

# SUBWAY



● 日本地下鉄協会報 第246号 ● ● ● ● ●

2025 8

● 会長就任のご挨拶

一般社団法人 日本地下鉄協会会長  
東京地下鉄株式会社 代表取締役社長 小坂 彰洋

● 巻頭随想

地域を支えてきた当社のこれまでの歩みと今後の事業展望  
山陽電気鉄道株式会社 代表取締役社長 伊東 正博

● 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

I 列車内の危険品持ち込み規制強化を推進

～大阪・関西万博開催等に備え「鉄道テロへの対策ガイドライン」を改正～

II 「鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ」を締結

～国土交通省、防衛省、JR 7社及び鉄道事業者団体が連携します～

● 特集

「新たなデジタル化（DX）等によるサービス向上の取組」（その2）

I 東京地下鉄株式会社

II 福岡市交通局

● 海外レポート

世界あちこち探訪記  
第106回 ワシントンD.C.（その2）

● 広報だより

令和7年度マナーキャンペーンの実施について

● 賛助会員紹介

東邦電気工業株式会社  
西武建設株式会社

● 会員だより

地下鉄空港線・箱崎線新型車両「4000系」が2025年ローレル賞を受賞しました！

新型一般車両「8A系」2025年ローレル賞の受賞決定！

鉄道事業者3社で構成する「地域脱炭素推進コンソーシアム 関西まちWe'll」が、関西の15自治体と脱炭素社会の実現に向けた連携協定を順次締結していきます

● 沿線散策 京阪電気鉄道株式会社



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・合人ライナー（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

# SUBWAY 2025.8 目次

会長就任のご挨拶……………03  
一般社団法人 日本地下鉄協会会長  
東京地下鉄株式会社 代表取締役社長● 小坂 彰洋

## 巻頭随想

地域を支えてきた当社のこれまでの歩みと今後の事業展望……………05  
山陽電気鉄道株式会社 代表取締役社長● 伊東 正博

## 解 説

都市鉄道の混雑率調査の結果について ……………12  
国土交通省 鉄道局 都市鉄道政策課 課長補佐● 坂瀬 貴志

## 国のプレスリリースから

- I 列車内の危険品持ち込み規制強化を推進  
～大阪・関西万博開催等に備え「鉄道テロへの対策ガイドライン」  
を改正～……………15  
国土交通省鉄道局総務課危機管理室
- II 「鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ」  
を締結  
～国土交通省、防衛省、JR 7社及び鉄道事業者団体が連携します～  
……………16  
国土交通省鉄道局総務課企画室  
国土交通省総合政策局政策課

## 特 集

### 「新たなデジタル化（DX）等によるサービス向上の取組」（その2）

- I クレジットカードのタッチ決済及びQRコードを活用した  
乗車サービス導入……………17  
東京地下鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部  
運輸システム課● 鈴木 雅昭
- II タッチ決済サービスの導入と今後の取組について……………22  
福岡市交通局 DX推進課長● 浦江 英孝

## 沿線散策

京阪線沿線の沿革および沿線の名所紹介……………25  
京阪電気鉄道株式会社 広報部 課長● 杉崎 真后

## 海外レポート

世界あちこち探訪記 ……………28  
第106回 ワシントンD.C.（その2）  
● 秋山 芳弘

広報だより	令和7年度マナーキャンペーンの実施について……………32 (一社) 日本地下鉄協会
<hr/>	
コーヒータイム	東京メトロと大阪メトロに土木学会賞技術賞 神戸市交通局が協力した「病院列車構想」に医学界が期待 地下鉄をめぐる近況2題……………37 交通ジャーナリスト● 上里 夏生
<hr/>	
地下鉄輸送人員統計	令和6年度の全国地下鉄輸送人員について ーコロナ禍から2年経ってー……………41 (一社) 日本地下鉄協会
<hr/>	
賛助会員紹介	東邦電気工業株式会社……………48 鉄道事業部 営業部 営業課● 福智 悠登  西武建設株式会社……………50 土木事業部
<hr/>	
会員だより	地下鉄空港線・箱崎線新型車両「4000系」が 2025年ローレル賞を受賞しました！……………52 福岡市交通局  新型一般車両「8A系」2025年ローレル賞の受賞決定！ ……54 近畿日本鉄道株式会社  鉄道事業者3社で構成する「地域脱炭素推進コンソーシアム 関西 まちWe'll」が、関西の15自治体と脱炭素社会の実現に向けた連携 協定を順次締結していきます……………56 阪急電鉄株式会社 西日本旅客鉄道株式会社 大阪市高速電気軌道株式会社
協会活動レポート	……………59
業務報告	●(一社)日本地下鉄協会 ……62
人事だより	●(一社)日本地下鉄協会 ……66
<hr/>	

# 会長就任のご挨拶

一般社団法人 日本地下鉄協会会長

東京地下鉄株式会社 代表取締役社長 **小坂 彰洋**



このたび皆様方のご推挙とご賛同を賜りまして、第7代の一般社団法人日本地下鉄協会の会長に就任いたしました。

当協会は、昭和54年（1979年）12月に設立されて以来、全国の公営及び民営の地下鉄事業者と地下鉄に相互乗り入れをしている鉄道事業者、更に地下鉄に関係するメーカー等を会員とし、地下鉄に関する知識、情報を交換し、地下鉄の建設整備及び運営に関する諸問題の解決に協力し、もって、大都市における交通機能の充実と輸送の確保に寄与することを目的として活動を行っております。

日本の地下鉄は、昭和2年(1927年)12月に東京で開業以来97年を迎えました。この間、都市の発展とともに新線の開業や既設線の延伸により、現在では、北海道から九州まで、全国12都市48路線、総延長854.7km、利用者総数は1日当たり1,590万人に達するなど、市民生活や都市活動において基幹的な公共交通機関として大きな役割を果たしております。

私が社長を務める東京地下鉄株式会社においても、首都東京の都市機能を支え、都市としての東京に集う人々の生き活きとした毎日に貢献すべく事業を運営しており、一層の利便性向上のため、有楽町線・南北線延伸の工事を実施しております。

地下鉄は、地下走行による高速性と定時運行により、都市の交通渋滞の緩和に寄与しているほか、高度な運行システムにより、高い安全性と安定性を確保しております。また、鉄道以外の交通機関に比べ、二酸化炭素排出量が少なく環境にやさしいとともに、高齢者や外国人など誰にでも利用しやすいユニバーサルデザインの面でも優れています。

一方、地下鉄の輸送人員は、令和6年度（2024年度）では、コロナ禍前の元年度（2019年度）に比べて94.4%にとどまっております。さらに、施設の老朽化や地震、激甚化する自然災害等への対応や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、デジタル化等新たなサービス向上など、課題は山積しております。当協会としては、引き続き、ハード・ソフト両面での安全対策、浸水対策、バリアフリー等の更なる取組、そして、脱炭素化社会の推進、進化する鉄道技術の導入、リニアメトロに係る課題の把握とその改善に向けた方策の検討等についても、国に要望するとともに、地下鉄事業者及び関係機関と協力して進めてまいります。

また、会長として私自身も地下鉄の役割、魅力を国内外に積極的に発信していくとともに、安全・安心、快適・便利、人にも環境にもやさしく皆様に愛される交通機関として、より多くのお客様にご利用していただけるよう邁進していく所存でございます。

今後とも、ご指導、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。私のご挨拶とさせていただきます。



## 巻頭随想

# 地域を支えてきた当社の これまでの歩みと今後の事業展望

山陽電気鉄道株式会社  
代表取締役社長

伊東 正博



## 1. はじめに

兵庫県南部を基盤として、神戸市から姫路市までの63.2km（本線：西代～山陽姫路 54.7km、網干線：飾磨～山陽網干 8.5km）の路線を有する当社は、1907年7月の会社創立（前身：兵庫電気軌道）以来、グループ会社とともに、運輸業をはじめ、流通業、不動産業、レジャー・サービス業などを通じて、沿線地域のみなさまの生活を支える様々な総合サービスを提供してまいりました。



当社の沿革を簡単にご紹介しますと、それぞれ兵庫・明石間、明石・姫路間で営業を行っていた兵庫電気軌道株式会社、明姫電気鉄道株式会社（後に神戸姫路電気鉄道株式会社へ改称）が、1927年に宇治川電気株式会社（現・関西電力株式会社の前身）により合併され、同社の電鉄部として一体的な運営が開始されました。これにより、兵庫・姫路間における直通運転が実現しました。

その後、宇治川電気株式会社は電力事業への専念をはかるべく鉄道部門の分離を決定し、1933年、「山陽電気鉄道株式会社」が設立され、以降、鉄道事業者としての歩みを進めてまいりました。

1968年4月には、神戸高速鉄道の開業に伴い神戸都心部への乗り入れを果たすとともに、阪神電鉄および阪急電鉄との相互乗入運転を開始し、利便性の向上をはかってまいりました。

以降、新型車両の導入や駅施設の近代化、駅務機器の整備等を通じて、輸送サービスの充実に努めておりましたが、1995年1月17日に発生した阪神・淡路大震災では、当社路線も甚大な被害を受けるといふ、未曾有の事態に直面いたしました。

特に、西代～板宿～東須磨駅間においては、当時地上を走行していた線路だけでなく、地下化工事の途上にあった新線区間にも大きな被害が及びました。この区間は、震災発生時点で連続立体交差化（地下化）工事の最中であり、4月の開通を控えてほぼ完成していた地下線や、西代・板宿両駅の地下駅施設などが、地震の揺れによって破損・損傷しました。

震災による影響は鉄道の運行休止にとどまらず、復旧作業や安全確認など、多方面にわたる対応を余儀なくされました。



走行中に被災して止まった列車（1995年1月17日、西代駅西方）



被災した板宿駅（1995年1月25日）

「不通区間をできるだけ短縮し、地域のお客さまの不便をできるだけ少なくしたい」という思いのもと、震災直後から復旧作業に全力で取り組み、特に比較的被害が少なかった板宿～東須磨駅間については、修復工事と地下化工事の残作業を急ピッチで進めることで、当初予定していた4月の切り替え時期を前倒しすることが可能となりました。

その結果、1995年3月24日には、板宿～東須磨駅間で運行を再開し、新しい板宿駅が地下駅として開業を迎えることができた一方で、震災による被害が大きかった西代～板宿駅間については、復旧に時間を要しました。

懸命な復旧作業の末、同年6月18日ようやく開通に至り、これにより震災発生以来途絶えていた当社線の全線運行が再開され、現在の地下駅としての形が整うこととなりました。



現在の西代駅

その後、1998年2月には阪神電鉄と姫路～大阪梅田間で「直通特急」の運行を開始し、念願の大阪都心部への乗り入れを実現しました。

続いて2007年には創立100周年を迎え、様々な記念イベントを開催したほか、“これまでの感謝のもとに新たな100年に向けて、あらゆる分野に挑戦し、すべての人から信頼され飛躍する企業グループを創造する”という思いのもと、「感謝」「信頼」「挑戦」というフレーズを表現した新たなシンボルマークを制定しました。

さらに、2010年には兵庫・須磨間が、2023年には明石・姫路間がそれぞれ開業100周年を迎えたのを機に、開業以来の歴史を広く知っていただくとともに、沿線の皆さまに感謝の意をお伝えするべく、記念乗車券の発売や記念イベントなど、様々な記念企画を実施しました。



記念乗車券（明石・姫路間開業100周年）



旧シンボルマークの掲出

## 2. 中期経営計画の策定

当社では、2023年3月30日に、当社グループにおける「持続可能な社会の実現への貢献」と「持続的な企業価値の向上」を目指すため、サステナビリティ基本方針を策定するとともに、2023年度を初年度とする3か年の「山陽電鉄グループ中期経営計画」を策定しました。

この中期経営計画では以下の4つの基本戦略を設定し、各事業の推進に取り組んでいます。

1. 安全・安心・快適な輸送の維持・向上
2. 沿線の開発可能余地についての徹底的な検証と実行
3. 非鉄道事業分野での成長投資を通じた経営基盤の強化
4. サステナビリティ基本方針を踏まえた経営の推進

これらに基づき、各種施策を着実に実行することで、持続可能な成長と地域社会への貢献を目指しています。

以下、鉄道事業を中心に、現在進めている主な取り組みについてご紹介いたします。

### ①さらなる安全・安心・快適な輸送の実現

#### ◆駅バリアフリー化の推進

2023年4月に導入された「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、夢前川駅において駅舎全体のバリアフリー化を行うとともに南改札口を新設しました。また、平松駅にバリアフリースイレを設置したほか、山陽姫路駅ではエレベーターの更新を行いました。

このほか、霞ヶ丘駅のバリアフリー化・駅再整備について、神戸市と協議を行いながら事業を進めております。



夢前川駅 南改札口



夢前川駅 バリアフリースイレ



霞ヶ丘駅

#### ◆法面防護・耐震補強の推進

2018年7月の西日本豪雨時に土砂崩れが発生した須磨浦公園～塩屋駅間の法面防護工事が2023年6月に完成しました。また、山陽垂水駅においては、高架部の耐震補強を実施しました。

#### ◆省エネ対応の車両更新等

省エネ効果が期待できる車両への更新を進めています。

- ・2023～2025年度に6000系車両3両×3編成を新造
- ・2023～2025年度に3000系車両リフレッシュ4両×3編成（車内照明LED化、車椅子スペース設置、シートや化粧板の更新）を施工。2024年度は4両×1編成竣工
- ・2023～2025年度に5000系車両リニューアル6両×2編成を施工。2024年度は6両×1編成竣工



3000系リフレッシュ車両

#### ②沿線の魅力・価値の向上による、選ばれる・訪れたい沿線の構築

##### ◆須磨・垂水地区の観光拠点化

当社が代表者となる共同事業体が神戸市立須磨海づり公園の指定管理者に選定され、2024年11月にリニューアルオープンしました。また、2023年3月に締結した神戸市との事業連携協定に基づき、周遊バスの運行やレンタサイクルの実証実験、特設ホームページの開設のほか、神戸登山プロジェクトと須磨浦山上遊園との連携施策として同プロジェクトへの寄付、当社社員による登山道の整備活動、須磨浦ショップ・回転展望閣の「神戸登山サポート店」登録などの各種施策を実施しました。

##### ◆明石～姫路地区の観光戦略

2023年8月、明石・姫路間開業100周年を記念し、各種記念グッズや記念乗車券の発売、旧シンボルマークの復刻掲出など、様々な企画を通じて皆さまに感謝の意をお伝えいたしました。

また、近代プラネタリウム誕生100周年を迎えた明石市立天文科学館とのコラボイベントを実施

したほか、神戸空港から姫路城までお得におでかけが楽しめるQR1dayチケットを発売するなど、沿線の諸施設と連携することで、話題づくりと旅客誘致に努めました。

#### ◆外出機会創出のための誘客イベントの実施

沿線でのイベント「なぞときさんぽ旅」や、須磨エリアでの桜イベント「敦盛桜」の開催などを通じて、外出機会の創出に努めました。



なぞときさんぽ旅



敦盛桜

### ③収支構造の強靱化による、適正な収益確保の継続

#### ◆運賃改定の実施等

2025年1月19日、国土交通省から認可を受けている上限運賃よりも低額に設定していた実施運賃を、上限運賃と同額に引き上げました。

電気料金や資材価格・人件費の高騰による経費増加に対応する財源を確保したうえで、引き続き安全対策の強化・改善に努め、安全・安心・快適な輸送サービスの維持・向上に取り組んでまいります。

#### ◆1dayチケットに替わる収益基盤の確立

2023年3月、お客さまの利便性向上とデジタル化の推進を目的として、回数乗車券の発売を終了しました。また同月から、交通系ICカード「ICOCA」を活用した「山陽電車ポイント還元サービス」を開始し、日常的にご利用いただくお客さまへの利便性向上をはかりました。

さらに、本年4月からは、QRコードを活用したデジタル乗車券の導入や、クレジットカード等によるタッチ決済サービスも新たに開始し、キャッシュレス・非接触での乗車を可能としました。

今後も、より快適で便利な交通サービスの提供を目指してまいります。

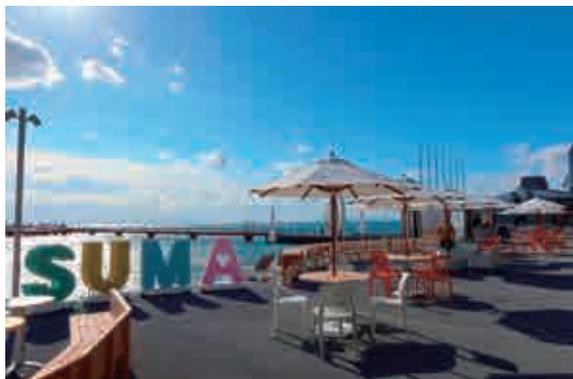
## 3. 直近の主な取組み

前段では中期経営計画に基づいた取組みを紹介してまいりましたが、ここからは昨年度の主な取組みを中心にご紹介します。

昨年度は、当社沿線の中でも特に須磨・垂水エリアにおいて、地域の魅力を高める大きな動きが見られた一年となりました。前述したとおり2024年11月には「神戸市立須磨海づり公園」がリニューアルオープンを果たし、従来の釣り施設としての機能に加え、より幅広い層のお客さまが楽しめる施設へと生まれ変わりました。公園内の海浜エリアには「SUMAてらす」が新たに整備され、地元の食材を活かした飲食店や、地域の特色を反映した物販が展開されるなど、地産地消をテーマに

した魅力的な空間が広がっています。これにより、釣りを目的としない方々にも気軽に訪れていただける、開かれたレジャースポットとしての役割を担うようになりました。

同じ「須磨浦公園駅」を最寄り駅とする当社運営のレジャー施設「須磨浦山上遊園」との連携も期待でき、海辺のアクティビティと山上の自然・展望を組み合わせた複合的なレジャーエリアとしての魅力が一層高まっています。これらの施設の整備・再開発を通じて、観光・レジャーの拠点としての存在感を強め、当社沿線の活性化にも大きく寄与するものと期待しています。



SUMA terasa



須磨浦ロープウェイ

また、「神戸須磨シーワールド」や「三井アウトレットパーク マリンピア神戸」といった大型商業・観光施設が、相次いでグランドオープンを迎えました。これらの施設は、須磨・垂水地域の集客拠点として大きな注目を集めており、観光客や買い物客の来訪数増加が見込まれます。こうした動きを受けて、当社では施設の開業に合わせたお得な企画乗車券の発売や、SNS等でのPRを行うなど、旅客誘致を目的とした積極的な取り組みを展開しました。



神戸須磨シーワールド

また、本年2月22日には、お客さまの利用状況を踏まえたダイヤ改正を実施しました。今回の改正では、別府駅に直通特急列車を新たに停車させることで、加古川市南部地域にお住まいの皆さまの利便性向上をはかりました。これにより、同地域からの都市部へのお出かけや、加古川臨海地区に広がる工場地帯などへの通勤・通学がよりスムーズになり、日常の移動が一層快適になったとの声を多くいただいております。

同駅は、当社線の中で乗降客数が第6位に位置する主要駅の一つです。駅周辺には、大型商業施設や住宅地、さらには工場など多様な機能が集積しており、地域の生活・経済活動の拠点として重要な役割を果たしています。こうした背景から、加古川市ではこのエリアを「副都心」として位置付けており、今後のさらなる発展が期待されています。



別府駅に停車する直通特急



別府駅外観

当社では、今後もお客さまの声を大切にしながら、沿線地域の暮らしに寄り添ったサービスの向上に努めてまいります。

#### 4. おわりに

新型コロナウイルス感染症の影響が収束し、社会全体がかつての日常を取り戻しつつある一方で、物価の上昇やエネルギー・原材料価格の高騰、建設工事費の増加など、我々を取り巻く経済環境は依然として厳しい状況が続いています。加えて、深刻な人手不足に起因する事業の遅延や停滞の懸念も高まっており、今後、社会構造や産業の在り方が大きく変化していくことは避けられないと考えられます。

このような不確実性の高い経営環境の中にあっても、私たちは交通事業者としての社会的使命、すなわち「安全・安心を絶対条件とした輸送サービスの提供」を着実に果たしていく責任があります。加えて、沿線地域の活性化や事業領域の拡大に積極的に取り組むことで、企業としての価値をさらに高め、持続可能な成長を実現していく必要があると強く認識しております。

現在使用しているシンボルマークには、私達の原点とも言える大切な想いが込められています。今一度その意味を再認識し、日々の業務にしっかりと根付かせていく必要があります。

- ・お客さま第一の視点を持つ「感謝」
- ・100年間、地域とともに歩んできた「信頼」
- ・未来を見つめて、積極果敢に行動していく「挑戦」



鉄道会社として最も重要なのは、言うまでもなく「安全」の確保です。「失敗しても安全に至るように」という、いわゆる「フェールセーフ」の考え方が社内に浸透していることこそが、120年近くにわたり会社が存続してきた大きな理由だと考えています。

しかし、私自身現下の社会情勢においては、少々の失敗をなくして成長は望めないとも考えており、常に「挑戦」の気持ちを持って果敢に取り組んでまいり所存であります。

今後とも変わらぬご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

## 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 坂瀬 貴志

### 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29日に公表した令和7年度調査（令和6年度実績）の結果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6年度調査では、主に令和6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。

### 3 調査結果の概要

#### ① 東京圏における主要区間の混雑率

東京圏においては、主要区間として31の区間を設定しています。今回の調査では、この31区間の平均混雑率は139%となりました。前回調査（令和5年度実績）は136%であり、3ポイント増加する結果となりました。（図1）

各区間に着目すると、前回調査と比べ混雑率が増

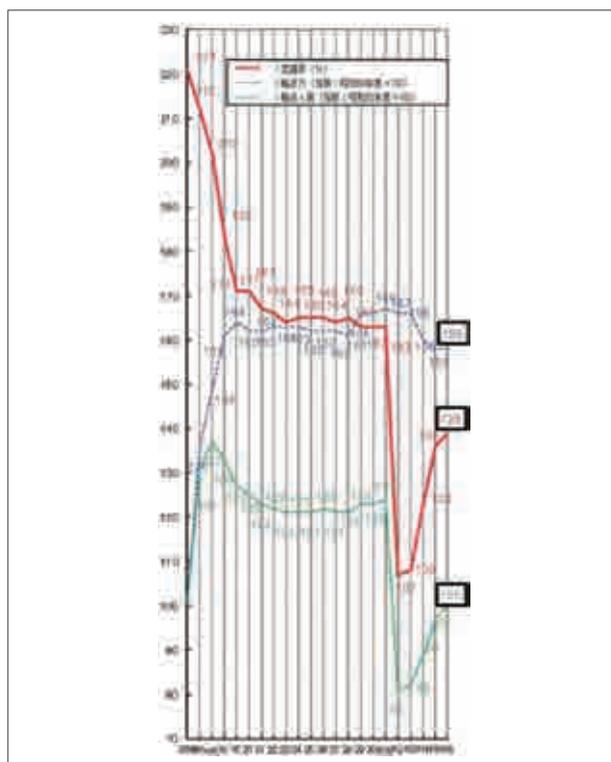


図1 東京圏の混雑率等の推移

加したものは31区間、減少したものは0区間となっています。また、混雑率が最も増加した区間は東京地下鉄銀座線の赤坂見附・溜池山王間で49ポイント増の147%（前回98%）（※注意：令和5年度に列車混雑計測システムを導入し、令和6年度に精度向上している影響あり）となっています。

#### ② 大阪圏における主要区間の混雑率

大阪圏においては、主要区間として20区間を設定しています。今回の調査では、この20区間の平均混雑率は116%となりました。前回調査（令和5年度実績）は115%であり、1ポイント増加する結果と

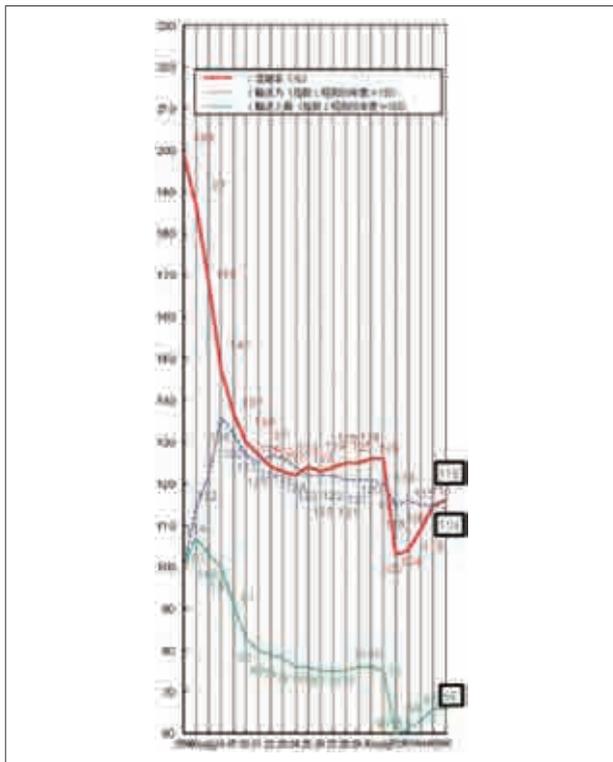


図2 大阪圏の混雑率等の推移

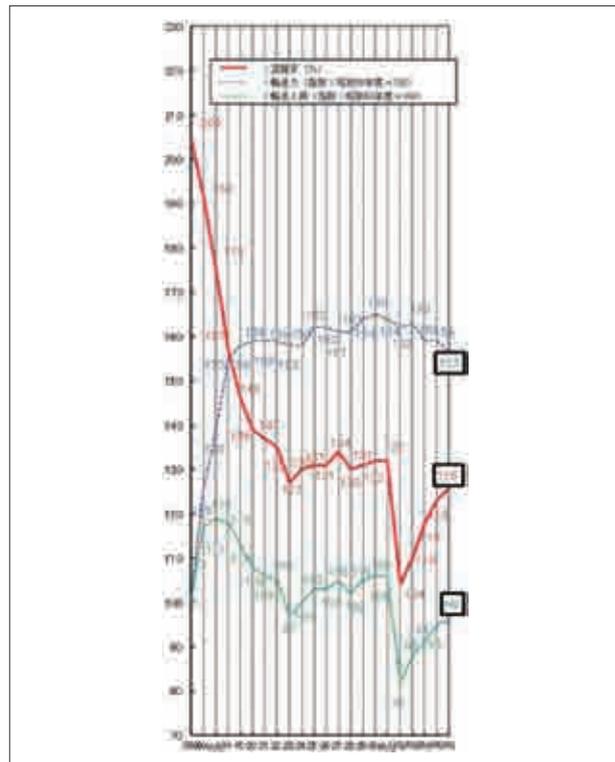


図3 名古屋圏の混雑率等の推移

なりました。(図2)

各区間に着目すると、前回調査と比べ混雑率が増加したものは9区間、増減がなかったものは5区間、減少したものは6区間となっています。また、混雑率が最も増加した区間は大阪市高速電気軌道御堂筋線の梅田・淀橋間で7ポイント増の139%（前回132%）となっています。

### ③ 名古屋圏における主要区間の混雑率

名古屋圏においては、主要区間として8区間を設定しています。今回の調査では、この8区間の平均混雑率は126%となりました。前回調査（令和5年度実績）は123%であり、3ポイント増加する結果となりました。(図3)

各区間に着目すると、前回調査と比べ混雑率が増加したものは4区間、増減がなかったものは3区間、減少したものは1区間となっています。また、混雑率が最も増加した区間は名古屋市営地下鉄鶴舞線の塩釜口・八事間で8ポイント増の110%（前回102%）となっています。

### 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、236区間を対象として調査を実施しており、全区間の平均混雑率は121%となりました。前回調査（令和5年度実績）は119%であり、2ポイント増加する結果となりました。

また、混雑率の高い区間の顔ぶれは前回調査とおおむね変動はありませんでした。ただし、東京地下鉄の赤坂見附・溜池山王間（※注意：令和5年度に列車混雑計測システムを導入し、令和6年度に精度向上している影響あり）や西日本旅客鉄道東西線の大阪天満宮・北新地間ほか一部の区間の混雑率については、前年度比で20%以上の上昇がみられ、混雑率の高さを並べた順位においても変化が生じている路線がありました。(図4)

事業者名	線名	区間			R7年度調査 (R6年度実績)			R6年度調査 (R5年度実績)	
					混雑率	全国 順位	混雑率 前年度比	混雑率	全国 順位
東京地下鉄	銀座	赤坂見附	→	溜池山王	147	19	150%	98	147
西日本	東西	大阪天満宮	→	北新地	119	85	154%	77	203
京成電鉄	本線	大神宮下	→	京成船橋	128	60	123%	104	130

図4 混雑率の上昇が20%以上の路線

## 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年4月交通政策審議会第198号答申）や先の第一次交通基本計画（平成27年2月閣議決定）においては、ピーク時における主要31区間（東京圏）の平均混雑率を150%にすること、また、ピーク時における個別路線の混雑率を180%以下にすることを目標として掲げられております。

新型コロナウイルスの流行前の令和2年度の都市鉄道の混雑率調査（令和元年度実績）の結果では、三大都市圏の主要区間の混雑率（最混雑時間帯1時間の平均）は、東京圏で163%、大阪圏126%、名古屋圏で132%となっていました。

新型コロナウイルスの流行に伴い、鉄道の混雑率は大きく減少しました。その後、テレワークや時差出勤などをはじめとした新しい生活様式が進展等した影響から、新型コロナウイルスの流行前の混雑率まで戻っていない状況ですが、通勤需要の回復や一部路線においてはインバウンド需要の増加等の影響から、混雑率は上昇傾向にあります。

## 5 おわりに

令和3年5月に閣議決定された新たな交通政策基本計画では、今後の混雑に対する取組について「都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるため、ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証の上、必要な施策を検討する」としています。引き続き、混雑率の推移をはじめとした鉄道の利用状

況を十分に検証し、鉄道の混雑対策に必要な施策を検討してまいりたいと考えております。

最後になりましたが、本調査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おかれましては、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

# 列車内の危険品持ち込み規制強化を推進

～大阪・関西万博開催等に備え

「鉄道テロへの対策ガイドライン」を改正～

令和7年2月25日

国土交通省鉄道局総務課危機管理室

大阪・関西万博開催等に備えて鉄道局は「鉄道テロへの対応ガイドライン」を改正、「列車内の危険品持ち込みを規制するとともに、その内容を旅客に広く周知」することを明記しました。同時にJR旅客6社においては運送約款である旅客営業規則を改正して危険品持ち込み規制を強化。当省は、これをモデルケースとして他の鉄道事業者にも同様の改正を推奨します。

## ※鉄道テロへの対応ガイドライン

鉄道テロへの対応として必要な不審者・不審物の早期発見のためのポイント、被害を軽減するためのポイントなど、各鉄軌道事業者が自社の行動規程等（マニュアル等）を整備するに当たり、整理しておくことが望ましい項目及びその内容について参考となる情報を示したもの（非公表資料）

国土交通省においては、本年2月17日、大阪・関西万博開催等に備え、令和5年10月に発生したJR仙台駅付近を走行中の東北新幹線車内に酸性の液体が漏れ、乗客・乗員が負傷した事案等の教訓も踏まえ、「鉄道テロへの対応ガイドライン」を一部改正し、「各鉄軌道事業者があらかじめ列車内の危険品持ち込みについて規制する制度を設け、情勢を踏まえて適宜見直しを行い、旅客に広く周知することがテロを未然に防止する観点から有効である」旨の内容を追加する改正を行いました。

JR旅客6社においては、別添のとおり旅客営業規則の改正を行い、列車内への持ち込みが禁止されている酸や可燃性液体等の「危険品」について規制を強化し、4月1日に施行することといたしました。

当省としては、当該JR旅客6社の改正旅客営業規則につき、「鉄道テロへの対応ガイドライン」一部改正における「列車内の危険品持ち込みについて規制する制度」のモデルケースと位置付け、4月開催の大阪・関西万博開催等に向けた警備に必要なものとして、鉄軌道事業者各社に、当該モデルケースを参照し、運送約款等の見直しを実施することを推奨してまいります。

※ 別添資料省略

# 「鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ」を締結

～国土交通省、防衛省、JR 7 社及び鉄道事業者団体が連携します～

令和7年3月7日

国土交通省鉄道局総務課企画室

国土交通省総合政策局政策課

国土交通省は、本日、防衛省、JR 7 社及び鉄道事業者団体との間で、退職自衛官の円滑な再就職支援などについて一層の連携強化を図るため、「鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ」を締結いたしました。

この申合せは、昨年12月の「自衛官の処遇・勤務環境の改善及び新たな生涯設計の確立に関する関係閣僚会議」において決定された基本方針に基づいて締結するものであり、近年、担い手不足に直面している鉄道事業への退職自衛官の再就職を後押しいたします。

国土交通省では今後、他業界においても、申合せを締結するなど、防衛省と連携する業界を拡大してまいります。

## 1. 申合せの締結者

国土交通省、防衛省

### 【鉄道事業者】

北海道旅客鉄道株式会社

東日本旅客鉄道株式会社

東海旅客鉄道株式会社

西日本旅客鉄道株式会社

四国旅客鉄道株式会社

九州旅客鉄道株式会社

日本貨物鉄道株式会社

### 【鉄道事業者団体】

一般社団法人 日本民営鉄道協会

第三セクター鉄道等協議会

一般社団法人 日本地下鉄協会

一般財団法人 日本鋼索交通協会

・採用に関する広報の積極的な実施

※勤務環境、キャリアパス、活躍事例等の積極的な広報

・業種説明会の実施やインターンシップの機会の設定

・職業訓練等の充実

②自衛隊における人材確保の取組

③予備自衛官等制度に関する取組

## 3. 申合せ締結日

令和7年3月7日

## 退職予定自衛官の再就職等に関する防衛省との連携



○「自衛官の処遇改善等の関係閣僚会議」を踏まえ、退職自衛官の活用に向けて、**鉄道事業等への再就職の促進に向けて連携していくことを「申合せ」により確認。**

### 国土省からの要望事項

・退職予定自衛官に対する鉄道事業等の業種説明会の実施やインターンシップの機会提供

### 防衛省からの要望事項

・自衛隊の人材確保への協力（ポスター掲示など）  
・予備自衛官※等制度への理解促進への協力

※ふだんは会社員や自営業、学生などそれぞれの本業を持ちながら、有事や災害などの際に招集を受けて自衛官となって活動する者



考えられる連携取組のイメージ



業種説明会やインターンシップ



駅内への自衛官募集情報等の掲示



### 運輸局の役割

・業界団体や鉄道事業者と地方協力本部等との円滑なやりとりが実施できるよう調整  
・業種説明会等において鉄道業界のやりがいや魅力についての説明  
・業種説明会等の場で退職予定自衛官に対する説明の実施を管内の鉄道事業者等に働きかけ

## 2. 申合せの概要

国土交通省及び防衛省の地方組織である地方運輸局、自衛隊地方協力本部等と、JR各社、鉄道事業者団体の会員との間で、以下の取組について一層の連携を図ります。

① 鉄道事業等における人材確保と退職予定自衛官の円滑な再就職支援に関する取組

「新たなデジタル化 (DX) 等によるサービス向上の取組」(その2)

# クレジットカードのタッチ決済及び QRコードを活用した乗車サービス導入

東京地下鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部

運輸システム課 鈴木 雅昭

## 1. はじめに

東京地下鉄株式会社(以下「東京メトロ」という。)では、企業や研究機関等と連携した新技術の開発・導入やDXの推進により、持続的な企業価値の向上と将来にわたる安心の提供の実現を目指しており、その中で鉄道における“次世代乗車システムの促進”に取り組んでいます。

2025年3月22日よりクレジットカードのタッチ決済及びQRコード<sup>\*</sup>を活用した乗車サービスを開始しました。駅で現金により乗車券を購入することなく、お客様がお持ちのクレジットカードやスマートフォンで乗車することにより、便利でスムーズな鉄道サービスの提供を目指すものです。

本乗車サービス導入にあたっての検討経緯、サービス概要及び今後の展望について紹介します。

## 2. 検討経緯

これまでの日本の鉄道乗車では、交通系ICカードを購入し現金でチャージまたは磁気乗車券を購入して乗車することが主なご利用方法でした。一方、海外では既に、ロンドン市交通局 (Transport for London) やシンガポールの都市鉄道等において、クレジットカードのタッチ決済による乗車が実現されており、その利便性が高く評価されています。国内の鉄道事業者においても、インパウンドの増加や、

スマートフォン普及率の上昇に伴い、より柔軟かつ利便性の高い支払い方法・乗車方法が求められており、既に一部の鉄道事業者間での相互利用が可能になっています。

東京メトロでも、同様のクレジットカードのタッチ決済による乗車サービスの導入を検討しましたが、多くの路線で相互直通運転を行っているため、東京メトロ線外に乗り越した際の運用や、特定の駅においては一度改札口を出場して乗り換えた場合に乗継処理をすること等の運賃計算上の当社特有の課題が多いことから、導入までに相当の時間を要することが考えられました。そのため、まずは事前購入型企画乗車券サービスとして東京メトロ線全線有効の24時間券をオンライン上でクレジットカードにより購入し、購入に使用したクレジットカードやスマートフォン上に表示されるQRコードを自動改札機利用時の媒体とする乗車サービスの導入を検討することとしました。

## 3. 乗車サービス概要

本乗車サービスでは、東京メトロ全線有効で、乗越し精算などの複雑な運賃計算を必要としない東京メトロ24時間券を東京メトロ販売サイトでオンライン販売することとしました。購入した24時間券は、クレジットカードを用いたタッチ利用に加えて、スマートフォン上に表示されるQRコードを利用し、乗車・降車を可能としました。駅の自動改札機には

## 特集

クレジットカードタッチ決済リーダー及びQRコードリーダーが取り付けられ、スムーズな改札の入場・出場が可能となります。

今回の乗車サービスにおいては、券売機での引換も必要がなく、そのまま乗車が可能になるため、利便性向上に加え、事業者の視点においても券売機での乗車券の引換等が減ることによる混雑緩和が図れると考えました。また、オンライン上での販売となるため、販売箇所に関する制約がなくなり、お客様の購入機会を増やすことが出来ます。さらに、新たな乗車券を発売するときの駅務機器の改修作業等が

不要となることからスピード感を持って柔軟かつ、コストを抑えて新たな企画乗車券の検討・導入が可能になると考えました。

なお、現在、東京メトロにおいては、旅行者向け企画乗車券としてTokyo Subway Ticket（東京メトロ線全線及び都営地下鉄線全線が一定時間乗り放題になるサービス（24・48・72時間券））を販売しています。オンラインでこの乗車券を購入するとQRコードが発行され、そのQRコードを駅の対象の券売機にかざすことでTokyo Subway Ticketに引き換えることができます。オンライン上での販売や

### 東京メトロ 24 時間券（クレジットカードタッチ）

発売金額	大人 700 円 ※小児用の発売はありません。		
発売箇所 等	前売り券 ※購入者本人（購入したカードの記名人）の使用に限りです。	当社販売サイト ※販売サイトは準備が出来次第、当社 HP でご案内いたします。	<発売期間> 通年 <発売可能枚数(1 決済)> 1 枚 <お支払方法> クレジットカード (デビット・プリペイドも含む)
有効区間	東京メトロ線全線		
有効期間 及び有効時間	購入日から 90 日間の任意の日に使用開始が可能 使用開始（初回入場時）から 24 時間に限り利用可能		
払戻し	有効期間内で使用開始前のものに限り、販売サイトの購入履歴ページにて、1 件（1 決済）につき手数料 220 円で払戻しができます。		
その他	タッチ決済に対応していないクレジットカードで購入した場合はクレジットカードタッチでの利用ができないため、QR コードに切り替えてご利用ください。		

### 東京メトロ 24 時間券（QR）

発売金額	大人 700 円、小児 350 円		
発売箇所 等	前売り券	当社販売サイト ※販売サイトは準備が出来次第、当社 HP でご案内いたします。	<発売期間> 通年 <発売可能枚数(1 決済)> 1~10 枚 <お支払方法> クレジットカード (デビット・プリペイドも含む)
有効区間	東京メトロ線全線		
有効期間 及び有効時間	購入日から 90 日間の任意の日に使用開始が可能 使用開始（初回入場時）から 24 時間に限り利用可能		
払戻し	有効期間内で使用開始前のものに限り、販売サイトの購入履歴ページにて、1 件（1 決済）につき手数料 220 円で払戻しができます。 ※1 決済で複数枚の乗車券を同時に購入した場合、払戻しをすると全ての乗車券が払戻しされます。 また、複数枚のうち、1 枚でもご利用を開始すると払戻しはできません。		
その他	東京メトロ 24 時間券（QR）を 1 決済で複数枚購入し、それを複数人でご利用になる場合においては、ご利用開始前に限り、購入者から他の利用者のスマートフォン端末に分配し、それぞれご利用いただくことができます。※複数枚のうち、1 枚でも利用開始すると、その後分配はできません。		

乗車サービス概要

キャッシュレスによる購入は、これまでも一部、対応していましたが券売機での乗車券の引換えが必要となっているため、今後は、券売機での購入・引換をせずに乗車出来る券種の拡大を検討していきたいと考えています。



乗車サービスイメージ

### (1) 発売する企画乗車券の概要

東京メトロ24時間券を対象に、クレジットカードタッチで利用できる商品とQRコードで利用できる商品の2種類を発売することとしました。事前購入型企画乗車券サービスに対応するカードブランドは、Visa、JCB、American Express、Diners Clubの各社に限られます。なお、Mastercardは、東京メトロ24時間券の購入には対応してませんが、クレジットカードタッチ利用には対応しておらず、QRコードに切り替えて利用していただく必要があります。

クレジットカードタッチ利用の場合には、クレジットカードの名義人のみのご利用等の条件があります。一方QRコード利用の場合には、小児用の購入や複数枚まとめての購入も可能です。購入者は分配選択機能（図1）を用いてご利用開始前にSNS等を使用して購入した24時間券の受け渡しを行うことが可能であるなど、クレジットカードタッチ利用とQRコード利用で利用媒体の特性に応じた商品内容としています。



図1 分配選択時の画面

### (2) 購入方法

お客様は、東京メトロ販売サイト（図2）でクレジットカードタッチ利用またはQRコード利用を選択された上で事前に対象の乗車券を購入していただきます。なお、どちらの商品も現在は、クレジットカードでの購入に限られるため、今後はクレジットカード以外の決済手段を検討し、さらなる利便性の向上を目指していきます。

### (3) 自動改札機での利用方法

販売サイト上の購入した乗車券の一覧の中から利用したい乗車券を選択し、利用開始ボタンを押下することで、購入に使用したクレジットカードでタッチまたは、発売されたQRコードをスマートフォン上に表示し、自動改札機に取り付けられた専用リーダーにかざすことで入場・出場が可能となります。



利用方法イメージ



図2 販売サイト購入画面

(4) 専用リーダ非設置駅の利用方法

早期のサービス開始を目指し、複雑な運賃計算を必要としない企画券を発売することとしましたが、全駅の自動改札機（各改札口1通路の幅広改札機）に専用リーダを整備するには、およそ2年の工期が必要となるため、専用リーダの設備が無い駅での利用方法を検討しました。本乗車サービスは、クレジットカードタッチ用の商品、QRコード用の商品共に、スマートフォン上に乗車券情報が表示され、ご利用されるお客様は、スマートフォン等で乗車券情報を確認していただくことができます。そこでスマートフォン上の乗車券情報を駅係員が目視で確認して改札機をお通りいただくことも検討しましたが、改札口に駅係員が不在となる時間帯があるため、駅事務所から遠隔で対応ができる仕様とすることとしました。お客様は、駅に備え付けのインターホン等で駅係員に連絡し、通過したい旨を申し出てください、その後、改札口付近に掲出しているQRコードをお客様自身のスマートフォンで読み込んでいただくと、判定結果が駅事務所に備え付けの業務用スマートフォンに連携されます。その判定結果を確認後、駅事務所の係員は遠隔で自動改札機の開操作を行い、お客様にお通りいただくこととし、この方法を採用することで改札機への専用リーダの整備完了を待たずに乗車サービス開始が可能となりました。



専用リーダ非設置駅の利用方法

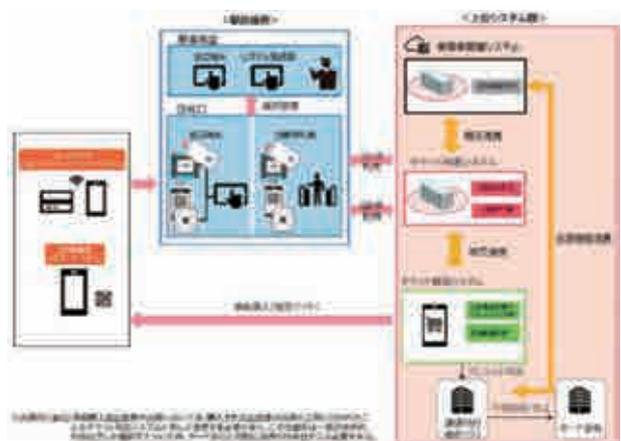


利用案内ポスター

4. システム構成

(1) システム概要

これまでの乗車券は、CBT(Card-Based Ticketing)方式となっており、ICカードや磁気乗車券等の媒体に直接乗車券情報等を記録する方式です。一方で本乗車サービスは、ABT(Account-Based Ticketing)方式を採用しており、クレジットカード及びQRコードの認証媒体には乗車券情報は記録されておらず、利用媒体固有IDが付与されており、専用リーダで付与された固有IDを読み取り、クラウドサーバー上で固有IDとそれに紐づいた乗車券情報を一元的に管理して有効性を判定しています。



システム概略図

(2) ABT方式のメリット

CBT方式は、新しい乗車券を発売しようとする場合には、利用媒体に乗車券情報を書き込む必要があるため、券売機の改修が必須になること、また、乗車券情報の有効性を判定するために自動改札機の改修が欠かせないため、改修期間及びコストが相応に要します。しかしお客様のニーズを汲み取り、それを乗車サービスとして提供する期間を短くする必要があると考え、ABT方式を採用することとしました。

ABT方式では、スマートフォン上でQRコード等の乗車券媒体を表示することで、乗車券の発券が不要のため券売機の改修が無くなり、乗車券の有効性判定をクラウドサーバー上で行うこととし、新たな乗車券の発売に対する改修期間が大幅に短縮されることが期待できます。

## 5. 導入効果

本乗車サービスの導入により、以下のような実質的な効果が見込まれます。

### (1) 観光されるお客様への利便性向上

クレジットカードタッチ利用及びQRコード利用に対応することで、券売機での乗車券購入が不要になるためICカードを所持していないインバウンドのお客様や一時利用のお客様も、利便性が大きく向上すると同時に券売機前の混雑緩和にも寄与します。

### (2) キャッシュレス化の推進

クレジットカードタッチ利用及びQRコード利用の導入により、乗車券の現金購入や、ICカードへの現金チャージが不要となり社会的に推進されているキャッシュレス移行に貢献出来ます。

### (3) 早期の乗車サービス提供が可能

クラウドサーバー上で判定を行っていることやクレジットカードのタッチ利用及びスマートフォン上のQRコード表示で利用するため、新たにサービスを提供する際の駅務機器改修が最小限となります。短期間かつ低コストでの改修となり、お客様のニーズに即したサービス提供が可能となります。



後払い乗車サービス利用イメージ

## 6. 今後の展望

東京メトロでは2025年3月22日からクレジットカードタッチ決済及びQRコード利用による事前購入型企画乗車券(24時間券)のサービスを開始し、キャッシュレス化及び利便性の向上に努めています。

す。

今後の展望としては、他の首都圏鉄道事業者で既に導入が進んでいる「後払い乗車サービス」の開始を2026年春に予定しています。東京メトロが有する網の目状の路線ネットワークや改札外乗換などの運賃体系においても対応を予定し、お客様の利便性を損なわずサービスを開始したいと考えています。また、QRコード利用に関しては、スマートフォンによる提示及びオンライン上での乗車券購入が可能であることから、自動改札機等の大規模な機器改修を要さず、既存設備を活用した柔軟なサービス展開が可能です。この特性を生かし、今後もお客様のニーズを捉えたサービスを早期に提供することを考えています。こうした新たな決済・乗車手段を基盤として、お客様のニーズに即した商品や媒体の提供を進め、国内外の利用者に対して、より満足度の高い乗車体験の実現を目指してまいります。

## 7. おわりに

今回実現した仕組みは、東京メトロにおける新たな乗車サービスへの取り組みをさらに推進し、より利便性の高いサービスへと発展させるうえで、大きな礎になるものと考えています。今後も、本乗車サービスのさらなる活用を図りながら、ご利用いただくお客様へ継続的に新たな価値を提供できるよう、取り組んでいきます。

最後に、本乗車サービスの実現にあたっては、技術面、販売面、現場対応をはじめ、多方面にわたり関係各所の皆様に多大なるご協力を賜ったことから、この場をお借りして、心より御礼申し上げます。

※ QRコードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

「新たなデジタル化 (DX) 等によるサービス向上の取組」(その2)

# タッチ決済サービスの導入と今後の取組について

福岡市交通局 DX推進課長 浦江 英孝

## 1. はじめに

福岡市地下鉄は、昭和56年7月に室見～天神間5.8kmを開業して以来、順次、延伸・開業を重ね令和5年3月に天神南から博多まで1.6kmが延伸開業したことに伴い、3路線全線で31.4km、1日に50万人以上のお客様を輸送する公共交通機関として、市民生活、都市活動に不可欠な都市基盤施設となっています。また、空港線においては空港から博多駅まで5分、都心の天神まで11分の利便性を確保しており、新幹線・飛行機利用などの来街者がスムーズに移動可能な交通ネットワークを形成しています。

本稿では、来街者及びライトユーザ向けサービスとして令和6年度より本格導入したタッチ決済サービスの利用状況についてご紹介します。

## 2. タッチ決済サービス概要

福岡市地下鉄では、多くのお客様からご利用いただいている交通系ICカードに加えて、お手持ちの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を令和4年5月から令和6年3月末までの実証実験を経て、令和6年4月より本格導入を開始しています。交通系ICをお持ちでないお客様でも、切符を購入



図1 福岡市地下鉄路線図



図2 タッチ決済端末

することなく地下鉄をご利用いただけるほか、1日利用の上限金額を設定するなど各種サービスを展開しています。

## 2.1 タッチ決済サービス

### (1) 1日最大料金サービス

1日のタッチ決済料金の合計額を1日券と同額の640円を最大料金（1日上限）とします。実証実験期間中に鉄道では全国初のサービスとして開始し、観光など地下鉄沿線にお出かけの際には、非常に便利なサービスとなっています。

### (2) 1か月最大料金サービス（図3）

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と同額の1か月12,570円を最大料

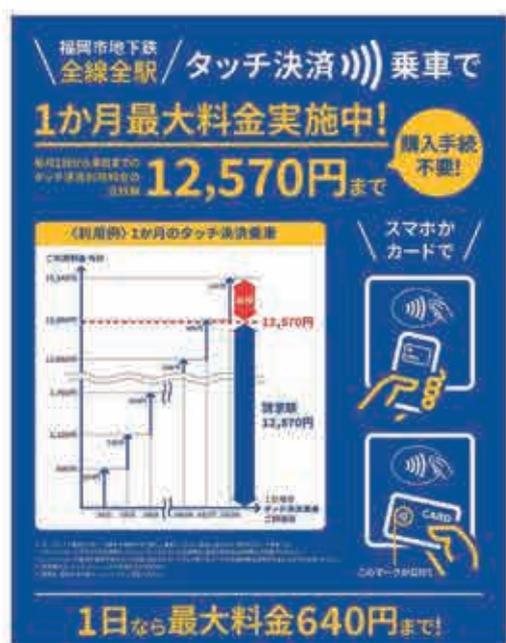


図3 タッチ決済サービス案内

金（1か月上限）とします。なお、鉄道では全国初となるサービスとして令和6年10月から開始しています。

### (3) 障がい者割引・小児料金サービス

乗車前に駅窓口で都度クレジットカードに設定することで、障がい者・小児割引料金でタッチ決済乗車をご利用できます。

## 2.2 対応駅状況

実証実験開始時は、主要駅及び来街者が主に利用する駅の7駅のみでの開始でしたが、お客様の要望や案内が非常に煩雑になることから、七隈線延伸に合わせて有人窓口タッチ決済対応の簡易端末を設置し、全駅でのタッチ決済乗車が可能となりました。地下鉄線内であればどこでも利用できるという分かりやすさから、タッチ決済サービスの利用者が増加する要因となりました。本格導入後は、全駅での改札機へのタッチ決済端末設置を進め、利用者へのサービス向上を図っています。

## 2.3 利用状況

令和5年3月の全駅展開以降は、毎月の利用者が増加しており、本格導入後から現在でも利用者は増え続けています。（図4）令和6年度の実績では、定期券利用などを含めた全券種利用のうち、3.1%がタッチ決済サービスでご乗車されています。地下鉄利用に関する決済手段の選択肢が増えたことやタッチ決済の特徴を活かしたサービスの導入によって、地下鉄のサービス向上につながっていると考えています。

さらに、タッチ決済サービス利用者の増加に伴い、普通券の発売枚数も前年度の△24.7%と削減され、券売機の更新時期には設置台数の見直しが可能と



図4 タッチ決済サービス利用推移

## 特集

なっています。同様に、1日最大料金サービス開始によって、券売機で発売している1日券の発券枚数も大幅削減（△25.3%）となっており、券売機の稼働及び切符用のロール紙の低減につながることから、キャッシュレスによる効果が各方面に徐々に現れてきています。（図5）

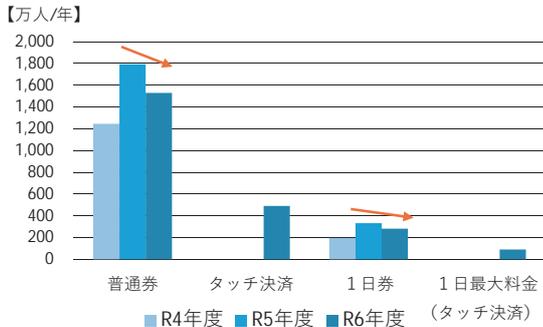


図5 普通券等への影響 (運輸実績データ)

### 3. 利用者分析

タッチ決済サービスのシステム会社から提供される決済レポートをもとにBIツールを活用し、令和6年度に利用されたカード613,849枚について福岡市交通局で分析を行ったところ、年間の利用回数については、1回のご利用：168,659枚（27.5%）、2回のご利用：113,095枚（18.4%）、3回のご利用：68,754枚（11.2%）、となっており、タッチ決済サービスご利用の半数以上のお客様が、来街者などの年間に数日のみ地下鉄ご利用のお客様であると考えられます。（図7）

決済レポートの情報では詳細は不明ですが、可能な範囲でカード発行国を独自で紐づけを行い参考として分析したところ、韓国、台湾、アメリカの順に

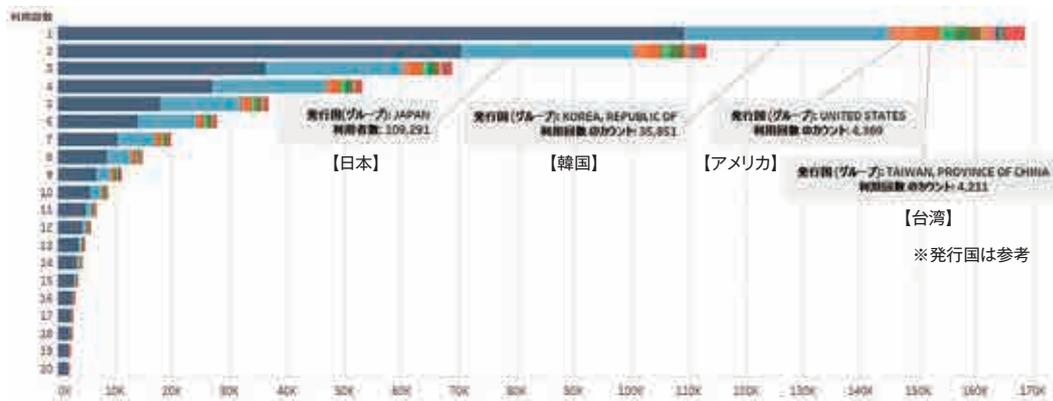


図7 利用回数別カード枚数 (ユニークユーザ数)

利用者が多く、特に福岡市と立地的に近い韓国が25%を占めており突出しています。また、日本人のご利用も非常に多く、交通系ICをお持ちでないお客様に対して、決済手段の選択肢を広げることができ、ニーズに合ったサービスであることがうかがえます。（図6）

### 4. 今後の出改札設備

今後の出改札設備のDX推進として、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、将来的な働き手不足に対する課題解決に向け、機器の保守費の低減が図られるQR乗車券の導入を検討しています。

交通系ICカードを中心としながら、タッチ決済サービス及び検討中のQR乗車券のそれぞれの特徴を活かし、お客様の要望や課題解決に向けデジタル化 (DX) 推進に取り組む予定です。

福岡市地下鉄は、福岡市の成長・発展を支える交通ネットワークとして、沿線利用者だけでなく来街者にもよりよいサービスの提供を目指して、今後ともチャレンジを続けてまいります。

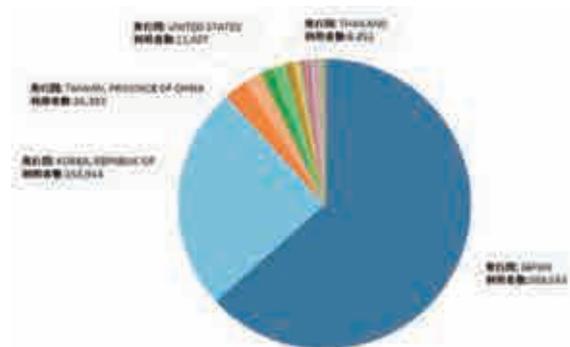


図6 カード発行国構成 (参考)

## 京阪線沿線の沿革および沿線の名所紹介

京阪電気鉄道株式会社 広報部  
課長 梶崎 真后

### 京阪線の歴史・沿革

#### はじめに

京阪電気鉄道は、渋沢栄一翁を創立委員長に、大阪・天満橋と京都・五条（現・清水五条）の間を結ぶ鉄道として、1910年に開業しました。

京阪線は、古来より大阪～京都間を結んだ京街道に沿って敷設された経緯から、祇園・東山や清水寺、東福寺、伏見稲荷大社、石清水八幡宮など京都を代表する神社仏閣のほか、歴史ある宿場町を沿線に数多く有するという特徴があります。

#### 京阪線の延伸と地下化

1915年には京都市内の五条～三条間が開通し、その後の戦時統合と分離再発足を経て、1963年には天満橋駅から大阪市内中心部の淀屋橋駅までの地下延伸を実現しました。大阪市内中心部への乗り入れは開業以来の悲願であり、この延伸を記念して天満橋駅4番線ホーム壁面に「先覚志茲成」という扁額（へんがく）を掲げています。「せんかくのこころごし



扁額「先覚志茲成」（撮影年不明・扁額を移設した1969年頃のものが）



地上走行時代の五条駅付近。写真右側は琵琶湖疏水で、現在はいずれも地下化されている。

ここになる」と読むこの扁額は「先輩たちの悲願（都心部乗り入れ）をやっと達成した」という意味で、当時の村岡四郎社長が揮毫したものです。

1987年には、京都市内の東福寺～三条間において、それまで鴨川の堤防上を走っていた路線を地下化しました。また、1989年には三条～出町柳間の鴨東（おうとう）線を地下線として開業し、京阪本線と一体的に運用しています。これによって、淀屋橋～出町柳を結ぶ現在の京阪線を形づくるとともに、大阪・京都の両端の市街地において路線全てを地下化することとなりました。

#### 中之島線の開通と延伸の検討

2008年には、天満橋から分岐した中之島線（中之島～天満橋間3.0km）が全線地下線として開業し、大阪の中心部でありながら鉄道空白地帯であった中之島に鉄道が敷かれることとなりました。中之島エリアの利便性が向上した結果、一帯の再開発が促進されることとなり、関西経済の活性化に貢献してい



中之島駅西端のモニュメント

ます。また、現在、大阪府・市による夢洲アクセス鉄道に関する検討会が立ち上がり、中之島駅からOsaka Metro中央線の九条駅への延伸について検討されています。もしこれが実現すれば、九条駅での1回の乗り換えにより、目下大阪・関西万博が盛況で、今後もIRや万博跡地開発が予定される夢洲と、京都の主要な観光地が結ばれることとなり、関西のさらなる活性化に貢献できるものと思われま

## 京阪沿線の紹介

琵琶湖疏水（第一疏水）（大津線びわ湖浜大津駅・京都市営地下鉄蹴上駅など）

琵琶湖疏水（第一疏水）は1890年に完成した、京都と琵琶湖を結ぶ全長約20キロの運河で、琵琶湖から京都市内の間は、概ね京阪京津線と並行して結ばれます。この疏水は東京遷都後の京都の復興と発展のため、水運や灌漑等を目的として設計され、その



琵琶湖疏水と、春秋に運航される「びわ湖疏水船」

当時最先端の土木技術が投入されました。複数のトンネルで琵琶湖と京都市内を結び、最も長い「第一隧道」は全長が2,436メートルに及びます。この琵琶湖疏水を利用した「びわ湖疏水船」事業では京阪グループの琵琶湖汽船が運航を担っており、観光船を用いた運河巡りを楽しめます。さらに、琵琶湖疏水は2025年に国宝・重要文化財（建造物）として指定される予定で、その歴史的価値がさらに広く知られることとなり、国内外からの観光客が増加するものと期待されます。

## 石清水八幡宮・背割堤（石清水八幡宮駅）

石清水八幡宮は京都府八幡市の男山の山頂に位置し、日本三大八幡社のひとつとされています。この神社は平安時代初期の創建で、厄除けの神として広く信仰されています。当社が運行する石清水八幡宮参道ケーブルでアクセスでき、このケーブルカーも観光の一部として楽しめます。また、男山の麓では、桂川・宇治川・木津川が合流し淀川となります。その三川合流地点の堤防である「背割堤」は桜の名所として知られ、毎年春には多くの観光客が訪れます。



桜の名所である「背割堤」

## ひらかたパーク（枚方公園駅）

当社が経営するひらかたパークは、大阪府枚方市にある歴史ある遊園地で、1912年の開業以来、多くのファミリーやカップルに親しまれています。バラエティ豊かなアトラクションのほか、イルミネーションなど季節ごとのイベントを充実させ、訪れるたびに新たな楽しみを感じられる施設づくりに努めています。2013年から続く、岡田准一さんを起用した「超ひらパー兄さん」プロモーションでも有名です。



ひらかたパーク

### 中央公会堂（なにわ橋駅）

大阪市北区の中之島にある中央公会堂は、1918年に完成した歴史的建築物です。外観の美しさと内部の豪華さから「大阪の顔」とも言われ、コンサートや文化イベントが頻繁に開催される市民の交流拠点です。中之島線なにわ橋駅の直上でもある中央公会堂前の広場は歩行者空間として整備され、イベント開催時には多くの来訪者で賑わいます。



中央公会堂前でのイベント時の様子（鉄道の日記念イベント「駅祭ティング2023」）

以 上



# 世界あちこち探訪記 第106回 ワシントンD.C. (その2)

秋山 芳弘

### ワシントンD.C.のメトロを視察

2014年1月17日(金)、快晴。この日の午後は、世界銀行との打ち合わせがあるだけなので、それ以外の時間はワシントンD.C.のメトロや近郊列車を見て回ることにする。

Amtrakなどの列車が発着するユニオン駅を見たあと、メトロ Red Lineのユニオン駅から12時10分に乗車し、2分でGallery Place-Chinatownギャラリー プレイス チャイナタウン駅に着き、Yellow Lineに乗り換える。この駅でRed LineとYellow Lineが立体的に直交しているのである。12時20分に発車し、Ronald Reaganロナルド レーガン<sup>(注10)</sup> ワシントン=ナショナル空港(以下、「ワシントン=ナショナル空港」と表記)駅に12時35分に到着する。

ワシントン=ナショナル空港駅到着前に、川幅約700mのポトマック川<sup>(注11)</sup>を橋梁で渡ると、Pentagonペンタゴン<sup>(注12)</sup>駅である。橋梁の前後はトンネルになっている。WMATA(メトロ)の橋梁の北側に道路橋があり、南側の古い鉄橋をMARC<sup>(注13)</sup>の2階建て客車列車が走る。ワシントン=ナショナル空港を離着陸する飛行機がペンタゴン近くを低空で旋回するのを見ると、9.11事件<sup>(注14)</sup>を思い出す。(写真-11)

ワシントンD.C.のメトロに乗車して気がついたことは以下のとおりである。

- ① 地下駅構内の間接照明は少し薄暗い。コンクリート製のセグメントを用いたアーチ式の天井



写真-11 ポトマック川とその上空を飛ぶ飛行機。中央は道路橋、手前はWMATAの線路。(メトロの車内から北を見る。2014年1月17日)

と側壁は、土木と建築をうまく融合させた設計である。(写真-12)

- ② WMATAではドア扱いも含めて1人乗務になっている。乗車中、男性運転士の案内放送があるだけで、車内は静かである。“Step back. Door’s closing”(お下がりをください。ドアが閉まります)との放送がある。
- ③ WMATAには、黒人の運転士や駅職員が多い。
- ④ 電車の到着前にホーム端の赤ランプが点滅し、電車の接近を乗客に知らせる。
- ⑤ 第3軌条集電方式(直流750V)を採用。車内の座席はクロス=シートである。

(注10) アメリカ合衆国の政治家・俳優(1911年～2004年)。同国第40代大統領。

(注11) Potomac River。アメリカ中部大西洋沿岸のチェサピーク湾の中へ流れ込む河川。ポトマック川沿いの公園は、1912年に当時の東京市長から桜が贈られたのをきっかけにアメリカ有数の桜の名所となっている。

(注12) The Pentagon。バージニア州アーリントン郡に所在するアメリカ国防総省(Department of Defense)の本庁舎。五角形の建物であることから「ペンタゴン」「五角形」の意と呼ばれる。

(注13) Maryland Area Regional Commuter。3路線あり、MTA(Maryland Transit Administration:メリーランド交通局)が運営する。

(注14) 2001年9月11日(火曜日)の朝にアメリカ合衆国北東部のニューヨークなどで起きた旅客機4機による無差別自爆テロ。



写真-12 メトロのGallery Place-Chinatown駅。16時前であるが、退勤客なのか混雑している。天井と側壁のコンクリート製セグメントを間接照明し、美しい空間を作り出している。(2014年1月17日)



写真-14 都心から Ronald Regan Washington National Airport 駅へ進入してくる WMATA の電車。(北を見る。2014年1月17日)



写真-13 Ronald Regan Washington National Airport (奥)。手前は WMATA の Ronald Regan Washington National Airport 駅。(北を見る。2014年1月17日)

ワシントン=ナショナル空港駅でメトロの電車や離着陸する飛行機を見たあとホテルへ13時20分頃戻り、部屋で簡単な昼食をとる。(写真-13)

## 世界銀行との打ち合わせ

ホテルのロビーに13時35分に集合し、世界銀行<sup>(注15)</sup>へ行く。ここでは入館時に顔写真を撮影され、カラー写真付きの入館証が発行される。14時から約

1時間、世界銀行に勤務するラテン=アメリカ担当の日本人職員と中南米の鉄道、特にブラジルのサン=パウロとリオ=デ=ジャネイロの都市鉄道、またエクアドルのキトとペルーのリマの都市鉄道についての情報交換をする。

面談のあと、タクシーでホテルへ戻り、着替えをして、メトロや近郊鉄道の視察を続けることにする。

## 近郊列車も調査

WMATAの電車を見るため、ワシントン=ナショナル空港駅へ再び行く。16時頃に到着すると、もう夕方の光線となる。さらに、MARCとの結節を見るためにワシントン=ナショナル空港駅(16時14分)からYellow Lineの電車に乗り、南にあるKing Street-Old Town<sup>キング</sup>駅(16時19分)へ行く。(写真-14、写真-15、写真-16)

WMATAのメトロと並行して走行するMARCとAmtrakの路線は非電化なので、ディーゼル機関車牽引の列車が走行する。WMATAのホームから見ていると、ポーツという警笛とともに北行きのAmtrak列車が来る。次にやって来た南行きのVRE<sup>(注16)</sup>の列車は2階建て客車を牽引していて迫力がある。17

(注15) World Bank。ワシントンD.C.に本部がある。189か国が加盟。1946年に活動を開始。当初、世界銀行(世銀)は国際復興開発銀行(IBRD=International Bank for Reconstruction and Development)のみを指していたが、現在は1960年設立の国際開発協会(IDA=International Development Association)と合わせて構成されている。

(注16) Virginia Railway Express。ワシントンD.C.と北バージニアの郊外を結び、Manassas(マナサス)線とFredericksburg(フレデリックスバーグ)線の2路線がある。合計延長は145km。シカゴの北東イリノイ地域鉄道公社が運営する近郊鉄道メトラ(Metra)が使用している「Gallery Car(ギャラリー=カー)」と同様の2階建て通勤型客車が用いられている。



写真-15 WMATAのKing Street-Old Town駅（高架）と停車中の電車。駅前広場でバスと結節している。（北西を見る。2014年1月17日）



写真-17 ディーゼル機関車と2階建て客車のVREの旅客列車。手前はWMATAの線路。（King Street-Old Town駅から北西を見る。2014年1月17日）



写真-16 WMATAのKing Street-Old Town駅（高架）に停車する電車（左）。中央奥に見えるのは、George Washington Masonic National Memorial（ジョージ=ワシントン=マソニック（石造）国立記念碑）。Freemason（フリーメイソン：友愛団体）の殿堂として建てられたこの塔は、古代エジプトのアレクサンドリアの灯台をモデルにし、高さが101m、完成は1970年である。（西を見る。電車の後部から撮影。2014年1月17日）

時頃、急に薄暗くなってきたのでホテルへ戻ることにする。Yellow Lineの電車本数は、同じ線路を走るBlue Lineより圧倒的に多い。ホテル近くの店でハーシー<sup>(注17)</sup> =チョコレート（5本）などの土産を買う。（写真-17）

18時50分にホテルのロビーに集合し、同行者と夕食を食べに行く。店の名前は“The Chesapeake Room”（501 8th St. SE Washington D.C.：現在は

閉店）。飲み物は、ビールと白葡萄酒。料理は、①カニのスープ：オマール=エビのビスク<sup>(注18)</sup> みたいで美味しい、②イカ=リングとカキ=フライ、③ほうれん草のサラダ、④鮭：少し脂がのりすぎ。

料理も美味しく、全体としていい店だった。ペル一人運転手のタクシーでホテルへ帰り、21時30分に寝る。

## さらにワシントンD.C.を見物

1月18日（土）、ワシントンD.C.は快晴（風が吹くと寒い）、シカゴは曇（積雪）。今日は土曜日でもあり、昼過ぎまでワシントンD.C.を見て回り、17時15分発の飛行機でシカゴへ移動する予定である。

3時20分に起き、荷造りをして、シャワーを浴びる。そのあとメールの処理や資料整理などの作業をし、8時に地下1階の食堂へ行き、朝食を部屋に持ち帰って食べる。アメリカのホテルは、値段が高い割に朝食は全く味気ない。9時30分にホテルのチェックアウトをし、荷物を預ける。

### (1) 国立航空宇宙博物館

まず、国立航空宇宙博物館へ行くことにする。天気は快晴で、寒い。気温0℃で風が吹くと、耳が痛く本当に寒い。体感温度は-5℃くらいか。土曜日のせいで、ビル街の人通りは少ない。ナショナル=モール<sup>(注5)</sup>を横切ると、連邦議会議事堂やワシント

(注17) The Hershey Company。アメリカ合衆国において最も古いチョコレート菓子会社。

(注18) Bisque。裏ごしした甲殻類（ロブスターやカニ・エビ・ザリガニなど）から作られる滑らかで濃厚な味わいのスープ。



写真-18 ワシントンD.C.の中心部。高層ビルがないので、大きな青空が広がる。(メトロのGallery Place-Chinatown駅の近く。2014年1月17日)

ン記念塔が見える。開館の10分くらい前に着き、寒いので日向で待つ。ナショナル=モールにある公園では、若者たちがサッカーをしている。(写真-18)

10時に入館。入場は無料である。人類初の月面着陸に成功した司令船、月の石、ソ連(CCCP)のミサイル、Boeing 747とA-320のシミュレーター、ライト兄弟の複葉機、日本の零戦やアメリカのMustangなど第2次世界大戦中の戦闘機などが展示してあり、見ていて飽きない。館内には親子連れが多い。見学時間1時間は短い、他の施設も見たいので、11時5分に出る。(写真-19)

## (2) 国立アフリカ美術館

次に国立アフリカ美術館へ行く。ここでは、サハラ砂漠以南の多くの民族の美術品・民族衣装・装飾品などが展示されていて、館内の店では、アフリカの民芸品や音楽のCDを売っている。

## (3) ユニオン駅を再訪

このあとユニオン駅へ行く。連邦議会議事堂前の池には多数のカモがいる。寒風が吹き、本当に寒い！

12時にユニオン駅に到着。風があるので大きなアメリカの国旗が3本はためいている。今日は、駅舎のいい写真が撮れた(前号の写真-1を参照)。駅の地下1階にあるFood Courtへ行き、照り焼きチ



写真-19 アメリカで絶大な人気を誇る女性飛行士アメリカ=イヤハート( Amelia Mary Earhart。1897年～1937年)は、この深紅の「ベガ」Lockheed Vega 5Bに乗り、1932年、女性として初の大西洋単独横断飛行に成功した。

キンとチャーハンを注文すると、6.77米ドル<sup>(注19)</sup>(約720円)。味が濃い。帰りに、ホテル近くのスーパーマーケットで土産用の菓子を買う。ホテルに戻り、預けた荷物を引き取る。

## ダレス国際空港でシカゴ行きの搭乗手続き

13時35分にホテルを出て、タクシーでダレス<sup>(注20)</sup>国際空港へ向かう。車内で気持ちよくウトウトし、14時9分に到着。

17時15分発シカゴ行きユナイテッド航空(UA)1075便の搭乗手続きをする。空港内にあるチェックイン機械を自分で操作するようになっているが、使い方がよくわからないし面倒なので、女性職員に手伝ってもらおう。保安検査では、靴を脱ぎ、ベルトを外し、上着を脱ぎ、ノート=パソコンを出さされる。かなり厳しい検査だ。

そのあと、空港内のピープル=ムーバー<sup>(注21)</sup>でターミナルAからターミナルCへ移動する。C17番搭乗口で待ちながらメールの処理や世界銀行の議事録を作成する。睡眠不足で本当に眠い！到着便が遅れたためC27番搭乗口に変更となる。

(2025年5月25日記)

(注19) 1米ドル=約106円(2014年1月)。

(注20) アイゼンハワー政権下で国務長官を務めたジョン=フォスター=ダレス(John Foster Dulles。1888年～1959年)にちなんで命名された。

(注21) Airport People Mover。東京の「ゆりかもめ」と同じくゴムタイヤ式自動運転のAGT(Automated Guideway Transit)。

# 令和7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7年6月から、同協会及び会員鉄道事業者共同により「マナー守ってハッピー乗車」をテーマ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、日本の縁起物である「招き猫」を主役に添え、マナーを守る意識がもたらす「幸せの連鎖」を伝え、ハッピーとマナー向上を視覚的に表現したものになっております。

また、福を招くポーズを「吊革をつかむ手」に見立てたり、老若男女に親しみやすい印象を与えるビジュアルや赤と白を基調とした色と大きな猫のビジュアルが注目を集めるものと思われま

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。

なお、「招き猫」は、海外でも「LUCKYCAT」として広く認知されています。

詳細は、下記のとおりです。

#### 記

- |   |        |   |
|---|--------|---|
| 1 | テーマ    | 「マナー守ってハッピー乗車」                                  |
| 2 | 掲出期間   | 令和7年6月から8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、地下鉄所在地の小学校等 |
| 4 | 掲出枚数   | 3.3万枚   |
| 5 | 配付事業者等 | 会員鉄道事業32社局、児童館・図書館約1,000館、小学校約3,300校等           |
| 6 | ポスター   | 以下のとおり  |

○ポスターデザイン (B1・B2サイズ・縦、駅舎用)



○ポスターデザイン (B3サイズ・横、車両中吊り等用)



## マナーポスターの掲出状況



東京メトロ日比谷線上野駅改札口付近のコンコースの駅事務室近く（7月4日撮影）



都営地下鉄三田線日比谷駅改札口付近のコンコース（7月3日撮影）



横浜市営地下鉄桜木町駅改札口付近のコンコース（7月8日撮影）





# 東京メトロと大阪メトロに土木学会賞技術賞 神戸市交通局が協力した 「病院列車構想」に医学界が期待 地下鉄をめぐる近況2題

交通ジャーナリスト こうざと なつお  
上里 夏生

クルマや航空機に比べてエネルギー効率に優れ、単位輸送量当たりの二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量が少ないモビリティ（移動）分野の環境トップランナー、それが鉄道です。日本の鉄道は、世界トップクラスの旅客輸送量を誇るとともに、輸送機関別シェアも諸外国に比べて大きく、社会からの期待もますます高まっています。

新幹線、都市鉄道、地方ローカル線、LRT（次世代型路面電車）、新交通システムと数ある鉄軌道系輸送機関にあって、存在感を高めるのが地下鉄です。全国の地下鉄は今や都市機能の一部。「お客さまがワクワクしながらご利用いただけるよう、魅力的な目的地や行き先づくりを追求していく（大意）」（6月25日の小坂彰洋東京メトロ代表取締役社長の就任会見から）は、すべての地下鉄関係者に共通する思いでしょう。今回は地下鉄をめぐる最近のトピックス2題をお届けします。

## 線路データ連携で東京メトロなどに土木学会賞

最初は、鉄道業界でも注目度の高い「土木学会賞」です。2024年に概成したプロジェクトを対象にした今年の学会賞では、地下鉄事業者が参画する2件が技術賞を受賞しました。

1件目は「線路データのプラットフォーム構築によるメンテナンス連携」。東京メトロが、線路コン

サルタントの日本線路技術（NSG）、小田急電鉄、東急電鉄、JR東日本の鉄道3社と共同受賞しました。

最初は地下鉄からは離れますが、2024年6月にJR東海が黄色い新幹線こと「ドクターイエロー」の引退を発表して鉄道ファンなどに話題を呼びました。ドクターイエローは、新幹線電気軌道総合試験車（検測車）の愛称名。新幹線の線路・電気設備などを検査する専用車両で、ここで注目したいのは引退後の検測方法です。

JR東海はドクターイエローのような専用車両でなく、営業用の一般車両に検測機器を取り付けて検査します。営業車両による線路や電気設備のモニタリングです。ドクターイエローの役目を営業車両で代行できるのは、ひとえにモニタリング技術の進化



土木学会賞の表彰風景。佐々木葉前会長（前列中央。今年6月の定時総会で退任）を囲む受賞機関代表（画像・土木学会）

です。

ドクターイエローは新幹線ですが、在来線も基本は同じ。車両に取り付けたセンサーやカメラで線路をモニタリングします。撮影した映像などを分析して保線の必要性を判断するのが、新しいメンテナンス方法です。

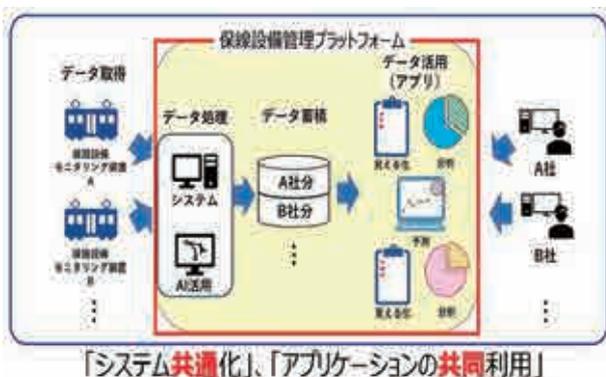
東京メトロなどは、営業車両によるモニタリングを自社だけでなく相互直通する他社線にも拡大。例えば、JRの車両は相直する東京メトロや小田急の線路もモニタリングします。収集データはそれぞれの会社に加え、専門企業・NSGのプラットフォーム（情報基盤）に蓄積・分析・管理します。

## CBMの精度向上でTBMを置き換える

もう少々、新しい線路管理手法にお付き合いを。鉄道業界が進むのが「TBMからCBMへのシフト」です。TBMはTime Based Maintenanceの頭文字、「時間基準保全」と言い表されます。世の中を代表するTBMはクルマの車検。不具合があってもなくても、2年に一度はクルマを分解してエンジンやブレーキをチェックします。

対するCBMは、Condition Based Maintenanceで「状態基準保全」。常日頃からしっかりモニタリングして、不具合を早期に見付け出して修繕、トラブルの芽を発生前につみ取ります。

例え話で恐縮ですが、人間の健康管理で考えましょう。TBMは年1回の健康診断（人間ドックなど）、CBMは血圧計や体温計による日常的な健康チェックです。人間は健康診断と日常チェックの両



線路設備管理プラットフォーム＝イメージ。蓄積した保線データはアプリ化により現場でもタブレット端末に出力できるなど使い勝手が格段に向上します（資料・土木学会）

方が必要ですが、鉄道は「CBMの精度を向上させてTBMを置き換える」という手法で業務効率化が進みます。

学会賞を受けた鉄道4社はコンソーシアム（共同事業体）を組んで、線路ビッグデータを総合的に利活用します。土木学会は人材不足への対応が求められる現代にあって、効率的な保線メンテナンスを実践した東京メトロなど鉄道4社とNSGの先進性を高く評価しました。

今回は2023年6月のスタート時点での5社表彰でしたが、線路データプラットフォームには2024年7月、相模鉄道と東武鉄道も参加。東武、相鉄ともに全線区での採用で、データネットワークは関東一円の1都6県に広がっています。

## 埋立地の軟弱地盤にトンネル施工（大阪メトロ夢洲駅）

土木学会賞で、地下鉄事業者が受賞したもう一件の技術賞プロジェクトは「大阪・関西万博に向けた埋め立て地盤での開削トンネル」。Osaka Metro（大阪メトロ）が大阪港湾局、大林・熊谷・東急・東洋特定建設工事共同企業体と共同受賞しました。

開削トンネルは、今年1月に延伸開業した大阪メトロ中央線コスモスクエア～<sup>ゆめしま</sup>夢洲間で夢洲駅部に施工されました。人工島の夢洲駅は軟弱地盤という悪条件下での工事になりました。

建設したトンネルは延長380m、深さ17m、幅20m。地盤改良などで、安全性と施工品質保持を両



開削工法で建設された夢洲駅部のトンネル（前方が夢洲駅）。2本の柱が最近の地下鉄トンネルでは珍しいかもしれせん（画像・土木学会）

立させました。開削トンネルにつながるシールドトンネル（外径6.8m、延長750m×2本）も工法を工夫、限られた工期内で完工させました。

このほかの学会賞技術賞を受けた鉄道プロジェクトは、順不同で「デジタルツインを活用した相鉄・東急直通線新横浜駅」、「JR御茶ノ水駅改良」、「東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化」、「北陸新幹線（金沢～敦賀間）建設」、「新潟駅付近連続立体交差化」の5件。相鉄・東急直通線や東武伊勢崎線（東武スカイツリーライン）は、東京メトロの車両も走行します（相鉄・東急直通線は東京都交通局も）。

## DMATのスタッフや資機材を鉄道で運ぶ

後段は昨年（2022年）の第23回「日本鉄道賞」で表彰選考委員会特別賞を受賞、本誌昨年11月号で紹介させていただいた「病院列車構想」の続報です。

病院列車とは大規模災害の発生時、被災地最寄り駅まで列車で医療関係者や必要な資機材を輸送。場合によっては列車内を診察室や簡易手術室に仕立て、急患の治療に当たるプロジェクトです。

推進母体として2023年に活動を開始した、「Rail DiMeC（レールディーメック〈鉄道の災害医療への活用〉=RDMC）研究会」は同年11月と24年9月の2回、多くの災害弱者を被災地外へ搬送する訓練や、緊急車両の鉄道コンテナによる長距離輸送に挑戦、一定の成果を得ました。

このうち2023年11月の走行列車内での模擬医療には、神戸市交通局海岸線を走行する地下鉄車両が充てられました。

ここでは、周辺取材などで明らかになった病院列車の必要性や今後の可能性、そして地下鉄事業者を含む鉄道の役割を考えます。

最近の大規模災害では、さまざまな災害医療チームの活躍が報じられます。代表選手が「DMAT（ディーマット=災害派遣医療チーム）」です。

医師、看護師を中心に構成され、災害現場や多くの負傷者が発生した事故現場に急行して救急救命に当たる、専門的な訓練を受けた医療チームです。DMATのスタッフや資機材を鉄道輸送するのがRDMCの基本的考え方です。

思い返したいのは1995年1月の阪神・淡路大震災。

6000人を超す死者・行方不明者を出した大規模災害では、発生地の阪神エリアで十分な医療が提供できず、傷病者の被災地外への搬送が遅れるという課題を浮き彫りにしました。仮に十分な初動医療体制を取れば、避けられた災害死は500人規模に上ったともいわれます。

震災を教訓に「1人でも多くの命を助けたい」を目標として2005年4月に発足したのが日本DMATです。アメリカやフランスをお手本に、厚生労働省が主導。事務局は東京都立川市の国立病院機構災害医療センター、西日本の拠点は神戸市の兵庫県災害医療センターに置きます。

DMATが存在感を示した一例が2016年4月の熊本地震。全国から約2000人の医師や看護師が参集しました。現地への移動手段は中部以北は基本空路ですが、近畿や中四国は陸路。多くの場合、スタッフが自らハンドルを握って現地入りしました。

従来、DMATをオンレール輸送する発想はありませんでしたが、鉄道に知見を持つ早稲田大学の梅津光生名誉教授（医療レギュラトリーサイエンス研究所顧問）が鉄道利用を考え出しました。

## 神戸市営地下鉄海岸線の車内で模擬手術

RDMCの活動、2023年11月のDMAT近畿ブロック訓練では、神戸市営地下鉄海岸線列車内での模擬医療行為に挑戦。重傷、中等症、軽傷を想定した模擬患者を地下鉄で搬送しつつ、車両内に模擬手術室



2023年11月の神戸市営地下鉄海岸線での模擬手術。車内環境が医療行為や医療機器に及ぼす影響の基礎データを収集。参加した外科医は搬送中の外科処置は可能と判断しました（画像・国土交通省）

を設置して走行する列車内でも簡易手術が可能なことを確認しました。

次いで、2024年9月には内閣府の大規模地震時医療活動訓練にRDMCは技術アドバイザーの形で参加。訓練では、JR貨物などが関西圏から関東圏へ緊急車両を鉄道コンテナ輸送しました。

当初、任意団体だったRDMC研究会は今年、一般社団法人として法人格を取得。代表理事には梅津先生が就任しました。

RDMC研究会の今後の活動計画では、車種ごとに異なる緊急車両の鉄道コンテナへの積載方法を極力マニュアル化。調査研究活動では、医療、防災、物流といった関係各分野の知見を集めて、鉄道の災害医療への活用手法をガイドラインの形でまとめます。

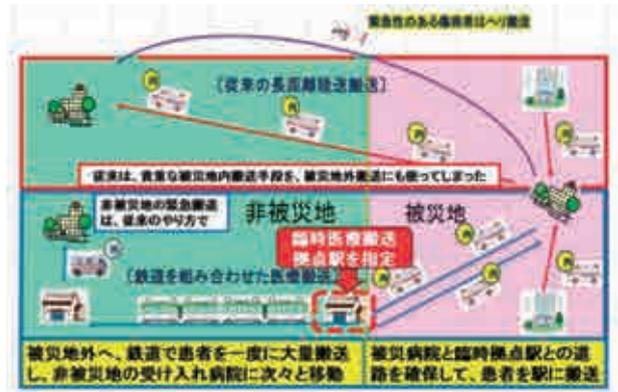
## 鉄道愛の原点は68年前の国鉄大船駅にあり

災害医療の現場は病院列車構想をどうみるのでしょうか。DMATの関西拠点・兵庫災害医療センターの島津和久副部長は、「被災地で入院中の重症患者を、環境の整った被災地外に搬送して救命につなげたい。多くの入院患者を鉄道で環境の整った被災地外の医療機関に送り出し、治療を継続することが災害医療の重要な使命と考えます」と言葉に力を込めます。

航空（ドクターヘリ）、自動車（救急車）、鉄道の比較では、鉄道は航空よりスピードは劣るものの、貨物ターミナルを含む駅は都市部や近郊に点在。鉄道は航空より広範囲に移動でき、気象の影響を受けにくいメリットもあります。旅客駅に比べスペース的に余裕のある貨物駅は、被災地の医療拠点としての活用も考えられます。

RDMCにライフワークとして取り組む梅津教授は今後、鉄道業界や行政などに幅広く参加を呼び掛ける意向です。「子どものころから好きだった鉄道の知見も生かし、医学と工学という異分野の学問を融合させながら災害に負けない社会をつくる『防災医工学』の学域を極めたい」と意気込みます。

防災医工学と鉄道を結び付けたのは梅津先生の鉄道愛です。取材時、先生から見せられたのは、1958年8月に東海道線大船駅ホームで撮影された1枚の



RDMCのイメージ。災害被災地内での急患搬送と被災地外への患者搬送を区分することで救命救急率を高めます（資料・レールディーメック研究会）

写真。大船駅でのショットに写るのは、スカ線（横須賀線）の電車に連結された荷物電車への荷物の積み卸し。荷さばきの様子を熱心に見詰める当時8歳の少年こそ、幼い日の梅津先生でした。

大学は早稲田大学理工学部機械工学科に進学。卒業後は大学に残り、工学と医学を融合した「医工学」のトップランナーとして、人工臓器の研究などにまい進します。

現在は、早大と東京女子医科大学が2012年に共同設立した医療レギュラトリーサイエンス研究所の顧問として、人工臓器の研究などに打ち込みます。

日本にとって永遠の課題ともいえる国土強靱化<sup>きょうじん</sup>。大学での半世紀の研究教育と少年期からの鉄道趣味、さらにRDMCに集う学界、医療、産業界といった広範なネットワークを統合して形にするのが、社会が梅津先生に期待する役割といえるでしょう。

2011年3月の東日本大震災で不通になった東北新幹線が、約1カ月半後のゴールデンウィークに全線で運転再開すると、走行する新幹線に手を振る沿線の人たちの姿が見られるようになりました。列車に手を振る活動は、2022年10月のJR只見線全通などに引き継がれます。

鉄道には地域をつなぐ力があります。多くの被災者を救うRDMCや病院列車は、地域をその力をさらにパワーアップさせる可能性を持つように思えました。

## 令和6年度の全国地下鉄輸送人員について

— コロナ禍から2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<sup>注</sup>（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ます。その集計ができ次第プレス発表を行っております。今回、令和6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6年度の地下鉄の輸送人員は、約58億68百万人、1日当たり約1,608万人で、対前年度4.7%増となりました。表1は、平成30年度から令和6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<sup>注</sup>（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を名目GDPの同

増減比と比較すると、図1のとおり、特に平成24年度以降は、グラフの傾きが両データともほぼ同じで、輸送人員の伸び率が名目GDPの伸び率をほぼ上回るという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年度に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確認されましたが、地下鉄の場合、平成30年度よりも令和元年度の方が輸送人員が多かったことから、概

表1

年度	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	
	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

(注) 日本民営鉄道協会2025年5月22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(株)及び大阪市高速電気軌道(株)並びに札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市の各交通局

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

図1

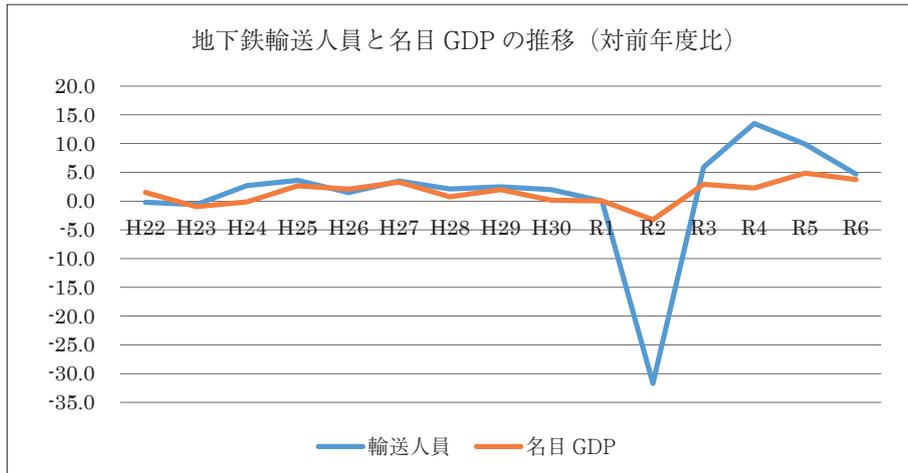
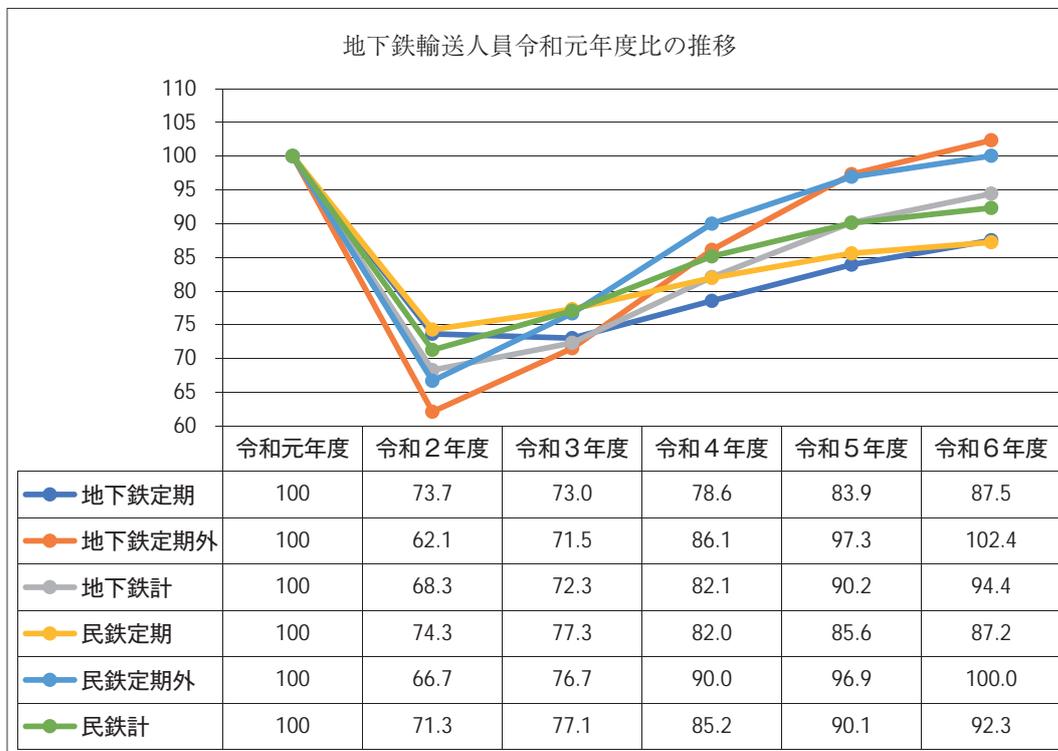


図2



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5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、国内でも2回緊急事態宣言が発出され、感染者が増加し続けました。ワクチンが開発される以前の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と過去に例がない輸送人員の減少となりました。大手民鉄も同様な傾向で合計71.3（定期74.3、定期外66.7）の大幅な落ち込みとなりました。

【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台となりました。

【令和4年度】7月以降は感染者数が急増し、8月には全国で1日当たり26万人超の新規陽性者を記録しましたが、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96.9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85.6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90.1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がみられました。コロナ禍に関係者間で鉄道の旅客数は1割は戻らないと流言されていましたが、偶然にもそのとおりの数値となりました。

【平成6年度】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。これは通常の社会生活に戻ってきていることに加え、大きく増加している訪日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92.3までにしか回復していません。

#### ○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、まずは、地下鉄及び大手民鉄の輸送人員を、表2（地下鉄）及び表3（大手

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 (%)
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	4.1	82.0	473	4.4	105.1	338	4.6	96.6
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	5.7	104.5	732	4.4	98.9	314	4.7	101.3
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	4.8	91.2	1,205	4.4	101.3	652	4.7	98.6

表3

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	1,103	1.1	100	327	1.2	100
	2年度	2,292	-29	71	900	-18.4	81.6	269	-17.7	82.3
	3年度	2,394	4.5	74.2	927	3	84	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	1,013	4.2	91.8	298	3.5	91.1
	6年度	2,736	2.3	84.8	1,023	1	92.7	303	1.7	92.7
定期外	平成30年度	2,030	0.9	102	923	-0.3	102.2	175	1.6	101.2
	元年度	1,990	-2	100	903	-2.2	100	173	-1.1	100
	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	819	6.8	90.7	162	11	93.6
	6年度	2,057	3.3	103.4	844	3.1	93.5	166	2.5	96
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	2,006	-0.4	100	500	0.2	100
	2年度	3,649	-30.1	69.9	1,481	-26.2	73.8	375	-25	75
	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	89.5	1,832	5.3	91.3	460	6	92
	6年度	4,793	2.7	91.9	1,867	1.9	93.1	469	2	93.8

民鉄) のとおり首都圏、近畿圏並びに名古屋及び福岡をまとめた3圏に分けて平成30年度から令和6年度までの定期・定期外別に輸送人員の推移をみました。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・大手民鉄の3圏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台代後半、そして令和6年度は概ね令和元年度ベース、若しくはそれ以上にまで回復しています。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ペースが他の2圏よりは早いですが、各圏とも順調に回復しています。首都圏は、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まで回復しました。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6年度には105.1まで大きく回復しています。

このように近畿圏において特異な動向がみられる一つの要因として、近畿圏の某地下鉄事業者において、コロナ禍のように通勤・通学による利用回数が少ないときは上限内でお得に使える企画切符の利用が増えていて、当該切符の利用者数は定期外に計上されています。この企画切符の利用者が、令和5年度頃から通勤・通学による地下鉄の利用頻度が増えたことに伴いお得感が減り使い勝手も悪いことから、通常の定期券の購入に戻ったという特殊事情が考えられます。

大手民鉄の近畿圏も同様に令和2年度には81.6まで落ち込みましたが、他圏よりは早いペースで回復し、令和6年度には92.7まで回復しています。名古屋・福岡圏でも地下鉄・大手民鉄とも右肩上がりの同様のペースで回復しています。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5年度で78.8、令和6年度で82.0となっています。大手民鉄も令和2年度は地下鉄と同じ71.0まで落ち込み、令和6年度でも84.8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・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、この視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することが求められる中、職場等への移動をなくと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ると、図3<sup>1)</sup>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年からは減少傾向となっており、令和6年には47.3%と前年から2.6%減少しているデータがあります。また、図4<sup>2)</sup>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」「通勤時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、資本金の多い企業ほどテレワーク導入率が高い傾向となっている調査結果<sup>1)</sup>もあることから、こうした企業が多い首都圏において実施が高い一因と考えられます。

### ○テレワークの今後

図3のとおり、テレワークを導入している企業数は、令和3年をピークに減少傾向にあります。これは日本型の働き方として、経営者側には①テレワークにメリットがないと考えている。②業務を切り分けられないという思い込みがある。③上司と部下のコミュニケーションに負荷がかかっている。等からコロナ禍のより戻しにより出社に戻る企業が増えていることを示しています。また、テレワークを実施していても、1週間当たりの平均実施日数が、令和2年度及び3年度は2.4日/週であったのが、令和4年度以降若干減少し令和6年度には平均2.1日/週<sup>2)</sup>となっています。この出社回数が輸送人員に影響するものと考えられます。

他方、従業員側では、テレワークのメリットとして、①通勤に費やしていた時間がなくなり、家族と過ごす時間、趣味の時間が増える。②育児や介護と両立でき、ワーク・ライフ・バランスを実現できる。③集中力が増して仕事を効率的にこなせるようになる。等のメリットからテレワークの継続意向が非常に強いアンケート結果<sup>2)</sup>が見られます。

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

図3

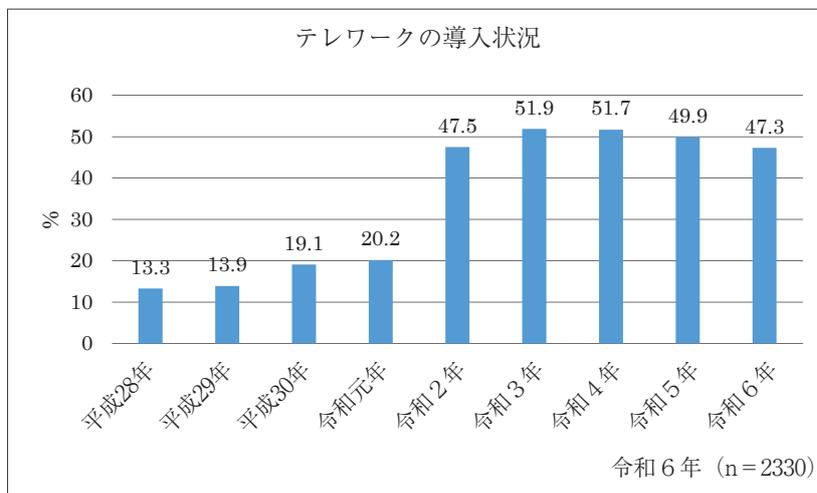
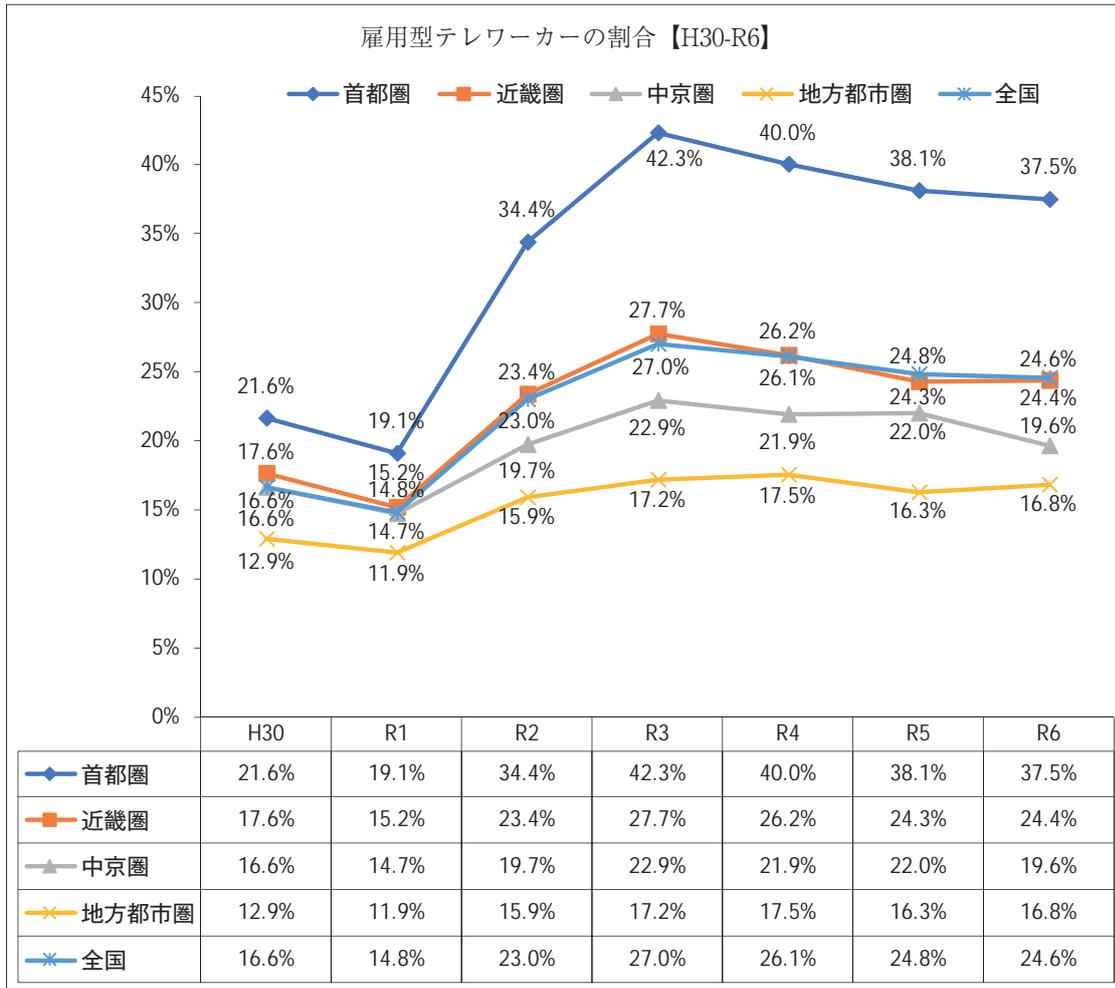


図4



(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、又は、勤務先に出勤せず自宅その他の場所で仕事をする。

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

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どのように変化していくかによって、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。

#### ○政府のテレワーク推進（参考）

テレワークの定着については、政府も重要施策と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。

## ○最後に

コロナ禍は一応一過し、今後の新しい生活様式の下、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、鉄道旅客数の動向に大きな影響を与えるマクロな問題として、日本の人口問題があります。我が国の総人口は、2008年に過去最高（1億2,808万人）を記録した後減少に転じ、2024年には1億2,380万人となりました。約20年後の2045年には1億880万人<sup>3)</sup>に減少することが見込まれており、これは現在から約12%減少するもので、この傾向はずっと続いていく推計となっています。この間、鉄道利用者のパイがどんどん減少する中で、生産年齢人口も減少することから定期通勤客の減少や少子化による通学定期客の減少が想定されます。他方、65歳以上の老年人口の比率は他国に例がないほどに高い高齢化社会となってはいますが、65歳以上の高齢就業者数は年々増加しています。高齢化と人口減少の進行は、日本の社会経済に大きな影響を与えていますが、これらの現象は、社会構造や価値観の変化、技術の進歩など多くのファクターが錯綜して生じていることから、多角的なアプローチにより問題分析をしていかねばなりませんので、本文では問題提起に留めておきます。

## 参考資料

- 1) 令和6年度 通信利用動向調査（総務省）
- 2) 令和6年度 テレワーク人口実態調査（国土交通省）
- 3) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」

# 東邦電気工業株式会社

鉄道事業部 営業部 営業課  
福智 悠登



## ○企業ロゴマーク



## ○企業概要

商号 東邦電気工業株式会社  
設立 1949 (昭和24) 年 1 月19日  
本社所在地 東京都渋谷区恵比寿 1 -19-23  
代表者 代表取締役社長 小保方 剛  
資本金 22億 4 百万円  
従業員 740名 (2025年 3 月31日現在)

## ○ロゴマーク・企業キャラクター

当社では、2021年よりキクイタダキという小鳥をモチーフにした企業キャラクターを導入しています。国内外の空を縦横無尽に飛び回る姿から、社会インフラに携わる・見守る当社の事業とのリンク性を3つのカラーで (鉄道電気、情報通信、一般電気) 表し3兄弟として誕生しました。



## ○はじめに

当社は、1949年 1 月に創立者である野村正俊がガステーブル工事専門会社として、前身である「東邦通信工業 (株)」を設立しました。その後1955年 6 月に現在の「東邦電気工業 (株)」に社名変更しました。創業以来、電気設備工事のスペシャリスト集団として、つねに時代に先駆ける高度な専門技術で街や地域、社会に必要な設備を形にしてきました。

「鉄道電気設備工事」「情報通信設備工事」「一般電気設備工事」の3つの事業分野において全国各地で公共性の高い工事を数多く手掛けており、今年で創立76周年を迎え、これからもデジタル化・DX化が進む社会のインフラを支え、豊かな社会づくりに貢献する企業を目指してまいります。

## ○事業内容

### 【鉄道電気設備工事】

新幹線、JR、私鉄、公営鉄道等国内外の鉄道関連設備における通信・信号・電車線路・電灯電力・変電工事の鉄道5系統を手掛けております。事業者様のニーズや近年のデジタル化等の技術の進化に合わせて無線式列車制御システム (CBTC) やバリアフリー化に向けたホームドアの新設工事にも取り組み、全国主要都市で数多くの実績があります。

### 【情報通信設備工事】

通信事業者様の携帯電話基地局建設工事、通信事業者様・CATV事業者様の光ケーブル敷設・接続工事、高速道路のETC・監視カメラの設置工事や通信事業者様の設備運用保守を手掛けております。近年ではデータセンター建設に関する工事を多く手掛けており、デジタル化・DX化が進む次世代の情報社会づくりに貢献しております。

### 【一般電気設備工事】

公共施設・オフィスビル・高低層集合住宅マンション



写真-1：小山研修センター



写真-2：危険体感研修

ンなどの電気設備工事の設計・施工・保守業務を行っております。また、脱炭素社会の実現に向けて大規模太陽光発電所・風力発電所等の再生可能エネルギー関連工事も手掛け、国内外で活躍のフィールドを広げております。

首都圏には鉄道事業部・情報通信事業部・設備事業部の3事業部、全国に6支店（北海道・東北・中部・大阪・中国・九州）を構え、お客様の多様なニーズ迅速に応えるため、技術者を配置しております。

また、当社の強みの一つである「技術センター」を東京・大阪の2拠点に構えております。

技術センターは、通信ケーブル・信号ケーブルの接続や端末処理及び各種試験等の直轄施工チームであり、30名程度で構成され、当社が誇る技術者集団です。技術センターが誇る技術力は多くのお客様から厚い信頼をいただいております、高品質な工事の提供の一翼を担っております。

## ○最後に

安全意識・高い技術力を維持するための教育機関として、栃木県小山市に研修センターを設置し、各種研修・講習を実施しております。研修のひとつである危険体感研修では、高所作業、低圧・高圧電気における危険体感、酸欠や天井踏み抜き、電気転てつ機の挟み込みなどを体感する設備を設置しております。また、同施設では、ケーブル接続講習会や検電接地訓練や軌陸車脱線復旧訓練等多くの実技講習も実施しており、日々技術の向上を目指しております。

# 西武建設株式会社



## 土木事業部



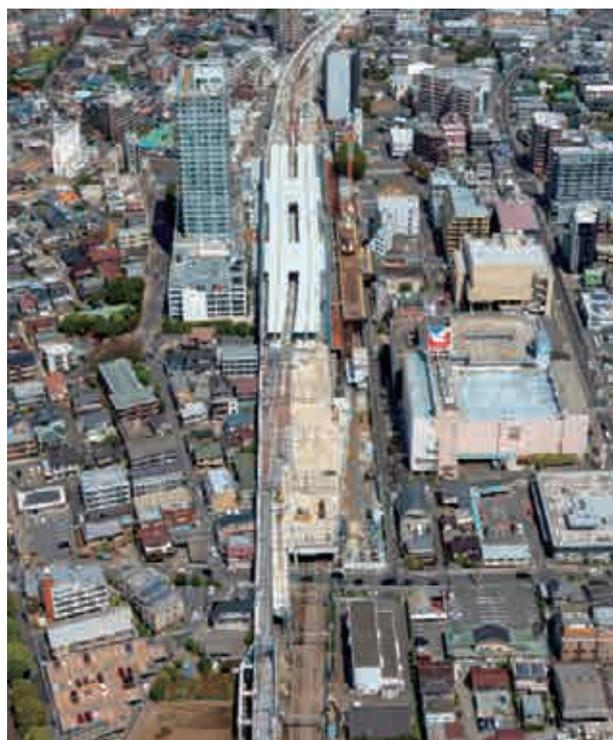
### ○会社概要

西武建設は、2022年3月31日より、ミライトグループ（2022年7月1日付で「ミライト・ワングループ」に変更いたしました。）の一員として新たな一歩を踏み出しました。西武建設では、総合建設会社として「ものづくり」を通じた地域社会への貢献を目指しています。「土木」、「建築」、「リノベーション」事業を柱に全国展開しており、木質建築（戸建）も手掛けております。1941年の創業から80年以上の伝統の中で築き上げた確かな建設技術とノウハウを受け継ぎながら、時代と共に変化する社会の中で成長し続ける“活力”ある企業として、すべてのステークホルダーの“信頼”に応え、“よろこび”を提供しつづけます。

商号 西武建設株式会社  
本社所在地 埼玉県所沢市くすのき台1丁目11番地の1  
創立 1941年11月11日  
代表者 代表取締役社長 佐藤 誠  
資本金 110億円（2025年3月31日現在）  
従業員数 714人（2025年3月31日現在）

### ○高架化事業

当社では、西武鉄道株式会社が東京都・東村山市と推進する「西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線（東村山駅付近）連続立体交差事業」において、「東村山駅付近連続立体交差事業に伴う土木工事第2工区（西武・清水・京王JV）」を担当し、主に高架橋や躯体の構築、軌道工など、高架化に向けた工事を



東村山高架2工区  
当該工事の航空写真（撮影：2025年4月）

進めています。2025年6月29日（日）には新宿線下り線の高架切り換えを無事に実施しました。

西武線における高架切り換えは、2015年の「西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）連続立体交差事業」以来となり、渋滞の緩和や乗客の利便性向上が見込まれています。

これからも当社は、長年培ってきた鉄道事業での技術と経験を活かし、街の価値を守り・育て、地域社会の活性化に貢献してまいります。

### ○中和型避雷針による変電所の保全

当社では、近年の異常気象やゲリラ雷雨による停電に備えるため、株式会社ミライト・ワンとの協業により新型（中和型）避雷針の変電所設置を進めています。（2024年度実績：西武鉄道変電所8箇所）



新型（中和型）避雷針（イラスト）  
イメージ図

〈新型（中和型）避雷針の仕組み〉

- ①地面が帯びているプラス電荷を避雷針下部に集積
- ②周辺の雲からマイナス電荷を避雷針上部に集積
- ③マイナス電荷が貯まると本体内部を通して地面に放流
- ④この繰り返しにより落雷の発生を防ぐ

〈メリット・特長〉

落雷の発生自体が回避されるため、直撃雷による建物内部での電子機器破損、誘導雷による周辺の人や建物、電子機器への被害は発生しない

ミライトグループの総力を活かした新技術による避雷針で変電所を守り、鉄道の安全・安心な運行を支えてまいります。



新型（中和型）避雷針  
実物の写真

# 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



## 地下鉄空港線・箱崎線新型車両「4000系」が 2025年ローレル賞を受賞しました！

2025年5月22日 福岡市交通局

昨年11月に運行開始した地下鉄空港線・箱崎線新型車両4000系が鉄道友の会から2025年ローレル賞を受賞しました。福岡市交通局では、昭和57年（1982年）に空港線1000系、平成18年（2006年）に七隈線3000系に続き、3度目の受賞となります。



新型車両4000系外観



6号車フリースペース

### 1 受賞日

令和7年5月22日（木）

### 2 受賞車両

地下鉄空港線・箱崎線4000系

### 3 受賞理由

4000系は設計コンセプトを「一人ひとりにやさしい移動空間」とし、各号車に優先スペースを設けるほか、6号車には子連れの方や大きな手荷物をお持ちの方が利用しやすいフリースペースを設置しています。また、世界で初めて本格導入した同期リラクタンスマーターやリンク式片軸操舵台車など新たな技術も積極的に採用しています。これらをふまえ、シンプルな機能美の中に、新たなデザイン・技術をバランスよく搭載し、乗客の快適性に最大限配慮した次世代の地下鉄車両として高く評価されました。

〔参考〕ローレル賞とは

「鉄道友の会」が毎年1回、日本国内で営業運転を開始した新造および改造車両のうち、選考委員会の審議により、車両性能、デザイン（外形・室内）、製造企画および運用面などの諸点において優秀と認められる車両を選定し授与するものです。

〈新型車両4000系の紹介〉

4000系は、福岡市地下鉄空港線・箱崎線およびJR筑肥線を走行しています。  
これまでに計3編成が運用を開始しており、令和9年度までに計18編成を導入する予定です。



開放的な車内  
袖仕切りや荷棚、仕切戸にガラスを使用し、見通しのよい、開放感のある車内としています。



各号車の優先スペース  
床と壁のカラーを青色に統一することで、一般のエリアとの区別を明確化しています。



フリースペースの大型窓  
小さなお子さまや子連れのお客様が車窓を楽しめるように窓を拡大しています。



大型の案内表示  
2画面で行先や路線図等の運行案内、1画面で広告やニュース等を表示しています。



同期リラクタンスマータ  
世界最高レベルの高効率モータで、営業列車として本格導入したのは4000系が世界初となります。



リンク式片軸操舵台車  
カーブに合わせて車軸が舵を切ることで、曲線通過時の走行安定性を向上させるとともに、走行音を低減できます。

お問い合わせ先：福岡市交通局施設車両部車両課 村田 TEL：092-732-4223（内線140-4223）



## 新型一般車両「8A系」2025年ローレル賞の受賞決定！

2025年5月22日 近畿日本鉄道株式会社

近鉄では、新型一般車両「8A系」が、鉄道友の会（会長：佐伯洋）が制定するローレル賞を受賞することが決定しましたので、お知らせします。

新型一般車両「8A系」は、2024年10月7日（月）に、奈良線・京都線・橿原線・天理線で運行を開始しました。

ご利用いただくあらゆる方々に使いやすく、お客さまと地球環境にやさしい車両をめざし、車内防犯対策やバリアフリー対応、省エネルギー化を進め、さらなる車内の快適性向上を図っています。

これまでに奈良線・京都線を中心に14編成（56両）を導入し、今後は大阪・名古屋線、南大阪線にも新型一般車両の投入を予定しています。

当社がローレル賞を受賞するのは、2010年の22600系以来、15年ぶり5回目です。

### 【鉄道友の会選定理由】

友の会会員による投票において支持率が高く、また、近畿日本鉄道の次世代を担う一般形車両として、極めて高い運用の汎用性、柔軟性と高レベルな客室サービスを実現しつつ、新たな標準化を目指した車両として高く評価した。



新型一般車両「8A系」



受賞記念プレート

(以上)

### 参 考

#### ■ローレル賞について

我が国の鉄道車両の進歩発展に寄与することを目的に、鉄道友の会が毎年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から選定している賞です（1961年制定）。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優秀と認めた車両を選定します。

■ローレル賞を受賞した当社車両

【1987年受賞】

7000系



【1998年受賞】

5800系



【2001年受賞】

3220、5820、9020系



【2010年受賞】

22600系



【SDGsへの貢献】

- ・多様なニーズへの対応（L/Cシート、ベビーカー・大型荷物対応スペース、優先座席）
- ・車内防犯対策、バリアフリー対応の充実
- ・省エネルギー（新型機器の導入、LED照明の採用など）
- ・新型車両走行による沿線価値向上



近鉄グループは持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。

（参考）脱炭素社会実現に向けた鉄道の環境優位性の理解促進について

一般社団法人日本民営鉄道協会とJRグループ各社では、日本のカーボンニュートラルの実現に向けて、相対的に低炭素な輸送モードである鉄道のさらなる利活用促進（モーダルシフト）をめざすとともに、鉄道の環境優位性に対する社会的な理解促進に取り組むため、共通ロゴマークとスローガンを定め、鉄道業界一丸でPRに取り組んでいます。

【詳細ページ】 <https://www.mintetsu.or.jp/association/news/2023/22402.html>



（共通ロゴマーク）

注. 「脱炭素社会実現に向けた鉄道の環境優位性の理解促進」については、現在、一般社団法人日本地下鉄協会も参加し、取り組んでいます。

鉄道事業者3社で構成する  
「地域脱炭素推進コンソーシアム 関西まちWe'll」が、  
関西の15自治体と脱炭素社会の実現に向けた  
連携協定を順次締結していきます

2025年5月23日 阪急電鉄株式会社  
西日本旅客鉄道株式会社  
大阪市高速電気軌道株式会社



- 自治体と連携して、地域の脱炭素化に資する取組みを進めていきます。
- 太陽光パネルを所有するご家庭や事業者の皆様にご協力いただき、J-クレジット創出プロジェクト「関西エネワ」を9月から実施予定です。

阪急電鉄株式会社（代表取締役社長：嶋田泰夫、以下「阪急電鉄」）と西日本旅客鉄道株式会社（代表取締役社長：長谷川一明、以下「JR西日本」）、大阪市高速電気軌道株式会社（代表取締役社長：河井英明、以下「Osaka Metro」）で構成する「地域脱炭素推進コンソーシアム 関西まちWe'll」（以下、「関西まちウエル」）は、関西の15自治体<sup>※1</sup>と連携協定を順次締結し、協力して地域の脱炭素化に資する取組みを進めてまいります。

本連携協定では、地域の脱炭素化に向けて関西まちウエルと自治体が連携して取り組む項目として「地域の再生可能エネルギー電源の設置促進」や「公共交通の利用促進」などを定めています。

また、「地域の再生可能エネルギー電源の設置促進」に基づく具体的な取組みとして、太陽光パネルを所有するご家庭や事業者から環境価値を提供いただき、J-クレジット<sup>※2</sup>を創出するプロジェクト「関西エネワ」を鉄道事業者として初めて<sup>※3</sup>本年9月から実施する予定です。

関西まちウエルと15自治体は、脱炭素社会の実現を目指し、再生可能エネルギーの導入や公共交通の利用促進など、地域の脱炭素化に資する施策に効果的かつ広域的に取り組んでまいります。

- ※1 大阪市、豊中市、池田市、吹田市、高槻市、茨木市、箕面市、摂津市、島本町、尼崎市、西宮市、伊丹市、宝塚市、川西市、長岡京市の15自治体です。
- ※2 国のJ-クレジット制度に基づき、企業や自治体などが省エネ・再エネ設備の導入や植林などで削減・吸収した温室効果ガスを、クレジットとして国が認証したものです。
- ※3 鉄道事業者がプログラム型のプロジェクトとしてJ-クレジットを創出することが全国で初めてとなります。プログラム型とは、複数の事業者・個人による太陽光パネルの導入等の削減・吸収活動を取りまとめて1つのプロジェクトとして登録する形態のことです。

■本連携協定締結のスケジュール

- ・ 5月12日（月） 池田市
- ・ 5月20日（火） 大阪市
- ・ 5月23日（金） 茨木市、箕面市、島本町、宝塚市、川西市、長岡京市
- ・ 5月26日（月）以降 豊中市、吹田市、高槻市、摂津市、尼崎市、西宮市、伊丹市

## ■関西まちウェルについて

関西まちウェルは、阪急電鉄とJR西日本が2025年1月27日（月）に組成したコンソーシアムです。「公共交通を軸とした脱炭素社会の実現」と「地域の再生可能エネルギー電源の設置促進」を目的として、5月14日（水）に参画したOsaka Metroを含めた鉄道事業者3社で脱炭素化に資する取組みを推進していきます。また、賛助会員の株式会社みずほ銀行が、事業者に「関西エネワ」への参加を促すための情報発信や募集を行います。今後も、関西まちウェルの取組みに賛同し、参画いただける公共交通事業者を増やしていくことで、さらに広域的に施策を進めていく予定です。

「関西」をより住み心地のよいウェルビーイングな地域にするために、「私たちが取り組んでいく（“We’ ll”）」という意志をもって脱炭素社会の実現を目指してまいります。

（ご参考）「地域脱炭素推進コンソーシアム関西まち We’ ll」ホームページ

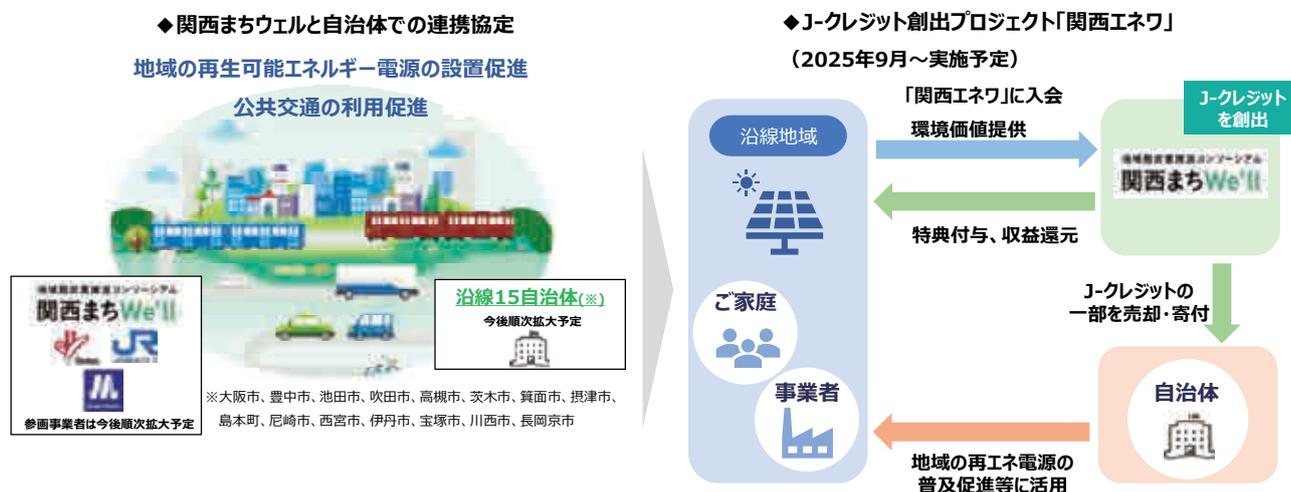
<https://kansai-machiwell.jp/>

## ■J-クレジット創出プロジェクト「関西エネワ」の実施について

関西まちウェルと自治体の連携協定に基づくプロジェクトとして、本年9月からJ-クレジットを創出するプロジェクト「関西エネワ」を開始する予定です。本プロジェクトは、太陽光パネルを所有するご家庭や事業者に、太陽光パネルで発電された電力のうち自家消費電力に含まれる環境価値を提供いただき、J-クレジットを創出するものです\*4。創出したJ-クレジットは、公共交通のCO<sub>2</sub>排出量のオフセットに充て、環境負荷のさらなる低減を図るなど、各社で脱炭素施策に活用します。また、J-クレジットの一部を売却して自治体へ寄附するなど、地域の活性化にも役立ちます。プロジェクトに参画いただいた方には、特典付与や収益還元などを行う予定です。

※4 「関西エネワ」の申込受付やJ-クレジットの創出・販売・分配は、株式会社バイウィルへ委託しています。

### 関西まちウェルと自治体で行う「関西エネワ」のスキームイメージ



(参考) 脱炭素社会実現に向けた鉄道の環境優位性の理解促進について

一般社団法人日本民営鉄道協会とJRグループ各社では、日本のカーボンニュートラルの実現に向けて、相対的に低炭素な輸送モードである鉄道のさらなる利用促進(モデルシフト)をめざすとともに、鉄道の環境優位性に対する社会的な理解促進のため、共通ロゴマークとスローガンを定め、鉄道業界一丸でPRに取り組んでいます

〈詳細ページ〉 <https://www.mintetsu.or.jp/association/news/2023/22402.html>



注. 「脱炭素社会実現に向けた鉄道の環境優位性の理解促進」については、現在、一般社団法人日本地下鉄協会も参加し、取り組んでいます。

以上

## 令和7年度通常総会を開催

令和7年5月28日（水）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7年度通常総会を開催しました。

総会には、会長の高島福岡市長、副会長である東京地下鉄（株）の山村社長、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31名（代理出席等を含む）の普通会員が出席し、高島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6年度事業報告」（案）及び②第2号議案「令和6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、小橋専務理事から説明が行われ、埼玉高速鉄道（株）取締役の池田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。

続いて、報告事項である③報告事項（1）「令和7年度事業計画」、④報告事項（2）「令和7年度収支予算書」及び決議事項である⑤第3号議案「令和7年度の会費の額及び納入方法」（案）について、一括審議が行われ、小橋専務理事からの説明があり、原案の通り承認されました。

さらに、本年は役員の改選時期に当たることから、⑥第4号議案「役員の選任」（案）及び⑦第5号議

案「代表理事（副会長及び専務理事）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小橋専務から説明が行われ、山村副会長を始めとする19名の理事が再任されるとともに、東京都交通局長の堀越弥栄子氏が理事に、税理士の服部誠治氏が監事にそれぞれ新た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、山村明義氏（東京地下鉄（株）社長）、堀越弥栄子氏（東京都交通局長）、河井英明氏（大阪市高速電気軌道（株）社長）及び都筑豊氏（東武鉄道（株）社長）を副会長候補者に並びに小橋雅明氏を専務理事候補者にそれぞれ選出することも決議され、全ての議事を終了しました。

## (一社) 日本地下鉄協会役員名簿

(令和7年5月28日)

副会長	山村明義	(東京地下鉄(株)代表取締役社長)
〃	堀越弥栄子	(東京都交通局長)
〃	河井英明	(大阪市高速電気軌道(株)代表取締役社長)
〃	都筑豊	(東武鉄道(株)取締役社長)
専務理事	小橋雅明	(一般社団法人日本地下鉄協会 専務理事)
理事	折戸秀郷	(名古屋市交通事業管理者、交通局長)
〃	芝井静男	(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)
〃	上村正美	(阪急電鉄(株) 専務取締役)
〃	荒井清文	(東葉高速鉄道(株) 常務取締役)
〃	森地茂	(政策研究大学院大学 名誉教授)
〃	岸井隆幸	(一般財団法人計量計画研究所代表理事)
〃	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	服部誠治	(税理士 服部誠治税理事務所)



令和7年度通常総会

## 令和8年度予算に係る「地下鉄事業」に関する要望活動の実施

国の令和8年度予算に係る概算要求を控え、7月23日（水）に、当協会の都筑副会長（東武鉄道株式会社代表取締役社長）及び小橋専務理事が、「令和8年度予算に係る『地下鉄事業』に関する要望」を国土交通省及び総務省に対し、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、中野洋昌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、足立基成大臣官房審議官、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元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対しては、「地域における受入環境整備促進事業」、「ICT等を活用した観光地のインバウンド受入環境整備の高度化」等に係る補助金総額の確保等について要望しました。



小林鉄道局次長と面談

### 【総務省への要望】

総務省に対しては、村上誠一郎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内村義和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とともに、再特例債制度及び再々特例債制度により発行した特例債の利子に対する新たな財政措置を講ずること」、「交通事業債における公的資金の確保」、「対象期間が令和7年度までとなっている公営企業債（脱炭素化推進事業）について、対象期間を延長すること」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8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8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。

(資料)

**令和8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 地下高速鉄道整備事業費補助制度について、耐震対策、浸水対策、バリアフリー対策や国土強靱化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。
  - (1) 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
  - (2) 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、エスカレーター等の増設
    - ③ ホームと車両の段差解消、隙間縮小(楯状ゴム設置)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
- 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の緩和

**II 「地域における受入環境整備促進事業」、  
「ICT等を活用した観光地のインバウンド受入環境整備の高度化」、  
「公共交通利用環境の革新等事業」等、受入れ環境整備及びインバウンド推進に係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 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の補助対象化
- 3 補助金申請手続の簡素化及び交付決定の早期化
- 4 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とともに、再特例債制度及び再々特例債制度により発行した特例債の利子に対する新たな財政措置を行うこと。
- 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 対象期間が令和7年度までとなっている公営企業債(脱炭素化推進事業)について、対象期間を延長すること。また、省エネルギー性能に優れた車両及び空調設備等の導入により増嵩する経費を対象事業とするなど、発行対象事業を拡充するとともに、財政措置を更に充実すること。
- 3 「地域における受入環境整備促進事業」、  
「ICT等を活用した観光地のインバウンド受入環境整備の高度化」、「公共交通利用環境の革新等事業」等、受入れ環境整備及びインバウンド推進に関する事業について、一般会計からの補助を受けられるよう、繰出基準の対象とすること。
- 4 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7年度第1回理事会を開催（Web併用）

日 時：令和7年5月12日（月）14時～  
場 所：協会入居ビル5階第1・2会議室  
内 容：今回の理事会は、Web併用により14人の理事と監事2人が出席し、会長（福岡市長：高島宗一郎氏）の招集により、議案等の審議が行われました。  
議案は、①令和6年度事業報告書（案）、②令和6年度計算書類（案）、③役員員の選任（案）、④代表理事（副会長及び専務理事）の候補者の選出（案）で、それぞれ審議・決議いただきました。また、代表理事の職務執行状況の報告が行われました。

## ●令和7年度「広報の啓発・制作部会」を開催

日 時：令和7年5月13日（火）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7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について、応募があった7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、関係機関等に配付しました。  
（前掲の「令和7年度マナーキャンペーンの実施について」を参照）

## ●「地下鉄における運転方式の課題と対応策に関する調査検討委員会」（地下鉄のドライバレス運転に関する調査検討）第27回委員会（令和7年度第1回）を開催

日 時：令和7年5月13日（火）14時～  
場 所：協会9階会議室  
内 容：当日は、委員の交代並びに名古屋市及び札幌市が新たに当委員会に参加されることになったことから、相互の意思疎通を図るため、委員の自己紹介を兼ねたドライバレス

運転に係る思いを語っていただくともに、議事録の確認を行いました。

次に、令和6年度報告書について、「南海電気鉄道（株）GOA25の実証実験」の現地視察を追加することになりました。

続いて、平成7年度の推進計画として、「地下鉄におけるGOA3自動運転のあり方」の内容を充実し、年度内にその完成版の作成を目指すことを確認しました。

なお、同計画中、①「ドライバレス化の意義・必要性」については、「地下鉄におけるGOA3自動運転のあり方」に追加することから、表現方法を含めて記載内容を再度議論すること、②「前方監視（障害物検知）」については、「基本的には車上からの前方監視は不要である」としましたが、一方で「車上カメラ・センサの必要性の検討」の記述はそれと矛盾することから、過年度の内容を修正し、「必要性」ではなく、「有用性又は有効性」に修正することにしました。

さらに、GOA3導入時の異常時対応の具体化を行うに当たって、GOA3/4の差を把握することが有効と考えられることから、GOA4運行事業者にヒアリングを実施し、直面している課題・対策に関する実態を把握することが提案され、候補として、（株）横浜シーサイドラインにお願いすることになりました。

最後に、今後の視察を含めて、令和7年度計画の工程を確認して終了しました。

## ●令和7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7年5月15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、令和7年度の視察先の議論を行いました。  
次に、（一財）運輸総合研究所の柴山多佳児氏の「2025交通事業GXシンポジウム

IV」の「欧州における交通セクターの脱炭素化の方向性」について、資料説明がありました。また、交通量の多い日本では、その同様の行動が難しいという意見がありました。

続いて、JR西日本紀勢本線の初島駅の駅舎が3Dプリンターにより建設された記事並びに福岡市地下鉄空港線に新型車両を導入・増便した結果、「混雑率は若干緩和されたものの、同市の人口増加に伴い、乗客は今後も増え続け、現行システムでは運転間隔は3分を切る程度が限界である。」というコメント紹介があり、最後に、宇都宮ライトレールの駅西側への延伸計画の説明があり、それぞれ自由討議を行い、終了しました。

#### ●第40回「リニアメトロ推進本部運営委員会」を開催

日時：令和7年5月21日（水）11時30分～

場所：アルカディア市ヶ谷「白根の間」

内容：本年度は、新任の委員2名及び代理出席者2名を含め、全員参加の会議となりました。

議題は、①令和6年度事業報告及び収支実績について、②令和7年度事業計画及び収支予算についてで、令和6年度の実績については、受託事業が2件あり、内容を案件毎に説明しました。令和7年度予算については、リニアメトロ推進本部賛助会員1社が退会されたので29社となり、収益が減少したこと、受託事業は、神戸市及び東京都の他に東京メトロが加わり、計3件なったこと、さらに、東京都からの受託事業が引き続き国の鉄道技術開発費の補助対象となったことを説明し、前述の議題2件の承認をいただきました。

最後に、この内容を7月7日（月）のリニアメトロ推進本部会員総会に諮ることを説明して、終了しました。

#### ●令和7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7年5月27日（火）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：当日は、前回の議事録の確認の後、前回時間の関係で議論できなかった神戸市のコン

ビニ生鮮食品の地下鉄配送の取組と、東京海洋大学名誉教授苦瀬教授の「離島振興への提言・Ⅲ」、「国際貨物の玄関口、羽田と成田のハブ空港」及び「物流対策で住民生活維持・産業振興・防災の実現を」の論考についての資料が説明されました。

続いて、沖縄鉄軌道の物流活用に関して、今回入手した国土交通省が発行する令和4年度航空貨物動態調査報告書には、空港別の品目別発着重量データが示されており、対象とする那覇空港においては、発送・到着ともに宅配便の貨物の割合が最も高いことが分かりました。

この資料は膨大なデータ量であることから、引き続きその分析を行うとともに、那覇空港と沖縄本島内のトラック物流の実態についてもその調査方法を検討することを確認して終了しました。

#### ●令和7年度通常総会を開催

日時：令和7年5月28日（水）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、高島宗一郎会長（福岡市長）が議長となり、①令和6年度事業報告（案）、②令和6年度計算書類（案）、③(a)令和7年度事業計画、(b)令和7年度収支予書の報告、④令和7年度の会費の額及び納入方法（案）、⑤役員を選任（案）及び⑥代表理事（副会長及び専務理事）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7年度第2回理事会を開催

日時：令和7年5月28日（水）17時10分～

場所：エッサム神田ホール2号館8階スカイホール

内容：今回の理事会は、16人の理事と監事1人が出席し、山村明義副会長（東京地下鉄（株）代表取締役社長）の招集により、議案の審議が行われました。

議案は、代表理事（副会長及び専務理事）の選定について審議・決議していただきました。

## ●令和7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7年6月19日（木）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：当日は、前回議事録の確認の後、今年度の視察先を議論しました。7件の候補地のうち、委員からは新型車両導入中の仙台市地下鉄の希望が最も多く出されましたが、今年度は同市開催の会議等が多いことから、再度見直すこととなりました。

次に、区部周辺部環状公共交通に関して、「東京メトロ千代田線北綾瀬駅周辺地区の整備」における北綾瀬駅及び駅周辺地区整備に係る主な経緯の説明がありました。令和元年に北綾瀬駅周辺地区（約1ha）のまちづくり構想が策定され、北綾瀬駅連絡のペDESTリアンデッキを含む交通広場や商業施設「ララテラス北綾瀬」が本年6月24日に開業する予定であり、区部周辺部環状公共交通（メトロセブン）は、北綾瀬駅に結節するべきとの意見が出ました。

また、運輸総合研究所セミナー資料「バス・タクシー・鉄道の自動運転普及加速化に向けた提言」について、委員から、特定の交通システムに偏ることなく、各交通システムが得意とする役割をは果たしながら協調していくことが重要という意見が出ました。

最後に、トピックスで、三菱重工の新たな新交通システム「Prismo（プリスモ）」の紹介記事及び西武鉄道の東京メトロ東西線への相互直通運転の紹介記事についての説明があり、それぞれに対して自由討議を行い、終了しました。

## ●令和7年度地下鉄における運転方式の課題と対応策に関する調査検討委員会（地下鉄のドライバレス運転に関する調査検討）の視察

日時：令和7年6月23日（月）15時～

場所：（株）横浜シーサイドライン

内容：当該委員会として、（株）横浜シーサイドラインを視察しました。今回の視察は、令和7年度第1回の委員会決定された年度計画の一環として、GOA3導入時の異常時

対応の具体化を進めるに当たり、GOA3とGOA4の差を把握することが有用と考えられることから、GOA4運営事業者にヒアリングを実施し、直面している課題・対策（主に異常時対応）を把握するために行われました。当日は、運輸指令所をガラス越しに見ながら司令の業務内容と勤務状況等の概要、及び現車での車両設備と乗客対応等について説明していただいた後、事前に送付していた異常時対応等の質問に答えていただく方法で、意見交換を行いました。

視察終了後、（株）横浜シーサイドラインからの質問への回答を協会で整理し、今後のWGで検討することを確認しました。

## ●令和7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7年6月25日（水）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：当日は、前回の議事録の確認後、沖縄県に提案する物流の対応について議論しました。

重要な分析としては、那覇空港着に着目した航空貨物の数量及び分類ですが、同空港から名護市をはじめとした北部地区へ何を、何処へ運んでいるのか等の県内輸送の実態が不明なので、沖縄県トラック協会やフォワーダーの輸送データを調査することが必要であり、今後は時間をかけても調査の手立てを含め、調査内容を深度化することを確認しました。

次に、大阪・関西万博における中央線本町駅で、ヤマト運輸による手荷物の一時預かり・配送サービスを行っている紹介がありました。万博での混雑緩和策の一つとして開始されたものです。これは、協会が万博開催前から何度も提案していた事業で、ようやく重い腰を上げたようです。

続いて、北海道総合政策部交通政策局の「第5回北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流の在り方に関する有識者検討会議資料」の紹介があり、初期投資や運行経費等に見直し精査を行ったことについて中間とりまとめがなされていますので、引き続き、検討会の審議の行方を注視することとします。

また、国土交通省の「地域連携モーダルシフト促進事業概要資料」の紹介がありました。これは、地域の産業振興を担う地方公共団体等と連携した持続可能な物流ネットワーク再構築に対する取組を支援するものです。

最後に、自由討議を行い、終了しました。

### ●令和7年度第3回理事会を開催（書面開催）

日 時：令和7年7月11日（金）

内 容：今回の理事会は、書面による決議のため全員の理事及び監事が参加し、山村明義副会長（東京地下鉄（株）取締役）の招集により、議案の審議が行われました。

第1号議案は、役員を選任（案）として、山村明義理事の辞任に伴い、補欠の理事の選任として、東京地下鉄（株）代表取締役社長の小坂彰洋氏の理事選任、小橋雅明理事の辞任に伴い、補欠の理事の選任として、（公財）交通遺児等育成基金専務理事の菅野孝一氏の理事選任、細見邦雄理事の辞任に伴い、補欠の理事の選任として、（一財）公営交通事業協会理事の飯山尚人氏の理事選任並びに東京地下鉄（株）常務執行役員のはり澤正人氏の新理事選任及び埼玉高速鉄道（株）常務取締役の浅野裕氏の新監事選任が審議され、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（会長及び専務理事）の候補者の選出（案）として、代表理事たる会長として、東京地下鉄（株）代表取締役社長の小坂彰洋氏を候補者として選出すること及び代表理事たる専務理事として、（公財）交通遺児等育成基金専務理事の菅野孝一氏を候補者として選出することについて、全員の同意等により本議案が決議されました。

### ●令和7年度第1回臨時総会を開催（書面開催）

日 時：令和7年7月23日（水）

内 容：今回の臨時総会は、書面による決議のため全普通会員が参加し、山村明義副会長（東京地下鉄（株）取締役）の招集により、議案の審議が行われました。

議案としては、前述の令和7年度第3回

理事会において、本臨時総会に議題として提案することが承認された第1号及び第2号議案について、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とみなされました。

### ●令和7年度第4回理事会を開催（書面開催）

日 時：令和7年7月31日（木）

内 容：今回の理事会は、書面による決議のため全員の理事及び監事が参加し、堀越弥栄子副会長（東京都交通局長）の招集により、総会決議によって代表理事の候補者に選出された小坂彰洋氏を会長に、また菅野孝一氏を専務理事に選定する各議案が審議され、全員の同意等により本議案が決議されました。

（最終の役員名簿は、68頁を参照）

### ●全国地下鉄輸送人員速報の公表

○6月2日に、令和7年3月・速報値

○7月2日に、令和7年4月・速報値

○7月29日に、令和7年5月・速報値

を、それぞれ国土交通記者会等に配付し、公表しました。

# 人事だより

## 【国土交通省の人事異動（抜粋）】

【令和7年6月26日付】

発令事項	氏名	現職
鉄道局付	乾 有 貴	外務省在アラブ首長国連邦日本大使館参事官

【令和7年6月30日付】

発令事項	氏名	現職
辞職（国立研究開発法人建築研究所監事）	井 浦 義 典	都市局総務課長
辞職	深 田 遵	大臣官房総務課企画官（併）鉄道局
辞職（（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構建設企画部担当部長）（技術企画）	能 勢 和 彦	大臣官房付
辞職（（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構監査・事業監理統括役）	澤 田 孝 秋	港湾局港湾経済課長
大臣官房付・即日辞職（国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所監事）	川 上 洋 二	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構審議役
港湾局付・即日辞職（新関西国際空港（株）執行役員）	黒 川 和 浩	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道助成部長

【令和7年7月1日付】

発令事項	氏名	現職
国土交通事務次官	水 嶋 智	国土交通審議官
大臣官房長	黒 田 昌 義	国土政策局長
大臣官房総括審議官	岡 野 まさ子	鉄道局次長
大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官	平 嶋 隆 司	観光庁次長
大臣官房審議官（公共交通政策）	原 田 修 吾	九州運輸局長
大臣官房参事官（人事）	早 船 文 久	鉄道局総務課長
出向（内閣府大臣官房審議官（経済社会システム担当））	鈴 木 貴 典	大臣官房審議官（国土政策局、観光庁担当）
出向（内閣府政策統括官（防災担当）付参事官）	宇佐美 智 康	大臣官房参事官（（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構監事・地域調整担当）
都市局長	中 田 裕 人	大臣官房土地政策審議官
都市局総務課長	光 安 達 也	大臣官房付（併）復興庁統括官付参事官
鉄道局次長	小 林 太 郎	大臣官房審議官（公共交通政策、物流・自動車担当）
大臣官房技術審議官（鉄道）	権 藤 宗 高	新関西国際空港（株）執行役員
鉄道局総務課長	奈 良 和 美	港湾局総務課長
鉄道局総務課貨物鉄道政策室長	乾 有 貴	鉄道局付
鉄道局安全監理官	高 井 誠 治	物流・自動車局自動車情報課自動車登録デジタル化推進室長
大臣官房審議官（公共交通政策、物流・自動車担当）	原 田 修 吾	九州運輸局長
海事局次長	河 野 順	四国運輸局長
観光庁長官	村 田 茂 樹	大臣官房長
観光庁次長	木 村 典 央	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構副理事長
国土交通政策研究所長	米 山 茂	関東運輸局次長
東北運輸局長	吉 田 昭 二	（一財）運輸総合研究所首席研究員
東北運輸局次長	麻 山 健太郎	デジタル庁統括官付参事官
関東運輸局次長	佐 藤 克 文	（一財）運輸総合研究所主任研究員
近畿運輸局長	服 部 真 樹	海上保安庁総務部長
近畿運輸局次長	小 澤 康 彦	（国研）海上・港湾・航空技術研究所港湾空港技術研究所研究統括監
四国運輸局長	田 村 顕 洋	（国研）海上・港湾・航空技術研究所総務部長
九州運輸局長	日 向 弘 基	（国研）海上・港湾・航空技術研究所監事
辞職	吉 岡 幹 夫	国土交通事務次官
辞職	菟 川 直 也	観光庁長官
辞職	岸 谷 克 己	大臣官房技術審議官（鉄道局担当）
大臣官房付・即日辞職	川 崎 博	東北運輸局長
大臣官房付・即日辞職	岩 城 宏 幸	近畿運輸局長
港湾局付・即日辞職	池 田 哲 郎	近畿運輸局次長
出向（復興庁宮城県復興局長）	佐 藤 敬	東北運輸局次長
出向（観光庁総務課企画官）	地 主 純	鉄道局総務課貨物鉄道政策室長
出向（運輸安全委員会事務局首席鉄道事故調査官）	竹 島 晃	鉄道局安全監理官

発令事項	氏名	現職
大臣官房付・出向（厚生労働省職業安定局雇用政策課民間人材サービス推進室長）	北川 健司	近畿運輸局交通政策部長
大臣官房付・出向（厚生労働省老健局高齢者支援課長）	濱本 健司	観光庁国際観光部参事官（外客受入担当）
大臣官房総務課企画官（併）鉄道局	新田 翔	観光庁総務課企画官
観光庁国際観光部参事官（外客受入担当）	今井 盾介	航空局総務課企画室長
観光庁観光政策特別研究交渉官	奈良 裕信	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構監査・事業監理統括役
国際統括官付国際交通特別交渉官	山本 英貴	（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構総務部長

【令和7年8月8日付】

発令事項	氏名	現職
鉄道局付	北村 朝一	鉄道局幹線鉄道課長
鉄道局幹線鉄道課長	軽部 努	鉄道局鉄道事業課長
鉄道局鉄道事業課長	高橋 泰史	航空局航空ネットワーク部国際航空課長

【令和7年8月12日付】

発令事項	氏名	現職
出向（警察庁長官官房付）	坪原 和洋	鉄道局総務課危機管理室長
鉄道局総務課危機管理室長	橋本 真和	警察庁長官官房企画官兼サイバー警察局サイバー企画課理事官兼警察大学校警察政策研究センター付

【総務省の人事異動（抜粋）】

【令和7年6月30日付】

発令事項	氏名	現職
辞職【参議院法制局第三部長へ】	清田 浩史	大臣官房審議官（公営企業担当）
辞職【栃木県副知事へ】	赤岩 弘智	自治財政局公営企業課長 命 自治財政局公営企業課準公営企業室長事務取扱

【令和7年7月1日付】

発令事項	氏名	現職
総務事務次官	原 邦彰	総務審議官
大臣官房長	山 碓 良志	大臣官房総括審議官（広報、政策企画（主）担当）併任 電気通信紛争処理委員会事務局長
大臣官房総括審議官（地方DX推進、政策企画（副）担当）	田 中 聖也	内閣官房審議官（内閣官房副長官補付）命 内閣官房沖縄連絡室室員 命 内閣官房キャンセル等依存症対策推進本部事務局参事官
大臣官房総務課長 併任 大臣官房自然災害等対策室長代理	森 川 世紀	自治財政局地方債課長 併任 内閣官房副長官補付 命 内閣官房キャンセル等依存症対策推進本部事務局参事官
自治財政局長	出 口 和宏	大臣官房長
大臣官房審議官（公営企業担当）	福 島 秀生	財務省大臣官房付
自治財政局調整課長	和 田 雅晴	内閣官房内閣参事官（内閣官房副長官補付）命 内閣官房沖縄連絡室室員 命 内閣官房令和5年経済対策物価高対応支援、令和4年物価・賃金・生活総合対策世帯給付金及び令和3年経済対策世帯給付金等事業企画室参事官
自治財政局地方債課長	梶 元 伸	自治財政局調整課長 併任 内閣官房副長官付 命 内閣官房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	後 藤 友宏	地方公共団体金融機構経営企画部長
消防庁長官	大 沢 博	自治財政局長
辞職	竹 内 芳明	総務事務次官

【令和7年7月13日付】

発令事項	氏名	現職
辞職【地方公共団体金融機構理事へ】	須 藤 明裕	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（内閣官房副長官補付）命 内閣官房令和5年経済対策物価高対応支援、令和4年物価・賃金・生活総合対策世帯給付金及び令和3年経済対策世帯給付金等事業企画室審議官 命 内閣官房全世代型社会保障構築本部事務局審議官

【令和7年7月14日付】

発令事項	氏名	現職
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（内閣官房副長官補付）命 内閣官房令和5年経済対策物価高対応支援、令和4年物価・賃金・生活総合対策世帯給付金及び令和3年経済対策世帯給付金等事業企画室審議官 命 内閣官房全世代型社会保障構築本部事務局審議官	橋本 憲次郎	自治行政局地域政策課長

# 役員名簿

(令和7年8月現在)

会長	小坂彰洋	(東京地下鉄(株)代表取締役社長)
副会長	堀越弥栄子	(東京都交通局長)
〃	河井英明	(大阪市高速電気軌道(株)代表取締役社長)
〃	都筑豊	(東武鉄道(株)代表取締役社長)
専務理事	菅野孝一	(一般社団法人日本地下鉄協会)
理事	是澤正人	(東京地下鉄(株)常務執行役員)
〃	折戸秀郷	(名古屋市交通事業管理者)
〃	芝井静男	(札幌市交通事業管理者)
〃	三村庄一	(横浜市交通事業管理者)
〃	北村信幸	(京都市公営企業管理者)
〃	城南雅一	(神戸市交通事業管理者)
〃	小野田勝則	(福岡市交通事業管理者)
〃	吉野博明	(仙台市交通事業管理者)
〃	内田英志	(東日本旅客鉄道(株)常務取締役)
〃	立山昭憲	(小田急電鉄(株)常務取締役)
〃	上村正美	(阪急電鉄(株)専務取締役)
〃	荒井清文	(東葉高速鉄道(株)常務取締役)
〃	森地茂	(政策研究大学院大学 名誉教授)
〃	岸井隆幸	(一般財団法人計量計画研究所 代表理事)
〃	飯山尚人	(一般社団法人公営交通事業協会 理事)
〃	川口泉	(一般社団法人日本民営鉄道協会 常務理事)
監事	浅野裕	(埼玉高速鉄道(株)常務取締役)
〃	服部誠治	(税理士)

---

SUBWAY(日本地下鉄協会報第246号)

公式ウェブサイト <http://www.jametro.or.jp>

令和7年8月25日発行

令和7年8月1日現在

発行兼  
編集人 菅野孝一

編集協力 「SUBWAY」編集委員会

印刷 株式会社丸井工文社

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

電話 03-5577-5182(代)

FAX 03-5577-5187

---

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

坂瀬 貴志	国土交通省鉄道局	岩下 政臣	東京都交通局	
森岡 浩司	国土交通省都市局	岡部 聡	近畿日本鉄道(株)広報部秘書部	
小越 洋輝	総務省自治財政局	宮川 克寿	(一社)日本地下鉄協会	
長谷健太郎	東京地下鉄(株)広報部	和嶋 武典	(一社)日本地下鉄協会	

## 京阪電気鉄道株式会社



1910年 開業日の天満橋付近



現在の主力車両8000系 プレミアムカーが連結され、主に特急として運用する



旅客誘致プロモーション「in KYOTO, on KEIHAN.」は首都圏でも展開しており、ご好評をいただいている

みなさまの安全・安心のために

# 列車内への危険物持込禁止のご案内

(2025年4月1日より)

危険物の持ち込みは法令等により禁止されています  
持ち込もうとする場合は列車への乗車をお断りします

## × 危険物の代表例

ガソリン、灯油、軽油  
【可燃性液体】



クロロホルム、硝酸、塩酸  
【毒物・劇物・酸類】



プロパンガス、液体窒素  
【高圧ガス】



銅剤、水銀剤  
【農薬】



弾薬、ダイナマイト  
【火薬類】



ナイフ、包丁、ハサミ、のこぎりなど  
【適切に梱包されていない刃物】



対象とする刃物及び梱包方法は、「刃物を鉄道車内に持ち込む際の梱包方法についてのガイドライン」(平成30年12月国土交通省鉄道局)によります。

他のお客さまに危害を及ぼすおそれのあるもの、車内を破損するおそれのあるものなどは、持ち込みできません。

## ○ 例外的に持ち込み可能となる場合

小売店で通常購入できる日常的用途の製品

例 可燃性液体や高圧ガスを含む製品

⚠ 2kg又は2L以内で、中身が漏れ出ないように十分に保護されているものに限る

カセットガスボンベ



小売店で購入できても新たに持込不可とするもの  
可燃性液体、酸類、さらし粉などの危険性が高い製品は持ち込みができません



危険物に関する  
詳細はこちら



駅や列車で不審物を見つけた際は近づかず  
駅係員、乗務員にお知らせください

国土交通省・警察庁・JR北海道・JR東日本・JR東海・JR西日本・JR四国・JR九州  
(一社)日本民営鉄道協会・(一社)日本モノレール協会・(一社)日本地下鉄協会  
(一社)公営交通事業協会・第三セクター鉄道等協議会

# 神戸空港から 姫路へ!!

神戸三宮～姫路間  
乗り降り自由

「姫路城おでかけQR1dayチケット」なら  
姫路城に入城可能!!

ご購入は  
こちらから



## 神戸空港から! 姫路おでかけQR1dayチケット

ポートライナー  
神戸空港駅を含む各駅～三宮駅  
片道乗車券

阪神・阪急神戸  
三宮駅～山陽姫路駅  
1日乗車券

発売・有効期間 2025年6月1日(日)～11月30日(日)  
期間内のお好きな1日 (※ご購入日より3か月以内で有効期間内に限り1日有効)

発売金額 (大人のみ) **1,800円** ※スルッとQRttoのみでの発売です。駅、定期券発売所、ご案内センター等では発売していません。

## 姫路城おでかけQR1dayチケット

ポートライナー  
神戸空港駅を含む各駅～三宮駅  
片道乗車券

阪神・阪急神戸  
三宮駅～山陽姫路駅  
1日乗車券

姫路城  
入城券

発売・有効期間 2025年6月1日(日)～10月31日(金)  
期間内のお好きな1日 (※ご購入日より3か月以内で有効期間内に限り1日有効)

発売金額 (大人のみ) **2,500円** ※スルッとQRttoのみでの発売です。駅、定期券発売所、ご案内センター等では発売していません。



世界遺産 姫路城  
(姫路城おでかけQR1dayのみ)

有効区間



いつでもどこでもスマホで買える!

磁気券よりお得!

キューアールワンデー  
**QR1day**  
チケット発売中!