令和8年11月24日発行　ISSN　0289-5668

SUBWAY

日本地下鉄協会報　第251号

2026 11

●解説
Ⅰ　令和９年度都市鉄道関係予算の概算要求について
Ⅱ　公営地下鉄事業の経営状況と今後の課題等について

●国のプレスリリースから
令和７年度地方公営企業等決算の概要（抜粋）

●特集
快適な移動空間づくりの取組
Ⅰ　東京都交通局
Ⅱ　神戸市交通局

●海外レポート
世界あちこち探訪記
第111回 「ユーロスター」と「タリス」で
ロンドンからアムステルダムへ

●広報だより
Ⅰ「世界の地下鉄 最新版 主要都市の最新情報 ビジュアルガイド」を発行しました
Ⅱ 令和８年度「マナーリーフレット」（あなたの気づかいマナーの輪 電車のマナー）の小学校へのアンケート調査結果について

●賛助会員紹介
東亜建設工業株式会社

●会員だより
体力を要する業界・企業向けのコンディション可視化・労災対策を支援する業務支援サービス「マモログ」をスタートします～労働者を守り、健康ではつらつとした労働環境を作るために～
東日本旅客鉄道株式会社

まちに「みどり」を！　九州初！地下鉄駅コンコースの緑化が屋内緑化コンクールで農林水産省農産局長賞を受賞
福岡市交通局

●新普通会員の紹介
東京臨海高速鉄道株式会社（りんかい線）



ヘルプマークとは？
座席を必要とされている方には「どうぞ」の気づかいを。
「白杖をお持ちの方、止まってください！」
危険を感じたらすぐ呼びかけを。
車いすやベビーカーをご使用の方には安心につながるサポートを。
その「声かけ」が力になります。
「お手伝いしましょうか」
お声かけが、安心につながります。
耳が聞こえない方や聞こえにくい方には筆談や身ぶりなどでご案内を。
お困りの方には「どうされましたか？」のひと声を。
サポートが必要な方はいつでも遠慮なくお声かけください！
「声かけ・サポート」運動、拡大中。
声をかけるという思いやり。今、広がっています。
点字ブロックの上に立ち止まらないで！
声かけサポート運動

SUBWAY 2026.11 目　　次

解　説

Ⅰ　令和９年度都市鉄道関係予算の概算要求について……03
国土交通省　鉄道局　都市鉄道政策課●　久保田　祐美

Ⅱ　公営地下鉄事業の経営状況と今後の課題等について……06
総務省　自治財政局　公営企業経営室　課長補佐●　小越　洋輝

国のプレスリリースから

令和７年度地方公営企業等決算の概要（抜粋）……10
総務省自治財政局公営企業課

特　集　快適な移動空間づくりの取組

Ⅰ　すべてのお客様にやさしい都営地下鉄を目指して……13
東京都交通局　総務部企画調整課●　築地　健人

Ⅱ　多様化するニーズに対応し、人とまちをつなぐ快適な移動環境へ …17
神戸市交通局　高速鉄道部地下鉄経営課●　山本　裕二

海外レポート

世界あちこち探訪記　……21
第111回　「ユーロスター」と「タリス」でロンドンから
アムステルダムへ
●　秋山　芳弘

新普通会員の紹介

東京臨海高速鉄道株式会社（りんかい線）……25
運輸部施設担当課長●　菊地　圭介

広報だより

Ⅰ　「世界の地下鉄 最新版 主要都市の最新情報 ビジュアルガイド」を発行しました……27
（一社）日本地下鉄協会

Ⅱ　令和８年度「マナーリーフレット」（あなたの気づかい マナーの輪 電車のマナー）の小学校へのアンケート調査結果について……28
（一社）日本地下鉄協会

コーヒータイム

広報誌「メトロニュース」にみる時代の変遷……31
第３回　―急ピッチで進む地下鉄網整備―
東亜建設工業株式会社　土木部門　技術部長●　久多羅木　吉治

賛助会員紹介　東亜建設工業株式会社……35

会員だより　体力を要する業界・企業向けのコンディション可視化・労災対策を支援する業務支援サービス「マモログ」をスタートします～労働者を守り、健康ではつらつとした労働環境を作るために～……37
東日本旅客鉄道株式会社

まちに「みどり」を！　九州初！地下鉄駅コンコースの緑化が屋内緑化コンクールで農林水産省農産局長賞を受賞……40
福岡市交通局

協会活動リポート　……41
業務報告　●(一社)日本地下鉄協会　……45
人事だより　●(一社)日本地下鉄協会　……48

解説Ⅰ

令和９年度都市鉄道関係予算の概算要求について

国土交通省鉄道局都市鉄道政策課
久保田　祐美

Ⅰ　はじめに

令和９年度予算の概算要求は、「経済財政運営と改革の基本方針2026」（令和８年７月21日閣議決定）において、「責任ある積極財政」の下、デフレ・低成長時代を前提とした一律抑制型の予算編成から、物価・賃金上昇を的確に反映し、経済の成長力強化と名目の経済規模の拡大にふさわしい予算編成へ転換することとされています。

国土交通省においては、こうした方針等を踏まえつつ、「強い経済」を実現するため、日本成長戦略、地域未来戦略等を踏まえながら、「危機管理投資」と「成長投資」を強力に進めていくことを目指し、「国民の安全・安心の確保」、「持続的な経済成長の実現」、「個性をいかした地域づくりと持続可能である活力ある国づくり」を３本柱に概算要求に取り組むことを基本的な考え方としております。都市鉄道関係予算については「持続的な経済成長の実現」の柱の中で、大都市圏における国際競争力の強化や利用者の利便性向上を目的とした都市鉄道整備や技術開発等を推進するとともに、東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワーク等に関する調査を行うこととしています。

本稿では、これらの考え方等を踏まえてとりまとめた都市鉄道関係の令和９年度予算概算要求の概要について解説します。

なお、本稿に記載した内容は、今後の予算編成過程において変更される可能性があることをご承知おきください。

Ⅱ　令和９年度都市鉄道関係予算の概算要求について（表１）

１．地下高速鉄道の整備【都市鉄道整備事業費補助】

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

令和９年度予算概算要求においては、大都市圏中心部における移動の円滑化、通勤・通学混雑の緩和等を図るため、なにわ筋線の整備事業や東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）及び南北線（品川～白金高輪）の延伸事業を推進するとともに、駅施設のバリアフリー化やホームドア等の設置、列車遅延拡大の防止や輸送障害時等における運行の早期回復を図るために行う大規模改良工事、地下駅等の浸水対策、駅や高架橋等の耐震対策の推進のため、229.14億円を要求しております。

２．都市鉄道の利便増進【都市鉄道利便増進事業費補助】

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

令和９年度概算要求においては、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、東急東横線等との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上を図ることを

表１　令和９年度予算概算要求　都市鉄道関係補助金等一覧

（単位：百万円）

区分	令和９年度 要求・要望額 （A）	令和８年度 予算額 （B）	倍率 （A/B）
都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	22,914	15,587	1.47
都市鉄道利便増進事業費補助	88	51	1.73
鉄道駅総合改善事業費補助	2,435	1,920	1.27
鉄道施設総合安全対策事業費補助	19,926	4,540	4.39
鉄道整備等基礎調査委託費等	495	189	2.62

（注）上記のほか、地域公共交通確保維持改善事業費補助金76,474百万円の内数を要求・要望しております。

目的とする新空港線の整備のため、0.88億円を要求しております。

３．鉄道駅の総合的な改善【鉄道駅総合改善事業費補助】

鉄道ネットワークの安定性の向上等に資する駅の改良や、バリアフリー施設の整備に対して支援することとしており、令和９年度概算要求においては、24.35億円を要求しております。

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

４．鉄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】

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

令和９年度概算要求においては、上述の鉄道駅総合改善事業費補助に加え、地域公共交通確保維持改善事業費補助により支援を行うこととしており、764.74億円の内数を要求しております。

なお、地下鉄に係るバリアフリー化設備の整備については、都市鉄道整備事業費補助（令和９年度要求額229.14億円の内数）により要求しております。

５．鉄道施設の安全対策【鉄道施設総合安全対策事業費補助】

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

令和９年度概算要求においては、①耐震対策の推進、②豪雨対策の推進、③地下駅等の浸水対策の推進、④鉄道施設の戦略的な維持管理・更新、⑤事故防止のための踏切保安設備の整備促進、⑥地域鉄道の安全性の向上、⑦鉄道駅における鉄道利用者の安全性向上の推進のため、199.26億円を要求しております。

なお、地下鉄に係る耐震・浸水対策、ホームドア整備については、都市鉄道整備事業費補助（令和９年度要求額229.14億円の内数）により要求しております。

６．鉄道整備等基礎調査委託費等

近年の社会情勢の変化等により、鉄道を取り巻く環境も変化し、多様化する鉄道の課題等に対応する必要があるため、政策的観点から都市鉄道等に関する調査を実施することとしており、令和９年度概算要求においては、4.95億円を要求しております。

７．鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省予算：エネルギー特別会計】

2050年ネットゼロの実現に向け、省CO_2効果の高い車両機器の導入や鉄道車両を減速させる際に発生する回生電力を有効活用するための設備の導入等に計画的に取り組む鉄軌道事業者に対し、環境省と連携して支援しております。

令和９年度概算要求においては、「総合モビリティ

脱炭素化促進事業」52.20億円の内数により要求しております。

Ⅲ おわりに

簡単ではございますが、令和９年度の都市鉄道関係予算の概算要求について説明いたしました。

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



解説Ⅱ

公営地下鉄事業の経営状況と今後の課題等について

総務省自治財政局公営企業経営室
課長補佐　小越　洋輝

1　はじめに

地域公共交通は、地域住民の日常生活や社会経済活動の基盤として不可欠な存在であり、その中で、地方公共団体が経営する地下鉄、バス、船舶等の公営交通事業は重要な役割を担っています。このうち公営地下鉄事業は、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たところでありますが、地下鉄の建設に当たっては、国庫補助金や地方公共団体（一般会計）からの補助金及び出資金による財政措置が講じられているものの、初期投資が膨大であり、投下資本の回収に極めて長期間を要するという特徴があります。

公営地下鉄事業では、コロナ禍で落ち込んだ旅客需要は概ね回復していますが、このような背景から依然として資本費負担が大きい状況が続いていることに加え、昨今では、物価、人件費の上昇や、老朽化した施設・車両の更新時期の到来など、引き続き厳しい経営課題が山積しています。

こうした中で、公営地下鉄事業が、今後とも安全で良質なサービスを提供し、住民福祉の増進に益々貢献できるようにしていくためには、経営環境を取り巻く現状や課題を適切に把握しながら、持続可能な経営の確保に向けて取り組んでいくことが重要となってきます。

本稿では、コロナ禍前の令和元年度から令和７年度までの決算を通じて公営地下鉄事業の経営状況を概観するとともに、公営地下鉄事業が抱える課題等について解説していきます。

なお、文中、意見にわたる部分は私見であり、筆者が所属する組織の公式見解を表明するものではないことをあらかじめお断りさせていただきます。

2　公営地下鉄事業の経営状況等

（1）概要・沿革

公営地下鉄事業は、昭和８年に公営として初の路線となる大阪市営地下鉄の梅田～心斎橋間が開通し、その後、名古屋市、東京都、札幌市、横浜市、神戸市、京都市、福岡市、仙台市と事業数が増加していき、令和８年３月31日（令和７年度決算）時点では、８団体が運営しています（大阪市営地下鉄は平成30年４月に民営化）。営業路線は433kmであり、令和７年度の年間輸送人員は約25億２千５百万人となっていますが、年間輸送人員については、令和元年度は25億１千２百万人だったのに対し、令和２年度はコロナ禍における行動制限の影響により17億４千８百万人と３割を超える大幅な減少となりました。令和３年度以降は行動制限の影響緩和に伴い回復基調となり、令和４年６月の外国人観光客の受入再開以降はインバウンドの影響による観光利用の増加もあったことなどから、令和７年度にはコロナ禍前の令和元年度を上回る水準となりました。（表１）

（2）令和元年度から令和７年度までの決算の状況

続いて、公営地下鉄事業の主な決算項目の状況をとりまとめた表２に基づいて、コロナ禍前の令和元年度から令和７年度までの期間における公営地下鉄事業の経営状況の推移について概観していきます。

はじめに、総費用については、令和元年度から令和５年度までは概ね横ばいで推移していましたが、令和６年度以降は増加傾向にあり、令和７年度の4,292億円は令和元年度と比べて217億円、5.3％の増となっています。令和６年度以降の主な増加要因としては、職員給与費の増加が挙げられ、令和７年度の1,038億円は、令和６年度から40億円、4.0％の増

表１　輸送人員等の推移

項目／年度	事業者数（事業）	営業キロ（km）	輸送人員（百万人）	１日平均輸送人員（千人）	走行キロ（百万km）	車両数（両）
R1	8	424	2,512	6,864	335	3,394
R2	8	432	1,748	4,789	337	3,440
R3	8	432	1,873	5,131	337	3,482
R4	8	433	2,105	5,767	338	3,488
R5	8	433	2,309	6,309	337	3,476
R6	8	433	2,420	6,631	335	3,490
R7	8	433	2,525	6,918	338	3,486

となっており、令和元年度からは91億円、9.7％の増となっています。また、路線の延伸事業や車両の更新の完了等に伴い減価償却費も増加しており、令和７年度の1,572億円は、令和元年度から100億円、6.8％の増となっています。

一方で、支払利息については、企業債の償還の進捗に伴い減少しており、令和７年度の173億円は、令和元年度から162億円、48.4％の減となっていますが、その他の費用が令和元年度から188億円、14.2％の増となっています。この主な要因としては、修繕費や委託料が大幅に増加しているほか、動力費が令和元年度から42億円増加していることによるものです。地下鉄の動力源は特別高圧電力でありますが、経済産業省が公表している令和６年度の電力料金平均単価（産業用）は、令和元年度以降最も低かった令和２年度の価格と比べて約1.5倍の水準となっており、電力料金の上昇が動力費を押し上げる要因となっていると考えられます。

総収益については、旅客運輸収益に連動しながら増減していますが、前述のとおりコロナ禍での行動制限の影響により利用者が減少したことで、令和２年度の旅客運輸収益は令和元年度から３割以上の大幅減となりました。令和３年度以降は、行動制限の影響緩和に伴い旅客運輸収益が徐々に回復し、令和６年度時点で総収益は令和元年度と同水準となっていましたが、令和７年度においては、旅客運輸収入は3,996億円、総収益は4,854億円となり、いずれも令和元年度を上回る結果となりました。

こうした総費用及び総収益の増減の結果、純損益については、令和元年度に673億円の黒字となっていたものが、令和２年度には460億円の赤字へ転じることとなりました。令和３年度も引き続き赤字を計上したものの、その後は旅客運輸収益の回復に伴い純損益も改善していき、令和５年度以降は500億円を超える黒字を計上しています。

累積欠損金については、平成14年度の２兆4,546億円をピークに年々減少し、令和元年度時点では１兆3,195億円となっていましたが、令和２年度から令和３年度にかけて純損失を計上したことに伴い、１兆3,833億円まで増加しました。令和４年度以降は再び減少に転じ、令和６年度時点で１兆2,599億円と令和元年度を下回る水準となり、令和７年度ではさらに減少して、１兆2,036億円となっています。冒頭で述べたとおり、地下鉄事業は、トンネル建設など初期投資が多額で、投下資本の回収に極めて長期間を要するという特徴があることから、開業後しばらくの間は、減価償却費や支払利息などの資本費負担が多く、多額の累積欠損金が生じる構造となっています。このため、営業収益に対する当年度未処理欠損金の割合である累積欠損金比率は令和７年度では280.3％となっており、全公営企業の中で最も高い水準（主な公営企業の中で次いで高いのはバス事業57.3％、病院事業42.7％）となっています。累積欠損金が生じる要因のうち、減価償却費は現金の支出を伴わないため、これを原因とする損失（赤字）額により生じた累積欠損金が事業全体の資金不足に直接つながるものではありませんが、累積欠損金が多い事業においては、より一層の収益性の向上を図るとともに、経常費用の合理化等により効率性を発揮し、経営の健全化を推進していくことが求められています。

３　今後の課題等

２（２）において述べたとおり、公営地下鉄事業

表２　公営地下鉄事業の決算状況

（単位：億円，％）

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	対前年度比較		対R1年度比較	
								増減額	増減率	増減額	増減率
総費用	4,075	3,964	3,889	3,994	4,040	4,138	4,292	154	3.7	217	5.3
うち職員給与費	947	952	943	946	952	998	1,038	40	4.0	91	9.7
うち減価償却費	1,472	1,484	1,468	1,491	1,543	1,548	1,572	24	1.5	100	6.8
うち支払利息	336	293	254	222	199	180	173	△ 7	△ 3.7	△ 162	△ 48.4
その他	1,321	1,235	1,224	1,335	1,346	1,412	1,508	97	6.9	188	14.2
総収益	4,748	3,504	3,705	4,098	4,557	4,748	4,854	106	2.2	106	2.2
うち旅客運輸収益	3,875	2,686	2,917	3,320	3,678	3,842	3,996	154	4.0	122	3.1
純損益	673	△ 460	△ 184	104	517	610	562	△ 48	△ 7.8	△ 111	△ 16.5
累積欠損金	13,195	13,651	13,833	13,727	13,210	12,599	12,036	△ 563	△ 4.5	△ 1,159	△ 8.8

※地方公営企業決算状況調査をもとに作成

では、職員給与費の増加やエネルギー価格の高騰等の影響により総費用が増加傾向にあり、令和７年度の総費用の増加額は総収益の増加額を上回っています。また、労務費単価や資材価格等の高騰に伴う修繕費や委託料の一層の増加も懸念されるほか、今後は施設・設備の老朽化に伴う更新投資の増加が見込まれる中で、昨今の金利上昇が企業債の支払利息に与える影響にも留意する必要があります。

一方、旅客運輸収益については、テレワークの普及等の行動変容や人口減少に伴うサービス需要の減少などの構造的な課題により、今後は大幅な増加を見込むことは困難であることから、総費用の増加は収支を悪化させる要因となります。このため、引き続き、賃金水準やエネルギー価格、物価、金利等の動向に細心の注意を払っていく必要があります。

また、公営地下鉄事業では、令和２年度から令和５年度にかけて、多額の特別減収対策企業債を発行しました。この企業債は、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たことから、令和２年５月から、新型コロナウイルス感染症の影響により発生又は拡大する資金不足額に対して発行できることとされたものです。

特別減収対策企業債の制度は令和５年度まで継続しましたが、その間に公営企業全体で約1,360億円が発行されました。このうち、地下鉄事業では約950億円を発行しており、実に７割を占めています。経営において公営地下鉄事業が新型コロナウイルス感染症の影響を最も受けた事業の１つであることが分かると思います。

この特別減収対策企業債については、償還年限を原則15年以内としていますが､発行団体においては､今後の元金償還に備えるための資金を確保していく必要があります。

こうした費用の増加や資金需要に対応していくためには、土地、施設といった資産などの有効活用による附帯事業の活性化や、長期的な視点をもって投資額の合理化（ダウンサイジング、スペックダウン等）に取り組むことはもとより、デジタル技術を活用した業務効率化や経費削減に取り組むことで、財政負担の軽減を図っていくことが必要となります。特に、DXの取組については、業務効率化や経費削減だけでなく、安全運行の確保やサービス向上等を通じて、持続的な経営の確保に資することが大いに期待されます。

ここで、過去のSUBWAYでも取り上げられた公営地下鉄事業において取り組まれているDXの事例を紹介します。

福岡市営地下鉄では、地下鉄利用者の利便性向上を図るため、全国の事業者に先駆けて、クレジットカードやクレジットカードを登録したスマートフォン等で乗車可能なタッチ決済サービスが、令和４～５年の実証実験を経て、令和６年４月に本格導入されました。また、１日のタッチ決済料金の合計額を

「１日乗車券」と同額を上限とするサービスや、毎月１日から末日までのタッチ決済利用料金の合計額を全線定期券（１か月）と同額を上限とするサービスも導入されています。福岡市営地下鉄では、今後さらに、更新期にある改札機の取替えに合わせて、磁気乗車券を廃止し、働き手不足の解消や機器の保守費の低減が図られるQR乗車券の導入についても検討がされています。

東京都営地下鉄では、遺失物に関する利用者サービスの向上及び業務の効率化を図るため、令和７年６月にAIを活用した「落とし物クラウドfind」が導入されました。これにより、チャットによる遺失物の問い合わせを24時間受け付けることが可能となったほか、令和８年２月には、同じシステムを導入している他事業者の一部との横断検索サービスの提供を開始し、利用者が複数の事業者へ個別に問い合わせる負担を軽減することができるようになりました。また、AIが画像を解析し、遺失物の品名及び特徴を自動入力することで、システム登録に要する時間を短縮するとともに、電話による問い合わせの一部がチャットに移行し、電話対応等の業務負担を軽減することができるようになりました。

この他にも、各公営地下鉄事業者においては、トンネル内部の点検におけるドローンの導入や、車両前方に高精細カメラやセンサーを設置し、AIにより自動解析する仕組みの構築に向けた取組等が行われているところです。

総務省では、令和７年度から公営企業が実施する一部の情報システム又は情報通信機器等の整備等に係る地方単独事業等について、一般会計が負担又は助成を行う場合には、一般会計においてデジタル活用推進事業債を充当できることとするとともに、資金手当として公営企業デジタル活用推進事業債を充当することもできることとしています。

各公営地下鉄事業者におかれては、こうした制度も活用しながら、引き続きDXの推進に積極的に取り組んでいただくことを期待しています。また、こうした業務効率化等に取り組んだ上でも費用負担の増加を収入で賄えず、収支の悪化が継続する場合には、速やかに運賃・料金の見直しについて検討していくことが必要となってきます。

４　おわりに

総務省では、令和８年４月に一般社団法人日本地下鉄協会が開催した「令和９年度予算概算要求等に関する情報交換会」や、同年６月に総務省が実施した地下鉄事業特例債に係るヒアリング等において、各公営地下鉄事業者から経営状況や課題等について聞き取りを行っており、以上に述べた課題以外にも、脱炭素化への対応や、技術者を中心とした人材の確保など経営に関する様々な課題があり、また、各事業者の経営を取り巻く環境も一様ではないと認識しています。

各公営地下鉄事業者におかれては、経営環境の変化に適切に対応しながら持続可能な経営の確保に向けた取組を推進していくことが必要となりますが、総務省では、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る経営戦略の策定・改定等を通じ、経営基盤の強化と財務マネジメントの向上を図るよう要請してきました。また、経営戦略は環境変化に対応し、その質を高めていくためには、３年から５年毎の改定を行うことが必要であるとしています。

このため、公営地下鉄事業者におかれても経営戦略を適切に改定しながら、旅客需要に見合った業務量の見直しや新たな収入確保に向けた取組等を含め経営基盤の強化に向けて取り組んでいただきたいと考えております。その際、令和３年度に地方公共団体金融機構との共同事業として創設した、団体の状況や要請に応じてアドバイザーを派遣する「経営・財務マネジメント強化事業」を活用し、専門家のアドバイスを受けることは有意義であると考えられます。また、総務省では、持続可能な経営の確保に向けた先進・優良事例の横展開を図るため、令和５年３月から「公営企業の持続可能な経営の確保に向けた先進・優良事例集」を公表しており、こちらも参考になるものと考えています。

各公営地下鉄事業者におかれては、必要に応じてこれらを活用しながら、引き続き、社会経済情勢の変化に適切に対応しながら持続的な経営の確保に努め、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ただくことを期待しています。

国のプレスリリースから

令和７年度地方公営企業等決算の概要（抜粋）

令 和 ８ 年 ９ 月 ２ ９ 日
総務省自治財政局公営企業課

（２）全体の経営状況

総収支は、1,998億円の黒字となっている。職員給与費の増加や物価上昇による営業費用の増加により総費用は増加している一方で、国庫補助金の増等により、黒字幅は前年度に比べ698億円、53.7％増加している。

全体の経営状況（事業数）

（単位：事業、億円）

区分＼年度	法適用企業			法非適用企業			合 計			
区分	R6 (A)	R7 (B)	増減 (B)−(A)	R6 (C)	R7 (D)	増減 (D)−(C)	R6 (E)	R7 (F)	増減額 (F)−(E)	増減率 ((F)−(E))/(E)
黒字事業数	4,503 (71.7%)	4,406 (70.3%)	△ 97	1,526 (97.3%)	1,464 (97.2%)	△ 62	6,029 (76.8%)	5,870 (75.6%)	△ 159	△ 2.6
黒字額	6,136	5,873	△ 264	880	819	△ 61	7,016	6,692	△ 324	△ 4.6
赤字事業数	1,777 (28.3%)	1,857 (29.7%)	80	43 (2.7%)	42 (2.8%)	△ 1	1,820 (23.2%)	1,899 (24.4%)	79	4.3
赤字額	5,634	4,602	△ 1,032	82	92	10	5,716	4,694	△ 1,022	△ 17.9
総事業数	6,280	6,263	△ 17	1,569	1,506	△ 63	7,849	7,769	△ 80	△ 1.0
収支	502	1,271	769	798	727	△ 71	1,300	1,998	698	53.7

（注）・事業数は、決算対象事業数（建設中のものを除く。）であり、年度末事業数とは一致しない。
・黒字額、赤字額は、法適用企業にあっては純損益、法非適用企業にあっては実質収支であり、他会計繰入金等を含む。
・（ ）の数値は、総事業数（建設中のものを除く。）に対する割合である。
・事業数の増減には、事業廃止等による全体事業数の変動による増減も含む。

全体の経営状況（事業別総収支額）

（単位：億円、％）

区分＼年度	法適用企業			法非適用企業			合 計			
事業	R6 (A)	R7 (B)	増減額 (B)−(A)	R6 (C)	R7 (D)	増減額 (D)−(C)	R6 (E)	R7 (F)	増減額 (F)−(E)	増減率 ((F)−(E))/(E)
水道（含簡水）	2,064	2,028	△ 37	2	1	△ 1	2,067	2,029	△ 38	△ 1.8
工業用水道	174	160	△ 14	−	−	−	174	160	△ 14	△ 7.8
交通	614	560	△ 54	4	5	1	618	565	△ 53	△ 8.6
電気	399	251	△ 148	8	8	0	407	259	△ 148	△ 36.3
ガス	25	28	3	−	−	−	25	28	3	13.6
病院	△ 4,059	△ 3,453	605	−	−	−	△ 4,059	△ 3,453	605	14.9
うち公営企業型地方独立行政法人	△ 932	△ 735	197	−	−	−	△ 932	△ 735	197	21.1
下水道	1,803	1,434	△ 369	4	4	0	1,807	1,437	△ 369	△ 20.4
その他	△ 518	263	781	780	709	△ 71	262	972	711	271.4
合計	502	1,271	769	798	727	△ 71	1,300	1,998	698	53.7

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

全体の経営状況（事業別総収支額）の推移

（単位：億円、%）

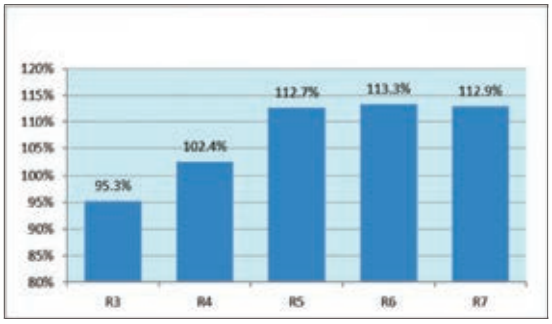
事業＼年度	R3 (A)	R4	R5	R6 (B)	R7 (C)	対前年度比較 増減額 (C)－(B)	対前年度比較 増減率 ((C)-(B)) / (B)	（参考）対R3年度比較 増減額 (C)－(A)	（参考）対R3年度比較 増減率 ((C)-(A)) / (A)
水道（含簡水）	3,324	2,618	2,483	2,067	2,029	△ 38	△ 1.8	△ 1,295	△ 39.0
うち法適用	3,298	2,585	2,426	2,064	2,028	△ 37	△ 1.8	△ 1,271	△ 38.5
工業用水道	179	56	233	174	160	△ 14	△ 7.8	△ 18	△ 10.3
うち法適用	179	56	233	174	160	△ 14	△ 7.8	△ 18	△ 10.3
交通	△ 371	71	530	618	565	△ 53	△ 8.6	936	252.4
うち法適用	△ 377	66	523	614	560	△ 54	△ 8.7	937	248.8
電気	212	217	327	407	259	△ 148	△ 36.3	48	22.5
うち法適用	202	208	314	399	251	△ 148	△ 37.1	49	24.4
ガス	72	146	39	25	28	3	13.6	△ 44	△ 61.2
うち法適用	72	146	39	25	28	3	13.6	△ 44	△ 61.2
病院	3,296	1,996	△ 2,055	△ 4,059	△ 3,453	605	14.9	△ 6,749	△ 204.8
うち法適用	2,408	1,444	△ 1,461	△ 3,127	△ 2,718	408	13.1	△ 5,126	△ 212.9
うち公営企業型地方独立行政法人	888	552	△ 594	△ 932	△ 735	197	21.1	△ 1,623	△ 182.8
下水道	2,327	2,042	2,176	1,807	1,437	△ 369	△ 20.4	△ 890	△ 38.2
うち法適用	2,260	1,934	1,957	1,803	1,434	△ 369	△ 20.5	△ 827	△ 36.6
その他	1,154	980	978	262	972	711	271.4	△ 181	△ 15.7
うち法適用	541	386	349	△ 518	263	781	150.8	△ 278	△ 51.3
合計	10,192	8,126	4,711	1,300	1,998	698	53.7	△ 8,194	△ 80.4
うち法適用	8,584	6,825	4,381	1,435	2,006	572	39.8	△ 6,578	△ 76.6
うち公営企業型地方独立行政法人	888	552	△ 594	△ 932	△ 735	197	21.1	△ 1,623	△ 182.8

（注）本表においては、法適用企業に公営企業型地方独立行政法人を含まない。

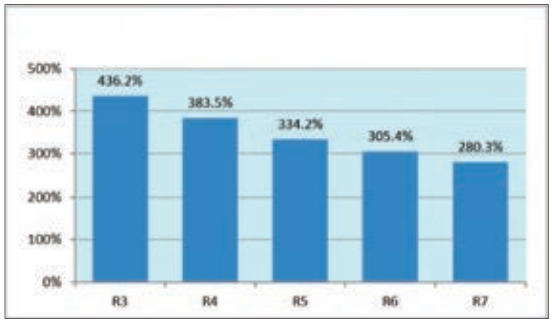
【参考資料①】主要事業別経営指標の推移

交通事業（都市高速鉄道事業）

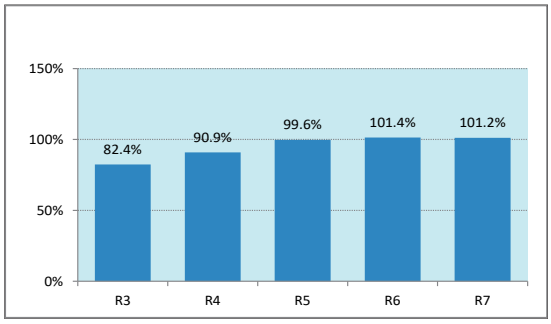
経常収支比率（%）＝ $\frac{\text{経常収益}}{\text{経常費用}} \times 100$



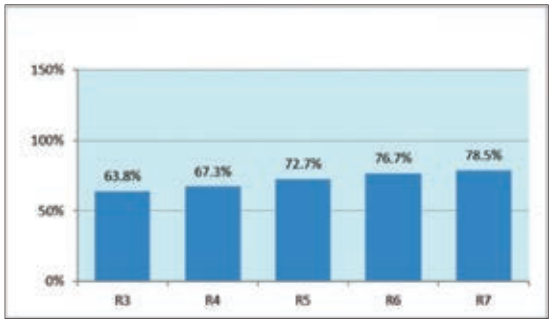
累積欠損金比率（%）＝ $\frac{\text{当年度未処理欠損金}}{\text{営業収益}} \times 100$



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

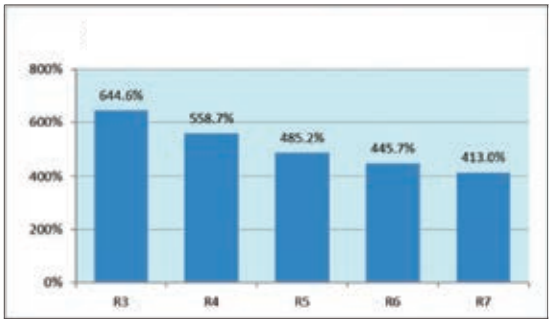


流動比率（%）＝ $\frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債}} \times 100$



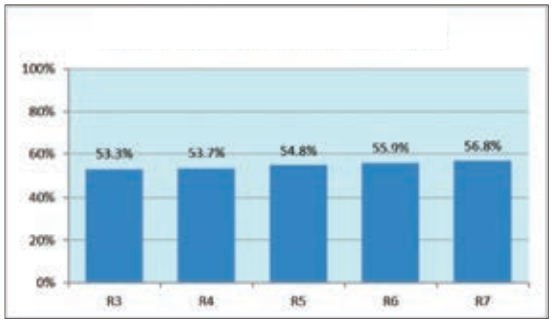
企業債残高対料金収入比率（%）

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



有形固定資産減価償却率（%）

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



【解説】

・経常収支比率は、職員給与費の増加等に伴う経常費用の増加率が、料金収入の増加等に伴う経常収益の増加率を上回ったことにより前年度から下落した。

・累積欠損金比率は、初期投資が多額であり、事業開始当初からの資本費負担が大きい事業構造であることから高い水準にあるが、料金収入の増加に伴い下落傾向にある。

・料金回収率は、職員給与費の増加等に伴う供給原価の増加率が料金単価の増加率を上回ったことにより前年度から下落した。

・流動比率は、流動資産の増加率が流動負債の増加率を上回ったことにより上昇傾向にある。

・企業債残高対料金収入比率は、料金収入の増加及び企業債残高の減少により下落傾向にある。

・有形固定資産減価償却率は、経年による有形固定資産減価償却累計額の増加により上昇傾向にある。

特集Ⅰ

快適な移動空間づくりの取組

すべてのお客様に やさしい都営地下鉄を目指して

東京都交通局　総務部企画調整課
築地　健人

1．はじめに

東京都交通局では、都営地下鉄、都バス、東京さくらトラム（都電荒川線）及び日暮里･舎人ライナーを運行しています。このうち、都営地下鉄は、昭和35（1960）年に浅草線を開業して以降、三田線、新宿線、大江戸線を開業し、地下鉄全線で109kmを運行しています。

これまでも､バリアフリー化を推進するとともに、駅や車両等の快適性の向上に努め、だれもが円滑に移動できる、より利用しやすい公共交通機関を目指してまいりました。

本稿では、地下鉄を中心に当局の「快適な移動空間づくりの取組」について紹介します。

2．東京都交通局経営計画2025

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

「快適な移動空間づくりの取組」については、このうち主に「誰もが円滑に移動できる公共交通」と「移動を軸にした多彩な価値の提供」で目標を掲げています。

前者では、誰もが利用しやすい施設・設備の整備に計画的に取り組むとともに、新たな技術を活用しながら、情報案内や移動サポート等のサービスをより効率的・効果的に提供します。

後者では、お出かけのきっかけづくりや地域の魅力向上に取り組むとともに、新たなサービスの創出や駅のリニューアル等により、移動に伴う利便性や快適性の向上を図ります。

以下、地下鉄事業を中心に、主な取組についてご紹介します。

3．乗車券サービスの充実

（1）タッチ決済を活用した乗車サービス

外国人旅行者等の利便性向上を図るため、都営地下鉄全駅にクレジットカード等のタッチ決済を用いた新たな乗車サービスを導入しています。

令和８年３月25日には関東の鉄道事業者11社局で相互利用が可能となりました。

利用可能駅では、お客様がお持ちのタッチ決済対応カードや同カードを設定したスマートフォン等を自動改札機等にタッチすることで乗車できます。

（2）QRコードを活用した乗車券サービス

令和８年３月25日から、外国人旅行者等の利便性向上を図るため、東京メトロと連携し、企画乗車券「都営地下鉄・東京メトロ共通一日乗車券」及び

「Tokyo Subway Ticket」が新たにQRコードで利用可能となりました。

利用可能駅では、お客様がお持ちのスマートフォン等で販売サイト上の乗車券を選択し、自動改札機のQRリーダーに画面上のQRコードをかざすことで乗車が可能となりました。



▲自動改札機
（クレジットカード等タッチ決済及びQR乗車券対応）

4．情報案内の充実

（1）翻訳対応透明ディスプレイ

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



▲翻訳対応透明ディスプレイ

（2）ツーリストインフォメーションセンター

大江戸線上野御徒町駅、新橋駅及び新宿西口駅の構内にツーリストインフォメーションセンター（TIC）を設置しております。

TICには、外国人旅行者など鉄道の利用に不慣れなお客様へのご案内のため、コンシェルジュを配置しており、駅周辺施設や地下鉄をはじめとした交通機関の利用方法及び観光情報の案内、訪日外国人旅行者向け企画乗車券の発売、各種案内冊子等の配布などを実施しています。



▲ツーリストインフォメーションセンター（新宿西口駅）

5．子育て支援の充実

（1）こどもスマイルスポット

赤ちゃんや小さなお子様とのお出かけをサポートする拠点として、大江戸線上野御徒町駅、新宿西口駅、門前仲町駅及び大門駅に「こどもスマイルスポット」を設置しています。

スポット内では、乳児用液体ミルクや紙おむつなどの育児用品が購入できる自動販売機や、ベビーカーレンタルサービスをご利用いただけるほか、上野御徒町駅及び新宿西口駅には、ツーリストインフォメーションセンター内に授乳室も設置しています。



▲こどもスマイルスポット

（2）子育て応援スペース

社会全体で子育てを応援する気運醸成の取組として、小さなお子様連れのお客様に安心して気兼ねなく電車をご利用いただけるよう、一部の新型車両において、２か所のフリースペースに「子育て応援スペース」を設置しています。

令和８年４月現在５シリーズ、13パターンのデザインで75編成が運行しており、今後もこの取組を順次拡大していきます。

なお、「子育て応援スペース」は、小さなお子様連れのお客様だけではなく、高齢の方や車いす利用のお客様など、どなたでもご利用いただけます。



▲子育て応援スペース

６．施設や車両の利便性・快適性向上

（1）ホームと車両との段差・隙間の縮小

車いす利用のお客様が駅係員等の介助なしに車両に乗降しやすくするため、浅草線において、ホームと車両との段差・隙間の縮小を進めています。

国が示している段差･隙間の目安値を踏まえ、ホーム先端部のかさ上げ（スロープ化）やくし状ゴムの設置を進めています。



▲対策後の浅草線人形町駅

（2）人にやさしい地下鉄車両の導入

都営地下鉄では、車いすやベビーカーをご利用のお客様等に配慮し、１編成当たり２か所のフリースペースを全編成に設置しているほか、一部の編成では全車両に設置しています。

また、全車両に車内表示器を設置し、文字による案内を実施しています。さらに、一部の車両では、日本語、英語、中国語及び韓国語の４か国語表示に対応したLCD（液晶ディスプレイ）方式による案内を行っています。

このほか、お客様の多様性に配慮した「低い吊り手」の設置や、座席間への柔らかな曲線を持つつかまりやすい手すりの追加設置を行っています。

今後も、車両更新に合わせ、各車両へのフリースペースの設置､低い吊り手や荷棚の採用､液晶ビジョンによる多言語表示など、誰もが利用しやすい「人にやさしい車両」の導入を推進します。



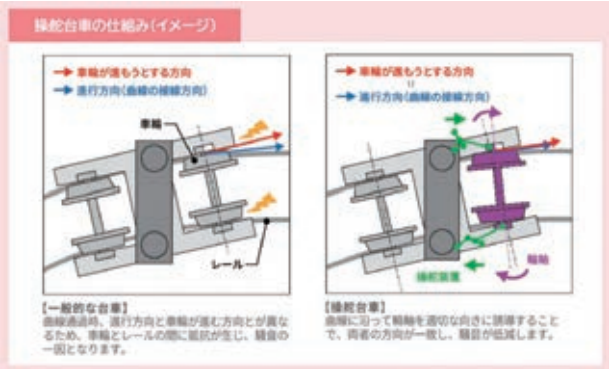
▲フリースペース

（3）大江戸線の車内騒音低減

大江戸線は、他の路線に比べ、トンネル断面が小さく走行音が反響しやすいことに加え、急曲線、急勾配が多いことから、車輪とレールとの摩擦等により走行音が大きくなりやすい構造となっています。

曲線走行時の車内騒音の低減に向けて、2024年度に操舵台車※を試験導入し、現在本格導入に向けた検討を進めています。

※操舵台車：従来、台車に固定されていた車軸の向きをレールの曲線に合わせることで、曲線の走行をスムーズにする台車



（4）バリアフリールートの充実

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

更なる利便性向上を図るため、他の鉄道事業者などとも連携を図りながら、乗換駅等でのエレベーター整備に取り組むとともに、駅の構造や周辺状況等を踏まえながら、バリアフリールートの複数化を進めています。



▲大江戸線青山一丁目駅エレベーター

（5）トイレの改修

浅草線、三田線及び新宿線各駅のトイレについては、出入口の段差解消やベビーチェア・おむつ交換台の増設、洋式トイレへの改修、パウダーコーナーの設置、抗菌材の使用など、機能性と清潔感とを備えたトイレにグレードアップする全面改修を進めています。改修に際してはトイレの機能を分散するため、一般トイレのブースを拡大し、オストメイト対応の洗浄器具や着替え台、手すりなどを備えた広めのトイレの整備を進めています。

また、全ての駅を対象に温水洗浄便座の導入を推進し、誰もが快適に利用しやすいトイレを計画的に整備していきます。



▲改修後のトイレ

7．終わりに

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

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

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

特集Ⅱ

快適な移動空間づくりの取組

多様化するニーズに対応し、人とまちをつなぐ快適な移動環境へ

神戸市交通局　高速鉄道部地下鉄経営課　**山本　裕二**

私たちの暮らしやまちの活動を支える公共交通には、安全に目的地へお客様をお運びするだけでなく、誰もが快適に利用できる移動環境を提供することが求められています。

高齢化の進展やライフスタイルの多様化により、公共交通を利用されるお客様のニーズも年々変化しています。高齢者や障がいのある方、ベビーカーをご利用の方、小さなお子様連れのご家族、さらには観光やビジネスで神戸を訪れる方など、多様なお客様が安心して利用できる環境づくりが重要です。

神戸市交通局では、「安全･安心･便利」を基本に、駅や車両の環境整備に加え、さまざまなサービスの充実を図りながら、快適な移動空間づくりを進めています。

今回は、「心地よい駅へ」「やさしい車内へ」「もっと便利に」の三つの視点から、快適な移動空間づくりに向けた取組をご紹介します。

1．心地よい駅へ

～誰もが快適に利用できる駅づくり～

神戸市では、まちの質やくらしの質を一層高めることで、都市ブランドの向上と人口誘因につなげるプロジェクトとして、「リノベーション・神戸」に取り組んでいます。また、三宮周辺では再整備が進められ、神戸の玄関口としてふさわしい、魅力とにぎわいのある空間づくりが進んでいます。こうしたまちづくりと歩調を合わせるように、神戸市交通局でも、お客様が毎日利用する駅をより快適で利用しやすい空間とするため、駅リニューアルや美装化、バリアフリー設備の充実などに取り組んでいます。

～駅リニューアルによる魅力向上～

駅施設の更新や改修にあたっては、単に老朽化した設備を更新するだけではなく、「利用しやすさ」や「快適性」の向上を重視したリニューアルを進めています。

名谷駅では、駅ビルのリニューアルにより、商業施設「tete名谷」が誕生しました。「手と手をつなぐように、人と人、人と地域がつながる」「多世代共生のまち・コミュニティを育むとともに、地域に寄り添った施設となる」ことをコンセプトとし、「ちょっと良質なライフスタイル」を提案する北ゾーンと、日々駅を利用する人に彩りや季節感を感じていただける南ゾーンで構成されています。駅においても、駅ビルから改札内まで連続した空間となるよう、「tete



＜名谷駅＞

名谷」と連携したデザイン改修を行いました。

西神中央駅では、駅開業当初のイメージテーマである「太陽と緑」を受け継ぎながら、次世代へつなぐ新たな駅空間の創出に取り組みました。リニューアルでは、「太陽」と「緑」が織りなす「木漏れ日」をデザインコンセプトとし、天井ルーバーの角度の違いによって生まれる光や陰影によって、木漏れ日のゆらぎを表現しています。駅を訪れる方々に温かみや心地よさを感じていただける空間づくりを進めています。



＜西神中央駅＞

西神・山手線三宮駅東コンコースでは、「神戸のまちに吹き込む新たな風が起こす“うねり”」をコンセプトに、山並みや海、風や波を表現した特徴的な「うねり天井」と、人が輝く「光のランウェイ」により、生まれ変わる神戸の玄関口にふさわしい空間を創出しています。



＜西神・山手線三宮駅＞

こうした建築・照明デザインや空間演出が高く評価され、数々の著名な賞を受賞しました。駅を単なる移動の場ではなく、神戸らしさと快適性を感じられる魅力的な空間へと進化させています。

～清潔で気持ちのよい施設づくり～

快適な移動空間には、清潔な環境づくりも欠かせません。

2023年度には開業以来初となる「駅丸洗い」を実施しました。駅の壁や床、天井などに長年蓄積した汚れを、高圧洗浄や専用洗剤を用いて徹底的に洗浄することで、本来の明るさや美観を取り戻しました。利用されるお客様からも「駅が明るくなった」「きれいになった」といった声をいただいています。

また、日常清掃業務については、価格だけでなく品質や実施体制を評価する「総合評価落札方式」を採用し、清掃品質の向上と継続的な美観維持に取り組んでいます。

これからも、お客様が毎日気持ちよく利用できる駅空間の維持に努めてまいります。



＜駅丸洗い＞

～ユニバーサルデザインの推進～

エレベーターやエスカレーターの整備に加え、多機能トイレには重度の障がいの方に利用して頂く大型ベッド（多目的シート）の設置を進めています。

また、ホームドア整備にあわせて車両とホームの段差や隙間の縮小にも取り組み、車いす利用者をはじめ、すべてのお客様がよりスムーズに乗降できる

環境づくりを進めています。

さらに、多言語表記やピクトグラムを活用した案内サインの充実を図り、国内外の幅広いお客様にとって分かりやすい駅づくりに取り組んでいます。




＜多機能トイレ・多目的ベッド＞



＜案内サイン＞



＜段差解消＞

2．やさしい車内へ

～誰もが安心して利用できる車内空間づくり～

地下鉄を快適に利用していただくためには、駅だけでなく車内環境の充実も重要です。年齢や身体状況にかかわらず、誰もが安心して利用できる車両づくりを、車両更新にあわせて進めています。

地下鉄車両には、車いすをご利用のお客様やベビーカーをご利用のお客様、大きな荷物をお持ちのお客様などが利用しやすいバリアフリースペースを全車両に設置しています。また、ベビーカーマーク等を掲出することで、スペースの目的を分かりやすくお知らせし、お客様同士の理解と協力による利用しやすい環境づくりを進めています。



また、車内案内表示や放送設備の充実を図ることで、目的地や乗換案内を分かりやすく提供し、初めて地下鉄を利用されるお客様や観光客の方にも安心してご利用いただける環境整備に努めています。

また、快適な車内空間づくりに欠かせないのが、安全・防犯対策です。車内への防犯カメラ（ライブ機能付）の設置を進めるとともに、女性専用車両を運用し、お客様が安心して利用できる環境の確保に取り組んでいます。こうした取組は犯罪や迷惑行為の抑止だけでなく、「安心して利用できる」という心理的な安心感にもつながっています。

移動時間そのものが安心で快適なひとときとなる



＜車内防犯カメラ・ステッカー＞

よう、これからも設備面とサービス面の両面から、誰もが利用しやすい車両環境づくりを進めてまいります。

3．移動をもっと便利に

～移動をより身近で便利なものに～

設備の充実に加え、さまざまな料金制度を通じて、お客様の利便性向上と公共交通の利用促進に取り組んでいます。

～エコファミリー制度～

市バス・地下鉄を利用される大人１人につき、小学生以下のお子さま２人まで無料で乗車できる「エコファミリー制度」を実施しています。

この制度により、子育て世代が気軽に公共交通を利用して外出できる環境づくりを進めるとともに、自動車利用の抑制による環境負荷の軽減にもつながっています。

～海岸線中学生以下フリーパス～

地下鉄海岸線の魅力をより多くの方に知っていただくため、「海岸線中学生以下フリーパス」を販売しています。

中学生以下のお客様は、海岸線区間が無料で乗り放題となるお得な乗車券であり、ハーバーランドや兵庫津ミュージアム、ノエビアスタジアム神戸や鉄人広場など、沿線の観光施設や商業施設へのお出かけに便利です。

沿線地域のにぎわい創出や公共交通利用の促進にもつながる取組として、多くのお客様にご利用いただいています。

～64系統２ルート定期券～

地下鉄のみならず、市バスとも連携した取組を行っております。例えば、これまでの「市バス64系統定期券」で新たに「市バス62系統」と「地下鉄（谷上駅～三宮駅）」がご乗車いただけ、行きは市バス、帰りは地下鉄といったご利用ができる「64系統２ルート定期券」を導入しています。

その日の目的地や道路状況に応じてルートを選択できるため、利便性が向上するとともに、より柔軟な移動が可能となっています。お客様の多様なニーズに応えるサービスとして、利用しやすい交通ネットワークの実現を目指しています。





＜エコファミリー制度＞＜海岸線中学生以下フリーパス＞



＜各制度の広告＞

4．終わりに

快適な移動空間づくりは、一つの設備や制度だけで実現できるものではありません。

駅をより利用しやすく整えること、誰もが安心して利用できる車内環境を整備すること、そしてお客様一人ひとりの移動を支えるサービスを充実させること。その一つひとつの積み重ねが、公共交通の利便性と魅力の向上につながっています。

これからも神戸市交通局は、お客様の声に耳を傾けながら、誰もが安心して利用できる環境づくりと、利用したくなる魅力ある公共交通の実現に取り組んでまいります。

また、神戸市が進める「リノベーション・神戸」をはじめ、様々な施策と連携しながら、地下鉄や市バスが人とまちをつなぐ身近な存在として、より快適な移動空間づくりを推進してまいります。

世界あちこち探訪記　第111回
「ユーロスター」と「タリス」でロンドンからアムステルダムへ

秋山 芳弘

ロンドン出張中に、オランダの首都Amsterdam（アムステルダム）での調査があり、ロンドンからBruxelles（ブリュッセル）までは高速列車「Eurostar（ユーロスター）」、そこからアムステルダムへは、これまた高速列車「Thalys（タリス）」を乗り継いでいった。

なお冒頭で、Harry Potter（ハリー ポッター）(注1)に出てくるKing's Cross（キングズ クロス）駅(注2)の有名な９ 3/4番線についても紹介しておく。

改良されたキングズ=クロス駅

2014年３月７日（金）、ロンドンは曇／晴。

キングズ=クロス駅を改良後初めて訪れる。拡張された西の大屋根部分は、モダンな内装になっていて、従来のイメージとは全く違う。

この駅に９ 3/4（９と４分の３番線(注3)）と名づけられた場所があり、ハリー=ポッターの中に出てくる。ここでは、多くのファン（女性が８～９割）が長蛇の列を作って記念写真を撮っている。マフラーをなびかせて飛び上がっているところを写すのがコツらしい。脇にハリー=ポッターの記念品（グッズ）の店があり、ここも賑わっている。（写真－１）

「ユーロスター」でブリュッセルへ（図－１）

2014年３月13日（木）、ロンドンは霧／ブリュッセルとアムステルダムは晴（温かい）。



写真－１　セントパンクラス駅の「９ 3/4番線」。荷物カートが半分壁に埋め込まれている。右は、マフラーがなびいているようにする男性係員。（2014年３月７日）

Euston（ユーストン）駅近くにあるibis（イビス）ホテルをチェックアウトしたあと、フランス=パンとクロワッサン・コーヒー・オレンジ=ジュース・果物の朝食をホテルで食べる。７時８分、ホテルをタクシーで出発し、２分でセント=パンクラス駅へ。タクシー代は4.4£（ポンド）(注4)（約770円）。

ロンドンのセント=パンクラス駅

宮殿のようなセント=パンクラス駅に入り、「ユーロスター」の乗り場へ。保安（X線）検査があるが、パソコンをカバンから取り出す必要はなくて楽だ。そのあと、イギリスとフランスの出入国検査がある。検査は簡単で、７時20分に終了。待合室にはベンチ

（注１）1990年代のイギリスを舞台に、魔法使いの少年ハリー=ポッターの学校生活、ハリーの両親を殺害した張本人でもある強大な闇の魔法使いヴォルデモートとの因縁と戦いを描いた物語。全７巻。原作者はイギリス人のJ. K. Rowling（ジョアン=ローリング）。

（注２）ロンドンの主要ターミナル駅のひとつであり、イギリスの主要幹線鉄道のEast Coast（イースト コースト）（東海岸）本線の南の終着駅となっている。駅名にアポストロフィを付ける場合と付けない場合があり、National Rail（ナショナル=レール：1994年以降、分割民営化された旧イギリス国鉄線）では、Kings Crossが使用されている。なお、イギリス語の発音では「キングズ」と濁る。

（注３）Hogwarts Express（ホグワーツ特急）が発着する魔法界専用ホーム。９番線と10番線の間の壁に隠れて位置している。

（注４）１£＝約175円（2014年３月）。１€＝約150円（2014年３月）。



図－１　ロンドンからブリュッセル・アムステルダムと、３国の首都を「ユーロスター」と「タリス」で移動した。

作図：河野祥雄氏

式の椅子があり、座る。ここにはコーヒー店とコンビニしかなく、免税店はない。８時４分発「ユーロスター」9114列車ブリュッセル行きに乗車予定である。途中、Lille Europe（リール ヨーロッパ）駅に停車。

発車の20分前に乗車番線の表示があり、７時45分、斜行の動く歩道で７番線に上がる。同じホームの反対側の８番線には、先に発車するパリ行きの「ユーロスター」が停まっている。９号車（１等車）の35番席に座る。スーツケースを車内に置いて、「ユーロスター」(注5)を見る。発車が近くなり、８時に車内に入り、中を歩いて９号車の自席に戻る。（写真－２）

ロンドンからブリュッセルへ

８時４分、定刻に発車。霧のロンドンである。「ユーロスター」に乗車するのは、2004年３月のポーランド出張の帰路以来である。トンネル内で軽い耳ツン(注6)をかなり感じる。料金は133.5€（ユーロ）(注4)（約２万100円）。

８時12分、明かり区間に出る。高速列車の「Javelin（ジャヴェリン）(注7)」とすれ違う。防音壁がある。霧のロンドンなので、車窓からの視界はよくない。

８時23分、Medway（メドウェイ）橋梁を通過。ここらあたりから加速し、速度は240km/h～250km/hである。イギリスは左側通行。８時25分、また「ジャヴェリン」とすれ違う。速度は295km/h。高速道路を走る自動車をいとも簡単に追い越す。８時32分、Ashford（アシュフォード）車両基地を通過する。ドーバーに近づくと、大型トラックが多い。「Le Shuttle（ル シャトル）(注8)」用の貨物を運んでいるのだろう。空は少し晴れてくる。

８時40分、英仏海峡トンネルに入る許可待ちのために停車。車内放送は、イギリスとフランス語・オランダ語の順番である。８時43分、許可が得られたので「ユーロスター」は動き出す。左側に「ル＝シャトル」用の貨車を見る。

８時46分、英仏海峡トンネルに入る。８時48分に朝食が配られる。内容は、①コーヒーとオレンジ＝ジュース・炭酸水、②クロワッサンとチョコレート入りのパン、③オーツ麦（燕麦）入りのヨーグルトである。トンネル内は160km/hで走行し、９時８分にフランス側に出る。こちらも霧が立ち込めている。10分遅れ。フランスも左側通行。車内放送は、今度はフランス語が最初で、オランダ語・イギリス



写真－２　セント＝パンクラス駅で発車を待つ初代の「ユーロスター」（373型）。（2014年３月13日）

（注５）この初代「ユーロスター」（アルストム社製）は、1994年11月から運行を開始した。営業最高速度は300km/h。「世界あちこち探訪記 第94回」（2022年８月）の「『ユーロスター』でパリへ」に「ユーロスターe320」やセント＝パンクラス駅などの写真があるので参考にされたい。

（注６）トンネルに列車が高速で入ると、車内の気圧が一気に変化し、このとき外の空気圧と鼓膜の内側にある中耳の間での圧力差による耳の不快感。

（注７）イギリスの高速新線（High Speed １：ハイ＝スピード＝ワン）で2009年から運行を開始している日立製の高速電車（395型）。営業最高速度は225km/h。なお、Javelinとは「投げ槍」の意。

（注８）英仏海峡トンネルのFolkestone（フォークストン：イギリス）とCalais（カレー：フランス）間で行なわれているカー＝トレインの往復運転用車両。旅客便（大型バスなど）と貨物便がある。



写真－３　ビュッフェ車。ここでは、飲み物（アルコール飲料も）やサンドイッチなどの軽食類を売っていて、立って食べるテーブルがある。(2014年３月13日)



写真－４　「ユーロスター」の１等車は、横に２＋１席配置。ゆったりとした空間で仕事をしている人もいる。(2014年３月13日)

語の順番である。(写真－３)

９時10分から10分間、車内探検をする。感じたことは、①初代「ユーロスター」の車両が老朽化してきている。たとえばドアがすぐにあかない車両がある。②揺れるので、立って歩きづらいことである。Premier(プレミア)クラス(１等車、６両)とStandard(スタンダード)クラス(２等車、９両)・ビュッフェ車（１両）を一通り見る。車内の写真を撮影しても何も言われない。(写真－４)

９時35分、半地下駅（掘割式）のリール＝ヨーロッパ駅に停車する。かつて駅前を歩き回ったのを思い出す。９時37分に発車。この駅から乗車したフランス人たちがペチャクチャと喋って、うるさい。10分遅れとの案内がある。

在来線（当時）を走行し、２階建てのTGV-Duplex(デュプレックス)やTGV-Réseau(レゾ)(注９)とすれ違う。こうして、10時12分（現地時間の11時12分。定刻は11時５分）にブリュッセル南駅に到着し、下車する。

ブリュッセルからアムステルダムへ

ブリュッセル南(ミディ)駅で乗り換えなので、６番線にあがる。タリスの11号車（１等車のComfort 1(コンフォート ワン)）51番に着席。車両はTGV-Rを使用している。料金は109€（約１万6400円）。

11時52分、定刻に発車。12時５分に昼食が出される。12時25分、Antwerpen(アントワープ)中央駅（地下駅）に停車、12時30分に発車。(写真－５)

オランダに入り、走行線路は左側から右側に変わる。オランダの南高速線（営業最高速度300km/h）



写真－５　「タリス」で出された昼食。赤葡萄酒を飲みRoast Beef（ロースト＝ビーフ：蒸し焼き牛肉）・ポテト＝サラダなどの食事はとても美味しかった。デザートにチョコレート＝ケーキとコーヒー。(2014年３月13日)

を走行。大型トラックなど多数の車両が走行する高速道路が西側を並走する。12時59分、Rotterdam(ロッテルダム)中央駅に停車。昨年来た時には工事中であったが、改良工事は完成している。３～４分の停車。13時26分、Schipol(スキポール)空港駅（地下駅）に停車。こうして定刻の13時42分にアムステルダム中央駅に到着する。外は、汗ばむようなポカポカ陽気である。

アムステルダム散策

14時20分、中央駅近くのイビス＝ホテルにチェックイン。最初の部屋は机がないので、机のある959号室に変更してもらう。冷蔵庫はなし。

15時に同行者３人がロビーに集合し、知人の日本人商社マンに会い、中央駅近くを案内してもらう。気温は20℃と、アムステルダムは暖かい。①中央駅

（注９）フランスの高速新線（LGV=Ligne à Grande Vitesse）北線の建設にあわせて開発された汎用型TGV。Réseauとは、イギリス語でNetworkの意。営業最高速度は320km/h。



写真－６　赤レンガ造りのアムステルダム中央駅は、港を埋め立てて1889年に完成した世界的にも極めて芸術的な駅である。左の塔に風速計、右の塔に時計が設置されている。駅前広場では、路面電車、運河巡りをする観光船と結節している。（2014年３月13日）

と路面電車を見る。中央駅のホームの上にホテルが立っている。こんなのを見るのは初めてだ。②土産物屋とダム広場[注10]。③運河沿いの有名な「飾り窓」（売春地区街）には、東欧出身者が多いそうだ。ここの写真撮影は厳禁。④オランダではマリファナは合法とのこと。疲れたのでホテルに戻り、少し横になる。（写真－６、写真－７）

18時、ホテルのロビーで日本人商社マンと再会。オランダ人は、男女ともに大柄[注11]である。中央駅近くの居酒屋に入り、オランダで代表的な３種類のビールを飲み、チーズやサラミ・フライド＝ポテトを食べ、オランダのいろんな話を聞く。

オランダの主要都市を鉄道で見て回り、帰国

３月14日（金）、アムステルダムは曇（霧）／ロッテルダムは快晴／スキポールは晴。

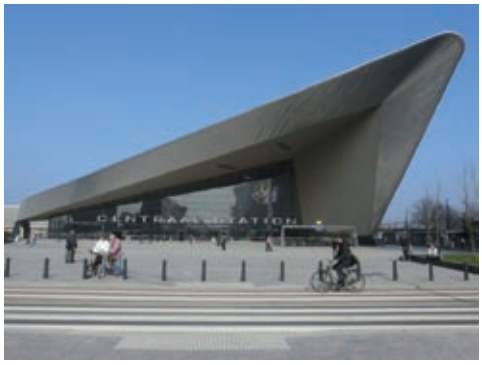
出張最終日は、完成後の駅舎に関心があったので、主にロッテルダム中央駅を見て、Den Haag（デン ハーグ）駅に立ち寄る。ロッテルダム中央駅の自転車用地下駐輪場を見て、その規模の大きさに圧倒される。（写真－８、写真－９）

格安航空券なので、スキポール国際空港からいったんロンドンに戻り、そこから成田行きの夜行便で帰国した。

（2026年８月８日）



写真－７　アムステルダム中心部には、17世紀に築かれた細い扇形（半環状）の運河５本が張り巡らされており、世界遺産になっていて、観光客に人気である。（2014年３月13日）



写真－８　2014年に新しく完成したロッテルダム中央駅。大胆な直線の外形を使った斬新で記憶に残るデザインだ。（2014年３月14日）



写真－９　ロッテルダム中央駅の地下にある大駐輪場。おびただしい数の自転車が整然と並べられている。1973年の石油危機により政府が自転車利用者に配慮した政策を進め、自転車専用道や専用の橋梁・信号機などが徹底して整備された。日本も見習うべきである。（2014年３月14日）

（注10）de Dam（オランダ語）。もとはAmstel（アムステル）川を堰止めるダムがあった場所。「アムステルダム」の市名の語源であり、歴史的な中心地。西に王宮がある。
（注11）オランダ人は、男女ともに平均身長が世界一（2019年）。

本連載は今号をもって最終回となります。長年にわたりご執筆いただいた秋山氏は、去る11月12日にご逝去されました。これまでのご尽力と本誌への多大なるご貢献に深く感謝申し上げるとともに、謹んで哀悼の意を表します。

新普通会員の紹介

東京臨海高速鉄道株式会社（りんかい線）

運輸部施設担当課長　菊地　圭介

1．会社概要

【社　　名】　東京臨海高速鉄道株式会社
Tokyo Waterfront Area Rapid Transit, Inc.
【路　線　名】　臨海副都心線（愛称：りんかい線）
【本店所在地】　東京都江東区青海一丁目２番１号
【本社所在地】　東京都港区台場二丁目３番２号
台場フロンティアビル３階
【代　表　者】　代表取締役社長 上野 雄一
【設立年月日】　1991年３月12日
【資　本　金】　1,242億7,900万円
【出　資　者】　東京都、東日本旅客鉄道株式会社、品川区、株式会社みずほ銀行、株式会社三菱UFJ銀行、株式会社三井住友銀行、その他38社
【免許年月日】　1991年11月１日（第一種鉄道事業免許）
【社　員　数】　332名（2026年10月１日現在）

2．沿革

1987年６月　東京都「臨海部副都心開発基本構想」発表
1989年10月　関東地方交通審議会東京部会が臨海部新線を答申
1991年３月　東京臨海高速鉄道株式会社設立
1992年３月　第一期事業区間（新木場～東京テレポート）の建設工事着手
1996年３月　第一期事業区間開業
1996年３月　第二期事業区間（東京テレポート～大崎）の建設工事着手
2000年９月　路線愛称名「りんかい線」使用開始
2001年３月　東京テレポート～天王洲アイル間開業
2002年12月　天王洲アイル～大崎間開業（全線開業）、JR埼京線と相互直通運転開始

3．事業概要

路線内訳　新木場～大崎間　12.2km
（東京都江東区、港区、品川区）
駅数　新木場～大崎　８駅（うち地下駅は５駅）
最高速度　100km/ h
電気方式　直流1,500Ｖ

4．Topics

（１）新型車両71-000形の導入



71-000形

開業以来走り続けてきた70-000形に代わる新型車両71-000形は、2025年10月に営業運転を開始しました。

エクステリアデザインは、70-000形のブルー・ホワイト･ターコイズグリーンの３色を受け継ぎつつ、前面はイルカの微笑みをイメージして親しみやすさを表現しており、側面はエメラルドブルーのグラデーションで東京湾ウォーターフロントの水辺の空間を表現しています。

また、車内は上質感のある内装とし、座席や吊り手、荷物棚などの改良によって快適性と使いやすさを向上させました。

車両設備では、衝撃吸収構造による衝突時の安全性向上、防犯カメラや非常通話装置の設置によるセキュリティ強化、全車両へのフリースペース設置や多言語対応の液晶案内表示器など、ユニバーサルデザインにも配慮しています。また、空調能力の向上や列車情報制御装置（TIMS）の採用により、快適性、信頼性、保守性の向上を図りました。

2027年度上期までに全８編成（80両）を導入する計画であり、安全・安定輸送とサービスのさらなる向上を通じて、今後も発展する東京湾ウォーターフロントを訪れるお客さまの利便性と満足度の向上を目指しています。

（２）都心部・臨海地域地下鉄事業

都心部・臨海地域地下鉄は、交通政策審議会答申第198号（平成28年４月）において、国際競争力の強化に資するプロジェクトとして位置づけられたのち、同答申第371号（令和３年７月）において、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位置付けられました。

これを踏まえ、東京都は事業計画検討会を設置して検討を進め、2022年（令和４年）11月に事業計画案を取りまとめて公表しております。



事業計画案のルート・駅位置
東京都公表資料（2022.11.25）より抜粋

本事業の検討を加速するため、事業を推進する東京都の依頼を受けて、2024年（令和６年）１月に、当社は営業主体の予定者として、整備主体の予定者である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と東京都の３者で、事業計画の検討に合意しました。

（３）開業30周年記念事業

今年はりんかい線が開業してから30周年を迎えたところであり、さまざまな記念事業に取り組んでおります。記念グッズや記念乗車券の販売、感謝メッセージポスターの掲示、近隣のトヨタアリーナをホームとするＢリーグのアルバルク東京、東京サンロッカーズとのタイアップ、社員はピンバッジを装着し一丸となって記念事業を盛り上げております。また、ホームページの特設サイトには、記念動画や“近隣の社員おすすめスポット”、“新型車両のひみつ”などのコンテンツをアップしております。

同じく記念事業のひとつとして、小学生以下の児童を対象とした「こども絵画コンテスト」を実施しました。450作品を超える多くの応募の中から優秀作品を選出し、児童とその家族を車両基地見学イベントに招待し大変ご好評をいただきました。



30周年記念ロゴとキービジュアル

５．おわりに

りんかい線は、臨海副都心を支える基幹的公共交通機関として1996年3月に誕生し、これまで多くのお客様にご利用いただいております。この間、鉄道事業の使命である安全・安定輸送を最優先に、お客様の安心の確保に努めるとともに、より快適にご利用いただけるよう、ハード・ソフト両面の取り組みを推進し、サービスの向上にも努めてまいりました。コロナ禍後の新たなステージに入り、上記取り組みをより一層推進するとともに、自然災害のリスクや環境負荷低減など、時代の変化とともに現れるさまざまな課題にも対応してまいります。

りんかい線が走る臨海部は、ますます発展していく可能性に溢れた首都・東京において極めて重要な地域であります。当社は、将来に向けて、地域を支える大動脈としての社会的使命を担っていくとともに、持続可能な社会の実現に貢献する企業として責任を果たしてまいります。

「世界の地下鉄 最新版 主要都市の最新情報 ビジュアルガイド」を発行しました

（一社）日本地下鉄協会



日本地下鉄協会は、平成12年（2000年）に同協会設立20周年を記念して初めて「世界の地下鉄」を刊行しました。その後、５年ごとに改訂版を作成し、今回は前回から６年ぶりの第６版となる「世界の地下鉄 最新版　主要都市の最新情報 ビジュアルガイド」を発刊しました。

令和９年（2027年）は、日本に初めての地下鉄が浅草～上野（現在の東京メトロ銀座線の一部）で開業してから100年の節目に当たります。一方、世界に目を向けると、これを遡ること64年前の1863年にロンドンで初めて地下鉄が誕生し、以来、今日では、特に経済発展及び都市への人口集中が著しい中国、インド等のアジアや中南米を中心として、新しい地下鉄の建設や既存の路線網の拡充が急速に進んでいます。

本書では、都市の規模、日本人の関心度等を勘案し選定した世界の72都市の地下鉄について、その開発の歴史、路線の特徴等をわかりやすく解説するとともに、見やすくカラフルな最新の路線図、現地の地下鉄車両及び景観の写真を用いてビジュアルに紹介しています。

本書によって、地下鉄が抱えている課題やそれを乗り越えていくための方策、更には地下鉄及び都市交通の将来像にまで思いをはせていただき、鉄道ファンを始めとする幅広い読者を新しい地下鉄の社会に誘うことと期待します。

是非、お手にとって、一読していただきますようお願い申し上げます。

令和８年度「マナーリーフレット」（あなたの気づかい マナーの輪 電車のマナー）の小学校へのアンケート調査結果について

（一社）日本地下鉄協会

１　はじめに

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

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

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

このため、当協会では、令和８年度も「あなたの気づかい　マナーの輪」（昨年度は、「マナー守ってハッピー乗車」）と題して、すごろく、クイズ等で楽しく学べるマナーリーフレットを作成し、関係者に配布しています。

２　マナーリーフレットの小学校での活用状況の調査実施

当協会が作成したマナーリーフレットについては、会員鉄道事業者の皆様が行う各種イベント時に配布していただくとともに、地下鉄等沿線の小学校、図書館及び児童館にも幅広く配布し、有効に活用していただいてお









ります。また、当協会が出展する鉄道の日のフェスティバルにおいてもこのマナーリーフレットを来場者に配布しております。

当協会としては、今後も同様の広報活動を更に充実させたいと考えており、そのため、当該マナーリーフレットを学習で使用した小学校の生徒さん達の生の声並びにそれを見て感じた担任の先生の忌憚のない感想又は評価を是非伺いたいと考え、９月中旬から10月下旬にかけて、このリーフレットに直に触れた「①生徒さん達が発した声、漏らした感想」、「②生徒さん達の様子を見た先生ご自身の感想」及び「③このリーフレットへの感想・評価」の回答を寄せていただく『マナーリーフレットに関するアンケート』を実施しました。

３　アンケート調査結果の概要

マナーリーフレットは、毎年度、全国の地下鉄等沿線にある小学校（約3,900校）に啓発の教材のサンプルとして若干の部数を送付し、そのうち教材使用のために追加要望があった小学校に対して、更に必要部数を送付しております。このアンケートは、追加要望があった小学校のうち、全国の地域バランスを考慮した上で選定した小学校にお願いし、多くの学校から回答をいただきました。

回答内容を集約した結果は、次のとおりです。

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

①　多くは、「すごろくが楽しい。」、「クイズが良かった。」という回答でした。

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

具体的には、「おもしろい」、「絵がかわいい」、「分かりやすい」、「宝を集めながら進めるのが楽しかった。」等の回答がありました。

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

②　また、「マナーを大切にしたい。」、「ここを気を付けよう。」、「これは大丈夫」、「外から見てわからない援助が必要な人ってどんな人だろう。」等の回答がありました。

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

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

①　活用方法として、「校外学習の際に役立った。」、「休み時間に外に出られない日が続いたので、教室で過ごすのに役立った。」、「電車内のマナーを説明するいいきっかけとなった。」、「道徳の教材と合わせて使用しました。」等があげられました。

具体的には、「教科書に載っていない内容なので、大変助かった。」、「郊外学習前に改めて地下鉄のマナーを振り返ることができた。」、「自分のこれまでの行動を反省して、これから活かそうという児童が多かったと感じた。」、「学校生活だけでなく、公共の場での社会性を育む上で大変役立だった。」等の回答があり、校外学習を含んだ学内でのマナーの学習に効果があることを確認できました。

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

具体的に、「すごろくの効果で、具体的にマナーが大切な場面を想像しながら

学ぶことができた。」、「子供達が終始楽しみながら意欲的に学ぶことができる構成であった。」、「クイズで考えることでマナーへの理解が深まり、楽しく取り組む姿を見られて良かった。」、「電車のマナーを学ぶ機会が減っているように感じるので、遊びながら学べるのは素敵だと思った。」等の回答がありました。

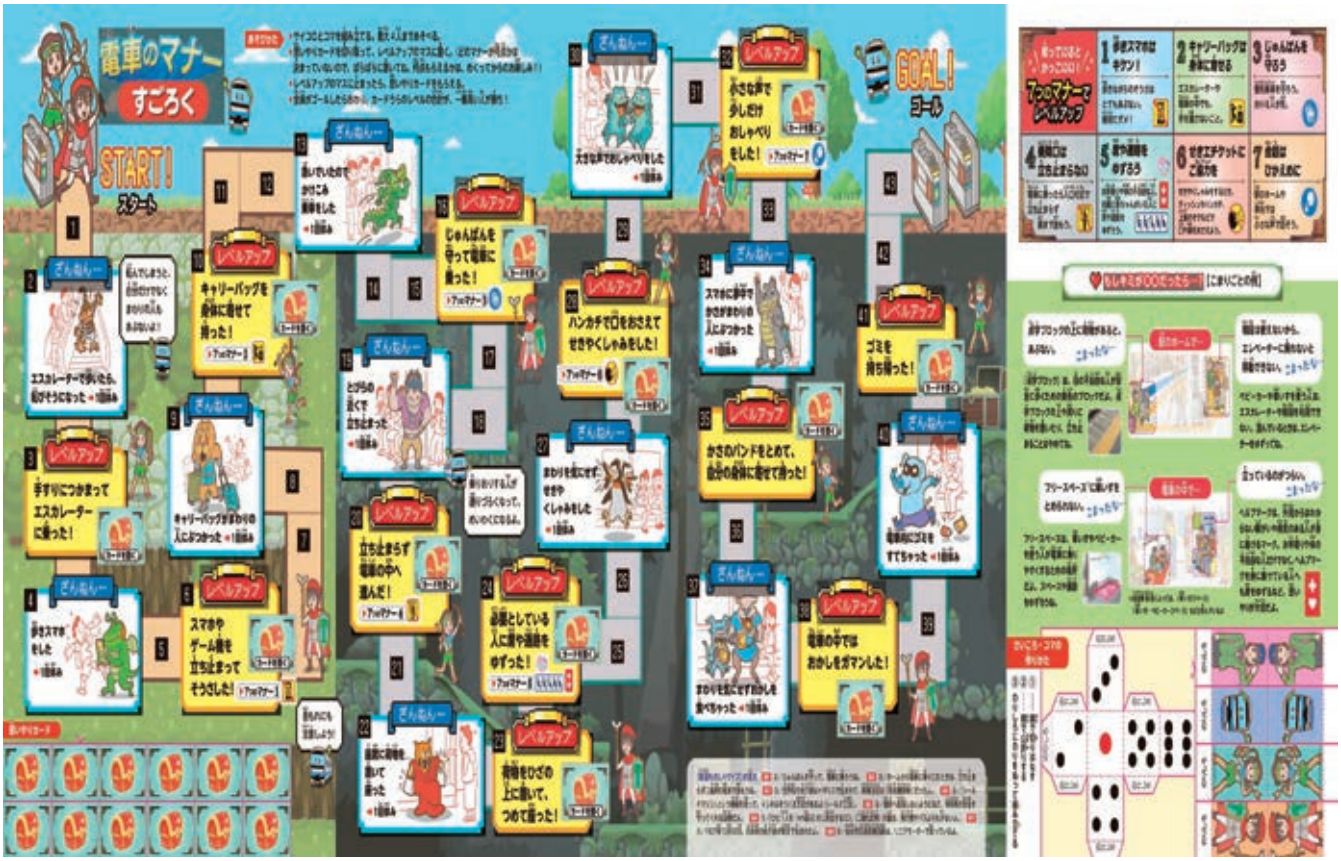
遊び・親しみの中からマナーに触れる機会を増やすことが、マナー啓発の点で大きなポイントであることを改めて認識できました。

③　さらに、「「もしキミが○○だったら…？」のコーナーが良かった。」、「イラストが多く、分かりやすかった。」、「絵・文字の大きさ及び配置が良く、３択のクイズ形式も良かった。」、「もっと知りたいのQRコードを直ぐに読み取っていました。」等具体的にコーナーを評価していただく感想も寄せられました。

４　おわりに

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

今後の改善及び工夫した方がいいと思われる点（評価）に関しては、動画での説明、デジタル版で提示できるデータ供与、ヘルプマークの説明の記載、実際の駅や電車の写真掲載及びすごろく中のワンポイント部分の色区別以外に特にご意見を頂戴しませんでしたが、当協会としては、このアンケート結果を踏まえ、今後の更なるマナー充実の広報に関して検討していきたいと考えております。



Coffee Time

広報誌「メトロニュース」にみる時代の変遷 第３回

―急ピッチで進む地下鉄網整備―

東亜建設工業株式会社
土木部門　技術部長　**久多羅木　吉治**※

１．東京オリンピック前夜の地下鉄

1964（昭和39）年代のメトロニュースを語るうえで欠かせないのが、東京オリンピック開催に向けて急ピッチ（資料－１）で進んだ地下鉄網の整備の話題です。

新線建設工事を急ぐと同時に、銀座線ほか開業線も輸送諸施設の増強改良に追われる日々でした。

この年は、メトロニュースの年間発行が13号から19号と７回も行われ、特に６月、７月、８月は毎月発行されるなど、工事に明けくれたことが察せられます。

これと引き換えに資料－２の電車案内図に示すように昭和30年代（1955～1959年頃）初頭の最盛期には営業キロ約210kmに及んだ都電は、次第に廃止されていくことになります。

余談ですが、日本最初、すなわちアジアで初の地下鉄は1927（昭和２）年開業の銀座線ですが、世界最初の地下鉄であるロンドンが1963（昭和38）年で100年になったことから、地下鉄開通百年祭がロンドンで盛大に行われました（資料－３）。

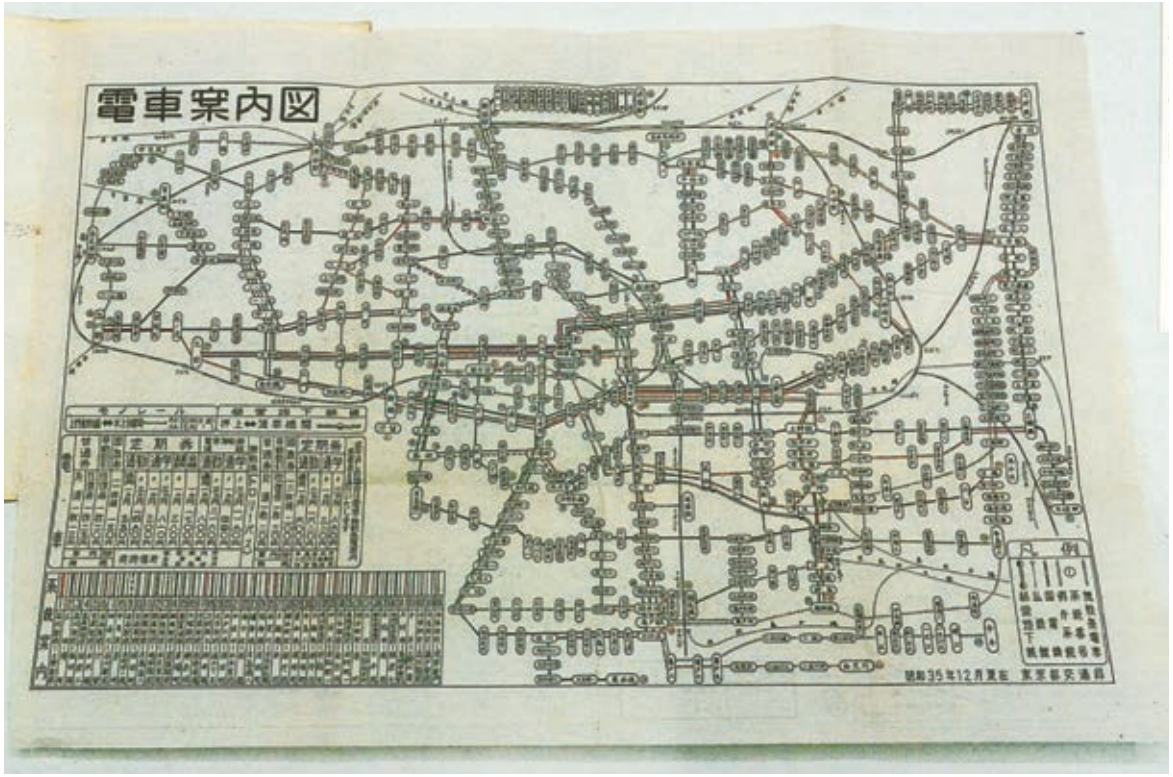
メトロニュース第15号（資料－３、－４）には、前回も述べたように相変わらずの資金調達に苦心していたのか「あなたの賞与をふやしましょう」の新キャッチフレーズのもと、次のように交通債券の購入を呼びかけています。

…あなたの賞与を確実にふやし、あなたのお宅と職場を結ぶ安全・正確・じん速な地下鉄の新線建設を早めるため、東京交通債券をお求めください…



（資料－１）営団地下鉄発行「メトロニュース」第11号、同第12号の表紙
メトロニュース第11号の表紙は、日比谷公園とお濠の間の道路で翌年開催の東京オリンピックに向けて建設を急ぐ日比谷線の工事風景。現在の日比谷駅は３路線が交わり、有楽町線有楽町駅とも連絡する大規模駅である
第12号の表紙は、日比谷地区を特殊工事（潜函工法）で施工中の日比谷線建設風景。手前の高架を行く国鉄山手線にはウグイス色になる前の黄色の101系が見える

＊元・帝都高速度交通営団



（資料－２）都営地下鉄開通を記念して発行された電車案内図
東京都交通局により1960（昭和35）年発行の都電・都バス・トロリー、地下鉄案内図で、初の都営地下鉄開通を記念して発行された最盛期の都電路線網でこれ以降路線は縮小されていく



（資料－３）世界最古の地下鉄ロンドンで百年祭が行われた記事
メトロニュース第11号の記事には、世界最古のロンドン地下鉄が誕生して１世紀が立ったことから現地で地下鉄開通百年祭の祝典が盛大に行われたことの記述がある



（資料－４）「メトロニュース」第13号、同第14号、同第15号の表紙

1964（昭和39）年２月発行第13号の表紙には、開催の迫ったアジア初のオリンピックを待つ国立競技場と日比谷線最後の工事区間東銀座～日比谷間の空中写真　続けて３月発行第14号の表紙は、季節に合わせた新宿御苑の桜の風景、同第15号には日比谷線恵比寿～名目黒間、東銀座～霞ヶ関間がそれぞれ７月、８月に開通予定が掲載されている



（資料－５）「メトロニュース」第15号の内容

２か月後に迫った工事中の日比谷線全通および営業線の輸送力増強の記事とともに、資金調達のため、利回り7.52％などの発行条件が記載された交通債権の募集がされている

Coffee Time



（資料－６）「メトロニュース」第16号、同第17号、同第18号の表紙

1964（昭和39）年２月発行の第16号は、中目黒駅に向かってトンネルを出る日比谷線のステンレス車体3000系電車による試運転列車　同年８月に発行された同第17号の表紙には、最後の開通区間となった銀座線と交差する銀座４丁目交差点を含む銀座駅の立体俯瞰図が描かれている　そして同18号には、日比谷線車両とともに真新しい銀座駅日比谷線ホームを行きかう人々とから懐かしい服装が感じられる

２．日比谷線の全線開業

そのような状況下で日比谷線が５年４か月の歳月と７度にわたる部分開業の末、当時地下鉄建設史上最大の工事といわれた銀座駅を含む東銀座～霞ヶ関間2.0kmが10月の東京オリンピック開幕直前の８月29日に開通し、20.3kmの全線開業を迎えました。

また、銀座駅と隣接２駅を含む東銀座～日比谷間では、地下鉄４路線６駅（現在は６路線８駅）が地下歩道で連絡するなど文字どおり銀座地区は地下鉄の大センターとなり、「銀座はメトロセンター」とうたわれました。

この全線開業は、メトロニュースでも大きく取り上げられ、銀座駅を中心とした乗り換えネットワークの完成が強調されました。

３．銀座総合駅の誕生

日比谷線銀座駅の開業により、個々の駅として存在していた従来の銀座線銀座駅および丸ノ内線西銀座駅が新設の日比谷線銀座駅と地下で改札の内外とも結ばれました。

これにより３駅が統合され、同時にこの駅を銀座総合駅と称していました。

1964（昭和）年８月発行のメトロニュース第17号の表紙（資料－６）にもその様子が掲載されています。

４．東武線・東急線との相互直通運転

日比谷線は、すでに北千住方で実施中の東武鉄道伊勢崎線（現・東京スカイツリー線）との相互直通運転に加え、日比谷線全通により中目黒方で東急電鉄東横線との相互直通運転が始まりました。

日比谷線の両端を介して埼玉、神奈川の両県を乗り換えることなくつながった１本の路線が完成しました。

このような大規模な直通運転が開始されたことは、当時としては世界的にも先進的な都市鉄道ネットワークで、今日の都市交通網形成のさきがけでもありました。

―続く―

＜資料一式は筆者所蔵＞

東亜建設工業株式会社

賛助会員紹介

○企業概要

企 業 名：東亜建設工業株式会社
（TOA CORPORATION）
創　　業：明治41年（1908年）
本　　社：東京都新宿区西新宿３-７-１
新宿パークタワー31Ｆ
（2027年 夏　東 京 都 港 区 高 輪 ２-22-１
THE LINKPILLAR ２移転予定）
代 表 者：代表取締役社長　早川 毅
事業内容：総合建設業

○当社における鉄道事業

当社は、明治から昭和初期にかけて活躍した事業家・浅野総一郎が、横浜・鶴見から川崎一帯の大規模な埋立事業を構想し、神奈川県に申請したことを創業とする企業です。

ポンプ浚渫船を駆使して完成させた鶴見・川崎の広大な埋立地には多くの企業が進出し、「京浜工業地帯」として日本経済発展の礎となりました。埋立地に輸送網を確立するため、当社のグループ会社の前身である鶴見臨港鉄道（現：東亜リアテック株式会社）が設立され、大正15年（1926年）３月に開業、鶴見臨港鉄道は戦時買収により国有化され現在のJR鶴見線となり、今年開業100周年を迎えました。

東亜建設工業株式会社



図-１ 浅野駅全景（大正14年（1925年））

○近年の当社における鉄道工事

半蔵門線永田町駅（平成23年（2011年）～令和３年（2021年））

永田町駅は地下６層に及ぶ大規模な構造であり連絡通路で繋がっている赤坂見附駅を含めると５路線が乗り入れている駅で、１日当り78千人（令和７年(2025年)東京メトロ公表値)の乗降客数があります。

この工事はバリアフリー化推進事業の一環としてエレベーターの新設、エスカレーターの増設をはじめトイレ・駅構内施設の更新・新設、商業施設の新設など、土木・建築・設備の総合的なものとなりました。

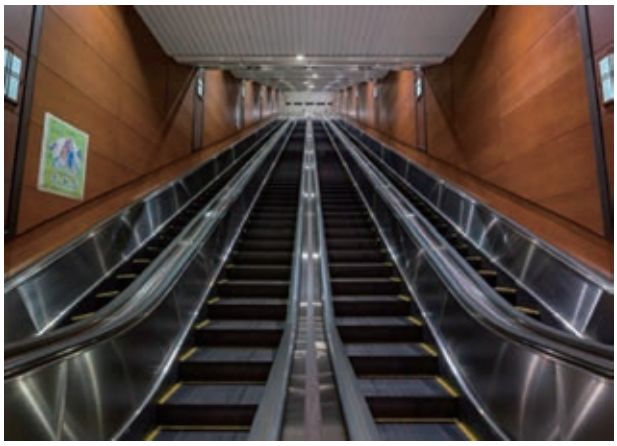


図-２ エスカレーター増設（3→4基）



図-３ 商業施設新設

駅利用者の安全確保と列車運行への影響を最小限に抑えるため、施工箇所ごとに仮設通路や仮設階段を設け、既設構造物の改修・新設を進め、関係事業者との密接な連携を図り約10年を要し完成しました。

北陸新幹線、鯖江橋立高架橋（平成29年（2017年）3月～令和5年（2023年）10月）

北陸新幹線の金沢・敦賀間が2024年３月に開業しました。これにより、東京と福井が直通し、能登半島地震被災地の早期復興、地域のさらなる活性化が期待されています。

当社は福井県鯖江市街東部に2.5㎞に及ぶ高架橋を施工しました。



図-４ 施工場所（福井県鯖江市）



図-５ 全景　稲刈りが進む田園地帯を一直線に高架橋が伸びる

北陸地方特有の厳しい気候や軟弱地盤と対峙しながら、約６年半を要し完成しました。

◯今後展望

鶴見臨港鉄道の開業から100年が経った今、当社は数多くの鉄道事業に参画し、そのフィールドは、日本国内だけでなく、世界に広がっています。

令和７年（2025年）３月には、バングラデシュ人民共和国において、ジャムナ鉄道専用橋が開業しました。この鉄道専用橋はバングラデシュ国内および近隣諸国の経済成長に伴うコンテナ輸送需要の増加による鉄道輸送能力の強化への対応を目的とし、同国中央部を流れるジャムナ川に、既設の鉄道・道路併用橋と並行して、約５ km長におよぶジャムナ鉄道専用橋を建設する事業で、当社は東西２工区に分割発注されたうちの東側工区を担当しました。



図-６ 新設したジャムナ鉄道専用橋（右）

同工事は、バングラデシュ人民共和国および地域の社会・産業へ貢献したことにより、同年７月に、一般財団法人エンジニアリング協会より、エンジニアリング功労者賞（国際貢献部門）を受賞しました。

当社は、時代の変化や社会のニーズを見定めながら、技術と知恵を結集し、これからも未来へ、新たな挑戦を続け、社会の持続可能な発展に貢献してまいります。

TOPICS
MEMBERSHIP

会員だより

各事業者の情報から当協会が編集しています

体力を要する業界・企業向けのコンディション可視化・労災対策を支援する業務支援サービス「マモログ」をスタートします ～労働者を守り、健康ではつらつとした労働環境を作るために～

令和８年７月10日
東日本旅客鉄道株式会社

○JR東日本は、人手不足・高齢化や昨今暑熱化が進む労働を取り巻く環境変化に対し、体力を要する業界・企業に向けたコンディション可視化および労災対策を支援する業務支援サービス「マモログ」をiOSアプリとして７月21日より提供開始します
○本サービスは、JR東日本グループ社員の提案を事業化するプログラム「ON1000」からスタートしました。トライアル期間中、JR東日本社内の新幹線及び在来線の設備・車両等の保守メンテナンス業務に従事する社員約400名を対象に実証実験を実施し、利用環境・条件の確認や高い効果、行動変容を確認できました。
○実証実験の結果を踏まえ、「様々な業界・企業の健康経営推進と労災防止対策」が図れるよう、アプリ化等のサービスをブラッシュアップしたうえで、広く様々な業界や企業にご利用いただけるよう提供してまいります。
○今後も、引き続き多くの企業・業界でご利用いただけるように、機能追加・拡充を図っていきます。

１．本サービスの目的・概要

「マモログ」は、様々な業界・企業で従事する労働者がスマホなどで、“手軽に”、“新たな設備投資等なく”、“労働者のコンディション把握ができる”業務支援サービス（アプリ）です。

【マモログの特徴】



本サービスを通じて、「各企業・業界の社員における健康意識向上（健康経営の推進）と労働災害防止」や、「社員間のコミュニケーション増加」を図ります。これにより、「酷暑など厳しい環境下においても労働者を守り、健康ではつらつとした労働環境を作る」ことを目的としています。

提供方法	iOSアプリ（iPhone/iPad）
サービス開始日	2026年７月21日（予定）
お申込み・ご利用方法	下記WEBサイトの問合せよりお申込みください。（法人契約をいただいた企業の社員さまのみご利用いただけます） https://www.jreast.co.jp/life/mamolog/ ※アプリについては、App Store（iPhone/iPad）から「マモログ」アプリをダウンロードしてください。

※本サービスが提供するデータ・結果は、医療機器ではなく医療目的に利用されることを意図したものではありません。また、いかなる病気の診断、治療、予防を目的とするものでもありません。
※AndroidTMでの提供も今後予定しております。

２．トライアル期間の結果・実績

本サービスのトライアルは、2025年７月～９月にJR東日本の社員約400名を対象に実施しました。トライアル後のアンケートでは、普段見えていなかった自身のコンディションの傾向が“毎日見える化”することで、90%以上が「体調管理や作業に気を遣うようになった」と回答。社員職場での意識の向上が見られました。また、上司･部下問わず、声かけや会話のきっかけが増え、８割近くが「社員間のコミュニケーションが増えた」と回答し、社員の生産性向上に寄与しました。さらに、機械的に表示されるコンディションが、自分で感じる体調の傾向とも良く合致した（５段階評価で平均3.9）という結果も出ています。暑熱活動時には推奨行動を参考に、「その日何に気を付ければ良いかよくわかった」という声も多く聞かれました。



３．マモログの機能・効果

トライアル期間にいただいたご意見を踏まえ、以下の機能を実装しています。

・スマートフォンでも撮影できる機能（トライアル時はタブレットのみ）
・記録の管理機能
・管理者向け機能

今後も、労働者を守り、はつらつとした労働環境を作ることを目標とし、どの企業・業界の労働者でも気軽に健康意識向上、労災対策が推進できるように、様々な機能のアップデートを図っていきます。



【マモログの測定原理】



スマホ等での撮影した顔画像をその場で解析し、作業時の目安・参考となるコンディション・傾向を独自の指標・ロジックで推定しています。



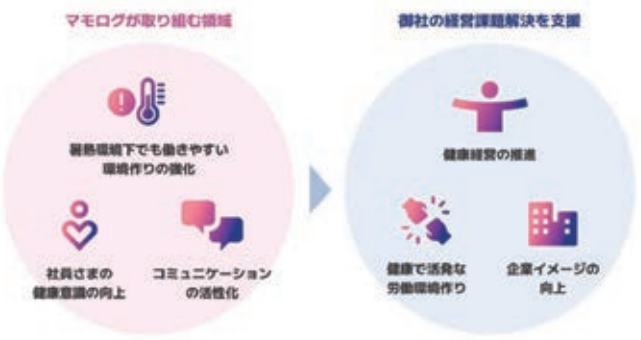
結果画面（開発中）

4．本サービス導入及び参画企業（順不同。ロゴは公表可能な企業の一部）

「マモログ」はJR東日本だけにとどまらず、建設業界をはじめ様々な職場環境、労働者に働きやすい環境を提供したいと考えています。引き続き、導入企業を募集しています。

導入・参画企業

東急軌道工業株式会社
太陽生命
太陽生命少子高齢社会研究所
大村商事株式会社
OHMURA
KEYWARE SOLUTIONS



※キーウェアソリューションズ株式会社は、本サービスの開発パートナーになります。

【新事業創造プログラム「ON1000（オンセン）」について】



本事業は当社グループにおける公募制の新事業創造プログラム「ON1000（オンセン）」で社員が提案し採択されたものです。

「ON1000」は、JR東日本グループの社員一人ひとりが、未来への想いを事業化していくプログラムです。2017年度に開始したオープンイノベーション型のビジネス創造活動「JR東日本スタートアッププログラム」と並行し、JR東日本グループ内からも新事業創出を実現する「ON1000」の実施により、イノベーションが継続的に生まれる仕組みをつくり、「変革2027」の達成を目指します。

数多くの新事業（1000のアイデア、100の新事業）が次々と生み出されるようにという想いを込めて、「ON1000（オンセン）」と名付けました。

URL：http://www.jre-on1000.jp

※iPhone、iPadは、米国およびほかの国々で登録されたApple Inc.の商標です。App Storeは、Apple Inc.のサービスマークです。　iPhoneの商標はアイホン株式会社のライセンスに基づき使用されています。

※AndroidTMは、Google LLCの商標です。

※マモログは、東日本旅客鉄道株式会社にて商標登録出願中です。

まちに「みどり」を！
九州初！地下鉄駅コンコースの緑化が
屋内緑化コンクールで農林水産省農産局長賞を受賞

令和８年７月30日
交通局計画部計画課
住宅都市みどり局みどり推進部みどり推進課

福岡市では、緑あふれた空間を創出するとともに、民間建築物の緑化を促進するため、先導的に公共施設等の緑化に取り組んでおります。

福岡市地下鉄においても、緑あふれる駅空間の創出のため、コンコースの緑化を進めてまいりましたが、この度、天神駅、福岡空港駅、博多駅（空港線・七隈線）における取り組みが、屋内空間における優れた緑化事例を表彰する「屋内緑化コンクール2026」において、九州の公共施設では初めて、「農林水産省農産局長賞（作品部門）」を受賞しました。

つきましては、多くの皆さまに本市の取組を知っていただくため、ぜひ取材及び広報にご協力くださいますようお願いいたします。

天神駅		福岡空港駅	
空港線博多駅（博多口）		七隈線博多駅	

【緑化のポイント】
○駅ごとに異なる表情の緑を楽しめるよう、各駅の周辺地域の特性に応じたデザインテーマを設定
・天神駅：新たな街並みやビルのファサードと調和する、華やかな緑
・福岡空港駅：飛行機から望む博多湾の島々をイメージした、自然豊かな緑
・博多駅（空港線）：博多旧市街の歴史や情緒を感じさせる緑
・博多駅（七隈線）：七隈線沿線の山々をイメージした、生命力あふれる豊かな緑
○植物だけでなく、木調素材などを組み合わせるとともに、光や音を取り入れることにより、緑の質感や奥行きを感じられる、心地よい空間を演出

【参考】屋内緑化コンクールとは

屋内空間における緑化の普及と質的向上を目的に、優れた取組を表彰する制度。一般社団法人屋内緑化推進協議会の主催により2014年度から行われている全国的なコンクール。過去の受賞作品は、バスタ新宿や㈱TBSホールディングスの本社オフィスなど。

【問い合わせ先】
・地下鉄駅緑化に関すること　交通局計画課　末﨑、河北（電話：732-4137）
・緑化施策全般に関すること　住宅都市みどり局みどり推進課　中村、玉泉（電話：707-1325）

Report

協会活動リポート

（一社）日本地下鉄協会の活動状況を報告

第33回鉄道フェスティバルに出展しました。

（一社）日本地下鉄協会

10月14日の「鉄道の日」は、明治５年に新橋・横浜間に初めて鉄道が開通したことを記念して平成６年に制定され、今年は33回目となります。その中心行事の一つとして「鉄道フェスティバル」が都内で行われており、今年は、10月10日（土）・11日（日）の２日間開催されました。本フェスティバルの会場は、３年前から日比谷公園から、江東区の国際展示場近隣のお台場イーストプロムナード「石と光の広場」「花の広場」に移り、コロナ禍前の形で開催されるようになりました。スペースも日比谷公園よりかなり広くなり、今年は鉄道会社・団体を中心に約80社余が出展しました。



◆盛会となったフェスティバルの開催

今年は両日とも秋空の晴天となり、鉄道ファンのみならず多くの家族連れが長蛇の列をつくって開場を待っていて、午前10時の開始の放送の合図で、各鉄道会社の物販ブースの前には鉄道ファンが殺到していました。

初日の来場者数は31,000人、２日目の11日（日）は33,000人と２日間で64,000人の方がご来場されました。昨年の初日は、台風22号の影響のため終日雨となり、21,000人、２日目は36,000人と、２日間で57,000人の方がご来場されたことに比べ、今年は１割の増加となりました。新型コロナ前の平成30年開催時は２日間で15万人の入場があったことに比べればまだ少なめではありましたが、例年楽しみにされている熱烈な鉄道ファンがお集まりいただき、盛会なフェスティバルとなりました。

◆会員事業者の紹介ポスターの掲出・パンフレットの配布

当協会のブースでは、協会スタッフが従前どおりのピンク色のウィンドブレーカーを着用して来場者の方々をお迎えしました。従来のように会員各社局ごとに創業・誕生の経緯や現在の重点事業、また最新の車両写真やバリアフリー化の推進状況等創意工夫された内容のポスターを作成し、テントの壁一面に掲出し、熱心な鉄道ファンが多く訪れ、ポスターに見入っていました。　上記のポスターのほか、大阪メトロ様及び京都市交通局様からご提供していただいたチラシ・パンフレットも配布し、来場者の多くが興味をもたれ、持ち帰っていただきました。



◆協会グッズの配布

協会では、地下鉄を利用する際のマナーをイラストなどで楽しく学ぶことができるリーフレット「電車のマナー（すごろく付）」等を、会員32社局の車両前面写真をプリントしたプラスチック製クリアファイルに挿入して、お子様に各日1,900部ずつ配布しました。両日とも予定した部数が閉場時間前には全て配付終了となるほどの好評でした。また、ブース内に入られたお子様には「電車のマナー」内に載っているクイズに挑戦してもらい、地下鉄に興味を持ちながら楽しんでいただきました。



◆リニアモーター台車の模型等の展示

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



◆売れ行き好調だった地下鉄グッズ等

今年は、コロナ禍以降初めて「名古屋市交通局」様が地下鉄協会のブースを利用して、初日だけではありましたが、物品販売を行いました。開店前からお目当てのグッズを求めてファンが長蛇の列を作っていて、黒山の人だかりが終日続き、盛況を博しました。

また、弊協会が編者となっている「世界の地下鉄最新版」を６年ぶりに改編し、発行元の「（株）ぎょうせい」様が今回のフェスティバルに間に合うようにギリギリで印刷・製本し、地下鉄協会のブース内で初めて市販し、鉄道ファンの注目を浴びました。



最後に、この「第33回鉄道フェスティバル」等の開催につきましては、会員各社局等の皆様からの多大なるご支援ご協力を賜り、改めて厚く御礼申し上げます。

令和９年度予算に係る「地下鉄事業」に関する要望の実施

自由民主党主催の「予算・税制等に関する政策懇談会」（陸運・空運）（令和８年10月27日（火））において、当協会を代表して菅野専務理事が出席し、令和９年度予算に係る要望事項を要請しました。その内容は、次の資料のとおりです。

（資料）

令和９年度予算要望
（都市鉄道整備事業等）
一般社団法人　日本地下鉄協会

要　望　書

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

地下鉄は、開業以来 98 年が経過し、この間、相互直通運転など大都市圏域における基幹的交通機関として、安全で安心・快適な輸送サービスを提供し、人とまちと暮らしを支えるとともに、道路混雑緩和や CO_2 の排出削減等脱炭素社会の実現にも大いに寄与しております。

しかしながら、施設の老朽化、地震や豪雨など激甚化する自然災害への対応に加えて、高齢化社会の進展等に対応する更なるバリアフリー化の推進、最近の物価高騰や利用者の行動様式の変容に係る対応など、課題は山積しており、地下鉄の経営環境は、引き続き厳しい状況にあります。

何とぞ、地下鉄の効用とその整備の緊急性についてご理解を賜り、令和 9 年度予算の都市鉄道整備事業費補助金等として所要の額を確保し、これに対応する地方財政措置を講じていただきますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。

【地下鉄補助金確保等に係る要望事項】
（継続要望）

Ⅰ　都市鉄道整備事業費補助
22,914 百万円
○地下鉄ネットワークの充実（東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）及び南北線（品川～白金高輪）の延伸整備）
○列車遅延防止や列車運行円滑化のための駅における大規模改良
○高齢者、障がい者等のためのエレベーター等の新設及び増設
○ホームドア等の新設及び増設
○トンネル、高架橋、駅等の耐震対策
○河川の氾濫、津波、高潮等に伴う浸水対策

Ⅱ　観光客の受入れと地域住民の生活の質の確保を両立するための環境整備事業における補助金総額の確保等

Ⅲ　交通事業会計への一般会計の負担金等に対する財政措置の充実

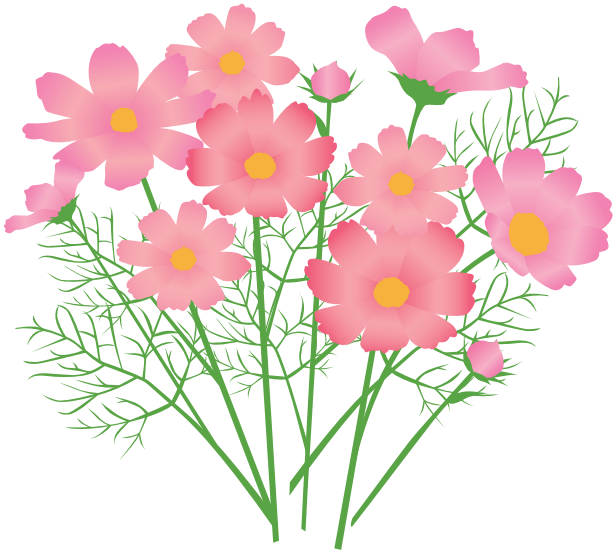
全国地下鉄輸送人員速報（令和８年８月）

令和８年８月の全国地下鉄輸送人員（速報）は、約５億１千６百万人で、対前年同月比は2.0%増（定期旅客3.7%増、定期外旅客0.2%増）となりました。

また、コロナの影響がなかった令和元年８月（輸送人員合計５億２千５百万人）と比較すると、1.7%減（定期旅客6.0%減、定期外旅客3.0%増）となっています。

年度・月	地下鉄輸送人員（千人）	前年比（%）	うち定期旅客（千人）	前年比（%）	うち定期外旅客（千人）	前年比（%）
令和２年度	4,244,380	－31.7	2,445,732	－26.3	1,798,636	－37.9
3	4,494,984	5.9	2,424,358	－0.9	2,070,624	15.1
4	5,100,303	13.5	2,607,591	7.6	2,492,706	20.4
5	5,603,250	9.9	2,785,928	6.8	2,817,320	13.0
6	5,868,159	4.7	2,905,550	4.3	2,962,602	5.2
7	6,132,379	4.5	3,031,498	4.3	3,100,871	4.7
６年８月	476,728	3.9	236,998	4.3	239,731	3.4
９月	484,109	4.4	246,071	4.3	238,037	4.4
10月	503,414	5.5	251,440	4.5	251,975	6.5
11月	498,187	5.1	249,021	4.0	249,164	6.1
12月	490,689	3.9	229,010	3.7	261,676	4.1
７年１月	480,783	5.0	241,290	4.2	239,492	5.8
２月	458,159	2.1	228,280	3.6	229,879	0.7
３月	491,973	3.8	229,776	4.8	262,196	2.9
４月	514,053	4.6	252,267	4.6	261,786	4.6
５月	525,828	4.9	264,041	4.3	261,786	5.6
６月	520,723	5.6	264,477	4.6	256,245	6.7
７月	524,429	5.1	258,317	4.8	266,111	5.5
８月	506,178	6.2	248,043	4.7	258,135	7.7
９月	513,409	6.1	257,314	4.6	256.094	7.6
10月	526,325	4.6	260,827	3.7	265,498	5.4
11月	509,711	2.3	257,572	3.4	252,138	1.2
12月	508,751	3.7	239,202	4.5	269,547	3.0
８年１月	500,120	4.0	251,245	4.1	248,874	3.9
２月	471,192	2.8	245,276	7.4	233,626	1.6
３月	511,660	4.0	240,628	4.7	271,031	3.4
４月	525,700	2.3	260,841	3.4	264,861	1.2
５月	536,297	2.0	272,584	3.2	263,712	0.7
６月	526,206	1.1	273,139	3.3	253,064	－1.2
７月	535,515	2.1	266,218	3.1	269,331	1.2
８月	p516,057	p 2.0	p 257,308	p 3.7	p 258,747	p 0.2

（注）１．集計対象は、東京地下鉄㈱、大阪市高速電気軌道㈱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８年度第３回理事会を開催（書面開催）

日　時：令和８年８月19日（水）

内　容：今回の理事会は、書面による決議のため、小坂彰洋会長（東京地下鉄（株）代表取締役社長）の招集により、理事及び監事が参加し、議案の審議が行われました。

第１号議案は､役員の選任（案）として、前大阪市高速電気鉄道（株）代表取締役社長の河井英明理事の辞任に伴い、補欠の選任として、大阪市高速電気軌道（株）代表取締役社長の角元敬冶氏の理事選任が審議され、全員の同意等により本議案が決議されました。

第２号議案は、代表理事たる副会長の候補者として上記角元氏を提案し、全員の同意等により本議案が決議されました。

第３号議案は、東京臨海高速鉄道（株）の普通会員入会の承認、第４号議案は、同社の令和８年度の会費の額及び納付方法の承認が審議され、全員の同意等により本議案が決議されました。

●令和８年度第５回「次世代リニアメトロシステム開発検討委員会」を開催

日　時：令和８年８月20日（木）、15時30分～

場　所：協会９階会議室

内　容：当日は、前回議事録に関し、一部、加筆修正しました。

続いて､世田谷区に説明した資料を基に、「杉並区バージョン」を作成した旨の説明がありました。杉並区は、環状方向につながる600万人のまちづくりの中心となるエリアなので、各区からの結節点として関心の高い荻窪駅周辺を中心とした案を提示することとしています。

次に、内閣府調査「沖縄県鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題詳細調査」の報告書及び同報告書を旅行者側（旅行総合研究所タビリスト　鎌倉淳）の視点とした取材の説明がありました。今回の調査は、これまで検討してきたモデルルートや駅位置、概算事業費を見直したほか、需要予測モデルを更新し、事業の費用対効果を示すＢ／Ｃ（費用便益比）等を改めて試算しています。建設費は1.1兆円として積算され、種々ルートがある中で、Ｂ／Ｃが最も高かったのは、那覇空港～名護間をHSSTで建設するものですが、Ｂ／Ｃは0.85で１を下回っています。Ｂ／Ｃは改善したものの、0.85が最高で、事業収支も大幅な赤字が見込まれるなど、事業化には採算性を含めて、なお課題が残されています。この事業報告を課題として、自由討議を行いました。

次に、新空港線整備場事業（東京都、東京都羽田エアポートライン（株)、東急電鉄（株））について説明がありました。都市鉄道等利便増進法による「新空港線」整備事業は、速達性向上計画が令和７年10月４日に認定され､「都市高速鉄道」の都市計画事業が進められていますが、令和８年７月17日～18日に、都市計画素案説明会が開催され、関係する資料等が東京都都市整備局のホームページに公開され、その資料説明がありました。また、説明会に参加した大田区選出の都議会議員のホームページの質疑応答の紹介もありました｡住民から、建設費増大リスク、第二期整備の実現性、税金投入の妥当性及び踏切問題との整合性について多くの疑問及び不安が示されましたが、国の認定を受けていることの説明で押し切り、具体的な算定根拠は示されなかったことで、事業の採算や将来計画を含め、より具体的な情報開示が求めらているとまとめています。この先、紆余曲折がありそうな事業と思われますので、これを課題として自由討議を行い、終了しました。

●令和８年度第５回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」を開催

日　時：令和８年８月26日（水）、15時30分～
場　所：協会９階会議室
内　容：前回は、第４回としてＪＲ貨物東京貨物ターミナル駅の視察を行いましたが、第３回委員会の議事録の確認後に、この視察の結果報告がありました。

次に、内閣官房、消防庁、内閣府の資料「緊急一時避難施設の指定状況（令和７年４月１日時点）」の紹介がありました。避難施設の指定は、「国民保護法、国民の保護に関する基本方針（閣議決定）等により指定されています。特に、緊急一時避難施設として、「爆風等からの直接の被害を軽減するための一時的な避難に活用する観点から、コンクリート造り等の堅ろうな建物や地下街、地下鉄駅舎等の地下施設を指定するよう配慮する」とされており、地下施設（地下街・地下鉄駅）等は、令和３年度から７年度までの５年間を集中取組期間として指定が推進されています。そのうち、地下鉄の駅舎は、全国レベルで既に762駅が指定されており、東京都内だけでも、都営地下鉄及び東京メトロを合わせて211駅が指定されています。これ課題として自由討議を行い、終了しました。

●令和８年度第１回臨時総会を開催（書面開催）

日　時：令和８年９月９日（水）
内　容：今回の臨時総会は、書面による決議のため、小坂彰洋会長（東京地下鉄（株）代表取締役社長）の招集により、普通会員が参加し、議案の審議が行われました。

議案としては、前述の令和８年度第３回理事会において、本臨時総会に議案として提案することが承認された第１号、第２号及び第４号議案の内容について、個別に同意を諮り、普通会員全員の同意をいただきましたので、総会の決議があったものとみなされました。

●令和８年度第６回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」を開催

日　時：令和８年９月14日（月）15時30分～
場　所：協会９階会議室
内　容：当日は、前回議事録を確認した後に、前回に宿題とされた「トンネル断面の余剰空間」について、①従来車両での従来トンネル断面にリニアメトロを走らせた場合の余剰空間、②従来車両での従来トンネル断面における余剰空間、③リニアメトロ車両でのリニアメトロトンネル断面における余剰空間並びに単線及び複線トンネルの図の紹介、④上海の道路トンネルの下部を活用したリニアメトロの設計例・道路橋梁の１車線を活用するリニアメトロの設計例の紹介があり、鉄道以外での電力・上水・通信施設を合わせて設備する共同溝（案）も含めて議論しました。

また、海外の検討事例として、イギリスの西ロンドン線プロジェクト構想の新技術（Magway）システムの開発状況の説明がありました。このシステムは、物流の課題（ドライバー不足、CO2排出等）を解決する次世代のハイパーループ型・貨物専用輸送インフラとして世界的に注目されています。特徴は、①従来のトラック輸送に比べてエネルギー消費を最大80％削減可能、②渋滞の影響を受けず、数時間かかっていた都市間・拠点間の輸送時間を大幅に短縮、③排出ガスの削減（2050年までに年間最大600万トンのCO2削減見込み）等です。以前、地下鉄協会でも調査したロンドン市内の鉄道駅と郵便局を結ぶ郵便地下鉄の紹介もありました。

物流の自動化・地下化はイギリスのMagwayだけでなく、欧州を中心に具体的な国家プロジェクトとして進められています。このような物流システムやベルトコンベアシステムを余剰区間に設置できるかどうか検討することを確認して、終了しました。

●令和８年度第６回「次世代リニアメトロシステム開発検討委員会」を開催

日　時：令和８年９月17日（木）15時30分～
場　所：協会９階会議室
内　容：当日は、前回の議事録を確認にした後に、杉並区との意見交換資料を加筆・修正した資料について議論しました。現在、大江戸線の清澄白河駅及び麻布十番駅の下に災害時のための備蓄倉庫があることから、移動手段だけではない多面的な整備促進を提案するとともに、公共交通としては、便益を高めるため線形改良や駅位置の修正等も検討することを確認しました。

次に、一般財団法人運輸総合研究所のセミナーにおいて、東京大学公共交通政策大学院特任教授三重野真代氏の【報告･提言】「人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくゆっくり」を軸としたまちづくり調査研究における「ビルアペゼ」の紹介がありました。ピルアペゼ（Ville apaisee）とは、自動車を完全排除するのではなく、都市全体で歩行者や自転車、自動車等の速度と優先度を場所に応じて段階的に見直し、「人」を中心とした安全で快適な空間をつくるフランス発祥のまちづくりの概念（都市設計思想）で、日本語では「穏やかな街」とも訳されます。いわゆるまちの空間を車から人に取り戻すことで、環境意識（大気汚染、地球温暖化への懸念等）、安全性（歩行者の安全性確保）の意識が高まってきている中の持続可能な移動の考え方です。LRTの導入成功例としてよく紹介されます。

次に、令和９年度の鉄道局関係予算概算要求のYUKU NEWSの紹介があり、最後に、協会が今まで提案していたリニア地下鉄の提案に関係しそうな内容の報告があり、今後も注視していくことを確認して、終了しました。

●令和８年度第４回理事会を開催（書面開催）

日　時：令和８年９月30日（水）
内　容：今回の理事会は、書面による決議のため小坂彰洋会長（東京地下鉄（株）代表取締役社長）の招集により、理事及び監事が参加し、臨時総会決議によって代表理事の候補者に選出された角元敬冶氏を副会長に選定する議案が審議され、全員の同意等により本議案が決議されました。（最終の名簿は、49頁を参照）

●「第33回鉄道の日フェスティバル」への参加

日　時：令和８年10月10日（土）～11日（日）
場　所：お台場イーストプロムナード「石と光の広場」、「花の広場」（東京都江東区）
内　容：「第33回鉄道の日フェスティバル」が、東京都江東区のお台場イーストプロムナードにおいて、２日間で6.4万人の来場者を迎えて開催されました。

明治５年（1872年）10月14日に新橋～横浜に我が国初めての鉄道が開通したことを記念して、平成６年に「鉄道の日」として定められて以来､鉄道事業者が一堂に会し、鉄道の発展を祝うとともに、色々な行事を実施することにより、鉄道に対する理解と関心を一層深めることを目的として「鉄道の日フェスティバル」が開催され、今回で33回目を迎えました。

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

当協会ブースでは、例年同様、各会員事業者の紹介ポスターを掲出するとともに、普通会員32社局の車両前面写真をプリントしたクリアファイルに、今年度作成のマナーリーフレット（すごろく付き）及びマナーポスター（車内用）並びに大阪メトロと京都市交通局から提供していただいたチラシ・パンフレットを挿入し、これらを多数のお子様に配布しました。

また、リニアモーター台車の模型及びこれとJR東海において建設されているリニアモーターカー（マグレブ）との構造の違いを分かりやすく説明したポスターも掲出しました。

さらに、コロナ禍以降初めて名古屋市交通局の職員の方々が、当協会のブースを利

用し、初日だけでしたが物品販売をされました。開店前からお目当てのグッズを求めてファンが長蛇の列を作っていて、盛況を博しました。

また、当協会が編集者となっている「世界の地下鉄」を６年ぶりに改編したことを踏まえ、発行元の（株）ぎょうせいの社員の方々が、今回のフェステイバルに間に合うように当該誌を印刷・製本し、当協会のブース内で初めて市販し、鉄道ファンの注目を浴びました。

詳しくは、前掲の「協会活動リポート」をご覧ください。

●「予算・税制等に関する政策懇談会」（自由民主党主催）での要望活動の実施

日　時：令和８年10月27日（火）８時～

場　所：自由民主党本部

内　容：「令和９年度予算要望（都市鉄道整備事業等）」について、自由民主党団体総局運輸・交通関係団体委員会・国土交通部会共催の「予算・税制等に関する政策懇談会（陸運・海運関係）」に菅野専務理事が当協会を代表して出席し、関係国会議員に要望しました。

（前掲の「協会活動リポート」を参照）

●全国地下鉄輸送人員速報の公表

○８月19日に、令和８年５月・速報値
○９月２日に、令和８年６月・速報値
○10月６日に、令和８年７月・速報値
○11月４日に、令和８年８月・速報値を、それぞれ国土交通記者会等に配付し、公表しました。

人事だより

【国土交通省の人事異動（抜粋）】　　【令和８年９月１日付】

発　令　事　項	氏　名	現　職
港湾局付・即日辞職	神　田　尚　樹	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構北海道新幹線統括役

役　員　名　簿

（令和８年11月現在）

会　　長	小　坂　彰　洋	（東京地下鉄（株）代表取締役社長）
副 会 長	渡　邉　知　秀	（東京都交通局長）
〃	角　元　敬　治	（大阪市高速電気軌道（株）代表取締役社長）
〃	都　筑　　豊	（東武鉄道（株）代表取締役社長）
専務理事	菅　野　孝　一	（一般社団法人 日本地下鉄協会）
理　　事	是　澤　正　人	（東京地下鉄（株）常務執行役員）
〃	増　田　　実	（名古屋市交通事業管理者）
〃	梅　田　　岳	（札幌市交通事業管理者）
〃	三　村　庄　一	（横浜市交通事業管理者）
〃	北　村　信　幸	（京都市公営企業管理者）
〃	城　南　雅　一	（神戸市交通事業管理者）
〃	小野田　勝　則	（福岡市交通事業管理者）
〃	吉　野　博　明	（仙台市交通事業管理者）
〃	内　田　英　志	（東日本旅客鉄道（株）常務取締役）
〃	立　山　昭　憲	（小田急電鉄（株）取締役 専務執行役員）
〃	山　中　直　義	（阪急電鉄（株）上席常務取締役）
〃	荒　井　清　文	（東葉高速鉄道（株）常務取締役）
〃	森　地　　茂	（政策研究大学院大学 名誉教授）
〃	岸　井　隆　幸	（一般財団法人 計量計画研究所 代表理事）
〃	飯　山　尚　人	（一般社団法人 公営交通事業協会 理事）
〃	川　口　　泉	（一般社団法人 日本民営鉄道協会 常務理事）
監　　事	浅　野　　裕	（埼玉高速鉄道（株）常務取締役）
〃	服　部　誠　治	（税理士）

SUBWAY（日本地下鉄協会報第251号）

公式ウェブサイト　http://www.jametro.or.jp

令和８年11月24日発行

発行兼編集人　菅　野　孝　一

編集協力「SUBWAY」編集委員会

印　刷　株式会社丸井工文社

発行所　一般社団法人　日本地下鉄協会

〒101-0047　東京都千代田区内神田2-10-12
内神田すいすいビル９階

電話　03-5577-5182㈹

FAX　03-5577-5187

令和８年11月１日現在

「SUBWAY」編集委員

小俣　誉	国土交通省鉄道局	岩下　政臣	東京都交通局
渡邉　慶	国土交通省都市局	四元　昌弘	近畿日本鉄道㈱広報部秘書部
小越　洋輝	総務省自治財政局	宮川　克寿	（一社）日本地下鉄協会
日浦　敏宏	東京地下鉄㈱広報部	和嶋　武典	（一社）日本地下鉄協会


乗ったら
とまる
HOLD
STOP
エスカレーターでは、1列でも2列でも
歩かず立ち止まりましょう。
Don't walk on the escalator 请勿在电扶梯上行走 請勿在電扶梯上行走 에스컬레이터에서는 걷지 말고 서서 타세요



（注）（一社）日本地下鉄協会が令和８年度広報事業の一環として作成したクリアファイル