

The databook of the major private railways

大手民鉄鉄道事業データブック 2021

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 野本 弘文



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社会の発展に貢献してまいりました。

近年は、我が国経済が緩やかな回復基調が続く中、安全の確保を輸送の原点とし、変化する社会情勢や事業環境に対応し、ハード・ソフト両面にわたりサービスと質の向上に努め、大手民鉄の輸送動向はおおむね堅調に推移してまいりました。

しかし、昨年はじめから世界規模の新型コロナウイルス感染症の流行により未曾有の危機に直面し、感染拡大に伴い同年4月以降数次の緊急事態宣言等が発出され、外出自粛や休業要請などの措置が講じられました。一方で、鉄道を含め社会機能維持のための事業はその継続が求められ、鉄道各社は、感染防止のためのガイドラインに従い、車内の換気や消毒をはじめ、マスクの着用や控えめな会話などの各種感染防止対策のお客さまへの呼びかけ、列車の混雑状況など各種情報の提供を行い、常に日夜必要な機能を維持しております。

ようやく本年2月より国内においてもワクチン接種が始まり、感染防止と社会経済活動の両立に向けた新たなステージとなっておりますが、夏に開催された「東京オリンピック・パラリンピック」が殆どの会場で無観客での実施になるなど、今なお先が見通せない状況にあります。今後、ワクチン接種の浸透とともに、人々の自由な移動が可能となり、需要の回復が図られることを大いに期待するところであります。

私どもは、今後とも、社会の動向を的確に見極めつつ、お客様のため必要な活動を着実に行ってまいりたいと存じます。

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(2020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(2020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) 「子ども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。

・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2020年度末現在のもの。

※2021年度の設備投資計画については、未定の会社があるため今回の掲載を見合せず。

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) 強風対策	26
(4) 地下鉄道の火災対策	26
(5) テロ対策	26
(6) 帰宅困難者対策	26
3 感染症対策の取り組み	27
(1) 新型コロナウイルス感染症対策	27

IV 環境対策

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

V 設備投資

1 2020年度設備投資実績	31
2 大手民鉄の設備投資額の推移	32
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

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(2020年度)

1-(1) 大手民鉄(単体)の現況

上段:2021年3月31日現在 下段:2020年3月31日現在

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	115,887	69.1	463.3	205	1,909	677,046	8,576
	102,135	161,311	69.2	463.3	204	1,895	920,975	12,423
西 武	56,665	74,504	67.1	176.6	92	1,286	472,222	6,130
	21,665	103,651	70.6	176.6	92	1,294	661,988	8,860
京 成	36,803	38,055	68.2	152.3	69	620	208,714	2,534
	36,803	68,429	79.6	152.3	69	622	292,822	4,175
京 王	59,023	58,184	57.3	84.7	69	873	450,644	5,174
	59,023	84,848	65.9	84.7	69	873	672,565	7,890
小田急	60,359	81,057	70.9	120.5	70	1,086	525,225	7,581
	60,359	121,105	70.4	120.5	70	1,090	765,327	11,793
東 急	100	112,419	100.0	104.9	97	1,255	805,783	7,376
	121,724*	156,789	70.4	104.9	97	1,277	1,187,263	11,281
京 急	43,738	54,728	62.4	87.0	73	798	334,904	4,354
	43,738	83,539	62.3	87.0	73	790	482,187	6,525
東京メトロ	58,100	252,540	93.6	195.0	180	2,750	1,819,488	14,944
	58,100	380,480	95.7	195.0	179	2,716	2,765,003	22,285
相 鉄	100	25,605	100.0	38.0	26	410	174,827	1,846
	100	33,668	100.0	38.0	26	410	233,651	2,583
名 鉄	101,158	63,689	81.3	444.2	275	1,076	296,235	5,228
	101,158	94,713	86.3	444.2	275	1,070	394,152	7,260
近 鉄	100	99,234	96.0	501.1	286	1,918	426,231	7,210
	100	152,724	96.3	501.1	286	1,923	571,971	10,590
南 海	72,983	39,514	50.9	154.8	100	696	178,163	2,705
	72,983	60,618	58.0	154.8	100	696	239,453	3,922
京 阪	100	38,750	96.7	91.1	89	708	208,198	2,834
	100	55,284	94.7	91.1	89	706	293,104	4,145
阪 急	100	74,140	52.0	143.6	90	1,283	485,104	6,482
	100	101,938	54.4	143.6	90	1,299	655,130	9,169
阪 神	29,384	26,565	47.3	48.9	51	358	183,550	1,657
	29,384	36,590	43.2	48.9	51	366	246,212	2,323
西 鉄	26,157	15,042	11.0	106.1	72	311	79,048	1,120
	26,157	22,167	13.7	106.1	72	311	106,148	1,574
合 計	647,005	1,169,913	—	2,912.1	1,844	17,337	7,325,382	85,751
	733,629	1,717,854		2,912.1	1,842	17,338	10,487,951	126,798

(注)1. 原則として第2種鉄道事業分、鋼索鉄道、軌道を含む。

2. P67の用語解説を参照。

※2019年度は東急(株)の数値。

上段:2021年3月31日現在 下段:2020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	277,822	50,717	602	366	3,118	47.2	3,531	46.9
	275,030	73,249	862	532	3,114	47.0	3,519	46.7
西 武	176,087	95,110	1,099	402	3,299	40.6	3,730	41.0
	177,016	137,086	1,540	562	3,254	40.6	3,682	41.1
京 成	97,110	45,600	643	368	1,683	40.9	1,828	40.8
	100,430	74,899	1,169	649	1,566	42.0	1,706	41.8
京 王	131,333	167,361	1,771	417	2,060	39.4	2,531	40.7
	131,090	254,519	2,602	615	2,076	39.6	2,547	40.4
小田急	192,346	172,371	1,770	404	3,124	39.5	3,760	40.3
	190,986	267,416	2,659	614	3,126	39.4	3,847	40.3
東 急	152,926	192,649	2,540	636	3,855	40.2	3,855	40.2
	152,342	293,839	3,666	924	3,655	39.9	3,655	39.9
京 急	116,190	137,126	1,635	447	2,513	38.5	2,859	38.9
	116,068	204,944	2,514	689	2,483	38.5	2,815	38.8
東京メトロ	296,597	209,955	3,146	755	9,395	37.3	9,881	37.8
	292,574	312,133	4,854	1,184	9,075	37.2	9,865	37.4
相 鉄	51,293	133,148	1,672	452	1,016	40.2	1,066	40.6
	49,423	192,867	2,352	637	1,021	40.0	1,064	40.2
名 鉄	186,691	32,248	367	318	4,138	45.1	5,185	44.1
	190,988	44,657	554	471	4,085	45.0	5,122	44.0
近 鉄	282,134	39,423	510	331	7,095	44.4	7,216	44.4
	288,975	57,743	796	505	7,107	44.2	7,226	44.3
南 海	96,245	47,875	656	385	2,212	43.5	2,628	43.6
	100,212	69,232	1,017	575	2,195	42.8	2,639	43.0
京 阪	89,464	85,236	1,068	397	1,297	45.3	1,327	45.4
	89,978	124,319	1,544	572	1,291	45.0	1,319	45.1
阪 急	170,228	123,668	1,317	405	3,052	40.9	3,592	41.9
	170,554	174,450	1,826	562	3,081	40.1	3,627	41.2
阪 神	45,539	92,843	1,356	531	1,143	39.3	1,325	40.0
	45,098	129,807	1,899	753	1,144	39.1	1,322	39.7
西 鉄	38,908	28,939	370	369	600	42.1	4,706	45.5
	39,932	40,538	531	516	583	41.5	4,666	44.8
合 計	2,400,913	—	—	—	49,600	—	59,020	—
	2,410,696	—	—	—	48,856	—	58,621	—

1-(2) 大手民鉄(個別・連結)の経営成績

上段:2021年3月期 下段:2020年3月期

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	1,676	73	29	△ 216	15,710	3,630	4,963
	2,327	479	419	270	15,609	3,836	6,538
西 武	1,109	0	△ 37	11	8,493	3,064	3,370
	1,467	272	241	41	8,216	2,319	5,545
京 成	557	△ 61	△ 40	△ 19	5,729	1,869	2,077
	859	182	215	148	5,589	1,924	2,747
京 王	1,015	49	58	△ 21	7,666	2,313	3,154
	1,287	240	256	138	7,357	2,369	4,336
小田急	1,143	△ 32	△ 146	△ 197	11,496	3,148	3,859
	1,720	358	332	213	11,535	3,366	5,341
東 急	1,124	△ 165	△ 218	△ 92	6,454	1,866	9,359
	2,224	356	351	279	6,645	1,993	11,642
京 急	876	△ 138	△ 167	△ 201	8,413	1,357	2,349
	1,339	194	174	112	7,877	1,552	3,127
東京メトロ	2,696	△ 442	△ 491	△ 515	17,389	6,069	2,957
	3,974	756	693	490	17,127	6,735	4,331
相 鉄	256	△ 31	△ 35	△ 23	1,494	473	2,211
	336	55	52	36	1,393	520	2,651
名 鉄	783	△ 36	△ 0	△ 131	8,616	2,782	4,816
	1,097	217	268	181	8,100	2,945	6,229
近 鉄	1,034	△ 187	△ 232	△ 159	8,783	1,559	6,972
	1,585	250	196	125	8,784	1,760	11,942
南 海	776	15	△ 30	△ 17	8,621	1,959	1,908
	1,045	219	194	136	8,377	1,964	2,280
京 阪	400	△ 55	△ 59	△ 37	1,930	572	2,534
	583	88	78	53	1,925	652	3,171
阪 急	1,425	145	113	26	10,796	2,014	5,689
	1,873	477	420	278	10,518	2,209	7,626
阪 神	561	28	33	14	3,575	1,256	—
	847	198	208	93	3,380	1,305	—
西 鉄	1,373	△ 90	△ 71	△ 76	6,366	1,259	3,461
	1,616	94	122	85	5,876	1,330	3,894
合 計	16,812	△ 927	△ 1,296	△ 1,657	131,540	35,198	59,684
	24,189	4,444	4,228	2,687	128,315	36,786	81,406

- (注) 1. 億円未満は切捨表示。
 2. 西武の連結決算は(株)西武ホールディングスの数値、東急の連結決算は東急(株)の数値、相鉄の連結決算は相鉄ホールディングス(株)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(株)の数値、京阪の連結決算は京阪ホールディングス(株)の数値、阪急の連結決算は阪急阪神ホールディングス(株)の数値。
 3. 東急(株)は2019年10月1日に鉄軌道事業を東急電鉄(株)に会社分割。東急の2020年3月期の個別決算数値(売上高・営業利益・経常利益・当期純利益)は会社分割前の東急(株)並びに会社分割後の東急電鉄(株)の決算数値を便宜上単純合算して表記

上段:2021年3月期 下段:2020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	△ 135	△ 98	△ 249	16,824	4,531	80	0	3
	626	584	355	16,560	4,739	80	0	3
西 武	△ 515	△ 587	△ 723	16,984	3,856	78	0	2
	568	487	46	17,077	3,734	75	0	2
京 成	△ 180	△ 321	△ 302	9,006	3,960	82	0	5
	283	417	301	9,057	4,286	80	0	5
京 王	△ 208	△ 179	△ 275	9,126	3,443	46	12	0
	360	346	178	8,766	3,734	47	11	0
小田急	△ 241	△ 312	△ 398	13,269	3,524	39	0	1
	411	382	199	13,283	3,901	43	0	1
東 急	△ 316	△ 268	△ 562	24,760	7,525	134	1	27
	687	709	423	25,371	8,096	134	2	24
京 急	△ 184	△ 201	△ 272	9,290	2,490	46	0	3
	294	268	156	8,884	2,676	48	0	3
東京メトロ	△ 402	△ 476	△ 529	17,624	6,444	13	1	2
	839	749	513	17,347	7,101	13	1	3
相 鉄	△ 31	△ 45	△ 130	6,194	1,393	33	0	0
	264	239	146	6,209	1,520	32	0	0
名 鉄	△ 163	△ 81	△ 287	11,911	4,075	109	0	14
	473	492	288	11,649	4,384	113	0	15
近 鉄	△ 621	△ 419	△ 601	19,550	3,384	80	0	8
	493	472	205	18,913	4,052	81	0	8
南 海	55	18	△ 18	9,622	2,585	55	0	0
	352	316	208	9,250	2,560	54	0	1
京 阪	△ 12	2	△ 45	7,642	2,485	41	0	2
	311	298	201	7,328	2,540	41	0	2
阪 急	20	△ 76	△ 367	26,210	9,099	95	0	11
	951	887	548	24,890	9,376	93	0	11
阪 神	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
西 鉄	△ 95	△ 96	△ 120	7,078	1,699	80	0	27
	164	143	66	6,671	1,805	81	0	22
合 計	△ 3,034	△ 3,145	△ 4,884	205,097	60,500	—	—	—
	7,081	6,796	3,840	201,263	64,510	—	—	—

2 輸送状況(2020年度)

2-(1) 輸送人員の推移

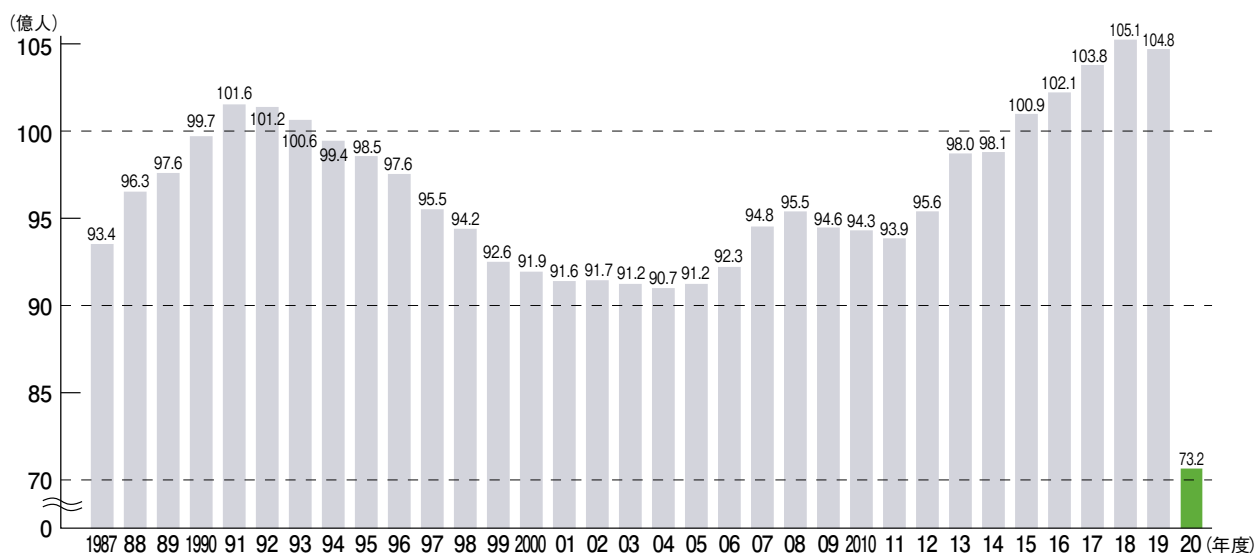
2020年度の大手民鉄16社の輸送人員は、定期旅客45億8千9百万人(対前年度比26.7%減)、定期外旅客27億3千5百万人(同35.2%減)で、旅客合計は73億2千5百万人(同30.2%減)となりました。

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年度を境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。

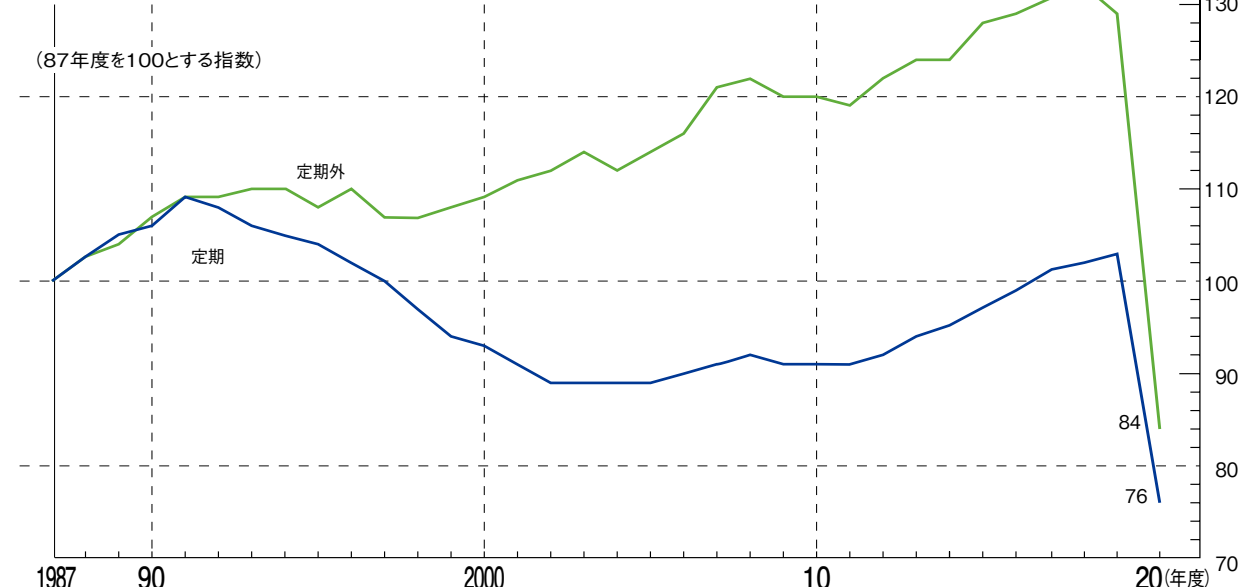
2012年度以降は、景気回復に伴い輸送需要が拡大する一方、訪日外国人旅行者の輸送需要も加わり7年連続で増加しましたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛等による影響で、本集計後過去最低となりました。

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	19	20
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	102	103	76
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	132	129	84

2-(2) 輸送人員

(単位:千人、%)

会社名	年度	2020年度	2019年度	増 減	対前年度比
東 武	定期外	217,754	315,305	-97,551	-30.9
	定 期	459,292	605,670	-146,378	-24.2
	計	677,046	920,975	-243,929	-26.5
西 武	定期外	168,709	242,268	-73,559	-30.4
	定 期	303,513	419,719	-116,206	-27.7
	計	472,222	661,987	-189,765	-28.7
京 成	定期外	76,287	119,014	-42,727	-35.9
	定 期	132,427	173,808	-41,381	-23.8
	計	208,714	292,822	-84,108	-28.7
京 王	定期外	180,899	267,814	-86,915	-32.5
	定 期	269,745	404,751	-135,006	-33.4
	計	450,644	672,565	-221,921	-33.0
小田急	定期外	193,262	287,589	-94,327	-32.8
	定 期	331,963	477,738	-145,775	-30.5
	計	525,225	765,327	-240,102	-31.4
東 急	定期外	327,165	464,980	-137,815	-29.6
	定 期	478,618	722,283	-243,665	-33.7
	計	805,783	1,187,263	-381,480	-32.1
京 急	定期外	136,271	212,854	-76,583	-36.0
	定 期	198,633	269,333	-70,700	-26.3
	計	334,904	482,187	-147,283	-30.5
東京メトロ	定期外	690,355	1,156,999	-466,644	-40.3
	定 期	1,129,132	1,608,003	-478,871	-29.8
	計	1,819,487	2,765,003	-945,516	-34.2
相 鉄	定期外	57,206	80,009	-22,803	-28.5
	定 期	117,621	153,642	-36,021	-23.4
	計	174,827	233,651	-58,824	-25.2
名 鉄	定期外	75,035	125,622	-50,587	-40.3
	定 期	221,200	268,530	-47,330	-17.6
	計	296,235	394,152	-97,917	-24.8
近 鉄	定期外	145,917	230,086	-84,169	-36.6
	定 期	280,314	341,885	-61,571	-18.0
	計	426,231	571,971	-145,740	-25.5
南 海	定期外	60,670	97,774	-37,104	-37.9
	定 期	117,494	141,680	-24,186	-17.1
	計	178,164	239,454	-61,290	-25.6
京 阪	定期外	90,676	145,643	-54,967	-37.7
	定 期	117,522	147,461	-29,939	-20.3
	計	208,198	293,104	-84,906	-29.0
阪 急	定期外	208,036	310,525	-102,489	-33.0
	定 期	277,068	344,604	-67,536	-19.6
	計	485,104	655,129	-170,025	-26.0
阪 神	定期外	76,214	118,559	-42,345	-35.7
	定 期	107,336	127,652	-20,316	-15.9
	計	183,550	246,212	-62,662	-25.5
西 鉄	定期外	31,187	47,841	-16,654	-34.8
	定 期	47,861	58,307	-10,446	-17.9
	計	79,048	106,148	-27,100	-25.5
16社計	定期外	2,735,643	4,222,882	-1,487,239	-35.2
	定 期	4,589,739	6,265,066	-1,675,327	-26.7
	(通 勤)	(3,848,031)	(4,904,232)	(-1,056,201)	(-21.5)
	(通 学)	(741,703)	(1,360,831)	(-619,128)	(-45.5)
	計	7,325,382	10,487,950	-3,162,568	-30.2

※第2種鉄道事業分、軌道、鋼索鉄道を含む。

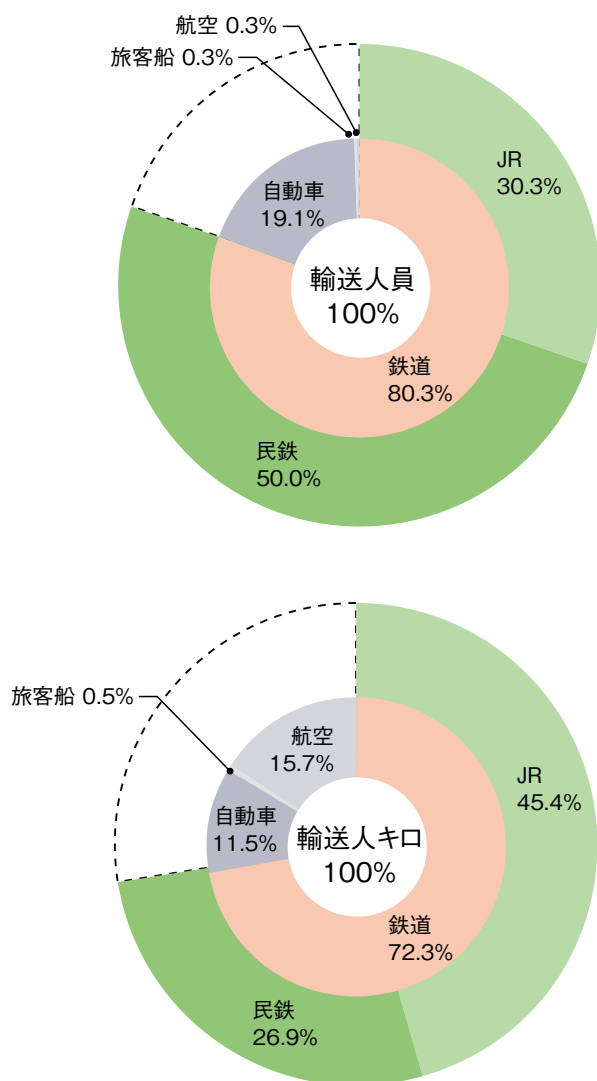
(注)16社計の「定期」と「通勤」・「通学」の合計値とは必ずしも一致しない。

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

2018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50.0%、輸送人キロベースで26.9%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(2018年度)



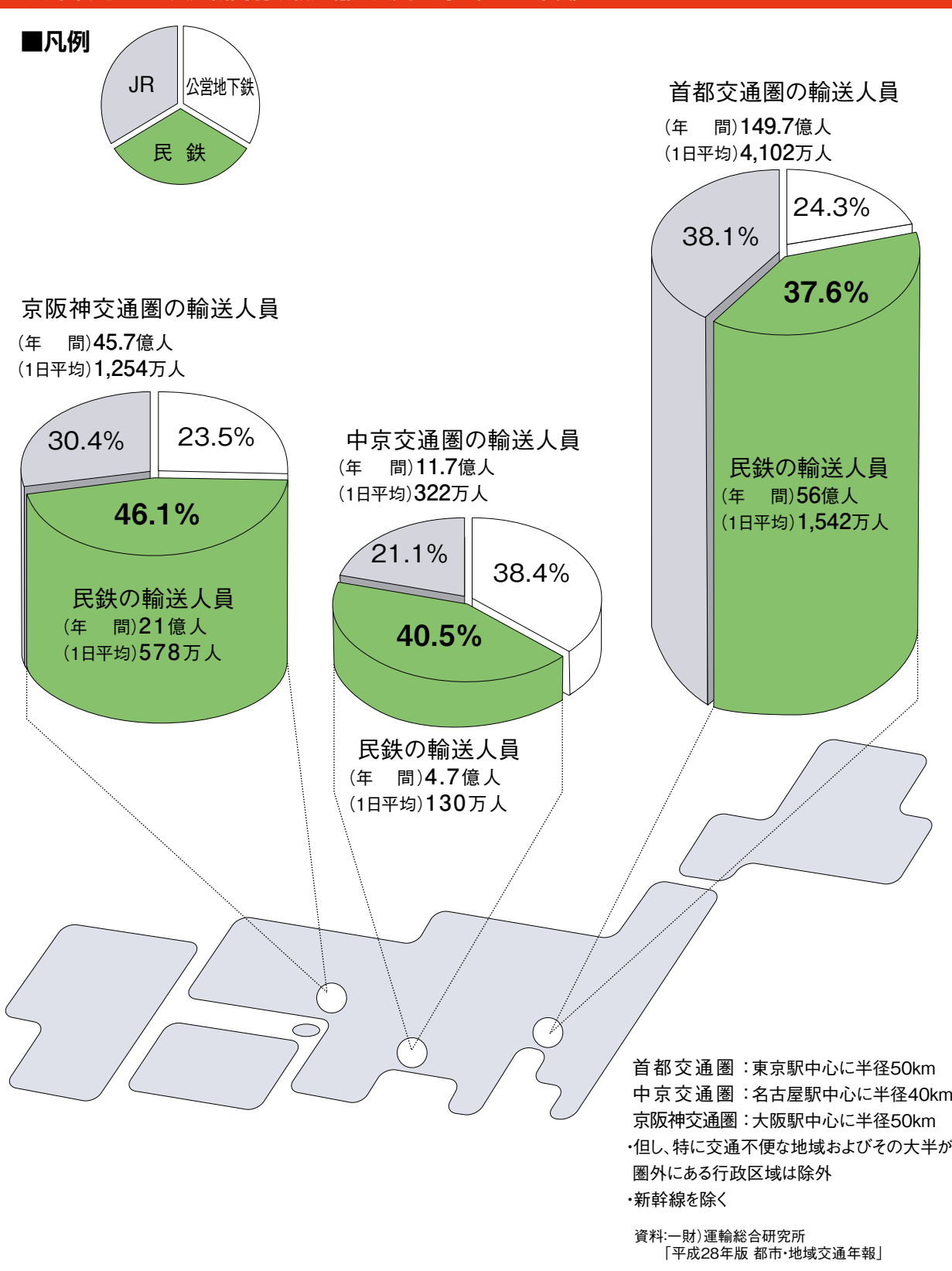
(注)円グラフの割合は、四捨五入のため、合計は必ずしも100%にならない。

資料:国土交通省「数字でみる鉄道2020」

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(2014年度)は約207億2,670万人(1日平均約5,678万人)で、そのうち民鉄の占める割合は、首都交通圏で37.6%、中京交通圏で40.5%、京阪神交通圏で46.1%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(2014年度)



(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。
東京メトロは公営地下鉄に含む。

1 ラッシュ時の混雑緩和

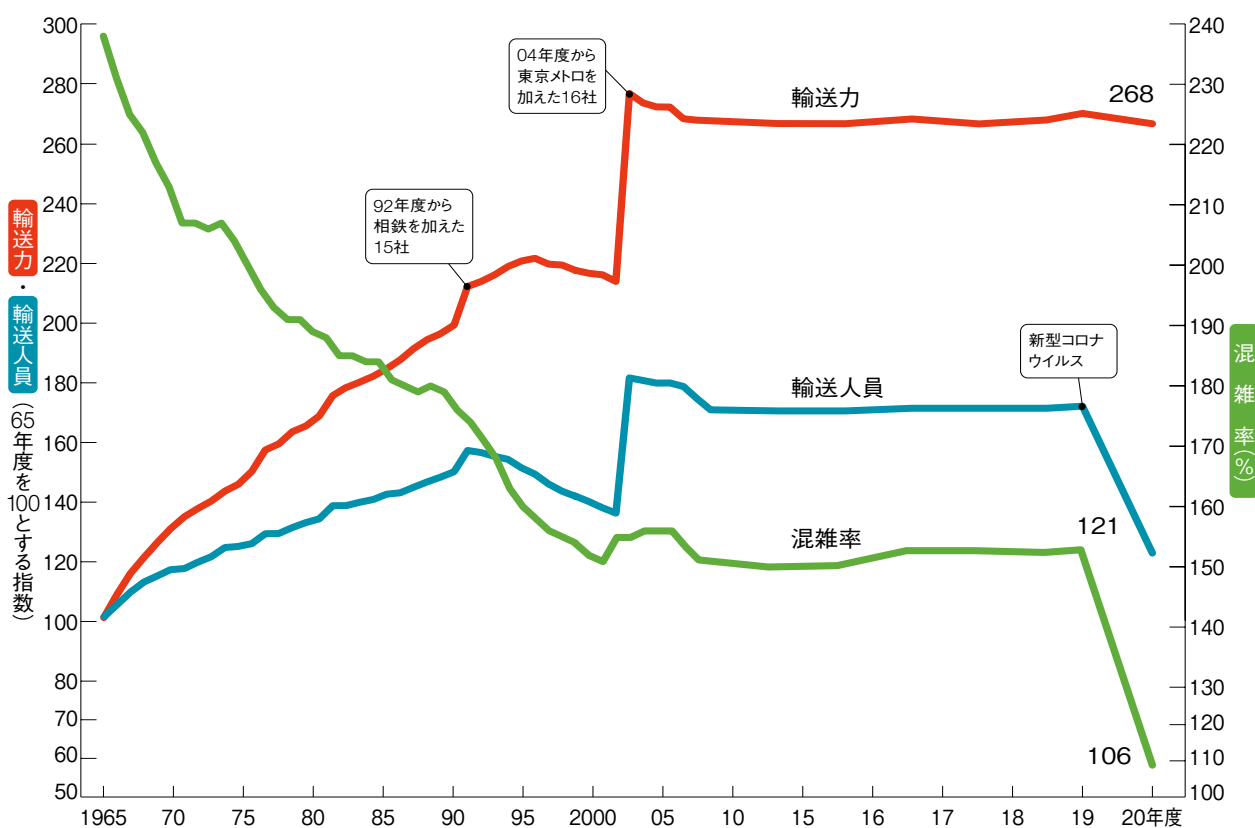
1-(1) 着実に進む混雑緩和

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、2019年度の混雑率は153%(関東9社22線区平均158%、関西5社11線区平均130%)となりました。

また、2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により全国的に外出自粛やテレワークが推進され、混雑率は106%(関東9社22線区平均107%、関西5社11線区平均104%)となっています。

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)



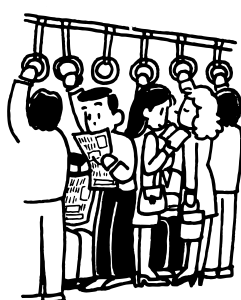
混雑率の目安

100%



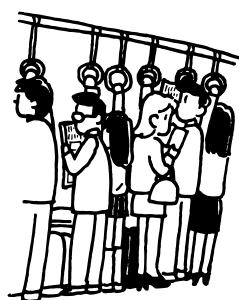
定員乗車(座席につか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる)。

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	15	16	17	18	19	20
東 武	伊勢崎	小 菅 ⇒ 北 千 住		220	236	201	185	184	195	183	152	139	140	150	150	149	150	150	104
	東 上	北 池 袋 ⇒ 池 袋		262	215	220	189	179	183	166	148	136	136	138	138	137	136	135	94
西 武	池 袋	椎 名 町 ⇒ 池 袋		244	224	222	234	203	209	194	169	155	165	159	163	163	159	158	109
	新 宿	下 落 合 ⇒ 高 田 馬 場		247	225	215	219	199	192	184	159	158	157	156	157	160	159	164	113
京 成	押 上	京 成 曳 舟 ⇒ 押 上 ^(注1)		192	176	172	152	152	164	172	166	159	160	152	150	143	149	148	91
	本 線	大 神 宮 下 ⇒ 京 成 船 橋 ^(注2)		220	177	229	205	179	177	172	160	157	147	132	130	127	130	127	97
京 王	京 王	下 高 井 戸 ⇒ 明 大 前 ^(注3)		232	224	217	202	193	189	169	168	170	165	165	166	167	165	167	112
	井の頭	池ノ上 ⇒ 駒場東大前 ^(注4)		204	230	204	182	180	181	170	150	145	139	144	146	148	149	150	99
小田急	小田原	世田谷代田 ⇒ 下北沢		231	232	229	205	206	201	198	190	188	188	191	192	151	157	158	118
東 急	東 横	祐 天 寺 ⇒ 中 目 黒		230	226	213	208	204	204	191	178	173	171	163	170	168	172	172	123
	田園都市	池 尻 大 橋 ⇒ 渋谷		—	—	—	231	225	197	192	196	194	182	184	184	185	182	183	126
京 急	本 線	戸 部 ⇒ 横 浜		267	199	186	175	180	166	156	151	151	153	145	145	144	143	143	91
東京 メトロ	銀 座	赤坂見附 ⇒ 溜池山王		—	—	—	—	—	—	—	—	164	160	158	157	160	160	160	98
	丸ノ内	新大塚 ⇒ 茗荷谷		—	—	—	—	—	—	—	—	156	153	160	161	165	169	159	101
	日比谷	三ノ輪 ⇒ 入 谷		—	—	—	—	—	—	—	—	163	154	153	155	157	157	158	110
	東 西	木 場 ⇒ 門 前 仲 町		—	—	—	—	—	—	—	—	198	196	199	199	199	199	199	123
	千代田	町 屋 ⇒ 西 日 暮 里		—	—	—	—	—	—	—	—	179	179	178	178	178	179	179	118
	有楽町	東 池 袋 ⇒ 護 国 寺		—	—	—	—	—	—	—	—	175	168	161	159	163	165	165	109
	半蔵門	渋谷 ⇒ 表 参 道		—	—	—	—	—	—	—	—	172	167	171	170	173	168	169	111
	南 北	駒 込 ⇒ 本 駒 込		—	—	—	—	—	—	—	—	146	147	153	153	156	159	159	115
	副都心	要 町 ⇒ 池 袋		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	146	151	152	155	94
相 鉄	本 線	平 沼 橋 ⇒ 横 浜 ^(注5)		—	—	—	—	—	—	159	142	142	138	146	144	133	135	139	90
名 鉄	本線(東)	神 宮 前 ⇒ 金 山		202	198	191	178	176	162	151	133	140	136	140	142	143	143	149	108
	本線(西)	栄 生 ⇒ 名 鉄 名 古 屋		238	223	213	196	184	169	158	141	138	136	140	142	143	144	147	109
近 鉄	名古屋	米 野 ⇒ 近 鉄 名 古 屋		243	205	200	182	165	165	159	146	144	135	133	134	136	137	137	100
	奈 良	河 内 永 和 ⇒ 布 施		268	194	193	192	185	172	168	151	147	137	137	137	136	136	135	114
	大 阪	俊 徳 道 ⇒ 布 施		268	228	192	176	181	171	151	148	143	132	131	131	132	132	134	112
	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	127	99
	京 都	向 島 ⇒ 桃 山 御 陵 前 ^(注7)		—	—	—	—	171	168	163	142	144	132	124	125	126	126	127	102
南 海	南海本線	粉 浜 ⇒ 岸 里 玉 出 ^(注8)		239	215	182	183	179	174	145	134	126	117	126	125	116	132	136	109
	高野線	百 舌 鳥 八 幡 ⇒ 三 国 ケ 丘 ^(注9)		217	173	192	189	184	175	169	149	126	119	123	127	123	127	125	103
京 阪	京阪本線	野 江 ⇒ 京 橋		240	223	220	186	172	173	162	145	125	113	118	124	121	121	122	97
阪 急	神 戸	神 崎 川 ⇒ 十 三		239	208	209	191	174	159	146	145	148	137	146	146	147	147	149	114
	宝 塚	三 国 ⇒ 十 三		256	201	200	180	173	166	156	152	149	139	145	144	144	144	146	110
	京 都	上 新 庄 ⇒ 淡 路 ^(注10)		214	213	207	179	172	159	156	146	135	126	131	130	132	124	119	100
阪 神	本 線	出 屋 敷 ⇒ 尼 崎 ^(注11)		210	177	162	160	162	159	131	125	118	114	113	112	111	110	111	88
西 鉄	天神大牟田	平 尾 ⇒ 薬 院		213	204	182	177	177	171	153	147	135	137	136	136	142	143	144	100
平 均				238	213	204	191	184	180	168	155	155	151	153	153	151	152	153	106

※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) 05年度、10年度、13年度、15年度、16年度、18年度、19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) 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

新線の開業

2008年10月に京阪中之島線(天満橋～中之島間)が、2009年3月に阪神なんば線(阪神尼崎～大阪難波間)が、また、2010年7月には、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

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、西武池袋線・西武有楽町線、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。

2019年11月に、相鉄線とJR線の相互直通運転が開始され、また、相鉄線と東急線を結ぶ連絡新線が建設されています。

2020年6月には、東武線と東京メトロ日比谷線相互直通の座席指定制列車「THライナー」が導入されました。

☞ 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



THライナー

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月に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(現在は、羽田空港第3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IC付近において、2013年12月に阪急京都本線・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。



羽田空港第3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。

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。

(2021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、スカイツリーライナー、アーバンパークライナー	320円～1,470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:470円(池袋～ふじみ野間370円) 下り:370円
	伊勢崎線	2020.6 通勤時座席定員制列車として導入	THライナー (東京メトロと共同運行)※1	久喜～春日部や日比谷線各駅:680円 せんげん台～新越谷や日比谷線各駅:580円
西武	池袋線・西武秩父線	1969.10 特急列車座席指定制導入	ラビュー	300円～710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～500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	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	420円(定額) モーニングライナーのみ 1ヶ月券発売8,150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	410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	310円～910円 ※自社線内のみ (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)	イブニング・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)
		2019.10 土休日の座席指定サービスとして導入	ウィング・シート※2	300円(全区間一律)
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	ひのとり、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)	520円～1,930円 (対距離制)※3
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:520円 その他:～45km:520円 46km～:790円※4
京阪	本線・鴨東線	2017.8 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、東武(THライナー)、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.運行区間は、泉岳寺駅～三崎口駅の上下線。使用車両は、2100形8両編成(快特)2号車。

※3.南大阪線・吉野線における特別急行料金の特例、ひのとり・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。

※4.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。

(2021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・東武日光	2017. 8	SL大樹・SL大樹「ふたら」	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	大阪梅田～京都河原町	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
	西鉄福岡(天神)～大牟田	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。また、2020年3月にはモバイルPASMOの運用を開始し、さらなる利便性の向上を図っています。

(2021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 104事業者(2021年7月1日現在) ■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 61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、大阪モノレール、泉北高速鉄道、神戸新交通、北大阪急行電鉄、能勢電鉄、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21事業者
九州 (山口) (北海道)	nimoca (ニモカ) 	2008年5月	■事業者数 30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、松浦鉄道、長崎電気軌道 以上6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)

・PASMOは、株式会社パスモの登録商標です。

・manaca/マナカは、株式会社名古屋交通開発機構及び株式会社エムアイシーの登録商標です。

・PiTaPaは、株式会社スルッとKANSAIの登録商標です。

・nimocaは、西日本鉄道株式会社の登録商標です。

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・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ムーズになります。なお、新型コロナウイルスの影響により営業時間の短縮や、販売を見合わせているものもあります。

■ インバウンド向けサービスの導入状況

(2021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、小田急、東京メトロ、名鉄、近鉄、南海、京阪、西鉄
	車内	全社
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。

■ インバウンド向けICカード

名 称	発売価格(大人)	利用可能エリア
PASMO PASSPORT	2,000円	PASMO同様

■ 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:4,480円、海外:4,380円(2日間) 国内:5,600円、海外:5,400円(3日間) 海外:6,420円(4日間)	近鉄(一部除く)、南海、京阪、阪急、阪神、大阪メトロほか

※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。



PASMO PASSPORT



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、スムーズに新規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。



タブレット端末を活用した案内

MaaSへの取り組み

交通をクラウド化し、交通手段のモビリティ(移動)を一つのサービスとして捉えるMaaS(Mobility as a Service)に取り組む鉄道会社が増えています。今までは、複数の交通手段を利用する場合、都度予約や運賃の支払い等が発生しましたが、手元のスマートフォン等で一括して行えるサービスが各社で始まりつつあることから、利用者の利便性がさらに向上します。

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、また、視覚障がい者の方が安心して駅構内を移動するためのルート案内するアプリを導入し始めるなど、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

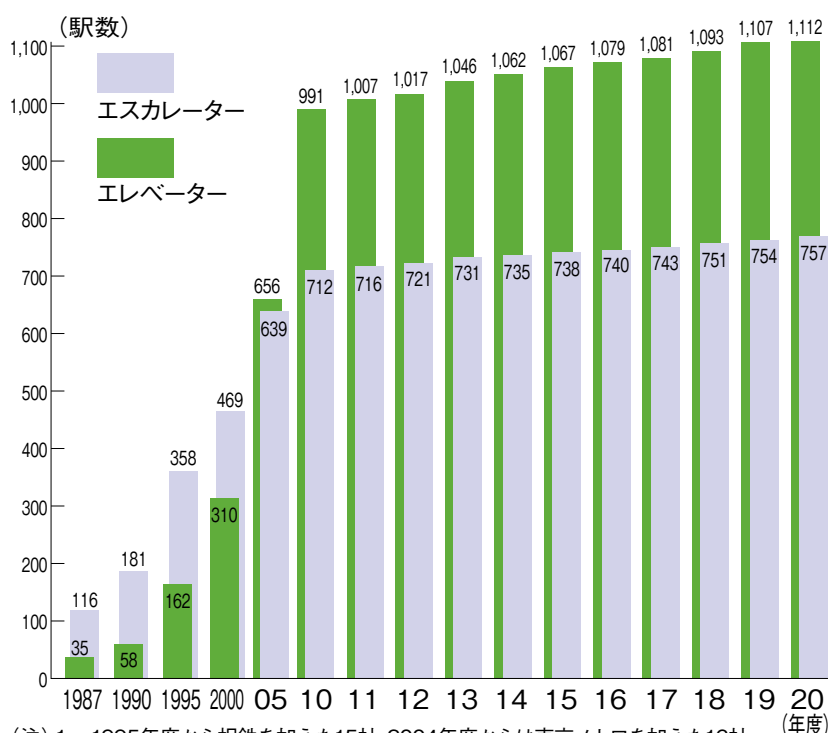
本格的な高齢社会の到来や障がい者の社会参加の要請が高まるなか、すべての利用者がより快適に鉄道を利用できるよう、大手民鉄では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」の趣旨を踏まえ、1日平均利用者数3千人以上の駅を対象に、バリアフリー化を推進しています。

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2020年度の設置状況は、エスカレーター757駅、エレベーター1,112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、2020年度を期限としたバリアフリー法で設備の設置が求められていた駅のうち、97.5%がエレベーター、スロープ等による段差解消が図られました。

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。が今後とも国およ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。

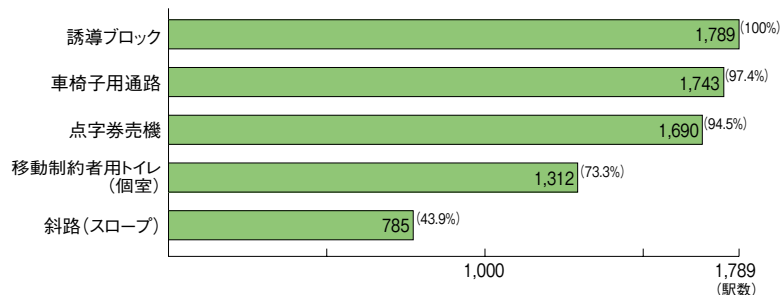


エレベーター



視覚障がい者誘導用ブロック

移動制約者用設備整備状況(大手民鉄)



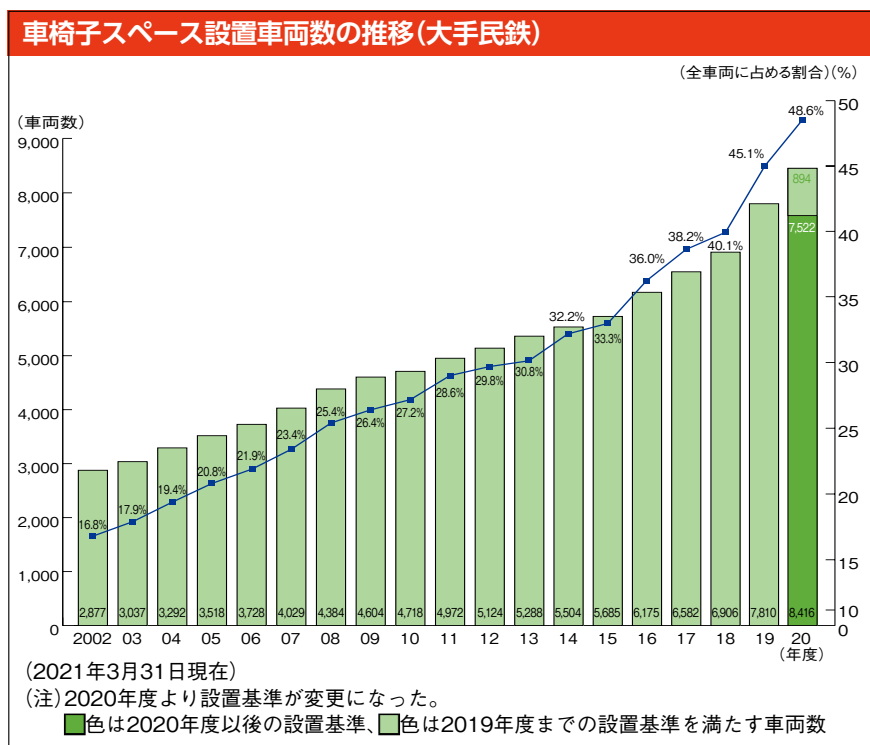
(2021年3月31日現在)



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48.6%に当たる8,416両に、編成単位では、84.8%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います。



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57.9%にあたる1,060駅に1,120台設置(2021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 173社局2,074駅(2021年4月1日現在)



© 2021 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。女性専用車両は、女性の利用者のほか、小学生以下の利用者、お身体の不自由な利用者とその介助者も利用できます。

関東各社では、2005年5月に一斉に導入・拡大し、女性などの利用者にとって、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

(2021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
	日光線	2006. 3.27	南栗橋⇒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	全列車 (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
西 武	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
	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 西武有楽町線	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
	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	2006.11.28	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 2013. 3.18	和光市⇒渋谷 渋谷⇒池袋	全列車 全列車	始発～9:30一斉終了 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7:00～9:00の列車
	相鉄新横浜線	2019.12. 2	西谷⇒羽沢横浜国大	全列車	JR大崎着7:20～9:30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	始発～9:00までに始発駅を 発車する列車
阪 急	京都本線	2002.12. 2	大阪梅田⇄京都河原町	特急・通勤特急	終日
	宝塚本線	2015. 3.21	川西能勢口⇒大阪梅田	通勤特急	大阪梅田着7:22～8:43の列車
	神戸本線	2016. 3.19	大阪梅田⇄神戸三宮	通勤特急	大阪梅田着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⇒大阪梅田	区間特急	御影発6:55～8:09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

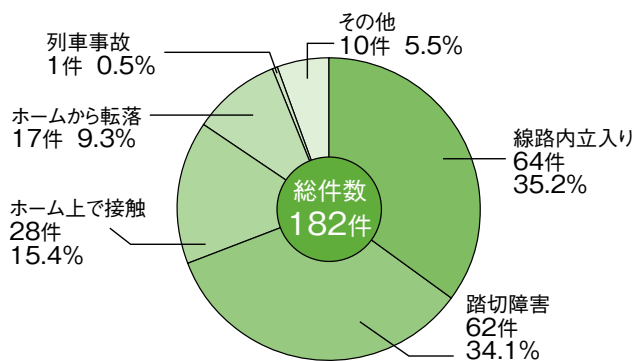
公共交通機関にとって最も重要なのが安全の確保です。大手民鉄では、踏切道の廃止または立体交差化、運行管理システムの機能向上、各種の運転保安設備の整備などに高水準の設備投資を実施することにより、積極的に安全対策を推進しています。また、組織内部における安全意識を浸透させ、安全風土を形成する運輸安全マネジメント態勢の定着を図っています。

1-(1) 踏切道の改良

2020年度の大手民鉄における運転事故件数は182件であり、うち踏切事故件数は62件で全体の約34%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、2020年度末において5,452か所となっており、2000年度末に比べ約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ており、第1種踏切道の比率が約99.3%となっています。

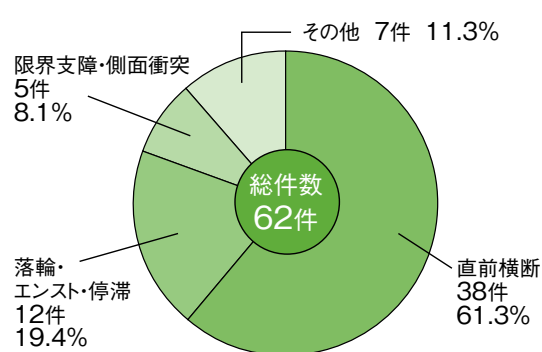
大手民鉄の鉄道運転事故の状況

◆鉄道運転事故の件数(2020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。

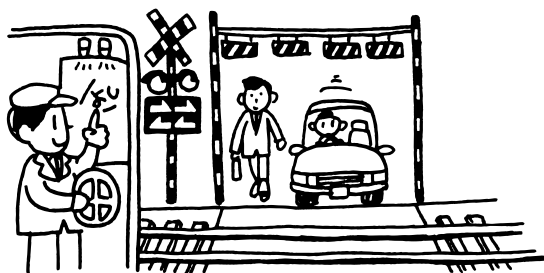
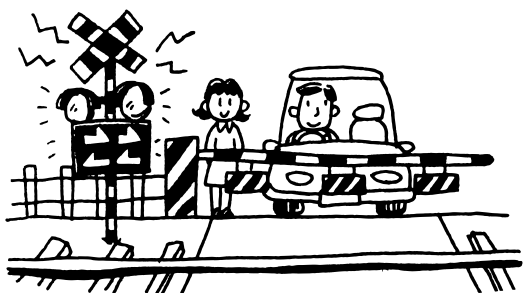
◆踏切事故の件数(2020年度)



踏切道の種別

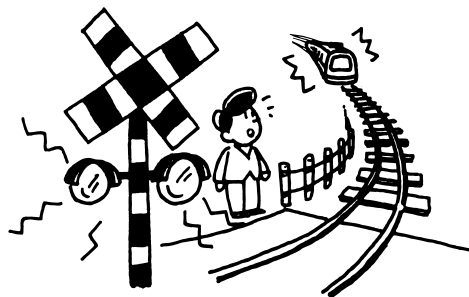
第1種

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。

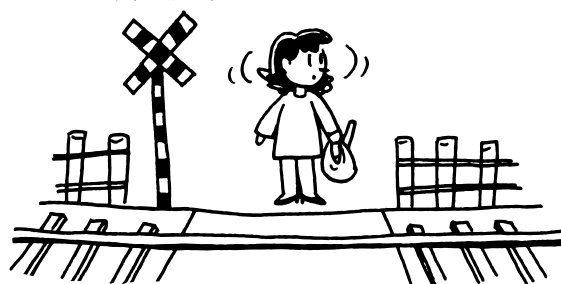


その他

第3種／踏切警報機と踏切警標がついている。

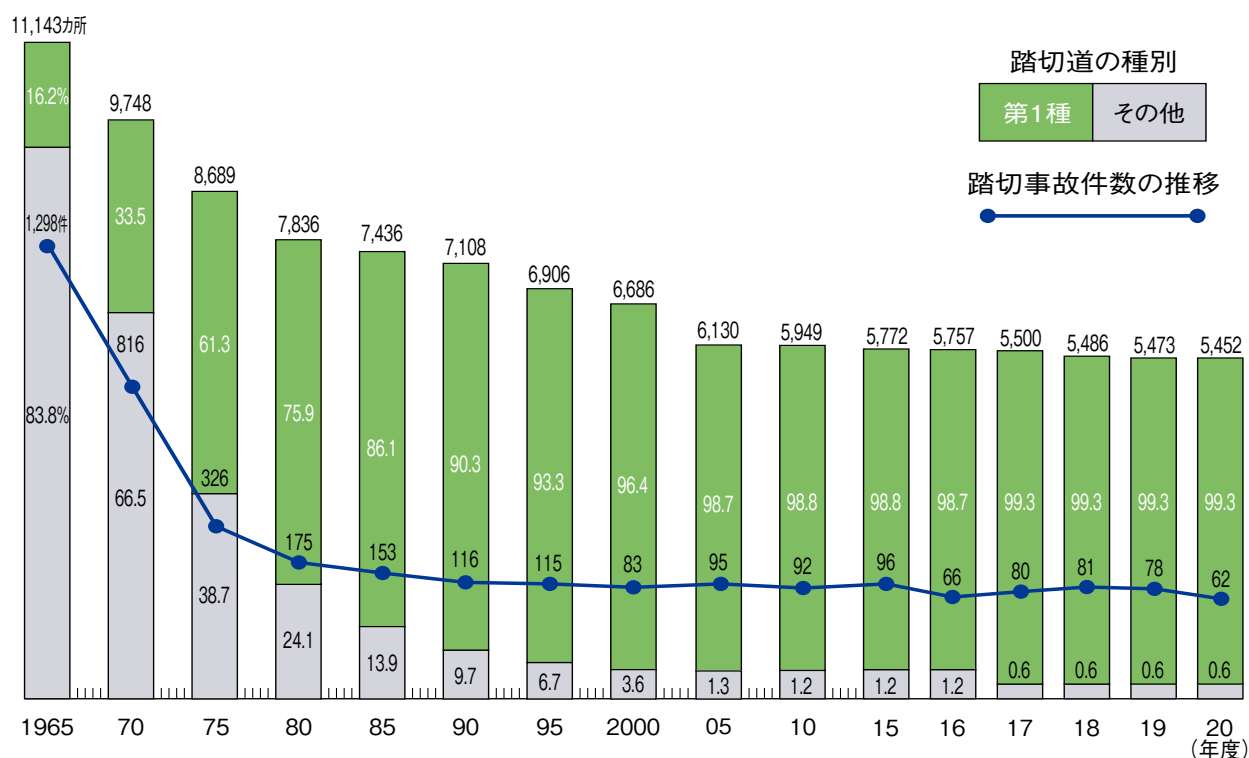


第4種／踏切警標だけの踏切で、列車の接近を知らせる装置は無い。



(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)



1-(2) 踏切の安全装置

踏切への「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)

踏切内に人や車が立ち往生してしまったときなど緊急の場合に、非常ボタンを押すと特殊信号発光機が赤く点滅して、接近する列車の運転士に異常を知らせます。

障害物検知装置

踏切内の、自動車などの障害物を検知すると、特殊信号発光機が赤く点滅して、接近する列車の運転士に異常を知らせます。



支障報知装置(非常ボタン)



障害物検知装置



特殊信号発光機の例

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)

連続的に制限速度の情報をレールに流して、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。運転指令所では、CTCにより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。



ATS地上子の例



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のホーム下に設置しており、人がホームから転落した場合にこの装置が検知すると、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および足掛けステップ

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

2020年3月末時点で30路線211駅にホームドアを設置しています。バリアフリー法に基づく基本方針に従い、利用者数10万人以上の駅等について、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)等設置が可能な駅において、ホームドアの整備を進めています。



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、2018年には西日本豪雨、2019年には台風19号、2020年には令和2年7月豪雨が各地に甚大な被害をもたらし、長期間運行不能となった鉄道会社もありました。

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・強風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) 大雨・浸水対策

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) 強風対策

要所に風速計を設置し、一定の風速を感知した場合、安全確保のため、列車を停車するなどの運転規制をしています。



風向風速計

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。

また、交通分野のサイバーセキュリティ対策として「交通ISAC (Information Sharing and Analysis Center)」が2020年4月に発足しました。



テロ対策訓練の様子

2-(6) 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。

3 感染症対策の取り組み

3-(1) 新型コロナウイルス感染症対策

新型コロナウイルス感染症は、2020年1月に日本初の感染が確認されてから日本各地で多くの感染者が発生し、感染症の拡大により社会経済活動に制限がかかり、輸送人員が減少し、鉄道事業にとって非常に厳しい社会情勢が続いています。

こうした中、鉄道は国民生活や経済活動等を支える必要不可欠な輸送サービスであるため、窓開け・マスク着用と呼びかけや車内換気、消毒などの感染防止対策を実施しつつ、日々の運行の継続に懸命に努めています。

引き続き安全で安心な輸送サービスに向けて、策定された「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策のガイドライン」を踏まえて、感染症拡大防止に取り組んでいます。

■ 電車や駅での対策

車内換気



空調の使用、一部窓開けによる車内換気を実施。

通勤車両では窓を10cm程度開けて走行した場合、乗車率が高い時でも乗車率0%時と換気量は変わらないと試算されています。車内の空気は5～6分程度で入れ替わります。

車両内・駅構内の抗ウイルス・抗菌加工の実施



つり革、手すり、座席など車両内に、抗ウイルス・抗菌効果のあるコーティング剤の噴霧等の施工をしています。

駅構内の設備の消毒は、定期に加えて必要に応じて実施しています。

■ 従業員の取り組み

社員のマスク、ワクチン接種の実施



駅係員や乗務員はマスクを着用して業務を行っています。

また、多くの会社で新型コロナワクチンの職域接種を実施し、従業員の健康維持に努めています。

■ お客様へのお願い

ポスターの掲出



車内や駅構内において、お客様に向けて、マスクの着用、控えめな会話、車内換気のための窓開けなど、感染予防に向けたお願いを掲載したポスター掲出やお声がけを実施しています。

1 環境にやさしい経営の推進

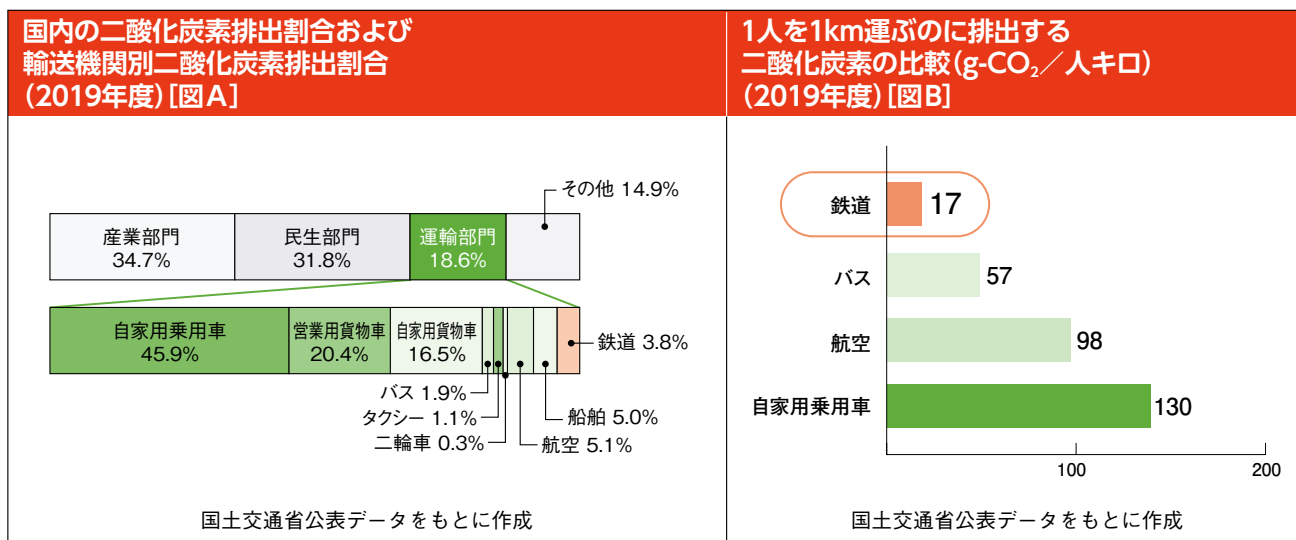
1-(1) 鉄道の環境負荷の現状

我が国全体の二酸化炭素排出量の中で、運輸部門は約18.6%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45.9%にも達しています。

一方、鉄道は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[図A]の通りです。(※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8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(2019年度実績は2010年度比9.4%改善)。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

(2021年3月31日現在)

	制御方式	保有車両数	
			うち軽量化車両数
回生ブレーキを装備している車両	VVVF制御	12,806*	11,576
	チョップ制御	1,837*	805
	抵抗制御・その他	568*	192
回生ブレーキを装備していない車両	抵抗制御・その他	2,090	218*
全保有車両数		17,301 (A)	12,791
省エネルギー車両数(回生ブレーキ装備又は軽量化車両)		15,429 (B) (*の合計)	
省エネルギー車両の割合		89.2% (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、駅舎補助電源装置、LED照明装置水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の採用、再生可能エネルギーにより発電された電力を100%使用した列車の運行など、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。

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。



切符・磁気カードをリサイクルして製作したベンチ



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つの側面から以下の施策に積極的に取り組んでいます。

具体的には、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」を推進しています。

また、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や、複数の交通手段の予約や運賃の支払い等をスマートフォン等で一括して行えるサービスの導入等、交通をクラウド化し、交通手段のモビリティ(移動)を一つのサービスとして捉える「MaaS(Mobility as a Service)」の推進といった取り組みを進めています。

さらに、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

(2021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	205	92	69	69	70	97	72	179	26	275	286	100	90	90	51	72	1,843
設置駅数	111	58	33	39	54	51	42	19	14	174	141	56	50	42	27	34	945
箇所数	231	125	63	63	135	77	67	41	25	245	222	87	127	108	56	42	1,714

1 2020年度設備投資実績

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。

2020年度は、踏切および運転保安工事に2,063億円を投じて、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1,241億円を投じ、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325億円を投じて、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。

■ 各社別設備投資2020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
踏切および運転保安工事	147	124	133	149	151	142	93	418	90	87	214	63	87	106	23	29	2,063	56.8%
サービス改善工事	48	63	14	16	82	45	42	698	28	19	50	10	30	82	5		1,241	34.2%
輸送力増強工事	7	5	11	4	22	71	18	91	40	30		8			12		325	9.0%
鉄道・運輸機構工事	0																	
合計	203	194	160	170	255	259	154	1,207	158	136	264	81	118	190	40	30	3,629	100.0%

(注)「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)

踏切および運転保安工事: 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。

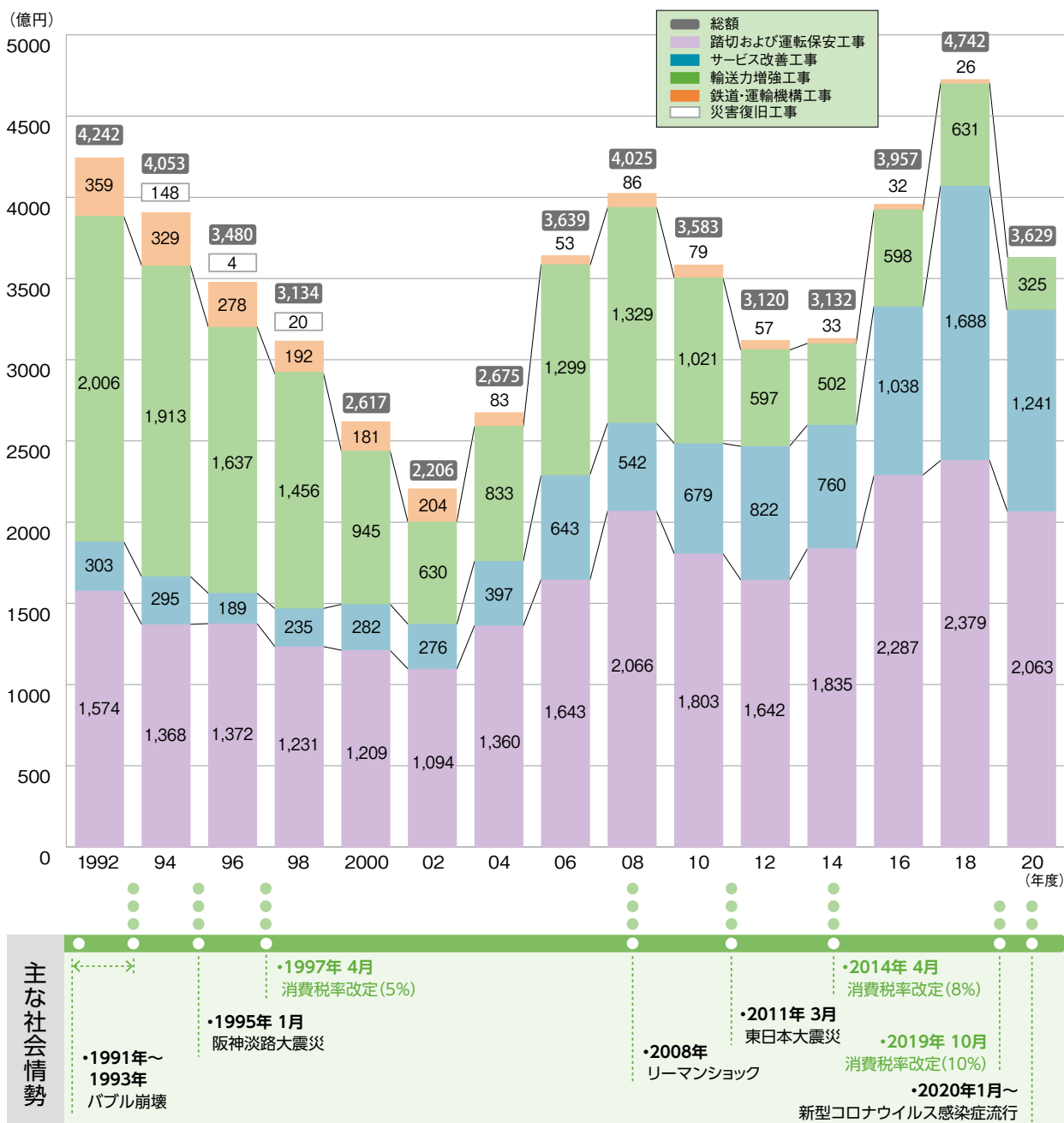
サービス改善工事: バリアフリー化(エスカレーター・エレベーターの設置を含む)、駅施設のリニューアルなど。

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

大手民鉄の設備投資額の推移



		第 8 次 5 ヲ 年 計 画					97	98	99	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		1992	93	94	95	96																								
A	踏切および 運転保安工事	1,574	1,340	1,368	1,447	1,372	1,377	1,231	1,170	1,209	1,067	1,094	1,024	1,360	1,511	1,643	2,127	2,066	2,123	1,803	1,646	1,642	1,753	1,835	2,086	2,287	2,374	2,379	2,673	2,063
B	サービス改善 工事	303	284	295	220	189	195	235	242	282	270	276	283	397	581	643	486	542	548	679	536	822	643	760	943	1,038	1,504	1,688	1,543	1,241
C	輸送力 増強工事	2,006	2,160	1,913	1,641	1,637	1,271	1,456	1,221	945	643	630	682	833	1,084	1,299	1,473	1,329	1,185	1,021	608	597	566	502	559	598	671	631	691	325
	計	3,883	3,784	3,576	3,308	3,198	2,843	2,922	2,633	2,436	1,981	2,001	1,990	2,592	3,177	3,586	4,088	3,938	3,858	3,504	2,791	3,062	2,963	3,099	3,589	3,924	4,549	4,698	4,920	3,629
D	鉄道・ 運輸機構工事	359	275	329	358	278	588	192	183	181	457	204	109	83	34	53	63	86	87	79	80	57	33	33	32	32	18	26	－	－
E	災害復 旧工事	－	－	148	608	4	8	20	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
	合計	4,242	4,059	4,053	4,274	3,480	3,439	3,134	2,816	2,617	2,438	2,206	2,099	2,675	3,211	3,639	4,151	4,025	3,945	3,583	2,871	3,120	2,996	3,132	3,622	3,957	4,568	4,742	4,920	3,629

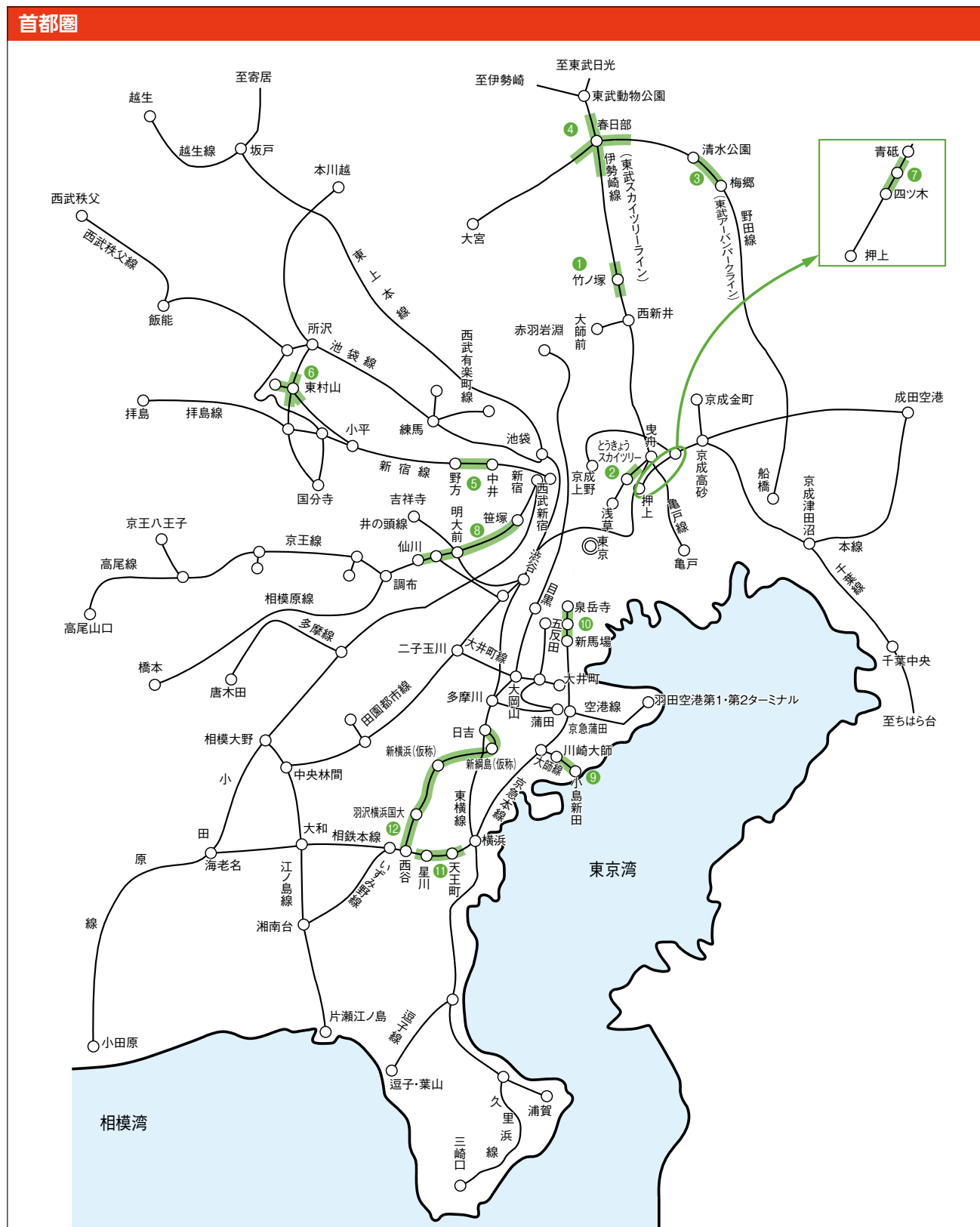
(注) 1. 第8次からは相鉄を加えた15社、2004年度から東京メトロを加えた16社。

(注) 2. 「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)

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。



■ 大規模工事計画(首都圏)

(2021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
	〃	伊勢崎線 (東武スカイツリーライン) 野田線 (東武アーバンパークライン)	春日部駅付近	1.6 1.9	2031	連続立体化	10	④
西 武	地下化	新宿線	中井～野方	2.4	2026	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
	高架化	本線	泉岳寺～新馬場	1.7	2029	連続立体化	3	⑩
相 鉄	高架化	本線	星川～天王町	1.8	2021	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)

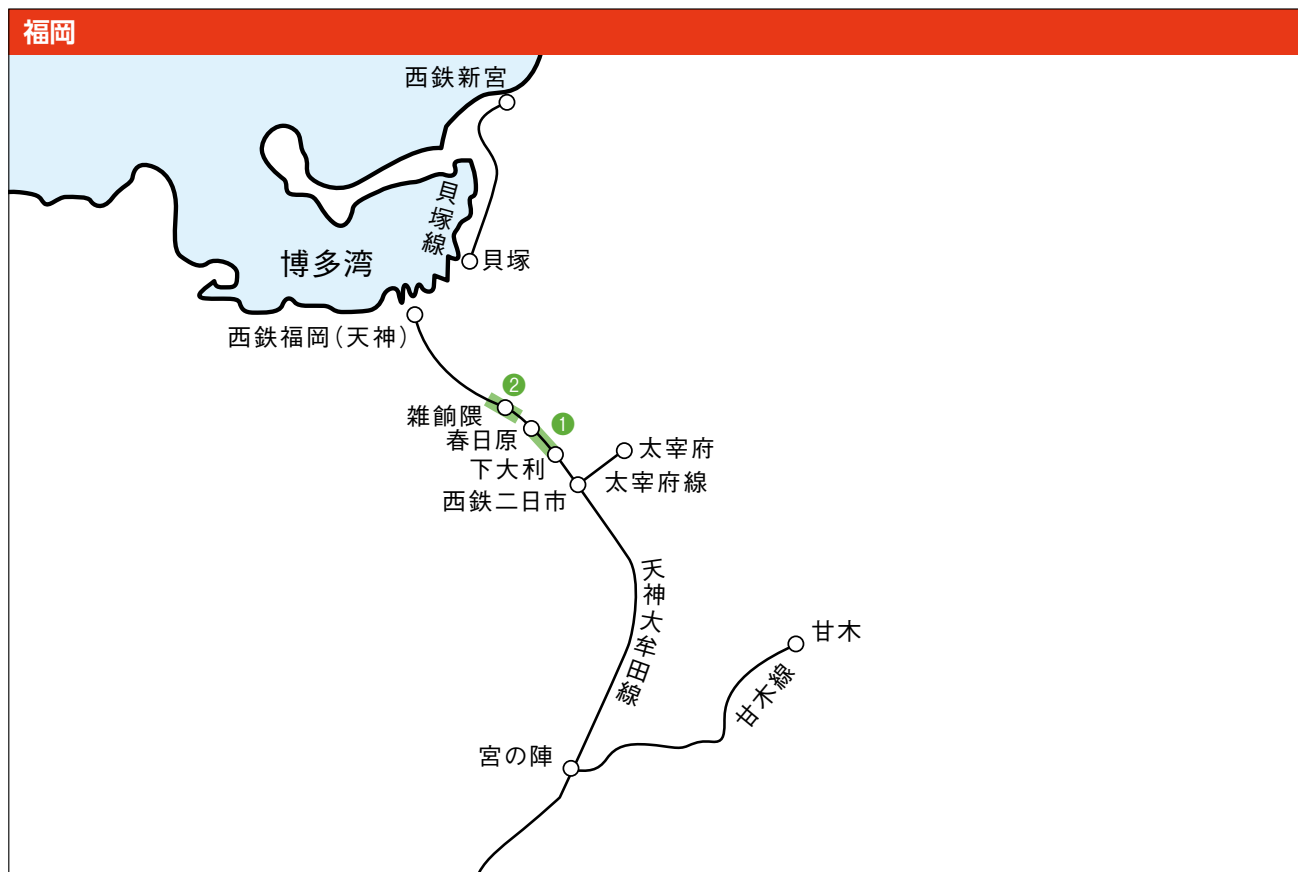
(2021年10月1日現在)

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 東 急	連絡新線	神奈川 東部方面線	西谷～日吉	12.7	2024	都市鉄道等利便増進法による 鉄道・運輸機構工事	⑫



■ 大規模工事計画(近畿圏) (2021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	長野線	喜志～富田林	0.9	2022	単独立体化	2	①
南海	高架化	南海本線	石津川～羽衣	2.7	2027	連続立体化	7	②
	〃	高師浜線	羽衣～伽羅橋	4.1	2025	連続立体化	13	③
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	④
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	⑤
	〃	京都本線	摂津市駅付近	2.1	2033	連続立体化	5	⑥
阪神	高架化	本線	住吉～芦屋	4.0	2022	連続立体化	11	⑦
	〃	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	⑧



■ 大規模工事計画(福岡)

(2021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	2024	連続立体化	12	①
	〃	〃	雑餉隈駅周辺	1.9	2025	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、このうち、相鉄・JR直通線については、2019年11月に西谷駅～横浜羽沢駅間が開業しました。

相鉄・東急直通線については、2022年度下期の開業に向けて工事が進捗しており、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。

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
小田急	江ノ島線	中央林間駅
京急	本線	品川駅
名鉄	常滑線	聚楽園駅

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およ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（バリアフリー法）」に基づき、高齢者、障がい者等の連続的かつ円滑な移動およ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。

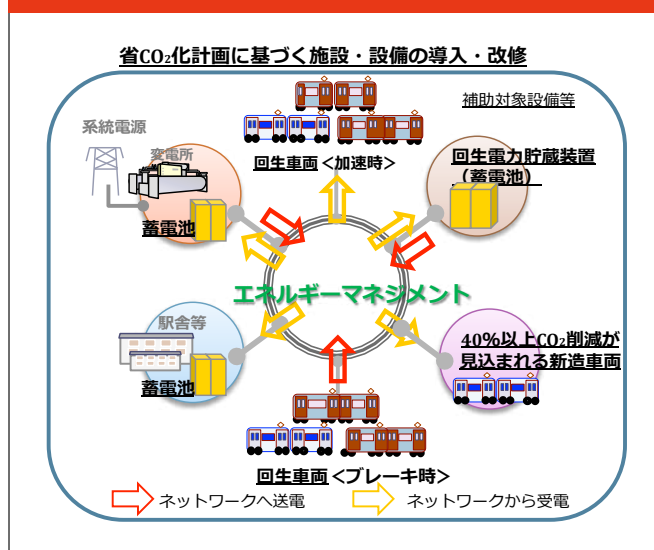
鉄道駅の利用環境の改善

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



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および条件(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～2021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 ・感染症対策工事		

■ 大手民鉄向け融資実績および工事額

(単位:億円・%)

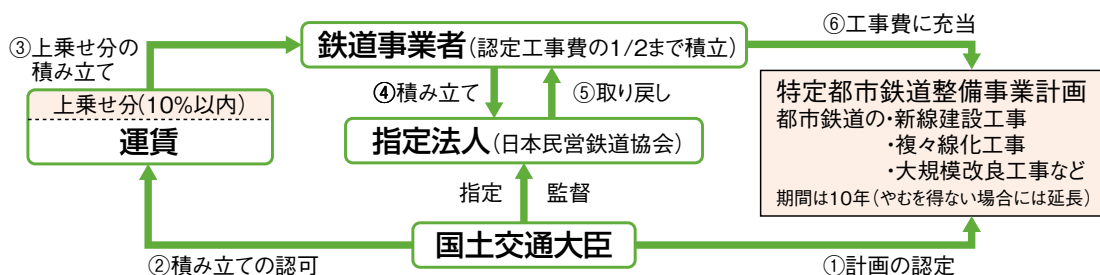
年度	工事額	融資実績	工事額に占める 融資額の割合
2015	2,020	965 (1,000)	47.8
2016	2,184	1,009 (1,102)	46.2
2017	2,433	1,189 (1,238)	48.9
2018	2,756	1,383 (1,436)	50.2
2019	2,865	1,251 (1,307)	43.7
2020	1,968	1,083 (1,150)	55.0

(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。

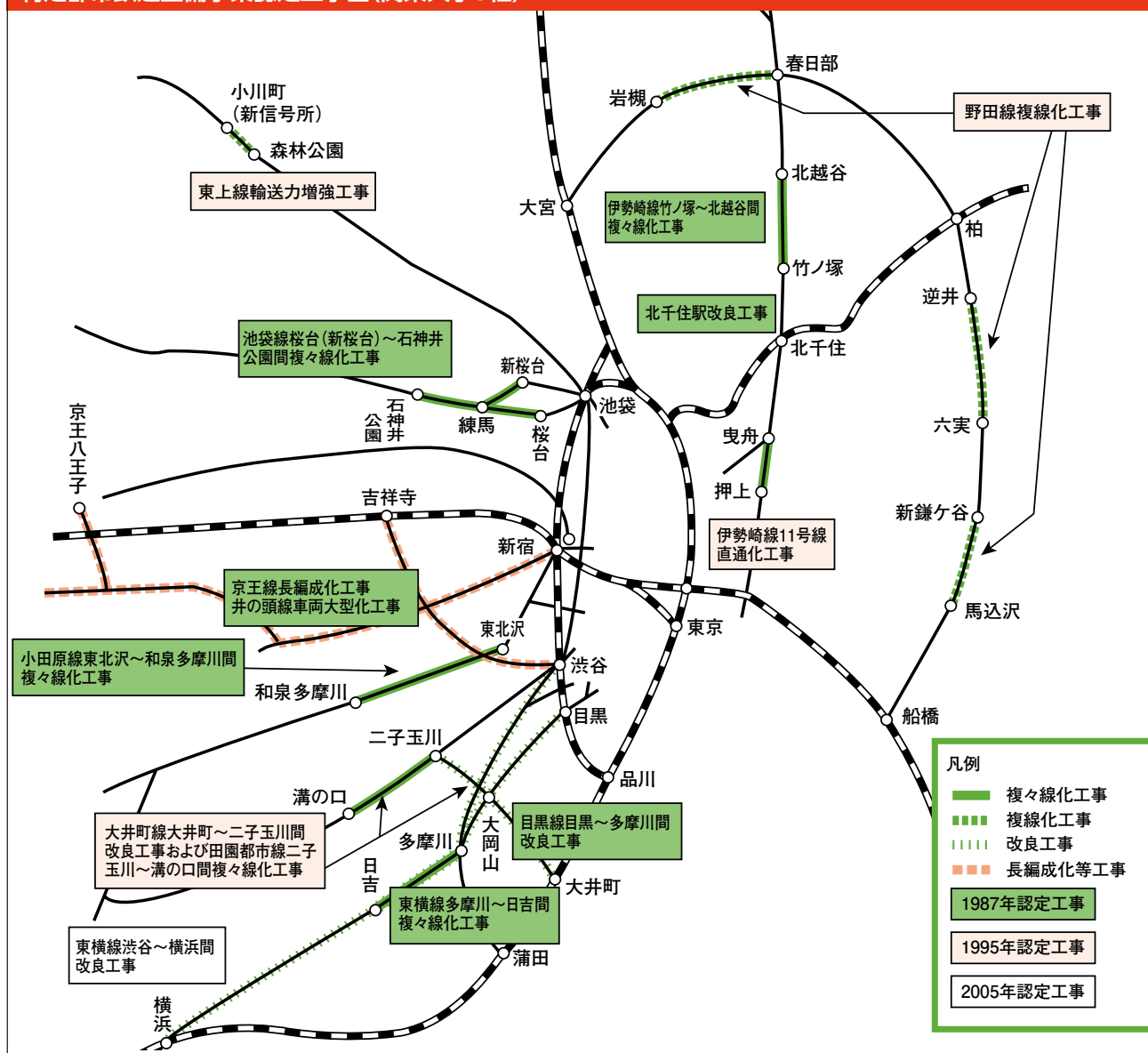
【参考】特定都市鉄道整備積立金制度

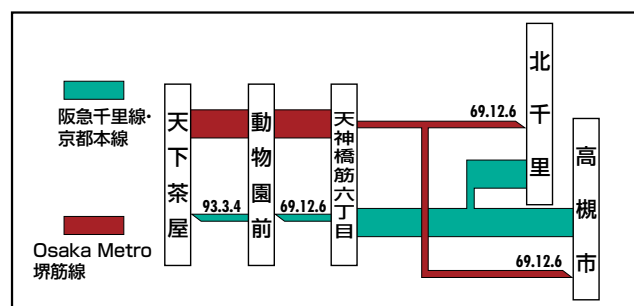
この制度は、朝夕の通勤・通学時に利用者が集中する混雑を緩和するための大規模な輸送力増強工事を促す仕組みです。工事に要する費用の一部を積立金としてあらかじめ運賃に上乗せして収受した上で工事費の一部に充当し、借入金利息の負担を減少させるとともに、工事完了後に積立金を取り崩すことにより減価償却費などの費用の急増を緩和し、運賃の上昇を平準化・軽減することができるため、利用者・鉄道事業者双方にメリットがある制度として、1987年度から関東の大手民鉄5社（東武、西武、京王、小田急、東急）で活用されました。しかし近年、本制度活用の計画がなく2005年の租税特別措置法の改正に伴い非課税措置が廃止されたため、2005年に認定を受けた東急東横線（渋谷～横浜間改良工事）が最後の認定となっています。

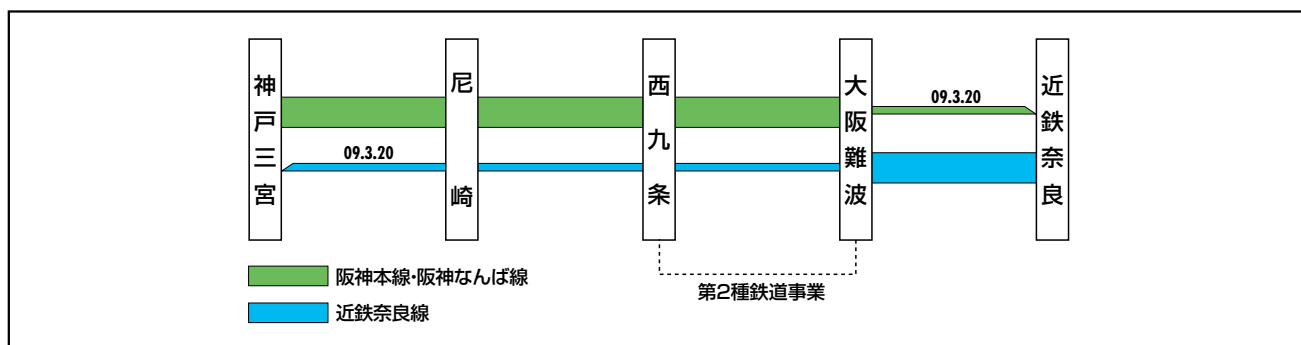
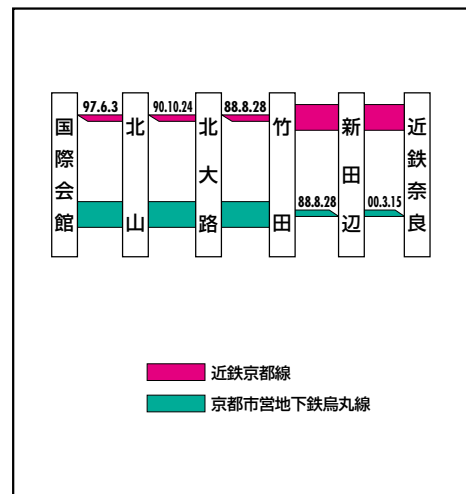
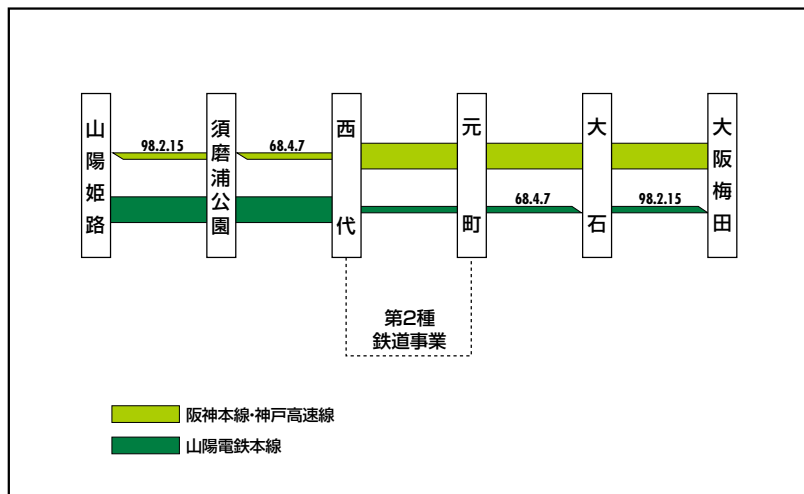
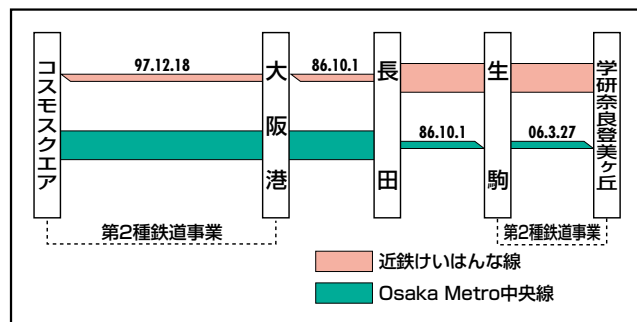
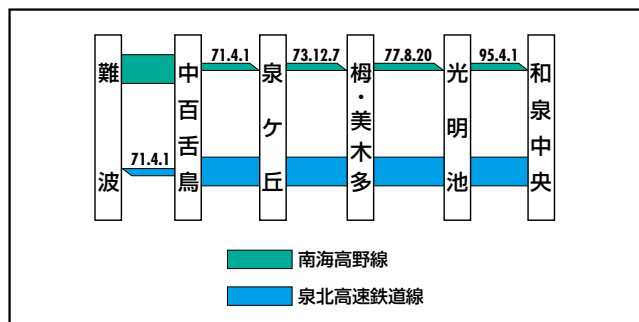
特定都市鉄道整備積立金制度のしくみ



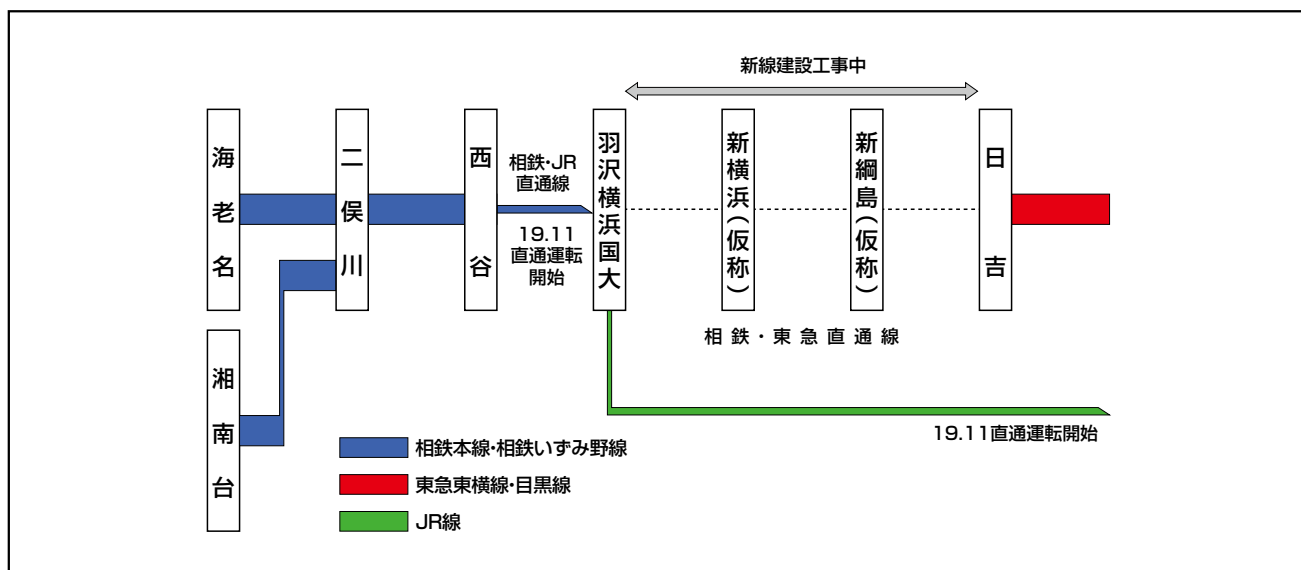
特定都市鉄道整備事業認定工事図（関東大手5社）







2. 相互直通運転の計画



2 ワンマン運転導入状況

(2021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	南栗橋～新栃木	37.5	20. 6. 6	4 栃木～新栃木間の3.0kmは07.10.31実施
	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	多摩湖～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～多摩湖	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
	動物園線	高幡不動～多摩動物公園	2.0	00.10.20	4
東 急	こどもの国線	長津田～こどもの国	3.4	89. 1.26	2
	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
東京メトロ	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・6
	〃	池袋～荻窪	24.2	09. 3.28	6
	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
名 鉄	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 〃
	築港線	大江～東名古屋港	1.5	〃	4
近 鉄	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
	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	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

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

3 過去の運賃改定

(2021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。

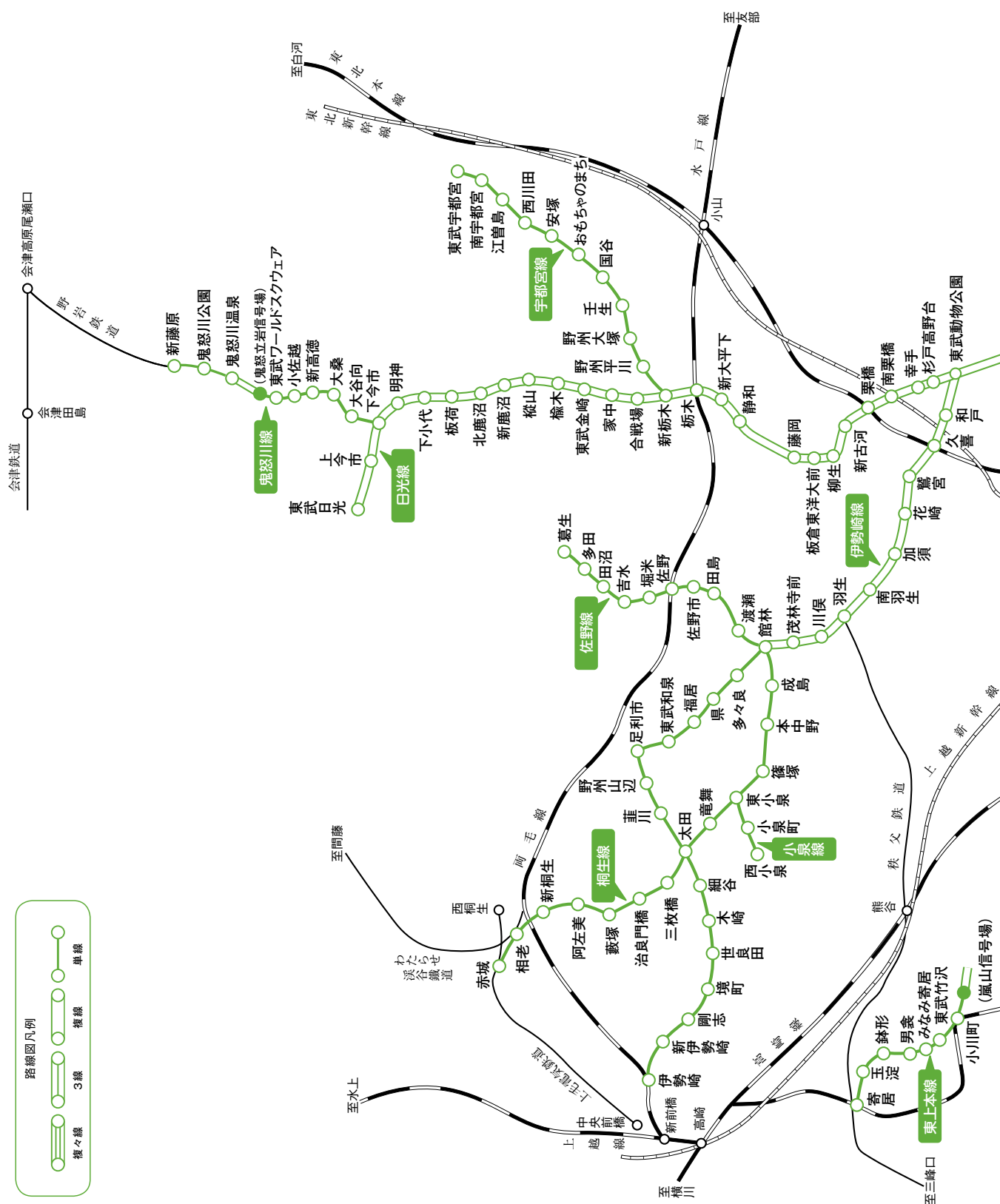
大手民鉄16社の 路線図

(2021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		



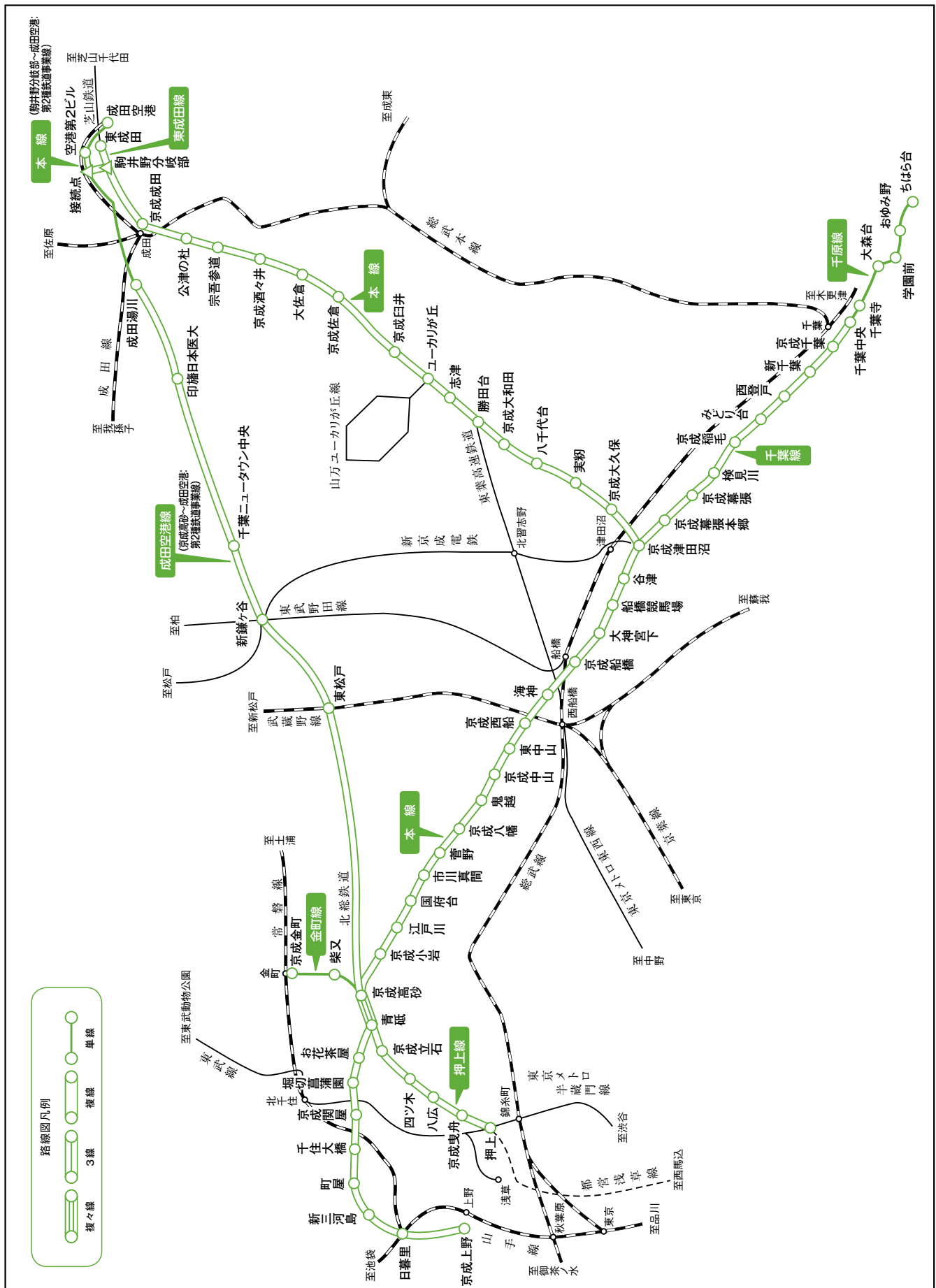
東武鉄道株式会社



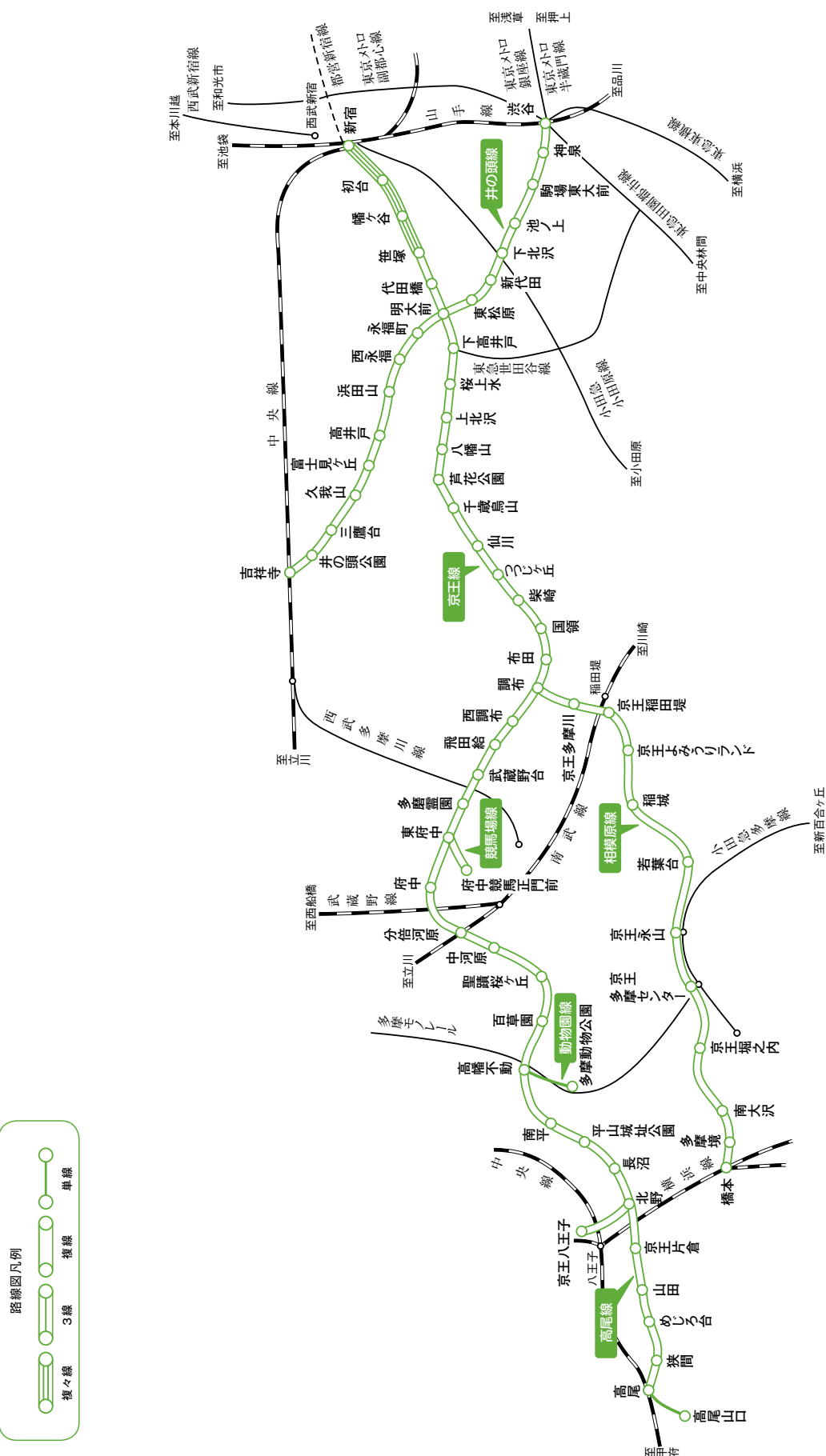
乗降客数上位5駅(2020年度平均)／①北千住:334,111 ②池袋:330,544 ③和光市:129,324 ④朝霞台:119,009 ⑤新越谷:112,019 (人／日)



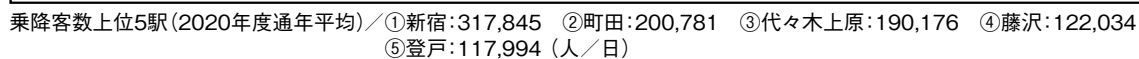
京成電鉄株式会社



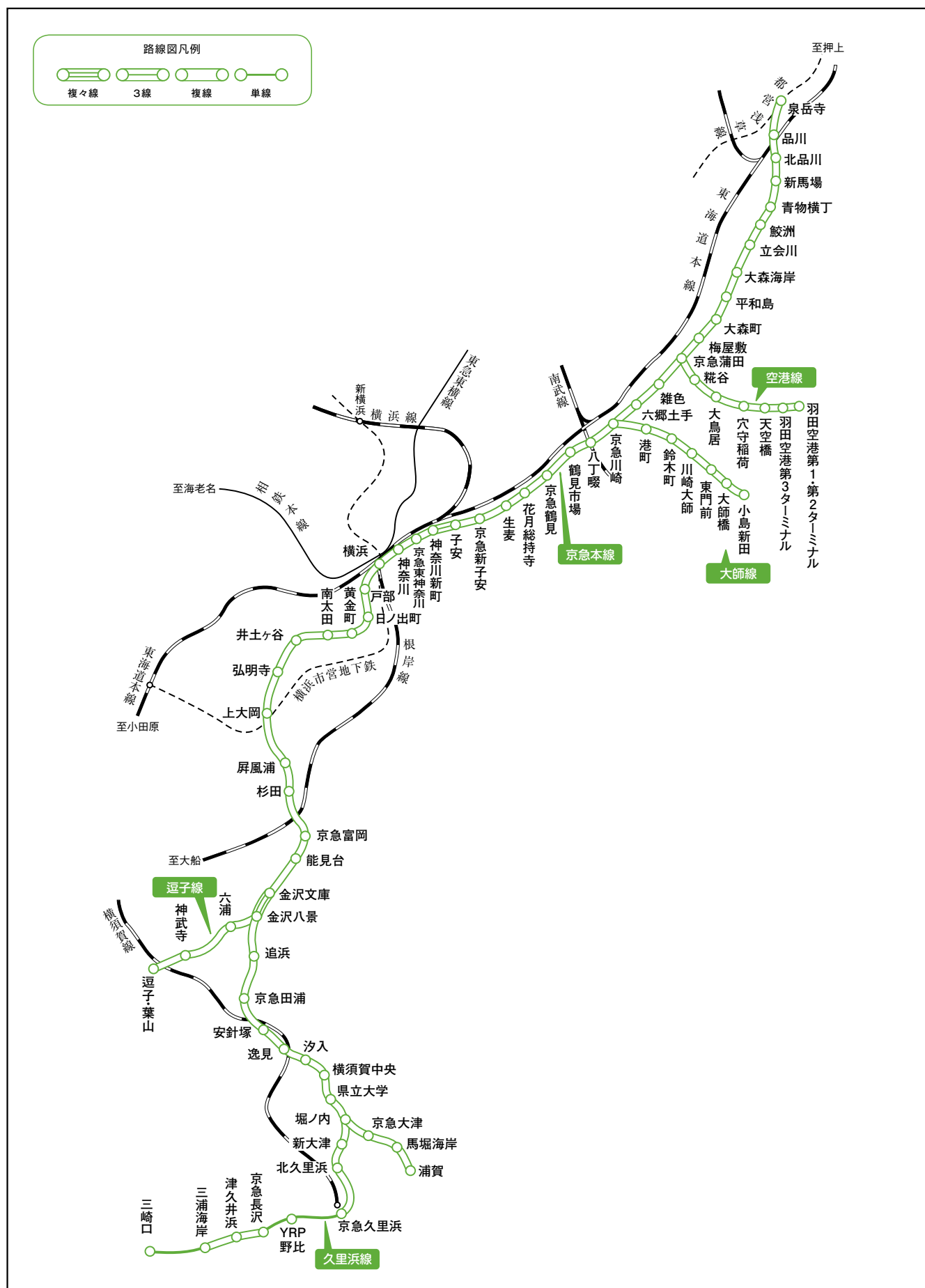
京王電鉄株式会社



乗降客数上位5駅(2020年度通年平均)／①新宿:506,932 ②渋谷:221,698 ③吉祥寺:98,614 ④調布:90,372 ⑤下北沢:75,522 (人/日)

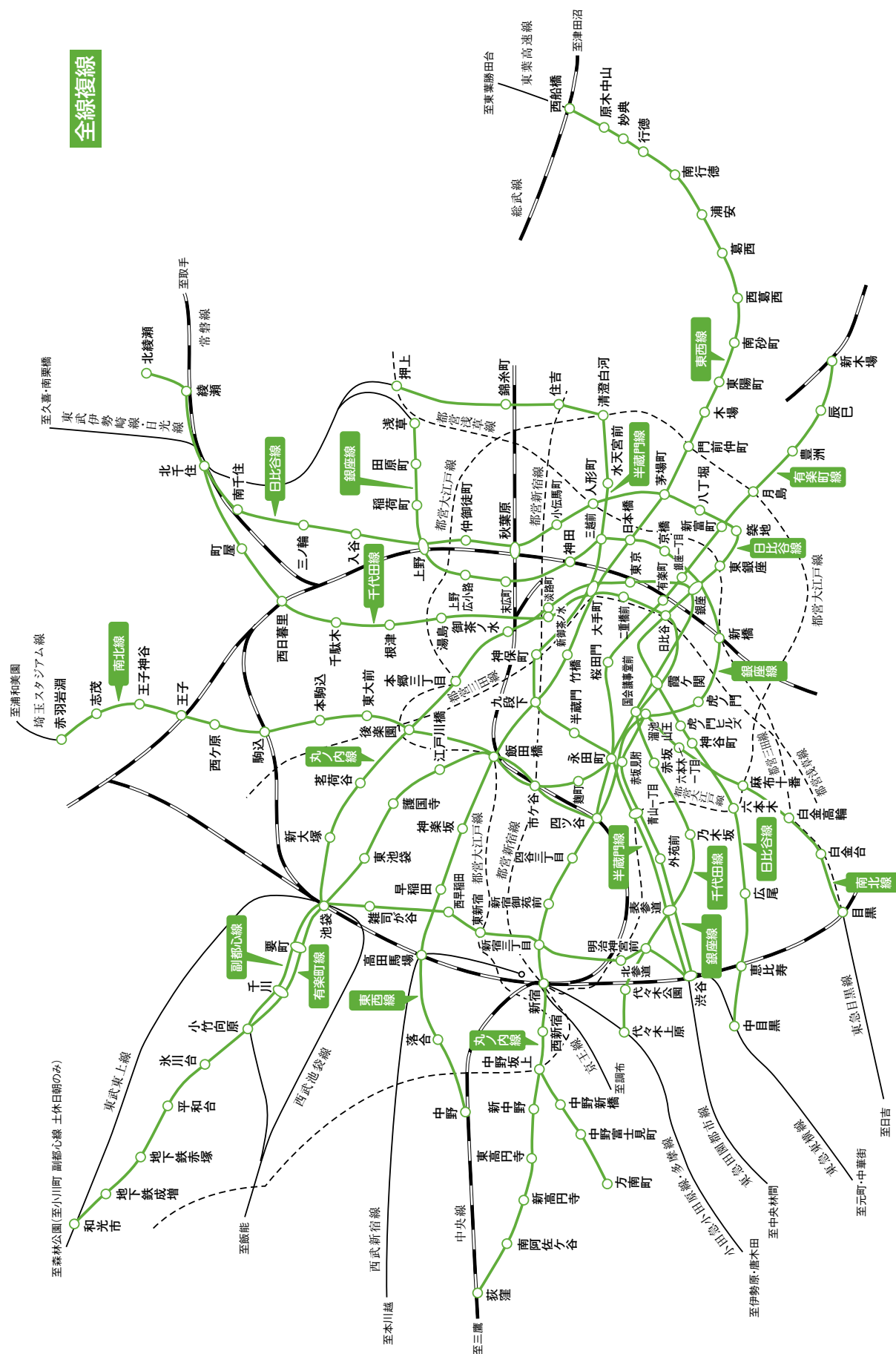


京浜急行電鉄株式会社



乗降客数上位5駅(2020年度通年平均)／①横浜:223,343 ②品川:168,324 ③上大岡:106,162 ④京急川崎:97,300
⑤金沢文庫:51,120 (人／日)

東京地下鉄株式会社



乗降客数上位5駅(2021年3月31日現在)／①池袋:376,977 ②大手町:232,003 ③北千住:209,601 ④新宿:155,619 ⑤銀座:149,432 (人/日)

I 大手民鉄の概要

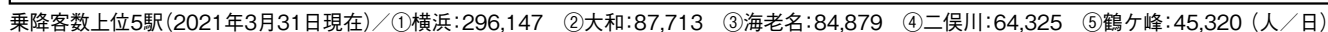
II 輸送サービスの向上

III 安全安心対策

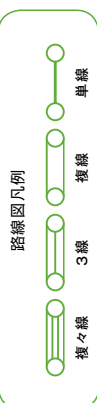
IV 環境対策

V
設備投資

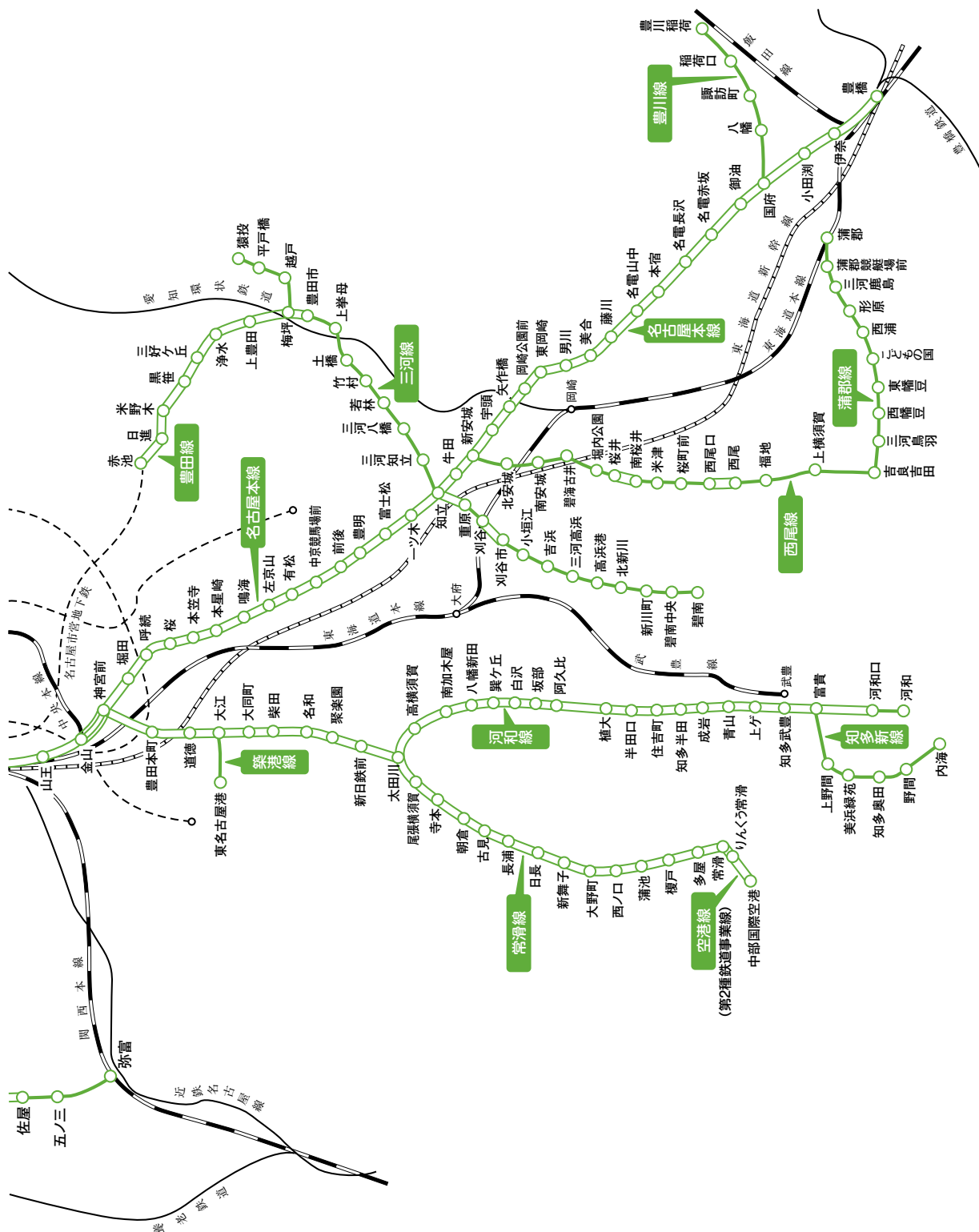
参考資料



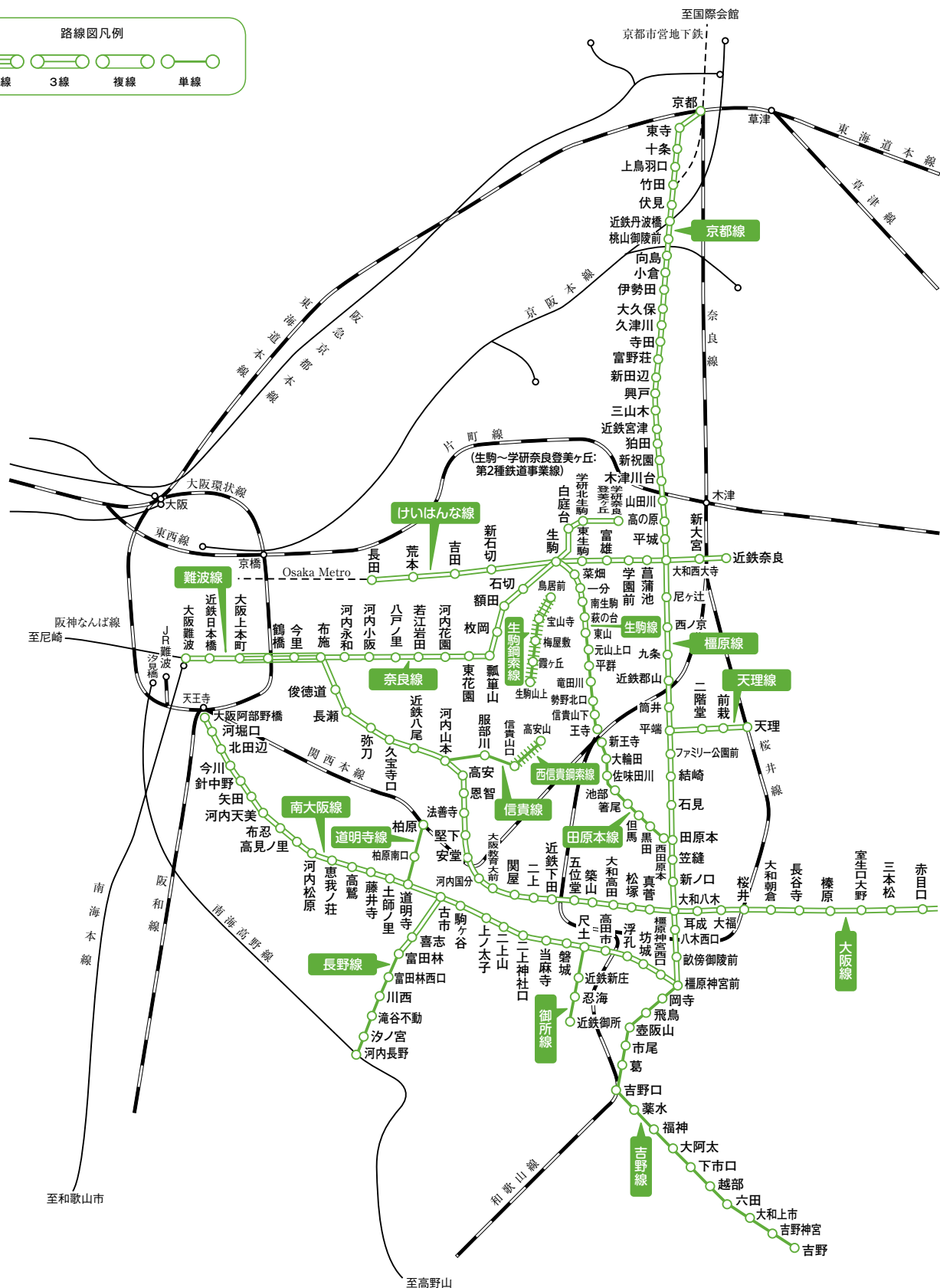
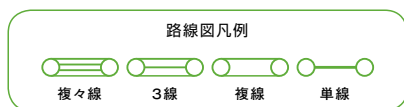
名古屋鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2021年3月31日現在)／①名鉄名古屋:209,318 ②金山:126,747 ③栄町:32,008 ④東岡崎:29,454
⑤名鉄一宮:27,760 (人/日)



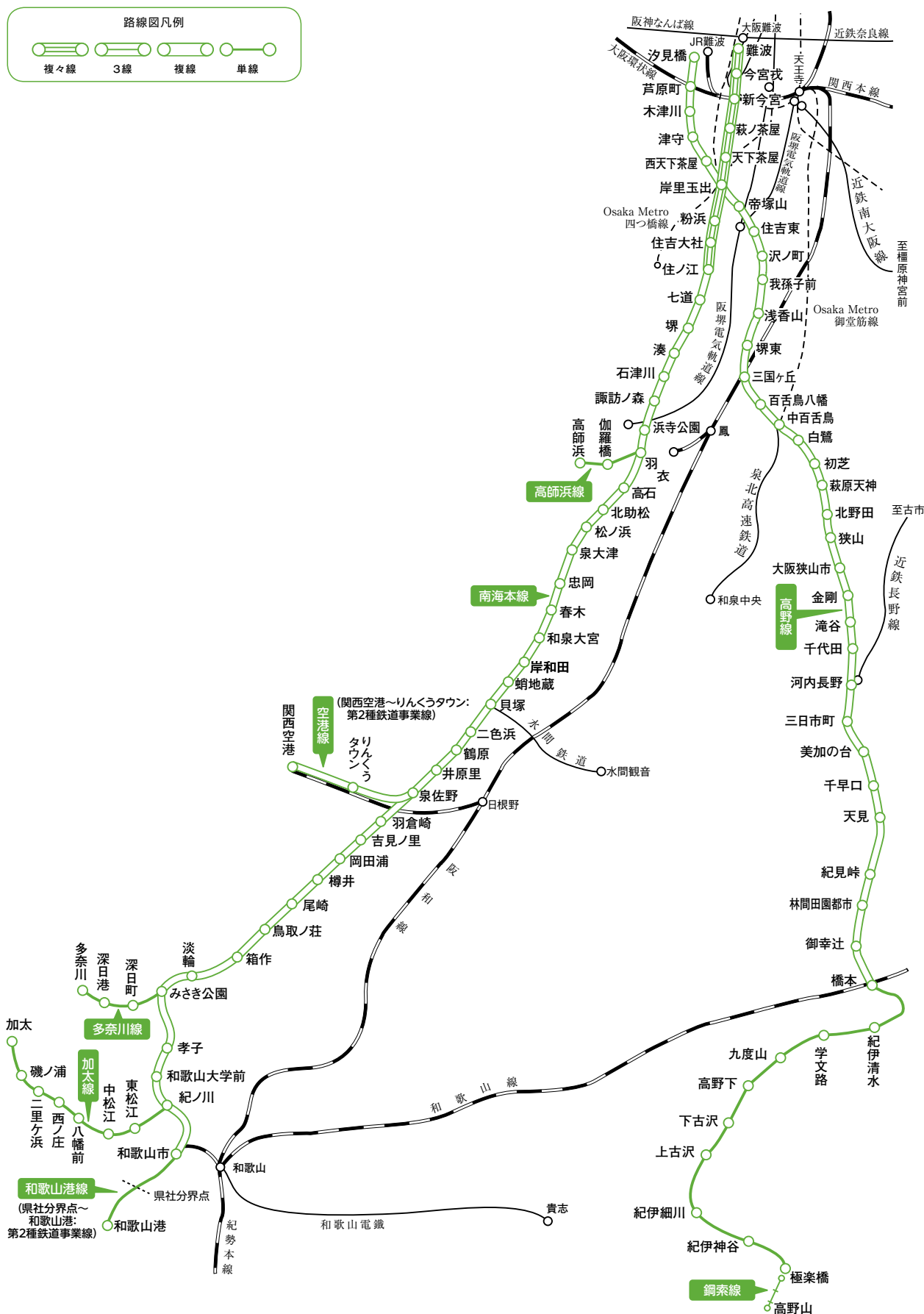
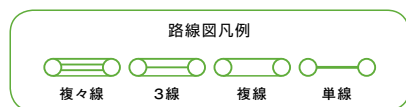
近畿日本鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2018年11月13日現在)／①大阪阿部野橋:162,589 ②鶴橋:161,451 ③大阪難波(阪神除く):134,288 ④近鉄名古屋:106,217
⑤京都:83,478 (人/日)

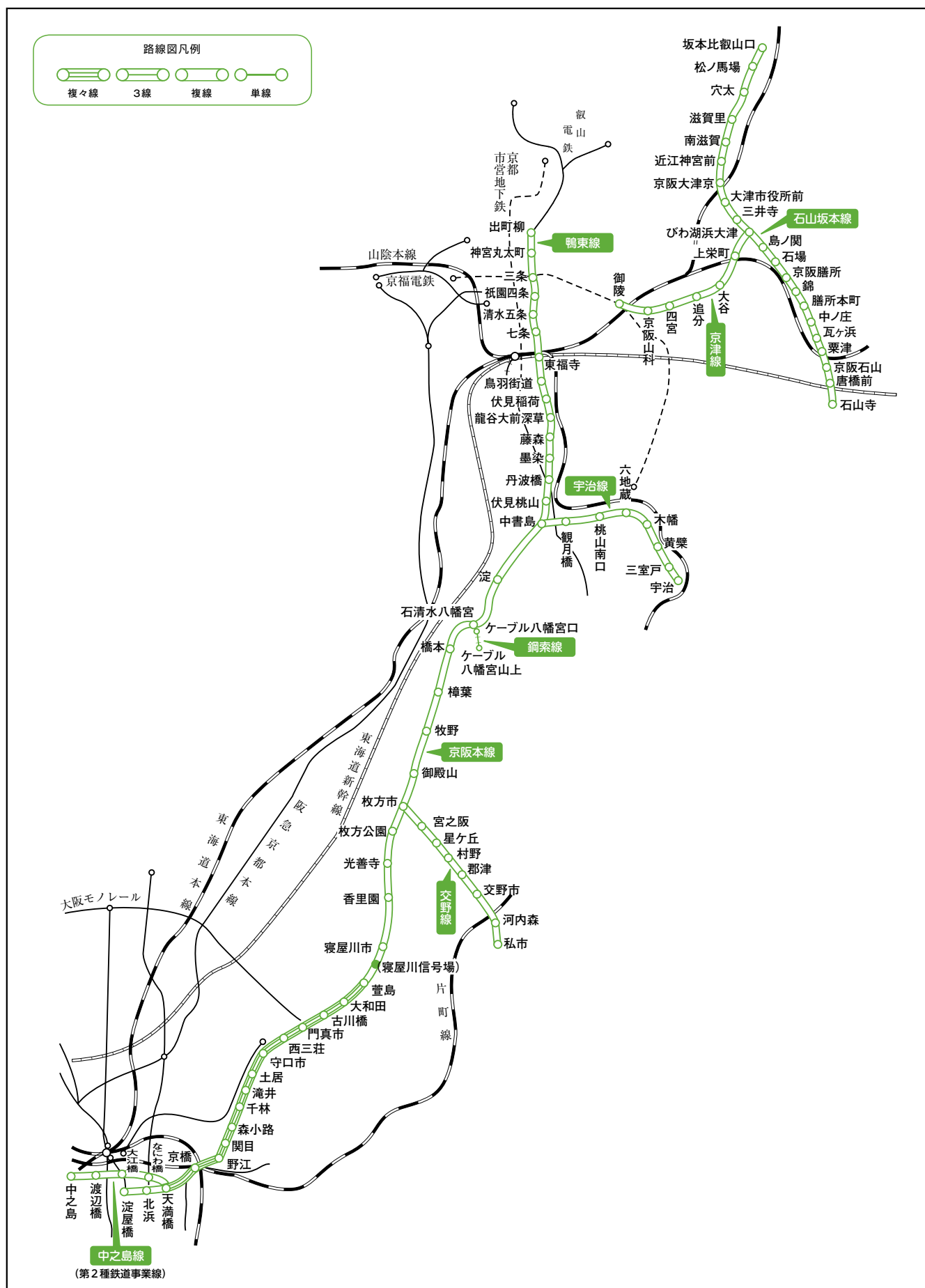


南海電気鉄道株式会社



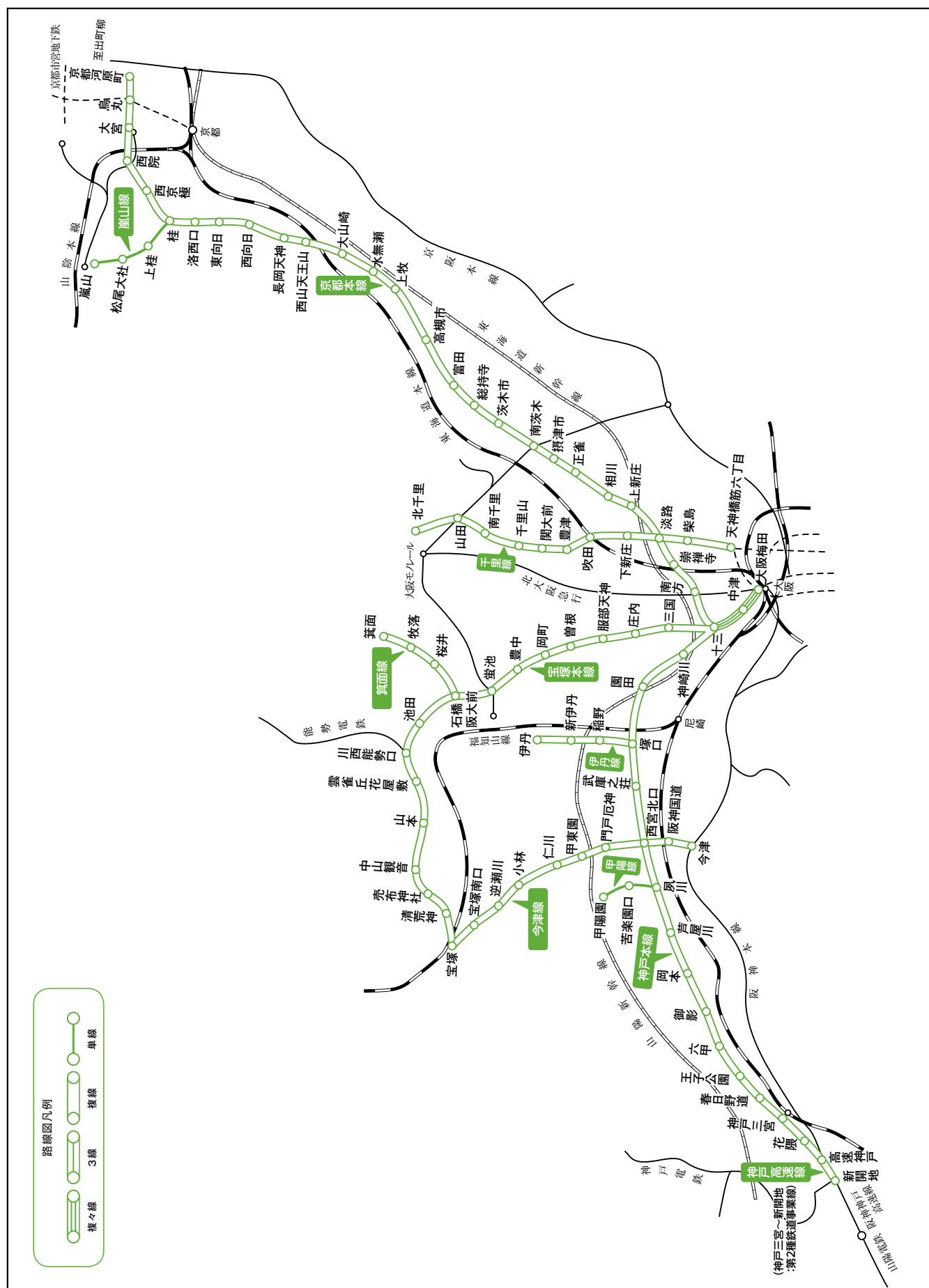
乗降客数上位5駅(2021年3月31日)／①難波:168,395 ②新今宮:72,903 ③天下茶屋:58,485 ④堺東:49,429 ⑤三国ヶ丘:32,385 (人/日)

京阪電気鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2020年11月10日現在)／①京橋:135,698 ②淀屋橋:84,797 ③枚方市:75,774 ④寝屋川市:53,315 ⑤樟葉:51,817 (人/日)

阪急電鉄株式会社



乗降客数上位5駅(2020年通年平均)／①大阪梅田:356,742 ②西宮北口:75,419 ③神戸三宮:73,451 ④烏丸:56,083 ⑤十三:53,483 (人/日)

阪神電気鉄道株式会社

I 大手民鉄の概要

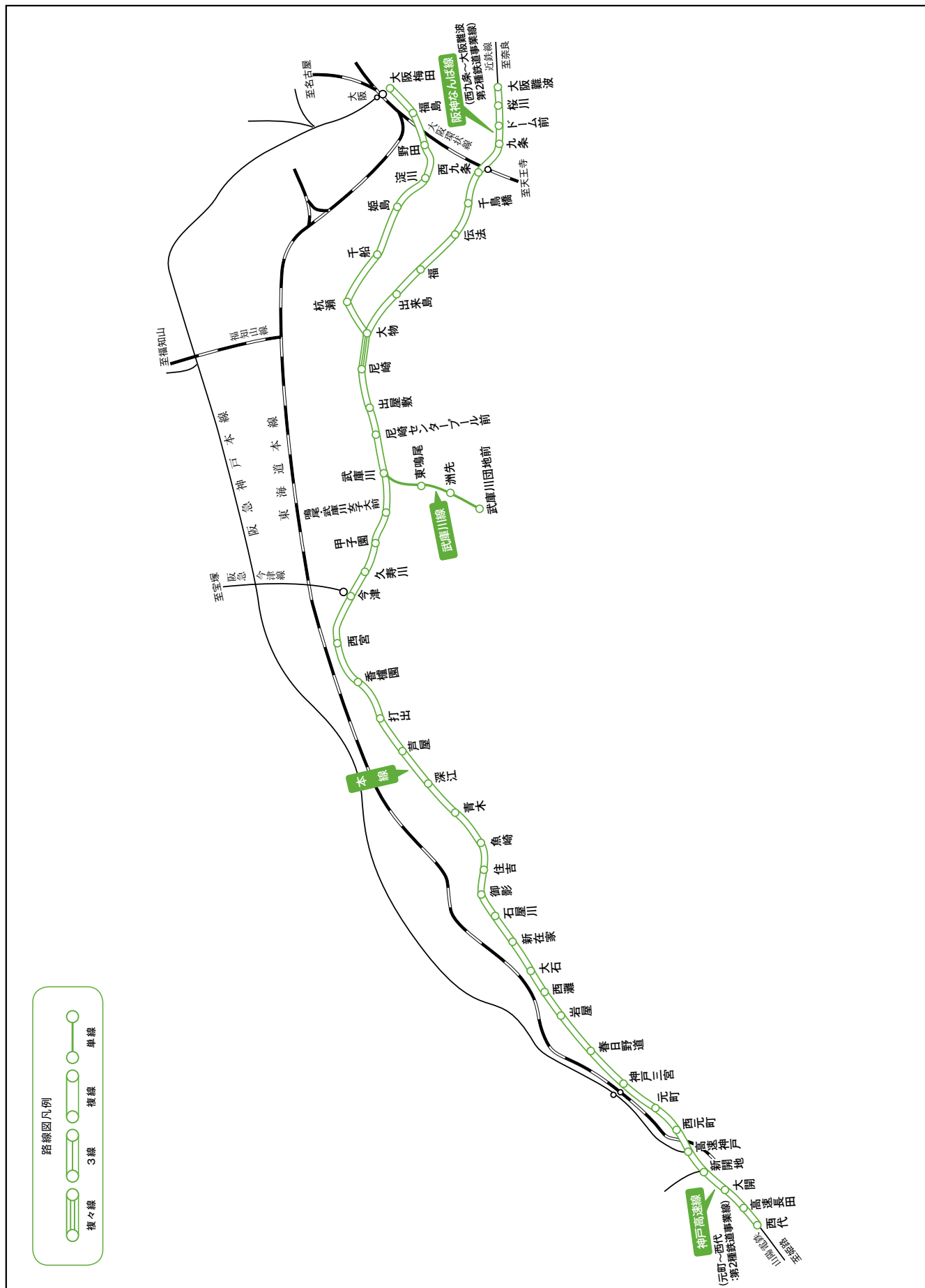
II 輸送サービスの向上

III 安全安心対策

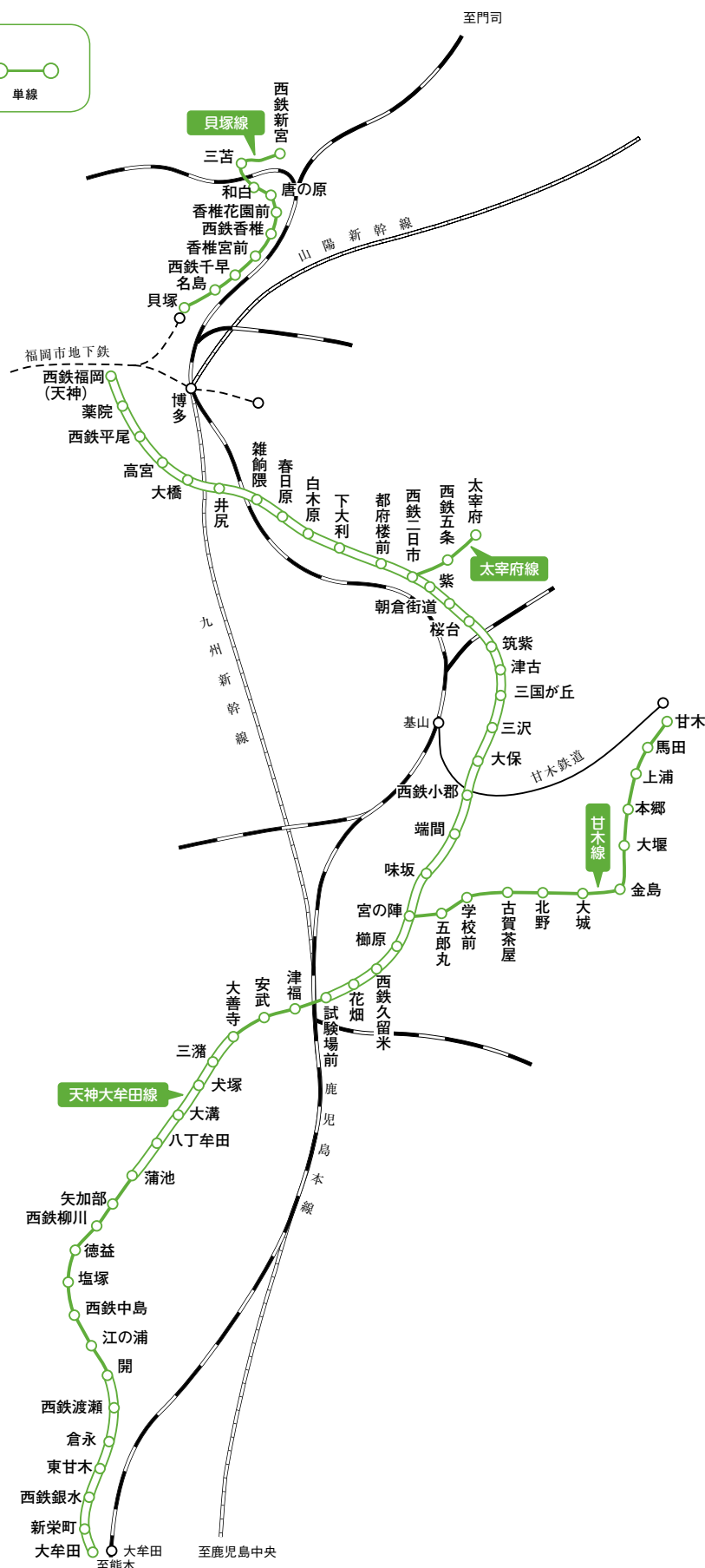
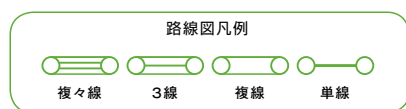
IV 環境対策

V 設備投資

参考資料



西日本鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2020年度平均)／①西鉄福岡(天神):92,169 ②大橋:31,491 ③業院:29,871 ④西鉄久留米:24,321 ⑤井尻:18,733 (人/日)

【参考】用語解説

旅客営業キロ

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

輸送した個々の旅客(人)にそれぞれの旅客が乗車した距離(キロ)を乗じたものの累積。

客車走行キロ

駅間を通過する車両数に駅間キロを乗じたもの。

第1種鉄道事業

自社が保有する路線を使って、自ら旅客または貨物を運送する事業。自身の線路容量に余裕があるときは第二種鉄道事業者に線路を使用させることができる。

第2種鉄道事業

他人が所有する線路を使って旅客または貨物を運送する事業。

第3種鉄道事業

鉄道線路を第一種鉄道事業に譲渡する目的で敷設する事業、および鉄道線路を敷設して第二種鉄道事業に使用させる事業。

※上記のほか、大手民鉄や都市鉄道に関する用語は、日本民営鉄道協会のホームページ「鉄道豆知識」コーナーの「鉄道用語事典」でも様々な語句について解説しています。



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

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、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

2021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

本誌記事を転載される場合は発行元までご連絡ください。



一般社団法人

日本民営鉄道協会

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