

The databook of the major private railways

大手民鉄鉄道事業データブック 2018

大手民鉄の素顔



一般社団法人

日本民営鉄道協会

<http://www.mintetsu.or.jp/>

はじめに

一般社団法人 日本民営鉄道協会

会長 山木利満



大手民鉄は、毎日、2,800万人を超える人々に利用されており、その旺盛な輸送需要に応えると同時に、社会・経済活動を支える基礎的な公共交通インフラとして各地域の発展に寄与すべく、様々な施策を展開しています。

まず、「安全の確保」は輸送の生命であることを絶えず意識し、鉄道事業法に基づく「安全マネジメント制度」に則り、経営トップから現場の第一線に至るまで、日々の安全・安定運行はもとより、駅ホームでの安全対策、大規模災害や危機管理対応などを含め、鉄道輸送に関する安全管理を徹底しております。

次に、快適で利便性の高い輸送サービスを提供するため、駅施設や車両のバリアフリー化、通勤時間帯を含む着席サービスや観光列車の導入などを進めるとともに、まちづくりと一体となった駅周辺の整備、連続立体交差事業、混雑緩和・乗り継ぎ円滑化を期した連絡鉄道線の整備に向けて、積極的な投資を行っています。

また、2020年の「東京オリンピック・パラリ

ンピック競技大会」はもちろんのこと、最近の旺盛なインバウンド需要にも的確に対応するため、駅構内・車内の案内標識や券売機の多言語表記化、無料公衆無線LAN (Wi-Fi) の設置など、受け入れ態勢の整備を図っております。

さらに、消費電力を抑えた「省エネ車両」の導入を図り、鉄道が「ひとと環境にやさしい公共交通機関」であることを周知し、その利用促進に努めております。

一方、人口減少や高齢社会への対策、予測の難しい大規模災害に対する備えなど、大手民鉄を取り巻く状況が大きく変化する中で、バリアフリーの一層の推進、防災・減災対策など、国や地方自治体と連携しながら対処すべき重要な課題も山積しております。

この冊子は、こうした大手民鉄の「現状と課題＝素顔」をご理解いただき、大手民鉄がさらに利用しやすく便利な交通機関となることを願ってとりまとめたものです。各方面でご参照いただき、少しでもお役に立てれば幸いに存じます。

I 大手民鉄の概要

1 大手民鉄の現況(2017年度)	2
(1) 大手民鉄(単体)の現況	2
(2) 大手民鉄(個別・連結)の経営成績	4
2 輸送状況(2017年度)	6
(1) 輸送人員の推移	6
(2) 輸送人員	7
3 交通機関として民鉄が担う役割	8
(1) 旅客の公共交通機関別分担率	8
(2) 大手民鉄の輸送人員の割合(三大都市圏)	9

II 輸送サービスの向上

1 ラッシュ時の混雑緩和	10
(1) 着実に進む混雑緩和	10
(2) 混雑率の推移(主要区間最混雑1時間平均)	11
2 輸送ネットワークの拡充	12
(1) 新線の開業と相互直通運転	12
(2) 他交通機関との結節点の新設	12
3 有料着席サービス・観光列車	13
(1) 通勤時間帯を含む着席サービスの導入	13
(2) 観光列車の展開	14
4 共通乗車カードシステム	15
5 インバウンド向けサービスの拡充	16
6 その他サービス	17
(1) ICTを活用したサービスの拡充	17
(2) バリアフリーの推進	18
(3) AED(自動体外式除細動器)の設置	19
(4) 「こども110番の駅」全国的取り組み	19
(5) 女性専用車両の導入	20

凡 例

- ・大手民鉄とは、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道の16社。
- ・出典表記のないものは原則として当協会集計による。
- ・原則として2017年度末現在のもの。

III 安全安心対策

1 安全対策の強化	21
(1) 踏切道の改良	21
(2) 踏切の安全装置	22
(3) 列車運行の安全性の向上	23
(4) 駅ホームの安全対策	23
(5) 運輸安全マネジメント	24
2 防災・減災対策の取り組み	25
(1) 地震対策	25
(2) 帰宅困難者対策	25
(3) 大雨・浸水対策	26
(4) 地下鉄道の火災対策	26
(5) テロ対策	26

IV 環境対策

1 環境にやさしい経営の推進	27
(1) 鉄道の環境負荷の現状	27
(2) 民鉄の環境経営	27
(3) 具体的な取り組み	28
(4) 節電への対応	29

V 設備投資

1 2018年度設備投資計画	30
2 大手民鉄の設備投資額の推移	31
3 大規模工事計画	33
4 鉄道整備のための支援制度	38
(1) 公的支援	38
(2) 日本政策投資銀行による融資政策	40
【参考】特定都市鉄道整備積立金制度	41

参考資料

1 相互直通運転の現況と計画	42
2 ワンマン運転導入状況	45
3 過去の運賃改定	46
大手民鉄16社の路線図	47
【参考】用語解説	67

1 大手民鉄の現況(2017年度)

1-(1) 大手民鉄(単体)の現況

社 名	資本金 (百万円)	鉄軌道部門収益		旅客営業 口 (km)	駅 数 (駅)	在 籍 客車数 (両)	輸送人員 (千人)	輸 送 人 口 (百万人キロ)
		営業収益 (百万円)	全事業収益に 占める鉄軌道 部門収益の割合 (%)					
東 武	102,135	163,291	73.4	463.3	204	1,916	920,482	12,645
	102,135	160,667	71.8	463.3	203	1,898	908,881	12,577
西 武	21,665	103,445	71.3	176.6	92	1,276	658,650	8,872
	21,665	101,711	71.3	176.6	92	1,266	648,420	8,773
京 成	36,803	66,968	81.9	152.3	69	598	286,929	4,093
	36,803	64,401	83.8	152.3	69	582	280,283	3,976
京 王	59,023	86,057	68.0	84.7	69	881	670,242	7,861
	59,023	84,558	68.3	84.7	69	843	660,327	7,735
小田急	60,359	121,217	71.5	120.5	70	1,083	755,328	11,710
	60,359	119,880	72.0	120.5	70	1,074	749,421	11,612
東 急	121,724	154,870	57.5	104.9	97	1,234	1,178,659	11,230
	121,724	152,819	58.2	104.9	97	1,203	1,163,023	11,101
京 急	43,738	85,141	64.4	87.0	73	790	476,856	6,542
	43,738	83,571	65.7	87.0	73	790	467,849	6,453
東京メトロ	58,100	376,469	96.1	195.1	179	2,728	2,709,064	21,715
	58,100	369,109	96.4	195.1	179	2,766	2,642,116	21,195
相 鉄	100	33,270	100.0	35.9	25	398	231,738	2,586
	100	33,045	100.0	35.9	25	398	230,077	2,564
名 鉄	95,148	93,086	86.3	444.2	275	1,072	386,874	7,126
	88,863	91,003	86.1	444.2	275	1,072	378,876	7,002
近 鉄	100	157,330	96.6	501.1	286	1,905	578,375	10,937
	100	156,574	96.1	501.1	286	1,905	575,797	10,908
南 海	72,983	60,691	61.1	154.8	100	688	238,479	3,971
	72,983	59,878	62.4	154.8	100	688	236,153	3,941
京 阪	100	55,629	95.1	91.1	89	706	294,409	4,175
	100	54,963	94.9	91.1	89	706	291,087	4,124
阪 急	100	102,659	53.0	143.6	90	1,295	654,946	9,248
	100	101,294	53.1	143.6	90	1,299	647,369	9,151
阪 神	29,384	36,051	41.6	48.9	51	358	241,641	2,286
	29,384	35,321	39.6	48.9	51	358	236,766	2,245
西 鉄	26,157	21,609	14.1	106.1	72	316	103,426	1,556
	26,157	21,446	15.3	106.1	72	330	101,909	1,544
合 計	727,619	1,717,783	—	2,910.1	1,841	17,244	10,386,097	126,553
	721,334	1,690,240		2,910.1	1,840	17,178	10,218,355	124,901

※原則として第2種鉄道事業分、鋼索鉄道、軌道を含む。 ※日本民営鉄道協会集計による。 ※P67の用語解説を参照。

上段:2018年3月31日現在 下段:2017年3月31日現在

社 名	客 車 走 行 キ (千キロ)	1日1キロ平均		客車走行 1キロ当たり 旅客収入 (円)	全従業員		鉄軌道部門従業員	
		輸送人員 (人)	旅客収入 (千円)		人 数 (人)	平均年齢 (歳)	人 数 (人)	平均年齢 (歳)
東 武	274,780	74,775	877	540	3,477	46.4	3,090	46.7
	275,550	74,379	862	529	3,476	46.2	3,107	46.5
西 武	174,298	137,642	1,541	569	3,611	40.9	3,211	40.4
	173,314	136,108	1,515	564	3,641	40.8	3,211	40.3
京 成	97,911	73,636	1,137	645	1,641	42.2	1,515	42.2
	96,926	71,539	1,092	626	1,658	42.0	1,535	42.0
京 王	128,418	254,300	2,669	642	2,518	40.4	2,044	38.8
	127,117	250,204	2,627	638	2,497	40.3	2,035	39.0
小田急	183,332	266,252	2,667	639	3,726	39.8	3,078	39.2
	183,185	264,032	2,642	634	3,637	39.8	3,002	39.2
東 急	149,150	293,306	3,662	940	4,535	40.5	3,212	39.9
	148,372	289,948	3,620	934	4,402	40.3	3,147	39.8
京 急	116,643	206,034	2,570	699	2,753	38.3	2,469	38.0
	116,417	203,220	2,521	687	1,785	37.9	1,518	37.5
東京メトロ	290,407	304,949	4,796	1,176	9,574	37.4	8,836	37.1
	289,345	297,641	4,683	1,153	9,475	37.6	8,694	37.3
相 鉄	48,156	197,387	2,396	651	1,067	40.5	1,025	40.4
	47,724	195,723	2,377	652	1,065	41.0	1,023	40.8
名 鉄	189,497	43,953	545	466	5,072	43.7	4,072	44.6
	189,657	43,184	532	455	5,048	43.4	4,073	44.2
近 鉄	286,981	59,799	820	522	7,468	43.5	7,227	43.4
	286,815	59,644	813	518	7,508	43.3	7,269	43.2
南 海	95,493	70,281	1,025	606	2,615	42.0	2,192	41.8
	94,696	69,763	1,012	603	2,577	41.7	2,156	41.4
京 阪	89,257	125,587	1,558	580	1,356	44.3	1,328	44.2
	88,738	124,035	1,538	576	1,385	43.8	1,358	43.7
阪 急	170,670	176,435	1,837	564	3,152	41.0	2,886	40.8
	170,593	174,583	1,819	558	3,011	41.2	2,744	41.0
阪 神	45,004	128,095	1,873	742	1,435	39.5	1,136	38.9
	45,004	125,791	1,832	726	1,447	39.5	1,139	38.8
西 鉄	39,841	40,181	523	508	4,553	44.1	656	41.1
	39,878	39,876	518	503	4,528	43.9	686	41.0
合 計	2,379,838	—	—	—	58,553	—	47,977	—
	2,373,331	—	—	—	57,140	—	46,697	—

1-(2) 大手民鉄(個別・連結)の経営成績

社 名	個 別 決 算						連結決算
	売上高 (億円)	営業利益 (億円)	経常利益 (億円)	当期純利益 (億円)	総資産 (億円)	純資産 (億円)	売上高 (億円)
東 武	2,223	501	440	231	15,130	3,649	5,695
	2,237	505	425	287	14,873	3,552	5,688
西 武	1,451	312	310	246	7,729	2,172	5,306
	1,424	332	285	219	7,321	1,936	5,120
京 成	817	174	211	151	4,937	1,617	2,550
	768	161	185	138	5,117	1,495	2,458
京 王	1,264	232	198	133	7,433	2,252	4,346
	1,236	230	202	103	6,862	2,162	4,189
小田急	1,695	403	367	258	11,317	3,074	5,246
	1,664	398	361	225	11,078	2,868	5,230
東 急	2,693	559	577	429	17,293	5,191	11,386
	2,625	520	492	513	16,422	4,860	11,173
京 急	1,320	175	152	94	7,614	1,415	3,156
	1,271	223	203	181	7,109	1,342	3,098
東京メトロ	3,916	891	814	571	15,271	5,960	4,258
	3,829	941	841	599	14,368	5,545	4,154
相 鉄	332	74	70	46	1,239	485	2,605
	330	78	70	47	1,252	463	2,533
名 鉄	1,078	217	265	186	7,894	2,665	6,048
	1,057	191	229	136	7,721	2,356	5,995
近 鉄	1,629	256	196	95	8,744	1,681	12,227
	1,628	264	199	79	8,884	1,657	12,048
南 海	993	203	173	80	8,099	1,788	2,278
	958	188	148	97	7,970	1,743	2,216
京 阪	584	79	67	45	1,916	625	3,222
	579	81	69	50	1,935	620	3,029
阪 急	1,935	520	478	315	10,890	2,117	7,602
	1,905	506	461	352	10,596	2,086	7,367
阪 神	864	192	186	126	3,841	1,373	—
	890	190	183	137	3,626	1,354	—
西 鉄	1,526	108	133	106	4,997	1,337	3,751
	1,398	111	125	94	4,582	1,229	3,582
合 計	24,327	4,904	4,648	3,119	134,353	37,410	79,683
	23,807	4,925	4,486	3,265	129,724	35,275	77,887

(注) 1. 1億円未満は切捨表示。

2. 西武の連結決算は西武ホールディングスの数値、相鉄の連結決算は相鉄ホールディングスの数値、近鉄の連結決算は近鉄グループホールディングスの数値、京阪の連結決算は京阪ホールディングスの数値、阪急の連結決算は阪急阪神ホールディングスの数値。

上段:2018年3月期 下段:2017年3月期

社 名	連 結 決 算							
	営業利益 (億円)	経常利益 (億円)	親会社株主に 帰属する当期純利益 (億円)	総資産 (億円)	純資産 (億円)	連結子会社数 (社)	持分法適用 非連結子会社数 (社)	持分法適用 関連会社数 (社)
東 武	666	622	360	16,192	4,605	81	0	5
	683	621	361	15,977	4,427	85	0	6
西 武	642	554	429	16,719	3,949	73	0	2
	624	574	475	16,278	3,601	51	0	2
京 成	300	471	348	7,947	3,664	56	0	6
	300	470	357	7,954	3,323	55	0	6
京 王	385	357	238	8,891	3,522	47	11	0
	379	352	211	8,346	3,320	46	11	0
小田急	514	478	293	12,973	3,664	45	0	1
	499	466	260	12,701	3,387	44	0	2
東 急	829	837	700	22,646	7,470	129	2	20
	779	764	672	21,486	6,783	129	2	15
京 急	294	272	161	8,772	2,533	57	0	4
	377	353	225	8,269	2,396	60	0	4
東京メトロ	971	877	603	15,501	6,349	13	1	4
	1,010	891	622	14,519	5,868	11	0	4
相 鉄	312	291	182	6,023	1,408	29	0	0
	305	275	170	5,796	1,285	29	0	0
名 鉄	469	485	286	11,210	3,895	119	0	16
	441	461	234	10,938	3,428	123	0	15
近 鉄	646	613	296	19,198	3,942	85	0	8
	648	566	262	19,129	3,661	81	0	8
南 海	339	297	147	9,038	2,328	58	0	1
	318	271	164	8,907	2,192	58	0	2
京 阪	314	296	227	6,992	2,235	39	0	2
	323	303	226	6,796	2,034	39	0	2
阪 急	1,052	1,037	663	24,101	8,665	92	0	11
	1,040	1,006	713	23,498	8,046	93	0	11
阪 神	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
西 鉄	204	207	115	5,689	1,813	82	0	9
	193	191	121	5,231	1,675	80	0	9
合 計	7,945	7,701	5,054	191,899	60,049	—	—	—
	7,926	7,571	5,080	185,832	55,433	—	—	—

2 輸送状況(2017年度)

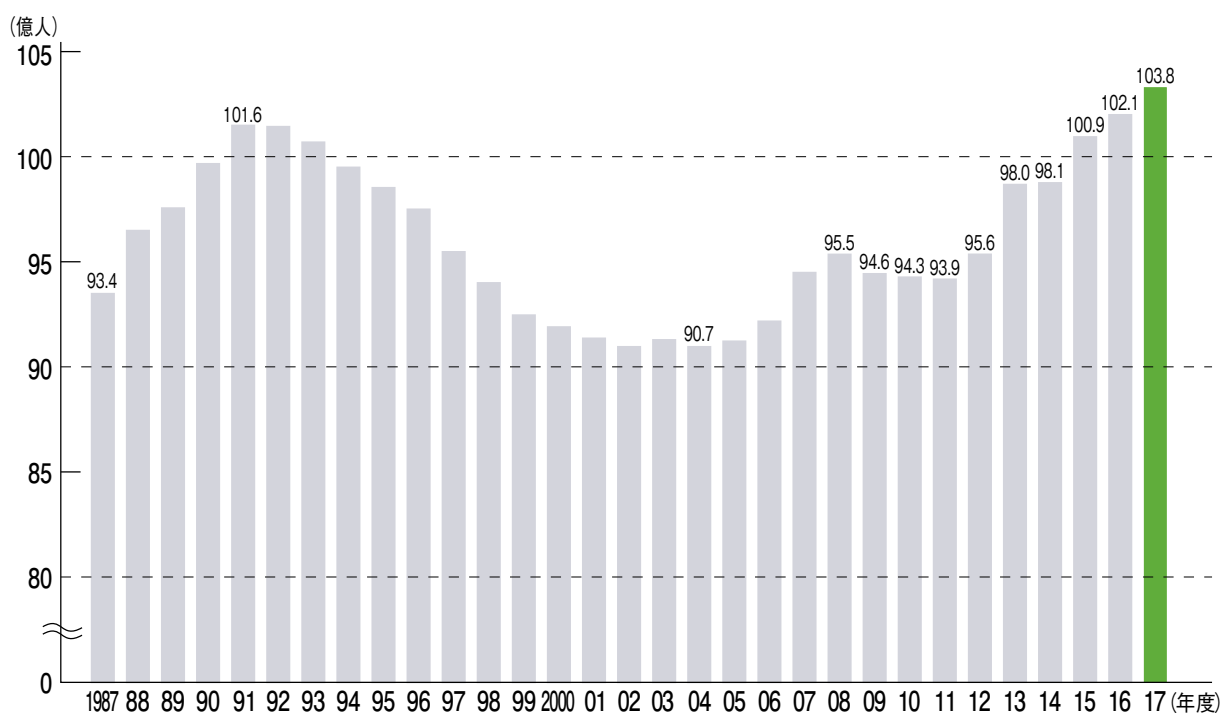
2-(1) 輸送人員の推移

2017年度の大手民鉄16社の輸送人員は、定期旅客61億1千9百万人(対前年度比1.8%増)、定期外旅客42億6千6百万人(同1.5%増)で、旅客合計は103億8千6百万人(同1.6%増)となり、2016年度の102億1千8百万人を約1億7千万人上回って過去最高を記録しました。

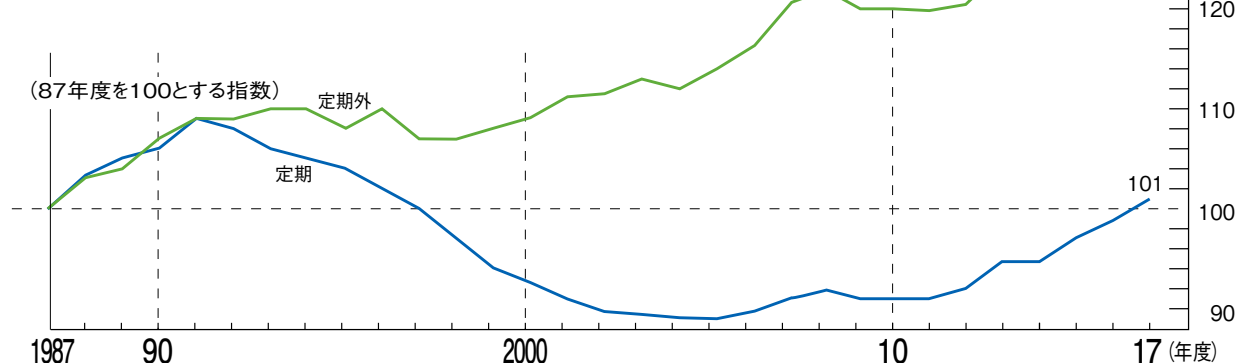
バブル崩壊による景気低迷、少子・高齢化に伴う沿線人口の減少などの影響を受け、1991年度をピークに長期にわたり減少を続けた輸送人員は2004年度に底を打ち、2005年度から4年連続で増加しましたが、2008年秋以降の景気後退に伴い再び減少に転じ、東日本大震災の影響を受けた2011年度まで足踏みを続けました。2012年度以降は、景気回復に伴い輸送需要も拡大する一方、訪日外国人旅行者の輸送需要も加わり、輸送人員は3年連続で100億人を超えました。

大手民鉄の輸送人員の推移

〔旅客合計の推移〕



〔定期・定期外 別増減の推移〕



2-(2) 輸送人員

(単位:千人、%)

会社名	年度	2017年度	2016年度	増 減	対前年度比
東 武	定 期	599,335	592,493	6,842	1.2
	定期外	321,147	316,388	4,759	1.5
	計	920,482	908,881	11,601	1.3
西 武	定 期	412,680	405,527	7,153	1.8
	定期外	245,970	242,893	3,077	1.3
	計	658,650	648,420	10,230	1.6
京 成	定 期	168,226	164,250	3,976	2.4
	定期外	118,703	116,034	2,669	2.3
	計	286,929	280,284	6,645	2.4
京 王	定 期	396,434	390,503	5,931	1.5
	定期外	273,808	269,824	3,984	1.5
	計	670,242	660,327	9,915	1.5
小田急	定 期	465,889	461,606	4,283	0.9
	定期外	289,439	287,815	1,624	0.6
	計	755,328	749,421	5,907	0.8
東 急	定 期	710,496	698,764	11,732	1.7
	定期外	468,163	464,259	3,904	0.8
	計	1,178,659	1,163,023	15,636	1.3
京 急	定 期	263,944	258,518	5,426	2.1
	定期外	212,912	209,331	3,581	1.7
	計	476,856	467,849	9,007	1.9
東京メトロ	定 期	1,551,898	1,511,080	40,818	2.7
	定期外	1,157,166	1,131,035	26,130	2.3
	計	2,709,064	2,642,116	66,948	2.5
相 鉄	定 期	151,299	149,969	1,330	0.9
	定期外	80,438	80,107	332	0.4
	計	231,738	230,077	1,661	0.7
名 鉄	定 期	261,085	255,739	5,346	2.1
	定期外	125,789	123,137	2,652	2.2
	計	386,874	378,876	7,998	2.1
近 鉄	定 期	341,792	340,766	1,026	0.3
	定期外	236,583	235,031	1,552	0.7
	計	578,375	575,797	2,578	0.4
南 海	定 期	140,568	139,624	944	0.7
	定期外	97,911	96,529	1,382	1.4
	計	238,479	236,153	2,326	1.0
京 阪	定 期	142,463	140,351	2,111	1.5
	定期外	151,946	150,735	1,210	0.8
	計	294,409	291,087	3,322	1.1
阪 急	定 期	335,006	329,305	5,701	1.7
	定期外	319,940	318,064	1,876	0.6
	計	654,946	647,369	7,577	1.2
阪 神	定 期	122,074	119,769	2,305	1.9
	定期外	119,568	116,998	2,570	2.2
	計	241,642	236,767	4,875	2.1
西 鉄	定 期	56,667	55,680	987	1.8
	定期外	46,759	46,229	530	1.1
	計	103,426	101,909	1,517	1.5
16社計	定 期	6,119,854	6,013,942	105,912	1.8
	(通 勤)	(4,747,588)	(4,645,332)	(102,256)	(2.2)
	(通 学)	(1,372,262)	(1,368,613)	(3,649)	(0.3)
	定期外	4,266,239	4,204,409	61,830	1.5
	計	10,386,097	10,218,355	167,742	1.6

※第2種鉄道事業分、軌道、鋼索鉄道を含む。 ※日本民営鉄道協会集計による。

(注)16社計の各項目の合計値は必ずしも一致しない。

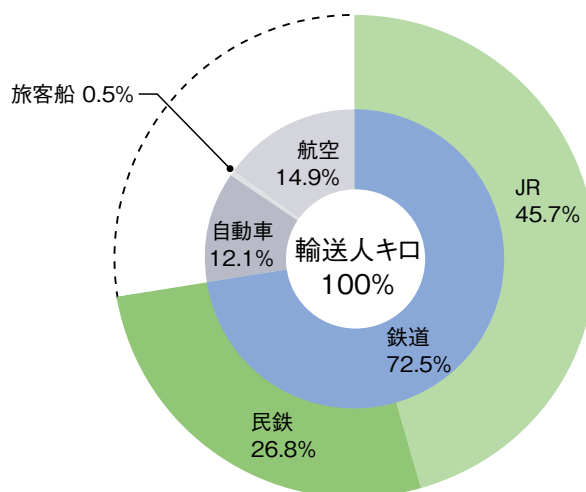
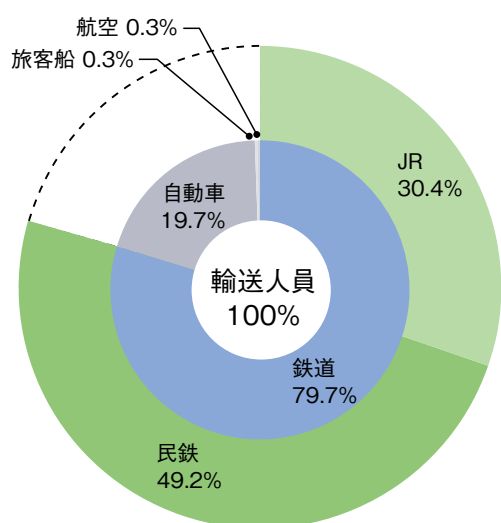
3 交通機関として民鉄が担う役割

3-(1) 旅客の公共輸送機関別分担率

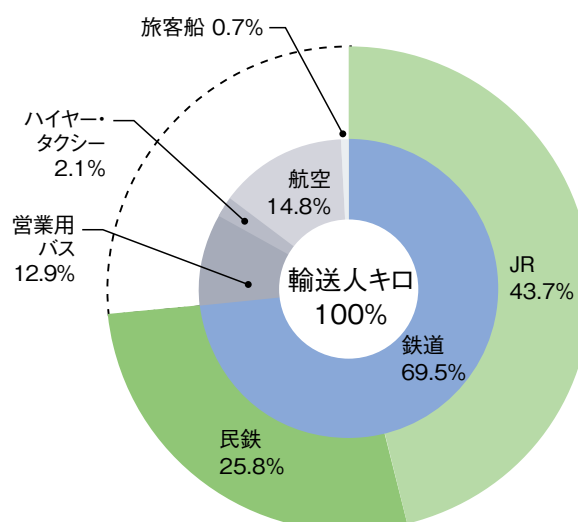
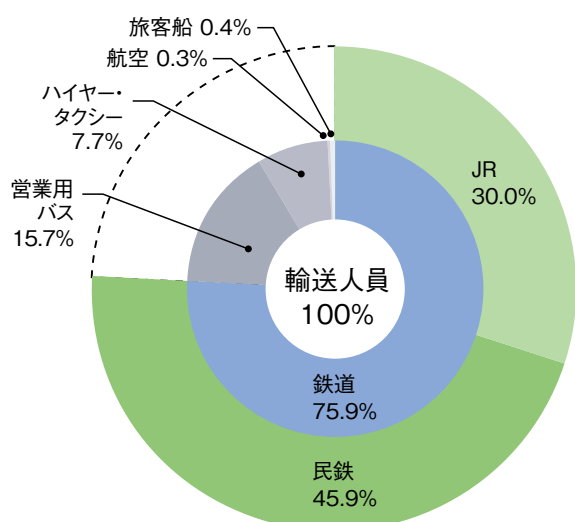
2015年度の国内旅客輸送における民鉄の輸送分担率は輸送人員ベースで49.2%、輸送人キロベースで26.8%、JRと合わせた鉄道の分担率は約7割以上を占めています。

環境保護やエネルギー効率などの面から、公共交通機関の利用促進が求められているなか、民鉄が旅客輸送の重責を担っていることが読み取れます。

旅客の公共輸送機関別分担率(2015年度)



旅客の公共輸送機関別分担率(2005年度)



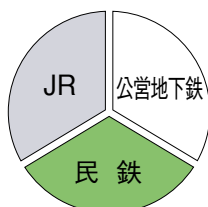
資料:国土交通省「数字でみる鉄道2017」
 ” 「数字でみる鉄道2007」

3-(2) 大手民鉄の輸送人員の割合(三大都市圏)

東京・名古屋・大阪を中心とする三大都市圏の鉄軌道の年間輸送人員(2012年度)は約202億2,323万人(1日平均約5,540万人)で、そのうち民鉄の占める割合は、首都交通圏で53.8%、中京交通圏で40.8%、京阪神交通圏で46.0%となっており、大都市圏の基幹的な交通機関として、大きな役割を担っています。

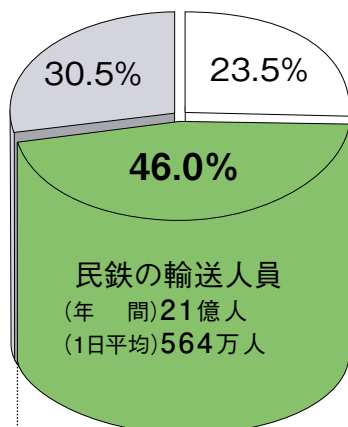
三大都市交通圏の交通機関別鉄軌道輸送人員の割合(2012年度)

■凡例



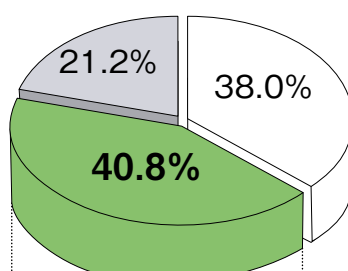
京阪神交通圏の輸送人員

(年 間)45億人
(1日平均)1,228万人



中京交通圏の輸送人員

(年 間)11億人
(1日平均)312万人

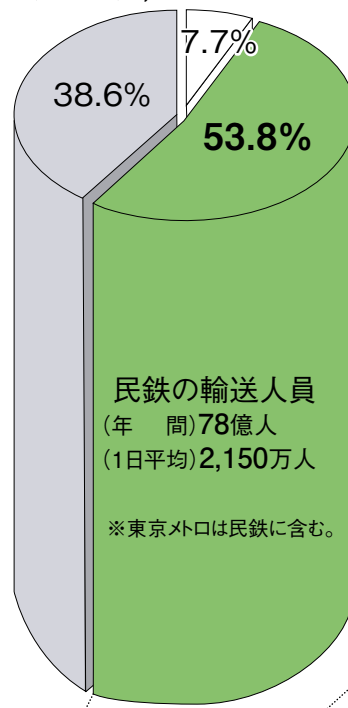


民鉄の輸送人員

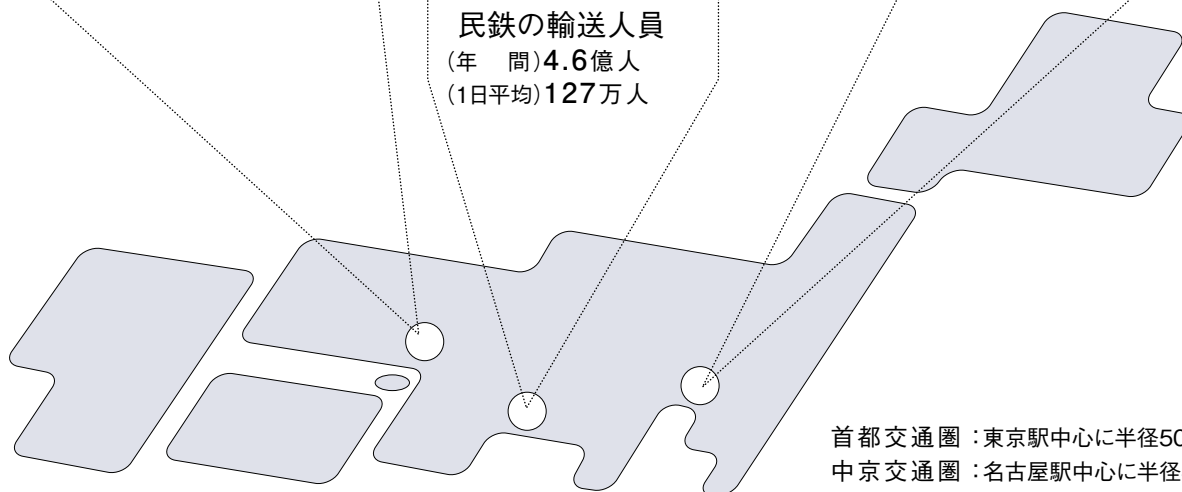
(年 間)4.6億人
(1日平均)127万人

首都交通圏の輸送人員

(年 間)146億人
(1日平均)4,000万人



※東京メトロは民鉄に含む。



首都交通圏：東京駅中心に半径50km
中京交通圏：名古屋駅中心に半径40km
京阪神交通圏：大阪駅中心に半径50km
但し、特に交通不便な地域及びその大半が圏外にある行政区域は除外

資料:国土交通省「平成24年度 鉄道統計年報」
〃 「平成26年版 都市交通年報」

(注)円グラフの割合は年間の人員による。
四捨五入のため、合計は必ずしも100%にならない。

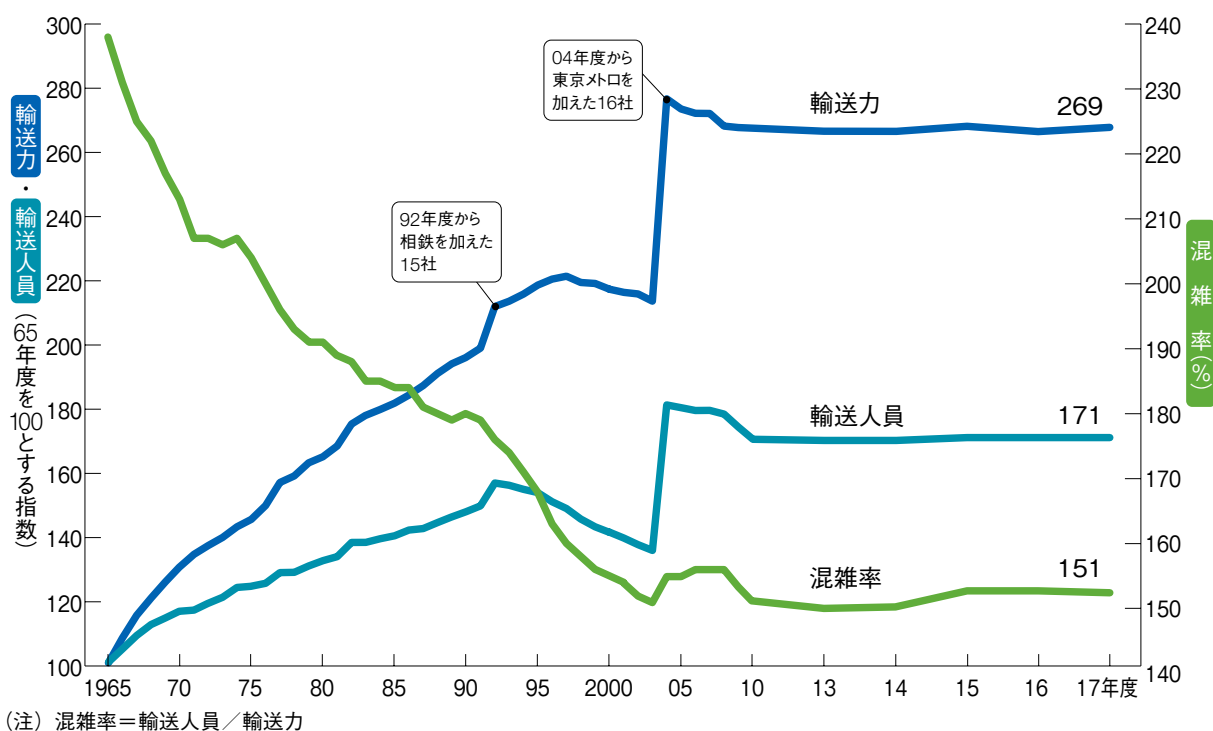
1 ラッシュ時の混雑緩和

1-(1) 着実に進む混雑緩和

大手民鉄各社(1992年度から相鉄を加えた15社、2004年度からは東京メトロを加えた16社)の混雑率(主要区間最混雑1時間平均)は、1965年には「電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない」(250%の定義)状態に近い、238%に達していました。

その後、新線の建設や線路の複線化・複々線化、車両の新造、駅の改良など、輸送力増強工事に努めた結果、混雑率は151%(関東9社22線区平均160%、関西5社11線区平均130%)と大幅に減少してきています。

混雑率・輸送力・輸送人員の推移(主要区間最混雑1時間平均)



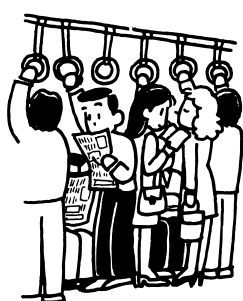
混雑率の目安

100%



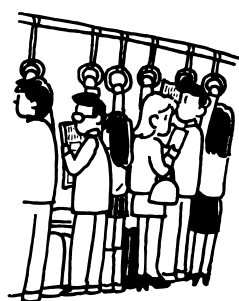
定員乗車(座席につか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる)。

150%



肩がふれあう程度で、新聞は楽に読める。

180%



体がふれあうが、新聞は読める。

200%



体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。

250%



電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

1-(2) 混雑率の推移(主要区間最混雑1時間平均)

(単位:%)

会社名	線 名	区間	年度	1965	70	75	80	85	90	95	2000	05	10	13	14	15	16	17
東 武	伊勢崎	小 菅 ⇒ 北 千 住		220	236	201	185	184	195	183	152	139	140	148	149	150	150	149
	東 上	北 池 袋 ⇒ 池 袋		262	215	220	189	179	183	166	148	136	136	137	137	138	138	137
西 武	池 袋	椎 名 町 ⇒ 池 袋		244	224	222	234	203	209	194	169	155	165	159	157	159	163	163
	新 宿	下 落 合 ⇒ 高 田 馬 場		247	225	215	219	199	192	184	159	158	157	157	155	156	157	160
京 成	押 上	京 成 曳 舟 ⇒ 押 上 ^(注1)		192	176	172	152	152	164	172	166	159	160	153	152	152	150	143
	本 線	大神宮下⇒京成船橋 ^(注2)		220	177	229	205	179	177	172	160	157	147	134	133	132	130	127
京 王	京 王	下 高 井 戸 ⇒ 明 大 前 ^(注3)		232	224	217	202	193	189	169	168	170	165	163	163	165	166	167
	井の頭	池ノ上⇒駒場東大前 ^(注4)		204	230	204	182	180	181	170	150	145	139	140	140	144	146	148
小田急	小田原	世田谷代田⇒下北沢		231	232	229	205	206	201	198	190	188	188	188	189	191	192	151
東 急	東 横	祐 天 寺 ⇒ 中 目 黒		230	226	213	208	204	204	191	178	173	171	164	168	163	170	168
	田園都市	池 尻 大 橋 ⇒ 渋谷		—	—	—	231	225	197	192	196	194	182	183	185	184	184	185
京 急	本 線	戸 部 ⇒ 横 浜		267	199	186	175	180	166	156	151	151	153	138	146	145	145	144
東京 メトロ	銀 座	赤坂見附⇒溜池山王		—	—	—	—	—	—	—	—	164	160	153	156	158	157	160
	丸ノ内	新大塚⇒茗荷谷		—	—	—	—	—	—	—	—	156	153	157	159	160	161	165
	日比谷	三ノ輪⇒入谷		—	—	—	—	—	—	—	—	163	154	153	159	153	155	157
	東 西	木 場 ⇒ 門 前 仲 町		—	—	—	—	—	—	—	—	198	196	199	200	199	199	199
	千代田	町 屋 ⇒ 西 日 暮 里		—	—	—	—	—	—	—	—	179	179	177	178	178	178	178
	有楽町	東 池 袋 ⇒ 護 国 寺		—	—	—	—	—	—	—	—	175	168	165	160	161	159	163
	半蔵門	渋谷⇒表参道		—	—	—	—	—	—	—	—	172	167	175	172	171	170	173
	南 北	駒 込 ⇒ 本 駒 込		—	—	—	—	—	—	—	—	146	147	150	151	153	153	156
	副都心	要 町 ⇒ 池 袋		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	146	151
相 鉄	本 線	平 沼 橋 ⇒ 横 浜 ^(注5)		—	—	—	—	—	—	159	142	142	138	134	143	146	144	133
名 鉄	本線(東)	神 宮 前 ⇒ 金 山		202	198	191	178	176	162	151	133	140	136	138	139	140	142	143
	本線(西)	栄 生 ⇒ 名 鉄 名 古 屋		238	223	213	196	184	169	158	141	138	136	138	139	140	142	143
近 鉄	名古屋	米 野 ⇒ 近 鉄 名 古 屋		243	205	200	182	165	165	159	146	144	135	133	132	133	134	136
	奈 良	河 内 永 和 ⇒ 布 施		268	194	193	192	185	172	168	151	147	137	135	135	137	137	136
	大 阪	俊 徳 道 ⇒ 布 施		268	228	192	176	181	171	151	148	143	132	133	131	131	131	132
	南大阪	北 田 辺 ⇒ 河 堀 口 ^(注6)		281	228	190	170	163	172	154	146	142	131	123	128	128	128	128
南 海	南海本線	湊 ⇒ 堺		239	215	182	183	179	174	145	134	126	117	123	121	126	125	116
	高野線	百舌鳥八幡⇒三国ヶ丘 ^(注8)		217	173	192	189	184	175	169	149	126	119	125	121	123	127	123
京 阪	京阪本線	野 江 ⇒ 京 橋		240	223	220	186	172	173	162	145	125	113	116	118	118	124	121
阪 急	神 戸	神 崎 川 ⇒ 十 三		239	208	209	191	174	159	146	145	148	137	142	142	146	146	147
	宝 塚	三 国 ⇒ 十 三		256	201	200	180	173	166	156	152	149	139	139	144	145	144	144
	京 都	上 新 庄 ⇒ 淡 路 ^(注9)		214	213	207	179	172	159	156	146	135	126	129	130	131	130	132
阪 神	本 線	出 屋 敷 ⇒ 尼 崎 ^(注10)		210	177	162	160	162	159	131	125	118	114	110	114	113	112	111
西 鉄	天神大牟田	平 尾 ⇒ 薬 院		213	204	182	177	177	171	153	147	135	137	134	137	136	136	142
平 均				238	213	204	191	184	180	168	155	155	151	151	152	153	153	151

※95年度から相鉄を加えた15社、05年度からは東京メトロを加えた16社。

(注1) 69年度まで青砥⇒立石 01年度まで四ツ木⇒八広 (注2) 71年度まで新三河島⇒日暮里 (注3) 77年度まで初台⇒新宿
 (注4) 12年度まで神泉⇒渋谷 (注5) 10年度まで、13年度、15年度、16年度、西横浜⇒平沼橋 (注6) 08年度から10年度まで河堀口⇒大阪阿部野橋
 (注7) 08年度から11年度まで桃山御陵前⇒近鉄丹波橋 (注8) 69年度まで沢ノ町⇒住吉東 86年度まで帝塚山⇒岸ノ里
 (注9) 69年度まで崇禅寺⇒南方 (注10) 91年度まで姫島⇒淀川 08年度まで淀川⇒野田

2 輸送ネットワークの拡充

2-(1) 新線の開業と相互直通運転

近年では、2008年10月19日に京阪中之島線(天満橋～中之島間)が、2009年3月20日に阪神なんば線(阪神尼崎～大阪難波間)が、また、2010年7月17日には、京成成田空港線(成田スカイアクセス、京成高砂～成田空港間)が開業しました。

相互直通運転は、他の鉄道会社路線への乗り換え等の不便解消を図るほか、所要時間の短縮、ターミナルの混雑緩和などに大きな効果を発揮しています。

2009年3月に、阪神なんば線の開業により阪神線と近鉄線との相互直通運転が開始されました。また、2013年3月16日には東京メトロ副都心線と東急東横線との相互直通運転が開始されたことにより、東武東上線、西武有楽町線・池袋線、東京メトロ副都心線、東急東横線、横浜高速みなとみらい線の5社にわたる広域なネットワークが形成されました。

現在、相鉄線とJR線、相鉄線と東急線を結ぶ連絡新線が建設されており、それぞれ相互直通運転を開始する予定です。

優等列車においても、2006年3月に東武鉄道がJR東日本と、JR新宿～東武日光・鬼怒川温泉間で特急列車の相互直通運転を開始したのに続いて、2008年3月には小田急の特急ロマンスカーが東京メトロ線への乗り入れを開始するなど、更なる輸送サービスの向上に取り組んでいます。

📖 参考資料P42～44



京成スカイライナー



近鉄線を走る阪神1000系



特急ロマンスカー・MSE(60000形)

2-(2) 他交通機関との結節点の新設

各社では他交通機関との連携を図り、ネットワークを拡充する取り組みも見られます。

羽田空港が再拡張し本格的に国際化したことに対応し、2010年10月21日に新しい国際線ターミナルビルに直結する京急空港線・羽田空港国際線ターミナル駅が開業しました。

また、京都縦貫自動車道・長岡京 I C付近において、2013年12月21日に阪急京都本線・西山天王山駅が開業しました。同駅開業によって周辺地域の利便性向上のほか、高速バスストップで京都縦貫自動車道、名神高速道路などを走行する高速バスとの乗り継ぎや、併設したパーク＆ライド駐車場を活用したマイカーから公共交通への乗り継ぎが容易になりました。



羽田空港国際線ターミナル駅



西山天王山駅

3 有料着席サービス・観光列車

3-(1) 通勤時間帯を含む着席サービスの導入

従来、大手民鉄では、長距離移動の優等列車において座席指定サービスが一部導入されておりましたが、通勤時間帯に利用されるお客様を対象に、1984年12月に京成「イブニングライナー」が、夕方ラッシュ時間帯に定額制の号車指定(定員制)サービスを開始しました(1985年10月より朝ラッシュ時間帯にも「モーニングライナー」を導入、2015年12月より号車指定から座席指定に変更)。

最近では、お客様の「確実に座りたい」というニーズにお応えするため、通勤時間帯において着席の有料サービスを提供する取り組みが増えています。

(2018年10月1日現在)

社名	路線	導入時期等	名称(現在運行中の列車)	料金(大人)
東武	伊勢崎線 (東武スカイツリーライン)	1952.4 特急列車座席指定制導入 1997.3 定期券での特急列車乗車を認める	けごん、きぬ、りょうもう、リパティけごん、 リパティきぬ、リパティ会津、リパティりょう もう、きりふり、しもつけ、スカイツリーライ ナー、アーバンパークライナー	310円～1,440円 (対距離制)
	東上本線	2008.6 通勤時座席定員制列車として導入	TJライナー	410円 (池袋～ふじみ野間310円)
西武	池袋線・西武秩父線	1969.10 特急列車座席指定制導入	レッドアロー	300円～700円 (対距離制)
		2017.3 通勤・行楽時座席指定列車として導入	S-TRAIN (東京メトロ、東急・横浜高速鉄道と共同運行)※1	300円～1,060円 (相直全線)
	新宿線	1993.12 特急列車座席指定制導入	レッドアロー	300円～700円 (対距離制)
	新宿線・拝島線	2018.3 通勤時座席指定列車として導入	拝島ライナー	～50km:300円
京成	本線	1985.10 通勤時号車指定制導入(現在:座席指定制)	モーニングライナー	410円(定額) モーニングライナーのみ 1ヶ月券発売8,000円
		1984.12 通勤時号車指定制導入(現在:座席指定制)	イブニングライナー	
京王	京王線	2018.2 通勤時座席指定列車として導入	京王ライナー	400円
小田急	小田原線・江ノ島線	1951.8 特急列車座席指定制導入 1967.6 定期券での特急列車乗車を認める	スーパーはこね号、はこね号、さがみ号、えのし ま号、ホームウェイ号、ふじさん号、モーニング ウェイ号、メトロホームウェイ号、メトロはこね 号、メトロえのしま号、メトロモーニングウェイ号 (メトロホームウェイ号、メトロはこね号、メトロえ のしま号、メトロモーニングウェイ号は東京メトロ と共同運行)※1	300円～890円 (対距離制)
京急	本線・久里浜線	1992.4 通勤時着席保証制導入(現在:座席指定制)	ウイング号	300円(定額)
		2015.12 通勤時着席保証制導入(現在:座席指定制)	モーニング・ウイング号	300円(定額) 5,500円(1ヶ月)
名鉄	名古屋本線・常滑線 空港線・犬山線ほか	1961.7 特急列車座席指定制導入	全席指定:ミュースカイ 一部指定:快速特急・特急	360円(定額)
近鉄	大阪線・名古屋線・ 山田線・鳥羽線・ 志摩線ほか	1947.10 特急列車座席定員制導入 1949.6 特急列車座席指定制導入	アーバンライナー、伊勢志摩ライナー、さく らライナー、ビスタカー、しまかぜ、青の交 響曲(シンフォニー)	510円～1,900円 (対距離制)※2
南海	本線・空港線・高野線	1952.7 特急列車座席指定制導入	座席指定列車:特急「サザン」、観光列車「天空」 特別急行列車:特急「ラピート」、特急「りん かん」、特急「こうや」、特急「泉北ライナー」	サザン・天空:510円 その他:～45km:510円 46km～:780円 ※3
京阪	本線	2017.8 特別車両料金導入	プレミアムカー	34km以下:400円 34km超:500円
		2017.8 ライナー料金導入	ライナー	34km以下:300円 34km超:380円

※1.東京メトロについては、西武(S-TRAIN)、小田急(メトロホームウェイ号、メトロはこね号、メトロえのしま号、メトロモーニングウェイ号)の欄に記載。
 ※2.南大阪線・吉野線における特別急行料金の特例、しまかぜ・青の交響曲(シンフォニー)・アーバンライナー等の特別車両料金等については別途規定がある。
 ※3.泉北ライナーの特急料金、ラピートの特別車両料金および定期特別急行料金、サザンの定期座席指定料金については別途規定がある。

3-(2) 観光列車の展開

大手民鉄では、観光開発、地域振興の観点から、工夫を凝らした新たな観光列車の導入を図っています。

(2018年10月1日現在)

社 名	運行区間	導入時期	名称	レストラン(食事)サービス
東 武	下今市～鬼怒川温泉	2017. 8	SL大樹	無
	団体引受区間	2012.10	スカイツリートレイン	無
西 武	池袋～西武秩父 西武新宿～西武秩父	2016. 4	西武 旅するレストラン 「52席の至福」	有
東急(運営)	JR横浜～伊豆急下田	2017. 7	THE ROYAL EXPRESS	有
近 鉄	大阪難波～賢島	2013. 3	しまかぜ	有
	京都～賢島	2014.10		
	近鉄名古屋～賢島	2013. 3	青の交響曲(シンフォニー)	有
	大阪阿部野橋～吉野	2016. 9		
南 海	橋本～極楽橋	2009. 7	天空	無
	和歌山市～加太	2016. 4	めでたいでんしゃ	無
阪 急	梅田～河原町	2011. 3	京とれいん	無
西 鉄	西鉄福岡(天神)～太宰府 西鉄二日市～太宰府	2014. 3	太宰府観光列車「旅人」	無
	西鉄福岡(天神)～大牟田	2015.10	柳川観光列車「水都」	無



SL大樹



西武 旅するレストラン「52席の至福」



THE ROYAL EXPRESS



しまかぜ



天空



京とれいん



太宰府観光列車「旅人」

4 共通乗車カードシステム

異なる鉄道会社路線を1枚のカードで乗車できる共通乗車カードシステムの導入が進んでいます。このカードは、乗車の都度、運賃表を確認して乗車券を購入する煩わしさが解消されるほか、加盟会社間は1枚のカードで乗車できることから、利便性が大幅に向上し、乗り継ぎの円滑化と地域のネットワークづくりに貢献しています。

これらのICカードは、ショッピング等に使えるIC決済機能(電子マネー)など、鉄道利用以外のサービスの拡充も行われており、多くの利用者から好評をいただいています。

(2018年10月1日現在)

取扱エリア	名 称	サービス開始時期	取扱事業者
関東	PASMO (パスモ) 	2007年3月	■事業者数 105事業者 ■事業者一覧(鉄道事業者のみ) 伊豆箱根鉄道、江ノ島電鉄、小田急電鉄、関東鉄道、京王電鉄、京成電鉄、京浜急行電鉄、埼玉高速鉄道、相模鉄道、首都圏新都市鉄道、湘南モノレール、新京成電鉄、西武鉄道、多摩都市モノレール、千葉都市モノレール、東京急行電鉄、東京地下鉄、東京都交通局、東武鉄道、東葉高速鉄道、箱根登山鉄道、北総鉄道、舞浜リゾートライン、ゆりかもめ、横浜高速鉄道、横浜市交通局、横浜シーサイドライン 以上27事業者
東海	manaca (マナカ) 	2011年2月	■事業者数 7事業者 ■事業者一覧(鉄道事業者のみ) 名古屋鉄道、豊橋鉄道、愛知高速交通、名古屋市交通局、名古屋臨海高速鉄道 以上5事業者
関西 (岡山) (静岡)	PiTaPa (ピタパ) 	2004年8月	■事業者数 59事業者 ■事業者一覧(鉄道事業者のみ) 大阪市高速電気軌道、近畿日本鉄道、阪急電鉄、京阪電気鉄道、南海電気鉄道、阪神電気鉄道、京都市交通局、神戸市交通局、山陽電気鉄道、神戸電鉄、大阪高速鉄道、泉北高速鉄道、神戸新交通、北大阪急行電鉄、能勢電鉄、北神急行電鉄、水間鉄道、京福電気鉄道、岡山電気軌道、阪堺電気軌道、叡山電鉄、静岡鉄道 以上22事業者
九州 (北海道)	nimoca (ニモカ) 	2008年5月	■事業者数 21事業者 ■事業者一覧(鉄道事業者のみ) 西日本鉄道、筑豊電気鉄道、熊本市交通局、函館市企業局 以上4事業者

(注)Kitaca、PASMO、Suica、manaca、TOICA、PiTaPa、ICOCA、はやかけん、nimoca、SUGOCAの10種類のICカードは2013年3月23日より、相互利用が開始された。(民鉄以外の鉄道事業者が、各地域において発行しているものも含む。)

6 その他サービス

6-(1) ICTを活用したサービスの拡充

大手民鉄では、ICカード以外にもICTを活用した新しいサービスの拡充に努めています。

運行情報の提供

各社の運営するホームページや携帯電話・スマートフォンへのメール配信サービス、SNS(ソーシャルネットワークサービス)などを利用して、列車の運行情報を利用者にお知らせするサービスを実施しています。

遅延証明

各社のホームページでの遅延証明書発行サービスを行っています。

インターネット環境を利用したチケットレスサービスの導入

パソコンや携帯電話・スマートフォンのインターネット環境を利用して、座席指定券のチケットレスサービスを導入しています。クレジット決済で購入した座席指定券の列車・座席情報を携帯電話の画面に表示することで、座席指定券を駅で購入することなくそのまま乗車できるサービスです。

忘れ物検索システムの導入

各駅に届けられた忘れ物をデータ登録・管理するシステムを導入しています。これにより忘れ物の検索をスピーディーに行うことができるようになりました。

タブレット端末の案内業務への活用

スピーディーでわかりやすい情報提供のため、タブレット端末を導入しています。インターネットを活用した案内や、海外からのお客様への対応として、通訳案内サービスなどに使用しています。



タブレット端末を活用した案内

スマートフォンアプリの導入

より早く列車の運行情報や、リアルタイムで列車の走行位置をお知らせするため、スマートフォンアプリを導入しています。さらに、駅の発着時刻や運賃の検索、駅設備に関する情報、沿線の施設案内などの様々なコンテンツを搭載し、より安全・快適に鉄道を利用していただくための情報を提供しています。



運行情報の例



列車走行位置の例



車内混雑情報の例

6-(2) バリアフリーの推進

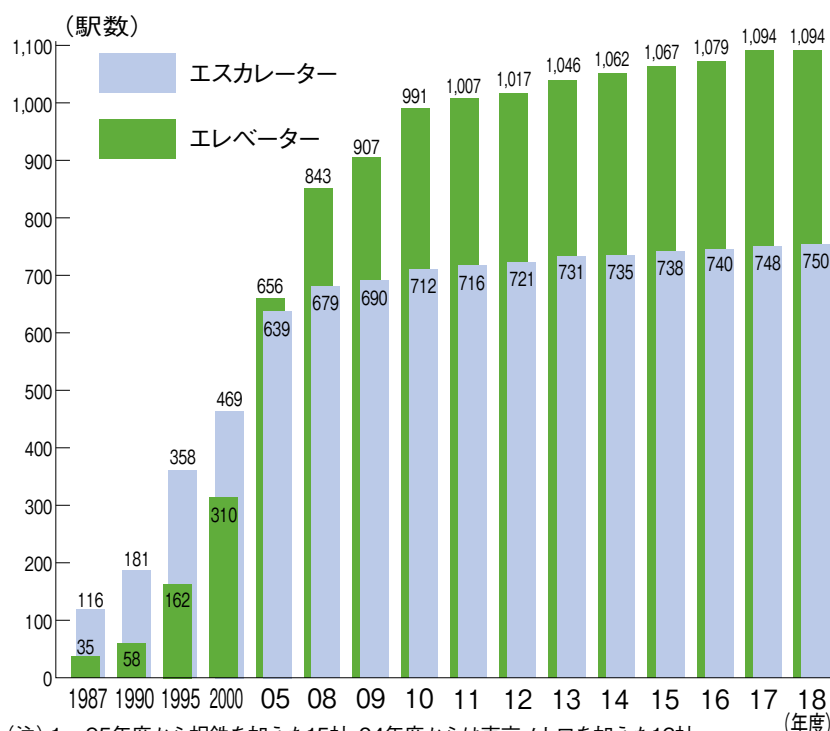
本格的な高齢社会の到来や障害者の社会参加の要請が高まるなか、すべての利用者がより快適に鉄道を利用できるよう、大手民鉄では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」の趣旨を踏まえ、1日平均利用者数3千人以上の駅を対象に、バリアフリー化を推進しています。

エスカレーター・エレベーターの設置

大手民鉄のエスカレーターとエレベーターの2017年度の設置状況は、エスカレーター748駅、エレベーター1,094駅と、本格的な取り組みを始めた87年と比較すると、エスカレーターが約6倍、エレベーターが約31倍になりました。なお、バリアフリー法で設備の設置が求められている駅のうち、95%がエレベーター、スロープ等による段差解消がなされています。

ただ、エスカレーター・エレベーターは、設置にあたって既存の駅施設全体を改良しなければならないなど多額の初期投資が必要なほか、稼働後の保守点検等、オペレーション費用の負担も大きく、多くの課題があります。今後とも国及び関係自治体等の協力を得ながら、エスカレーター・エレベーターの設置を計画的に進めていきます。

エスカレーター・エレベーターの設置駅数の推移(大手民鉄)



(注) 1. 95年度から相鉄を加えた15社。04年度からは東京メトロを加えた16社。
 2. 同事業者の交差駅については1駅として数える。
 3. 2018年度は計画数。

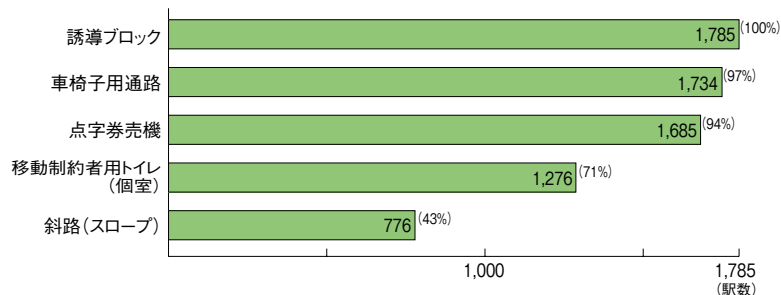


エレベーター



視覚障害者誘導用ブロック

移動制約者用設備整備状況(大手民鉄)



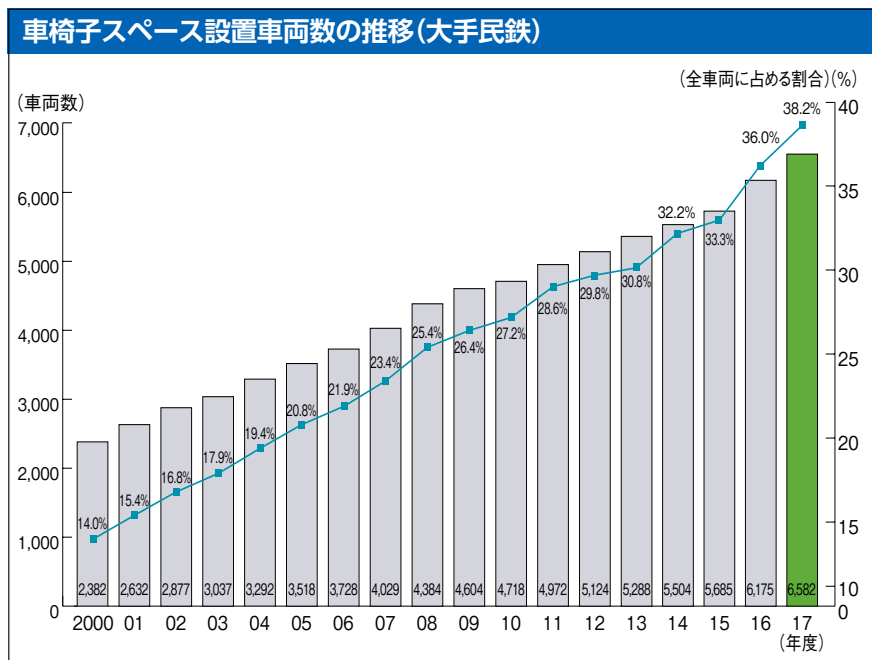
(2018年3月31日現在)



移動制約者用トイレ(個室)

車両への車椅子スペースの設置

大手民鉄では、車両への車椅子スペースの設置を進めており、保有する全車両の38.2%に当たる6,582両に、編成単位では、80.0%の編成に車椅子スペースを設置しています。また近年は、ベビーカーの利用が可能な兼用スペースの設置も進めております。



車椅子スペース設置車両

6-(3) AED(自動体外式除細動器)の設置

2007年から救命の現場に居合わせた一般の方にも使用が認められるようになったことから、空港やホテル、駅への設置が進んでいます。なお、大手民鉄16社では、全体の57.2%にあたる1,051駅に1,112台設置(2018年3月31日現在)しており、鉄道を利用されるお客様の救命率の向上に努めています。



Automated External Defibrillator

6-(4) 「こども110番の駅」全国的取り組み

近年登下校時において子供が被害に遭う事件があることから、より安全・安心な地域づくりに貢献するため、当協会はJR・公営事業者等にも働きかけ、2005年関西地区で実施された「こども110番の駅」の取り組みの全国展開を、2006年より図っています。

参加事業者 176社局2,828駅(2018年4月1日現在)



6-(5) 女性専用車両の導入

大手民鉄においては、京王が2001年3月に初めて女性専用車両の導入を行ったのを皮切りに、関西などでは、2002年12月に京阪と阪急が、翌2003年には近鉄、南海、阪神、西鉄が本格的に導入しました。

関東各社では、2005年5月に一斉に導入・拡大し、女性の利用者にとって、より一層安心して乗車していただけるようになりました。



■ 女性専用車両の導入状況

(2018年10月1日現在)

社 名	路線	導入時期	現在の女性専用車両導入状況		
			区間	列車種別(対象列車)	時間帯【すべて平日ダイヤのみ】
東 武	伊勢崎線 (東武スカイツリーライン)	2005. 5. 9	館林・南栗橋⇒北千住	区間急行	北千住着7:30～9:00の列車(6両編成を除く)
	久喜・南栗橋⇒押上		急行・準急 (半蔵門線方面直通列車)	押上着 始発～9:20の列車	
	伊勢崎線 (東武スカイツリーライン)	2006. 3.27	東武動物公園⇒北千住	普通 (日比谷線直通列車)	北千住着7:30～9:00の列車
	東上本線	2005. 5. 9	小川町⇒池袋	急行・準急	池袋着7:20～9:30の列車
		2005.10.31	森林公園⇒和光市	普通 (有楽町線・副都心線方面直通列車)	和光市着 始発～9:30の列車
	野田線 (東武アーバンパークライン)	2005. 6.20	大宮⇄船橋	全列車	始発～9:00
西 武	池袋線	2005. 5. 9	飯能⇒池袋	快速急行・急行・快速・準急・ 通勤急行・通勤準急	池袋着7:20～9:30の列車
	池袋線	2005.10.31	飯能⇒小竹向原	全列車 (有楽町線・副都心線方面直通列車)	始発～小竹向原着9:30の列車
	西武有楽町線 新宿線	2005. 5. 9	本川越・拝島⇒西武新宿	急行・通勤急行・準急	西武新宿着7:20～9:30の列車
京 成	本線 東成田線	2005. 5. 9	京成成田・東成田⇒京成上野	通勤特急	京成船橋着7:20～8:30の列車
京 王	京王線	2001. 3.27	新宿⇒調布	特急・準特急	新宿発18:00以降の列車
	京王線 高尾線 相模原線	2005. 5. 9	京王八王子・高尾山口・橋本 ⇒新宿	特急・準特急・急行・ 区間急行	新宿着7:30～9:30の列車
小田急	小田原線 江ノ島線 多摩線	2005. 5. 9	小田原・藤沢・唐木田⇒新宿	快速急行・急行・通勤急行	新宿着7:30～9:30の列車
	小田原線	2006. 5.15	伊勢原⇒代々木上原	全列車(千代田線方面直通列車)	代々木上原発7:10～9:30の列車
東 急	田園都市線	2005. 5. 9	中央林間⇒渋谷	全列車	始発～9:30
	東横線	2005. 7.25	横浜⇄渋谷	全列車	始発～9:30(上り、下り)
京 急	本線 久里浜線	2005. 5. 9	浦賀・三崎口・京急久里浜⇒品川	快特 ※金沢文庫までは特急	横浜着7:30～8:30の列車
東京メトロ	半蔵門線	2005. 5. 9	渋谷⇄押上	全列車	始発～9:30一斉終了(一部列車除く) ※渋谷方面は押上を9:20までに発車する列車まで
	有楽町線	2005.10.31	和光市⇒新木場	全列車	始発～9:30一斉終了
	日比谷線	2006. 3.27	北千住⇒中目黒	全列車	北千住発7:30以降の列車～9:00一斉終了
	千代田線	2006. 5.15	綾瀬⇄代々木上原	全列車	綾瀬および代々木上原発7:10以降の 列車～9:30一斉終了
	東西線	2006.11.20	西船橋⇒大手町	全列車	西船橋発6:57以降(この時間の妙典 始発含む)の列車～9:00一斉終了
	副都心線	2008. 6.16	和光市⇒渋谷	全列車	始発～9:30一斉終了
		2013. 3.18	渋谷⇒池袋	全列車	始発～9:30一斉終了
相 鉄	本線 いずみ野線	2005. 5. 9	海老名・湘南台⇒横浜	全列車	横浜着7:00～9:30の列車
	横浜⇒海老名・湘南台		全列車	横浜発18:00以降の列車	
近 鉄	奈良線	2003.10.14	近鉄奈良⇒大阪難波	快速急行	始発～大阪難波着9:30の列車
南 海	南海線	2003. 2.24	和歌山市・関西空港⇒天下茶屋	急行・空港急行	天下茶屋着7:20～8:30の列車
	高野線	2003. 6. 2 (2015.12. 5)	橋本・林間田園都市・ 河内長野・三田市町⇒天下茶屋 (和泉中央)	急行・区間急行 (泉北線直通列車含む)	天下茶屋着7:20～8:30の列車
京 阪	京阪本線 鴨東線	2002.12. 2	出町柳⇄淀屋橋	特急	淀屋橋発6:40～8:50の列車(上り) 出町柳発6:10～8:49の列車(下り)
阪 急	京都本線	2002.12. 2	梅田⇄河原町	特急・通勤特急	終日
	宝塚本線	2015. 3.21	川西能勢口⇒梅田	通勤特急	梅田着7:22～8:43の列車
	神戸本線	2016. 3.19	梅田⇄神戸三宮	通勤特急	梅田着7:07～9:12の列車 神戸三宮着7:34～8:32の列車
阪 神	本線	2003. 3.24	御影⇒梅田	区間特急	御影発6:55～8:08の列車
西 鉄	天神大牟田線	2003.11. 4	大牟田⇒西鉄福岡(天神)	特急・急行	西鉄福岡(天神)着7:33～9:03の列車

1 安全対策の強化

公共交通機関にとって最も重要なのが安全の確保です。大手民鉄では、踏切道の廃止又は立体交差化、運行管理システムの機能向上、各種の運転保安設備の整備などに高水準の設備投資を実施することにより、積極的に安全対策を推進しています。また、組織内部における安全意識を浸透させ、安全風土を形成する運輸安全マネジメント態勢の定着を図っています。

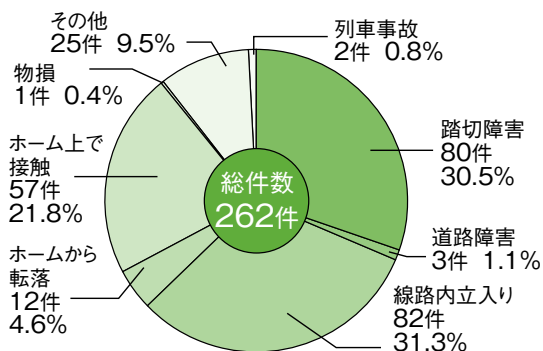
1-(1) 踏切道の改良

2017年度の手民鉄における運転事故件数は262件であり、うち踏切事故件数は80件で全体の約31%を占めており、踏切道の廃止又は立体交差化を推進することが、安全性の一層の向上につながります。

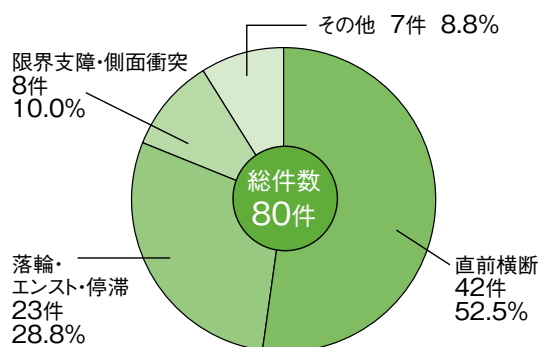
立体交差化事業等の推進により、大手民鉄16社の踏切道数は、2017年度末において5,500か所となっており、2000年度末に比べ1,186か所減少しています。また、残る踏切道についても、質的な向上を図るため、最も保安度の高い第1種(自動遮断機設置)踏切道への転換を進めてきました。この結果、2017年度末には第1種踏切道の比率が約99%となっています。

大手民鉄の鉄道運転事故の状況

◆鉄道運転事故の件数(2017年度)



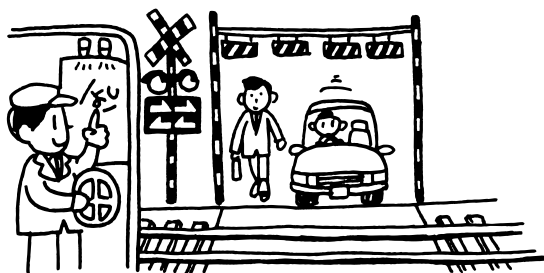
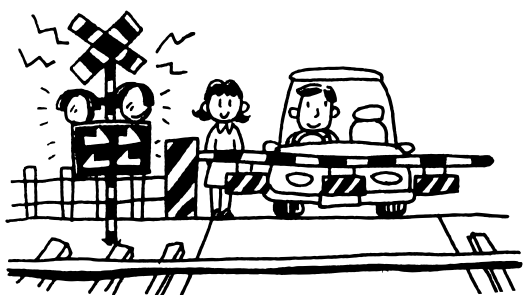
◆踏切事故の件数(2017年度)



踏切道の種別

第1種

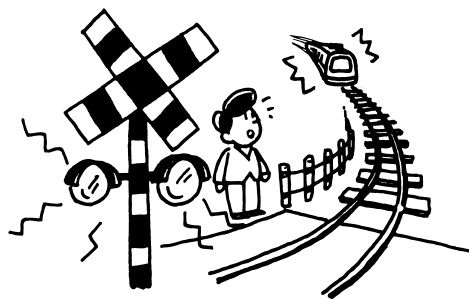
自動遮断機が設置されているか、または踏切保安係が配置されている。



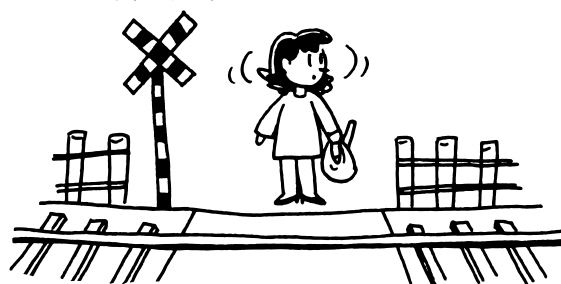
(注) 第2種(一部時間帯のみ踏切保安係が遮断機を操作するもの)は大手民鉄においては1986年度に全廃。

その他

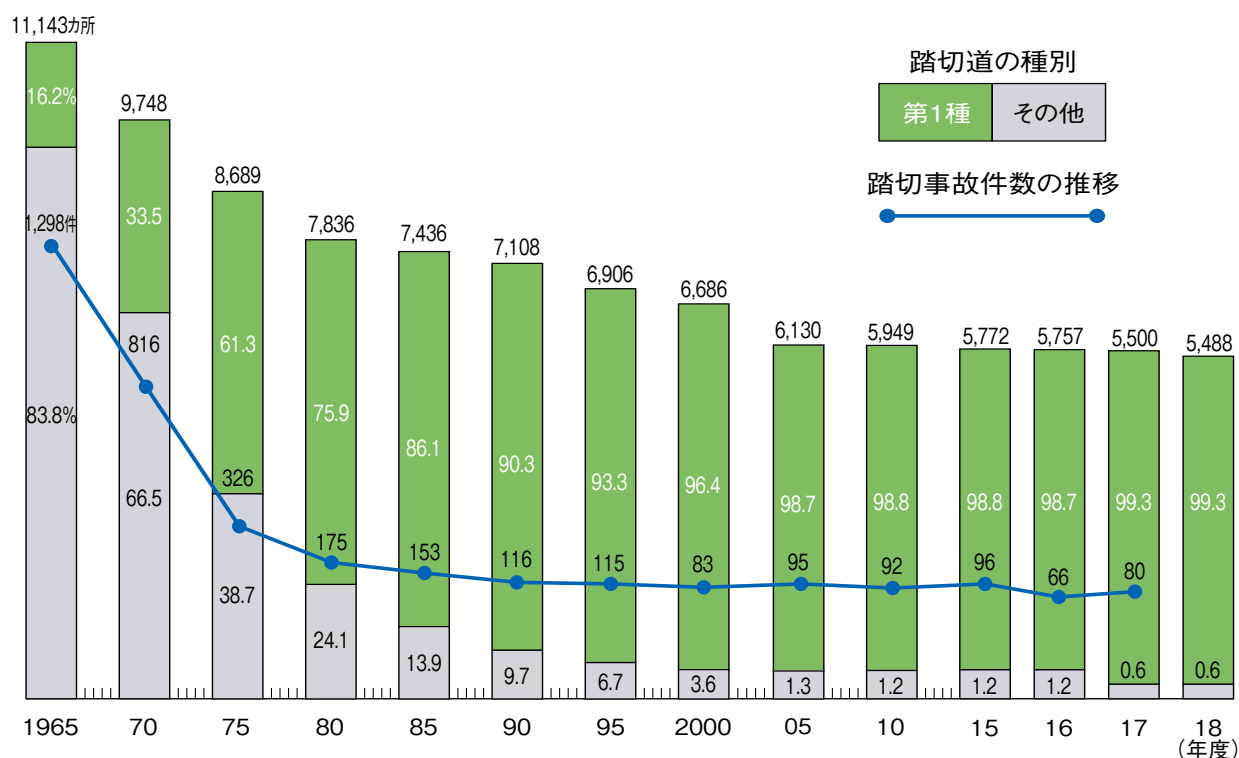
第3種/踏切警報機と踏切警標がついている。



第4種/踏切警標だけの踏切で、列車の接近を知らせる装置は無い。



踏切道改良実績と踏切事故の推移 (大手民鉄)



(注) 1. 95年度から相鉄を加えた15社。05年度からは東京メトロを加えた16社。
 2. 棒グラフ内の数値は踏切道中の種別構成比。
 3. 2018年度は計画数。

1-(2) 踏切の安全装置

踏切道への「支障報知装置(非常ボタン)」「障害物検知装置」の設置を進め、更なる保安度の向上に努めています。このほか、「快速」や「普通」などの速度の異なる列車の種別を検知して踏切警報開始地点を変えることにより、踏切遮断時間の適正化を進めています。

支障報知装置(非常ボタン)

踏切際に設置されている非常ボタンを押すと、発光信号等により運転士に危険を知らせる装置。



支障報知装置

障害物検知装置

踏切道内の障害物を検知すると、発光信号等により運転士に危険を知らせる装置。



障害物検知装置

1-(3) 列車運行の安全性の向上

大手民鉄では、列車運行の安全を確保するため、ATS(自動列車停止装置)、ATC(自動列車制御装置)等の整備を進めています。特に、ATSについては、曲線部における走行安全性を向上させるため、2005年度から列車の制限速度超過防止用の機能を追加する工事を実施しました。

また、CTC(列車集中制御装置)の整備に加えて、より一層、機能が向上したTTC(列車運行総合制御装置)の導入により、運行管理システムは着実に進歩しています。

ATS(Automatic Train Stop)

信号機が停止信号を示している場合、運転士が適正なブレーキ操作を行わないときに自動的にブレーキが作用し、停止信号の手前に停止させる装置。

ATC(Automatic Train Control)

レールに連続的に制限速度の情報を流して、列車が常時検知して速度を超過している場合には、自動的にブレーキが作用して減速又は停止させる装置。

CTC(Centralized Traffic Control)

線区内にある各駅の転てつ器や信号機の取り扱いを1か所に集中し、遠隔操作する装置。列車の運行状況も監視できるため、より、安全・確実に、かつ効率的な列車運行をすることができます。

TTC(Total Traffic Control)

CTCに列車の運行管理機能を持たせ、かつ列車運行情報に基づき各駅の行き先案内表示と案内放送を自動制御する機能等を追加した装置。列車の運行状況がリアルタイムで把握できるようになり、異常が発生した場合に迅速な対応が可能となります。



制限速度超過防止用ATS地上子



運転指令所

1-(4) 駅ホームの安全対策

駅ホームにおける安全対策については、非常停止押しボタンやホームドア等のハード面、および声かけ・サポート運動等のソフト面の両面において、取り組みを進めてきています。

非常停止押しボタン

非常事態が発生した場合に、「非常停止押しボタン」を操作することにより、ホームに接近する列車の乗務員に危険を知らせます。



非常停止押しボタン

転落検知装置

ホームが曲線であるため、車両とホームとの間隔が広く開いてしまう駅などに設置しており、ホームから転落した場合にホーム下に設置した装置が検知し乗務員や駅係員に知らせます。



転落検知装置

ホーム下待避スペース及び足掛けステップ

ホームから転落した際に、ホーム下に緊急待避するスペースを設置しているほか、ホームに上がりやすくするための足掛けステップを設置しています。



ホーム下待避スペース

転落防止用外幌

ホームから車両の連結部に転落しないように車両と車両との連結部に防護用の外幌を設置しています。



転落防止用外幌

内方線つき点状ブロック

1本の線上突起がある方がホームの内側であることを示す点状ブロックのことで、これにより目の不自由な方が、どちらがホームの内側なのか、足で踏むこと等で判別できます。



内方線つき点状ブロック

ホームドア

2017年3月末時点で20路線113駅にホームドアの整備を完了しています。今後、利用者数10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している、車両を自動的に一定の位置に停車させることができる、ホームの構造が旅客の円滑な流動に支障がない(ホーム幅を確保できる)等ホームドアの設置が可能な駅においては、原則として2020年度までにホームドアの整備を進めます。



ホームドア

声かけ・サポート運動

2016年11月より、首都圏の鉄道事業者各社が共同で「声かけ・サポート運動」を展開しています。この運動は、お年寄り・妊婦・障がい者・外国人をはじめ助けが必要な方々に声をかけ、サポートすることで、駅等の施設をより安全に、かつ安心して利用していただくことを目的としています。

日本民営鉄道協会では、この運動と連携し、2017年6月に、心のふれあいを通じて駅ホームにおける事故の防止を呼びかけるポスターを作成し、会員各社の駅で掲出しました。



日本民営鉄道協会のポスター

1-(5) 運輸安全マネジメント

鉄道事業法の一部改正により、2006年10月から鉄道事業者は、安全管理規程を作成するとともに、安全統括管理者(役員級)及び運転管理者(部長等の管理職級)を選任して、自ら内部監査を実施し安全管理体制の確立に努めています。また、これらの取り組み等の評価を国から定期的に受けることにより、一層の安全管理体制の深度化を図っています。

日本民営鉄道協会では、運輸安全マネジメント制度の適切な運用および内部監査を効果的に実施するため、2007年以降、希望する会員各社の社員に対し、鉄道総合技術研究所の協力を得て、「運輸安全マネジメント内部監査員研修会」を開催しています。

2 防災・減災対策の取り組み

2011年3月11日に発生した東日本大震災において、首都圏では鉄道施設の被害状況の確認などにより、長時間の運転見合わせが発生しました。また、震災後の電力需給状況により、節電の必要性が高まりました。

各社では従来より、災害時の安全確保や省エネルギー化の観点からさまざまな取り組みを進めてきましたが、東日本大震災以降はこれまでの取り組みを強化するとともに、残された課題や新たな課題について、継続して検討を進めることとしています。

また、地震や大雨に対する早期警戒システムの導入や災害・テロの被害拡大防止等の取り組みを進めています。

2-(1) 地震対策

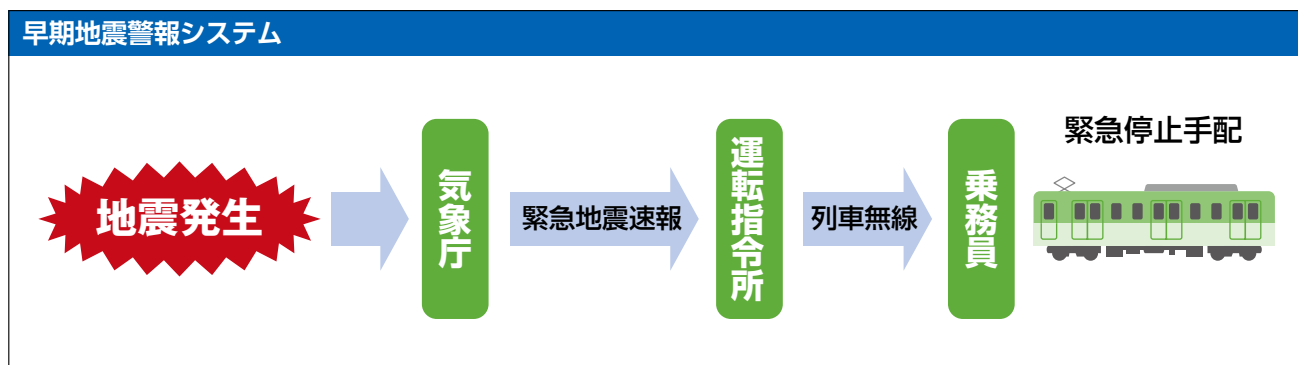
地震発生時における利用者の安全を確保するため、次のような対策を進めています。

地震計の設置

沿線に設置した地震計で一定規模以上の地震を感知した場合には、安全確保のため列車を停止するなどの運転規制をしています。

早期地震警報システムの導入

一定規模以上の地震が発生した際に気象庁から配信される「緊急地震速報」等を活用し、沿線に被害が予想される場合に、自動的に音声メッセージが列車の乗務員に通報され、乗務員が列車の緊急停止手配をとります。



耐震補強工事の実施

高架橋、橋梁、トンネル、駅施設等について、計画的に耐震補強工事を実施しています。



耐震補強工事実施済みの橋脚

2-(2) 帰宅困難者対策

東日本大震災では施設への被害状況確認等により、首都圏の多くの交通機関が運転を見合わせ、多数の「帰宅困難者」が発生しました。

このような事態を踏まえ、ターミナル駅を中心に、飲料水等の備蓄、滞留者の安全な場所への案内・誘導訓練などの取り組みを検討・実施しています。

しかし、災害発生時には鉄道の早期復旧を優先しなければならないことや、駅・施設での安全確保など課題も多く存在しています。そのため、各社では今後とも国・自治体・駅周辺施設などとの連携を強化していきます。

2-(3) 大雨・浸水対策

台風や大雨に対応するため、精度の高い気象情報オンラインシステムを導入しています。雨量に応じて、安全確保のため列車を停止するなどの運転規制をしています。

また、地下鉄道など地下区間への浸水対策として、駅出入口の止水板の設置や出入口を高くして浸水防止を図ったり、歩道の換気口の浸水防止機、トンネルや駅出入口の防水扉等の設置を進めています。



駅出入口の止水板



トンネルの断面を閉鎖する防水ゲート



トンネル内の防水ゲート

2-(4) 地下鉄道の火災対策

地下駅の火災発生時における利用者の安全を確保するため、排煙設備や避難誘導設備、消火設備を設置するほか、防災管理室の整備、警察・消防等の関係機関への通報・連絡設備の充実、防火シャッターの設置、建築物の不燃化などの対策を講じ、火災対策の一層の充実に努めています。



防災管理室

2-(5) テロ対策

テロ対策として、駅構内および車両内への防犯カメラの設置、係員の警備・巡回、さらには警察署や消防署と連携したNBC(核・生物・化学兵器)対応の訓練に参加・協力しています。また平素より不審物を発見した際の通報について協力を呼びかけたり、国際会議開催時のごみ箱やロッカーの使用を制限するなど、警備体制を整えています。



テロ対策訓練の様子

1 環境にやさしい経営の推進

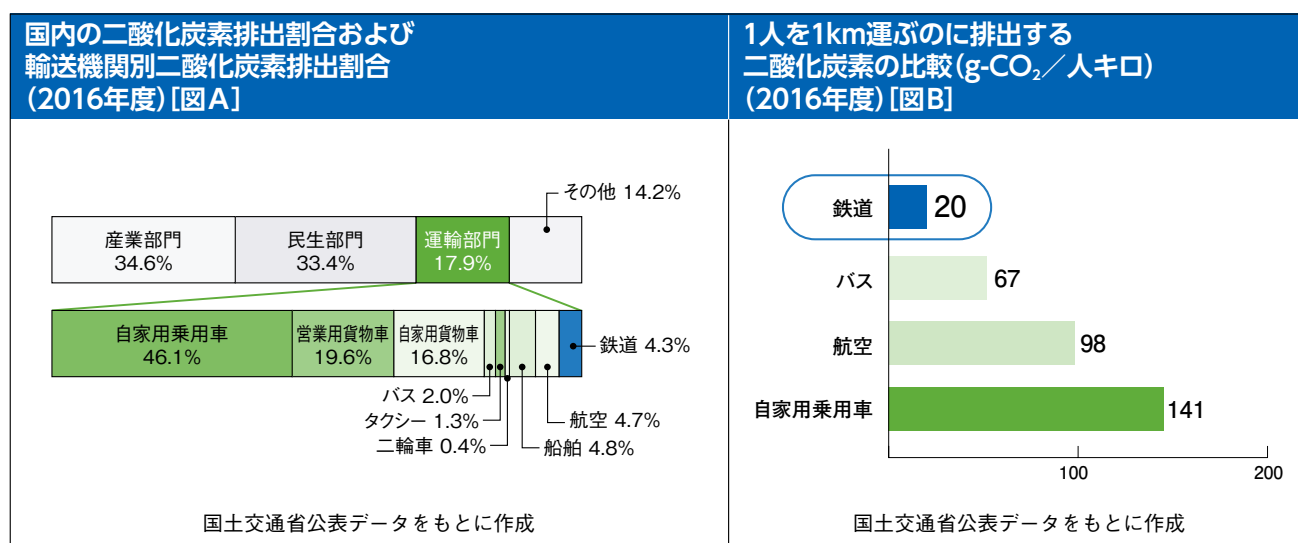
1-(1) 鉄道の環境負荷の現状

我が国全体の二酸化炭素排出量の中で、運輸部門は約17.9%を占めており[図A]、なかでも自家用乗用車の二酸化炭素排出量が最も多く、運輸部門の46.1%にも達しています。

ここで鉄道に着目してみると、国内旅客輸送量全体の約7割(人キロベース)[参照:交通機関として民鉄が担う役割 項]を占めていますが、二酸化炭素排出量はたったの4.3%[図A]にすぎません。(※消費した電力量を二酸化炭素の排出量に換算しています。)

また、輸送機関別に1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素の比較[図B]をすると、鉄道は自家用乗用車の約7分の1です。

これらのデータから、鉄道が環境負荷の小さい移動手段であることがわかります。



1-(2) 民鉄の環境経営

鉄道の環境負荷が小さいということに甘えず、各社では企業経営に環境保全の考え方を取り入れた「環境経営」を進めることにより、環境保全に積極的に取り組んでいます。

環境マネジメントシステムの導入

各社では環境基本方針を定め、これに基づいて環境保全活動を継続的に改善する「環境マネジメントシステム」を導入しています。また、環境マネジメントシステムを実施するための国際的な標準規格である「ISO14001」認証を取得、またはこれに準拠したマネジメントシステムを導入するなど、組織活動が環境に及ぼす影響を最小限に食い止める活動を行っています。

環境会計の導入

環境保全活動にどの程度のコストを負担し、環境保全効果がどの程度あがっているか、あるいは、その活動によってどの程度の収益や費用削減があったのかということ、可能な限り定量的に把握することにより、環境負荷をより効果的に低減する活動に活かしています。

なお、当協会では、環境省策定の「環境会計ガイドライン2005年度版」に準拠しつつ民鉄事業の特性に即した環境会計の標準的な手法を2008年5月に策定しました。当協会会員各社で環境会計を導入している会社の多くは、当ガイドラインを参照して環境報告書等を作成しております。

環境報告書等の作成・配布

環境経営による会社の活動を、ステークホルダーの皆様方へ情報提供するために、環境報告書等を作成・配布しています。

1-(3) 具体的な取り組み

こうした「環境経営」に基づき、各社では環境保全のために様々な取り組みを行っています。主な事例は次の通りです。

地球温暖化防止への取り組み

2013年10月より、経団連が低炭素社会の実現に向け、産業界の取り組みとして策定した「低炭素社会実行計画」に参加しています。民鉄業界では、運転用電力のエネルギー効率を、2020年度に2010年度比5.7%、2030年度に2010年度比5.7%以上改善することを目標としています。この目標を達成するため、電力を一層効率的に使用できる回生ブレーキ付きVVVF制御車両等の省エネルギー車両の導入を進めています。

また、運転用電力の効率化については、このような省エネルギー車両の導入のほかにも、変電所に回生電力を貯蔵するための蓄電池の整備を進めるとともに、駅の照明やエスカレーターなどの付帯設備用電力のエネルギー効率の改善のため、太陽光などの自然エネルギーを活用した発電設備、駅における蓄電池、LED照明装置・氷蓄熱空調装置等を整備するなど、環境に配慮した施設の整備を進めています。

■ 大手民鉄の省エネルギー車両の導入率

(2018年3月31日現在)

	制御方式	保有車両数	
			うち軽量化車両
回生ブレーキを装備している車両	V V V F 制御	11,819両*	10,630両
	チョッパ制御	2,323両*	1,171両
	抵抗制御その他	616両*	237両
回生ブレーキを装備していない車両	抵抗制御その他	2,460両	304両*
全保有車両数		17,218両(A)	12,342両
省エネルギー車両数(回生ブレーキ装備又は軽量化車両)		15,062両(B)(*の合計)	
省エネルギー車両の割合		87.5%(B/A)	

注1:原則として、車両は営業用車両のみ(鋼索線・新交通を除く。) 注2:軽量化車両は、ステンレス製・アルミ製の車両を示す。

地域環境の負荷低減に関する取り組み

電車の車輪を騒音の出にくいものへ交換したり、レールを継ぎ目のないロングレールに交換するなど、振動・騒音の低減に努めているほか、枕木に木材を使用しない軌道を採用して木材の伐採を抑止するなど、地域環境の負荷低減にも取り組んでいます。

資源の有効活用に関する取り組み

使用済み乗車券のリサイクル、余剰となった車両の地方鉄道への譲渡、リサイクル素材を使用した制服の採用、繰り返し利用できるICカードの導入など資源の有効活用に努めています。



切符・磁気カードをリサイクルして制作したベンチ

社会活動等その他の取り組み

線路脇の斜面や駅施設に植栽する緑化活動や、社員によるクリーン活動、里山の保全活動などの社会活動を行っています。

また、売り上げの一部を緑の募金に寄付したり、カーボンオフセットを導入するといった、環境をテーマにした乗車券の販売も行っています。



緑化活動

物流に関する社会的課題への取り組み

旅客鉄道の輸送力を活用した宅配便の荷物の積載や、駅構内において宅配便の荷物を受け取る事ができるロッカーの設置など、物流に関する交通渋滞などの社会的課題解決へ取り組む事により、CO2排出量の削減にも寄与しています。

鉄道利用促進への取り組み

各社では環境に優しい鉄道のアピールと、鉄道の利便性の向上という2つの側面から鉄道利用促進に積極的に取り組んでいます。

具体的な取り組みとして、目的地の最寄り駅までは鉄道を利用し、駅から目的地までカーシェアリング車両を利用することで、渋滞回避等による移動時間の可視化や効率化及び観光・レジャー等のお出かけでの利便性の向上を図るとともに、地域の環境負荷を低減する「鉄道&カーシェアリング」の推進や、自動車を駅周辺の駐車場に停めて(Park)、環境にやさしい鉄道に乗り換えてもらう(Ride)ことで、自動車利用を抑制し、渋滞緩和や環境改善を図る「パーク&ライド」の推進、自宅から鉄道駅へ、鉄道駅から目的地へ移動手段として利用されている自転車の利便性を高めて鉄道の利用促進を図ることを目的とした、駅周辺の駐輪場整備やレンタサイクルの運営にも取り組んでいます。

また、環境省が旗振り役となっている、環境に優しい鉄道の利用促進等を推進し、地球温暖化対策に資するあらゆる「賢い選択」を促す国民運動「COOL CHOICE」について、ポスター掲載や賛同協力などにも取り組んでいます。



駅前駐輪場

■ 大手民鉄の駅前駐輪場設置状況

(2018年3月31日現在)

	東武	西武	京成	京王	小田急	東急	京急	東横線	相鉄	名鉄	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	西鉄	合計
駅数	204	92	69	69	70	97	72	179	25	275	286	100	90	90	51	72	1,841
設置駅数	107	59	31	38	52	45	42	16	15	173	137	53	44	44	27	31	914
箇所数	217	124	45	62	134	74	62	37	28	246	212	85	117	108	50	44	1,645

1-(4) 節電への対応

運転用電力の削減

電車を動かす運転用電力の削減として、一部時間帯における運行本数の削減や、車両編成数の縮小などを行っています。また、VVVF車両などの省エネルギー車両の導入や、車内空調設定温度の変更、車内照明の減灯・消灯の実施、LED照明の導入などを行っています。

このほかに、電車運行の省電力対策として、惰行運転を活用した運転方法の研究が進められています。



車内のLED照明

付帯設備用電力の削減

駅施設や信号保安設備などに使う付帯設備用電力の削減として、駅照明や信号機のLED化、駅照明の減灯・消灯、自動券売機・自動改札機など駅務機器の使用制限、空調設定温度の変更などを実施しています。



節電を告知するポスター

1 2018年度設備投資計画

大手民鉄各社は、大都市圏での著しい混雑状況の緩和等を図るため、各社足並みを揃えて1961年度より1996年度まで8次36年にわたり「輸送力増強等投資計画」を策定し、着実に施設の整備を進めてきました。1997年度からは、混雑緩和に一定の成果がみられることや需要の動向、工事の進捗状況等を勘案し、単年度の「鉄道事業設備投資計画」として整備を進めています。

2017年度は、輸送力増強工事に671億円を投じて、都心への乗り入れ工事や駅の改良、車両の新增・更新などを進めたほか、踏切および運転保安工事には2,374億円を投じて、車両の更新・改良や運転保安設備の整備、耐震補強工事のほか、線路の立体化による踏切道の整理などの工事を進め、安全性の向上に努めました。また、サービス改善工事に1,504億円を投じ、駅施設のリニューアル、エスカレーター・エレベーターの設置を含めたバリアフリー化、運行情報案内表示器の整備、ホームドアの設置などを進めました。

2018年度設備投資計画では、輸送力増強工事に689億円、踏切および運転保安工事に2,499億円、サービス改善工事に1,860億円など、合計で5,069億円を投じる予定です。

■ 各社別設備投資2017年度実績

(単位:億円)

	東武	西武	京成	京王	小田急	東急	京急	東京メトロ	相鉄	名鉄	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	西鉄	合計	構成率
輸送力増強工事	50	11	11	72	99	173	18	115	32	25	7	15	8	—	20	9	671	14.7%
踏切及び運転保安工事	197	179	105	178	131	235	159	543	45	81	160	84	52	117	44	55	2,374	52.0%
サービス改善工事	78	23	32	32	63	147	40	895	11	8	42	17	36	60	6	6	1,504	32.9%
鉄道・運輸機構工事	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	0.4%
合計	326	213	149	283	313	556	218	1,553	89	115	210	116	96	178	72	70	4,568	100.0%

■ 各社別設備投資2018年度計画

(単位:億円)

	東武	西武	京成	京王	小田急	東急	京急	東京メトロ	相鉄	名鉄	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	西鉄	合計	構成率
輸送力増強工事	24	3	46	31	109	164	32	114	50	46	4	17	5	—	25	15	689	13.6%
踏切及び運転保安工事	220	168	95	184	101	273	133	662	26	97	169	96	63	110	38	56	2,499	49.3%
サービス改善工事	115	75	56	20	105	159	70	979	37	12	65	16	40	81	14	6	1,860	36.7%
鉄道・運輸機構工事	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	0.4%
合計	360	246	198	237	336	597	236	1,756	115	156	239	129	108	191	78	78	5,069	100.0%

※「合計」と各項目の合計値とは必ずしも一致しない(億円未満切り捨て)

輸送力増強工事:都心への乗り入れ、駅の改良、車両の新造など。

踏切及び運転保安工事:運転保安設備の整備、耐震補強、線路の立体化による踏切道の整理など。

サービス改善工事:バリアフリー化(エスカレーター・エレベーターの設置を含む)、駅施設のリニューアルなど。

鉄道・運輸機構工事:鉄道・運輸機構が施行するニュータウンや都心乗り入れ等の新線建設及び複々線化工事をいい、完成後民鉄が買い取るもの。

2 大手民鉄の設備投資額の推移

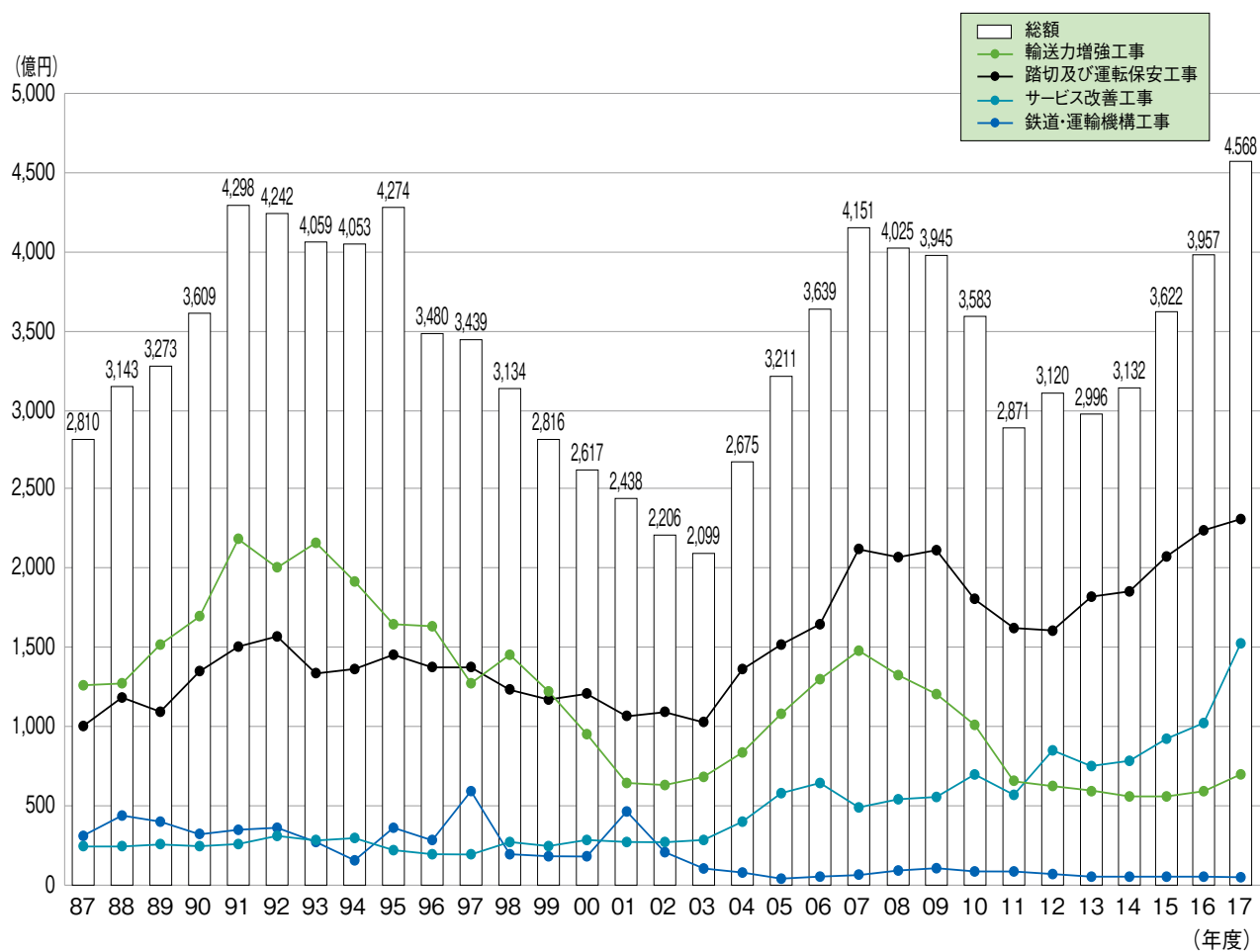
(単位:億円)

区分		A	B	C	計	D	E	合計
年度		輸送力 増強工事	踏切及び運 転保安工事	サービス 改善工事		鉄道・運輸 機構工事	災害復 旧工事	
第7次 5ヵ年 計画	87	1,263	1,002	238	2,503	307	—	2,810
	88	1,271	1,184	248	2,703	440	—	3,143
	89	1,523	1,096	256	2,875	398	—	3,273
	90	1,696	1,352	246	3,294	315	—	3,609
	91	2,179	1,507	262	3,948	350	—	4,298
第8次 5ヵ年 計画	92	2,006	1,574	303	3,883	359	—	4,242
	93	2,160	1,340	284	3,784	275	—	4,059
	94	1,913	1,368	295	3,576	329	148	4,053
	95	1,641	1,447	220	3,308	358	608	4,274
	96	1,637	1,372	189	3,198	278	4	3,480
97年度実績		1,271	1,377	195	2,843	588	8	3,439
98年度実績		1,456	1,231	235	2,922	192	20	3,134
99年度実績		1,221	1,170	242	2,633	183	—	2,816
2000年度実績		945	1,209	282	2,436	181	—	2,617
01年度実績		643	1,067	270	1,981	457	—	2,438
02年度実績		630	1,094	276	2,001	204	—	2,206
03年度実績		682	1,024	283	1,990	109	—	2,099
04年度実績		833	1,360	397	2,592	83	—	2,675
05年度実績		1,084	1,511	581	3,177	34	—	3,211
06年度実績		1,299	1,643	643	3,586	53	—	3,639
07年度実績		1,473	2,127	486	4,088	63	—	4,151
08年度実績		1,329	2,066	542	3,938	86	—	4,025
09年度実績		1,185	2,123	548	3,858	87	—	3,945
10年度実績		1,021	1,803	679	3,504	79	—	3,583
11年度実績		608	1,646	536	2,791	80	—	2,871
12年度実績		597	1,642	822	3,062	57	—	3,120
13年度実績		566	1,753	643	2,963	33	—	2,996
14年度実績		502	1,835	760	3,099	33	—	3,132
15年度実績		559	2,086	943	3,589	32	—	3,622
16年度実績		598	2,287	1,038	3,924	32	—	3,957
17年度実績		671	2,374	1,504	4,549	18	—	4,568

(注) 実績(第7次までは14社、第8次からは相鉄を加えた15社、04年度から東京メトロを加えた16社)

(注) 「合計」と各項目の合計値とは必ずしも一致しない。(億円以下切り捨て)

大手民鉄の設備投資額の推移



3 大規模工事計画

大手民鉄では、通勤通学時の混雑緩和や開かずの踏切対策等の問題を抜本的に解決するため、新線建設や複々線化、連続立体化等の大規模な工事を実施しています。

これら大規模工事は、多額の費用を要するとともに施行期間が長期にわたることから、国および関係自治体等の支援ならびに沿線住民の協力が不可欠です。

首都圏



■ 大規模工事計画(首都圏)

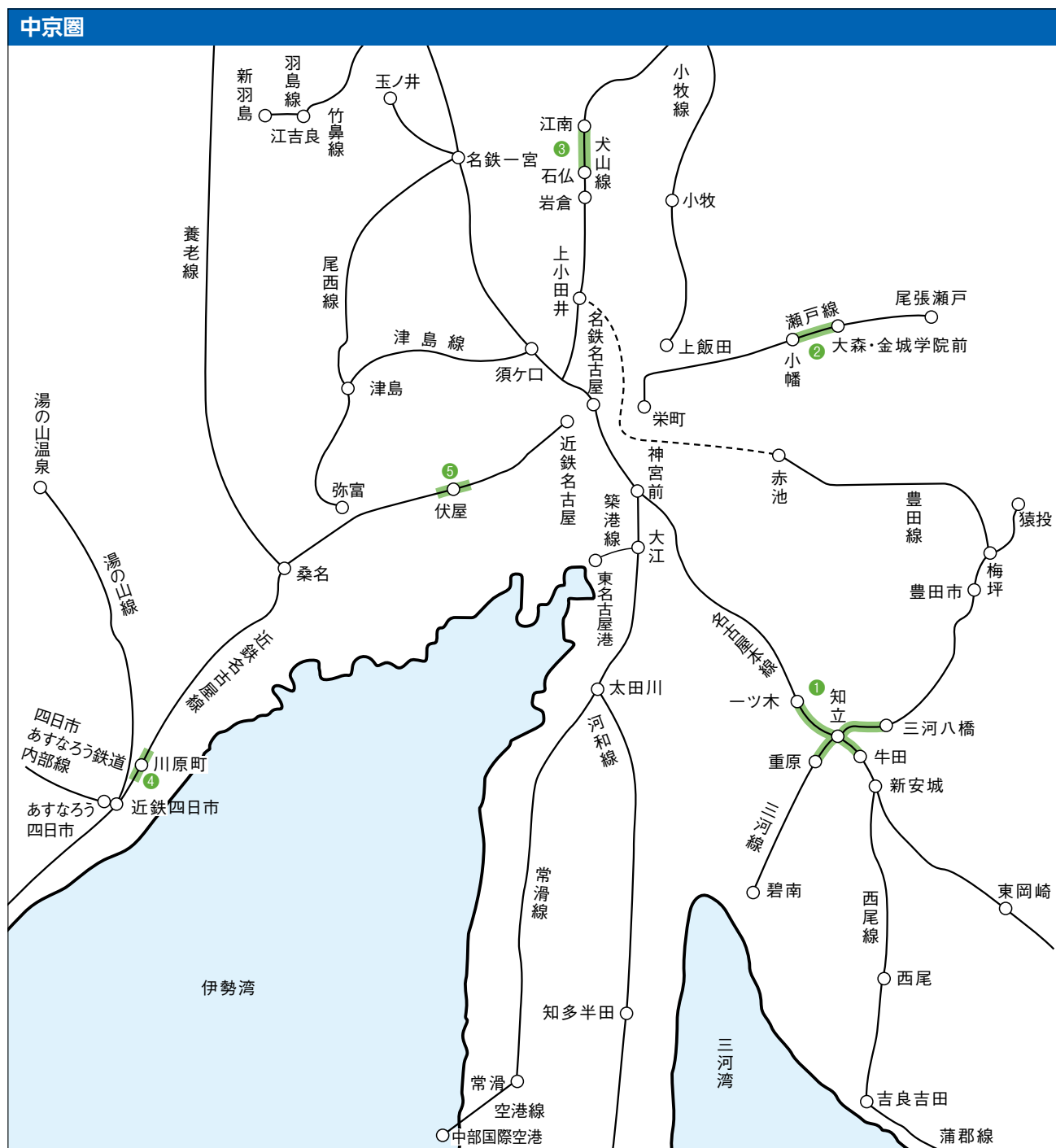
(2018年10月1日現在)

社 名	工事種別	線 名	区 間	キロ程	事業完了 年度	備 考	踏切道 除去数	地図 番号
東 武	高架化	伊勢崎線 (東武スカイツリーライン)	西新井～谷塚	1.7	2020	連続立体化	2	①
	〃	〃	とうきょうスカイツリー ～曳舟	0.9	2024	連続立体化	1	②
	〃	野田線 (東武アーバンパークライン)	清水公園～梅郷	2.9	2023	連続立体化	11	③
	複線化	〃	逆井～六実	3.9	2019		0	④
西 武	地下化	新宿線	中井～野方	2.4	2020	連続立体化	7	⑤
	高架化	新宿線 西武園線 国分寺線	東村山駅付近	2.3 1.4 0.8	2024	連続立体化	5	⑥
京 成	高架化	押上線	四ツ木～青砥	2.2	2022	連続立体化	11	⑦
京 王	高架化	京王線	笹塚～仙川	7.2	2022	連続立体化	25	⑧
小田急	地下化 高架化 複々線化	小田原線	東北沢～和泉多摩川	10.4	2018	鉄道・運輸機構工事 ○97年6月喜多見～和 泉多摩川間(2.4km) 供用開始 ○04年11月世田谷代田 ～喜多見間(6.4km) 供用開始 ○18年3月東北沢～世 田谷代田間(1.6km) 供用開始	39	⑨
京 急	地下化	大師線	川崎大師～小島新田	1.9	2024	連続立体化(第1期)	8	⑩
相 鉄	高架化	本線	星川～天王町	1.8	2018	連続立体化	9	⑪

■ 上下分離方式による大規模工事計画(首都圏)

(2018年10月1日現在)

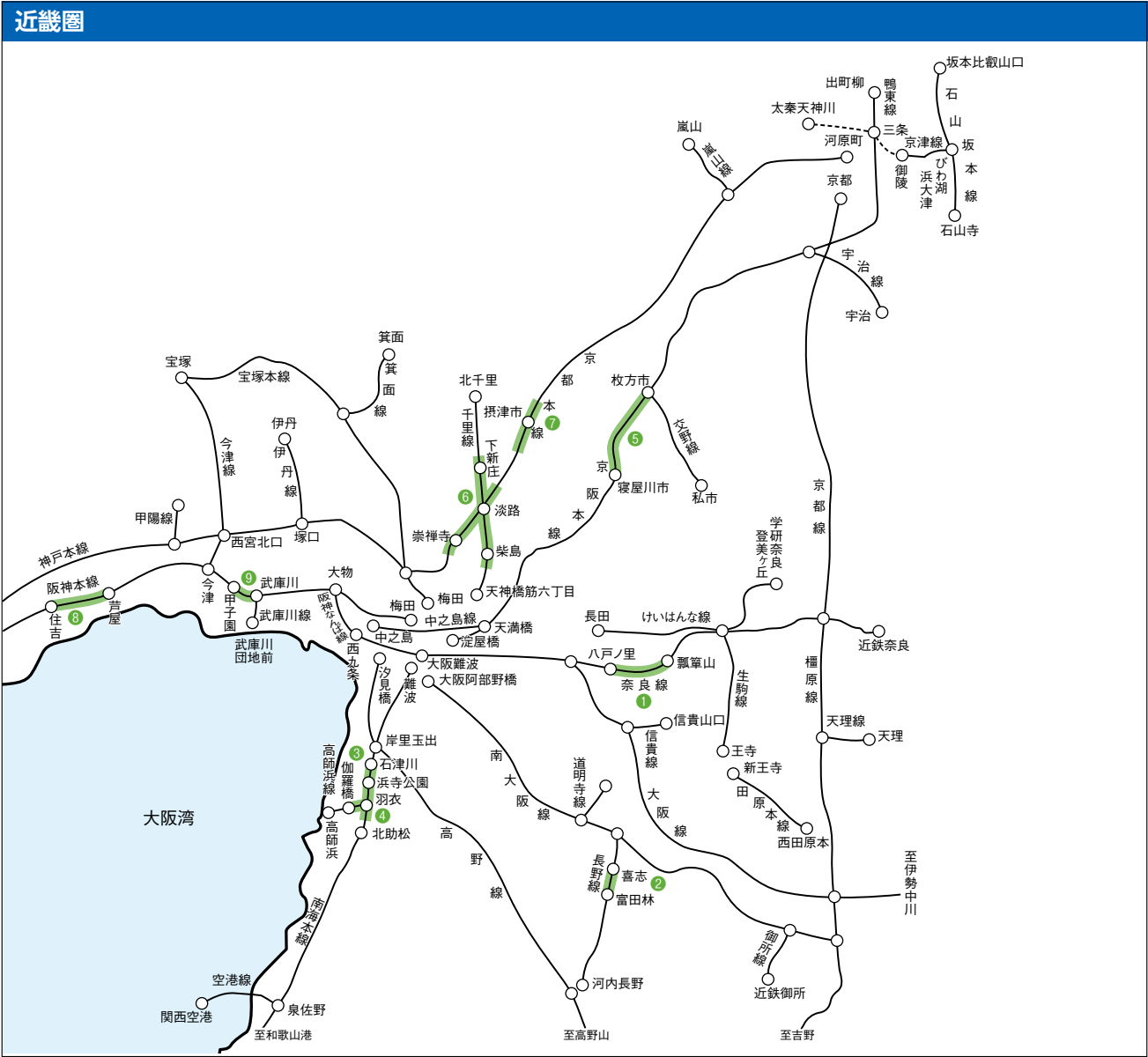
社 名	工事種別	線 名	区 間	キロ程	事業完了 年度	備 考	地図 番号
相 鉄	連絡新線	相鉄・JR直通線	西谷～羽沢(仮称)	2.7	2019	都市鉄道等利便増進法による 鉄道・運輸機構工事	⑫
相 鉄 東 急	〃	相鉄・東急直通線	羽沢(仮称)～日吉	10.0	2022	〃	⑬



■ 大規模工事計画(中京圏)

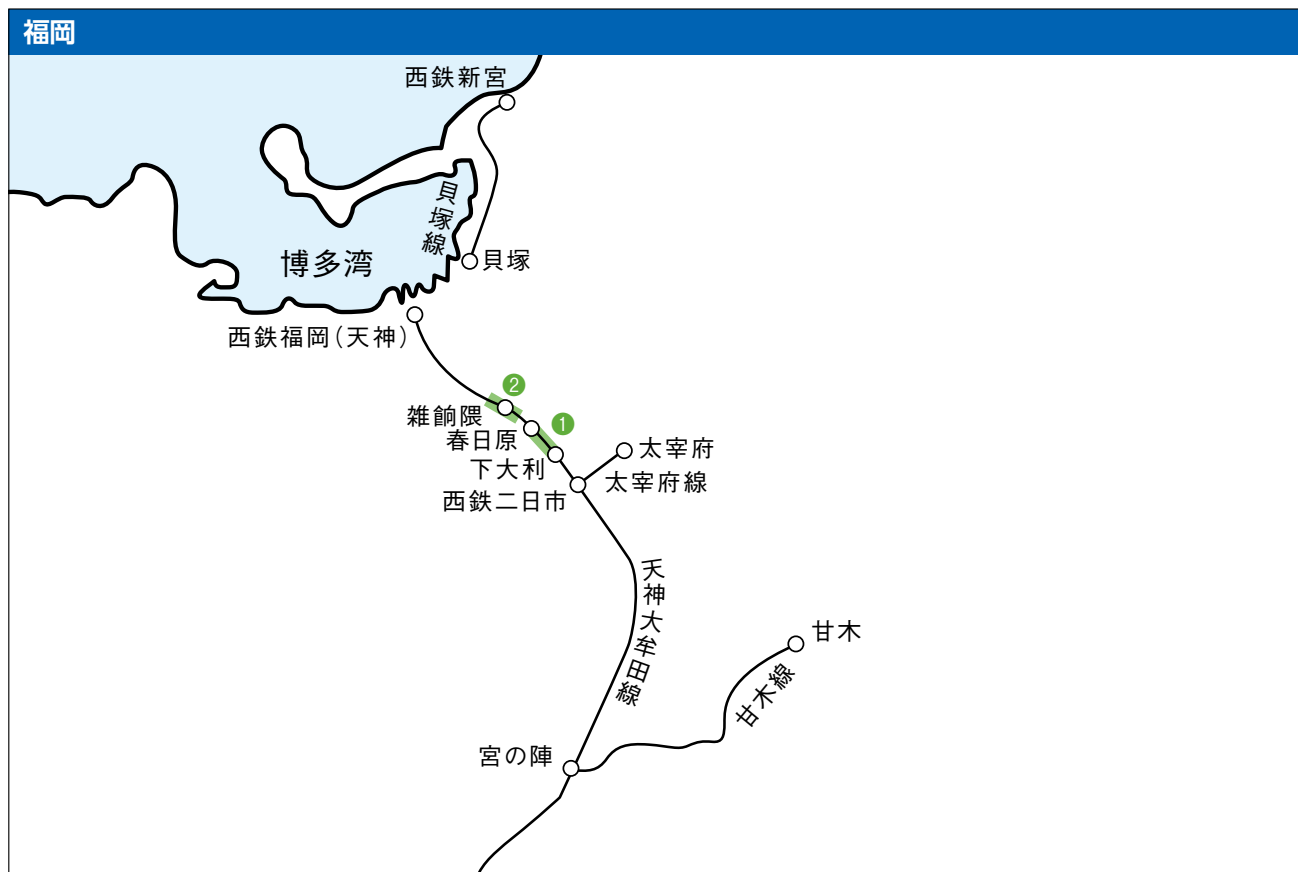
(2018年10月1日現在)

社 名	工事種別	線名	区間	キロ程	事業完了 年度	備考	踏切道 除去数	地図 番号
名 鉄	高架化	名古屋本線	一ツ木～牛田	計	2023	連続立体化	10	①
	〃	三河線	三河八橋～重原	5.0				
	〃	瀬戸線	小幡～大森・金城学院前	1.9	2019	単独立体化	8	②
	〃	犬山線	石仏～江南	1.8	2019	単独立体化	6	③
近 鉄	高架化	名古屋線	川原町駅付近	1.0	2019	連続立体化 ○16年5月高架線供用開始	5	④
	〃	〃	伏屋駅付近	0.8	2019	単独立体化 ○17年9月高架線供用開始	3	⑤



■ 大規模工事計画(近畿圏) (2018年10月1日現在)

社 名	工事種別	線名	区間	キロ程	事業完了年度	備考	踏切道除去数	地図番号
近 鉄	高架化	奈良線	八戸ノ里～瓢箪山	3.3	2019	連続立体化 ○14年9月高架線供用開始	9	①
	〃	長野線	喜志～富田林	0.9	2022	単独立体化	2	②
南 海	高架化	南海本線	石津川～羽衣	2.7	2027	連続立体化	7	③
	〃	高師浜線	浜寺公園～北助松 羽衣～伽羅橋	4.1	2021	連続立体化	13	④
京 阪	高架化	京阪本線	寝屋川市～枚方市	5.5	2028	連続立体化	21	⑤
阪 急	高架化	京都本線 千里線	淡路駅付近	7.1	2027	連続立体化	17	⑥
	〃	京都本線	摂津市駅付近	2.1	2033	連続立体化	5	⑦
阪 神	高架化	本線	住吉～芦屋	4.0	2022	連続立体化	11	⑧
	〃	〃	甲子園～武庫川	1.9	2018	連続立体化	6	⑨



■ 大規模工事計画(福岡)

(2018年10月1日現在)

社名	工事種別	線名	区間	キロ程	事業完了年度	備考	踏切道除去数	地図番号
西鉄	高架化	天神大牟田線	春日原～下大利	3.3	2021	連続立体化	12	①
	〃	〃	雑餉隈駅周辺	1.9	2023	連続立体化	7	②

4 鉄道整備のための支援制度

民鉄を整備していくための支援制度としては、国や地方自治体による各種の助成措置が講じられているほか、日本政策投資銀行による融資などがあります。また、大規模な輸送力増強工事を実施するため、特定都市鉄道整備積立金制度も活用されました。

4-(1) 公的支援

民鉄に対する公的支援には、「都市鉄道の利便増進」、「都市鉄道の整備」、「鉄道駅の総合的な改善」、「耐震対策」、「鉄道駅等におけるバリアフリー化の推進」等に係る助成措置が講じられています。

都市鉄道の利便増進

既存ストックを有効活用した都市鉄道の利便増進のため、都市鉄道等利便増進法とともに都市鉄道利便増進事業費補助制度が導入され、速達性の向上や交通結節機能の高度化を図るため「受益活用型」の上下分離方式が導入されています。

速達性向上事業

神奈川東部方面線では、2006年11月に相鉄・JR直通線(西谷駅～横浜羽沢駅付近)について、2007年4月には相鉄・東急直通線(横浜羽沢駅付近～日吉駅)について、それぞれ速達性向上計画が認定され、現在工事が進捗しています。

今後工事が完成すると、より一層速達性の向上等都市鉄道の利便が増進されることが期待されています。



都市鉄道の整備(輸送障害対策)

高密度ダイヤの設定や相互直通運転化に伴う列車遅延等の輸送障害に対処するため、相互直通運転箇所における平面交差の立体交差化事業や駅の改良事業などに対し、その費用の一部を補助する制度が設けられています。

東京メトロ	副都心線・有楽町線	小竹向原～千川間	平面交差の立体交差化
	東西線	茅場町駅、木場駅	駅の改良
	千代田線	北綾瀬駅	駅の改良
	銀座線	浅草駅	駅の改良

鉄道駅の総合的な改善

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、わかりやすく、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、駅改良と併せて行うバリアフリー施設および生活支援機能施設等の整備事業に対し、その費用の一部を補助する制度が設けられています。

京急	本線	金沢八景駅
相鉄	本線	海老名駅
阪急	京都線	西院駅
小田急	江ノ島線	中央林間駅
東急	池上線	池上駅
京成	本線	菅野駅
西武	多摩川線	多磨駅
名鉄	小牧線	小牧口駅
近鉄	南大阪線	高見ノ里駅

耐震対策

鉄道駅は不特定多数の人々が利用する公共の場であるうえ、大地震発生時には被災者への公共交通機関に関する情報提供の場、あるいは一時避難や緊急活動の場として活用されるものであることから、その防災機能の強化が期待されています。そのため、大規模地震に備え、一定の要件を満たす駅における耐震補強工事に対し、その費用の一部を補助する制度が設けられています。

また、緊急耐震対策として、発生の切迫性が指摘されている首都直下地震や南海トラフ地震に備え、これらの地域において緊急輸送道路と交差する橋りょう及び緊急輸送道路と並走する高架橋などに対する耐震補強工事に対し、その費用の一部を補助する制度が設けられています。

鉄道駅等におけるバリアフリー化の推進

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、高齢者、障害者等の連続的かつ円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するため、公共交通機関に対して、鉄道駅におけるエレベーター等の設置による段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの整備、移動制約者の方もご利用いただける多機能トイレの設置、ホームドアまたは可動式ホーム柵の整備等、駅におけるバリアフリー化設備の整備に要する経費の一部を補助する制度が設けられています。

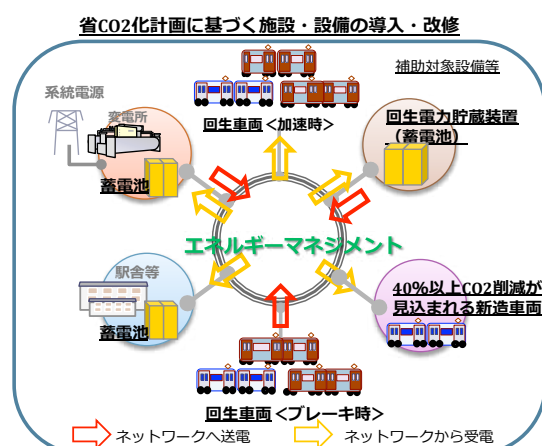
鉄道駅の利用環境の改善

既存の鉄道駅や高架下に保育所等の生活支援機能を併設し、地域コミュニティの核として鉄道駅の利用環境の改善を促進する事業に対し、その費用の一部を補助する制度が設けられています。

低炭素化・省電力化の促進

鉄道駅や運転司令所等に対する再生可能エネルギーの導入や、エネルギーを効率的に使用するための省エネルギー設備の導入等、低炭素化・省電力化に資する事業に対し、その費用の一部を補助する制度が設けられています。

鉄道路線をさらにエコにする低炭素化・省電力化の計画的な取り組みを推進



鉄道車両の再生電力を有効活用する設備と省エネルギー車両の導入を合わせて実施し、鉄道システム全体の省CO2化を加速させる

4-(2) 日本政策投資銀行による融資政策

民鉄が行っている大規模工事を計画的・持続的に進めていくためには、長期かつ低利の資金を安定的に確保する必要があります。

そのため大手民鉄に対し、日本政策投資銀行から融資が行われています。

■ 都市圏民鉄に対する融資項目及び条件(広域ネットワーク整備枠)

対象工事	利率	融資比率
①安全防災対策工事 ・立 体 交 差 化 工 事 ・事 故 防 止 工 事	融資期間、信用リスク等を勘案しつつ、左記工事内容に応じ、金利を優遇	50% (但し、 2010年度～2018年度 は80%に緩和)
②輸送力増強工事 ・都 市 中 心 部 乗 入 工 事 ・新 線 建 設 工 事 ・複 線 化 工 事 ・大 規 模 都 市 鉄 道 新 線 多 目 的 旅 客 タ ー ミ ナ ル 施 設 工 事		
③利用者利便性向上工事 ・通 勤 混 雑 緩 和 対 策 工 事 ・車 両 増 強 工 事 ・車 庫 建 設 工 事 ・変 電 所 建 設 工 事 ・駅ターミナル機能高度化工事 ・移動制約者(バリアフリー)対応工事		

■ 大手民鉄向け融資実績及び工事額

(単位:億円・%)

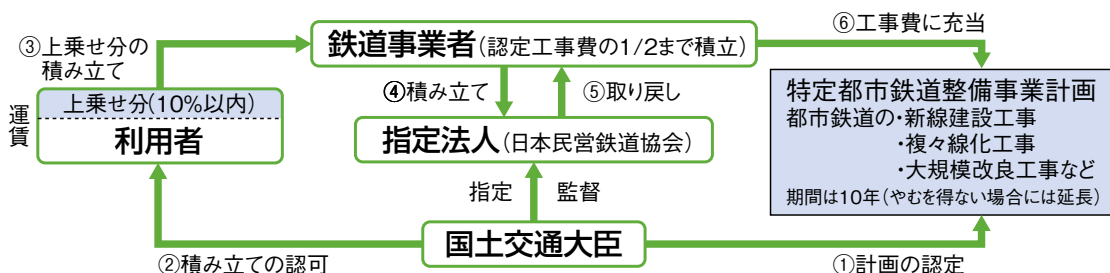
年度	工事額	融資実績	工事額に占める 融資額の割合
2012	1,980	983 (1,063)	49.6
2013	1,774	1,092 (1,227)	61.6
2014	2,162	971 (1,084)	44.9
2015	2,020	965 (1,000)	47.8
2016	2,184	1,009 (1,102)	46.2
2017	2,433	1,189 (1,238)	48.9

(注) 1. ()内は、大手民鉄以外も含めた民鉄事業者向けの融資実績(出資を含む)。
2. 工事額は鉄道・運輸機構工事を除く。

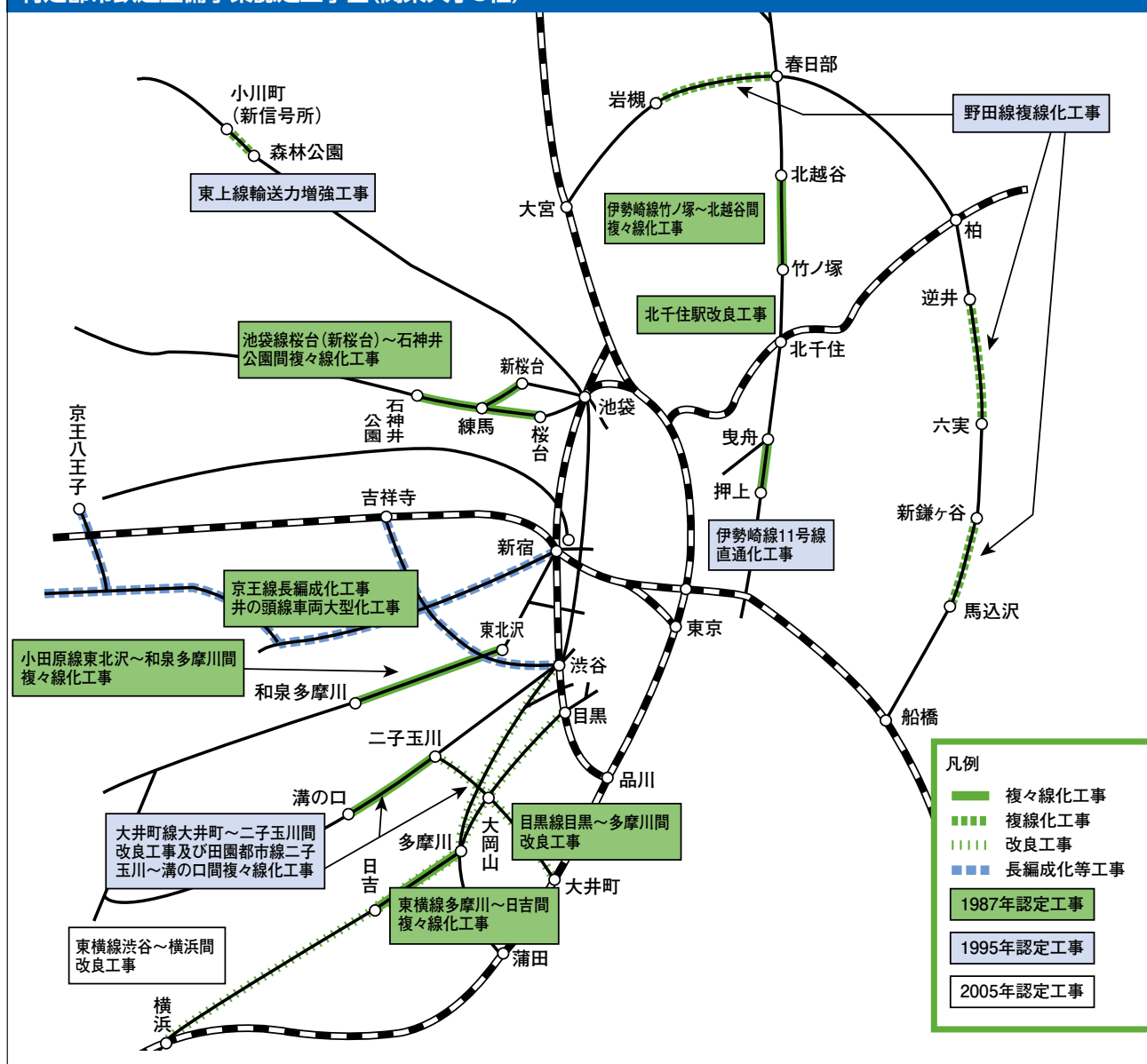
【参考】特定都市鉄道整備積立金制度

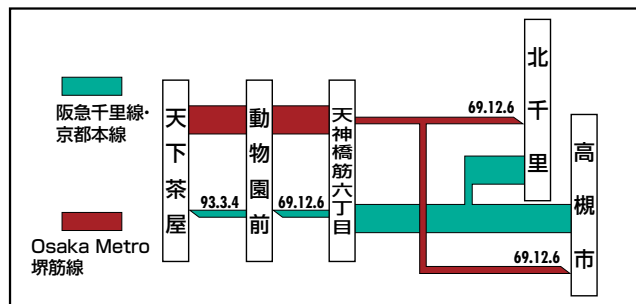
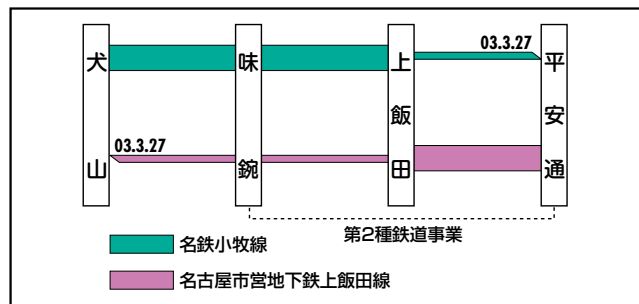
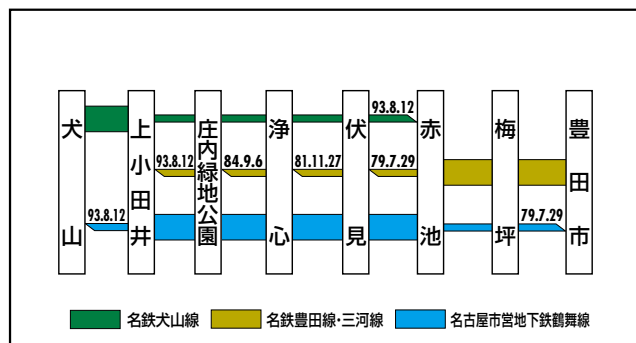
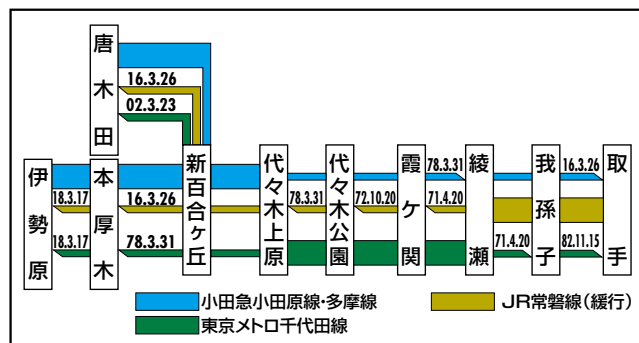
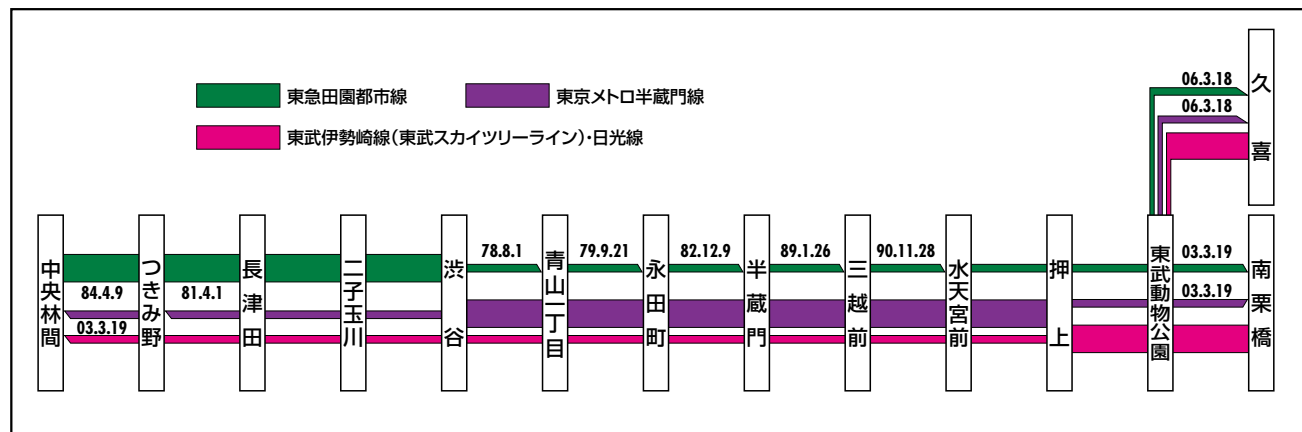
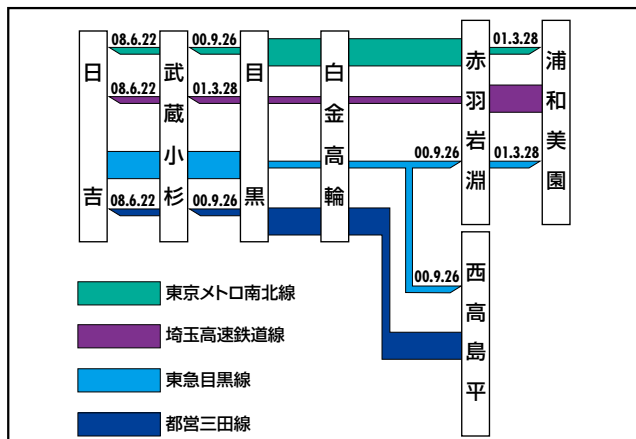
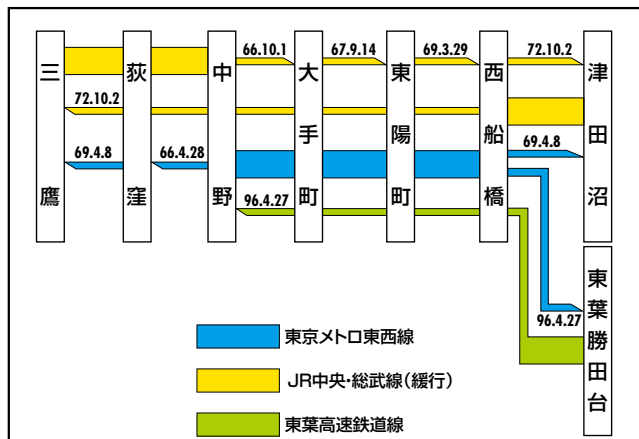
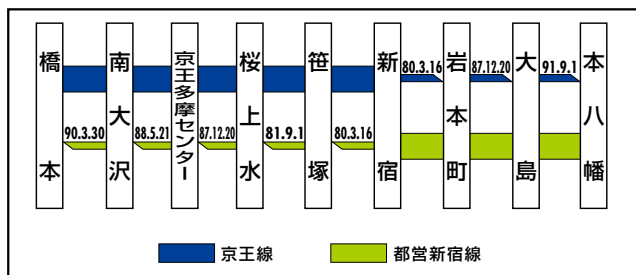
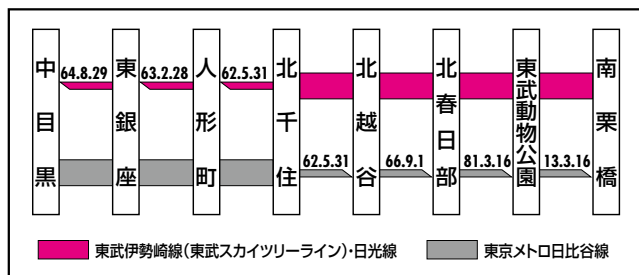
この制度は、朝夕の通勤・通学時に利用者が集中する混雑を緩和するための大規模な輸送力増強工事を促す仕組みです。工事に要する費用の一部を積立金としてあらかじめ運賃に上乗せして収受した上で工事費の一部に充当し、借入金利息の負担を減少させるとともに、工事完了後に積立金を取り崩すことにより減価償却費などの費用の急増を緩和し、運賃の上昇を抑制することができるため、利用者・鉄道事業者双方にメリットがある制度として、関東大手5社（東武、西武、京王、小田急、東急）で活用されてきました。

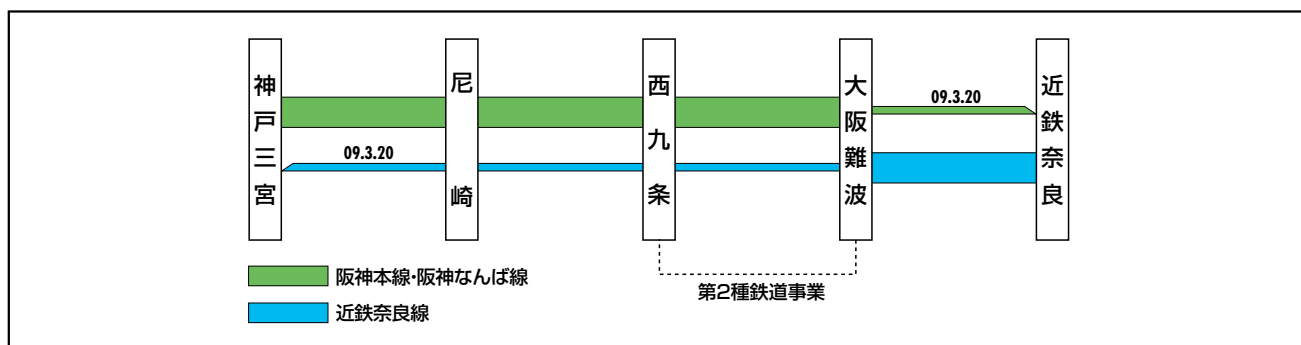
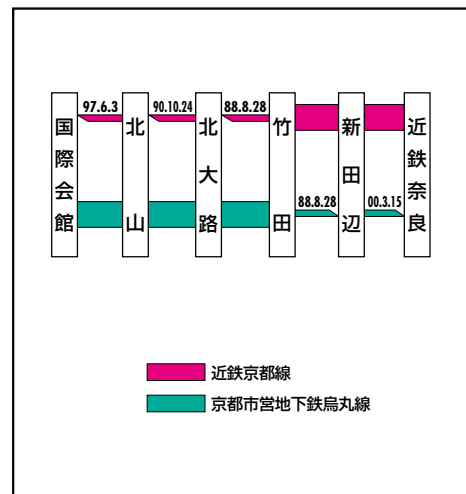
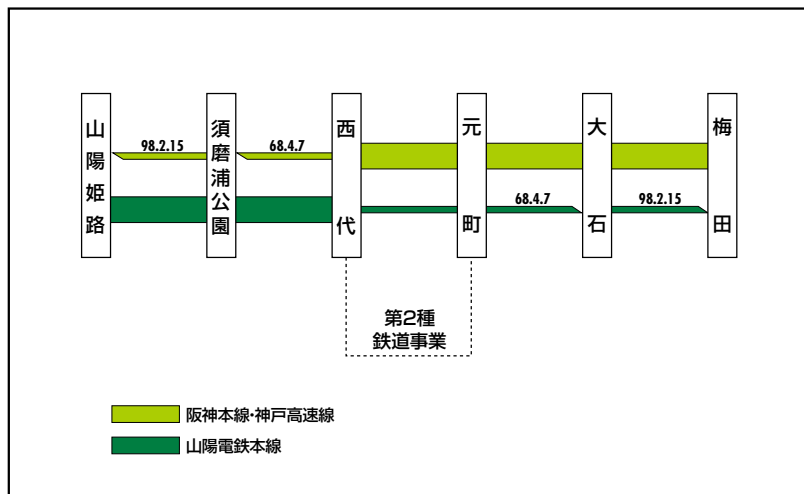
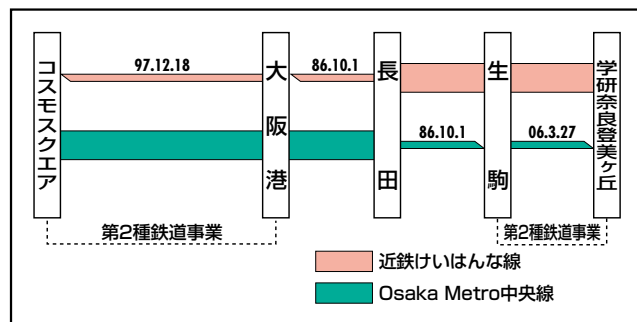
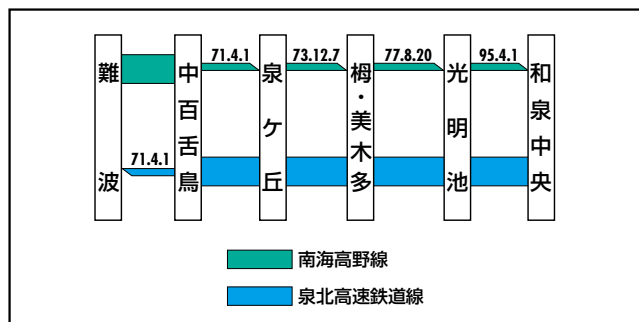
資金の流れ



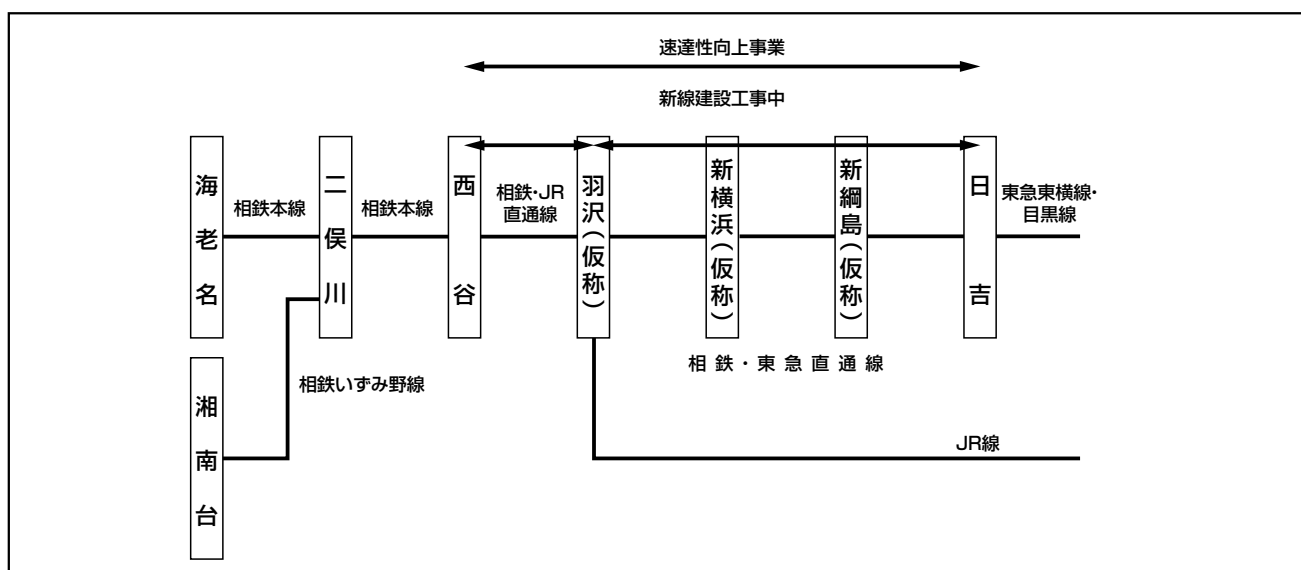
特定都市鉄道整備事業認定工事図(関東大手5社)







2. 相互直通運転の計画



2 ワンマン運転導入状況

(2018年10月1日現在)

線名	区間	キロ程	実施年月日	編成両数	備考
東 武	大師線	西新井～大師前	1.0	03. 3.19	2
	小泉線	太田～東小泉～西小泉	11.3	〃	2 06.9.27まで東小泉～西小泉間は一部列車で実施
	〃	館林～西小泉	13.2	06. 9.28	2
	亀戸線	曳舟～亀戸	3.4	04.10.19	2
	東上本線	小川町～寄居	10.9	05. 3.17	4
	佐野線	館林～葛生	22.1	06. 3.18	3
	桐生線	太田～赤城	20.3	〃	2
	宇都宮線	新栃木～東武宇都宮	24.3	07.10.31	4
	日光線	栃木～新栃木	3.0	〃	4 宇都宮線直通普通列車のみ
	越生線	坂戸～越生	10.9	08. 6.14	4
西 武	伊勢崎線	館林～伊勢崎	39.9	13. 3.16	3 3両編成のみ。太田～伊勢崎間19.8kmは06.3.18より実施
	山口線	西武遊園地～西武球場前	2.8	85. 4.25	4 新交通システム
	多摩川線	武蔵境～是政	8.0	96. 4. 1	4
	池袋線	飯能～吾野	14.1	03. 3.12	4
	西武秩父線	吾野～西武秩父	19.0	〃	4
京 王	多摩湖線	国分寺～西武遊園地	9.2	13. 3.16	4 国分寺～萩山間4.6kmは98.11.20より実施
	競馬場線	東府中～府中競馬正門前	0.9	99. 7.28	2 土曜・休日を除く
東 急	動物園線	高幡不動～多摩動物公園	2.0	00.10.20	4
	こどもの国線	長津田～こどもの国	3.4	89. 1.26	2
東京メトロ	池上線	五反田～蒲田	10.9	98. 3.16	3
	東急多摩川線	多摩川～蒲田	5.6	00. 8. 6	3
	目黒線	目黒～日吉	11.9	08. 6.22	6 目黒～武蔵小杉間9.1kmは00.8.6より実施
	南北線	駒込～赤羽岩淵	6.3	91.11.29	4 96.2.3より6両化
	〃	四ツ谷～駒込	7.1	96. 3.26	6
	〃	溜池山王～四ツ谷	2.2	97. 9.30	6
	〃	目黒～溜池山王	5.7	00. 9.26	6
	千代田線	北綾瀬～綾瀬	2.1	02. 3.23	3
	丸ノ内線	中野坂上～方南町	3.2	04. 7.31	3 3両編成のみ
	〃	池袋～荻窪	24.2	09. 3.28	6 中野坂上～中野富士見町6両編成を含む
名 鉄	副都心線	小竹向原～渋谷	11.9	08. 6.14	8・10
	有楽町線・副都心線	和光市～小竹向原	8.3	15. 3.28	8・10
	蒲郡線	吉良吉田～蒲郡	17.6	98. 6. 1	2
	三河線	知立～猿投	21.3	01.10. 1	2～4
	〃	碧南～知立	18.5	06. 4.29	2～4
	小牧線	上飯田～犬山	20.6	03. 3.27	4
	広見線	新可児～御嵩	7.4	08. 6.29	2 一部ゾーマン
	尾西線	名鉄一宮～玉ノ井	5.6	11. 3.26	2 〃
	〃	名鉄一宮～津島	17.1	〃	2 〃
	豊川線	国府～豊川稲荷	7.2	〃	2 〃
近 鉄	築港線	大江～東名古屋港	1.5	〃	4
	田原本線	西田原本～新王寺	10.1	92. 3.19	3
	鈴鹿線	伊勢若松～平田町	8.2	98. 6.13	3
	道明寺線	道明寺～柏原	2.2	99. 3.16	2
	御所線	尺土～近鉄御所	5.2	〃	2
	湯の山線	近鉄四日市～湯の山温泉	15.4	〃	3
	鳥羽線	宇治山田～鳥羽	13.2	01. 5.30	2
	志摩線	鳥羽～賢島	24.5	〃	2
	南大阪線	古市～橿原神宮前	21.4	02. 3.20	2
	生駒線	王寺～生駒	12.4	04. 3.18	4
南 海	名古屋線	伊勢中川～白塚	17.1	〃	2
	山田線	伊勢中川～宇治山田	28.3	〃	2 宮町～宇治山田間は01.5.30に実施
	けいはんな線	長田～学研奈良登美ヶ丘	18.8	06. 3.27	6 旧東大阪線(長田～生駒間)10.2kmは、06.3.21より実施
	南海本線	岸里玉出～和歌山市	60.3	13. 4. 1	2 指定した回送列車
	高野線	汐見橋～岸里玉出	4.6	00.12.23	2
	〃	橋本～極楽橋	19.8	05.10.16	2 2両編成のみ
	高師浜線	羽衣～高師浜	1.5	01. 3.24	2
	多奈川線	みさき公園～多奈川	2.6	〃	2
	加太線	和歌山市～加太	12.2	〃	2
	和歌山港線	和歌山市～和歌山港	2.8	〃	2 2両編成のみ
京 阪	京津線	御陵～びわ湖浜大津	7.5	02.11.30	4
	石山坂本線	石山寺～坂本比叡山口	14.1	03.10. 4	2
	交野線	枚方市～私市	6.9	07. 9.22	4
	宇治線	中書島～宇治	7.6	13. 6. 1	4
阪 急	今津線	今津～西宮北口	1.6	98.10. 1	3
	甲陽線	夙川～甲陽園	2.2	〃	3
阪 神	武庫川線	武庫川～武庫川団地前	1.7	00.10. 1	2
西 鉄	貝塚線	貝塚～西鉄新宮	11.0	80. 9. 1	2
	甘木線	甘木～宮の陣	17.9	89.10. 1	2
	天神大牟田線	宮の陣～花畑	3.0	〃	2 甘木～大牟田間直通列車(普通列車)のみ
	〃	花畑～大牟田	35.3	01.11.10	2

3 過去の運賃改定

(単位:%)

改定年月日 (改定会社)	種別	改 定 率				合 計
		普通運賃	定 期 運 賃			
			通勤	通学	計	
1982.1.8(営団)		13.4	14.7	13.6	14.6	14.0
83.3.30(名鉄)		13.5	16.9	17.2	16.9	15.0
83.8.3(西鉄)		12.5	18.8	17.9	18.7	14.9
84.1.25(12社※1)		12.4	15.0	15.6	15.1	13.5
84.10.1(相鉄)		11.3	12.4	12.6	12.4	11.8
84.11.1(営団)		13.1	13.0	12.6	13.0	13.0
85.10.9(名鉄)		14.6	16.0	16.7	16.1	15.3
86.2.5(西鉄)		11.3	14.8	15.3	14.9	12.7
87.5.16(6社※2)		9.3	10.2	10.6	10.3	9.7
87.10.12(相鉄)		11.5	12.1	12.2	12.1	11.8
88.5.18(6社※3)		9.7	10.6	10.7	10.5	10.1
89.4.1(15社※4)		2.97	2.95	2.98	2.96	2.96
90.3.21(名鉄)		13.8	14.6	16.9	15.1	14.4
90.11.1(営団)		11.5	12.2	11.1	12.1	11.8
91.11.20(13社※5)		11.0	18.0	13.8	17.4	13.8
93.7.3(西鉄)		13.1	22.7	16.6	21.6	16.6
95.9.1(14社※6)		12.8	17.0	17.3	17.1	14.7
95.9.1(営団)		13.7	14.7	13.5	14.6	14.1
97.4.1(14社※6)		1.96	1.91	1.88	1.91	1.93
97.4.1(営団)		2.33	1.54	1.19	1.51	1.94
97.7.1(西鉄)		15.4	19.7	18.4	19.5	17.1
97.12.28(東武)		2.3	7.3	9.7	7.5	4.9
〃(西武)		7.6	9.5	9.9	9.5	8.5
〃(京王)		－11.7	－6.8	0.0	－6.0	－9.1
〃(小田急)		1.6	5.7	7.3	6.0	3.5
〃(東急)		0.8	2.9	7.1	3.3	1.9
99.3.10(相鉄)		7.4	9.1	9.6	9.2	8.3
2002.4.1(西武)		1.5	2.1	1.8	2.1	1.8
05.3.20(東武)		0.0	2.5	3.0	2.6	1.1
05.3.20(東急)		0.0	1.2	0.4	1.1	0.4
05.4.1(小田急)		－1.0	1.6	0.8	1.5	0.0
14.4.1(16社※7)		2.80/3.26	2.34/2.92	2.17/3.00	2.33/2.93	2.84/2.86

(注)97.7.1以降の数字は認可された上限改定率を表す。14.4.1の数字は最少/最大改定率を表す。 ※1.大手民鉄16社のうち営団、相鉄、名鉄、西鉄を除く。 ※2.京成、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神。 ※3.東武、西武、京王、小田急、東急、京急。 ※4.大手民鉄16社のうち相鉄を除く。 ※5.大手民鉄16社のうち営団、名鉄、西鉄を除く。 ※6.大手民鉄16社のうち営団、西鉄を除く。 ※7.西鉄は適用運賃の改定率を表す。

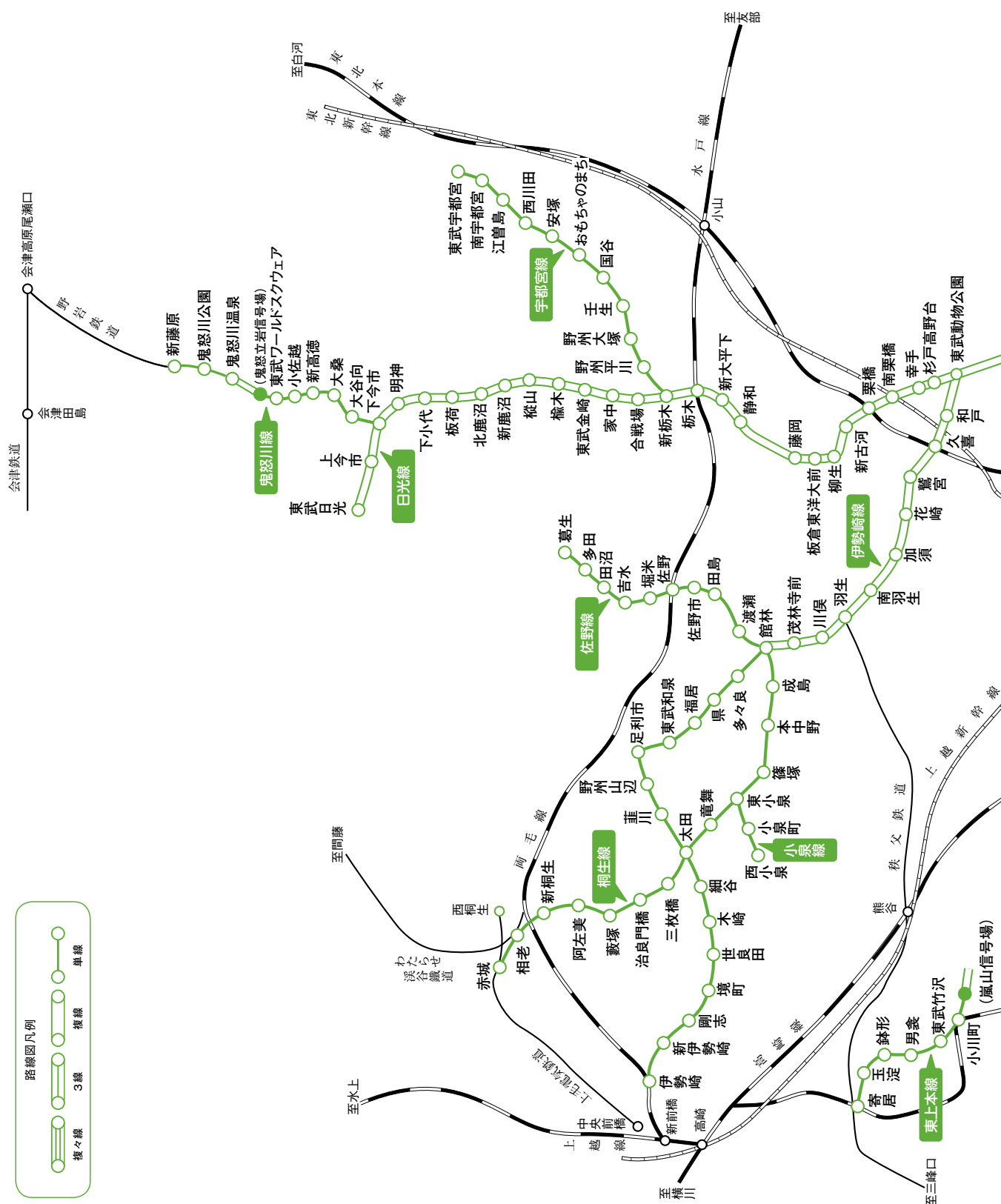
大手民鉄16社の 路線図

(2018年10月1日現在)

東武鉄道株式会社	48	名古屋鉄道株式会社	58
西武鉄道株式会社	50	近畿日本鉄道株式会社	60
京成電鉄株式会社	51	南海電気鉄道株式会社	62
京王電鉄株式会社	52	京阪電気鉄道株式会社	63
小田急電鉄株式会社	53	阪急電鉄株式会社	64
東京急行電鉄株式会社	54	阪神電気鉄道株式会社	65
京浜急行電鉄株式会社	55	西日本鉄道株式会社	66
東京地下鉄株式会社	56		
相模鉄道株式会社	57		



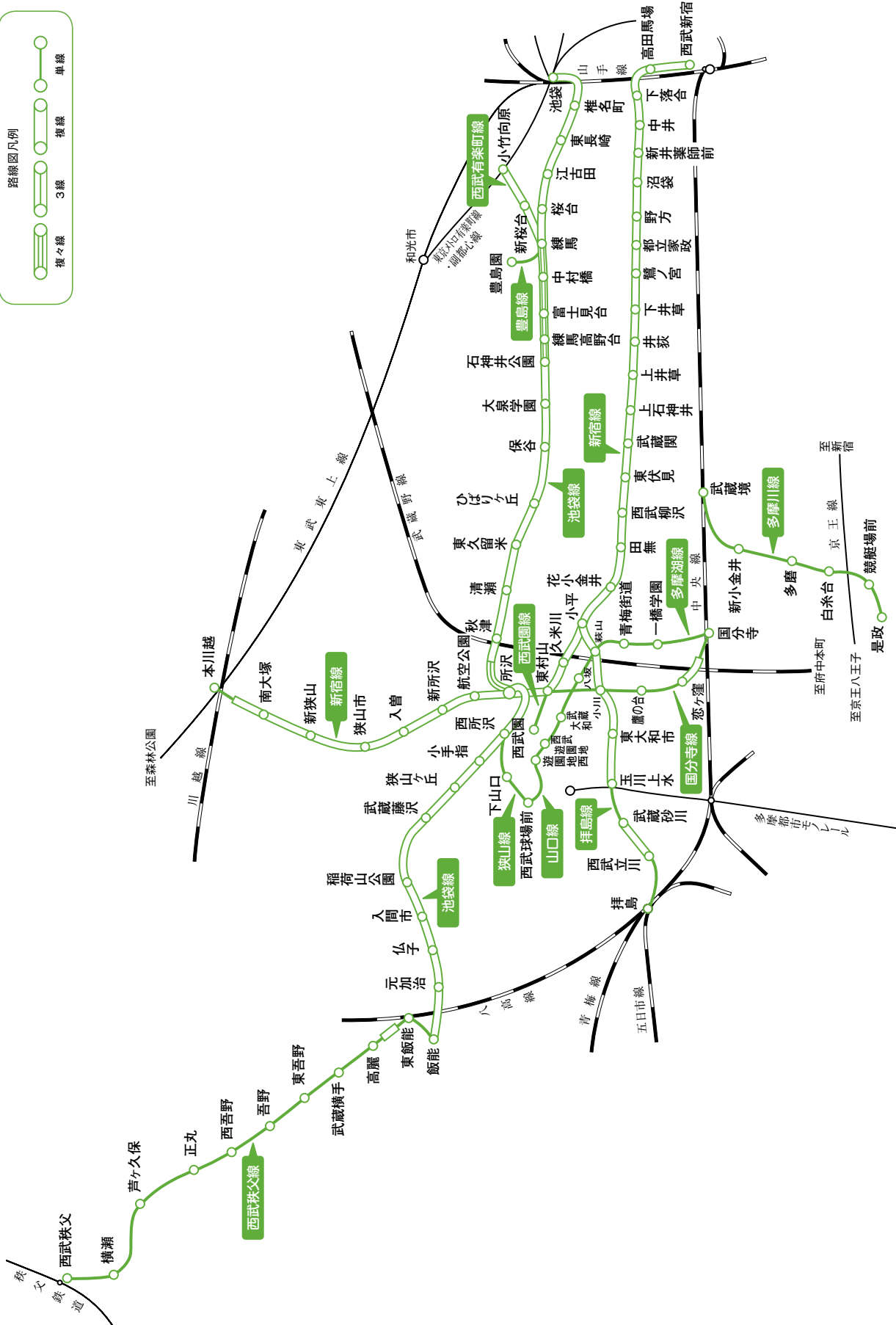
東武鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2017年通年平均)／①池袋:482,214 ②北千住:454,781 ③和光市:176,577 ④朝霞台:163,056 ⑤新越谷:152,540 (人/日)

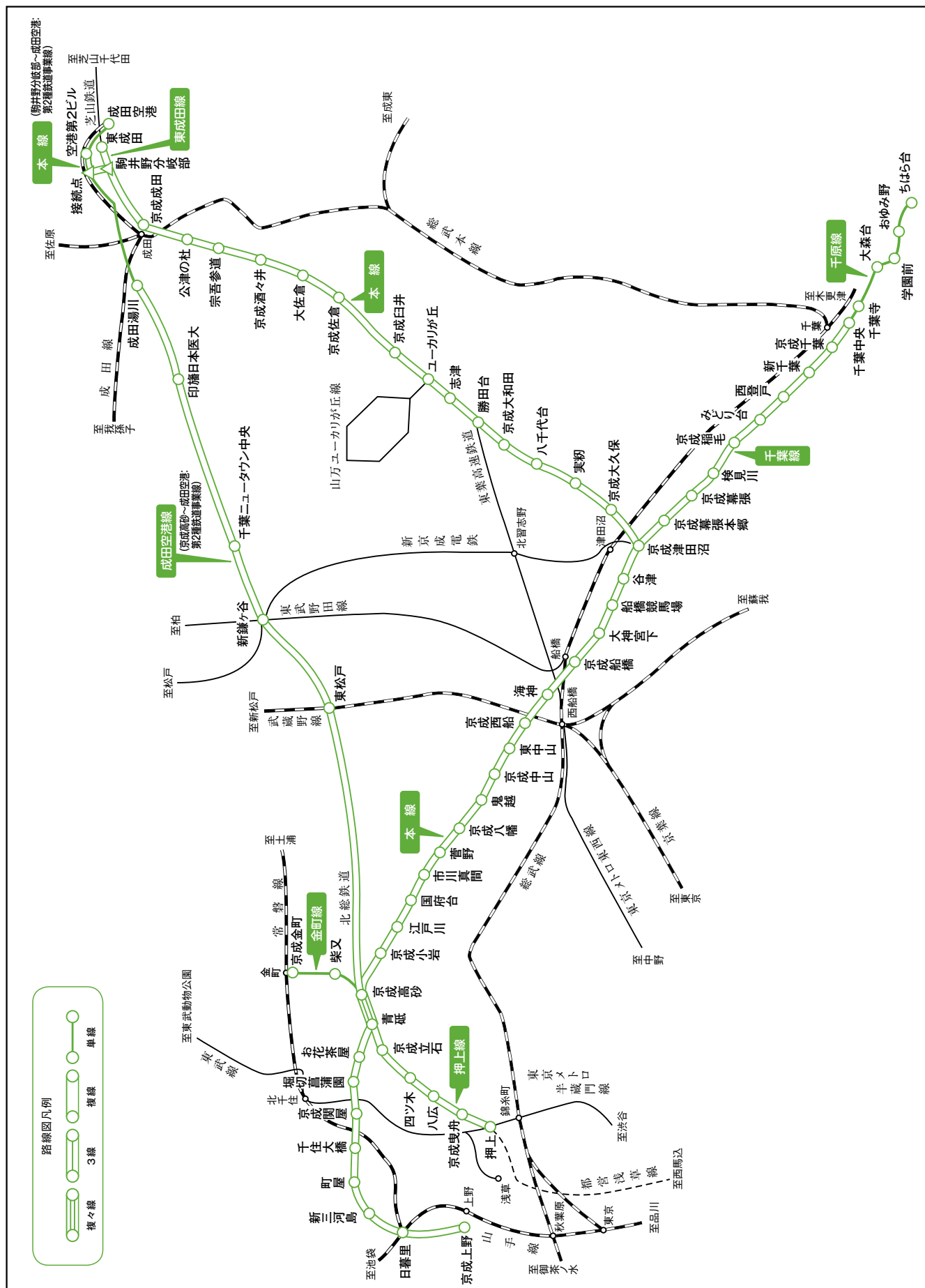


西武鉄道株式会社

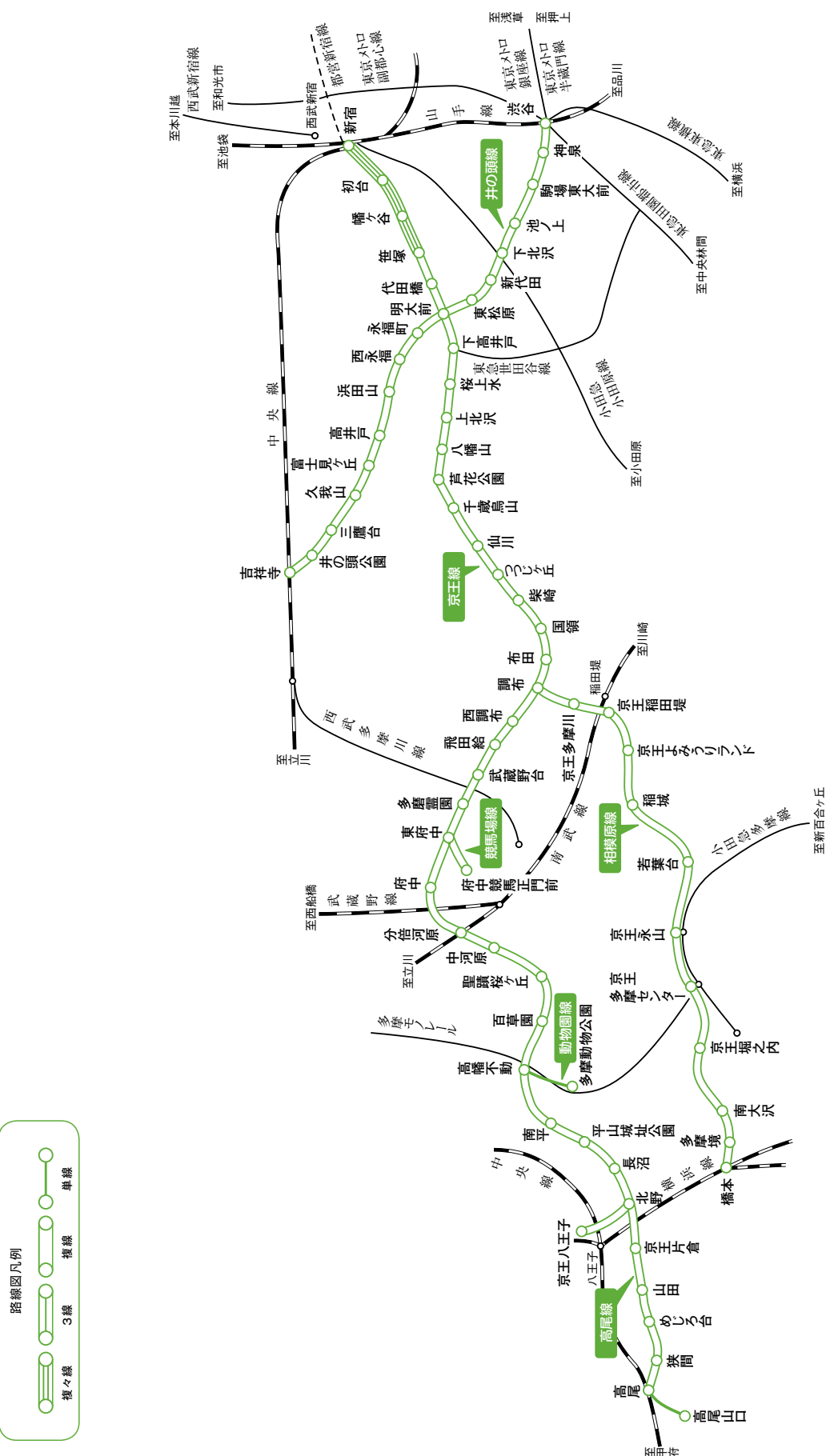


乗降客数上位5駅(2017年度1日平均)／①池袋:489,006 ②高田馬場:304,904 ③西武新宿:180,884 ④小竹向原:138,960
⑤練馬:130,934 (人/日)

京成電鉄株式会社

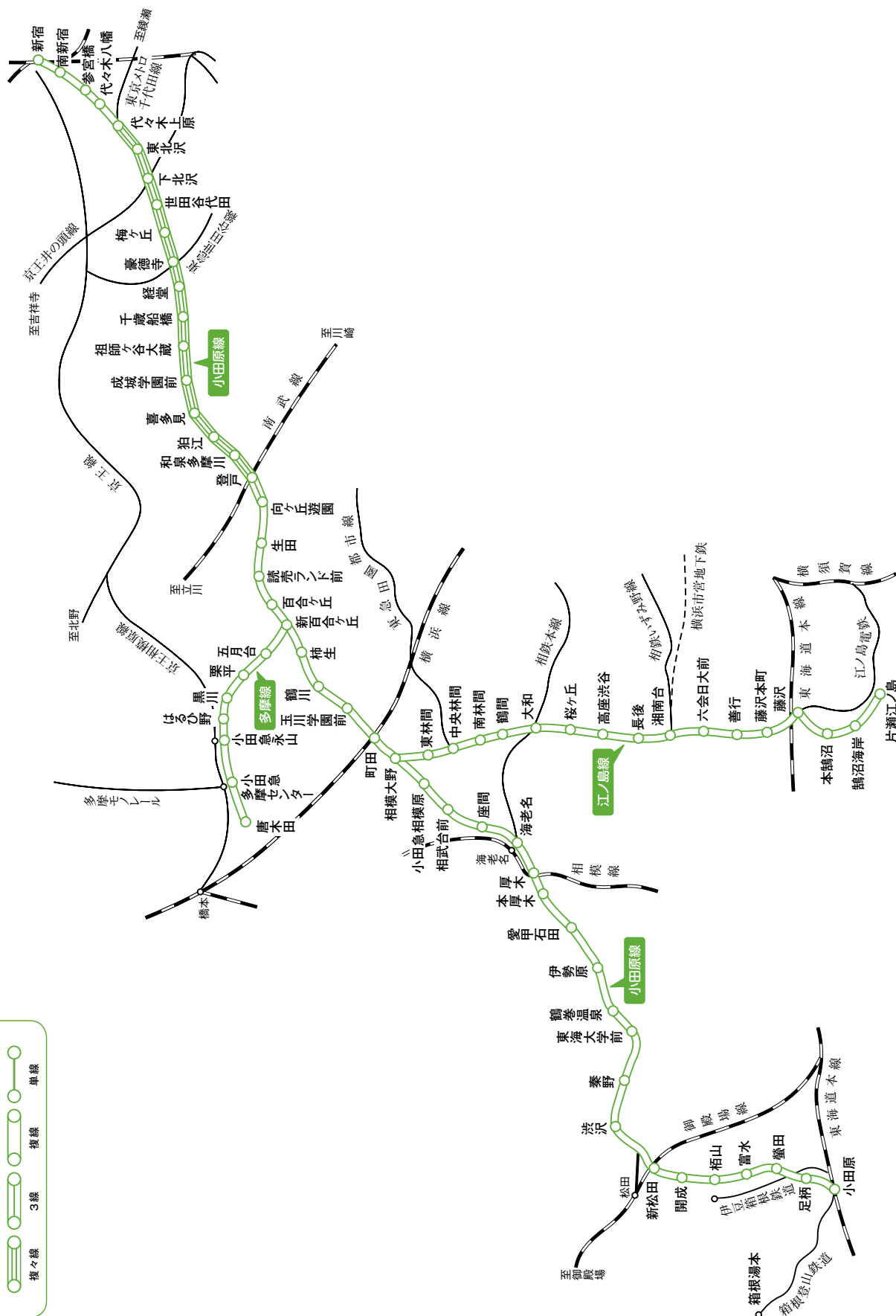


京王電鉄株式会社



乗降客数上位5駅(2018年3月末現在)／①新宿:786,052 ②渋谷:360,845 ③吉祥寺:147,437 ④調布:125,624 ⑤下北沢:114,367 (人/日)

小田急電鉄株式会社



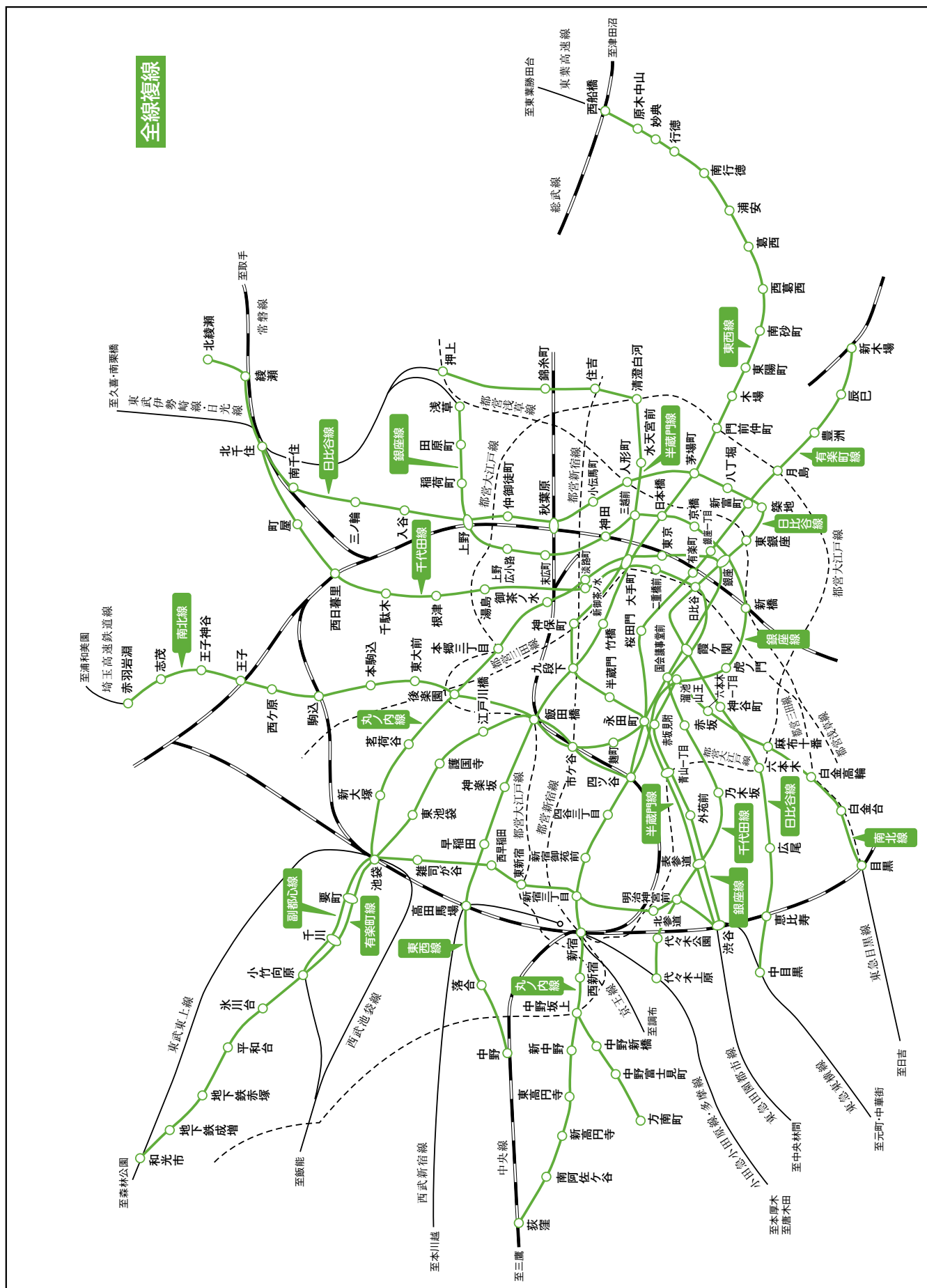
乗降客数上位5駅(2017年度)／①新宿:506,229 ②町田:292,579 ③代々木上原:262,708 ④藤沢:165,124 ⑤登戸:162,582 (人／日)

京浜急行電鉄株式会社



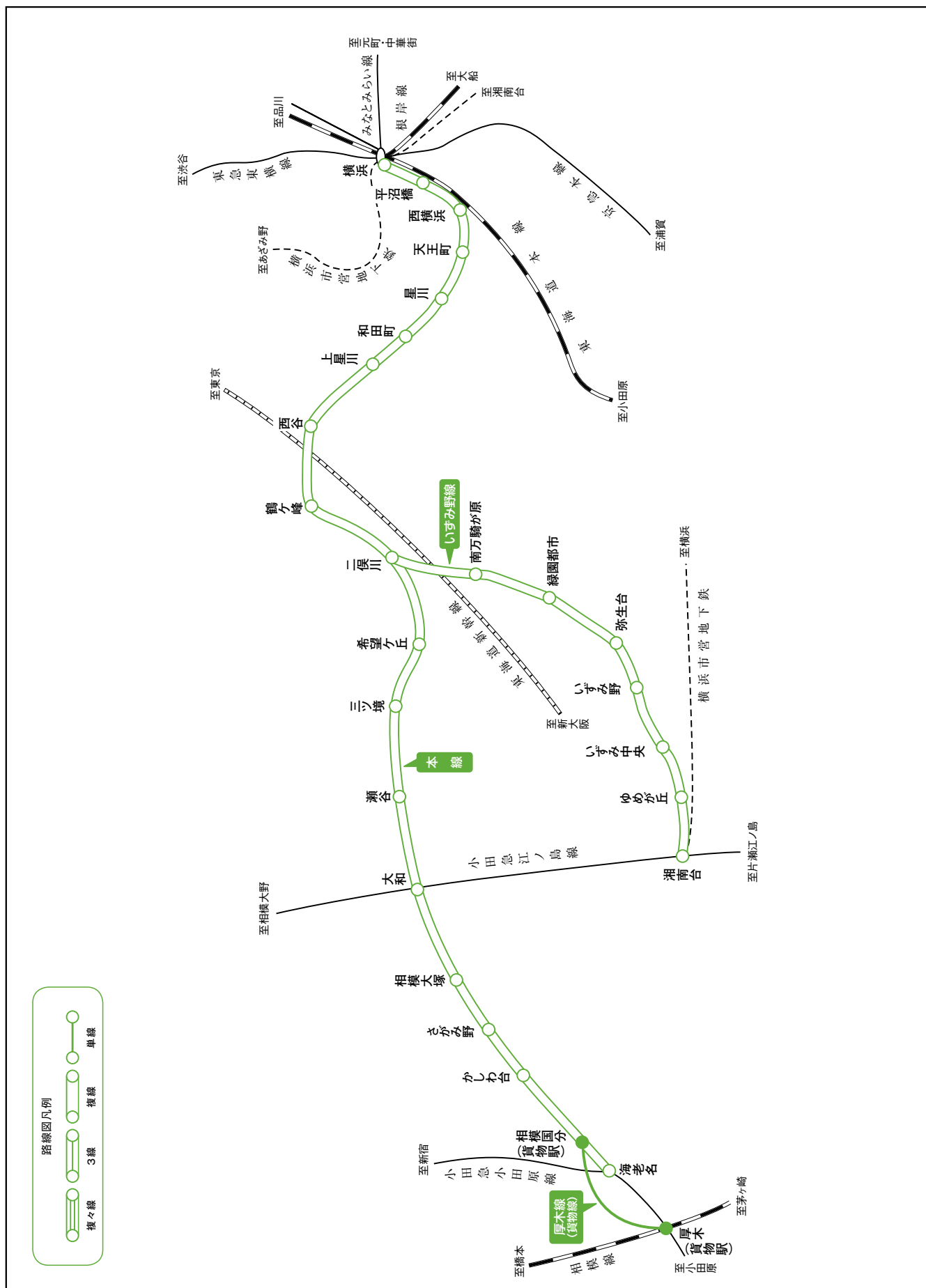
乗降客数上位5駅(2018年3月末現在)／①横浜:323,668 ②品川:284,888 ③上大岡:144,504 ④京急川崎:129,351
⑤羽田空港国内線ターミナル:90,516 (人/日)

東京地下鉄株式会社

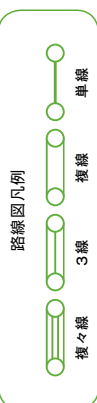


乗降客数上位5駅(2018年3月末現在)／①池袋:568,316 ②大手町:338,955 ③北千住:291,919 ④銀座:266,574 ⑤新橋:252,793 (人/日)

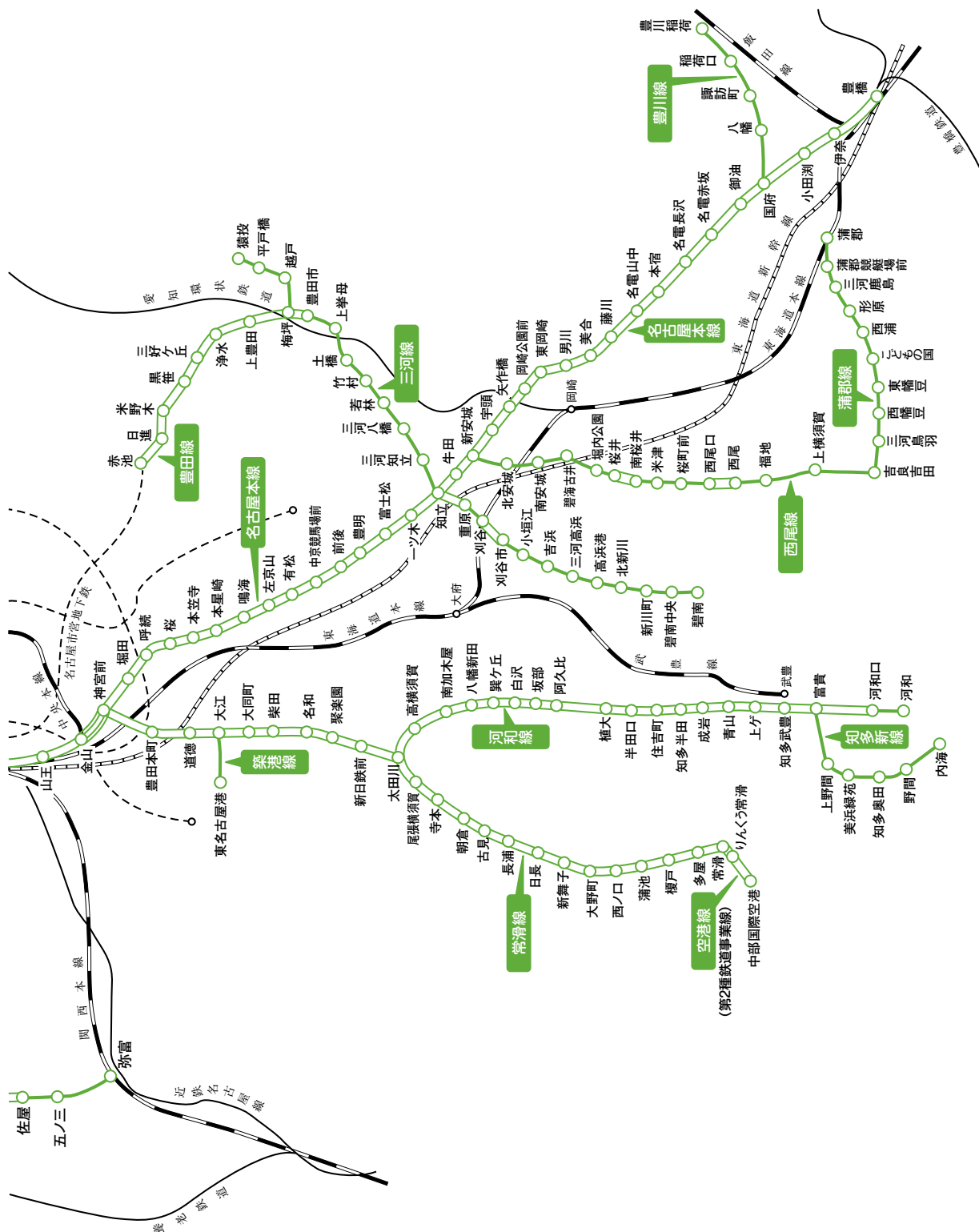
相模鉄道株式会社



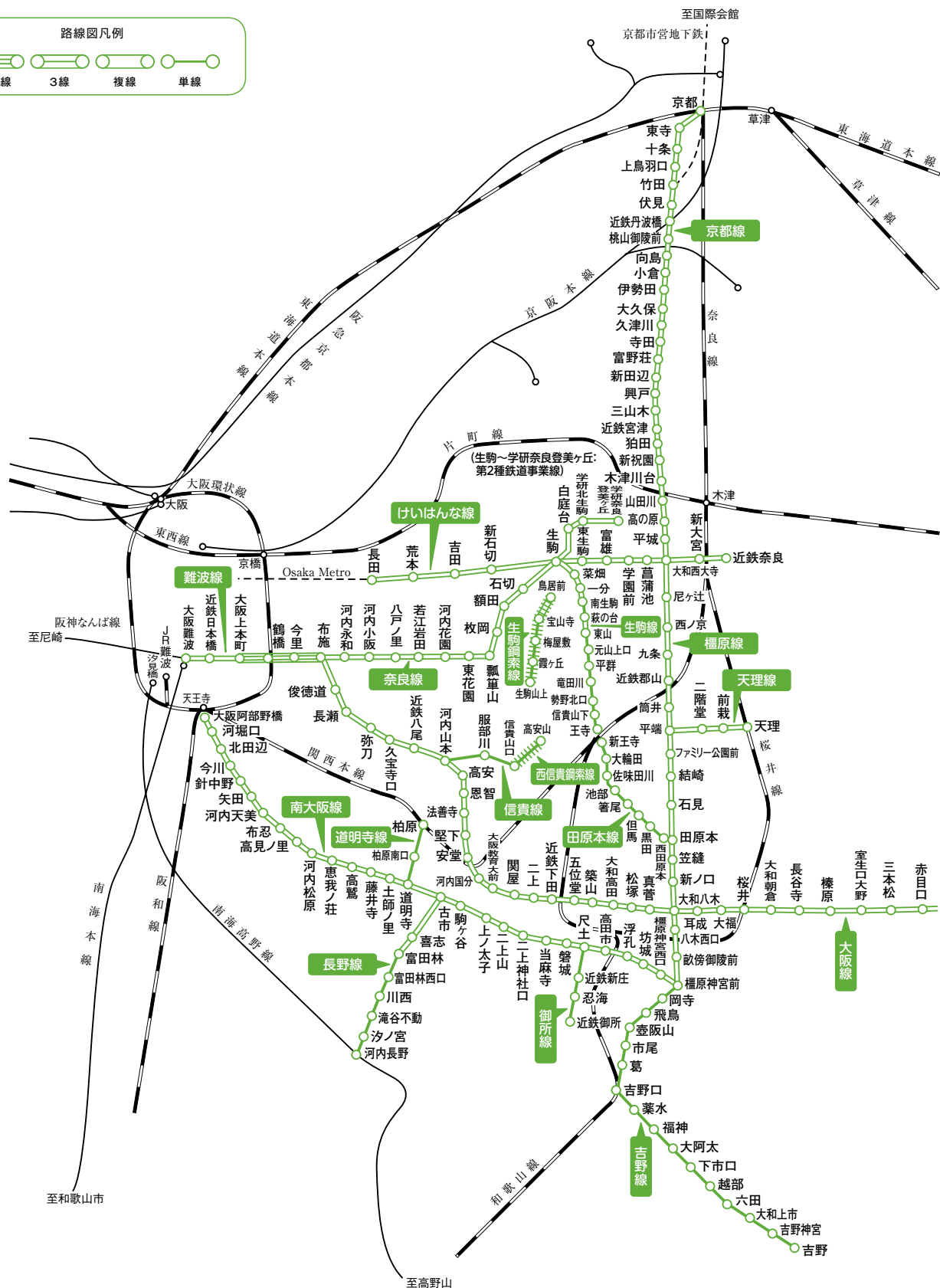
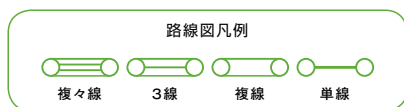
名古屋鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2017年度通年平均)／①名鉄名古屋:298,467 ②金山:169,089 ③栄町:41,492 ④東岡崎:39,675 ⑤名鉄一宮:36,122 (人/日)



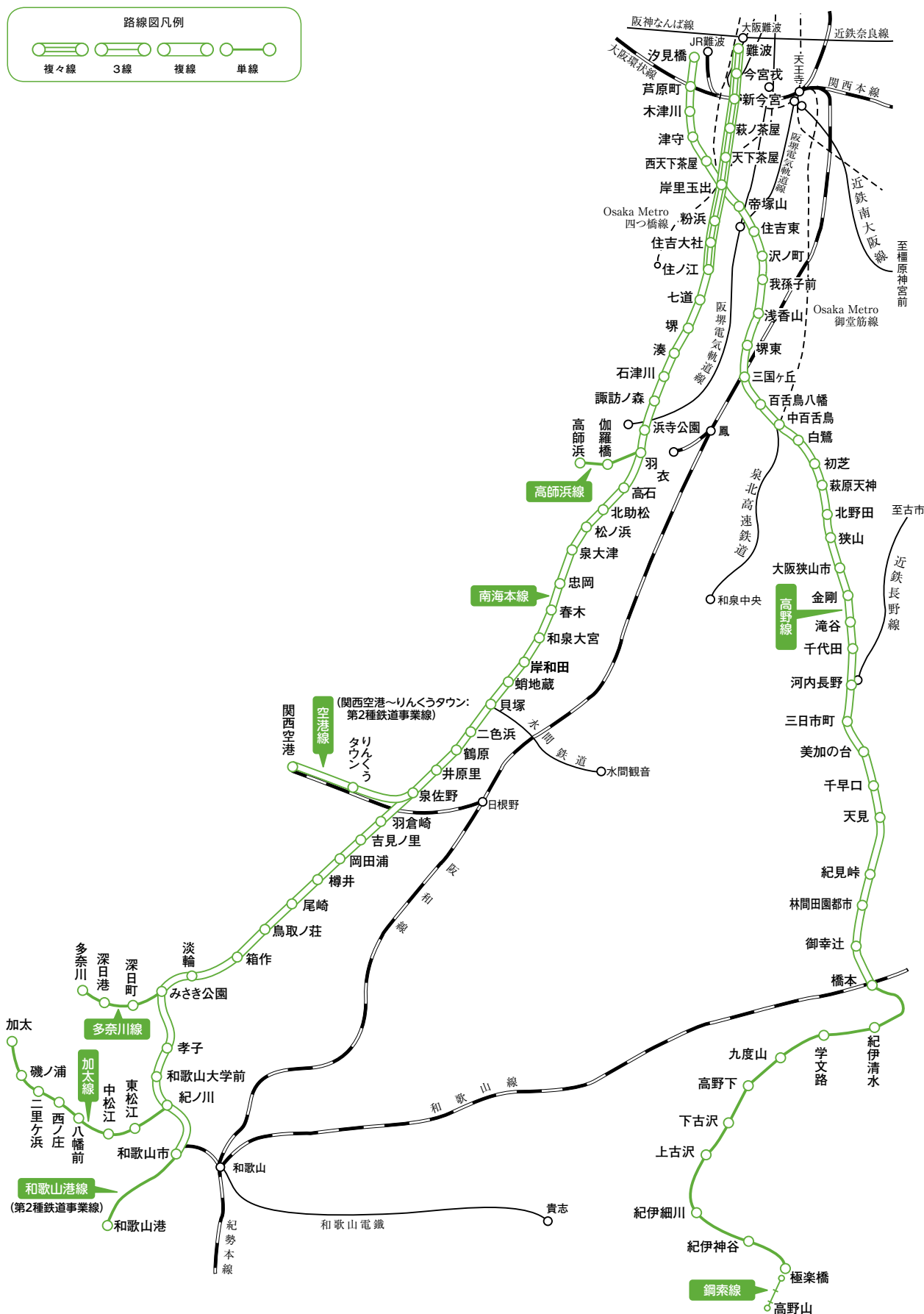
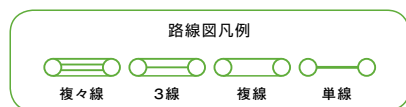
近畿日本鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2015年11月現在)／①大阪阿部野橋:162,779 ②鶴橋:160,158 ③大阪難波:136,538 ④近鉄名古屋:106,751
⑤京都:82,414 (人/日)

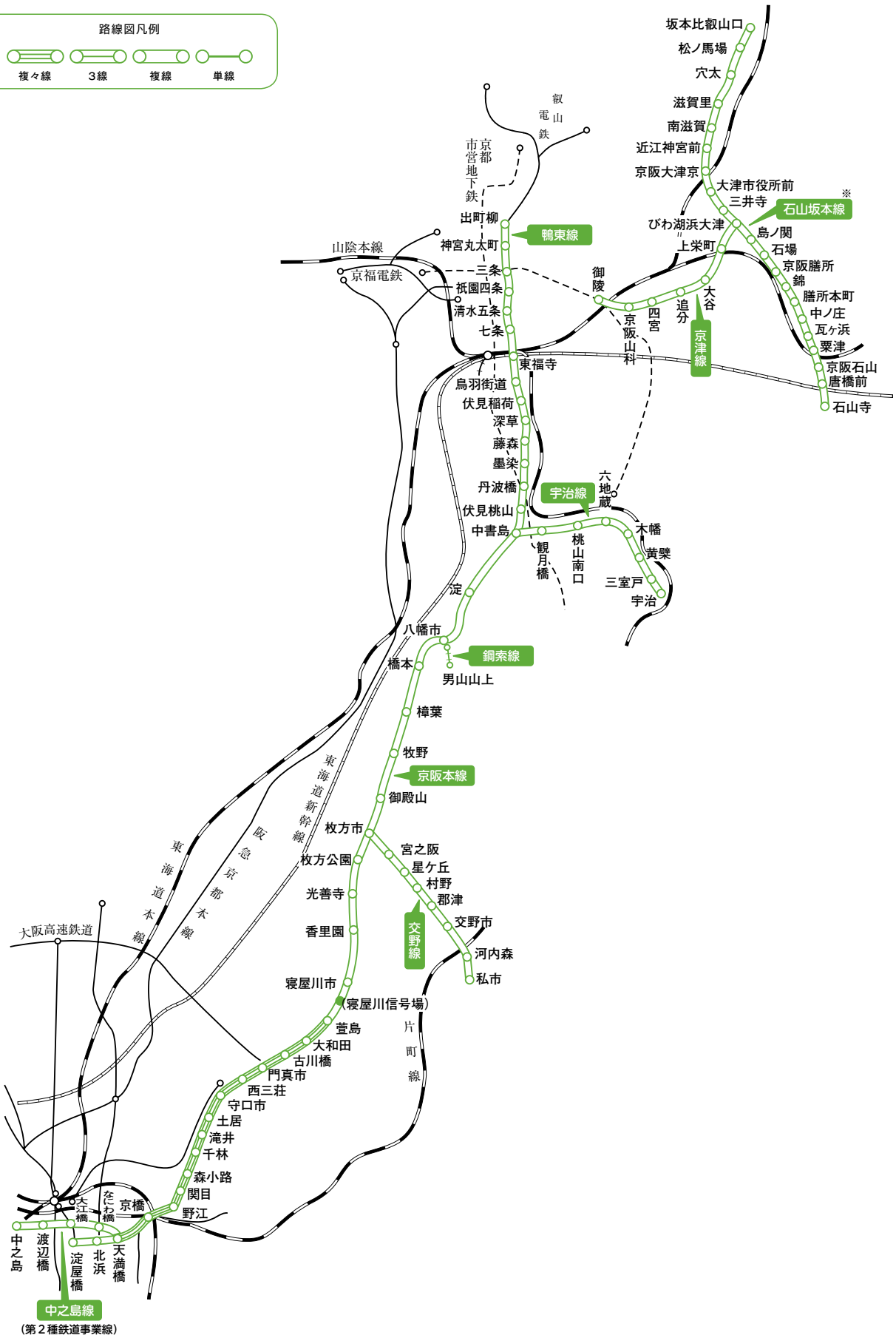
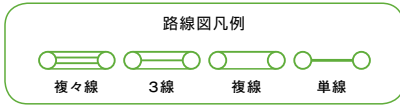


南海電気鉄道株式会社



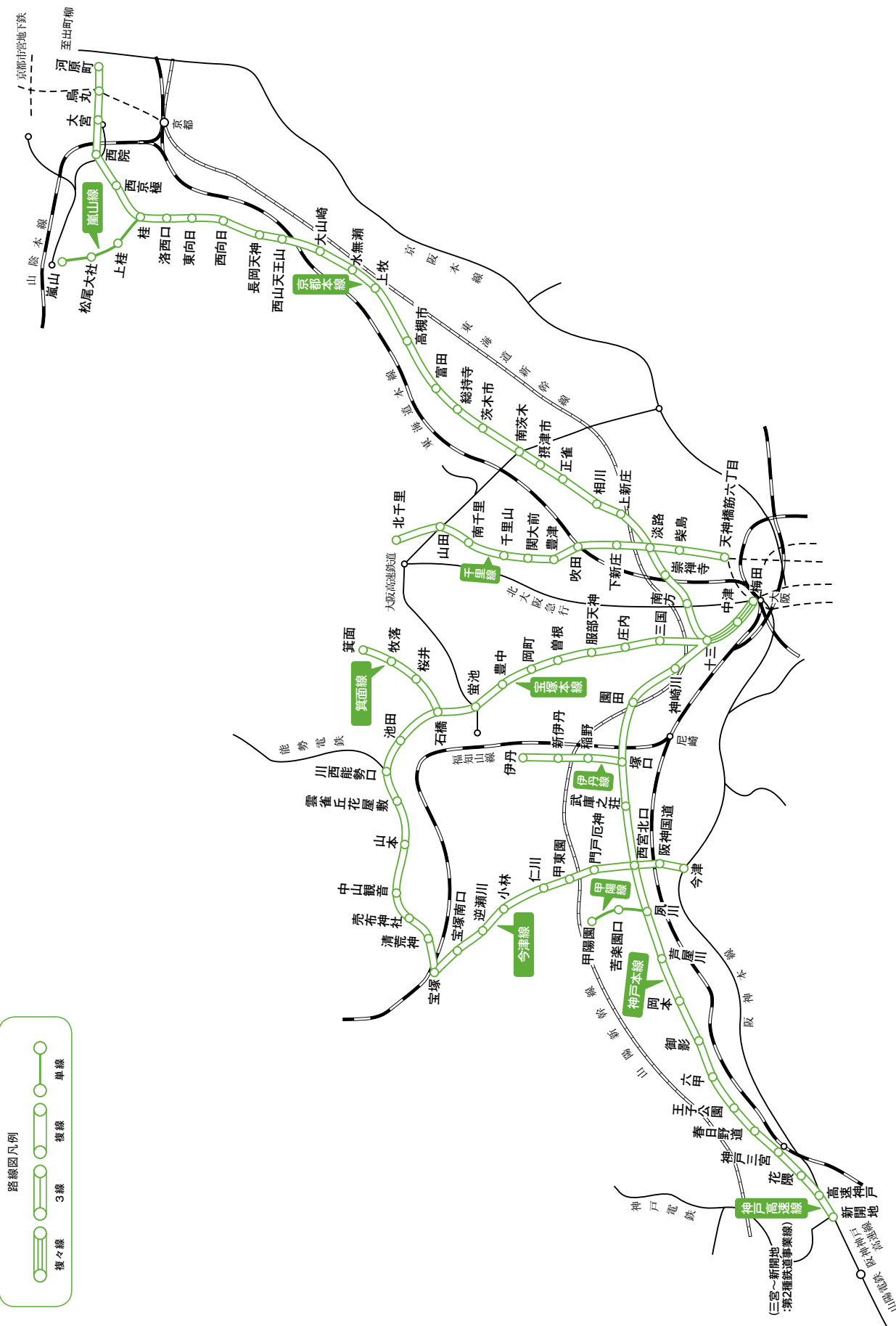
乗降客数上位5駅(2017年度通年平均)／①難波:254,694 ②新今宮:95,134 ③天下茶屋:72,641 ④堺東:59,980 ⑤三国ヶ丘:39,989 (人/日)

京阪電気鉄道株式会社

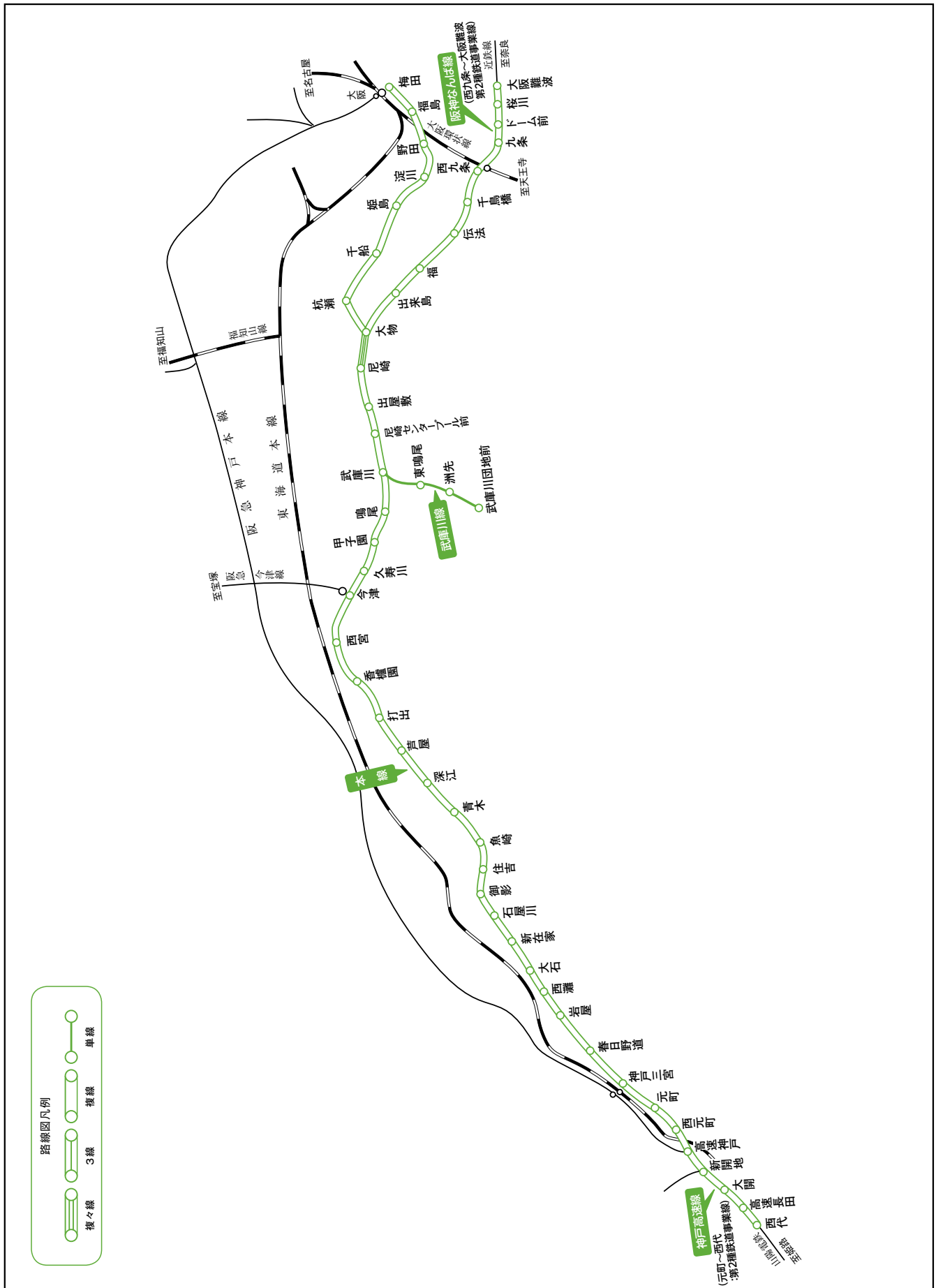


乗降客数上位5駅(2017年11月現在)／①京橋:177,408 ②淀屋橋:110,557 ③枚方市:93,789 ④寝屋川市:66,492 ⑤樟葉:60,787 (人/日)

阪急電鉄株式会社

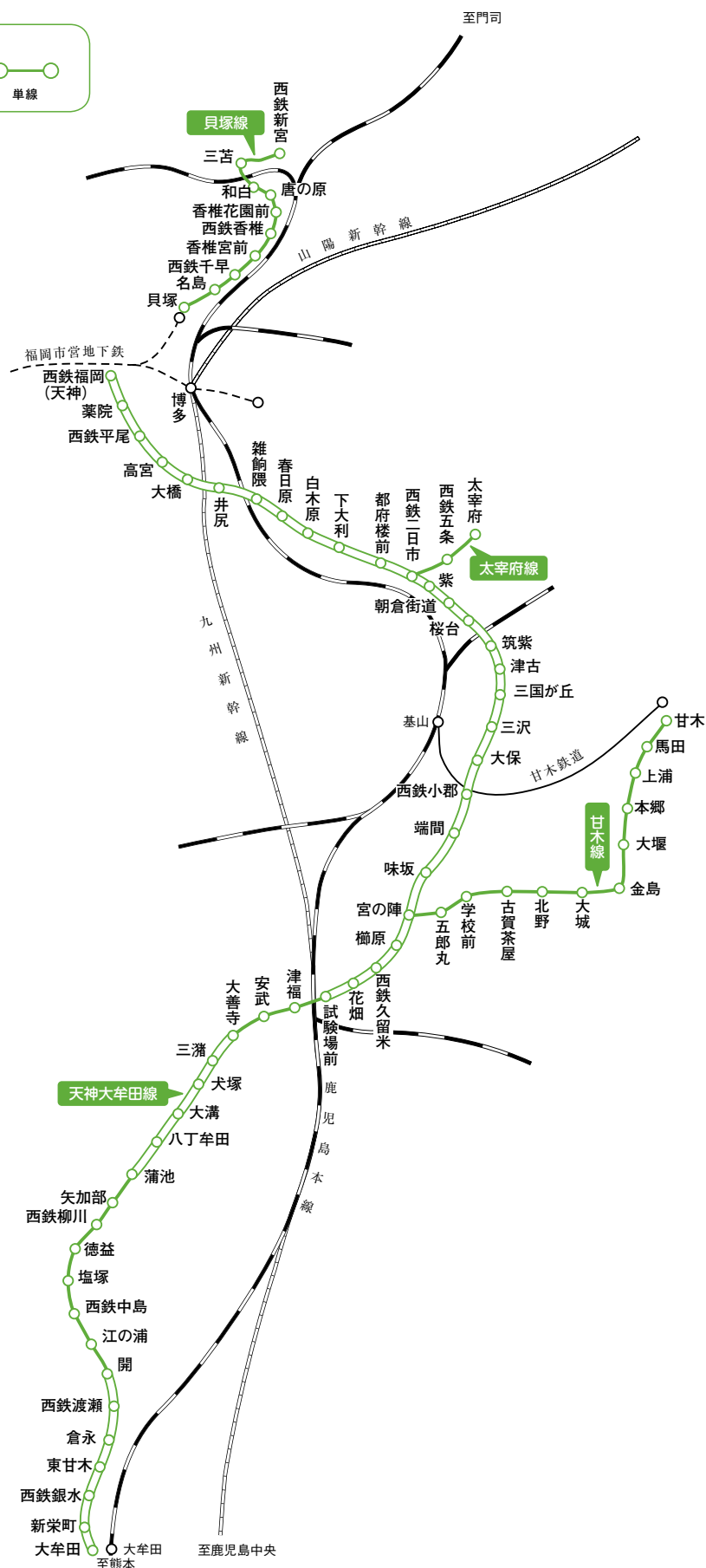
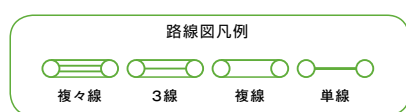


阪神電気鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2017年11月現在)／①梅田:165,237 ②神戸三宮:110,394 ③尼崎:52,687 ④甲子園:50,860 ⑤西宮:44,417 (人/日)

西日本鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2018年3月末現在)／①西鉄福岡(天神):133,696 ②薬院:40,912 ③大橋:36,635 ④西鉄久留米:33,859 ⑤井尻:22,749 (人/日)

【参考】用語解説

旅客営業キロ

旅客輸送のための営業線の長さを示したキロメートルを単位とする距離。

輸送人員

輸送した旅客の総人員数。

輸送人キロ

運んだ旅客数(人)にそれぞれの乗車した距離(キロ)を乗じたものの累積。

客車走行キロ

駅間通過客車車両数に駅間キロを乗じたもの。

第1種鉄道事業

自らが敷設した鉄道線路を使用して鉄道による旅客または貨物の運送を行う事業。線路の容量に余裕がある場合には、第2種鉄道事業者が線路を使用させることができる。

第2種鉄道事業

第1種鉄道事業者または第3種鉄道事業者が敷設した鉄道線路を使用して鉄道による旅客または貨物の運送を行う事業。

第3種鉄道事業

自らは運送を行わず、鉄道線路を敷設し第1種鉄道事業者に譲渡するか、または第2種鉄道事業者が使用させる事業。



日本民営鉄道協会は、多くの人々の生活と密着している鉄道を、より安全で便利なものにすることを目的として設立された一般社団法人です。鉄道や軌道の安全性向上、利便性向上が国民のみなさまの生活向上につながると考え、安全・安心対策、環境活動の徹底や鉄道整備の強化活動などを推進しています。

設 立 1967年6月28日

（前身の私鉄経営者協会の設立は1948年）
（2012年4月1日付で社団法人から一般社団法人に移行）

会員数 72社

（2018年10月1日現在）

大手民鉄の素顔

2018年10月1日 発行

編集・発行

一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171

東京都千代田区大手町 2-6-1 朝日生命大手町ビル 16 階

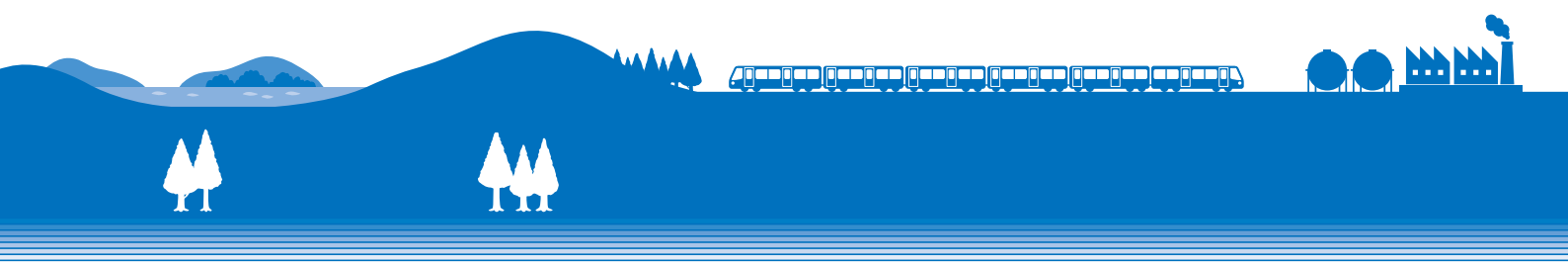
TEL 03-5202-1402（総務広報部 広報課）

FAX 03-5202-1412

URL <https://www.mintetsu.or.jp/>

印刷・製本

凸版印刷株式会社



一般社団法人

日本民営鉄道協会

<http://www.mintetsu.or.jp/>