと野菜サラダ・パン・ケーキの内容である。右上の白い飲み物がアイラン。(2020年2月1日)

(注28) ayran (トルコ語)。ヨーグルトに水と塩を混ぜた飲料。バルカン半島から中東や中央アジアまで広い地域で愛飲されている。

(注29) トルコ時間=スペイン時間+2時間。



国際空港に初めて着陸する。イスタンブールのヨーロッパ側黒海沿岸にある巨大なイスタンブール国際空港<sup>(注30)</sup>は2018年に開港したばかりである。巨大な空港なので、入国審査所まで随分と歩かされる。

手続きを終え、1時に入国するが、予約した自動車の運転手が見つからない。空港の出口付近を二度も見て回るが、いない。困ったことになったが、同行者が電話をして何とか通じ、運転手が見つかる。

1時22分に新しいワゴン車で空港を出発。暗い道路をずっと走る。赤い照明でライト=アップされた第一ボスポラス大橋<sup>(注31)</sup>を渡り、アジア側に入り、予約したディラ=ホテル (Dila Hotel) に2時10分に到着する。チェックインをし、部屋に入ると、設備は古いが、広い部屋で問題はない。荷物を片付け、マドリードのラウンジから持ってきたオレンジを美味しく食べ、3時に寝る。

## アジアとヨーロッパにまたがる国際的な観光・経済・歴史都市

ボスポラス海峡によりヨーロッパ側とアジア側に分かれているイスタンブール (İstanbul。人口約1550万人：2020年) は、戦略上重要な位置にあることから、ローマ帝国以来約1600年にわたり首都として栄えるとともに、東西文明の接点であるため、トプカプ宮殿やブルー=モスク・アヤソフィアなど歴史的な見どころが数多くある世界的な観光都市である。

また、トルコ最大の都市イスタンブールは、経済・文化の中心として活気に満ち溢れた都市でもある。今までにイスタンブールを何度も訪問しているが、新市街の高層ビル群の建設、都市鉄道の整備など、来るたびに発展してきていて、都市の勢いを感じる。またどこに行っても人が多いのも特徴である。

## 船の汽笛が聞こえるホテル

2月2日 (日)、イスタンブールは快晴 (本当に

いい天気だ)。今日は、日曜日なので、イスタンブールの都市交通システムを見ながら、観光もすることにする。

6時に起床し、シャワーを浴びてさっぱりする。カドキョイ<sup>カドキョイ</sup> 棧橋が近いので船の汽笛が聞こえ、いい雰囲気だ。部屋でアール=グレイの (紅茶) を飲みながら、資料の整理、調査記録の補足などをする。6時41分にアザーン<sup>(注32)</sup> が聞こえる。トルコは、イスラムの国だ。

この季節、8時過ぎに明るくなり、8時20分から1階の食堂で朝食をとる。多くの野菜サラダと漬けたオリーブ (美味しい)、パン=ケーキとチョコレート、フランス=パン、ゆで卵 (1個) を食べ、小さな瓢箪<sup>ひょうたん</sup> 形のガラス容器でチャイ (茶) を飲む。今日はかなり動くので、しっかりと食べておく。

## メトロとマルマライを使ってヨーロッパ側へ

イスタンブールには、メトロ (地下鉄) が10路線、路面鉄道5路線、ケーブル=カー3路線、トルコ国鉄<sup>トルコキエ ジュム フリエット デヴレット デミル ヨルラル</sup> (TCDD = Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) 1路線のほかロープウェイ2路線、高速輸送バス (BRT = Bus Rapid Transit) 1路線がある<sup>(注33)</sup>。メトロの路線延長は合計194km (133駅) である。

9時10分にホテルを出て、カドキョイ棧橋近くのキオスクでイスタンブール=カードを購入。カード代が7 TL<sup>(注34)</sup> (約130円)、20TL (約380円) をチャージしておく。ボスポラス海峡の向こうにブルー=モスクとアヤソフィア・トプカプ宮殿が見え、いい眺めである。(写真-57)

メトロ M4線のカドキョイ<sup>カドキョイ</sup> 駅から4両編成の電車<sup>アイルルック チェンメスイ</sup> に9時40分に乗車し、Ayrılık Çeşmesi 駅に9時42分に到着。運賃は、基本料金の2.6TL (約50円)。

この駅でボスポラス海峡横断海底鉄道の「マルマライ」に乗り換える。ボスポラス海峡横断海底トンネルの建設及び両側の取り付け部の在来線改良を含めて、「マルマラ」 (Marmara) 海とトルコ語の「鉄

(注30) IATA (国際航空運送協会) の空港コードは「IST」。

(注31) 正式には「7月15日殉教者の橋」。1973年10月に完成した全長1510m、中央径間1074m、主塔高さ105mの吊橋。2016年7月15日に軍の一部が起こしたクーデター未遂事件により兵士がこの橋を封鎖し、これに抵抗した市民が犠牲になったため、現在の名称に変更された。

(注32) イスラム教における礼拝への呼び掛け。

(注33) イスタンブールの鉄道路線網図は、<https://www.metro.istanbul/en/YolcuHizmetleri/AgHaritalari>を参照。

(注34) 1 TL = 約19円 (2020年2月)。



写真-57 世界遺産に登録されているイスタンブール歴史地区。ブルー=モスク(左)やアヤソファイア(右)・トプカプ宮殿(右端)などがボスポラス海峡のヨーロッパ側に見える。(カドキョイ栈橋から北西を見る。2020年2月2日)



写真-58 ボスポラス海峡横断海底鉄道(マルマライ)を走る韓国製の電車。(アイルルック=チェシメスイ駅で後部から撮影。北を見る。2020年2月2日)



写真-59 ボスポラス海峡横断海底鉄道のシルケジ地下駅構内に飾られているタイル絵。旧市街のイスタンブール歴史地区(左)や第一ボスポラス大橋(右)が描かれている。(2020年2月2日)

道」(Ray)を合わせて「マルマライ(Marmaray)=プロジェクト」といわれている。このため、開業後のTCDDのこの近郊路線や電車を「マルマライ」と呼んでいる。

アイルルック=チェシメスイ駅を9時50分に発車し、9時54分にアジア側の地下駅Üsküdar駅に停車。このあと海底トンネルを3分で走行し、9時58分にシルケジ駅に到着する。運賃は4.4TL(約85円)。(写真-58、写真-59)

シルケジ駅にあるATM(現金自動預払機)で200TL(約3800円)をおろすと、4.5TL(約85円)の手数料を取られる。そのあと駅の発券窓口に行き、女性職員に聞くと、明日6時48分発のアンカラ行き高速列車は満席、6時発なら席があるとのこと。明日は、アンカラでTCDD総裁との面談が予定されているので、すぐに切符を購入したいが、予約システムがダウンしているため、20分後に来てくれとのこと。仕方ない、従うことにする。

その間に、1890年に開業した「オリエント=エクスプレス」という名のレストラン、シルケジ駅の外観、駅前の路面電車を見る。残念なことに、かつて



写真-60 シルケジ駅の1番ホーム脇にあるレストラン「オリエント=エクスプレス」。パリ～イスタンブール間を「オリエント急行」が運行していた時(1883年～2009年)は、華やかで賑やかなレストランだったろう。(西を見る。2020年2月2日)

の「オリエント急行」の終着駅シルケジ駅は修復工事中である。ボスポラス海峡近くに行くと、屋台の焼き栗屋が出ていて、ガラタ橋とガラタ塔が見える。イスタンブールの風景である。(写真-60)

10時45分に発券窓口に戻ると、今度は男性職員が話を聞いてくれる。結局、明日のアンカラ行き高速



写真-61 路面鉄道T1線を東に向かうアルストム社製の低床式路面電車。この路線は、ヨーロッパ側旧市街を走行するので観光地巡りに便利である。(スルタンアフメット停留所で西を見る。2020年2月2日)

列車は満席なので、始発駅に発車の30分前に行って、彼がトルコ語で書いてくれた紙片を見せてくれとのこと。仕方ない、明日チャレンジするしかない。

### 観光名所のブルー=モスクとアヤソフィア

11時30分、シルケジ駅前から路面鉄道T1線に乗ってスルタンアフメット停留所まで3分で行く。(写真-61)

12時、修復中のブルー=モスクに入る。正式名称はスルタンアフメット=ジャーミイといい、17世紀に建造された。大きなドームと6本の尖塔を持ち、トルコを代表するイスラム寺院である。ここには大勢の観光客が来ていて、靴を脱いで中に入ると、高い円天井や壁に施された細密なモザイクが実に美しい。(写真-62)



写真-62 ブルー=モスクという名前で親しまれているスルタンアフメット=ジャーミイには多くの観光客が訪れる。手前の2人は、結婚式を挙げたばかりのようだ。(南西を見る。2020年2月2日)



写真-63 かつてはギリシャ正教の大本山であったが、のちにイスラム寺院に変えられたアヤソフィア(博物館)の内部。黒地の円盤には、イスラム教の唯一神アッラーやイスラム教の高位の人たちの名前が金色のアラビア文字で書かれている。(2020年2月2日)

このあと12時30分にアヤソフィア(博物館)に行く。ここでは72TL(約1370円)もの入場料を取られる。かなりの長さの行列に並んで中に入ると、ここも修復中である。もともとはギリシャ正教の大本山として6世紀に建造されたが、1453年に東ローマ帝国(ビザンティン帝国)の首都コンスタンティノープル(現在のイスタンブール)が陥落すると、ビザンティン建築の最高傑作とも評されるこの聖堂はイスラム寺院に変えられたのである。ここも大勢の観光客で賑わっている。(写真-63)

13時25分にアザーンが流れる。Çemberlitaş停留所で、昨日マドリードの空港ラウンジでもらってきたサンドイッチ2個を食べる。チェンベルリタシュ停留所から路面鉄道T1線に乗り、Eminönü 棧橋近くの停留所に8分で到着する。運賃は、2.6TL(約50円)。

### 地下ケーブル=カーと観光用路面電車

エミノニュ棧橋からは第一ボスポラス大橋がよく見え、大型連絡船(ワプル)に乗る大勢の客が棧橋を往来し、海鳥が舞う。ここにはイスタンブール特有の雰囲気がある。エミノニュ棧橋からガタラ橋を渡り、旧市街から新市街へ行く。金角湾に架かるガラタ橋には、いつ来ても大勢の釣り人がいる。(写真-64)

ガラタ橋を渡ってすぐのところ<sup>テュネル</sup>にTünelと呼ばれる延長573mの地下ケーブル=カーがある。1875年1月17日に開業しており、地下鉄としてはロンドン



写真-64 ボスボラス海峡の一番南に架かる第一ボスボラス大橋(全長1510m)。ヨーロッパ側(左)とアジア側(右)を結ぶ最初の道路用吊橋である。(北東を見る。2020年2月2日)



写真-65 テュネルと呼ばれる地下ケーブル=カーF2線は、世界一短い地下鉄と言われている。1875年の開業当初は蒸気動力を使用していたが、1910年に電気動力となった。(南を見る。2020年2月2日)



写真-66 ヨーロッパ側新市街の繁華街にあるイスティクラール通りを走るT2線のノスタルジック=トラムヴァイ(旧型路面電車)。タクシム広場にて折り返し停車中。(北を見る。2020年2月2日)

に次いで世界で二番目に古い。テュネルの麓側のカラキョイ Karaköy 駅から乗車して、約1.5分で頂上にあるベイオウル Beyoğlu 駅に到着。運賃は1.85TL(約35円)。(写真-65)

テュネルの頂上駅すぐ近くから路面鉄道のT2線(単線。延長1.6km)が出ている。人出が多く賑やかなイスティクラール通りを走るこの路面電車は、ノスタルジック=トラムヴァイと呼ばれ、観光客に人気がある。ベイオウル停留所から14時40分に乗車。カンカンカンカンと頻繁に警笛を鳴らしながら、道幅いっぱいに行く通行人をかき分けながら走ってゆく。10分でタクシム広場にあるタクシム停留所に到着する。運賃は、1.4TL(約25円)。(写真-66)



写真-67 タシュクシュラ駅とマチカ駅を結ぶTF1線のロープウェイは、ゴンドラ(搬器)2基を連結して運行している。(タシュクシュラ駅から東を見る。2020年2月2日)

## ヨーロッパ側のさまざまな乗り物

次は、都市交通システムとして使われているロープウェイTF1線を見に行く。タクシム広場からイスタンブール工科大学の前を歩き、ロープウェイの

タシュクシュラ Taşköprü 駅に到着する。このロープウェイは谷越えの場所に建設されており、6人乗りの密閉式ゴンドラ(搬器)2基を連結して運行している。3分で反対側のMaçka 駅に15時28分に到着する。運賃は2.6TL(約50円)。(写真-67)



近くのバス停留所から30M番の路線バスに乗り、  
メトロM2線のOsmanbey駅まで行く。車内が暑い  
ので、女性運転手は、発車して暫くの間ドアを開け  
たまま走行する。バスの運賃も2.6TL（約50円）。

オスマンベイ駅から15時50分にM2線に乗って北  
に向かい、Levent<sup>レヴェント</sup>駅に行く。韓国の現代ロテム社  
製の電車である。4両編成のせいか、満員で混雑し  
ている。運賃は1.85TL（約35円）。この駅から出て  
いる短距離路線のM6線に乗りし、終点まで往復す  
る。片道運賃は1.4TL（約25円）。このあとタクシム  
駅まで16時38分に戻る。この電車も満員である。  
2.6TL（約50円）。(写真-68、写真-69、写真-70)

メトロも十分に調査したので、これでアジア側に  
帰ることにする。タクシム駅からF1線（地下ケー  
ブル=カー<sup>カバタシュ</sup>）に乗りし、Kabataş駅へ2分、16時52  
分に到着。急勾配なので、車内に階段がある。イス



写真-70 ヨーロッパ側の短距離路線メトロM6線を走行する電車。(東を見る。2020年2月2日)



写真-71 2006年に開業したF1線のタクシム駅に停車する地下ケーブル=カー。(北西を見る。2020年2月2日)



写真-68 メトロM2線レヴェント駅のホームに出ている  
コーヒー専門店には、商品がきれいに並べられ  
ている。“KAHVE DÜNYASI(カフベ=ダウンヤ  
ス)”とはトルコ語で「コーヒーの世界」の意。  
(2020年2月2日)



写真-69 メトロM2線のレヴェント駅からM6線のレヴェ  
ント駅に行く地下通路には、白からピンクの淡  
い照明が施されていて、雰囲気がいい。“Metro  
Hatti”(メトロ=ハッティ)とは、トルコ語で「メ  
トロ線」の意。(2020年2月2日)

タンブル=カードを使って2時間以内の乗り継ぎ  
1回目のため運賃は1.85TL（約35円）。(写真-71)

さらにT1線（路面電車）に乗りしエミノニュ停  
留所に17時7分に到着。乗り継ぎ2回目なので、運  
賃は1.4TL(約25円)。朝からずっと動いているので、  
さすがに疲れた。

## 異国情緒たっぷりの大型連絡船

エミノニュ栈橋でアジア側のカドキョイ行きの大  
型連絡船（ワプル）の乗り場を探す。その待合室に  
入ると既に乗船客でいっぱいである。17時20分に大  
型連絡船が到着したので、最上段デッキにある座席  
に座る。全部で1000人くらい乗っているのではな  
らうか。(写真-72)

17時25分に出港。餌のパンをやっている観光客が  
いるのか、カモメが大型連絡船の周りを乱舞する。  
海峡の風に吹かれながらボスポラス海峡を横断して  
ゆく。この大型連絡船には、イスタンブールに来る  
たびに乗船しているが、いつ乗ってもいい雰囲気だ。



写真-72 エミノニュ栈橋の大型連絡船乗り場。頻繁に発着するので、大勢の人がこの大型旅客船を利用する。(東を見る。2020年2月2日)



写真-74 カドキョイ栈橋近くにあるレストラン街は、雰囲気がよく、美味しいトルコ料理が食べれる。屋外席にも大勢の客が座り、食事を楽しんでいる。(2020年2月2日)



写真-73 大型連絡船(ワプル)の最上段デッキに座るとボスポラス海峡のパノラマ風景を満喫できる。ボスポラス海峡横断海底鉄道が開業しても大勢の市民や観光客が利用する。(ヨーロッパ側を見る。2020年2月2日)



写真-75 カドキョイ栈橋近くにあるレストラン街の一角には、魚やオリーブなどを売る商店街がある。この店で多種類のオリーブを売っているのを見ると、オリーブは、トルコでは料理に欠かせないのだろう。(2020年2月2日)

ブルー=モスクやアヤソフィア・トプカプ宮殿がよく見える。アジア側のTCDDのハイダルパシャ駅は修復工事中である。異国情緒たっぷりの雰囲気を味わい、17時43分にカドキョイ栈橋に到着する。(写真-73)

## トルコ料理の夕食

栈橋近くのレストラン街に行き、アスルルック バルックAsırlık Balık(トルコ語で「100年魚」の意)というレストランの屋外席に座る。ここには多くのレストランが並び、いい雰囲気の通りだ。飲み物はアイランと水、食べ物

は小魚揚げとイカ=リング、角切りのチーズが入ったシーザー=サラダ<sup>(注35)</sup>、茄子のサラダ、焼き魚、ラム=チョップ<sup>(注36)</sup>、パンとトースト=パンを注文して同行者4人で食べる。最後にチャイを飲む。どの料理も美味しく満足である。これで1人あたり75TL(約1430円)である。(写真-74、写真-75)

19時半にホテルに帰着。資料の片づけ、調査記録の補足、デジカメ写真の整理などをして、シャワーを浴びる。明日は、早朝のアンカラ行き高速列車に乗るので、23時15分に寝る。

(2023年3月26日記)

(注35) レタスを主体にしたサラダで、削りおろしたパルメザン=チーズとクルトン(サイコロ状に切ったパンを再度焼いたり、バターや油で炒めたり揚げたもの)をトッピングして仕上げる。

(注36) 生後12か月未満の仔羊の骨付きロース肉を骨ごとにカットした肉。

# 茨城と東京で延伸構想 開業18周年を迎えるTX 九州の鉄道プロジェクトもご紹介

交通ジャーナリスト 上里 夏生 こうざと なつお

最近、話題豊富な鉄道が「つくばエクスプレス (TX)」です。沿線自治体の茨城県は、終点のつくばからの路線延伸を構想しており、ルートについて県の第三者委員会は去る3月31日、「土浦方面への延長が最善」とする提言書を、大井川和彦県知事に提出しました。一方でTXは、東京側の起点・秋葉原から東京駅を経て銀座、有明・東京ビッグサイトに路線を延ばすプランもあり、小池百合子東京都知事が昨年11月の会見で、「都心部・臨海地域地下鉄線構想」を発表しています。本コラムは、茨城県、東京都それぞれの考え方とともに、1978年の「第2常磐線構想」にさかのぼるTXの歴史をまとめました。

## 「土浦方面への延伸が最善」

TXの事業者名は首都圏新都市鉄道で、路線は秋葉原～つくば間の58.3km。2005年8月に開業しました。

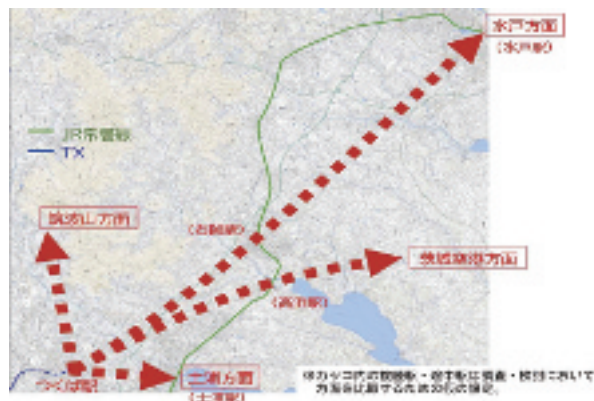


TXは鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (JRTT) が建設しました。写真はTXの主力車両1000系電車です

まず、茨城県はなぜ路線を延長するのか。2018年に策定された県の総合計画には、未来の交通ネットワーク整備の一項目として「つくば経済圏と県央・県北地域の広域的交流を促すため、TXの県内延伸を検討」のフレーズが登場します。

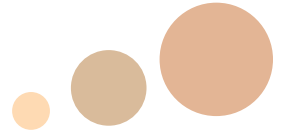
茨城県のプランでは、現在の終点・つくば以遠へのルートは順不同で、①水戸方面、②筑波山方面、③(茨城)空港方面、④土浦方面——の4案あります。県は一案に絞り込むため昨年12月、筑波大学社会学域の岡本直久教授(委員長)ら有識者5人をメンバーに、「TX県内延伸に関する第三者委員会(三者委)」を置。3月31日に開催した4回目の会合で、土浦延伸で議論を収束、大井川知事に提言しました。

「延伸によって得られる効果と費用のバランスを考慮すれば、土浦方面への延伸が最善」というのが三者委の結論です。



延伸ルート4案。それぞれ完全に別ルートというわけではなく、例えば土浦を経由して茨城空港にいたるなど折れちゆう案も考えられそうです(資料・茨城県)





## TXの沿線人口は開業以来26%増える

茨城県は、全県レベルでは既に人口減少社会に入っていますが、TX沿線の3市（つくば市、つくばみらい市、守谷市）に限れば人口は開業年の2005年度と2022年度の比較で約26%も増加しています。鉄道は地域の発展に貢献。TXを延伸すれば、成長する地域も拡大します。

TXが土浦に延びれば、人口22万人のつくば市、14万人の土浦市、27万人の県都・水戸市が、JR常磐線も合わせた鉄道で結ばれます。延伸4案のうち土浦方面は建設距離が最も短く、他の3方面に比べて実現の可能性は高そうです。参考までに、TXつくば駅とJR土浦駅の直線距離は約8.4km。事業費約1400億円と試算されます。

ここまで紹介を忘れましたが、三者委は土浦延伸でJR土浦駅接続と、常磐線で土浦の北隣の神立駅接続の2案を比較しました。神立接続は土浦市中心部を通過しないことで事業費を抑えられますが、土浦駅の乗降客はTXを利用しにくいので利便性は低下します。この点、土浦駅接続は神立駅接続よりも有利です。

## TXは高架上、JRは地上を走る

三者委の提言のようにTXが土浦駅に乗り入れると、土浦—東京間はJR常磐線とTXの二重ルートになります。一見すると過剰投資に思えますが、注目したいのは線路構造の違いです。

地上を走るJRに対し、建設時期の新しいTXは高架構造（東京都内や終点のつくば駅付近は地下です）。万一の自然災害時に常磐線が被災しても、JRとTXを乗り継げば水戸—土浦～つくば—秋葉原を移動できます。

三者委の提言を受けた県は今後、費用負担や事業スキームを精査。国のアドバイスも受けながら、関係都県・機関との調整に取り組む方針です。

ただ、現在はあくまで構想段階。TX延伸が簡単にはいかないことは、本誌を読者の皆様には十分にご理解いただけるでしょう。それでも日本が人口減少に向かう現代に、延伸構想が表面化したことは鉄道の可能性を示すようにも思えます。

あくまで個人レベルの予想ですが、仮にTXが土

浦に延びればJR常磐線との相互直通運転が実現するかもしれません。さらにはかなり将来の話になりますが、TXが土浦以遠、茨城空港方面に延びる夢も膨らみます。

## 第2常磐線から常磐新線、そしてTXに

後段の「都心部・臨海地域地下鉄線構想」に移る前にちょっと一服、TXの歩みをたどりましょう。本誌読者の皆様には、TXがかつて「常磐新線」と呼ばれたことを、ご記憶の方がいらっしゃるかもしれません。

常磐新線が、国の運輸審議会（現在の交通政策審議会の前身の機関です）で、「緊急に整備すべき路線」として取り上げられたのは1985年ですが、その7年前、1978年に茨城県の県南県西地域交通体系調査委員会は、「第2常磐新線構想」を発表しました。

当時の様子——。国鉄常磐線は首都圏の国鉄線区でも混雑が激しく、時に窓ガラスが割れるような事態が発生していました。これは茨城県と鉄道路線網の関係に、主な理由があります。

同じ首都圏でも、神奈川県ならJR（国鉄）と東急、京急、小田急、埼玉県ならJRと東武、西武、千葉県ならJRと京成と複数の路線がありますが、茨城は基本的に常磐線一本。しかも常磐線は上野から直行で茨城に入るのではなく、東京側から松戸、柏、我孫子と千葉の中核市を通るので、ラッシュのピーク時間帯には激しく混雑します。

## つくば発金町、新小岩経由東京行き！?

さらにTXの歴史を調べていたら、面白い話がみつけられました。財政事情が厳しかった当時の国鉄が考えたのは、つくば発の列車が常磐線、総武快速線経由で東京駅に乗り入れる路線案。常磐線から総武快速線に入る際に走行するのは、金町—新小岩間の貨物線・新金線。同線は現在も、次世代路面電車のLRT路線化が取りざたされたりします。

もう一つ、つくば発の列車が武蔵野・京葉線を経由して東京駅に乗り入れるルートも考えられました。いずれも東京都心部への直結性に問題があって採用されませんでした。つくば発金町、新小岩経由東京行きや、つくば発新松戸、西船橋経由東京行きと

いった運行ルートが実現していれば、首都圏の鉄道地図も現在とは違ったものになっていたはずで

## 新線は東京—有明・東京ビッグサイト間 6.1km

後半はTXのもう一つの延伸につながる、東京都の「都心部・臨海地域地下鉄線構想」をご案内します。現時点で臨海地下鉄線とTXの直通運転は何も決まっていないのですが、「将来は両線が相互直通する可能性もある」という点から、本コラムで取り上げさせていただきます。

臨海地下鉄線は東京—有明・東京ビッグサイト間の6.1kmで、途中5設けます（以下の駅名はすべて仮称です）。都は臨海ベイエリアを、「世界から人と投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長をけん引する未来創造エリア」と位置付けます。臨海地下鉄線は「基幹的な交通基盤として、東京の背骨になる路線」と期待します。開業は2040年代を見込みます。



臨海地下鉄線の想定ルートと想定駅位置（資料・東京都の事業計画案）



会見で臨海地下鉄線構想を発表する小池都知事。記者からは自然災害対応の液状化対策などの質問が出ました（画像・東京都のオンライン会見中継から）

ここからは小池知事の会見と同時に発表された、都の事業計画案をもとに臨海地下鉄線のルートをたどります。起点の東京駅はJR東京駅北東側（神田寄り）に設けます。次駅の新銀座までは、JR山手線に並行。新銀座からほぼ直角に向きを変え、南東方向の臨海部に向かいます。

3駅目は新築地、4駅目は勝どきで、それぞれ東京メトロや都営地下鉄の関係路線と接続します。5駅目の晴海は接続路線はありませんが、「鉄道空白地帯の解消」に効果を発揮。一部マスコミでは、地域住民から“陸の孤島返上”への期待が示されました。

## TXと接続!?

6駅目の豊洲市場は都民の食卓を支える豊洲市場のほか、2022年4月には近隣に大型複合施設「ミチノテラス豊洲」が街びらきました。

7駅目は、終着駅の有明・東京ビッグサイト。ビッグサイトでは、多くの展示・商談会や見本市が開かれます。駅間距離は、最長の新銀座—新築地間が1.6kmで、他の5区間は0.6~1.1km。晴海を除いて鉄道空白地帯はありませんが、周辺住民にとって、東京駅まで乗り換えなしで出られるのは朗報でしょう。

都の事業計画案のラストには、今後の検討事項として「TXとの接続」が記載されます。そもそも臨海地下鉄線の計画が盛り込まれた交通政策審議会（交政審）の198号答申（2016年）では、現在は秋葉原始発のTXを東京駅まで延伸。東京から臨海部へ新線を整備する形で、新線計画が示されました。

交政審に従えば、秋葉原—東京間はTXが整備（建設）、臨海地下鉄線は東京駅でTXと接続し、相互直通運転するのが自然なように思えます。

今後、臨海地下鉄線がどのような形で進行するのか、期待を持って見守りたいと思います。

## 熊本空港アクセス鉄道ルートでJR九州と熊本県が合意

ラストは大きく飛んで、九州の鉄道プロジェクトを披露します。鉄道プロジェクトは首都圏だけにあらず。本コラムは中央のマスコミに載りにくい、地方圏のプロジェクトも積極的に紹介したいと思います。

取り上げるのは「熊本空港アクセス鉄道」。熊本空港（熊本県益城町）と県都・熊本市を直結します。JR九州と熊本県は2022年11月、空港鉄道計画について、JR豊肥線肥後大津駅から空港に分岐するルートを採用することで合意し、確認書を交わしました。



福岡市のJR九州本社で確認書を交換する古宮洋二JR九州社長（左）と蒲島郁夫熊本県知事。古宮社長は「熊本空港アクセス鉄道を通じて、熊本県や九州全体の地域振興につなげたい」と決意を述べました（画像・JR九州）

現在、熊本空港（愛称名・阿蘇くまもと空港）と熊本市中心部の移動手段はリムジンバスですが、渋滞が発生すると所要1時間超というアクセス面が課題になっています。その点、定時性や大量輸送性、速達性の3条件を満たす鉄道アクセスは、空港の国際競争力強化につながります。

熊本県は、空港アクセス改善策を検討。モノレールやBRT（バス高速輸送システム）を含めて比較した結果、定時性などの条件を満たし、事業費（建設費）を抑えられる点を主な理由に、「JR豊肥線延伸」を選択しました。

問題になったのがルート。熊本空港はJR豊肥線沿線にあり、空港新線の分岐駅は熊本駅側から三里木、原水（いずれも菊陽町）、肥後大津（大津町）の3駅が考えられます。

当初、沿線に熊本県民総合運動公園（熊本市東区）がある三里木ルートが有力視されましたが、問題は線形の関係で空港から熊本（駅）への移動時、三里木駅での乗り換えが必要になります。

そこで代わって浮上したのが今回、JRと熊本県が合意した肥後大津ルートです。肥後大津止まりの列車を空港まで延伸すれば、空港—熊本間の乗り換えなしでの移動が可能になります。

熊本県は、空港アクセス鉄道について、「2034年度末開業」のスケジュールを示します。これは、2022年12月県議会での蒲島郁夫知事の発言。熊本発阿蘇くまもと空港行きの列車が走るのは早くても11年後ですが、「ななつ星in九州」をはじめとするD&S（デザイン&ストーリー）列車で日本の鉄道界に新風を吹き込んだJR九州は、必ず魅力あふれる列車を走らせるはず。期待して待ちたいと思います。



## 羽田空港アクセス線（仮称）の本格的な工事に着手します

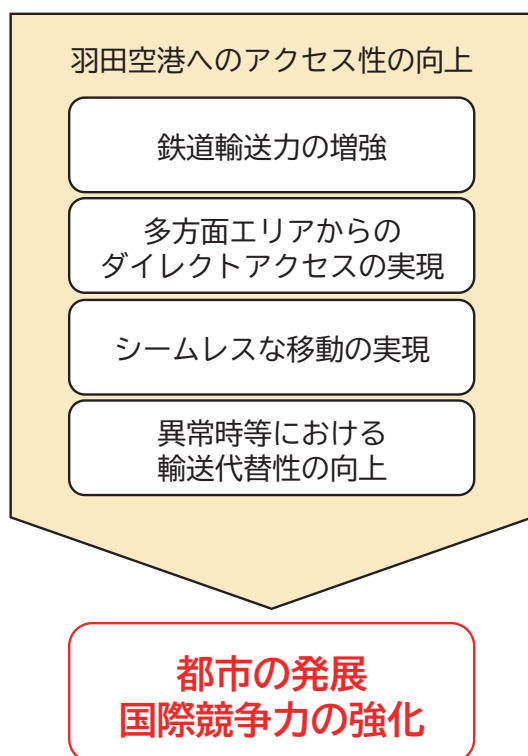
2023年4月4日 東日本旅客鉄道株式会社

- JR東日本は、既存の鉄道ネットワークを活用し、多方面からの羽田空港へのダイレクトアクセスを実現する「羽田空港アクセス線（仮称）」の計画を推進しています。
- 本計画ルートのうち「東山手ルート」における鉄道施設変更認可を2023年1月31日付、「アクセス新線」における工事施行認可を2023年3月24日付で国土交通省より受けました。
- 「東山手ルート」および「アクセス新線」を整備することにより、宇都宮線・高崎線・常磐線方面から羽田空港へのダイレクトアクセスが実現し、東京駅からは約18分で到着することが可能となります。
- 「東山手ルート」および「アクセス新線」における工事の起工式を6月に行い、本格的な工事に着手し、2031年度の開業を目指します。

### 1. 羽田空港アクセス線（仮称）の意義

本構想は、2016年4月の交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、「国際競争力の強化に資する鉄

道ネットワークプロジェクト」に位置付けられ、インバウンド需要のさらなる拡大など、首都空港として重要性が高まる羽田空港の機能強化にも大きく寄与する計画です。



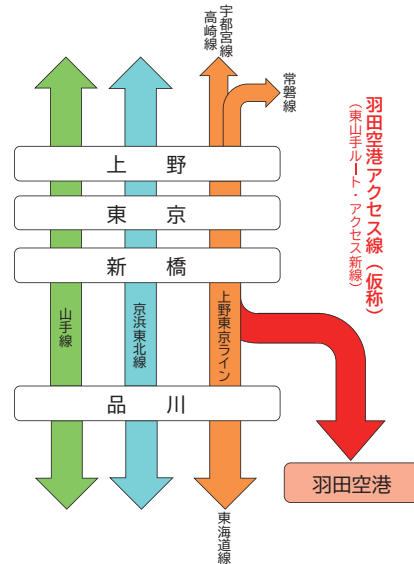
## 2. 「東山手ルート」および「アクセス新線」の計画概要

羽田空港アクセス線（仮称）のうち、今回着手する「東山手ルート」および「アクセス新線」は、現在休止している大汐線の橋りょうや高架橋などの既存ストックを有効活用し、東京駅と羽田空港の直結、

宇都宮線・高崎線・常磐線方面からの所要時間短縮や乗換解消・低減など広範なエリアからの空港アクセスを改善します。東京駅から羽田空港へは、現在、鉄道を利用した場合30分程度要するところ、乗り換えなく約18分で到着することが可能となります。

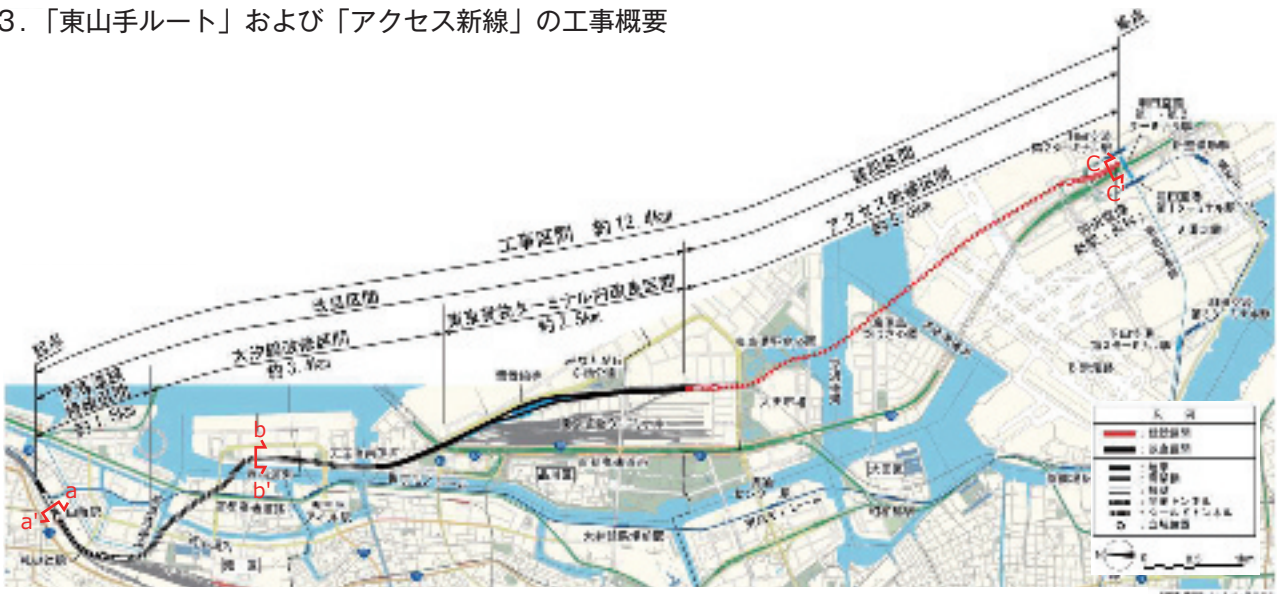


工事区間位置図

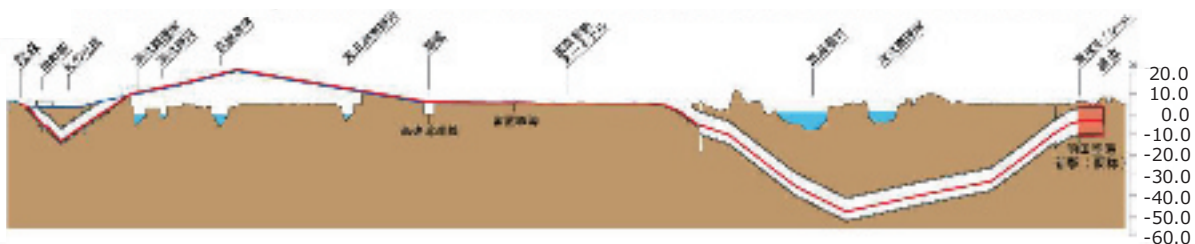


運行概要

## 3. 「東山手ルート」および「アクセス新線」の工事概要



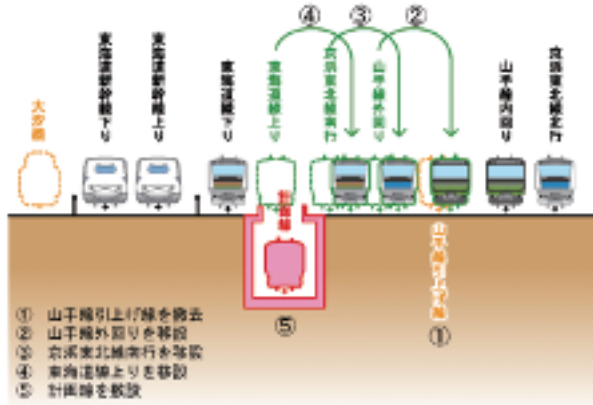
平面図



断面図

○東海道線接続区間

田町駅の東京方にある山手線引上げ線を撤去し、山手線外回り、京浜東北線南行、東海道線上りを順次移設して、東海道線上下間にスペースを確保します。そのスペースを用いて、開削トンネルやシールドトンネルを構築することで、東海道線と大汐線(現

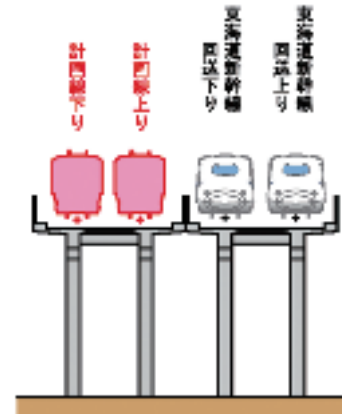


東海道接続区間断面図 (a-a' 断面)

在休止中) が接続する線路を敷設します。

○大汐線改修区間

1998年より鉄道事業を休止している大汐線の橋りょうや高架橋などの既存ストックを有効活用し、土木・軌道・電気の各設備について健全度を調査した上で、必要な改修や改良を実施します。



大汐線改修区間断面図 (b-b' 断面)

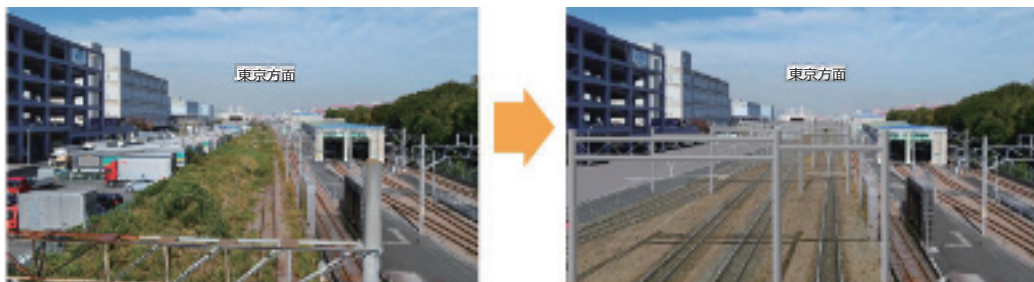
○東京貨物ターミナル内改良区間

東京貨物ターミナル内にJR東日本が保有している用地を用いて、羽田空港アクセス線(仮称)の運

行に必要な車両留置線や保守基地線を整備(約23,000m<sup>2</sup>)します。



東京貨物ターミナル内改良区間位置図



東京貨物ターミナル内改良区間イメージ図 (視点A)

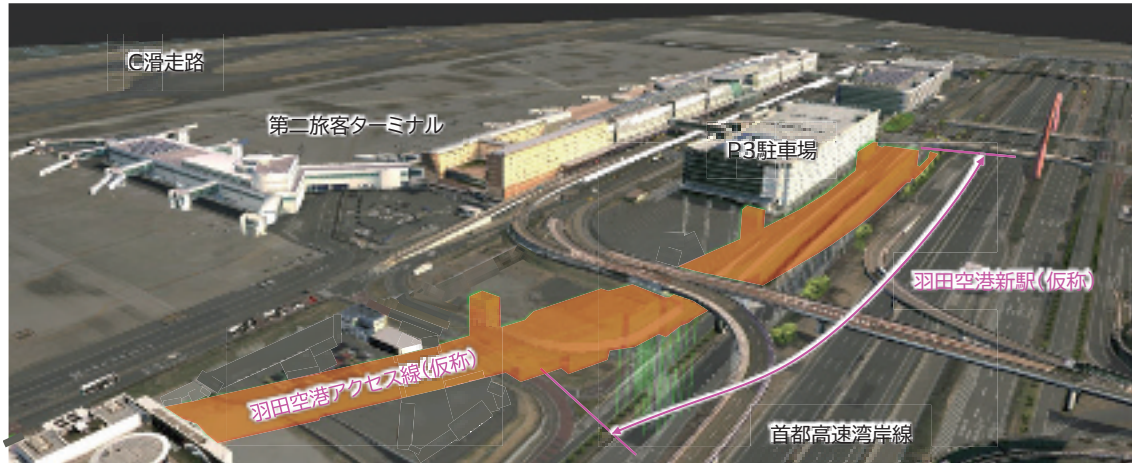
○アクセス新線区間

東京貨物ターミナルから公共施設、道路、運河下を通過するルートで、最大深度約50m、延長約4.2kmの複線シールドトンネルを構築し、羽田空港新駅(仮称)に至る新たな線路を敷設します。

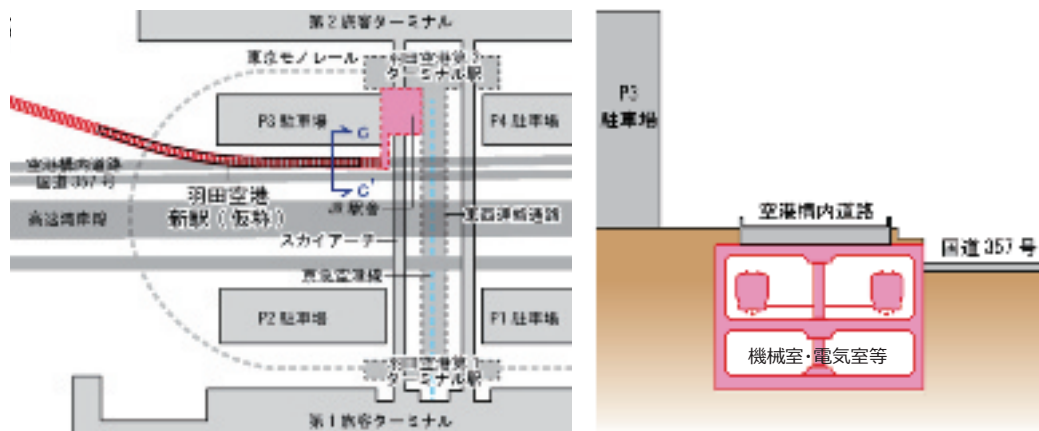
○羽田空港新駅(仮称)

第1旅客ターミナルと第2旅客ターミナルの間の

空港構内道路下に、最大幅員約12m、延長約310mの島式1面2線のホームを有する地下駅を設置します。ホームは地下1階の高さであり、第2旅客ターミナルへ高低差なく、移動することが可能となります。なお、空港島内のシールドトンネル、開削トンネルは国土交通省が空港整備事業で整備する予定です。



羽田空港新駅(仮称)イメージ図



羽田空港新駅(仮称)位置図、断面図(c-c'断面)

項目	概要
工事区間	起点：港区芝浦一丁目、終点：大田区羽田空港三丁目
工事延長	約12.4km
構造形式	トンネル(シールドトンネル、開削トンネル)、高架橋、地平、擁壁(掘削)
対象駅(停車駅)	羽田空港新駅(仮称) [駅構造：複線地下式 島式プラットホーム1面2線]
概算工事費	約2,800億円*
開業予定	2031年度

\*概算工事費には、国の空港整備事業のうち、JR東日本に関するトンネル本体などの工事費(約700億円)を含む。



## 全国地下鉄輸送人員速報（令和5年1月）

1月の全国地下鉄輸送人員（速報）は、約4億2千6百万人で、対前年同月比は13.0%増（定期旅客6.3%増、定期外旅客21.0%増）となりました。これは前年1月はオミクロン株による感染が急速に拡大しほぼ全国的にまん延防止等重点措置が実施されていたことから、3か月ぶりに2桁の増加率となりました。また、前々年1月は大都市圏を中心に緊急事態宣言が発せられており、対前々年比では26.1%増（定期旅客10.0%増、定期外旅客48.9%増）と大きな回復となっています。さらにその前年の令和2年1月は最初の新型コロナウイルスの感染が確認された月ではありますが、まだ輸送量には大きな影響はなかったと推測され、この時期と比較した場合には、合計で18.0%減（定期旅客21.9%減、定期外旅客13.5%減）となっています。

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28年度	5,941,761	2.1	3,081,146	2.5	2,860,589	1.8
29	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
3年1月	337,428	-35.0	197,685	-29.0	139,742	-41.9
2月	329,852	-31.8	187,928	-29.5	141,922	-34.7
3月	373,077	-9.6	190,659	-18.8	182,416	2.5
4月	371,522	34.5	201,929	5.6	169,593	99.5
5月	350,858	26.4	209,475	8.1	141,382	68.6
6月	374,908	2.3	211,338	-3.5	163,571	10.9
7月	382,727	1.3	204,356	-5.6	178,370	10.7
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	13.8
11月	435,233	7.6	224,544	6.1	210,687	9.3
12月	434,775	6.8	207,770	5.7	227,004	7.8
5年1月	p425,540	p13.0	p217,510	p6.3	p208,032	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4年度「地下鉄施設の保守・維持等に関する研究会」第18回土木部会（Web併用）を開催

日 時：令和5年2月10日（金）14：00～  
場 所：エッサム神田ホール1号館601号室  
内 容： 当日は29名の参加者のうち大阪高速電気軌道（株）、名古屋市交通局など鉄道事業者9社局16名に、（公財）鉄道総合技術研究所（以下、「鉄道総研」という。）を加えた19名がリアル会議に参加しました。

冒頭、鉄道総研構造物技術研究部基礎・土構造研究室牛田貴司副主任研究員から、「第1回鉄道トンネルの維持管理に関する検討会<sup>(※)</sup>の概要」についてご講演をいただきました。

(※)「鉄道構造物等維持管理標準」(平成19年発行)以降のトンネルの維持管理の実務に資する情報を維持管理標準の補足としての「手引き」にまとめることを目的として設立。

続いて、前回に引き続き、「最新の構造物検査手法等」について、①はく落判定の打音検査の省力化、②シールド部の漏水対策の実施状況及び課題、③コンクリート構造物の補修方法、④中性化、塩害対策、⑤構造物の長寿命化など各社局が抱える5つの課題について研究しました。

これらの課題について、課題を抱える社局（質問提案社局）から質問の趣旨、その課題に対する対応策等他の社局の回答も含めて紹介をしていただいたもので、質問提案社局とその対応策や課題解決等についての回答を寄せた社局との間で、多くの質問や対応策などについて活発な議論が交わされました。この議論の成果が質問社局をはじめ他の社局にとっても、課題解決の一助となれば幸いです。

## ●令和4年度地下鉄における運転方式の課題と対応策に関する調査検討委員会（地下鉄のドライバレス運転に関する調査検討）第5回システム・運転合同WG（Web併用）開催

日 時：令和5年2月10日（金）14時00分～  
場 所：協会9階会議室  
内 容： 当日は、異常事象に対するドライバレス運転時の対策案に対する現状・考え方の整理について議論しました。走行中に発生する異常事象の原因毎に、具体例として、GoA2の福岡市空港線、大阪メトロの各路線とGoA3相当のシステムでGoA2として営業している福岡市七隈線の現状確認とGoA4に向けた課題を、地下鉄協会対策案と比較しながら、それぞれ審議したところ、指摘事項がありましたので、修正して再提示することとなりました。

続いて、前回指摘のあった令和4年度の推進方針の具体化（案）が再提示され、審議の結果、了承されました。また、「地下鉄における自動運転のあり方」の整理に当たっては、地下鉄協会案として整理する必要があると考えており、①異常時のなかでもATO故障時の対策、②GoA2.5係員の資質・教育、③ホームにおける分離（可動式ホーム柵等）、④安定輸送について、特に議論が必要と考える事項案として説明し、意見要請をしました。

最後に、煙検知用臭いセンサに関する調査の一環として、ガスセンサの研究開発を行っているフィガロ技研株式会社を訪れ、半導体センサの製作工程を見学した旨の報告があり、終了しました。

## ●令和4年度第11回「次世代リニアメトロ開発検討委員会」(Web併用)開催

日 時：令和5年2月16日（木）15時30分～  
場 所：協会9階会議室  
内 容： 当日は、仙台市で開催された第28回「リ

ニア地下鉄軌道・車両境界領域技術検討委員会の議事内容と仙台市の急曲線摩耗対策の最終報告及び急曲線のきしみ割れの状況について、それぞれ概要と説明がありました。特に、きしみ割れに対する削正拡大の脱線安全性検証については令和5年度から、茨城大学に於いてシミュレーションを行って、その後実証試験を行う等、具体的な内容と進め方についての説明がありました。

続いて、当該委員会の令和4年度の報告書の構成案の説明がありました。令和4年度は特に、区部環のアピールポイントを新たに作成しましたので、これを次回の委員会までに完成版として作成すること、また、実施した板橋区の調査をメインにして作成することを確認しました。板橋区については、今後、区長と意見交換を予定しておりますので、現在、蒲蒲線や新金線を大田区長、葛飾区長が独自の提案をしている様に、板橋区においても、独自案をアピールできるような案を検討することを確認しました。

最後に、東武鉄道のNIKKO MaaSの説明があり、自由討議を行って、終了しました。

### ●令和4年度第11回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」(Web併用)開催

日時：令和5年2月22日(水)15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：当日は、西武ホールディングスのプレス資料、スマートロッカーを活用した物流サービス「BOPISTA(ボピスタ)」について議論しました。「BOPISTA」とはオンラインで注文した多様な商品を、鉄道の駅構内や商業施設に設置する冷蔵及び常温のスマートロッカーで、気軽に受け取ることの出来るサービスで、駅や商業施設のロッカーを会社インフラと捉えて、(1)生活者、(2)サービス提供者、(3)物流担当者、(4)設置場所オーナーという4者の観点から、各々の課題の解決とニーズの充足を満たす「四方よしモデル」を目指して、新たなサービスプラットフォームを提供するもので、今回は、10箇所19拠点で実証試験を行うこととしています。この件については、東京海

洋大学の名誉教授苦瀬先生からその評価について、産経新聞よりインタビューを受けた旨のご連絡をいただきましたので、内容について報告いたしました。

続いて、日本経済新聞の記事、「JRに鉄道回復8割の壁 収入、コロナ前戻らず在宅定着で定期を買い控え本州3社4～12期、黒字転換」、「ヤマト運輸、4月に宅配便10%値上げ年度毎運賃改定」、「人口、東京集中が再加速」、「大阪メトロ全駅、万博までにカード決済・QR対応改札機」の紹介があり、これらの記事を議題として自由討議を行い、終了しました。

### ●令和4年度地下鉄における運転方式の課題と対応策に関する調査検討委員会(地下鉄のドライバレス運転に関する調査検討)(Web併用)開催

日時：令和5年3月6日(月)14時00分～

場所：協会5階会議室

内容：当日は、協会事務局より「令和4年度の報告書案」の1～2章の説明があり、古関委員長求めに応じ、各委員から意見がありました。

①現在の福岡市七隈線の現状を、国としてどの程度のGoAレベルとして認めるのか、②GoA2.5の仕様というのは現在使用されている七隈線の自動運転機能と異なるものにする事にならないか、等の意見があり、オブザーとして参加している国の担当官からは、「整合性の可否よりは地下鉄共有の機能を持った保安設備、インフラ等を集約して行けば地下鉄特有なものが出来るのではないか。地下鉄特有の仕様があっても良い。」とのコメントをいただきました。協会としては、現在進めている方向性が確認できました。

最終的に、今年度の報告書は、①「鉄道における自動運転技術検討会中間とりまとめ」を受け、「地下鉄における自動運転の在り方」の再検討方針を定めた。②GoA3実現に向けた対策案の整理に当たって、福岡七隈線をベースに抽出する追加検討事項・課題に対して、安全性の視点を整理する方針。③前方監視(障害物検知)に関す

るセンサ技術活用として、ソリッドステート方式のLiDARセンサの性能確認のため、実証実験を実施し、検知性能や前方監視への活用の可能性に関する知見を得た。④煙検知のためのセンサ技術として、臭いセンサについて、メーカ等へのヒアリングを実施し、煙検知への可能性の確認が出来た。⑤異常時の自動化対策について、過年度に整理を行った異常時の対応の考え方をベースに、具体化事業者の事例を基に自動運転化の対応策について議論・整理したこと等、を令和4年度の活動成果として取りまとめることを確認し、終了しました。

### ●令和4年度「地下鉄施設の保守・維持等に関する研究会」第9回軌道部会（Web併用）開催

日 時：令和5年3月16日（木）14：00～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、東京地下鉄（株）をはじめとする11事業者19名と（公財）鉄道総合技術研究所（以下、「鉄道総研」という。）4名の合計23名が参加しました。

まず初めに、鉄道総研軌道技術研究部軌道管理研究室田中博文主任研究員から、第6回軌道部会以来3回に亘りご講演をいただいた「レール波状摩耗」についての理論的集大成として「レール波状摩耗の凹凸波形と軌道・車両条件に基づいた成長要因の検討と抑制策の方向性」についてと題して、ご講演いただきました。これは、波状摩耗の成長要因を振動形態の異なる4種類の反共振現象に分類し、これらの現象を内軌、外軌等の発生個所との関係をマトリックスとして整理・分類したものです。

田中主任研究員から、一部社局において維持管理上問題となっている波状摩耗の具体的な事例により、講演の中で示された4つの成長要因のいずれに該当するかを具体的に解説されたもので、軌道管理の実務者にとって今後抑制策を検討していく上での重要な指標の1つになるものと思われます。

続いて、神戸市交通局および京都市交通局から波状摩耗対策として有効と云われている「非対称削正について」試行事例を発表していただきました。「レール非対称削

正」については、実施事例が少ないことから実態がよくわかっていない状況にありましたが、2つの発表によって「レール非対称削正」とはどのようなものかよく理解することができました。

### ●令和4年度第12回「次世代リニアメトロ開発検討委員会」（Web併用）開催

日 時：令和5年3月16日（木）13時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、令和4年度次世代リニアメトロシステム開発検討委員会の年度報告書の構成案について議論しました。

令和4年度は、委員会が区部環状公共交通を中心に議論していたことから、報告書もスマートリニアメトロの特徴の整理とアクションプラン及び区部環状公共交通への導入に係る検討状況を中心にまとめることとなりました。内容は①区部環状公共交通の整備に係るアピールポイントの板橋区バージョン、②環状八号に替わる板橋区内の新たなルートを選定したもの、③赤羽から平和台までの路線調査結果をまとめたもの等のほかに、板橋区長に対する提案資料も加えることとしました。また、開業する七隈線天神南～博多間の延伸概要、沖縄県鉄軌道計画の現況についても報告書に盛り込むこととし、中板橋～ときわ台の連続立体交差化、上板橋の再開発等を議題として自由討議を行い終了しました。

### ●令和4年度第12回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」（Web併用）開催

日 時：令和5年3月22日（水）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、3月15日（水）にANACargoと意見交換を行った内容及び使用した資料「沖縄鉄軌道の新しい人流・物流システムの構築について」の説明がありました。沖縄鉄軌道計画においては、県に対して建設当初から物流システムを導入すべく提案していますが、協会としてはさらに、航空貨物を含めた物流システムの構築が必要と考え、ANACargoと勉強会を進めてることを

報告しました。

続いて、かねてより企画していたJR貨物との意見交換を行いました。JR貨物は旅客会社ほどではないものの、少なからずのコロナの影響があり、輸送品目の内訳等変化があったことや、JR北海道の新幹線並行在来線の問題、鉄道物流で協会とコラボする等、いくつか提案をさせていただきましたが、回答については、持ち帰って検討し、後日連絡をいただくということで、終了しました。

### ●第115回リニアメトロ推進本部幹事会（Web併用）開催

日 時：令和5年3月28日（火）16時00分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は令和4年度事業報告（案）、収支内訳（案）、及び令和5年度事業計画（案）、収支予算（案）を審議いただきました。

令和4年度の事業報告では、国土交通省の「鉄道における自動運転技術検討会中間とりまとめ」が示されたことから、「地下鉄における自動運転の在り方」（指針として協会がとりまとめ）の再検討、及び通常活動報告の他、地下鉄事業者から自動運転に関する受託した業務を説明しました。収支内訳としては、コロナ禍により、受託した事業の金額が半減したことから、収支も影響を受けて赤字が見込まれるが、引き続き受託事業としては、継続することを説明しました。

令和5年度の事業計画としては、「地下鉄の軌道・車両境界領域技術検討会」において課題となった急曲線の「きしみ割れ」対策として、茨城大学にシミュレーションを依頼し、脱線安全性検証の受託事業を予定していること等を説明しました。また、このほかにも、海外リニアメトロの建設計画が「採択待ち」になっていることと等、受託事業が複数件となることから、収支が良好となることが期待できることを説明しました。

最後に、5月19日のリニアメトロ運営委員会に諮ることとしているので、その旨を運営委員の方に連絡していただくよう要請をして終了しました。

### ●令和5年度「広報調査検討委員会」を開催（書面開催）

日 時：令和5年4月5日（水）

内 容： 当協会の広報活動に関する諸活動、地下鉄等の普及発展、利用促進、マナーポスター、マナーリーフの制作・啓発について調査検討を行うため、12事業者により広報活動に関する諸方策について検討・協議するとともに、「マナーポスター」及び「マナーリーフ」の募集要項等について協議決定しました。

### ●令和4年度決算・監事監査の実施

日 時：令和5年4月20日（木）11：00～

場 所：協会9階会議室

内 容： 令和4年度における当協会に係る「事業報告」、「決算（計算書類）」及び「公益目的支出計画実施報告書」について監事による監査が行われ、了承されました。

### ●令和5年度第1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4月20日（木）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 協会事務局より、「令和4年度次世代リニアメトロ開発検討委員会報告書（案）」の内容について説明があり、審議しました。

令和4年度は、①スマート・リニア地下鉄の特徴整理とJSAの導入に向けたアクションプラン検討状況、②区部環状板橋区内ルート（まちづくり、現地調査、区の担当者との意見交換、ルート見直し等）、③羽田空港アクセス線及び蒲蒲線の現況、④コロナ禍の影響も踏まえた今後の都市鉄道のあり方、⑤まとめと今後の課題、⑥福岡市七隈線天神南～博多間延長開業の概要等、及び4月4日に板橋区長に提案した資料は年度内に議論して作成した資料であることから、報告書に含めることを確認しました。

続いて、板橋区長を訪問し、意見交換を行ったことの報告があり、最後に、板橋区長との意見交換の内容を、幹事区である世田谷区に報告することを確認して終了しました。

## ●令和6年度地下鉄関係予算概算要求に関する国・地下鉄事業者の情報交換会議を開催（書面開催）

日 時：令和5年4月21日（金）

内 容： 標記会議を15事業者の参加により書面での開催となりました。

この会議は、令和6年度予算編成に向け、各交通事業者が抱える課題及び財政問題について国への要望事項等を伝えるために関係要望資料をまとめるとともに、喫緊の諸課題について協議するために開催しました。

## ●令和5年度第1回運営評議員会の開催

日 時：令和5年4月25日（火）15：00～

場 所：協会9階会議室

内 容： 今回の運営評議員会は、5月8日（月）に開催される理事会に先立って、理事会に附議する案件等について審議いただくものであり、①令和4年度事業報告（案）、②令和4年度計算書類（案）、③令和4年度公益目的支出計画実施報告書（案）、④役員を選任（案）、⑤代表理事（会長、副会長及び専務理事）の候補者の選出（案）、⑥代表理事の職務執行状況の報告（案）の6件について審議いただきました。

## ●令和5年度第1回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」（Web併用）開催

日 時：令和5年4月27日（木）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容： 当日は、国交省資料「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会中間取りまとめ」を課題として議論しました。

概要によると今年度は、①目指すべき姿、目標値の設定、②取り組みごとのCO<sub>2</sub>削減効果や事業性の委託調査の実施、③支援制度の検討、④官民プラットフォームの設置、⑤ロードマップの作成、を実施することとしています。委員からいろいろ否定的な意見も出ましたが、今後とも、この国交省の委員会を注視していくことを確認しました。続いて、JR貨物とのコラボについて

同社から連絡があり、今後の対処方針について意見交換をしたことについての概要を報告しました。内容については、実現されるとカーボンニュートラルやSDGsに大きく貢献出来ることから、今後は地下鉄協会が主となって、各関係機関と連絡を取りつつ、進めて行くことをJR貨物と確認した。協会の物流委員会としては、これを今後どのように展開していくか、実現のために慎重に検討を続けていくことを確認して終了しました。

## ●令和5年度第1回理事会を開催（Web併用）

日 時：令和5年5月8日（月）14：00～

場 所：協会5階会議室

内 容： 今回の理事会は、Web併用により13人の理事と監事2人が出席し、会長（福岡市長：高島宗一郎氏）の招集により、議案等の審議が行われました。

議案は、①令和4年度事業報告（案）、②令和4年度計算書類（案）、③令和4年度公益目的支出計画実施報告書（案）、④役員を選任（案）、⑤代表理事（会長、副会長及び専務理事）の候補者の選出（案）、について審議・決議いただきました。また、代表理事の職務執行状況の報告が行われました。

## ●令和5年度「広報の啓発・制作部会」を開催

日 時：令和5年5月9日（火）9：30～

場 所：協会5階会議室

内 容： 地下鉄等の普及発展、利用促進を図るため、マナーの啓発に資する「マナーポスター」「マナーリーフ」の令和5年度のデザイン案を審議・決定するため、5事業者、6名の参加の下、応募があった企業からのプレゼン実施により検討・協議した。

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

●全国地下鉄輸送人員速報の公表

---

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



# 人事だより

## 【総務省の人事異動（抜粋）】

新	旧	氏名
(令和5年3月31日付)		
辞職【地方税共同機構審議役兼事務局長命企画部長事務取扱へ】	自治財政局財務調査課長 併任 自治行政局新型コロナウイルス感染症対策等地方連携推進室室長代理	伊藤 正志
辞職【北海道総合政策部総務課主幹へ】	自治財政局公営企業課公営企業経営室課長補佐	川嶋 啓介
(令和5年4月1日付)		
自治財政局財務調査課長 併任 自治行政局新型コロナウイルス感染症対策等地方連携推進室室長代理	地方公共団体情報システム機構事務局情報化支援戦略部長 兼 システム統括室上席審議役（リスク管理担当） 命 企画執行役	上坊 勝則
財務調査官	地方職員共済組合総務部長 兼 保健福祉部長事務取扱	深澤 正志
財政課財政企画官 【併任解除】 【免】	自治財政局調整課理事官 併任 内閣官房副長官補付 命 内閣官房全世代型社会保障構築本部事務局局長	清水 敦
財政課課長補佐 併任 財政課復興特別交付税室室員 【併任解除】 【免】	自治財政局地方債課課長補佐 併任 内閣官房副長官補付 命 内閣官房キャンブル等依存症対策推進本部事務局局長	青山 泰司
調整課課長補佐 併任 財政課復興特別交付税室室員 併任解除 調整課課長補佐	自治財政局公営企業課公営企業経営室課長補佐 併任 自治財政局調整課課長補佐 併任 自治財政局交付税課	田中 序生
調整課課長補佐	内閣官房副長官補付	水谷 健一郎
交付税課課長補佐 併任解除	大臣官房会計課課長補佐 併任 大臣官房会計課予算執行調査室室員	高梨 嘉幸
交付税課課長補佐 併任 財政課復興特別交付税室室員 併任解除 併任解除	自治税務局固定資産税課審査訴訟専門官 併任 自治税務局都道府県税課 併任 自治税務局固定資産税課資産評価室課長補佐	前田 優
地方債課地方債管理官	自治体国際化協会多文化共生部長	清水 隆教
地方債課課長補佐 併任解除 併任解除 【併任 内閣官房副長官補付 命 内閣官房キャンブル等依存症対策推進本部事務局局長】	大臣官房秘書課課長補佐 併任 自治行政局参事官付 併任 自治行政局国際室室員	畑中 雄貴
地方債課課長補佐 併任 財政課復興特別交付税室室員	葛城市副市長	溝尾 彰人
公営企業課課長補佐 【併任 内閣府参事官補佐（政策統括官（経済社会システム担当）付参事官（総括担当）付） 併任 内閣府本府民間資金等活用事業推進室参事官補佐 併任 地方創生推進事務局参事官（総括担当）付参事官補佐 併任 内閣府本府地方創生推進室参事官補佐】	自治財政局地方債課課長補佐 併任 自治財政局財政課復興特別交付税室室員	神田 広貴
公営企業課課長補佐 併任 大臣官房秘書課課長補佐（～R5.4.30）	大臣官房秘書課課長補佐	山本 武志
公営企業課公営企業経営室課長補佐	愛知県総務局財務部財政課課長補佐	鈴木 禎明
公営企業課公営企業経営室課長補佐 併任解除	自治財政局公営企業課準公営企業室課長補佐 併任 自治財政局公営企業課課長補佐	沖本 佳祐
公営企業課公営企業経営室水道・工業用水道事業係長 併任 公営企業課公営企業経営室水道事業海外展開専門職 併任解除	自治財政局公営企業課公営企業経営室交通事業係長 併任 自治財政局公営企業課公営企業経営室エネルギー事業係長	関口 美波
公営企業課公営企業経営室交通事業係長 併任 公営企業課公営企業経営室エネルギー事業係長	自治財政局財務調査課公会計係長	竹川 史洋
財務調査課課長補佐	消防庁総務課課長補佐 併任 総務課DX推進専門官	宮崎 正志
財務調査課課長補佐 併任 財務調査課決算統計専門官 併任 自治行政局新型コロナウイルス感染症対策等地方連携推進室室員	山梨県総務部財政課長	高橋 直人



新	旧	氏名
財務調査課理事官	地方公共団体金融機構管理部庶務課次長 兼 管理部システム管理室次長	天 野 秀 亮
財務調査課財政健全化専門官 併任 財務調査課課長補佐 併任解除	自治行政局地域自立応援課地域振興室課長補佐 併任 自治行政局地域政策課地域力創造事業活用推進室室員	天 野 純之介

### 【国土交通省の人事異動（抜粋）】

新	旧	氏名
【令和5年2月20日付】		
出 向（外務省在サンフランシスコ総領事館領事）	鉄道局技術企画課付	横 山 一 史
【令和5年4月1日付】		
定年退職（3月31日付）	四国運輸局長	吉 元 博 文
四国運輸局長	国立研究開発法人海上・港湾・航空技術 研究所総務部長	石 原 典 雄
鉄道局付・即日辞職	関東運輸局鉄道部長	土 屋 是 広
辞 職	鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室長	中 澤 修
鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室長	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道助成部担当部長	栗 原 明 宏
辞 職	鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室長	塩 崎 浩 一
鉄道局鉄道事業課地方鉄道再構築推進室長	鉄道局鉄道事業課地域鉄道戦略企画調整官	中 田 勝 久
辞 職（3月31日付）（新関西国際空港株式会社技術・安全部長）	鉄道局技術企画課長	権 藤 宗 高
鉄道局技術企画課長	海上保安庁警備救難部環境防災課長	箕 作 幸 治
定年退職（3月31日付）	鉄道局安全監理官付首席鉄道安全監査官	小 林 穰
鉄道局安全監理官付首席鉄道安全監査官	近畿運輸局鉄道部次長	五十嵐 三智雄
【令和5年5月1日付】		
鉄道局鉄道事業課地域鉄道戦略企画調整官	鉄道局総務課長補佐	黒 鳥 孝 則

### 【各会員事業者の人事異動（抜粋）】

【令和5年4月1日】

新	旧	氏名
【東京地下鉄株式会社】		
経営企画本部企業価値創造部長 兼 まちづくり連携担当部長	鉄道本部鉄道統括部計画課長	青 木 洋 二
経営企画本部サステナビリティ推進部長	サステナビリティ推進部長	増 田 英 子
国際ビジネス部長	経営企画本部国際ビジネス部長	清 水 忠
鉄道本部鉄道統括部長	鉄道本部改良建設部設計第二課長	川 岸 康 人
鉄道本部 CX・マーケティング部長	経営企画本部企業価値創造部長 兼 まちづくり連携担当部長	川 上 幸 一
鉄道本部運転部長	鉄道本部運転部運転課長	鮫 島 博
鉄道本部車両部長	鉄道本部安全・技術部研究開発担当部長	松 本 耕 輔
鉄道本部工務部長	鉄道本部工務部建築担当部長	小 泉 博
鉄道本部電気部長	鉄道本部電気部電気企画課長	蝶 野 正 浩
都市生活・創造本部不動産開発第一部長	(株)メトロプロパティーズ取締役	湯 本 明
総務部長	鉄道本部鉄道統括部長	田 地 朗
広報部長	鉄道本部営業部旅客課長	宗 利 英 二
秘書室長	総務部長 兼 秘書室長	佐久間 妙子
監査室長	総務部法務・コンプライアンス推進室長	向 井 拓
【大阪市高速電気軌道株式会社】		
執行役員 都市型 MaaS 推進本部副本部長 都市型 MaaS 推進本部推進統括部長 都市型 MaaS 推進本部推進統括部 MaaS 戦略推進課長	執行役員（都市型 MaaS 戦略担当） 都市型 MaaS 推進本部総合戦略部長	上新原 公 治
執行役員 生活支援サービス事業本部副本部長	執行役員（経営リスク管理担当） 経営リスク管理部長 法務部長	吉 田 暢 之
執行役員 交通事業本部副本部長 交通事業本部交通計画部長	交通事業本部計画部長	江 口 清 司

新	旧	氏名
執行役員 交通事業本部副本部長	ICT 戦略部長	川上 和彦
執行役員 交通事業本部次世代モビリティ部長	交通事業本部都市型 MaaS モビリティ部長	豆谷 美津二
執行役員 マーケティング事業本部副本部長	執行役員（マーケティング事業担当）	中野 満夫
執行役員 都市開発事業本部副本部長	理事（都市開発事業担当） 都市開発事業本部第1開発事業部長	白石 章
執行役員 デジタルソリューション部長	執行役員（都市型 MaaS 推進担当） 都市型 MaaS 推進本部デジタルソリューション部長	山崎 康二
執行役員 経理部長	執行役員（経理担当） 経理部長	多田 昌功
執行役員 人事部長 人事部人事企画課長	理事（人事担当） 人事部長	植村 満
執行役員 グループ監査部長	経営リスク管理部安全監理部長	片岡 孝之
総合経営戦略本部社長室長	社長室長	林 貴子
総合経営戦略本部戦略企画部長	都市型 MaaS 推進本部 MaaS 戦略推進部長	竹谷 健治
総合経営戦略本部アライアンス戦略部長	(採用)	山崎 哲男
総合経営戦略本部財務戦略部長 都市型 MaaS 推進本部経営管理部長 経理部経理第1課長	都市型 MaaS 推進本部経営管理室長 経理部経理第1課長	藤木 亮
都市型 MaaS 推進本部業務推進部長 都市型 MaaS 推進本部経営管理部総合収支管理課長	都市型 MaaS 推進本部事業推進室長	松本 英子
生活支援サービス事業本部健康事業推進部長	マーケティング事業本部事業開発第2部長	増田 宗久
生活支援サービス事業本部生活支援サービス事業推進部長	交通事業本部事業推進部長	西原 英子
生活支援サービス事業本部サービス連携推進部長	都市開発事業本部事業経理部長	中塚 重雄
生活支援サービス事業本部事業経理部長 マーケティング事業本部事業経理部長 生活支援サービス事業本部事業経理部事業経理課長 マーケティング事業本部事業経理部事業経理課長	交通事業本部事業推進部事業戦略課長 都市型 MaaS 推進本部 MaaS 戦略推進部 MaaS 戦略推進第1課長	加藤 元
交通事業本部安全推進部長	交通事業本部工務管理部長	鍋島 寛之
交通事業本部交通計画部部長（営業企画担当）	交通事業本部営業部長	桑原 耕一
交通事業本部事業経理部長	マーケティング事業本部事業経理部長 マーケティング事業本部事業経理部事業経理課長	太田 宜伯
交通事業本部事業推進部長	人事部付（部長級）大阪メトロビジネスアソシエイト株式会社出向	澤田 昌久
交通事業本部駅務部長	交通事業本部運輸部長	藤本 陽生
交通事業本部運転部長	交通事業本部運転管理部長	廣畑 秀行
交通事業本部電気部長	交通事業本部電気管理部長	北野 公一
交通事業本部車両部長	交通事業本部車両管理部長	八木 義晴
交通事業本部工務部長	交通事業本部技術部工務課長 交通事業本部技術部工務課係長（サプライヤー評価担当）	福田 利男
交通事業本部建築部長	交通事業本部建築管理部長	説田 隆二
交通事業本部次世代モビリティ部部長（オンデマンドバス運行拡大担当）	総務部長	本多 賢丈
交通事業本部次世代モビリティ部部長（社会サービス連携担当）	交通事業本部オンデマンドバス部長 交通事業本部都市型 MaaS モビリティ部事業推進課長	葛西 邦仁
交通事業本部次世代モビリティ部部長（オンデマンドバス担当）	広報戦略部長	古寺 博之
交通事業本部技術戦略部長 交通事業本部技術戦略部部長（先端技術研究担当）	交通事業本部技術部長	宮腰 卓恭
交通事業本部技術戦略部部長（自動運転企画担当） 交通事業本部技術戦略部自動運転企画課長 交通事業本部次世代モビリティ部 EV 化企画課長	交通事業本部都市型 MaaS モビリティ部自動運転企画課長	柿本 恭志
マーケティング事業本部事業推進部長	マーケティング事業本部事業開発第1部長	徳永 佳子
マーケティング事業本部リテール事業部長 マーケティング事業本部リテール事業部リテール事業課長	マーケティング事業本部リテール事業部長	福井 順子
都市開発事業本部駅関連・沿線開発部長	マーケティング事業本部事業推進部長	池宮 学
都市開発事業本部広域拠点開発部長	都市開発事業本部第2開発事業部長	松下 晃

新	旧	氏名
都市開発事業本部事業経理部長	交通事業本部事業経理部長	長谷川 宏 文
ICT 戦略部長	都市型 MaaS 推進本部データプラットフォーム構築部長	政 野 秀 一 郎
法務部長 法務部部長（経営リスク管理担当） 総務部長	人事部人事企画課長	一 柳 奈 々
法務部個人情報等管理室長	経営リスク管理部個人情報等管理室長	佐 藤 充 宏
採用推進部長 人事部人財戦略課長 採用推進部採用推進課長 人事部人財戦略課係長（育成企画担当）	人事部人財戦略課長	田 中 久 美 子
社員 Well-being 推進部長	グループ監査部長	山 本 雅 之
グループ監査部（部長級）	人事部付（部長級）大阪シティバス株式会社出向	薄 波 篤 司
人事部付（部長級）株式会社大阪メトロサービス出向	都市型 MaaS 推進本部デジタルマーケティング部長	新 川 広 樹
人事部付（部長級）大阪メトロビジネスアソシエイト株式会社出向	社員 Well-being 推進部長	濱 本 元 彦
人事部付（部長級）株式会社大阪港トランスポートシステム出向	人事部付（部長級）株式会社大阪メトロサービス出向	椎 名 辰 之
<b>【東京都交通局】</b>		
交通局長	デジタルサービス局長	久 我 英 男
交通局企画担当部長（DX 推進担当部長兼務）	交通局担当部長＜総務部総務課長事務取扱＞	渡 貫 貴 浩
交通局技術企画担当部長	交通局担当部長＜東京交通サービス（株）派遣（総務本部安全・技術管理部長）＞	一 條 勝 夫
交通局職員部長	交通局電車部長	市 川 雅 明
交通局資産運用部長	総務局都区制度担当部長（区市町村調整担当部長兼務）	小 林 弘 史
交通局電車部長	交通局企画担当部長	神 永 貴 志
交通局車両電気部長	交通局技術企画担当部長	生 越 啓 史
交通局技術調整担当部長	交通局担当部長＜電気総合管理所長事務取扱＞	神 田 隆 司
交通局局務担当部長＜電気総合管理所長事務取扱＞	交通局技術調整担当部長	永 松 憲 一
交通局局務担当部長＜（一財）東京都交通協会派遣（専務理事）＞	交通局資産運用部長	坂 田 直 明
交通局担当部長＜研修所長事務取扱＞	交通局担当部長＜（一財）東京都交通協会派遣（専務理事）＞	木 元 隆 平
交通局担当部長＜荒川電車営業所長事務取扱＞	交通局担当部長＜荒川電車営業所長事務取扱＞	干 台 久 美 子
交通局担当部長＜総合指令所長事務取扱＞	下水道局森ヶ崎水再生センター所長＜事業推進担当課長事務取扱＞	竹 下 克
交通局担当部長＜小滝橋自動車営業所長事務取扱＞	交通局担当部長＜深川自動車営業所長事務取扱＞	棚 田 和 也
交通局担当部長＜馬込車両検修場長事務取扱＞	財務局建築保全部庁舎整備課長（統括課長）	保 泉 正 雄
<b>【名古屋市交通局】</b>		
交通局長	観光文化交流局長	折 戸 秀 郷
総務局市立大学監 総務局市立大学部長 事務取扱 兼務 健康福祉局医療政策監	交通局営業本部総務部長	飯 田 真 由 美
名東区長	交通局営業本部営業統括部長	杉 浦 橘
教育委員会事務局教務部長	交通局営業本部企画財務部長	加 藤 善
交通局営業本部参事（経営改善担当）	交通局営業本部総務部人事課長	浅 倉 秀 一
交通局営業本部自動車部長	交通局営業本部自動車部管理課長	西 角 清 一
交通局営業本部営業統括部長 兼務解除	交通局技術本部施設部施設計画課長 兼 交通局技術本部施設部主幹（鉄道土木設計管理担当）	林 聡
交通局営業本部企画財務部長	交通局営業本部参事（経営改善担当）	早 川 元 康
交通局営業本部総務部長	交通局営業本部自動車部長	高 木 秀 知
<b>【札幌市交通局】</b>		
交通局事業管理部部長職	教育委員会学校教育部教職員課長	烝 野 直 樹
交通局高速電車部長	交通局高速電車部業務課長	漆 戸 俊 視
交通局高速電車部技術担当部長	交通局高速電車部施設課長	池 田 史 紀
<b>【横浜市交通局】</b>		
高速鉄道本部企画担当部長	技術管理部電気課長	福 島 一 浩
工務部技術連携担当部長	都市整備局担当部長 （横浜高速鉄道株式会社派遣）	高 木 一 行

新	旧	氏名
<b>【神戸市交通局】</b>		
高速鉄道部部长（電気システム担当）	担当部长（地下鉄車両担当）	鍛治和人
健康局部长（地域医療担当）	交通局経営企画課長	梅永司
<b>【京都市交通局】</b>		
企画総務部担当部长	総合企画局文化庁移転推進室担当課長	金田ひろ野
高速鉄道部长	自動車部運輸課長	塩見康裕
安全統括管理者 （高速鉄道部担当部长兼職）	高速鉄道部担当部长	秋丸隆之
<b>【福岡市交通局】</b>		
交通事業管理者	（一財）福岡コンベンションセンター理事長	小野田勝則
市長事務部局 【福岡地区水道企業団副企業長】	総務部長	高山嘉樹
市長事務部局 【住宅都市局地域まちづくり推進部長】	建設部計画課長	成尾直之
総務部長	市長事務部局 【こども未来局こども部長】	政次貴光
営業部長	市長事務部局 【教育委員会教育環境部長】	江崎智美
<b>【仙台市交通局】</b>		
退職	理事（地下鉄担当）	笠松直生
次長（地下鉄担当）	鉄道技術部長	吉川正行
鉄道技術部長	鉄道技術部施設課長	横田修
<b>【広島高速交通（株）】</b>		
総務部長	総務部長（事）総務課長	胡子芳樹
運輸部運輸安全担当部长 （事）安全推進室長	運輸部乗務課長	池田泰啓

**【（一社）日本地下鉄協会の人事異動】**

**【令和5年4月1日】**

新	旧	氏名
リニアメトロ推進本部 部長		仲田清

---

## SUBWAY(日本地下鉄協会報第237号)

公式ウェブサイト <http://www.jametro.or.jp>

令和5年5月24日発行

発行兼  
編集人 前田 隆 平

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5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
樋口 学	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

近畿日本鉄道株式会社



観光特急「しまかぜ」



観光特急「青の交響曲(シンフォニー)」



観光特急「あをによし」

地下鉄博物館特別展 収蔵品展

# 懐かしの営団地下鉄

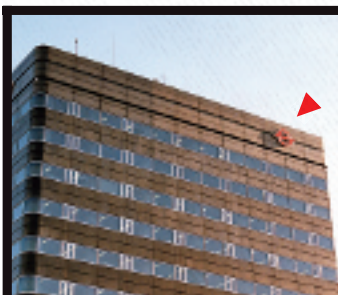
# マーク展

営団地下鉄（正式名称：帝都高速度交通営団）で使用されたSマークは、英語で地下鉄を意味するサブウェイ（SUBWAY）の頭文字をもとにデザインされ、1960（昭和35）年に同団の紋章として制定されました。それ以来、2004（平成16）年の東京地下鉄株式会社設立までの長きにわたり、営団地下鉄が標榜する交通機関としての4つの要件、「安全（SAFETY）」、「正確（SECURITY）」、「迅速（SPEED）」、「サービス（SERVICE）」を表すシンボルとして時代を駆け抜きました。今回の特別展では、今ではほとんど見る機会のないSマークに焦点を当て、貴重な収蔵品、懐かしの写真の数々を公開します。



# マーク展

開催期間 ◆ 2023年6月6日(火)～9月3日(日)



本社ビル  
外看板  
実物展示!!



特別映画  
上映会  
金曜日限定

タイトル

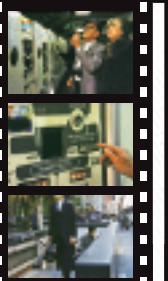
「東京の地下鉄  
(平成3年度版)」

開催日時 会期中の金曜日限定  
14:30～(約35分)

場所 地下鉄博物館ホール

料金 無料(ただし、入館料が必要です。)

※都合により中止となる場合があります。  
詳しくは、ホームページをご覧ください。



## 地下鉄博物館

東京メトロ東西線葛西駅下車 葛西駅高架下 ※休館期間止まりません

 メトロ文化財団

開館時間：10:00～17:00 (最終入館16:30まで)

入館料：大人220円・子ども100円 (満4歳以上中学生まで)

休館日：毎週月曜日(祝日・振替休日の場合はその翌日)・年末年始(12月30日～1月3日)

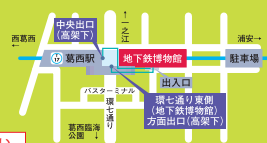
電話：03-3878-5011

詳しくはWebで検索⇒

ちかほく

検索

新型コロナウイルス感染症等の状況により、急遽予定が変更となる場合がありますので、ご了承ください。



6号車 ▶ —走るスイートルーム— コックピットスイート



1号車 ▶ —時を超えるラウンジ— コックピットラウンジ



ASAKUSA — TOBU NIKKO  
KINUGAWA OONSEN

# SPACIA X

2023.07.15 DEBUT



6号車 ▶ コンパートメント



5号車 ▶ ボックスシート



2号車 ▶ プレミアムシート



3/4/5号車 ▶ スタンダードシート



新型特急スペーシア X  
特設サイト

