

The databook of the major private railways

大手民鉄鉄道事業データブック 2019

大手民鉄の素顔



一般社団法人

日本民営鉄道協会

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

はじめに

一般社団法人 日本民営鉄道協会
会長 和田林 道宜



三大都市圏と福岡都市圏で都市鉄道を経営する大手民鉄16社は、通勤通学をはじめ、人々の生活や経済活動を支える基幹的な公共交通機関として地域社会の発展に貢献するとともに、社会資本の形成にも大きく寄与してきました。

近年、わが国の経済が緩やかな回復基調を続ける中、旺盛なインバウンド需要にも支えられ、大手民鉄の輸送動向は、おおむね堅調に推移しております。

その一方、人口減少、急速に進む高齢化、大規模自然災害の発生リスクやテロ対策など、都市鉄道をとり巻く事業環境にも看過できない課題が山積しています。

このような状況の下で、大手民鉄は、鉄道輸送の原点である安全の確保はもちろんのこと、快適で利便性の高い輸送サービスを長期・安定的に提供できるよう、運輸安全マネジメント、駅・車両におけるバリアフリーの推進、防災・減災対策、環境対策、および連続立体交差化事業な

ど、ハード・ソフトの両面にわたり多様な施策を展開しております。

また、伸長著しいインバウンド需要への的確な対応や、来年に迫った「東京オリンピック・パラリンピック競技大会」への多面的な対応にも積極的に取り組んでいるところです。さらに、「2025年日本国際博覧会」の開催も決定し、大手民鉄をめぐる事業環境は刻々と変化を続けています。

当協会では、安全・安心で快適な鉄道サービスの提供を目指し、たゆまぬ努力を続けている大手民鉄について広くご理解いただくため、「輸送と経営の現状」と「施策の展開」に関する諸データをとりまとめ、毎年、定期的に公表しております。

各方面でこのデータブックをご参照いただき、少しでもお役に立ていただければ幸いです。

I 大手民鉄の概要

1 大手民鉄の現況(2018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(2018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) 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(株)、西武鉄道(株)、京成電鉄(株)、京王電鉄(株)、小田急電鉄(株)、東急電鉄(株)*、京浜急行電鉄(株)、東京地下鉄(株)、相模鉄道(株)、名古屋鉄道(株)、近畿日本鉄道(株)、南海電気鉄道(株)、京阪電気鉄道(株)、阪急電鉄(株)、阪神電気鉄道(株)、西日本鉄道(株)の16社。
 ※「東京急行電鉄(株)」は、2019年9月2日に「東急(株)」へ社名変更。また同社の鉄軌道事業については、会社分割により同年10月1日から「東急電鉄(株)」が事業を実施。
 ・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2018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) 大雨・浸水対策	25
(3) 地下鉄道の火災対策	26
(4) テロ対策	26
(5) 帰宅困難者対策	26
(6) 運行情報の提供	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

V 設備投資

1 2019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(2018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	163,947	70.6	463.3	204	1,893	926,438	12,630
	102,135	163,291	73.4	463.3	204	1,916	920,482	12,645
西 武	21,665	104,530	70.3	176.6	92	1,286	665,242	8,937
	21,665	103,445	71.3	176.6	92	1,276	658,650	8,872
京 成	36,803	69,419	81.3	152.3	69	606	292,590	4,202
	36,803	66,968	81.9	152.3	69	598	286,929	4,093
京 王	59,023	86,179	66.9	84.7	69	881	677,988	7,962
	59,023	86,057	68.0	84.7	69	881	670,242	7,861
小田急	60,359	123,364	70.9	120.5	70	1,072	766,655	11,901
	60,359	121,217	71.5	120.5	70	1,083	755,328	11,710
東 急	121,724	156,406	54.9	104.9	97	1,244	1,189,316	11,309
	121,724	154,870	57.5	104.9	97	1,234	1,178,659	11,230
京 急	43,738	86,051	55.8	87.0	73	790	483,419	6,591
	43,738	85,141	64.4	87.0	73	790	476,856	6,542
東京メトロ	58,100	383,372	95.9	195.1	179	2,719	2,766,167	22,187
	58,100	376,469	96.1	195.1	179	2,728	2,709,064	21,715
相 鉄	100	33,490	100.0	35.9	25	398	233,216	2,592
	100	33,270	100.0	35.9	25	398	231,738	2,586
名 鉄	100,778	94,885	86.4	444.2	275	1,070	393,236	7,245
	95,148	93,086	86.3	444.2	275	1,072	386,874	7,126
近 鉄	100	156,444	96.5	501.1	286	1,905	578,037	10,801
	100	157,330	96.6	501.1	286	1,905	578,375	10,937
南 海	72,983	61,239	61.2	154.8	100	696	239,835	3,976
	72,983	60,691	61.1	154.8	100	688	238,479	3,971
京 阪	100	55,845	94.6	91.1	89	706	295,099	4,186
	100	55,629	95.1	91.1	89	706	294,409	4,175
阪 急	100	102,641	51.1	143.6	90	1,299	655,937	9,219
	100	102,659	53.0	143.6	90	1,295	654,946	9,248
阪 神	29,384	36,688	46.8	48.9	51	362	245,366	2,320
	29,384	36,051	41.6	48.9	51	358	241,641	2,286
西 鉄	26,157	22,003	13.2	106.1	72	322	105,313	1,578
	26,157	21,609	14.1	106.1	72	316	103,426	1,556
合 計	733,249	1,736,503	—	2,910.1	1,841	17,249	10,513,854	127,636
	727,619	1,717,783		2,910.1	1,841	17,244	10,386,097	126,553

※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:2019年3月31日現在 下段:2018年3月31日現在

社 名	客 車 走 行 口 (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)	鉄軌道部門従業員		(参考) 全従業員	
		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	274,200	74,687	880	543	3,110	46.9	3,510	46.6
	274,780	74,775	877	540	3,090	46.7	3,477	46.4
西 武	175,200	138,662	1,559	573	3,238	40.6	3,660	41.1
	174,298	137,642	1,541	569	3,211	40.4	3,611	40.9
京 成	97,978	75,592	1,179	669	1,540	42.4	1,665	42.4
	97,911	73,636	1,137	645	1,515	42.2	1,641	42.2
京 王	130,389	257,555	2,660	630	2,077	39.5	2,549	40.3
	128,418	254,300	2,669	642	2,044	38.8	2,518	40.4
小田急	192,387	270,593	2,717	621	3,107	39.3	3,792	40.1
	183,332	266,252	2,667	639	3,078	39.2	3,726	39.8
東 急	151,463	295,382	3,692	933	3,334	40.0	4,666	40.7
	149,150	293,306	3,662	940	3,212	39.9	4,535	40.5
京 急	116,672	207,581	2,608	709	2,483	38.3	2,793	38.6
	116,643	206,034	2,570	699	2,469	38.0	2,753	38.3
東京メトロ	290,685	311,566	4,894	1,199	8,982	37.1	9,741	37.3
	290,407	304,949	4,796	1,176	8,836	37.1	9,574	37.4
相 鉄	48,178	197,873	2,409	655	1,030	40.0	1,074	40.2
	48,156	197,387	2,396	651	1,025	40.4	1,067	40.5
名 鉄	189,278	44,688	556	476	4,067	45.0	5,086	43.9
	189,497	43,953	545	466	4,072	44.6	5,072	43.7
近 鉄	286,014	59,057	816	522	7,170	43.8	7,412	43.9
	286,981	59,799	820	522	7,227	43.4	7,468	43.5
南 海	97,632	70,377	1,034	598	2,199	42.2	2,624	42.4
	95,493	70,281	1,025	606	2,192	41.8	2,615	42.0
京 阪	89,281	125,906	1,565	583	1,289	44.7	1,317	44.8
	89,257	125,587	1,558	580	1,328	44.2	1,356	44.3
阪 急	169,358	175,895	1,841	569	2,963	41.1	3,103	41.3
	170,670	176,435	1,837	564	2,886	40.8	3,152	41.0
阪 神	44,782	130,006	1,907	760	1,145	39.1	1,337	39.7
	45,004	128,095	1,873	742	1,136	38.9	1,435	39.5
西 鉄	39,806	40,751	533	519	668	41.0	4,552	44.7
	39,841	40,181	523	508	656	41.1	4,553	44.1
合 計	2,393,303	—	—	—	48,402	—	58,881	—
	2,379,838	—	—	—	47,977	—	58,553	—

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 (百万円)	営業利益 (百万円)	経常利益 (百万円)	当期純利益 (百万円)	総資産 (百万円)	純資産 (百万円)	売上高 (百万円)
東 武	231,907	51,547	45,684	30,850	1,559,584	383,452	617,543
	222,356	50,167	44,089	23,102	1,512,122	364,933	569,519
西 武	148,600	31,609	32,618	23,069	811,096	243,460	565,939
	145,125	31,291	31,026	24,616	772,990	217,214	530,631
京 成	85,374	19,685	24,120	17,929	539,244	183,862	261,553
	81,712	17,472	21,178	15,154	500,322	168,316	255,028
京 王	128,801	24,588	26,606	19,681	734,187	234,326	447,508
	126,499	23,273	19,888	13,305	743,364	225,220	434,697
小田急	173,901	41,397	38,962	25,983	1,130,260	324,046	526,675
	169,556	40,359	36,788	25,834	1,129,254	307,557	524,660
東 急	284,531	54,538	54,478	38,292	1,877,213	555,310	1,157,440
	269,326	55,981	57,790	42,978	1,730,109	526,275	1,138,612
京 急	154,126	28,541	26,392	16,381	779,983	156,503	339,268
	132,003	17,529	15,289	9,497	760,942	141,546	315,685
東京メトロ	399,429	90,762	83,723	58,222	1,653,406	639,730	434,894
	391,600	89,101	81,444	57,171	1,527,150	596,067	425,821
相 鉄	33,490	7,581	7,245	4,793	129,357	50,886	260,502
	33,270	7,477	7,074	4,612	123,952	48,542	260,562
名 鉄	109,815	22,950	27,815	21,530	795,713	291,036	622,567
	107,843	21,710	26,520	18,642	789,699	266,842	604,804
近 鉄	162,191	29,842	24,305	15,761	877,509	174,699	1,236,905
	162,914	25,655	19,624	9,567	872,339	168,194	1,222,779
南 海	100,026	14,255	15,498	13,602	826,957	188,132	227,424
	99,313	20,369	17,388	8,088	808,863	178,850	227,874
京 阪	59,012	9,436	8,325	5,399	193,381	64,305	326,159
	58,493	7,910	6,760	4,589	191,688	62,577	322,276
阪 急	200,640	62,983	61,023	38,826	1,009,805	224,386	791,427
	193,595	52,017	47,880	31,502	1,088,029	211,784	760,252
阪 神	78,333	19,274	20,344	14,268	348,648	135,598	—
	86,469	19,283	18,679	12,689	383,556	137,360	—
西 鉄	166,572	11,777	15,455	2,393	545,280	130,603	396,835
	152,684	10,851	13,396	10,640	498,474	133,760	375,153
合 計	2,516,748	520,765	512,593	346,979	13,811,623	3,980,334	8,212,639
	2,432,758	490,445	464,813	311,986	13,432,853	3,755,037	7,968,353

(注) 1. 百万円未満は切捨表示

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:2019年3月期 下段:2018年3月期

社 名	連 結 決 算							
	営業利益 (百万円)	経常利益 (百万円)	親会社株主に 帰属する当期純利益 (百万円)	総資産 (百万円)	純資産 (百万円)	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	67,295	62,972	28,024	1,643,190	469,276	81	0	3
	66,645	62,286	36,025	1,618,274	460,582	81	0	5
西 武	73,332	65,415	45,457	1,728,929	422,715	74	0	2
	64,259	55,490	42,908	1,669,223	394,947	73	0	2
京 成	31,608	50,720	38,642	853,025	402,901	58	0	6
	30,085	47,145	34,811	794,712	366,423	56	0	6
京 王	40,078	39,281	27,213	889,341	368,022	47	12	0
	38,537	35,728	23,897	889,135	352,241	47	11	0
小田急	52,089	49,687	32,468	1,312,433	389,180	45	0	1
	51,464	47,891	29,328	1,294,498	366,577	45	0	1
東 急	81,971	81,907	57,824	2,412,876	796,164	130	2	22
	82,918	83,746	70,095	2,266,997	754,153	129	2	20
京 急	40,147	37,774	20,714	891,844	269,839	53	0	3
	29,474	27,289	16,155	876,679	253,365	57	0	4
東京メトロ	98,566	89,191	60,709	1,676,081	678,978	13	1	4
	97,187	87,719	60,370	1,550,132	634,930	13	1	4
相 鉄	31,622	29,596	18,341	611,555	150,974	31	0	0
	31,266	29,118	18,227	602,265	140,894	29	0	0
名 鉄	49,455	51,599	30,457	1,141,174	424,793	117	0	15
	46,976	48,566	28,691	1,120,622	389,555	119	0	16
近 鉄	67,779	67,129	35,962	1,936,417	413,050	82	0	8
	64,643	61,323	29,614	1,914,480	394,238	85	0	8
南 海	27,745	23,898	13,023	918,385	241,561	55	0	1
	33,971	29,733	14,719	902,045	232,835	58	0	1
京 阪	33,715	32,108	21,480	731,750	238,695	40	0	2
	31,458	29,630	22,712	698,786	223,559	39	0	2
阪 急	114,937	110,543	65,476	2,466,223	915,381	94	0	11
	105,211	103,774	66,361	2,404,926	866,512	92	0	11
阪 神	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
西 鉄	20,173	19,273	6,330	622,744	181,512	83	0	19
	20,430	20,704	11,562	568,703	181,385	82	0	9
合 計	830,512	811,093	502,120	19,835,967	6,363,041	—	—	—
	794,524	770,142	505,475	19,171,477	6,012,196	—	—	—

2 輸送状況(2018年度)

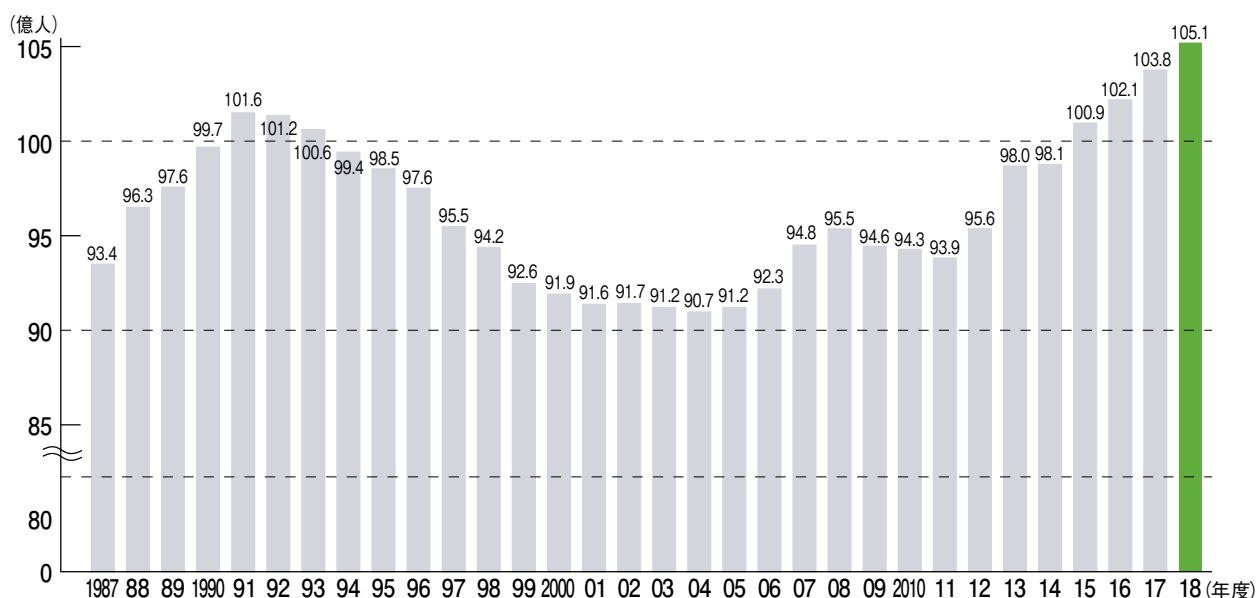
2-(1) 輸送人員の推移

2018年度の大手民鉄16社の輸送人員は、定期旅客62億5百万人(対前年度比1.4%増)、定期外旅客43億8百万人(同1.0%増)で、旅客合計は105億1千3百万人(同1.2%増)となり、2017年度の103億8千6百万人を約1億3千万人上回って過去最高を記録しました。

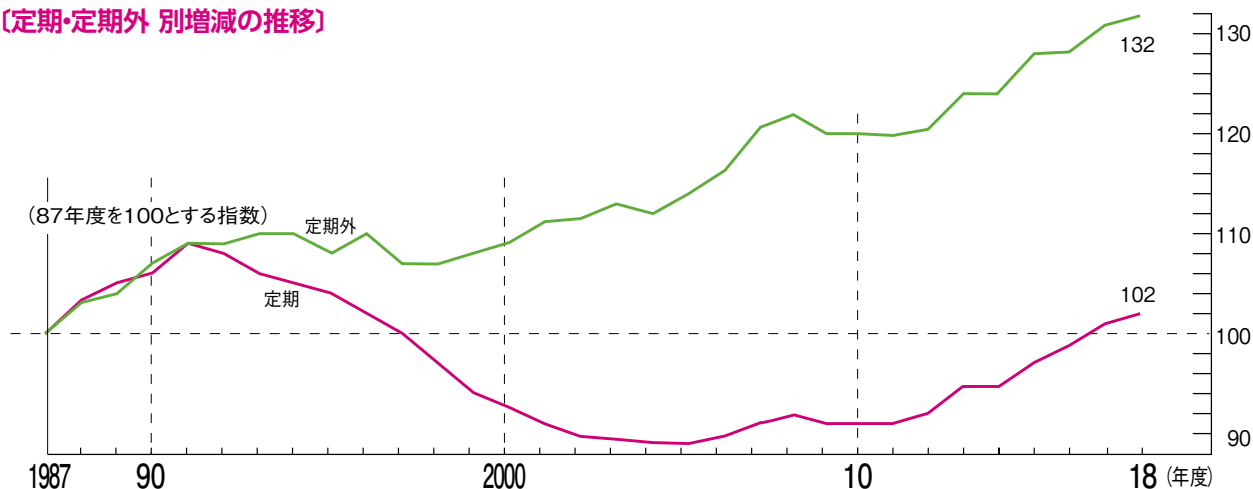
バブル崩壊による景気低迷、少子・高齢化に伴う沿線人口の減少などの影響を受け、1991年度をピークに長期にわたり減少を続けた輸送人員は2004年度に底を打ち、2005年度から4年連続で増加しましたが、2008年秋以降の景気後退に伴い再び減少に転じ、東日本大震災の影響を受けた2011年度まで足踏みを続けました。2012年度以降は、景気回復に伴い輸送需要も拡大する一方、訪日外国人旅行者の輸送需要も加わり、輸送人員は4年連続で100億人を超えました。

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〕



年度	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
定期	100	103	105	106	109	108	106	105	104	102	100	97	94	93	91	89	89	89	89	90	91	92	91	91	91	92	95	95	97	99	101	132
定期外	100	103	104	107	109	109	110	110	108	110	107	107	108	109	111	112	114	112	114	116	121	122	120	120	119	122	124	124	128	129	131	102

2-(2) 輸送人員

(単位:千人、%)

会社名	年度	2018年度	2017年度	増 減	対前年度比
東 武	定期外	322,903	321,147	1,756	0.5
	定 期	603,535	599,335	4,200	0.7
	計	926,438	920,482	5,956	0.6
西 武	定期外	248,080	245,970	2,110	0.9
	定 期	417,163	412,680	4,483	1.1
	計	665,243	658,650	6,593	1.0
京 成	定期外	121,050	118,703	2,347	2.0
	定 期	171,540	168,226	3,314	2.0
	計	292,590	286,929	5,661	2.0
京 王	定期外	275,259	273,808	1,451	0.5
	定 期	402,729	396,434	6,295	1.6
	計	677,988	670,242	7,746	1.2
小田急	定期外	294,671	289,439	5,232	1.8
	定 期	471,984	465,889	6,095	1.3
	計	766,655	755,328	11,327	1.5
東 急	定期外	470,647	468,163	2,484	0.5
	定 期	718,669	710,496	8,173	1.2
	計	1,189,316	1,178,659	10,657	0.9
京 急	定期外	216,065	212,912	3,153	1.5
	定 期	267,354	263,944	3,410	1.3
	計	483,419	476,856	6,563	1.4
東京メトロ	定期外	1,180,113	1,157,166	22,946	2.0
	定 期	1,586,054	1,551,898	34,155	2.2
	計	2,766,167	2,709,064	57,102	2.1
相 鉄	定期外	80,970	80,438	532	0.7
	定 期	152,246	151,299	947	0.6
	計	233,216	231,738	1,478	0.6
名 鉄	定期外	127,444	125,789	1,655	1.3
	定 期	265,792	261,085	4,707	1.8
	計	393,236	386,874	6,362	1.6
近 鉄	定期外	235,556	236,583	-1,027	-0.4
	定 期	342,481	341,792	689	0.2
	計	578,037	578,375	-338	-0.1
南 海	定期外	98,886	97,911	975	1.0
	定 期	140,949	140,568	381	0.3
	計	239,835	238,479	1,356	0.6
京 阪	定期外	149,795	151,946	-2,150	-1.4
	定 期	145,304	142,463	2,841	2.0
	計	295,099	294,409	690	0.2
阪 急	定期外	318,159	319,940	-1,781	-0.6
	定 期	337,778	335,006	2,772	0.8
	計	655,937	654,946	991	0.2
阪 神	定期外	121,012	119,568	1,444	1.2
	定 期	124,353	122,074	2,279	1.9
	計	245,366	241,642	3,724	1.5
西 鉄	定期外	47,950	46,759	1,191	2.5
	定 期	57,363	56,667	696	1.2
	計	105,313	103,426	1,887	1.8
16社計	定期外	4,308,560	4,266,242	42,318	1.0
	定 期	6,205,294	6,119,856	85,438	1.4
	(通 勤)	(4,832,761)	(4,746,486)	(86,275)	(1.8)
	(通 学)	(1,372,528)	(1,373,364)	(-836)	(-0.1)
	計	10,513,855	10,386,099	127,756	1.2

※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「定期」と「通勤」・「通学」の合計値とは必ずしも一致しない

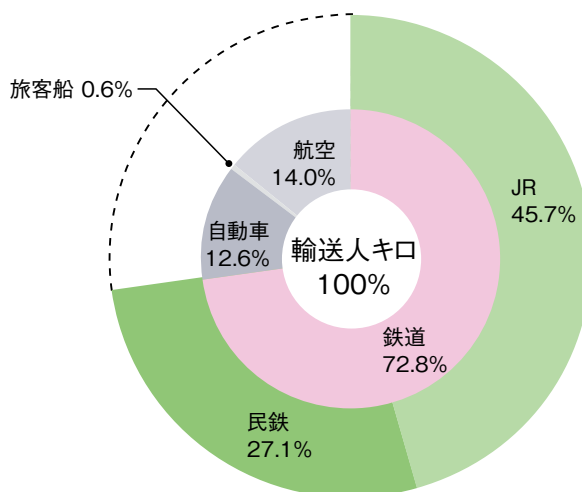
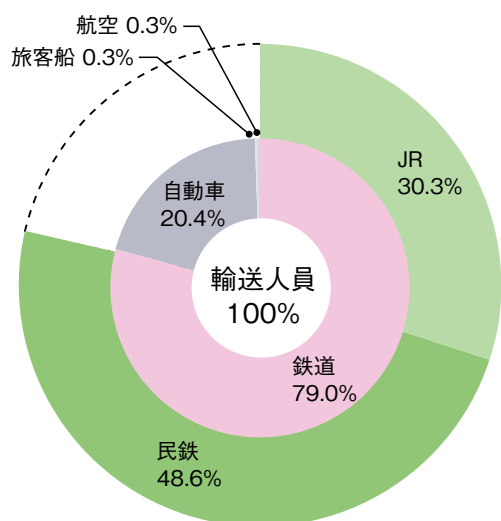
3 交通機関として民鉄が担う役割

3-(1) 旅客の公共輸送機関別分担率

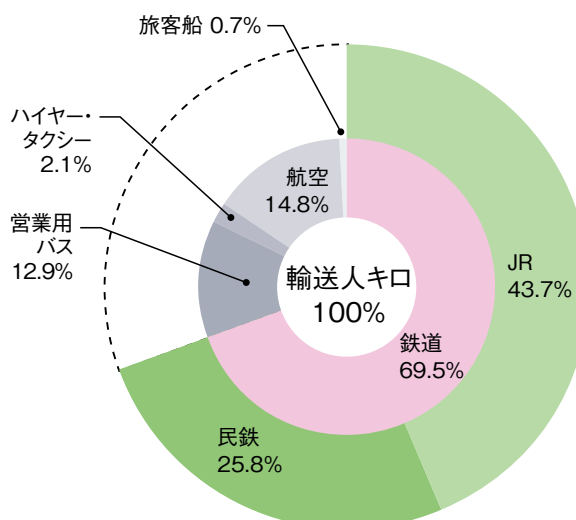
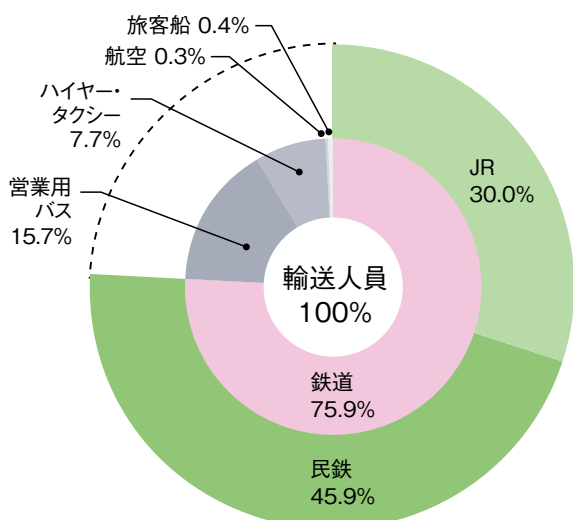
2016年度の国内旅客輸送における民鉄の輸送分担率は輸送人員ベースで48.6%、輸送人キロベースで27.1%、JRと合わせた鉄道の分担率は約7割以上を占めています。

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(2016年度)



旅客の公共輸送機関別分担率(2005年度)



(注)円グラフの割合は、四捨五入のため、合計は必ずしも100%にならない。

資料:国土交通省「数字でみる鉄道2018」

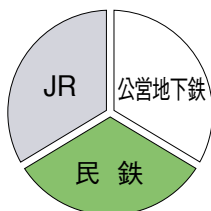
「数字でみる鉄道2008」

3-(2) 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(2013年度)は約207億1,256万人(1日平均約5,674万人)で、そのうち民鉄の占める割合は、首都交通圏で53.9%、中京交通圏で40.8%、京阪神交通圏で45.9%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。

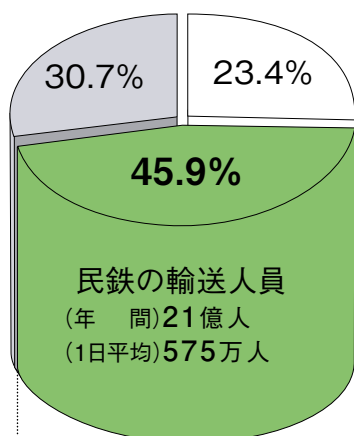
三大都市交通圏の交通機関別鉄軌道輸送人員の割合(2013年度)

■凡例



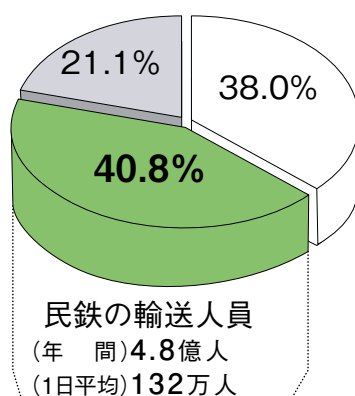
京阪神交通圏の輸送人員

(年間)46億人
(1日平均)1,252万人



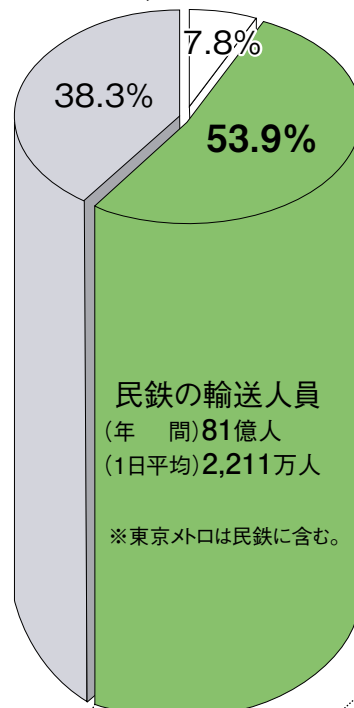
中京交通圏の輸送人員

(年間)12億人
(1日平均)322万人



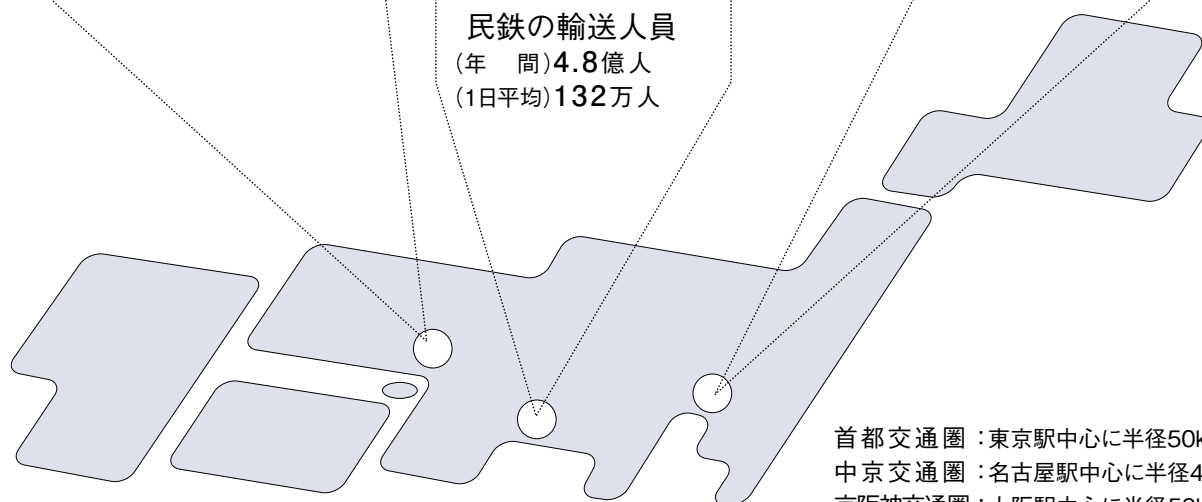
首都交通圏の輸送人員

(年間)149億人
(1日平均)4,100万人



民鉄の輸送人員
(年間)81億人
(1日平均)2,211万人

※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25年度 鉄道統計年報」
「平成27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。

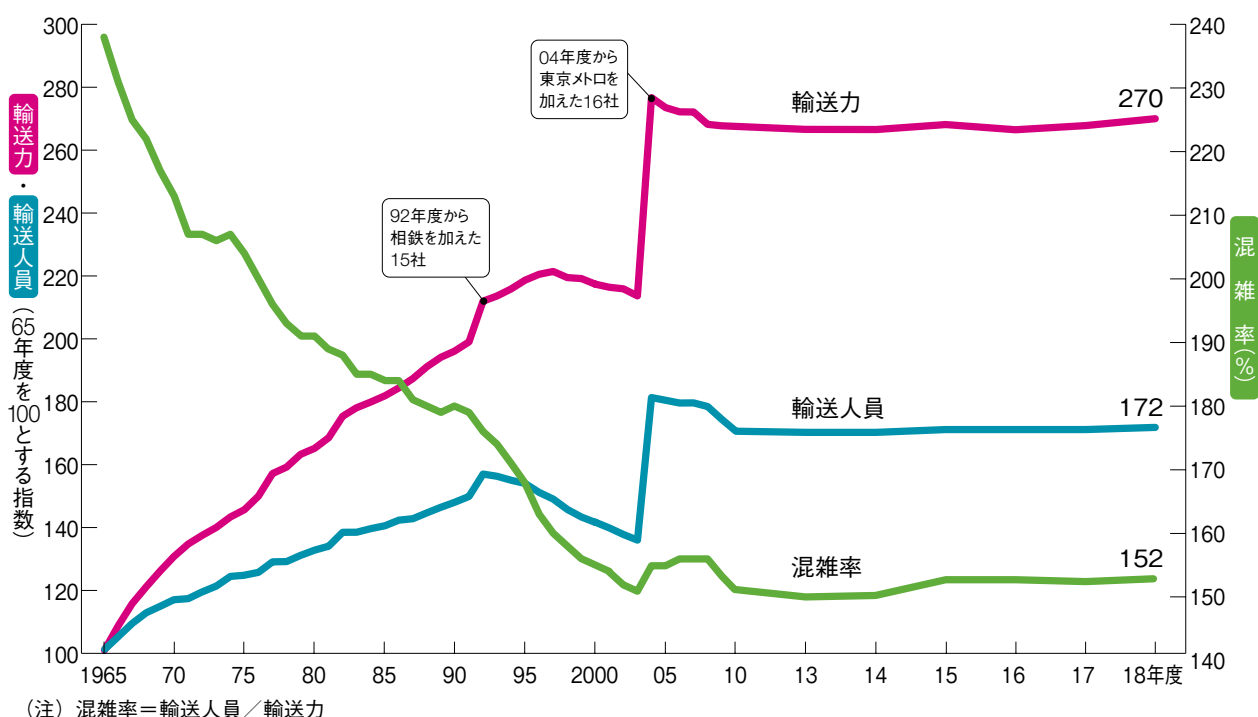
1 ラッシュ時の混雑緩和

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152%(関東9社22線区平均161%、関西5社11線区平均131%)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)



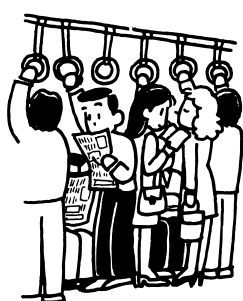
混雑率の目安

100%



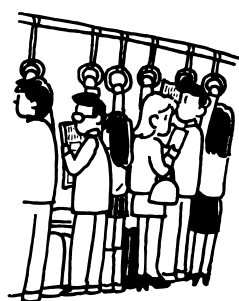
定員乗車(座席につか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる)。

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	14	15	16	17	18
東 武	伊勢崎	小 菅 ⇒ 北 千 住		220	236	201	185	184	195	183	152	139	140	149	150	150	149	150
	東 上	北 池 袋 ⇒ 池 袋		262	215	220	189	179	183	166	148	136	136	137	138	138	137	136
西 武	池 袋	椎 名 町 ⇒ 池 袋		244	224	222	234	203	209	194	169	155	165	157	159	163	163	159
	新 宿	下 落 合 ⇒ 高 田 馬 場		247	225	215	219	199	192	184	159	158	157	155	156	157	160	159
京 成	押 上	京 成 曳 舟 ⇒ 押 上 ^(注1)		192	176	172	152	152	164	172	166	159	160	152	152	150	143	149
	本 線	大神宮下⇒京成船橋 ^(注2)		220	177	229	205	179	177	172	160	157	147	133	132	130	127	130
京 王	京 王	下 高 井 戸 ⇒ 明 大 前 ^(注3)		232	224	217	202	193	189	169	168	170	165	163	165	166	167	165
	井の頭	池ノ上⇒駒場東大前 ^(注4)		204	230	204	182	180	181	170	150	145	139	140	144	146	148	149
小田急	小田原	世田谷代田⇒下北沢		231	232	229	205	206	201	198	190	188	188	189	191	192	151	157
東 急	東 横	祐 天 寺 ⇒ 中 目 黒		230	226	213	208	204	204	191	178	173	171	168	163	170	168	172
	田園都市	池 尻 大 橋 ⇒ 渋谷		—	—	—	231	225	197	192	196	194	182	185	184	184	185	182
京 急	本 線	戸 部 ⇒ 横 浜		267	199	186	175	180	166	156	151	151	153	146	145	145	144	143
東京 メトロ	銀 座	赤坂見附⇒溜池山王		—	—	—	—	—	—	—	—	164	160	156	158	157	160	160
	丸ノ内	新大塚⇒茗荷谷		—	—	—	—	—	—	—	—	156	153	159	160	161	165	169
	日比谷	三ノ輪⇒入谷		—	—	—	—	—	—	—	—	163	154	159	153	155	157	157
	東 西	木 場 ⇒ 門 前 仲 町		—	—	—	—	—	—	—	—	198	196	200	199	199	199	199
	千代田	町 屋 ⇒ 西 日 暮 里		—	—	—	—	—	—	—	—	179	179	178	178	178	178	179
	有楽町	東 池 袋 ⇒ 護 国 寺		—	—	—	—	—	—	—	—	175	168	160	161	159	163	165
	半蔵門	渋谷⇒表参道		—	—	—	—	—	—	—	—	172	167	172	171	170	173	168
	南 北	駒 込 ⇒ 本 駒 込		—	—	—	—	—	—	—	—	146	147	151	153	153	156	159
	副都心	要 町 ⇒ 池 袋		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	146	151	152
相 鉄	本 線	西 横 浜 ⇒ 平 沼 橋 ^(注5)		—	—	—	—	—	—	159	142	142	138	143	146	144	133	135
名 鉄	本線(東)	神 宮 前 ⇒ 金 山		202	198	191	178	176	162	151	133	140	136	139	140	142	143	143
	本線(西)	栄 生 ⇒ 名 鉄 名 古 屋		238	223	213	196	184	169	158	141	138	136	139	140	142	143	144
近 鉄	名古屋	米 野 ⇒ 近 鉄 名 古 屋		243	205	200	182	165	165	159	146	144	135	132	133	134	136	137
	奈 良	河 内 永 和 ⇒ 布 施		268	194	193	192	185	172	168	151	147	137	135	137	137	136	136
	大 阪	俊 徳 道 ⇒ 布 施		268	228	192	176	181	171	151	148	143	132	131	131	131	132	132
	南大阪	北 田 辺 ⇒ 河 堀 口 ^(注6)		281	228	190	170	163	172	154	146	142	131	128	128	128	128	128
	京 都	向 島 ⇒ 桃 山 御 陵 前 ^(注7)		—	—	—	—	171	168	163	142	144	132	127	124	125	126	126
南 海	南海本線	粉 浜 ⇒ 岸 里 玉 出 ^(注8)		239	215	182	183	179	174	145	134	126	117	121	126	125	116	132
	高野線	百舌鳥八幡⇒三国ヶ丘 ^(注9)		217	173	192	189	184	175	169	149	126	119	121	123	127	123	127
京 阪	京阪本線	野 江 ⇒ 京 橋		240	223	220	186	172	173	162	145	125	113	118	118	124	121	121
阪 急	神 戸	神 崎 川 ⇒ 十 三		239	208	209	191	174	159	146	145	148	137	142	146	146	147	147
	宝 塚	三 国 ⇒ 十 三		256	201	200	180	173	166	156	152	149	139	144	145	144	144	144
	京 都	上 新 庄 ⇒ 淡 路 ^(注10)		214	213	207	179	172	159	156	146	135	126	130	131	130	132	124
阪 神	本 線	出 屋 敷 ⇒ 尼 崎 ^(注11)		210	177	162	160	162	159	131	125	118	114	114	113	112	111	110
西 鉄	天神大牟田	平 尾 ⇒ 薬 院		213	204	182	177	177	171	153	147	135	137	137	136	136	142	143
平 均				238	213	204	191	184	180	168	155	155	151	152	153	153	151	152

※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) 11年度、12年度、14年度、17年度、平沼橋⇒横浜 (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) 17年度まで湊⇒堺 (注9) 69年度まで沢ノ町⇒住吉東 86年度まで帝塚山⇒岸ノ里

(注10) 69年度まで崇禅寺⇒南方 (注11) 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。

(2019年3月31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・日光線・野田線ほか	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、リバティけごん、リバティきぬ、リバティ会津、リバティりょうもう、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(現在:座席指定制)	TJライナー	上り:460円(池袋～ふじみ野間360円) 下り:360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、ラビュー	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
		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	1ヶ月券発売8,000円
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)
東急	大井町線	2018.12 平日夜の座席指定サービスとして導入	Q SEAT 7両編成のうち3号車を座席指定サービス車両(ロング・クロスシート転換車両)として運用	400円(定額)
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)	ウィング号	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・ウィング号	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「ラビート」、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・鴨東線	2017.8 特急車両の1両(8両×10編成) 座席指定特別車両として導入	プレミアムカー	34km以下:400円 34km超:500円
		2017.8 全車両座席指定列車として導入	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、ラビ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。

(2019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
		2019. 3	京とれいん 雅洛	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
	(ランチ・ディナー)西鉄福岡(天神)～大牟田 (ブランチ)西鉄福岡(天神)～太宰府	2019. 3	THE RAIL KITCHEN CHIKUGO	有



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 雅洛



THE RAIL KITCHEN CHIKUGO

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。

(2019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 100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、東急電鉄、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 58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 23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。)

5 インバウンド向けサービスの拡充

インバウンドの急速な増加を受け、大手民鉄でもさまざまな取り組みを展開しています。駅の識別を容易にする各駅のナンバリング、駅構内の多言語表示、駅・車内での外国語放送、インターネット接続のためのWi-Fiの整備、外国人旅行者を対象とした企画乗車券の発売、外国語対応のできる案内所の設置、ウェブサイトの多言語対応など、多角的に利便性の向上に努めています。さらには、外国の鉄道会社との企画乗車券やイベントでの連携、姉妹協定や友好協定などの締結により、相互誘客を図る取り組みも増えています。

また、関東エリアおよび関西エリアでは、鉄道会社共通のインバウンド向け企画乗車券を販売しています。1枚の乗車券で利用できるため、各エリア内の移動がスマートになります。

■ インバウンド向けサービスの導入状況

(2019年3月31日現在)

サービス内容		導入会社(全16社)
駅ナンバリング		全社
駅構内の多言語表示		全社
外国語放送	駅	東武、京成、京王、京急、東京メトロ、名鉄、近鉄、南海、京阪
	車内	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、阪神、西鉄
Wi-Fi ^(注1)	駅	全社
	車内	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、西鉄
外国語対応の案内所		東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、名鉄、近鉄 ^(注2) 、南海、京阪、阪急、阪神、西鉄 ^(注2)
多言語対応のウェブサイト		全社

(注1) Wi-Fiは日本人向けのサービスも含む。また、有料サービスも含む。

(注2) 案内所ではなく、一部の駅で外国人案内スタッフを配置。

■ 共通企画乗車券

名 称	発売価格(大人)	利用可能エリア
Greater Tokyo Pass	7,200円(3日間有効)	東武、西武、京成 ^(注) 、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、ほか
KANSAI THRU PASS	国内:4,400円、海外:4,300円(2日券) 国内:5,500円、海外:5,300円(3日券)	近鉄(一部除く)、南海、京阪、阪急、阪神、ほか

※有料特急列車、座席指定列車等を利用の場合は別途料金が必要。

(注) 京成線は乗車区間に成田スカイアクセス(京成高砂駅～成田空港駅間)を含む場合は、別途規定がある。



Greater Tokyo Pass(イメージ)



KANSAI THRU PASS(イメージ)

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

駅の窓口には並ばずにインターネットで座席指定券を購入し、そのまま乗車できるチケットレスサービスを導入しています。また、事前にインターネットで定期券の購入予約を行い、スムーズに新定期券を購入できるサービスも提供し、利便性の向上に努めています。

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。

端末機器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、タブレットや翻訳機器などの端末を導入しています。また、インターネットを使った案内や、外国人観光客への対応として、通訳案内サービスなどに活用しています。

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。



タブレット端末を活用した案内



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

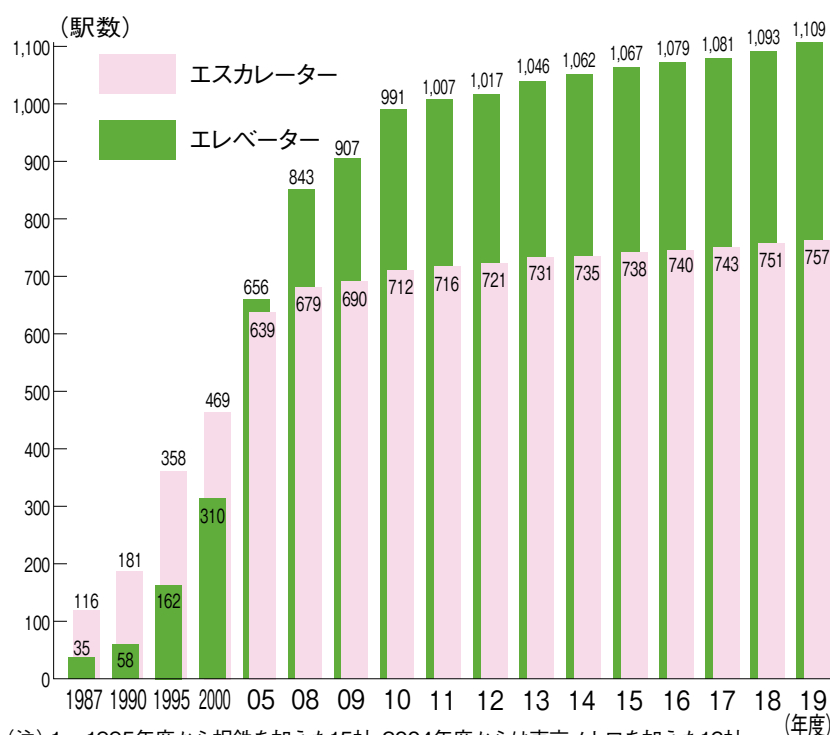
本格的な高齢社会の到来や障害者の社会参加の要請が高まるなか、すべての利用者がより快適に鉄道を利用できるよう、大手民鉄では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」の趣旨を踏まえ、1日平均利用者数3千人以上の駅を対象に、バリアフリー化を推進しています。

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2018年度の設置状況は、エスカレーター751駅、エレベーター1,093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. 1995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。
2. 同事業者の交差駅については1駅として数える。
3. 2019年度は計画数。

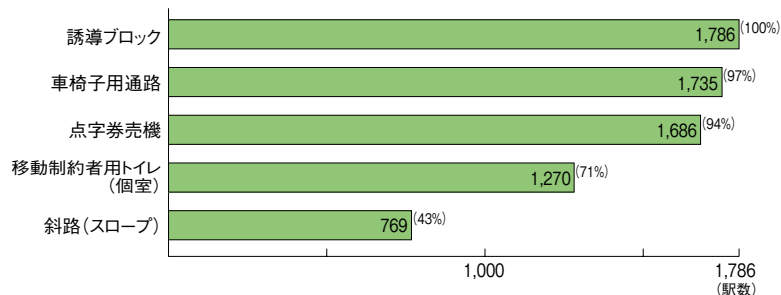


エレベーター



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)



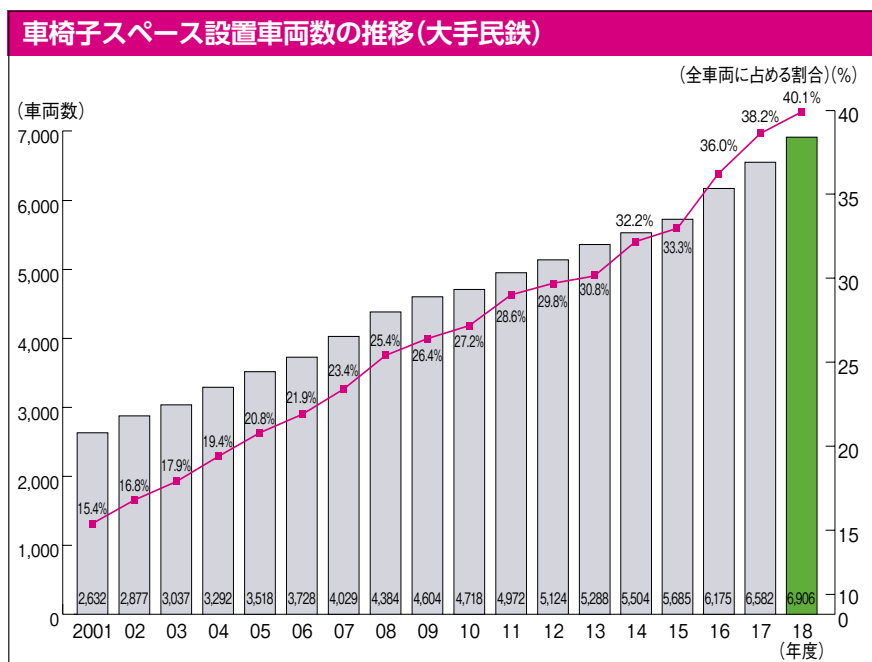
(2019年3月31日現在)



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40.1%に当たる6,906両に、編成単位では、81.4%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60.4%にあたる1,069駅に1,196台設置(2019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2,808駅(2019年4月1日現在)



© 2019 Gullane (Thomas) Limited.

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

(2019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・通勤急行・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	急行・通勤準急・準急・各駅停車	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	北綾瀬・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	2005. 5. 9	海老名・湘南台⇒横浜	全列車	横浜着7:00～9:30の列車
	いずみ野線		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6:39～8:51の列車(上り) 出町柳発6:09～8:49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7:33～8:51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。

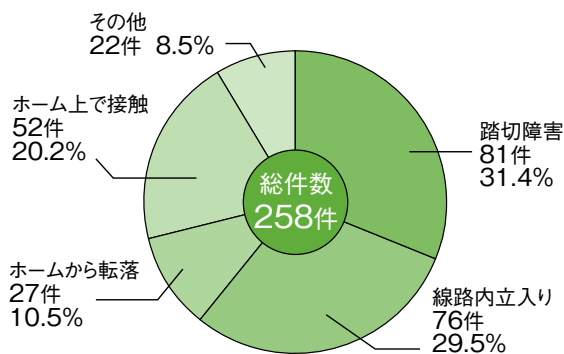
1-(1) 踏切道の改良

2018年度の大手民鉄における運転事故件数は258件であり、うち踏切事故件数は81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、2018年度末において5,486か所となっており、2000年度末に比べ1,200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、2018年度末には第1種踏切道の比率が約99%となっています。

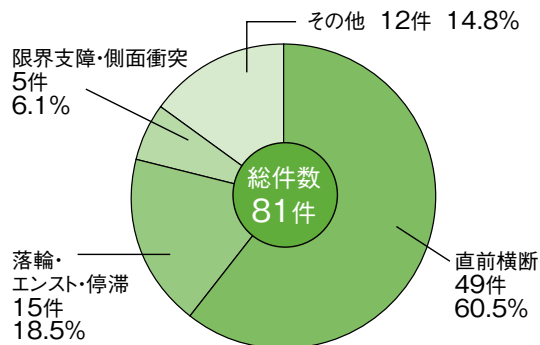
大手民鉄の鉄道運転事故の状況

◆鉄道運転事故の件数(2018年度)



(注)円グラフの割合は、四捨五入のため、合計は必ずしも100%にならない。

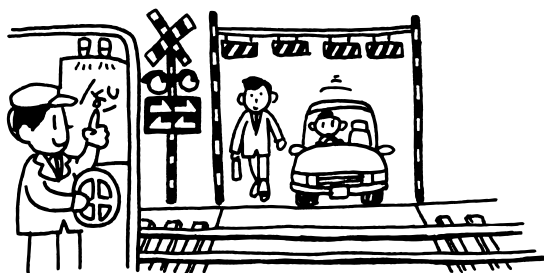
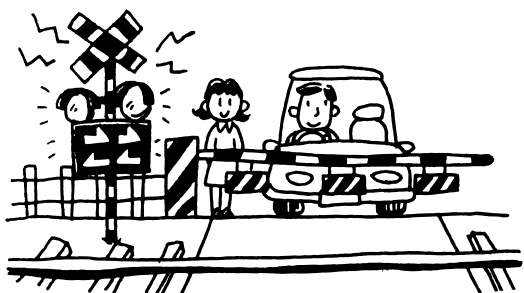
◆踏切事故の件数(2018年度)



踏切道の種別

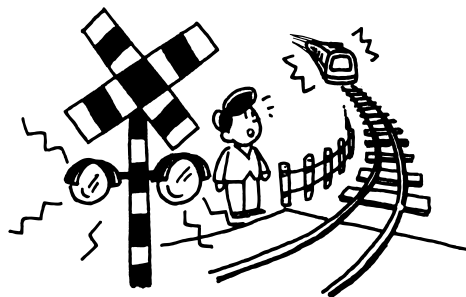
第1種

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。

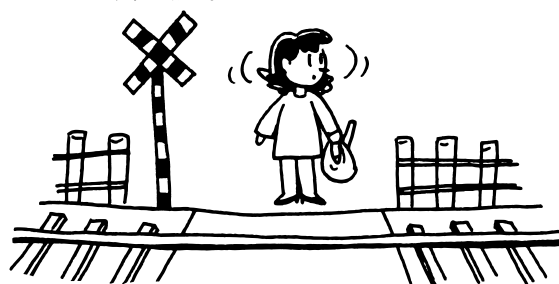


その他

第3種／踏切警報機と踏切警標がついている。

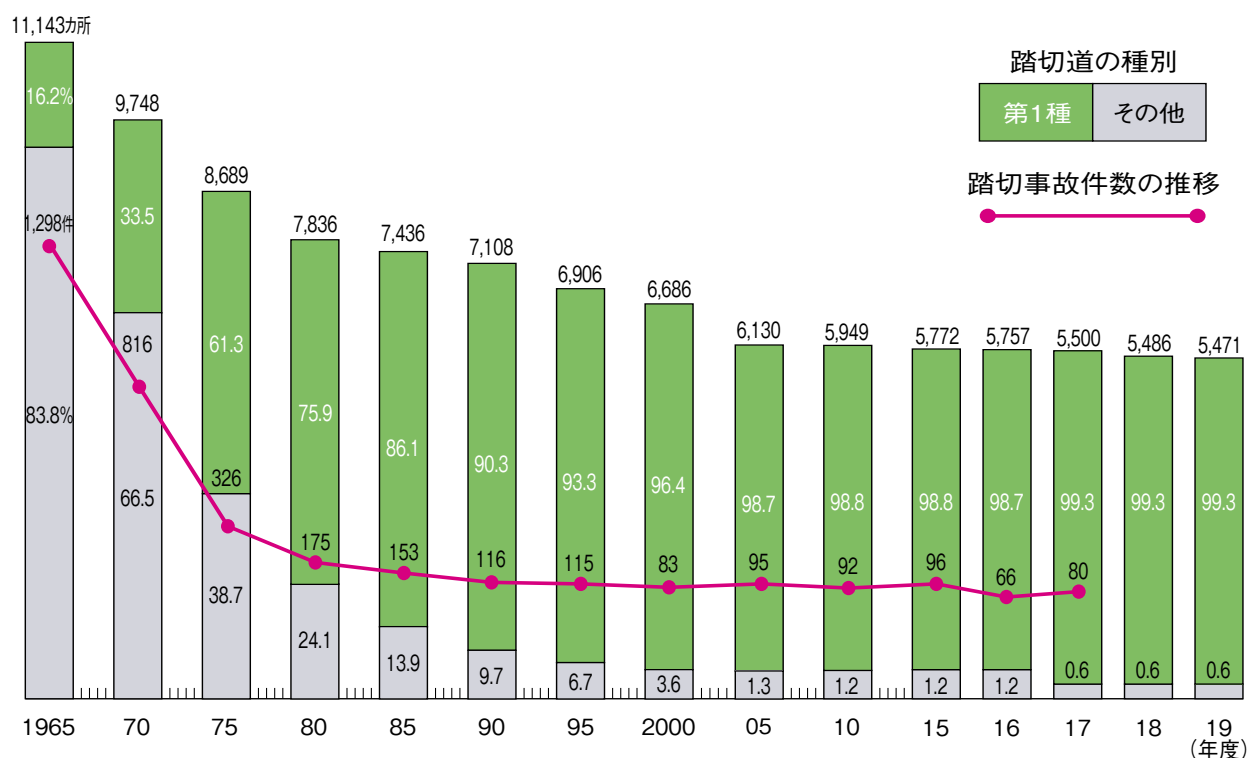


第4種／踏切警標だけの踏切で、列車の接近を知らせる装置は無い。



(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。

踏切道改良実績と踏切事故の推移 (大手民鉄)



(注) 1. 1995年度から相鉄を加えた15社。2005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. 2019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。



制限速度超過防止用ATS地上子

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。



運転指令所

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。

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すると、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

2018年3月末時点で23路線141駅にホームドアを設置しています。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、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。

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。



耐震補強工事实施済みの橋脚

2-(2) 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-(3) 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-(4) 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

2-(5) 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-(6) 運行情報の提供

災害時の被害拡大防止のため、駅構内での案内放送やホームページ、SNSなどを活用した、運行情報の提供を実施しています。また、近年増加する外国人観光客への対応も課題となっています。

1 環境にやさしい経営の推進

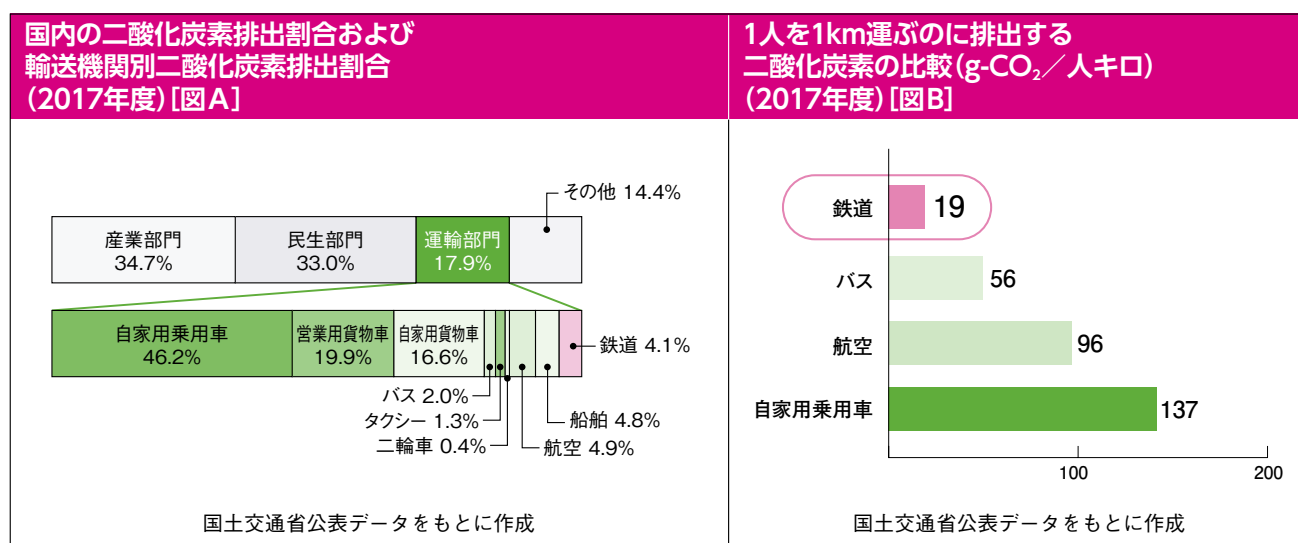
1-(1) 鉄道の環境負荷の現状

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46.2%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4.1%[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。

■ 大手民鉄の省エネルギー車両の導入率

(2019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	VVVF制御	12,121両*	10,920両
	チョップパ制御	2,127両*	1,046両
	抵抗制御その他	602両*	213両
回生ブレーキを装備していない車両	抵抗制御その他	2,365両	296両*
全保有車両数		17,215両(A)	12,475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)		15,146両(B) (*の合計)	
省エネルギー車両の割合		88.0%(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。

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。

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ことにより、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および観光・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

(2019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	108	58	29	38	53	46	44	16	14	174	139	53	48	44	27	31	922
箇所数	220	124	53	61	137	75	68	37	25	246	216	85	122	110	53	44	1,676

1 2019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。

2018年度は、踏切および運転保安工事に2,379億円を投じて、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たほか、サービス改善工事には1,688億円を投じ、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。また、輸送力増強工事には631億円を投じて、都心への乗り入れ工事や駅の改良、車両の新造・更新などを進めました。

2019年度設備投資計画では、踏切および運転保安工事に2,762億円、サービス改善工事に1,878億円、輸送力増強工事に729億円など、合計で5,380億円を投じる予定です。

■ 各社別設備投資2018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
踏切及び運転保安工事	223	168	90	146	91	260	150	632	24	87	167	81	57	115	33	55	2,379	50.2%
サービス改善工事	95	61	50	19	97	164	61	893	25	13	72	19	32	68	13	6	1,688	35.7%
輸送力増強工事	25	1	47	30	103	134	35	101	51	42	2	22	3	—	21	14	631	13.5%
鉄道・運輸機構工事	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	0.6%
合計	345	231	188	197	319	559	246	1,628	101	144	242	122	93	184	68	76	4,742	100.0%

■ 各社別設備投資2019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
踏切及び運転保安工事	209	227	132	236	148	273	112	650	105	115	182	100	60	127	41	45	2,762	51.4%
サービス改善工事	148	83	34	25	128	157	102	899	47	35	64	25	31	84	9	7	1,878	35.0%
輸送力増強工事	39	4	54	35	50	187	57	166	50	37	—	25	—	—	20	5	729	13.6%
鉄道・運輸機構工事	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.0%
合計	397	315	222	297	326	619	271	1,716	202	188	246	150	92	211	71	58	5,380	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)

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。

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。

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

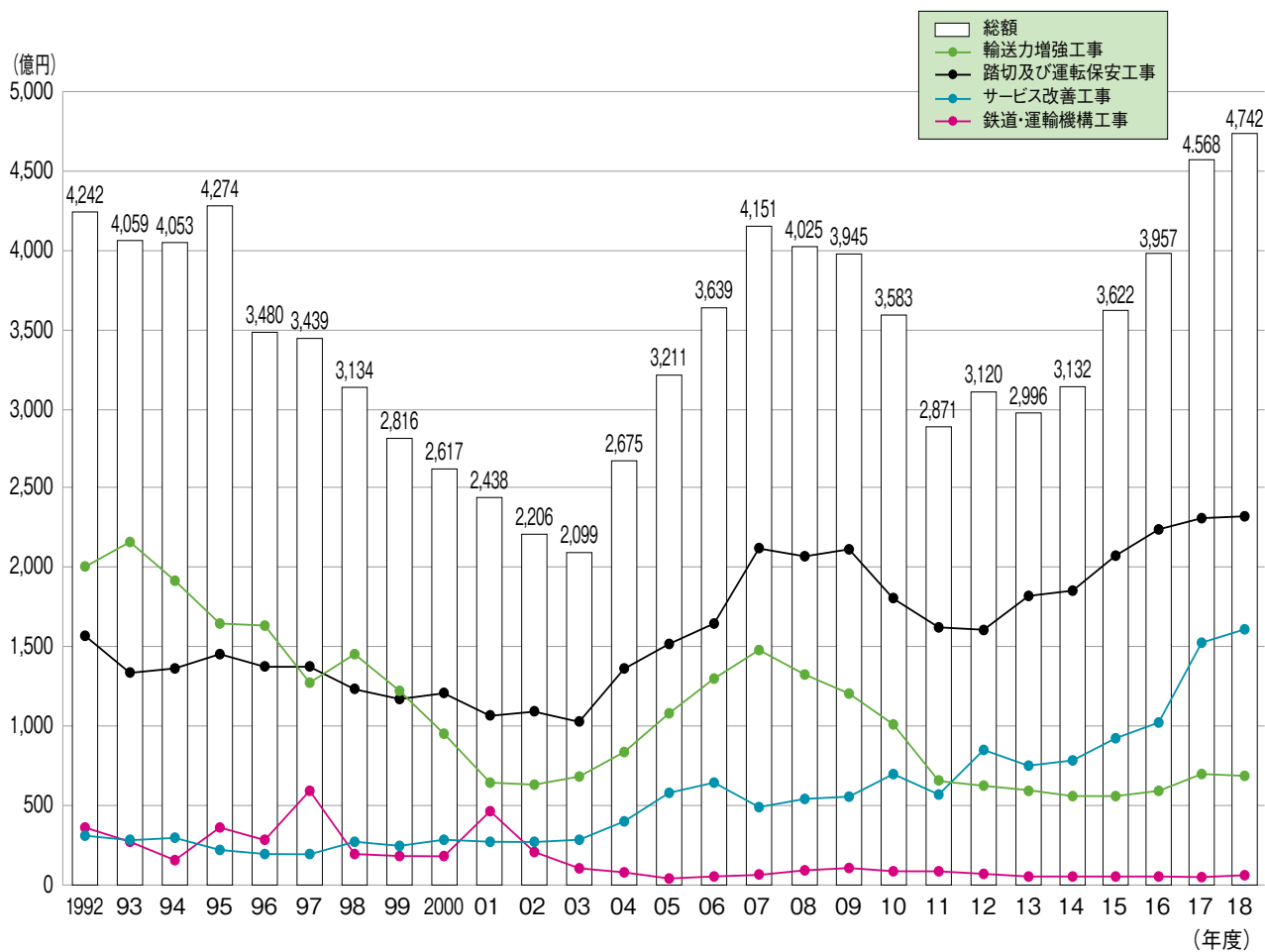
(単位:億円)

区分 年度		A	B	C	計	D	E	合計
		踏切及び運 転保安工事	サービス 改善工事	輸送力 増強工事		鉄道・運輸 機構工事	災害復 旧工事	
第8次5 カ年計画	1992	1,574	303	2,006	3,883	359	—	4,242
	93	1,340	284	2,160	3,784	275	—	4,059
	94	1,368	295	1,913	3,576	329	148	4,053
	95	1,447	220	1,641	3,308	358	608	4,274
	96	1,372	189	1,637	3,198	278	4	3,480
	97	1,377	195	1,271	2,843	588	8	3,439
	98	1,231	235	1,456	2,922	192	20	3,134
	99	1,170	242	1,221	2,633	183	—	2,816
	2000	1,209	282	945	2,436	181	—	2,617
	01	1,067	270	643	1,981	457	—	2,438
	02	1,094	276	630	2,001	204	—	2,206
	03	1,024	283	682	1,990	109	—	2,099
	04	1,360	397	833	2,592	83	—	2,675
	05	1,511	581	1,084	3,177	34	—	3,211
	06	1,643	643	1,299	3,586	53	—	3,639
	07	2,127	486	1,473	4,088	63	—	4,151
	08	2,066	542	1,329	3,938	86	—	4,025
	09	2,123	548	1,185	3,858	87	—	3,945
	10	1,803	679	1,021	3,504	79	—	3,583
	11	1,646	536	608	2,791	80	—	2,871
	12	1,642	822	597	3,062	57	—	3,120
	13	1,753	643	566	2,963	33	—	2,996
	14	1,835	760	502	3,099	33	—	3,132
	15	2,086	943	559	3,589	32	—	3,622
	16	2,287	1,038	598	3,924	32	—	3,957
	17	2,374	1,504	671	4,549	18	—	4,568
	18	2,379	1,688	631	4,698	26	—	4,742

(注) 実績(第8次からは相鉄を加えた15社、2004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

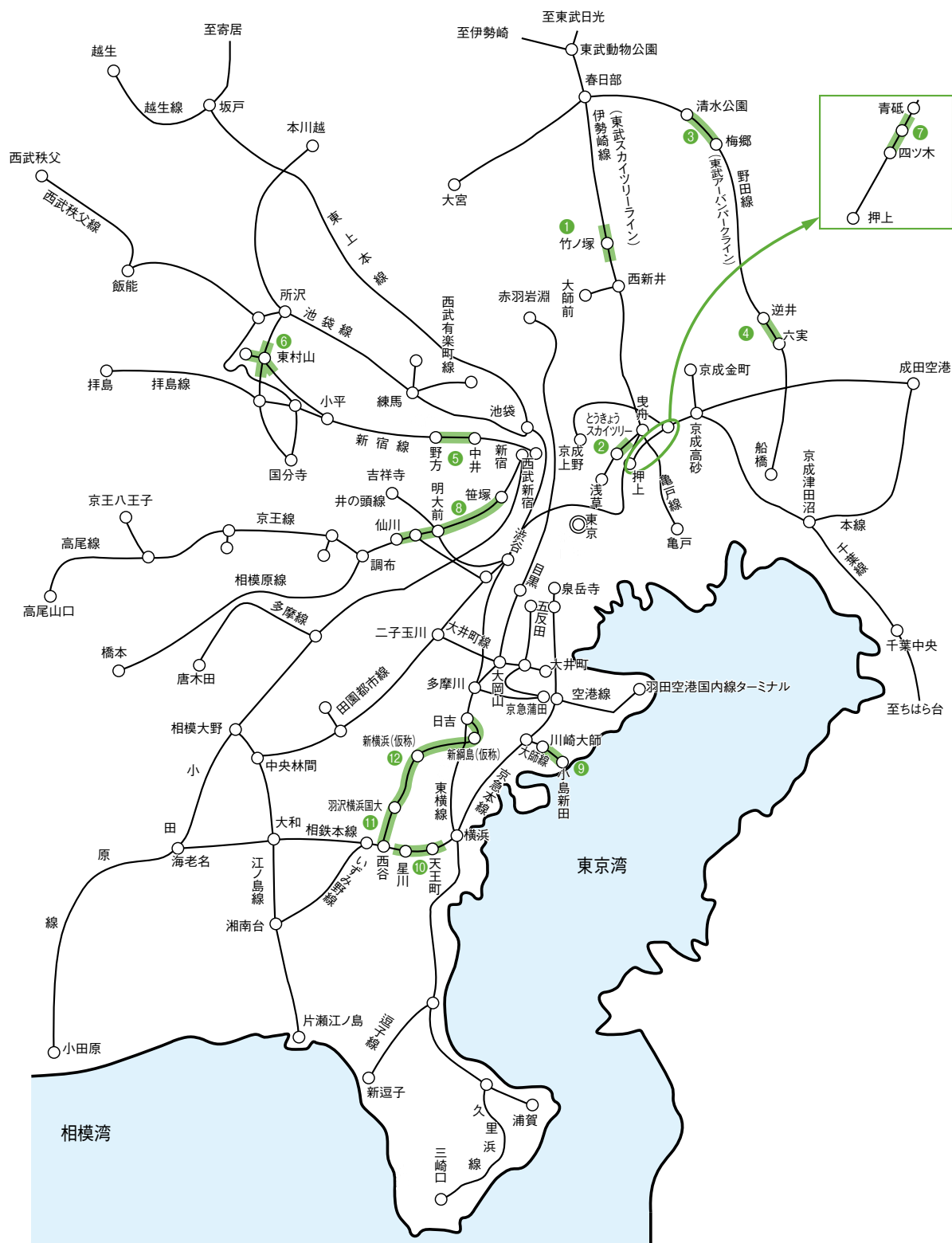


3 大規模工事計画

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)

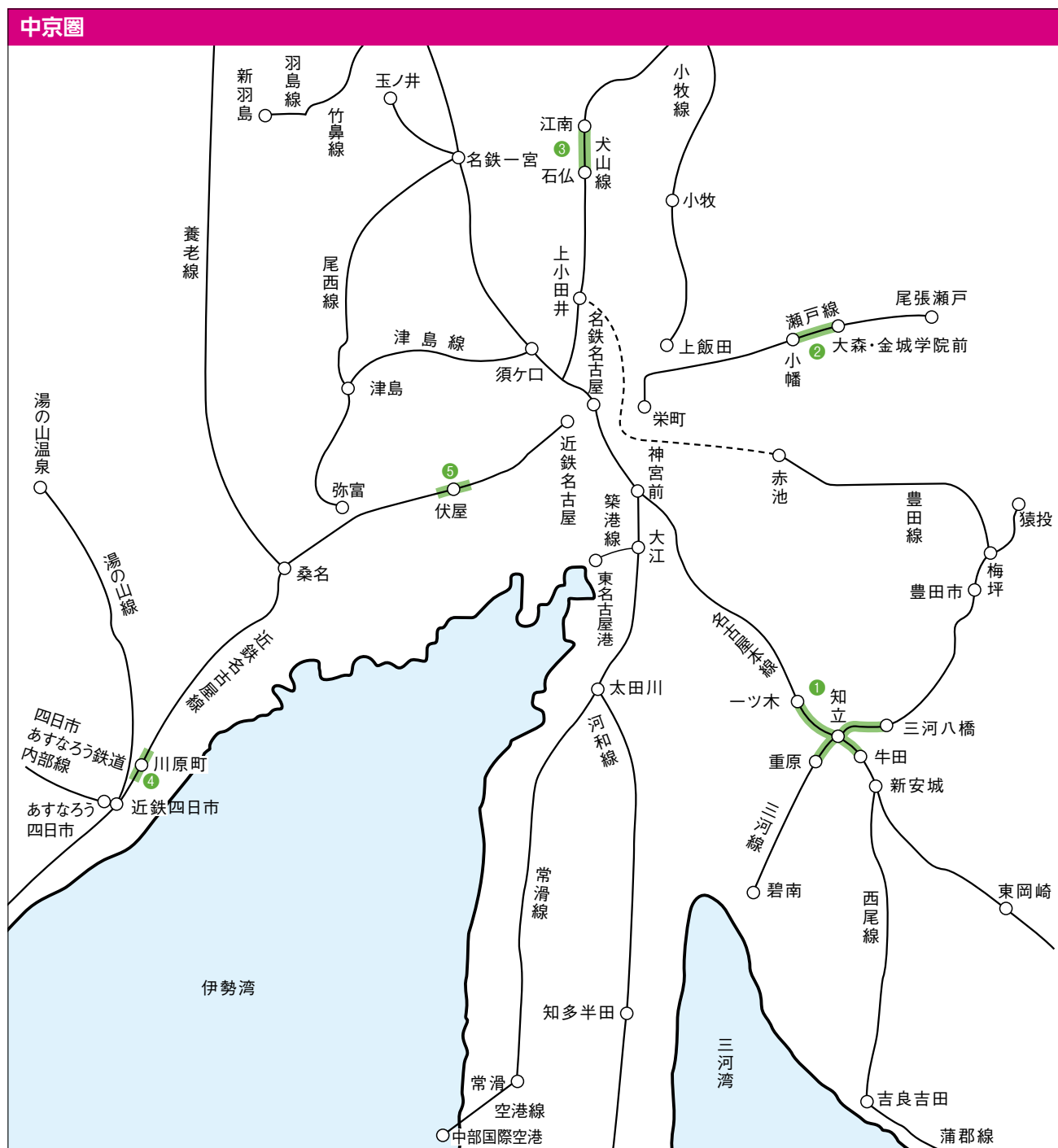
(2019年10月1日現在)

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	2023	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
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	⑨
相 鉄	高架化	本線	星川～天王町	1.8	2018	連続立体化	9	⑩

■ 上下分離方式による大規模工事計画(首都圏)

(2019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～羽沢横浜国大	2.7	2019	都市鉄道等利便増進法による 鉄道・運輸機構工事	⑪
相 鉄 東 急	〃	相鉄・東急直通線	羽沢横浜国大～日吉	10.0	2022	〃	⑫



■ 大規模工事計画(中京圏)

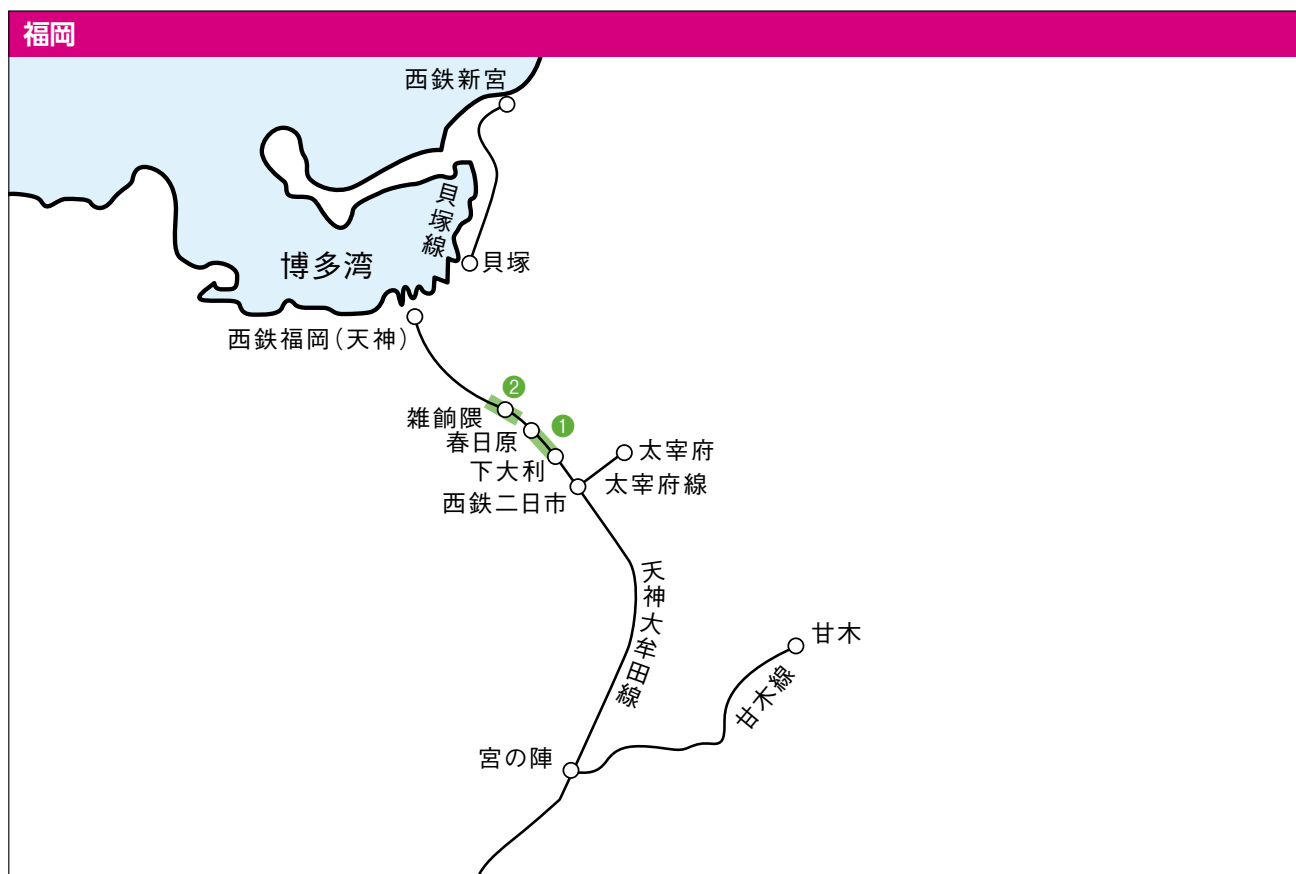
(2019年10月1日現在)

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	2019	単独立体化	8	②
	〃	瀬戸線	小幡～大森・金城学院前	1.9	2019	単独立体化	6	③
	〃	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) (2019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
	〃	阪神なんば線	出来島～千鳥橋	2.4	2032	橋梁改築・単独立体化	5	⑨



■ 大規模工事計画(福岡)

(2019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

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。

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	布忍駅
		高見ノ里駅
	湯の山線	桜駅

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

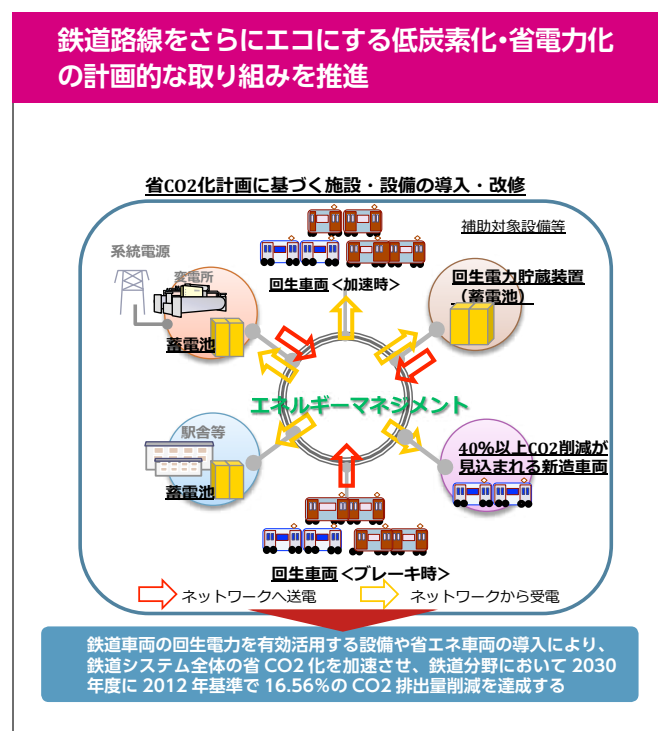
「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、高齢者、障害者等の連続的かつ円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するため、公共交通機関に対して、鉄道駅におけるエレベーター等の設置による段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの整備、移動制約者の方もご利用いただける多機能トイレの設置、ホームドアまたは可動式ホーム柵の整備等、駅におけるバリアフリー化設備の整備に要する経費の一部を補助する制度が設けられています。

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。



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、 2009年度～2019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・%)

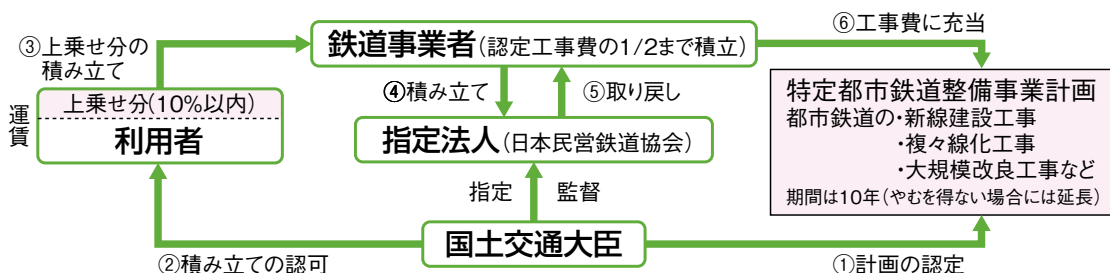
年度	工事額	融資実績	工事額に占める 融資額の割合
2013	1,774	1,092 (1,227)	61.6
2014	2,162	971 (1,084)	44.9
2015	2,020	965 (1,000)	47.8
2016	2,184	1,009 (1,102)	46.2
2017	2,433	1,189 (1,238)	48.9
2018	2,756	1,383 (1,436)	50.2

(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。

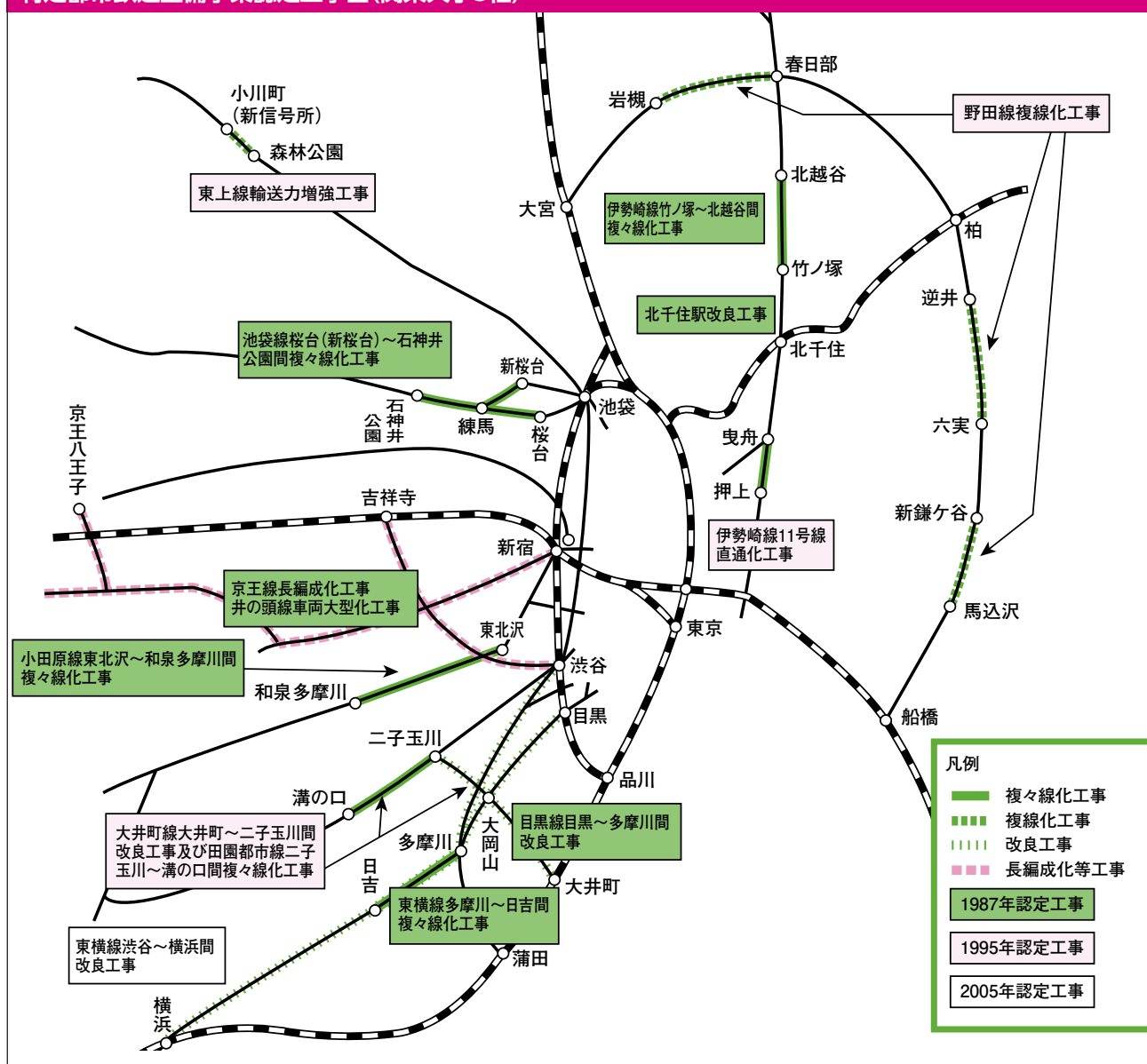
【参考】特定都市鉄道整備積立金制度

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)



1 相互直通運転の現況と計画

(例) 現況

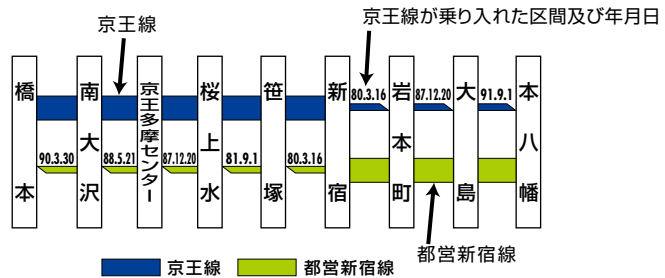
凡 例

各社線

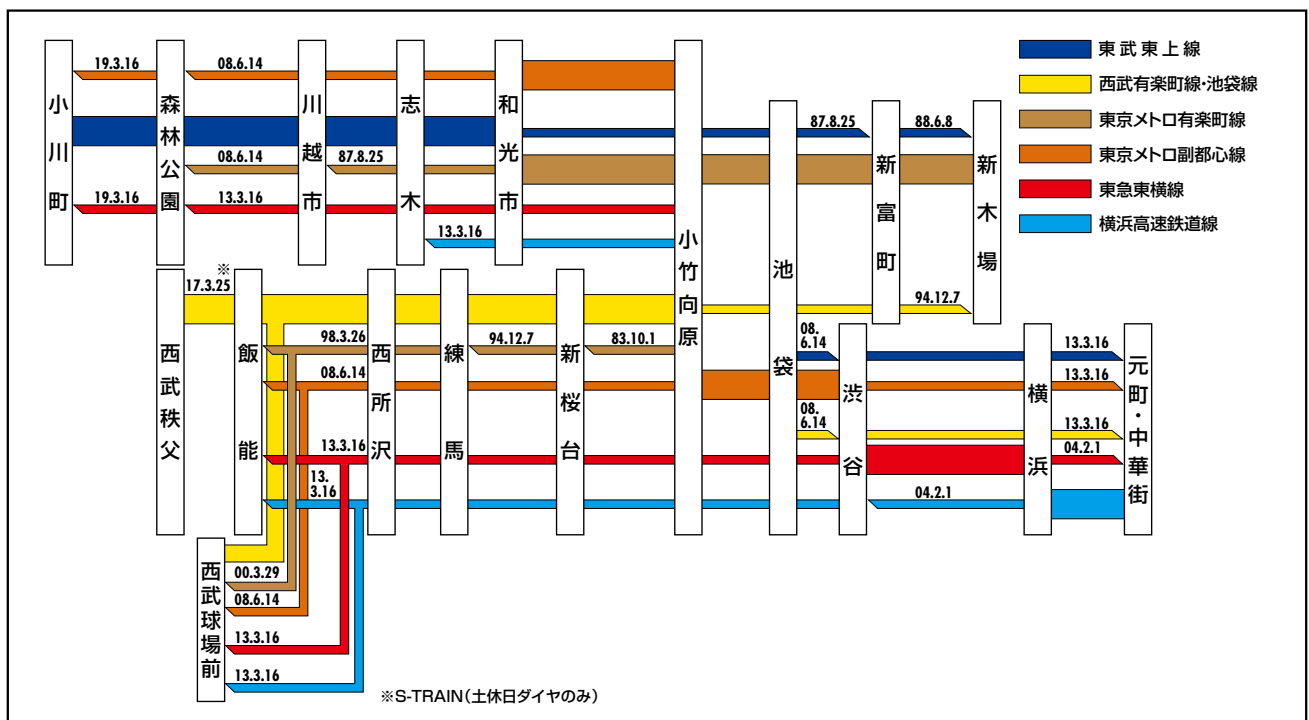
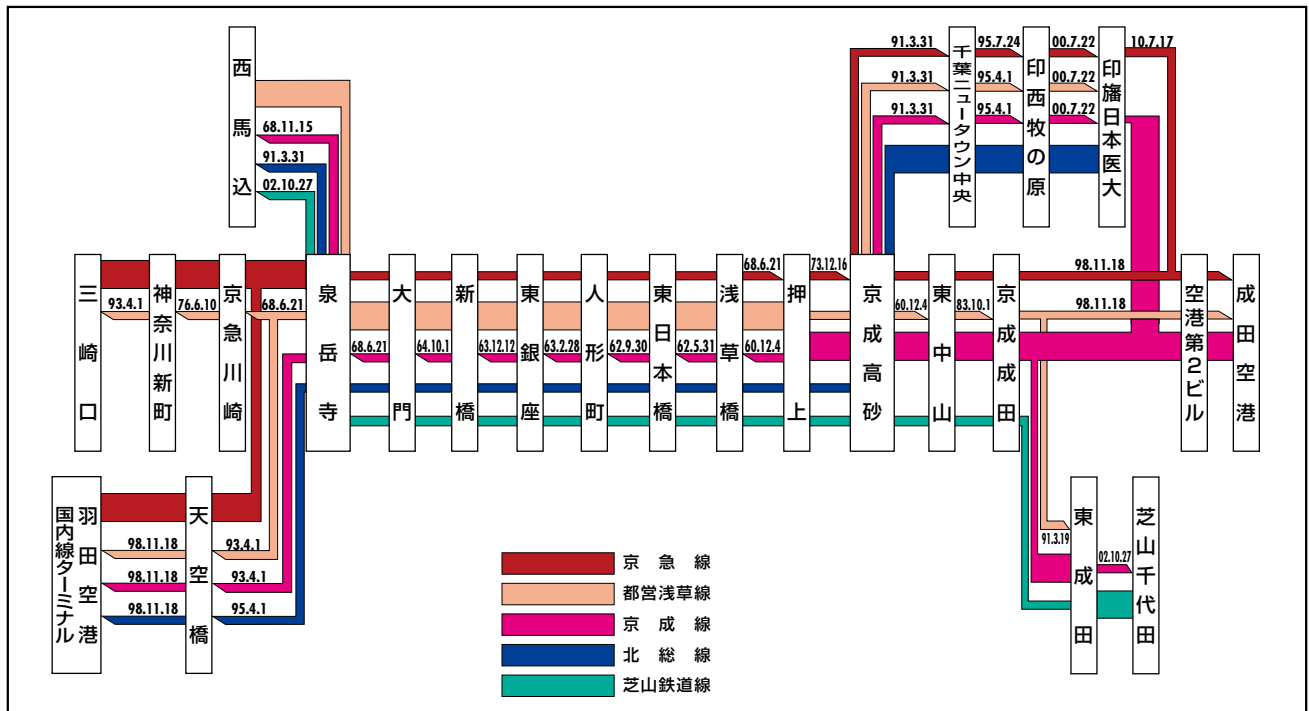
乗り入れ区間

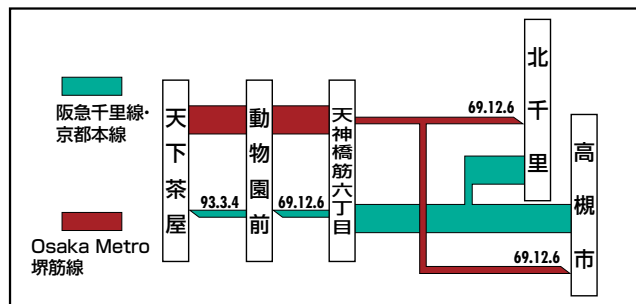
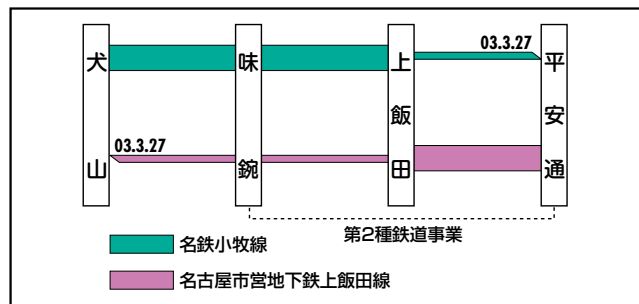
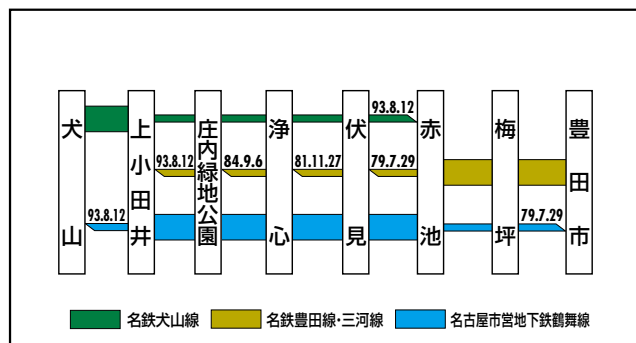
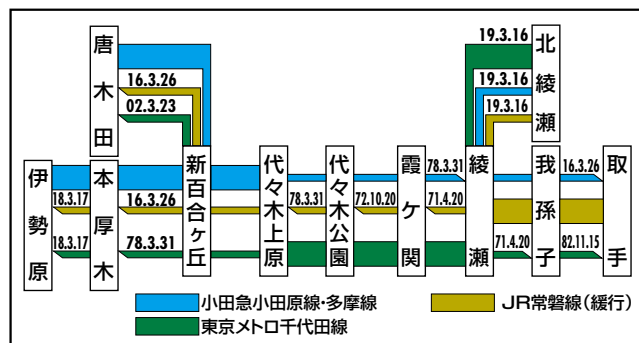
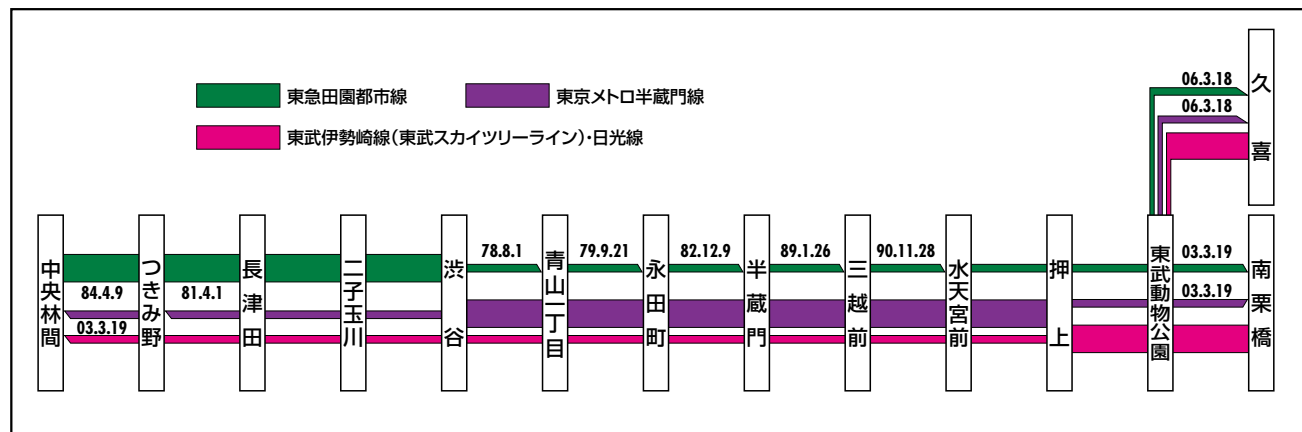
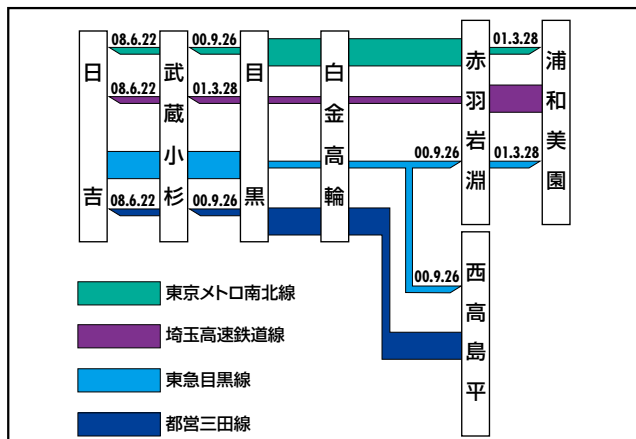
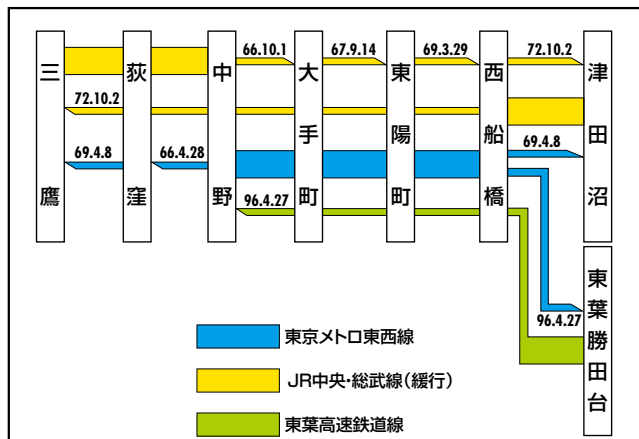
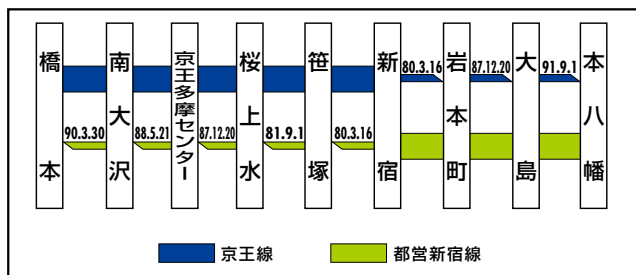
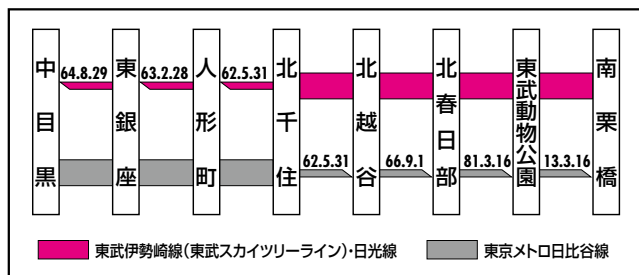
98.3.1 98.3.1

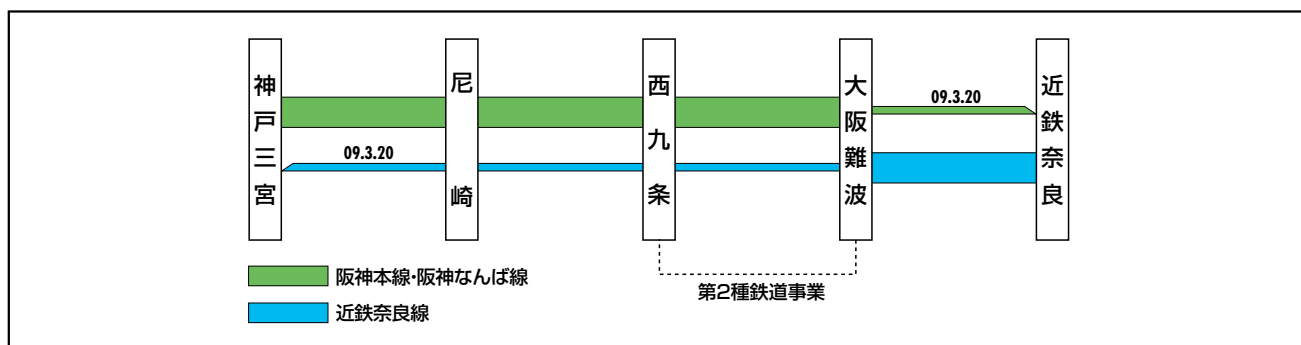
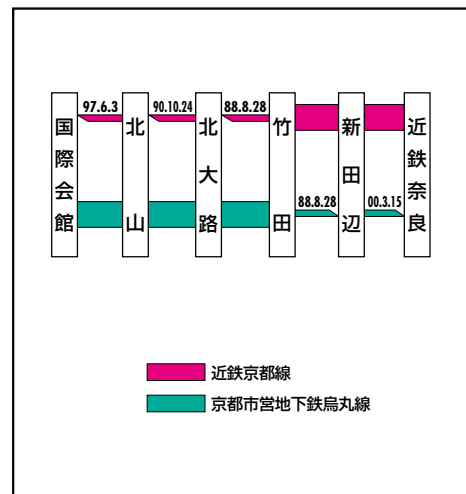
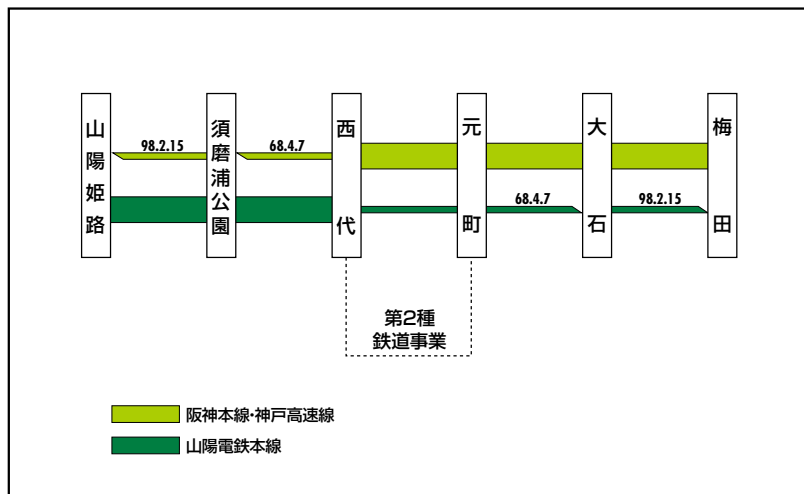
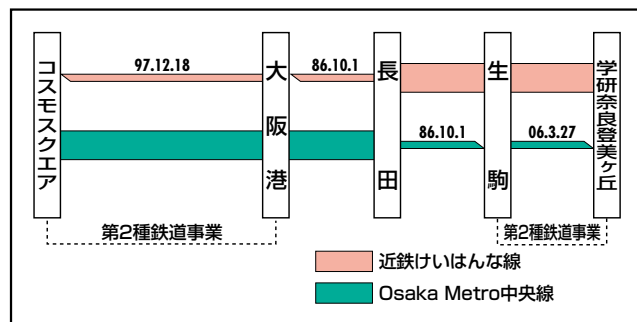
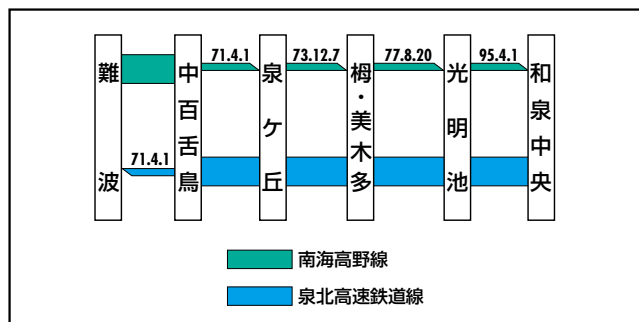
乗り入れ開始年月日



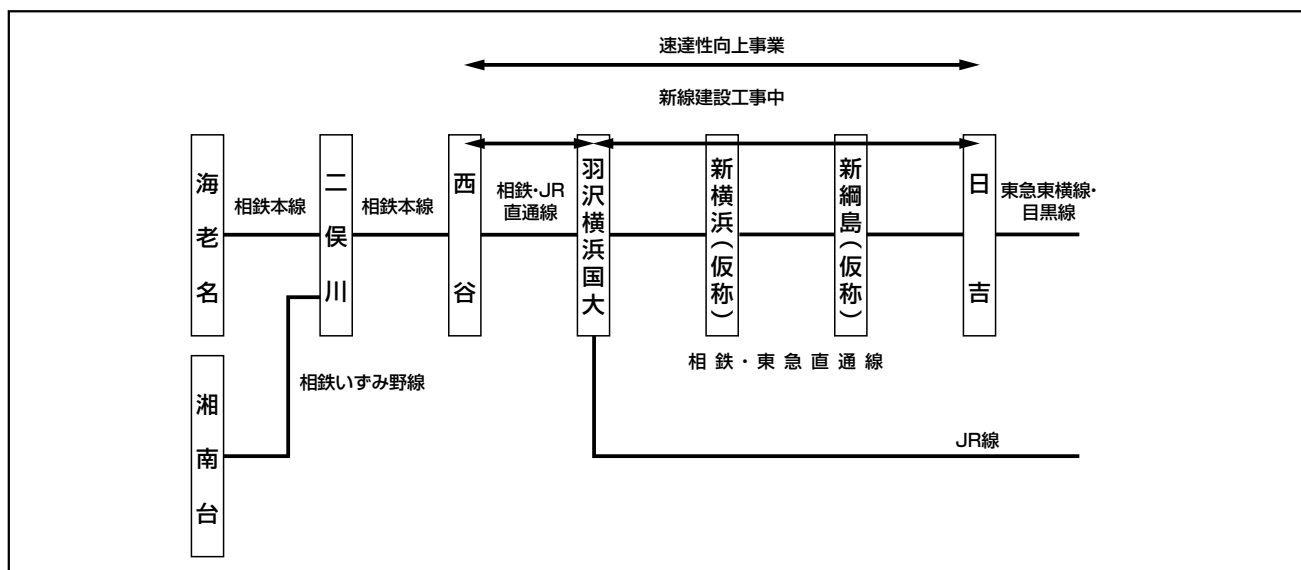
1. 相互直通運転の現況 (2019年10月1日現在)







2. 相互直通運転の計画



2 ワンマン運転導入状況

(2019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	2・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

(2019年10月1日現在)(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
19.10.1(16社※ ⁷)		1.77/1.96	1.74/1.98	1.49/2.16	1.73/1.99	1.85/1.85

(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および19.10.1の数字は最小/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。

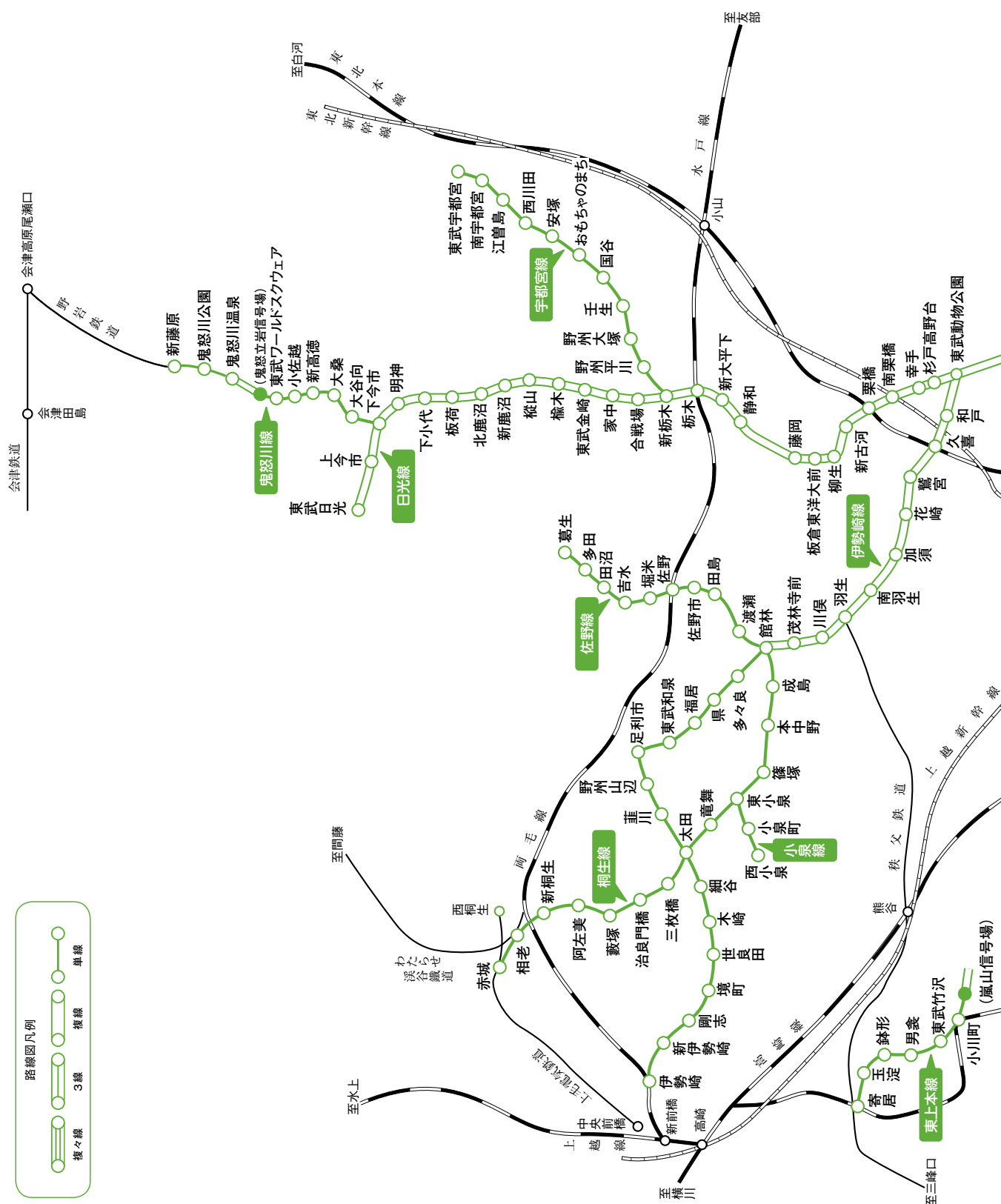
大手民鉄16社の 路線図

(2019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
東急電鉄株式会社	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		



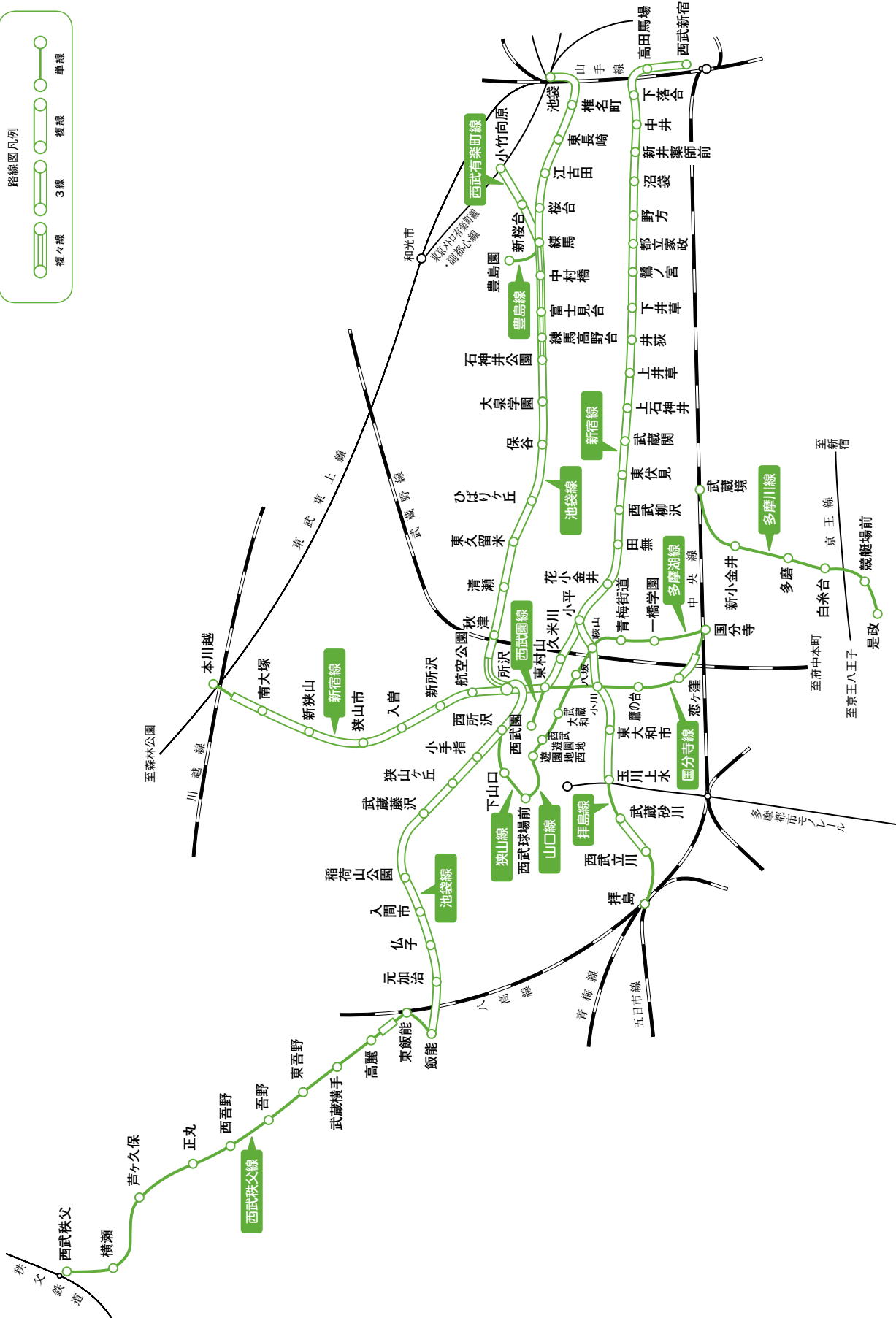
東武鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2018年度)／①池袋:482,804 ②北千住:459,118 ③和光市:179,724 ④朝霞台:162,963 ⑤新越谷:153,304 (人／日)

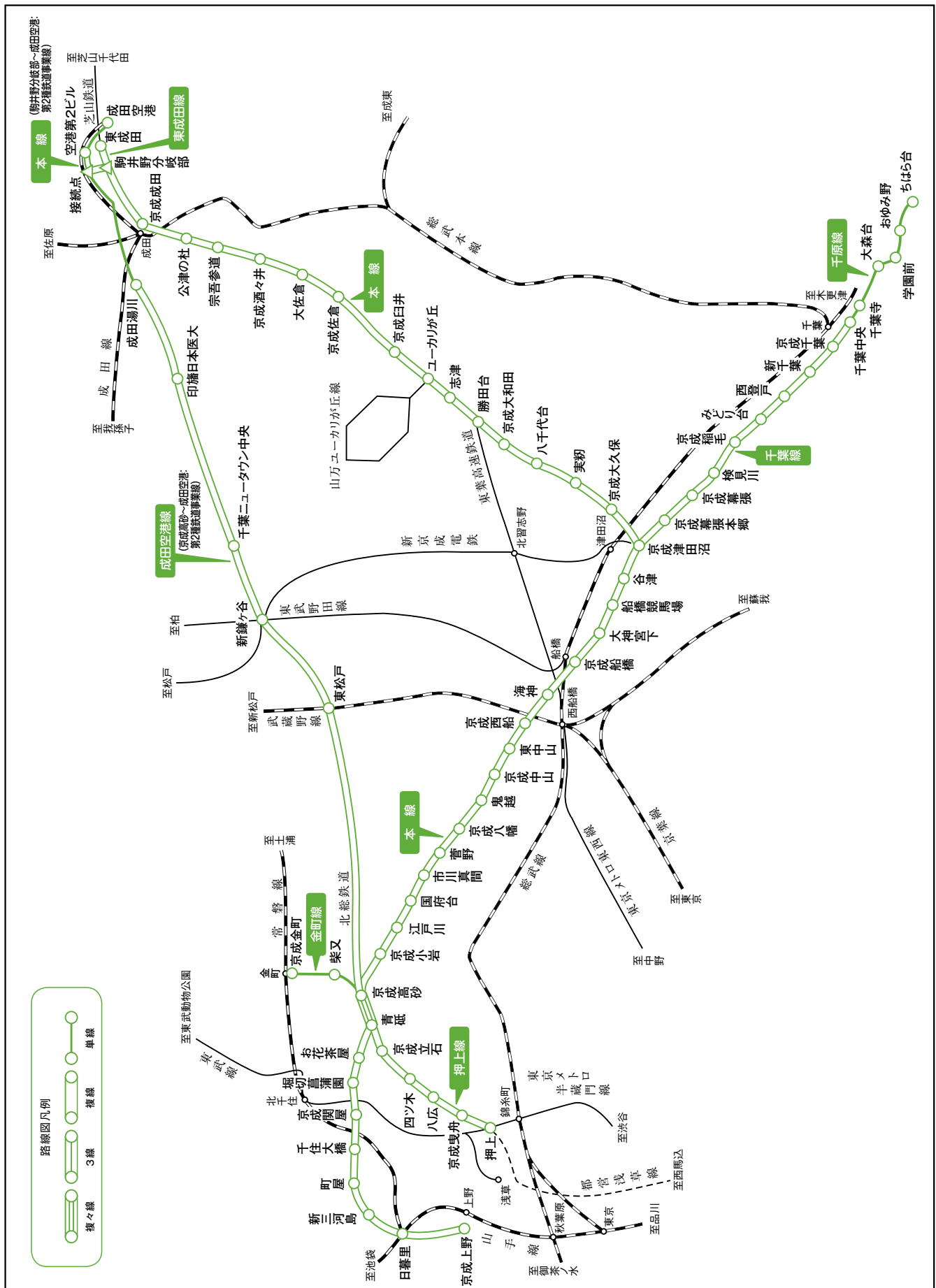


西武鉄道株式会社

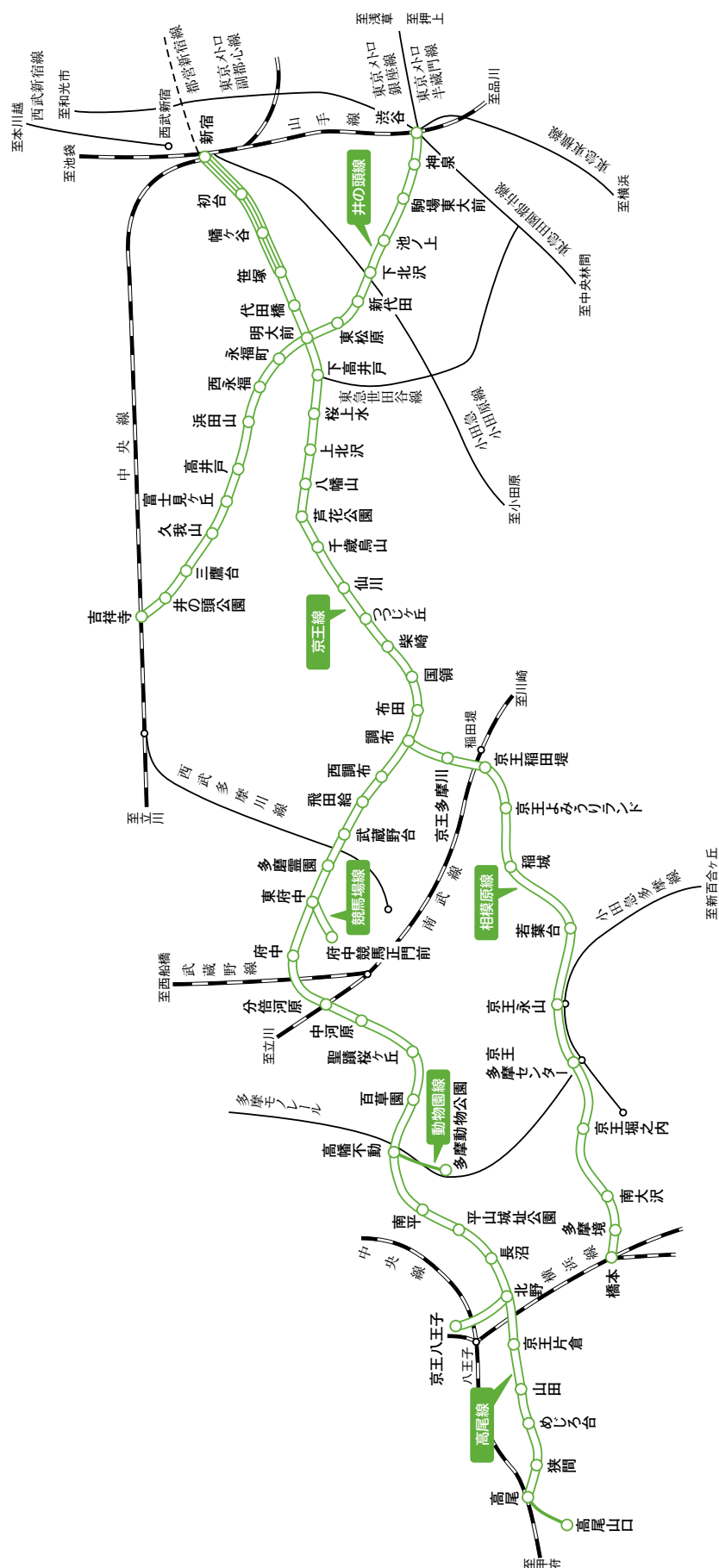


乗降客数上位5駅(2019年3月31日現在) ①池袋:490,259 ②高田馬場:305,741 ③西武新宿:184,573 ④小竹向原:144,528
⑤練馬:132,938 (人/日)

京成電鉄株式会社



京王電鉄株式会社



乗降客数上位5駅(2019年3月31日現在)／①新宿:797,378 ②渋谷:362,481 ③吉祥寺:148,187 ④調布:129,968 ⑤下北沢:114,175 (人/日)

I 大手民鉄の概要

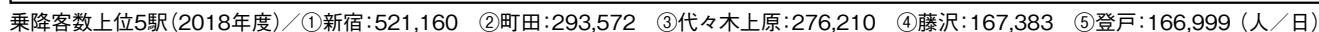
II 輸送サービスの向上

III 安全安心対策

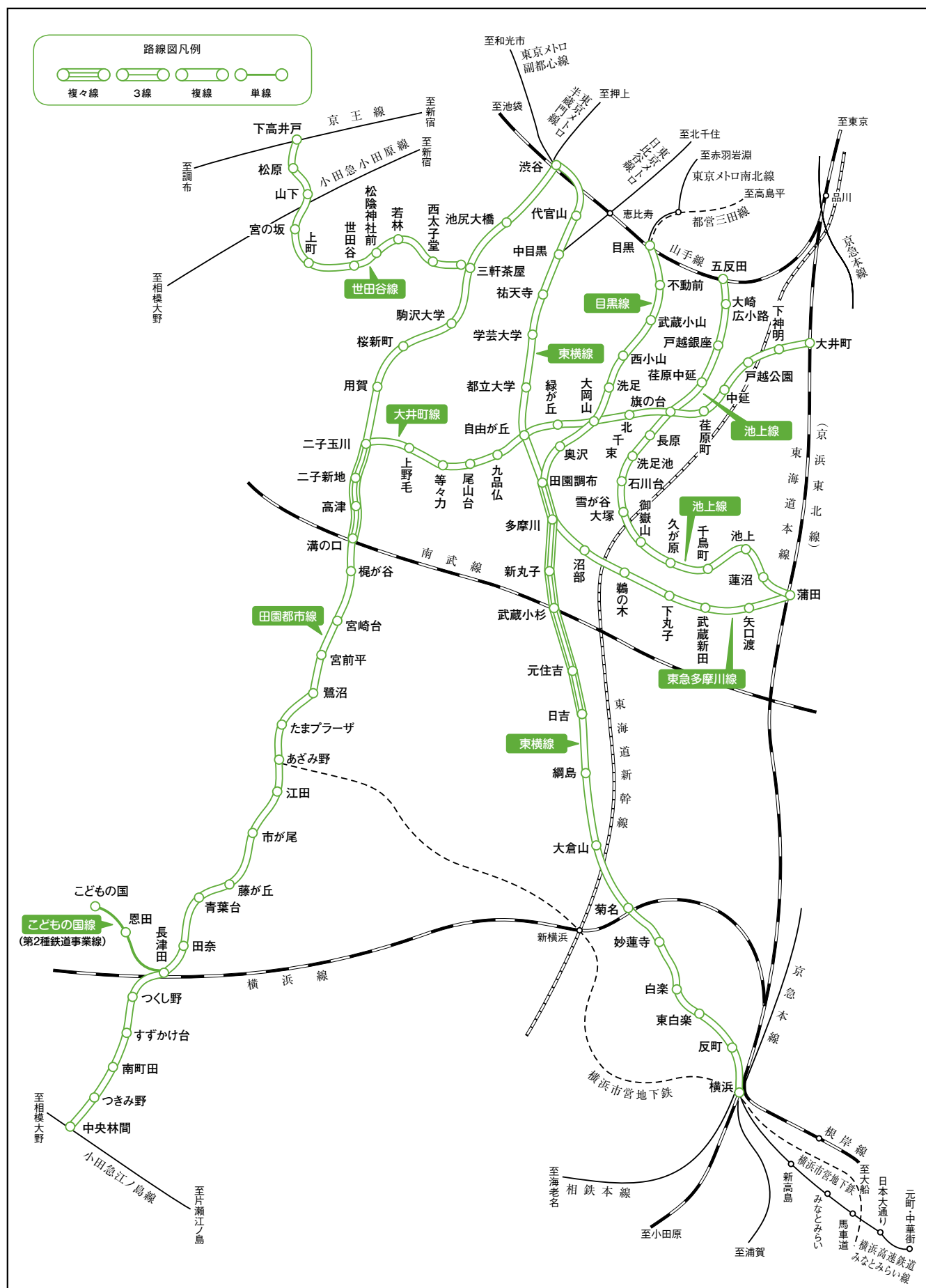
IV 環境対策

V
設備投資

参考資料



東急電鉄株式会社



乗降客数上位5駅(2019年3月31日現在)／①渋谷:1,168,717 ②横浜:367,023 ③目黒:285,661 ④武蔵小杉:226,032 ⑤溝の口:214,233 (人/日)

京浜急行電鉄株式会社



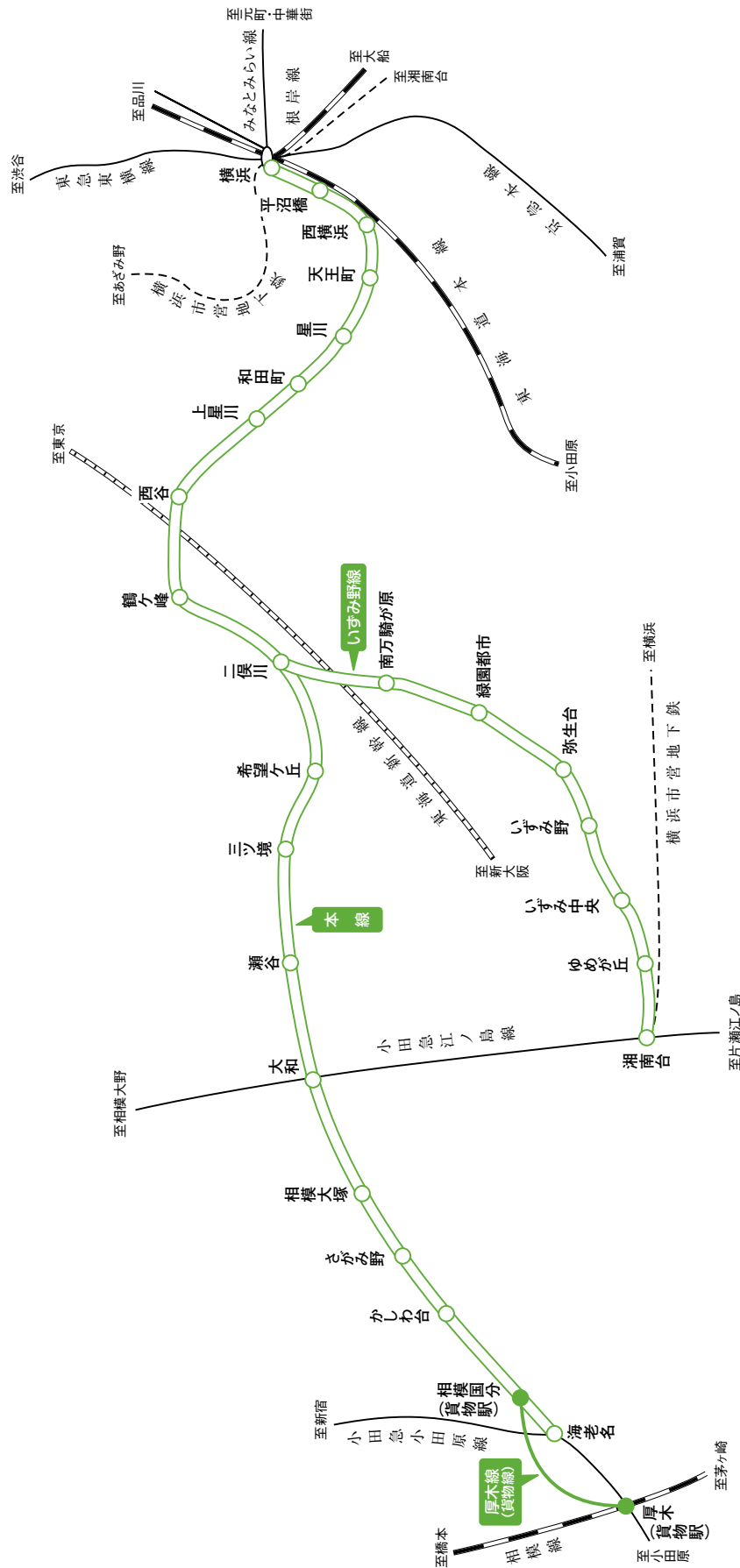
乗降客数上位5駅(2019年3月31日現在) ①横浜:327,025 ②品川:288,196 ③上大岡:144,624 ④京急川崎:131,920
⑤羽田空港国内線ターミナル:93,830 (人/日)

東京地下鉄株式会社



乗降客数上位5駅(2019年3月31日現在)／①池袋:575,043 ②大手町:356,634 ③北千住:292,684 ④銀座:265,325 ⑤新橋:253,678 (人/日)

相模鉄道株式会社

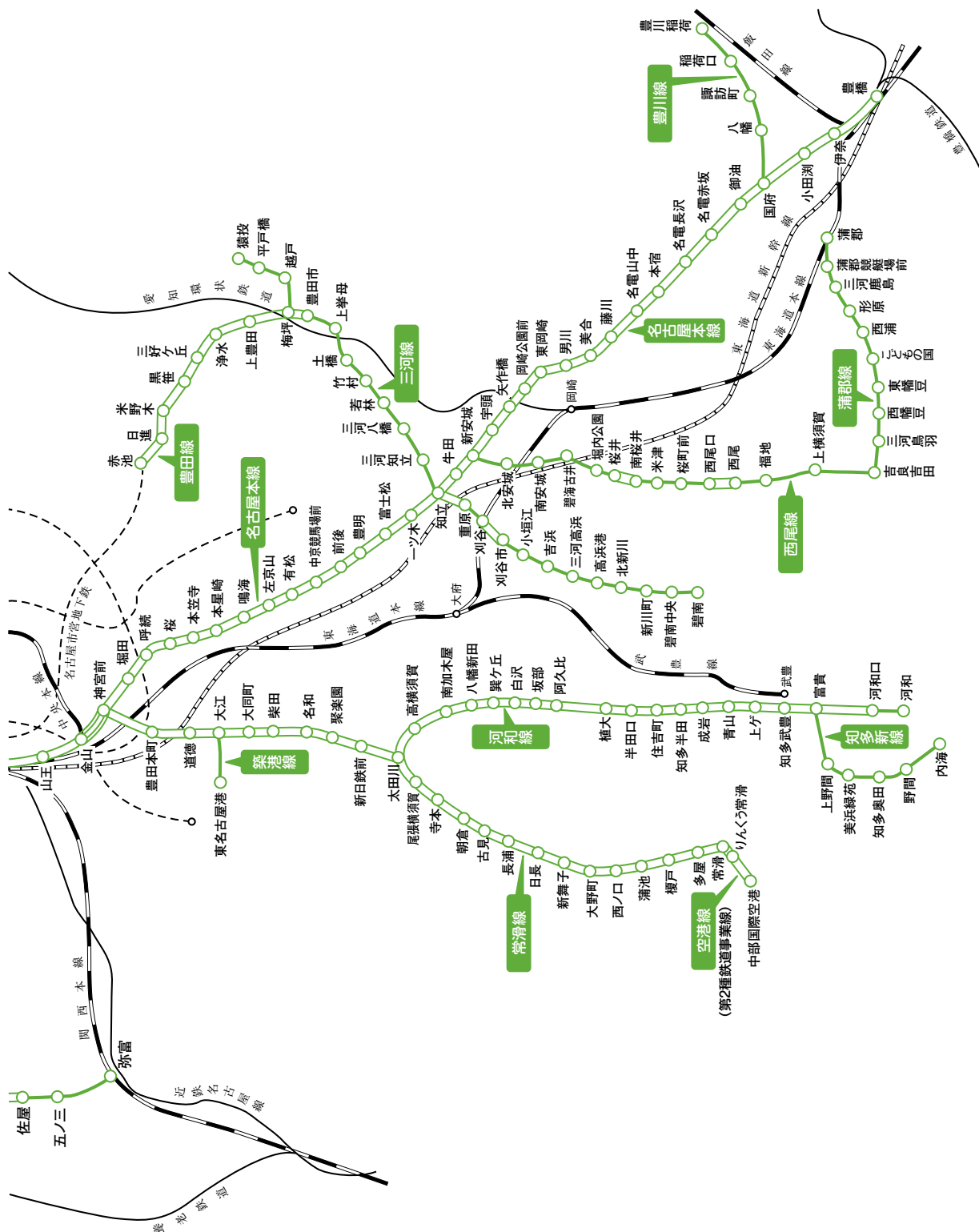


乗降客数上位5駅(2019年3月31日現在)／①横浜:429,114 ②海老名:123,951 ③大和:114,880 ④二俣川:82,853 ⑤三ツ境:58,418 (人／日)

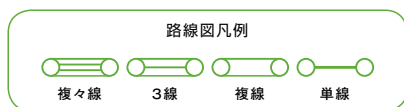
名古屋鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2018年度平均)／①名鉄名古屋:303,556 ②金山:171,450 ③栄町:41,907 ④東岡崎:40,015 ⑤名鉄一宮:36,164 (人/日)



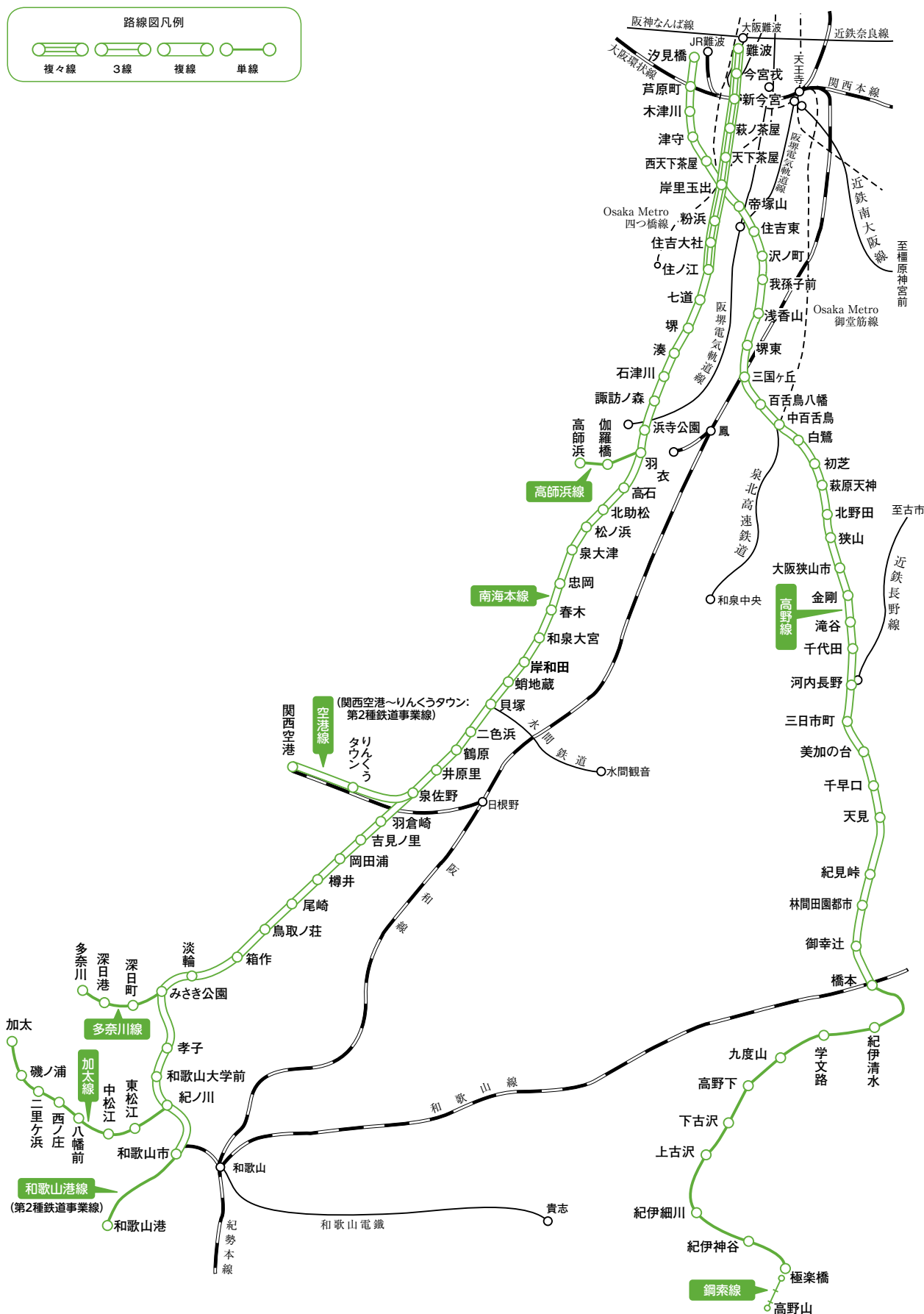
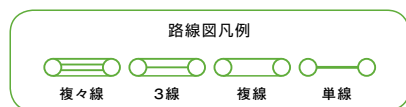
近畿日本鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2018年11月現在)／①大阪阿部野橋:162,589 ②鶴橋:161,451 ③大阪難波:134,288 ④近鉄名古屋:106,217
⑤京都:83,478 (人/日)



南海電気鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2018年度平均)／①難波:255,598 ②新今宮:96,624 ③天下茶屋:74,719 ④堺東:59,855 ⑤三国ヶ丘:40,342 (人／日)

I 大手民鉄の概要

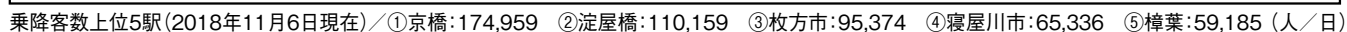
II 輸送サービスの向上

III 安全安心対策

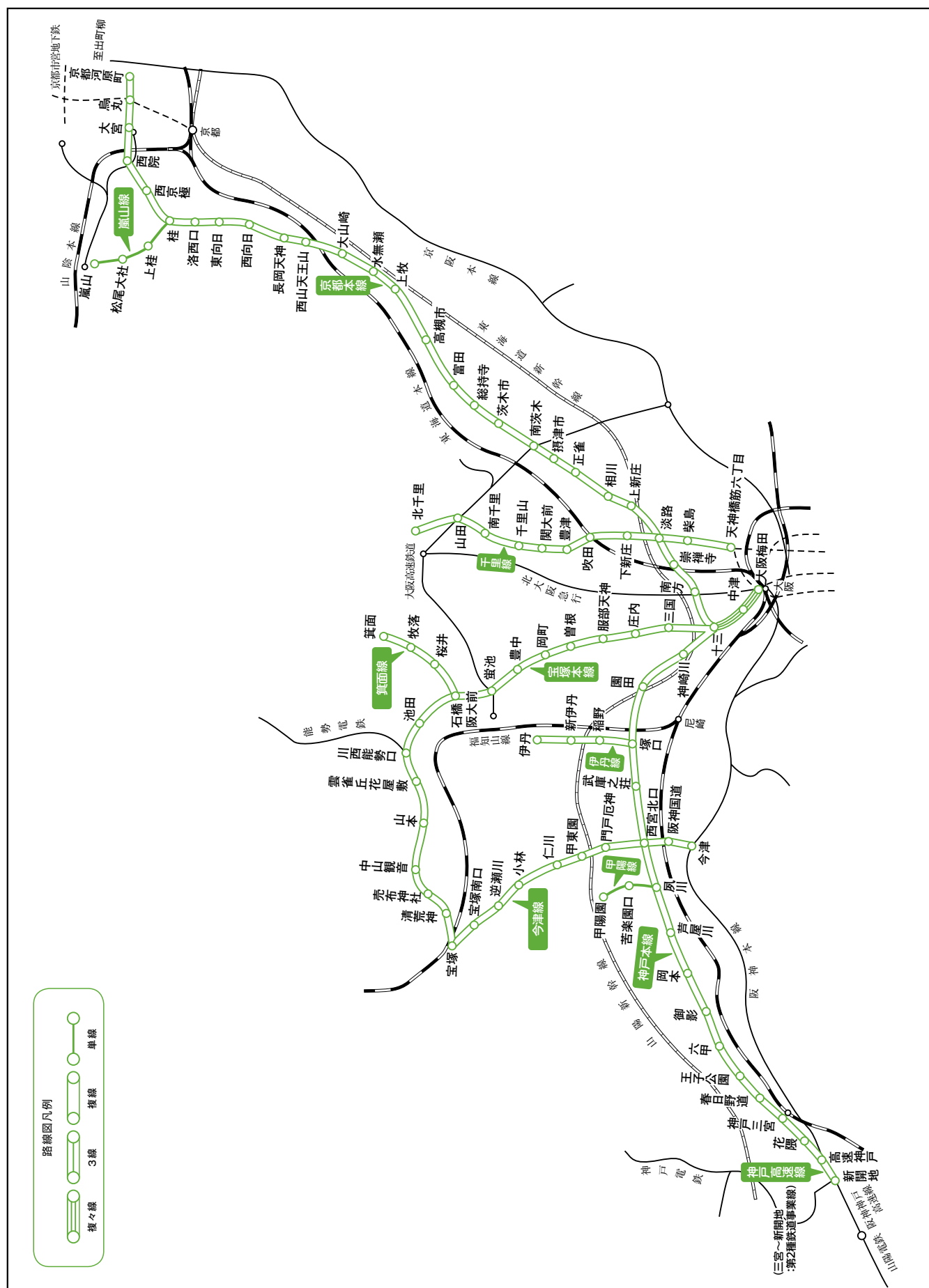
IV 環境対策

V
設備投資

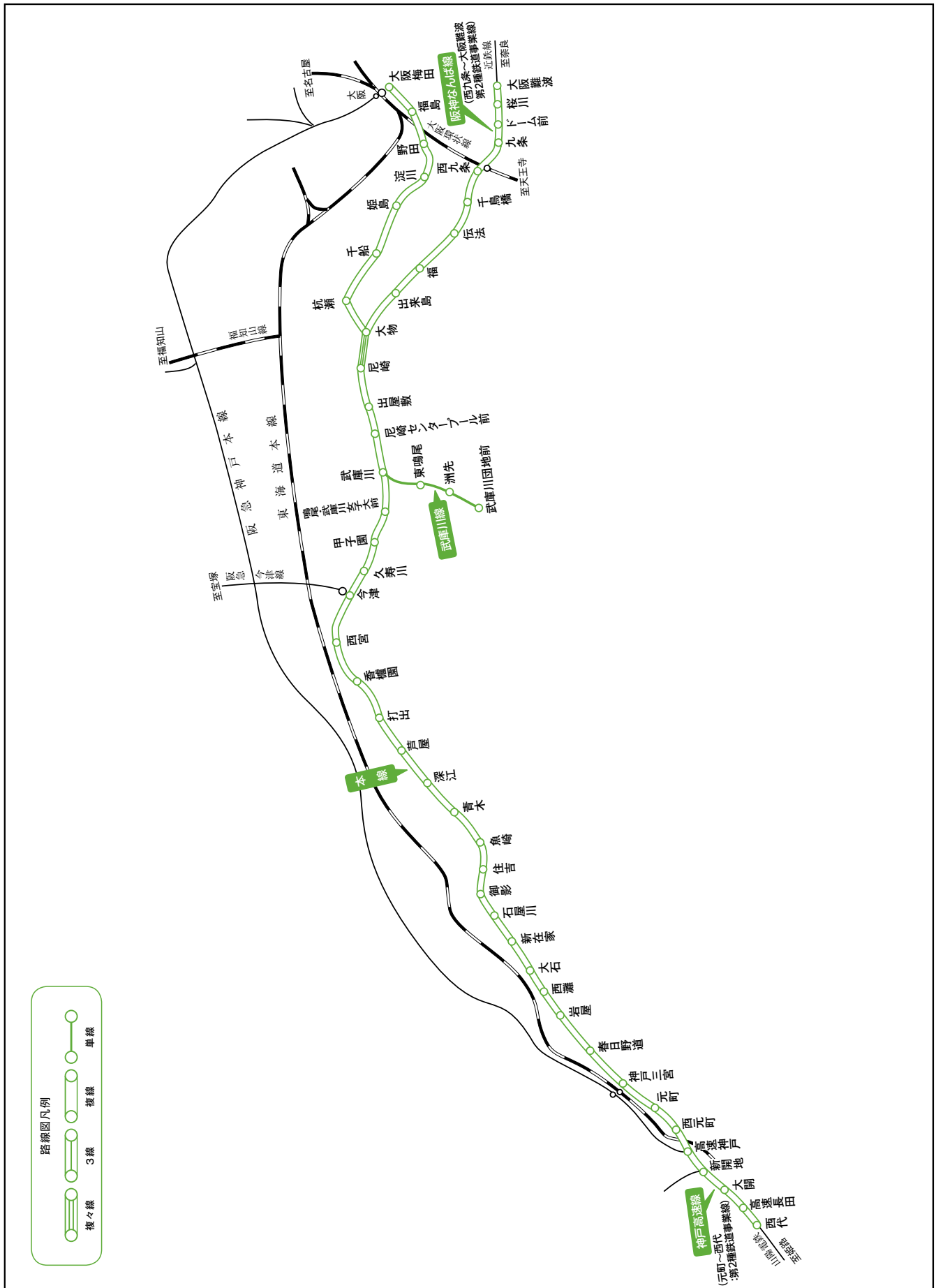
参考資料



阪急電鉄株式会社

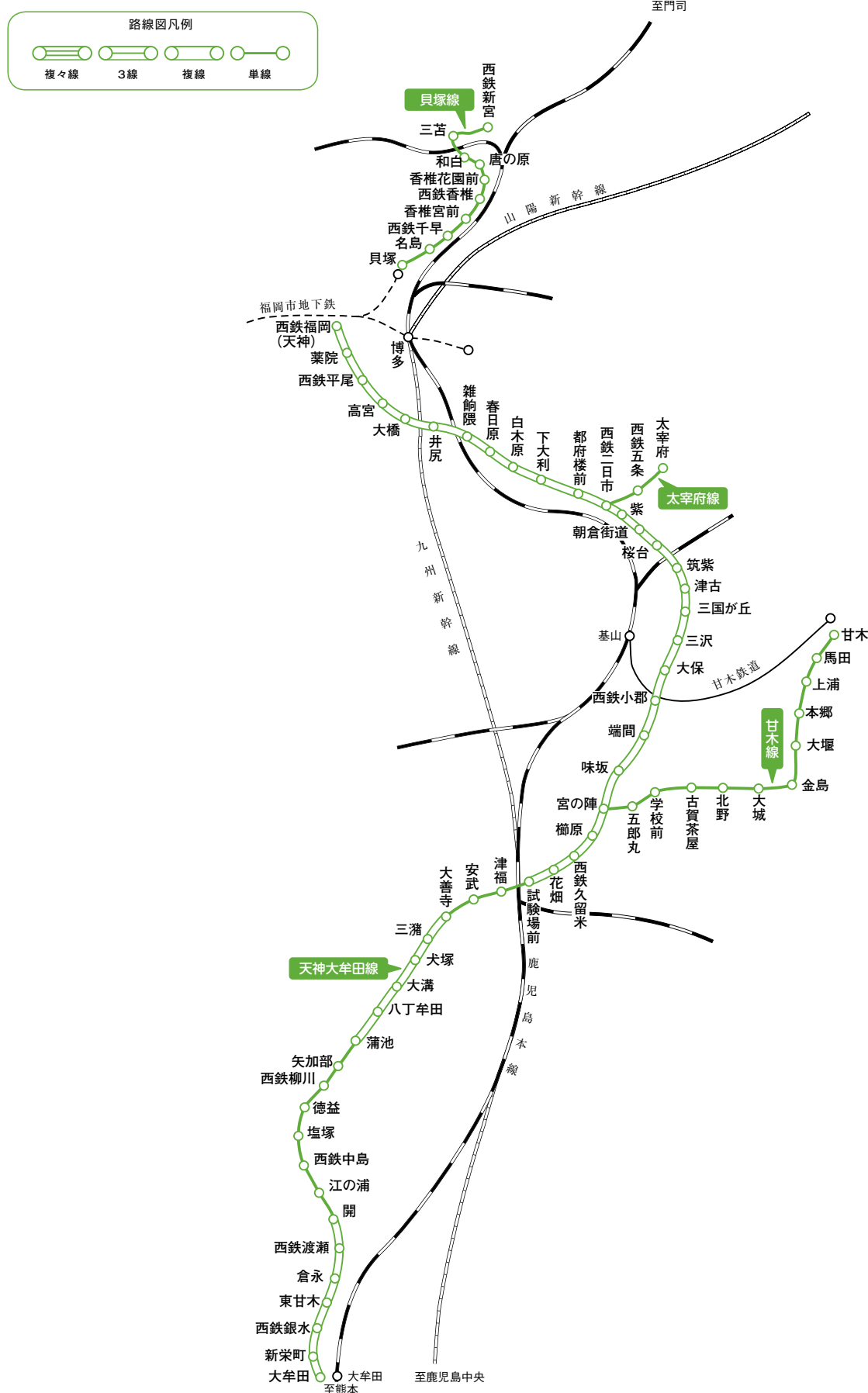


阪神電気鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2018年11月現在)／①梅田:167,929 ②神戸三宮:111,961 ③甲子園:53,400 ④尼崎:52,501 ⑤西宮:48,200 (人／日)

西日本鉄道株式会社



【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らず、国民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 73社

会員一覧

- 東北** 弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、福島交通
- 関東** ひたちなか海浜鉄道、上信電鉄、上毛電気鉄道、秩父鉄道、新京成電鉄、関東鉄道、銚子電気鉄道、小湊鉄道、山万、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、箱根登山鉄道、富士急行
- 北陸信越** アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、富山地方鉄道、万葉線、北陸鉄道
- 中部** 伊豆急行、伊豆箱根鉄道、岳南電車、静岡鉄道、大井川鐵道、遠州鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道、三岐鉄道、えちぜん鉄道、福井鉄道
- 関西** 京福電気鉄道、叡山電鉄、嵯峨野観光鉄道、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、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、水間鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道
- 中国** 岡山電気軌道、水島臨海鉄道、広島電鉄、一畑電車
- 四国** 高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通
- 九州** 西日本鉄道、島原鉄道、長崎電気軌道、熊本電気鉄道

大手民鉄の素顔

2019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

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