令和8年8月24日発行　ISSN　0289-5668

SUBWAY

日本地下鉄協会報　第250号

2026 8

●巻頭随想
Osaka Metroが「e METRO」で目指す未来の大阪
大阪市高速電気軌道株式会社　代表取締役社長　角元　敬治

●解説
都市鉄道の混雑率調査の結果について

●国のプレスリリースから
東京圏の鉄道路線の遅延「見える化」（令和６年度）

●特集
車両の技術的革新（新型車両の導入、機器更新等）の取組
Ⅰ　仙台市交通局
Ⅱ　近畿日本鉄道株式会社

●海外レポート
世界あちこち探訪記
第110回　イギリスの世界遺産ストーンヘンジ

●賛助会員紹介
日本鉄道電気設計株式会社
三和シヤッター工業株式会社

●会員だより
東武アーバンパークライン新型車両80000系が
鉄道友の会「2026年ローレル賞」を受賞しました！
センシング・AI技術を活用して鉄道変電所・電気室の
保守を遠隔化・CBM化します（東京地下鉄株式会社）
熱中症防止、より働きやすい職場環境の実現にむけて
６月１日から都営交通の制服にポロシャツを導入！

●沿線散策　京浜急行電鉄株式会社

●新普通会員の紹介
首都圏新都市鉄道株式会社（つくばエクスプレス）

エレベーターを必要としている方に
ゆずりましょう。
～優先利用にご協力ください～
Please cooperate by allowing priority access.





改正バリアフリー法では、新たにエレベーターを含む、「高齢者、障害者等用施設等の適正な利用の推進」が国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務となりました（令和3年4月施行）。

国土交通省

SUBWAY 2026.8 目　　次

巻頭随想

Osaka Metroが「e METRO」で目指す未来の大阪 ……03
大阪市高速電気軌道株式会社　代表取締役社長●　角元　敬治

解　　説

都市鉄道の混雑率調査の結果について……08
国土交通省　鉄道局　都市鉄道政策課　課長補佐●　小俣　　誉

国のプレスリリースから

東京圏の鉄道路線の遅延「見える化」（令和６年度）……11
国土交通省鉄道局サービス政策室

特　集　車両の技術的革新（新型車両の導入、機器更新等）の取組

Ⅰ　仙台市地下鉄南北線3000系車両の概要 ……14
仙台市交通局 鉄道技術部 富沢管理事務所 車両検修係長●　矢吹　大智

Ⅱ　近鉄一般車両におけるサービス向上と技術的な取組について……19
近畿日本鉄道株式会社　鉄道本部企画統括部技術管理部　課長●　光野　英織

沿線散策

京急電鉄のご紹介と三浦半島観光のススメ……23
京浜急行電鉄株式会社　新しい価値共創室（広報担当）課長補佐●　新井　敬人

海外レポート

世界あちこち探訪記 ……27
第110回　イギリスの世界遺産ストーンヘンジ
●　秋山　芳弘

広報だより

令和８年度マナーキャンペーンの実施について……31
（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……36
第２回　―戦後の都心への人口集中―
東亜建設工業株式会社　土木部門　技術部長●　久多羅木　吉治

新普通会員の紹介

首都圏新都市鉄道株式会社（つくばエクスプレス）……40
総務部総務課長●　渡辺　雅之

賛助会員紹介

日本鉄道電気設計株式会社……42
事業統括本部　交通企画営業部●　加藤　浩之

三和シヤッター工業株式会社……44
営業推進部　運輸・物流チームリーダー●　河合　英男

地下鉄輸送人員統計

令和７年度の全国地下鉄輸送人員について……46
―コロナ禍から３年経って―
（一社）日本地下鉄協会

会員だより

東武アーバンパークライン新型車両80000系が
鉄道友の会「2026年ローレル賞」を受賞しました！ ……52
東武鉄道株式会社

センシング・AI技術を活用して鉄道変電所・電気室の保守を
遠隔化・CBM化します ……55
東京地下鉄株式会社

熱中症防止、より働きやすい職場環境の実現にむけて
６月１日から都営交通の制服にポロシャツを導入！……58
東京都交通局

協会活動リポート ……60

業務報告 ●（一社）日本地下鉄協会 ……63

人事だより ●（一社）日本地下鉄協会 ……70

巻頭随想

Osaka Metroが「e METRO」で目指す未来の大阪

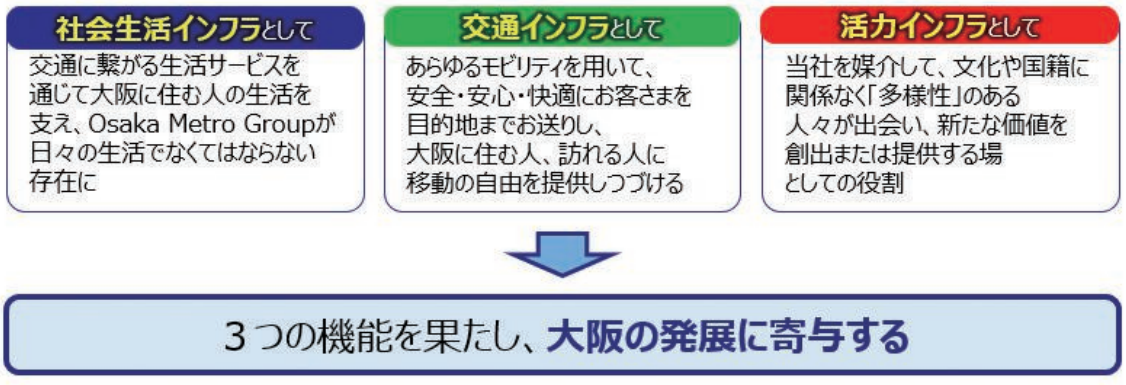
大阪市高速電気軌道株式会社
代表取締役社長
角元 敬治



1．当社グループの事業と使命

当社グループは、地下鉄・路線バスを中心とする交通事業に加え、駅ナカ、都市開発、広告、地下街など、交通の価値向上に資する幅広い事業を展開しています。交通事業として、大阪市内を中心に地下鉄８路線、ニュートラム１路線・営業キロ141.0km、路線バス86系統・営業キロ536.9kmを有しており、また、決まったルートを持たないオンデマンドバスやタクシーといったサービスも提供し、それぞれが役割を補完しあいながら、都市全体を面とした高密度な交通ネットワークを形成しています。

大阪市の一部局であった交通局を母体として2018年に民営化し、当社が発足して以降、「私たちは、最高の安全・安心を追求し、誠実さとチャレンジ精神をもって、大阪から元気を創りつづけます。」を企業理念に掲げ、「交通を核にした生活まちづくり企業」への変革を目指した事業活動を進めてまいりました。その役割は、第一に安全・安心・快適な移動を提供する「交通インフラ」、第二に日々の暮らしを支える「社会生活インフラ」、第三に交流とにぎわいを生み出す「活力インフラ」としての機能であると考えています。当社グループは、これらの役割を通じて、大阪の持続的な発展に貢献することを目指しています。



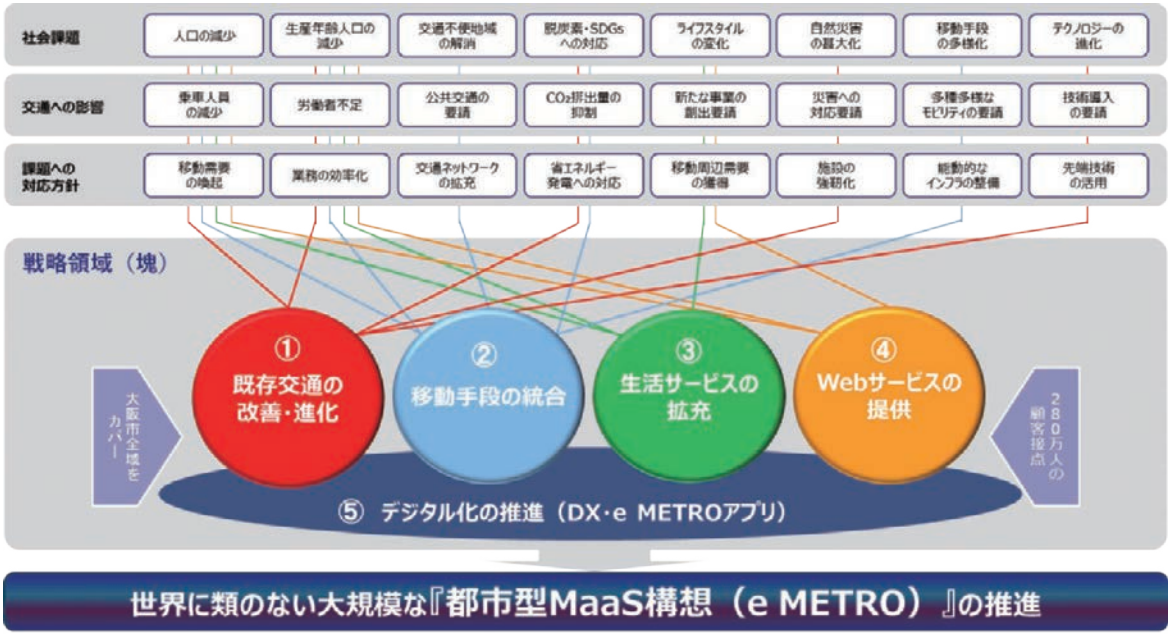
2．当社グループを取り巻く経営環境・社会課題と都市型MaaS構想「e METRO」の概要

当社が事業基盤を置く関西圏では、人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少が見込まれており、公共交通の利用減少、更には交通サービスを支える働き手の不足が懸念されています。また、よりミクロの視点で見ると、人口の主要駅周辺への集中と郊外からの流出といった人口動態の二極化に

よる人口偏在化、高齢化やインバウンドの増加に伴う移動ニーズの多様化など、従来型の交通サービスでは対応困難な課題が山積しています。

当社は、「大阪市全域をカバーする高密度な交通ネットワーク」と「１日あたり280万人の顧客接点」という強みを活かし、新たな事業に挑戦することで、公共交通が直面するこれら諸課題への対応を進めています。

この取組みでは、お客さまに提供するサービスの向上を念頭に置き、「既存交通の改善・進化」、「移動手段の統合」、「生活サービスの拡充」、「Webサービスの提供」と、各施策に共通で必要となる「デジタル化の推進（DX）」の５つの戦略領域に集約した事業活動を進めることとしました。これら５つの戦略領域における事業活動を一体的に捉えた構想を大規模な「都市型MaaS構想」、愛称を「e METRO」と呼んでいます。



世界に類のない大規模な『都市型MaaS構想（e METRO）』の推進

e METROは、地下鉄・路線バスを都市交通の基幹に据えつつ、第０層から第４層にグルーピングした事業群を有機的に連携させることで、これまでの交通のビジネスモデルを大きく変える取組みです。大阪の発展に寄与する持続可能な交通と未来型の交通サービスを掛け合わせ、「交通を核にした生活まちづくり企業」への変革を実現します。



３．e METRO各層における主な取組み

（第１層）既存交通の進化・改善（最新技術でストレスフリーな移動）

第１層では、既存交通(地下鉄・路線バス）の進化・改善を進めています。

主な取組みとして、お客さまの列車接触の危険性を低減する可動式ホーム柵の設置を関西鉄道事業者としては最大規模となる134駅で完了したほか、災害に強い地下鉄への進化として、高架橋部における耐震補強・脱線防止ガードの設置、津波・高潮による想定浸水区域における止水鉄扉設置等の水没防止対策を2026年度までに完了するなど、安全・安心対策を最優先事項と

保守の高度化（例）



営業線モニタリング
（400系車両の床下機器イメージ）



ドローン点検

して進めてきました。安全・安心の取組みとしては、単なるハード面の強化に留まらず、防犯カメラにAIを搭載することによる白杖・車いす検知機能の実装、日々の営業列車から収集した線路等の情報を保守点検へ活用することを含め、最新技術と人間の協調による安全水準の高度化と効率化の両立を図っています。

また、安全・安心対策だけでなく快適に地下鉄をご利用いただけるよう、駅の老朽化対策工事に合わせて、御堂筋線と中央線の主要15駅において駅毎にテーマを定め、従来の地下鉄の駅イメージを一新する大規模リニューアル工事を実施しており、更にはe METROアプリでデジタル乗車券を購入したお客さまにご利用いただける顔認証改札機をほぼ全駅に設置するなど、格段に便利で、ワクワクしていただける仕掛けも多く取り入れました。



顔認証改札機





主要15駅の地下空間の大規模改革

（第２層）移動手段の統合（自由自在な移動のパーソナル化）



既存交通が、定時・定路線で一定以上の規模の需要を効率的に輸送することを目的としていることに対して、冒頭にも記載したとおり、現在、大阪における移動ニーズは多様化しています。更に、AIやスマートフォンの普及など、交通サービスの在り方の変革に繋がる社会環境の変化を捉え、当社グループでは、「オンデマンド化」をキーワードとした交通サービスの拡充を進めています。

その象徴的なモビリティが、2021年４月にサービスを開始した「オンデマンドバス」です。2025年度末には、大阪市内24区全域でサービスを提供し、累計約190万人のお客さまにご利用いただき、アンケート調査においても高い満足度を得ています。今後は、これらのアンケート結果や社会実験により得られたデータ（地域特性・需要動向等）を基にサービスの改善や持続可能な事業とするための課題に対応していきます。また、当社グループの事業として2024年６月からタクシーの運行を開始しました。

お客さまをより近くまでお迎えに行き、目的地のより近くまでお送りする交通の充実は、都市の骨格を担う既存交通の利便性向上にも寄与し、交通ネットワーク全体の価値を左右する重要な要素であると考えており、今後は、各種モビリティを最大限に活用して多様なニーズに対応するとともに、個別に運用してきた運行体系を一体化することで、お客さま目線での交通サービスの利便性向上を目指します。

（第３層）生活サービスの拡充（フィジカル空間での生活・都市機能の整備）

第３層では、交通事業のみならず、社会生活サービスの提供により、あらゆる側面から大阪における生活の質向上に貢献することを目指しており、駅ナカ・地下街を運営するリテール事業や、飲食事業、学童事業、広告事業等を展開しています。これらの事業は、移動の途上でサービスを提供するなど、交通事業との一体化を意識し、生活サービスの提供による交通事業の価値向上を図ることも目的としています。特に、当社が運営する134の駅は、すべてがお客さまとの貴重なタッチポ



リテール事業



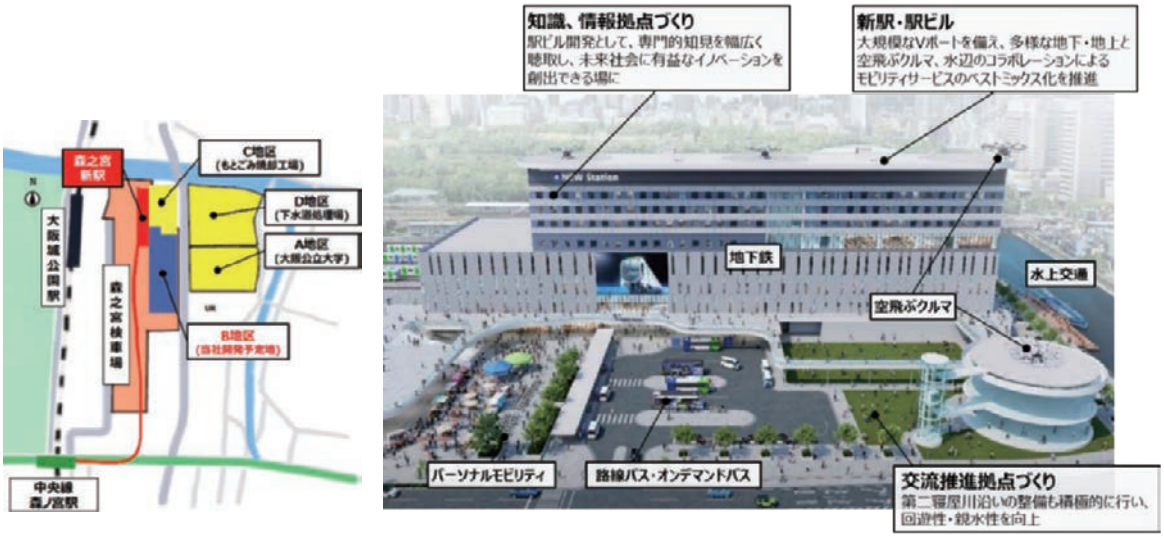
学童事業



飲食事業

イントであると捉え、駅毎のニーズ分析を徹底し、お客さまのニーズに合わせたサービスを配置することで、駅を単なる乗降の場ではなく、暮らしを支える拠点として磨き上げていきます。

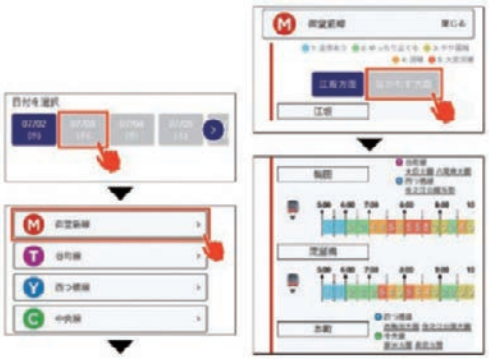
また、都市開発事業では、従来の御堂筋線に沿った南北軸に加え、中央線に沿った東西軸の強化に注力しています。大阪は、現在、南北軸を中心として発展しており、地下鉄の利用者も御堂筋線が全体の約５割を占めています。大阪が今後さらに大きく発展するためには、都市をより広く面的に開発していくことが重要であると考え、IR開業に向けて開発が進む「夢洲」と、東の拠点となり得る「森之宮」を結ぶ中央線を中心とした都市開発を検討しています。



特に「森之宮」は、当社が長年車両工場として使用してきた土地が再開発エリアの一部であり、地域のポテンシャルを上げるために中央線に支線を設けて新駅を設置した上で、駅ビル･駅前広場･歩行者空間・大規模集客施設等を一体的に整備する計画を進めています。また、駅ビル・駅前空間には、地下鉄･バス･オンデマンドバス･パーソナルモビリティ･空飛ぶクルマといったモビリティを取りそろえ、隣接するエリアに開設された大阪公立大学の新たなキャンパス機能とも連動しながら、多様な人と知識が交わる新たな拠点を形成し、「活力インフラ」としての役割を具現化していきたいと考えています。

（第４層）Webサービスの提供（サイバー空間での生活を豊かにするサービス）

第４層は、e METROアプリを基盤として、交通の利便性向上を図る取組みを進めています。おでかけに関する情報の検索、予約、決済までをワンストップに提供するサービスや、情報発信の強化策としてリアルタイムの混雑情報、AIを活用した列車の混雑予測を発信するサービスを開始しました。これにより､大阪･関西万博においては、混雑の分散に寄与しており、引き続き、更なる情報発信の強化を進めます。



また、お客さまとのフィジカルな接点を活用しなが

ら、デジタル領域と融合したサービスを展開する試みとして、2026年１月には夢洲駅において、eスポーツイベントを開催するなど、デジタルによる新たな顧客体験価値の創出にも取り組んでいます。

（第０層）デジタル化の推進（データの蓄積・分析・予測）

各層の取組みを有効に機能させるためには、全体を横断して支えるデータ基盤が不可欠です。お客さまの移動、購買、人流だけでなく当社の保守、経営管理などの各種データを適切に統合・分析し、顧客体験価値の向上、業務効率化、意思決定の高度化につなげるデータドリブン経営を推進しています。

今後は、各事業・サービスに分散する情報をさらに連携し、より精度の高い需要把握やサービス設計、都市開発施策への反映を進めてまいります。

４．総括

当社グループが「e METRO」を通じて目指すのは、地下鉄を中心に多様な交通と都市機能が有機的につながり、誰もが移動しやすく、暮らしやすく、訪れやすい大阪を実現することであり、その具体的な姿として「2035年度の目指す姿」を掲げております。

安全・安心を基盤に、交通を核にした生活まちづくりを通じて、目指す姿に示すような、未来の大阪の実現に向け、取組みを推進してまいります。

末筆になりましたが、当社グループ単独での取組みには限りがあり、多くの皆さまと連携してより多くのことを成し遂げ、未来の大阪を盛り上げていきたいと強く思っておりますので、是非、ご支援とご協力をよろしくお願い申し上げます。



解説

都市鉄道の混雑率調査の結果について

国土交通省　鉄道局　都市鉄道政策課
課長補佐　小俣　誉

1　はじめに

国土交通省では、都市圏の通勤・通学時間帯の混雑状況を把握するため、毎年度、都市鉄道の混雑率の調査を実施しています。本稿では、本年７月28日に公表した令和８（2026）年度調査の結果（令和７（2025）年度実績）について紹介します。

2　混雑率調査の概要

本調査の混雑率は、各路線の最混雑区間、最混雑時間帯１時間の輸送力と輸送人員から算出したものです。令和８年度調査では、主に令和７年10月～11月の１日又は複数日の乗車人員データを基に計算しています。

また、調査の対象は、三大都市圏及び政令指定都市の鉄道路線としており、三大都市圏については、あらかじめ設定した主要区間の混雑率の推移を継続的に公表しています。

混雑率の目安は以下のとおりです。

100％：座席につくか、座席前の吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。
150％：肩が触れ合わない程度。ドア付近の人が多くなる。
180％：肩が触れ合い、やや圧迫感がある。ドア付近の人は窮屈となり、体の向きを変えるのが困難となる。
200％：体が触れ合い、相当圧迫感がある。ドア付近の人は身動きがとれない。

3　調査結果の概要

①東京圏における主要区間の混雑率

東京圏では、主要区間として31区間を設定しています。今回の調査結果では、この31区間の平均混雑率は143％となりました。前回調査結果（令和６（2024）年度実績）は139％であり、４ポイント増加しました。（図１）

各区間に着目すると、前回調査結果と比べ、混雑率が増加した区間は27区間、増減がなかった区間は１区間、減少した区間は３区間でした。また、混雑率が最も増加した区間は京成電鉄・押上線の京成曳舟・押上間で、19ポイント増の157％（前回138％）でした。

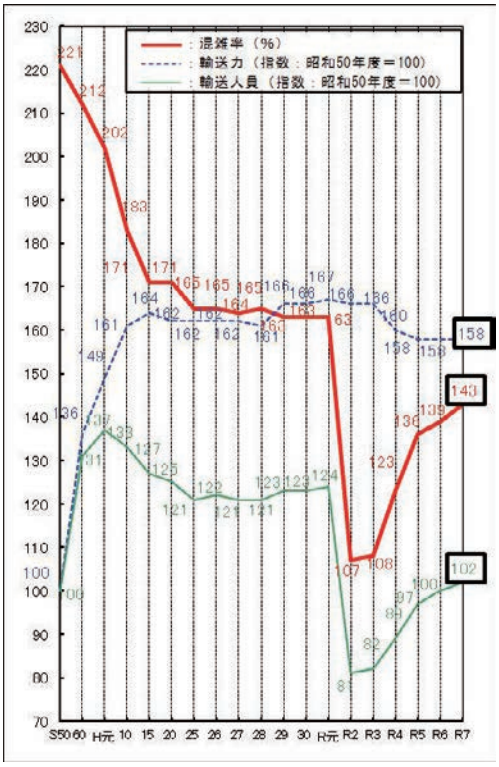


図１　東京圏の混雑率等の推移

② 大阪圏における主要区間の混雑率

大阪圏では、主要区間として20区間を設定しています。今回の調査結果では、この20区間の平均混雑率は117％となりました。前回調査結果（令和６年度実績）は116％であり、１ポイント増加しました。（図２）

各区間に着目すると、前回調査結果と比べ、混雑率が増加した区間は７区間、増減がなかった区間は４区間、減少した区間は９区間でした。また、混雑率が最も増加した区間は大阪市高速電気軌道・堺筋線の日本橋･長堀橋間で、17ポイント増の109％（前回92％）でした。

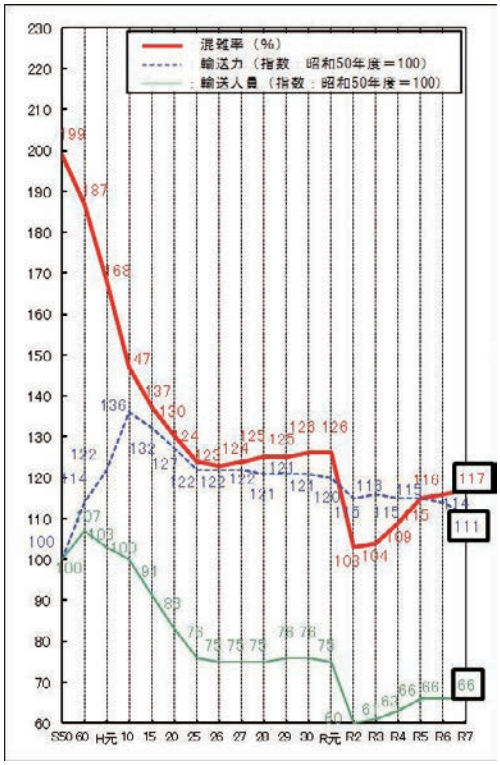


図２　大阪圏の混雑率等の推移

③ 名古屋圏における主要区間の混雑率

名古屋圏では、主要区間として８区間を設定しています。今回の調査結果では、この８区間の平均混雑率は126％となりました。前回調査結果（令和６年度実績）は126％であり、増減はありませんでした。（図３）

各区間に着目すると、前回調査結果と比べ混雑率が増加した区間は４区間、増減がなかった区間は２区間、減少した区間は２区間でした。また、混雑率が最も増加した区間は、名古屋鉄道・本線（東）の神宮前・金山間で２ポイント増の142％（前回140％）、名古屋市地下鉄・名城・名港線の金山・東別院間で２ポイント増の134％（前回132％）でした。

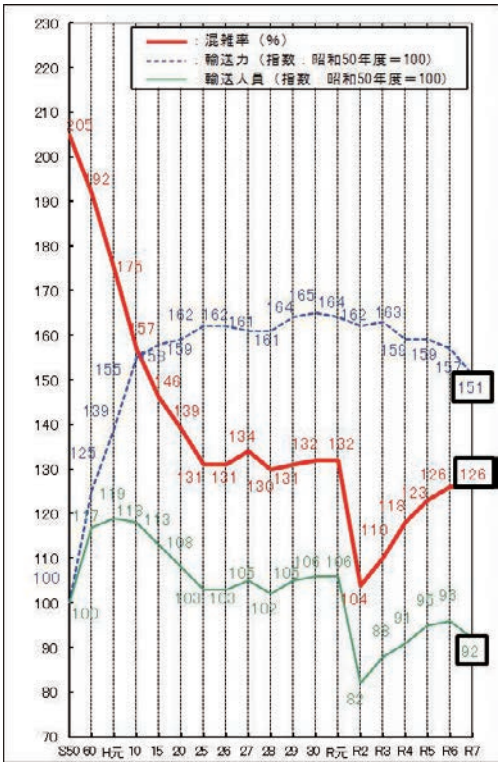


図３　名古屋圏の混雑率等の推移

④ 都市部の路線における最混雑区間の混雑率

三大都市圏及び政令指定都市の鉄道路線については、今年度は235区間を対象として調査を実施し、全区間の平均混雑率は124％となりました。前回調査結果（令和６年度実績）は121％であり、３ポイント増加しました。

各区間に着目すると、前回調査結果と比べ混雑率が増加した区間は146区間、増減がなかった区間は29区間、減少した区間は60区間でした。また、混雑率の高い区間の顔ぶれは前回調査結果からおおむね変動はありませんでしたが、前述の京成電鉄・押上線の京成曳舟･押上間のほか、大阪市高速電気軌道･堺筋線の南森町･北浜間など一部の区間については、前年度比で15ポイントを超える混雑率の上昇がみられる路線がありました。（図４）

事業者名	線名	区間	混雑率(%)		対前年度
			R7年度実績	R6年度実績	
京成電鉄	押上	京成曳舟 → 押上	**157**	138	+19
大阪市高速電気軌道	堺筋(下り)	南森町 → 北浜	**105**	86	+19
横浜市	4号	日吉本町 → 日吉	**134**	116	+18
大阪市高速電気軌道	堺筋(上り)	日本橋 → 長堀橋	**109**	92	+17
京成電鉄	松戸	前原 → 新津田沼	**117**	100	+17
東葉高速鉄道	東葉高速	東海神 → 西船橋	**105**	89	+16

図４　混雑率の上昇が前年度比15ポイント以上の主な路線

4 混雑率について

都市鉄道の通勤･通学時間帯の混雑率については、深刻な社会問題としてとらえられ、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成28(2016)年４月　交通政策審議会　第198号答申）では、ピーク時における主要31区間の平均混雑率を150％にするとともに、ピーク時における個別路線の混雑率を180％以下にすることが目標として掲げられています。

令和２（2020）年度調査結果（令和元（2019）年度実績）では、三大都市圏の主要区間のピーク時における混雑率は、東京圏が163％、大阪圏が126％、名古屋圏が132％でしたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い､令和３（2021）年度調査結果（令和２（2020）年度実績）では、東京圏が107％、大阪圏が103％、名古屋圏が104％と、それぞれ大きく減少しました。

その後、通勤需要の回復やインバウンド需要の増加等の影響により、多くの路線において混雑率は上昇傾向にありますが、テレワークや時差出勤などをはじめとした新たな働き方が普及したこと等もあり、コロナ禍前の水準までは戻っていません。

5 おわりに

令和８（2026）年１月に閣議決定された第３次交通政策基本計画では、混雑に対する今後の取組について、「ポストコロナ時代のテレワークをはじめとする新たな働き方の進展などの社会情勢の変化や鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩和等の方策を促進する。また、鉄道事業者だけの混雑緩和対策では効果が限定的であることから、企業や利用者等を含めた社会全体における混雑回避に向けた行動変容を促していく」としています。引き続き、本調査に基づく混雑率の推移など鉄道の利用実態を十分に検証しながら、鉄道の混雑緩和に必要な施策を検討してまいりたいと考えています。

最後になりましたが、本調査結果のとりまとめにあたり、ご協力をいただいた鉄道事業者及び関係者の皆さまに、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

東京圏の鉄道路線の遅延「見える化」（令和６年度）

令 和 ８ 年 ４ 月 １ ０ 日
鉄道局鉄道サービス政策室

令和６年度における「遅延証明書の発行状況」、「遅延の発生原因」、「鉄道事業者の遅延対策の取組」を、数値化・地図化・グラフ化等により、わかりやすく「見える化」しました。

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成 28 年 4 月 20 日　交通政策審議会答申）の中で「遅延の現状と改善の状況を分かりやすく『見える化』することが特に重要」、「遅延の発生状況について毎年公表し、経年で確認できるようにする」とされていることを受けて、国土交通省では、「遅延証明書の発行状況」、「遅延の発生原因」、「鉄道事業者の遅延対策の取組」について、数値化・地図化・グラフ化等により、わかりやすく「見える化」する取組みを行っています。

（別紙）
・遅延の「見える化」について
・資料１－１　：「東京圏（対象路線 46 路線の路線別）における１ヶ月（平日 20 日間）当たりの遅延証明書発行日数状況（令和６年度）」
・資料１－２①：「東京圏における小規模な遅延の発生状況」
・資料１－２②：「東京圏における大規模な遅延の発生状況」
・資料２　　：「東京圏における遅延の原因について（１０分未満の小規模な遅延／３０分以上の大規模な遅延）」
・資料３－１　：「都市鉄道における遅延対策の推進について」
・資料３－２　：「東京圏対象 46 路線を有する各社局の遅延対策の取組状況」

連絡先：鉄道局鉄道サービス政策室　髙橋、金子、澤部
代　表：03-5253-8111（内線：40633）
直　通：03-5253-8542

（注）別紙の「遅延の「見える化」について」、資料３－１及び資料３－２を省略

資料1-1：東京圏（対象路線46路線の路線別）における1ヶ月（平日20日間）当たりの遅延証明書発行日数状況（令和6年度）

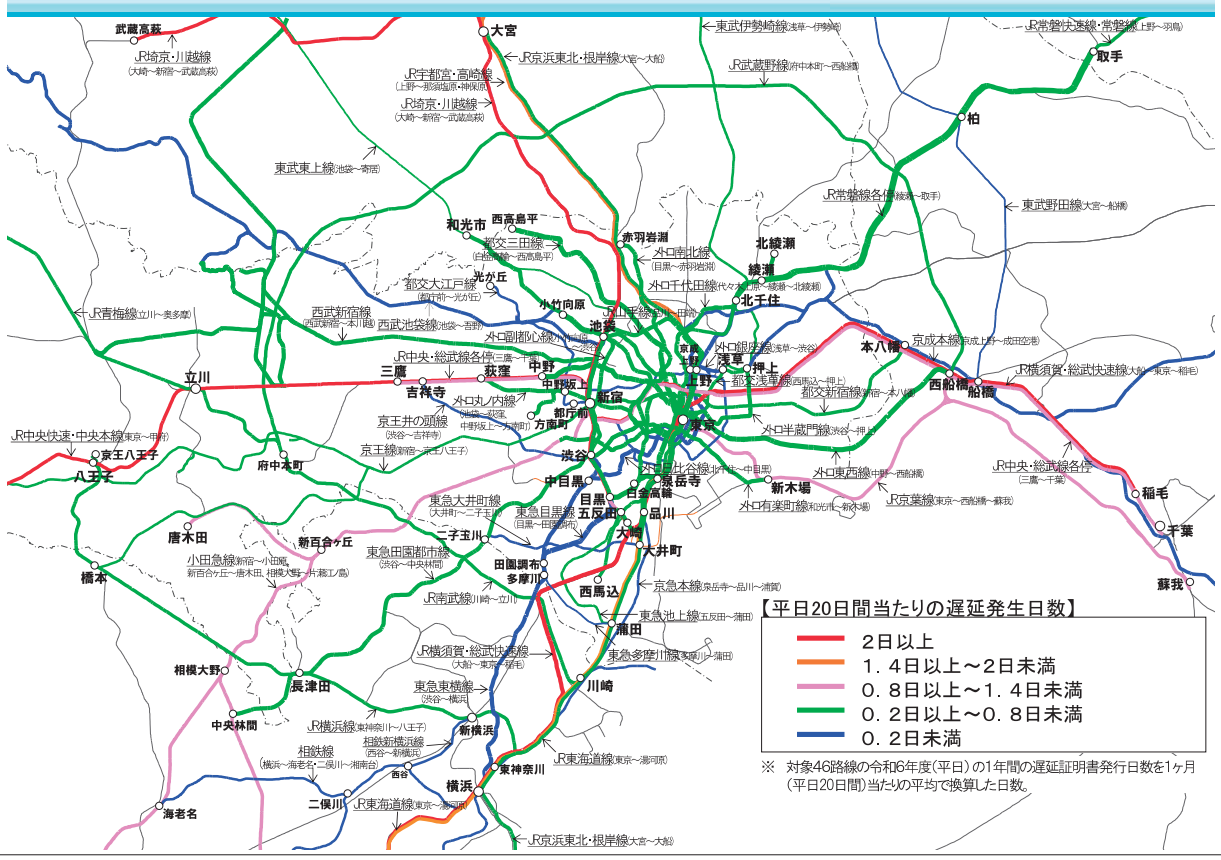
事業者名	路線名	1ヶ月（平日20日間）当たりの遅延証明書発行日数（日/月）※1 合計	対前回差※3	10分以下	10分超～30分以下	30分超	発行時間帯（発行条件）	営業キロ（km）	列車本数（本/h）※2
JR東日本	山手線（全線）	14.9	−1.8	9.7	4.8	0.4		34.5	20
	京浜東北線・根岸線（大宮～大船）	18.3	0.7	10.3	7.5	0.5		81.2	23
	中央快速線・中央本線（東京～甲府）	18.3	−0.8	8.3	7.9	2.0		134.1	28
	東海道線（東京～湯河原）	18.7	1.0	4.7	12.3	1.7		99.1	17
	横須賀線・総武快速線（大船～東京～稲毛）	18.3	0.1	6.5	9.8	2.0		85.3	18
	宇都宮線・高崎線（上野～那須塩原・神保原）	18.3	1.1	8.4	8.0	1.9		214.1	14
	中央・総武緩各駅停車（三鷹～千葉）	16.9	−2.1	9.0	6.8	1.1		60.2	28
	埼京線・川越線（大崎～新宿～武蔵高萩）	19.8	1.5	5.7	11.3	2.8	初電～10:00	63.9	19
	常磐快速線・常磐線（上野～羽鳥）	11.6	−0.7	7.6	3.8	0.3		88.7	15
	常磐緩各駅停車（綾瀬～取手）	13.6	−1.8	10.2	3.2	0.3		29.7	20
	南武線（川崎～立川）	10.9	3.1	8.5	2.1	0.3		35.5	24
	横浜線（東神奈川～八王子）	7.8	−1.3	5.8	1.8	0.3		42.6	17
	武蔵野線（府中本町～西船橋）	11.3	−0.8	7.6	3.4	0.3		71.8	14
	青梅線	10.3	−0.3	6.8	3.0	0.4		37.2	16
	京葉線	14.3	3.1	6.7	6.8	0.8		43.0	21
東武鉄道※4	伊勢崎線	6.8	2.7	5.9	0.7	0.2	初電～10:00	114.5	36
	野田線	2.6	1.5	2.3	0.2	0.1		62.7	13
	東上線	8.6	5.1	7.1	1.2	0.3		75.0	22
西武鉄道	池袋線	4.6	−6.9	3.8	0.8	0.0	初電～9:00	84.6	25
	新宿線	4.5	−5.8	3.6	0.8	0.2		81.2	24
京成電鉄	京成本線（支線含む）	3.8	−9.9	2.5	1.3	0.1	初電～10:00	108.4	23
京王電鉄	京王線	6.3	−0.1	4.3	1.5	0.6	初電～10:00	72.0	27
	井の頭線	2.8	0.8	2.5	0.3	0.1		12.7	27
小田急電鉄	小田急線	12.7	−6.1	9.2	2.2	1.3	初電～10:00	120.5	37
東急電鉄	東横線	5.0	−9.6	3.6	1.4	0.0		24.2	24
	目黒線	4.9	−8.1	3.8	1.1	0.1		11.9	24
	田園都市線	3.6	−9.7	2.6	0.8	0.2	初電～9:00	31.5	27
	大井町線	1.3	−0.6	1.1	0.3	0.0		12.4	21
	池上線	4.4	1.0	3.7	0.6	0.2		10.9	24
	多摩川線	1.4	−0.3	1.2	0.2	0.1		5.6	18
京急電鉄	京急本線	5.5	−0.2	4.3	1.2	0.1	初電～9:00	80.5	24
相模鉄道	相鉄本線	13.8	9.5	13.3	0.5	0.1	初電～10:00	35.9	28
	相鉄新横浜線	13.9	※5	12.8	1.1	0.1	初電～10:00	6.3	15
東京メトロ	銀座線	1.9	−10.5	1.7	0.2	0.1		14.2	26
	丸ノ内線	8.3	−6.8	6.3	1.8	0.3		27.4	28
	日比谷線	7.3	−6.4	5.1	2.2	0.0		20.3	27
	東西線	16.0	−2.0	11.4	4.3	0.3		30.8	27
	千代田線	16.6	−2.6	11.3	4.8	0.5	初電～10:00	24.0	29
	有楽町線	13.8	−1.3	10.0	3.7	0.2		28.3	23
	半蔵門線	9.2	−6.6	7.0	2.0	0.2		16.8	27
	南北線	11.0	−4.4	7.8	3.0	0.2		21.3	19
	副都心線	15.1	1.0	10.5	4.3	0.3		20.4	18
東京都交通局	浅草線	5.2	−3.7	2.8	2.1	0.3		18.3	23
	三田線	2.7	−8.9	2.2	0.3	0.2	初電～10:00	26.5	20
	新宿線	7.2	−3.7	5.2	1.8	0.3		23.5	17
	大江戸線	6.5	1.5	6.3	0.3	0.0		40.7	20
	対象路線平均	10.0	−1.7	6.3	3.0	0.5			

※1　対象46路線の令和6年度（平日）の1年間の遅延証明書発行日数を1か月（平日20日間）当たりの平均に換算した日数。
※2　各路線の列車本数は、最混雑区間1時間当たりの列車本数（令和6年度：都市鉄道の混雑率調査結果より）。
※3　対前回差は、直近に公表した平成30年度数値と比較。
※4　一部事業者の遅延証明書の発行基準について、前回調査から変更がある。
※5　前回調査以降に開業したため、対前回差については空欄。



資料1-2②：東京圏における大規模な遅延の発生状況

国土交通省



※ 対象46路線の令和6年度（平日）の1年間の遅延証明書発行日数を1ヶ月（平日20日間）当たりの平均で換算した日数。

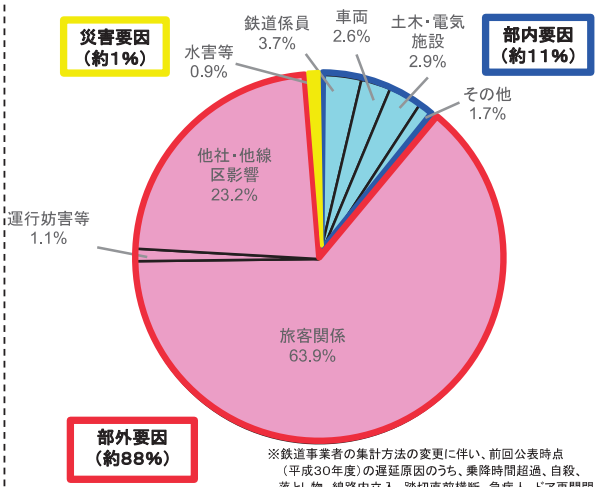
資料2：東京圏における遅延の原因について（10分未満の小規模な遅延/30分以上の大規模な遅延）

国土交通省

○ 10分未満の遅延および30分以上の遅延いずれも、約9割が部外要因となっている。原因別では、旅客関係が全体の半数以上を占め、次いで他社・他線区の影響が約20%となっている。

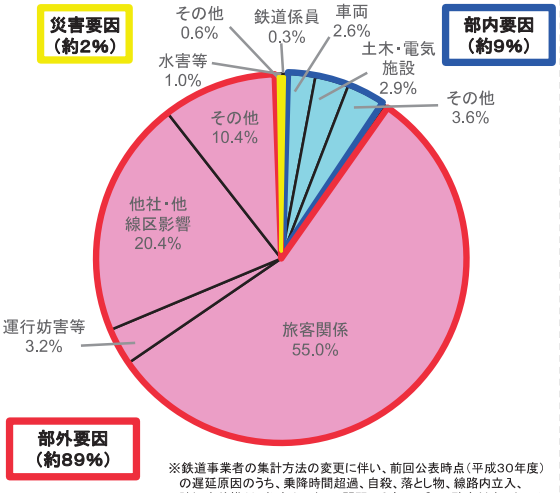
○ 部内要因は全体の約1割を占めており、10分未満の遅延の原因は鉄道係員が最も多く、30分以上の遅延の原因は土木・電気施設が最も多い。

【小規模な遅延（10分未満の遅延）】



※鉄道事業者の集計方法の変更に伴い、前回公表時点（平成30年度）の遅延原因のうち、乗降時間超過、自殺、落とし物、線路内立入、踏切直前横断、急病人、ドア再開閉、乗客トラブル、酔客対応、ホームドア支障については、令和6年度において旅客関係として表現している。
※対象46路線の令和6年11月の平日20日間に発生した小規模な遅延延べ349件の発生原因割合。

【大規模な遅延（30分以上の遅延）】



※鉄道事業者の集計方法の変更に伴い、前回公表時点（平成30年度）の遅延原因のうち、乗降時間超過、自殺、落とし物、線路内立入、踏切直前横断、急病人、ドア再開閉、乗客トラブル、酔客対応、ホームドア支障については、令和6年度において旅客関係として表現している。
※対象46路線の令和6年度（平日）の1年間に発生した大規模な遅延延べ309件の発生原因割合。

特集Ⅰ

車両の技術的革新（新型車両の導入、機器更新等）の取組

仙台市地下鉄南北線 3000系車両の概要

仙台市交通局 鉄道技術部 富沢管理事務所 車両検修係長　矢吹　大智

1．はじめに

仙台市の高速鉄道事業は、昭和62年７月に八乙女駅～富沢駅間で南北線の運行を開始しました。その後、平成４年７月には泉中央駅まで延伸し、現在の営業区間である泉中央駅～富沢駅（17駅、14.8km）となりました。

また、２路線目となる東西線は、平成27年12月に八木山動物公園駅～荒井駅間（13駅、13.9km）で運行を開始しています。

南北線の開業時に導入した1000系車両は、令和９年に一般的な耐用年数である車齢40年を迎えることから､安全かつ快適な輸送サービスを継続するため、新たに3000系車両を導入しました。本稿では、3000系車両の概要についてご紹介します。

2．車両概要

現行車と同じ2M2T（Tc1－M1－M2－Tc2）の４両編成です。車両長は、先頭車が21,750mm、中間車が20,000mmで、先頭車が中間車より乗務員室分長くなっています。客室の定員は４両全て145人であり、全国的にも珍しい車両構成となっています。

基本性能については、最高運転速度が75km/h、加速度が3.5km/h/s、常用最大減速度が3.7km/h/s、非常減速度が4.5km/h/sです。

■デザインコンセプト

現行車両が「杜の都」をイメージしたグリーンをラインカラーとした車両デザインであることを踏まえ、新型車両についても、「杜の都」仙台の歴史と未来を感じさせるデザインを３案作成しました。仙台市民の皆様とともにデザインを作り上げたいと考えていたことから、令和３年に市民やお客様による車両デザイン投票を実施しました。市のウェブサイトや駅の投票箱、南北線沿線の小学６年生による投票により選ばれたデザインのコンセプトは、「南北線車両からの進化」です。

エクステリア・インテリアの随所に「仙台市の歴史と未来をつなぐデザイン」を施しており、市民の皆様から長く愛される地下鉄車両を目指しています。



図１　デザイン

■エクステリア

先頭形状には、市民の皆様が長年慣れ親しまれてきた1000系車両の特徴ともいえる「くの字型」のデ

ザインを継承しました。一方､LED化した前照灯は、前面ラインと一体化させることで進化したイメージを創出しています。また、前面窓を側面まで回り込ませた半面ブラックフェイス化により、未来的な印象としています。

車体外板は、耐食アルミニウム合金製のダブルスキン構体を採用しています。環境にも配慮した無塗装ヘアライン仕上げを基本とし、南北線のシンボルであるグリーンのラインカラーステッカー２本を側面上部に配置しています。

また、乗降口扉窓には、角丸を付けた小判型を採用しました。通勤形電車としては全国でも珍しく、仙台市地下鉄ならではのこだわりとなっています。



図２　3000系車両外観

■インテリア

座席の柄は、定禅寺通のケヤキ並木をモチーフとしたシンプルなグリーンの楕円とし、一般席は緑色系、優先席は赤色系として区別しています。貫通扉はガラス張りとすることで、車内の明るさの向上や見通しの良さを図っています。また、貫通扉の衝突防止ステッカーには仙台ゆかりの絵柄を採用し、仙台らしさを表現しています。



図３　車内



図４　貫通扉のステッカー



図５　ホームとの段差縮小



図６　車いす・ベビーカースペース

バリアフリー化についても、仙台市民の皆様とともに検討を進めてきました。バリアフリー設備について仙台市の障がい者団体との意見交換会を実施し、そこで頂いたご意見を設計に反映しています。

車両とホームの段差については、従来最大約６cmあったものを、車両の低床化により約３cmまで縮小しました。さらに乗降口には傾斜したクツゾリを採用することで、先端部では約２cmまで縮小

しています。これにより、車いすをご利用のお客様の多くが渡り板などを使用せずにご乗車頂けます。また、車いす・ベビーカースペースを１両につき１か所（１編成あたり４か所）設置しました。

乗降口上部には21.5インチワイド・フルHDの液晶式案内表示器を設置し、行先や次駅案内を日本語、英語、中国語、韓国語の４か国語で表示しています。また、周辺路線図や次駅のエスカレーター位置なども表示します。行先や次駅案内については、黒地に白文字を採用し、弱視の方にも見やすいよう設計しています。



図７　車内案内表示器

非常通報装置のデザインは、「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」に基づき、話し口に人のピクトグラムを配置するなど、緊急時にも直感的に利用できるよう工夫しました。なお、非常用ドアコックについても同ガイドラインに基づく表示としています。



図８　非常通報装置

■台車

台車はボルスタレス構造を採用しています。台車枠には、ハット型の側ばりとシームレスパイプの横ばりを主体とした一体鋼板溶接構造を採用しました。軸箱支持装置は、軸箱上のコイルばねと特殊ゴム、ならびに台車枠と軸箱体を前後に連結するモノリンクで構成しています。非線形特性のコイルばねを採用することで、走行安全性の向上と車体の低床化を両立しています。

基礎ブレーキ装置については、現行車が全ディスクブレーキであるのに対し、電動台車には踏面片押しユニットブレーキ、付随台車にはてこ式ディスクブレーキを採用しています。ユニットブレーキによる省保守化を図るとともに、ディスクブレーキにより積雪時や降雨時のブレーキ性能の安定化を図っています。



図９　電動台車

■主電動機

主電動機には、全閉外扇式三相かご形誘導電動機を採用しており、１時間定格出力は160kWです。また、現行車両より効率を向上させた設計とするとともに、全閉形を採用したことで、省エネルギー化に貢献し、低騒音化も実現しています。

軸受については、回転子を引き抜くことなく交換



図10　主電動機強

が可能な回転子非解体軸受交換構造を採用しており、省保守化を図っています。

■主回路制御装置

VVVFインバータ制御装置は、故障時に開放できる単位を現行車の倍に細分化した２×１ユニット２群構成を採用しています。これにより、故障発生時には台車単位（２モータ）で開放することが可能です。主回路半導体素子には、炭化ケイ素（SiC）を用いた低損失なパワーデバイスを採用しており、装置の小型・軽量化を実現するとともに、省エネルギー化を図っています。

■ブレーキ装置

ブレーキ装置には、デジタル電気指令式直通ブレーキを採用しています。常用ブレーキは、回生ブレーキを優先して使用する遅れ込め制御を行っており、省エネルギー化を図っています。また、ユニットブレーキを搭載するＭ車には耐雪ブレーキ機能を設けており、冬期における制輪子と車輪踏面の間への氷雪の噛み込みを防止できるようにしています。

各車に１台ずつ設置した装置内には、ブレーキ指令と乗車率から必要ブレーキ力を演算するブレーキコントロールユニット（BCU）や、BC圧を制御するための電空変換中継弁などの弁体を収納しています。BCUは編成単位での電空協調制御を行うとともに、空気圧縮機を搭載する車両ではガバナ機能も担っています。

■自動列車制御装置（ATC装置）

ATC装置は、受信制御部を並列二重系で構成しており、全ての回路をフェールセーフ構成とすることで安全性を確保しています。地上から送信されるATC信号を受電器で受信し、車内信号を現示するとともに、それに応じた速度制御を行います。

■自動列車運転装置（ATO装置）

ATO装置は、待機二重系のATO受信部およびATO/DCU送受信制御部で構成しています。車上パターン・比例制御方式により、列車の出発から次駅所定位置への停車まで一連の制御を自動的に行います。また、駅所定位置で車両のドア操作に連動して開閉するホーム柵制御装置とのインターフェイス機能も備えています。通常運転と回復運転の２種類の走行モードのほか、臨速制御（45km/h頭打ち運転）も設定可能です。

力行・常用ブレーキ指令は、それぞれ28段による速度制御を行っており、乗り心地の向上および定位置停止精度の向上を図っています。

■車両情報管理装置

車両情報管理装置は、車両に搭載した中央局と端末局をイーサネットで伝送することにより、車両間および各機器とのデータ送受信を行うシステムです。機器の制御・監視・検査などを集中管理することで、乗務員業務や車両保守業務の効率化を図っています。

機能としては、マスコンやATO装置からの力行・常用ブレーキ指令を伝送する「運転制御機能」があり、乗車率や回生負担などの情報も伝送します。

そのほか、自動放送装置や空調装置を制御する「補機制御機能」、運転に必要な機器状態や異常検知情報を表示する「乗務員支援機能」、車上検査などを行う「保守員支援機能」などを備えています。

車両間の基幹伝送および運転制御に関する支線伝送は二重系構成としており、伝送路に障害が発生した場合でも正常系の伝送路によってデータ伝送を継続できるため、高い冗長性を確保しています。また、重要な指令である力行・常用ブレーキ指令は、引通し回路による冗長性も確保しています。

■低圧電源装置

低圧電源装置には、定格容量160kVAの静止形インバータを採用しています。両中間車に１台ずつ、編成当たり２台搭載しており、１台が故障した場合には、受給電装置により健全側から故障側へ延長給電を行います。

回路方式には３レベルインバータ方式を適用しており、高効率化と低騒音化を実現しています。

■列車無線装置

列車無線装置には、150MHz帯デジタル方式を採用しています。地下区間ではLCX（漏洩同軸ケーブル）、地上区間では空中線アンテナを介した空間波無線方式により、指令所との通信を行います。通話系２チャンネル、非常系１チャンネル、データ系１チャンネルからなる４チャンネル構成です。

■戸閉装置

戸閉装置には、戸挟み時や引込み時におけるお客様への負荷を軽減することを目的として、電気式戸閉装置を採用しています。電気式戸閉装置は、DCブラシレスモータ、ラック＆ピニオン式伝達機構、マイコン式ドアコントローラ、電磁ロック装置および解錠シリンダなどで構成されています。

万が一、戸挟みや引込みが発生した場合には、ドアの速度低下を検知し、緩め・押付けを繰り返す制御を自動的に行います。

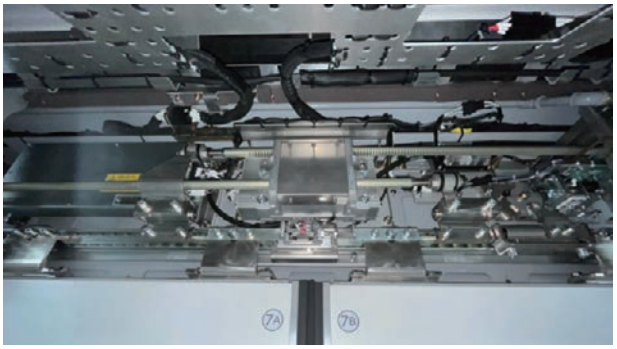


図11　戸閉装置

■冷房装置

冷房装置は、屋根上集中形としており、１両あたり１台搭載しています。冷房能力は現行車両の1.5倍となる45,000kcal/hに向上させました。

また、新鮮外気を取り入れるためのダンパを設けており、冷房装置による換気も可能としています。

■車内防犯カメラ

車内防犯カメラは、死角が生じないよう１両あたり４台を乗降口上部に千鳥配置しています。

また、カメラとは別にLTEを用いた通信装置を備えており、指令所などで車内の状況をリアルタイムに把握することができます。さらに、AI機能を搭載しており、折返し運転時に降車されなかったお客様の検知などに活用しています。加えて、非常通報装置からの呼び出しがあった際には、非常通報装置の鳴動音を検知して地上設備へ通知することで、緊急時における迅速かつ正確な状況判断を可能としています。

３．おわりに

3000系車両は、令和５年９月に車両基地へ搬入された後、試験調整を行い、令和６年10月24日に第１編成が運用を開始しました。現在、多くのお客様からご好評を頂いています。

今後は、従来車1000N系について、全般検査・重要部検査の入場時期に合わせてこれらの検査を実施せず廃車とし、3000系車両へ順次置き換えていく計画です。このため、年２～５編成ずつ更新を進めており、全車両の置換完了は令和12年度を予定しています。

これまで約40年にわたり仙台市民の皆様に親しまれてきた従来車と同様に、3000系車両についても末永く親しまれ続けることを願うとともに、今後も安全で安心してご利用頂けるよう努めてまいります。

特集Ⅱ

車両の技術的革新（新型車両の導入、機器更新等）の取組

近鉄一般車両におけるサービス向上と技術的な取組について

近畿日本鉄道株式会社　鉄道本部企画統括部技術管理部　課長　**光野　英織**

1．はじめに

近畿日本鉄道では一般車両のサービスレベル向上を図るべく、昭和40年代に製造した車両の置き換えと併せて、昭和60年代以降に製造されたVVVF車両の大規模リニューアル工事を行う際に統一的なデザインを採用することで、２世代にわたってイメージの刷新を図っています。また、運転士の負担軽減や安全性向上を目的とした新技術の導入に向けた検討を行なっており、その取組について紹介します。

2．お客様ニーズの調査

まず、お客様のニーズを把握するため、インターネットによるアンケート調査のほか、大型荷物の置き場所や持込状況、高齢者の利用状況などの乗り込み調査、車両の良い点・悪い点などご利用者の生の声を聴くヒアリング調査およびモックアップを用いた利用動向調査などを実施しました。

このうち、ヒアリング調査は令和元（2019）年に実際の車両を使って車庫内で、普段当社をご利用されるお客さまを対象に、ペンと付箋を渡して車両のよいところ・悪いところに内容を記載して貼ってもらうというユニークな方法で実施し、多くの意見を集約することができました。

3．新型一般車両

（1）概要

お客様ニーズ調査を踏まえ、「ご利用いただくあらゆる方に使いやすく、お客様と地球環境に優しい車両」をコンセプトとして新型車両の開発に着手しました。令和６（2024）年奈良・京都線系に8A系を投入して以降、大阪・名古屋線系に1A系、南大阪線系に6A系を順次投入しており、令和９（2027）年度までに延べ169両を新造する予定で、その後もさらに製造を加速化させる計画としています。

外観のカラーリングは深みと落ち着きのある上品な印象の「赤」と、それを際立たせるより明るい「白」の組合せによるツートンカラーのデザインとしました。奈良・京都・南大阪線系が伝統の「赤」であるのに対し、大阪・名古屋線系では進化の「青」と位置づけ、新たなカラーパターンの採用にも挑戦して



写真１　新型一般車両の外観

います。

内装デザインは「日常の華やかさ」をコンセプトにお出かけを楽しくする電車でありながら、奇をてらうことなく毎日見ていても飽きのこないデザインを目指しています。

（2）座席

ロングシートとクロスシートを切り換えることができるL/C（デュアル）シートを採用することで、さまざまな利用シーンや将来の需要の変化にも対応できるようにしました。本車両では転換可能な座席すべてをロングまたはクロス状態とするだけではなく、１両の中でロングとクロスを混在（車両中央部のみクロス等）させるといったアレンジができる機能を持たせ、利用シーン毎の使い分けを細分化できるようにしました。



写真２　新型一般車両の車内

（3）やさしば

ベビーカーやキャリーバック・スーツケースなどの大型荷物をお持ちのお客様が、周囲に気兼ねなく着席して荷物をお手元に置いてお過ごしいただけるスペース「やさしば」を、車両中央の扉付近に１両あたり２ヶ所設置しました。このスペースには、キャリーバックなどのキャスターの１つを掛けることで、荷物の転動防止を図ることができるストッパーを側壁よりの床面に設置しています。

（4）多目的トイレ

急行系統に用いる車両を中心に一般車両として当社初となる多目的トイレを設置しており、跳上式の手すりなどの各種バリアフリー設備のほか、ベビーベッドなども備えています。また、これまで当社では路線距離の長い大阪・名古屋線系でのみトイレを設置しておりましたが、今回から比較的路線距離の短い奈良・京都線系ならびに南大阪線系車両にもトイレを設置してサービス向上を図っています。

4．リニューアル車両

（1）概要

当社では一般車両を60年程度使用する計画としており、昭和60年代以降に製造されたアルミ製のVVVF車両が製造後30年を迎えることから、令和５年より大規模リニューアル工事に着手しています。新型一般車両に合わせた統一的なデザインを採用することで、新旧の２世代にわたって車両のイメージ刷新を図ることを目指しています。



写真３　リニューアル車両の外観

（2）外観

外観のカラーリングは令和８年度より新型一般車両に合わせた塗り分けとしています。また、連結・解放が多い当社の車両運用を鑑み、先頭部にはホームからの転落防止のための外幌を新設するとともに



写真４　リニューアル車両の車内

に、従来の前照灯と標識灯の上下位置関係を見直すことで運転士の視認性向上とデザイン見直しを図っています。

（3）内装

内装は新型一般車両のデザインを踏襲し、座席表布や袖仕切板などで統一感を演出しています。

車内設備においても、大型液晶ディスプレイの車内案内表示器を１両に４箇所共通品を設置しており、列車種別、行先、停車駅や乗換案内などを４か国語で表示するとともに、運行情報を表示する機能を持たせつつ、デジタルサイネージ（電子広告）も表示可能とし、１台の表示器で多彩なコンテンツに対応できるようにしています。



写真５　車内案内表示器

5．技術的な取組

お客様へのサービス向上を図る一方で、事業環境の変化に対応するため、旧式車両が多い状況下でも新技術を用いた改善にも取り組んでいます。本稿では、運転士の負担軽減を目的とした定位置停止装置（TASC装置）、駅出発時のホーム上のお客様の安全性向上を目的とした車側カメラシステムについて紹介します。

（1）定位置停止装置（TASC装置）

TASC装置はトランスポンダ地上子から受けた位置情報に基づいて、停止位置までの列車の残走行距離と速度に応じて必要なブレーキを自動的に出力します。先頭車にTASC装置を搭載することで、ブレーキ制御段数７段で定位置停止制御を行っており、入駅後の停止までのブレーキ操作を機械に委ねることで運転士の負担軽減を目指しています。

当社では空気圧を用いてブレーキ指令を出力する

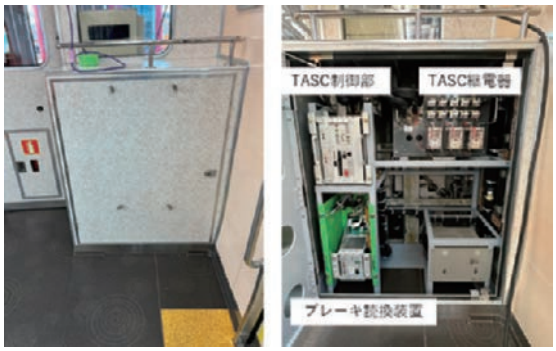
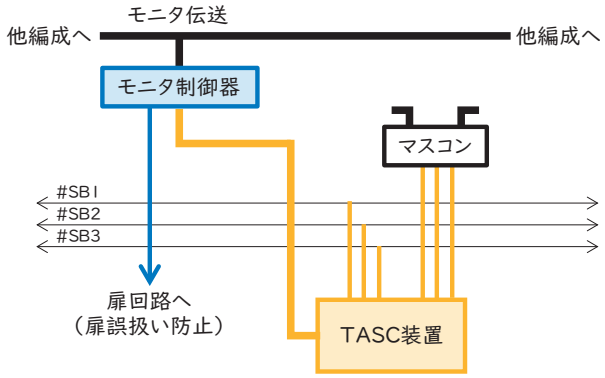
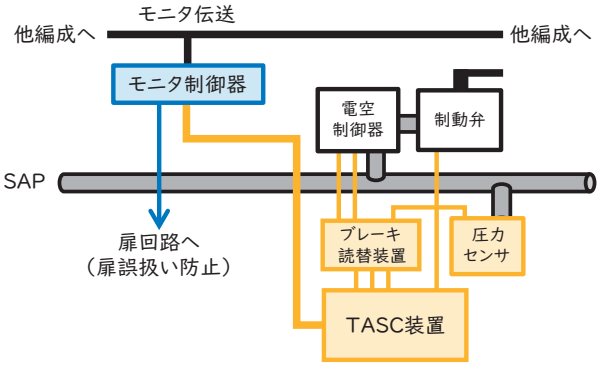


写真６　TASC装置



電気指令方式



電磁直通ブレーキ（HSC）方式

図１　ブレーキシステムによる構成の違い

電磁直通ブレーキ（HSC）方式の車両が多くあるため、ブレーキ読替装置を搭載することで、ブレーキ出力を電気指令から空気指令へ読み替えて制御しています。電気指令方式の車両とはブレーキの応答性が異なりますが、TASC装置側の制御と協調して手動操作時と遜色のない乗り心地の実現を目指しています。

また、当社では車両性能の異なる編成を複数併結する運用を行うため、モニタ装置の編成全体の引き通し伝送を利用してTASC装置が列車全体の車種および両数の構成を把握できるシステムとしました。現在、複数の車種で停止精度や乗り心地の確認

試験を進めており、あらゆる組合せで併結しても所定の性能を満たせることを目指してソフトウェアの調整を行なっています。

併せて、TASC装置内のデータベースにホームのキロ程とホーム方向の情報を登録するとともに、各番線のトランスポンダ地上子情報を受けて、ホーム内でホームのある側の扉開閉スイッチを操作しないと扉が開かない誤開扉防止機能も実現しています。

既存車両への改造でTASC装置を取付する際には運転室背面部の客室内に新たにケーシングを設けて必要な機器を収納しています。

（2）車側カメラシステム

車体側面に取付したカメラ映像を乗務員室のモニタ画面へ表示し、駅出発時における戸挟みや列車への異常接近を検知することでホーム上での安全性を向上させることを目指しています。

カメラ映像は各車両の映像を縦長に分割して最大８両まで表示することが可能であり、列車が走行する向きと左右ホーム位置に応じて扉を開くと所定の並びで自動的に表示されます。

モニタ画面上ではカメラ映像の前後や左右を切替可能な機能を設けています。戸閉灯の点灯状態も表示することで、戸閉操作時にはモニタ画面の確認のみで操作が完了したことを確認できます。



写真７　車側カメラの取付状態



写真８　車側カメラ表示モニタ（接近検知時）

乗務員が目視で確認することに加えて、AIによる人物検知機能の開発も進めており、列車に接近する人物を検知して、乗務員へ通知する支援機能の搭載を目指しています。接近検知時には、検知人物を赤枠で表示するとともに通知音で乗務員へ知らせることができます。

また、車側カメラのレンズ表面に雨滴が付着すると、視認性や人物検知機能の低下が生じるため、コーティング材を塗布することで検査周期間での防水効果を持続させることを目指しています。

６．おわりに

当社は車両の老朽化や将来的な沿線人口減少という課題を抱える中で、単なる車両の置換やリニューアル工事ではなく、サービスレベルを向上させる取組を行なっています。魅力的な車両を提供することで、当社沿線のブランド価値向上につなげ、特に子育て世代の方に当社沿線を居住地として選んでいただくことを目指しています。この取組を加速化するため、新型車両とリニューアル車両の各施策間の連携を強化しつつ、統一的なデザインを採用することで、一般車両のイメージ刷新を図っています。

また、人手不足を背景とした働き方改革が求められる中、新技術を積極的に活用することで、乗務員の負担軽減に向けた取組も進めています。安全性の向上と共に乗務員のニーズも丁寧に聞き取りながらシステム開発を進めていきたいと考えています。

車両の商品価値を高めるとともに、安全安心にご乗車いただける車両を提供することで、さらなる質の高い輸送サービスを実現すべく、今後も本取組を継続してまいります。

最後に、本取組に際して多方面にわたってご協力を頂いている関係各位に、この場をお借りして心より御礼申し上げます。

京急電鉄のご紹介と三浦半島観光のススメ

京浜急行電鉄株式会社
新しい価値共創室（広報担当）課長補佐　新井　敬人

1．京急電鉄について

当社路線

当社は東京都心から京浜臨海部、三浦半島まで５路線87キロを運行しています。当社沿線は、品川・横浜・羽田空港といった陸・海・空の玄関口から逗子・葉山・横須賀・三浦・三崎といったリゾート地まで様々な顔を持っています。そんな京急沿線の魅力は、２項以降でご紹介します。

変わりゆく玄関口「品川」

現在、当社の重要拠点の一つである品川では、大規模開発プロジェクトが進行中です。その皮切りとなる当社とトヨタ自動車株式会社の共同事業「（仮称）品川駅西口地区Ａ地区新築計画」は、2025年５月に着工し、2029年度に開業予定です。

品川駅は、連続立体交差事業（事業主体:東京都）が進行中で、当社線の地平化に合わせた品川駅東西自由通路の延伸により、東西の移動がスムーズになるほか、将来的には２面４線化し、空港アクセスなど利便性が向上します。北品川駅にかけての区間は、高架化により踏切を除却し、周辺交通の円滑化を実現します。

また、品川駅上では東日本旅客鉄道株式会社との共同事業により、「品川駅街区地区」における開発



当社路線図（主要駅のみ記載）


（仮称）品川駅西口地区Ａ地区新築計画完成イメージ

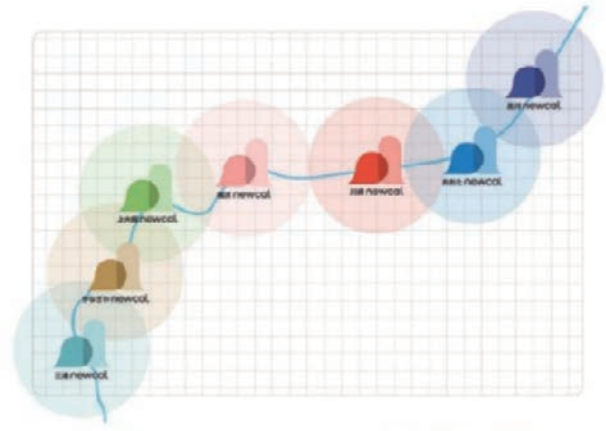

（仮称）品川駅街区地区計画完成予想イメージ（提供：京急電鉄・JR東日本）

を計画しており、品川駅周辺エリア全体の将来像である「こころと世界を動かすつながりの湊」の実現に向けて、ソフト面・ハード面の両面から品川のまちづくりに取り組んでいます。

「newcalプロジェクト」

「newcal（ニューカル）プロジェクト」は、京急グループが掲げるエリアマネジメント構想です。「New」＋「Local」が名称の由来で、地域住民や事業者、自治体、教育機関などと、沿線の各地域に移動と「住・働・楽・学」が揃う多極型まちづくりを推進するために、「ローカルプラットフォーマー」として、沿線におけるあらゆる移動と地域サービスを統合し、従来の沿線まちづくりでは成しえなかった新たな価値を地域と共創します。地域情報／MaaSサイト「newcal」では、沿線エリアのおでかけスポットなどの検索やデジタルきっぷの購入、コンテンツの予約・決済などを行うことが可能です。

「newcal」は、単なるMaaSサイトに留まらず、京急グループ総合経営計画「沿線価値共創戦略」において重視する、地域との連携を具体化する４つの共創活動の「組織化」「地域拠点整備」「MaaS 整備」「モビリティ整備」の推進を通じた将来像として、デジタル基盤とともに沿線地域が一体となったサービス「EaaS（ENSEN as a Service）」の構築を目指しています。



沿線７つのエリアでnewcalの共創活動を展開

２. 三浦半島「都市近郊リゾートみうら」

当社では、三浦半島各エリアを総合的に捉え、地元やさまざまな事業者と連携を図り、エリアの活性化を行なうことで、「都市近郊リゾートみうらの創生」実現に向け取り組みを行っています。

三崎港（三崎口駅から京急バス）

まぐろの遠洋漁業が盛んにおこなわれ、三崎港の水揚げ高は全国トップクラスです。世界中からまぐろ船が集まる三崎漁港には、おいしいまぐろ料理店やお土産店が集まります。三浦市低温卸売市場では、まぐろの入札風景を見学することも可能です。

最近は、古民家を改装した宿泊施設も登場し、宿泊もおすすめです。三崎港近くにある食を祀る「海南神社」では、三崎まぐろをモチーフとした像や鮪みくじなどユーモアのある仕掛けが楽しめます。



三浦市低温卸売市場でのまぐろの取引風景

城ヶ島（三崎口駅から京急バス）

三浦半島最南端にある城ヶ島では見事な朝日と夕日を見ることができ、天気のいい日には富士山を望むことができます。「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」二つ星として紹介されたこともあり、最



馬の背洞門の非日常感ある景色が人気です

近では、波や雨風の浸食で眼鏡状の穴が開いた神秘的な岩場「馬の背洞門」がフォトスポットとして人気で、ウエディングフォトのロケーションとしても多く使われています。

そのほかにも、城ヶ島では、当社のホテル跡地に2026年２月に高級スモールラグジュアリーリゾート「ふふ城ヶ島」がオープンし、新たな楽しみ方も増えています。

三浦・三崎エリアや城ヶ島へのおでかけは、おトクなきっぷ「みさきまぐろきっぷ」がおすすめです。

横須賀（汐入駅）

横須賀は日本の国防の重要拠点として首都東京を守っており、軍港都市として有名です。

汐入駅近くにある「ドブ板通り商店街」は、近くに米海軍基地がある関係で米兵向けの店も多く、日本にいながらアメリカの雰囲気が漂う異国情緒あふれたスポットです。横須賀三大グルメの「ヨコスカネイビーバーガー」の人気店や飲食店があり、横須賀の代表的観光名所です。戦後、米兵向けのお土産として流行し全国的にも有名な「スカジャン」を扱うお店も多くあります。汐入桟橋から発着する「YOKOSUKA軍港めぐり」では、ガイドの解説を聞きながら、海上自衛隊やアメリカ海軍の艦船を間近で見ることができます。東京湾に浮かぶ唯一の自然島「無人島　猿島」をつなぐ船も運航されており、かつて要塞として使われていた島内の散策やバーベキューも楽しむことができます。

横須賀エリアへのおでかけは、おトクなきっぷ「よこすか満喫きっぷ」がおすすめです。



ドル（$）が使えるのもドブ板通りの特徴です

葉山（逗子・葉山駅から京急バス）

御用邸があり、別荘地・リゾート地として有名な葉山は女子旅にピッタリです。きれいなビーチと富士山など、写真を撮る手が止まりません。おしゃれなカフェやかわいいスイーツなど、毎日頑張った自分へのごほうびも充実。葉山マリーナではクルージングを楽しむことができ、海風を感じながら船上から見る景色で忙しい毎日で疲れた心をリフレッシュしてくれます。海に浮かぶ森戸神社の鳥居も船上ならよく見えます。もちろん男性でも楽しめます。

そんな葉山エリアのおでかけは、おトクなきっぷ「葉山女子旅きっぷ」がおすすめです。


天気のいい日は富士山がきれいに見えることも

3. 三浦半島の花を楽しむ

三浦海岸河津桜（三浦海岸駅）

三浦市は早咲きの河津桜が有名で、毎年２月ごろになると三浦海岸駅から小松ヶ池まで約１キロを河津桜と菜の花が彩ります。毎年桜の時期にあわせて三浦海岸桜まつりが開催されます。当社線において


ピンクの河津桜と黄色い菜の花と赤い電車

は、下り列車において、車窓から河津桜を楽しんでいただけるよう減速運転を行うとともに、車掌による桜並木の紹介を毎年行っています。

大岡川桜並木（日ノ出町駅～上大岡駅）

大岡川沿いの約５キロには約700本の桜が植えられており、「大岡川プロムナード」として横浜市有数の桜の名所になっています。プロムナードの途中には「横浜弘明寺商店街」という大きな商店街があり、多くの人でにぎわっています。



大岡川の桜と京急線

くりはま花の国（京急久里浜駅）

自然の地形を生かした緑豊かな公園で、24時間年中無休・入園無料です。園内には様々な花が咲き、秋には18,000㎡の畑一面に100万本のコスモス（センセーション）が咲き乱れます。2026年はコスモスまつりが10月24日（土）から11月29日（日）の日程で開催、11月28日（土）・29日（日）にはコスモス無料花摘みイベントが予定されています（13：00～15:00）。冒険ランドには「ゴジラ」の滑り台があり、お子さまにもお楽しみいただけます。園内には映えスポットもあるので、写真撮影もおすすめです。



園内には様々なコンテンツがあり、お子さまから大人まで幅広い方にお楽しみいただけます

長井海の手公園 ソレイユの丘（三崎口駅から京急バス）

富士山など相模湾からの景色とともに園内に咲き誇る四季折々の花々をお楽しみいただけます。大型アスレチックやゴーカートなどのコンテンツ、グランピングコテージなどもあり、一日楽しめるお子さま連れにもおすすめのスポットです。みさきまぐろきっぷ加盟店舗で、三崎口駅から「ソレイユの丘」行バスも運行しているので、きっぷを使ってのおでかけもおすすめです。



入園無料なのも嬉しいポイントです
※遊具や飲食施設は別途費用が発生します

4．おわりに

当社では品川・羽田・横浜を結んだエリアを「成長トライアングルゾーン」と位置づけ、「移動」と「まち創造」の連携により、沿線全体の持続的な発展と活性化を図っています。このゾーンでの収益や開発効果を、三浦半島をはじめとする沿線エリアへ波及させることを目指しています。

横浜では、2027年３月から９月にかけて、2027年国際園芸博覧会（GREEN × EXPO 2027）が開催されます。GREEN × EXPO 2027へご来場の際は、ぜひ当社沿線にも足を運んでいただければ幸いです。

海外レポート

世界あちこち探訪記　第110回

イギリスの世界遺産ストーンヘンジ

秋山 芳弘

鉄道調査のためにロンドンに行くことになり、週末を利用してイギリス南西部にあるStonehenge（ストーンヘンジ）見物を主目的として、その近くにあるSouthampton（サウサンプトン）とPortsmouth（ポーツマス）も訪れた。

土曜日朝のロンドン

2014年３月８日（土）、イギリス南部は曇（朝は少し寒い）／晴。

ロンドンのEuston（ユーストン）駅近くのibis（イビス）ホテルに宿泊しているので、朝食後７時20分に同行者３人がロビーに集合し、ユーストン駅前から59番のバスに乗り７時30分に出発。気温は15℃。女性運転手である。２階建てバスの最前列席に座り、土曜日朝のロンドン中心部を見る。人通りも自動車も少なく、沿道の並木は葉を落としている。７時40分にWaterloo（ウォータールー）駅（注１）に到着する。

ストーンヘンジを見物（図－１）

（１）朝のサッカー=サポーター列車

まず駅の切符窓口に行き、日本で購入したイギリス鉄道パス（Britrail Pass（ブリットレール　パス）（注２））の有効化手続きをする。パスポートを提示し、署名、使用日付を記入して、スタンプを押してもらう。（写真－１）

ウォータールー駅は19番線まであり、South Western（サウス　ウエスタン）Railway（SWR：南西鉄道）が運行する列車が発着している。気温10℃。乗車する５番線に行き、３両編成の気動車（DMU=Diesel Multiple Unit）の先頭１号車（２等車）に乗車する。列車は、先頭から２等車（２両）＋１等車（１両）である。（写真－２）

８時20分、定刻に発車する。左側走行。近くのテーブル席では、サッカーの応援者（サポーター）らしい人たちが、ビールや葡萄酒（ワイン）で酒盛りをしている。周囲の人たちは文句こそ言わないが、不満顔である。Quiet Zone（クワイエット　ゾーン）（静寂区画）なのに、Twist and Shout（ツイスト　アンド　シャウト）（注３）を大声で歌う。これもイギリスの列車乗車体験だ。（写真－３）

８時30分から約10分間車内探検をする。軌道の保守状態はよく、ロング=レールの乗り心地はいい。最高速度は120km/h、現在は110km/hである。列



図－１　イギリス南部の鉄道路線

作図：河野祥雄氏

（注１）1994年～2007年の間、パリまでの国際高速列車「ユーロスター」の発着駅であった。1848年に開業。イングランド南西方面への列車が発着している。長年、乗降客数は国内最多であったが、近年は順位を落としている。

（注２）２等車・３日間使用のパスを事前に日本で１人約１万7300円で購入した。

（注３）Phil Medley（フィル=メドレー）とBert Russell（バート=ラッセル）によって1961年に書かれた楽曲。ビートルズのカバー（ある演奏者・歌手のものとして発表された楽曲を他の人が演奏したり歌ったりすること）曲が1963年に発売された。リード=ボーカル（中心歌手）はJohn Lenon（ジョン=レノン）。



写真－１　ロンドン=ウォータールー駅の改札口。出発案内表示を見ると、列車の発着頻度は高い。（東を見る。2014年３月８日）



写真－３　朝からビールや葡萄酒（ワイン）で盛り上がるサッカーのサポーターたち。応援が週末の楽しみなのだろう。（2014年３月８日）



写真－２　ソールズベリ駅まで乗車したサウス=ウエスタン鉄道の気動車（３両編成）。（北を見る。2014年３月８日）



写真－４　９時10分、男性車掌が検札に回ってくる。列車は満員である。（2014年３月８日）

車に自転車の持ち込みは可能。窓ガラスが汚い。

８時46分、Woking（ウォーキング）駅に停車。50人くらい乗車し、超満員なので、立ち客が出る。２分停車で発車。ロンドン郊外の雑木林の中を走る。９時６分、Basingstoke（ベイジングストーク）駅着、乗降あり。９時８分、発車。９時23分、Andover（アンドオーバー）駅着。乗降客は少ない。１分停車で発車。沿線のホームや跨線橋・駅舎では、基礎構造にレンガが多用されている。９時44分、Salisbury（ソールズベリ）駅に到着。ここで３両を増結し、６両編成となる。（写真－４、写真－５）

（２）一見の価値があるストーンヘンジ

10時にタクシーでソールズベリ駅を出発し、10時16分にストーンヘンジに到着。ソールズベリから北西に約13kmである。タクシー代22£（ポンド）（注４）（約3850円）。坊主頭（スキンヘッド）の老運転手はアメリカは嫌いという。

まず、2013年12月に完成したVisitor Centre（ビジター センター）にゆく。そこで、ストーンヘンジの入場料と見物用の小



写真－５　ロンドン=ウォータールー駅から134kmに位置するソールズベリ駅。レンガ造りの駅である。（西を見る。2014年３月８日）

（注４）１£=約175円（2014年３月）。

型バス（３～４両連結の“land trains”）代、合計１人14.9£（約2610円）を支払う。高いが仕方ない。

世界文化遺産に1986年に登録されたストーンヘンジ見物に10時半から出発。周囲は平坦地である。小型バスで近くまで行き、下車したあとは見学道路に沿って、Stone Circle（環状列石）を中心として反時計回りに歩く。巨大な石柱群の周辺にはロープが張ってあり、近づけないようになっている。ストーンヘンジは、世界で最も有名なイギリス先史時代の遺跡（注５）である。11時25分に小型バスでビジター=センターに戻る。（写真－６）



写真－６　世界各地から大勢の観光客がストーンヘンジを見に来ていて、中でも中国人が多かった。最も高い巨石は高さが7.3mある。（2014年３月８日）

ソールズベリ駅に戻るために、11時40分発の観光路線バスを待つが、遅れて、12時にストーンヘンジを出発。１人10.5£（約1840円）と、高い。緑の田園地帯を走ると、地形に起伏が多い。２階最前席に座ると、交差道路の橋桁が頭上すぐ近くに見える。12時29分、ソールズベリ駅に到着。これで、サウサンプトン行き２時間遅れの列車にギリギリ間に合う。

ソールズベリからサウサンプトンへ

First Great Western鉄道の気動車（３両編成）に２番線から乗り、12時34分に発車。70～80km/h程度と、速度はさほど出さずに走行する。窓ガラスが汚いので、車窓写真は撮らず。定尺レールからロング=レールになる。軌道整備は、この路線もまずまずである。車内探検をすると、１両に約64席、どの車両も満員である。途中から単線になる。

13時１分、Chandler's Ford駅に停車。私の右隣に座るイギリス鉄道（British Rail）OBの老男性が、軌道保守工事区間を迂回していることを教えてくれる。彼は、水筒とサンドイッチの昼食を持参している。鉄道パスは１年ごとに更新とか。Southampton（注６）Central駅到着前に、100～200mくらいの短いトンネルを抜ける。13時30分にサウサンプトン中央駅に到着。（写真－７）



写真－７　サウサンプトン中央駅は、名前からして立派な駅かと思ったが、小さな駅である。（2014年３月８日）

昼食は、駅前にあるチェーン店「SUBWAY」で、七面鳥ハムのサンドイッチを食べ、スプライト（１本は多すぎた）を飲む。3.3£（約580円）。

さらにポーツマス港へ

（１）海岸沿いを走行

このあと、14時28分発の気動車でPortsmouth Port（港）駅に向かう。乗車率は２割程度である。線路は複線、PC（プレストレスト=コンクリート）枕木とロング=レールを使っている。入り江の海岸沿いを走行し、ヨット=ハーバーが見える。午後の太陽で車内は暑い。イギリスの一戸建て住宅には、どこも煙突がある。途中４駅に停車し、15時25分に

（注５）考古学者はこの直立巨石が紀元前2500年から紀元前2000年の間に立てられたと考えている。
（注６）イギリス最古の貿易港。現在でも巨大商船が停泊する活気のある港町。「サザンプトン」とも表記。人口約25万人（2022年）。定期客船のTitanic（タイタニック）号は、1912年４月10日にサウサンプトン港からニューヨークへ向けた処女航海に出航、同４月14日深夜に氷山に衝突し、翌15日未明に沈没。犠牲者数は乗員・乗客合わせて1513人、生還者数は710人。



写真－８　ポーツマス港にあるSpinnaker(注) Tower（スピンネーカー＝タワー）は2005年10月に開業した。船の帆に似せたデザインとのこと。近年はウォーターフロントの再開発が進んでいるそうだ。（東を見る。2014年３月８日）

(注) Spinnaker：レース用ヨットの大マストに張る大三角帆。



写真－９　ポーツマス港に係留されている「HMS Warrior（ウォーリア）」は鉄製の船殻と装甲を持ったイギリス海軍最初の装甲艦。1860年に進水、1861年に竣工。（北東を見る。2014年３月８日）

ポーツマス港駅に到着する。ポーツマス(注７)（人口21万人：2024年）は、イギリス海軍の港として発展してきた町である。（写真－８）

（２）フェリーに乗船

同行者の一人が湾を横断するフェリー（Gosport Ferry）に乗ろうというので、仕方なく付き合う。往復で１人2.9£（約510円）。15時37分出港。わずか５分、15時42分にポーツマス港の対岸に到着。近くのWight島(注８)には保存蒸気機関車が運行しているそうだが、時間がないので、今回はやめる。いつか行ってみたい。帰りは16時８分発、16時12分にポーツマス港に帰着する。（写真－９）

ロンドンのウォータールー駅へ帰る

列車に乗るまでに時間があったので、駅構内のコーヒー店でアメリカン＝コーヒーを飲む。「小」で２£（約350円）であるが、これでも量が多い。

５番ホームにロンドン＝ウォータールー駅行きのシーメンス社製電車（５両編成）が停まっている。第三軌条集電。１等車１両、２等車４両。２等車は１両に76席ある。４人掛けテーブル席に座る。ポーツマス港駅を16時59分に発車。各駅停車列車である。17時８分、Fratton駅に停車。サッカーの試合が終わったのか、満員になる。大勢のイギリス娘が乗車してきて、うるさくて行儀が悪い。

17時16分、Cosham駅着。大勢が下車。うるさいイギリス娘たちも下車し、ホッとする。17時44分、St. Denys駅着。この駅の先で、スイッチバックして、私の席は進行方向になる。17時55分、セント＝デニス駅に再停車。２分停車で発車。18時４分、East Leich駅着。日没は18時頃である。18時13分、Winchester駅着。１分停車。18時33分、ベイジングストーク駅着。ここも１分停車。このあとは、疲れから寝る。こうして19時30分にウォータールー駅に帰着する。

今回イギリス南西部の鉄道を利用してみて、短編成の列車であったが、よく利用されていた。また、破壊行為（vandalism）(注９)は見かけなかったし、車内では車両両端部に防犯カメラ（CCTV(注10)）が設置され安全対策も行なわれていた。

（2026年５月24日）

（注７）１世紀以上の歴史がある軍港。ネルソン提督の旗艦「HMS ヴィクトリー」など多くの有名な軍艦の母港であった。アメリカ合衆国にある同名の町では、日露戦争の講和会議が開かれ、ポーツマス条約が結ばれた。なお、HMSとは、イギリス海軍艦艇の艦船接頭辞。国王（女王）の船 “His（Her）Majesty’s Ship” の頭字語。

（注８）Solent（ソレント）海峡に浮かぶリゾート島。1971年以降、有志によって運営されている保存鉄道（Isle of Wight Steam Railway。延長約８km）がある。

（注９）vandalism。故意に他人の所有物を破壊・損傷したり、または落書きをする行為。よく見かけるのは鉄道車両や駅舎への落書き。

（注10）closed-circuit television（閉回路テレビ：ケーブルで結ばれたカメラとモニター間だけの閉じた回路のテレビ）の略語。

令和８年度マナーキャンペーンの実施について

（一社）日本地下鉄協会

マナーポスター

一般社団法人日本地下鉄協会は、令和８年６月から、会員鉄道事業者との共同により、テーマを「あなたの気づかい マナーの輪」としたポスターを掲出しています。

駅構内及び車内でのマナーの向上は、鉄道事業者共通の願いです。

各社局では、日頃からそれぞれ利用者の皆様に鉄道利用のマナーについてお願いしておりますが、より多くのお客様のご理解とご協力をいただくため、当協会会員の共同マナーキャンペーンとして、一般財団法人日本宝くじ協会から「社会貢献広報事業」の一環として助成を受けて、当協会がこのポスターを作成しました。このマナーキャンペーンは、会員鉄道事業者はもとより小学校、児童館・図書館等のご協力も得ながら実施しております。

平成27年度から実施しているこのマナーキャンペーンは、毎年度キーワードを選定し、ピクトグラム、イラスト等を多く用い、分かり易いデザインを意識しております。

本年度は、日本らしさと親しみやすさを兼ね備えた「相撲」をモチーフに展開し、力士から広がる「輪」のデザインによって、やさしさが周囲へと連鎖していく様子を視覚的に表現したものになっております。

また、大きな手で利用者に語りかける構図とすることで、単なる力強さや存在感だけなく、「気づかい」や「品格」を象徴する存在として表現しております。

さらに、シンプルでかつインパクトのあるデザインで、全部で七つのマナーを取り上げ、訪日外国人への訴求性にも配慮し、英語、中国語及び韓国語も併記したポスターに仕立てております。

詳細は、下記のとおりです。

記

1	テーマ	「あなたの気づかい マナーの輪」
2	掲出期間	令和８年６月から９年３月までの任意の時期
3	掲出場所	（一社）日本地下鉄協会会員の鉄道事業者の駅構内・車内、児童館・図書館、地下鉄等所在地の小学校　等
4	掲出枚数	2.9万枚
5	配布事業者等	会員鉄道事業33社局、児童館・図書館約1,000館、小学校約4,000校　等
6	図　　柄	以下のとおり

○ポスターデザイン（B1・B2サイズ・縦、駅舎用）



このポスターは、宝くじの社会貢献広報事業として助成を受け作成されたものです。

○ポスターデザイン（B3サイズ・横、車両中吊り等用）



このポスターは、宝くじの社会貢献広報事業として助成を受け作成されたものです。

マナーポスターの掲出状況

東京メトロ日比谷線六本木駅７番出口の改札口付近（７月10日撮影）



都営地下鉄三田線日比谷駅改札口コンコース（７月10日撮影）



名古屋市営地下鉄東山線国際センター駅改札口付近のコンコース（７月14日撮影）



マナーリーフレット

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り、そのためにも、お客様自身によってマナーを守っていただくことが大切です。

このマナーの遵守のためには、啓発活動の実施により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が有効であると考えています。

このため、当協会では、令和８年度も広報・啓発事業として、学童年齢のお子様及びその保護者の皆様を対象にしたリーフレット「あなたの気づかい マナーの輪 電車のマナー」（英文併記）を、（一財）日本宝くじ協会から「社会貢献広報事業」の一環として助成を受けて作成し、鉄道事業者が行う各種イベント等での配布や各小学校における２～４年生を対象にした副教材等で活用していただいております。

このマナーリーフレットの作成及び配布は、毎年、マナーポスターと同時に行っております。

詳細は、下記のとおりです。

記

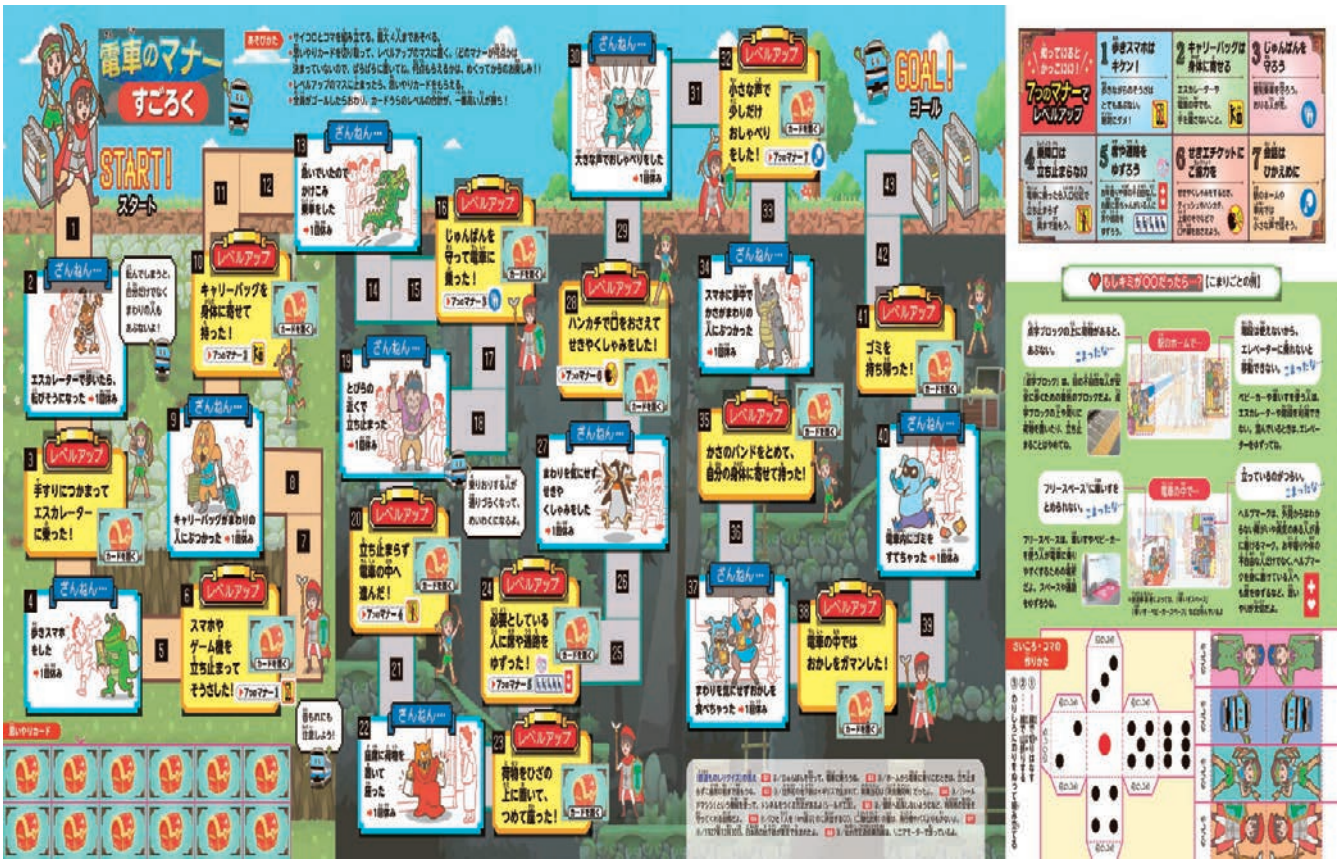
1	テーマ	「あなたの気づかい マナーの輪 電車のマナー」
2	活用期間	令和８年６月から９年３月までの任意の時期
3	活用場所	（一社）日本地下鉄協会会員の鉄道事業者の見学会等イベント会場での配布、駅や資料館での配布等任意 児童館・図書館約1,000館、地下鉄等所在地の小学校約4,000校　等
4	配布枚数	13.2万枚
5	図　　柄	以下のとおり






もしキミが○○だったら…？
みんなが安心して電車を利用できるように、いろいろな人の立場をそうぞうしてみよう！
下のイラストでは、どんなこまりごとがあるかな？ 考えてみてね。
駅のホームで…
もしキミが 視覚障がい者だったら…？
もしキミが ベビーカーをおしていたら…？
電車の中で…
もしキミが 車いすを使っていたら…？
もしキミに 自には見えない障がいがあったら…？
20レベル 30レベル 10レベル 20レベル 30レベル 10レベル
30レベル 10レベル 20レベル 30レベル 10レベル 20レベル


めざせ鉄道王！ 鉄道ものしりクイズ
初級編 まずはうでだめし
Q1 電車がホームについたら、どうやって乗る？
Q2 電車に乗りこんだら、どうする？
中級編 わかるかな!?
Q3 世界初の地下鉄は、どのようなものが走っていた？
Q4 地下鉄のトンネルは、どうやってほる？
Q5 ホームドアは何のためにある？
Q6 電車は、なぜ鉄道に優しい？
上級編 これがわかったら鉄道王だ!!
Q7 日本で最初に地下鉄を走らせた鉄道会社は？
Q8 「リニア式」が採用されていない地下鉄はどれ？
もっと知りたい！
チカテツ「100知りのススメ」
地下鉄こども探検隊
楽しくてタメになる！ クイズや動画がたくさん！


電車のマナー すごろく
START! スタート
GOAL! ゴール
7つのマナーでレベルアップ
もしキミが○○だったら…？

Coffee Time

広報誌「メトロニュース」にみる時代の変遷 第２回

―戦後の都心への人口集中―

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．急増する通勤ラッシュへの対応

第１回では「メトロニュース」創刊号の時代背景と広誌の役割に触れましたが、第２回では深刻化するラッシュへの対応が図られていきます。

戦後復興と都心への人口集中により、朝夕の通勤時の混雑が深刻化していました。

そのようななか地下鉄は単なる交通機関ではなく、大都市の都市機能を支える社会インフラとして期待されていました。

こうした背景から戦前より地下鉄のあった東京、大阪に続き、昭和30年代にはいると1957（昭和32）年に名古屋、1960（昭和35）年には東京にもう一つの地下鉄（都営地下鉄）が開業しました。

２．開通後すぐに改良工事

1957（昭和35）年に発行されたメトロニュース第２号（資料―１）には、前年に池袋から新宿まで開業した丸ノ内線では、朝のラッシュ時に池袋で定員の230～240％の乗客を輸送していることから早くも改良土木工事が行われている様子を報じています。

同時に既存の銀座線についても渋谷駅の混雑が238％という状況であり、輸送力増強により200％となることが書かれていて、さらに浅草駅終端部延伸工事でトンネルを掘っていることから、いかに急激な人口集中だったかうかがい知れます。

３．開業直後から輸送増強

このように新線建設と並行してさらに車両の増備、駅施設の増強、変電所の新設など営業線の増強、改良工事も併せて行っている様子が記されています。

冬の着ぶくれラッシュが始まる前に「銀座線６両、丸ノ内線５両運転」が始まるとの見出しがあり、これが実施されると約20％の混雑が緩和されると報じています。



資料―１　営団地下鉄発行「メトロニュース」第２号、同第３号
1960（昭和35）年７月発行第２号の表紙は、前年３月に開業した真新しい丸ノ内線新宿三丁目駅で、天井には大きな羽の扇風機がある懐かしい風景である
現在の新宿三丁目駅は、副都心線との接続駅で乗降人員約13万人/日を数え、都営新宿線新宿三丁目との連絡駅でもある
同第３号は、小石川車庫に勢揃いした丸ノ内線車両の新鋭車

＊元・帝都高速度交通営団

４．地下鉄網拡長構想

1960（昭和35）年になると地下鉄網拡張構想とでもいうべき内容がメトロニュース第３号（資料―１）に書かれています。

すなわち地下鉄として山手線西側を初めて超える現在の丸ノ内線の一部である新宿以西の荻窪線の開業並びに銀座線、丸ノ内線に続く日比谷線の開業が目前に迫っていることを知らせています。

さらに荻窪線、日比谷線の全通に向けての工事スケジュールが掲載されていて、またこの時点では線名の愛称は決まっていませんが現在の東西線である５号線建設にも工事着工の予定記事があります。

また、地下鉄は暗いトンネル内を休みなく走っていることから車両や施設全般にわたって、地上鉄道より優れた設備を有していて地下鉄は安全だと述べています。

５．３番目の地下鉄日比谷線が登場

荻窪線（現・丸ノ内線）と同時に建設している営団地下鉄として３番目となる新路線が日比谷線です。

日比谷線の名前が初めてメトロニュースに登場するのが1960（昭和35）年に発行された第３号であり、同線の開業は1961（昭和36年）なので開業予告とでも言えます。

この路線には高度な保安設備を有した世界最新のステンレスカーが投入され、今日広く普及している全無塗装車両の先駆けとなった車両で、初めて見たときは近未来的な感じがしたのを覚えています。

６．着々と新線建設は進む

1958（昭和36）年に発行されたメトロニュース第５号（資料―２）には、現在の丸ノ内線の一部となっている荻窪線の開通により、今まで山手環状線の中にとどまっていた地下鉄が山手線の外へ一歩深く踏み出し、これにより中央線の混雑緩和とともに、大量輸送機関に恵まれなかった城西地区の利便性が増すことになりました。

７．新線建設資金調達は当初から苦労

メトロニュースにたびたび登場する話題として東京交通債券の記事（資料―３）があります。

これは営団が発行する債券で当時の記事を見ると期間７年で応募者利回りは7.94%と書かれています。

このように昭和30年代には「地下鉄建設に参加しながら、財産を増やしていける」、「あなたの貯蓄で新線建設を促進」などの見出しが見受けられ、地下鉄の建設に当たっては、今も昔も地下鉄の新線建設資金調達には苦労していた様子が伺い知れます。

８．ステンレス車両

1961（昭和36）年発行のメトロニュース第５号（資料―２）には建設工事が急ピッチで進んでいることと日比谷線に投入された世界最新の保安装置を備えたステンレス車両を詳細に紹介しています。従来の機械的な列車停止装置に代わって、高周波を利用し、信号に応じて列車を自動的に減速、停車させる日本で初めてのものでした。



資料―２　「メトロニュース」第４号、同第５号
第４号の表紙には、開業の迫った現在丸ノ内線の一部となっている荻窪線中野坂上駅に工事関係者を乗せ、初入線する試運転列車の様子である
1961（昭和36）年３月発行第５号の表紙は、３本目の地下鉄路線となる日比谷線の開業に備えて新設された千住車庫に勢揃いしたステンレスカーの勢揃いした姿



東京交通債券の話

新線建設でマネービル

安全で高利、3月に売出し

あなたの財産は、有利に運用されておりますか？利用方法によってはますますふえていきます。ご存知かも知れませんが、財産をふやす確実有利な方法をお知らせしましょう。

賢明な方法は、優良社債への投資です。特に、地下鉄が発行している安全有利な「東京交通債券」は明日への希望を約束いたします。

そのわけは？という質問に簡単にお答えいたしましょう。それは、元利金の支払いが確実で、しかも、年七分九厘四毛の高利回りであること。その上、いつでも換金が自由な無記名証券で、いま話題となっている金利引下げに影響ないからです。

また、皆様がお困りの交通難を緩和するため、目夜地下鉄道の建設を行っている交通営団が発行している債券だからです。

街さんは、地下鉄建設に参加しながら、財産をふやしていけるわけです。

営団は、昭和三十五年末までに、建設資金として資金運用部資金一九九億円、公募交通債券一二三億円、増資三三億円、銀行借入など五〇億円、計四〇五億円を調達して丸ノ内線を完成し、さらに荻窪線と日比谷線の建設を進めています。とくに交通債券は、金利引下げ後も年一分を据え置き、昭和四十五年から十年間に三三〇億円発行しましたが、このうち五八%強の一九億円が個人消化されております。

地下鉄道の建設には、1km開通するのに約20億円の資金を必要とします。次回は、3月に発行する予定ですが、新線建設と有利な利殖をかねた「東京交通債券」をぜひお求め下さい。

（発行条件）

利率　年七分五厘

発行価額　額面一〇〇円につき九八円

期間　七年

応募者利回り　年七分九厘四毛（日歩二銭一厘七毛）

申込取扱場所　日興、山一、野村、大和、日本勧業、玉塚、山叶角丸、大商の各証券会社

非課税の特典　国民貯蓄組合に加入しますと、三〇万円まで非課税

なお、額面は、一万円、一〇万円、一〇〇万円の三種類です。

新線建設資金調達の推移

（単位百万円）

年度	資金運用部資金	公募債券	増資	その他	計
25		100			100
26	800	300		250	1,350
27	1,000	244	140		1,384
28	1,500	600			2,100
29	1,000	650	120		1,770
30	1,000	900	240		2,140
31	1,500	2,500	400		4,400
32	3,000	735	600	700	5,035
33	3,000	1,705	816	700	6,221
34	3,500	2,564	1,000	1,000	8,064
35（計画）	5,500	山都市債等 6,000	1,000		12,500

資料―３　「メトロニュース」第４号の内容

1961（昭和36）年２月発行の第４号には地下鉄建設資金調達の一つとして営団が発行する東京交通債券の話が記載され、発行条件や安全性が書かれ、なかでも年7.94%の高利回りとそのうえいつでも換金自由とあり、いつの時代になっても建設資金の調達に苦労していることが分かる



資料―４　「メトロニュース」第６号、同第７号

1961（昭和36）年10月発行第６号の表紙は、建設中の荻窪線新高円寺駅とその付近の地上の様子で、工事中の道路には路面電車（都電）が走行している

同年10月発行のメトロニュース第７号の表紙には、運賃制度改定の見出しとともに、荻窪線南阿佐ヶ谷駅11月１日開通を前に試運転列車の写真

９．メトロの名前の由来

豆知識としてメトロの由来について触れていて、パリの最初の路線にメトロポリタンと名付けられ、のちに略してメトロとなったとあり、ロンドンではアンダーグラウンドレールウエイやチューブと呼ばれています。ニューヨークではサブウエイ、ベルリンではウーバンなど主な世界各都市の地下鉄の表し方が書かれています。



荻窪まで開通早まる
南阿佐ヶ谷11月1日開通の予定
来年3月・営業線 50キロに

荻窪線路線図

資料―5　「メトロニュース」第６号の内容
国鉄中央線の着ぶくれラッシュとなる冬季輸送の混雑緩和のため荻窪線の工事を急いだ結果、開通が早まり、営業キロも50kmになる見出しがある

10. さらに新線工事に着手

この頃になると「早くて便利な地下鉄」、「安全で速くて便利な地下鉄」、「安心して乗れる地下鉄」、「お急ぎなら地下鉄で」などの標語が出てきて、次第に便利になっていく様子が感じられます。

そして1961（昭和36）から全線均一運賃だったのが、路線が増えてきたことから複数の運賃となったことから着駅で集札制になることが情報としてあります。

資金集めにしても「新線建設でマネービル」、「マネービルはあなたのもの」、「地下鉄建設に参加しながら、財産を増やしていける」、「あなたのお金で地下鉄建設」などのキャッチフレーズがつくられました。

―続く―

＜資料一式は筆者所蔵＞



資料―6　「メトロニュース」第８号、同９号、同10号の表紙
1962（昭和37）年発行第８号の表紙は、荻窪線全線開通を控え、中野車庫に集結した車両群で、第９号には、北千住付近の高架橋で東武鉄道の特急と交差する３番目の地下鉄日比谷線ステンレス車両がある
1963（昭和38）年発行第10号の表紙には、深夜の銀座地区における日比谷線の地下鉄工事中で、道路中央部には都電の軌道が見える

新普通会員の紹介

首都圏新都市鉄道株式会社（つくばエクスプレス）

総務部総務課長　渡辺　雅之

１．会社概要

【社名】首都圏新都市鉄道株式会社
Metropolitan Intercity Railway Company
【路線名】つくばエクスプレス線
【本店所在地】東京都台東区台東四丁目25番７号
【本社事務所】東京都千代田区神田練塀町85番地
【代表者】代表取締役社長　渡邊　良
【設立年月日】1991年３月15日
【資本金】1,850億1,630万円
【出資者】東京都、埼玉県、千葉県、茨城県、千代田区、台東区、荒川区、足立区、八潮市、三郷市、流山市、柏市、守谷市、つくばみらい市、つくば市、民間企業等　202団体
【免許年月日】1992年１月10日（第一種鉄道事業免許）
【社員数】827名（2026年４月１日現在）

２．沿革

1985年７月　運輸政策審議会答申で、「整備は都市交通政策上喫緊の課題」と位置づけ
1989年９月　「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」施行
1991年３月　首都圏新都市鉄道株式会社　設立
1994年10月　秋葉原において起工式を挙行
2001年２月　鉄道路線名称を「つくばエクスプレス」に決定
2004年５月　北千住駅においてレール締結式を挙行
2004年11月　全線走行試験開始
2005年４月　旅客運賃設定認可
2005年８月　開業

３．事業概要

路線内訳　秋葉原～つくば間　58.3km
・東京都13.2km（千代田区　台東区　荒川区　足立区）
・埼玉県7.4km（八潮市　三郷市）
・千葉県13.5km（流山市　柏市）
・茨城県24.2km（守谷市　つくばみらい市　つくば市）
駅数　秋葉原～つくば　20駅（うち地下駅は８駅）
最高速度　130km/h
運転方式　ワンマン運転
電気方式　直流　1,500Ｖ（秋葉原～守谷）
交流　20,000Ｖ（守谷～つくば）

４．Topics

（１）８両編成化事業

「安全・安定・安心」輸送の維持・向上を図り、お客様に安心と信頼の鉄道輸送サービスを提供するために、抜本的な混雑緩和対策及び、列車の定時運行確保を目的として、「８両編成化事業」を2019年度より進めています。

これまでにホーム延伸については、都内の７駅（秋葉原駅、新御徒町駅、浅草駅、南千住駅、北千住駅、青井駅、六町駅）の土木・建築工事が終了しました。2026年度は、柏たなか駅・流山セントラルパーク駅などの土木・建築工事に着手しています。



ホーム延伸部　北千住駅上り方



ホーム延伸部　北千住駅下り方

（2）総合基地整備事業

つくばエクスプレス総合基地においては、これまで輸送量の増加への対応、保守業務の充実を図るため、留置線の増設や車体更新場の新設等を行ってきました。現在は８両編成化に伴う新車導入など今後の車両運用に対応するため留置線、組成線の増設や保守基地の拡充等を目的として、総合基地の拡張を行っています。



総合基地の様子

（3）車体更新事業

開業当初から20年あまり使用している車両は、車体や車両機器の一部に劣化が見られています。これらを車体更新場等にて、屋根上絶縁材の再塗装や、車体のシールの貼り替え、床下機器の取り替えを行う大規模更新や、信号装置や運転支援システム、制動装置の取り替えを行う、運転保安装置更新を2025年度から順次実施しています。



屋根上塗装

５，おわりに

2025年に開業から20年を迎え、長期ビジョン2050「TX 共創フロンティア～人・街・知をつなぎ、世代を超えて愛され、進化を続ける鉄道～」を発表しました。

つくばエクスプレス（TX）沿線では、豊かな環境に恵まれた住宅、商業施設、観光・文化拠点、教育・研究機関や企業等が集積し、多様な魅力にあふれた街が形成されています。TXが日常生活に浸透した重要なインフラとなり、沿線が発展し、「進化する鉄道・進化するまち」を体現しています。

当社は、今後とも、長期的な人口減少等の変化する社会に柔軟に対応しつつ、より高次元の「安全・安定・安心」の鉄道サービスを追求し続けます。

また、沿線に暮らし、働き、訪れる人々の交流、そして沿線の街にある最先端の科学技術、上質な文化、スポーツ、豊かな自然環境等との交流による新しい価値の創造に貢献していきます。

日本鉄道電気設計株式会社

賛助会員紹介

事業統括本部　交通企画営業部
加藤　浩之

○はじめに

日本鉄道電気設計株式会社（NDS）は高度化、複雑化する鉄道電気プロジェクト工事を円滑に推進するため、鉄道電気設計の専門会社として2003年７月に営業を開始し、今期24期目となります。

最新のテクノロジーと環境やコストなどのあらゆる角度から、安全・高品質をモットーに鉄道電気設備の設計に携わっております。

○企業概要

会　社　名：日本鉄道電気設計株式会社（NDS）
　　Japan Railway Electric Design Co.,Ltd.
設　　立：2003年６月20日
本社所在地：東京都北区堀船１丁目29番13号
　　NDK第二王子ビル６階
代　表　者：代表取締役社長　山本　康裕
資　本　金：5,000万円
従　業　員：300人（2026年７月１日現在）

日本鉄道電気設計株式会社

○事業紹介

当社では、電車線、発変電、送電線、配電システム、信号システム、情報通信の６つの分野で系統別に業務を行っており、鉄道電気設備に関する計画、調査、設計、積算を主な業務としています。近年では、鉄道事業者様が抱えるさまざまな課題の解決に向けたコンサルティング業務にも領域を広げています。

当社は東日本旅客鉄道株式会社様を主要顧客とし、在来線、新幹線と幅広い鉄道分野に携わり、首都圏の主要駅改良工事や連動更新、列車無線更新、車両基地工事、高架化工事、新幹線の電気設備など、多岐にわたる設計業務を手掛けています。

また、近年は事業領域の拡大を目指し、公民鉄分野への取り組みを強化しています。2025年７月にはその中核を担う交通企画営業部および交通技術部を新設し、事業拡大に向け体制を構築しました。現在、東京都交通局様、横浜市交通局様をはじめとする多くの公営・民鉄事業者様のプロジェクトに参画しており、変電所、電気室更新および各種ケーブル更新などの、設計に携わっております。

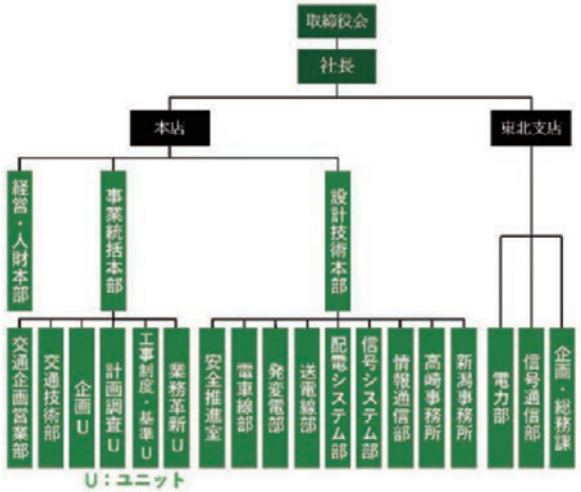


図１　組織図

○DX推進の取り組みについて

近年ではドローンや3Dスキャナー（点群データ）を活用した現場調査の効率化や、生成AIの設計業務への導入を目指すなど、業務のDX化にも取り組んでおります。

現場調査の効率化ではドローンや3Dスキャナーを用いて現地の3Dモデルを作成し設備の配置検討等に活用しております。

生成AIの取り組みでは、各種資料作成への活用



写真１　ドローンを活用した現場調査の様子

検証、打合せ議事録の自動作成を進めるなど、品質向上および業務の効率化に取り組んでおります。

○プロジェクト紹介

【高輪ゲートウェイ駅新設電気設備設計】

東日本旅客鉄道株式会社様の推進する高輪ゲートウェイシティのまちづくりに先駆けて、2020年３月に高輪ゲートウェイ駅が開業しました。

当社では、新駅舎の電気設備の新設、開業に向けて数次にわたって行われた品川駅周辺での大規模な線路切換に伴う電気設備の調査･設計を実施しました。



写真２　高輪ゲートウェイ駅（JR東日本提供）

【広島駅前大橋ルート・循環線電気設備設計】

広島駅南口広場再整備事業の一環として進められた「広島駅前大橋ルート」および「循環線」整備プロジェクトにおいて、鉄道電気設備の基本設計・実施設計を担当しました。

本プロジェクトは、路面電車がJR広島駅ビル２階へ直接乗り入れる国内でも先進的な次世代型路面電車（LRT）整備事業です。

当社は、変電設備、電車線設備、信号設備、電灯電力設備、通信設備ならびに配電線設備の設計を担い、安全性・保守性・施工性を確保するとともに、駅舎デザインや周辺景観との調和にも配慮しました。

このように、当社は安全で信頼性の高い都市交通インフラの実現の面でも貢献しています。



写真３　広島駅南口

○コーヒーブレイク

当社では、株式会社スタートライン様が進めるロースタリー型障がい者雇用支援サービスのBYSN（ばいせん）事業に参画しており、新潟県三条市で当社社員がコーヒーの焙煎業務などのコーヒー作りを行っています。

ここで製造されたコーヒーは、ノベルティとしてお客様にお配りするほか、当社社員のリフレッシュメントとして活用しています。



写真４　コーヒー豆選別の様子

○当社マスコットキャラクター「コンディー」

設立20周年を記念し、当社のことをより知っていただくために誕生したマスコットキャラクターです。現在はシンボルキャラクターとして、ノベルティなどでも活躍しています。



図２　コンディーの紹介

○終わりに

私たちは、「鉄道電気技術をコアに地域の未来を創造する」を企業理念に掲げ、高度な設計技術と総合コンサルティング力を通じて、地域の未来を支える企業を目指して参ります。

三和シヤッター工業株式会社

賛助会員紹介

営業推進部　運輸・物流チームリーダー
河合　英男

○はじめに

三和シヤッター工業株式会社は1956年、三和シヤッター製作所として小さな町工場からスタートしました。社名の「三和」は兵庫県尼崎市三和大通り商店街の一角に工場があったため、そこから由来したものです。

「安全・安心・快適を提供することにより社会に貢献する」という使命のもと、2026年に創立70周年を迎え、今日ではシャッターやドア、フロント、間仕切などの開口部商品を通じて、お客さまの課題解決に寄り添い、街や暮らしに「安全・安心・快適」を届けてまいりました。

○企業概要

社　名：三和ホールディングス株式会社
本　社：東京都新宿区西新宿2-1-1　新宿三井ビル52階
代表者：代表取締役社長　髙山 靖司
創　立：1956年（昭和31年）４月10日
※2007年10月１日持株会社化に伴い「三和シヤッター工業株式会社」から商号変更
資本金：384億円
売上高：6,607億円（2026年３月期／連結）
従業員数：13,174名（2026年３月末現在）

社　名：三和シヤッター工業株式会社
本　社：東京都板橋区新河岸2-3-5
代表者：代表取締役社長　髙山 盟司
資本金：５億円
売上高：2,518億円（2026年３月期）
従業員数：3,466名（2026年３月末現在）

○ロゴ／周年ロゴ

○主力商品

社名からシャッター専業メーカーだと思われることも多いですが、三和シヤッター工業はシャッターだけではなく、ドアや間仕切、エクステリア、エントランス商品などの高機能な開口部ソリューションを提供しています。

現在では、シャッターとスチールドア、ステンレスフロントなどで業界トップシェアを確立し、様々な施設の出入口に設置されるスチールシャッターにおいては約50％のシェアを持っています。4,000名を超える施工技術者を全国に配置し、強固な施工ネットワークを築き、柔軟かつ専門性の高い施工を実現しています。また、1981年に業界に先がけてスタートした24時間フルタイムサービスにより365日24時間体制で修理・メンテナンスまでサポートします。



○IoT管理サービス「RemoSmaPro」を全国展開

シャッターなどの開口部設備の状態を遠隔から監視・操作（タイマー運用含む）でき、異常通知や履歴管理などの機能を提供するIoT管理サービス「RemoSmaPro（リモスマプロ）」を2026年６月より全国展開を開始しました。建物の開口部をデータで一元管理することで、日常的な開閉操作や巡回確認などお客様の建物管理業務の負担軽減と異常状態の把握や突発的な故障への対応など当社のメンテナンスの効率化に貢献します。2025年のエリアを限定

したサービス提供以降、複合ビル、商業施設中心にサービスをご提供させていただいており、鉄道施設においても試験導入や計画的な導入計画が進んでおります。開閉業務の省人化、管理業務の効率化などについてお客様よりご評価いただいています。

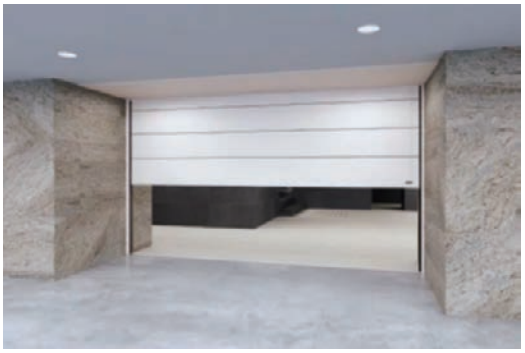


IoT管理サービス「Remo Sma Pro（リモスマプロ）」

○社会課題に応える防水商品

近年、異常気象の影響で多発する台風や集中豪雨、それに伴う河川の氾濫などにより、浸水被害が頻繁に発生するようになりました。特に地下鉄や地下街が多く存在する都市部では、地上が冠水すると地下への出入り口から一気に水が流れ込み、甚大な浸水被害をもたらします。浸水被害を軽減するためには、早い対策が必要となります。しかし、一般的な浸水対策として使用される土のうでは準備、設置に手間がかかり防水性能も高くないため、その間に浸水被害が拡がっていく可能性があります。

三和シヤッター工業では“すばやく、簡単に、安全に”というコンセプトのもとウォーターガードシリーズとして防水商品を開発・販売しています。防水シャッターは通常は管理用シャッターとして使用でき、防火・防煙機能も備えたマルチハザードにも対応しています。



「ウォーターガード 防水シャッター」



「ウォーターガード Sタイトドア」

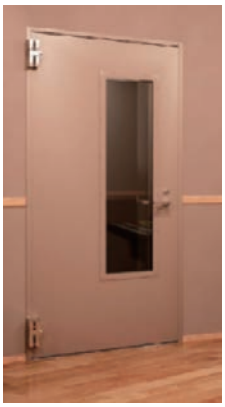
既に多数の施設において採用いただいており、BCP（事業継続）対策の一環として商業施設や地下鉄、地下街の出入口など全国各地に設置されています。

「防水シャッター」の他にも、様々な環境に対応できる防水板や、一般的なスチールドアと同じように閉鎖するだけで浸水高さ３ｍまで防水性能を発揮する「Ｓタイトドア」や日本下水道事業団の定める防水型建具に必要な高さに対応し、機械室や設備室に最適な、より高い防水性能を発揮する「Wタイトドア」など多彩な商品をラインアップしています。

○高性能防音ドア「防音ガード」

三和の「防音ガード」は、JISで規定されている遮音性能の最高等級T-4を上回るT-5相当、T-6相当の製品を含む幅広い遮音性能に対応しています。放送局のアナウンスブースをはじめ、オフィスの会議室、鉄道駅舎の宿直室や仮眠室など、さまざまな用途に応じて最適な仕様を選択いただけます。

また、高い遮音性能や防火性能に加え、閉鎖後の施錠操作が不要な一般錠を採用し、利便性を向上しています。さらに、ドアの開閉時に枠との干渉を抑える特殊な二軸丁番を採用することで、優れた気密・遮音性能を確保しながら、スムーズな操作性を実現しています。クリアな視界を確保する耐熱強化ガラスを採用した窓付き仕様も用意しており、高い意匠性と安全性を両立しています。



高性能防音ドア「防音ガード」

令和７年度の全国地下鉄輸送人員について

―コロナ禍から３年経って―

（一社）日本地下鉄協会

○輸送人員の概要

日本地下鉄協会では、全国の地下鉄10社局注（以下「地下鉄」という。）より、毎月一か月分の輸送実績をご報告いただいており、その集計ができ次第プレス発表を行っています。今回、令和７年度分の輸送実績の集計ができましたので、その概要についてご報告いたします。なお、文中意見にわたる部分は筆者の私見であることをあらかじめお断りさせていただきます。

令和７年度の地下鉄の輸送人員は、約61億32百万人、１日当たり約1,680万人で、対前年度4.5％増となりました。表１は、平成30年度から令和７年度までの年度別定期及び定期外輸送人員並びに対前年度比です。参考に大手民鉄15社注（以下「大手民鉄」という。）の同時期の輸送人員とも比較してみました。

○名目GDPとの比較

地下鉄輸送人員の対前年増減比と名目GDPの同増減比を過去15年間で比較すると、図１のとおり、平成23年度以降、グラフの傾きが両データともほぼ同じ傾向で令和元年度までは推移していました。令和２年度は、年間を通して新型コロナウイルス感染症予防対策として人の移動が著しく制限されたため、地下鉄を含む運輸業は他産業と比べて大きな影響を受け、その結果、地下鉄の輸送人員は名目GDPの下げ幅を過去に例のないほど極めて大きく下回る減少となりました。令和３年度は名目GDPを大幅な率で上回るＶ字回復し、令和４年度以降も名目GDPを上回る伸び率で回復し、令和６年度からは近似の値に戻りました。

○コロナ禍前とコロナ禍中の動向

コロナ禍の影響による年度別の輸送人員の推移を見ました。令和２年１月に最初のコロナ感染者が国

表１

	地下鉄全国計						大手民鉄全国計					
	定期		定期外		合計		定期		定期外		合計	
年 度	百万人	前年比	百万人	前年比	百万人	前年比	百万人	前年比	百万人	前年比	百万人	前年比
平成30年	3,263	2.6	2,951	1.3	6,214	2.0	4,619	1.1	3,128	0.6	7,748	0.9
令和元年	3,319	1.7	2,895	-1.9	6,214	0.0	4,657	0.8	3,066	-2.0	7,723	-0.3
令和２年	2,446	-26.3	1,799	-37.9	4,244	-31.7	3,460	-25.7	2,045	-33.3	5,506	-28.7
令和３年	2,424	-0.9	2,071	15.1	4,495	5.9	3,601	4.1	2,352	15.0	5,953	8.1
令和４年	2,608	7.6	2,493	20.4	5,100	13.5	3,817	6.0	2,759	17.3	6,576	10.5
令和５年	2,786	6.8	2,817	13.0	5,603	9.9	3,987	4.5	2,972	7.7	6,959	5.8
令和６年	2,906	4.3	2,962	5.1	5,868	4.7	4,063	1.9	3,067	3.2	7,130	2.5
令和７年	3,031	4.3	3,101	4.7	6,132	4.5	4,221	3.9	3,210	4.7	7,430	4.2

（注）日本民営鉄道協会2026年５月28日のプレス発表資料から引用

注：地下鉄10社局とは、東京地下鉄㈱及び大阪市高速電気軌道㈱並びに札幌市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、福岡市の各交通

：大手民鉄とは、東武、西武、京成、京王、小田急、東急、相鉄、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、西鉄

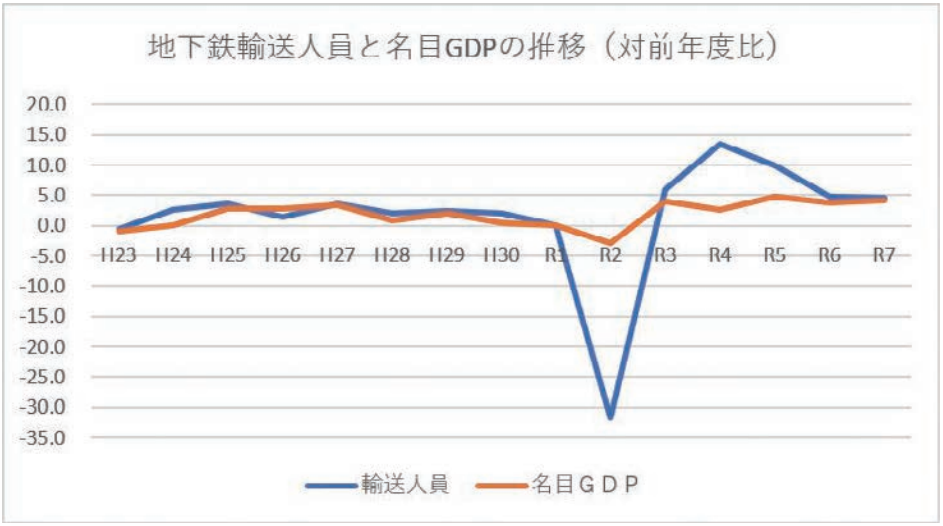
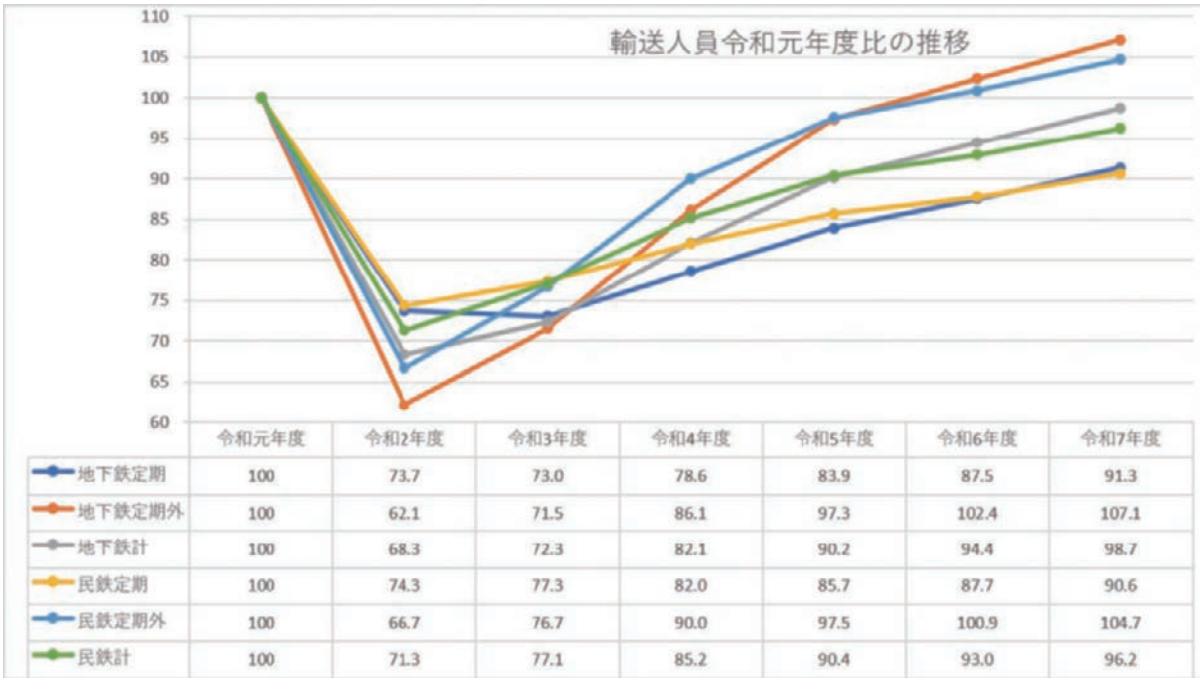


図１



	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
地下鉄定期	100	73.7	73.0	78.6	83.9	87.5	91.3
地下鉄定期外	100	62.1	71.5	86.1	97.3	102.4	107.1
地下鉄計	100	68.3	72.3	82.1	90.2	94.4	98.7
民鉄定期	100	74.3	77.3	82.0	85.7	87.7	90.6
民鉄定期外	100	66.7	76.7	90.0	97.5	100.9	104.7
民鉄計	100	71.3	77.1	85.2	90.4	93.0	96.2

図２

内で確認されましたが、地下鉄の輸送人員は、平成30年度よりも令和元年度の方が多かったことから、概ね新型コロナの影響は少なかったものと看做し、図２のとおり令和元年度を100の基点とし、その後６年度間の地下鉄及び大手民鉄の輸送人員の動向を図示しました。なお、この間、地下鉄及び大手民鉄ともに新規開業等により営業区間を拡大した社局もありましたので、単純な比較にはなりません。

【令和２年度】新型コロナウイルス感染症はパンデミックとなり、感染者が増加し続けましたが、この時期に取り得た対抗策は、手洗い・うがい・マスクといった基本的な衛生対策の徹底と、不要不急の外出や通勤を抑制し、人同士の密な接触の機会を減らす、都道府県を跨ぐ移動の自粛要請等により旅行・出張などの移動の制限による人流が厳しく抑制されました。このことから図２のとおり令和元年度100に比べて、地下鉄の定期は73.7、定期外62.1、合計で68.3となり、大手民鉄も同様な傾向で合計71.3（定期74.3、定期外66.7）と過去に例がない輸送人員の減少となりました。

【令和３年度】４月から高齢者から順次一般成人に対するワクチン接種が開始されたこともあり、そ

の結果、地下鉄では、定期73.0、定期外71.5、合計で72.3となりました。大手民鉄も定期77.3、定期外76.7、合計77.1で、地下鉄と大手民鉄の各数値がともに70台に回復しました。

【令和４年度】９月には政府から「WITHコロナに向けた政策の考え方」が示され、感染拡大防止と社会経済拡大の両立を強固に推進していくこととなったこともあり、地下鉄の定期は78.6であったのに対し、大手民鉄は82.0で80を超えるまでに回復しています。定期外も、地下鉄は86.1でしたが、大手民鉄は90.0まで回復していることから、合計も地下鉄では82.1でしたが、大手民鉄は85.2と地下鉄に比べて回復スピードが早い状況にありました。

【平成５年度】５月に新型コロナウイルスは感染法上の分類で「５類」に移行されたこともあり、定期外旅客数は、地下鉄では97.3、大手民鉄は97.5まで回復しました。他方、地下鉄の定期は83.9で、大手民鉄も85.7で80台に留まっています。合計では地下鉄は90.2、大手民鉄は90.4で、地下鉄と大手民鉄でコロナ禍前に比べて同様の回復結果となりました。

【平成６年度】通常の社会生活に順次戻ってきていることにより、定期外旅客数は、地下鉄及び大手民鉄ともに令和元年度ベースまでに回復しました。定期旅客数は、地下鉄及び大手民鉄ともに87台に留まっていることから、合計では、地下鉄94.4、大手民鉄93.0までにしか回復していません。

【平成７年度】定期外旅客数は、地下鉄で107.1及び大手民鉄で104.7と、ともに令和元年度ベースを大きく超えるまでに回復しました。これは令和７年に訪日外国人が初めて4000万人を超え、この外国人旅行者による鉄道利用も寄与しているものと推察されます。他方、定期旅客数は、地下鉄91.3及び大手民鉄90.6と約１割ほど回復していない状況に留まっていることから、合計では、地下鉄98.7、大手民鉄96.2までにしか回復しませんでした。

○圏域別輸送人員の動向

定期の輸送人員がコロナ禍前までに回復していない原因を分析するために、先ずは、表２で地下鉄及び表３で大手民鉄の輸送人員を、首都圏、近畿圏及び名古屋と福岡をまとめた３圏に分けて平成30年度から令和７年度までの定期・定期外別に輸送人員の推移をまとめました。比率は令和元年度を100の基点としています。

定期外の比率では、地下鉄及び大手民鉄ともに前述のコロナの感染状況を反映して、令和２年度は60台にまで落ち込んでいます。その後地下鉄では、令和３年度には70台、令和４年度には80台、令和５年度には90台代、そして首都圏と名古屋・福岡圏では令和６年度には100を超えるまでに回復しました。近畿圏は、令和６年度は98.9でしたが、令和７年度に107.8と、他２圏並に回復しました。

大手民鉄でも、令和３年度及び４年度には首都圏での回復ベースが他の２圏よりは早く、令和５年度には既に令和元年度ベースにまで回復し、令和６年度は103.4、令和７年度には108.1まで回復しました。しかし、近畿圏では令和７年度も97.9と令和元年度までに回復していません。地下鉄及び大手民鉄ともに近畿圏のみが定期外の回復ペースが遅くなっています。

定期においては、地下鉄では各圏で異なる動向が見られます。近畿圏では令和２年度も比率で84.0まで落ち込みましたが回復ペースが速く、既に令和５年度には令和元年度を超えるまでに回復し、令和７年度には111.3まで大きく回復しています。名古屋・福岡圏も令和７年度に令和元年度を超えるまでに回復しました。

大手民鉄の近畿圏及び名古屋・福岡圏も令和２年度には80台まで落ち込みましたが、首都圏よりは早い、両圏同様のペースで回復しています。近畿圏は令和７年度には95.7、名古屋・福岡圏は94.5まで回復しています。

他方、地下鉄の首都圏の比率は令和２年度に71.1まで落ち込み、さらに令和３年度には68.5と更に落ち込みました。その後の回復ペースは遅く令和６年度で82.0、令和７年度で85.2となっています。大手民鉄も令和２年度は地下鉄と同様に71.0まで大きく落ち込んだ後、令和６年度に84.8、令和７年度でも88.5で滞っています。

○テレワークの導入・普及

前述のように首都圏の定期旅客数の回復が遅いのは、コロナ禍における職場等への出勤抑制に伴うテレワークの導入が進み、その後も普及が継続されていることが一つの要因と言われていますので、この観点から分析してみます。

感染症対策として、通勤ラッシュや人混みを回避

表２

地下鉄		首都圏			近畿圏			名古屋＋福岡		
年度		輸送人員（百万人）	対前年度比（％）	比率	輸送人員（百万人）	対前年度比（％）	比率	輸送人員（百万人）	対前年度比（％）	比率
定期	平成30年度	2,356	2.4	98.5	437	4.2	97.1	345	2.7	98.6
	元年度	2,392	1.5	100.0	450	3.0	100.0	350	1.4	100.0
	２年度	1,701	-28.9	71.1	378	-16.0	84.0	268	-23.4	76.6
	３年度	1,639	-3.6	68.5	397	5.0	88.2	285	6.3	81.4
	４年度	1,765	7.7	73.8	426	7.3	94.7	302	6.0	86.3
	５年度	1,884	6.7	78.8	453	6.3	100.7	323	7.0	92.3
	６年度	1,961	11.1	82.0	473	11.0	105.1	338	11.9	96.6
	７年度	2,037	3.9	85.2	501	5.9	111.3	354	4.7	101.1
定期外	平成30年度	1,684	2.0	101.9	756	0.1	102.2	314	1.6	101.3
	元年度	1,652	-1.9	100.0	740	-2.1	100.0	310	-1.3	100.0
	２年度	996	-39.7	60.3	480	-35.1	64.9	190	-38.7	61.3
	３年度	1,188	19.3	71.9	519	8.1	70.1	217	14.2	70.0
	４年度	1,438	21.0	87.0	625	20.4	84.5	260	19.8	83.9
	５年度	1,634	13.6	98.9	701	12.2	94.7	300	15.4	96.8
	６年度	1,727	20.1	104.5	732	17.1	98.9	314	20.8	101.3
	７年度	1,778	3.0	107.6	798	9.0	107.8	328	4.5	105.8
合計	平成30年度	4,041	2.2	99.9	1,193	1.6	100.3	659	2.1	99.7
	元年度	4,044	0.1	100.0	1,190	-0.3	100.0	661	0.3	100.0
	２年度	2,696	-33.3	66.7	858	-27.9	72.1	457	-30.9	69.1
	３年度	2,827	4.9	69.9	916	6.8	77.0	503	10.1	76.1
	４年度	3,203	13.3	79.2	1,051	14.7	88.3	562	11.7	85.0
	５年度	3,518	9.8	87.0	1,154	9.8	97.0	623	10.9	94.3
	６年度	3,688	15.1	91.2	1,205	14.7	101.3	652	16.0	98.6
	７年度	3,816	3.5	94.4	1,299	7.8	109.2	682	4.6	103.2

することが求められる中、職場等への移動をしなくても働くことができるテレワークは、新型コロナ感染症が流行する時代において業務継続等に有効なことから、積極的に活用されるようになりました。

テレワークを導入している企業の割合をみてみますと、図３のとおりコロナ禍となった令和２年に前年から２倍以上増加し、令和３年には半数以上の企業が導入するまでに普及しました。令和４年から減少傾向となりましたが、令和６年５月に育児・介護休業法が改正され、３歳未満の子を養育する従業員または要介護状態の対象家族を介護する従業員がテレワークを選択できるように措置を講ずることが、事業主に努力義務化されたことも要因の一つと考えられますが、令和７年には回復し、約半分の企業が導入しているデータがあります。

また、図４のとおり首都圏におけるテレワークの実施が他のエリアに比べて一段と高くなっており、これが首都圏の定期旅客数の回復が遅れている原因であることが推察されます。首都圏では、「オフィス勤務などテレワーク向きの職種が多い」「通勤期間が長いことが多くテレワーク導入メリットが大きい」「コロナ禍など感染症だけでなく大規模地震などの自然災害時の対策としてもテレワークが有効と考えられる」といったメリットが多いことから定着が進んでいると考えられます。また、令和７年度通信利用動向調査（総務省）によると、資本金規模の大きな企業ほどテレワーク導入率が高い傾向となっていることから、こうした企業が首都圏に多いことからも導入している割合が高いと考えられます。

◯政府のテレワーク推進について

テレワークの定着については、政府も重要施策と

表２

大手民鉄		首都圏			近畿圏			名古屋＋福岡		
年度		輸送人員（百万人）	対前年度比（％）	比率	輸送人員（百万人）	対前年度比（％）	比率	輸送人員（百万人）	対前年度比（％）	比率
定期	平成30年度	3,205	1.2	99.3	1,091	0.8	98.9	323	1.7	98.8
	元年度	3,227	0.7	100.0	1,103	1.1	100.0	327	1.2	100.0
	２年度	2,292	-29.0	71.0	900	-18.4	81.6	269	-17.7	82.3
	３年度	2,394	4.5	74.2	927	3.0	84.0	280	4.1	85.6
	４年度	2,557	6.8	79.2	972	4.9	88.1	288	2.9	88.1
	５年度	2,675	4.6	82.9	1,014	4.3	91.9	301	4.5	92.0
	６年度	2,736	7.0	84.8	1,043	7.3	94.6	306	6.3	93.6
	７年度	2,856	4.4	88.5	1,056	1.2	95.7	309	1.0	94.5
定期外	平成30年度	2,030	0.9	102.0	923	-0.3	102.2	175	1.6	101.2
	元年度	1,990	-2.0	100.0	903	-2.2	100.0	173	-1.1	100.0
	２年度	1,358	-31.8	68.2	582	-35.5	64.5	106	-38.7	61.3
	３年度	1,597	17.6	80.3	635	9.1	70.3	119	12.3	68.8
	４年度	1,847	15.7	92.8	767	20.8	84.9	146	22.7	84.4
	５年度	1,991	7.8	100.1	834	8.7	92.4	164	12.3	94.8
	６年度	2,057	11.4	103.4	864	12.6	95.7	172	4.9	99.4
	７年度	2,151	4.6	108.1	884	2.3	97.9	175	1.7	101.2
合計	平成30年度	5,235	1.1	100.3	2,014	0.3	100.4	499	1.7	99.8
	元年度	5,217	-0.3	100.0	2,006	-0.4	100.0	500	0.2	100.0
	２年度	3,649	-30.1	69.9	1,481	-26.2	73.8	375	-25.0	75.0
	３年度	3,992	9.4	76.5	1,563	5.5	77.9	399	6.4	79.8
	４年度	4,404	10.3	84.4	1,739	11.3	86.7	434	8.8	86.8
	５年度	4,667	6.0	89.5	1,848	6.3	92.1	466	7.4	93.2
	６年度	4,793	8.8	91.9	1,908	9.7	95.1	478	2.6	95.6
	７年度	5,007	4.5	96.0	1,939	1.6	96.7	484	1.3	96.8

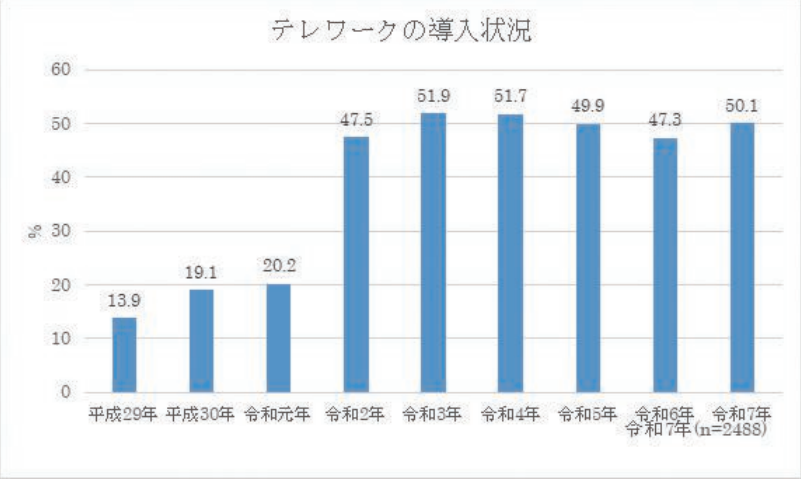
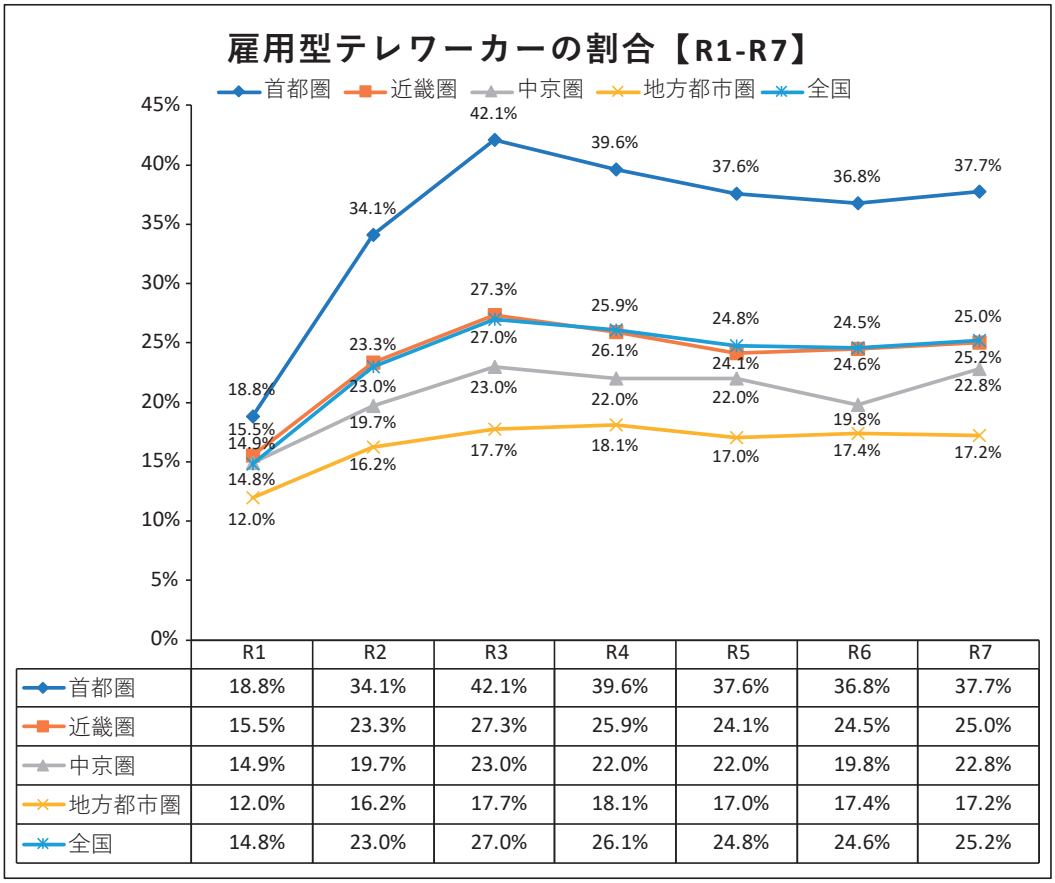


図３

（参照）令和７年通信利用動向調査による。（令和８年５月29日総務省より公表）



	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
首都圏	18.8%	34.1%	42.1%	39.6%	37.6%	36.8%	37.7%
近畿圏	15.5%	23.3%	27.3%	25.9%	24.1%	24.5%	25.0%
中京圏	14.9%	19.7%	23.0%	22.0%	22.0%	19.8%	22.8%
地方都市圏	12.0%	16.2%	17.7%	18.1%	17.0%	17.4%	17.2%
全国	14.8%	23.0%	27.0%	26.1%	24.8%	24.6%	25.2%

図４

（参照）令和７年度テレワーク人口実態調査（令和８年３月国土交通省）
（注）【雇用型就業者】情報通信技術等を活用し、普段出勤して仕事を行う勤務先とは違う場所で仕事をすること、又は、勤務先に出勤せず自宅その他の場所で仕事をすること。
首都圏:東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県
中京圏:愛知県、岐阜県、三重県
近畿圏:京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
地方都市圏:上記以外の道県

して以前から取り組んできています。平成28年に、「官民データ活用推進基本法」が公布・施行されたことを踏まえ、国土交通省等４関係府省の連絡会議が設立され、テレワークの実施を呼びかける活動が行われてきました。令和２年の東京オリンピック開催中の交通混雑の緩和も目途としていましたが、日本では出社するのが当然という価値観が根強くなかなか定着しませんでした。ところが、皮肉にもコロナ禍でテレワークの普及は一気に進み、政府のテレワークの普及に関する重要業績評価指標として令和２年にテレワーク導入企業を約35%、雇用型テレワーカーの割合を約15%などにする数値目標は達成できたようです。引き続き政府は中小企業等のテレワーク推進のために補助金等の施策等も用意して、一層のテレワークの普及推進を図っています。

○テレワークの今後について

コロナ禍は一応一過し、今後の新しい生活様式の下、上述のとおり政府も普及推進を図っていくこともあり、コロナ禍以前までにテレワークの実施が後退することはないと思われます。今後、日本の雇用慣行、業務スタイルの良さを維持しながらも、ITツールの活用等によるコミュニケーションを充実させるなどといった「日本型テレワーク」が形成されていく過程で、リモートワークを積極的に実施していく企業と対面でしか業務ができない業種等リモートワークにネガティブな企業間での働き方のあり方が今後どのように変化していくかによって、従業員の通勤形態の変化が、鉄道定期旅客数の動向に影響していくものと考えられますので、その動向を引き続き注視してまいりたいと考えます。

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

東武アーバンパークライン新型車両80000系が鉄道友の会「2026年ローレル賞」を受賞しました！

令和８年５月21日
東武鉄道株式会社

東武鉄道（本社：東京都墨田区）では、2025年３月より運行を開始した新型車両80000系が、今般、鉄道友の会が選定する「2026年ローレル賞」を受賞しました。

ローレル賞とは、全国規模の鉄道愛好者団体である鉄道友の会が、我が国の鉄道車両の進歩発展に寄与することを目的に、毎年審議して優秀と認めた車両に授与するもので、当社では2018年に500系「リバティ」が受賞して以来、８年ぶり２度目の受賞となります。

80000系は、「人と地球によりそう電車」をコンセプトに、安全で快適な車両であることに加え、「たのしーと」をはじめとした子育て世代のご家族の皆様が快適にご利用いただける車両構造を多く採用したこと、環境負荷低減を図るため最新機器を積極的に導入したことなどが評価され、受賞に至りました。

詳細については別紙のとおりです。



△80000系外観

△鉄道友の会ローレル賞ロゴマーク

※お問い合わせは、東武鉄道お客さまセンターTEL03－5962－0102

別紙

80000系「2026年ローレル賞」受賞の概要について

1　受賞車両

新型車両80000系

2　受賞内容

「2026年ローレル賞」（鉄道友の会車両顕彰）

※ローレル賞…　全国規模の鉄道愛好者団体である鉄道友の会が、我が国の鉄道車両の進歩発展に寄与することを目的に、毎年１回、前年１月１日から12月31日までの間に日本国内で営業運転を正式に開始した新造および改造車両の中から、選考委員会が選んだ候補車両に対する会員の投票結果に基づき、選考委員会が審議して最優秀と認めた車両を選定し、授与するものです。最優秀車両にブルーリボン賞、優秀車両にローレル賞が授与されます。

当社では、1991年に100系「スペーシア」、2024年にN100系「SPACIA X」がブルーリボン賞を、2018年に500系「リバティ」がローレル賞を受賞しています。



△100系「スペーシア」外観



△500系「リバティ」外観



△N100系「SPACIA X」外観

3　選考委員会のコメント（抜粋）

東武鉄道80000系は、アーバンパークライン向けの新型車両で、「人と地域が共に輝く社会」と子育て世代の快適利用をコンセプトとしています。老朽車両更新と輸送力適正化のため６両編成を５両化し、60000系からの車両流用も行います。子供連れ家族が快適に過ごせるように前面展望に配慮した設計とし、一部箇所に「たのしーと」、全車にフリースペースを設けています。主回路にSiC-VVVFと同期リラクタンスモータ、さらに車上バッテリシステムを採用し、省エネと回生電力活用を実現しています。

80000系は、沿線利用者への配慮した車内設備、省エネや保守支援のための新技術採用など高く評価し、ローレル賞に選定しました。



△前面展望



△たのしーと



△インテリア

以上

参考

東武アーバンパークライン新型車両「80000系」について

1　運行開始日　2025年３月８日（土）
2　形　式　名　80000系
3　導 入 両 数　25編成125両（現在は９編成45両順次導入予定）
4　車 両 概 要

（1）車両コンセプト

当社が事業計画に掲げる「人にやさしく 人と地域が共に輝きつづける社会」の実現に寄与すべく、安全で快適な車両であることに加え、子育て世代のご家族の皆様が快適にご利用いただける車両構造をコンセプトに掲げました。エクステリアはアーバンパークラインの車両であることが一目でわかるように、現行60000系で採用した「フューチャーブルー」と「ブライトグリーン」のカラーリングを基調とし、先頭形状はエッジを際立たせることで先進性を表現しています。インテリアは「リビング」をテーマとし、ご乗車いただいた瞬間に気持ちが安らぐような落ち着いた客室空間を表現しています。一部箇所に『たのしーと』を設定し、子供部屋をイメージしたわくわくする内装を施すとともに、ベビーカーをご利用のお客様が隣でお座りいただける構造を実現しています。

（2）編成構成

サスティナビリティの観点から、60000系を６両編成から５両編成に改造する際に派生する１両を80000系に流用します。導入予定の全25編成のうち18編成は４両を新造し、１両を60000系からの流用車両を活用することで５両編成を構成します。

（3）車両の特徴

① 「省エネ・省メンテナンス」を実現するための最新機器の導入
車両推進システム（SynTRACS® ）、リチウムイオン二次電池SCiB™とSIV装置を組み合わせた車上バッテリシステム等

② 「施設状態監視システム～みまモニ～」の搭載
一部編成に、線路や電車線の状態を検測・監視できるモニタリング装置を搭載し、施設の状態を精緻に把握・管理することで安全性の向上を図ります。

（4）東武鉄道の環境負荷低減の取り組みについて

当社では、鉄道における電力使用量の計画的な削減を図ることで、2030年度における温室効果ガスであるCO２排出量を約50％削減（2013年度比）する見込みです。80000系の導入もその取り組みの一環であり、60000系の一部車両に搭載している車上データ有効活用システム「Remote」（Remote monitoring of train to use effectively）により取得したデータを車両設計に活用しています。「Remote」とは、走行中の列車から車上データをリアルタイムに取得、蓄積、分析を可能とするシステムです。今後もDXを推進し、さらなるデータの有効活用を図り、お客様に安全・安心・快適で持続可能な鉄道輸送サービスを提供してまいります。

5　その他の受賞歴

（1）「第19回キッズデザイン賞」（特定非営利活動法人キッズデザイン協議会）
（2）「2025年度グッドデザインベスト100」（公益財団法人日本グッドデザイン振興会主催）
（3）「iF DESIGN AWARD 2026」（「iF International Forum Design GmbH」主催）

以上

センシング・AI技術を活用して
鉄道変電所・電気室の保守を遠隔化・CBM化します

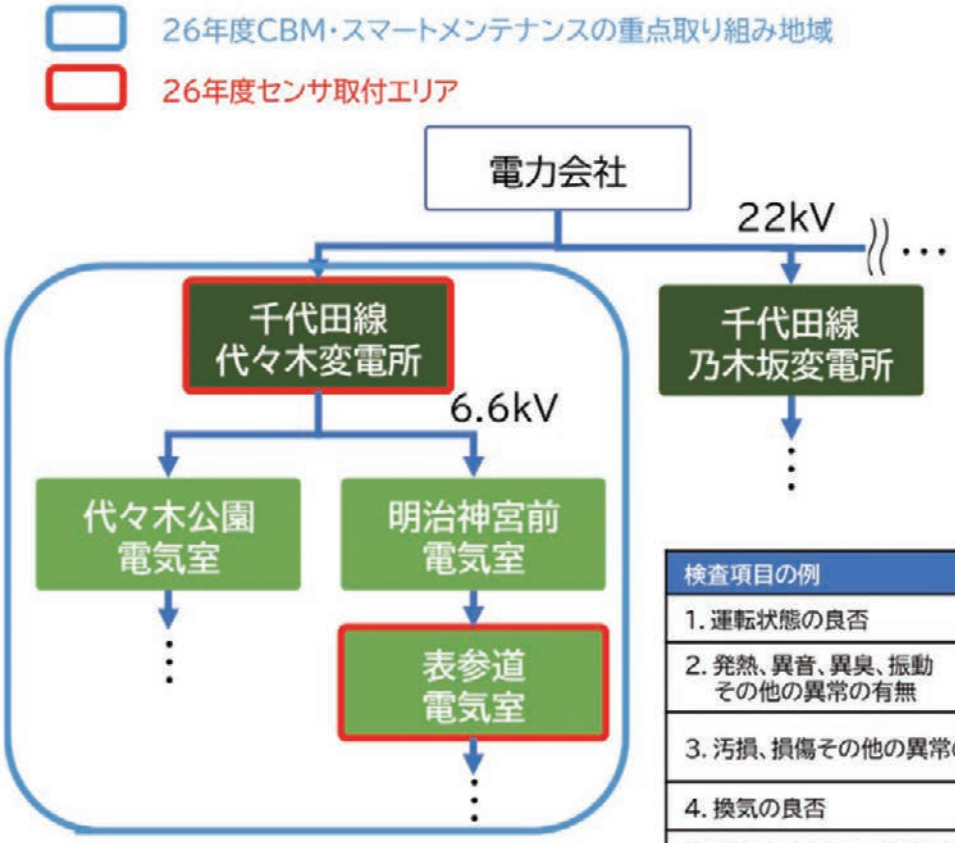
2026年５月26日
東京地下鉄株式会社

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：小坂彰洋、以下「東京メトロ」）では、グループ中期経営計画「Run ！～次代を翔けろ～」において掲げる「新技術の導入やDX等による鉄道オペレーションの進化」の一環として、安全、安定性向上及び労働力不足を踏まえた保全業務の最適化を目的に、鉄道変電所・電気室※における保守のCBM（Condition Based Maintenance：状態基準保全）化に取り組みます。
※変電所および電気室とは、鉄道の運行に必要な電力を受電・変換・供給するとともに、列車の安全な走行を支える各種電気設備を収容・管理する施設です。

東京メトロでは、これまでも安全輸送を支えるため、現地確認を中心とした定期検査を実施してきましたが、労働人口が減少していく中でも持続的な鉄道事業の運営を実現していくために、鉄道設備の各分野においてCBMを開発･導入することで、メンテナンスの最適化（作業の効率化･検査周期の最適化）を推進しています。

今回の取り組みでは、鉄道変電所・電気室を対象に、従来は社員が現地で定期的に実施していた検査を、各種センサで状態データ（映像、温湿度、部分放電、塵埃等）を遠隔取得し、高頻度な測定・状態監視を実現します。さらにデータはAIで分析（開発中のデータ基盤REFMa CoRE※上で実施）し、故障予兆の分析や設備更新タイミングの適正化を図ります。期待する効果としては以下を見込んでいます。
・設備状態の高頻度監視による故障予兆の早期把握
・感電等の危険がある作業の大幅な削減、労働災害の防止
・データ遠隔取得による現地作業・移動減少に伴う検査時間削減（最大60%程度の見込み）
※REFMa CoREとは、鉄道電気設備の稼働データ（電流・電圧・温湿度・振動など）を蓄積・分析するために現在構築中のデータ基盤です。

2026年度は対象エリアを千代田線代々木変電所周辺とし同地域をCBM・スマートメンテナンスの重点取り組み地域として各種検証を推進します。2027年度以降は他エリアへの水平展開を予定しています。
東京メトロでは、今後も「新技術の導入とDXによる鉄道オペレーションの進化」を推進し、さらなる鉄道輸送の安全・安心の向上を目指します。

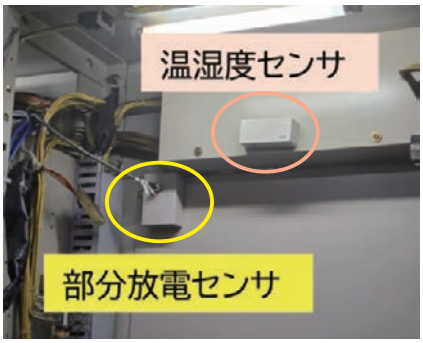


検査項目の例	対応センサ
1. 運転状態の良否	カメラ
2. 発熱、異音、異臭、振動 その他の異常の有無	温湿度センサ 部分放電センサ
3. 汚損、損傷その他の異常の有無	塵埃センサ 部分放電センサ
4. 換気の良否	サーマルカメラ
5. 漏水その他による支障の有無	水検知センサ

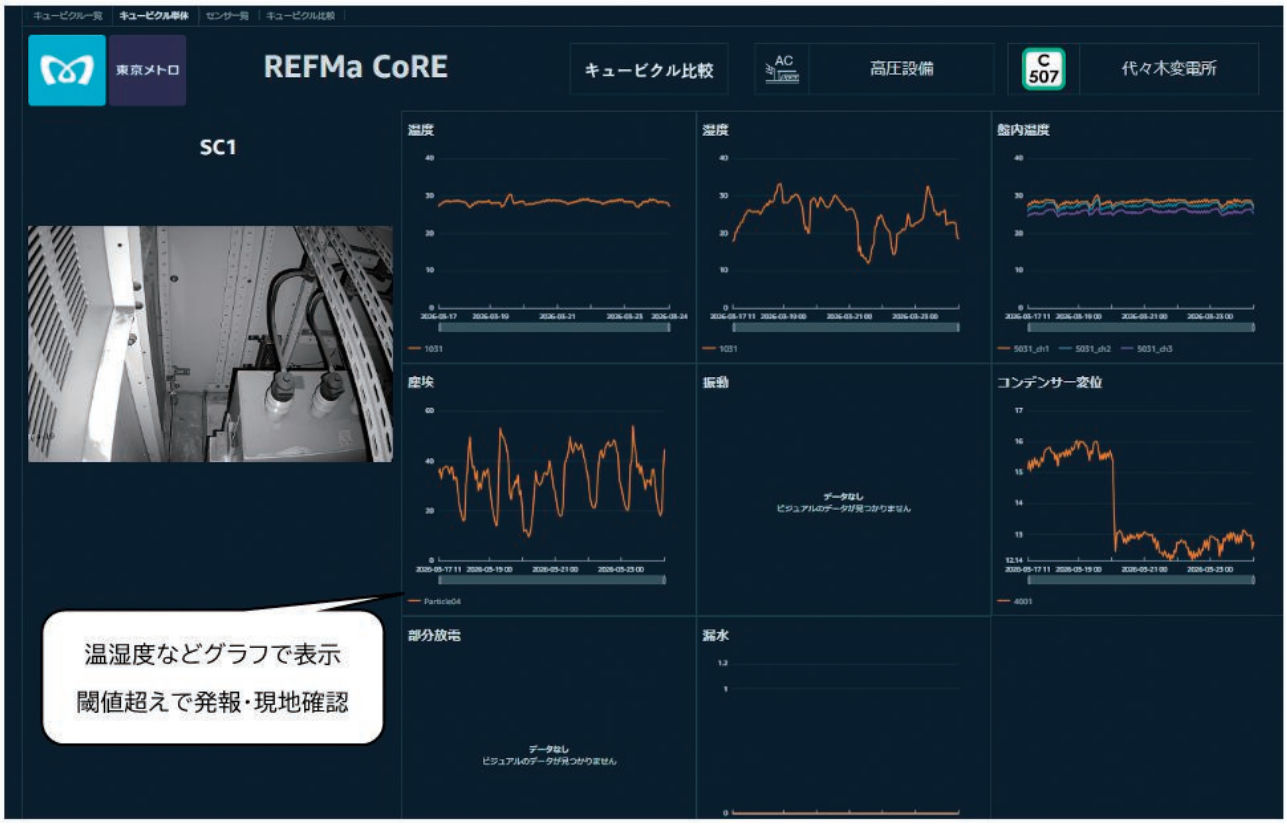
▲千代田線電力供給図・対応センサ







▲取り付けたセンサ類



▲変電所個別機器データ確認画面（開発中サンプル）



▲変電所全体データ確認画面（開発中サンプル）

すべての「今日」のために。
都営交通

熱中症防止、より働きやすい職場環境の実現にむけて
６月１日から都営交通の制服にポロシャツを導入！

令和８年５月27日
東京都交通局

東京都交通局では、働く職員一人ひとりが能力を発揮し活躍できるよう、ウェルビーイングで働きやすい職場環境づくりを進めています。

昨今の気候変動による気温上昇や社会情勢の変化を踏まえ、熱中症防止対策や働きやすさの向上を目的として、制帽やネクタイの着用を任意とするなどの取組を進めてきました。

この度、更なる熱中症防止対策として、従来の制服として着用しているシャツに加え、令和８年６月１日（月）から新たにポロシャツを導入します。

今後とも、職員が働きやすい職場環境づくりを進め、お客様に安全・安心にご利用いただけるよう努めていきます。





１　導入日

令和８年６月１日（月）

２　ポロシャツ着用期間

４月１日から11月30日

※令和８年は６月１日から11月30日

※職員は従来の制服シャツとポロシャツを自由に選択し着用

3　対象職員

都営地下鉄、都営バス、東京さくらトラム（都電荒川線）及び日暮里・舎人ライナー業務に従事する接客服着用職員（駅係員・乗務員など）



【左】ポロシャツを着用している職員【右】従来の制服を着用している職員

お問合せ先：都営交通お客様センター　電話03－3816－5700（９時から20時まで年中無休）

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

令和８年度通常総会を開催

令和８年５月26日（火）16時20分から、東京都千代田区のエッサム神田ホール２号館において、日本地下鉄協会令和８年度通常総会を開催しました。

総会には、会長の小坂彰洋東京地下鉄㈱社長、副会長である大阪市高速電気軌道㈱の河井社長、東武鉄道（株）の都筑社長はじめ、各都市の交通事業管理者など33名（代理出席等を含む）の普通会員が出席し、小坂会長が議長となって、議事が進められました。

議事は、先ず、①第１号議案「令和７年度事業報告」（案）及び②第２号議案「令和７年度計算書類」（案）が、相互に関連することから一括して審議され、菅野専務理事から説明が行われ、埼玉高速鉄道（株）常務取締役の浅野監事から監査報告があった後、原案の通り承認されました。

次に、報告事項である③報告事項（１）「令和８年度事業計画」及び④報告事項（２）「令和８年度収支予算書」について、菅野専務理事から一括して説明が行われ了承されました。

続いて、決議事項である⑤第３号議案「令和８年度の会費の額及び納入方法」（案）について審議が行われ、菅野専務理事からの説明が行われ、原案の通り承認されました。

最後に、⑥第４号議案「補欠の役員の選任」（案）及び⑦第５号議案「代表理事（副会長）の候補者の選出」（案）について、相互に関連することから一括して菅野専務から説明が行われ、辞任された４人の理事の補欠として、渡邉知秀氏（東京都交通局長）、増田実氏（名古屋市交通事業管理者）、梅田岳氏（札幌市交通事業管理者）及び山中直義氏（阪急電鉄（株）上席常務取締役）が新たに理事に選任されることが承認されました。

また、代表理事として、渡邉知秀氏（東京都交通局長）を副会長候補者に選出することも決議され、全ての議事を終了しました。



令和８年度通常総会

（一社）日本地下鉄協会役員名簿

（令和８年５月26日）

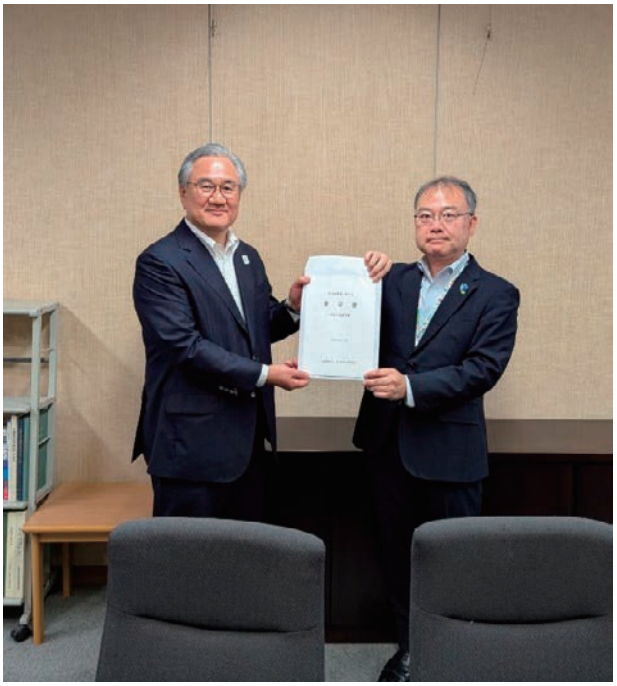
会長	小坂彰洋	（東京地下鉄（株）代表取締役社長）
副会長	渡邉知秀	（東京都交通局長）
〃	河井英明	（大阪市高速電気軌道(株)代表取締役社長）
〃	都筑豊	（東武鉄道（株）代表取締役社長）
専務理事	菅野孝一	（一般社団法人日本地下鉄協会　専務理事）
理事	増田実	（名古屋市交通事業管理者、交通局長）
〃	梅田岳	（札幌市交通事業管理者、交通局長）
〃	三村庄一	（横浜市交通事業管理者、交通局長）
〃	北村信幸	（京都市公営企業管理者、交通局長）
〃	城南雅一	（神戸市交通事業管理者、交通局長）
〃	小野田勝則	（福岡市交通事業管理者、交通局長）
〃	吉野博明	（仙台市交通事業管理者、交通局長）
〃	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）
〃	細見邦雄	（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　服部誠治税理事務所）

地下鉄事業に関する要望書（令和９年度予算）に係る要望活動の実施

国の令和９年度予算に係る概算要求を控え、７月28日（火）に、当協会の小坂会長（東京地下鉄株式会社代表取締役社長）及び菅野専務理事が、「地下鉄事業に関する要望書（令和９年度予算）」を国土交通省及び総務省に対し、次のとおり、面談の上、提出しました。

【国土交通省への要望】

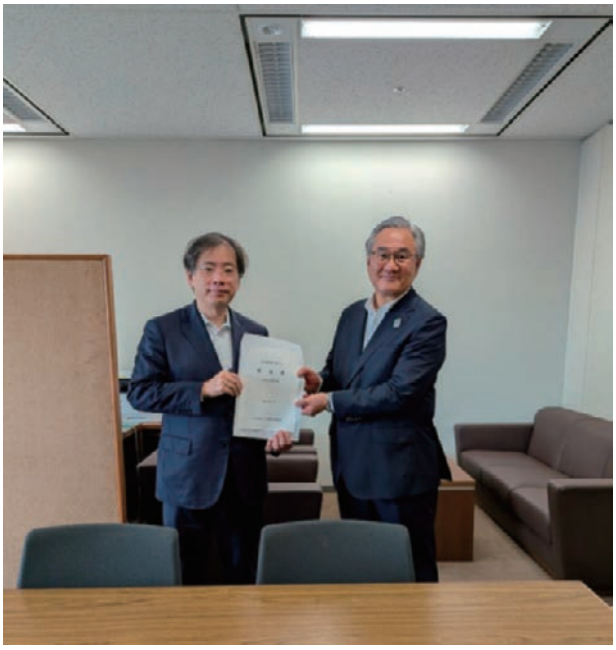
国土交通省に対しては、金子恭之国土交通大臣等三役のほか、水嶋智事務次官、寺田吉道国土交通審議官、鉄道局の五十嵐徹人局長、小林太郎次長、田島聖一大臣官房審議官、権藤宗高大臣官房技術審議官及び小林基樹都市鉄道政策課長をはじめとする関係者に、「地下高速鉄道事業に係る補助金総額の確保等」として「地下鉄ネットワークの充実」、「列車遅延の防止や列車運行円滑化のための駅における大規模改良」等に係る補助金総額の確保や「タッチ決済及び二次コード決済可能自動改札機の導入経費の補助対象化」等について、また、村田茂樹観光庁長官等に、「観光客の受入れと地域住民の生活の質の確保を両立するための環境整備事業における補助金総額の確保等」について要望しました。



田島大臣官房審議官と面談

【総務省への要望】

総務省に対しては、林芳正総務大臣等三役のほか、原邦彰事務次官、出口和宏自治財政局長、橋本憲次郎大臣官房審議官、福島秀生大臣官房審議官及び小澤高志公営企業経営室長をはじめとする関係者に、「公営地下高速鉄道事業の特例債制度について、所要の財政措置を継続すること」、「交通事業債における公的資金を十分に確保すること」、「公営企業債（脱炭素化推進事業）について、対象事業を拡大するとともに、財政措置を更に充実すること」等について要望しました。



福島大臣官房審議官と面談

当協会としましては、国の令和９年度予算に係る概算要求を控え、本年４月に開催された「令和９年度地下鉄関係予算概算要求に係る情報交換会議」における各事業者からの要望内容を踏まえ、今回の要望活動をはじめ、今後与党に対しても要望活動を行っていくこととしておりますので、要望事項実現のため、会員の皆様の更なるご支援・ご協力をお願い申し上げます。

要望書は、別添資料のとおりです。

（注）役職等は当時のものです。

（資料）

令和９年度
地下鉄事業に関する要望書

一般社団法人　日本地下鉄協会

Ⅰ　地下高速鉄道事業に係る補助金総額の確保等　（国土交通省）

地下鉄を含む都市鉄道は、公共交通ネットワークを拡充し、都市の国際競争力を強化していく上で、その重要性が年々増大しており、着実かつ円滑な施設整備を行うため、以下の事項の実現について、特段の配慮を願いたい。

１　都市鉄道整備事業費補助制度について、耐震対策、浸水対策、バリアフリー対策等現下の喫緊の課題を踏まえ、次の事項を実現すること。

⑴　次の鉄道施設の整備について、補助金の必要総額を確保すること。

①　地下鉄ネットワークの充実（東京地下鉄（株）有楽町線及び南北線の延伸）
②　列車遅延の防止や列車運行円滑化のための駅における大規模改良
③　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
④　ホームドア等の新設及び増設
⑤　トンネル、高架橋、駅等の耐震対策
⑥　河川の氾濫、津波、高潮等に伴う浸水対策

⑵　次の事業について、新たに補助対象とすること。

①　既設施設・設備の長寿命化又は機能向上に資する改良・改修・更新工事
②　複数のバリアフリールート確保のためのエレベーター、エスカレーターの増設
③　ホームと車両の段差解消、隙間縮小（櫛状ゴム設置）等工事
④　車内の防犯カメラ設置工事
⑤　同一事業内での付け替え（箇所の変更）工事
⑥　駅舎内の通路の新設・拡幅工事
⑦　タッチ決済及び二次元コード決済可能自動改札機の導入経費

２　補助対象事業費の算出において、「90％を乗じる」措置を廃止すること。

３　複数年度事業を認めるなど補助要件を緩和すること。

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　（国土交通省）

１　補助金の必要総額の確保

２　補助金申請手続の簡素化及び交付決定の早期化

３　複数年度事業を認めるなど補助要件の緩和

Ⅲ　公営地下鉄事業の経営の安定及び経営基盤の強化のための財政措置の拡充　（総務省）

１　公営地下高速鉄道事業の特例債制度
所要の財政措置を継続すること。

２　資本費負担緩和債及び資本費平準化債
両発行債の利子に対して地方交付税の所要の財政措置を行うこと。

３　交通事業債における公的資金の確保
金利上昇の状況を踏まえ、交通事業債における公的資金を十分に確保すること。

Ⅳ　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　（総務省）

１　交通事業会計への一般会計の負担金、補助金及び出資金について、地方交付税による十分な財政措置を行うこと。
特に、地下鉄事業における新線建設及び老朽化対策、耐震対策、バリアフリー化等に係る大規模改良工事や国土強靱化対策として実施する事業に対する出資金及び補助金について、従来と同様な制度を構築し、十分な財政措置を行うこと。
また、人件費、電気代、資材費等のあらゆる経費の高騰により厳しい経営状況が継続しているため、新たな繰出基準の創設による財政支援措置を行うこと。

２　公営企業債（脱炭素化推進事業）について、省エネルギー性能に優れた鉄軌道車両や先進的な省エネ機器の導入により増嵩する経費を対象事業とするなど対象を拡大するとともに、財政措置を更に充実すること。

３　新型コロナウイルス感染症に係る特別減収対策企業債の償還について、財政措置を拡充すること。

業務報告

●令和８年度第１回「次世代リニアメトロ開発検討委員会」を開催

日　時：令和８年４月17日（金）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、物流システム構築検討委員会がJR東日本の新幹線総合車両センターの「はこビュン」（荷物専用新幹線）を視察することになったことから、合同で仙台市地下鉄東西線のリンク式台車の視察を含めて行うこととなり、参加人数の確認とその概要説明がありました。

続いて、令和７年度報告書の最終調整を行い、追加した事項及び指摘された部分を修正した上で、更なる指摘がない限り「(案)」を削除することを確認しました。

次に、国土交通省鉄道局の広報資料「東京圏の鉄道路線の遅延『見える化』（令和６年度)」の紹介がありました。同じ東京圏でも路線ごとに小規模な遅延と大規模な遅延の発生状況が異なっており、路線ごとに状況に応じた対策が必要であるという内容で、これを議題として自由討議を行いました。

最後に、マイナビレポート「西鉄貝塚線の地下鉄直通化構想が半世紀前から提起されていますが、成就するかどうか再検討する」旨の記事の紹介がありました。JR線が並行していること並びに地下鉄仕様の車両や駅設備等の大改良を伴うことから、難しいのではないかという意見が多数ありましたが、興味深い内容なので、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」を開催

日　時：令和８年４月21日（火）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、今回視察することになったJR東日本の新幹線総合車両センターの「はこビュン」（荷物専用新幹線）の概要説明がありました。この車両の特徴は、当委員会で検討していた沖縄県鉄軌道計画における航空コンテナ輸送の車両（航空機と同じように、入口にはローラマット、車内はローラコンベアを設置）とは若干異なり、車両は鉄板敷の床に滑り止めを加工した簡単なものですが、新幹線総合車両センターにおいてAGV（無人搬送車）を導入し、荷扱い業務の省力化（４㌧トラックの場合、３～４往復）を導入しているとのことでした。なお､今回は、仙台市地下鉄東西線の荒井車両基地におけるリニア地下鉄の操蛇台車も視察することから、次世代リニアシステム開発検討委員会との合同視察とし、JR東日本の新幹線総合車両センター関係職員も参加することを確認しました。

次に、野村総合研究所「知的資産創造」2025年２月号「新幹線がもたらす新たな市場開拓の可能性」の説明がありました。①新幹線物流をめぐる鉄道各社の取り組み、②速達性が求められる荷物の潜在輸送需要、③輸送対象となる品目の特徴、④新幹線物流が社会にもたらす効果等について考察しています。協会としては、電車物流を相当前から検討していましたので、やっと実現したかという感じです。一方で、在来線でも検討しましたが、距離が近いということもあって、どこの鉄道事業者も足踏みをしている状況です。引き続きJR貨物と意見交換を行いながら、検討することとしました。

最後に、視察の参加者の確認を行って、終了しました。

●第118回リニアメトロ推進本部幹事会を開催

日　時：令和８年４月27日（月）16時～
場　所：協会９階会議室
内　容：主な議題として、令和７年度事業報告(案)、収支内訳（案）及び令和８年度事業計画(案)、収支予算（案）を説明・報告し、審議していただきました。

令和７年度の事業報告では、①リニア地下鉄軌道・車両境界領域技術検討委員会を神戸市で開催したこと及び「レール削正範囲拡大」については、リニアメトロ以外の通常の地下鉄にも条件付で範囲を拡大したこと、②ドライバレス運転委員会については、全地下鉄事業者が参加するまで拡大したこと並びに前方監視、異常時対応及び意義・必要性について、最終的に「地下鉄におけるGOA３自動運転のあり方」を完成させたこと、③神戸市交通局「海岸線の大規模更新に関する調査・検討業務」については、実現の可能性及び基本構想の中間報告を行ったことを説明しました。また、令和８年度事業計画については、７年度案件を継続する旨の説明を行いました。

令和７年度収支報告では、２年契約の受託事業については、当該年度の収入がないが業務運営に支障はないこと、令和８年度収支予算では、受託事業については今後も２年契約の案件が増える可能性があること、前年度と同額の暫定的収支予算としていること等を説明しました。

最後に、幹事から推進本部とリニアメトロの更なる発展のための推進テーマ等のご意見をお聞きし、これらの全ての案件を承認していただき、５月29日（金）に開催するリニアメトロ推進本部運営委員会に諮ることになりました。

●令和８年度「広報の啓発・制作部会」を開催

日　時：令和８年５月15日（金）10時～
場　所：協会入居ビル５階第１会議室
内　容：地下鉄等のマナーの啓発に資することを目的とした令和８年度のマナーポスター及びマナーリーフレットのデザイン案を審議・決定するため、応募があった８企業からのプレゼン実施により検討・協議し、決定しました。

今年度のマナーポスター及びマナーリーフレットについては、６月中旬に制作を終了し、記者発表の後、６月下旬に関係事業者、関係機関等に配布しました。

（前掲の「令和８年度マナーキャンペーンの実施について」を参照）

●令和８年度第２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５月15日（金）10時30分～
場　所：JR東日本新幹線総合車両センター内会議室
内　容：JR東日本新幹線総合車両センター会議室において、同センターの概要及び「はこビュン」について、①輸送概要：平日の盛岡新幹線車両センター～東京新幹線車両センターの運行（駅での取扱いはない。）、②輸送形態：荷物専用新幹線を旅客列車に併結（11～17号車）するため、運転士は必要としない、③積載量：17.4t（業務用クーラーボックス1,000箱程度）等の説明がありました。

車両の特徴としては、鉄板敷の床に滑り止めを加工した簡単なものですが、新幹線総合車両センターにおいてAGV（無人搬送車）を導入し、荷扱い業務を省力化（４ﾄﾝﾄラックの場合、３～４往復程度）しています。なお、荷扱い等は、グループ会社のJR東日本物流（株）が行っており、生鮮品、加工品、駅弁等が輸送されています。今後実績を重ね、輸送量を増加させていくという説明でした。

コンテナで運ぶような大量の荷物の場合は、ワンマイルも含めたコストではJR貨物に太刀打ちできませんが、JR貨物とはターゲット市場が異なり、新幹線輸送はスピード重視のターゲット市場となるので、それなりの需要を見込めるものと思います。

なお、協会が検討している沖縄県鉄軌道計画で考えてみると、那覇空港の貨物ターミナルから直接航空コンテナに積み込み、１時間で名護に着けることになると、現在の翌日配送に対し、新幹線輸送と同様にス

ピード重視の面で十分対抗できますので、沖縄県鉄軌道計画の物流システムの導入の検討については、今後とも継続する予定です。

●令和８年度第２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５月21日（木）15時30分～
場　所：協会９階会議室
内　容：前回の議事録を確認後、沖縄県鉄軌道計画の内閣府調査がリニアメトロの認識間違いや恣意的な記述があったことから、元沖縄県副知事及び沖縄県幹部と調査の不備について意見交換を行ったことの説明がありました。協会の説明を理解されたので、今後の県の対応を注視していくことを確認しました。

続いて、区部周辺部環状公共交通を進めるステップとして、世田谷区副区長との意見交換の資料を基に、杉並区幹部に対する説明資料を作成することになりました。「杉並区における区部環状公共交通（エイトライナー）優先整備計画の考え方（都市構造課題に基づく整備戦略）」及び「杉並区地域公共交通計画（概要版）」を参考に資料を作成すること、また、次回の委員会の開催を杉並区の現地調査とすることを確認しました。

次に、JR東日本、JR西日本の広報資料である「協創で進化する鉄道電気分野の『設備のスマートメンテナンス』や『工事業務の機械化・DX』」について紹介がありました。①信号ボンドモニタリング、②信号システムの仕様書作成支援システムの機能向上と相互導入、③生成AIを活用した復旧システムの相互導入等が検討されています。JR四国及びJR九州もこれに参画することになり、安全・安定輸送のレベルアップと鉄道事業のサスティナブルな運営に貢献するものと期待されています。

また、旅行総合研究所タビリスの「JR羽田空港アクセス線、東京モノレールと連携し、国際線接続に活用」の紹介がありました。このアクセス線の羽田空港駅は、第２ターミナル付近の地下に建設されることから、第３ターミナル（国際線）には直接行くことはできないので、東京モノレールを乗り継ぐことになり、東京モノレールの役割が変わるというものですが、空港アクセスがそんなに必要なのか、課題として自由討議を行い、終了しました。

●令和８年度通常総会を開催

日　時：令和８年５月26日（火）16時20分～
場　所：エッサム神田ホール２号館４階大会議室
内　容：今回の総会では、小坂彰洋会長（東京地下鉄株式会社代表取締役社長）が議長となり、①令和７年度事業報告（案）、②令和７年度計算書類（案）、③（ａ）令和８年度事業計画、（ｂ）令和８年度収支予算書の報告、④令和８年度の会費の額及び納入方法（案）、⑤補欠の役員の選任（案）及び⑥代表理事（副会長）の候補者の選出（案）について審議され、いずれも原案のとおり議決されました。

（前掲の協会活動リポートを参照）

●令和８年度第２回理事会を開催

日　時：令和８年５月26日（火）17時10分～
場　所：エッサム神田ホール２号館６階会議室
内　容：今回の理事会は、小坂彰洋会長（東京地下鉄株式会社代表取締役社長）他16人の理事と監事２人が出席し、同会長が議長となり、議案の審議が行われました。

議案の代表理事（副会長）の選定について審議され、原案のとおり議決されました。

●第41回「リニアメトロ推進本部運営委員会」を開催

日　時：令和８年５月29日（金）11時15分～
場　所：アルカディア市ヶ谷「赤城の間」
内　容：本年度は、代理出席者３名を含め、全員参加の会議となりました。

議題は、リニアメトロ幹事会で承認された①令和７年度事業報告及び収支内訳について、②令和８年度事業計画及び収支予算についてで、令和７年度の実績については、受託事業が３件あり、内容を案件毎に説明しました。令和８年度予算等については、会員数に異同がないこと、受託事業の収入・

支出予算については、金額が未定であること等から、従来どおり、暫定的に1,000千円を計上していることを説明しました。

最後に、各委員からご意見をいただくとともに、上記の議題を７月２日（木）に開催するリニアメトロ推進本部会員総会に報告することの承認をいただき、終了しました。

●令和８年度第３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６月23日（火）14時～
場　所：杉並区内
内　容：区部周辺部環状公共交通の計画における環状８号線のうち、杉並区域の現地調査を行いました。

これは、前回の委員会で確認された杉並区幹部に対する説明資料を作成するために実施したもので、京王線八幡山駅から井の頭線高井戸駅及びJR中央線荻窪駅を経て西武新宿線井荻駅までの区間としました。八幡山駅は、環状８号線から少し離れており、連絡するには地上を歩くか又は地下通路を構築するかという若干のアクセス難があります。高井戸駅は、鉄道との接続に申し分ありませんが、神田川の下を通さなければならないことと及び環状８号線の地下に埋設物があることから大深度にならざるを得ません。荻窪駅は、ルートを桃二小南の交差点を右折し、バス通りを北上し、中央線をアンダーパスすると北口に出ます。駅前広場ですので、そこに駅を設置することができれば余裕のある構内となり、利用の多い駅ですので、荻窪駅は重要な乗換えの結節駅となります。四面道から環状８号線に戻り西武新宿線の井荻駅まで北上します。井荻駅は、環状８号線のすぐ横にありますので、大変便利です。現地調査を行ってみると、計画当初と現状か大きく変わっていますので、それぞれ課題がありますが、区幹部に提案する際に、便利さ及びそれに伴う需要増の説明の際の判断材料となります。

最後に、次回の委員会までに調査結果をまとめ、提案資料の作成を確認して、終了しました。

●令和８年度第３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６月24日（水）15時30分～
場　所：協会９階会議室
内　容：第１回の議事録を確認した後、第２回委員会「新幹線物流『はこビュン』の視察」の結果報告があり、それを課題として、自由討議を行いました。

次に、野村総合研究所の細井隼、矢崎圭氏の「新幹線物流がもたらす新たな市場開拓の可能性」の紹介がありました。①新幹線物流をめぐる鉄道各社の取り組み、②速達性が求められる荷物の潜在輸送需要、③輸送対象となる品目の特徴、④拡大に向けた課題と解決策、⑤新幹線物流が社会にもたらす効果について、まとめられています。JR東日本の「はこビュン」はこれを正しく実現したものと言えます。現在のこの事業については、片輸送の感が強い状況ですが、JR東日本がどこまで事業を拡大できるか、今後の動向を注視していきたいと思います。

次に、次回７月13日（月）の次回委員会は、JR貨物の東京貨物ターミナル駅構内の東京レールゲート「EAST」の視察を行うことの案内がありました。途中マイクロバスでJR羽田アクセス予定線のルートを経由しながら向かうこと、集合を品川駅とすることを確認して、終了しました。

●第39回リニアメトロ推進本部会員総会を開催

日　時：令和８年７月２日（木）15時30分～
場　所：アルカディア市ヶ谷「霧島」
内　容：推進本部の令和７年度事業報告・収支内訳及び令和８年度事業計画・収支予算について説明しました。令和７年度事業報告、令和８年度事業計画を一括して、①「リニアメトロ研究委員会」、②「リニア地下鉄軌道・車両境界領域技術検討委員会」、③「次世代リニアメトロシステム（スマート・リニア）開発検討委員会」、④「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)」、⑤「地下鉄網を活用した物流システム構築検討委員会」等の活動についてパワーポイントを用いて説明しました。

続いて、令和７年度収支内訳及び令和８年度収支予算を資料に沿って説明しました。令和７年度の収支内訳は、昨年度と同様に受託事業関連業務のウエイトが高く、本来のリニアメトロ調査事業が十分対応できなかったことから未実施となり、その未実施事業分の経費が黒字となったこと、また、受託事業のうち、２年契約となっている事業の７年度分の業務に見合った収入が無く、リニアメトロ調査費の黒字分を宛がっても大幅に金額が上回ったことから、リニアメトロ推進事業全体が赤字となりました。しかしながら､赤字となったものの、前年度からの繰越金があるので資金繰りには問題がなく、来年度には２年契約の受託事業からの収入が見込めるので、黒字となることを説明しました。

また、令和８年度収支予算については、会員数が変わらなければ収入も変わらないので、前年度同額となること、受託事業については、事業の内容により２年契約の案件が増える傾向にあり、予算が１年度毎に大幅に増減することを避けるため、これまで通り暫定的に1,000千円を計上し、毎年同じ収支予算としていることを説明しました。

●令和８年度第４回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」を開催

日　時：令和８年７月13日（月)、13時30分～
場　所：JR貨物東京貨物ターミナル駅会議室
内　容：会議室で東京貨物ターミナル駅の概要説明を受けた後、屋上からターミナル全体を視察。保税地域（外国からの貨物の関税を保留したまま、保管や加工ができる特定の場所）や40ftコンテナの蔵置（昼間は蔵置し、夜行便の貨物に使用するため夜間は何もない）等、ヤード全体を俯瞰できました。

その後、目的の東京レールゲート「EAST」を視察しました。レールゲートには「EAST」と「WEST」があり、どちらも東京貨物ターミナル駅構内にある大型物流施設ですが、竣工時期、事業者、規模（広さ）に違いがあり、「WEST」は2020年２月にJR貨物の単独事業として竣工し、「EAST」は2020年７月にJR貨物と三井不動産の共同事業として竣工しましたが、「WEST」の約３倍の規模で竣工しています。東京レールゲートは、ターミナル構内に設けるマルチテナント型物流施設で、①駅に直結：貨物駅の中にあるため、鉄道からトラックへ荷物をすぐ移せる、②交通に便利：高速道路や港、空港の近くにありものを運びやすい、③環境にやさしい：鉄道を使うことで、二酸化炭素（CO_2）を減らすエコな物流ができるといった特徴があり、倉庫区画の他、テナント専用事務所や飲食施設も備えています。

また､防災センターは24時間有人警備で、セキュリティを確保しており、建物は免振構造で、停電時は非常用発電機により電力を確保し、災害時のBCP（事業継続計画）に対応しています。施設内は案内により、徒歩巡回となりましたが、通常、人は通行できません（自転車は可)。トラックが入場してくると目的のブースのシャッターが上がり、荷降し場に入場するとシャッターがすぐに下りて来ます。冷房のために温度管理がされているそうで、環境面でも素晴らしい施設であることが分かります。シャッターが開いているブースでJALの航空コンテナを見つけました。サイズが違うので、コキ車（コンテナ運搬用の貨車）に積めないことから、詰め替えをしているとのことでした。また、締結装置を改良し積載できるようにしても、コンテナの形状違いや容量が少ないことから実施していません。協会で検討している沖縄鉄軌道計画の物流システム導入では、このような小さな航空コンテナを空港から車両に直積みしますので、その分の経費や積替え時間が短縮できます。初めての試みですので、是非とも実現させたいと思います。

この後、マイクロバスに乗って構内を回り、夜間に出発する盛岡行きの貨車にトップリフターでの積降し作業を見せていただ

きましたが、短時間での積降し作業はまさに職人技です。会議室に戻り、質疑応答を行い、予定通り視察は終了しました。物流の規模は違いますが、今後とも、JR貨物と情報を共有させていただいて、協会の検討している沖縄の鉄道物流導入に反映したいと思いました。

●令和８年度第４回「次世代リニアメトロシステム開発検討委員会」を開催

日　時：令和８年７月16日（木）、15時30分～
場　所：協会９階会議室
内　容：７月15日に行われたメトロセブン・エイトライナー協議会（於：杉並区役所分室会議室）との「区部環状の今後の進め方等」に関する意見交換の内容について報告がありました。

協会から「需要予測調査」の結果に対する各区の対応、考え方について、特に、大江戸線の延伸を進めている練馬区、新金線のBRT化を進めている葛飾区に対し、この区部周辺部環状公共交通との整合性、場合によっては需要の多い区間の部分の先行着手等について伺いました。特に、独自の路線を計画している区の問題提起という意味で敢えてお聞きしました。（具体的な応答については省略します。）追って、費用対効果の調査が終了するということでしたので、再度意見交換をすること、今後も意見交換を続けていくことを双方で確認した旨の説明がありました。

次に、６月23日（火）に行った「杉並区現地調査」の報告がありました。現地を踏査してみるとルートや駅位置がそれぞれ課題があることが分かりましたので、それらを整理し、杉並区長等に対する提案資料に反映することを確認しました。

次に、鉄道総合技術研究所の2026年度第383回月例発表資料「鉄道地震工学における最近の研究開発」の紹介がありました。技術基準の三層化への対応、他の標準との整合性を図りつつ最新の知見等を反映した設計標準の改訂で、①構造物の地震時性能の検討、②設計地震動、地盤挙動の評価方法の整理、③構造物の応答値算定法の整理、④安全係数、修正係数の適性評価、⑤地震随伴事象（地表断層変位、津波、余震等）に対する設計法の確立、⑥技術の進歩に伴う標準的な設計手法の見直しを具体的な目標としており、2025年度に改訂委員会を設置し、2027年度末の成案作成に向けて検討を実施するというものです。協会では、地下鉄は地震に強いとアピールしていることから、注視していくこと確認しました。

次に、JR東日本ニュースの「水素を利用したLXの取り組みの推進」、Yahoo!ニュースの東京メトロ全路線の「混雑ヒートマップ」混雑見える化を本格提供したことの紹介があり、それぞれ課題として自由討議を行い、終了しました。

●第35回リニアメトロ研究委員会を開催

日　時：令和８年７月30日（木）、14時30分～
場　所：アルカディア市ヶ谷「琴平の間」
内　容：会議前半は、議題１.「リニア地下鉄運営事業者の運行状況」として、①大阪メトロ長堀鶴見緑地線及び今里筋線、②東京都大江戸線、③神戸市海岸線、④福岡市七隈線、⑤横浜市グリーンライン、⑥仙台市東西線、それぞれの概況及び運行、消費電力量、車両、軌道等の状況や課題について、各都市事業者委員から報告していただき、質疑応答を行いました。

休憩後、議題２.「リニア地下鉄に関係する技術課題の調査検討状況」について事務局から、⑴リニア地下鉄軌道・車両境界領域技術検討委員会審議内容から、「急曲線外軌レールゲージコーナー部のきしみ割れ維持管理の適正化調査」の検討状況について、さらに、委員長である茨城大学の道辻先生から、一般地下鉄車両の評価「2025年度の要点」と「2026年度の方向性」として、「踏面の考察」、「レール削正を実現する具体的な指針の設定」について説明があり、質疑応答がありました。

続いて、⑵「地下鉄におけるドライバレス運転に関する調査」に対しては、「地下鉄におけるGOA3自動運転のあり方」報告書の内容についての考え方の解説、2026年度以降の方針を、GOA3からGOA4の実現

に向けて「地下鉄におけるGOA4自動運転のあり方」をとりまとめること、また、引き続き①意義必要性、②安全の認容・安心の醸成、③地下鉄特有のGOA4、④避難誘導他の課題検討を進めていくことを説明し、質疑応答を行いました。⑶「次世代リニアメトロ開発に関する検討」については、区部周辺部環状公共交通の新たな需要掘り起こしのためのルートの再検討、世田区長等幹部向けの提案資料の検討、新技術であるEV－E801系蓄電池車及び男鹿線男鹿駅関連の風力発電等の現地視察を行ったこと、令和８年度は７年度の検討を続けるとともに、新たに杉並区長に対する提案を検討することを説明しました。

続いて、⑷「地下鉄網を活用した物流システム構築に関する検討」については、沖縄鉄軌道新線計画への物流システム導入検討に注力し、沖縄県に対し、旅客輸送の余裕時間を活用した物流により、①新たな物流輸送力の確保、②トラック輸送の置き換えが可能となり、定時性、運転手置き換え効果、CO２削減効果等の新たな付加価値を生み出せることの提案を行ったことを説明し、質疑応答を行い、終了しました。

最後に、令和７年度（2025年度）までのリニア地下鉄輸送実績を紹介して、終了しました。

●全国地下鉄輸送人員速報の公表

○７月３日に、令和８年３月・速報値
○７月27日に、令和８年４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６月15日付】

発　令　事　項	氏　名	現　職
大臣官房付・即日辞職（北海道旅客鉄道株式会社）	齊　藤　敬一郎	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構経営自立推進統括役

【令和８年６月24日付】

発　令　事　項	氏　名	現　職
大臣官房審議官（都市局担当）（併）都市局総務課長	出　口　陽　一	大臣官房審議官（都市局担当）
辞職（6月23日付）（中日本高速道路株式会社取締役）	光　安　達　也	都市局総務課長

【令和８年７月１日付】

発　令　事　項	氏　名	現　職
大臣官房会計課公共工事契約指導室長	齋　藤　　悠	大臣官房総務課企画官（併）鉄道局
総合政策局総務課長	佐　藤　克　文	関東運輸局次長
関東運輸局次長	醍　醐　琢　也	大臣官房参事官（労務管理担当）

【令和８年７月13日付】

発　令　事　項	氏　名	現　職
大臣官房総務課企画官（併）鉄道局	地　主　　純	観光庁総務課企画官

【令和８年７月30日付】

発　令　事　項	氏　名	現　職
大臣官房付・即日辞職（（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構経営自立推進統括役）	春　名　史　久	新関西国際空港株式会社総務部長

【令和８年７月31日付】

発　令　事　項	氏　名	現　職
大臣官房付・即日辞職	金　子　修　久	中国運輸局長
中国運輸局長	上　田　大　輔	（独）海技教育機構理事
大臣官房審議官（都市局担当）	出　口　陽　一	大臣官房審議官（都市局担当）（併）都市局総務課長
出向（経済産業省大臣官房付）	中　野　岳　史	観光庁国際観光部長
観光庁国際観光部長	笹　路　　健	経済産業省大臣官房付
住宅局市街地建築課市街地住宅整備室長	廣　瀬　公　亮	都市局都市計画課土地利用調整官
都市局都市計画課土地利用調整官	松　本　潤　朗	大臣官房付
大臣官房参事官（人事担当）	齋　藤　良　太	都市局都市計画課長
都市局都市計画課長	渡　邊　哲　至	不動産・建設経済局建設業課長
大臣官房付	筒　井　祐　治	都市局街路交通施設課長
都市局街路交通施設課長	東　　智　徳	（独）都市再生機構都市再生部次長
辞職（７月30日付）（独）都市再生機構都市再生部次長	林　　良太郎	都市局街路交通施設課街路事業調整官
都市局街路交通施設課街路事業調整官	吉　澤　勇一郎	沼津市副市長
大臣官房付	奈　良　和　美	鉄道局総務課長
鉄道局総務課長	河　田　敦　弥	観光庁総務課長
出向（観光庁総務課長）	八　木　貴　弘	大臣官房付
大臣官房付	谷　合　　隆	（一財）運輸総合研究所主任研究員
大臣官房付	阪　場　進　一	中国運輸局交通政策部長
出向（内閣法制局参事官（第二部））	新　田　　翔	大臣官房総務課企画官（併）鉄道局
大臣官房総務課企画官（併）鉄道局	井　上　夏穂里	水管理・国土保全局総務課企画官

発　令　事　項	氏　　名	現　　職
大臣官房総務課企画官（併）総合政策局	鈴　木　健　弘	観光庁国際観光部国際観光課IR企画官
総合政策局共生社会政策課長	木　村　久　実	首都圏新都市鉄道（株）経営企画部長
航空局航空ネットワーク部首都圏空港課長	齋　藤　　喬	観光庁国際観光部国際観光課長
出向（観光庁国際観光部国際観光課長）	馬　場　裕　子	大臣官房付
総合政策局国際政策課長	小　林　基　樹	鉄道局都市鉄道政策課長
鉄道局都市鉄道政策課長	松　平　健　輔	大臣官房付
都市局総務課長	小　松　雅　人	大臣官房付
物流・自動車局付・即日退職（７月30日付）（(独）自動車事故対策機構審議役）	大　森　隆　弘	中国運輸局次長
中国運輸局次長	澤　田　孝　秋	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構監査・事業監理統括役
辞職（７月30日付）（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構監査・事業監理統括役	角　野　浩　之	海事局総務課長
大臣官房広報課長	吉　岡　誠一郎	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構経営自立推進・財務部長
辞職（７月30日付）（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構経営自立推進・財務部長	広　瀬　行　久	大臣官房会計課企画官
大臣官房会計課企画官	沖　本　俊太朗	都市局総務課企画官
都市局総務課企画官	本　田　雄　治	都市局都市計画課都市機能誘導調整室長
都市局都市計画課都市機能誘導調整室長	坂　野　修　一	大臣官房付
港湾局付・即日辞職	小　澤　康　彦	近畿運輸局次長
近畿運輸局次長	中　野　智　行	鉄道局技術企画課長
鉄道局技術企画課長	北　出　徹　也	鉄道局施設課長
鉄道局施設課長	森　　宣　夫	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構北海道新幹線建設局副局長
出向（内閣府沖縄振興局参事官（振興第一担当））	乾　　有　貴	鉄道局総務課貨物鉄道政策室長
鉄道局総務課貨物鉄道政策室長	福　田　恭　平	（独）都市再生機構経営企画部企画課長
辞職（７月30日付）（独）自動車技術総合機構理事	軸　丸　真　二	北陸信越運輸局次長
北陸信越運輸局次長	酒　井　雅　彦	（独）自動車技術総合機構理事
出向（観光庁国際観光部参事官）	杉　田　雅　嗣	住宅局参事官（マンション・賃貸住宅担当）
住宅局参事官（瑕疵担保対策担当）	三　島　梨　加	鉄道局総務課企画室長
鉄道局総務課企画室長	田　端　義　宏	不動産・建設経済局国際市場課国際市場企画官

【令和８年８月６日付】

発　令　事　項	氏　　名	現　　職
辞職（(独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事）	磯　野　哲　也	大臣官房付

【令和８年８月７日付】

発　令　事　項	氏　　名	現　　職
退職	水　嶋　　智	国土交通事務次官
国土交通事務次官	塩　見　英　之	国土交通審議官
国土交通審議官	黒　田　昌　義	大臣官房長
大臣官房長	石　原　　大	物流・自動車局長
辞職	村　田　茂　樹	観光庁長官
観光庁長官	木　村　典　央	観光庁次長
観光庁次長	蔵　持　京　治	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構副理事長
大臣官房付・即日辞職	井　上　健　二	北海道運輸局長
北海道運輸局長	石　塚　智　之	海上保安庁交通部長
大臣官房付・即日辞職	吉　田　昭　二	東北運輸局長
東北運輸局長	三　宅　正　寿	総合政策局次長
大臣官房付・即日辞職	藤　田　礼　子	関東運輸局長
関東運輸局長	澤　井　　俊	海上保安庁総務部長
大臣官房付・即日辞職	服　部　真　樹	近畿運輸局長
近畿運輸局長	長　﨑　敏　志	観光庁観光振興部長

発　令　事　項	氏　　名	現　　職
出向（内閣官房内閣審議官（内閣官房副長官補付））	中　田　裕　人	都市局長
都市局長	佐々木　正士郎	国土政策局長
大臣官房付・派遣（（公社）2027年国際園芸博覧会協会事務次長補）	三　浦　逸　弘	大臣官房審議官（都市局、住宅局担当）
大臣官房審議官（都市局、住宅局、国際園芸博覧会担当）	今　村　　敬	内閣官房内閣審議官（内閣官房副長官補付）
大臣官房審議官（官庁営繕部、都市局担当）	出　口　陽　一	大臣官房審議官（都市局担当）
大臣官房審議官（総合政策局、都市局担当）	松　原　英　憲	大臣官房審議官（上下水道担当）
辞職	服　部　卓　也	大臣官房技術審議官（都市局担当）
大臣官房技術審議官（都市局、国際園芸博覧会担当）	筒　井　祐　治	大臣官房付
物流・自動車局付・即日辞職	佐　橋　真　人	北陸信越運輸局長
北陸信越運輸局長	田　中　賢　二	大臣官房審議官（総合政策局、観光庁担当）
大臣官房審議官（総合政策局、観光庁担当）	桑　田　龍太郎	大臣官房付
国際統括官	五十嵐　徹　人	鉄道局長
鉄道局長	岡　野　まさ子	大臣官房総括審議官
大臣官房総括審議官	原　田　修　吾	大臣官房審議官（公共交通政策、物流・自動車局当）
大臣官房審議官（鉄道局、航空局担当）	田　島　聖　一	大臣官房審議官（鉄道局担当）
大臣官房審議官（鉄道局担当）	田　口　芳　郎	航空局航空ネットワーク部長

【総務省人事異動（抜粋）】　　【令和８年８月４日付】

発　令　事　項	氏　　名	現　　職
大臣官房長　併任解除	田　中　聖　也	大臣官房総括審議官（地方DX推進、政策企画（副）担当）　併任　自治税務局付
大臣官房審議官（財政制度・財務担当）併任　内閣官房内閣審議官（内閣官房副長官付）　命　内閣官房人口戦略本部・全世代型社会保障構築本部事務局審議官）	渡　邉　繁　樹	大臣官房付
出向　内閣官房内閣審議官（内閣官房副長官補付）　命　内閣官房地域未来戦略本部事務局審議官	神　門　純　一	自治財政局財政課長
大臣官房付　併任　内閣府大臣官房審議官（経済財政運営、経済社会システム及び地方分権改革担当）併任　内閣府本府道州制特区担当室長　併任　内閣府本府地方分権改革推進室長	橋　本　憲次郎	大臣官房審議官（財政制度・財務担当）併任　内閣官房内閣審議官（内閣官房副長官付）　命　内閣官房人口戦略本部・全世代型社会保障構築本部事務局審議官）　併任　内閣府本府地方創生推進室地方創生支援官
大臣官房付	後　藤　友　宏	自治財政局公営企業課長
自治財政局財政課長　併任解除	梶　　元　伸	自治財政局地方債課長　併　内閣官房副長官補付　命　内閣官房ギャンブル等依存症対策推進本部事務局参事官
自治財政局調整課長　併任解除　併　内閣官房副長官補付　命　内閣官房人口戦略本部・全世代型社会保障構築本部事務局参事官	小　牧　兼太郎	自治行政局住民制度課デジタル基盤推進室長　併　自治行政局地域DX推進室室員
自治財政局交付税課長	德大寺　祥　宏	自治財政局公営企業課準公営企業室長
自治財政局地方債課長　命　内閣官房ギャンブル等依存症対策推進本部事務局参事官	和　田　雅　晴	自治財政局調整課長　併　内閣官房副長官補付　命　内閣官房人口戦略本部・全世代型社会保障構築本部事務局参事官
自治財政局公営企業課長	北　澤　　剛	自治医科大学総務部長
自治財政局財務調査課長	櫻　井　泰　典	消防庁国民保護・防災部参事官　併　国民保護・防災部防災課
自治税務局都道府県税課長　併　内閣官房参事官（内閣官房副長官補付）　命　内閣官房行政改革・効率化推進事務局租税特別措置・補助金見直し担当室参事官	村　上　浩　世	自治財政局交付税課長
大臣官房付　併　内閣官房副長官補付　併　内閣府参事官（政策統括官（経済社会システム担当）付）　併　内閣府本府地方分権改革推進室参事官	藤　原　俊　之	自治財政局財務調査課長

役　員　名　簿

（令和８年７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）
〃	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250号）

公式ウェブサイト　http://www.jametro.or.jp

令和８年８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８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	岡部　聡	近畿日本鉄道㈱広報部秘書部
小越　洋輝	総務省自治財政局	宮川　克寿	（一社）日本地下鉄協会
長谷健太郎	東京地下鉄㈱広報部	和嶋　武典	（一社）日本地下鉄協会

京浜急行電鉄株式会社



富士山と赤い電車（三浦海岸～三崎口）



梅と赤い電車（田浦梅林）



海と赤い電車（YRP野比～京急長沢）

東京都

ヘルプマークを知っていますか？
援助が必要な方のためのマークです。



外見からは分からなくても援助が必要な方がいます。
このマークを見かけたら、電車内で席をゆずる、
困っているようであれば声をかける等、
思いやりのある行動をお願いします。

このマークは、下記の場所で配布しています。数に限りがありますので、予め御了承ください。詳しくは「東京都　ヘルプマーク」で検索をお願いします。
※都営地下鉄各駅（押上駅、目黒駅、白金台駅、白金高輪駅、新宿線新宿駅を除く）駅務室、都営バス各営業所、荒川電車営業所、日暮里・舎人ライナー（日暮里駅、西日暮里駅）駅務室、ゆりかもめ（新橋駅、豊洲駅、有明駅）駅務室、多摩モノレール（多摩センター駅、中央大学・明星大学駅、高幡不動駅、立川南駅、立川北駅、玉川上水駅、上北台駅）駅務室（一部時間帯を除く）、東京都心身障害者福祉センター（多摩支所を含む）、都立病院　等

English　Chinese　Korean

Osaka Metro Group の オウンドメディア

イロイロメトロ

知るほど、もっと乗りたくなる。



ヒトが動かす

安全で快適な移動や心地よいくらし、
それらを動かす「ヒト」の思いを伝える



コトでつなげる

新たな技術による交通の進化、サステナビリティ、
安全・安心の取り組みなどの「コト」を深堀り



エキから見つける

Osaka Metro109 の「エキ」から見つける、
その知られざる歴史や秘密、エリアの多彩な魅力



COLUMN コラム







Osaka Metro

＼ 毎週水曜日・金曜日に新着記事公開中 ／

イロイロメトロ　検索