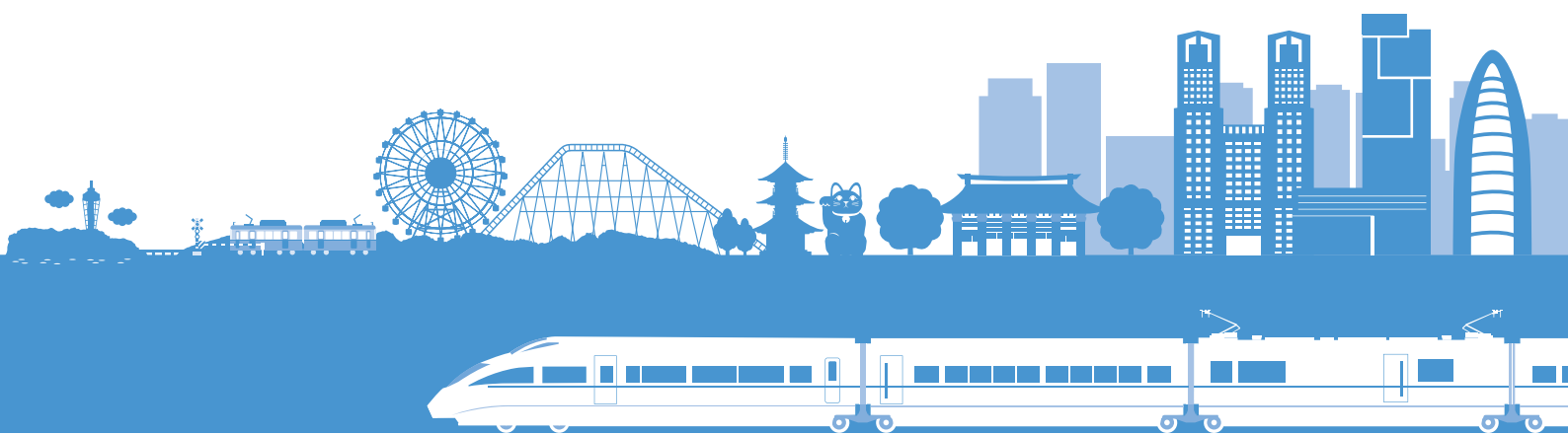


The databook of the major private railways

大手民鉄鉄道事業データブック 2023

# 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 原田 一之

都市鉄道を経営する大手民鉄16社をはじめとする民鉄各社は、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。

約3年余り続いたコロナ禍の影響については、新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけが引き下げられるとともに、政府の旅行支援や外国人観光客の入国制限の撤廃もあり、全体としては回復してきております。

しかしながら、コロナ禍を経て、テレワークなど人々の行動変容もあり、輸送需要が元に戻ることは難しいと想定せざるを得ません。また、昨年来の電力費をはじめとする物価の高騰も大きく、各社において一層の経営努力を行っておりますが、民鉄業界を取り巻く環境は厳しい状況が続いております。

このため、当協会としてはこのような民鉄業界のおかれている状況に関し理解を深めていただくなど、その発信力を強化するとともに、環境にやさしい民鉄の理解増進を図り、鉄道需要の回復につながる取り組みを進めてまいります。

もとより鉄道は、日々の生活や経済活動にとって、なくてはならない公共的、社会的使命を担っており、引き続き、より安全・安心で、バリアフリーの推進など快適・便利な民営鉄道を目指すとともに、喫緊の課題として、DXの推進、人材の確保、2050年カーボンニュートラルへの対応などに取り組んでまいります。

当協会では、このような様々な課題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、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(2022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(2022年度)	6
(1)輸送人員の推移	6
(2)輸送人員	7
3 新型コロナウイルス感染症による影響 (輸送人員・旅客収入の比較(2019年度~2022年度))	8
4 交通機関として民鉄が担う役割	10
(1)民鉄が担う役割	10
(2)旅客の公共輸送機関別分担率	10
(3)民鉄の輸送人員の割合(三大都市圏)	11

## II 輸送サービスの向上

1 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)相互直通運転の現況(2023年10月1日現在)	12
(3)他交通機関との結節点の新設	15
2 バリアフリー等の推進	16
(1)バリアフリー等の推進	16
3 ラッシュ時の混雑緩和	18
(1)着実に進む混雑緩和	18
(2)混雑率の推移(主要区間最混雑1時間平均)	19
4 有料着席サービス・観光列車	20
(1)有料着席サービスの導入	20
(2)観光列車の展開	21
5 共通乗車カードシステム	22
6 インバウンド向けサービスの拡充	23
7 その他サービス	24
(1)ICTを活用したサービスの拡充	24
(2)AED(自動体外式除細動器)の設置	26
(3)「子ども110番の駅」全国的取り組み	26
(4)女性専用車両の導入	26

### 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2022年度末現在のもの。

## 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 環境対策

1 環境にやさしい経営の推進	34
(1)カーボンニュートラルへの取り組み	34
(2)具体的な取り組み	35
(3)CO <sub>2</sub> 排出量の削減目標に対する進捗状況	36
(4)鉄道が有する環境優位性	36

## V 設備投資

1 2022年度設備投資実績	37
2 大手民鉄の設備投資額の推移	38
3 大規模工事計画	40
4 鉄道整備のための支援制度	44
(1)公的支援	44
(2)日本政策投資銀行による融資政策	45
【参考】特定都市鉄道整備積立金制度	46

## 参考資料

1 ワンマン運転導入状況	47
2 過去の運賃改定	48
大手民鉄16社の路線図	49
【参考】用語解説	49

# 1 大手民鉄の現況(2022年度)

## 1-(1) 大手民鉄(単体)の現況

上段:2023年3月31日現在 下段:2022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 キロ (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	139,940	68.4	463.3	205	1,817	798,420	10,414
	102,135	126,417	66.9	463.3	205	1,881	734,984	9,464
西武	21,665	88,956	70.0	176.6	92	1,227	559,061	7,312
	56,665	80,764	68.6	176.6	92	1,267	508,066	6,591
京成	36,803	54,003	74.2	152.3	69	606	251,208	3,370
	36,803	42,860	68.3	152.3	69	620	225,314	2,798
京王	59,023	71,096	61.3	84.7	69	877	553,889	6,404
	59,023	64,141	60.7	84.7	69	873	501,224	5,767
小田急	60,359	104,038	72.2	120.5	70	1,062	648,656	9,773
	60,359	91,986	70.0	120.5	70	1,086	580,612	8,529
東急	100	135,397	100.0	110.7	99	1,304	988,883	9,149
	100	122,307	100.0	104.9	97	1,287	897,002	8,224
京急	43,738	68,718	65.7	87.0	73	790	404,440	5,352
	43,738	59,905	48.5	87.0	73	798	360,297	4,720
東京メトロ	58,100	308,778	94.4	195.0	180	2,722	2,171,910	17,673
	58,100	272,751	94.1	195.0	180	2,736	1,903,782	15,601
相鉄	100	29,828	100.0	42.2	27	426	199,091	2,097
	100	27,402	100.0	38.0	26	402	184,079	1,931
名鉄	101,158	79,330	87.8	444.2	275	1,076	341,058	6,193
	101,158	69,753	81.8	444.2	275	1,074	314,800	5,678
近鉄	100	128,564	94.7	501.1	286	1,885	501,393	8,999
	100	107,006	96.0	501.1	286	1,914	455,831	7,867
南海	72,983	49,487	53.8	153.3	98	696	203,712	3,202
	72,983	41,703	50.9	153.5	98	696	182,808	2,795
京阪	100	46,266	94.7	91.1	89	696	243,608	3,431
	100	40,857	95.3	91.1	89	706	219,235	3,040
阪急	100	89,688	50.9	143.6	90	1,291	571,636	7,906
	100	79,001	49.7	143.6	90	1,283	510,661	6,924
阪神	29,384	32,988	43.2	48.9	51	358	218,671	2,033
	29,384	28,446	47.2	48.9	51	358	194,199	1,764
西鉄	26,157	18,620	9.3	106.1	72	297	92,504	1,336
	26,157	16,334	9.2	106.1	72	311	84,144	1,208
合計	612,005	1,445,697	—	2,920.6	1,845	17,130	8,748,140	104,644
	647,005	1,271,633	—	2,910.8	1,842	17,292	7,857,039	92,901

※原則として第2種鉄道事業分、鋼索鉄道、軌道を含む。

※P49の用語解説を参照。

※南海の数値は連続立体交差化工事のため、鉄道事業を休止している高師浜線の数値を控除している。

上段:2023年3月31日現在 下段:2022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	265,373	61,583	746	475	2,998	47.9	3,346	47.5
	276,984	55,965	665	406	3,094	47.6	3,470	47.2
西武	169,269	113,441	1,321	503	3,262	40.8	3,650	41.2
	175,102	102,252	1,197	440	3,311	40.7	3,729	41.1
京成	102,529	60,629	929	504	1,685	41.4	1,831	41.4
	99,397	50,334	732	409	1,676	41.0	1,819	41.0
京王	129,019	207,151	2,171	520	1,960	41.1	2,410	41.7
	130,325	186,554	1,955	463	1,992	40.0	2,449	41.2
小田急	173,079	222,207	2,297	583	2,821	40.8	3,712	42.0
	190,124	193,937	2,014	466	3,112	40.2	3,758	41.0
東急	148,246	238,460	3,136	811	3,547	41.8	3,657	41.9
	148,043	214,800	2,813	727	3,654	41.2	3,731	41.3
京急	112,503	168,561	2,078	586	2,517	39.3	2,891	39.8
	115,071	148,650	1,805	498	2,549	38.7	2,926	39.1
東京メトロ	290,315	248,299	3,953	969	9,631	38.5	9,721	38.6
	295,873	219,193	3,444	828	9,775	38.2	9,880	38.3
相鉄	47,909	150,573	1,963	570	986	41.2	1,040	41.4
	48,184	139,288	1,803	519	1,017	40.6	1,072	40.7
名鉄	182,366	38,202	462	411	4,022	45.6	4,987	44.7
	183,876	35,025	403	355	4,140	45.4	5,136	44.4
近鉄	270,760	49,204	667	450	6,636	45.6	6,773	45.6
	271,600	43,016	552	372	6,770	44.7	6,896	44.8
南海	95,954	57,229	830	484	2,203	44.6	2,635	44.5
	95,193	49,884	696	409	2,172	44.0	2,601	44.1
京阪	76,217	103,202	1,295	565	1,294	46.5	1,324	46.6
	80,634	91,427	1,137	469	1,330	46.0	1,359	46.1
阪急	169,112	150,832	1,618	501	2,927	40.9	3,063	41.1
	169,806	132,095	1,413	436	2,954	40.9	3,085	41.1
阪神	45,314	113,933	1,706	672	1,151	40.4	1,341	41.0
	45,442	98,869	1,458	572	1,146	40.0	1,333	40.7
西鉄	38,340	34,516	460	465	580	42.4	4,502	46.2
	38,414	31,199	403	406	606	42.1	4,600	45.9
合計	2,316,305	—	—	—	48,220	—	56,883	—
	2,364,068	—	—	—	49,298	—	57,844	—

## 1-(2) 大手民鉄(個別・連結)の経営成績

上段:2023年3月期 下段:2022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	2,045	286	245	164	16,011	3,836	6,147
	1,888	233	197	160	15,770	3,736	5,060
西武	1,270	78	56	75	8,152	2,382	4,284
	1,176	23	16	350	8,235	3,359	3,968
京成	727	50	42	25	6,056	1,764	2,523
	626	△24	△17	△14	5,818	1,814	2,141
京王	1,159	155	160	114	8,191	2,293	3,471
	1,057	117	120	△43	7,755	2,209	2,998
小田急	1,440	198	168	280	10,968	3,389	3,951
	1,313	141	65	135	11,080	3,133	3,587
東急	1,353	76	22	39	6,487	1,867	9,312
	1,223	△17	△70	△26	6,415	1,827	8,791
京急	1,044	34	51	78	8,313	1,475	2,530
	1,233	4	2	139	8,218	1,427	2,652
東京メトロ	3,270	234	164	266	19,845	5,986	3,453
	2,899	△161	△240	△150	17,921	5,812	3,069
相鉄	298	△10	△14	△12	1,539	441	2,496
	274	△20	△24	△13	1,561	454	2,166
名鉄	903	68	84	72	8,912	2,886	5,515
	852	46	59	46	8,675	2,804	4,909
近鉄	1,357	113	67	55	8,536	1,600	15,610
	1,111	△0	△47	△3	8,524	1,545	6,915
南海	920	102	82	80	8,332	1,987	2,212
	819	34	4	△2	8,263	1,922	2,017
京阪	488	50	47	34	1,885	605	2,600
	428	11	8	6	1,884	576	2,581
阪急	1,760	326	282	182	11,296	2,192	9,683
	1,589	257	207	126	11,019	2,115	7,462
阪神	762	128	130	91	3,811	1,411	—
	601	51	47	22	3,778	1,262	—
西鉄	1,997	96	161	123	5,920	1,367	4,946
	1,769	14	42	43	6,543	1,253	4,271
合計	20,802	1,992	1,753	1,673	134,260	35,486	78,740
	18,866	710	370	776	131,464	35,256	62,593

※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。

上段:2023年3月期 下段:2022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	566	548	291	17,381	4,805	69	0	3
	247	274	134	16,898	4,592	78	0	3
西武	221	201	567	15,878	3,776	78	0	3
	△132	△174	106	17,034	3,872	77	0	3
京成	102	267	269	9,655	4,109	91	0	4
	△52	△31	△44	9,003	3,877	80	0	5
京王	214	217	131	9,552	3,515	38	11	1
	7	53	55	9,062	3,422	45	11	1
小田急	266	251	407	12,799	3,884	35	0	2
	61	46	121	12,852	3,492	38	0	1
東急	446	473	259	26,140	7,793	126	1	32
	315	349	87	24,791	7,529	129	1	28
京急	108	122	158	9,354	2,734	45	0	3
	35	50	125	9,123	2,568	46	0	3
東京メトロ	277	196	277	20,028	6,333	13	1	3
	△121	△204	△133	18,129	6,183	13	1	3
相鉄	143	127	69	6,469	1,457	35	0	2
	39	32	18	6,234	1,397	35	0	0
名鉄	227	263	188	12,313	4,290	107	0	13
	29	131	93	11,868	4,111	109	0	13
近鉄	671	746	887	24,247	5,002	197	1	12
	38	306	427	18,957	4,217	71	0	6
南海	210	189	146	9,351	2,745	54	0	0
	121	99	40	9,209	2,607	54	0	0
京阪	204	204	176	7,748	2,735	38	0	2
	134	164	95	7,372	2,558	39	0	2
阪急	893	884	469	28,654	9,809	99	0	10
	392	384	214	27,228	9,153	98	0	11
阪神	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
西鉄	261	279	183	6,857	2,018	82	0	34
	104	139	98	7,345	1,790	80	0	32
合計	4,815	4,973	4,484	216,433	65,014	—	—	—
	1,221	1,623	1,441	205,112	61,375	—	—	—

# 2 輸送状況(2022年度)

## 2-(1) 輸送人員の推移

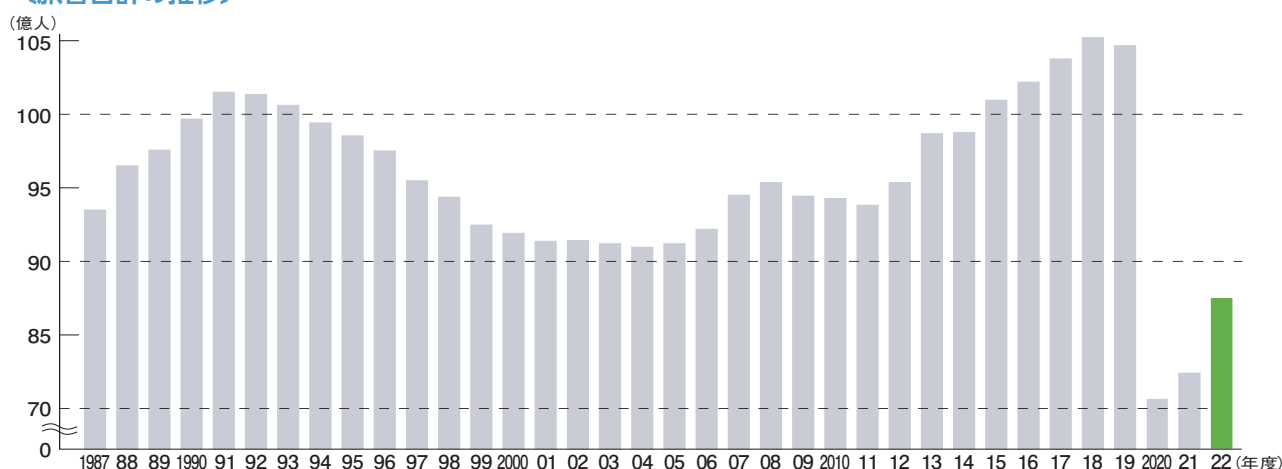
2022年度の大手民鉄16社の輸送人員は、定期旅客49億8千3百万人(対前年度比6.5%増)、定期外旅客37億6千4百万人(同18.5%増)で、旅客合計は87億4千8百万人(同11.3%増)となりました。

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。2021年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大による影響が継続し微増にとどまっています。

### 大手民鉄の輸送人員の推移

#### 【旅客合計の推移】



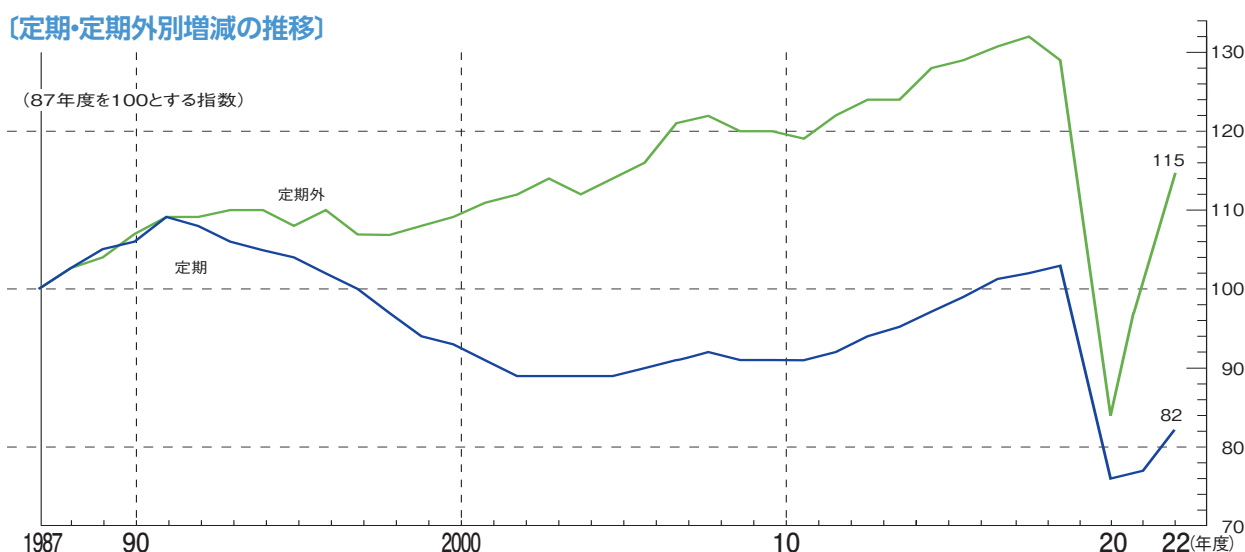
年度	1987	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04
合計	93.4	96.3	97.6	99.7	101.6	101.2	100.6	99.4	98.5	97.6	95.5	94.2	92.6	91.9	91.6	91.7	91.2	90.7

年度	05	06	07	08	09	2010	11	12	13	14	15	16	17	18	19	2020	21	22
合計	91.2	92.3	94.8	95.5	94.6	94.3	93.9	95.6	98.0	100.9	102.1	103.8	105.1	104.8	73.2	78.5	87.4	

#### 【定期・定期外別増減の推移】

(87年度を100とする指数)



年度	1987	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04
定期	100	103	105	106	109	108	106	105	104	102	100	97	94	93	91	89	89	89
定期外	100	103	104	107	109	109	110	110	108	110	107	107	108	109	111	112	114	112

年度	05	06	07	08	09	2010	11	12	13	14	15	16	17	18	19	2020	21	22
定期	89	90	91	92	91	91	91	92	95	95	97	99	101	102	103	76	77	82
定期外	114	116	121	122	120	120	119	122	124	124	128	129	131	132	129	84	97	115



## 2-(2) 輸送人員

(単位:千人、%)

会社名	年度	2022年度	2021年度	増減	対2021年度比	2019年度	増減	対2019年度比
東武	定期外	290,536	251,971	38,565	15.3	315,305	△ 24,769	△ 7.9
	定期	507,884	483,013	24,871	5.1	605,670	△ 97,786	△ 16.1
	計	798,420	734,984	63,436	8.6	920,975	△ 122,555	△ 13.3
西武	定期外	223,540	195,756	27,784	14.2	242,268	△ 18,728	△ 7.7
	定期	335,521	312,310	23,211	7.4	419,719	△ 84,198	△ 20.1
	計	559,061	508,066	50,995	10.0	661,987	△ 102,926	△ 15.5
京成	定期外	106,763	89,353	17,410	19.5	119,014	△ 12,251	△ 10.3
	定期	144,445	135,961	8,484	6.2	173,808	△ 29,363	△ 16.9
	計	251,208	225,314	25,894	11.5	292,822	△ 41,614	△ 14.2
京王	定期外	245,480	213,565	31,915	14.9	267,814	△ 22,334	△ 8.3
	定期	308,409	287,659	20,750	7.2	404,751	△ 96,342	△ 23.8
	計	553,889	501,224	52,665	10.5	672,565	△ 118,676	△ 17.6
小田急	定期外	266,998	230,695	36,303	15.7	287,589	△ 20,591	△ 7.2
	定期	381,658	349,917	31,741	9.1	477,738	△ 96,080	△ 20.1
	計	648,656	580,612	68,044	11.7	765,327	△ 116,671	△ 15.2
東急	定期外	445,985	389,396	56,589	14.5	464,980	△ 18,995	△ 4.1
	定期	542,898	507,606	35,292	7.0	722,283	△ 179,385	△ 24.8
	計	988,883	897,002	91,881	10.2	1,187,263	△ 198,380	△ 16.7
京急	定期外	192,176	160,198	31,978	20.0	212,854	△ 20,678	△ 9.7
	定期	212,264	200,099	12,165	6.1	269,333	△ 57,069	△ 21.2
	計	404,440	360,297	44,143	12.3	482,187	△ 77,747	△ 16.1
東京メトロ	定期外	1,005,435	826,555	178,880	21.6	1,156,999	△ 151,564	△ 13.1
	定期	1,166,475	1,077,227	89,247	8.3	1,608,003	△ 441,528	△ 27.5
	計	2,171,910	1,903,782	268,128	14.1	2,765,003	△ 593,093	△ 21.4
相鉄	定期外	75,129	66,285	8,844	13.3	80,009	△ 4,880	△ 6.1
	定期	123,961	117,794	6,167	5.2	153,642	△ 29,681	△ 19.3
	計	199,091	184,079	15,012	8.2	233,651	△ 34,560	△ 14.8
名鉄	定期外	106,575	86,207	20,368	23.6	125,622	△ 19,047	△ 15.2
	定期	234,483	228,593	5,890	2.6	268,530	△ 34,047	△ 12.7
	計	341,058	314,800	26,258	8.3	394,152	△ 53,094	△ 13.5
近鉄	定期外	194,027	159,846	34,181	21.4	230,086	△ 36,059	△ 15.7
	定期	307,366	295,985	11,381	3.8	341,885	△ 34,519	△ 10.1
	計	501,393	455,831	45,562	10.0	571,971	△ 70,578	△ 12.3
南海	定期外	82,047	65,941	16,106	24.4	97,774	△ 15,727	△ 16.1
	定期	121,665	116,867	4,798	4.1	141,680	△ 20,015	△ 14.1
	計	203,712	182,808	20,904	11.4	239,454	△ 35,742	△ 14.9
京阪	定期外	115,377	97,391	17,986	18.5	145,643	△ 30,266	△ 20.8
	定期	128,230	121,843	6,387	5.2	147,461	△ 19,231	△ 13.0
	計	243,608	219,235	24,373	11.1	293,104	△ 49,496	△ 16.9
阪急	定期外	272,066	228,028	44,038	19.3	310,525	△ 38,459	△ 12.4
	定期	299,570	282,633	16,937	6.0	344,604	△ 45,034	△ 13.1
	計	571,636	510,661	60,975	11.9	655,129	△ 83,493	△ 12.7
阪神	定期外	103,696	84,103	19,593	23.3	118,559	△ 14,863	△ 12.5
	定期	114,975	110,096	4,879	4.4	127,652	△ 12,677	△ 9.9
	計	218,671	194,199	24,472	12.6	246,212	△ 27,541	△ 11.2
西鉄	定期外	38,926	33,040	5,886	17.8	47,841	△ 8,915	△ 18.6
	定期	53,578	51,104	2,474	4.8	58,307	△ 4,729	△ 8.1
	計	92,504	84,144	8,360	9.9	106,148	△ 13,644	△ 12.9
16社計	定期外	3,764,756	3,178,330	586,426	18.5	4,222,882	△ 458,126	△ 10.8
	定期	4,983,382	4,678,707	304,675	6.5	6,265,066	△ 1,281,684	△ 20.5
	(通勤)	(3,785,115)	(3,643,783)	(141,332)	(3.9)	(4,904,232)	(△ 1,119,117)	(△ 22.8)
	(通学)	(1,198,263)	(1,034,921)	(163,343)	(15.8)	(1,360,831)	(△ 162,568)	(△ 11.9)
計	8,748,140	7,857,039	891,101	11.3	10,487,950	△ 1,739,810	△ 16.6	

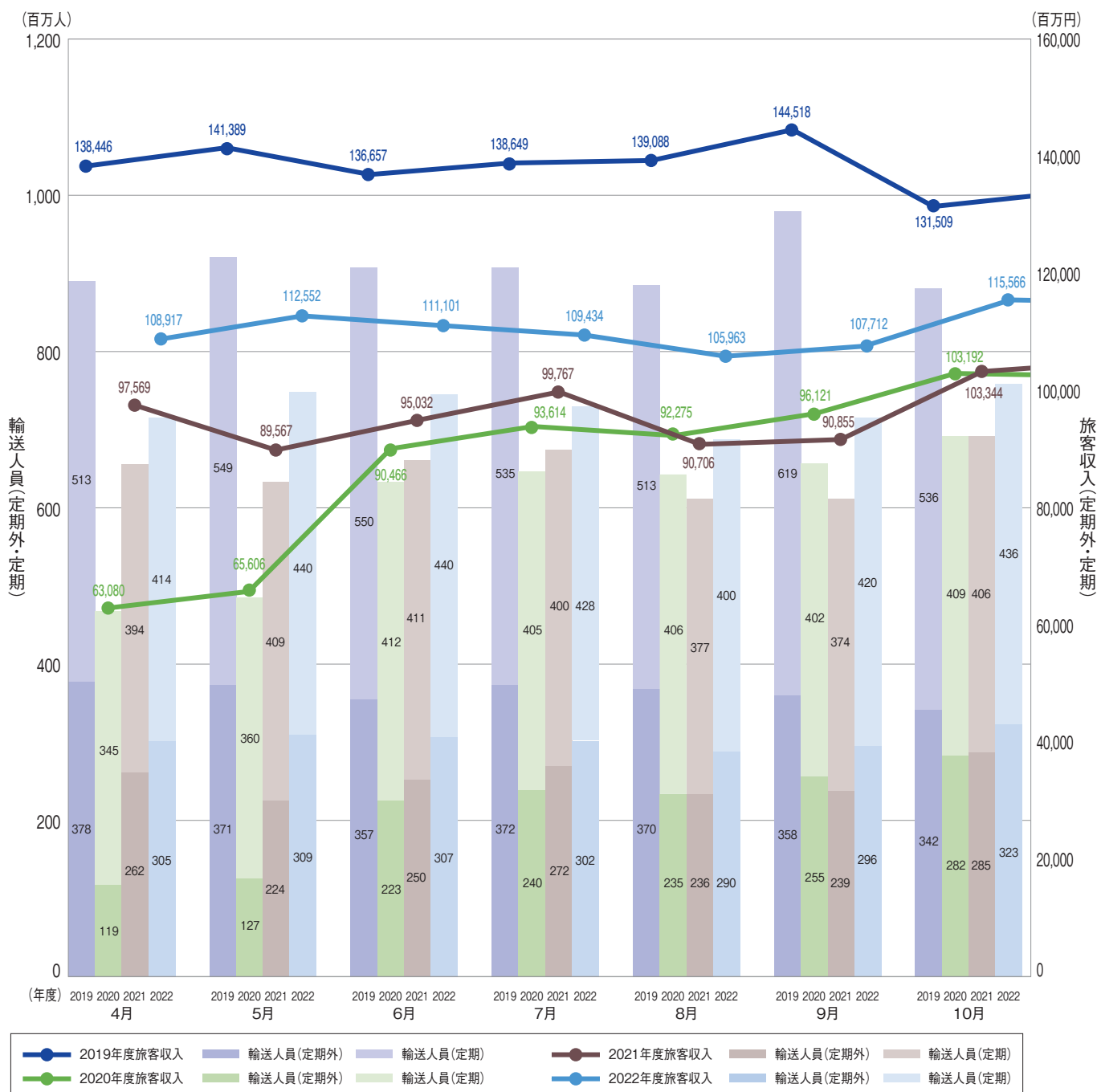
※第2種鉄道事業分、軌道、鋼索鉄道を含む。

※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。

# 3 新型コロナウイルス感染症による影響

輸送人員・旅客収入の比較 (2019年度～2022年度)

## 大手民鉄16社 輸送人員・旅客収入



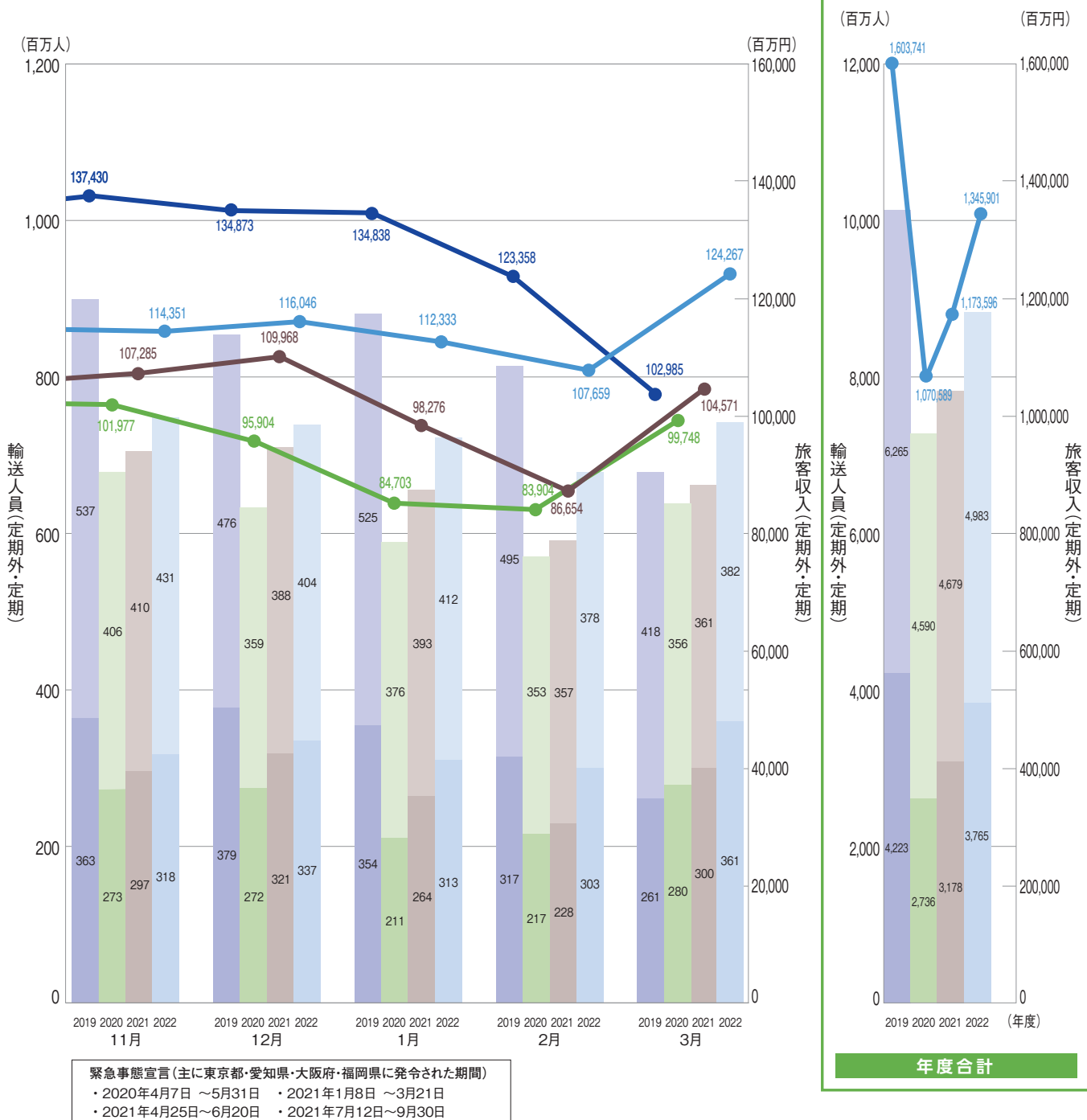
(単位:千人)

(単位:千人)

(単位:千円)

	輸送人員(定期外)				輸送人員(定期)				旅客収入			
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
4月	378,177	119,272	262,305	305,383	512,735	344,896	393,860	413,648	138,445,772	63,079,841	97,569,128	108,916,788
5月	371,406	126,986	223,946	309,478	548,823	359,523	409,180	439,745	141,389,474	65,606,188	89,567,069	112,552,329
6月	356,997	222,906	250,473	307,037	549,633	412,455	410,912	440,238	136,656,616	90,466,231	95,031,901	111,101,359
7月	371,909	240,199	271,723	301,938	534,516	405,119	400,266	427,644	138,649,436	93,613,987	99,767,277	109,433,765
8月	370,386	234,658	235,908	289,960	512,549	406,152	376,641	399,786	139,088,420	92,274,794	90,705,990	105,962,648
9月	358,139	255,075	239,293	295,964	619,148	401,833	374,155	419,907	144,518,117	96,121,204	90,855,456	107,712,179
10月	341,860	282,407	285,361	323,115	536,365	409,117	405,665	435,694	131,508,578	103,191,566	103,344,132	115,565,961

※2019年10月1日消費税8%から10%へ改定。



(単位:千人)

(単位:千人)

(単位:千円)

	輸送人員(定期外)				輸送人員(定期)				旅客収入			
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
11月	362,608	273,343	297,238	317,779	536,969	406,234	409,660	430,583	137,430,385	101,977,354	107,285,400	114,350,668
12月	379,218	271,993	320,587	336,815	475,991	359,250	387,749	404,127	134,872,717	95,903,555	109,968,409	116,046,290
1月	354,324	211,374	264,190	312,827	524,548	375,715	392,609	411,703	134,838,037	84,702,737	98,275,562	112,333,159
2月	316,951	217,286	227,520	303,460	495,406	353,355	356,550	378,108	123,358,356	83,903,694	86,654,218	107,658,687
3月	260,885	280,119	299,788	361,024	418,363	356,066	361,459	382,218	102,985,320	99,747,694	104,571,149	124,266,800

# 4 交通機関として民鉄が担う役割

## 4-(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。

社会に必要な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。国内旅行及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、CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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

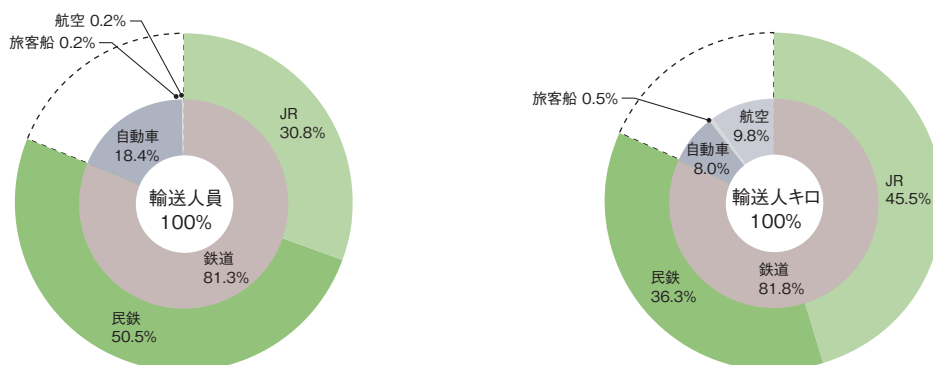
人口減少・高齢化が進む地方部を活性化していくことが求められています。地方部の通勤・通学等の社会生活のため必要な交通手段として、また、地方部と都市部との交流のため、鉄道は「地方創生、地域の足としての役割」を果たしています。

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。

## 4-(2) 旅客の公共輸送機関別分担率

2020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50.5%、輸送人キロベースで36.3%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(2020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。

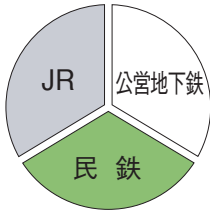
資料:国土交通省「数字でみる鉄道2022」

## 4-(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(2017年度)は約219億166万人(1日平均約5,988万人)で、そのうち民鉄の占める割合は、首都交通圏で37.4%、中京交通圏で40.9%、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。

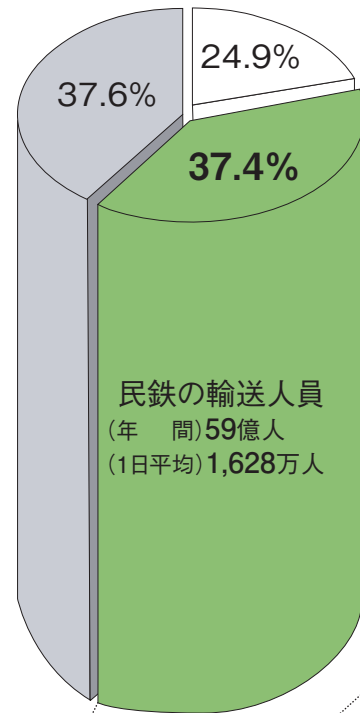
三大都市交通圏の交通機関別鉄軌道輸送人員の割合(2017年度)

■凡例



首都交通圏の輸送人員

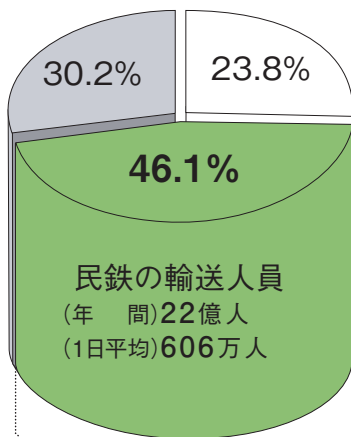
(年間)158.6億人  
(1日平均)4,346万人



民鉄の輸送人員  
(年間)59億人  
(1日平均)1,628万人

京阪神交通圏の輸送人員

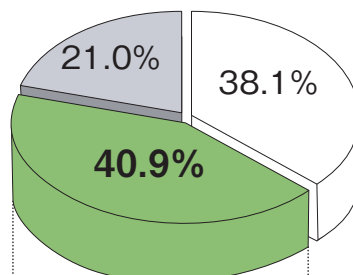
(年間)47.9億人  
(1日平均)1,314万人



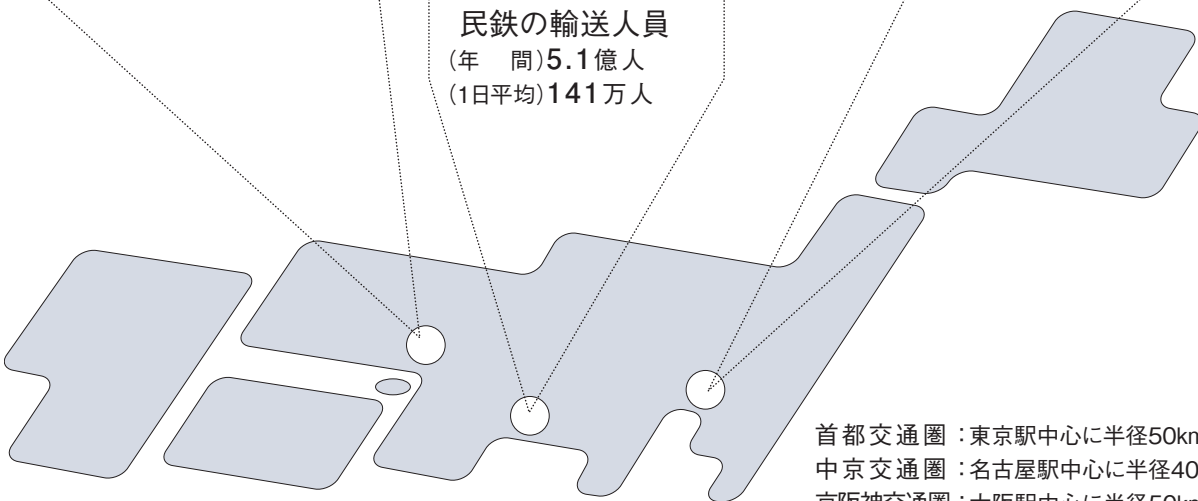
民鉄の輸送人員  
(年間)22億人  
(1日平均)606万人

中京交通圏の輸送人員

(年間)12.6億人  
(1日平均)345万人



民鉄の輸送人員  
(年間)5.1億人  
(1日平均)141万人



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

資料：(一財)運輸総合研究所  
「平成31・令和元年版 都市・地域交通年報」

※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 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(日吉～新横浜)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、相鉄新横浜線の開業により、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。

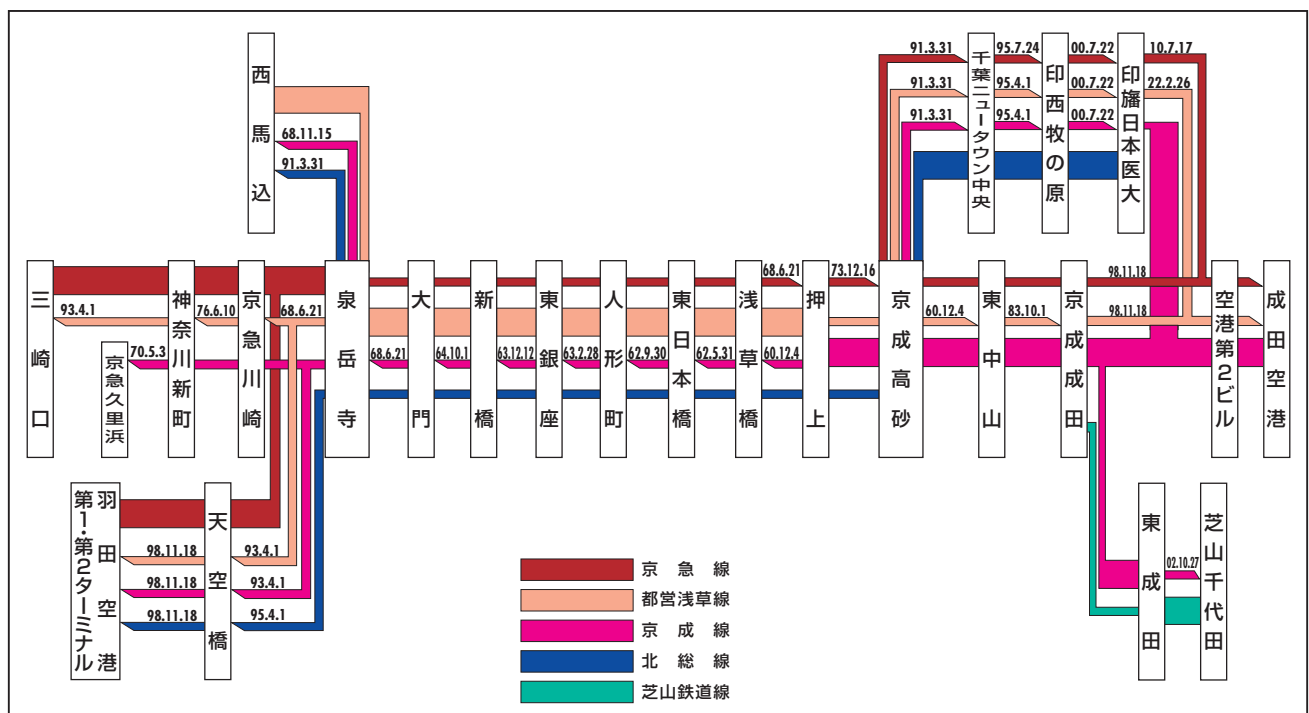
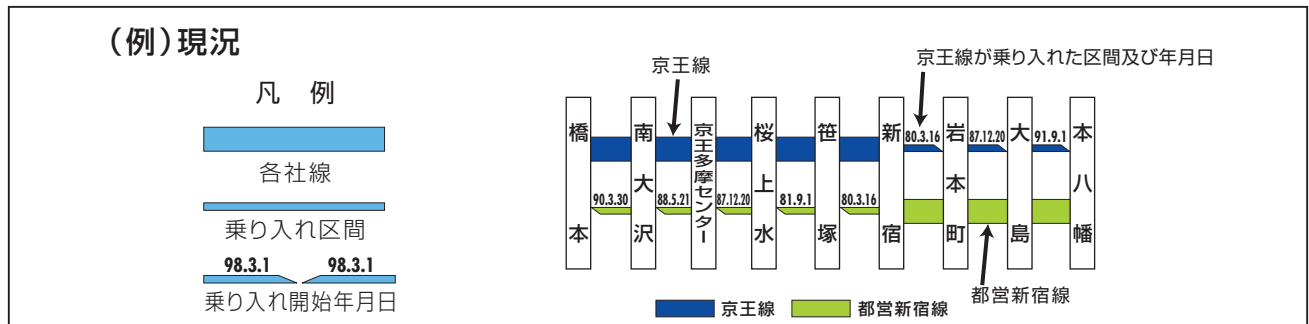


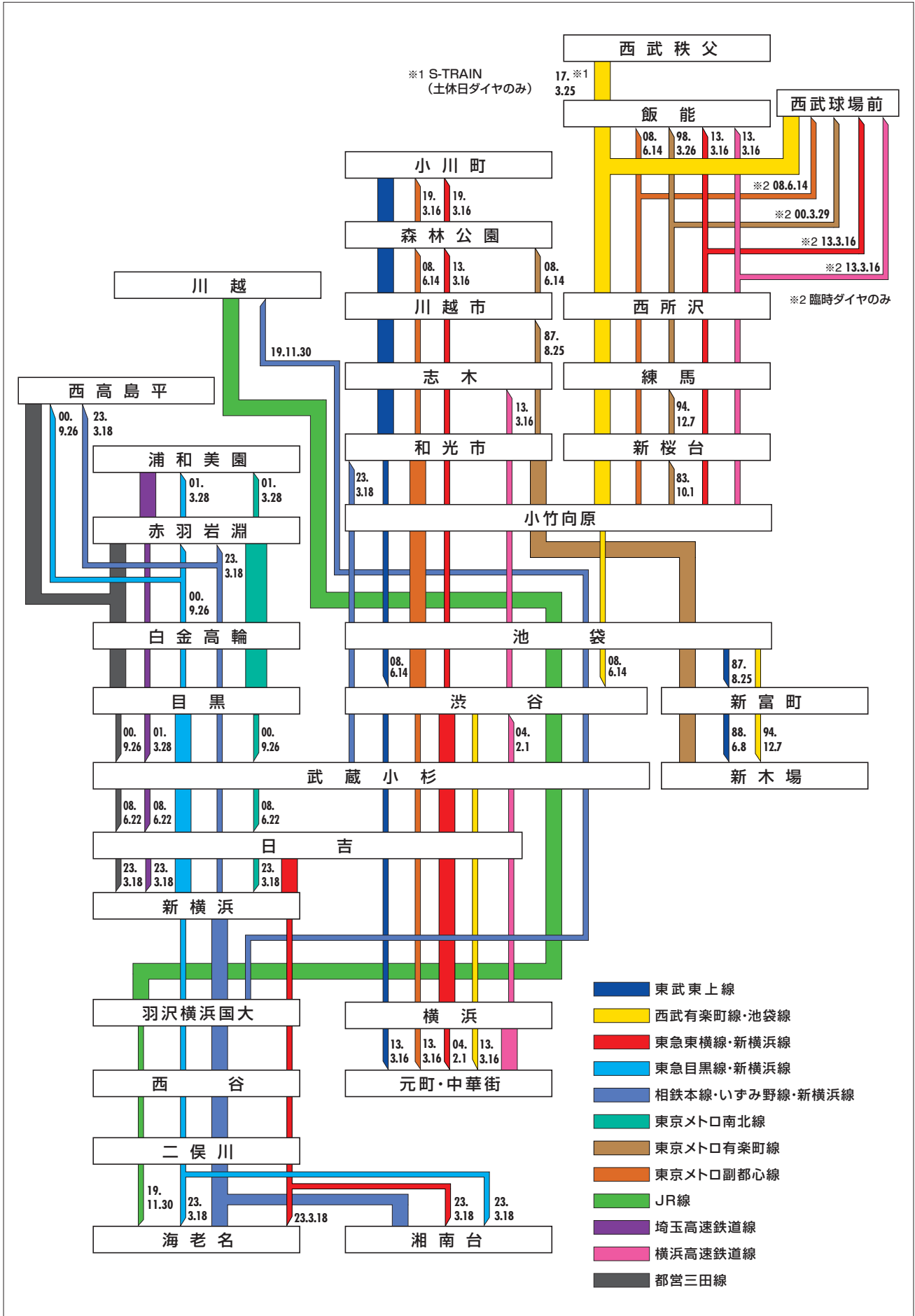
THライナー

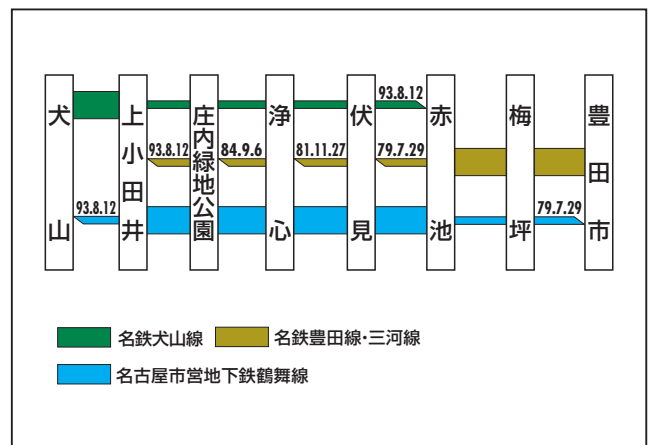
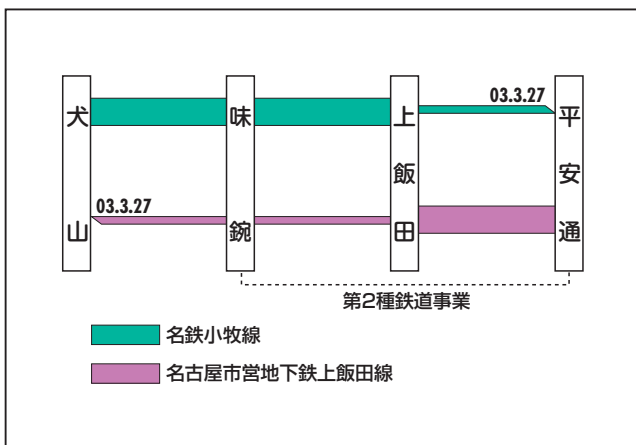
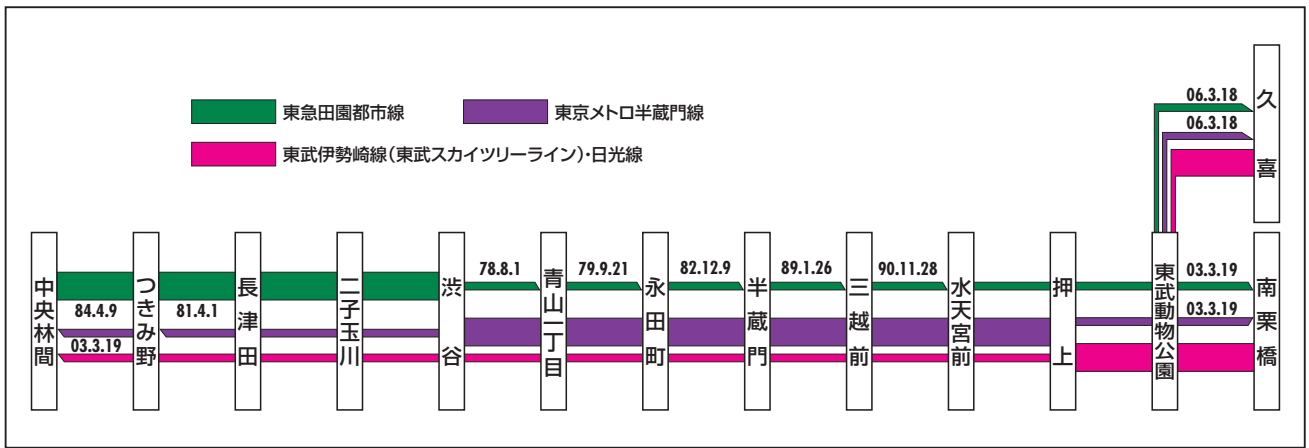
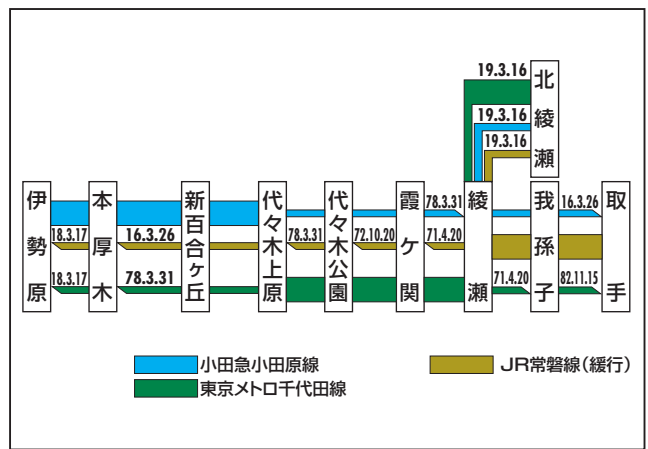
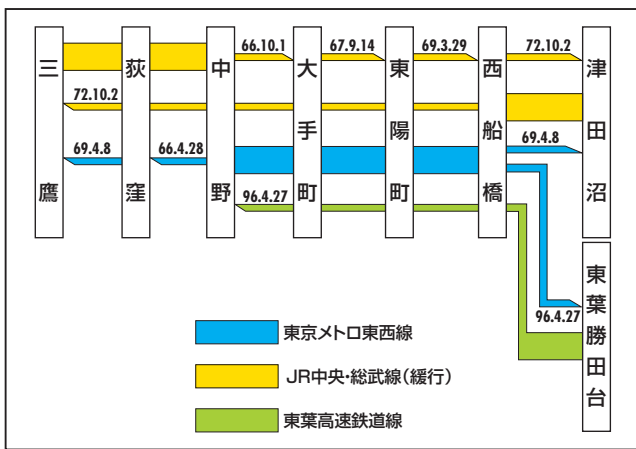
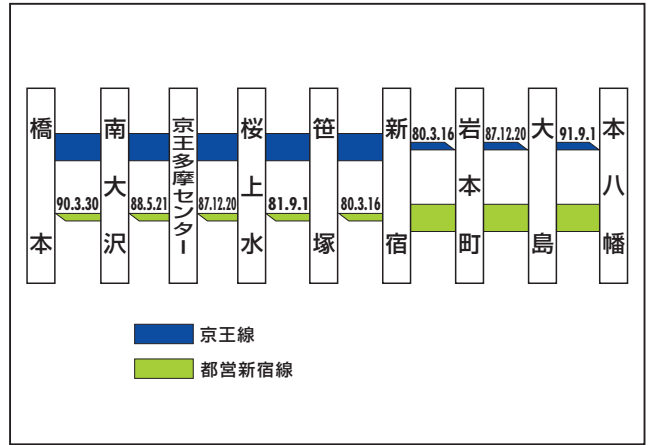
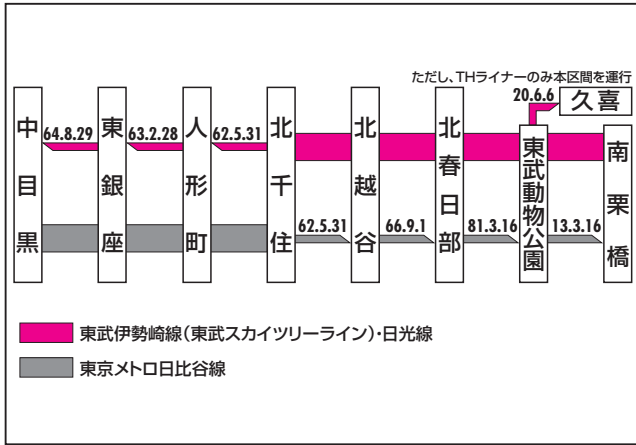


相鉄21000系

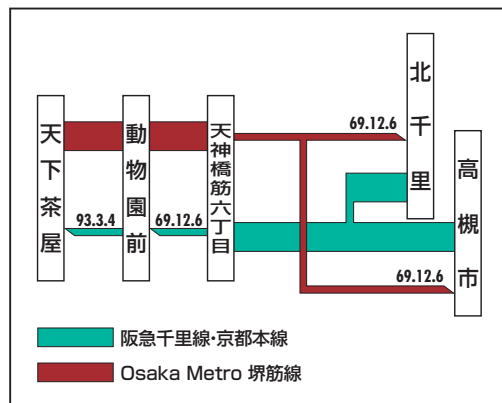
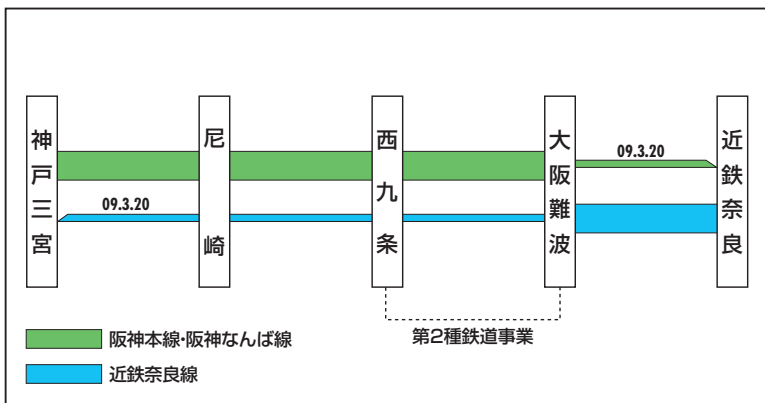
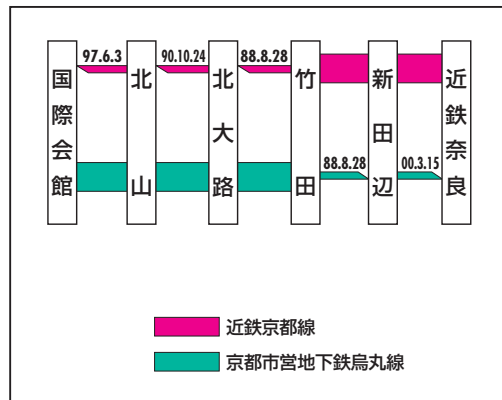
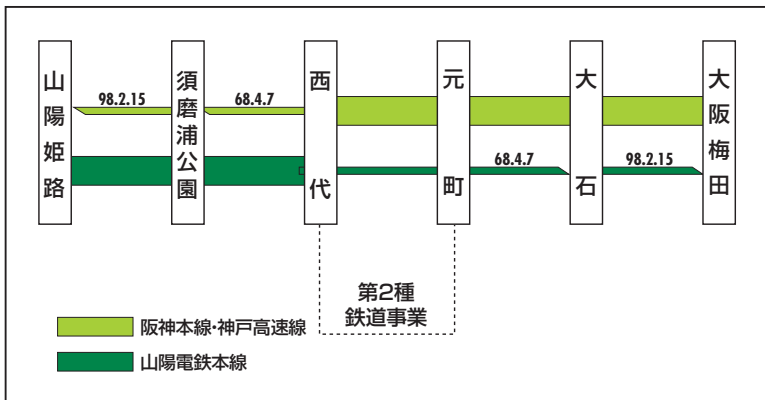
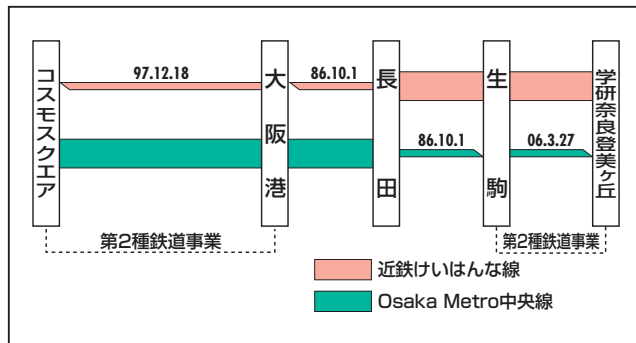
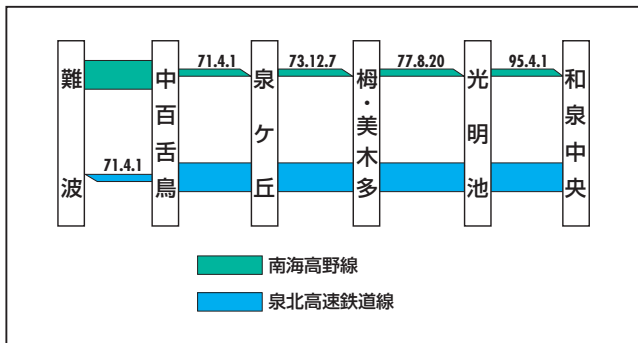
## 1-(2) 相互直通運転の現況 (2023年10月1日現在)











### 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

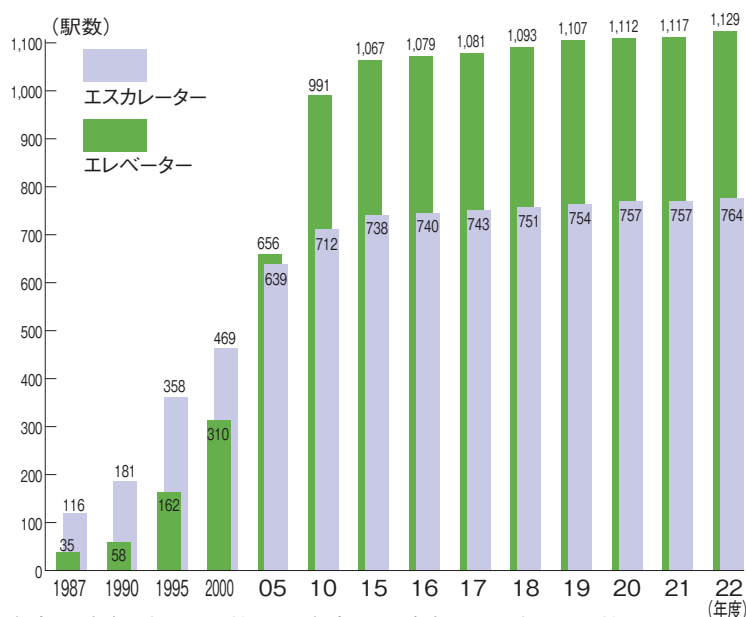
2006年6月、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下、「バリアフリー法」)が制定され、すべての利用者が安全に、快適に鉄道駅を利用できるように、移動経路の段差解消、点字ブロックの設置など、駅施設のバリアフリー化について、具体的な方向性が示されました。公共交通機関では、バリアフリー法に基づき、ハード・ソフト両面で、バリアフリー化が進められてきましたが、更なるバリアフリー化を促進するため、2021年4月よりバリアフリー法の一部が改正され、本法律に基づく2025年度末までの目標が新たに設けられました。大手民鉄では、バリアフリー法に定められた目標達成に向けて、バリアフリー化工事を進めています。2022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2022年度の設置状況は、エスカレーター764駅、エレベーター1,129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。

ただ、エスカレーター・エレベーターは、設置にあたって既存の駅施設全体を改良しなければならないなど多額の初期投資が必要なほか、稼働後の保守点検等、オペレーション費用の負担も大きく、多くの課題があります。今後とも国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)



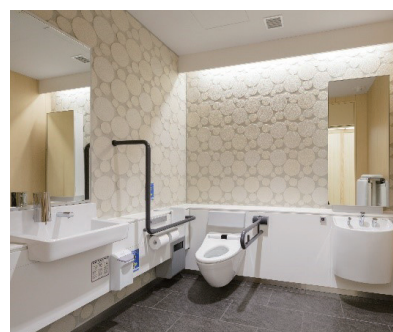
※1995年度から相鉄を加えた15社。2004年度からは東京メトロを加えた16社。  
※同事業者の交差駅については1駅として数える。



エレベーター



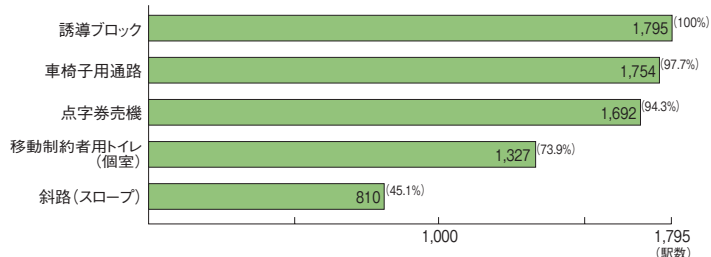
視覚障がい者誘導用ブロック



移動制約者用トイレ(個室)

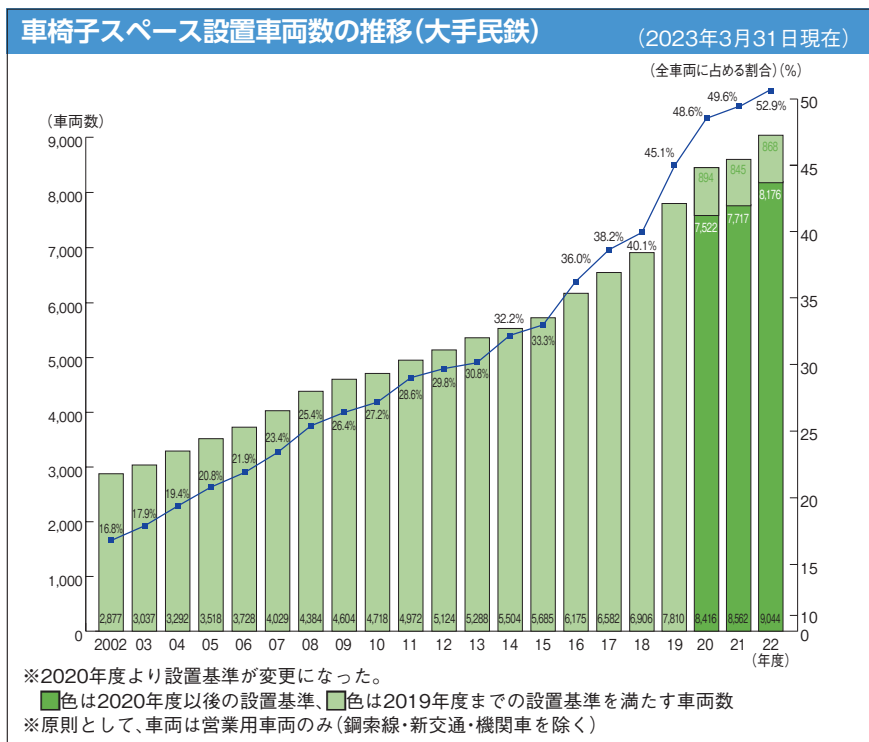
### 移動制約者用設備整備状況(大手民鉄)

(2023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52.9%に当たる9,044両に、編成単位では、86.6%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

## バリアフリー料金の創設

2021年5月28日に政府において、「第2次交通政策基本計画」が閣議決定されました。本計画では、2021年度以降の新たなバリアフリー化の整備目標として、エレベーター等の整備対象駅の拡大やホーム整備の加速化が盛り込まれました。そうした中で、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出・移動の自粛により、交通事業者の収益が悪化し、投資余力が減少しており、利用者サービスの高度化に向けた財源確保を図る必要性が高まりました。

国土交通省では、整備促進に向け、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をいただく制度(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を、ホームドアやエレベーター等のバリアフリー設備の整備に充て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、本料金制度を適用する鉄道事業者は、事前届出時におけるバリアフリー設備の整備・徴収計画の公表、毎年度における整備・徴収実績(前年度の整備費・整備内容、徴収額等)の公表等を行うこととされております。

### ■ バリアフリー料金導入状況

収受開始日	社名
2023年3月18日～	東武、西武、小田急、東京メトロ、相鉄
2023年3月27日～	西鉄
2023年4月1日～	京阪、阪急、阪神

# 3 ラッシュ時の混雑緩和

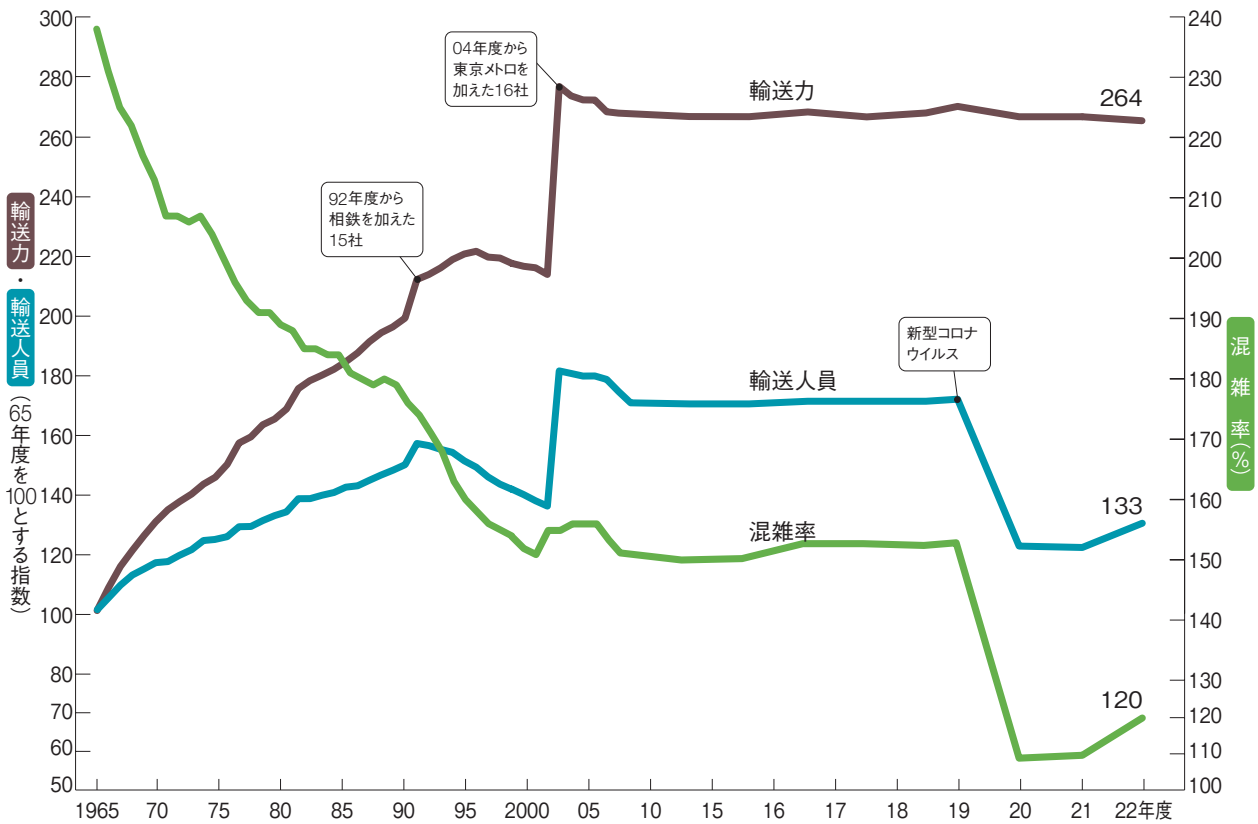
## 3-(1) 着実に進む混雑緩和

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159%、関西5社11線区平均130%)となりました。

また、2022年度は、全国的に外出自粛やテレワークが推進され、混雑率は120%(関東9社22線区平均122%、関西5社11線区平均112%)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=輸送人員/輸送力

### 混雑率の目安

100%	150%	180%	200%	250%
定員乗車(座席につくか、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)。	肩がふれあう程度で、新聞は楽に読める。	体がふれあうが、新聞は読める。	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。	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。



# 4 有料着席サービス・観光列車

## 4-(1) 有料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。

(2023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	げごん、ぎぬ、りょうもう、リバティげごん、リバティぎぬ、リバティ会津、リバティりょうもう、スカイツリーライナー、アーバンパークライナー	320円～1,650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 通勤時座席指定制列車として導入	THライナー (東京メトロと共同運行)※1	久喜～春日部～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	ラビュー S-TRAIN (東京メトロ、東急・横浜高速鉄道と共同運行)※1	300円～710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	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	450円(定額)
		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	8,150円(1ヶ月)
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、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	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	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	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)
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)	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。

※3.南大阪線・吉野線における特別急行料金の特別、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) 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。

(2023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(運営)	JR横浜～伊豆急下田 北海道内(7月～9月)	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		
	大阪難波～京都 近鉄奈良～京都	2022. 4		
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
	和歌山市～加太	2021. 9	めでたいでんしゃ(第4弾)かしら	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	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



あをによし



天空



京とれいん 雅洛



THE RAIL KITCHEN CHIKUGO

# 5 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。

(2023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 102事業者(2023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、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、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28事業者
東海	manaca (マナカ) 	2011年2月	■事業者数 11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、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 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。
- ・Kitacaは、北海道旅客鉄道株式会社の登録商標です。
- ・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。



# 6 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

(2023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、西武、京成、京王、京急、小田急、東急、東京メトロ、相鉄 <sup>※1</sup> 、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪神 <sup>※2</sup> 、西鉄
	車内	全社
Wi-Fi <sup>※3</sup>	駅	東武、西武、京王、小田急、東急、東京メトロ、相鉄、名鉄、近鉄、阪急、阪神、西鉄
	車内	東武、西武、京成 <sup>※2</sup> 、京王、小田急、東急、相鉄、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神
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 <sup>※4</sup> 、南海、阪急、阪神、西鉄 <sup>※4</sup>
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

名称	発売価格	利用可能エリア
PASMO PASSPORT	2,000円	PASMO同様
KANSAI ONE PASS	3,000円	ICOCA同様

※PASMO・PASMO PASSPORTは株式会社パスモの登録商標です。

## ■ 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(鉄道・バス 5日間有効) 6,000円(鉄道のみ 3日間有効)	東武、西武、京成 <sup>※1</sup> 、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)	近鉄(一部除く)、南海、京阪、阪急、阪神、Osaka Metro 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。

※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 THRU PASS

# 7 その他サービス

## 7-(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、駅の発着時間や運賃の検索、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。

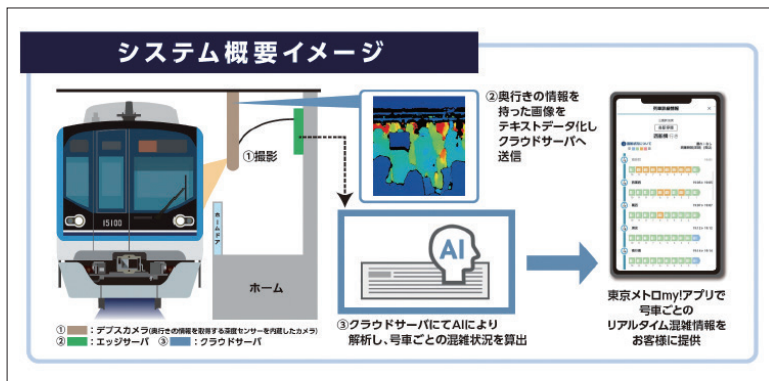


運行情報の例

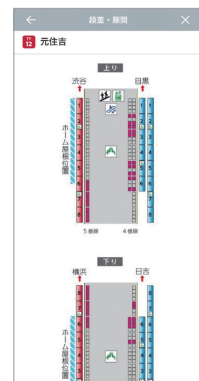
列車走行位置の例

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いただけるよう努めています。



列車混雑計測システム



バリアフリー関連情報の例

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クサービス)等でも提供しています。

### 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、駅の窓口と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したり、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。



チケットレスサービス



キャッシュレス券売機

### 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。



ロボットによる案内



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

### 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。



MaaSアプリ機能 イメージ

## 7-(2) 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1,183台設置(2023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

## 7-(3) 「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 172社局2668駅(2023年5月1日現在)



© 2022 Gullane (Thomas) Limited.

## 7-(4) 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。現在、大手民鉄においては全ての会社で女性専用車が導入されています。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 安全対策の強化

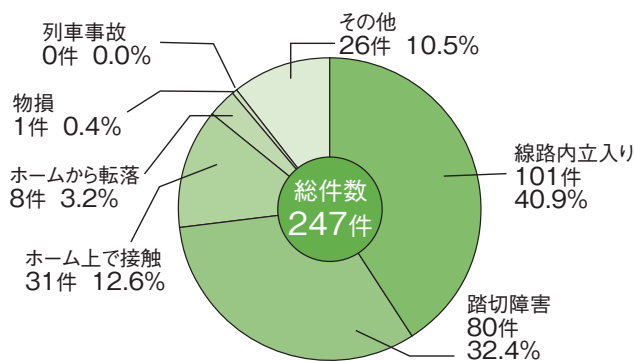
公共交通機関にとって最も重要なのが安全の確保です。大手民鉄では、踏切道の廃止または立体交差化、運行管理システムの機能向上、各種の運転保安設備の整備などに高水準の設備投資を実施することにより、積極的に安全対策を推進しています。また、組織内部における安全意識を浸透させ、安全文化を醸成する運輸安全マネジメント態勢の定着を図っています。

## 1-(1) 踏切道の改良

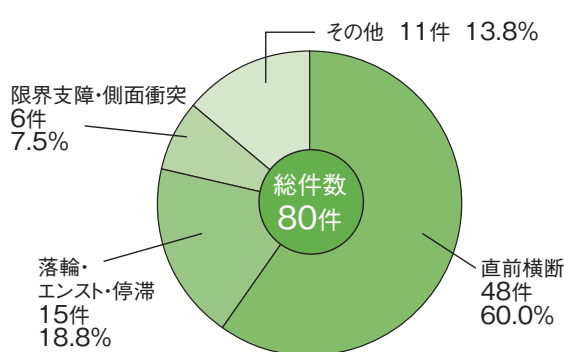
2022年度の大手民鉄における運転事故件数は247件であり、うち踏切事故件数は80件で全体の約32%を占めており、踏切道の廃止又は立体交差化を推進することが、安全性の一層の向上につながります。立体交差化事業等の推進により、大手民鉄16社の踏切道数は、2022年度末において5,405か所となっており、2000年度末に比べ1,281か所減少しています。また、残る踏切道についても、質的な向上を図るため、最も保安度の高い第1種(自動遮断機設置)踏切道への転換を進めてきており、第1種踏切道の比率が約99.5%となっています。

### 大手民鉄の鉄道運転事故の状況

#### ◆鉄道運転事故の件数(2022年度)



#### ◆踏切事故の件数(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。

### 踏切道の種別

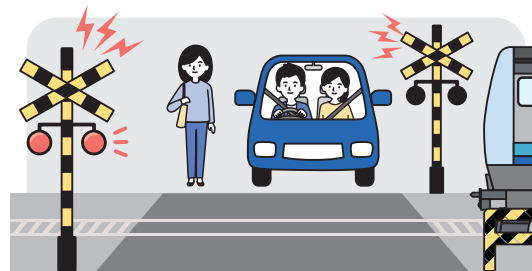
#### 第1種

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。

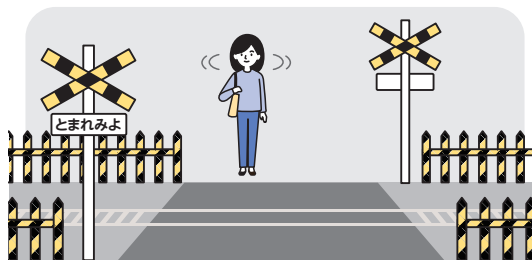


#### その他

第3種/踏切警報機が設置されている。

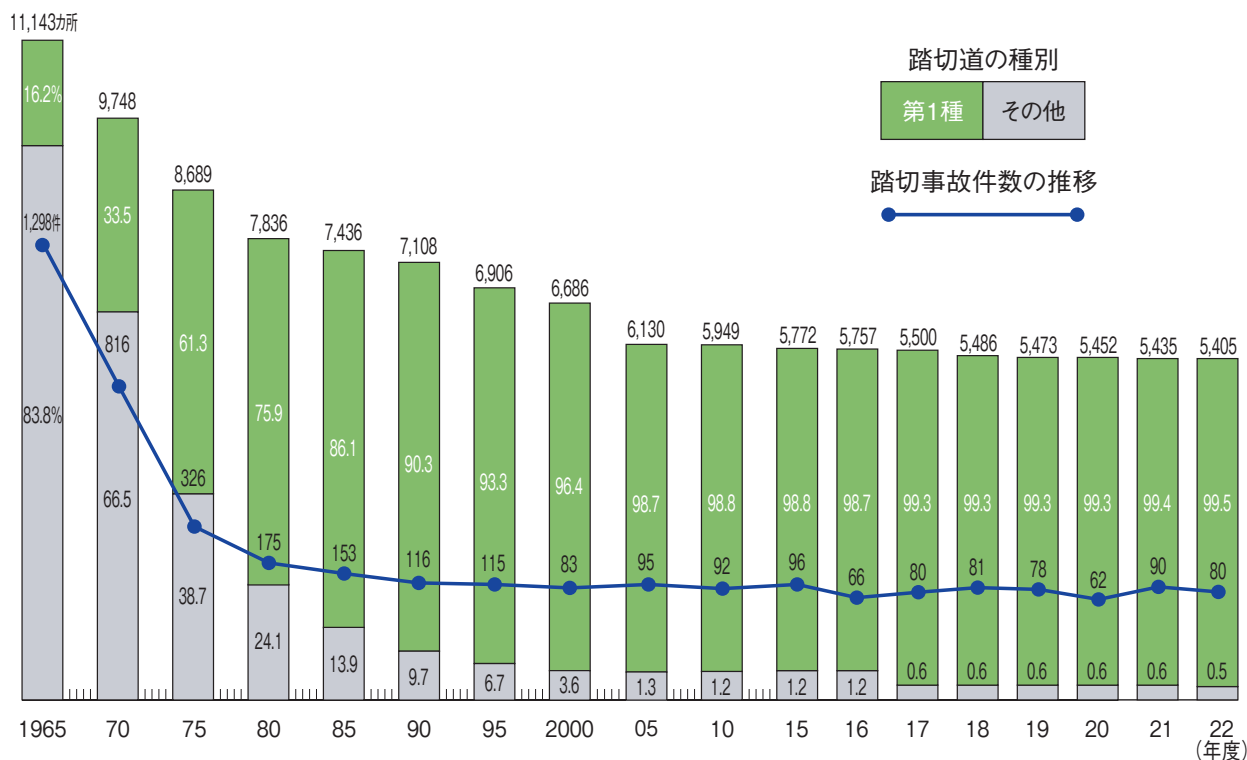


第4種/第1種、第2種及び第3種以外のもの。



※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年度からは東京メトロを加えた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

踏切遮断桿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。



特殊信号発光器(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(無線式列車制御装置)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又は停止させる装置。



ATS地上子の例

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

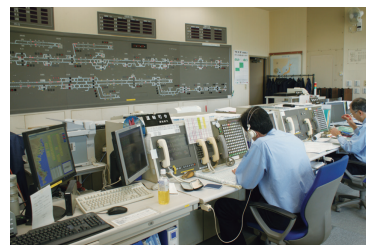
進路上にある列車等との間隔や線路の条件に応じた列車の運転速度を指示する制御情報を連続的にレールに流し、これを受信した列車が当該制御情報と現在の運転速度を照査して、当該制御情報が指示する運転速度まで列車の速度を自動的に減速させる装置。

### 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。

### 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。



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

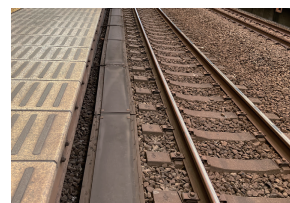
非常事態が発生した場合に、「非常停止押しボタン」を操作することにより、ホームに接近する列車の乗務員に危険を知らせます。



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

### 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

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。(2022年3月末時点で246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有ります。)



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
設置駅数 (駅)	106	113	141	172	211	231	246

### 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)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。

各社では従前より、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

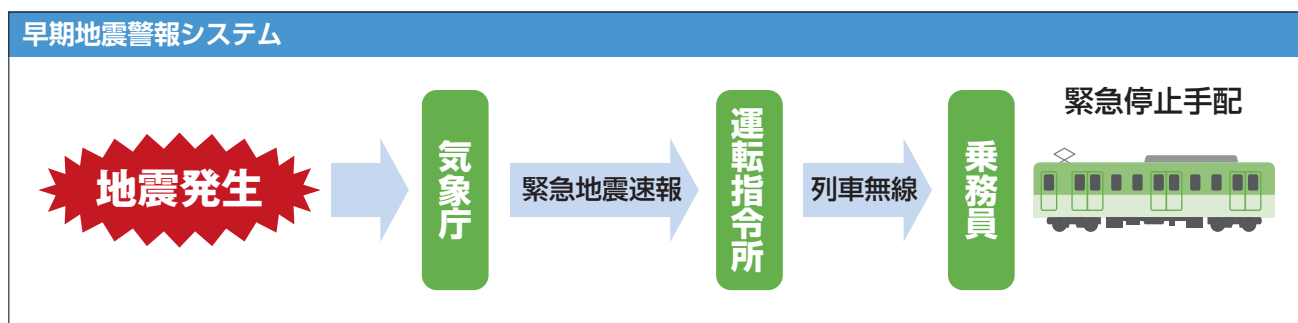
地震発生時における利用者の安全を確保するため、次のような対策を進めています。

#### 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

大型の台風が接近又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事を受け、国土交通省と大手民鉄、JR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



車内防犯カメラ



非常通報装置



テロ対策訓練の様子



車内防犯カメラ



非常通報装置

# 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CO<sub>2</sub>排出量を2013年度比で46%削減」を目指す

電力使用量(CO<sub>2</sub>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。

##### ■「CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>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、回生ブレーキ付きVVVF制御車両等の省エネ車両の導入を進めています。2023年3月現在、大手民鉄全体の全保有車両における省エネ車両割合は、90.2%となっています。

#### ■ 大手民鉄の省エネルギー車両の導入率

(2023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	13,152*	11,950
	チョップ制御	1,421*	649
	抵抗制御・その他	640*	185
回生ブレーキを装備していない車両	抵抗制御・その他	1,884	200*
全保有車両数		17,097(A)	12,984
省エネルギー車両数(回生ブレーキ装備又は軽量化車両)		15,413(B) (*の合計)	
省エネルギー車両の割合		90.2% (B/A)	

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

### 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。再生可能エネルギーのうち、特に太陽光の利用が進められています。駅や車両基地の上屋等に太陽光発電パネルを設置し、発電する事により、駅の空調設備や照明設備の電力として利用しています。



駅に設置された太陽光発電パネル

### 照明器具のLED化

環境負荷軽減のため、照明器具のLED化も進められています。各駅の構内照明や信号機の電球などをLED化することにより、消費電力を削減しています。また、LED化により、これまでの電球式に比べ、長寿命化するため、交換回数も少なくなり、ゴミの削減にもつながります。



LED化された信号機

### 回生電力の有効活用

電車走行時に発生する余剰な回生電力を有効活用する取り組みも進んでいます。回生電力を一時的に貯蔵し、電車走行時に再利用する回生電力貯蔵装置や、貯蔵した回生電力を駅の照明や空調の電源として利用する駅舎補助電源を導入する事で、消費電力の効率化を図っています。



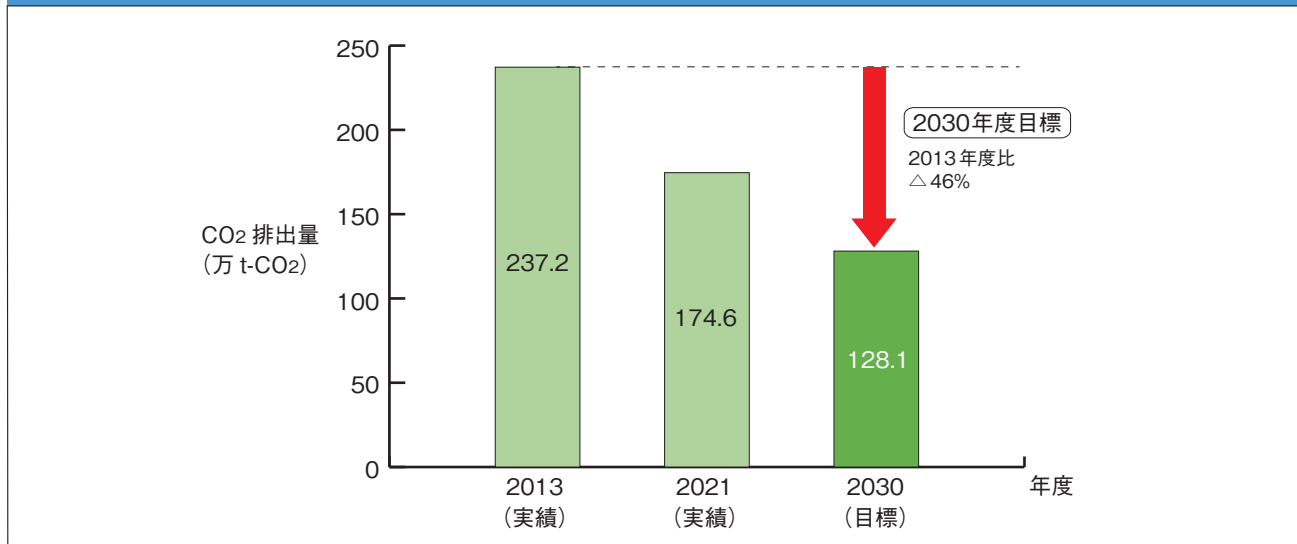
回生電力貯蔵装置

# 1-(3) CO<sub>2</sub>排出量の削減目標に対する進捗状況

## CO<sub>2</sub>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、2021年度のCO<sub>2</sub>排出量実績は174.6万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26%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。

CO<sub>2</sub>排出量の推移(大手16社)



# 1-(4) 鉄道が有する環境優位性

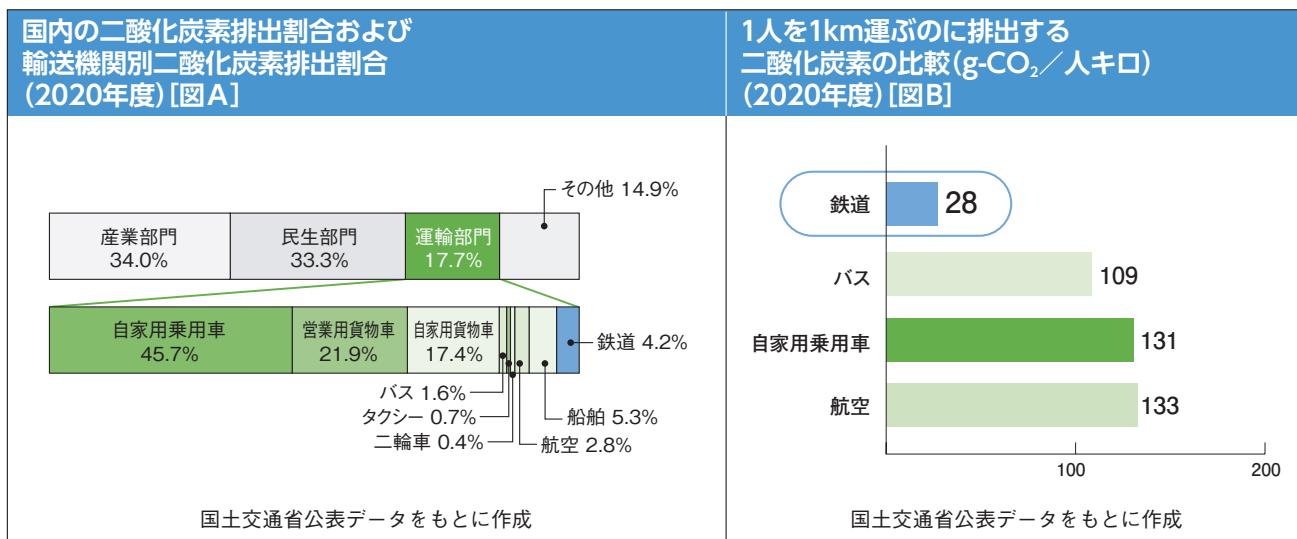
我が国全体の二酸化炭素排出量の中で、運輸部門は約17.7%を占めており、[図A]、なかでも自家用乗用車の二酸化炭素排出量が最も多く、運輸部門の45.7%にも達しています。

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：4-(2)旅客の公共交通機関別分担率]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(CO<sub>2</sub>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事で、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。



# 1 2022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。

2022年度は、踏切および運転保安工事に2,058億円を投じて、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757億円を投じ、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308億円を投じて、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。

2023年度設備投資計画では、踏切および運転保安工事に2,582億円、サービス改善工事に1,392億円、輸送力増強工事に406億円など、合計で4,391億円を投じる予定です。

## ■ 各社別設備投資2022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	221	194	107	155	125	254	84	378	48	107	139	61	34	105	24	22	2,058	65.7%
サービス改善工事	70	19	19	13	66	56	44	297	25	16	39	29	9	47	5	3	757	24.2%
輸送力増強工事			7	17	8	74	27	56	50	40	0	8	0	1	16	4	308	9.8%
鉄道・運輸機構工事																		
合計	291	214	134	186	199	385	155	731	123	164	179	99	43	155	46	30	3,134	100.0%

## ■ 各社別設備投資2023年度計画

(単位:億円)

	東武	西武	京成	京王	小田急	東急	京急	東京メトロ	相鉄	名鉄	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	西鉄	合計	構成率
踏切および運転保安工事	252	202	133	303	131	314	165	418	26	116	179	61	64	117	36	65	2,582	58.8%
サービス改善工事	124	48	27	44	111	114	82	484	41	26	78	37	37	106	14	19	1,392	31.7%
輸送力増強工事		1	30	33	18	2	47	108	48	69	0	21	0	2	22	5	406	9.2%
鉄道・運輸機構工事																		
合計	377	251	191	380	260	431	295	1,011	116	212	257	120	101	226	73	90	4,391	100.0%

※「合計」と各項目の合計値とは必ずしも一致しない。(億円未満切り捨て)

踏切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。

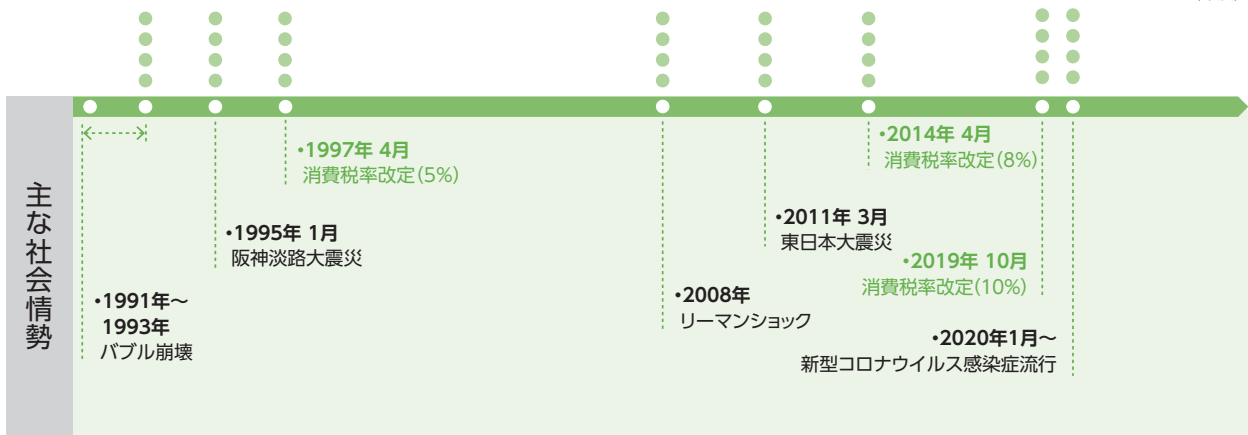
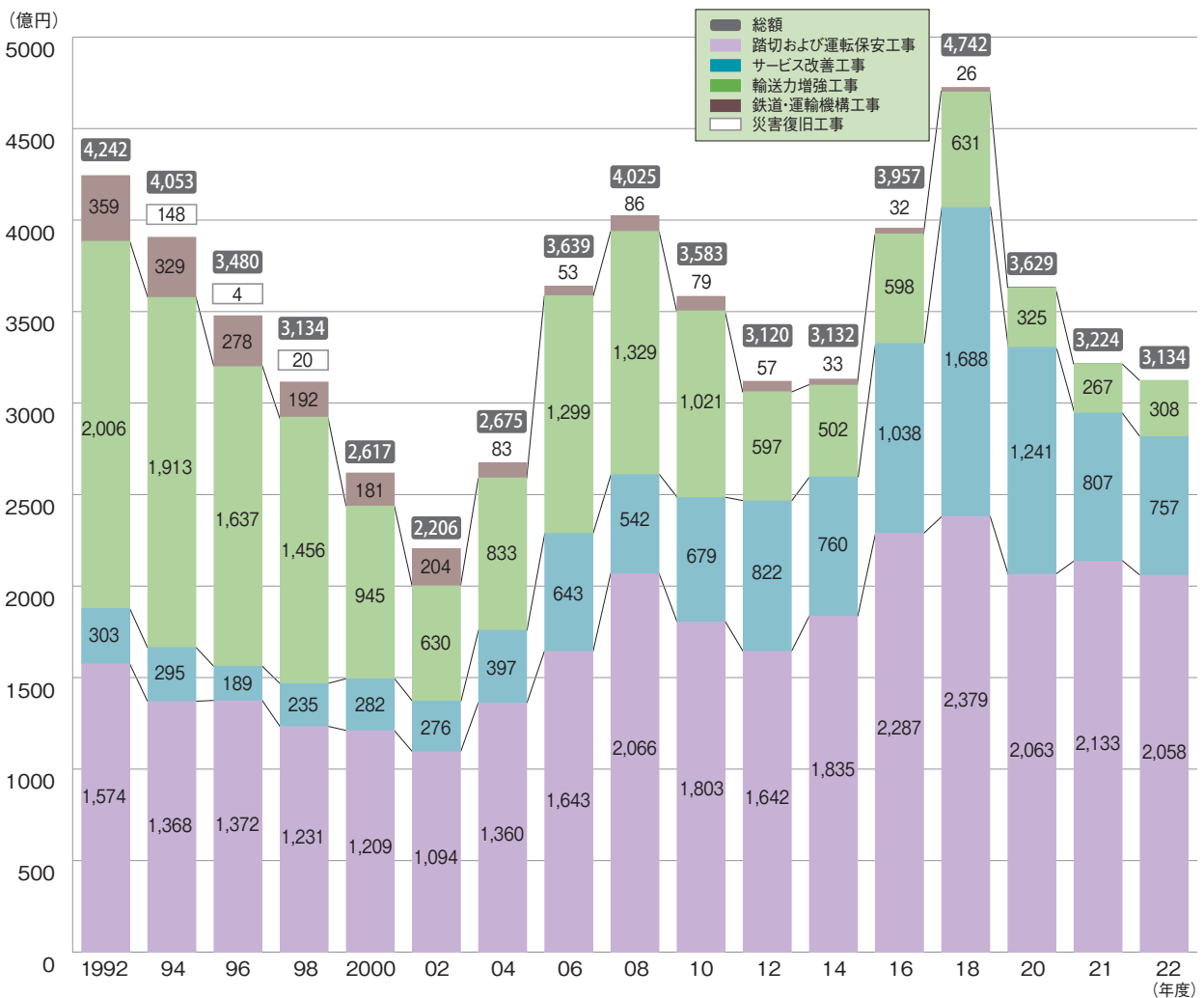
サービス改善工事: バリアフリー化(エスカレーター・エレベーターの設置を含む)、駅施設のリニューアルなど。

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





(単位:億円)

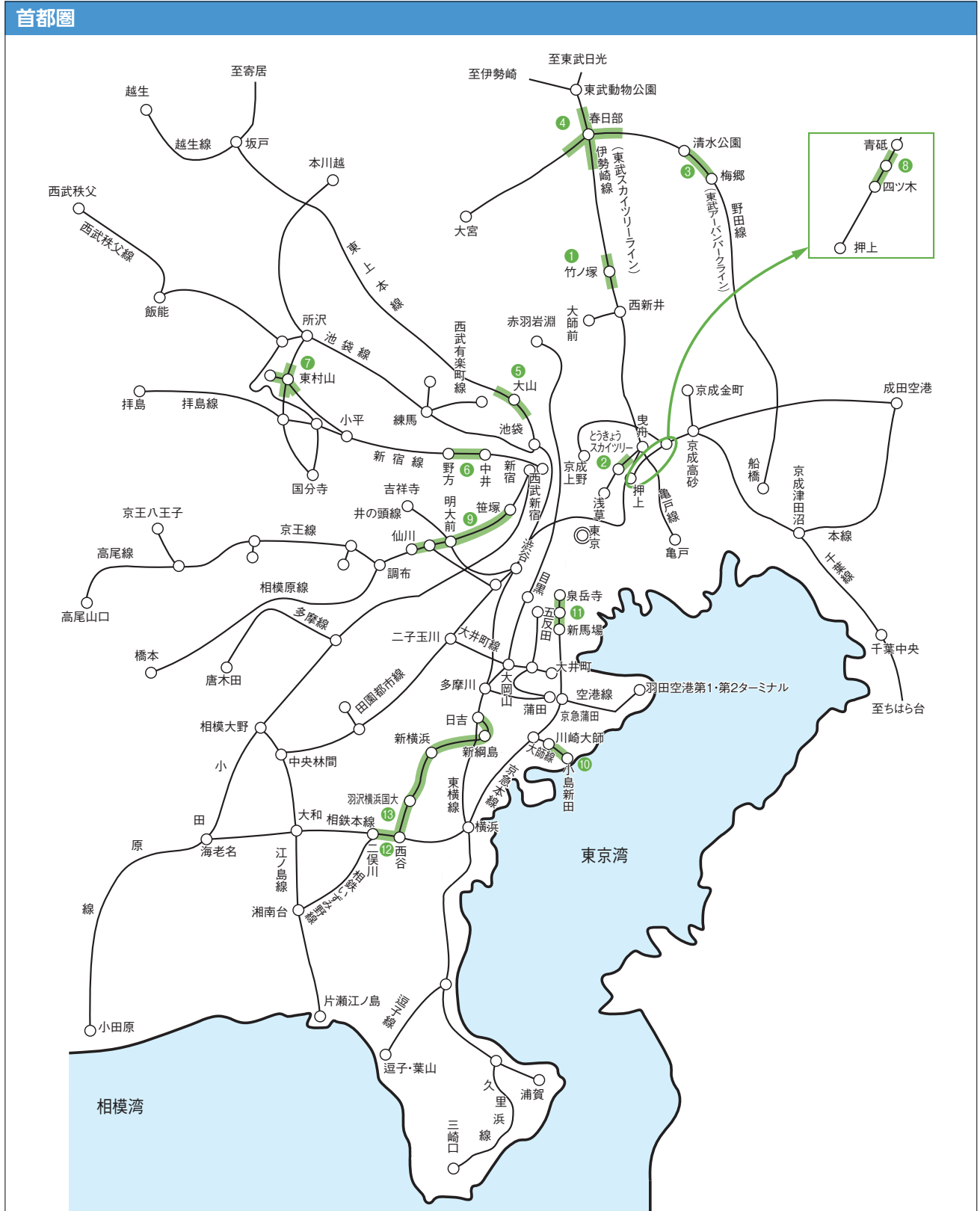
年度	区分	A	B	C	計	D	E	合計
		踏切および 運転保安工事	サービス 改善工事	輸送力 増強工事		鉄道・運輸 機構工事	災害復 旧工事	
第8次5 カ 年 計 画	1992	1,574	303	2,006	3,883	359	—	4,242
	93	1,340	284	2,160	3,784	275	—	4,059
	94	1,368	295	1,913	3,576	329	148	4,053
	95	1,447	220	1,641	3,308	358	608	4,274
	96	1,372	189	1,637	3,198	278	4	3,480
	97	1,377	195	1,271	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	

※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。  
 ※「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)

(2023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	2026	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
	〃	東上本線	大山駅付近	1.6	2030	連続立体化	8	⑤
西武	地下化	新宿線	中井～野方	2.4	2026	連続立体化	7	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	2024	連続立体化	5	⑦
京成	高架化	押上線	四ツ木～青砥	2.2	2030	連続立体化	11	⑧
京王	高架化	京王線	笹塚～仙川	7.2	2030	連続立体化	25	⑨
京急	地下化	大師線	川崎大師～小島新田	1.9	2024	連続立体化(第1期)	8	⑩
	高架化	本線	泉岳寺～新馬場	1.7	2029	連続立体化	3	⑪
相鉄	地下化	相鉄本線	西谷～二俣川付近	2.8	2033	連続立体化	10	⑫

## ■ 上下分離方式による大規模工事計画(首都圏)

(2023年10月1日現在)

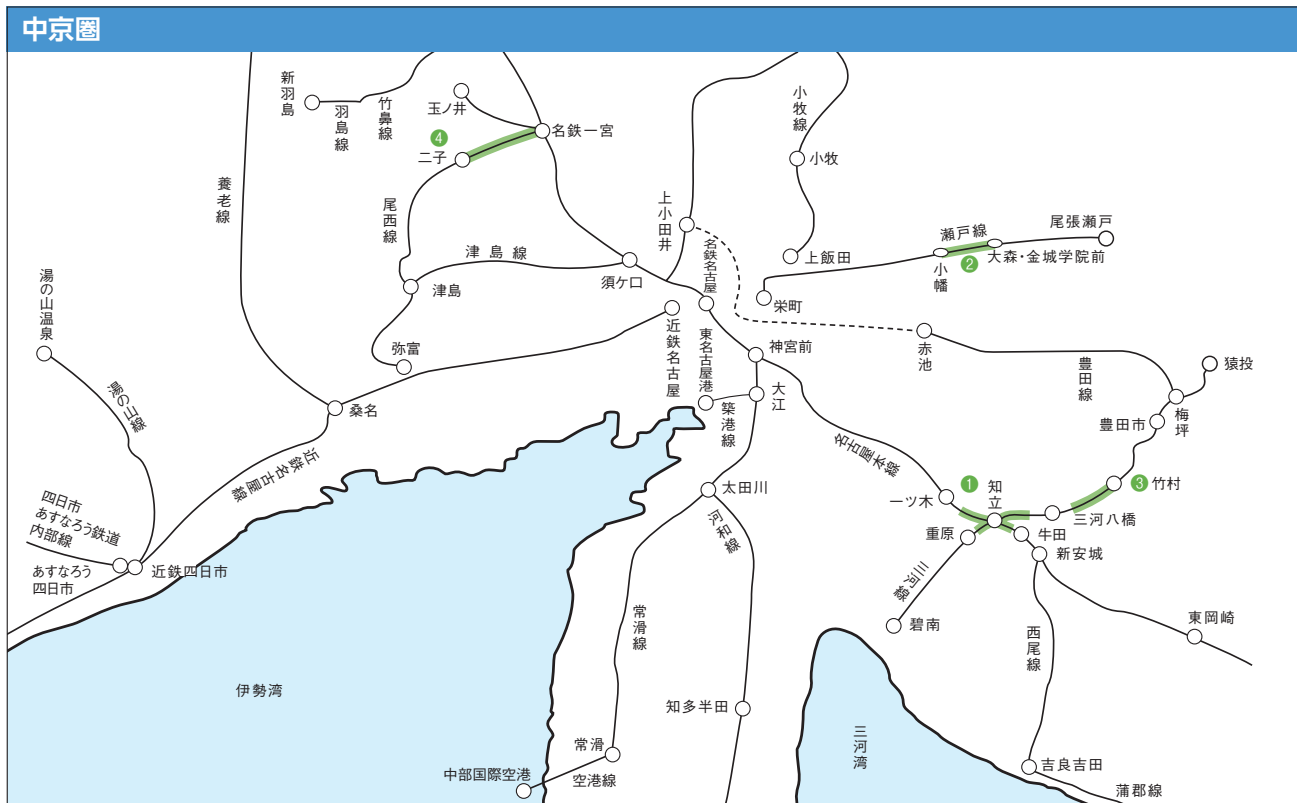
社名	工事種別	線名	区間	キロ程	事業完了年度	備考	地図番号
相鉄 東急	連絡新線	神奈川 東部方面線	西谷～日吉	12.7	2024	都市鉄道等利便増進法による 鉄道・運輸機構工事	⑬



■ 大規模工事計画(近畿圏)

(2023年10月1日現在)

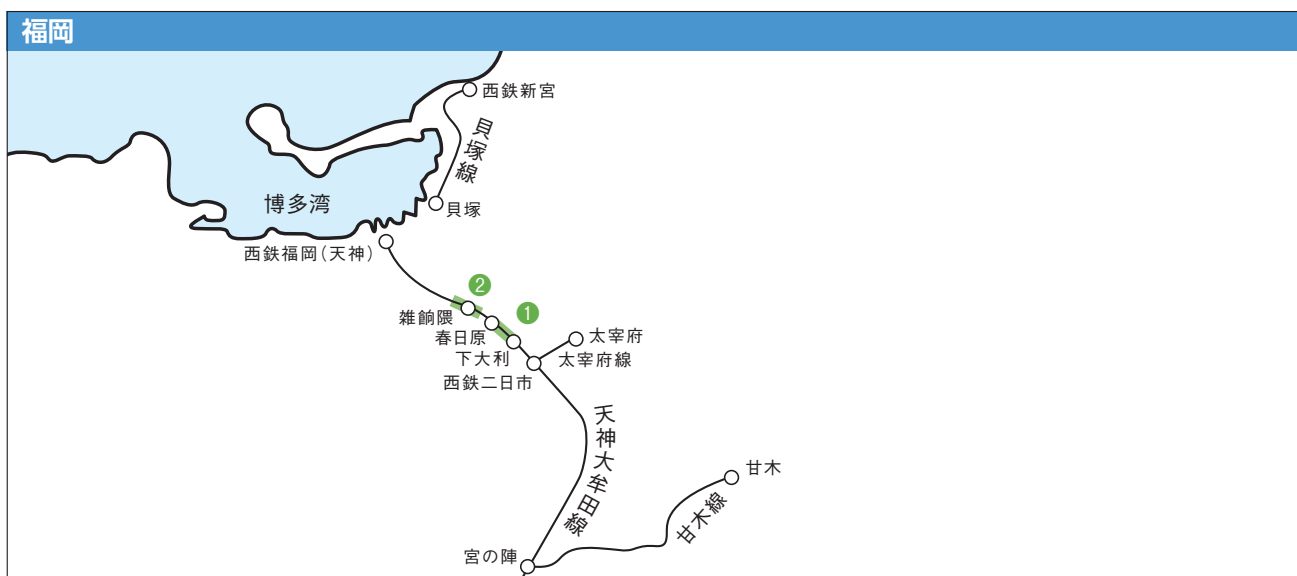
社名	工事種別	線名	区間	キロ程	事業完了年度	備考	踏切道除去数	地図番号
近鉄	高架化	長野線	喜志～富田林	0.9	2024	単独立体化	2	①
南海	高架化	南海本線	石津川～羽衣	2.7	2027	連続立体化	7	②
	〃	高師浜線	羽衣～伽羅橋	4.1	2025	連続立体化	13	③
京阪	高架化	京阪本線	寝屋川市～枚方市	5.5	2028	連続立体化	21	④
阪急	高架化	京都本線 千里線	淡路駅付近	7.1	2031	連続立体化	17	⑤
	〃	京都本線	摂津市駅付近	2.1	2033	連続立体化	5	⑥
阪神	高架化	本線	住吉～芦屋	4.0	2025	連続立体化	11	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(中京圏)

(2023年10月1日現在)

社名	工事種別	線名	区間	キロ程	事業完了年度	備考	踏切道除去数	地図番号
名鉄	高架化	名古屋本線	一ツ木～牛田	計	2028	連続立体化	10	①
	〃	三河線	重原～三河八橋	5.0	2023	単独立体化	8	②
	〃	瀬戸線	小幡～大森・金城学院前	1.9	2023	単独立体化	8	②
	〃	三河線	三河八橋～竹村	2.2	2025	連続立体化	4	③
	〃	尾西線	二子～名鉄一宮	1.8	2030	単独立体化	3	④



■ 大規模工事計画(福岡)

(2023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。

### 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。

東京メトロ	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
小田急	小田原線	鶴川駅
	江ノ島線	中央林間駅
京急	本線	品川駅
近鉄	名古屋線	南が丘駅

### 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

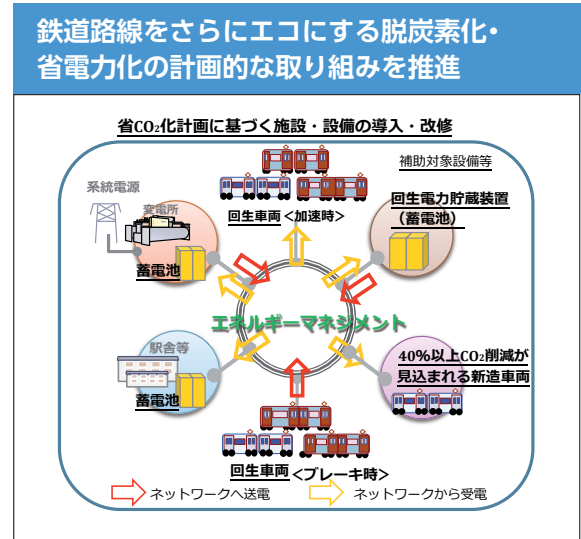
「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」に基づき、高齢者、障がい者等の連続的かつ円滑な移動および建築物等の施設の円滑な利用を確保するため、公共交通機関に対して、鉄道駅におけるエレベーター等の設置による段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの整備、移動制約者の方もご利用いただける多機能トイレの設置、ホームドアまたは可動式ホーム柵の整備等、駅におけるバリアフリー化設備の整備に要する経費の一部を補助する制度が設けられています。

### 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。

### 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ルギー設備の導入等、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。



## 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
<b>①安全防災対策工事</b> ・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～2023年度 は80%に緩和)
<b>②輸送力増強工事</b> ・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		
<b>③利用者利便性向上工事</b> ・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・%)

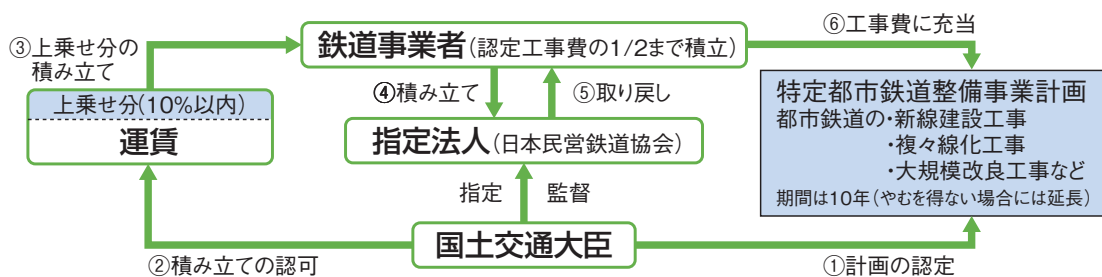
年度	工事額	融資実績	工事額に占める融資額の割合
2017	2,433	1,189(1,238)	48.9
2018	2,756	1,383(1,436)	50.2
2019	2,865	1,251(1,307)	43.7
2020	1,968	1,083(1,150)	55.0
2021	2,359	1,039(1,126)	44.0
2022	2,402	990(1,080)	41.2

※ ( )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。

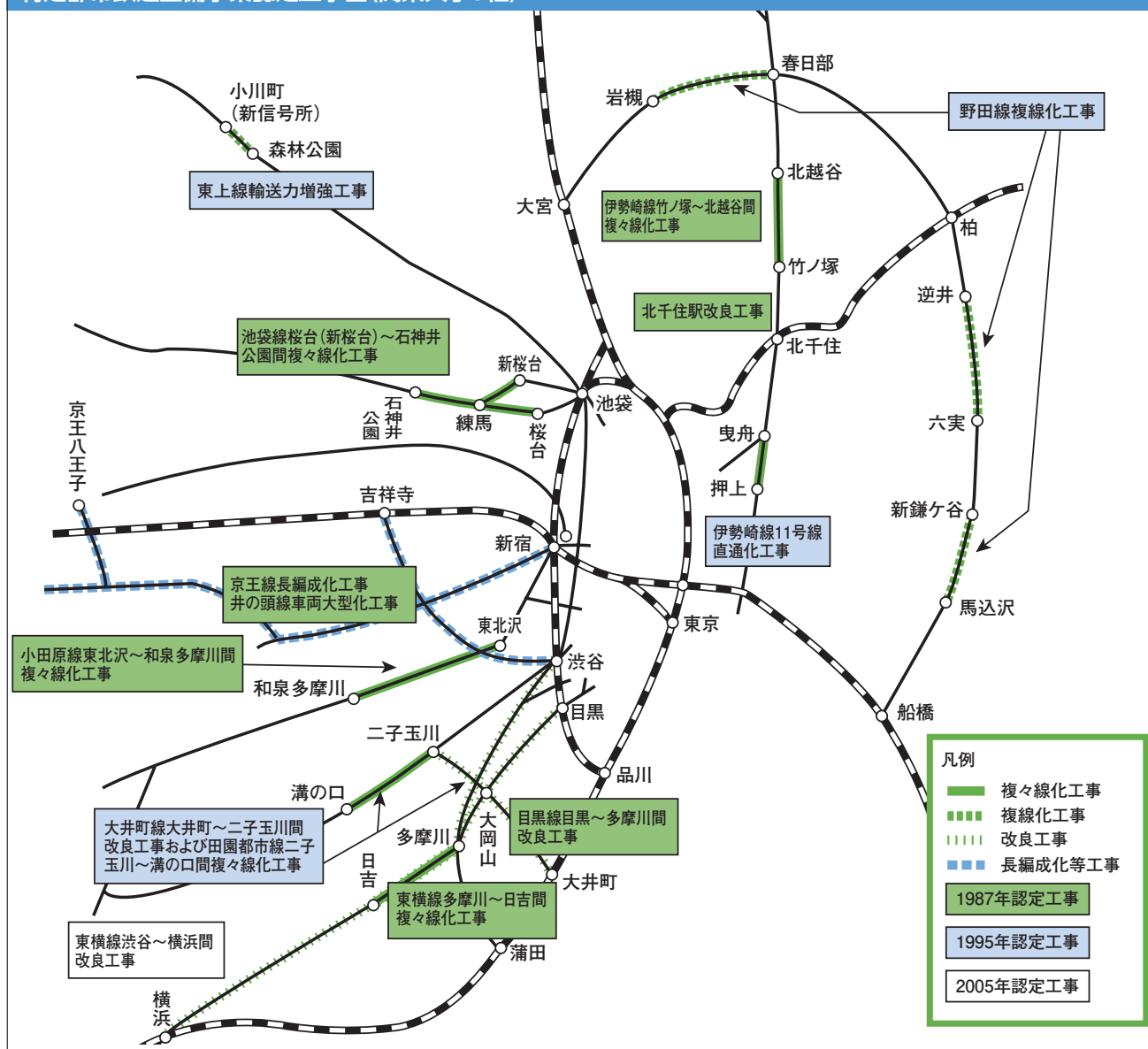
# 【参考】特定都市鉄道整備積立金制度

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)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 ワンマン運転導入状況

(2023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
	日光線	南栗橋～東武日光	84.1	22. 3.12	4	栃木～新栃木間3.0kmは07.10.31実施 南栗橋～新栃木間37.5kmは20.6.6実施
	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	
京成	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
	金町線	京成高砂～京成金町	2.5	22.11.26	4	一部時間帯のみ
京王	千原線	千葉中央～ちはら台	10.9	22.11.26	4	一部時間帯のみ
	東成田線	京成成田～東成田	7.1	22.11.26	4	一部時間帯のみ
東急	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	
	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
東京メトロ	東横線	渋谷～横浜	24.2	23. 3.18	8・10	
	東急新横浜線	日吉～新横浜	5.8	23. 3.18	6・8・10	
	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・6	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	
名鉄	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	
	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	
	尾西線	名鉄一宮～玉ノ井	5.6	11. 3.26	2	一部ツーマン
	〃	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	知多新線	富貴～内海	13.9	23. 3.18	4
大山線		大山～新鷺沼	1.9	〃	4	各務原線直通列車のみ
各務原線		名鉄岐阜～新鷺沼	17.6	〃	4	
田原本線		西田原本～新王寺	10.1	92. 3.19	3	
鈴鹿線		伊勢若松～平田町	8.2	98. 6.13	3	
道明寺線		道明寺～柏原	2.2	99. 3.16	2	
御所線		尺土～近鉄御所	5.2	〃	2	
湯の山線		近鉄四日市～湯の山温泉	15.4	〃	3	
鳥羽線		宇治山田～鳥羽	13.2	01. 5.30	2	
志摩線		鳥羽～賢島	24.5	〃	2	
南大阪線		古市～橿原神宮前	21.4	02. 3.20	2	
生駒線		王寺～生駒	12.4	04. 3.18	4	
南海	名古屋線	伊勢中川～白塚	17.1	〃	2	
	山田線	伊勢中川～宇治山田	28.3	〃	2	
	けいはんな線	長田～学研奈良登美ヶ丘	18.8	06. 3.27	6	宮町～宇治山田間は01.5.30に実施 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	
	高師浜線	羽衣～高師浜	1.5	01. 3.24	2	2両編成のみ 2021.5.22から鉄道事業停止中
	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	
阪急	宇治線	中書島～宇治	7.6	13. 6. 1	4	
	今津線	今津～西宮北口	1.6	98.10. 1	3	
阪神	甲陽線	夙川～甲陽園	2.2	〃	3	
	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

# 2 過去の運賃改定

(2023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 <sup>*1</sup> )		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 <sup>*2</sup> )		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 <sup>*3</sup> )		9.7	10.6	10.7	10.5	10.1
89.4.1(15社 <sup>*4</sup> )		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 <sup>*5</sup> )		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 <sup>*6</sup> )		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 <sup>*6</sup> )		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 <sup>*7</sup> )		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 <sup>*7</sup> )		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)		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

※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

(2023年3月31日現在)

東武鉄道株式会社	50	名古屋鉄道株式会社	60
西武鉄道株式会社	52	近畿日本鉄道株式会社	62
京成電鉄株式会社	53	南海電気鉄道株式会社	64
京王電鉄株式会社	54	京阪電気鉄道株式会社	65
小田急電鉄株式会社	55	阪急電鉄株式会社	66
東急電鉄株式会社	56	阪神電気鉄道株式会社	67
京浜急行電鉄株式会社	57	西日本鉄道株式会社	68
東京地下鉄株式会社	58		
相模鉄道株式会社	59		



## 【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2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

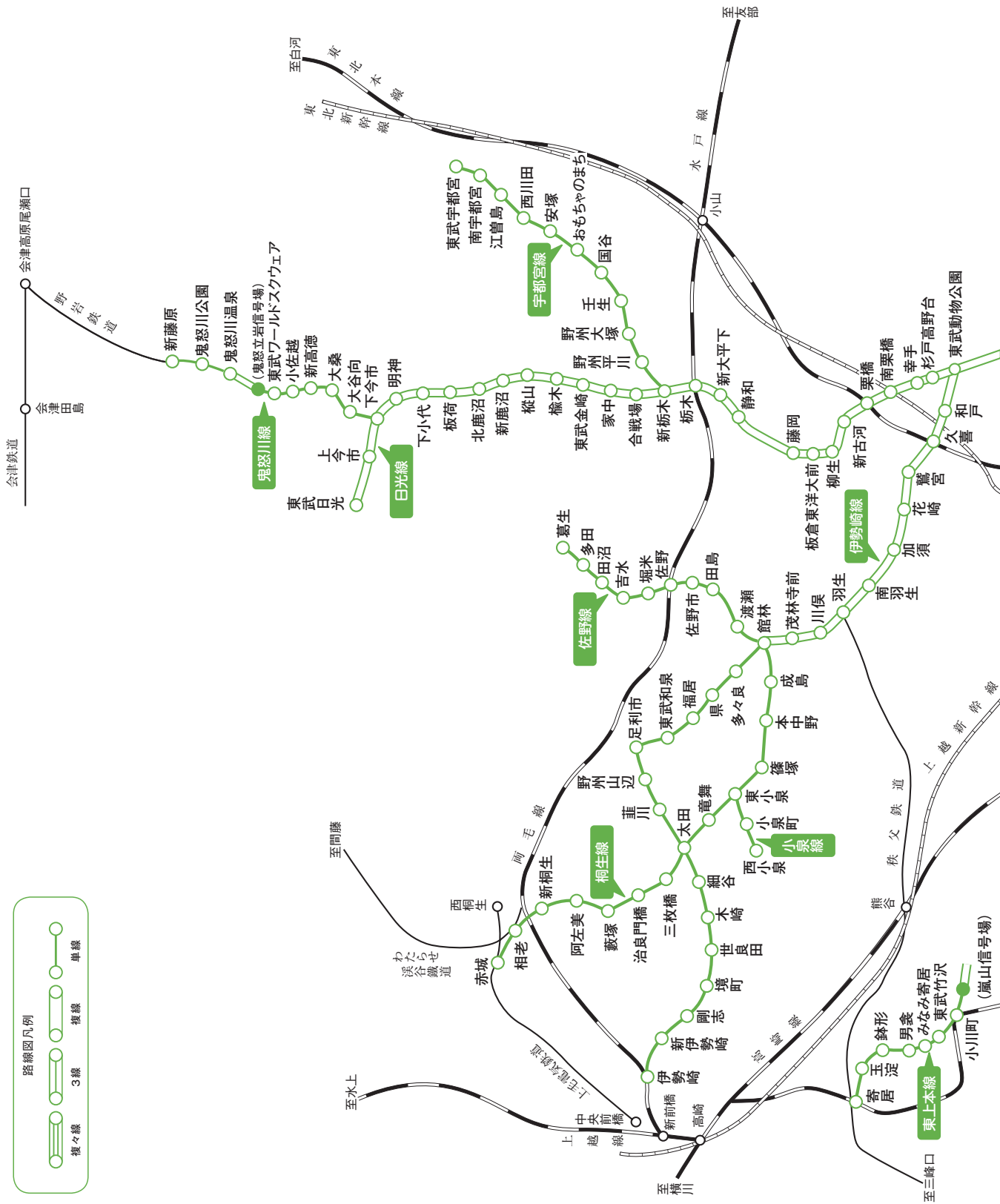
他人が所有する線路を使って旅客または貨物を運送する事業。

### 第3種鉄道事業

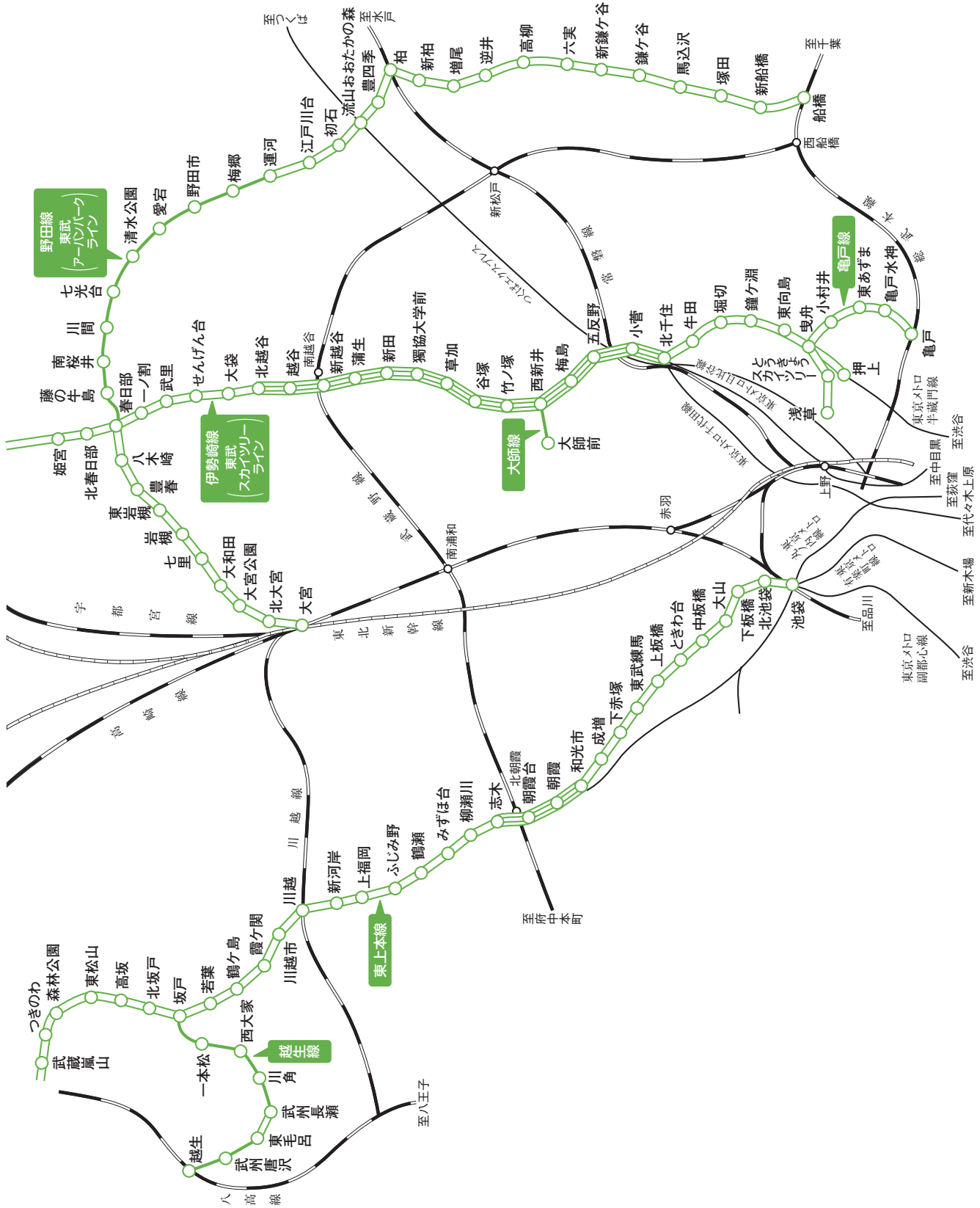
鉄道線路を第1種鉄道事業に譲渡する目的で敷設する事業、および鉄道線路を敷設して第2種鉄道事業に使用させる事業。

※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。

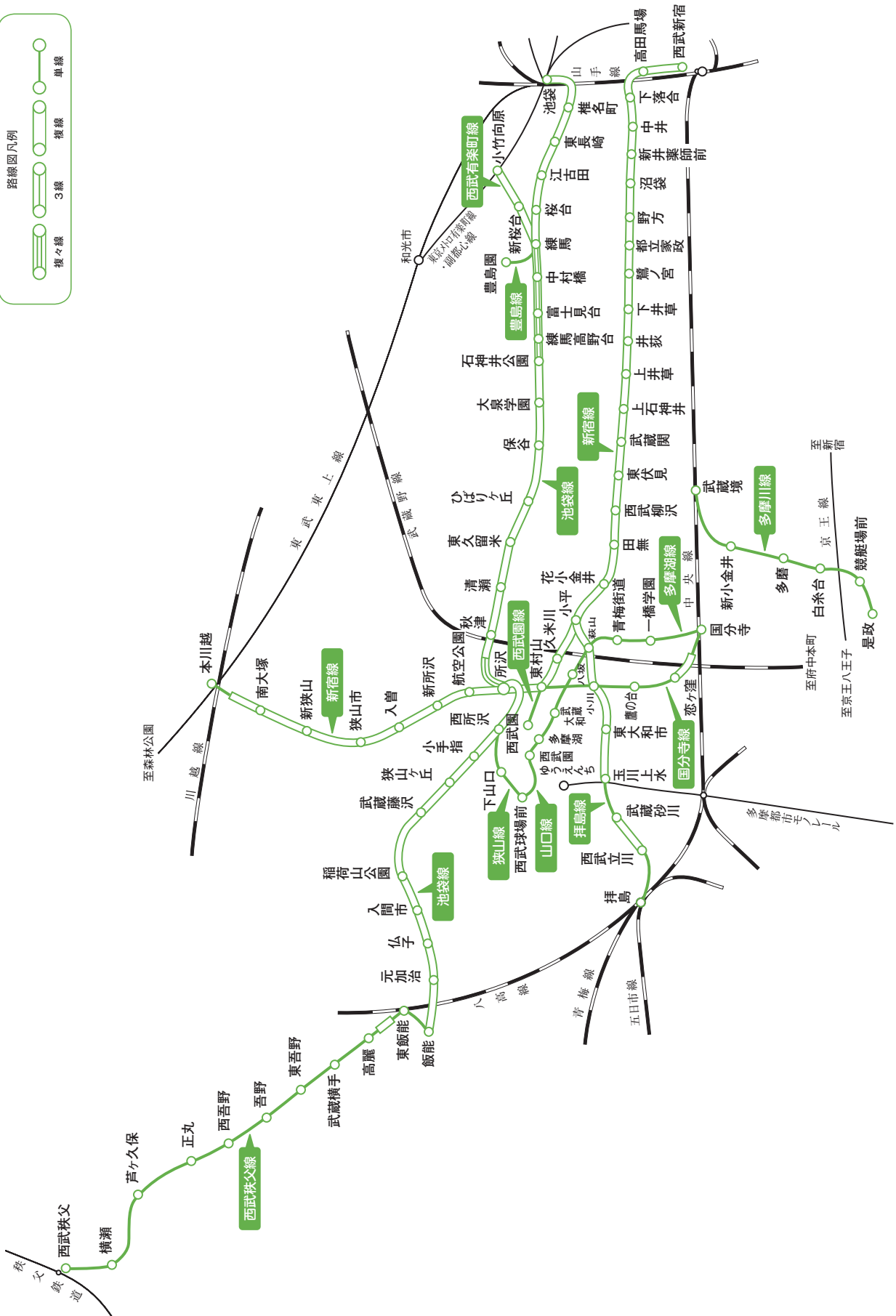
# 東武鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2023年3月31日現在) ①池袋:388,238 ②北千住:382,081 ③和光市:152,949 ④朝霞台:143,856 ⑤柏:135,064 (人/日)

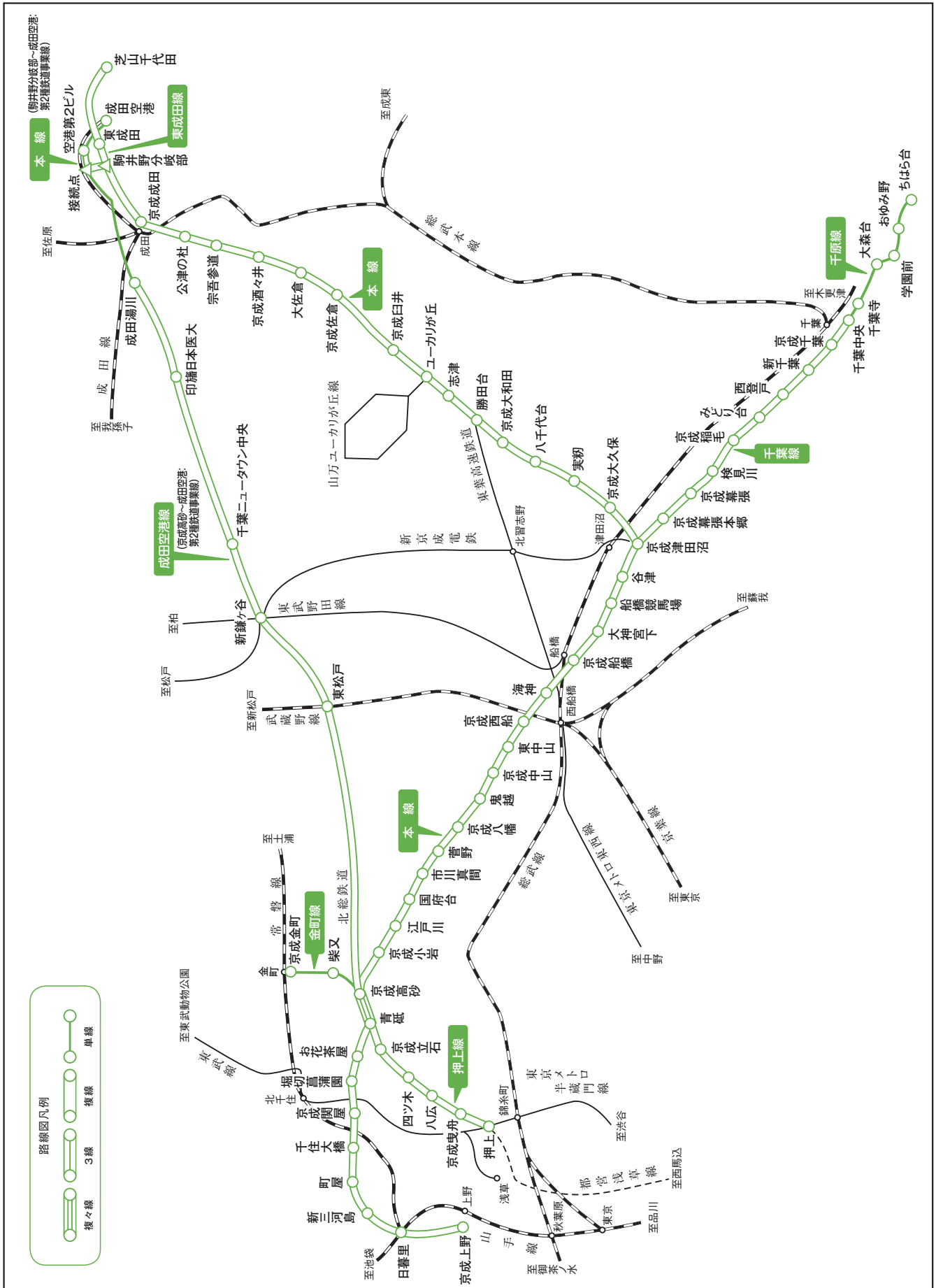


# 西武鉄道株式会社

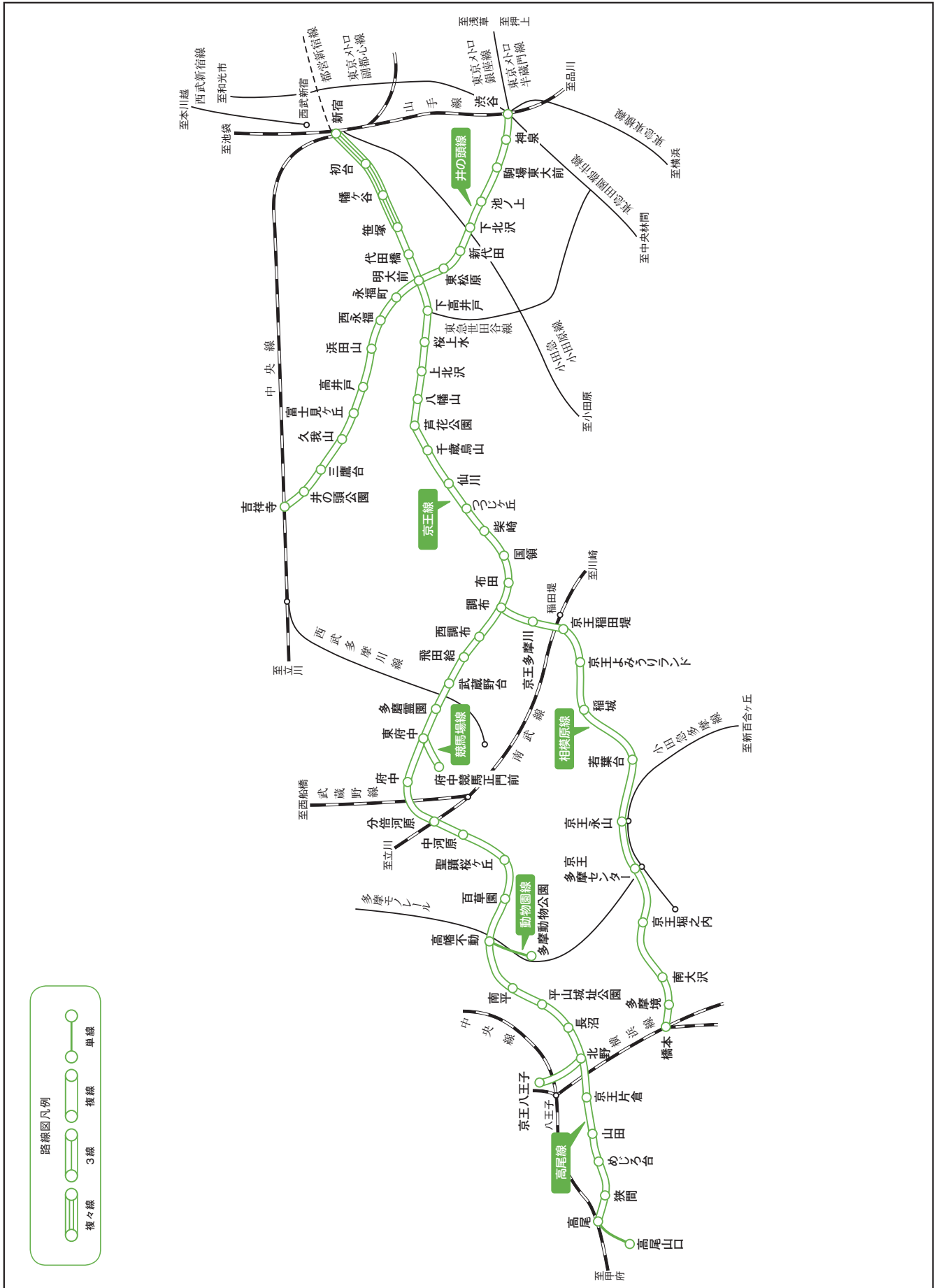


乗降客数上位5駅(2023年3月31日現在) / ①池袋:397,892 ②高田馬場:250,377 ③西武新宿:135,139 ④小竹向原:122,362  
⑤練馬:110,966 (人/日)

# 京成電鉄株式会社



# 京王電鉄株式会社

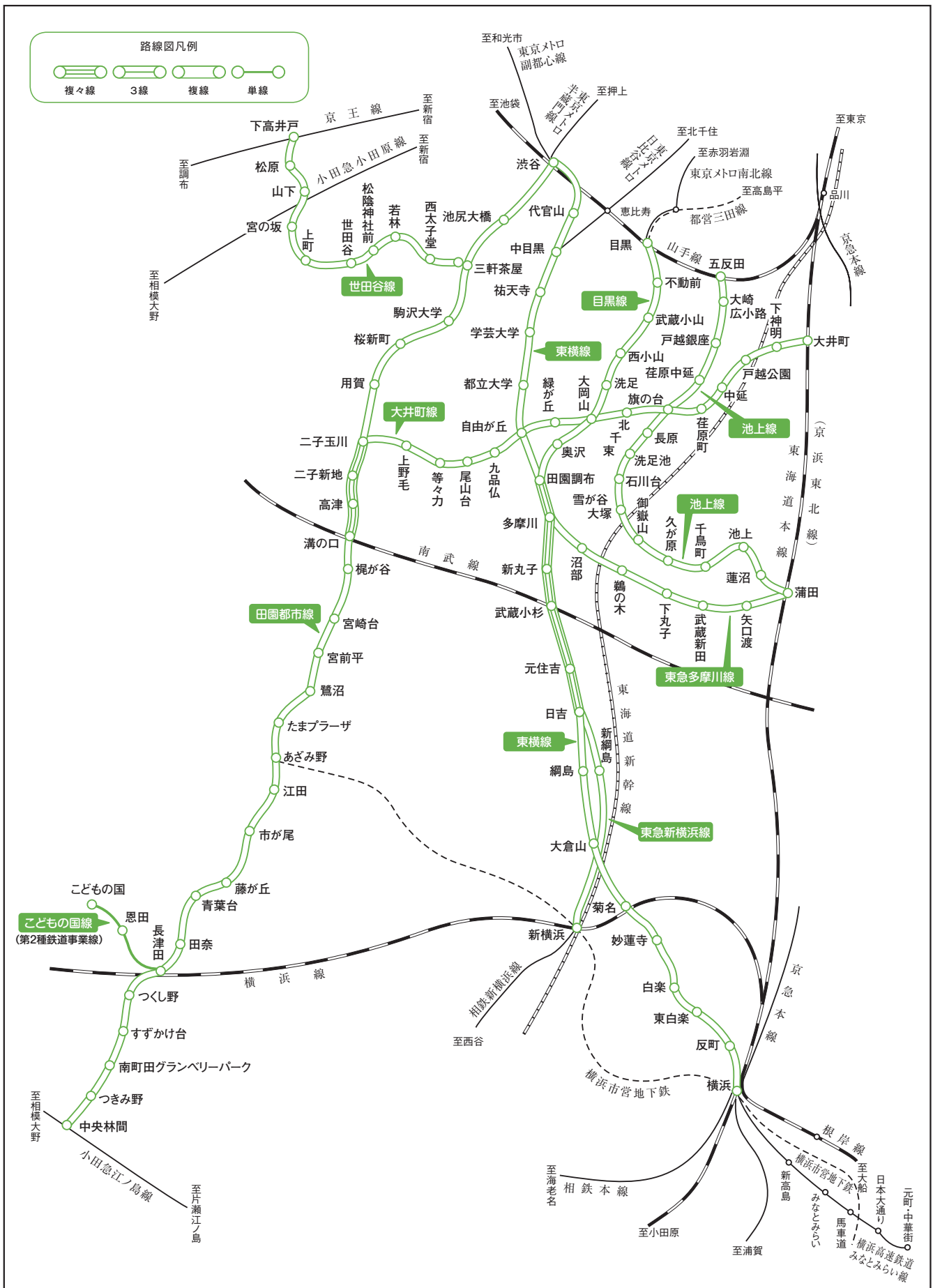
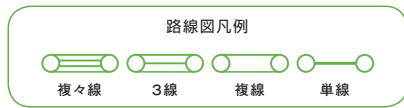


乗降客数上位5駅(2022年度通年平均)／①新宿:613,639 ②渋谷:274,505 ③吉祥寺:122,831 ④調布:109,110 ⑤下北沢:102,137 (人/日)



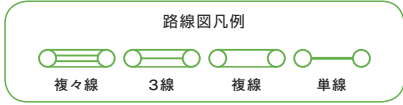


# 東急電鉄株式会社



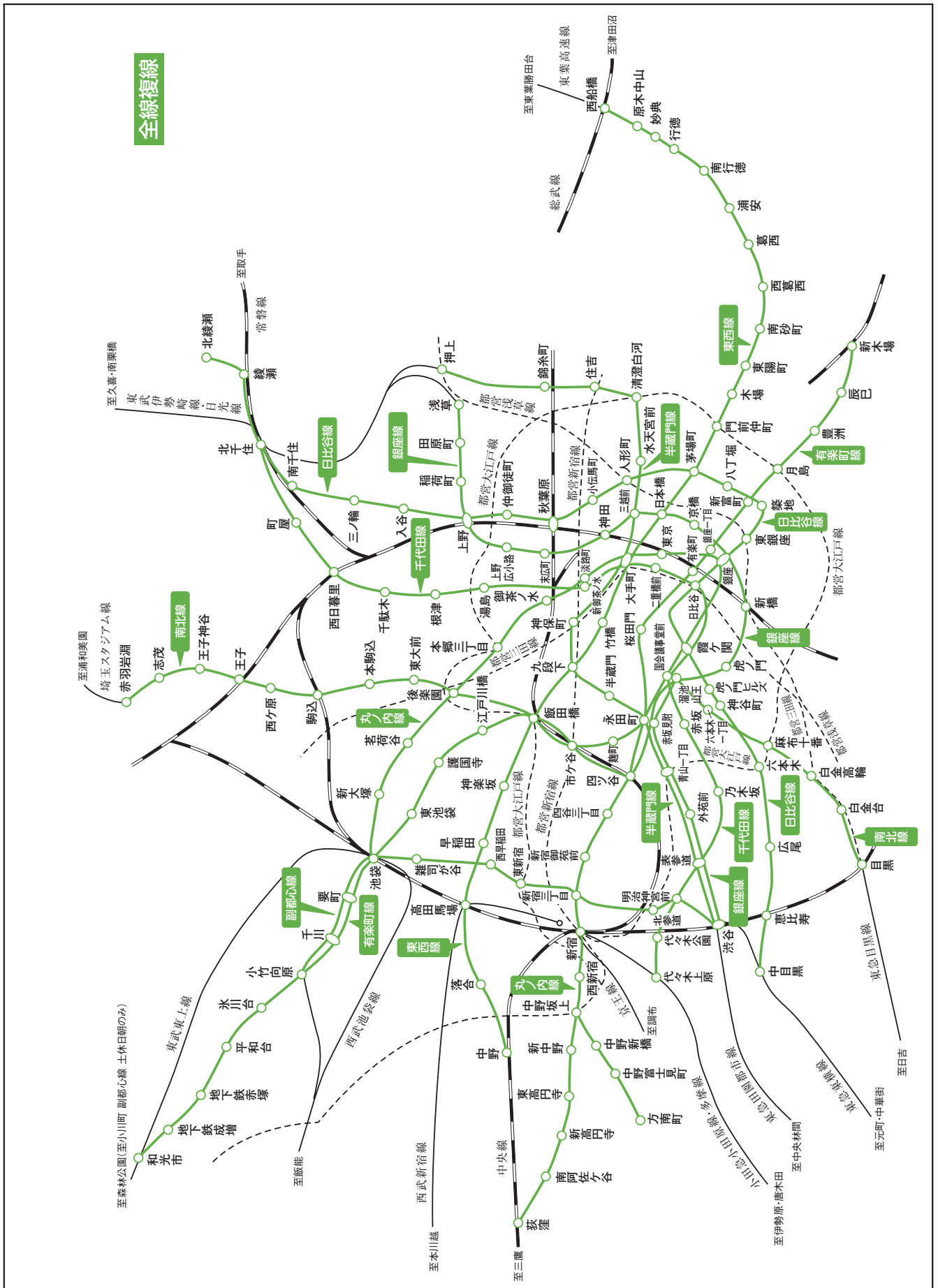
乗降客数上位5駅(2022年度平均)／①渋谷:936,944 ②横浜:308,749 ③目黒:223,329 ④溝の口:183,756 ⑤武蔵小杉:181,760 (人/日)

# 京浜急行電鉄株式会社



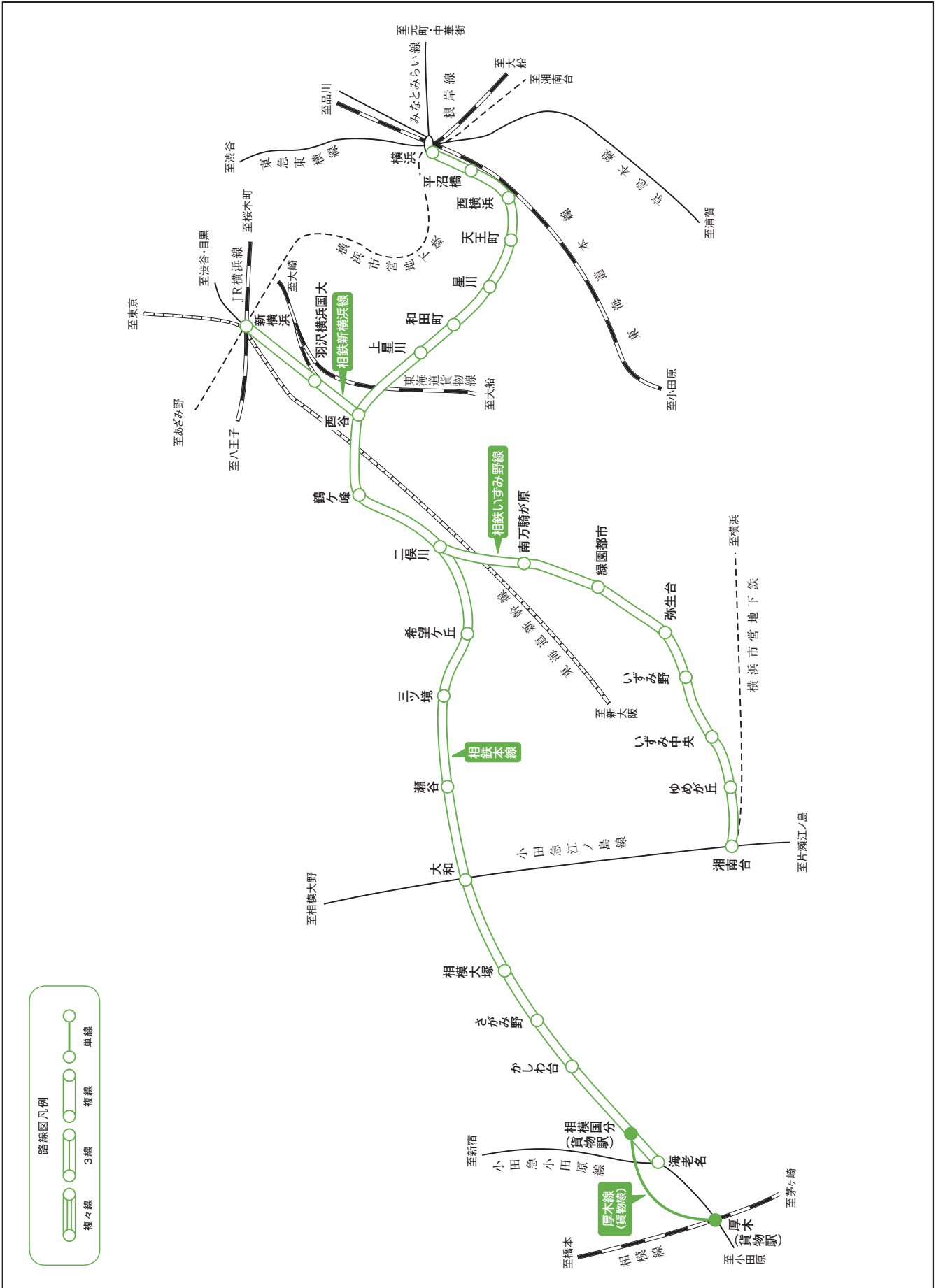
乗降客数上位5駅(2023年3月31日現在) / ①横浜:277,855 ②品川:214,527 ③上大岡:122,376 ④京急川崎:112,923  
⑤羽田空港第1・第2:89,728 (人/日)

# 東京地下鉄株式会社



乗降客数上位5駅(2023年3月31日現在) ①池袋:461,392 ②大手町:277,497 ③北千住:215,800 ④銀座:188,770 ⑤新宿:180,278 (人/日)  
 ※他鉄道と改札内で乗り換えができる駅の乗降人員(直通連絡人員含む)は、順位から除いた。

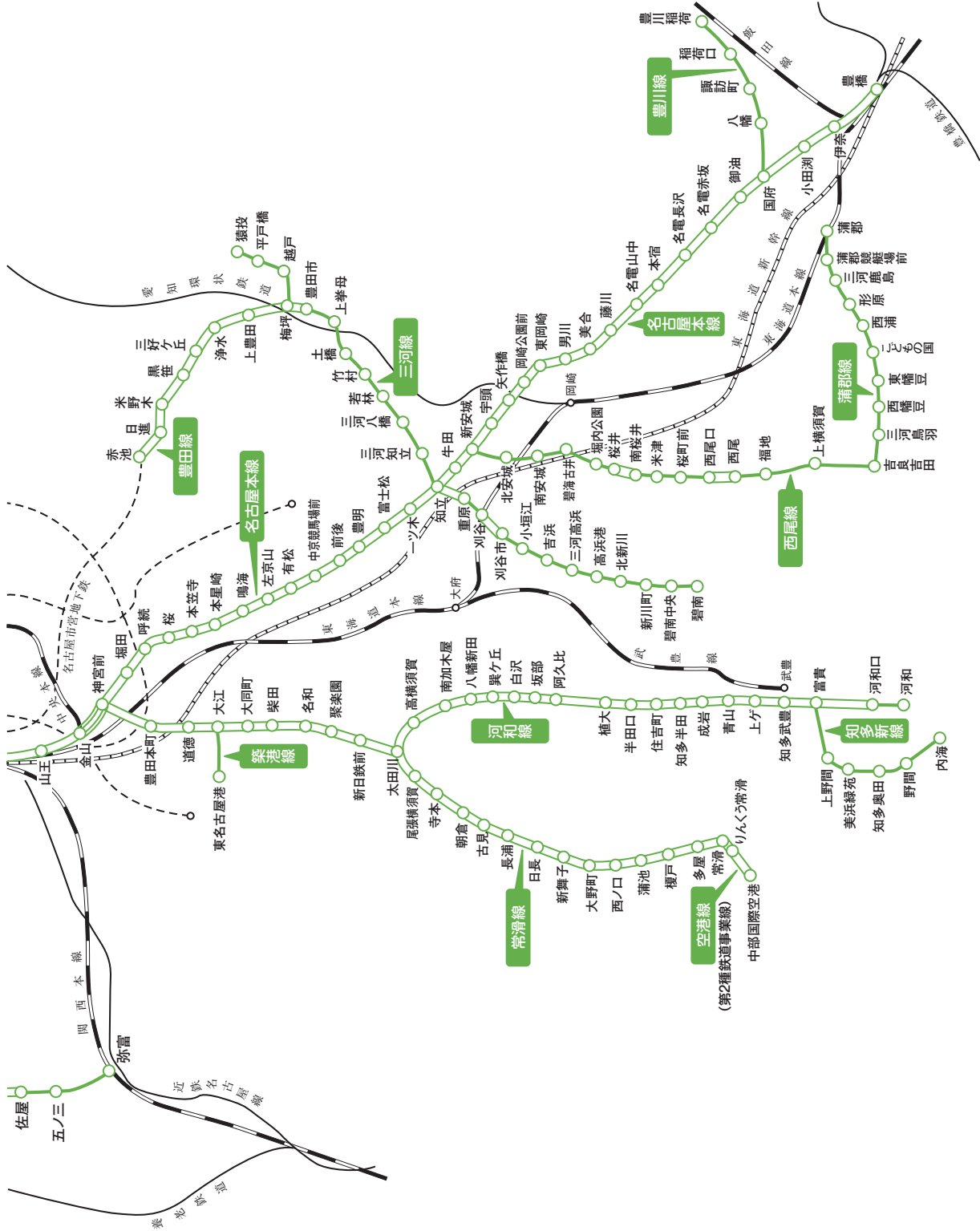
# 相模鉄道株式会社



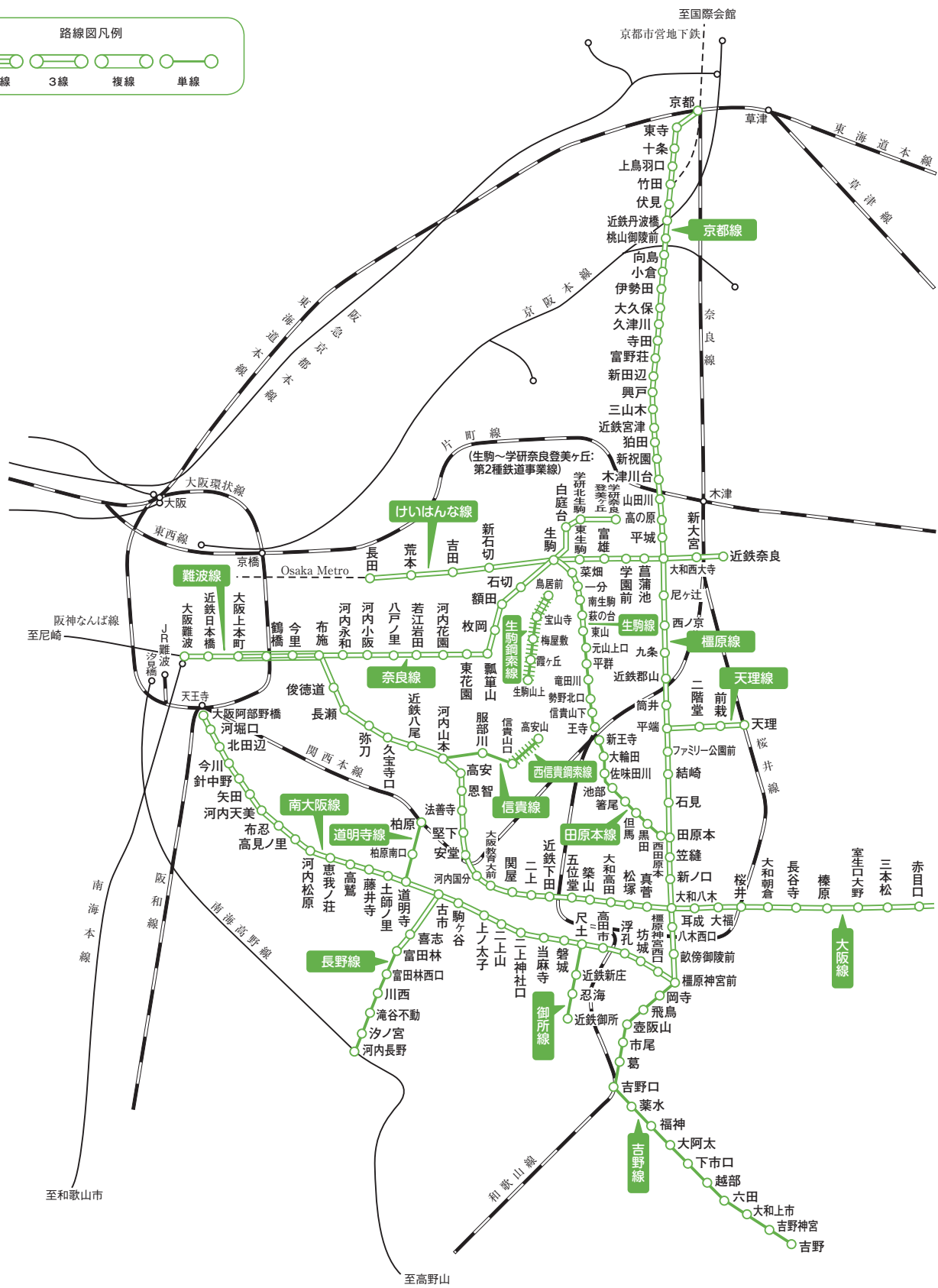
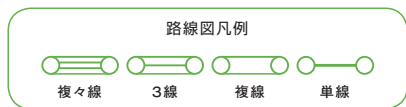
# 名古屋鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2022年度平均)／①名鉄名古屋:255,163 ②金山:153,073 ③栄町:36,726 ④東岡崎:33,508  
 ⑤大曾根:31,958 (人/日)

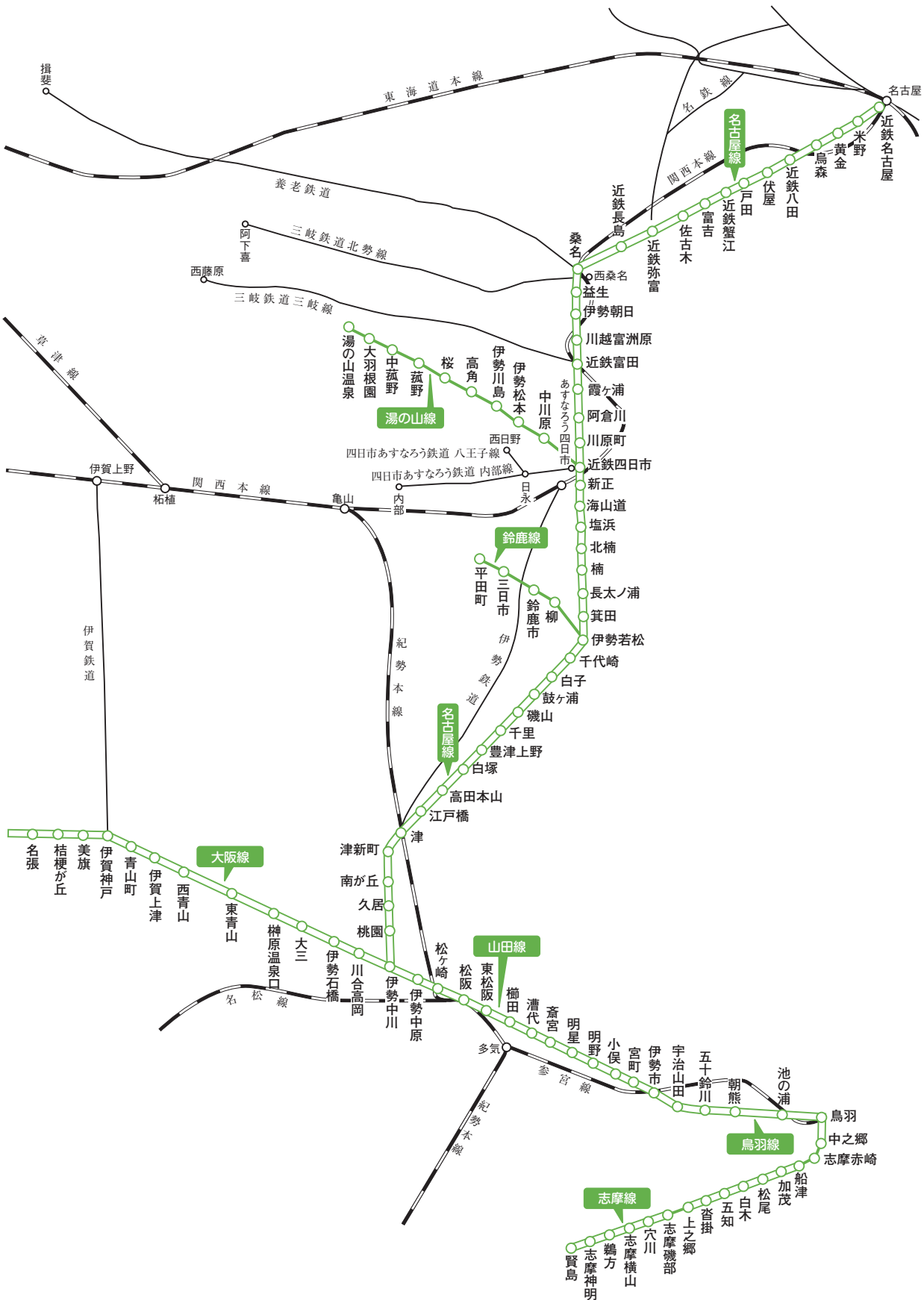


# 近畿日本鉄道株式会社

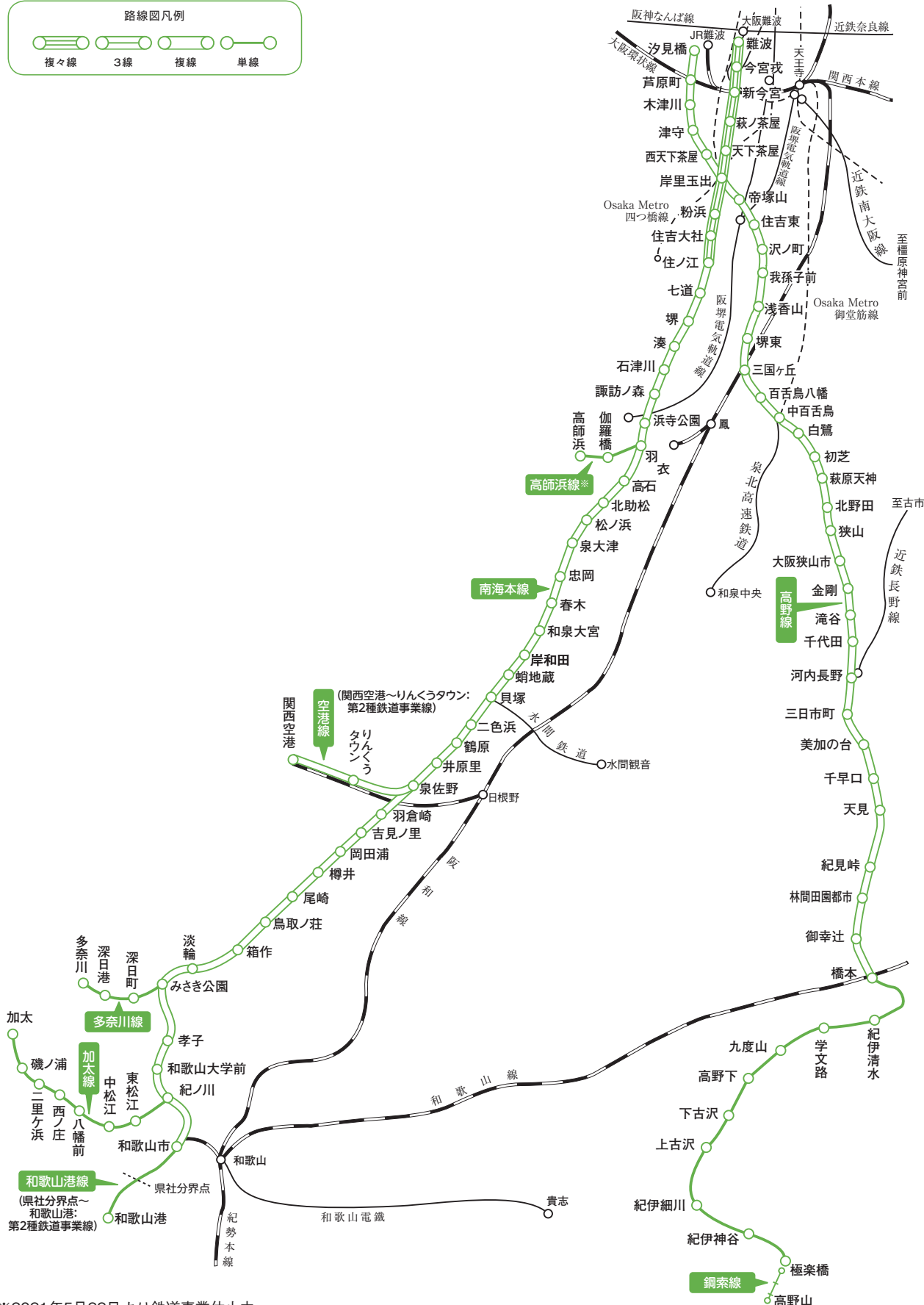
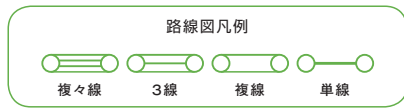


乗降客数上位5駅(2022年11月8日現在)／①大阪阿部野橋:140,475 ②鶴橋:135,330 ③大阪難波(阪神除く):108,368 ④近鉄名古屋:89,232 ⑤京都:69,950 (人/日)



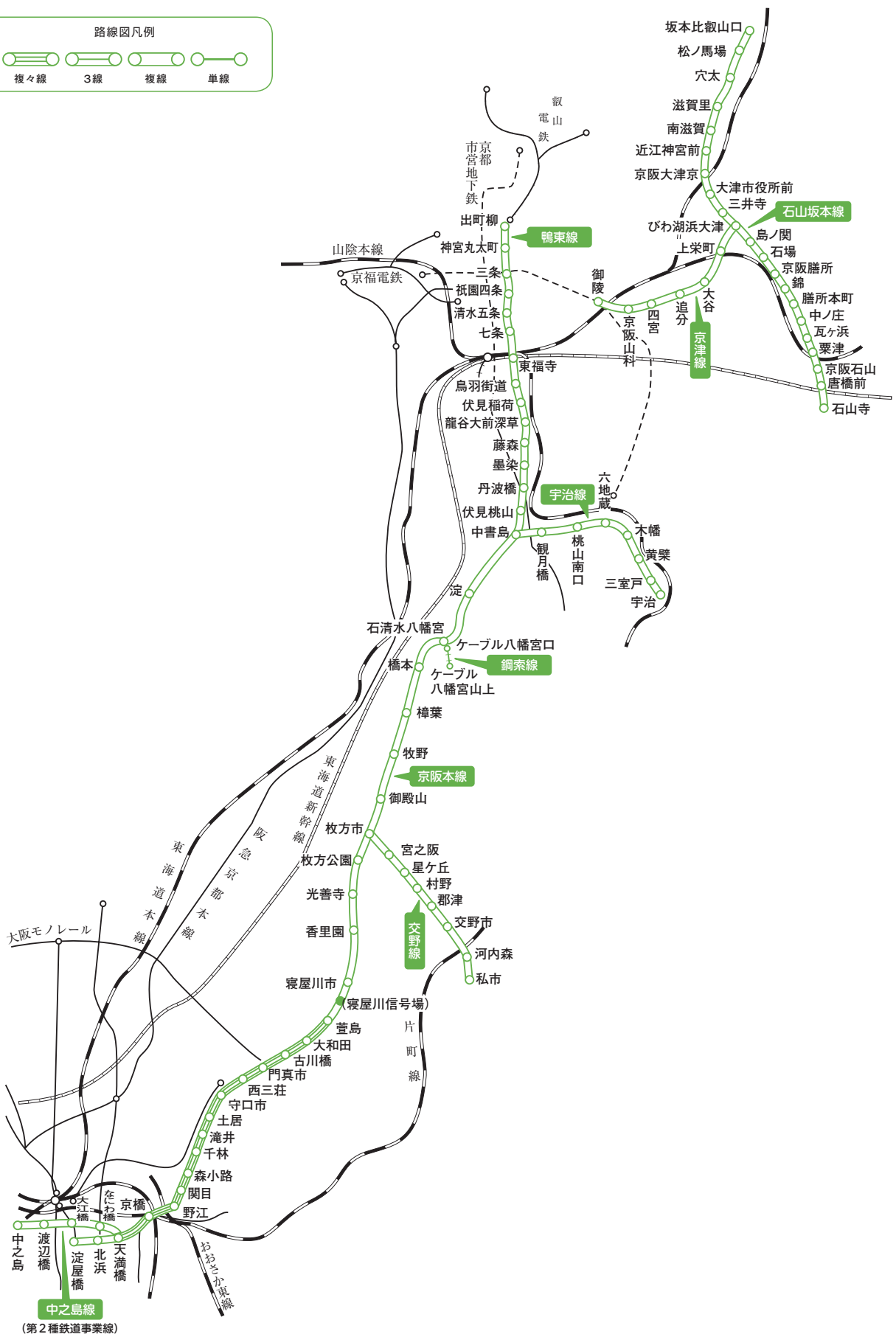
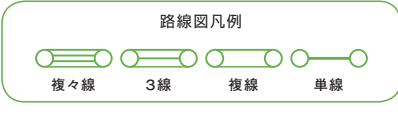


# 南海電気鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2022年度1日平均)／①難波:197,258 ②新今宮:85,999 ③天下茶屋:67,025 ④堺東:53,412 ⑤三国ヶ丘:35,808 (人/日)

# 京阪電気鉄道株式会社



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

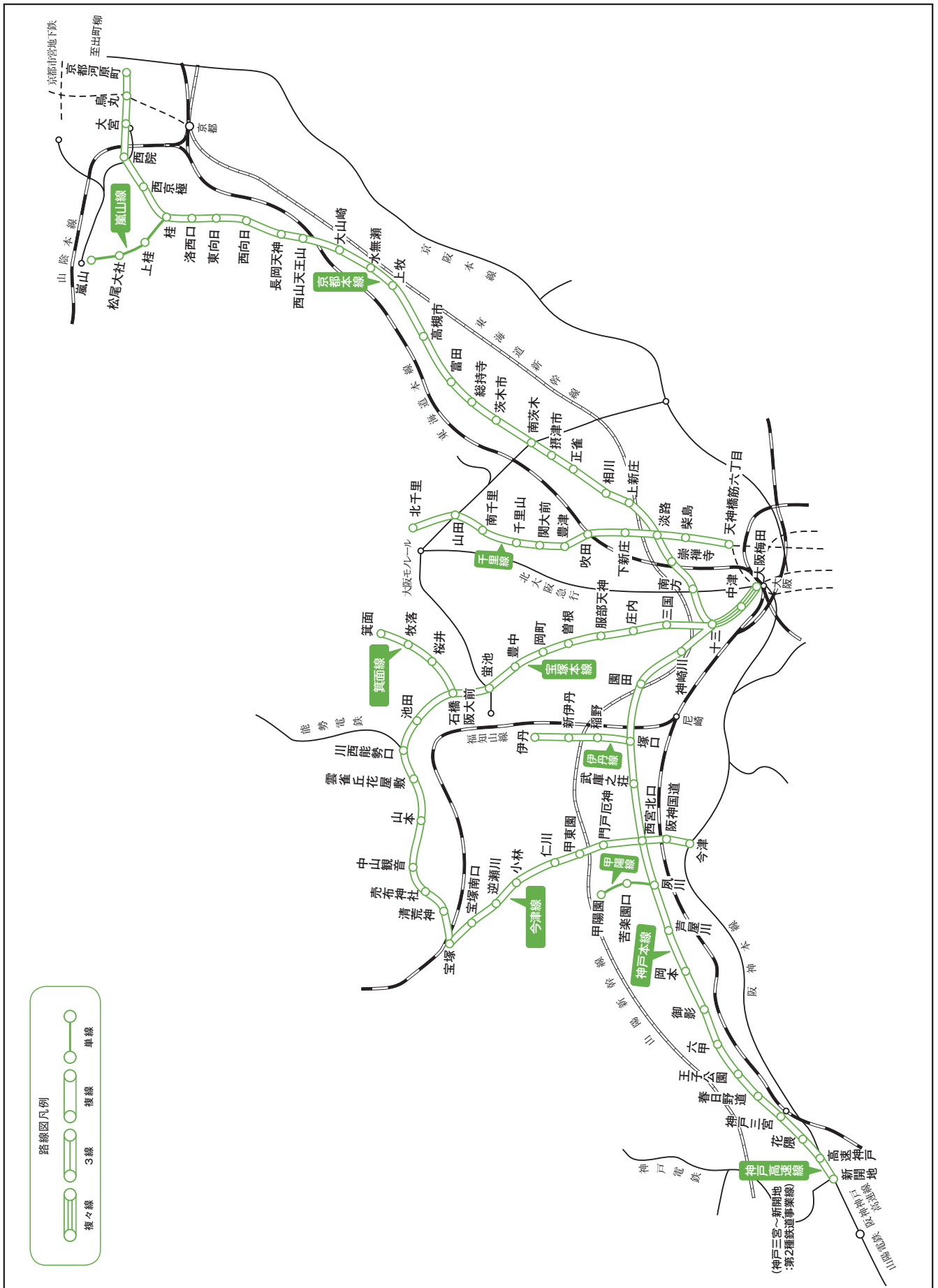
IV 環境対策

V 設備投資

参考資料

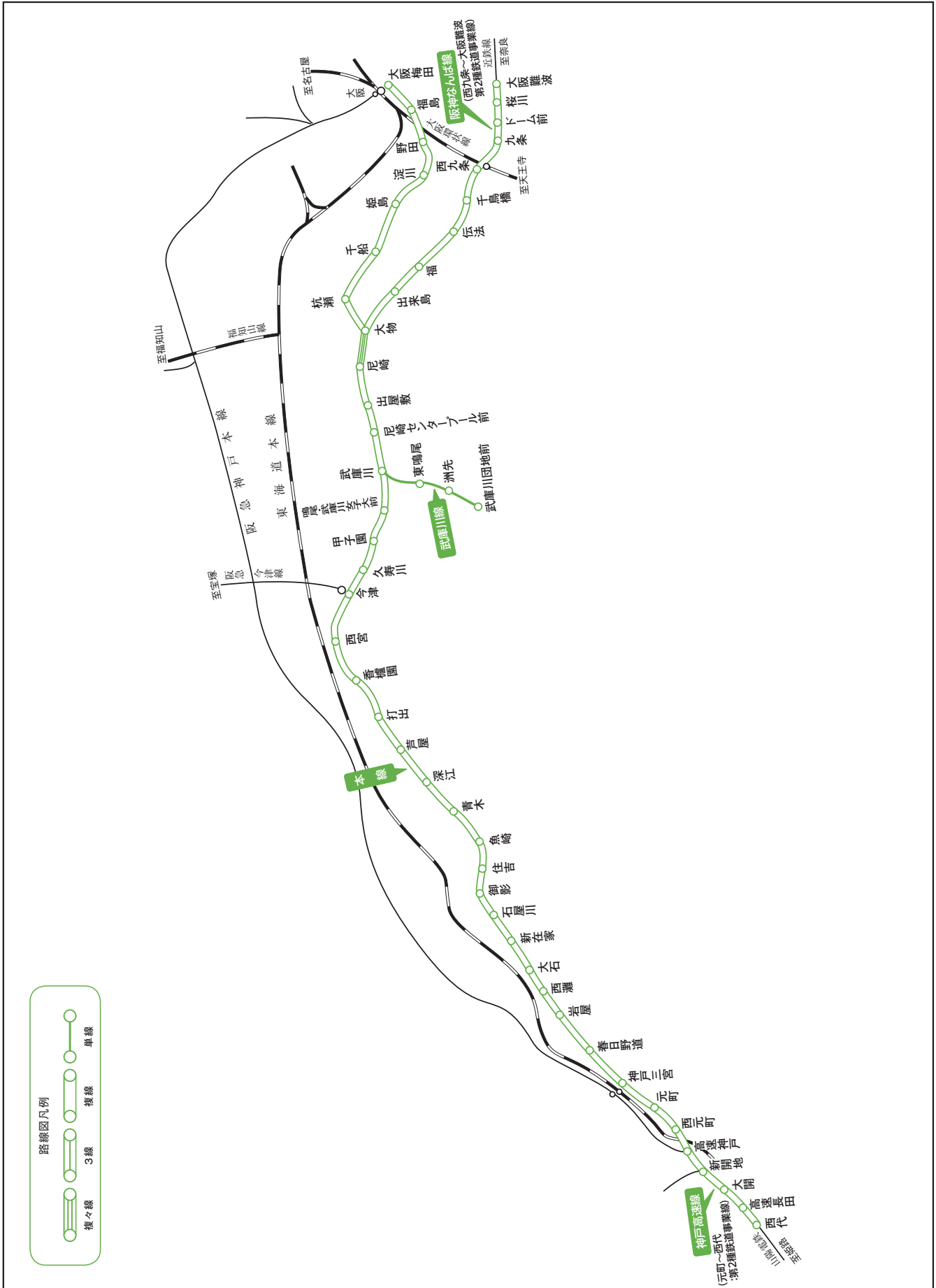
乗降客数上位5駅(2022年11月8日現在) / ①京橋:144,394 ②淀屋橋:88,203 ③枚方市:82,784 ④寝屋川市:56,140 ⑤樟葉:52,842 (人/日)

# 阪急電鉄株式会社



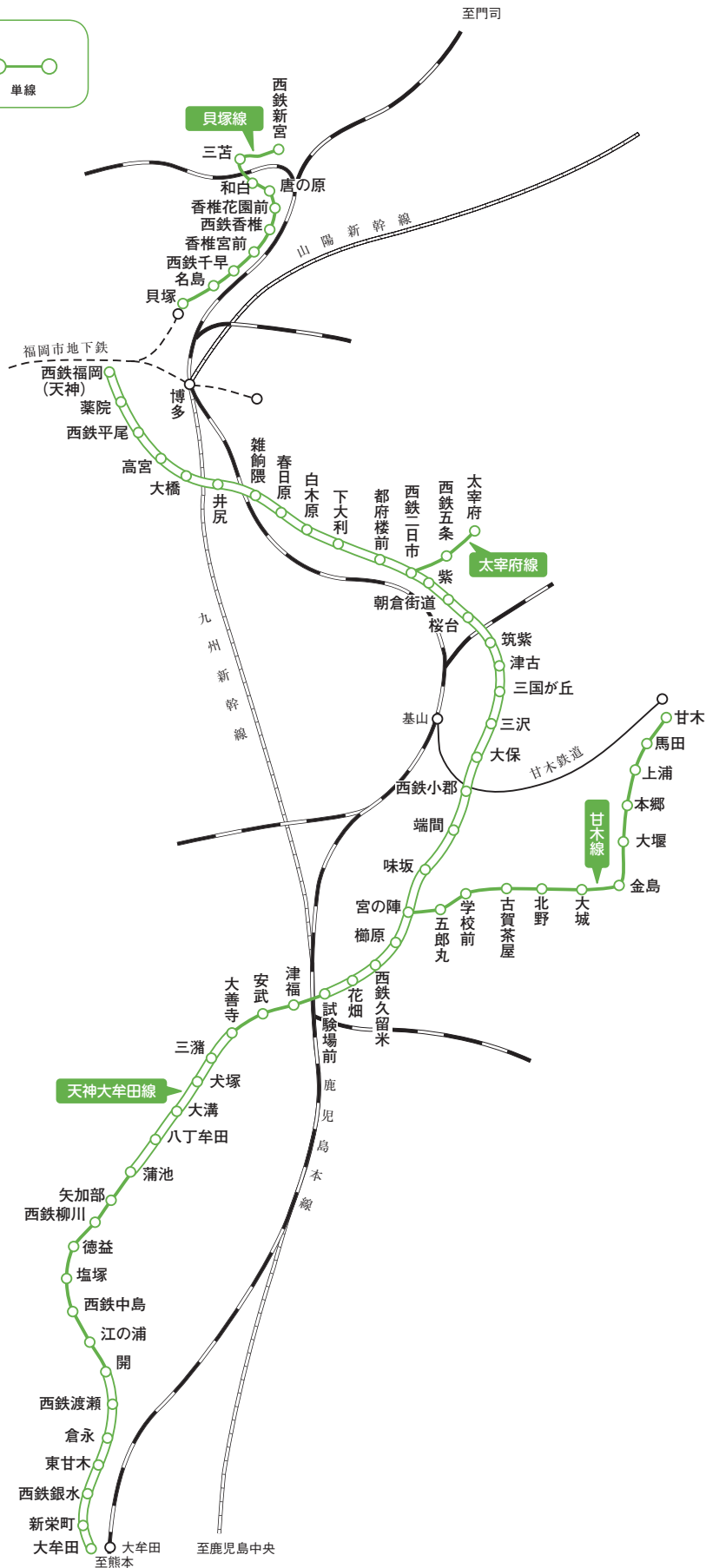
乗降客数上位5駅(2022年度通年平均)／①大阪梅田:402,947 ②神戸三宮:89,189 ③西宮北口:87,145 ④烏丸:66,086  
⑤京都河原町:58,113 (人/日)

# 阪神電気鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2023年3月31日現在)／①大阪梅田:125,887 ②神戸三宮:86,170 ③甲子園:45,028 ④尼崎:43,406 ⑤西宮:38,653 (人/日)

# 西日本鉄道株式会社



乗降客数上位5駅(2022年度平均)／①西鉄福岡(天神):109,641 ②大橋:37,294 ③薬院:35,012 ④西鉄久留米:28,355 ⑤井尻:20,625 (人/日)

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、新京成電鉄、銚子電気鉄道、小湊鐵道、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、箱根登山鉄道、富士山麓電気鉄道
- 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、豊橋鐵道、名古屋鐵道、三岐鐵道、えちぜん鐵道、福井鐵道
- 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、水間鐵道、和歌山電鐵、紀州鐵道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道
- 中国** 岡山電気軌道、水島臨海鐵道、広島電鉄、一畑電車
- 四国** 高松琴平電気鐵道、伊予鐵道、とさでん交通
- 九州** 西日本鐵道、島原鐵道、長崎電気軌道、熊本電気鐵道

## 大手民鉄の素顔

2023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/>



印刷・製本

TOPPAN 株式会社



一般社団法人

日本民営鉄道協会

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