

The databook of the major private railways

大手民鉄鉄道事業データブック 2025

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 杉山 健博



大手民鉄16社をはじめとする民営鉄道各社は、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、これまで社会の発展に貢献してまいりました。

鉄道事業者にとって非常に厳しかったコロナ禍からもようやく抜け出し、多くの会社で業績が回復してきておりますが、実状は、人々の行動変容等により輸送需要が元には戻らず、また人手不足の深刻化や物価の高騰等が生じ、鉄道事業を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いております。さらには、施設の老朽化や自然災害の激甚化等への取組が急務となるなど懸案が山積しております。

そうした中でも、民鉄各社は、都市部・地方部を問わず、日々の生活や経済活動にとって不可欠な公共的・社会的使命を果たしていかなければなりません。

そのため、諸々の課題に真摯に向き合いながら、今後もより安全・安心で、快適・便利な民営鉄道の持続的発展を目指してまいります。具体的には、引き続き安全対策の強化やバリアフリーの推進等に取り組んでいくことはもとより、最新の技術を活用してGX・DX化なども推し進めてまいります。

当協会としては、このような様々な課題に懸命に取り組んでいる民鉄各社について、その内容を広くご理解いただくため、毎年、大手民鉄の「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、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れば幸いです。

皆さま方には、以上のような私どもの取組に対し、引き続きこれまでと変わらぬご理解・ご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

I 大手民鉄の概要

1 交通機関として民鉄が担う役割	2
(1) 民鉄が担う役割	2
(2) 旅客の公共輸送機関別分担率	2
(3) 民鉄の輸送人員の割合(三大都市圏)	3
2 大手民鉄の現況(2024年度)	4
(1) 大手民鉄(単体)の現況	4
(2) 大手民鉄(個別・連結)の経営成績	6
3 輸送状況(2024年度)	8
(1) 輸送人員の推移	8
(2) 輸送人員	9
4 鉄道運賃・料金制度	10
(1) 鉄道運賃・料金の体系について	10
(2) 鉄道運賃・料金制度について	13
(3) 鉄道運賃水準の推移について	15
(4) 鉄道運賃・料金制度の見直しについて	16

II 設備投資

1 2024年度設備投資実績	17
2 大手民鉄の設備投資額の推移	18
3 大規模工事計画	20
4 鉄道整備のための支援制度	24
(1) 公的支援	24
(2) 日本政策投資銀行による融資政策	25
【参考】特定都市鉄道整備積立金制度	26

III 安全安心対策

1 安全対策の強化	27
(1) 踏切道の改良	27
(2) 踏切の安全装置	28
(3) 列車運行の安全性の向上	29
(4) 駅ホームの安全対策	29
(5) 運輸安全マネジメント	30
2 防災・減災対策の取り組み	31
(1) 地震対策	31
(2) 大雨・浸水対策	32
(3) 強風対策	32
(4) 地下鉄道の火災対策	32
(5) 帰宅困難者対策	32
(6) テロ対策等	33

IV 輸送サービスの向上

1 輸送ネットワークの拡充	34
(1) 新線の開業と相互直通運転	34
(2) 相互直通運転の現況(2025年10月1日現在)	34
(3) 他交通機関との結節点の新設	37
2 バリアフリー等の推進	38
(1) バリアフリー等の推進	38
3 ラッシュ時の混雑緩和	40
(1) 着実に進む混雑緩和	40
(2) 混雑率の推移(主要区間最混雑1時間平均)	41
4 共通乗車カードシステム	42
5 観光客向けサービス	43
(1) インバウンド向けサービスの拡充	43
(2) 観光列車の展開	44
(3) MaaSへの取り組み	44
6 その他サービス	45
(1) ICTを活用したサービスの拡充	45
(2) クレジットカードによるタッチ決済、QRコード乗車券の導入	46
(3) AED(自動体外式除細動器)の設置	46
(4) 「こども110番の駅」全国的取り組み	46
(5) 女性専用車両の導入	46

V 環境対策

1 環境にやさしい経営の推進	47
(1) 2050年カーボンニュートラルへの取り組み	47
(2) 具体的な取り組み	48
(3) CO ₂ 排出量の削減目標に対する進捗状況	49
(4) 鉄道が有する環境優位性	49

参考資料

1 参考資料	50
(1) ワンマン運転導入状況	50
(2) 自動運転導入状況	51
(3) 過去の運賃改定	52

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2024年度末現在のもの。

1 交通機関として民鉄が担う役割

1-(1) 民鉄が担う役割

大手民鉄は、次のような役割を果たしています。

①公共交通機関としての役割

通勤・通学、買い物、通院等の社会生活のために必要な交通手段として、事故等の防止のため、立体交差化等の整備を進め、鉄道は「安全で安心な輸送を担う役割」を果たしています。

社会に必要とされる鉄道網の整備を進め、相互直通運転等を通じ、鉄道ネットワークを形成していくとともに、バリアフリー対応等の輸送サービスを向上させることにより、鉄道は「鉄道ネットワークを形作り、利用者サービスの向上に資する役割」を果たしています。

②観光立国を支える役割

観光は我が国の重要な成長分野です。国内旅行および訪日観光の振興のため、観光地・空港等との輸送を通じ、鉄道は「観光立国を支える役割」を果たしています。

③「ひとと環境にやさしい鉄道」としての役割（カーボンニュートラルへの対応）

2050年カーボンニュートラルに向け、CO₂等の排出削減に向け様々な取り組みが進められています。鉄道は自動車と比較し一人当たりの輸送に当たってのCO₂排出量が少なく、「『ひとと環境にやさしい鉄道』としての役割」を果たしています。

④まちづくりに貢献し、産業・生活基盤の向上に資する役割

鉄道の建設・整備に併せた沿線の宅地・商業地等の開発や駅周辺の再開発等を通じ、鉄道会社は「まちづくりに貢献し、産業・生活基盤の向上に資する役割」を果たしています。

⑤地方創生、地域の足としての役割

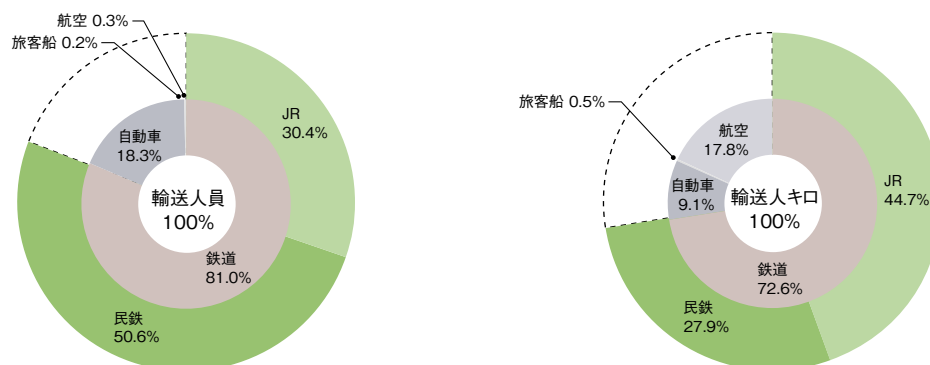
人口減少・高齢化が進む地方部を活性化していくことが求められています。地方部の通勤・通学等の社会生活のため必要な交通手段として、また、地方部と都市部との交流のため、鉄道は「地方創生、地域の足としての役割」を果たしています。

本データブックでは、大手民鉄が都市部において運輸業を通じ担う役割のうち、①～③について記載しています。

1-(2) 旅客の公共輸送機関別分担率

2022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50.6%、輸送人キロベースで27.9%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（2022年度）



※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。

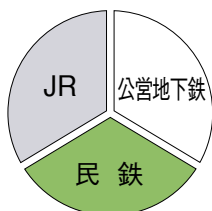
資料：国土交通省「数字でみる鉄道2024」

1-(3) 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(2020年度)は約155億4,146万人(1日平均約4,258万人)で、そのうち民鉄の占める割合は、首都交通圏で37.7%、中京交通圏で41.7%、京阪神交通圏で45.7%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。

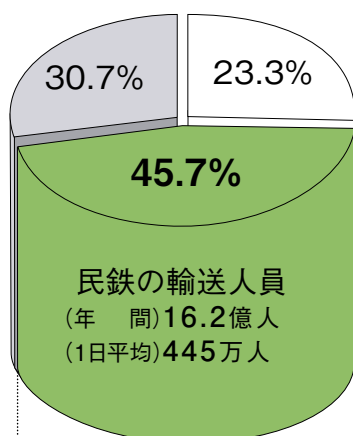
三大都市交通圏の交通機関別鉄軌道輸送人員の割合(2020年度)

■凡例



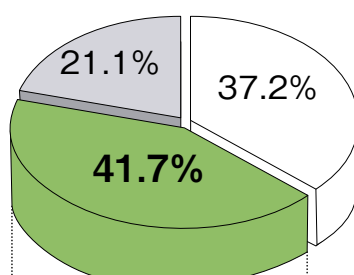
京阪神交通圏の輸送人員

(年 間)35.5億人
(1日平均)973万人



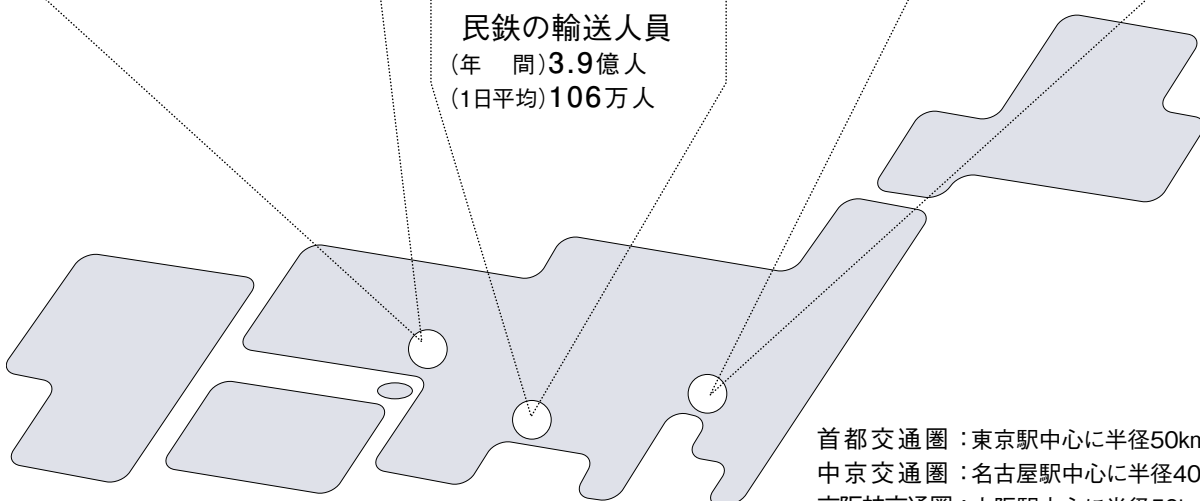
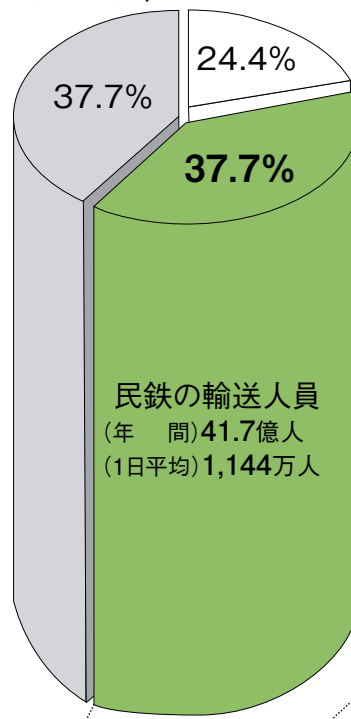
中京交通圏の輸送人員

(年 間)9.3億人
(1日平均)263万人



首都交通圏の輸送人員

(年 間)110.6億人
(1日平均)3,030万人



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およびその大半が圏外にある行政区域は除外
・新幹線を除く

※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。
※東京地下鉄は公営地下鉄に含む。

資料：一財)運輸総合研究所
「2022(令和4)年版 都市・地域交通年報」

2 大手民鉄の現況(2024年度)

2-(1) 大手民鉄(単体)の現況

上段:2025年3月31日現在 下段:2024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	160,143	68.0	463.3	205	1,786	857,582	11,167
	102,135	155,103	68.2	463.3	205	1,773	836,924	10,955
西 武	21,665	101,803	82.0	176.6	92	1,221	605,128	7,883
	21,665	98,706	80.4	176.6	92	1,221	587,716	7,689
京 成	36,803	77,546	78.1	152.3	69	606	287,436	4,273
	36,803	67,688	76.3	152.3	69	606	274,526	3,952
京 王	59,023	86,160	63.5	84.7	69	871	593,146	6,826
	59,023	79,601	63.1	84.7	69	871	583,685	6,753
小田急	60,359	118,508	74.6	120.5	70	1,042	698,871	10,571
	60,359	116,002	75.1	120.5	70	1,038	683,710	10,374
東急電鉄	100	163,563	100.0	110.7	99	1,300	1,083,879	10,050
	100	159,752	100.0	110.7	99	1,303	1,052,143	9,771
京 急	43,738	84,038	67.5	87.0	73	796	445,888	5,848
	43,738	77,253	66.5	87.0	73	790	433,254	5,713
東京地下鉄	58,100	369,279	95.1	195.0	180	2,708	2,495,750	20,160
	58,100	352,319	95.1	195.0	180	2,724	2,384,731	19,305
相 鉄	100	36,769	100.0	42.2	27	442	221,469	2,368
	100	35,518	100.0	42.2	27	442	214,819	2,298
名 鉄	101,158	96,109	89.4	444.2	276	1,080	366,591	6,634
	101,158	86,733	88.4	444.2	276	1,064	360,692	6,566
近 鉄	100	160,514	98.9	501.1	286	1,873	526,097	9,607
	100	153,027	98.1	501.1	286	1,877	521,835	9,476
南 海	72,983	65,077	57.5	154.7	100	700	223,032	3,658
	72,983	58,446	53.5	153.3	98	698	217,267	3,539
京 阪	100	53,074	93.8	91.1	89	669	266,321	3,778
	100	51,265	94.2	91.1	89	671	260,144	3,674
阪 急	100	100,429	51.4	143.6	90	1,276	608,987	8,450
	100	98,087	52.2	143.6	90	1,249	597,920	8,326
阪 神	29,384	38,183	43.9	48.9	51	354	242,547	2,273
	29,384	36,937	43.8	48.9	51	356	235,090	2,208
西 鉄	26,157	21,669	12.5	106.1	73	298	103,019	1,438
	26,157	20,873	12.6	106.1	73	298	99,042	1,438
合 計	612,005	1,732,864	—	2,920.6	1,849	17,022	9,625,743	114,984
	612,005	1,647,310	—	2,920.6	1,847	16,981	9,343,498	112,037

※原則として第2種鉄道事業分、鋼索鉄道、軌道を含む。
※南海の数値は連続立体交差工事のため鉄道事業を休止していた高師浜線の数値を一部控除している。

上段:2025年3月31日現在 下段:2024年3月31日現在

社 名	客 車 走 行 キ (千キロ)	1日1キロ平均		客車走行 1キロ当たり 旅客収入 (円)	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	261,259	66,039	862	558	2,890	48.1	3,239	47.8
	261,637	64,593	831	539	2,940	48.4	3,280	48.1
西 武	170,407	122,298	1,528	578	3,228	41.5	3,563	41.6
	169,850	118,972	1,472	560	3,204	41.1	3,556	41.4
京 成	102,286	76,874	1,345	731	1,807	41.5	1,926	41.6
	102,408	70,907	1,167	635	1,741	41.4	1,851	41.4
京 王	129,149	220,804	2,636	631	2,010	40.7	2,411	41.2
	129,298	217,838	2,423	580	1,972	41.0	2,434	41.5
小田急	172,355	240,362	2,621	669	2,950	42.6	3,682	43.4
	174,078	235,242	2,560	648	2,992	42.1	3,682	42.9
東急電鉄	156,281	248,731	3,716	960	3,399	42.3	3,567	42.3
	156,173	241,183	3,578	928	3,455	42.3	3,577	42.5
京 急	108,323	184,188	2,565	752	2,445	40.0	2,097	40.07
	108,993	179,448	2,349	686	2,455	39.9	2,906	40.3
東京地下鉄	289,057	283,246	4,768	1,174	9,380	39.5	9,462	39.5
	289,825	270,488	4,539	1,117	9,459	39.0	9,551	39.1
相 鉄	53,707	154,925	2,201	626	985	41.4	1,033	41.4
	53,157	148,825	2,089	607	994	41.3	1,036	41.3
名 鉄	174,767	40,923	567	526	3,987	45.6	5,043	44.6
	175,195	40,391	507	470	3,970	45.7	4,987	44.7
近 鉄	272,816	52,528	839	562	6,484	46.1	6,655	46.1
	271,875	51,669	797	538	6,560	46.1	6,700	46.1
南 海	99,499	64,795	1,094	621	2,286	45.1	2,717	44.9
	97,929	63,075	989	567	2,148	44.6	2,642	44.7
京 阪	75,472	113,636	1,488	655	1,215	47.4	1,243	47.6
	75,706	110,194	1,437	632	1,257	47.1	1,286	47.2
阪 急	165,990	161,220	1,817	574	2,949	41.7	3,168	42.0
	166,445	158,425	1,767	558	2,925	41.3	3,062	41.5
阪 神	44,902	127,394	1,989	790	1,170	41.2	1,371	41.9
	44,879	123,420	1,913	763	1,164	40.8	1,361	41.4
西 鉄	38,089	37,156	536	545	613	41.4	4,586	46.3
	38,089	37,054	515	525	591	42.1	4,502	46.4
合 計	2,314,359	—	—	—	47,798	—	55,763	—
	2,315,537	—	—	—	47,827	—	56,413	—

2-(2) 大手民鉄(個別・連結)の経営成績

上段:2025年3月期 下段:2024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	2,355	439	397	317	16,407	4,218	6,314
	2,274	428	395	290	15,877	4,225	6,359
西 武	1,241	167	170	153	7,781	2,339	9,011
	1,227	177	186	240	7,605	2,404	4,775
京 成	992	192	273	694	7,182	2,623	3,193
	886	120	170	677	6,766	2,103	2,965
京 王	1,354	270	299	322	9,071	2,681	4,529
	1,261	236	249	187	8,891	2,561	4,086
小田急	1,587	335	345	415	10,865	3,978	4,227
	1,545	316	365	707	11,090	3,933	4,098
東急電鉄	1,635	246	195	163	6,447	2,163	10,549
	1,597	295	241	178	6,672	2,045	10,378
京 急	1,243	224	228	182	9,315	2,392	2,938
	1,160	164	167	759	9,837	2,258	2,806
東京地下鉄	3,881	808	730	518	19,999	6,660	4,078
	3,704	708	633	458	19,981	6,328	3,892
相 鉄	367	48	42	32	1,515	468	2,921
	355	33	27	19	1,543	460	2,700
名 鉄	1,074	169	227	206	10,512	3,159	6,907
	980	127	152	132	9,480	3,069	6,011
近 鉄	1,622	302	255	171	8,657	1,822	17,417
	1,559	284	239	172	8,523	1,842	16,295
南 海	1,131	215	242	175	8,564	2,303	2,607
	1,092	182	177	173	8,427	2,187	2,415
京 阪	565	91	86	60	1,997	662	3,135
	544	63	60	38	1,982	637	3,021
阪 急	1,951	405	344	217	12,149	2,083	11,068
	1,876	400	350	324	11,576	2,370	9,976
阪 神	867	175	192	132	4,074	1,574	—
	843	183	192	131	3,882	1,518	—
西 鉄	1,730	101	221	200	6,770	1,793	4,434
	1,657	114	220	283	6,361	1,679	4,116
合 計	23,606	4,194	4,253	3,967	141,312	40,927	93,335
	22,567	3,839	3,831	4,774	138,499	39,626	83,900

※億円未満は切捨表示。
※西武の連結決算は(株)西武ホールディングスの数値、東急電鉄の連結決算は東急(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。
※一部会社において、当期首から「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」(企業会計基準第27号)等を適用したことに伴い前期数値を遡及適用後としております。

上段：2025年3月期 下段：2024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	746	727	513	17,532	5,607	67	0	3
	738	720	481	17,040	5,417	68	0	3
西 武	2,927	2,876	2,581	18,341	5,671	83	0	2
	477	430	269	16,350	4,321	78	0	3
京 成	360	617	699	10,941	5,246	77	0	4
	252	515	876	10,642	4,691	78	0	4
京 王	541	532	428	11,225	4,147	40	9	0
	438	434	292	10,793	3,939	40	10	0
小田急	514	504	519	12,999	4,792	29	0	1
	507	506	815	13,015	4,601	33	0	1
東急電鉄	1,034	1,077	796	26,989	8,722	124	1	35
	949	992	639	26,520	8,308	122	1	32
京 急	356	349	243	10,397	3,725	43	0	3
	280	284	837	10,869	3,576	44	0	3
東京地下鉄	869	770	537	20,297	7,165	14	1	4
	763	658	462	20,225	6,683	13	1	3
相 鉄	378	348	224	7,572	1,820	47	0	6
	289	269	160	7,153	1,647	36	0	4
名 鉄	420	476	377	14,489	4,983	109	0	15
	347	375	244	13,032	4,640	104	0	14
近 鉄	843	815	467	25,072	6,137	197	0	8
	874	846	478	24,543	5,856	196	0	11
南 海	346	355	224	9,768	3,282	54	0	0
	308	293	239	9,506	3,071	52	0	0
京 阪	420	409	282	8,598	3,145	38	0	2
	339	331	248	8,202	3,048	38	0	2
阪 急	1,108	1,112	673	32,834	11,324	111	0	13
	1,056	1,094	677	30,529	10,704	107	0	13
阪 神	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
西 鉄	266	287	208	7,821	2,560	81	0	41
	258	245	247	7,270	2,358	79	0	40
合 計	11,135	11,260	8,778	234,881	78,333	—	—	—
	7,881	7,998	6,971	225,694	72,866	—	—	—

3 輸送状況(2024年度)

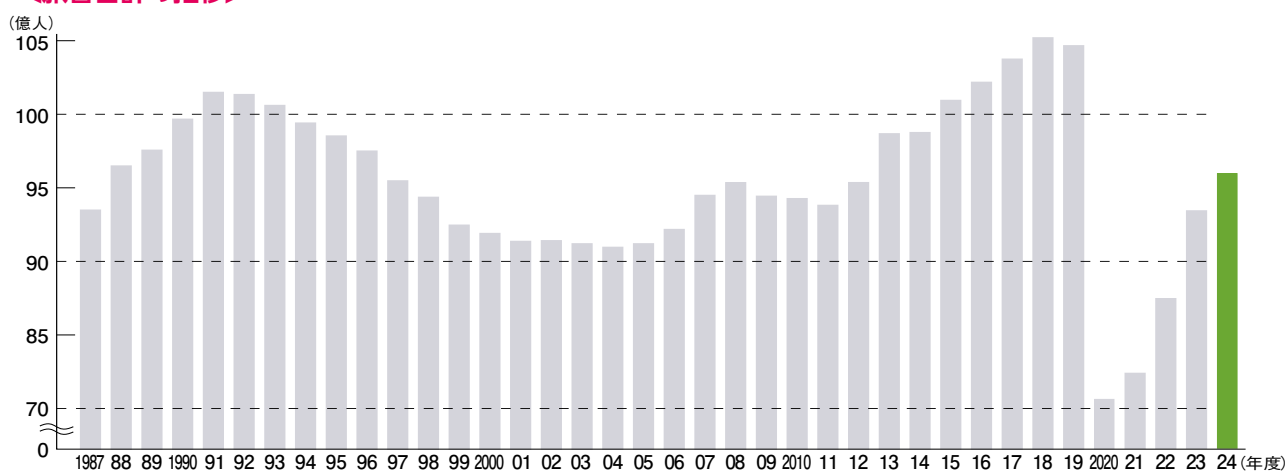
3-(1) 輸送人員の推移

2024年度の大手民鉄16社の輸送人員は、定期旅客53億6千万人(対前年度比2.4%増)、定期外旅客42億6千5百万人(同3.8%増)で、旅客合計は96億2千5百万人(同3.0%増)となりました。

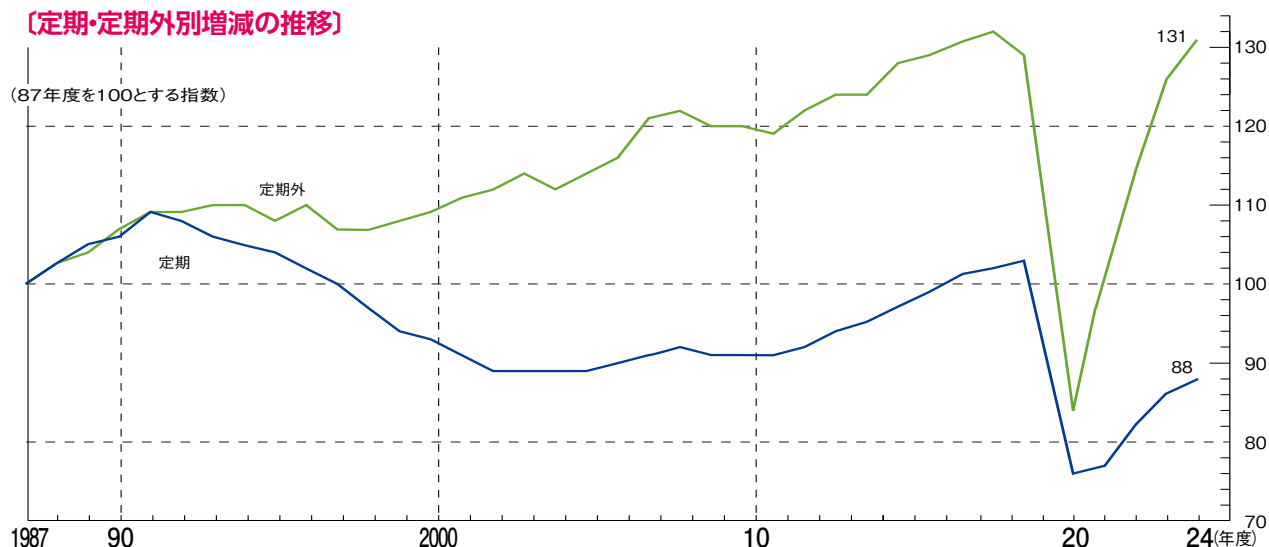
バブル崩壊による景気低迷などの影響を受け、1991年度を境に長期にわたり減少を続けた輸送人員は、2005年度から4年連続で増加しましたが、2008年秋以降の景気後退に伴い再び減少に転じ、東日本大震災の影響を受けた2011年度まで足踏みを続けました。2012年度以降は、景気回復に伴い輸送需要が拡大する一方、訪日外国人旅行者の輸送需要も加わり7年連続で増加しましたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛等による影響で、本集計開始後過去最低となりました。2023年度以降はようやく収束を迎え、旅客需要は急速に回復したものの、コロナ禍前を下回る状況が続いております。

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〕



3-(2) 輸送人員

(単位:千人、%)

会社名	年度	2024年度	2023年度	増 減	対2023年度比
東 武	定期外	324,744	313,387	11,357	3.6
	定 期	532,838	523,537	9,301	1.8
	計	857,582	836,924	20,658	2.5
西 武	定期外	249,221	239,127	10,094	4.2
	定 期	355,907	348,589	7,318	2.1
	計	605,128	587,716	17,412	3.0
京 成	定期外	129,536	121,934	7,602	6.2
	定 期	157,901	152,592	5,309	3.5
	計	287,437	274,526	12,911	4.7
京 王	定期外	265,100	260,996	4,104	1.6
	定 期	328,046	322,689	5,357	1.7
	計	593,146	583,685	9,461	1.6
小田急	定期外	294,315	287,017	7,298	2.5
	定 期	404,556	396,693	7,863	2.0
	計	698,871	683,710	15,161	2.2
東急電鉄	定期外	489,438	474,541	14,897	3.1
	定 期	594,441	577,602	16,839	2.9
	計	1,083,879	1,052,143	31,736	3.0
京 急	定期外	218,207	211,041	7,166	3.4
	定 期	227,681	222,213	5,468	2.5
	計	445,888	433,254	12,634	2.9
東京地下鉄	定期外	1,197,916	1,136,653	61,263	5.4
	定 期	1,297,833	1,248,078	49,775	4.0
	計	2,495,750	2,384,731	111,018	4.7
相 鉄	定期外	86,598	83,287	3,311	4.0
	定 期	134,870	131,532	3,338	2.5
	計	221,469	214,819	6,650	3.1
名 鉄	定期外	121,323	118,868	2,455	2.1
	定 期	245,268	241,824	3,444	1.4
	計	366,591	360,692	5,899	1.6
近 鉄	定期外	207,763	201,640	6,123	3.0
	定 期	318,334	320,195	△ 1,861	△ 0.6
	計	526,097	521,835	4,262	0.8
南 海	定期外	96,622	91,130	5,492	6.0
	定 期	126,410	126,137	273	0.2
	計	223,032	217,267	5,765	2.7
京 阪	定期外	131,049	127,155	3,893	3.1
	定 期	135,272	132,988	2,284	1.7
	計	266,321	260,144	6,177	2.4
阪 急	定期外	290,023	284,626	5,397	1.9
	定 期	318,964	313,294	5,670	1.8
	計	608,987	597,920	11,067	1.9
阪 神	定期外	118,288	114,356	3,932	3.4
	定 期	124,258	120,734	3,524	2.9
	計	242,547	235,090	7,457	3.2
西 鉄	定期外	45,040	43,053	1,987	4.6
	定 期	57,979	55,989	1,990	3.6
	計	103,019	99,042	3,977	4.0
16社計	定期外	4,265,183	4,108,811	156,372	3.8
	定 期	5,360,558	5,234,686	125,872	2.4
	(通 勤)	(4,085,021)	(3,974,594)	(110,427)	(2.8)
	(通 学)	(1,275,534)	(1,250,087)	(25,447)	(2.0)
	計	9,625,744	9,343,498	282,246	3.0

※第2種鉄道事業分、軌道、鋼索鉄道を含む。

※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。

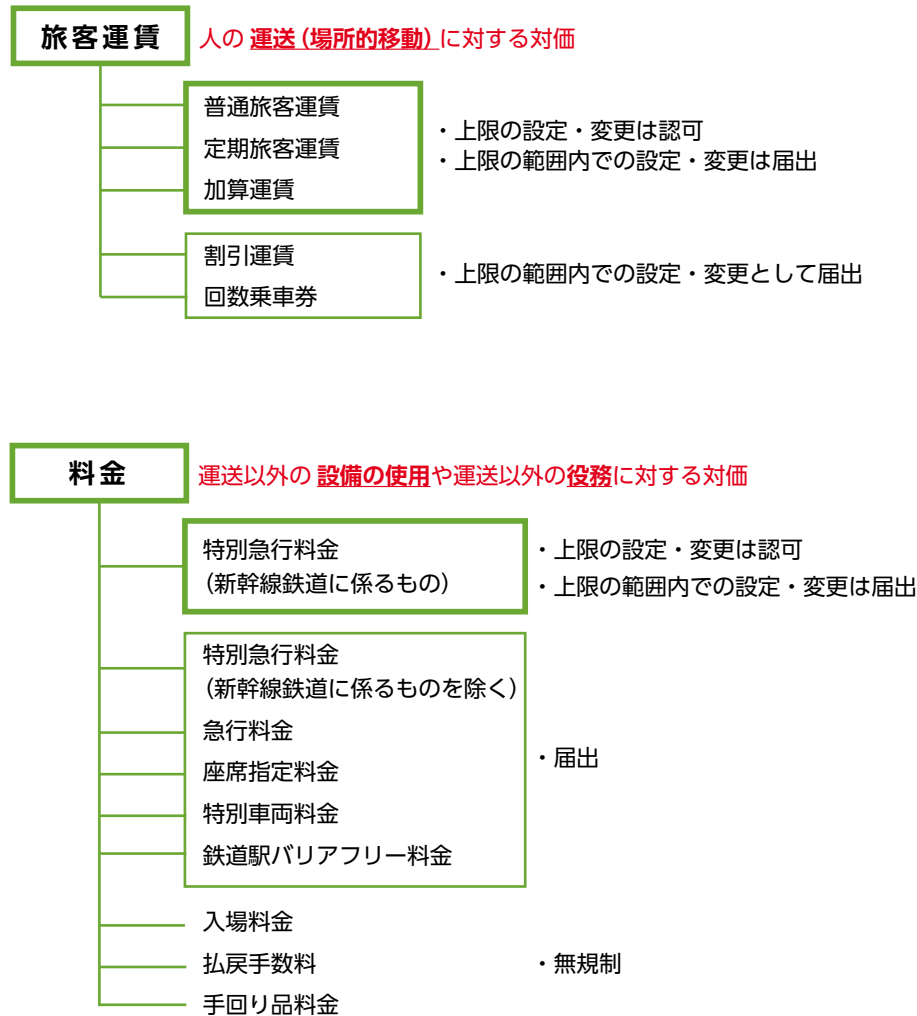
※「増減」の値は各項目の計算値とは必ずしも一致しない。

4 鉄道運賃・料金制度

4-(1) 鉄道運賃・料金の体系について

鉄道運賃・料金の体系

「運賃」とは「人又は物品の運送(場所的移動)に対する対価」、「料金」とは「運送以外の運送事業者の提供する設備の使用又は運送以外の役務に対する対価」と整理されており、下図のように分類されています。



「運賃」「料金」に対する国の関与については、利用者の保護および鉄道事業者の自主性・主体性の尊重との両立の観点から、以下のとおり整理されています。

① 上限認可

運賃・料金を支払わなければ鉄道輸送の利用が不可能であり、利用者が不当に高額な料金を強いられるおそれがあるもの

② 事前届出

料金を支払わなくても鉄道輸送の利用が可能であり、料金が高額となることが想定されないもの

③ 無規制

鉄道輸送に直接的に附帯する役務の提供に対する対価ではなく、利用者の利益に与える影響が軽微であるもの

加算運賃

新規路線の開業等に伴い発生する多額のコストを新規路線区間の利用者に一定期間、一定額負担していただくもので、以下の区間に設定されています。

(2025年10月1日時点)

会社	路線	区間	営業キロ	設定時期	加算運賃額(円)※
京 成	東成田線	京成成田～東成田	7.1	1978年5月	70
	本線	京成成田～成田空港	8.1	1991年3月	140
東急電鉄	東急新横浜線	新横浜～新綱島	3.6	2023年3月	70
京 急	空港線	天空橋～羽田空港第1・第2ターミナル	3.2	1998年11月	50
相 鉄	相鉄いずみ野線	二俣川～いずみ中央	8.2	1976年4月	20～40
	相鉄いずみ野線	いずみ中央～湘南台	3.1	1999年3月	30
	相鉄新横浜線	西谷～羽沢横浜国大	2.1	2019年11月	30
	相鉄新横浜線	羽沢横浜国大～新横浜	4.2	2023年3月	40
名 鉄	知多新線	富貴～内海	13.9	1974年6月	20～70
	豊田線	赤池～梅坪	15.2	1979年7月	20～60
	羽島線	新羽島～江吉良	1.3	1982年12月	30
	空港線	常滑～中部国際空港	4.2	2005年1月	30～80
近 鉄	鳥羽線	宇治山田～鳥羽	13.2	1970年3月	10～30
	けいはんな線	長田～生駒	10.2	1986年10月	40～130
	けいはんな線	生駒～学研奈良登美ヶ丘	8.6	2006年3月	40～130
南 海	空港線	泉佐野～関西空港	8.8	1994年6月	130～230
	泉北線	光明池～和泉中央	2.2	2025年4月	20
京 阪	鴨東線	三条～出町柳	2.3	1989年10月	60
	中之島線	中之島～大江橋	1.4	2008年10月	60
阪 神	阪神なんば線	西九条～大阪難波	3.8	2009年3月	60～90

※普通旅客運賃に対する加算運賃額

鉄道駅バリアフリー料金

国土交通省では、第2次交通政策基本計画において示された「都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築する」という方向性を踏まえ、2021年12月に、鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担していただく「鉄道駅バリアフリー料金制度」を創設しました。本料金制度では、鉄道事業者が利用者から収受した料金で、ホームドアやエレベーター等のバリアフリー設備を整備することとされております。なお、透明性の確保を図る観点から、鉄道事業者は、事前届出時にバリアフリー設備の整備・徴収計画、毎年度の整備・徴収実績を公表することとされております。

■ バリアフリー料金導入状況

(2025年10月1日時点)

収受開始日	社名
2023年3月18日～	東武、西武、小田急、東京地下鉄、相鉄
2023年3月27日～	西鉄
2023年4月1日～	阪急、阪神
2024年3月16日～	京成

特別急行料金、座席指定料金

大手民鉄では、1947年に近畿日本鉄道が名古屋―上本町間において、料金を別途必要とする有料制の特急列車の運転を開始したのがはじまりとなっており、その後各社において導入が進んでいます。

長距離移動の優等列車における座席指定サービスが普及していく中で、通勤時間帯に利用されるお客様を対象に1984年12月に京成電鉄が「イブニングライナー」を夕方ラッシュ時間帯に導入し、定額制の号車指定(定員制)サービスが開始され、通勤時間帯の着席有料サービスが各社に広がっています。

(2025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	スペーシア X、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、スカイツリーライナー	420円～2,520円 (対距離制) ※一部の区間、列車では、繁忙期は200円加算、閑散期は200円減額する。
	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 通勤時座席指定制列車として導入	THライナー (東京地下鉄と共同運行) ※1	久喜～春日部～日比谷線各駅:680円 せんげん台～新越谷～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 2017.3 通勤・行楽時座席指定列車として導入	ちちぶ号、むさし号 S-TRAIN (東京地下鉄、東急電鉄・横浜高速鉄道と共同運行) ※1	400円～900円 (対距離制) 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	小江戸号	400円～600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	400円
京成	本線	1985.10 通勤時号車指定制導入(現在:座席指定制) 1984.12 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 イブニングライナー	250円～950円(対距離制) 8,150円～13,000円(1ヶ月)
	本線・成田スカイアクセス線	1973.12 特急列車座席指定制導入	スカイライナー	300円～1,300円 (対距離制)
	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、Mt.TAKAO号(土・休日運行)	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 2022.10 チケットレス料金制度導入 2024.4 サブスクリプションチケット導入	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地下鉄と共同運行) ※1	500円～1,000円 ※自社線内のみ(対距離制) ※チケットレス特急料金の場合は特急料金から一律50円引き
東急電鉄	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	500円(定額)
	東横線	2023.8 平日夜の座席指定サービスとして導入	Q SEAT 10両編成のうち5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	500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・急行(一部)	450円 閑散時間帯割引料金:300円 車内精算料金:500円
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)、あをによし	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
阪急	京都線	2024.7 座席指定特別車両として導入	PRIVACE	500円(定額)

※1.東京地下鉄については、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。
※3.南大阪線・吉野線における特別急行料金の特則、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。

4-(2) 鉄道運賃・料金制度について

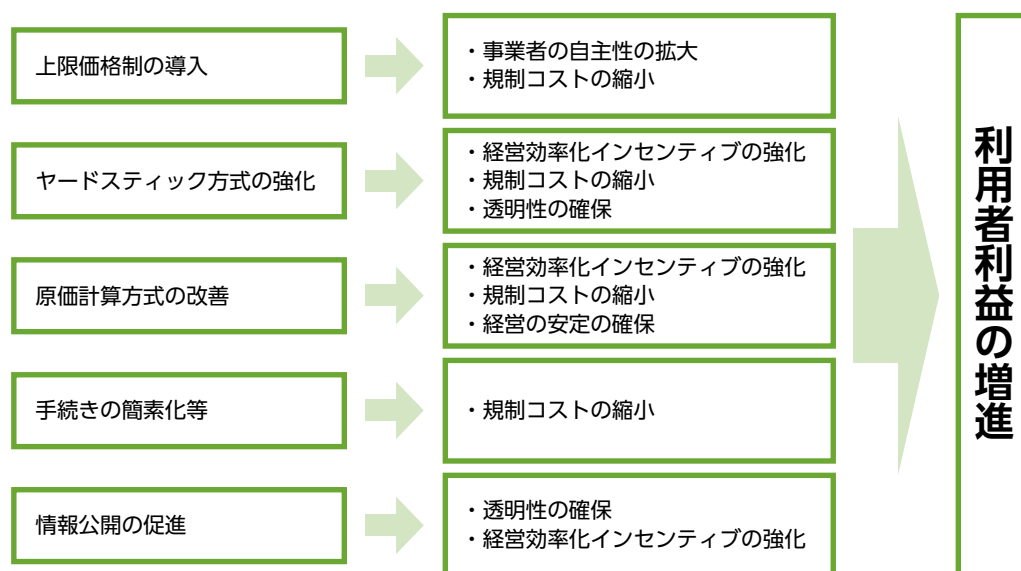
鉄道運賃・料金制度の経緯

鉄道運賃・料金については、1987年4月に日本国有鉄道法および地方鉄道法が廃止となり、鉄道事業法が施行され、運輸大臣（現在の国土交通大臣）の認可制となりました。その後、1994年11月、公共料金に対する国民の関心の高まりを受け、「今後の公共料金の取扱い」について閣議了解され、経営の徹底した合理化、透明性の確保、情報公開の推進、民間企業の自主性の尊重等の基本方針が示されました。

また、1995年3月に閣議決定された規制緩和推進計画において、運輸産業の運賃・料金について、事業特性に応じた経営効率化インセンティブの付与、利用者の利益保護の観点から設定方式のあり方等について検討を行うこととされ、これらの方針に基づき、鉄道の運賃制度については、1997年1月に総括原価方式の下での上限価格制が導入されました。

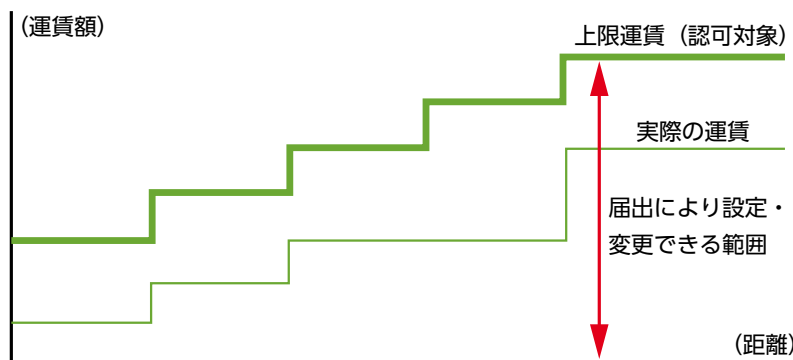
なお、総括原価の算定にあたり、鉄道事業者をグループ分けし、事業者間の間接的な競争を通じて効率化を推進する「ヤードスティック方式」が採用され、さらに2000年4月に鉄道事業法が改正され、総括原価方式に基づく上限認可制度が法定化されました。

鉄道運賃・料金制度の目的・効果



上限認可制

普通旅客運賃、定期旅客運賃、加算運賃および新幹線特急料金については、「上限認可制」となっており、国土交通大臣に認可された上限運賃の範囲内であれば、鉄道事業者は届出だけで機動的に運賃・料金を設定することが可能となっております。また、鉄道事業者が利用者に対して優位的な立場を利用して不当に高額な運賃設定をすることを防ぎ、利用者の利益が守られています。

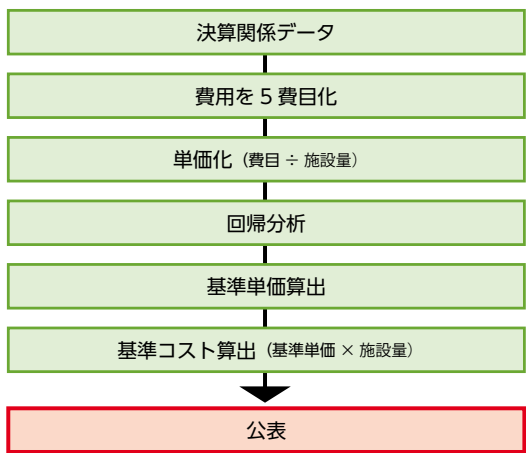


総括原価方式

上限認可制における鉄道事業者の上限額は、総括原価方式によって定められています。総括原価は、「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの」(鉄道事業法第16条2)と定義されており、鉄道事業者は総括原価を超えない範囲で運賃等を設定する必要があります。

ヤードスティック方式

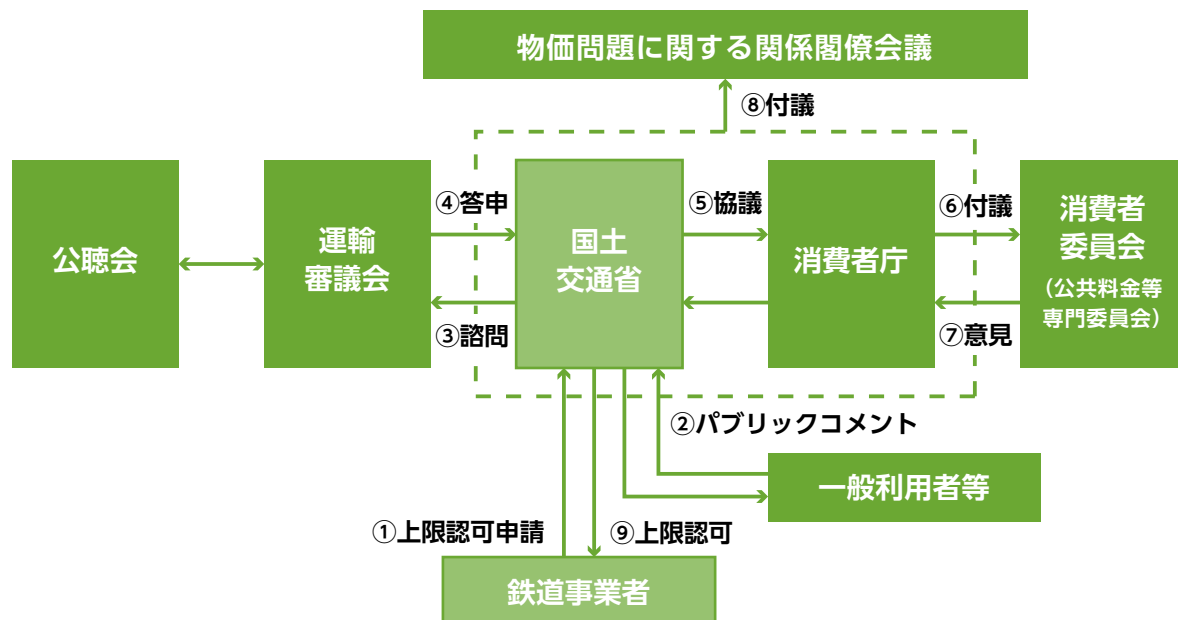
公共料金規制で用いられているインセンティブ規制のひとつで基準比較方式と訳され、基準となる標準的なコスト(=基準コスト)を定めることにより、事業者間の間接的な競争を通じて効率化を推進するものです。基準コストの算定は、大手民鉄、J R、地下鉄の3グループ毎に、5費目(線路費、電路費、車両費、列車運転費、駅務費)について回帰分析を行います。



費目	施設量	回帰分析の説明変数
線路費	路線延長キロ	大手民鉄・JR・地下鉄の各グループ毎に事業者間の事業環境の違いを補正する指標
電路費	電線延長キロ	
車両費	車両数	
列車運転費	営業キロ	
駅務費	駅数	

運賃改定手続き

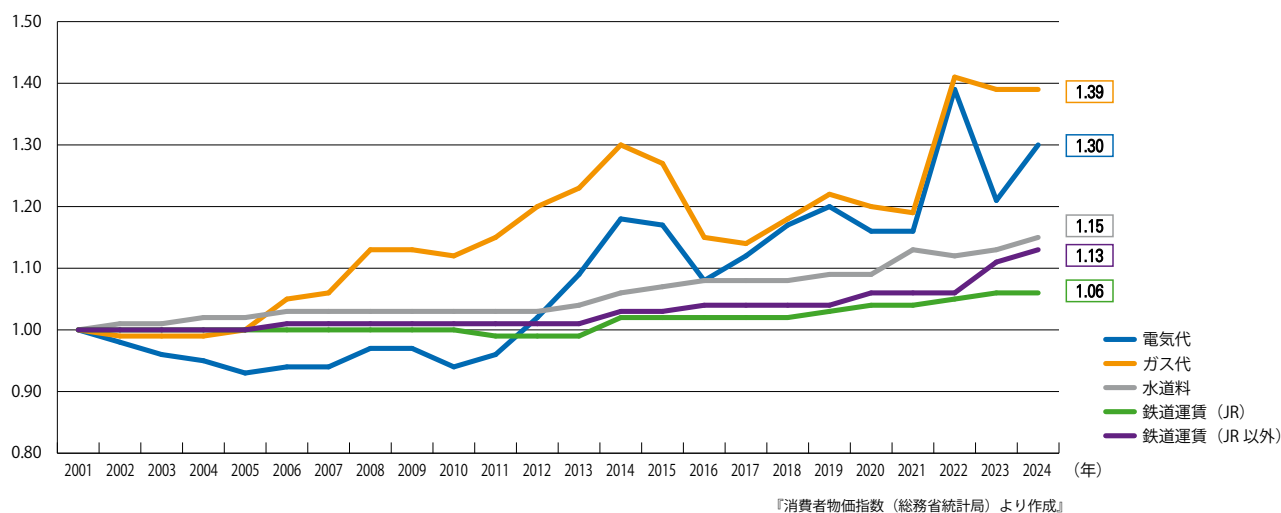
鉄道運賃は上限認可制となっており、上限運賃を改定する場合、国土交通大臣の認可が必要となります。認可を受けるための手続きとしては、鉄道事業者の認可申請に始まり、パブリックコメントや関係省庁内での協議、関係閣僚会議などに諮られ、運輸審議会の諮問・答申を経て認可を受けることができます。



4-(3) 鉄道運賃水準の推移について

2000年4月に現行の総括原価方式に基づく上限認可制度が法定化されてから何度か運賃改定が行われましたが、大手民鉄では、消費税率引き上げや特定都市鉄道整備積立金制度の取り崩しに伴う運賃改定を除き、20年以上実質的な運賃改定は行われていませんでした。近年では、2023年3月の東急電鉄以降、複数社が運賃改定を実施したものの、下表のように、他の公共料金と比較しても鉄道運賃の水準はあまり上昇していません。

価格水準の推移



4-(4) 鉄道運賃・料金制度の見直しについて

人口減少を背景に将来の鉄道需要が全国的・長期的に縮小傾向にシフトしていることや新型コロナウイルス感染症拡大の影響により人々のライフスタイルが変化したことなどにより、鉄道事業を取り巻く環境は大きく変化しています。今後も鉄道事業者は、安全・安心を最優先とした安定的な鉄道輸送を維持していくことに加え、カーボンニュートラル実現に向けた環境施策や鉄道施設の更なるバリアフリー化など、多様化・高度化する利用者のニーズに対応していくことが求められています。

現行の鉄道運賃・料金制度について今日的な視点から検証を行い、これからの時代に沿った鉄道運賃・料金制度のあり方について検討を進めるため、国は交通政策審議会に鉄道の運賃・料金制度のあり方に関する小委員会を設置しました。2022年7月に中間取りまとめが公表され、当面の対応として、総括原価の算定方法の見直し、現行制度の運用の改善・工夫、地方部における地域モビリティの維持・確保に向けた制度の見直しの3点が示されました。

このうち、総括原価の算定方法の見直しは、「収入原価算定要領」について、統計資料や鉄道事業者等の各種データを用いて専門的見地から詳細な分析や評価が行われ、2024年4月に収入原価算定要領の一部改正が行われました。

「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」中間とりまとめの概要

(1) 当面の対応

まずは、現行の運賃・料金制度を前提に、今夏以降、下記について具体的な検討を開始し、結論を得たものから順次実施。

① 総括原価の算定方法の見直し

現行制度における原価に算入する費目やその算定手法等を検証し、安全・安心や環境といった今日的な課題に対応する投資やコストを適切に総括原価に反映する手法等について検討。

② 現行制度の運用の改善・工夫

現行制度の運用の改善・工夫等で実施できる運賃・料金について検討。例えば、全体として増収にならないような新たな運賃・料金は一定期間後の検証等の条件をつけて柔軟に認可、受益と負担の関係が比較的明瞭な場合における新たな料金の設定など。

③ 地方部における地域モビリティの維持・確保に向けた制度見直し

利用者利便の向上につながる、交通モードの垣根を越えた交通事業者間の連携を後押しする観点から、地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度の構築を検討。

(2) 将来の検討

小委員会では、現行の運賃・料金制度そのものの見直しについても議論。国の関与のあり方はどうあるべきか、運賃・料金設定の自由度の向上や多様化を進めることと利用者利益の保護や利便性の確保をどうバランスさせるかといった点等について議論を更に深めていく必要があり、(1)の当面の対応の結果も踏まえ、引き続き検討を行っていく課題として整理。

(3) 運賃・料金の決済システムにおける対応

柔軟な運賃・料金制度の実現には、鉄道事業者によるICカード等に係るシステムの見直しも必要。

「収入原価算定要領」見直しの主な内容

【改正内容】

(1) 持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の促進(減価償却費等の算出方法の改善)

① 通常は将来3年分の減価償却費等を総括原価へ計上するとされているが、設備投資計画の確認等を条件に、3年を超える期間分を考慮した額を総括原価へ計上できるようにする。

② 政策的に必要性の高い設備投資(※)の加速化を図るため、これら設備投資に対応する既存設備の減価償却費について、設備投資計画の確認等を条件に、前倒しして総括原価への計上を認める。(※国土強靱化関係、安全対策関係、環境対応関係等)

(2) 人材の確保(人件費の算定方法の改善)

将来にわたって必要な人材を確保できるよう、適正な賃金上昇を反映できるよう人件費の算定方法を見直す。「人件費=基準コスト×伸び率」という算定式は維持しつつ、「伸び率」には、これまでの鉄道事業者における人件費上昇率(実績値)のみならず、賃金構造基本統計調査等に基づく「伸び率」を反映する。

(3) 災害からの復旧(修繕費用の取扱いの改善)

災害の激甚化・頻発化により増大している鉄道施設の修繕費用について、特別損失として計上されたものについても、総括原価への計上に当たって考慮する。

(4) その他

ヤードスティック方式の計算方法など、収入原価の算定方法全般について見直し。

1 2024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。

2024年度は、踏切および運転保安工事に2,640億円を投じて、車両の更新・改良や運転保安設備の整備、耐震補強工事のほか、線路の立体化による踏切道の整理などの工事を進め、安全性の向上に努めました。サービス改善工事には1,536億円を投じ、駅施設のリニューアル、エスカレーター・エレベーターの整備を含めたバリアフリー化、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486億円を投じて、新線建設工事や駅の改良などを進めました。

2025年度設備投資計画では、踏切および運転保安工事に3,307億円、サービス改善工事に1,581億円、輸送力増強工事に534億円など、合計で5,433億円を投じる予定です。

■ 各社別設備投資2024年度実績

(単位:億円)

	東武	西武	京成	京王	小田急	東急 電鉄	京急	東京 地下鉄	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	227	244	132	198	205	365	162	233	37	137	250	81	90	191	45	43	2,640	56.5%
サービス改善 工事	159	74	23	39	110	150	94	546	6	22	76	24	36	145	14	18	1,536	32.9%
輸送力 増強工事	0	0	77	16	14	13	18	187	17	87	0	19	0	1	33	4	486	10.4%
鉄道・ 運輸機構工事																		
合計	386	318	232	254	330	529	274	966	61	246	326	125	126	338	94	66	4,671	100.0%

■ 各社別設備投資2025年度計画

(単位:億円)

	東武	西武	京成	京王	小田急	東急 電鉄	京急	東京 地下鉄	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	235	297	178	337	234	343	207	359	81	211	266	158	113	195	44	49	3,307	60.9%
サービス改善 工事	168	127	44	66	191	130	141	318	11	34	54	51	44	151	35	16	1,581	29.1%
輸送力 増強工事	0	0	148	30	9	7	21	147	21	100	0	36	0	3	5	7	534	9.8%
鉄道・ 運輸機構工事																		
合計	403	424	370	434	436	481	370	824	113	346	321	246	157	350	85	73	5,433	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)

※項目の内訳は、おおむね以下の通りです。

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、車両の更新など。

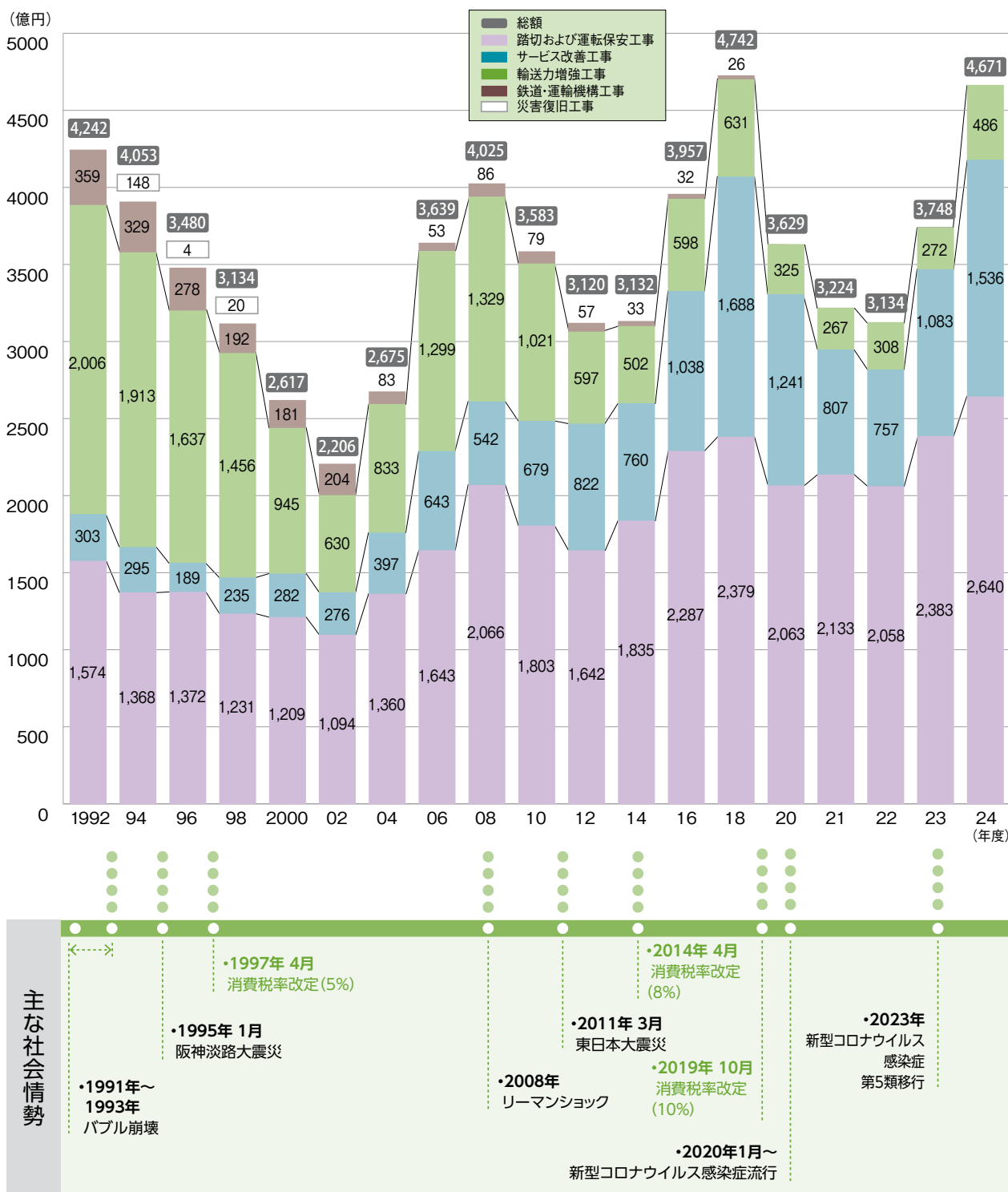
サービス改善工事: 駅施設のリニューアル、バリアフリー化(エスカレーター・エレベーターの整備等を含む)、ホームドアの整備など。

輸送力増強工事: 都心乗り入れ新線建設等、複線化および複々線化や駅の改良、車両の増備新造、電気施設の新設・増設など。

鉄道・運輸機構工事: 鉄道・運輸機構が行うニュータウンや都心乗り入れ等の新線建設およ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



(単位:億円)

区分 年度		A	B	C	計	D	E	合計
		踏切および 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
	19	2,673	1,543	691	4,920	—	—	4,920
	20	2,063	1,241	325	3,629	—	—	3,629
	21	2,133	807	267	3,224	—	—	3,224
	22	2,058	757	308	3,134	—	—	3,134
	23	2,383	1,083	272	3,748	—	—	3,748
	24	2,640	1,536	486	4,671	—	—	4,671

※第8次からは相鉄を加えた15社、2004年度から東京地下鉄を加えた16社。

※「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、連続立体交差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。

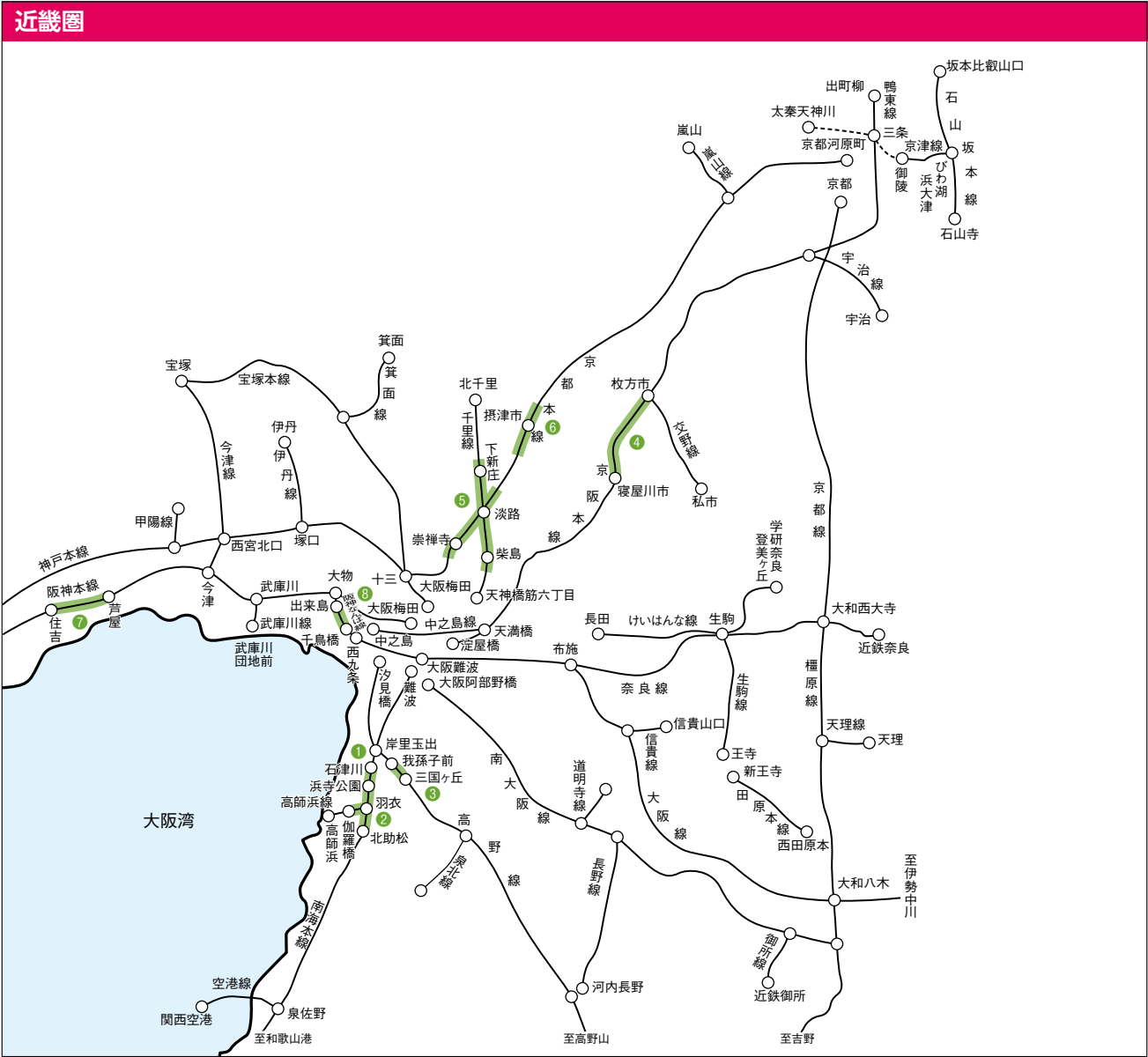
首都圏



■ 大規模工事計画(首都圏)

(2025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)	とうきょうスカイツリー ～曳舟	0.9	2028	連続立体交差化	1	①
	〃	野田線 (東武アーバンパークライン)	清水公園～梅郷	2.9	2026	連続立体交差化	11	②
	〃	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	連続立体交差化	10	③
	〃	東上本線	大山駅付近	1.6	2030	連続立体交差化	8	④
西 武	地下化	新宿線	中井～野方	2.4	2026	連続立体交差化	7	⑤
	高架化	新宿線	井荻～西武柳沢	5.1	2039	連続立体交差化	19	⑥
	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	2030	連続立体交差化	5	⑦
京 成	高架化	押上線	四ツ木～青砥	2.2	2030	連続立体交差化	11	⑧
京 王	高架化	京王線	笹塚～仙川	7.2	2030	連続立体交差化	25	⑨
京 急	地下化	大師線	川崎大師～小島新田	1.9	2024	連続立体交差化 (第1期)	8	⑩
	高架化	本線	泉岳寺～新馬場	1.7	2029	連続立体交差化	3	⑪
東京 地下鉄	延伸	有楽町線	豊洲～住吉	4.8	2030年代 半ば	新線建設		⑫
	延伸	南北線	品川～白金高輪	2.5	2030年代 半ば	新線建設		⑬
相 鉄	地下化	相鉄本線	西谷～二俣川付近	2.8	2033	連続立体交差化	10	⑭



■ 大規模工事計画(近畿圏) (2025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
南 海	高架化	南海本線	石津川～羽衣	2.7	2033	連続立体交差化	7	①
	〃	〃	浜寺公園～北助松	4.1	2025	連続立体交差化	13	②
		高師浜線	羽衣～伽羅橋	3.2	2037	連続立体交差化	10	③
		高野線	我孫子前～三国ヶ丘	3.2	2037	連続立体交差化	10	③
京 阪	高架化	京阪本線	寝屋川市～枚方市	5.5	2028	連続立体交差化	21	④
阪 急	高架化	京都本線 千里線	淡路駅付近	7.1	2031	連続立体交差化	17	⑤
	〃	京都本線	摂津市駅付近	2.1	2033	連続立体交差化	5	⑥
阪 神	高架化	本線	住吉～芦屋	4.0	2025	連続立体交差化	11	⑦
	〃	阪神なんば線	出来島～千鳥橋	2.4	2032	橋梁改築・単独立体交差化	5	⑧

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」、「鉄道駅等におけるバリアフリー化の推進」、「耐震対策」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、利用者利便の増進を図るため、連絡線の整備、相互直通化を行い、速達性の向上を推進する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。

都市鉄道の整備(地下高速鉄道)

大都市圏における通勤・通学混雑緩和、沿線地域の活性化、公共交通の利用促進による都市構造の低炭素化等を図る事業などに対し、その費用の一部を補助する制度が設けられています。

東京地下鉄	有楽町線	豊洲駅－住吉駅	新線建設
	南北線	品川駅－白金高輪駅	新線建設

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	相鉄本線	海老名駅
京急	本線	品川駅
小田急	小田原線	鶴川駅
京王	京王線	新宿駅
南海	南海本線	紀ノ川駅

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、障害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。

耐震対策

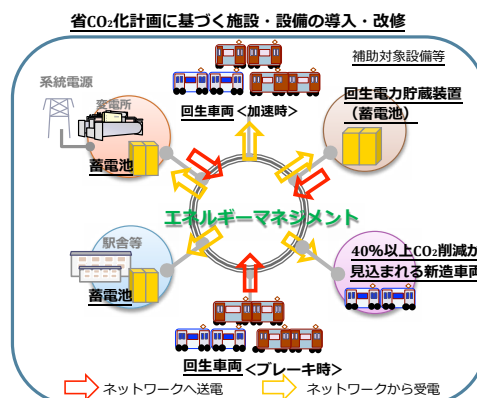
鉄道駅は不特定多数の人々が利用する公共の場であるうえ、大地震発生時には被災者への公共交通機関に関する情報提供の場、あるいは一時避難や緊急活動の場として活用されるものであることから、その防災機能の強化が期待されています。そのため、大規模地震に備え、一定の要件を満たす駅における耐震補強工事に対し、その費用の一部を補助する制度が設けられています。

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。

脱炭素化・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設備の導入等、脱炭素化・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脱炭素化・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～2025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
2019	2,865	1,251 (1,307)	43.7
2020	1,968	1,083 (1,150)	55.0
2021	2,359	1,039 (1,126)	44.0
2022	2,402	990 (1,080)	41.2
2023	2,860	1,093 (1,234)	38.2
2024	2,973	1,243 (1,299)	41.8

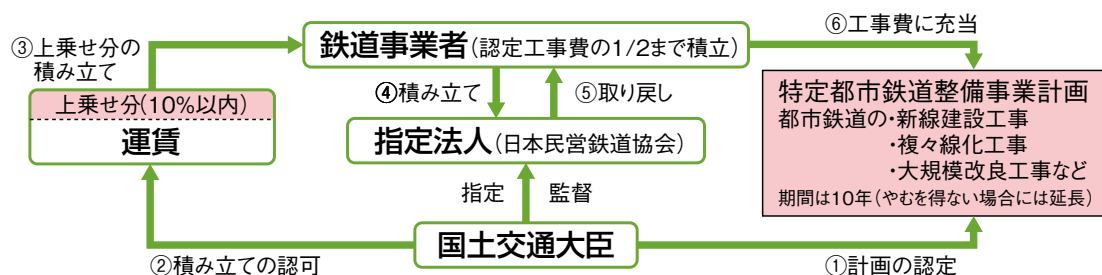
※ ()内は、大手民鉄以外も含めた民鉄事業者向けの融資実績(出資を含む)。

※ 工事額は鉄道・運輸機構工事を除く。

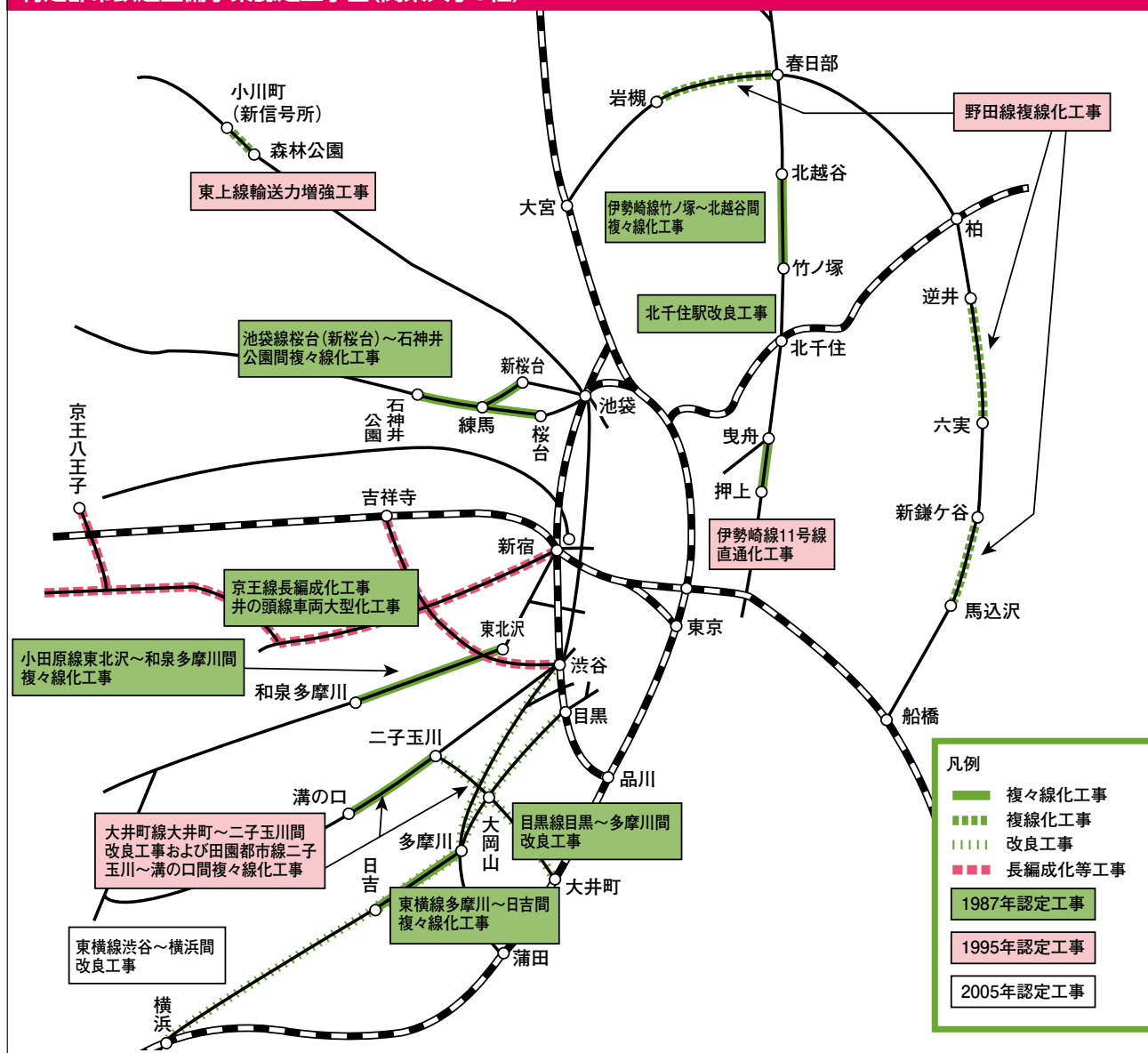
【参考】特定都市鉄道整備積立金制度

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、東急電鉄）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）



1 安全対策の強化

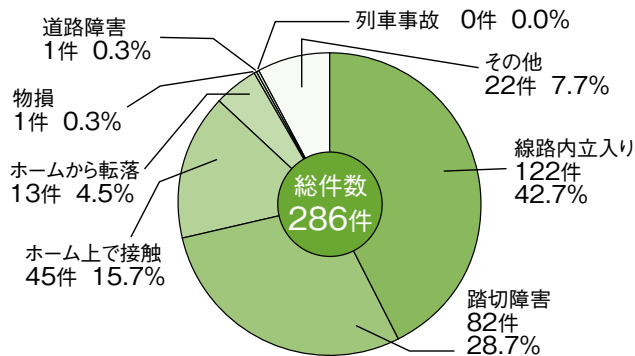
公共交通機関にとって最も重要なのが安全の確保です。大手民鉄では、踏切道の廃止または立体交差化、運行管理システムの機能向上、各種の運転保安設備の整備などに高水準の設備投資を実施することにより、積極的に安全対策を推進しています。また、組織内部における安全意識を浸透させ、安全文化を醸成する運輸安全マネジメント態勢の定着を図っています。

1-(1) 踏切道の改良

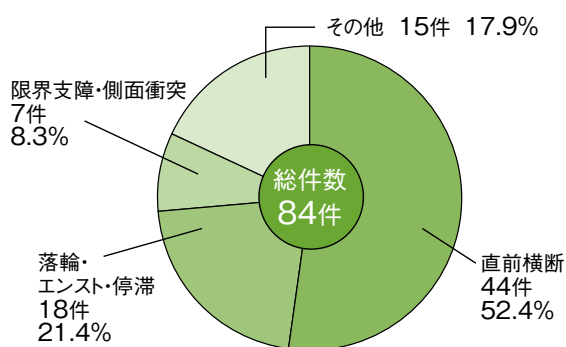
2023年度の大手民鉄における運転事故件数は286件であり、うち踏切障害事故件数は82件で全体の約29%を占めており、踏切道の廃止または立体交差化を推進することが、安全性の一層の向上につながります。立体交差化事業等の推進により、大手民鉄16社の踏切道数は、2024年度末において5,398か所となっており、2000年度末に比べ1,288か所減少しています。また、残る踏切道についても、質的な向上を図るため、最も保安度の高い第1種（自動遮断機設置）踏切道への転換を進めてきており、第1種踏切道の比率が約99.5%となっています。

大手民鉄の鉄道運転事故の状況

◆鉄道運転事故の件数(2023年度)



◆踏切事故の件数(2023年度)

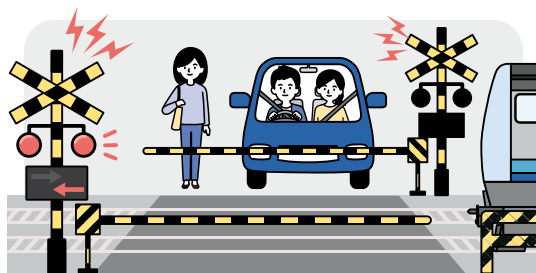


※円グラフの割合は、四捨五入のため、合計は必ずしも100%にならない。

踏切道の種別

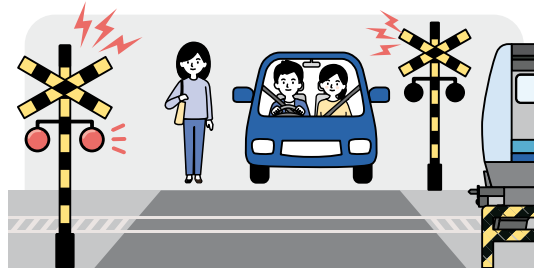
第1種

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。

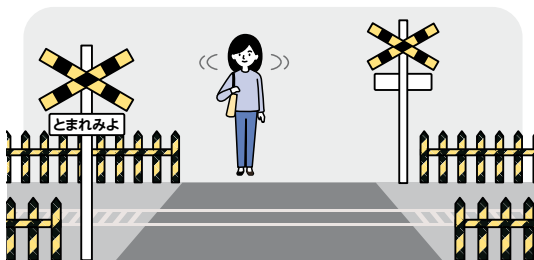


その他

第3種／踏切警報機が設置されている。

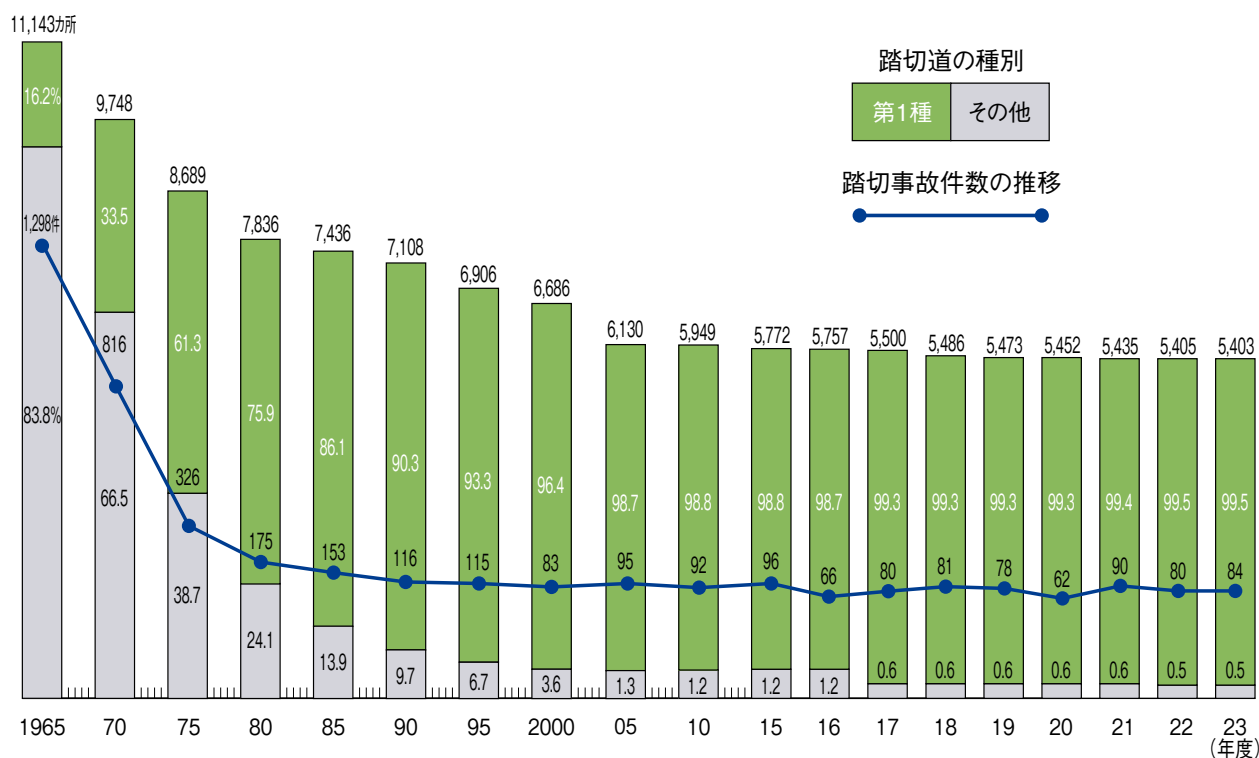


第4種／第1種、第2種および第3種以外のもの。



※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)



※1995年度から相鉄を加えた15社。2005年度からは東京地下鉄を加えた16社。
 ※棒グラフ内の数値は踏切道中の種別構成比。

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。



支障報知装置(非常ボタン)

障害物検知装置

踏切遮断かんが閉じた後に踏切道内に取り残された自動車等の障害物を自動的に検知するための装置で、特殊信号発光機や鉄道信号機等との組み合わせにより、踏切道に接近する列車の運転士に対して、踏切道内の異常を知らせることができます。

また、近年では日照・天候の影響を受けにくく、かつ、広範囲の検知が可能な三次元レーザーレーダ式やカメラ画像の解析(3D画像やAI解析の活用)により踏切道内に取り残された人を検知できる監視システムの導入も進められています。



特殊信号発光機(回転式)



障害物検知装置(レーザー式)



障害物検知装置(3D式)

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に、列車制御システムの分野においてATS(自動列車停止装置)やATC(自動列車制御装置)等の運転保安設備の整備を進めてきました。特に、ATSについては、2005(平成17)年度以降、線路の条件に応じた制限速度の超過を防止する機能の追加工事を実施したほか、近年では、従来の信号システムに比べて、安全性の維持・向上をはかりながら、運転間隔の短縮や遅延回復効果の向上、さらには設備の維持管理の効率化等の効果が期待できるCBTC(無線式列車制御システム)の導入も進められています。

また、運行管理システムの分野では、要員の合理化と迅速かつ的確な指令業務を行うためのCTC(列車集中制御装置)の整備に加え、近年では、さらなる安全性の向上と業務の効率化を目的に、列車等の進路設定をプログラム化して自動的に制御できるPRC(自動進路制御装置)や列車運行情報に基づき各駅の行先案内掲示と案内放送を自動制御する機能を有したTTC(列車運行管理装置)の導入も進んでいます。

自動列車停止装置(ATS:Automatic Train Stop)

主信号機が停止信号(赤)を現示している場合において、所要の位置で列車のブレーキ操作が行われないうちに自動的に当該信号機の手前に列車を停止させるほか、曲線や分岐器など速度制限を有する区間に進入しようとする列車が、所定の位置を一定の速度を超えて走行したときに列車の速度を自動的に安全上支障のない速度まで減速させ、または停止させる装置。



ATS地上子の例

自動列車制御装置(ATC: Automatic Train Control)

進路上にある列車等との間隔や線路の条件に応じた列車の運転速度を指示する制御情報を連続的にレールに流し、これを受信した列車が当該制御情報と現在の運転速度を照査して、当該制御情報が指示する運転速度まで列車の速度を自動的に減速させる装置。

無線式列車制御システム(CBTC:Communications-Based Train Control)

無線通信システムと車上制御システムとの連携により、列車の運行と制御を行う信号保安設備。



運輸司令部

列車集中制御装置(CTC:Centralized Traffic Control)

一か所の制御所(運転指令所)線区内の列車の運行状況を把握して、制御区間内の各駅の信号機や転てつ機など信号保安装置を直接遠隔制御するとともに、列車運転を指令する装置。

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

ホームドア

お客さまのホーム上における安全を確保するため、ホームドアを設置しています。(2024年3月末時点で294駅において整備済み。)

また、緊急時にホームドアを開けるための非常開ボタン等が設置されており、さらに、車両からホームへ出られる脱出口を設置しています。(ホームドアの仕様により異なる場合があります。)



ホームドア



非常開ボタン



非常脱出扉

■ 大手民鉄のホームドア設置駅数推移

	2016.3	2017.3	2018.3	2019.3	2020.3	2021.3	2022.3	2023.3	2024.3
設置駅数 (駅)	106	113	141	172	211	231	246	268	294

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)および運転管理者(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年の西日本豪雨、2019年の台風19号、2020年の令和2年7月豪雨など、各地で豪雨災害が発生し、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

津波対策

今後、南海トラフの巨大地震による津波の発生が想定されているところであり、想定される最大クラスの津波への対応として、鉄道各社は以下の対応等を行っています。

- ①津波による浸水が予想される場合、旅客の安全を確保するため、適切な運転規制、避難誘導等ができるよう列車運転等の取扱い要領を制定しています。
- ②自治体が作成した「津波避難マップ」に基づき、避難経路を示した看板を駅間に設置し、高台への避難方向を示しています。
- ③関係する駅の改札口付近に「災害時の避難場所」を掲出しています。
- ④大津波警報により緊急に避難が必要な場合、閉まっている踏切は遮断かんを手で押して上げられるようにしています。

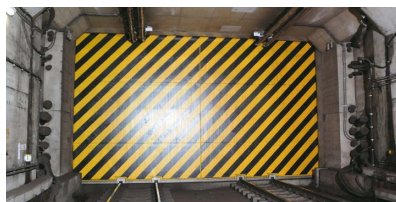
2-(2) 大雨・浸水対策

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ゲート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

大型の台風が接近または上陸が予想される場合等には、旅客の安全確保と車両や施設の保全を図るため、事前に公表して計画的に列車の運行を取りやめる計画運休を実施する場合があります。

また、自治体が作成した浸水ハザードマップを活用し、大規模な台風等で車両が浸水するおそれがある場合には、浸水の及ばない高架線路上に避難させることもあります。

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) 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) テロ対策等

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、乗務員と直接対話ができる非常通報装置の設置、係員の警備・巡回等を行っています。車内防犯カメラについては、新造する車両に設置を推進していくとともに、通話型の非常通報装置も整備することにより、車内の状況を迅速に把握できます。お客様が脅威を感じることなく、安心して鉄道を利用できる環境の整備に努めています。

また、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したりするなど、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。

2021年、乗客の安全を脅かす事件が相次いで発生したことを受け、国土交通省と大手民鉄、J R等の鉄道事業者が意見交換を行い、警備の強化、利用者への注意喚起や車内の防犯関係設備の充実の検討などの今後の対応策が取りまとめられるとともに、2023年10月に国の基準が改正され、輸送密度が10万人以上の路線を走行する新造車両に車内防犯カメラの設置が義務付けられることになりました。これらの対策を順次実施しています。



利用者への案内



テロ対策訓練の様子



車内防犯カメラ



非常通報装置

1 輸送ネットワークの拡充

1-(1) 新線の開業と相互直通運転

新線の開業

2019年11月に相鉄新横浜線(西谷～羽沢横浜国大)が開業しました。2023年3月には相鉄新横浜線(羽沢横浜国大～新横浜)・東急新横浜線(新横浜～日吉)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。

2019年11月に、相鉄新横浜線の一部が開業し、相鉄線とJR線の相互直通運転が開始されました。

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。

2023年3月には相鉄新横浜線・東急新横浜線の開業により、7社局14路線を結ぶ広大なネットワークが形成されました。



THライナー

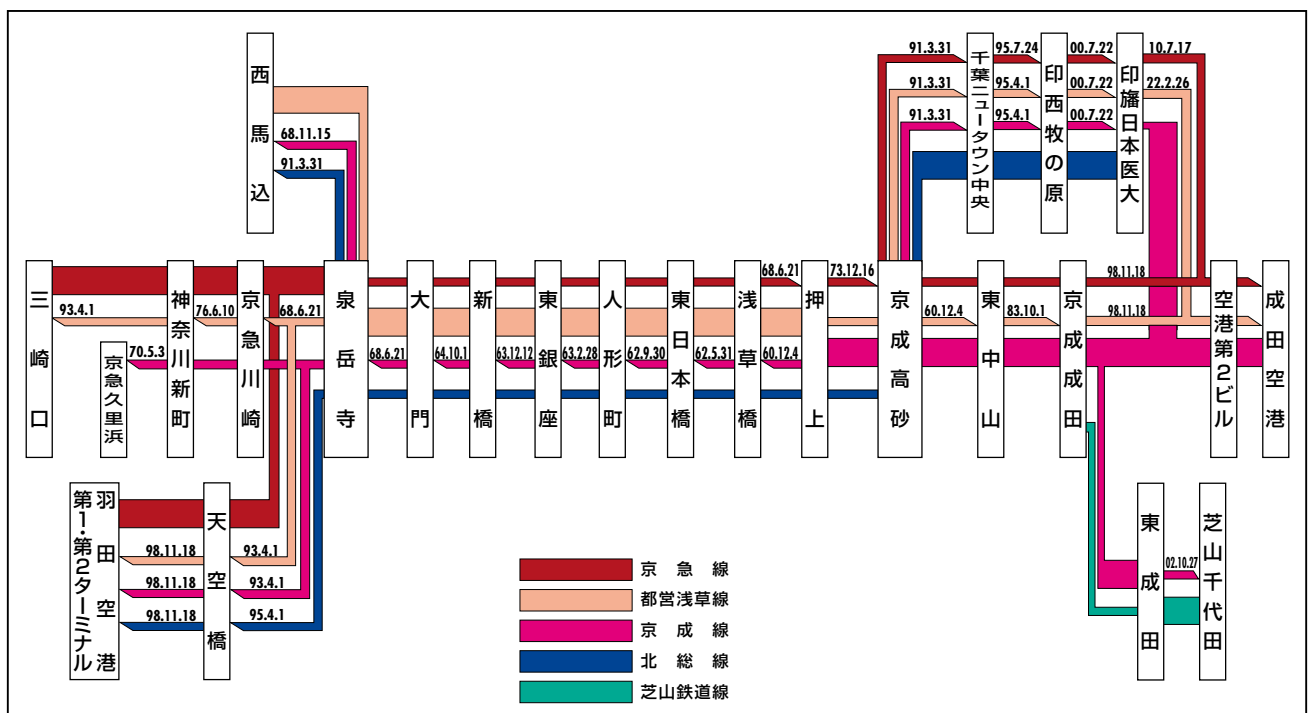
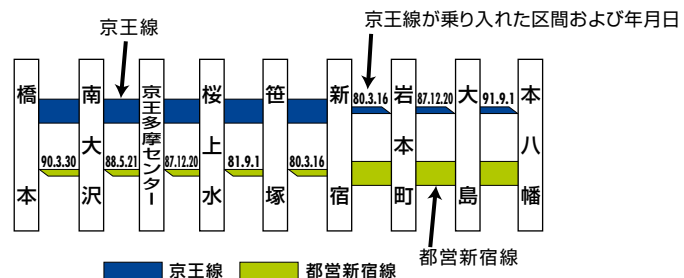
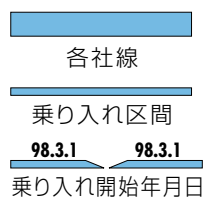


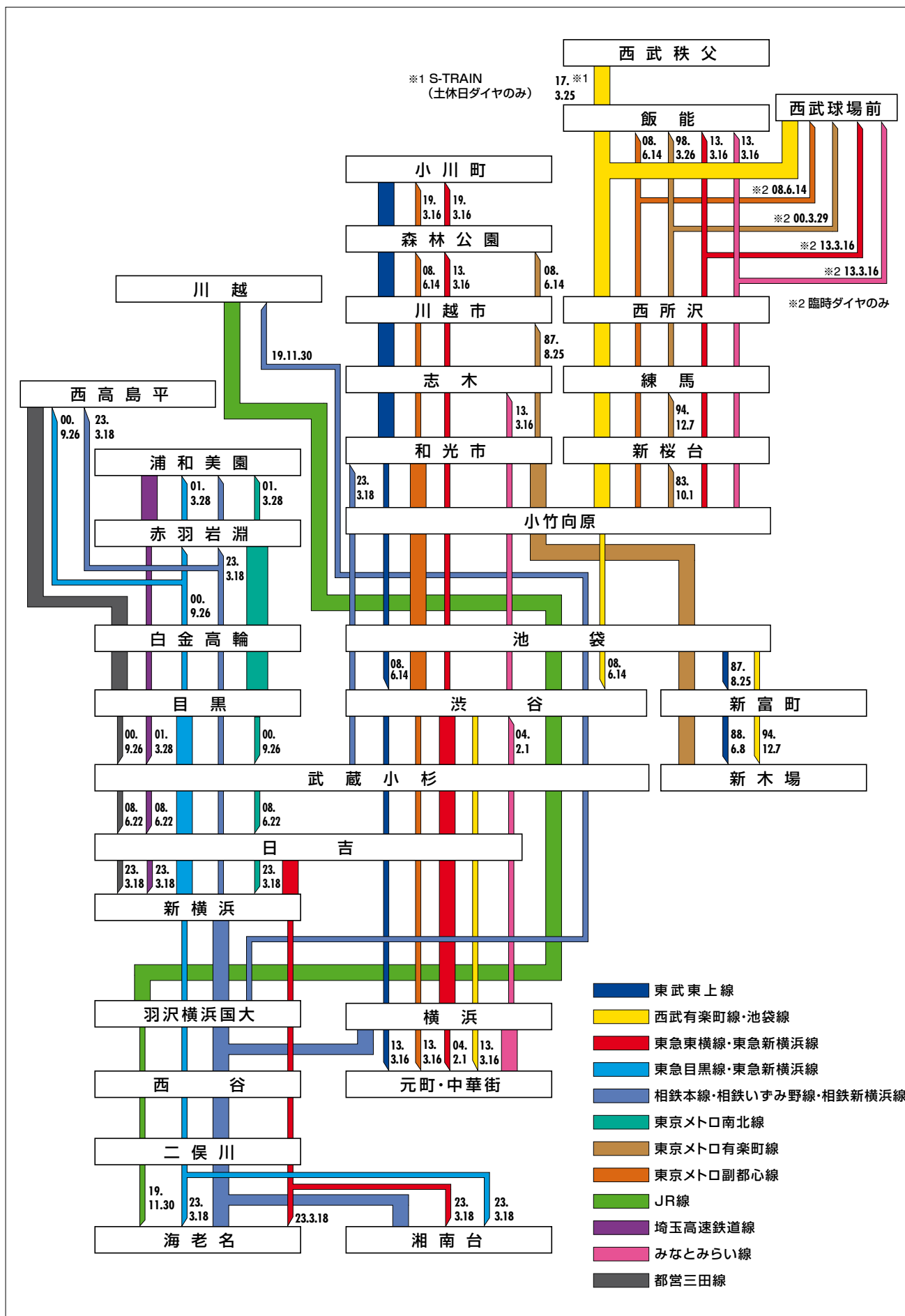
相鉄21000系

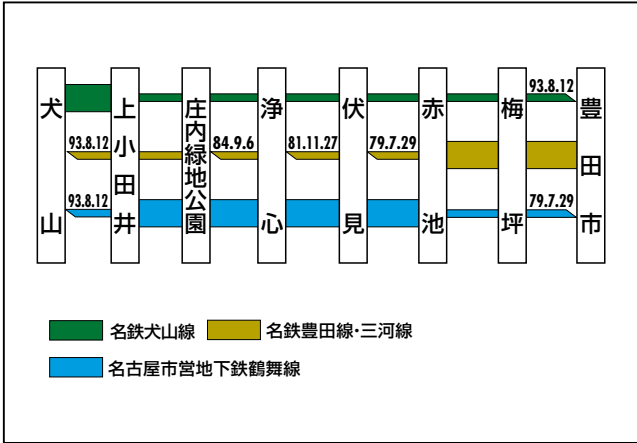
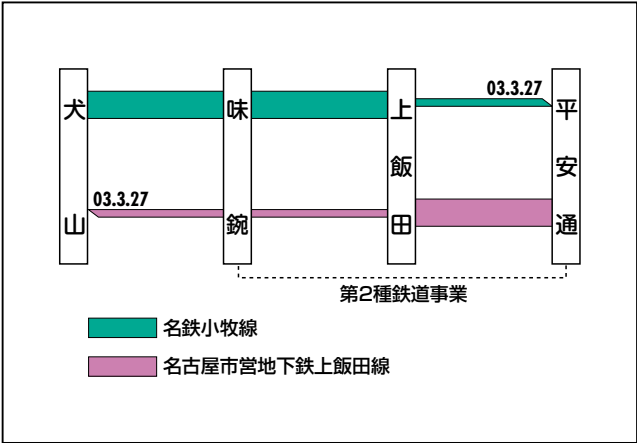
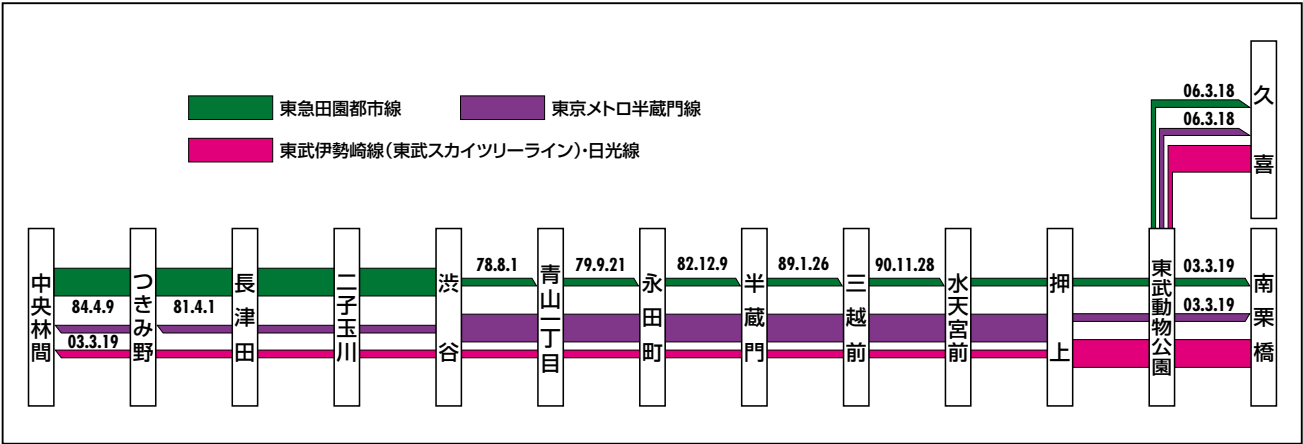
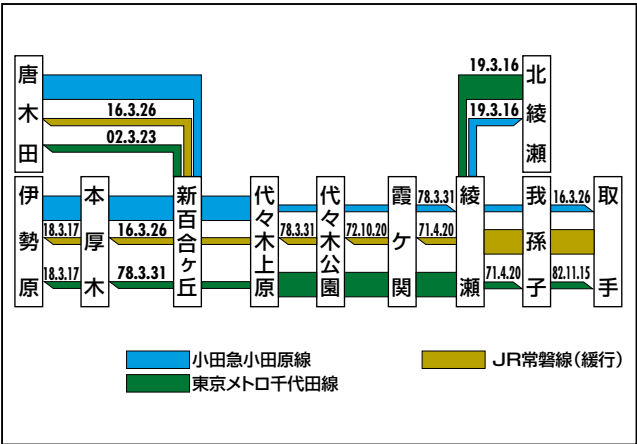
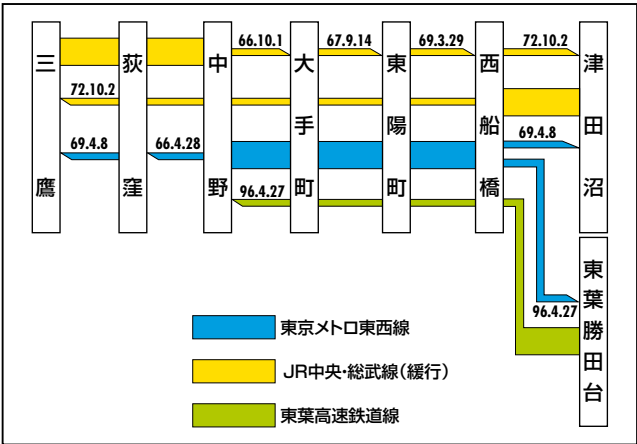
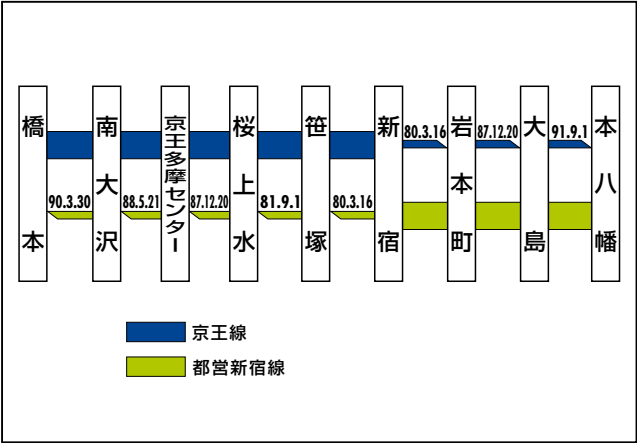
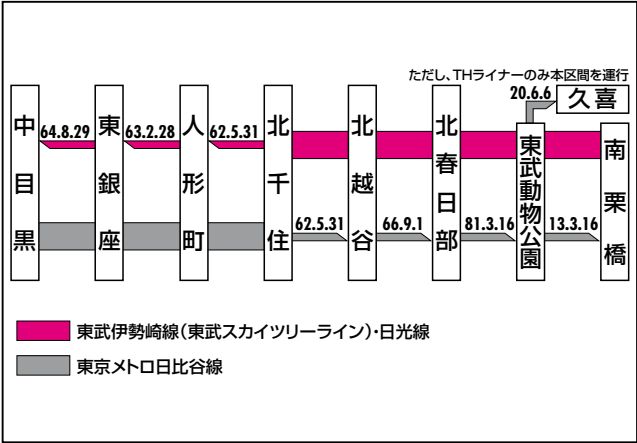
1-(2) 相互直通運転の現況 (2025年10月1日現在)

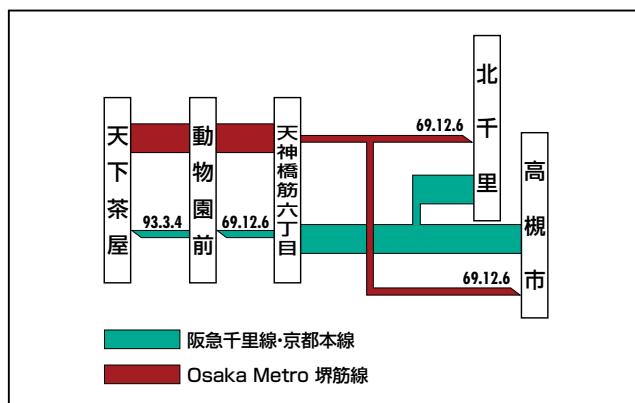
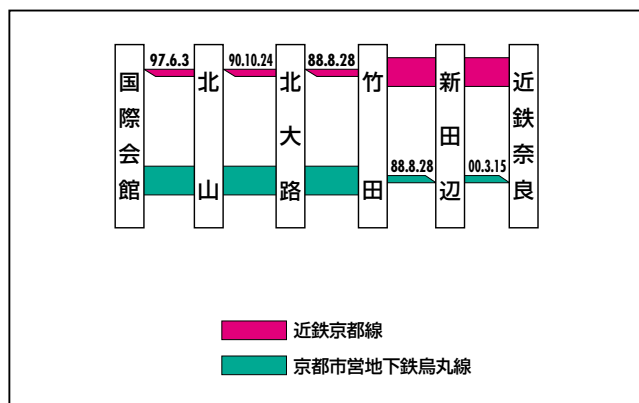
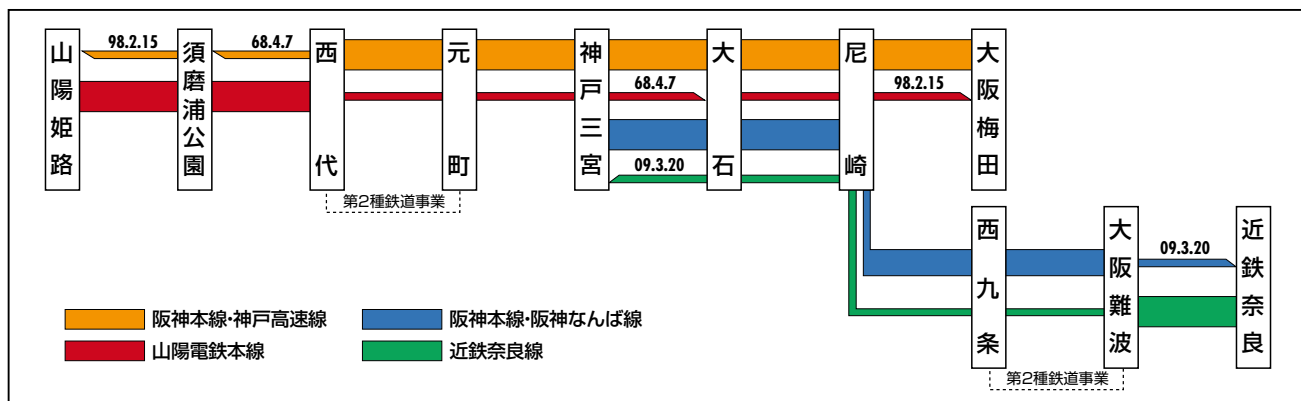
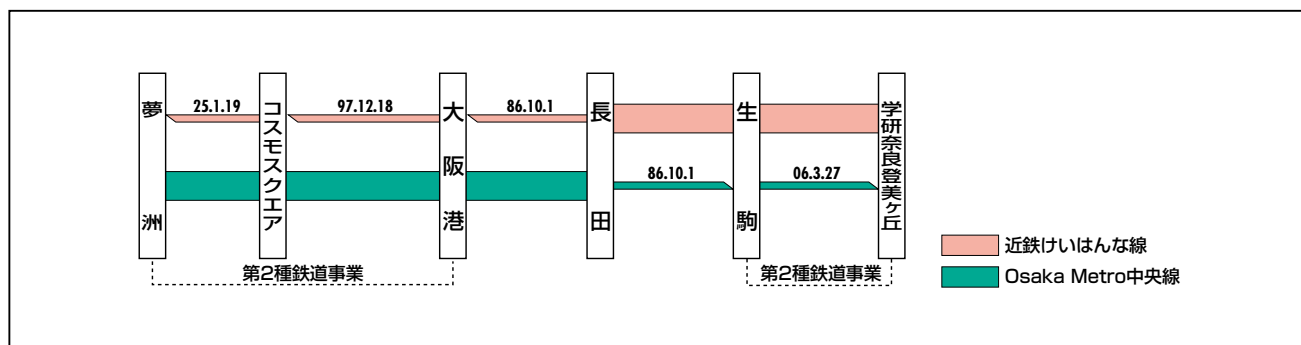
(例) 現況

凡 例









1-(3) 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

2 バリアフリー等の推進

2-(1) バリアフリー等の推進

バリアフリー法の改正

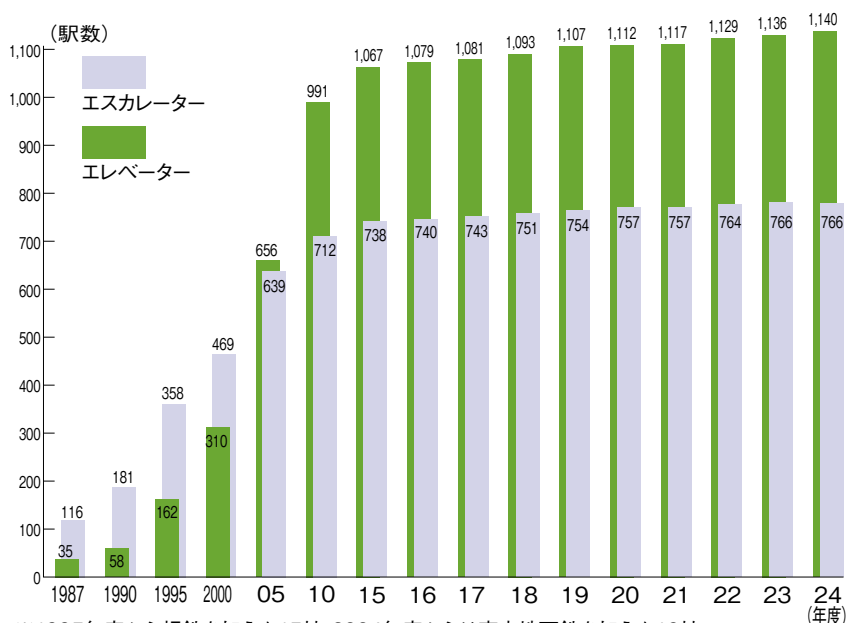
2006年6月、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下、「バリアフリー法」)が制定され、すべての利用者が安全に、快適に鉄道駅を利用できるように、移動経路の段差解消、点字ブロックの設置など、駅施設のバリアフリー化について、具体的な方向性が示されました。公共交通機関では、バリアフリー法に基づき、ハード・ソフト両面で、バリアフリー化が進められてきましたが、更なるバリアフリー化を促進するため、2021年4月よりバリアフリー法の一部が改正され、本法律に基づく2025年度末までの目標が新たに設けられました。大手民鉄では、バリアフリー法に定められた目標達成に向けて、バリアフリー化工事を進めています。2024年度末時点におけるバリアフリー化に資する設備設置状況は以下の通りです。

エスカレーター・エレベーターの設置

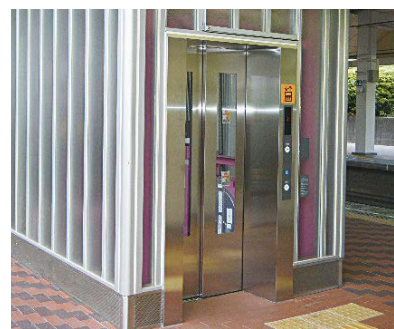
大手民鉄のエスカレーターとエレベーターの2024年度の設置状況は、エスカレーター766駅、エレベーター1,140駅と、本格的な取り組みを始めた1987年と比較すると、エスカレーターが約6.6倍、エレベーターが約32.6倍になりました。

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。今後とも、2021年に創設された鉄道駅バリアフリー料金制度の活用や、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。

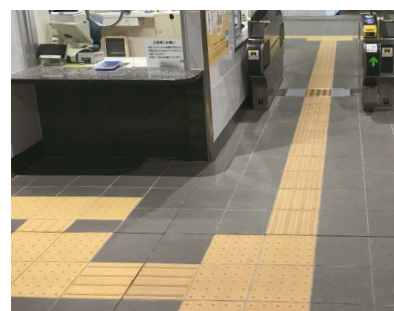
エスカレーター・エレベーターの設置駅数の推移(大手民鉄)



※1995年度から相鉄を加えた15社。2004年度からは東京地下鉄を加えた16社。
※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



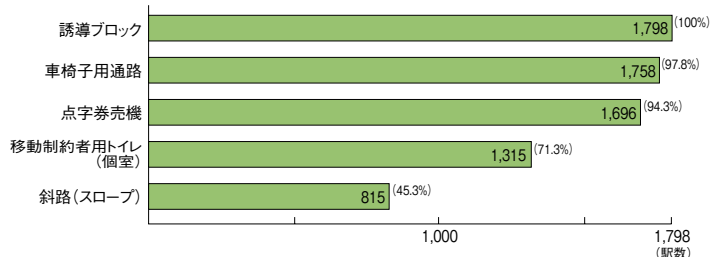
視覚障がい者誘導用ブロック



移動制約者用トイレ(個室)

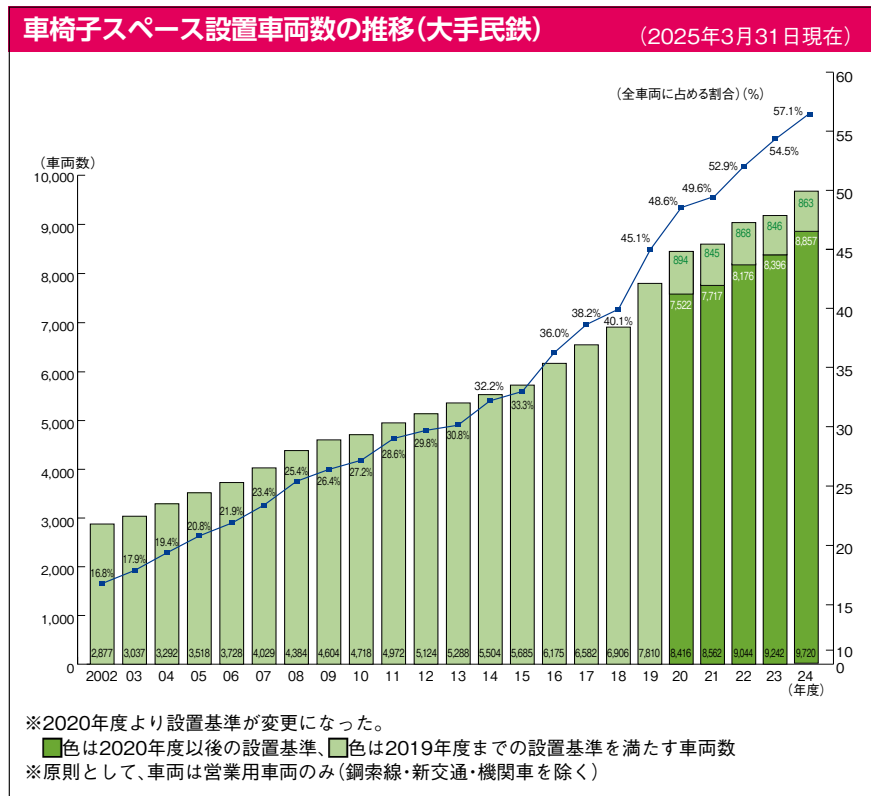
移動制約者用設備整備状況(大手民鉄)

(2025年3月31日現在)



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57.1%に当たる9,720両に、編成単位では、86.9%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

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、足で踏むことなどで判別できます。



内方線つき点状ブロック

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。



3 ラッシュ時の混雑緩和

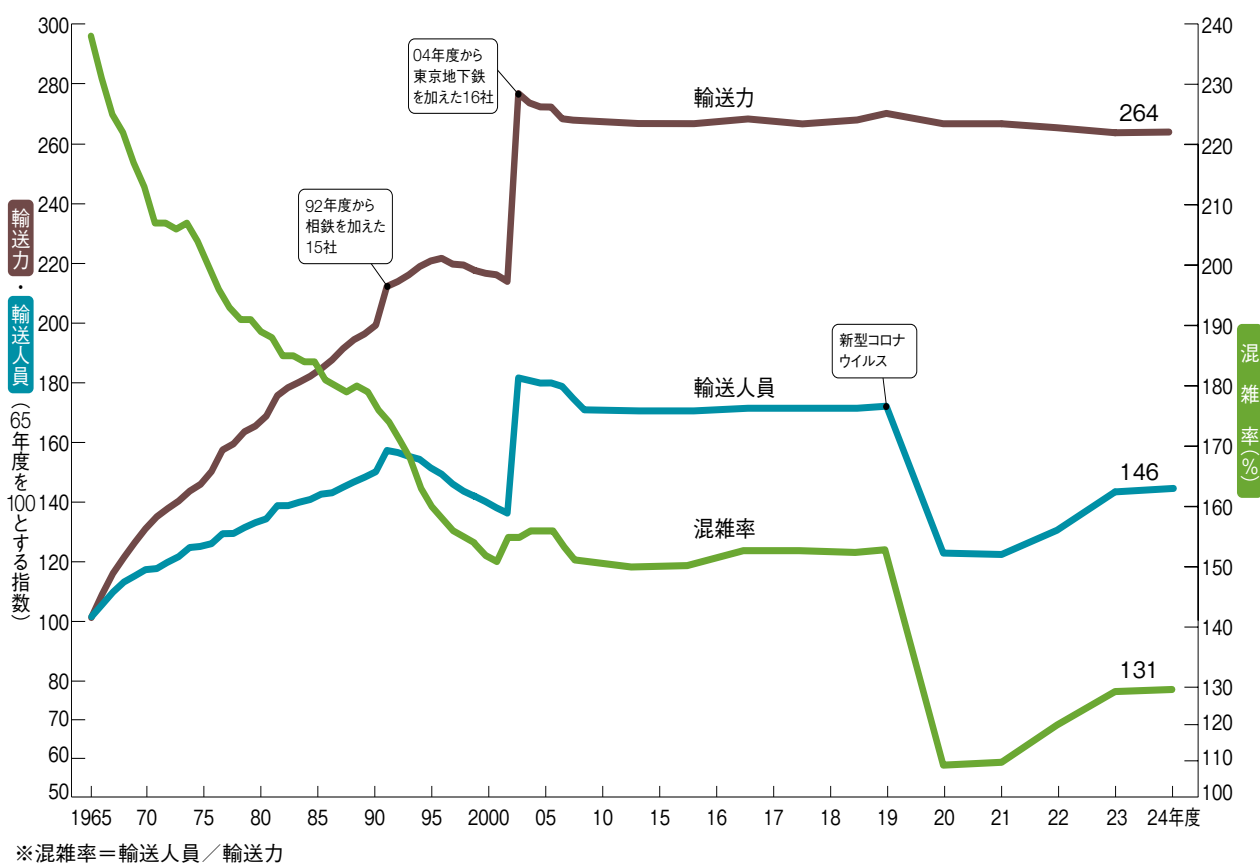
3-(1) 着実に進む混雑緩和

大手民鉄各社(1992年度から相鉄を加えた15社、2004年度からは東京地下鉄を加えた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159%、関西5社11線区平均130%)となりました。

コロナ禍後は、全国的にテレワークが推進され混雑率は減少したものの、2024年度はやや増加の傾向にあり、混雑率は131%(関東9社22線区平均136%、関西5社11線区平均118%)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%

座席につくか、座席前の吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。

150%

肩が触れ合わない程度。ドア付近の人が多くなる。

180%

肩が触れ合い、やや圧迫感がある。ドア付近の人は窮屈となり、体の向きを変えるのが困難となる。

200%

体が触れ合い、相当圧迫感がある。ドア付近の人は身動きがとれない。

※混雑率の目安については、有識者等の意見も踏まえ、時代に即した表現に見直しています。

3-(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	21	22	23	24
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	114	127	137	139
	東上	北池袋⇒池袋	262	215	220	189	179	183	166	148	136	136	138	138	137	136	135	94	98	106	126	129
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	111	116	130	133
	新宿	下落合⇒馬場 ^{※1}	247	225	215	219	199	192	184	159	158	157	156	157	160	159	164	113	110	123	142	145
京成	押上	京成曳舟 ^{※1}	192	176	172	152	152	164	172	166	159	160	152	150	143	149	148	91	93	128	149	138
	本線	大宮⇄船橋 ^{※2}	220	177	229	205	179	177	172	160	157	147	132	130	127	130	127	97	98	93	104	128
京王	京王	下高井戸⇄三軒 ^{※3}	232	224	217	202	193	189	169	168	170	165	165	166	167	165	167	112	116	129	133	143
	井の頭	明大前⇄上野 ^{※4}	204	230	204	182	180	181	170	150	145	139	144	146	148	149	150	99	103	111	120	123
小田急	小田原	世田谷⇄代田⇄沢 ^{※5}	231	232	229	205	206	201	198	190	188	188	191	192	151	157	158	118	117	128	128	146
東急電鉄	東横	祐天寺⇄黒 ^{※6}	230	226	213	208	204	204	191	178	173	171	163	170	168	172	172	123	116	118	120	122
	田園都市	池尻大橋⇄谷 ^{※7}	—	—	—	231	225	197	192	196	194	182	184	184	185	182	183	126	112	125	130	133
京急	本線	戸部⇒横浜	267	199	186	175	180	166	156	151	151	153	145	145	144	143	143	91	95	110	116	118
東京地下鉄	銀座 ^{※13}	赤坂見附⇄王 ^{※8}	—	—	—	—	—	—	—	—	164	160	158	157	160	160	160	98	92	94	98	147
	丸ノ内	新大塚⇄有楽 ^{※9}	—	—	—	—	—	—	—	—	156	153	160	161	165	169	159	101	109	128	142	146
	日比谷	三ノ輪⇒入谷	—	—	—	—	—	—	—	—	163	154	153	155	157	157	158	110	127	135	162	163
	東西	木場⇄仲町 ^{※10}	—	—	—	—	—	—	—	—	198	196	199	199	199	199	199	123	128	138	148	150
	千代田	町屋⇄里 ^{※11}	—	—	—	—	—	—	—	—	179	179	178	178	178	179	179	118	126	139	150	148
	有楽町	西日暮里⇄池袋 ^{※12}	—	—	—	—	—	—	—	—	175	168	161	159	163	165	165	109	102	131	148	145
	半蔵門	渋谷⇄表参道	—	—	—	—	—	—	—	—	172	167	171	170	173	168	169	111	99	97	109	103
	南北	駒込⇒本駒込	—	—	—	—	—	—	—	—	146	147	153	153	156	159	159	115	121	140	146	152
副都心 ^{※13}	要町⇒池袋	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	146	151	152	155	94	101	132	137	117	
相鉄	相鉄本線	鶴ヶ峰⇄西 ^{※5}	—	—	—	—	—	—	159	142	142	138	146	144	133	135	139	90	95	108	114	116
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	122	132	140	140
	本線(西)	栄⇄生古 ^{※14}	238	223	213	196	184	169	158	141	138	136	140	142	143	144	147	109	121	130	138	138
近鉄	名古屋	米野⇄古 ^{※15}	243	205	200	182	165	165	159	146	144	135	133	134	136	137	137	100	106	107	109	109
	奈良	河内小阪⇄和 ^{※16}	268	194	193	192	185	172	168	151	147	137	137	137	136	136	135	114	119	114	116	116
	大阪	俊徳道⇒布施	268	228	192	176	181	171	151	148	143	132	131	131	132	132	134	112	117	111	111	115
	南大阪	北田辺⇄堀 ^{※17}	281	228	190	170	163	172	154	146	142	131	128	128	128	128	127	99	111	110	116	114
	京都	向島⇄ ^{※18}	—	—	—	—	171	168	163	142	144	132	124	125	126	126	127	102	112	106	111	111
南海	南海本線	桃山御陵前⇄ ^{※9}	239	215	182	183	179	174	145	134	126	117	126	125	116	132	136	109	109	109	113	114
	高野線	百舌鳥⇄八幡 ^{※10}	217	173	192	189	184	175	169	149	126	119	123	127	123	127	125	103	101	104	108	106
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	109	116	122	122
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	115	134	143	141
	宝塚	三国⇒十三	256	201	200	180	173	166	156	152	149	139	145	144	144	144	146	110	111	118	126	126
	京都	上新庄⇄ ^{※11}	214	213	207	179	172	159	156	146	135	126	131	130	132	124	119	100	99	101	112	113
阪神	本線	上野⇄ ^{※12}	210	177	162	160	162	159	131	125	118	114	113	112	111	110	111	88	83	96	101	105
西鉄	天神大牟田	平尾⇒薬院	213	204	182	177	177	171	153	147	135	137	136	137	142	143	144	100	113	127	137	139
平均			238	213	204	191	184	180	168	155	155	151	153	153	151	152	153	106	110	120	129	131

※95年度から相鉄を加えた15社、05年度からは東京地下鉄を加えた16社。

※1. 69年度まで青砥⇒立石 01年度まで四ツ木⇒八広 ※2. 71年度まで新三河島⇒日暮里 ※3. 77年度まで初台⇒新宿 ※4. 12年度まで神泉⇒渋谷
 ※5. 22年度まで平沼橋⇒横浜、ただし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 ※6. 21年度まで河内永和⇒布施
 ※7. 08年度から10年度まで河堀口⇒大阪阿部野橋 ※8. 08年度から11年度まで桃山御陵前⇒近鉄丹波橋 ※9. 17年度まで湊⇒堺 ※10. 69年度まで沢ノ町⇒住吉東 86年度まで帝塚山⇒岸ノ里 ※11. 69年度まで崇禅寺⇒南方 ※12. 91年度まで姫島⇒淀川、08年度まで淀川⇒野田
 ※13. 23年度に列車混雑計測システムを導入し24年度に精度向上

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月よりモバイルPASMOの運用を開始する等、さらなる利便性の向上を図っています。

(2025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 84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、西武鉄道、多摩都市モノレール、秩父鉄道、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、小田急箱根、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 12事業者 ■事業者一覧(鉄道事業者のみ) 名古屋鉄道、豊橋鉄道、愛知高速交通、名古屋市交通局、名古屋臨海高速鉄道 以上5事業者
関西 (岡山) (静岡)	PiTaPa (ピタパ) 	2004年8月	■事業者数 59事業者 ■事業者一覧(鉄道事業者のみ) 大阪市高速電気軌道、近畿日本鉄道、阪急電鉄、京阪電気鉄道、南海電気鉄道、阪神電気鉄道、京都市交通局、神戸市交通局、山陽電気鉄道、神戸電鉄、大阪モノレール、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20事業者
九州 (山口) (北海道)	nimoca (ニモカ) 	2008年5月	■事業者数 31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

※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・モバイル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およ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。
- ・TOICAは、東海旅客鉄道株式会社の登録商標です。
- ・はやかけんは、福岡市交通局の登録商標です。
- ・nimocaは、西日本鉄道株式会社の登録商標です。
- ・Suicaは、東日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。
- ・ICOCAは、西日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。
- ・SUGOCAは、九州旅客鉄道株式会社の登録商標です。

5 観光客向けサービス

5-(1) 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化など、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。

■ インバウンド向けサービスの導入状況

(2025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※2、西武、京成、京王、京急、小田急、東急電鉄、東京地下鉄、相鉄※1、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪神※2、西鉄
	車内	全社
Wi-Fi ※3	駅	東武※2、西武※2、京王※2、東急電鉄、東京地下鉄※2、名鉄、近鉄、阪急、阪神、西鉄
	車内	東武、西武※2、京成※2、京王※2、東急電鉄※2、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神
外国語対応の案内所		東武※2、西武、京成、京王、小田急、東急電鉄、京急、東京地下鉄、名鉄、近鉄※4、南海、阪急、阪神、西鉄※4
多言語対応のウェブサイト		全社

※1. 異常時のみ。 ※2. 一部駅または車両にて実施。 ※3. 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。

※4. 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

(2025年10月1日現在)

名 称	発売価格	利用可能エリア
KANSAI ONE PASS	3,000円	ICOCA同様

■ 共通企画乗車券

(2025年10月1日現在)

名 称	発売価格(大人)	利用可能エリア
Greater Tokyo Pass (デジタル乗車券)	大人(12歳以上) 6,500円 小児(6歳～11歳) 3,250円 ※同時購入は、最大で8人分 (鉄道・バス 5日間有効)	関東13社局の鉄道・軌道※1と 東京都交通局の一般バス路線
KANSAI RAILWAY PASS	5,600円(2日間) 7,000円(3日間)	近鉄(一部除く)、南海、京阪、阪急、 阪神、Osaka Metro ほか
スルッとQRtto (デジタル乗車サービス)	大阪周遊パス1day 3,500円 ほか	Osaka Metro、京阪、近鉄、阪急、阪神、 南海ほか(導入事業者)

※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。

※1. 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。



KANSAI RAILWAY PASS

5-(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。

(2025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	団体引受区間	2012.10	スカイツリートレイン	無
	下今市～鬼怒川温泉・東武日光	2017. 8	SL大樹・SL大樹「ふたら」	無
	浅草～東武日光・鬼怒川温泉	2023. 7	スペーシア X	無 ※軽食や飲み物を販売する カフェカウンターあり(飲食は自席で行う)
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
東急電鉄(運営)	JR横浜～伊豆急下田 北海道内(7月～9月) 四国瀬戸内エリア(1月～3月)	2017. 7	THE ROYAL EXPRESS	有
	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	2019. 3	京とれいん 雅洛	無
西 鉄	西鉄福岡(天神)～大牟田 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)発着(花畑折り返し) 西鉄福岡(天神)～大牟田 西鉄福岡(天神)～太宰府～大牟田	2019. 3	THE RAIL KITCHEN CHIKUGO	有



スペーシア X



SL大樹



西武 旅するレストラン「52席の至福」



THE ROYAL EXPRESS



青の交響曲



めでたいでんしゃ



京とれいん 雅洛



水都

5-(3) MaaSへの取り組み

交通をクラウド化し、交通手段によるモビリティ(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ります。観光等の目的地において、交通手段以外のサービス等との連携を行うことで、利用者の利便性向上、交流の促進に努めています。

また、国や地方自治体等と連携し、魅力的なまちづくりやまちの賑わいの向上にも取り組んでいます。

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(Information and Communication Technology)を活用した新しいサービスの拡充に努めています。

利用者への情報提供

利用者に列車の運行情報等をお知らせするために、各社様々なサービスを実施しています。

最近ではスマートフォンアプリの導入が進み、利用者が年々増加しています。スマートフォンアプリは、リアルタイムで列車の運行情報・走行位置を提供するだけでなく、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、遅延証明などの様々な情報を提供しています。

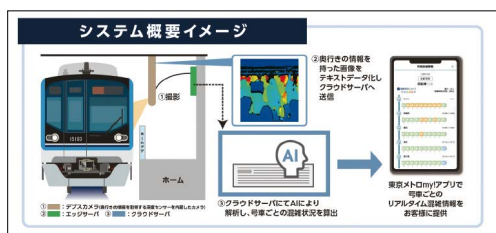


運行情報の例

列車走行位置の例

AI(人工知能)を用いた列車混雑計測システムにより、スマートフォンアプリから、走行している列車の車両毎の混雑率を確認することができるサービスを提供している会社もあります。利用者は乗車前に混雑率を確認することで、混雑を避けて快適にご利用いただけます。

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、多くの方により安全に鉄道を利用していただけよう努めています。



運行情報はスマートフォンアプリだけでなく、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キングサービス)等でも提供しています。

列車混雑計測システム

乗車券・特急券購入方法の多様化

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を提供していたり、駅の窓口に並ばずにインターネットで特急券を購入し、そのまま乗車できるチケットレスサービスを導入するなど、利用者の利便性を向上させるため、各社様々なサービスを実施しています。

最近ではクレジットカード、電子マネー、二次元コード決済等が可能な券売機を導入する会社もあり、利用者の乗車券・特急券購入方法は多様化しています。

案内業務のサービス向上

利用者へのサービスや安全性の向上、駅係員の業務負担軽減などを目的に、AI(人工知能)を搭載した案内ロボットの導入や実証実験を実施しています。

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も導入しています。また、これらの機器を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。



翻訳機器を使用した案内

駅に多く届けられる忘れ物の取り扱い業務の効率化のため、データ登録・管理システムを導入しています。忘れ物の特徴や見つかった場所等がシステムに登録されることで、各駅の係員が忘れ物の情報をリアルタイムに検索することができます。これにより、利用者からの検索依頼対応が迅速に行えるようになりました。

また、AI(人工知能)を活用した24時間対応可能なチャットボットでの自動受付サービスの導入も進んでおり、利便性向上に努めてまいります。



忘れ物自動受付システム イメージ

6-(2) クレジットカードによるタッチ決済の導入、QRコード乗車券の導入

キャッシュレス決済の拡大により、自動改札機や有人改札にクレジットカードによるタッチ決済の導入が進んでいます。また、主に企画乗車券を中心にQRコード乗車券の導入も進んでおり、券売機で購入することなく事前にスマートフォン上で購入しQRコードを改札機で読み取ることによって使用できるサービスが拡大しています。これらは、きっぷの購入やICカードのチャージの手間を省き、利用者の利便性向上や券売機の混雑緩和にも貢献しています。



対応改札機

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61.0%にあたる1,122駅に1,191台設置(2025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」の取り組みを、2006年から全国で展開しています。

参加事業者 168社局2621駅(2025年10月現在)



「こども110番の駅」は、このステッカーが自印です。
© 2025 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することができ、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。



1 環境にやさしい経営の推進

1-(1) 2050年カーボンニュートラルへの取り組み

日本民営鉄道協会では、政府が2020年10月に宣言した「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、「経団連カーボンニュートラル行動計画」に参画し、下記のとおり、カーボンニュートラル実現に向けた行動計画を策定しております。

カーボンニュートラル実現に向けた行動計画

1. 2030年度目標の前向きな見直し

■「大手事業者全体の運転用電力に係るCO₂排出量を2013年度比で46%削減」を目指す

電力使用量(CO₂排出量)の大部分を占める列車運転に要する電力を対象として、削減効果が大きい車両の省エネルギー化を始めとした以下の施策に取り組んでまいります。

- ・電力をより効率的に利用するVVVFインバータ制御・回生ブレーキの装備や車体の軽量化等による省エネルギー車両の導入
- ・非化石証書等の活用による再生可能エネルギーや回生電力を使用した列車運行
- ・加速時間の短縮による省エネ運転、需要の分散化等による列車運行ダイヤ・車両運用の適正化

2. 2050年カーボンニュートラルに向けたビジョン(基本方針)

政府が掲げる「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、以下の2点を基本方針といたします。

■「CO₂排出量の最大限の削減」を図る

1. で掲げた諸施策をさらに推進するとともに、鉄道事業の主たるエネルギーである電気事業者が供給する電力の脱炭素化を始めとして、再生可能エネルギー、省エネルギーに関する新たな技術開発や社会実装の検討が政府の支援により官民一体となって進められることを踏まえて、CO₂排出量の最大限の削減に取り組んでまいります。

■「環境負荷が小さい鉄道の利用促進」を図る

鉄道事業自らのCO₂排出量の削減は元より、排出原単位の高い輸送手段から環境負荷が極めて小さい鉄道にシフトすることにより我が国全体の排出量の削減に貢献することから、鉄道の利用促進に向けた施策に精力的に取り組んでまいります。

1-(2) 具体的な取り組み

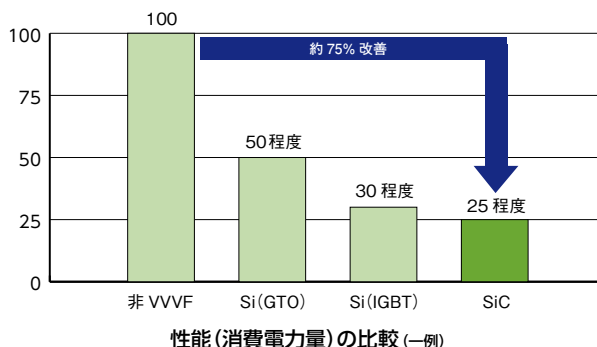
大手民鉄各社では、「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向け、CO₂をはじめとした温室効果ガス排出量の削減など、様々な取り組みを行っております。主な事例は次の通りです。

省エネ車両の導入

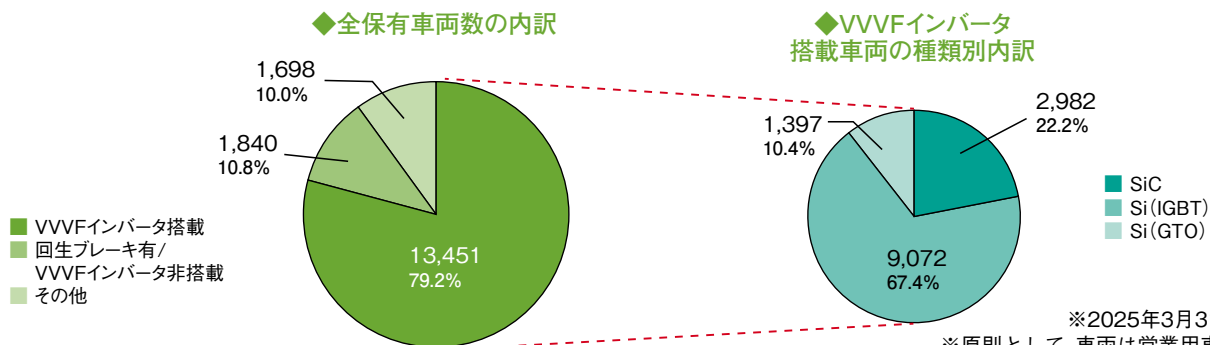
運転用電力による二酸化炭素排出量を削減するため、VVVFインバータ制御装置（以下、VVVFインバータ）搭載車両等の省エネ車両導入を進めています。これまでは、運動エネルギーを電気エネルギーに変えて効率的に活用する「回生ブレーキ」を使用することで省エネ化を実現していましたが、VVVFインバータの登場により、消費電力をさらに削減できるようになりました。最近では、最先端のSiC半導体（シリコンカーバイド）を使用した、より高効率なVVVFインバータへの置き換えが進んでいます。



VVVFインバータ (SiC)

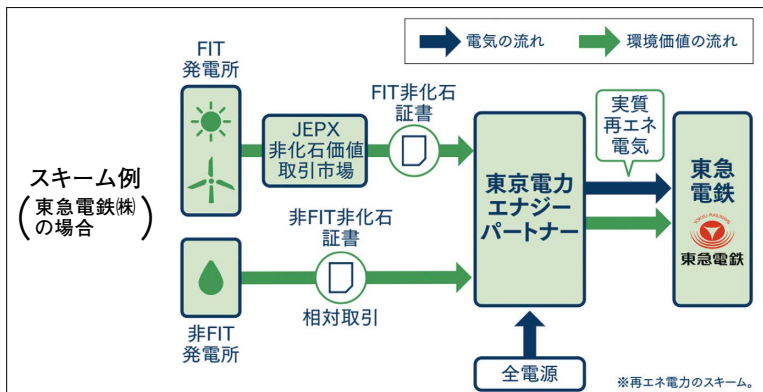


2025年3月31日現在、大手民鉄全体の全保有車両におけるVVVFインバータを搭載した車両の割合は79.2%となっており、それらの車両のうち、最新型のSiC半導体を使用したVVVFインバータ搭載の車両は22.2%と、高効率な車両の導入が加速しています。



再生可能エネルギーの活用

環境負荷を軽減するため、温室効果ガスを排出しない再生可能エネルギーの活用を各社で進めています。駅などの大規模設備に太陽光パネルを設置し、太陽光発電を行うほか、一部の事業者では、列車運転用電力や駅、信号機等で使用する電力を再生可能エネルギー由来の電力に置き換える取り組みが進んでおり、2025年3月31日時点では、大手民鉄のうち4社が列車の運行に係る電力を100%再生可能エネルギー由来の電力で賄うことでCO₂排出量実質ゼロを実現しています。



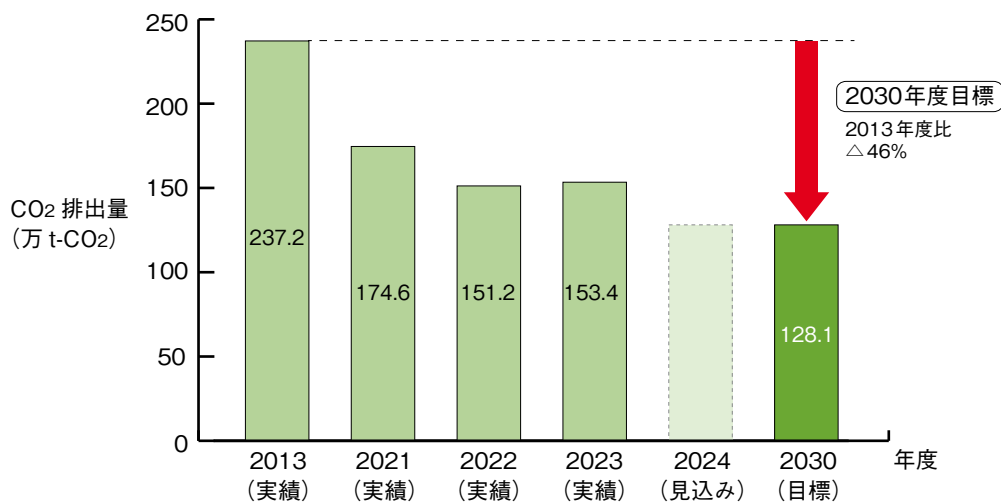
非化石証書を活用した再生可能エネルギー由来の電力により、実質CO₂排出量ゼロで運行するロマンスクー（小田急電鉄）

1-(3) CO₂排出量の削減目標に対する進捗状況

CO₂排出量の推移

大手民鉄では、1-(2)で挙げられた事例をはじめ、様々な取り組みを行っています。その結果、2023年度の列車運転用電力に係るCO₂排出量実績は153.4万tとなっており、基準となる2013年度実績である237.2万tから約35%削減を実現しています。引き続き、2030年度目標である2013年度比46%削減に向け、精力的に取り組んでまいります。

列車運転用電力に係るCO₂排出量の推移(大手16社)



1-(4) 鉄道が有する環境優位性

我が国全体の二酸化炭素排出量の中で、運輸部門は約19.2%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44.4%にも達しています。

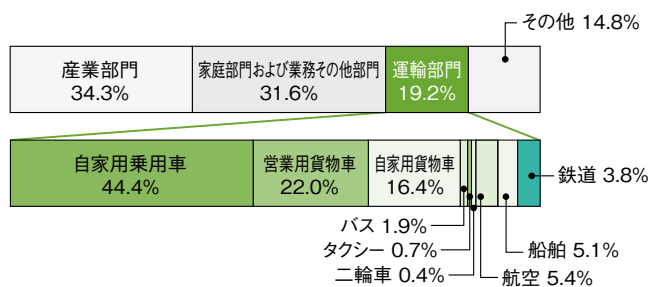
一方、鉄道は国内旅客輸送量全体の約8割(人キロベース)[参照: I 1-(2) 旅客の公共輸送機関別分担率]を占めていますが、二酸化炭素排出量は[図A]の通りです。(※消費した電力量を二酸化炭素の排出量に換算しています。)

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(CO₂排出量原単位)の比較は、[図B]の通りとなります。

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。

環境優位性をもつ鉄道へ輸送をシフトすることで、社会全体のカーボンニュートラル実現に向けて大きく貢献する事が期待されています。

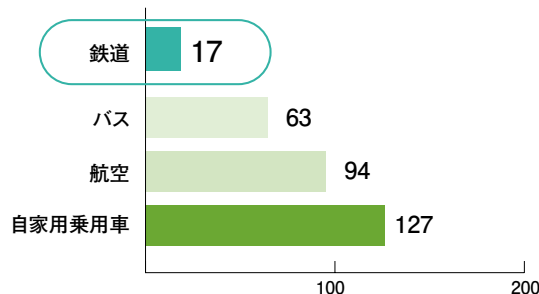
国内の二酸化炭素排出割合および輸送機関別二酸化炭素排出割合(2023年度)[図A]



※端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合があります。

国土交通省公表データをもとに作成

1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素の比較(g-CO₂/人キロ)(2023年度)[図B]



国土交通省公表データをもとに作成

1 参考資料

人口減少社会を迎えている現代において、大手民鉄ではますます運転士や保守作業員などの鉄道係員の確保や養成が困難になってきています。より一層の業務の効率化・省力化・高度化を図り、安全かつ利便性の高い輸送サービスを維持・継続していくため、ワンマン運転や自動運転の導入が進められています。

1-(1) ワンマン運転導入状況

(2025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	8.6	〃	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	12.0	06. 9.28	2	
	亀戸線	曳舟～亀戸	3.4	04.10.19	2	
	東上本線	森林公園～寄居	22.3	23. 3.18	4	森林公園～小川町間11.5kmは一部列車で実施 小川町～寄居間10.8kmは05.3.17より実施
	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	
	越生線	坂戸～越生	10.9	08. 6.14	4	
	伊勢崎線	館林～伊勢崎	39.8	13. 3.16	3	太田～伊勢崎間19.8kmは06.3.18より実施 栃木～新栃木間3.0kmは07.10.31より実施 南栗橋～新栃木間37.5kmは20.6.6より実施
	日光線	南栗橋～東武日光	84.1	22. 3.12	4	
	鬼怒川線	下今市～新藤原	16.2	〃	4	
西 武	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	
	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
京 成	金町線	京成高砂～京成金町	2.5	22.11.26	4	一部時間帯のみ
	千原線	千葉中央～ちはら台	10.9	〃	4	〃
	東成田線	京成成田～東成田	7.1	〃	4	〃
京 王	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	
東急電鉄	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	
	目黒線	目黒～日吉	11.9	08. 6.22	6・8	目黒～武蔵小杉間9.1kmは00.8.6より実施
	東横線	渋谷～横浜	24.2	23. 3.18	8・10	
	東急新横浜線	新横浜～日吉	5.8	〃	6・8・10	
	世田谷線	三軒茶屋～下高井戸	5.0	01. 3.24	2	
東京地下鉄	南北線	駒込～赤羽岩淵	6.3	91.11.29	4	96.2.3より6両化、22.4.1より一部8両化
	〃	四ツ谷～駒込	7.1	96. 3.26	6	22.4.1より一部8両化
	〃	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	09.3.28より6両ワンマン運転実施、22.8.27より全車6両化
	〃	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	
	有楽町線	小竹向原～新木場	20.0	22. 8. 6	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	
	〃	犬山～新可児	14.9	24. 3.16	2・4	一部ツーマン
	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	〃	2	
	知多新線	富貴～内海	13.9	23. 3.18	4	一部ツーマン
	犬山線	犬山～新鵜沼	1.9	〃	2・4	各務原線直通列車のみ
	各務原線	名鉄岐阜～新鵜沼	17.6	〃	2・4	

線名		区間	キロ程	実施年月日	編成両数	備考
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より実施
	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
	吉野線	橿原神宮前～吉野	25.2	22. 4.23	2	橿原神宮前～吉野口間9.5kmは96.10.4より実施
南 海	南海本線	泉佐野～和歌山市	30.2	25. 3.22	4	一部の普通列車
	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	
	伊丹線	塚口～伊丹	4.1	24. 3.23	4	
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	

1-(2) 自動運転導入状況




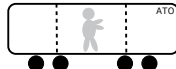

列車の自動運転システムは、GoA (Grade of Automation) という基準でレベルが定義されています。自動化レベルはレベルの低い順から、GoA0(目視運転)→GoA1(非自動運転)→GoA2(半自動運転)→GoA2.5(緊急停止操作等を行う係員付き自動運転)→GoA3(添乗員付き自動運転)→GoA4(自動運転)と定義されています。鉄道における自動運転は、技術基準で定められた要件をクリアする必要があるため、大手民鉄ではこれまでGoA2レベルの導入に留まっていましたが、一部事業者ではGoA2.5やGoA3レベルの導入に向けた検討が行われています。

■ 自動運転 試験実施状況

(2025年10月1日現在)

線名		試験内容等	自動化レベル	備考
東 武	大師線	2026年度～2027年度に自動運転用の新造車両4編成を導入	GoA3	2028年度以降の実証運転開始を予定
京 王	井の頭線	2024年度(2025年3月)から実施	GoA2	
東京地下鉄	丸ノ内線	2025年度から営業運転終了後に丸ノ内線で実証走行試験を開始	GoA2.5	
南 海	和歌山港線	2023年度から和歌山港線で実施していた実証走行試験を終了	GoA2.5	2027年度中に高師浜線でGoA2.5レベルによる自動運転導入を予定

■ 鉄道の運転形態と自動化レベル

自動化 レベル IEC (JIS) による定義	GoA0 目視運転 TOS	GoA1 非自動運転 NTO	GoA2 半自動運転 STO	GoA2.5 (添乗員付き自動運転) IEC及びJISには定義 されていない	GoA3 添乗員付き自動運転 DTO	GoA4 自動運転 UTO
乗務形態 (イメージ)	 運転士(および車掌)		 運転士(列車起動、ドア 扱い、緊急停止操作、 避難誘導)	 前頭に運転士以外※の 係員(緊急停止操作、 避難誘導)	 前頭以外に乗務する 係員(避難誘導)	 係員の乗務無し

※IEC 62267 (JIS E 3802) : 自動運転都市内軌道旅客輸送システムによる定義
(IEC:国際電気標準会議(International Electrotechnical Commission) 電気及び電子技術分野の国際規格の作成を行う国際標準化機関)
GoA:Grade of Automation TOS:On Sight Train Operation, NTO:Non-automated Train Operation,
STO:Semi-automated Train Operation, DTO:Driverless Train Operation, UTO:Unattended Train Operation

1-(3) 過去の運賃改定

(2025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
〃(東急電鉄)		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(東急電鉄)		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
23.3.18(東急電鉄)		13.5	13.8	0.0	12.1	12.9
23.4.1(近鉄)		17.2	18.3	9.2	16.7	17.0
23.10.1(南海)		9.0	12.3	4.5	11.4	10.0
23.10.1(京急)		10.7	11.9	0.0	11.0	10.8
23.10.1(京王)		13.8	14.1	0.0	12.5	13.3
24.3.16(名鉄)		10.5	11.6	0.0	9.3	10.0
25.10.1(京阪)		15.5	17.5	8.8	16.4	15.8

※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、東急電鉄、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。

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、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、銚子電気鉄道、小湊鐵道、いすみ鉄道、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、相模鐵道、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、小田急箱根、富士山麓電気鉄道、首都圏新都市鉄道
- 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、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



民鉄協公式キャラクター
ミーカちゃん

大手民鉄の素顔

2025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

〒102-0094

東京都千代田区紀尾井町 3-6 紀尾井町パークビル 6F

TEL 03-6371-1402 (総務広報部 広報課)

FAX 03-6371-1409

URL <https://www.mintetsu.or.jp/> 日本民営鉄道協会

検索



印刷・製本

TOPPAN 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。

