

SUBWAY



● 日本地下鉄協会報 第245号

2025 **5**

● 巻頭随想

札幌市のあたらしい100年と共に歩む地下鉄
札幌市長 秋元 克広

● 解説

I 令和7年度都市鉄道関係予算の概要

II 令和7年度地方財政計画等における都市高速鉄道事業関係施策について

● 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1）

東急電鉄株式会社

阪急電鉄株式会社

● 特別寄稿

Osaka Metro 中央線夢洲延伸事業
—2025年大阪・関西万博への対応—

大阪市高速電気軌道株式会社

● 海外レポート

世界あちこち探訪記

第105回 ワシントンD.C.（その1）

● 賛助会員紹介

株式会社京三製作所

大同信号株式会社

● 会員だより

ANA・日立製作所・京成電鉄・京急電鉄の4社が連携!!

Universal MaaSの実証実験開始

～羽田空港・成田空港から先の移動をスムーズに～

～臨海副都心（国際競争力強化の拠点）と東京・埼玉東部の
飛躍的なアクセス向上～

有楽町線延伸区間（豊洲・住吉間）の、半蔵門線（住吉・押
上間）を經由した東武スカイツリーライン・伊勢崎線・日光線
との相互直通運転について基本合意いたしました

● 沿線散策 北総鉄道株式会社

SUBWAY 2025.5 目次

巻頭随想

札幌市のあたらしい100年と共に歩む地下鉄 ……03
札幌市長 ● 秋元 克広

解説

- I 令和7年度都市鉄道関係予算の概要 ……08
国土交通省鉄道局都市鉄道政策課 監理第一係長 ● 阪間 真理
- II 令和7年度地方財政計画等における
都市高速鉄道事業関係施策について ……11
総務省自治財政局公営企業経営室 交通事業係長 ● 古池 真悟

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1）

- I 顧客起点の新たな移動創出に向けた取組 ……15
東急電鉄株式会社 広報・マーケティング部
CX・マーケティング課長 ● 横尾 俊介
- II 阪急電鉄におけるデジタル技術を活用したサービス向上の取組 ……19
阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 運輸部 課長補佐 ● 京 卓弥

特別寄稿

Osaka Metro 中央線夢洲延伸事業
—2025年大阪・関西万博への対応— ……24
大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部 交通ネットワーク部
交通ネットワーク課 係長 ● 寺元 淳人
戎谷 大樹
近藤 峻太

沿線散策

北総線沿線みどころ案内2025
(下総台地とその周縁のみどころを訪ねて) ……29
北総鉄道株式会社 企画室 ● 大島 信也

海外レポート

世界あちこち探訪記 ……33
第105回 ワシントンD.C. (その1)
● 秋山 芳弘

コーヒータイトム

宇宙船400系や夢洲駅、EVバスに高揚感！
国際イベントで魅せた大阪メトロの実力
交通ジャーナリスト「大阪・関西万博」に行く ……37
交通ジャーナリスト ● 上里 夏生

賛助会員紹介

株式会社京三製作所……………	41
信号事業部グローバル企画・営業部	
大同信号株式会社……………	43
営業本部 営業企画部 ● 赤松 智絵	

会員だより

ANA・日立製作所・京成電鉄・京急電鉄の4社が連携！！ Universal MaaSの実証実験開始 ～羽田空港・成田空港から先の移動をスムーズに～……………	45
全日本空輸株式会社 株式会社日立製作所 京成電鉄株式会社 京浜急行電鉄株式会社	
～臨海副都心（国際競争力強化の拠点）と東京・埼玉東部の 飛躍的なアクセス向上～ 有楽町線延伸区間（豊洲・住吉間）の、半蔵門線（住吉・押 上間）を經由した東武スカイツリーライン・伊勢崎線・日光 線との相互直通運転について基本合意いたしました 沿線地域の魅力的なまちづくりや東京圏の国際競争力の強化 に貢献します……………	49
東京地下鉄株式会社 東武鉄道株式会社	

業務報告

●(一社)日本地下鉄協会 ……	51
-----------------	----

人事だより

●(一社)日本地下鉄協会 ……	55
-----------------	----

巻頭随想

札幌市のあたらしい100年と 共に歩む地下鉄

札幌市長

秋元克広



1 はじめに

札幌市は、自然の恵みと共に暮らしてきた人たちと、日本各地から移り住んできた人たちが、北の大地でそれぞれの伝統と文化を紡ぎ、育みながら、外国の先進の英知を取り入れていくという、様々な「ひと」のつながり・支え合いや多様性を受け入れる風土によって、短期間で飛躍的な成長を遂げてきました。

今では、年間約5mもの「ゆき」が降る地域にありながら、190万人を超える市民が生活するという、世界でもまれな都市に発展しています。また、北海道の中心都市として、都市機能を高めながらも、郊外に広がる森林や都心の大通公園などの豊かな「みどり」を保っています。

この「ゆき」との共生や「みどり」との調和は札幌市が持つ魅力であり、これらを生かして、さっぽろ雪まつりやアジア初の冬季オリンピック競技大会の開催など、世界に誇るプロジェクトを成功させてきました。

このような特徴を持つ札幌市は、令和4（2022）年に市政施行100周年を迎え、次なる100年のスタートを切ったところですが、一方で、これまで増加の一途をたどってきた人口も減少局面を迎え、少子高齢化や生産年齢人口の減少が更に進行すれば、これらに起因して市内経済規模の縮小や税収の減少、人手不足の深刻化等が予想されます。さらに、大規模地震や大雪を始めとした自然災害の対策がより一層必要になるなど、様々な変化に対応していかなければなりません。

このような課題が山積する中においても、札幌が、今後も魅力と活力にあふれ、多くの人や企業から「選ばれる街」であり続けるためには、若い世代が安心して子供を産み、育てられる、将来の展望を描ける街であることや、多様な主体が活躍できる共生社会の実現に加えて、気候変動など今日的な課題に積極的に取り組むとともに、その変化を生かし、更に国内外から人・モノ・情報が集積する街を目指していく必要があります。

次の100年も魅力と活力を創造し続けるまちであることを目指し、「誰もが安心して暮らし生涯現役として輝き続ける街」、「世界都市としての魅力と活力を創造し続ける街」という、心豊かで明るい札幌の未来の実現に向けて、市民の皆様とともに、まちづくりに取り組んでまいります。

2 札幌市営地下鉄のあゆみ

昭和2（1927）年12月、路面電車事業を札幌市が受け継いだことから市営交通の歴史が始まり、その後しばらくは、市内の基幹交通機能を路面電車とバスが担う時代が長く続くこととなりますが、1950年台半ば過ぎから、札幌市への人口集中が加速していき、高度経済成長も伴い

自動車交通量が激増したこともあり、都心部の交通渋滞が深刻な社会問題となります。

このような状況の中、市内の大量高速輸送機関として地下鉄の建設構想が検討されますが、冬季オリンピックの札幌開催が決定したことで、札幌市における大量輸送機関の必要性が更に高まり、昭和43(1968)年3月に免許を申請します。同年6月に免許の交付を受け、昭和44(1969)年3月から建設に着手し、昭和46(1971)年12月16日、東京以北では初めて、全国では4番目となる地下鉄南北線(北24条-真駒内間)が開業しました。地上高架部のアルミ合金製シェルター設置やゴムタイヤを始めとして、自動改札機を日本で初めて全面採用するなど、当時としては画期的な仕組みを備えた地下鉄でもありました。

昭和46(1971)年の南北線開業後、昭和51(1976)年6月に、東西線(琴似-白石間)が開業します。また南北線は、利用者の7割が北24条-大通間に集中し、特に北24条駅のラッシュ時の混雑が激しかったことから、市民の延伸要望を受けて、東西線建設工事と並行する形で麻生-北24条間の工事に着手し、昭和53(1978)年3月に開業しました。

さらに東西線は、市街地の拡大とともに、昭和57(1982)年3月に白石-新さっぽろ間7.4km、平成11(1999)年2月に宮の沢-琴似間2.8kmの延伸を行いました。

その後、増加の一途をたどる人口に並行して南北線の乗客数も年々増加し、車内の混雑が激化していく状況となります。特に、市内北東部の地下鉄整備が急務であると判断され、東豊線の建設工事に着手し、昭和63(1988)年12月に栄町-豊水すすきの間が開業しました。その後、平成6(1994)年10月に、豊水すすきの-福住間5.5kmの延伸を行っています。

現在では3路線全線で計48km(49駅)、1日に60万人以上のお客様を輸送する公共交通機関となり、積雪寒冷という北国の気候に左右されない公共交通ネットワークの中核として、お客さまの「ゆたかなくらし」と「まちの発展」を支える役割を担っています。



東西線白石～新さっぽろ間開業当日の様子



公共交通ネットワーク図

3 事業経営計画における主な取組

札幌市交通局では令和元（2019）年6月に、中長期的な見通しのもとで、計画的に交通事業を進めるため、「札幌市交通事業経営計画 [令和元～10（2019～2028）年度]」を策定し、コロナ禍の影響を含めた前半5年間の取組の進捗状況を踏まえ、令和6（2024）年3月に同計画を改定いたしました。本計画では、地下鉄が札幌市とともに次の100年へ向かうための取組を掲げており、ここではその中の一部をご紹介します。

(1) 安全の確保

お客様に安心してご利用いただくため、安全の確保を最優先に考えた様々な取組を実施しています。

ア 地震計の設置

「緊急地震速報装置」を指令所に平成19（2007）年度から設置していますが、地震発生時に点検区間や運行可能区間を迅速・確実に判定し、部分運行の判断や更なる早期運行再開と帰宅困難者対応につなげるため、交通局独自の地震計システムを構築し、地下鉄各線3駅、合計9駅に設置し、令和6（2024）年4月1日から運用を開始しています。

運用開始にあわせて、地震発生時の運転取扱いを変更するとともに、取扱いに応じた地震対応訓練を定期的に行っています。

イ 南北線車両の更新

平成7（1995）年に導入された南北線走る5000形車両は、老朽化のため令和12（2030）年以降に更新を予定しています。

更新にあたっては、社会的ニーズを考慮し、新たなサービスの提供や新しい技術の導入等、新たな車両の仕様を検討しています。

また、この検討と並行して、歴史ある南北線に興味・関心をもってもらうこと、地下鉄の今後のあり方についての意見を広く聞くことを目的として、南北線を利用する方を対象とした市民ワークショップを令和7（2025）年3月に実施しました。



ワークショップチラシ

(2) 快適なお客さまサービスの提供

快適に地下鉄をご利用いただくため、スムーズな輸送サービスの提供や快適な環境整備などの取組を実施しています。

ア 走行路面の改修

札幌市の地下鉄はゴムタイヤ方式のため、レールではなくコンクリートを主体とした走行路面上を走っています。

地下鉄の営業開始から50年以上が経過し、長年の車両の走行によって走行路面の老朽化が進んでいます。特に、南北線は経年劣化によるクラック等の発生が顕著に表れてきているため、乗り心地の向上と走行路面の長寿命化を図るための改修工事に取り組んでいきます。

イ 地下鉄駅のリフレッシュ

各駅は開業から数十年経過しており、壁面等の経年劣化が進行しています。各駅の



リフレッシュした南北線すすきの駅

経過年数や利用状況に応じて、壁面や床、天井等の改修を行い、清潔感のある明るい駅への改装に取り組んでいます。

また、令和6年度は駅舎の美化の観点から、普段の清掃では行うことができない高所の壁面や天井の特別清掃を一部の駅で行い、令和7年度も継続して実施する予定です。

ウ 遺失物管理システムの導入

忘れ物については、従来、管区駅を経て「忘れものセンター」に集約をして、お客さまからの問い合わせや返却に対応していましたが、お客さまサービスと返却の即時性の向上、職員の業務効率化を目的として、新システム（落とし物クラウドfind）を令和7（2025）年1月から導入し、従来の問い合わせ対応に加え、LINEでの問い合わせも可能としました。



問い合わせの流れ

(3) まちづくりへの貢献

まちづくりや環境、福祉などの時代に合った新たな社会的要請に応えるための取組を実施しています。

ア 地下鉄への再エネ電力の導入

令和6（2024）年4月から、市内清掃工場で発電した電力を地下鉄に活用する取組を進めていますが、令和7（2025）年度からは、地下鉄全線で必要とする電力量（約1億2,000万KWh）に拡充を図り、100%ゼロカーボン化を実現します。札幌市は、環境省より「脱炭素先行地域」に選定されており、今後も環境にやさしい乗り物として、積極的に脱炭素の取組を進めてまいります。



【イメージ図】

イ クレジットカード等によるタッチ決済乗車

国内外から訪れる方やこれまで現金を使用していた方が、現金を使うことなく、クレジットカード等によるタッチ決済により乗車できるようにするため、令和7（2025）年4月から、全49駅でのタッチ決済による乗車サービスの実証実験を開始し、利便性の向上に取り組んでいきます。



【イメージ図】

(4) 経営力の強化

将来にわたって安全で快適な輸送サービスを提供し続けるため、経営の効率化や組織体制の見直し、新たな収入の確保などに取り組んでいます。

ア 副駅名看板広告の導入

令和6（2024）年度から、ランドマーク的な施設のある駅を対象として、副駅名看板広告の販売を行っています。令和7（2025）年度からは対象の駅を拡大し、更なる広告事業の増収を目指していきます。



副駅名看板広告

イ 市営交通の利用促進イメージアップ

令和5（2023）年度から、交通局と（一財）札幌市交通事業振興公社の職員が共同でプロジェクトチームを結成し、市営交通における安全で確実な輸送サービスを守るための様々な取組や魅力などを、広くお客さまへ発信し、地下鉄と路面電車への愛着の醸成を図っています。



[令和5年度] PRポスター



[令和6年度] お仕事紹介動画

4 結びに

コロナ禍の令和2（2020）年度には1日あたり44.6万人まで落ち込んだ輸送人員も、令和6（2024）年度の決算見込値では62.7万人/日と、コロナ禍前の平成30（2018）年度の乗車人員63.1万人/日に迫る回復を見せています。

一方、札幌市の人口は減少局面に入っており、加えて、少子高齢化の進展により人口に占める高齢者の割合は今後も増え続けていくことが予想されています。こういった社会の変化に柔軟に対応していくためには、高齢者を含めた誰もが利用しやすい施設やサービスへ進化していくことが、今後ますます求められていくものと考えます。また、人口減少や少子高齢化が引き起こす人材不足は、今後更に技術の継承を難しくさせる要因となり、人材の確保があらゆる産業分野において喫緊の課題となっています。市営交通においても、職員が働きがいを持って業務に従事できるような環境整備に取り組むとともに、新たな技術の導入による業務の効率化、省力化などにも積極的に取り組んでいくことが重要であると考えています。

札幌市の発展とともに開業・延伸を続け、市民の足として慣れ親しまれてきた市営地下鉄は、現在は国内外からの旅行客を含め、様々な方にご利用いただいています。お客さまに安心してご利用いただくため、私たちに課せられた「誰もが安心して利用できる、安全で確実な輸送サービスの提供」という使命はもちろんのこと、多様な利用者ニーズを考慮し、様々な取組を通じて、お客さまの「ゆたかな暮らし」と「まちの発展」に貢献していきます。

2027年12月には市営交通として100周年、2031年12月には地下鉄開業60周年という節目を迎えます。今後も、お客さまに愛され続ける市営交通を目指していきますので、変わらぬご理解とご支援をお願いします。

令和7年度都市鉄道関係予算の概要

国土交通省鉄道局都市鉄道政策課
 監理第一係長 阪間 真理

I 概要

我が国は、長年続いてきたデフレから完全に脱却するチャンスを迎えており、物価上昇が賃金上昇を上回る現状の日本経済を成長型の新たなステージへ移行させ、豊かさと幸せを実感できる持続可能な経済社会を実現していく必要があります。このためには、能登半島地震を始めとする自然災害からの復旧・復興に全力を尽くすとともに、今回の地震等を踏まえた災害対応力の強化、防災・減災、国土強靱化の着実な推進、交通の安全・安心の確保、海上保安能力の強化等により、国民の生命・財産・暮らしを守り抜く必要があります。また、持続的な経済成長に向けて、成長分野への投資を持続的に拡大し、観光立国に向けた取組の推進、賃上げにつながる人への投資、生産性の向上に寄与する戦略的な社会資本整備、DX・GXの推進に加え、地方創生2.0に資する地域活性化の推進、「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開等に取り組む必要があります。これらの施策を実現するため、令和7年度予算では、「国民の安全・安心の確保、持続的な経済成長の実現、個性をいかした地域づくりと分散型国づくり」の3点を柱とし、令和6年度補正予算と合わせて切れ目なく取組を進め、施策効果の早期発現を目指します。その際、国土強靱化については、「5か年加速化対策」の着実な推進とともに、継続的・安定的に切れ目なくこれまで以上に必要な事業が着実に進められるよう、令和6年能登半島地震等の経験も踏まえつつ、「国土強靱化実施中期計画」策定に係る検討を最大限加速化し、早急に策定します。

令和7年度の都市鉄道関係予算の編成に当たっても、このような考え方を踏まえ、バリアフリー化や

鉄道施設の防災・減災、国土強靱化のための安全・安心の確保、地域活性化や都市機能の一層の充実などに資する新線建設等に重点化を行うなど、メリハリをつけた予算を計上しております。以下で、令和7年度の都市鉄道関係の予算配分と、関連する支援制度の概要を説明いたします。

II 都市鉄道整備関連予算について (表1)

1. 都市鉄道の利便増進【都市鉄道利便増進事業費補助】

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

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

都市鉄道利便増進事業費補助は、第三セクター等公的主体が行うこのような整備について、補助対象事業費の1/3を補助するものであり、令和7年度予算においては、新規事業として、新宿、渋谷、池袋等と羽田空港とのアクセス利便性の向上等に資する新空港線（矢口渡～京急蒲田）の整備のため、0.3億円（対前年度比2%）を計上しております。

表1 令和7年度 都市鉄道関係補助金一覧

(単位：百万円)

区分	令和7年度 予算額 (A)	令和6年度 予算額 (B)	倍率 (A/B)
都市鉄道利便増進事業費補助	30	1,400	0.02
都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)	15,264	13,864	1.10
鉄道駅総合改善事業費補助	2,056	2,101	0.98
鉄道施設総合安全対策事業費補助	4,529	4,514	1.00
地域公共交通確保維持改善事業補助金	20,905の内数	21,405の内数	-
地域における受入環境整備促進事業補助金(※)	-	1,350の内数	-
観光振興事業費補助金(公共交通利用環境の革新等)	670の内数	500の内数	-

(注) 上記補助金のほか、鉄道整備等基礎調査委託費等189百万円、環境省予算(エネルギー特別会計)1,100百万円の内数を計上しております。

※鉄軌道駅のバリアフリー化については、令和6年度補正予算から地域公共交通確保維持改善事業費補助金に移行しております。

2. 地下高速鉄道の整備【都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)】

大都市圏中心部における移動の円滑化、通勤・通学混雑の緩和、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の活性化を図るなど、都市機能の維持・増進に寄与し、魅力ある都市を創造するとともに、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に進めるため、地下高速鉄道の新線建設、耐震補強、大規模改良工事(バリアフリー化(エレベーターの設置による段差解消等)、ホームドアの整備、折返施設の整備並びにホームの拡幅及び駅構内拡張等)及び浸水対策を推進しております。

令和7年度予算においては、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス性の向上、大阪の南北都市軸の強化など、都市機能の一層の充実を図ることを目的としたなわ筋線の整備事業など、公営地下鉄事業者等の整備に対して補助することとしており、総額152.6億円(対前年度比110%)を計上しております。

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

駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、ホームやコンコースの拡幅等の駅の改良にあわせて行うバリアフリー施設、生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の質的進化に資する施設整備に対して支援することとしており、令和7年度予算においては、20.6億円(対前年度比98%)を計上し

ております。

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

4. 鉄道施設の安全対策【鉄道施設総合安全対策事業費補助】

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

また、三大都市圏をはじめとした大都市圏では地下駅等の地下空間が数多く存在し、河川の氾濫や津波等が発生すれば深刻な浸水被害が懸念されるため、各地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される駅出入口、トンネル坑口、換気口等の開口部、トンネル内及び電気設備の浸水対策に対し、支援を行っております。

加えて、視覚障害者のみならず一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設として、ホームドアの整備に対して支援を行っており

ます（バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充）。

これらの支援のため、令和7年度予算においては、鉄道施設総合安全対策事業費補助45.3億円（対前年度比100%）の内数を計上しております

なお、地下鉄駅等の耐震、浸水対策、ホームドア整備については、都市鉄道整備事業費補助152.6億円の内数を計上しております。

5. 鉄軌道駅のバリアフリー化の推進【地域公共交通確保維持改善事業費補助金等】

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

令和6年度予算においては、地域公共交通確保維持改善事業（209.1億円の内数）等により支援することとしております。

なお、地下鉄に係るバリアフリー化設備の整備については、都市鉄道整備事業費補助152.6億円の内数を計上しております。

6. 鉄道整備等基礎調査委託費等

近年の社会情勢の変化等により、鉄道を取り巻く環境も変化し、多様化する鉄道の課題等に対応する必要があるため、政策的観点から都市鉄道等に関する調査を実施することとしております。令和7年度予算においては、1.9億円（対前年度比77%）を計上しております。

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

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

令和7年度予算においては、「地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業（うち交通システムの省CO₂

化に向けた設備整備事業）」として11.0億円の内数を計上しております。

III 令和7年度財政投融资計画の概要

独立行政法人に対する財政投融资計画

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が過去に建設及び大改良を行った民鉄線に係る借換えや、都市鉄道の整備主体に対する融資等について、財政融資資金を活用しており、令和7年度の財政融資資金借入金については、42億円（対前年度比19%）を計上しております。

令和7年度地方財政計画等における都市高速鉄道事業関係施策について

総務省自治財政局公営企業経営室
交通事業係長 古池 真悟

1 はじめに

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

令和7年度地方財政対策については、令和6年12月27日に令和7年度政府予算案が閣議決定されたことにあわせて「令和7年度地方財政対策のポイント」及び「令和7年度地方財政対策の概要」がとりまとめられ公表されました。また、令和7年2月4日には、地方交付税法第7条の規定に基づき作成される「令和7年度地方団体の歳入歳出総額の見込額」（地方財政計画）が閣議決定の上、国会に提出されました。

令和7年度地方債計画については、令和6年12月27日の政府予算案の閣議決定と同時に作成され、公表されています。

本稿は、地方公営企業の経営及び地方公共団体の財政運営に大きく関係する令和7年度の地方財政計画及び地方債計画を中心に、地方公営企業として経営される都市高速鉄道事業（以下「都市高速鉄道事業」という。）に係る施策等について説明するものです。

なお、文中、意見にわたる部分は私見であることとともに掲載している情報は令和7年4月1日時点のものであることをあらかじめお断りさせていただきます。

2 令和7年度地方財政計画

地方財政計画の策定に際し、通常収支分については、累積した巨額の債務残高を抱えるなど引き続き厳しい地方財政の状況等を踏まえ、歳出面においては、地方創生や防災・減災対策、自治体DX・地域社会DXの推進等に必要な経費を計上するとともに、地方団体が住民のニーズに的確に応えつつ、行政サービスを安定的に提供できるよう、社会保障関係費や民間における賃上げ等を踏まえた人件費の増加を適切に反映した計上等を行う一方、国の取組と基調を合わせた歳出改革を行うこととされています。

また、歳入面においては、「経済財政運営と改革の基本方針2024」（令和6年6月21日閣議決定）等を踏まえ、交付団体を始め地方の安定的な財政運営に必要な地方の一般財源総額について、令和6年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保することを基本として、引き続き生ずることとなった財源不足について、適切な補填措置を講ずることとされています。

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

以上を踏まえ、令和7年度地方財政計画が策定された結果、歳入歳出総額の規模は、通常収支分については、前年度に比べ3兆3,707億円増の97兆94億円、東日本大震災分については、復旧・復興事業に係る歳入歳出規模が、前年度に比べ73億円増の2,704億円、全国防災事業に係る歳入歳出規模が、前年度に比べ32億円減の218億円となっています。

通常収支分の公営企業繰出金については、地方公

表1 令和7年度地方財政計画 —交通事業にかかる公営企業繰出金—

区 分	令和6年度	令和7年度	差引増減	伸率(%)
交 通 (A + B)	577	529	△48	△8.3%
都市高速鉄道事業分 A	565	518	△47	△8.3%
高速鉄道建設費	145	132	△13	△9.0%
地下鉄等防災・安全対策	—	—	—	—
高速鉄道出資	274	236	△38	△13.9%
地下鉄経営健全化対策	—	—	—	—
特例債元金償還金	146	150	4	2.7%
その他 B	12	11	△1	△8.3%
軌道撤去等	4	4	0	0.0%
環境対策・バリアフリー化促進	1	1	0	0.0%
共済追加費用	6	5	△1	△16.7%
LRTシステム整備事業	1	1	0	0.0%

営企業の経営基盤の強化を図るとともに、水道、下水道、交通、病院等住民生活に密接に関連した社会資本の整備の推進、公立病院における医療の提供体制の整備をはじめとする社会経済情勢の変化に対応した事業の展開等を図るため、経費負担区分等に基づき所要額を計上しており、総額2兆2,787億円（対前年度比415億円減、1.8%減）が計上されています。

都市高速鉄道事業を含む交通事業については、529億円（対前年度比48億円減、8.3%減）が計上されており、このうち、都市高速鉄道事業に係る繰出金については、518億円（対前年度比47億円減、8.3%減）となっています。（表1参照）

地方公営企業に対する地方債措置については、地方公営企業による住民生活に密接に関連した社会資本の整備を着実に推進するため、防災対策や脱炭素化の取組及び事業の実施状況等を踏まえ、所要額が計上されています。

令和7年度の地方債計画の通常収支分の総額は9兆885億円（対前年度比1,299億円減）となっており、このうち公営企業債分の合計額は3兆1,985億円（対前年度比2,213億円増）となっています。

このうち都市高速鉄道事業を含む交通事業債は、1,584億円（対前年度比179億円減、10.2%減）となっています。（表2参照）

3 令和7年度地方債計画

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

令和7年度地方債計画については、引き続き厳しい地方財政の状況の下で、地方財源の不足に対処するための措置を講じ、また、地方公共団体が緊急に実施する防災・減災対策、公共施設等の適正管理、地域の脱炭素化、こども・子育て支援、自治体DX・地域社会DXの推進、地域の活性化への取組等を着実に推進できるよう、所要の地方債資金の確保を図ることとされています。

4 デジタル活用推進事業債等の創設

人口減少に伴うサービス需要の減少や施設の老朽化に伴う更新需要の増大等により、公営企業の経営環境は一層厳しさを増しており、持続可能な経営の確保に取り組むことが喫緊の課題となっています。担い手不足が急速に深刻化するおそれがある中、DXの取組は、生産性の向上を通じて公営企業の持続可能な経営の確保に資することが大いに期待されます。交通分野における取組としては、バス運行情報の提供システムなどが一部の公営企業において実施されているところです。

このような公営企業のDXの取組を積極的に支援するため、デジタル活用推進計画に位置付けて公営

表2 令和7年度地方債計画 一交通事業債の総額及び資金区分一

年度	総額	資金区分							
		公的資金				民間等資金			
		財政融資		地方公共団体 金融機構		市場公募		銀行等引受	
		金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
R7	1,584	78	4.9%	217	13.7%	1,118	70.6%	171	10.8%
R6	1,763	118	6.7%	265	15.0%	999	56.7%	381	21.6%
増減	△179 (△10.2%)	△40 (△33.9%)		△48 (△18.1%)		119 (11.9%)		△210 (△55.1%)	

企業が実施する、日常生活に不可欠なサービスの確保、地域産業の生産性向上等地域社会の諸課題を解決するために必要な情報システムの導入及び情報通信機器等の整備等に係る地方単独事業等について、一般会計が負担又は助成を行う場合には、一般会計において、補助額の90%までデジタル活用推進事業債を充当できることとし、元利償還金の50%（国庫補助事業の地方負担を除く。）を基準財政需要額に算入することとしています。

また、公営企業が実施する住民の利便性向上、行

政運営の効率化又は地域社会の諸課題の解決に資する情報システム又は情報通信機器の整備に係る事業に要する一定の経費について、資金手当として公営企業債を充当することもできることとしています。

なお、事業期間については、令和11年度までとしています。

資料1 公営企業デジタル活用推進事業等

公営企業分野におけるデジタル活用推進事業債等の取扱い

1. 一般会計からの補助に対する地方財政措置

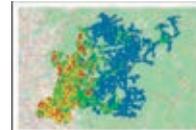
- デジタル活用推進計画に位置付けて公営企業が実施する地域社会の諸課題を解決するために必要な情報システム又は情報通信機器等の整備等※に係る地方単独事業等について、一般会計が負担又は助成を行う場合には、一般会計においてデジタル活用推進事業債を充当可能とする。

※ 病院・介護サービス事業に必要な機器については、従前どおり病院事業・介護サービス事業債で対応

(水道スマートメーター)



(水道管路劣化状況点検システム)



(オンライン診療)



(管路等劣化状況点検用ドローン)



2. 公営企業債の同意等対象経費の拡大

- 住民の利便性向上、行政運営の効率化又は地域社会の諸課題の解決に資する情報システム又は情報通信機器の整備に係る事業に要する一定の経費について、同意等対象経費を拡大し、下記の公営企業債を充当することも可能とする。

- (1) 公営企業デジタル活用推進事業債（資金手当）
デジタル活用推進計画に位置付けて実施するもの
- (2) 広域化等事業費を対象とした公営企業債
 - ① 水道事業における広域化に伴い必要なもの
 - ② 病院事業における機能分化・連携強化に伴い必要なもの
 - ③ 下水道事業における広域化・共同化に伴い必要なもの

3. 事業期間

令和11年度までの5年間

※ 2②における具体的な事業及び財政措置は、各事業債の取扱いによる

5 おわりに

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

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

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

さらに、今後、都市部における人口減少やテレワークの普及等による利用者の減少が見込まれる中で、持続可能な経営をしていくためには、自らの経営等についての的確な現状把握を行った上で、旅客需要に見合った業務量の見直しや新たな収入確保に向けた取組の実施など、環境変化に合わせた経営改善の取

組を早急に進めることが必要になります。このため、総務省では、「公営交通事業の経営に当たっての留意事項について」（令和6年1月22日付け総財営第2号総務省自治財政局公営企業経営室長通知）により、更なる経営改善を要請しています。

各事業者におかれましては、より一層の経営改革に努め、良質な公共交通サービスを今後とも安定的に提供していくことを期待しています。

「新たなデジタル化 (DX) 等によるサービス向上の取組」(その1)

顧客起点の新たな移動創出に向けた取組

東急電鉄株式会社 広報・マーケティング部

CX・マーケティング課長 横尾 俊介

1. はじめに

当社は2024年度を始期とする中期事業戦略において3つの価値（①安全で安心な移動の持続的提供、②新たな移動の創出、③移動に伴う地球環境課題の解決）を提供し、「移動」の価値を追求する企業への進化を目指しています。「移動」を通じたリアルな体験提供が沿線におけるコミュニケーションの促進や文化・経済の発展、幸福度の向上に寄与し、当社のみならず当社沿線の持続的な成長に貢献するものと考えています。

沿線における新たな移動創出の実現に向けて、

「マーケティングによる沿線活力の創出」(図-1)を掲げています。ポイント等をフックに、CRM基盤を構築してご利用されるお客さまの移動特性やニーズを把握すること、東急線アプリを基点に沿線地域の魅力を発信し、ご利用されるお客さまの行動を支援し、シームレスでリアルな体験を提供する一連のプラットフォームづくりに取り組んでいます。

本稿では、プラットフォームの主要素として日々機能開発を続けている、デジタル顧客接点としての「東急線アプリ」、沿線でのシームレスな移動を支援する「デジタルチケットサービスQ SKIP (以下、「Q SKIP」)」、 「タッチ決済乗車サービス」について紹介します。



図-1 当社中期事業戦略 新たな移動創出 (マーケティングによる沿線活力の創出)

● 2. デジタル顧客接点としての「東急線アプリ」●

東急線アプリは、2013年のサービス開始以降、最新の運行情報、運休や遅延など運行支障が生じた際の迂回ルート検索、リアルタイムな列車走行位置等の情報提供やバリアフリーの情報など、お客さまに安全かつ快適に電車や駅をご利用いただけるサービスを提供してきましたが、2022年9月以降、東急株式会社（以下、「東急」）が進める「まちづくりDX」を加速させるための特別組織「URBAN HACKS」（以下、「UH」）と連携し、ユーザーインターフェースの刷新の他、東急バス株式会社が提供するバスルートやバスの混雑情報など電車以外の情報を強化するなど、アジャイル開発による大幅なリニューアルを行ってきました。（図-2）

2024年7月には、グループ会社を横断する複数のサービスをIDで連携するデジタル共通基盤「TOKYU ID」を導入、同年11月には東急線の乗車や定期券などの購入でコインが貯まるサービス「TOQ COIN（トークコイン）」を開始、2025年4月からは貯まったコインでQ SKIPなどの体験商品に交換できるサービス（図-3）をスタートしています。

東急線アプリは「東急線のある暮らしをもっと便利に、豊かに。」をスローガンに、従前から取り組んでいる沿線における鉄道、バスの運行情報などの発信をコアコンテンツとしながら、一人ひとりに最適な「場」「体験」などの提供まで取り組み、お客さまにあらゆる活動をシームレスにご利用いただく



図-2 東急線アプリのリニューアル（2022年）



図-3 乗車等で貯まったコインを体験商品に交換

ことを目指しています。なお、リニューアル後のダウンロード数は2025年3月に70万を突破しました。

● 3. 沿線でのシームレスな移動支援サービス●

当社では既に多くのお客さまにご利用いただいている交通系ICカードを主軸としつつも、日頃のお買い物などでも利用されている使い慣れたスマートフォンやクレジットカード1つで鉄道をご利用いただき、沿線にお住まいの方だけではなく、訪日外国人を含む来街者の方にも、柔軟でシームレスな乗車サービスを提供しています。これら新たなサービスを駆使しながら、多様なステークホルダーと共に域内移動需要を創出し、沿線活性化に貢献したいと考えています。下記に現在、実証実験として取り組んでいるサービスについて示します。

3.1 デジタルチケットサービスQ SKIP

2023年8月から、迅速で柔軟な商品造成が可能なQRコードを用いたデジタルチケットサービスの実証実験（図-4）を開始しています。お出かけが楽しく、シームレスな体験をご提供したいという想いを込めて、サービス名称は、Q SKIPとし、各改札口に1台のQRコード認証に対応した改札機を整備しています。Q SKIPの販売サイト構築は、UHが開発を担っており、本サービスに関する機能開発や、商品造成をアジャイルで実施しています。



図-4 QSKIP 乗車サービスを開始 (2023年)

3.1-1 提供商品

現在、Q SKIPでは下記に示す企画乗車券を販売しています。

① 乗り放題交通パス

現在Q SKIPの主力商品として、東急線や東急バスが乗り放題のチケットを7券種販売しています(2025年3月時点)。東急線全線が乗り放題の「東急線ワンデーパス」を筆頭に、「東急線・東急バス1日乗り放題パス」等を発売しており、2024年12月からは横浜高速鉄道(株)みなとみらい線の1日乗車券の取扱いも開始しました。

また、2024年8月30日からの1か月間は、本サービスの1周年を記念した「Q SKIP 乗り放題乗車券半額キャンペーン」(図-5)を実施しました。本キャンペーンを通じて、Q SKIPの認知向上と、当社沿線内のお出かけを喚起し、非常に多くのお客さまにご参加いただく結果となりました。本キャンペーン後も利用者数は拡大傾向にあり、1周年キャンペーンによって認知向上が図れたと実感しています。またお客さまからも、沿線内でお出かけするきっかけになったなど、様々なご意見を頂戴することができました。



図-5 乗り放題乗車券半額キャンペーンの実施

② 目的地連携バス

移動先の目的地でのご体験・お食事+交通がセットになった商品として、常設チケット5券種(2025年3月時点)をコアに、イベント連携等による期間限定のシーズナルチケットを発売しています。「横濱中華街 旅グルメきっぷ」の他、SHIBUYA SKYの入館券がセットになった商品、東急線各駅から二子玉川駅までの往復乗車券と二子玉川エリアの店舗利用券がセットになった「ぶらりニコタマチケット」(図-6)等、幅広いジャンルの商品を取り扱っています。また2024年10月に開催された「東京ラーメンフェスタ2024(駒沢公園)」を皮切りに、2025年ゴールデンウィークには「クラフト餃子フェス TOKYO 2025(駒沢公園)」や「THE MEAT YOKOHAMA 2025(山下ふ頭)」とタイアップ(図-7)するなど、沿線を中心とした集客イベントと連携したチケット販売も進めています。今後も様々な沿線地域を主とした連携を進め、お客さまにシームレスな外出体験を提供し、新たな移動創出に挑戦していきます。



図-6 二子玉川を散策できる体験商品を造成



図-7 近隣大規模イベントとの体験商品を造成



図-8 タッチ決済乗車サービスの開始 (2024年5月)

3.1-2 データマーケティング

新たな移動創出に向けて、デジタルの強みでもあるデータを基にしたマーケティングを実施しています。利用データとして会員登録数、発売枚数、乗降情報等の基礎データの他、お客さま属性やQ SKIPサイトへの流入経路等を確認しています。Q SKIPを開始した際は、若年層のお客さまへの認知が不足しているというデータが確認されたため、インフルエンサーとタイアップした沿線お出かけ情報を発信し、若年層の認知を高めました。またQ SKIPサイトに訪問後、商品を購入せずにサイトを離脱されるお客さま数にも着目し、サイトのトップ画面などの構成を入れ替えるなど、商品の魅力がより伝わりやすいようなUI/UXとなるようにアップデートを行っています。今後もデータをベースにした体験商品を開発し、お出かけ促進の仕掛けに取り組んでまいります。

3.2 タッチ決済乗車サービス

2024年5月から、事前の乗車券購入が不要で、タッチ決済対応のお手持ちのクレジットカードやスマートフォン等を対象改札機の読み取り部にかざすことで東急線をご利用いただける、タッチ決済乗車サービスの実証実験(図-8)を開始しています。本サービスは、三井住友カード株式会社の提供する公共交通向けソリューション「stera transit (ステラトランジット)」を導入することで実現しています。

導入後はクレジットカード会社およびブランドと共に認知向上のキャンペーンを実施し、沿線居住者を中心に、渋谷駅や横浜駅、蒲田駅などのターミナル駅での利用が拡大しているほか、2024年12月にはQ SKIPと同様に、横浜高速鉄道(株)のみなとみらい線での相互利用も可能となっています。

4. おわりに

当社沿線を主とするデジタルを活用した移動創出の取組はまだ始まったばかりですが、顧客視点を重視しながら、シームレスでリアルな体験の提供に取り組んでいきます。また、沿線のステークホルダーと連携しながら、お出かけを支援するプラットフォームを構築し、当社沿線の持続的な成長に貢献してまいります。

「新たなデジタル化 (DX) 等によるサービス向上の取組」(その1)

阪急電鉄におけるデジタル技術を活用したサービス向上の取組

阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 運輸部 課長補佐 京 卓弥

〇はじめに

阪急阪神ホールディングスグループは、「安心・快適、そして夢・感動をお届けすることで、お客様の喜びを実現し、社会に貢献します」というグループ経営理念を掲げ、都市交通、不動産、エンタテインメント、情報・通信、旅行、国際輸送の六つのコア事業を展開しています。

阪急電鉄は都市交通を担う中核会社として、デジタル技術を活用し、鉄道をご利用されるお客様の利便性向上、サービス向上に向けて取り組んでおります。

今回は、QRコードを活用した乗車券（以下、QR乗車券）、阪急沿線アプリ、座席指定サービス「PRiVACE（プライベース）」について、ご紹介いたします。

1. QR乗車券

(1) 「スルッとQRtto」のサービス開始

関西では、2025年4月より、大阪・関西万博が開催されることもあり、お客様により便利な移動サービスを提供することを目指し、関西の鉄道・バス事業者が加盟するスルッとKANSAI協議会でQR乗車券のシステム開発を進め、2024年6月17日より「スルッとQRtto（スルッとクルット）」というサービス名称（ブランドロゴは、図1-1参照）にて、「スルッとQRtto Webサイト」での発売、一部社局で

の利用を開始いたしました。現時点では、対象乗車券は企画乗車券のみで、スマートフォンで購入・利用いただく仕組みにてQR乗車券サービスを提供しております。



図1-1 スルッとQRttoブランドロゴ

当社も、同日より、スルッとKANSAI協議会のQR乗車券システムを活用し、阪急電鉄全線（神戸高速線除く）が1日乗降フリーのデジタル企画乗車券「阪急1 dayパス」（図1-2参照）を発売し、QR対応改札機（図1-3参照）での利用を開始いた



図1-2 阪急1 dayパス購入画面



図1-3 阪急1 dayパスQR券面とQR対応改札機

たしました。

その後、鉄道各社と連携した企画乗車券についても、順次、QR乗車券への移行を進め、2025年4月現在では、「阪急1 dayパス」に加え、「阪急阪神1 dayパス」、「北急・モノレール京都おでかけきっぷ」、「奈良・斑鳩1 dayチケット」、「リアル謎解きゲーム『ナゾときっぷ2025』」などをQR乗車券にて発売しております。

(2) QR乗車券システムの特長

スルッとKANSAI協議会で構築したQR乗車券システムには、主に以下のような特長があります。

- ①スマートフォンでいつでもQR乗車券を購入でき、スマートフォンのQR券面を自動改札機にかざして通過可能
- ②複数社局で利用できる乗車券を一つの商品とし組成・発売が可能
- ③鉄道・バス事業者の乗車券に加え、観光施設の入館券や商業施設のクーポン券などをセットにした商品の組成・発売が可能
- ④お客様のご利用実績（利用駅・時間など）の把握ができ、商品の改善や新商品の企画への活用が可能
- ⑤外部システムとAPI連携できるため、自社アプリやオンライン旅行代理店でQR乗車券の外販が可能

(3) 今後の展開

QR乗車券のさらなる利便性向上、ならびに、磁気乗車券全般の非磁気化を目指し、QR乗車券の対象

券種の拡大、券売機などでの発売、精算機での乗越精算など、スルッとKANSAI加盟社局と連携し、QR乗車券システムの機能拡張に取り組んでいきます。

2. 阪急沿線アプリ

阪急沿線アプリは、2021年11月に前身である『TOKKアプリ』をバージョンアップする形でリリースしました。このアプリは、阪急電鉄を日常的に利用する方や、沿線の観光施設・イベント・観光スポットを訪れる方に役立つ便利なツールとなっています。

(1) 主な機能

①マイ駅・マイバス停

阪急沿線アプリでは、よく利用する駅やバス停をそれぞれ最大三つまで登録することができます。登録した駅やバス停については、直近の出発時刻を簡単に確認することができるため、日常の移動がよりスムーズになります。また、駅の時刻表や列車の走行位置情報、駅施設に関する情報もアプリ内で閲覧可能です。さらに、経路検索ルートの一つ登録ことができ、往復で利用する駅やバス停とあわせて設定することで、日常の通勤や通学、移動を効率的にサポートします。

②電車・バスのリアルタイム位置情報

乗りたい電車やバスの現在の運行位置をリアルタイムで確認できるほか、ご乗車される駅・バス停ま



図2-1 阪急沿線アプリTOP画面



図2-2 遅延発生時の状況表示機能



図2-3 阪急沿線アプリ メニュー画面

での到着時間を把握することができ、遅延が発生している場合にはその遅延時間も表示されます。

③輸送障害時の通知機能

阪急電鉄全線で20分以上の遅延が発生した場合、アプリのPush通知により遅延や運休の情報を知らせてくれるほか、振替輸送の案内や運転再開予定時間も確認することができます。また、登録した「マイバス停」の路線で運休などが発生した際にも、アプリ内で通知されるため、移動時のトラブルにも迅速に対応できます。

④沿線のおでかけ情報の提供

マイ駅画面では、阪急電鉄公式Instagram「#Photo阪急」の投稿写真を閲覧できるほか、おでかけ画面では、沿線エリアの観光スポットやイベント情報が毎日更新されるため、お出かけの計画に役立てることができます。さらに、行きたい施設やその周辺の観光スポット、最寄り駅までのルートを自動的に提案してくれる『ぶらっと阪急』と連携しており、よりスムーズにお出かけの計画を立てることが可能です。

⑤その他機能

阪急沿線アプリには、他にもさまざまな機能が搭載されています。「列車混雑」機能では、電車内の混雑状況を確認することができ、混雑を避けたいというお客様の参考にしていただけます。また、座席指定サービス「PRiVACE」の座席を予約することができます。

さらに、遅延発生時には「遅延証明書」をアプリから簡単に取得することが可能で、通勤や通学時の

証明がスムーズに行えます。また、「お忘れ物受付」機能を利用すれば、電車内での忘れ物に関する問い合わせをアプリから手軽に行うことができ、紛失物の迅速な対応をサポートします。加えて、「eていき」機能により、定期券の購入予約がアプリ上で簡単に行え、各駅の券売機にて購入することができます。

(2) 今後の展開

今後は、スルッとKANSAI協議会のQR乗車券システムとAPI連携し、QR乗車券機能を実装するなど、沿線エリアをより一層楽しんでいただけるよう、移動需要をさらに喚起する新たな機能の開発を進めるとともに、阪急阪神ホールディングスグループ内の他サービスとの連携を強化し、より使いやすく、また利用者にとって楽しい体験を提供できるアプリへと進化させていきます。

3. 座席指定サービス「PRiVACE (プライベート)」

(1) 概要

2024年7月21日より、当社初の試みとして、京都線の新型特急車両2300系と、同線で主に特急系車両として運行している9300系（一部）のそれぞれ大阪方から4両目に、座席指定サービス「PRiVACE (プライベート)」を提供する座席指定車両を導入しました。

(2) 導入目的

阪急電鉄では初めてとなる座席指定サービスは、

特集Ⅱ

お客様へのインサイト調査を実施し、「プライベート空間を確保したい」「着席してゆったりと移動したい」というお客様の要望に応えるため、電車という公共的な場でプライベートな移動空間を提供することを目的としました。

(3) 設計コンセプト

「日常の“移動時間”を、プライベートな空間で過ごす“自分時間”へ」をサービスコンセプトとしたうえで、座席指定車両の設計コンセプトを、「“自分時間”にこだわる、阪急らしい特別な一両」としました。

(4) デザイン

車体にライトブラウンのロゴマーク、車番、社紋、およびラインを施すことにより、一般車両と異なる特別感を表現しています。また、乗降口を車両中央に1扉配置し、乗降用扉の窓ガラスには、スタンドグラスをイメージしたデザインを取り入れるとともに、ライトブラウンのラインで囲うことにより、特別な空間への玄関口としても存在感を強調させています。



図3-1 PRiVACE 車両外観

座席指定車両の客室は、落ち着いた色味の木目調の壁面や、床面をカーペットとすることで、一般車両からさらに上質感を高めた空間としています。

座席については、電動回転クロスシートを採用し、ゴールデンオリーブ色の座席生地を用いた伝統的なデザインを踏襲しながら、プライベート感と快適性を追求しています。座席配列は3列（2列+1列）とし、一般車両の座席と比べ、座席幅と足元の前後のスペースを広くするとともに、リクライニングに座面が連動する機構を採用することで、快適な乗車環境

を提供しています。また、周囲の視線が気にならない座席頭部側面の形状や2列シートに設けている座席間のパーテーションにより、“自分だけのプライベート空間”を感じていただけるようにしています。



図3-2 PRiVACE 座席

その他、車いすスペースには、一般車両と同様に壁面の2段手すり、車いす固定具および非常通話装置を設置しています。また、大型の荷物を収容できる共用荷物コーナーも設けています。

出入口部には、壁面下部や床に落ち着いた木目調の素材を、壁面上部には、大理石調の素材をそれぞれ施したデザインとし、ダウンライトで柔らかく照らすことにより、上質な空間を演出しています。

また、出入口部と客室間に仕切りを設けることで、プライベート感を演出しています。

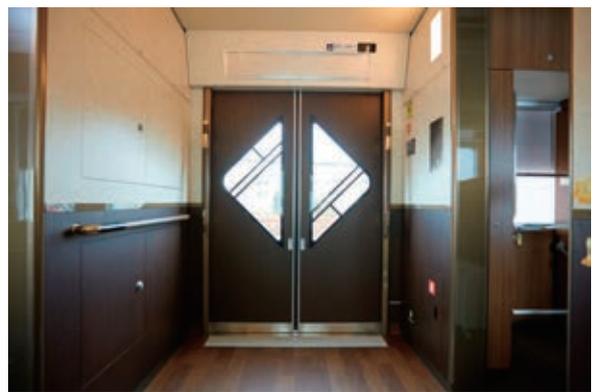


図3-3 PRiVACE 出入口部

(5) 運行本数

座席指定車両は、導入開始当初、1時間あたり2～3本の頻度で運行し、2025年3月25日からは1時間あたり3～4本、最終的に2025年夏頃には4～6



図3-4 PRiVACE 予約画面 (列車選択)



図3-5 PRiVACE 座席選択画面

本への拡大を予定しています。また、座席指定料金は一乗車あたり500円（税込、別途乗車区間の運賃が必要）としており、会員登録いただくことで、乗車毎にポイントを付与、次回以降のご利用に活用できるサービスを実施しています。

(6) 付加価値サービス

PRiVACEでは、SDGsに関する取組として大きく以下の2点に取り組んでおり、座席指定サービスの付加価値として、サステナブル・インクルーシブな未来社会の実現に向けた社会課題の解決を目指しています。

①インクルーシブデザイン

車いすスペースに隣接する座席を車いすやベビーカーをご利用のお客様の優先席とするとともに、一人で座ることが難しいお子様でも安心して着座いただける、IKOU（イコウ）ポータブルチェアを導入しました。

②アテンダントによるご案内

PRiVACEを導入する車両に乗務する専属のアテンダントが着用する制服には環境にやさしい素材を使用するとともに、アテンダントは障がいのある方やご高齢の方に適切にご案内するため、ユニバーサルマナー検定を受講しています。

(7) 乗車方法

運賃とは別に、座席指定料金500円で座席指定券をご購入いただきますが、購入方法は2通りあり、予約サイトによるWeb予約とアテンダントによる

車内発売です。Web予約は乗車14日前～発車1分前まで購入可能であり、支払方法はクレジットカードとPayPay決済です。座席の指定や購入後の予約変更・払戻しなどをWeb上で完結でき、PRiVACEポイントも付与されるため、多くのお客様にご利用いただいています。

(8) 導入後

ラッシュ時には通勤のお客様が、昼間の時間帯や土日には、アクティブシニアを中心に幅広い層の方にご利用いただくことを想定しておりましたが、現在のところ想定通りの推移であり、通勤時間帯においては、繰り返しご利用いただいているお客様も多数いらっしゃいます。また、お子様連れのお客様など、幅広い年齢層のお客様にご利用いただいています。降車時にアテンダントに対して「本当に静かでした」「快適な空間だった」などのお声を頂戴しています。

今後もお客様にプライベート感や快適性、阪急らしい一歩先の上質感を感じていただけるようサービスの提供に努めていきます。

※QRコードは、株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

※スルッとQRttoは、株式会社スルッとKANSAIの登録商標です。

※PRiVACEは、阪急電鉄株式会社の登録商標です。

※PayPayは、Zホールディングス株式会社の登録商標です。

Osaka Metro 中央線夢洲延伸事業 —2025年大阪・関西万博への対応—

大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部
交通ネットワーク部交通ネットワーク課

係長 寺元 淳人
戎谷 大樹
近藤 峻太

1. はじめに

当社は、前身の大阪市交通局の時代から120年間、大阪市民の移動を支える「交通インフラ」として役割を果たしてきました。2018年の民営化以降は、交通インフラの機能に加え、お客さまの生活を支える「社会生活インフラ」、多様な人々が出会い新たな価値を創造し合う「活力インフラ」として、大阪の発展に貢献し続けることを目指し、「交通を核にした生活まちづくり企業」に変革すべく事業活動を進めています。

そして、2025年1月19日（日）午前5時2分、当社中央線の延伸区間および新たな始発駅となる夢洲駅（大阪市此花区）の営業を開始しました。本路線は2025年日本国際博覧会（以下、「2025年大阪・関西万博」という）の来場者アクセスを担うとともに将来の統合型リゾート（以下、「IR」という）開発も見据えた大阪の新たな成長基盤として、並びに夢



夢洲駅 開業出発式

洲周辺の物流関連交通の円滑化のために整備されました。以下、本事業について紹介します。

2. 路線概要

Osaka Metro 中央線（夢洲駅～長田駅）は営業距離21.1km 駅数15駅の路線です。夢洲延伸事業は、これまでのOsaka Metro 中央線の起点であるコスモスクエア駅から夢洲まで約3.2km延伸する事業です。

2025年大阪・関西万博の1日最大来場者数22.7万人に対して、この約6割にあたる13.3万人が夢洲駅を利用する計画です。

なお、コスモスクエア駅から夢洲・舞洲を経由して大阪市此花区に至る新路線である北港テクノポート線は株式会社大阪港トランスポートシステム（以下、「OTS」という）が第一種鉄道事業許可を取得し、現在、コスモスクエア駅から夢洲駅までの施設を所有しています。当社はこのOTS所管の施設を使用し、中央線延伸部（コスモスクエア駅～夢洲駅間）の旅客輸送を行う第二種鉄道事業の許可を得て、運行しています。

3. 事業スキーム

本事業は、2017年に大阪府市・経済界が策定した夢洲まちづくり構想において、IRを含む国際観光拠点の形成に必要なアクセス手段として本路線の整備が位置づけられました。また、2018年には夢洲を



夢洲延伸区間 路線概要図

会場とする2025年大阪・関西万博の開催が決定したことから、コスモスクエア駅から夢洲駅までの間を大阪市が事業主体としてインフラ部（土木構造物ほか）を、OTSが事業主体としてインフラ外部（軌道施設、建築・電気・機械設備ほか）を整備するものであり、当社が工事を受託して実施しました。また、本事業に必要な車両および森之宮検車場留置線の増強については、当社が事業主体として行いました。

4. 施設及び車両

(1) 土木構造物

土木構造物は大きく3区間に分かれています。

■開削トンネル区間

夢洲駅及び駅南側の渡り線部の延長約380mは開削トンネル区間です。開削トンネル区間のうち夢洲駅は、地下1階をコンコース階、地下2階を軌道階とした2層ボックスカルバート構造で、幅約19.2m～31.1m、深さ約15.9m～19.3m、島式ホーム1面2線の駅構造です。

■シールドトンネル区間

開削トンネル区間から躯体完成済みの夢咲トンネルまでの線路部約760mはシールドトンネル区間です。外径6,800mmのRCセグメントを採用した単線シールドトンネルが2本並列する構造です。



夢洲駅 ホーム階



夢洲駅 コンコース階



夢洲駅 カームダウン・クールダウンスペース



夢洲駅 オールジェンダートイレ

■既設トンネル区間（夢咲トンネル）

道路と鉄道併用の海底トンネルである、夢咲トンネル（2009年開通）に鉄道を敷設しました。

（2）軌道構造

駅部はコンクリート道床にRCまくらぎを採用しています。一方で、コスモスクエア駅～夢洲駅南端の線路部区間は不等沈下に対応できるよう砕石道床を採用し、分岐部は合成まくらぎ、その他区間はPCまくらぎを採用しました。

（3）未来志向の万博玄関口—夢洲駅の革新的なデザイン

夢洲駅は国内外からの多くの万博来場者に、快適さと未来感やワクワク感を感じていただく、万博の玄関口にふさわしい駅を目指して整備しました。

男性用・女性用トイレや多機能トイレだけでなく、多様なニーズに対応する「オールジェンダートイレ」、混雑などにより不安やストレスを感じた方が心を落ち着かせる空間としての「カームダウン・ク

ールダウンスペース」、画像認識技術を用いて白杖や車いすを検知する「AI見守りシステム」、LEDを活用した2列利用を促進するエスカレータなど、様々な設備を整備しました。

そして、夢洲駅のデザインコンセプトは、「移世界劇場 動く（いきる）＝移動の魅力を発信する駅」です。その特徴として、日本の鉄道の正確さと高い技術力を示す運行ダイヤ図をおもてなしの心を込めて日本の伝統的な折り紙で表現した「折り紙天井」や、中柱のないコンコースに設置された地下空間では世界最大級の面積を誇る「デジタルサイネージ」、ワクワク感を創出する「門型ライン照明」など、様々な工夫を施しました。

（4）夢洲延伸区間における先進的運転保安システム

延伸区間においては、変電所を1箇所新設し、電路設備として、駅・変電所間を結ぶ高圧ケーブルや、第三軌条（サードレール）、き電ケーブルを敷設しました。

運転保安設備においては、夢洲～大阪港において



夢洲駅 折り紙天井



夢洲駅 デジタルサイネージ



夢洲駅 片側空け抑止3連エスカレーター



夢洲駅 24人乗りエレベータ

は、信号方式を従来のWS+ATC（地上信号+ATC）からCS+ATC（車内信号+ATC）に変更、ATO（自動列車運転装置）を新設し、GOA2.0自動運転を実施しています。夢洲駅には連動装置を新設するとともに、可動式ホーム柵、車側監視カメラ等の整備を行い、ワンマン運転対応を行っています。無線方式は誘導無線方式としています。

なお、将来のGOA2.5以上の導入を目指して、夢洲～大阪港間にはデータ伝送装置を設置、データ伝送の実証実験を行っています。

（5）夢洲駅における大容量昇降設備の整備—万博時の円滑な移動を目指して—

夢洲駅では、万博時の多客対応のために階段併設のエスカレーター2箇所、3連エスカレーター1箇所、24人乗りエレベータ1基を備え、ホーム階から改札階へのスムーズな移動を実現しました。バリアフリー整備ガイドラインでは15人乗りエレベータが標準ですが、2025年大阪・関西万博開催時の多客への対応を考慮し、24人乗りのエレベータを採用しました。



夢洲駅 顔認証改札機

（6）地下鉄の総合的防災対策設備の整備

消防法等の法令ならびに鉄道に関する技術上の基準を定める省令に基づき、地下鉄防災対策設備を整備しています。

主なものとしては、排煙設備（駅・トンネル）、消火設備（屋内消火栓、連結送水管、スプリンクラー）、防火・防煙区画（防火戸・シャッター、居室の防火区画化）、通報設備（自動火災報知機、発信機）などが挙げられます。

コスモスクエア駅～夢洲駅間については駅間に換気所を1ヵ所設け、トンネル内の換気だけでなく、排煙を行える仕組みとしています。

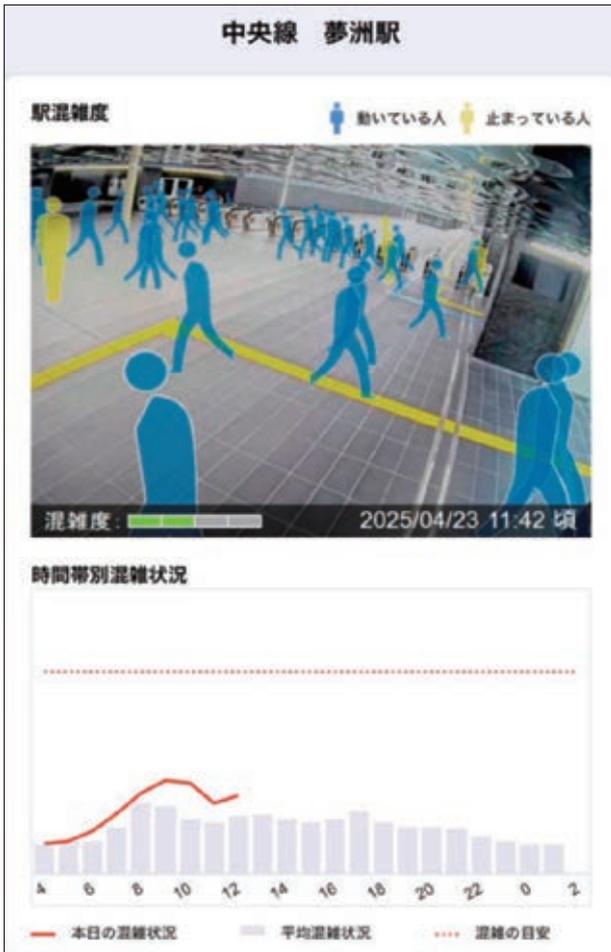
（7）万博対応・次世代型改札システムの導入

万博期間中は16基の改札機を設置し、幅広型改札機3基、顔認証改札機、IC・QR・タッチ決済などの最新システムを備えた改札機を採用しており、多様なニーズに合わせたスムーズな入出場を実現しています。

（8）万博アクセス駅の混雑可視化システムの実装—e METROアプリによる新機能提供—

2025年3月27日より、e METROアプリに2025年大阪・関西万博のアクセスルート主要駅における構内混雑状況の可視化機能を実装しました。

本システムは、万博会場への来場者および通勤・通学利用者の増加に対応する混雑緩和施策の一環として開発しました。本機能によりリアルタイムでの混雑状況把握を可能とし、利用者の混雑回避行動を促進し、駅構内の安全性確保と輸送力の効率的活用を図ります。



e METRO アプリ 駅混雑情報（夢洲駅）

（9）万博に向けた車両整備計画—新型車両の導入と検車場の拡充—

2025年大阪・関西万博に向け、宇宙船を想像させる未来的デザインとした新型車両400系を23編成138両新造し、中央線の全車両を更新しました。加えて、輸送力増強に対応するため30000A系を10編成60両新造し、2025年大阪・関西万博終了後は谷町線で使用予定です。

また、増備した車両の留置対応として、森之宮検車場を改造、留置線を13線増設しました。

5. 中央線の万博輸送体制強化策—速度向上とワンマン運転導入、子ども列車運行—

延伸区間開業後の運行間隔は、平日朝ラッシュ時で3分20秒、昼間時で7分30秒としました。また、延伸に合わせて大阪港駅からコスモスクエア駅間で最高速度を現行の時速70km/hから時速95km/hに変更し、大阪港駅からコスモスクエア駅間の走行時

間を変更し、夢洲方面行き上り線が3分15秒から2分40秒に、長田方面行き下り線が3分00秒から2分30秒に短縮されました。

可動式ホーム柵の整備や列車への定点停止装置などの安全対策による鉄道システムを強化に伴い、2025年2月11日（火）より、中央線においてワンマン運転を開始しました。

その後、2025年大阪・関西万博来場者等の需要に対して運行可能な最大限の輸送力を提供するため、2025年4月2日（水）にはダイヤ改正を行い、運行本数の増強を行うとともに、万博期間中、早朝深夜を除く7：30～23：00の時間帯に列車内に保安員を1名配置しました。また、万博開幕後の4月中旬から7月中旬の平日に、日帰り教育旅行の団体・引率者向けに子ども列車（子ども専用列車・子ども優先列車）を運行することとしました。

6. おわりに

当社は2025年大阪・関西万博の成功への最大限の貢献を果たすために、様々な施策に取り組んできました。

2030年にはIRの開業も予定されており、万博レガシーとして夢洲駅を夢洲エリアの開発と密接に連携させ、相互に価値を高めあいながら発展させることにより、西の夢洲、東の森之宮の開発を中心に、大阪の東西軸の強化を図ることにより、大阪の発展を加速させる新たな活力の源泉とします。

これからも「大阪を圧倒的に便利にする。」という強い決意のもと、事業の絶えざる進化・発展に挑戦し続けていく所存です。



夢洲駅開業記念ヘッドマークを掲出した400系車両

北総線沿線みどころ案内2025 (下総台地とその周縁のみどころを訪ねて)

北総鉄道株式会社 企画室

大島 信也

【北総線の概要】

当社、北総鉄道株式会社が運営する北総線は、東京都葛飾区の京成線・京成高砂駅を起点とし、千葉県印西市の印旛日本医大駅を結ぶ全長32.3km、駅数15駅の路線です。このうち、京成高砂駅から小室駅間19.8kmは第1種、小室駅から印旛日本医大駅間12.5kmは第2種鉄道事業者として営業しています。

葛飾柴又の帝釈天の辺りから千葉県北西部の印旛沼の辺りまでを東西に結ぶ路線と言い換えると、幾分わかりやすいかもしれません。

そんな北総線は、膨張する首都圏の住宅需要の受け皿として千葉県が1966年に発表した「千葉ニュータウン開発構想」の中でニュータウンへのアクセス路線として計画、事業化された鉄道です。

ニュータウンの街開きに合わせ、1979年に最初の開業区間として新京成線（現：京成松戸線）北初富駅から小室駅間が開業しました。そして1991年に現在の起点となる京成高砂駅から新鎌ヶ谷駅間が開業しています。ニュータウン内は街の開発と歩調を合



千葉ニュータウン内を走る北総線

わせ、1984年に小室駅から千葉ニュータウン中央駅間、1995年に千葉ニュータウン中央駅から印旛牧の原駅間が開業。そして2000年に印旛牧の原駅から印旛日本医大駅間が開業したことで、全線開通となりました。

2010年には成田空港への新ルート成田スカイアクセスの一部として、これまでの千葉ニュータウンから都心方面への通勤・通学旅客輸送の役割に加え、空港輸送のインフラとしての新たな役割を担い、現在に至ります。



4月に開催された撮影会に合わせて揃った
9100形車両全3編成

また今年も、印旛牧の原駅開業とC-Flyerこと9100形車両（第1次車2編成）の就役30周年、印旛日本医大駅開業から25周年のアニバーサリーイヤーでもあり、ニュータウンが積み重ねてきた時間がうかがえます。

【北総線沿線の地勢】

北総線は、東京の下町葛飾区から江戸川を渡り千葉県に入ると下総台地と呼ばれる標高20～30mほど

沿線散策

の台地に幾筋もの谷が入り組んだように刻まれた地形を東にひた走ります。そのため北総線は、この高低差のある地形をトンネルや高架橋を使って越えており、車窓は変化に富んでいます。

そして、千葉ニュータウンもこの下総台地に立地しています。台地上は取水に難があり農耕に不向きだったことから、戦国時代から江戸時代には軍馬の放牧場として利用されるなど、長らく原野が多く残っていたことから大規模住宅開発地として白羽の矢が立ったようです。

さらに近年は、2011年の東日本大震災を機に下総台地の地盤の強さなどが評価され、千葉ニュータウン中央駅から印西牧の原駅の間にはクラウド時代の需要をまかなうべく多くのデータセンターが進出し、世界の「INZAI」として注目されています。

【北総線沿線のみどころ】

それでは、そんな地形が生んだ沿線のみどころをご紹介します。

●大町レクリエーションゾーン（最寄り：大町駅）

下総台地の周縁部に刻まれた谷津の保全と余暇を楽しめる場として整備された場所で、谷底のかつての谷津田には散策路が整備され自然観察園となっています。周囲の台地からの水を集めた湧水が湧きだす園内は動植物のサンクチュアリでもあり、運がよければカワセミやオニヤンマなど都市近郊ではなかなかお目にかかれない希少種に出会うことができます。

レクリエーションゾーンの一角には市川市動植物園があり、ここではレッサーパンダやアルパカ、コツメカワウソなど44種類の動物たちが飼育・展示さ



レクリエーションゾーンのバラ園全景



新たに仲間入りした「ウラン」

れています。3月には豊橋総合動植物公園からスマトラオランウータンの「ウラン」が新たに仲間入りしたとのことですので、会いに行ってみてもよいかもしれません。

ほかにも、観賞植物園やフィールドアスレチックなど家族連れが一日遊べる施設が揃っています。これからの時季は、5月のバラ園の春バラや7月の自然観察園のホタルが見頃を迎えます。昨年10月と今年5月には、動植物園と当社がタッグを組みコラボまつりを開催し、一層の活性化を図っています。

●ファイターズ鎌ヶ谷スタジアム（最寄り：大町駅）

北海道日本ハムファイターズのファーム本拠地で、野球場ではイースタン・リーグの公式戦が行われます。野球場そのものを楽しんでもらう本邦のボールパークの先駆けでもあり、直近のゴールデンウィークにはお化け屋敷が登場しました。ファウル



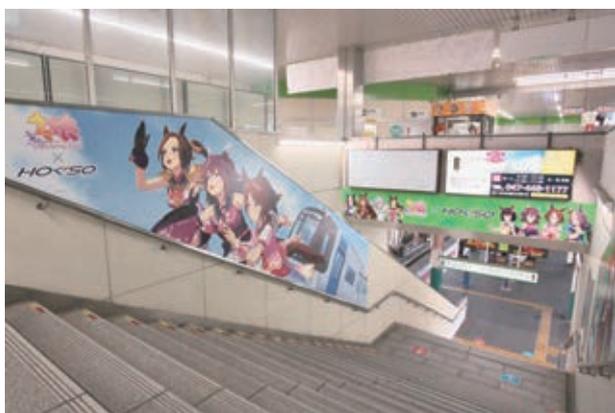
ファイターズ鎌ヶ谷スタジアム

ゾーンには子どもと遊びながら観戦できるキッズ☆エリアや子どもたちが農業体験できるカビーファームと名付けられた畑もあり、多彩な楽しみがあります。

ほかにも練習場や合宿所が併設されていて同球団の育成施設としての役割もあり、現在は大リーグでプレーするダルビッシュ投手や大谷選手などもここから羽ばたいていきました。公式戦が開催される土休日には、グループ会社の京成バス(株)の協力を得て、大町駅からファイターズ鎌ヶ谷スタジアム間で路線バスを運行しています。

●ウマ娘とのコラボレーション（西白井駅）

かつては軍馬の放牧場として、現在ではJRA日本中央競馬会の騎手と厩務員を養成する学校「JRA競馬学校」の所在地として馬と深い関わりのある当社沿線の白井市ですが、このつながりがご縁となり地域活性化施策として（株）Cygamesの展開する大人気クロスメディアコンテンツ「ウマ娘 プリティーダービー」とのコラボレーションが実現。「梨も騎手も育つ街」の副駅名をもつ西白井駅で、当地に縁あるサクラローレルなどを描いた駅装飾を実施しています。



西白井駅に施されているウマ娘の装飾 © Cygames, Inc.

●ふなばしアンデルセン公園（最寄り：小室駅）

船橋市が整備した都市公園で、敷地面積38ヘクタール余（東京ドーム約8個分）の広大で緑豊かな園内は5つのゾーンに分かれています。遊び盛りの子どもたちの好奇心に応える遊具がいっぱいの「ワンパク王国ゾーン」、園名にもなっている姉妹都市出身の童話作家H.C.アンデルセンが活躍した1800年代のデンマークの牧歌的風景を再現した「メルヘ

ンの丘ゾーン」、アトリエやスタジオなど8つの体験施設がある「子ども美術館ゾーン」、既存の樹林地や湿地を活かして里山を再現した森林浴や昆虫・植物観察が楽しめる「自然体験ゾーン」、アンデルセン童話の世界を再現したオブジェや遊具で童話の主人公となって遊べる「花の城ゾーン」があり、散策するだけでなく、アスレチックやワークショップを楽しんだり、動物と触れあったり、あるいは四季を通じて咲き誇る花をめでたり、子どもから大人まで誰もが一日たっぷりアクティブに遊ぶことができます。

そして2015年に世界最大級の旅行口コミサイト「トリップアドバイザー」が発表したアミューズメントパークランキングで日本国内3位、アジア10位にランクインしたことで、世界的に名が知られるようになりました。

広大な園内は1度では遊び尽くせないのも、何度でも楽しめます。お出かけの際は、小室駅から路線バスをご利用ください。



ふなばしアンデルセン公園

●ニュータウンの大型商業施設（最寄り：千葉ニュータウン中央駅および印西牧の原駅）

千葉ニュータウン中心地の千葉ニュータウン中央駅からお隣の印西牧の原駅にかけて、北総線の隣を走る国道沿いに大型商業施設が連なっています。大手スーパーを核とするショッピングモールにはじまり、家電量販店やホームセンター、そしてアウトレットモールまで揃っており、住民の衣・食・住の全てがまかなえます。さらに、豊富な商品を実際に手にとって選べることから、沿線外からも多くの方が訪れる一大ショッピングゾーンとなっています。車窓からも建物や看板がみえますので、散策がてら立ち

沿線散策



北総線沿線に連なる大型商業施設



アジサイと松虫姫神社

寄ってみてもよいかもしれません。

余談ですが、アウトレットモールがある一带は先の大戦中には通信省航空局の航空機乗員養成所（のちに陸軍の飛行場）が設けられていました。その遺構として飛行機を敵から秘匿するための掩体壕が残っており、下総台地の利用にまつわる記憶を語り継いでいます。

●松虫寺（最寄り：印旛日本医大駅）

終点の印旛日本医大を過ぎると、下総台地にはいくつもの谷が切れ込み、やがて印旛沼のある低地にとって代わられます。

この台地の端にある一宇が、印旛日本医大駅から徒歩で10分ほどのところにある摩尼珠山医王院松虫寺と号する真言宗豊山派の寺院です。当山は、聖武天皇の第3皇女・松虫姫（不破内親王）が病を得た折、奈良の都から遥々下向し、当地・下総萩原は出戸の薬師仏に一心に祈りをささげたとことろ平癒したことから、姫の没後その菩薩を弔うため745年（天平17年）に僧・行基により創建されたと伝わります。

お隣には姫を祀る松虫姫神社があり、姫一行の事績により養蚕の神様として知られています。

北総線の終点・印旛日本医大駅には「松虫姫」と

いう副駅名がひっそりと付いていますが、これは松虫姫の故事にちなんだものです。みなさまぜひご承知置きください。

【終わりに】

北総線沿線は、土地の成り立ちもあり他社線のように有名なレジャー施設や神社仏閣は残念ながらほとんどありません。でも、駅の周囲の台地に整備されたニュータウンの街と、その周囲の谷津を擁する昔ながらの農村が広がる様は、都市（urban）と田園（rural）の造語である千葉ニュータウンのキャッチコピー「ラーバン（rurban）」そのものであり、このギャップこそが沿線のみどころです。

毎年春と秋には「北総ウォーク」と銘打った期間設定型の沿線散策イベントを開催—今春は6月8日（日）まで一してしていますので、今回紹介したみどころを含め、北総線沿線をぜひお訪ねください。





世界あちこち探訪記 第105回 ワシントンD.C. (その1)

秋山 芳弘

ワシントンD.C.へ移動

2014年1月16日(木)。ボルチモアのペン駅を15時8分に発車する「アセラ=エクスプレス」2159列車に乗車するために7番線で待つ。2159列車は15時18分に到着し、進行方向左側席に座る。15時20分、発車。

すぐにBaltimore & Potomacトンネル(長さ2338m)に入り、3分で明かり区間に出る。乗車している「アセラ=エクスプレス」は200km/h近い高速運転をするが、よく揺れる。

15時30分、BWI(Baltimore Washington International Airport)駅に停車。1993年10月に、この駅で下車したことがある。15時32分、発車。15時37分、太った男性車掌の検札がある。切符のバー=コードを携帯端末で読み取って終了。夕方になると、まだ時差の関係で眠くなり、車内でウトウトする。

15時44分、WMATA^(注1)の車両基地が見え、電車が出入庫している。そして15時54分にワシントンD.C.^(注2)にある頭端式のユニオン駅に到着。この駅に来るのも、1993年10月以来約20年ぶりである。

ワシントンD.C.は雲ひとつない快晴。現地に滞在する知人が出迎えてくれ、ユニオン駅からワゴン=タクシーに乗り、8分でCourtyard Marriottホテルに到着する。チェックインのあと607号室に入る。

夕方のワシントンD.C.見物

16時40分にロビーに集合し、もう日没に近いが、知人の案内で、夕食まで簡単にワシントンD.C.(人口約68万人:2023年)の「観光名所」をタクシーで見て回る。見た順に簡単に説明しておく。

(1) ユニオン(Union)駅

壮麗かつ巨大な建築であるユニオン駅はワシントンD.C.の鉄道の玄関口である。この駅には、アムトラックのほかMARC(メリーランド地域通勤鉄道)^(注3)およびVRE(バージニア急行鉄道)^(注4)の両近郊鉄道、さらにWMATAが運営する地下鉄とバスが乗り入れている。アムトラックの本社も駅構内にある。今日は時間がないので、外から眺めるだけにし、明日以降再訪しよう。(写真-1)

(2) 連邦議会議事堂(Capitol)

高さ88m・直径29mの巨大なドームが特徴の白亜の建築物である連邦議会議事堂は、1793年に工事が開始された。奴隷や元奴隷の黒人たちが材木を切り、レンガを焼き、石を積む建設作業の大半を担った。上院(北)側は1800年、下院(南)側は1811年に完成した。(写真-2)

2013年8月にキューバの首都ハバナを訪問した時

(注1) Washington Metropolitan Area Transit Authority(ワシントン首都圏交通局)。1967年に設立され、ワシントンD.C.を中心にメリーランド州とバージニア州に広がるメトロとバスを運営。

(注2) アメリカ合衆国の首都。正式名称は“Washington, District of Columbia”(ワシントン・コロンビア特別行政区)。通称は「ワシントンD.C.」。首都としての機能を果たすべく設計された計画都市である。

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

(注4) Virginia Railway Express。ワシントンD.C.と北バージニアの郊外を結び、マナサス(Manassas)線とフレデリックスバーグ(Fredericksburg)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「ギャラリー=カー(Gallery Car)」と同様の2階建て通勤型客車が用いられている。



写真-1 ワシントン=ユニオン駅。ダニエル=バーナム (Daniel Burnham。1846年～1912年) が設計し、1908年に完成した格調高い設計の駅舎である。(東を見る。2014年1月18日)



写真-3 ヘンリー=ベーコン (Henry Bacon。1866年～1924年) が設計したギリシャのドーリア式建築のリンカーン記念堂の中にリンカーンの大理石製坐像がある。(西を見る。2014年1月16日)



写真-2 連邦議会議事堂。ウィリアム=ソーントン (William Thornton。1759年～1828年) が設計した新古典主義の建築である。この議事堂を囲む一帯の住宅街や地域はCapitol Hill (キャピトル=ヒル) と呼ばれている。(北東を見る。2014年1月17日)

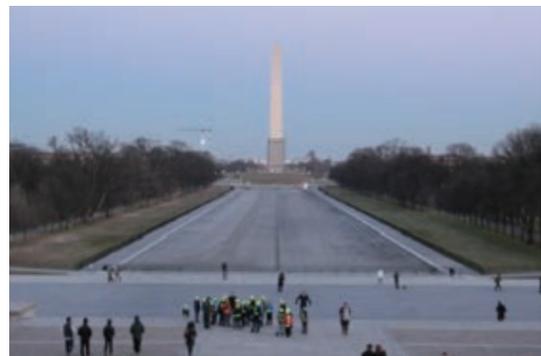


写真-4 ワシントン記念塔。ロバート=ミルズ (Robert Mills。1781年～1855年) が設計し、1884年に完成。世界で最も高い高さ169mの石造建築物。(リンカーン記念堂から東を見る。2014年1月16日)

に見たキューバの旧国会議事堂にそっくりである。というか、キューバの方が、アメリカの連邦議会議事堂をまねて1929年に建造したのである。高さはアメリカのより10m高い98mある。

(3) リンカーン記念堂 (Lincoln Memorial)
National Mall^(注5) の西端に位置し、アメリカ合衆国第16代大統領エイブラハム=リンカーン (Abraham Lincoln。1809年～1865年) を記念して1922年に完成した。(写真-3)

この記念堂は様々な演説の舞台に使用されており、特に1963年8月28日に行なわれた「ワシントン

大行進」でのマーティン=ルーサー=キング (Martin Luther King Jr.。1929年～1968年) による「I Have A Dream (私には夢がある)」の演説が有名である。

(4) ワシントン記念塔 (Washington Memorial)
ナショナル=モールの中心にそびえ立つ、巨大な白色のオベリスク^(注6) である。1776年の独立戦争時に、アメリカ大陸軍を率いてイギリス軍との戦いを勝利へと導いた合衆国初代大統領ジョージ=ワシントン (George Washington。1732年～1799年) の功績を称えて建造された。(写真-4)

(5) ホワイト=ハウス (アメリカ大統領官邸)
White House^{ホワイトハウス} は、1814年にイギリス軍に焼かれた

(注5) Constitution Avenue (北) と Independence Avenue (南) に挟まれ、東の連邦議事堂から西のリンカーン記念堂までの東西約4 kmの国立公園。

(注6) obélisque (フランス語)。ひとつの石から掘り出した四角柱で、その先端は四角錐につくられている。



あと、再建されて外壁を白く塗ったことから「ホワイト=ハウス」と呼ばれるようになり、20世紀初めに正式名称となった。もう日が沈んで暗いが、正面には見物人がまだかなりいる。(写真-5)

ケネディーが求婚したレストランで夕食

夕食には少し早い^{ジョージタウン}が、ホワイト=ハウスから北西にあるGeorgetownのレストランへ18時15分に行く。このMARTIN's Tavern^{マーティンズ タバーン} (Tavernはイギリス語で「居酒屋」の意) というレストランは、雰囲気がいい。せっかくなので、ケネディー^(注7) がジャックリ^{マッシュ}ンに求婚したテーブルに座る。同行者とビールと赤葡萄酒を飲み、mashed potatoと野菜付きのステーキを食べる。有名なレストランだけに値段はそれなりに高く、1人約6000円だった。(写真-6)

WMATAとの面談

1月17日(金)、今日も一日快晴。午前中にWMATA、午後に世界銀行と面談をし、それ以外の時間にユニオン駅とメトロを調査する予定である。

(1) 味気ない朝食

7時に起きてシャワーを浴び、8時半過ぎに地下1階のレストランへ行くと、コンビニ風に飲食物が並んでいて、コーヒーとオレンジ=ジュース・マフィン・ヨーグルトを選んで、部屋に持ち帰って食べる。アメリカのホテルでの朝食は、本当に味気ない。

(2) ホテルから歩いてWMATA本社へ

9時40分にロビーに集合し、歩いて5分ほどでWMATAに到着する。入館手続きをし、5階の会議室へ行く。ここでWMATAの技術者2名と10時から1時間面談をする。主な入手情報は下記の通り。

■現在使用している車両

- ・WMATAで使用している車両総数は約1100両。
- ・開業当初は2両編成と4両編成で運行していたが、乗客の増加とともに両数を増やし、現在は6



写真-5 ホワイト=ハウス。アメリカ合衆国大統領が居住し、執務を行なう。(北を見る。2014年1月16日)



写真-6 MARTIN's Tavernのこの場所でケネディーがジャックリ^{マッシュ}ンに求婚した。(2014年1月16日)

両編成と8両編成(朝夕のラッシュ時)で運行。

■車両の保守状況

- ・メーカーの保守マニュアルに準拠し、30日・90日・6か月・1年・5年周期で保守・点検を実施。
- ・現在は保守周期を設定しているが、今後は走行距離をベースとして保守周期を設定したい。将来は、車両の状態をもとにした保守を実施する。
- ・WMATA自身で保守し、車両の寿命は40年。

■車両の調達

- ・技術と価格・実績を見比べて、最も品質のよいものを調達することが重要である。技術を選択する上で、信頼性は非常に重要である。WMATAの資金と連邦政府の資金の両方を合わせて、資機材を調達している。
- ・連邦政府資金を利用すると“Buy American^(注8)”などの条件があるため、アメリカの車両市場は非常に参入しにくくなっている。
- ・WMATAが管理する地下鉄は、野球でたとえるなら「メジャー=リーグ」である。「マイナー=リーグ」での実績がないと、戦えない市場である。世

(注7) ジョン=フィッツジェラルド=ケネディー (John Fitzgerald Kennedy. 1917年~1963年)。アメリカ合衆国第35代大統領。名前のイニシャルをとってJFKと呼ばれることも多い。在任中の1963年11月22日にテキサス州ダラスで暗殺された。

(注8) アメリカの自国製品優先購入政策。アメリカ政府の調達において、品目別に一定比率以上のアメリカ製品を使うよう求める制度。アメリカは、このバイ=アメリカン法 (Buy American Act) を1933年に制定した。



写真-7 メトロのRed LineにあるGallery Place-Chinatown駅に入線してくる電車。地下駅は、天井と側壁のコンクリート製セグメントを間接照明した美しい空間になっている。(2014年1月17日)



写真-8 ユニオン駅の前で見かけた白いストレッチ=リムジン (stretch limousine)。後部座席部分の構造を延長し、運転席との間に可動式の仕切りを設けた大型豪華乗用車。(2014年1月17日)

界中のメーカーが競い合っており、多くのメーカーが最もよい提案をしてくる。

ユニオン駅を視察

WMATAとの面談が終了後、近くにあるメトロのGallery Place-Chinatown駅の自動販売機で1日乗車券を14米ドル^(注9)(約1480円)で購入する。買い方がよくわからないので、近くにいた黒人職員に教えてもらう。(写真-7)

ユニオン駅を見るために、11時22分、Red Lineに乗車し、11時25分に2駅目のUnion駅に到着する。

まず、「アセラ=エクスプレス」の到着ホームへ行くが、上に人工地盤があり、暗くていい写真は撮れそうにないし、ニューヨークのペン駅での写真没収事件もあり、すぐに出る。コンコースには「アセラ=エクスプレス」の乗客の長い列ができています。

次に駅の外観を見る。最高の光線で、ローマの古代建築を思わせる駅舎がきれいに見える。この駅は、修復・改装・再開発が行なわれ、1988年に現在の形で営業を再開した。このユニオン駅の再開発の成功は、他の駅の再開発のきっかけとなった。(写真-8)

中に戻ると、一部で内装の工事中である。各階を見て回る。地下1階には、フード=コート(室内の簡易食堂街)や店舗がある。地平階には、アムトラックとMARC・VREの乗り場があり、ホームを増設中とのこと。SwarovskiやL'Occitaneなどのブラン



写真-9 ユニオン駅の内部。各階に店舗やレストラン、アムトラックなどの鉄道施設があり、多くの人で賑わっている。(2014年1月17日)



写真-10 ユニオン駅の中に掲示されているアムトラックの殉職鉄道職員の碑。(2014年1月17日)

ド店もある。2階には、有名店が並んでいる。また、上層階には近郊行きのバス=ターミナルもある。(写真-9、写真-10)

このあとWMATAのメトロを視察することにする。(2025年2月5日記)

(注9) 1米ドル=約106円(2014年1月)。



宇宙船400系や夢洲駅、EVバスに高揚感！ 国際イベントで魅せた大阪メトロの実力 交通ジャーナリスト「大阪・関西万博」に行く

交通ジャーナリスト こうざと なつお
上里 夏生

地下駅を上ると周辺の雰囲気が高揚感一色に染まりました。会場に向かう人・人・人。全員笑顔です。外国人の方も多く、国際色あふれます。公式キャラクター・ミyakミyakが「ウェルカム！」。いよいよ開幕した「大阪・関西万博（正式には「2025年日本国際博覧会）」」。私は幸運にも開幕6日目の4月18日、会場を訪れる機会に恵まれました。

万博と地下鉄といえば、もちろんOsaka Metro(大阪メトロ)。会場の人工島・ゆめしま夢洲へのメインアクセスはメトロ中央線です。同線では、「まるで宇宙船のよう」と鉄道ファンばかりでなく、一般市民にも話題の新型車両400系が入場客を運びます。

本コラムはアクセスの400系や夢洲駅、会場でもEVバスを走らせる大阪メトロの活躍ぶりを中心にルポ。さらに、万博で見つけた本誌読者の皆さまにも興味を持っていただけそうな話題をお届けします。

宇宙船、でいざ夢洲へ

取材当日（目的は観光でなく仕事です。一応……）、私は御堂筋線、中央線経由で夢洲に向かいました。乗り換えの本町駅。ここから万博が始まるといえるでしょう。待つことなく400系夢洲行きが入線してきました。

400系乗車は初めて。何より特徴的なのは前面デザインです。宇宙船状の突起(?)は、完全に車体と一体化しています。

前照灯は車体四隅のLEDライトです。LEDは外側が白色、内側が赤色。地下鉄にとって（もちろん一般鉄道でも）ライトは安全運行を支える重要な機器ですが、400系の場合は完全に車体デザインの一部になっています。

現代の通勤型電車は、400系で一応の完成域に達したといえそうです。私の採点は、やや辛めで申し訳ありませんが95点。一部車両の一方固定クロスシートの向きが変えられ、やや狭めに感じられた側面窓がもうワンサイズ広がれば、400系は21世紀に生まれた通勤型鉄道車両の究極の形になるはずです。

成田空港駅に似た印象の夢洲駅

駅のプロフィールは本号特別寄稿をご覧ください。私に似た印象を受けたのはJR東日本と京成電鉄の成田空港駅。駅を降りてコンコースを行けば、そこはもう外国。海外旅行ムードが盛り上がります。

夢洲駅も同じ。やや長めのコンコースを経て改札口を抜け、地上に上がるエスカレーターに乗ると、脳内モードは日常から万博へと急変されます。

駅で印象に残ったのはデジタルサイネージ。コンコース壁面と改札口上部のサイネージは、カラフルに変化して来場客への歓迎メッセージを発します。

鉄道界では、駅や車内のデジタルサイネージが進化、エンターテインメント性を高めます。新しいサ

イネージは、鉄道の未来を開くツールかもしれません。



夢洲駅地下コンコースから万博会場へ向かう入場客。エスカレーターは4列で、公式キャラ・ミャクミャク描かれたワイドな階段も。駅出口では「Welcome to EXPO 2025」の横断幕で出迎えます

自動運転、走行中給電 未来に挑戦するEVバス

大阪メトロ絡みの話題を続けます。会場内の移動手段がEVバス。愛称名は「e Mover (イー・ムーバー)」です。電気自動車で、大阪メトロ、関西電力、ダイヘン、大林組が共同運行します。ダイヘンは大阪と東京の2本社制を敷く電力機器の専門企業。ワイヤレス給電システムを開発して、2016年から市場投入しています。

EVバス最大のセールスポイントは一部車両の自動運転。道路や天候などの条件がそろえば、一般道をドライバレス走行できるレベル4運転が可能です。周囲の自動車などの動きを高性能センサーやカメラで検知、進行できるかを判断します。人材不足が深刻なバス業界から待望される技術です。

自動運転バスが走るのは夢洲の会場外周部。走行時、もちろん不安はまったく感じないのですが、e Moverは完成というわけでなく、進化の余地もあります。

門外漢の発想で恐縮ですが、思い当たったのがテレビのニュース。AI(人工知能)アナウンスは初期、若干の不自然さを感じさせましたが、最近プロアナウンサーとAIアナウンスの境界は、ほぼ意識させられません。

「停留所で待っていると、運転席に誰もいないバスがやってきた。乗車すると、まるでベテラン運転手がアクセルを踏み込むように、スムーズに発車した」は、いつか現実になるはずで。

e Moverでお披露目される、もう一つの未来交通が走行中給電。一部バスで、実証されます。

ダイヘンの走行中給電は地上、車上それぞれのコイルに磁界共鳴方式で電力を発生させる……そういわれても、電気の素人には分かるような分からないような。いずれにしても電力供給は次世代公共交通の大きなテーマ。自動運転も含め「万博発未来行きバス」は確実に発車しています。



会場外周部を走る「e Mover」。車体前部には大阪メトロのマークと「自動運転実証実験中」の表示。万博の自動運転バスは、会場内のほかマイカー来場客のための舞洲駐車場でも運行されます

新幹線に「トレビアン！」

ところで今回、万博取材できたのはフランス観光開発機構の招待です。同機構は日本政府観光局(JNTO)のように、フランス観光情報を発信する専門機関。日本をはじめ世界35カ国に海外事務所を構えます。

私が取材したのは、万博フランス館が公式行事のトップを切って開いた「オービュッソン宮崎駿を織る〜日仏をつなぐ奇跡の糸」。フランス南部のヌーヴェル・アキテーヌ地方は伝統工芸が盛んで、オービュッソンというコミューン(日本でいえば村)は織物で長い歴史を持ちます。

伝統織物の新しい題材が、海外でも人気のスタジオジブリ作品。万博では、代表作の一つ「もののけ

姫」のワンシーンをモチーフにした縦5 m、横4.6mの大作が来館者を迎えます。

話題を鉄道に寄せて、ヌーヴェル・アキテーヌ地方の中心都市はワインで有名なボルドー。首都・パリとの距離は約500kmで、東京～大阪間に相当します。

パリ～ボルドーは高速鉄道・TGVで2時間30分程度。東京での観光プロモーションの後、新幹線で来阪した代表団に日本の鉄道車両の乗り心地など聞いてみると、クリステル・サシャ・ニュー地方観光局会長やヴァレリー・シモネ国際オービュッソン織物センター会長は異口同音に「トレビアン！」。

地下鉄の感想は聞き忘れましたが、いずれにしても日本の鉄道に好感を抱いたのは間違いのないところ。万博での来日をきっかけに、日本の鉄道や交通への理解が深まればと思います。



フランス館で展示されたもののけ姫をモチーフにしたオービュッソンの織物（部分）。動画のアニメを織物にするに当たり、フランス側の織物センターとスタジオは入念な打ち合わせを重ねました（黒線は展示窓の棧「さん」です）

失敗もありました

後段に移る前に、万博訪問をご検討の皆さまのお役に立てばと私の失敗談を披露させていただきます。

EVバス乗車には大阪メトロのシステムで事前の電子チケット購入が必要なのですが、私はうっかり「購入完了」の段階で手続きを止めてしまいました。画面をプリントアウトして持参したのですが、「Myチケット一覧」から券面表示しないと乗車できないそう。

スマートフォン操作に不案内な方は、インフォメーションに問い合わせるのが確実でしょう。普段

はスマホよりパソコンの方も、大阪メトロのスマホアプリのダウンロードをお勧めします。

もう一点、万博で困ったのが宿泊です。大阪はもともインバウンド需要でホテルが取りにくいところ、万博が重なってシティ、ビジネスともどもホテルはほとんどが「本日満室」です。

私は結局、一般的なホテルはあきらめて3泊すべてインターネットカフェ滞在にしたのですが、窮すれば通ず。ネットカフェは原則予約不可で、何軒か回れば必ず部屋（ブース）を確保できます。ホテルは大阪市中心部是最難関ですので、夢洲に「通勤する、つもりで一足伸ばし、神戸や和歌山で探すのも一つの手かもしれません。

会場に飛んできた未来の鉄道点検のスズメ？

後段はもう一題、鉄道関連の話題。出発前、万博の催しをチェックしていたら「未来の鉄道点検」がヒットしました。一瞬、「万博で鉄道点検？」の疑問が浮かんだのですが、会場で未来の鉄道点検をお披露目したのはLiberaware（リベラウェア）、CalTa（カルタ）、KDDIスマートドローンのスタートアップ（ベンチャー）3社です。

千葉市に本社を置くりベラウェアは、ドローンを活用したインフラ点検を目的に2018年設立。カルタも、JR東日本のスタートアップ育成プログラムから2021年に誕生しました。2022年創業のKDDIスマートドローンも加えた新生3社は、鉄道施設のドローン点検を「鉄道業界の未来社会デザイン」と位置付け、万博参加を決めました。

ドローン点検の愛称名は、「Project SPARROW（プロジェクト・スパロー）」。昨年、国がスタートアップなど新興企業を支援する、国土交通省の「中小企業イノベーション創出推進事業」に採択されました。

プロジェクト名は「ドローンによる鉄道遠隔監視の共通基盤」（私の和訳です）の頭文字ですが、ダブルミーニングがプロジェクト・スズメ。「スズメのように都市から農村まで幅広いエリアに生息。日本の鉄道界にとって身近な存在になる」の思いを込めました。



線路上空をドローンが飛ぶ「未来の鉄道点検」の展示ブース。出展者のリベラウェアなどは今年11月に千葉市の幕張メッセで開かれる「鉄道技術展2025」への参加も予定します

空飛ぶクルマ……飛ばす

話は続きます。万博会場発の未来の交通でおそらく一番人気の「空飛ぶクルマ」。残念ながら取材当日は運休日。せめて機体の写真だけでも思ったのですが、格納庫の中でした。

鉄道業界は空飛ぶクルマにも視線を目を向けます。JR東日本は3月末にまちびらきした東京都心の大型開発「TAKANAWA GATEWAY CITY（高輪ゲートウェイシティ）」に3分の1サイズの模型を展示します。

JR東日本は2028年運行開始が目標。訪日外国人VIP客を対象にした、プレミアムツアーでの飛行を想定。「空飛ぶタクシー」にも関心を示します。

JRグループではJR九州も昨年7月、愛知県豊田市の空飛ぶクルマ開発会社・SkyDrive（スカイドライブ）と連携協定。大阪メトロもスカイドライブと業務提携しています。

新しいモビリティ（移動手段）では、地元大阪のダイハツ工業が1人乗り「e-SNEAKER（イー・スニーカー）」がシニアなどの足として会場を走行します。いわゆる電動カートで、最高時速4kmと歩くほどの速さ。1回の充電で最長12km走行できます。

以下、スペースの関係で短報になりますが、会場ではJR西日本グループと近鉄グループ（近鉄百貨店）がオフィシャルショップを西ゲートゾーンに開設。書き忘れましたが、メトロ夢洲駅は東ゲートゾーンです。西ゲートへのアクセスは、JRゆめ咲線桜

島駅からの直通シャトルバスが基本です。



西ゲートの夢洲第1交通ターミナルで発車を待つ桜島駅シャトルバス。側面窓には「Electric Bus」。大阪メトロの子会社・大阪シティバスが運行します。万博会場では約100台のEVバスが来場者輸送に活躍します

巨大な文化の見本市、そして国際観光博覧会

大阪・関西万博をめぐるっては、一部ネガティブ報道も散見されますが、私は十分に楽しめました。目分量ですが、来場者のうち外国人の方は全体の2割程度。多くは日本人です。出展者は日本企業が少ない代わりに、アンゴラやセルビア、トルクメニスタンといった日本人になじみのない国・地域もブースを構えます。

私は時間の関係で、パビリオンはフランス館しか見られなかったのですが、館内ではフランス文化の一端に触れられました。

大阪・関西万博のテーマは「いのち輝く未来社会のデザイン」。表現は若干抽象的ながら、出展国・地域がそれぞれの文化や伝統、産業などを発信して自国製品の輸出促進や観光客誘致につなげる。こう表現しては身もふたもないとお叱りを受けるかもしれませんが、「万博の本質は巨大な文化の国際見本市。そして国際観光博覧会なのかも」と感じました。

開催・運営方法にいくつかの問題点はあるにせよ、一度行ってみる価値は十二分にあるのではないのでしょうか。でも、その節は十分な事前準備をお忘れなく。

株式会社京三製作所



信号事業部グローバル企画・営業部

○当社の生い立ち

当社の社名の「京三」は、創業者小早川^{ときを}常雄（1879-1970）が最初に事務所を構えた場所に由来しています。その場所は当時、東京市の「京橋区三十間堀」という住所で、現在は東京都中央区銀座の一部（図1）になっています。小早川は1918年の春頃に起業を決意し、この場所に事務所を置いて、京橋の京と三十間堀の三をとって「京三商会」と名づけました。この京三商会という名前のもとで、発電所や電気鉄道の計画、設計、工事監督、機器販売などの業務を始め、翌1919年には知人らの出資を受けて「合資会社京三商会」を設立します。合資会社としての設立に伴って事務所を数百メートル離れた別の街区に移したため、社名由来の地に事務所があったのはわずかな期間でした。

京三商会には工場がありませんでしたが、小早川が知人らから経営不振に陥っていた2つの会社——東京・代官山の東京電機工業株式会社と、同・大塚の日本電気応用株式会社——の再建を委ねられてい

たこともあり、この2社が製品を製作して、営業、設計、工事などは全て京三商会が担当するという体制で事業を拡大していきました。1928年には3社を合併して、代官山と大塚の工場を横浜・鶴見に移し、現在の「株式会社京三製作所」となりました。この合併にあたって、手続き上の都合により、東京電機工業を京三製作所に改称したうえで京三商会と日本電気応用を吸収する形としたため、公式には当社の前身は小早川が立ち上げた京三商会ではなく東京電機工業（1917年設立）になっています。

以来、当社は、鉄道信号システム、ホーム安全設備、インフォメーションシステム、交通管理システム、電力変換システムなどに製品分野を広げ、台湾京三（台湾）、Kyosan India（インド）、Kyosan USA（アメリカ）、Kyosan Europe（ポーランド）などのグループ企業を設立して、国内外に製品を提供しています。

○コーポレートブランドロゴ

製品や銘板にも用いられる当社のロゴは、技術や製品の進化とともに変遷してきました（図2）。現在のロゴ（図3）は、2017年に当社が創立100周年を迎えたことを記念して制定されたものです。新しいロゴは、当社グループの技術・製品の広がり、輝き、精度感を表しています。



国土地理院の地理院地図Vectorをもとに作成
図1 京橋区三十間堀



図2 歴代のロゴ



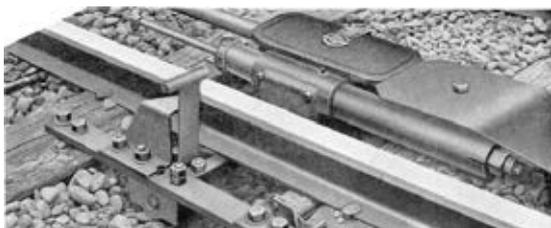
図3 現在のロゴ

○地下鉄関連事業

当社は、1921年に鉄道用自動信号装置用品のインピーダンスボンドを受注したのを皮切りに、鉄道信号保安装置メーカーとしての道を歩み始めました。その後、1930年代までに、電気機・電気・電空・継電の各種連動装置、自動連動装置、連動閉塞装置、RC（遠隔制御）装置、CTC（列車集中制御）装置、ATS（自動列車停止）装置、電気・電空転てつ機、踏切警報機、踏切遮断機、軌条接触器（トレッドル）、軌道貨車制動機（カーリターダ）などの各種信号保安装置の製作を始めています。この時代から建設され始めた地下鉄にも、多くの製品を納めました。

日本初の本格的な地下鉄である東京地下鉄道（現東京メトロ銀座線浅草～新橋間）では、1927年に部分開業した当初はアメリカ製の信号保安装置が設備されました。しかし、1932年の延伸では当社が国産化した電動打子式ATS装置が一部区間に試験導入され、その後の延伸区間や設備更新では本格的に採用されました。また、1933年に部分開業した大阪市高速電気軌道1号線（現Osaka Metro御堂筋線）や1938年に部分開業した東京高速鉄道（現東京メトロ銀座線新橋～渋谷間）には、これを改良して保守性や耐水性に優れた電空打子式ATS装置（図4）が導入されました。ほかにも、自動信号装置、電気連動装置、継電連動装置などを、この頃から地下鉄各線に納めています。その後も、技術の進歩や時代の要請に合わせて、全電気式のATS装置、ATC（自動列車制御）装置、ATO（自動列車運転）装置、電子連動装置、運行管理装置、信号モニタ装置など、様々な信号保安装置を地下鉄事業者様へ納入してきました。

さらに、近年では、信号保安装置に加えて、プラッ



1933年の当社カタログより
図4 電空打子式ATS装置

トホーム安全設備の製作にも注力しています。1991年に部分開業した、日本の地下鉄として初めてホームドアを設備した営団（現東京メトロ）南北線には、ホームドア制御装置を納めました。ホームドア自体の製作については、天井近くまで高さのあるフルハイトのホームドアと比較して既存の路線にも導入しやすいハーフハイトのホームドア（可動式ホーム柵、図5）の開発に、1993年から着手しました。可動式ホーム柵は、2000年に南北線と直通運転を開始した東急目黒線や、2001年に開業して同じく南北線と直通運転する埼玉高速鉄道線に納入して以来、多くの路線でご使用いただいています。また、曲線区間にある駅で車両とプラットホームとの隙間なくす可動ステップ（図6）も、2004年に東京メトロ丸ノ内線分岐線に設置されたのをはじめとして、隙間の大きな駅で採用していただいています。

当社は、これからも、安全と安心を提供するリーディングカンパニーをめざして、先進の技術と高い品質で、地下鉄事業者様をはじめとする地下鉄に携わる皆さまとともに、社会の発展と快適性向上に寄与してまいります。



図5 可動式ホーム柵



図6 可動ステップ

大同信号株式会社

営業本部 営業企画部
赤松 智絵



1. はじめに

当社は、鉄道信号事業を中心に企業活動を推進、鉄道の安全・安定輸送を支える各種鉄道信号システムや信号機器の開発・製造を行ってまいりました。

現在では、常に新しい技術を採用しながら連動装置・ATC・CTC・PRC等の列車運行に不可欠な各種システムを開発するなど、培ってきたフェールセーフ技術を駆使してより高い安全性・効率性の実現に取り組んでいます。さらに、当社ならではの発想と独自の技術・ノウハウを、鉄道という領域を超えた産業機器分野にも展開しており、幅広く世の中の「安全」に寄与しています。

2. 企業概要

商号：大同信号株式会社

Daido Signal Co.Ltd

創立：昭和24年（1949年）12月20日

本社：東京都港区新橋6-17-19 新御成門ビル

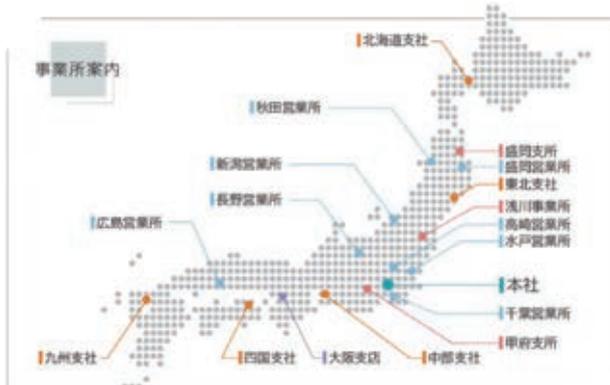
代表者：代表取締役社長 浦壁 俊光

資本金：15億3万9千950円

従業員：577名（2025年4月1日現在）

3. 事業所案内

当社は東京都港区に本社を置き、支店・支社・営



業所を全国各地に展開して、全国の鉄道事業者の皆様にご満足いただける営業活動を行っています。

4. 製造拠点案内

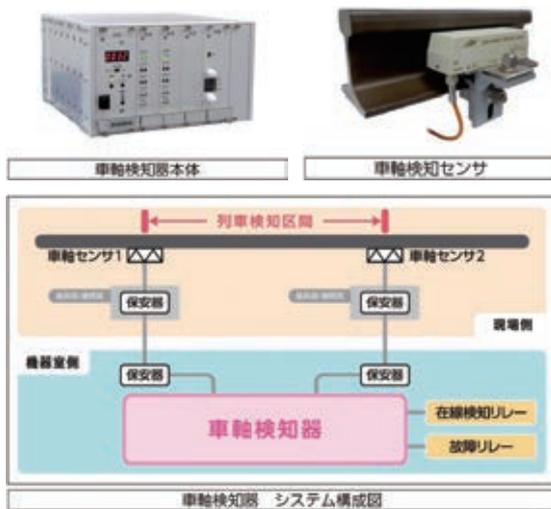
浅川事業所（福島県浅川町）は、当社製造拠点の要として全従業員約577名のうち半数近くが勤務しています。また甲府支所（山梨県中央市）、盛岡支所（岩手県盛岡市青山）を浅川事業所の第二の製造拠点として開設し生産体制の強化を図っています。



5. 製品紹介

〈アクスルカウンタ〉

我が国では100年以上の長きにわたり軌道回路による列車検知が行われてきましたが、世界的には消費電力が低く、レール保守の影響を受けにくいなどの理由から、車軸検知により列車検知を行うアクスルカウンタが広く採用されています。近年では国内においても踏切設備や特殊自動閉そく区間へアクスルカウンタの導入要望が増えており、今後、CBTCなどのシステム展開のために、強く製品化が求められます。その最初のステップとして、ノンフェールセーフ版のアクスルカウンタ（車軸検知器）を開発しました。



車軸検知器は列車検知を行う区間の両端に車軸センサを設置し、区間内へ進入・進出した車両の車軸数を算出して在線・非在線を判定します。特長は以下のとおりです。

- ①レールを電線路として利用しないため他設備の影響を受けにくく、設備数が抑えられ、システム構成がシンプル
 - ②レール鏽、落ち葉など環境の影響を受けにくい
 - ③施工や保守の要素はセンサ取付位置、センサ応答の管理のみのため、メンテナンスコストを低減できる
- 現在、次のステップとしてフェールセーフCPUで安全性を確保したフェールセーフ版アクスルカウンタを開発中です。駅中間軌道回路に使用可能で、既存設備の省力化が期待できます。2026年度内の販売開始を目指しています。

〈鉄道管理ソリューション〉

少子高齢化にともなう生産年齢人口の減少に備え、鉄道設備維持管理の省力化・効率化が求められる現代の需要に応じるべく、弊社では汎用インフラやデバイスを活用した現場状況把握用途向けのサービス「鉄道情報管理ソリューション(DeEYES)」の開発、および提供を進めています。携帯電話網やクラウドなどの汎用インフラや既存のカメラ、センサなど各種デバイスを活用することで導入・運用コストを抑えるとともに、お客様の設備増減のご要望へフレキシブルに対応します。



また収集した動画、音声、測定データ、ログなどの各種データを用いた「現場状況の把握支援」、「検査保守作業の省力化」をテーマとして、AI解析を用いた「人間の目、耳」に代わる利用方法について開発、検証を進めています。

6. おわりに

今後とも皆様のご期待に添えるよう、社員一同、社業の発展に精励いたす所存です。何卒、一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

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

ANA・日立製作所・京成電鉄・京急電鉄の4社が連携！！ Universal MaaSの実証実験開始 ～羽田空港・成田空港から先の移動をスムーズに～

2025年2月18日 全日本空輸株式会社
株式会社日立製作所
京成電鉄株式会社
京浜急行電鉄株式会社



- 4社が連携し、車いすユーザーや視覚に障がいのある方など、サポートが必要な方の移動をスムーズにすることを目的としたUniversal MaaSの一般公開実証実験を開始いたします。
- ANAが介助やサポートを必要とする方々へ提供する「一括サポート手配」と、日立が鉄道事業者へ提供する「移動制約者ご案内業務支援サービス（事前受付オプション）」が連携し、これまでお客さまが航空と鉄道それぞれに依頼する必要があったサポート依頼を一括で可能となるようサービスの検証を行います。
- 実証実験期間中、利用者の利便性向上と駅係員の業務負担軽減に向けた課題抽出・解決策の検討を進めます。

Universal MaaS
～誰もが移動をあきらめない世界へ～



全日本空輸株式会社（本社：東京都港区、社長：井上慎一、以下「ANA」）、株式会社日立製作所（本社：東京都千代田区、執行役社長兼CEO：小島啓二、以下「日立」）、京成電鉄株式会社（本社：千葉県市川市、社長：小林敏也、以下「京成電鉄」）、京浜急行電鉄株式会社（本社：横浜市西区、社長：川俣幸宏、以下「京急電鉄」）

は、2025年2月18日～2月28日（手配対象期間は3月28日まで）において、ANAが提供する「一括サポート手配」サービスと日立が提供する「移動制約者ご案内業務支援サービス」を活用した実証実験を行います。

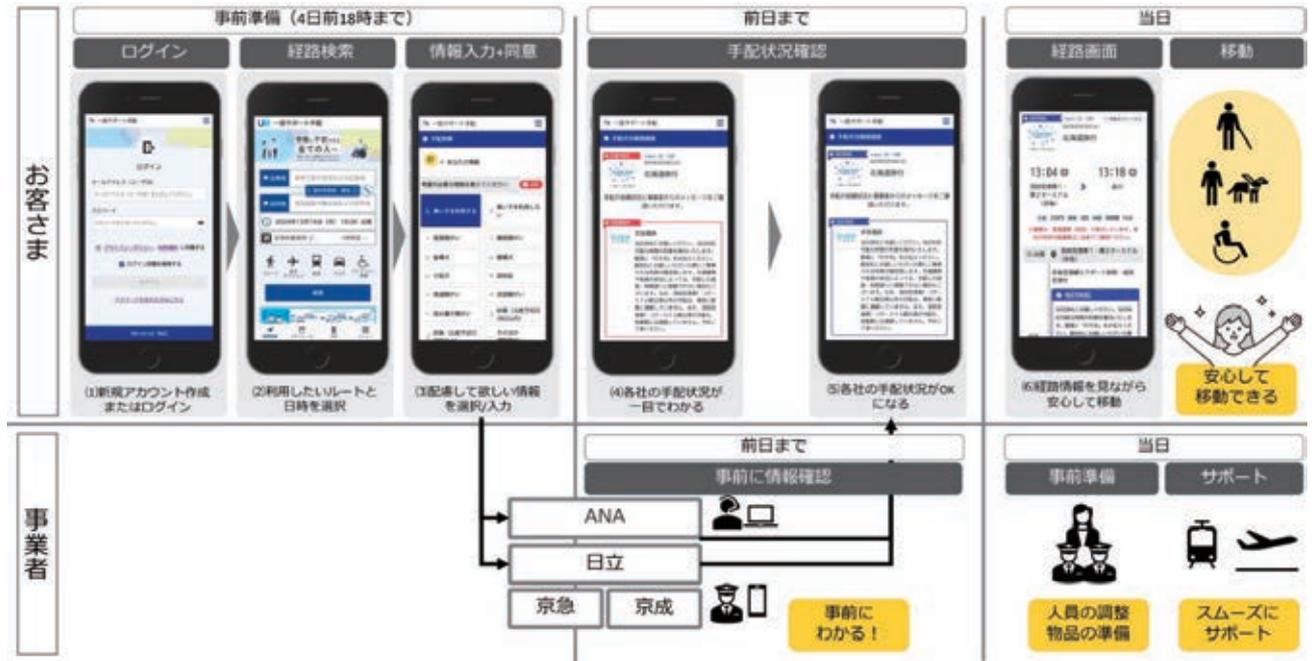
今回の実証実験では、「一括サポート手配」と「移動制約者ご案内業務支援サービス（事前受付オプション）」が連携し、お客さまが航空と鉄道のサポート依頼^{※1}を同時に行うことが可能になります。また、今回の実証実験では航空と鉄道を同時にサポート依頼した際の課題抽出・解決策の検討に重点を置いて実証を進めてまいります。

※1：サポート依頼：お客さまからの介助依頼内容を情報伝達するもの（事前予約とは異なる）

■実証実験の目的と内容

項目	内容	
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・事前同意を得たモニター（お客さま役）が「一括サポート手配」サービスを利用 ・当日は事業者からの案内に従って交通機関を利用 ・終了後、モニターに有用性を調査するヒアリングを実施 	
検証内容	ANA	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスの一般公開を通じて新たな課題抽出を行う ・業界横断の業務改善効果を検証
	京成電鉄 京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ・情報事前把握によるサービス向上の確認 ・駅係員業務の効率化に向けたルール検討
	日立	<ul style="list-style-type: none"> ・「移動制約者ご案内業務支援サービス（事前受付オプション）」と「一括サポート手配」のデータ連携機能の実装 ・データ連携機能とサービスオプション機能（駅係員アプリ）の動作検証 ・サービスオプション機能（駅係員アプリ）の鉄道事業者への試験提供
一括サポート手配から事業者へ共有するデータ	<ul style="list-style-type: none"> ・2025年2月現在、既存業務で使用している情報のみ一括サポート手配から情報を連携 	
事前手配可能経路	ANA	<ul style="list-style-type: none"> ・ANA国内線全路線（コードシェア便も一部対象）
	京成電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ・成田空港駅（成田第1ターミナル）発
	京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港第1・第2ターミナル駅（第2ターミナル側）発
<p>※ ANA便と鉄道のサポートを一括で依頼できるだけでなく、航空のみや鉄道のみを依頼することも可能 ※ 鉄道事業者へは対象の出発駅に情報を共有し、到着駅では通常の駅業務に則りサポートを実施 （到着駅が他社線の場合は実証実験の対象外となります）</p>		
実施期間	<ul style="list-style-type: none"> ・事前手配受付期間：2025年2月18日～2月28日 ・手配対象期間：2025年2月22日～3月28日 ※移動日の1か月前から4日前の18時まで受付 	
実証実験の参加条件	<ul style="list-style-type: none"> ・サポートを必要とするお客さまの利便性向上と駅係員業務負担軽減に向けた課題抽出・解決策検討のための実験であることに同意いただけること 	
実証実験の参加方法	<ol style="list-style-type: none"> 1. 以下ウェブサイトより「アカウント登録」し、「ログイン」する URL：https://universal-maas.org/service-one-stop-travel-support-2024 2. 「新規旅程作成」をクリック 3. 実証実験であることに同意し、「同意する」をクリック 4. 移動したい「日時」を選択し、経路検索。利用したい「経路」を選ぶ 5. 「経路詳細画面」下部の「サポート手配へ進む」を押下 6. 情報を入力 	

■ 実証実験の全体イメージ図



■ Universal MaaS^{*2}

障がいや高齢など何らかの理由により、移動にためらいのある方々（移動躊躇層）が快適にストレスなく移動を楽しめるサービスの実現を産学官連携によりめざしています。また、本事業は国土交通省「令和6年度日本版MaaS推進・支援事業（観光促進型）^{*3}」に選定された取り組みの一つです。

※2：右記公式ウェブサイトも合わせてご参照ください。（<https://www.universal-maas.org/>）

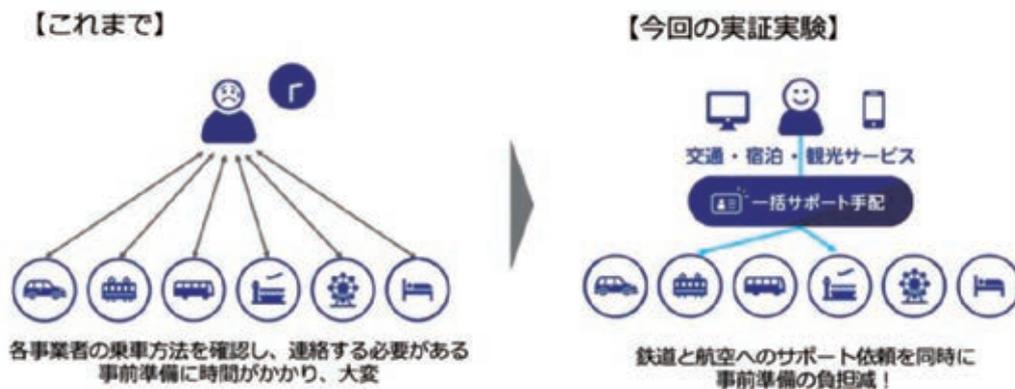
※3：国土交通省「令和6年度日本版MaaS推進・支援事業（観光促進型）」

右記URLをご参照ください。（https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000379.html）

■ 「一括サポート手配」

介助やサポートを必要とする方々がサポート依頼を一括で行うことができるWEBサービスです。各交通事業者への介助依頼窓口を一元化し、当日の移動をスムーズに行えるようサポートします。

詳細は右記URLよりご覧ください。（<https://www.universal-maas.org/one-stop-support-arrangements>）



■ 「移動制約者ご案内業務支援サービス」

従来、口頭伝達や紙でのやり取りを主とする列車乗降サポート業務のプロセスを電子化し、利用受付から駅係員間の連絡・引継ぎ、乗降サポートの実績管理といった一連の連絡業務をスマートデバイス上で完結できる

サービスです。

詳細は下記URLよりご覧ください。

(https://www.hitachi.co.jp/products/it/society/product_solution/mobility/guidance_support/)

■各社問い合わせ先

企業名	部署	連絡先	お問い合わせ内容
全日本空輸株式会社	広報部	TEL：03-6735-1111	今回の実証実験全般に関する内容
株式会社日立製作所	社会ビジネスユニット社会システム事業部 モビリティソリューション&イノベーション本部	社会インフラITシステムお問い合わせフォーム： https://www8.hitachi.co.jp/inquiry/it/society/general/form.jsp (交通分野に関するお問い合わせを選択ください)	移動制約者ご案内業務支援サービスの実証実験向けプラットフォームに関する内容
京成電鉄株式会社	京成お客様ダイヤル	TEL：0570-081-160 (ナビダイヤル) 営業時間 (9：00～18：00) ※音声ガイダンスに従い、【2番】を選択してください。	京成線の移動に関する内容
京浜急行電鉄株式会社	京急ご案内センター	TEL：03-5789-8686 または045-225-9696 営業時間 (9：00～17：00)、年末年始は休業 ※おかけ間違いのないようご注意ください ※営業時間は変更となる場合がございます	京急線の移動に関する内容

～臨海副都心（国際競争力強化の拠点）と東京・埼玉東部の飛躍的なアクセス向上～
 有楽町線延伸区間（豊洲・住吉間）の、半蔵門線（住吉・押上間）を經由した東武スカイツリー
 ライン・伊勢崎線・日光線との相互直通運転について基本合意いたしました
 沿線地域の魅力的なまちづくりや東京圏の国際競争力の強化に貢献します

2025年4月17日 東京地下鉄株式会社
 東武鉄道株式会社

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：山村明義、以下「東京メトロ」）と東武鉄道株式会社（本社：東京都墨田区、代表取締役社長：都筑豊、以下「東武鉄道」）は、有楽町線延伸区間（豊洲・住吉間）が、同区間の開業（2030年代半ば）に合わせて、半蔵門線（住吉・押上間）及び東武スカイツリーライン^{※1}・伊勢崎線・日光線と相互直通運転することについて基本合意いたしました。

この直通運転により、国際競争力強化の拠点とされ、豊洲市場などの観光拠点も擁する臨海部から、東京スカイツリー[®]のある押上を経て、東武スカイツリーライン・伊勢崎線・日光線が直通でつながり、臨海副都心と東京・埼玉東部のアクセス性が飛躍的に向上します。所要時間の短縮や乗換回数の減少など、交通利便性・速達性を向上することにより、両社沿線地域の魅力的なまちづくりや東京圏の国際競争力の強化に貢献するとともに、新たな鉄道需要を開拓していきます。

なお、運行計画については、東京メトロ・東武鉄道及び相互直通ネットワーク各社との協議の上、改めてお知らせいたします。

1. 相互直通運転 概要

- ・列車編成：10両編成
- ※直通運転区間や運行計画は今後検討

2. 延伸及び直通運転効果の例

- ・アクセス利便性向上
 - 豊洲→春日部
 所要時間：約61分^{※2}→約53分（約8分短縮）
 乗換回数：2回→0回
 - 草加→東陽町
 所要時間：約40分^{※3}→約29分（約11分短縮）
 乗換回数：2回→0回
 - 豊洲→押上
 所要時間：約22分^{※4}→約14分（約8分短縮）
 乗換回数：2回→0回

3. 混雑緩和効果^{※5}

- ・日比谷線：▲7%
- ・千代田線：▲3%



©TOKYO-SKYTREE
 提供：東京メトロ・東武鉄道

※1 東武伊勢崎線浅草～東武動物公園間の路線愛称名
 ※2 月島駅で大江戸線、清澄白河駅で東武スカイツリーライン直通（急行）の半蔵門線に乗り換えた場合
 ※3 草加駅から東武スカイツリーライン（急行）に乗り、北千住駅で日比谷線、茅場町駅で東西線に乗り換えた場合
 ※4 月島駅で大江戸線、清澄白河駅で半蔵門線に乗り換えた場合
 ※5 現時点における想定値（新線開業による効果を含む）

全国地下鉄輸送人員速報（令和7年2月）

令和7年2月の全国地下鉄輸送人員（速報）は、約4億5千8百万人で、対前年同月比は2.1%増（定期旅客3.6%増、定期外旅客0.7%増）となりました。しかし、コロナの影響がなかった平成31年2月（輸送人員合計4億8千7百万人）と比較すると6.0%減（定期旅客12.0%減、定期外旅客0.8%増）となっています。

年度・月	地下鉄輸送人員 (千人)		うち定期 旅客 (千人)		うち定期 外旅客 (千人)	
	前年比 (%)		前年比 (%)		前年比 (%)	
平成30年度	6,213,698	2.0	3,262,506	2.7	2,951,191	1.3
令和元年度	6,213,978	0.0	3,319,403	1.7	2,894,571	-1.9
2	4,244,380	-31.7	2,445,732	-26.3	1,798,636	-37.9
3	4,494,984	5.9	2,424,358	-0.9	2,070,624	15.1
4	5,100,303	13.5	2,607,591	7.6	2,492,706	20.4
5	5,603,250	9.9	2,785,928	6.8	2,817,320	13.0
5年2月	410,992	20.4	205,402	7.6	205,590	36.7
3月	443,700	14.4	205,936	6.8	237,763	22.0
4月	460,278	11.7	230,543	7.8	229,735	15.8
5月	473,130	10.8	241,976	6.7	231,153	15.5
6月	470,623	8.7	242,625	6.3	227,999	11.4
7月	472,428	12.2	235,776	7.1	236,652	17.8
8月	458,974	13.8	227,149	7.3	231,825	21.0
9月	463,811	11.4	235,869	7.2	227,941	16.1
10月	477,181	9.2	240,529	6.6	236,653	11.9
11月	474,108	8.9	239,377	6.6	234,731	11.4
12月	472,243	8.6	220,854	6.3	251,389	10.7
6年1月	457,977	7.6	231,608	6.5	226,370	8.8
2月	448,618	9.2	220,442	7.3	228,175	11.0
3月	473,877	6.8	219,179	6.4	254,698	7.1
4月	491,277	6.7	241,105	4.6	250,172	8.9
5月	501,105	5.9	253,139	4.6	247,966	7.3
6月	492,954	4.7	252,904	4.2	240,049	5.3
7月	498,781	5.6	246,515	4.6	252,266	6.6
8月	476,728	3.9	236,998	4.3	239,731	3.4
9月	484,109	4.4	246,071	4.3	238,037	4.4
10月	503,414	5.5	251,440	4.5	251,975	6.5
11月	498,187	5.1	249,021	4.0	249,164	6.1
12月	490,689	3.9	229,010	3.7	261,686	4.1
7年1月	480,783	5.0	241,290	4.2	239,492	5.8
1月	p 458,159	p 2.1	p 228,280	p 3.6	p 229,879	p 0.7

(注) 1. 集計対象は、東京地下鉄(株)、大阪市高速電気軌道(株)及び札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市の各公営地下鉄の10地下鉄です。

2. “p”は速報値、“r”は改定値。

3. 四捨五入の関係で、定期・定期外の積み上げ値と地下鉄輸送人員は異なる場合があります。



業 務 報 告

●令和6年度第10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2月3日（月）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容：先ず、沖縄県交通政策課に対して、「旅客輸送を用いた物流の総合的調査（鉄道と物流の持続可能性に関する検討）」（地下鉄協会作成資料）を説明した際の意見交換会の報告を行いました。その結果、同県との物流に対する認識の相違点が解りましたので、次年度のアクションプランについて、別途検討することになりました。

最後に、鳥山線のサイクルトレインの実証実験等の日経電子版等に係る記事の紹介があり、自由討議を行い、終了しました。

●令和6年度第11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2月20日（木）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容：先ず、メトロセブン及びエイトライナー協議会の幹事区である江戸川区及び世田谷区との意見交換会の結果に係る報告を行いました。その結果、次年度のアクションプランとしては、世田谷区長との面談から始めることを確認しました。

次に、委員から、前回からの継続として、「社会整備の方向性」の照会要請があり、次回の第53回社会資本整備審議会計画部会において検討される内容について議論することを確認しました。

最後に、地下鉄7号線（埼玉高速線）の延伸についての読売新聞記事の紹介があり、自由討議を行い、終了しました。

●令和6年度第11回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」を開催

日 時：令和7年2月28日（金）15時30分～

場 所：協会9階会議室

内 容：先ず、（一財）国土技術センター主任研究員の発表資料である「過去の我が国の物流システムの検討と近年の海外の地下物流システム等」の紹介があり、議論しました。

最後に、「新東名高速に自動運転の優先レーンの実施」の日経電子版記事の紹介があり、自由討議を行い、終了しました。

●令和6年度「地下鉄施設の保守、維持等に関する研究会」第21回土木部会（Web併用）を開催

日 時：令和7年3月7日（金）14時00分～

場 所：エッサム神田ホール1号館601号室

内 容：当日は、東京地下鉄（株）をはじめ鉄道事業者14社局27名に、（公財）鉄道総合技術研究所（以下「鉄道総研」という。）5名を加えた計32名のうち、28名がリアル会議に参加しました。

先ず、鉄道総研の仲山主任研究員から「最近の鉄道土木構造物の検査技術とトンネル壁面の画像を用いた検査支援システム」と題した講演をしていただき、次に、今回の「鉄道基礎構造物設計標準改訂」について、協会工務部長の説明に引き続き、この改訂の平成7年度以降の進め方について、鉄道総研の山本主任研究員から説明がありました。

最後に、各社局から事前に登録された質問項目の（1）「高架区間での橋脚に関する固有振動測定」、（2）「軌道部分における通常全般検査及び特別全般検査以外における①本体構造物（本線部）、②付帯構造物（本線横の換気塔・ポンプ室等）の定期的巡視点検事例について」について、意見

交換を行いました。

●令和6年度第12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3月19日（水）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：先ず、前回の議事録の確認後、令和6年度報告書における全体構成案を提示しました。そのうちの、東京都区部環状公共交通の調査検討については、五つの項目を6年度に実施した事業実績とすることを確認しました。

次に、1月17日に、東急銚鉄（株）が新空港線整備に向けた都市鉄道等利便増進法に基づく営業構想の認定を国土交通省に申請したことの紹介がありましたが、認可されるかどうか、注視していくことを確認しました。

次に、「第2回都市鉄道整備の開発利益の還元策等に関する検討会」における資料の説明がありました。議事内容は、後日、国土交通省のホームページに掲載されることになっています。

続いて、東洋経済電子版の「つくばエクスプレス『両端』で動く延伸構想の今」（3月7日）の記事では、需要予測の想定に使用する一般的な四段階推計法でなく、応用都市経済モデルの方法について紹介がありましたが、地下鉄協会でも、東京都区部環状公共交通にも対応すべく、この需要予測方法を検討していくことを確認しました。

最後に、東京都交通局の広報資料「都営地下鉄へ『翻訳対応透明ディスプレイ』の導入拡大」の紹介があり、自由討議を行い、終了しました。

●第117回リニアメトロ推進本部幹事会を開催

日時：令和7年3月24日（月）16時～

場所：協会9階会議室

内容：先ず、主な議題である令和6年度事業報告（案）及び収支内訳（案）並びに令和7年度事業計画（案）及び収支予算（案）を説明し、ご了承いただきました。5月21日に行われるリニアメトロ推進本部運営委員会にこれらを諮ることになりました。

最後に、自由な意見をいただく場では、限られた職員数ではあるが、受託事業を今後とも継続して欲しい旨の発言がありました。

●令和6年度第12回「地下鉄網を活用した物流システムの構築に関する検討委員会」を開催

日時：令和7年3月25日（火）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：先ず、令和6年度の地域公共交通セミナーの北陸信越運輸局資料「地域公共交通活性化再生法の概要等」の説明がありました。結果としては、途中に鉄道を活用しても、最終目的地のラストマイルは無人の自動運転による移動サービスとならざるを得ないとしています。

一方、協会が提案している鉄道を活用した物流は、JR東日本が長距離で時間短縮効果がある新幹線の活用で、既に事業として実現していますが、まだ、一部の鉄道でしか実現していないのが現実です。協会としては、人口減少による将来の輸送需要対策として、鉄道を活用した自動運転及び物流システムの導入を真剣に考える時期だと思っていますので、この物流委員会のあり方を含め、この検討を前に進めることを確認しました。

最後に、日経電子版記事の「ライドシェア導入1年、改革促進『地域の足』調査へ」等の紹介があり、自由討議を行い、終了しました。

●「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」（ドライバレス運転に関する調査検討）第26回委員会を開催

日時：令和7年3月26日（水）14時～

場所：協会9階会議室

内容：先ず、審議に入る前に、名古屋市及び札幌市がWGから参加したことを踏まえ、京都市に参加の有無を照会した結果、京都市も前向きに検討する回答をいただいているので、今後は、全社局の地下鉄事業者間で、ドライバレス運転に向けた検討をすることができる旨の報告をしました。

次に、前回の議事録の確認後、令和6年度の活動実績及び令和7年度の活動計画を審議し、ご了承をいただきました。特に、協会がまとめた「地下鉄におけるGOA3自動運転のあり方」について、令和7年度以降の検討課題となっていた項目や令和6年度のWGで議論されたテーマを深度化し、令和7年度内にGOA3を完成させることを確認しました。

●令和7年度「広報調査検討委員会」を開催（書面開催）

日時：令和7年4月2日（水）

内容：当協会の広報活動に関する諸活動並びにマナーポスター及びマナーリーフレットの制作について調査検討するために、13事業者による広報活動に関する諸方策について検討・協議するとともに、マナーポスター及びマナーリーフレットの募集要項等について協議決定しました。

●令和7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7年4月17日（木）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：先ず、前回議事録を確認した後に、令和6年度報告書を議論し、冒頭の「はじめに」の一部を修正し、最終報告書とすることを確認しました。

次に、国土交通省の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2021年改訂版、2025年3月一部改正）を議論しました。今回の改訂は、社会的割引率に関する記載等の一部を変更したのですが、この改訂は、当時の国債の金利から4%と決められたものなので、現在の国債の金利を考慮すると、1%とすることは、参考比較とは言え、妥当なところではなかいという意見がありました。

続いて、運輸総研の交通脱炭素シンポジウムⅢにおける「我が国の交通分野の脱炭素化に向けた燃料転換及び水素利用に関する調査研究（報告）」の説明、JR東日本の水素ハイブリット電車に関する取組としての「グループ環境中長期目標「ゼロカーボ

ンチャレンジ2050」の紹介、国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の一部を改正する省令」及び「圧縮水素ガスを燃料とする車両の燃料電池等技術上の基準を定める告示」の説明があり、それぞれ、積極的に議論しました。

最後に、「延伸計画いよいよ本格化へブルーライン（横浜市営地下鉄）今後どうなる」の紹介があり、自由討議を行い、終了しました。

●令和6年度決算・監事監査の実施

日時：令和7年4月18日（金）11時～

場所：協会9階会議室

内容：令和6年度における当協会に係る事業報告及び決算（計算書類）について、監事による監査が行われ、了承されました。

●令和7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7年4月24日（木）15時30分～

場所：協会9階会議室

内容：先ず、前回の議事録を確認にした後に、（一社）産業環境管理協会のバックナンバー「首都圏大深度地下物流システムによる環境貢献」の説明がありましたが、計画倒れになったことを確認しました。

次に、土木学会誌に掲載された日本貨物鉄道(株)の篠部取締役兼常務執行役員の「新時代の貨物鉄道と国土-基幹的鉄道ネットワーク維持と財源確保に向けた関係者連携の時-」について、JR貨物の厳しい状況について説明があり、議論しました。

なお、国土交通省資料「鉄道分野のカーボンニュートラルの目指すべき姿（概要）」他二つの論考については、次回議論することになりました。

●「令和8年度地下鉄関係予算概算要求に関する情報交換会議」を開催

日時：令和7年4月25日（金）14時00分～

場所：協会入居ビル5階第1・第2会議室

内容：当日は、10地下鉄事業者から18名が参加し、国から国土交通省鉄道局都市鉄道政策課及び総務省自治財政局公営企業経営室の担当

官に出席していただきました。会議では、令和8年度予算編成に向け、各地下鉄事業者から、予算要望に加え、それぞれが抱える課題について説明し、国からそれらに対する現状説明があり、その後、意見交換が行われました。

●令和7年度第1回運営評議員会の開催

日 時：令和7年4月25日（金）14時00分～

場 所：協会9階会議室

内 容：今回の運営評議員会は、5月12日（月）に開催される理事会に先立って、理事会に付議する議案等について評議していただくものであり、①令和6年度事業報告（案）、②令和6年度計算書類（案）、③役員を選任（案）、④代表理事（副会長及び専務理事）の候補者の選出（案）、⑤代表理事の職務執行状況の報告（案）の5件について、審議の上、上程することの了承いただきました。

●全国地下鉄輸送人員速報の公表

○2月20日に、令和6年12月・速報値

○3月26日に、令和7年1月・速報値

○4月23日に、令和7年2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3月31日付】

発令事項	氏名	現職
辞職（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構北海道新幹線建設局建設部長）	本堂 亮	大臣官房総務課企画官（併）鉄道局

【令和7年4月1日付】

発令事項	氏名	現職
大臣官房付	鈴木 邦夫	鉄道局総務課企画室長
鉄道局総務課企画室長	三島 梨加	不動産・建設経済局土地政策課土地政策企画官
総合政策局共生社会政策課交通バリアフリー政策室長	内田 謙一	総合政策局バリアフリー政策課交通バリアフリー政策室長
辞職	栗原 明宏	鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室長
鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室長	尾崎 達郎	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構経営自立推進・財務部担当部長
辞職	中田 勝久	鉄道局鉄道事業課地方鉄道再構築推進室長
鉄道局鉄道事業課地方鉄道再構築推進室長	黒鳥 孝則	鉄道局鉄道事業課地域鉄道戦略企画調整官
鉄道局鉄道事業課地域鉄道戦略企画調整官	岡村 久裕	鉄道局総務課長補佐
鉄道局技術企画課鉄道産業技術戦略室長	中山 央己	鉄道局技術企画課車両工業企画室長
辞職	五十嵐 三智雄	鉄道局安全監理官付首席鉄道安全監査官
鉄道局安全監理官付首席鉄道安全監査官	丸山 正浩	運輸安全委員会事務局次席鉄道事故調査官
関東運輸局鉄道部長	中谷 誠志	鉄道局技術企画課技術開発室長

【総務省の人事異動（抜粋）】

【令和7年3月31日付】

発令事項	氏名	現職
辞職【宮内庁上皇侍従へ】	野本 祐二	自治財政局財務調査課長

【令和7年4月1日付】

発令事項	氏名	現職
自治行政局選挙部管理課長	熊谷 章	自治財政局財務調査官
自治財政局財務調査課長	藤原 俊之	内閣官房内閣参事官（内閣官房副長官補付）命内閣官房船舶活用医療推進室参事官併任船舶活用医療推進本部事務局参事官併任内閣府参事官（政策統括官（防災担当）付）併任広域避難・計画推進室参事官

役員名簿

(令和7年4月現在)

会 長	高 島 宗一郎	(福岡市長)
副 会 長	山 村 明 義	(東京地下鉄(株) 代表取締役社長)
〃	久 我 英 男	(東京都交通局長)
〃	河 井 英 明	(大阪市高速電気軌道(株) 代表取締役社長)
〃	都 筑 豊	(東武鉄道(株) 代表取締役社長)
専務理事	小 橋 雅 明	
理 事	折 戸 秀 郷	(名古屋市交通局長)
〃	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) 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 客員教授)
〃	岸 井 隆 幸	(一般財団法人 計量計画研究所 代表理事)
〃	細 見 邦 雄	(一般社団法人 公営交通事業協会 理事)
〃	川 口 泉	(一般社団法人 日本民営鉄道協会 常務理事)
監 事	池 田 司 郎	(埼玉高速鉄道(株) 取締役 鉄道統括部長)
〃	郭 記 洙	(税理士 郭税理士事務所)

SUBWAY(日本地下鉄協会報第245号)

公式ウェブサイト <http://www.jametro.or.jp>

令和7年5月26日発行

発行兼
編集人 小橋 雅 明

編集協力 「SUBWAY」編集委員会

印刷 株式会社丸井工文社

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

電話 03-5577-5182(代)

FAX 03-5577-5187

令和7年5月1日現在

「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

北総鉄道株式会社



開業当初の印西牧の原駅と9100形車両



駅前がコスモス畑だった頃の印西牧の原駅



現在の印西牧の原駅周辺



YouTubeチャンネルで 市営交通の魅力を発信中!!

YouTubeで検索!

札幌市交通局



市営交通魅力発信プロジェクト

