

快適性・安心性評価指標(うち9指標)の内容と概略

各指標の内容

ピーク時混雑率	ピーク時一時間あたりの、最混雑区間の混雑率
段差解消率	エレベーターやスロープなどを設置することにより、駅の入口からホーム・車両に乗り込むまでの経路がバリアフリー化されている駅の割合
ノンステップバス導入率	保有するバス車両のうち、ノンステップバス車両を導入している割合
車内快適指標	車内温度を自動で制御し、除湿運転もすることができる、高性能のエアコンが設置されている車両の割合(機能にかかわらず、冷房装置自体は今回の計測を行った事業者ではすべての車両に設置されている)
ホームでの情報のわかりやすさ	次の列車の発車時刻や行き先、緊急の際の連絡事項などを表示することができるLED装置が設置されているホームの割合
駅構内での情報のわかりやすさ	ホームを含む駅の構内に、列車の種別・行き先などを文字で表示する装置や音声で伝える装置が設置されている駅の割合
車内での情報のわかりやすさ	列車内において、次に停車する駅名などの運行情報を文字で表示する装置や音声で伝える装置が設置されている車両の割合
駅員への連絡のしやすさ	ホーム上に駅員がいること、あるいはインターホンが設置されていることなどにより、緊急の場合などに利用者が駅員に連絡することができるホームの割合
車内での連絡のしやすさ	車内のインターホンにより、緊急の場合などに、利用者が、運転手・車掌と会話することができる車両の割合

計測結果概略

やさしく利用できる

ピーク時混雑率

「ピーク時車両混雑率」については、依然として高い混雑率を示している路線が多い一方で、東急東横線において4pointの緩和、京成本線において3pの緩和、横浜市営地下鉄1・3号線において2pの緩和を示すなど、全体的にほぼ横ばいであり、緩やかではありますが着実に混雑率が緩和しているところです。

段差解消率(段差のバリアフリー化率)

「段差解消率」については、東急東横線において100%を達成したほか、42路線中22路線において70%を超えております。また、17年度から18年度にかけては、都営新宿線において23.8pの伸び、東武東上線、相鉄本線、JR高崎線において16.7pの伸びを示すなど、11路線において10p以上の進捗がみられるとともに、全体としても28路線において設置率が上昇しております。

ノンステップバス導入率

「ノンステップバス導入率」については、京王電鉄バスが72.4%、小田急バスが70.0%となっているなど、バス事業者主要10社中7社において30%を超えております。また、17年度から18年度にかけては、小田急バスにおいて16.4pの伸び、横浜市交通局において8.7pの伸び、東京都交通局において8.5pの伸びを示すなど、6社において5p以上の進捗がみられます。

気持ちよく利用できる

車内快適性指標(全自動制御機能を有する冷房装置設置車両率)

「車内快適指標」については、首都圏の地下鉄 3 事業者 13 路線においてほぼ 100%となっており、非常に高い設置率となっているほか、JR 5 路線、京王本線において 100%となっております。また、17 年度から 18 年度にかけては、JR 中央線快速、同青梅線において 32.5p の伸び、東武伊勢崎線において 17.2p の伸び、東武東上線において 16.3p の伸びを示すなどの進捗がみられるとともに、全体としても 17 路線において設置率が上昇しております。

分かりやすく利用できる

ホームでの情報のわかりやすさ(ホームLED設置率)

「ホーム LED 設置率」については、東京メトロの全 8 路線において 100%、JR 東日本の 16 路線中 14 路線において 100%となっているなど、42 路線中半数以上に当たる 25 路線で 100%となっているとともに、これを含む 31 路線において 80%以上となっております。また、17 年度から 18 年度にかけては、JR 横浜線においては 46.8p の伸び、西武新宿線においては 38.4p の伸び、横浜市営地下鉄 1・3 号線においては 21.9p の伸びを示すなどの進捗がみられます。

駅構内での情報のわかりやすさ(駅構内LED設置率)

「駅構内 LED 設置率」については、42 路線中 30 路線で 100%となっているとともに、これを含む 33 路線において 80%を超えております。また、17 年度から 18 年度にかけては、JR 南武線において 44.0p の伸び、JR 横浜線において 41.0p の伸び、西武新宿線において 24.1p の伸びを示しております。

車内での情報のわかりやすさ(車内LED等設置率)

「車内 LED 等設置率」については、42 路線中 14 路線において 100%となっているとともに、これを含む 16 路線において 80%を超えております。また、17 年度から 18 年度にかけては、JR 中央線快速、同青梅線において 32.5p の伸び、都営新宿線において 23.3p の伸びを示すなど、5 路線で 10p 以上の進捗がみられるとともに、全体としても 21 路線において設置率が上昇しております。

安心して利用できる

駅員への連絡のしやすさ

「駅員への連絡のしやすさ」については、42 路線中 34 路線において 100%となっているとともに、全ての路線において 90%を超えており、非常に高い数値となっております。また、17 年度から 18 年度にかけては、東京メトロ丸ノ内線において 56.1%の伸び、同銀座線において 34.2%の伸び、京成押上線において 29.4%の伸び、京成本線において 26.9%の伸びを示すなど、9 路線で 10p 以上の進捗がみられます。

車内での連絡のしやすさ(車内インターホン設置率)

「車内インターホン設置率」については、42 路線中 10 路線において 100%となっております。また、17 年度から 18 年度にかけては、JR 中央線・快速、同青梅線において 32.5p の伸び、東急東横線において 16.1%の伸び、横浜市営地下鉄 1・3 号線において 15.8p の伸びを示すなどの進捗がみられるとともに、全体としても 24 路線において設置率が上昇しております。

指標計測に当たっての留意点

全般的事項

- 各指標は、平成 19 年 3 月末日現在の数値を元に算出
- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)に基づく移動等円滑化実績等報告書における数値に係る指標(段差解消率、駅構内での情報のわかりやすさ、ノンステップバス導入率)は、当該報告書に基づき国土交通省で計測、その他の指標については各事業者が計測
- ピーク時混雑率を除く区間については、過去の運輸政策審議会答申における東京圏の捉え方を踏まえ、東京都都心部を中心とする概ね半径 50km の範囲内を対象
- 駅に関する指標は、1 日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人以上の駅を対象
- 鉄道車両に関する指標については、各社の保有車両分を対象

ピーク時車両混雑率

- 対象区間における最混雑時間帯 1 時間の平均値

段差解消率

- バリアフリー新法に基づき、各事業者から、毎年度、移動等円滑化実績等報告書として報告された内容をもとに計測
- 対象区間の駅の総数に対する、バリアフリー新法に基づく段差解消に係る基準(エレベーター・スロープの設置等)に適合している駅数の割合

ノンステップバス導入率

- 移動等円滑化実績等報告書として報告された内容を基に計測
- 首都圏におけるバス事業者のうち、バス車両保有台数上位 10 社(平成 18 年度末現在)のバス車両保有台数に対するノンステップバス保有台数の割合(主なバス事業を長距離バス事業とするバス事業者を除く)

車内快適指標

- 対象路線の利用に供される車両の総数に対する、以下の要件を満たす車両数の割合
 - ◇ 各車両に温湿度センサー等を設置することで、状況により車内温度を自動的に制御できるようになっていること
 - ◇ 各車両に設置している冷房装置が除湿機能を有していること

ホームでの情報のわかりやすさ

- 対象区間の駅のホーム(番線)総数に対する、以下の要件を満たす LED 装置(発光ダイオードによる情報提供装置)が設置されている駅の割合
 - ◇ ホームに設置していること
 - ◇ 次列車発車時刻を表示していること
 - ◇ 遅延情報等緊急時の連絡事項の表示が可能となっていること

駅構内での情報のわかりやすさ

- 移動等円滑化実績等報告書に基づき、バリアフリー新法に基づく基準(運行情報を文字等により表示するための設備があること)に適合している駅数・編成数それぞれを計測
- 駅構内での情報のわかりやすさは、対象区間の駅の総数に対する、この基準に適合している駅数の割合

車内での情報のわかりやすさ

- 移動等円滑化実績等報告書に基づき、バリアフリー新法に基づく基準(次に停車する駅名その他の運行情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備があること)に適合する車両数を計測
- 車内での情報のわかりやすさは、対象路線の利用に供される車両の総数に対する、基準適合車両数の割合

駅員への連絡のしやすさ

- 対象区間の駅のホーム(番線)総数に対する、「駅員が常駐しているホーム数及び以下の要件のいずれかを満たすホーム数の合計」の割合
 - ◇ インターホンの設置、連絡先の掲示又はそれと同等の方法により、緊急の際、利用者が駅員等に連絡をとり、駅員等からの指示を受けることができるなど、双方向での連絡が可能となっていること
 - ◇ 連絡ボタン等、利用者と駅員等との双方向の連絡ができない手段である場合には、当該ボタン等を使用した際に駅員等が速やかにその場に赴き対応できる体制になっていること

車内での連絡のしやすさ

- 対象路線の利用に供される車両の総数に対する、乗務員との連絡が取れるインターホンを車両内に設置している車両数の割合

ICE (快適性・安心性評価指標)
Index of Comfortable and Easeful public transportation

やさしく利用できる

気持ちよく利用できる

分かりやすく利用できる

安心して利用できる

指標A	1)オフピーク時車両混雑率(ピーク後、日中、夜間等)
	2)ピーク時車両混雑率
	3)段差解消率
	4)低床バス導入率
指標B	1)エスカレータ・エレベータ処理容量率
	2)上屋・風除け・空調設置率
	3)最混雑区間の速度低下率
	4)乗り心地レベル
	5)ポイント分岐乗り心地
	6)乗換え・改札遠回り率
	7)通路・ホーム混雑率
	8)混雑区間長
	9)有料着席サービス実施率
	10)ベンチ数
	11)座席の座りやすさ
	12)低床路面電車導入率
	13)施設の配置
	14)動線の分離

指標A	1)車内快適指標(全自動制御機能を有する冷房装置設置車両率)
	2)トイレの質
指標B	1)車内騒音
	2)通路・階段移動速度
	3)接客態度
	4)車内・バス停・ベンチのきれいさ
	5)デザインのよさ
	6)マナーの向上
	7)照明・採光の質
	8)駅・バス停の騒音
	9)駅店舗数・来店率

指標A	1)ホームでの情報のわかりやすさ(ホームLED設置率)
	2)駅構内での情報のわかりやすさ(駅構内LED設置率)
	3)車内での情報のわかりやすさ(車内LED等設置率)
指標B	1)放送・LEDの内容
	2)ルート・時刻情報の提供状況
	3)輸送障害情報の提供状況
	4)バス接近表示設置率
	5)案内表示のわかりやすさ
	6)放送の聞き取りやすさ
	7)運賃支払いのわかりやすさ
	8)案内係員配置率
	9)沿線情報の発信

指標A	1)駅員への連絡しやすさ
	2)車内での連絡のしやすさ(車内インターホン設置率)
指標B	1)係員の目の行き届きやすさ
	2)係員から警察・救急への連絡体制
	3)ホーム転落防止策
	4)防犯体制の充実度
	5)専用車・優先席の設定状況
	6)クレームの連絡先表示

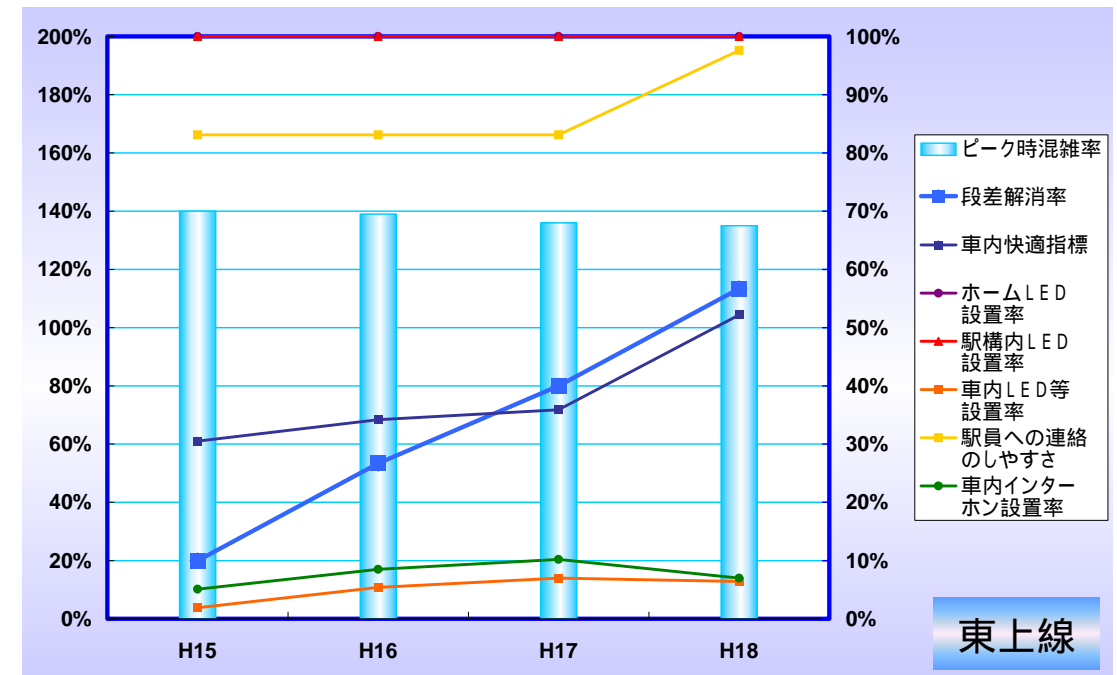
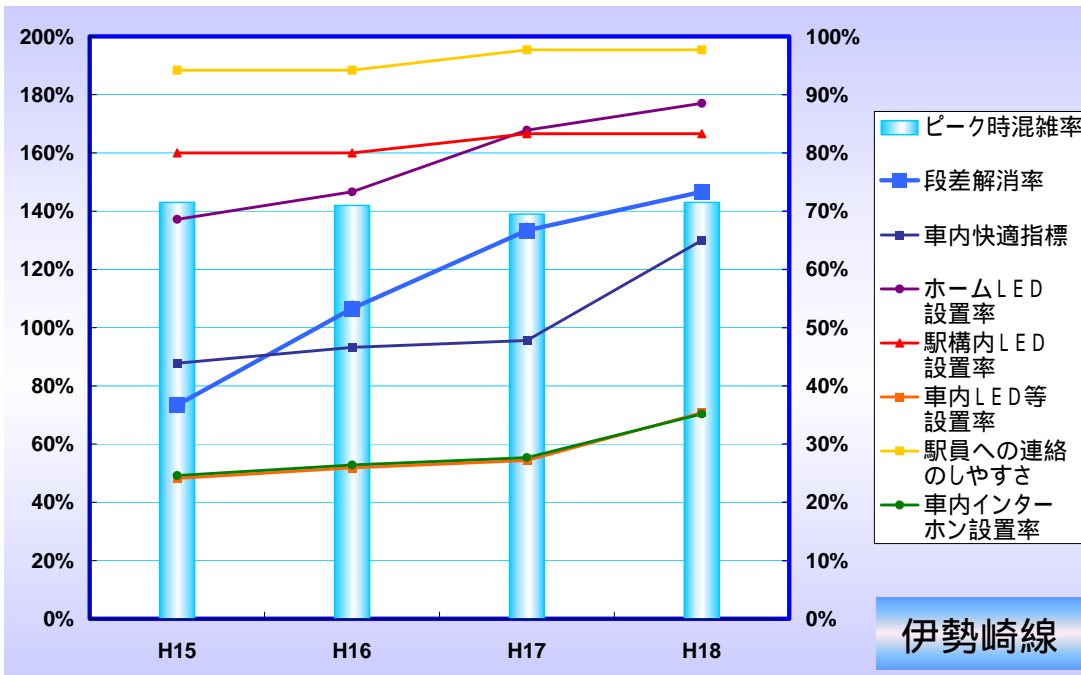
指標A:優先的に計測を行う指標

指標B:計測について今後更に検討する指標

快適性・安心性評価指標(うち9指標)計測結果一覧

東武鉄道

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
伊勢崎線	区間	小菅 北千住		浅 草 ~ 鷲 宮					
	H15	143%	36.7%	43.9%	68.6%	80.0%	24.1%	94.2%	24.6%
	H16	142%	53.3%	46.6%	73.3%	80.0%	25.9%	94.2%	26.4%
	H17	139%	66.7%	47.8%	83.9%	83.3%	27.2%	97.7%	27.7%
	H18	143%	73.3%	65.0%	88.5%	83.3%	35.4%	97.7%	35.2%
東上線	区間	北池袋 池袋		池 袋 ~ 森 林 公 園					
	H15	140%	10.0%	30.5%	100.0%	100.0%	1.9%	83.1%	5.1%
	H16	139%	26.7%	34.2%	100.0%	100.0%	5.4%	83.1%	8.5%
	H17	136%	40.0%	35.9%	100.0%	100.0%	7.0%	83.1%	10.2%
	H18	135%	56.7%	52.2%	100.0%	100.0%	6.4%	97.6%	7.0%

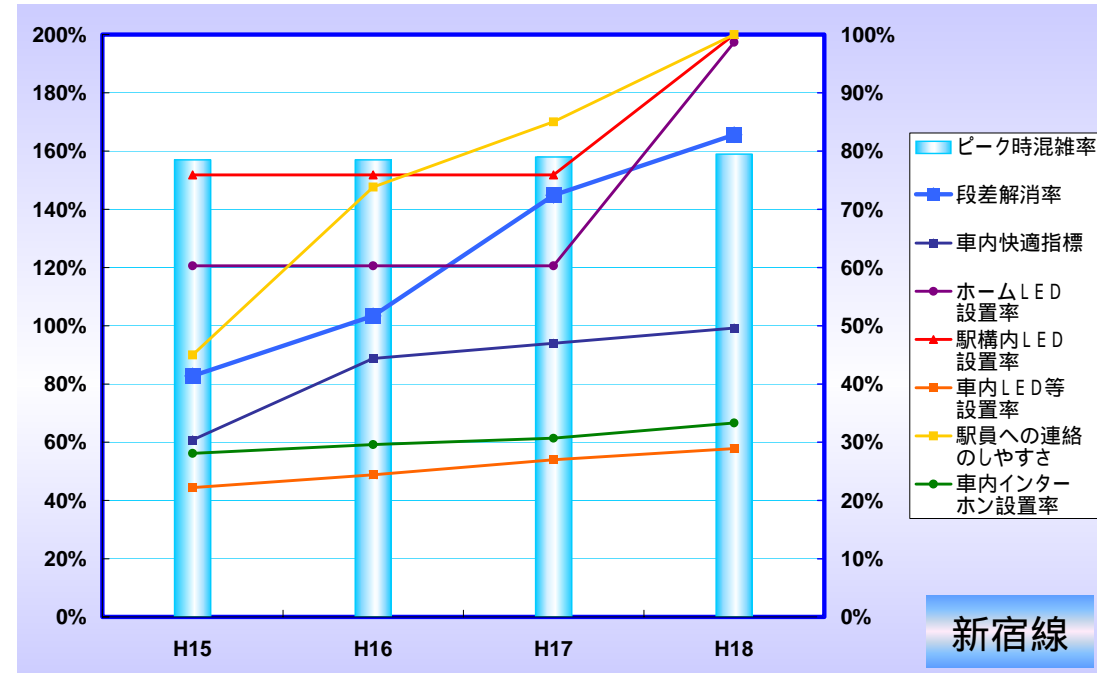
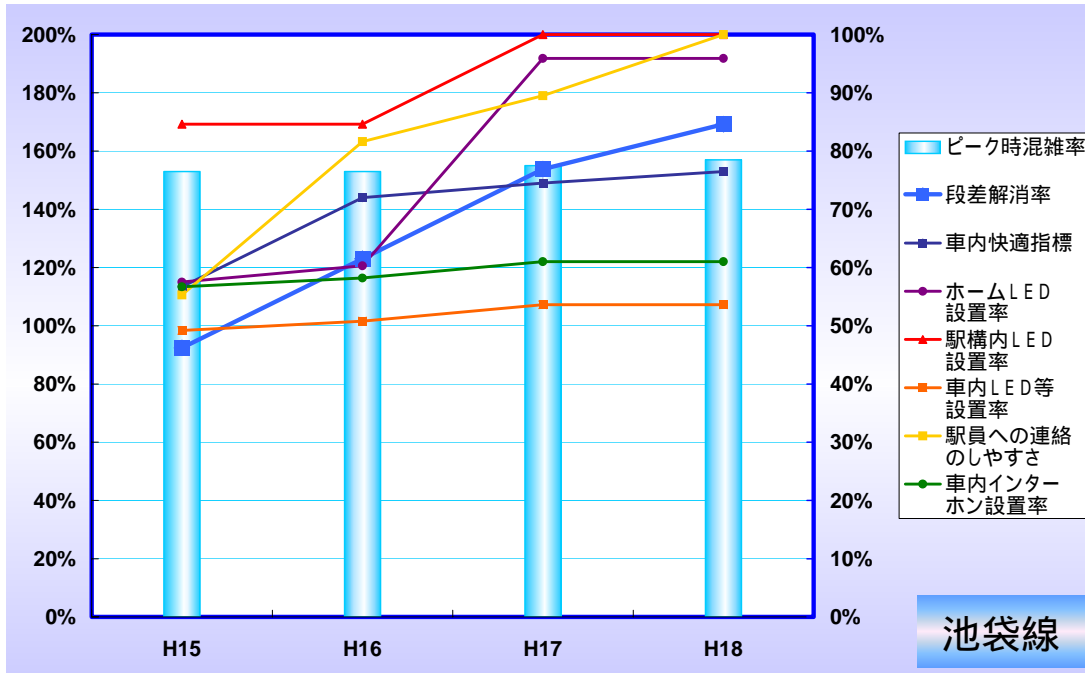


< 東武鉄道からのコメント >

弊社は、お客様が快適にかつ安心して鉄道をご利用できるよう積極的に各種整備を図っております。
 駅については、運行情報案内表示器の設置や非常通報装置の増設、バリアフリー新法に基づくバリアフリー化も鋭意進めており、平成18年度末現在でエレベーター62駅、エスカレーター70駅の整備を完了いたしました。
 また、車両についても、リニューアルを進めるとともに、指標項目の条件を満たした「人と環境にやさしい、省エネタイプの次世代型車両」50000系の新造にも意欲的に取り組んでおります。

西武鉄道

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
池袋線	区間	椎名町 池袋		池袋～飯能					
	H15	153%	46.2%	56.7%	57.5%	84.6%	49.2%	55.3%	56.7%
	H16	153%	61.5%	72.0%	60.3%	84.6%	50.8%	81.6%	58.2%
	H17	155%	76.9%	74.5%	95.9%	100.0%	53.6%	89.5%	61.0%
	H18	157%	84.6%	76.5%	95.9%	100.0%	53.6%	100.0%	61.0%
新宿線	区間	下落合 高田馬場		全線					
	H15	157%	41.4%	30.4%	60.3%	75.9%	22.2%	45.0%	28.1%
	H16	157%	51.7%	44.4%	60.3%	75.9%	24.4%	73.8%	29.6%
	H17	158%	72.4%	47.0%	60.3%	75.9%	27.0%	85.0%	30.7%
	H18	159%	82.8%	49.6%	98.7%	100.0%	28.9%	100.0%	33.3%



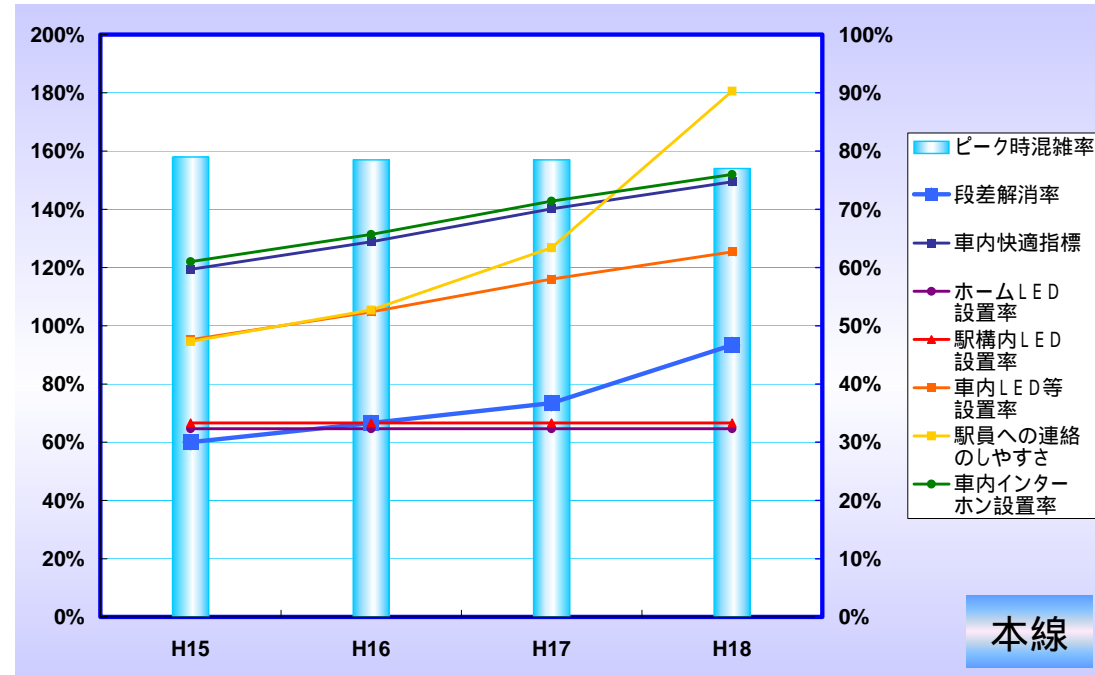
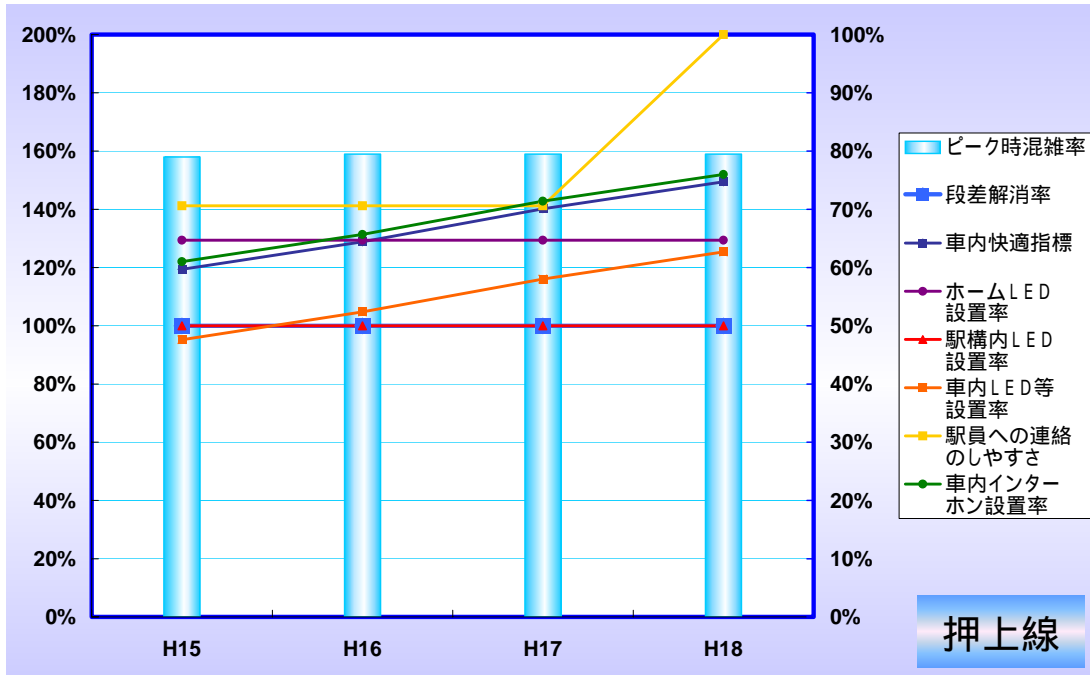
< 西武鉄道からのコメント >

弊社では、「でかける人を、ほほえむ人へ」をスローガンとし、人にやさしい鉄道をめざし、引き続きエレベーター・エスカレーター・多機能トイレなどの駅のバリアフリー化を進めるとともに、旅客案内の充実を図るため、列車の行先・種別・発車時刻・編成数・ドア数・乗り換え案内等を情報提供する列車案内表示器(駅構内)を、今年度は新宿線の29駅全てに設置を完了したことにより、池袋線・新宿線の全駅に設置がいたしました。また、駅員への連絡のしやすさにつきましても、列車非常通報装置の設置を進めた結果、池袋線・新宿線の全駅に設置が完了いたしました。

今後もすべてのお客さまに安心して快適にご利用いただけるよう、駅施設や鉄道車両の整備を積極的に取り組んで参ります。

京成電鉄

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
押上線	区間	京成曳舟 押上		全線					
	H15	158%	50.0%	59.7%	64.7%	50.0%	47.6%	70.6%	61.0%
	H16	159%	50.0%	64.4%	64.7%	50.0%	52.4%	70.6%	65.7%
	H17	159%	50.0%	70.1%	64.7%	50.0%	58.0%	70.6%	71.4%
	H18	159%	50.0%	74.7%	64.7%	50.0%	62.7%	100.0%	76.0%
本線	区間	大神宮下 京成船橋		京成上野 ~ 京成佐倉					
	H15	158%	30.0%	59.7%	32.3%	33.3%	47.6%	47.3%	61.0%
	H16	157%	33.3%	64.4%	32.3%	33.3%	52.4%	52.7%	65.7%
	H17	157%	36.7%	70.1%	32.3%	33.3%	58.0%	63.4%	71.4%
	H18	154%	46.7%	74.7%	32.3%	33.3%	62.7%	90.3%	76.0%



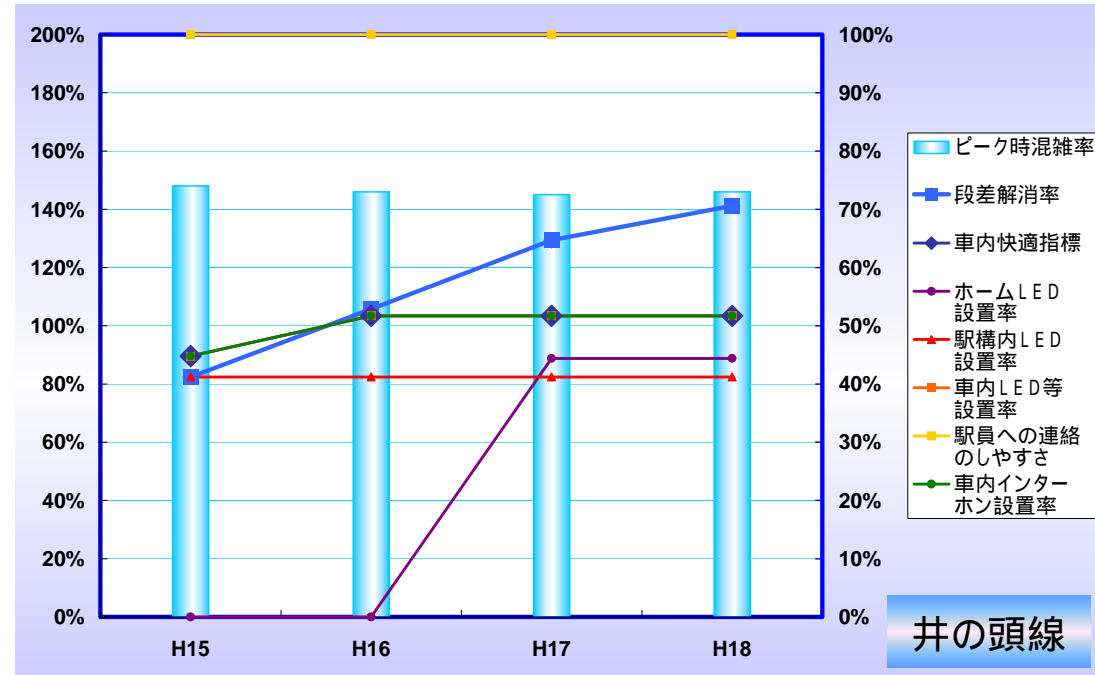
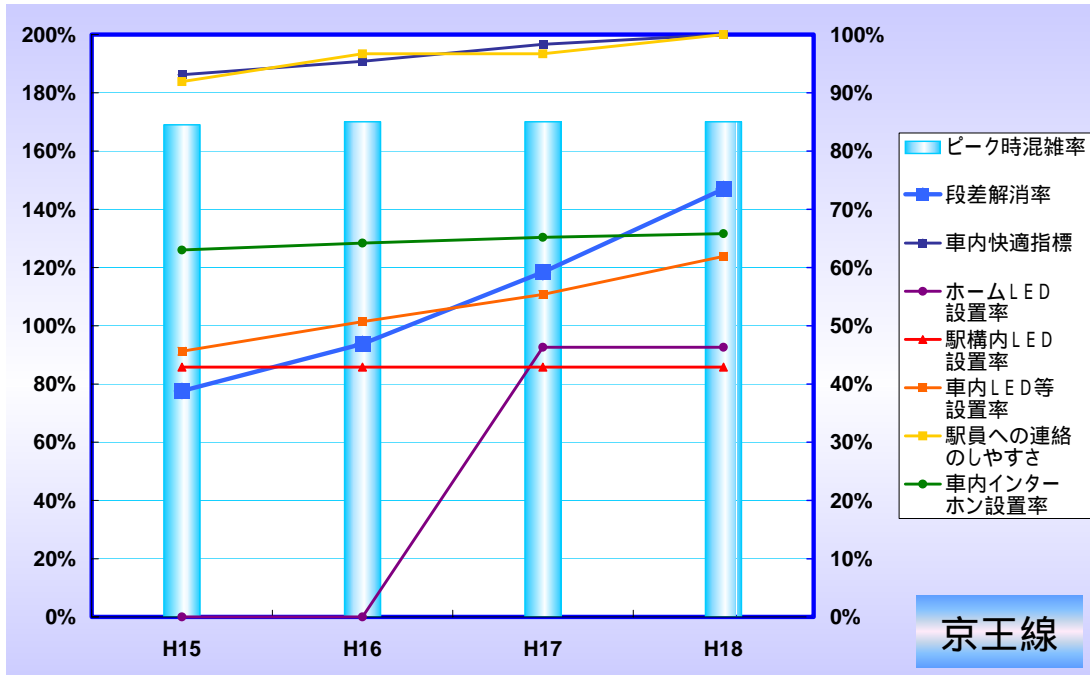
< 京成電鉄からのコメント >

当社のH18年度の主な取り組みと致しましては、エレベーター等の設置、駅ホームへの非常通報ボタンの新設、車内設備が充実している新型車両の新造などを行い、快適性・安全性の向上を図りました。

なお、「段差解消率」において、公共交通移動等円滑化基準に適合していないものの、エスカレーターが設置されている駅を含めると、H18年度において本線46.7% 76.7%、押上線50.0% 83.3%となります。また、有料特急車両が56両あり、これも含めて計算するとH18年度において「車内快適指標」74.7% 77.4%、「車内での情報の分かりやすさ」62.7% 66.7%、「車内での連絡のしやすさ」76.0% 78.5%となります。

京王電鉄

指標項目	やさしく利用できる			気持ちよく利用できる			分かりやすく利用できる			安心して利用できる	
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率			
京王線	区間	下高井戸 明大前			全	線					
	H15	169%	38.8%	93.1%	0.0%	42.9%	45.6%	91.9%	63.0%		
	H16	170%	46.9%	95.4%	0.0%	42.9%	50.7%	96.7%	64.2%		
	H17	170%	59.2%	98.3%	46.3%	42.9%	55.4%	96.7%	65.2%		
	H18	170%	73.5%	100.0%	46.3%	42.9%	61.9%	100.0%	65.8%		
井の頭線	区間	神泉 渋谷			全	線					
	H15	148%	41.2%	44.8%	0.0%	41.2%	44.8%	100.0%	44.8%		
	H16	146%	52.9%	51.7%	0.0%	41.2%	51.7%	100.0%	51.7%		
	H17	145%	64.7%	51.7%	44.4%	41.2%	51.7%	100.0%	51.7%		
	H18	146%	70.6%	51.7%	44.4%	41.2%	51.7%	100.0%	51.7%		

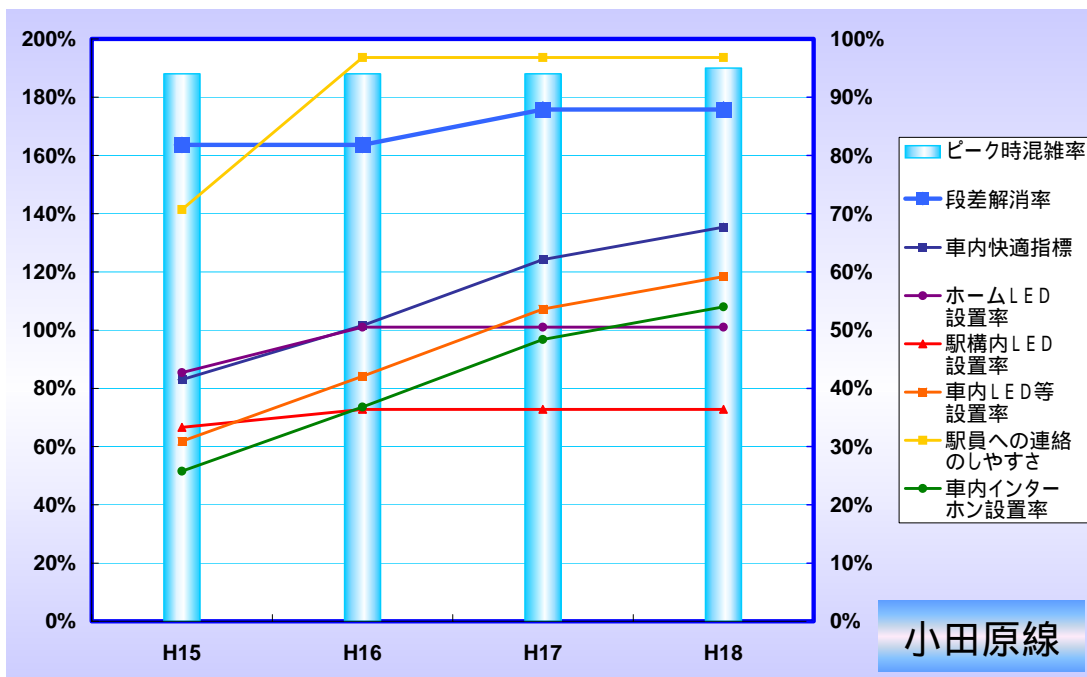


<京王電鉄からのコメント>

弊社では、すべてのお客さまに快適に安心してご利用いただける鉄道をめざし、施設のバリアフリー化やサービス向上策に取り組んでおります。駅については、原則として2010年度までの全駅段差解消をめざし、エレベーター等の整備をすすめているほか、列車をお待ちの際に快適にお過ごしいただけるよう、冷暖房付きホーム待合室の整備をすすめております。また、行先案内板(ホームLED)の整備による案内設備の充実にも努めてまいります。車両については、2010年度までの全車バリアフリー化を目指し、新造・改造による車内電光表示板(車内LED等)、ドアチャイム等の整備をすすめると同時に、高性能エアコンの整備による車内の快適性向上にも努めてまいります。

小田急電鉄

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
小田原線	区間	世田谷代田 下北沢		新 宿 ~ 本 厚 木					
	H15	188%	81.8%	41.5%	42.7%	33.3%	30.9%	70.7%	25.8%
	H16	188%	81.8%	50.8%	50.5%	36.4%	42.1%	96.8%	36.8%
	H17	188%	87.9%	62.1%	50.5%	36.4%	53.6%	96.8%	48.4%
	H18	190%	87.9%	67.7%	50.5%	36.4%	59.2%	96.8%	54.0%



< 小田急電鉄からのコメント >

当社では、お客さまに安全、快適、便利にご利用いただく為、駅施設や鉄道車両のバリアフリー化など、各種施策を継続的に取り組んでおります。

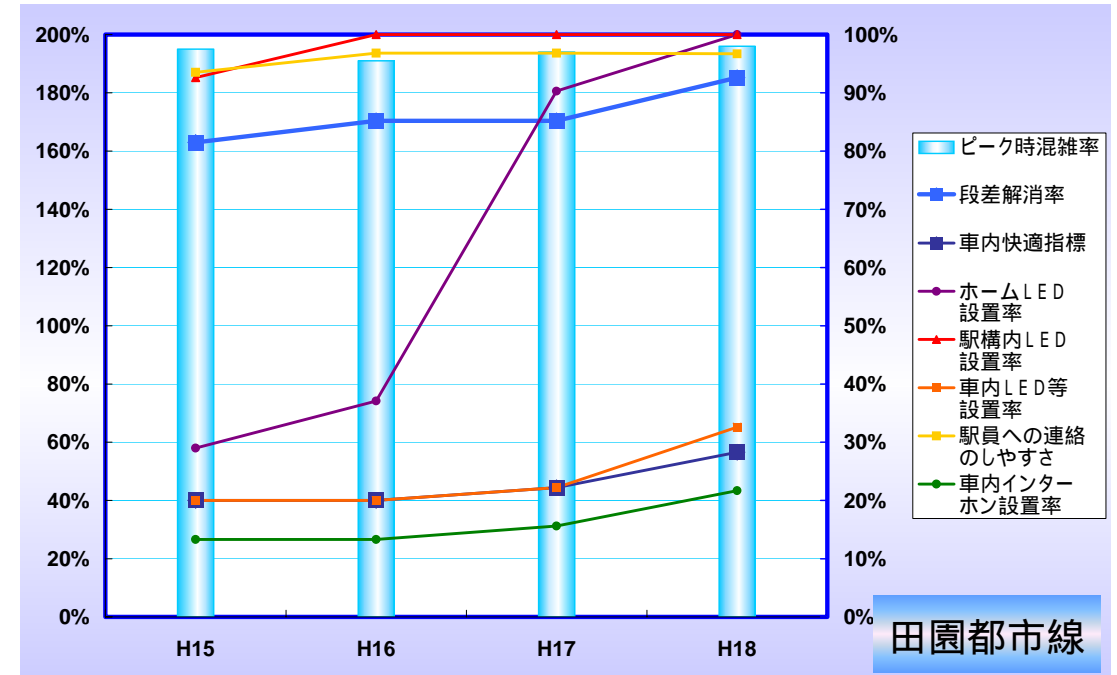
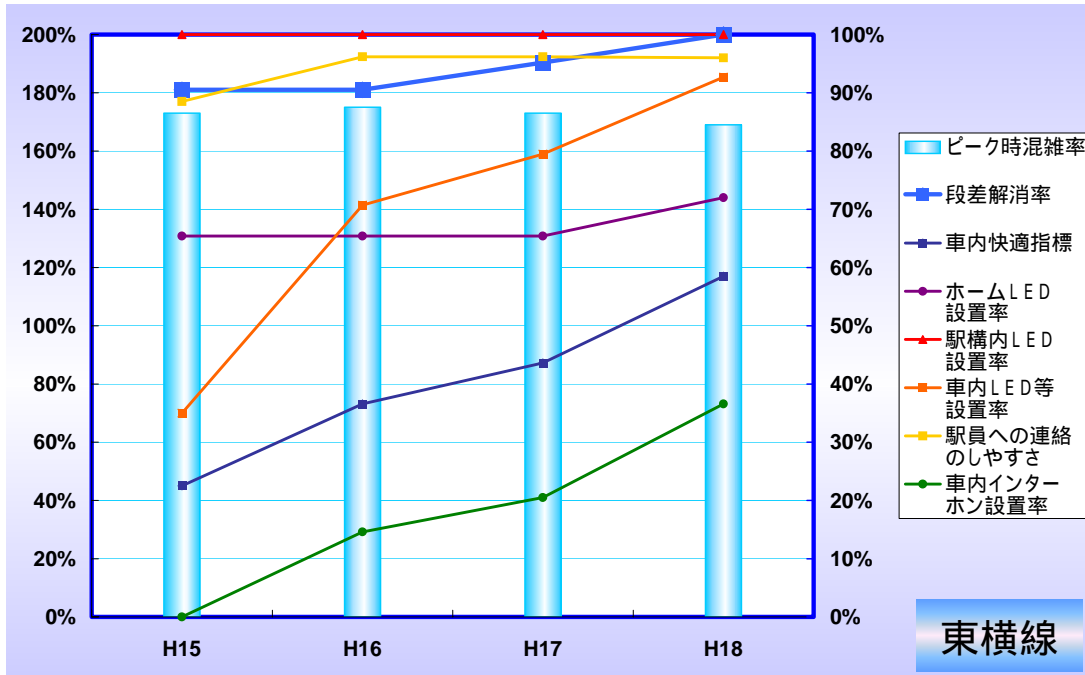
駅員への連絡のしやすさにつきましては、駅員が常駐しないホームも含めインターホンや非常通報ボタン等の設置を進めてまいりました。また、ホームでの情報のわかりやすさでは、行先案内表示器(ホームLED)を、すべての駅に設置していく予定であります。

車両につきましても、平成18年度におきましては、新型車両を44両導入した他、一部既存車両の大規模修繕を実施し、全自動制御機能を備えた冷房装置や、バリアフリーに配慮した車内表示器(車内LED)、インターホンの設置等、快適性の向上を積極的に図っております。

当社では、今後もお客様に安全で快適にご利用いただける鉄道を目指し努力してまいりますので、よろしくお願いいたします。

東京急行電鉄

指標項目	やさしく利用できる			気持ちよく利用できる			分かりやすく利用できる			安心して利用できる	
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率			
東横線	区間	祐天寺 中目黒			全			線			
	H15	173%	90.5%	22.5%	65.4%	100.0%	35.0%	88.5%	0.0%		
	H16	175%	90.5%	36.6%	65.4%	100.0%	70.7%	96.2%	14.6%		
	H17	173%	95.2%	43.6%	65.4%	100.0%	79.5%	96.2%	20.5%		
	H18	169%	100.0%	58.5%	72.0%	100.0%	92.7%	96.0%	36.6%		
田園都市線	区間	池尻大橋 渋谷			全			線			
	H15	195%	81.5%	20.0%	29.0%	92.6%	20.0%	93.5%	13.3%		
	H16	191%	85.2%	20.0%	37.1%	100.0%	20.0%	96.8%	13.3%		
	H17	194%	85.2%	22.2%	90.3%	100.0%	22.2%	96.8%	15.6%		
	H18	196%	92.6%	28.3%	100.0%	100.0%	32.6%	96.7%	21.7%		

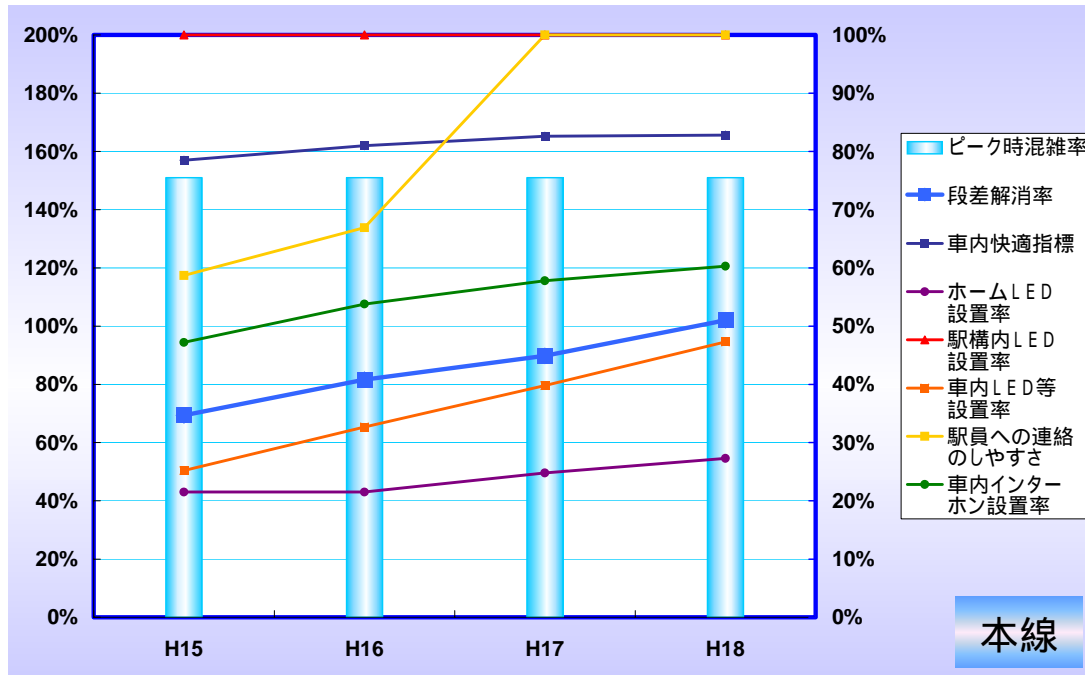


<東京急行電鉄からのコメント>

「すべてのお客さまが利用しやすい鉄道」をスローガンに東急線各駅の施設、車両の整備を積極的に推進しております。今年度の成果として、駅における段差の解消が順調に進捗、LED表示装置の設置率も増加の傾向を示しております。車両に関しましては、基準適合車両への置き換えが着実に進捗しております。今後は、係員無配置駅の解消などによるソフト面の充実を図り、お客さまに、より安心、より快適に、ご利用頂ける鉄道を目指してまいります。

京浜急行電鉄

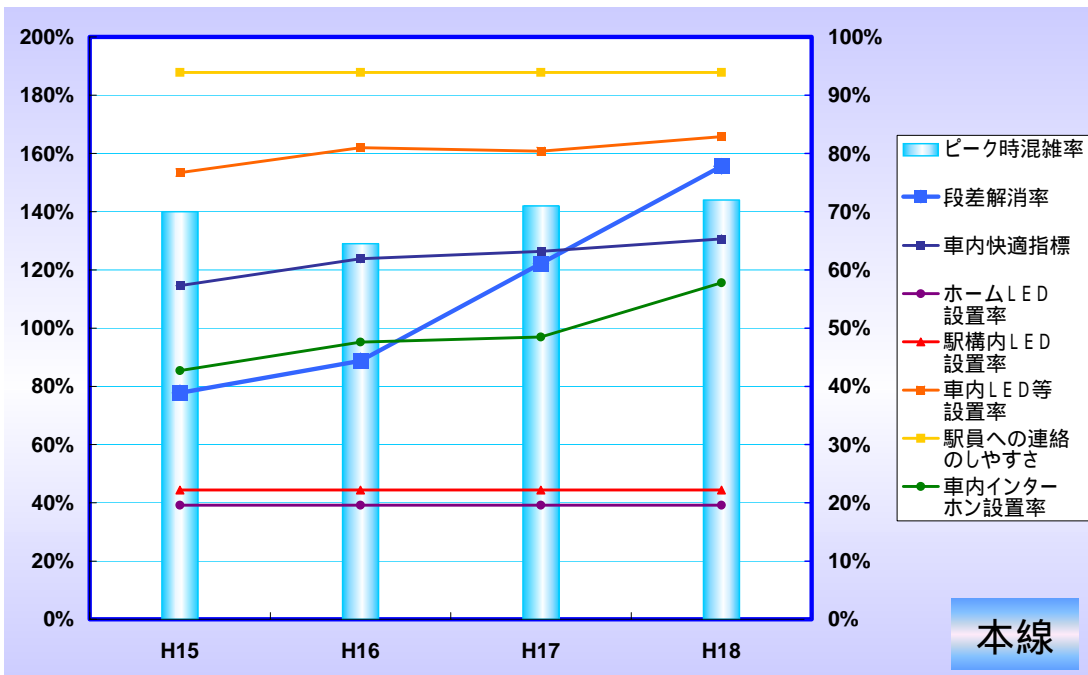
指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率		段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率
本線	区間	戸部 横浜	品川 ~ 京急久里浜						
	H15	151%	34.7%	78.5%	21.5%	100.0%	25.2%	58.7%	47.2%
	H16	151%	40.8%	81.0%	21.5%	100.0%	32.7%	66.9%	53.8%
	H17	151%	44.9%	82.6%	24.8%	100.0%	39.8%	100.0%	57.8%
	H18	151%	51.0%	82.8%	27.3%	100.0%	47.3%	100.0%	60.3%



<京浜急行電鉄からのコメント>
 弊社の平成18年度の主な取り組みといたしましては、車両のバリアフリー化に対応した「新1000形」24両を導入した他、既存車両の更新・改造を実施し、快適性と「車内での情報の分かりやすさ」および「車内での連絡のしやすさ」の向上を図りました。また、「人にやさしい駅施設」を目標にエレベーターなどの設置による段差の解消をはじめとしたバリアフリー化を順次計画的に行っております。
 すべてのお客様に安全で快適にご利用いただけますよう今後も各種設備の導入を積極的に進めてまいります。

相模鉄道

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率		段差解消率	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
本線	区間	西横浜 平沼橋		全線					
	H15	140%	38.9%	57.3%	19.6%	22.2%	76.7%	93.9%	42.7%
	H16	129%	44.4%	61.9%	19.6%	22.2%	81.0%	93.9%	47.6%
	H17	142%	61.1%	63.2%	19.6%	22.2%	80.4%	93.9%	48.5%
	H18	144%	77.8%	65.3%	19.6%	22.2%	82.9%	93.9%	57.8%



< 相模鉄道からのコメント >

当社では、お客さまに安全、快適にご利用いただくため、駅施設や鉄道車両のバリアフリー化など、各種施策を継続的に取り組んでおります。

「駅員への連絡のしやすさ」につきましては、平成18年度には完了できませんでしたが、平成19年5月をもちまして、全駅に「列車非常停止ボタン」と「駅事務室連絡用インターホン」を設置し、安全性・防犯度の向上を図りました。ホームでの情報提供につきましては、行先案内表示器(ホームLED)を運行管理装置の更新にあわせ、順次設置していく予定であります。

車両につきましても、平成18年度におきましては、新型車両を10両導入した他、一部既存車両のバリアフリー化を実施し、車内表示器(車内LED)、インターホンの設置等、快適性の向上を積極的に図ってまいります。

今後もお客様に安全で快適にご利用いただける鉄道を目指し努力してまいりますので、よろしくお願いいたします。

東京都交通局

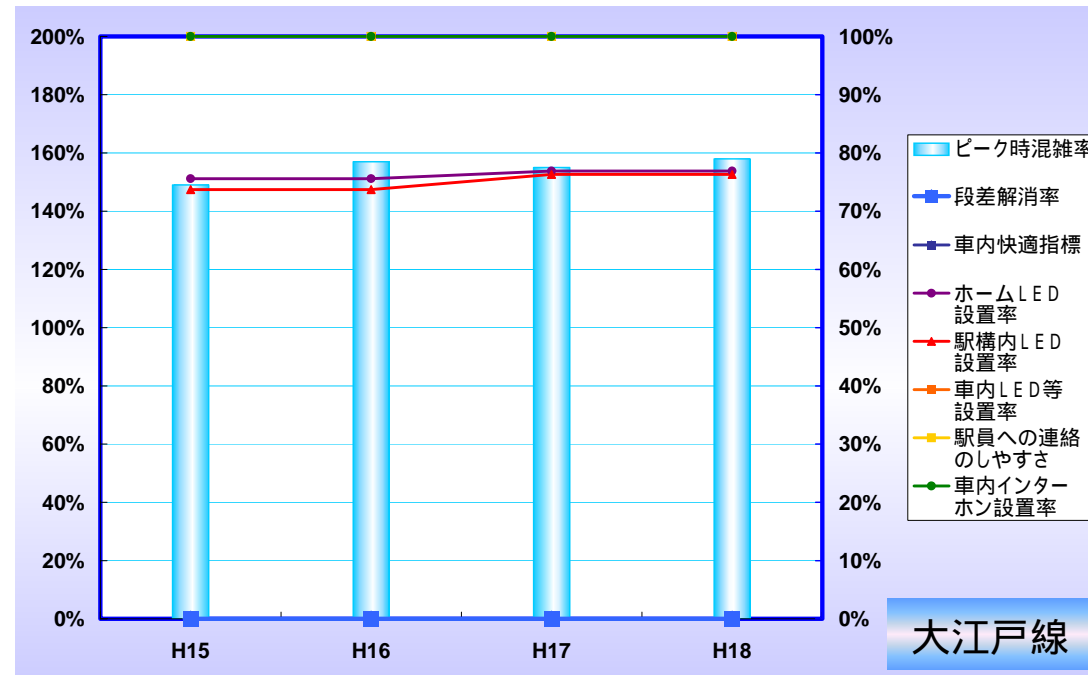
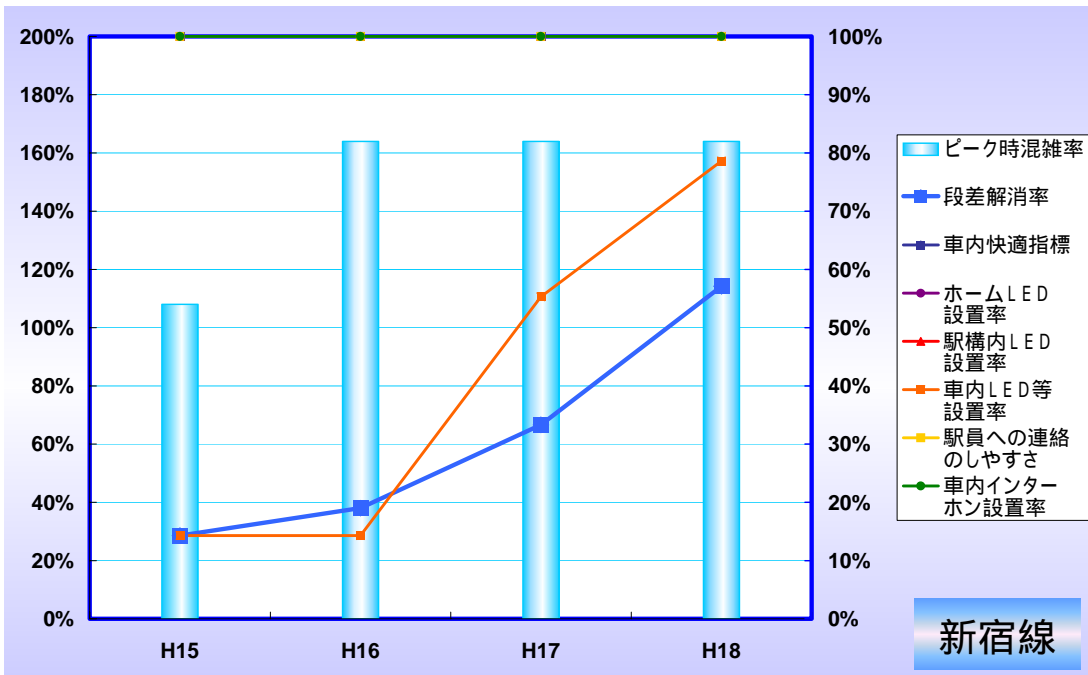
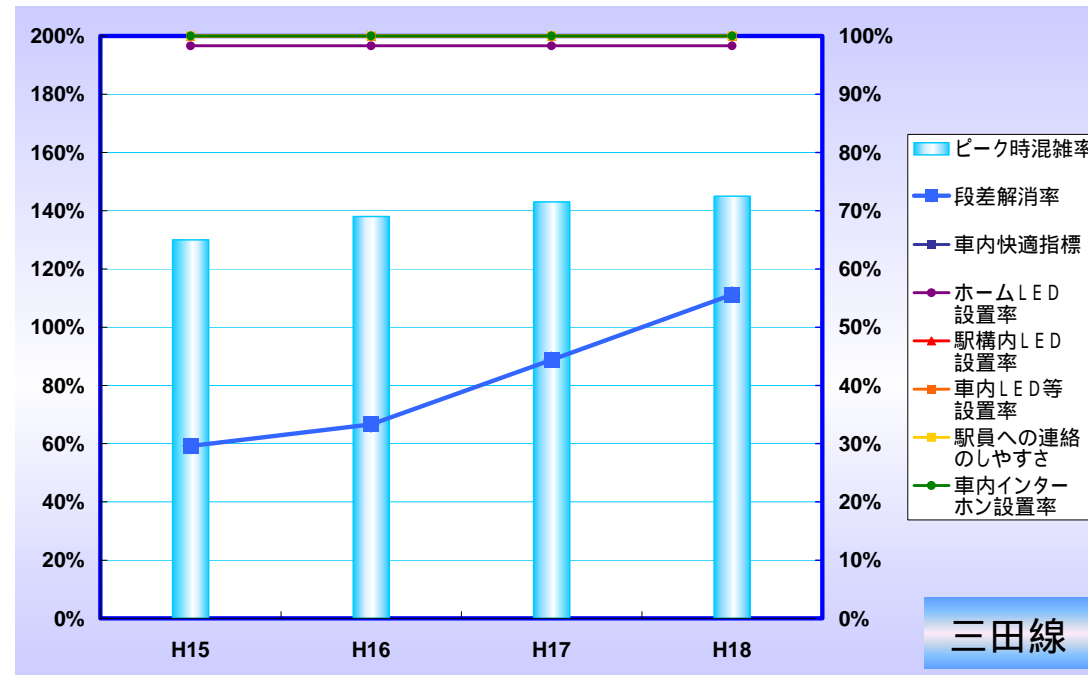
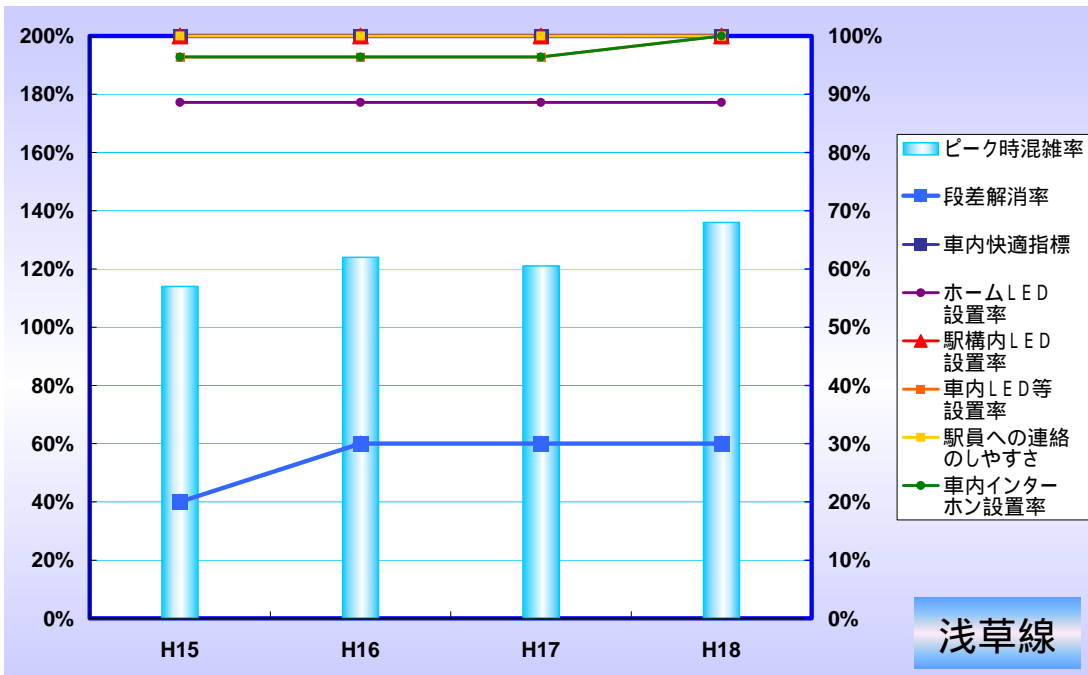
指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる	
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率
浅草線	区間	本所吾妻橋 浅草		全線				
	H15	114%	20.0%	100.0%	88.6%	100.0%	96.4%	100.0%
	H16	124%	30.0%	100.0%	88.6%	100.0%	96.4%	100.0%
	H17	121%	30.0%	100.0%	88.6%	100.0%	96.4%	100.0%
	H18	136%	30.0%	100.0%	88.6%	100.0%	100.0%	100.0%
三田線	区間	西巢鴨 巢鴨		全線				
	H15	130%	29.6%	100.0%	98.3%	100.0%	100.0%	100.0%
	H16	138%	33.3%	100.0%	98.3%	100.0%	100.0%	100.0%
	H17	143%	44.4%	100.0%	98.3%	100.0%	100.0%	100.0%
	H18	145%	55.6%	100.0%	98.3%	100.0%	100.0%	100.0%
新宿線	区間	西大島 住吉		全線				
	H15	108%	14.3%	100.0%	100.0%	100.0%	14.3%	100.0%
	H16	164%	19.0%	100.0%	100.0%	100.0%	14.3%	100.0%
	H17	164%	33.3%	100.0%	100.0%	100.0%	55.3%	100.0%
	H18	164%	57.1%	100.0%	100.0%	100.0%	78.6%	100.0%
大江戸線	区間	中井 東中野		全線				
	H15	149%	0.0%	100.0%	75.6%	73.7%	100.0%	100.0%
	H16	157%	0.0%	100.0%	75.6%	73.7%	100.0%	100.0%
	H17	155%	0.0%	100.0%	76.9%	76.3%	100.0%	100.0%
	H18	158%	0.0%	100.0%	76.9%	76.3%	100.0%	100.0%

浅草線の最混雑区間についてはH16年度より押上 本所吾妻橋から本所吾妻橋 浅草に変更
 新宿線の最混雑区間についてはH16年度より新宿 新宿三丁目から西大島 住吉に変更

<東京都交通局からのコメント>

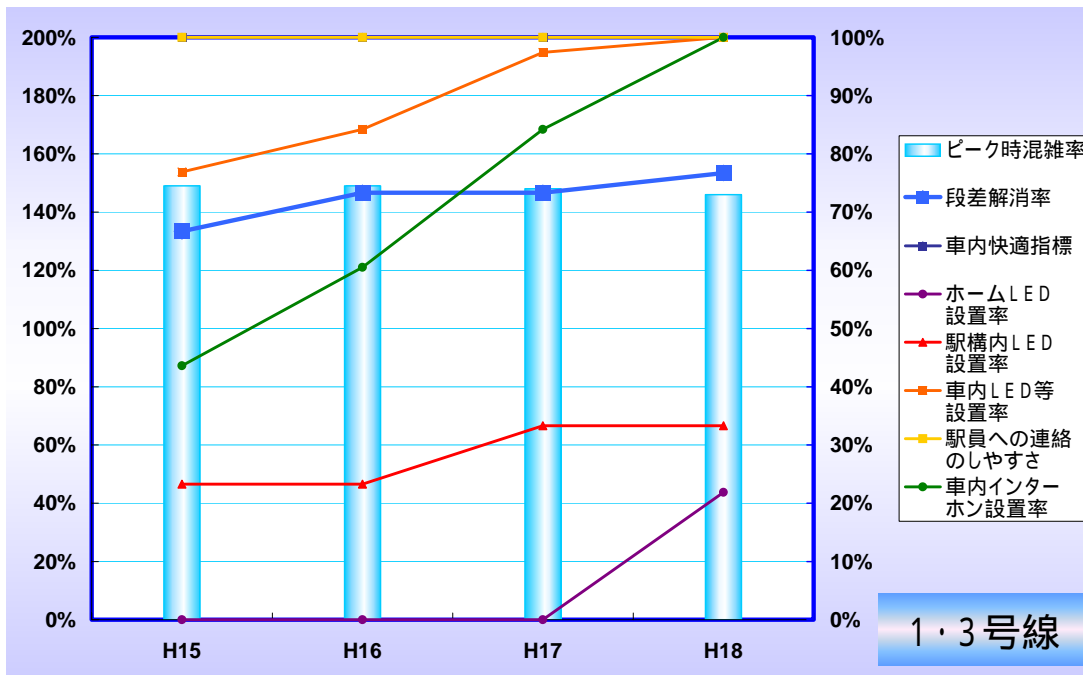
東京都交通局におきましては、ホームから地上までエレベーターによる「1ルート確保」を目指して、段差解消に努めているところです。大江戸線の各駅につきましてはエレベーターに窓枠等がないために段差解消の基準には適合しておりませんが、すべての駅で車いすの方がお一人でも支障なくご利用いただけるようになっております。(エレベーターによる「1ルート確保」率:H18末74%)

東京都交通局



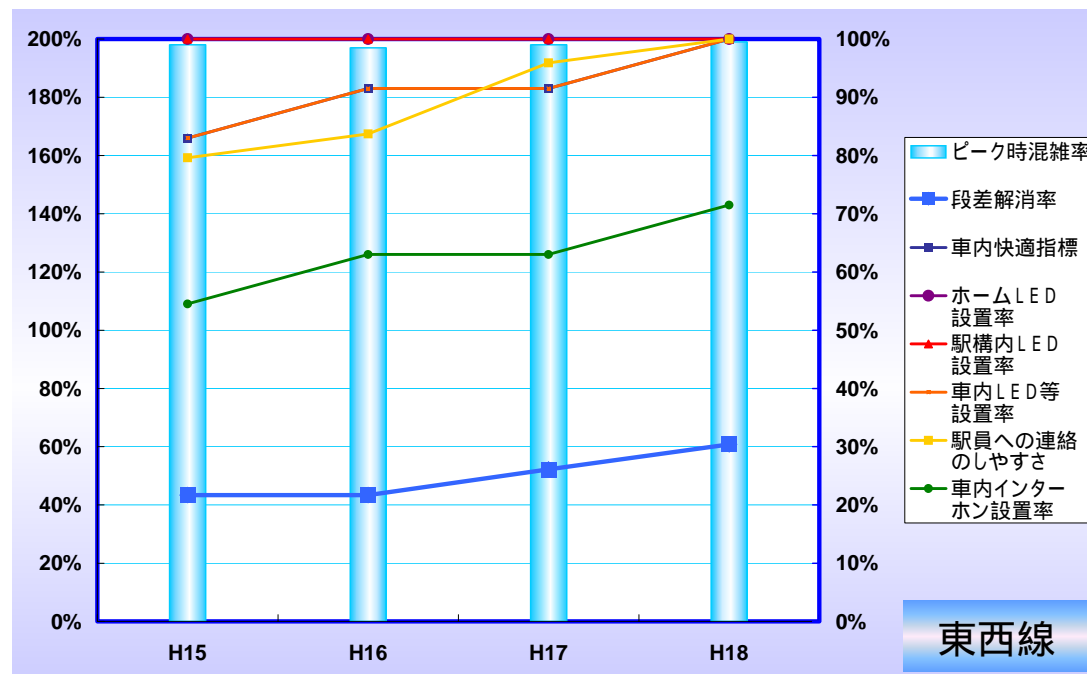
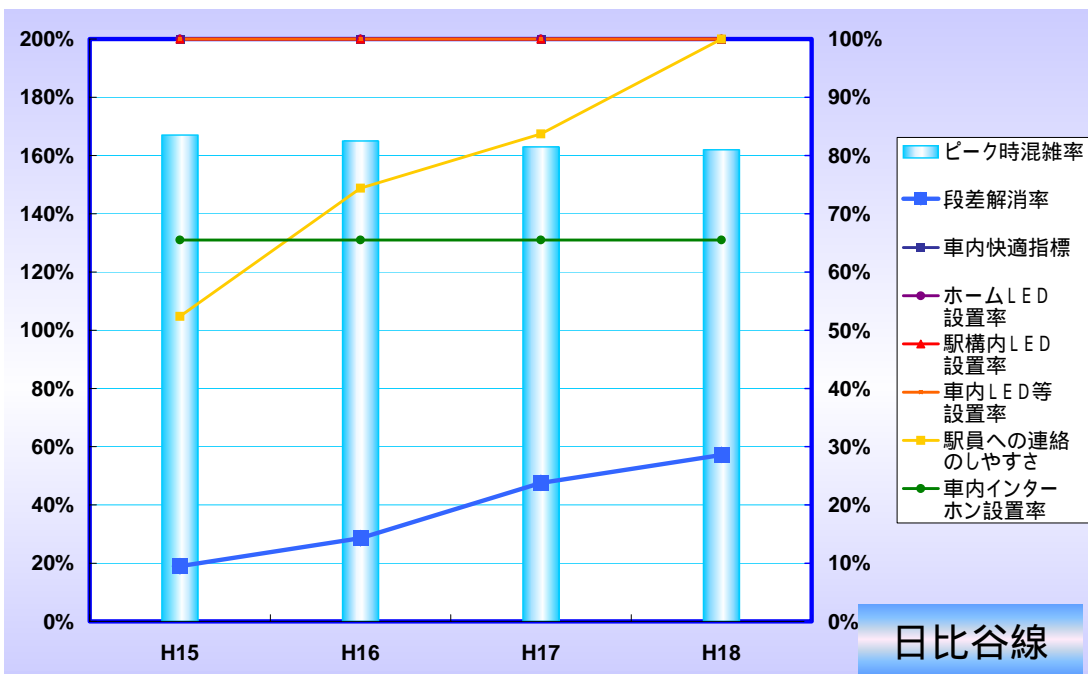
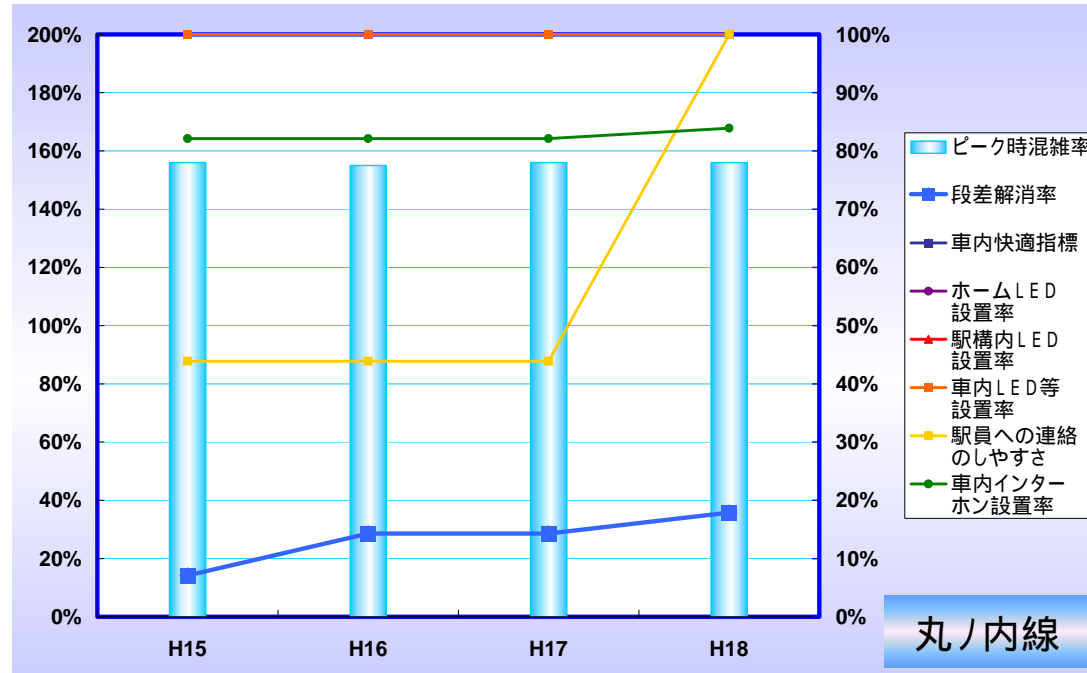
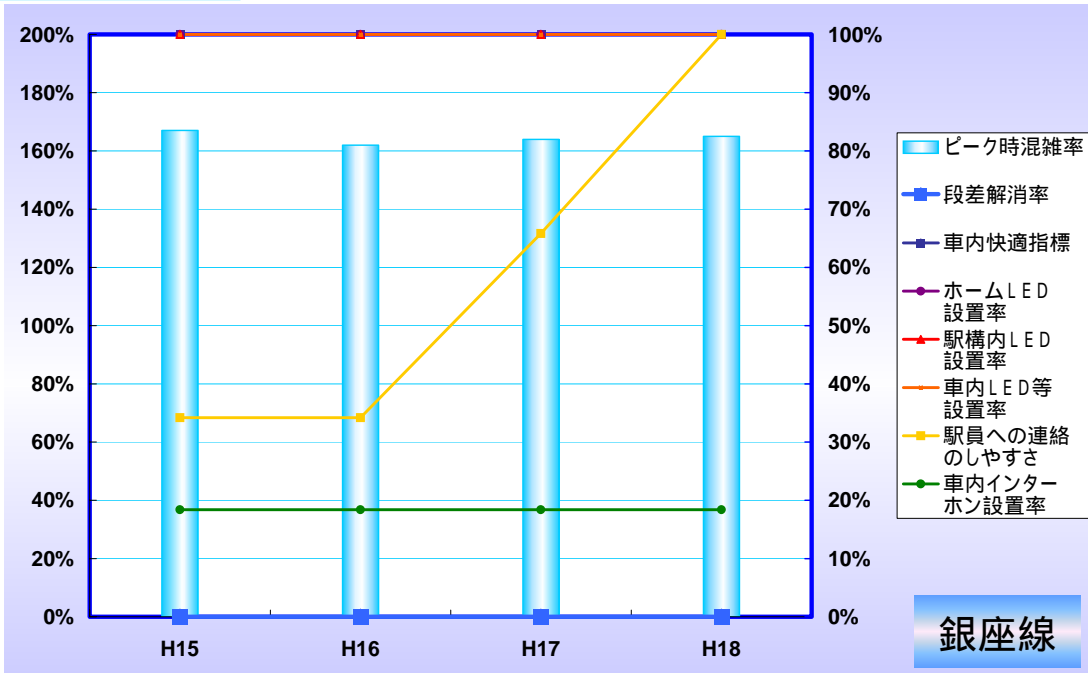
横浜市交通局

指標項目		やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる	
		ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED 設置率	駅構内LED 設置率	車内LED等 設置率	駅員への連絡 のしやすさ	車内インター ホン設置率
1・3号線	区間	阪東橋 伊勢佐木長者町			全		線		
	H15	149%	66.7%	100.0%	0.0%	23.3%	76.9%	100.0%	43.6%
	H16	149%	73.3%	100.0%	0.0%	23.3%	84.2%	100.0%	60.5%
	H17	148%	73.3%	100.0%	0.0%	33.3%	97.4%	100.0%	84.2%
	H18	146%	76.7%	100.0%	21.9%	33.3%	100.0%	100.0%	100.0%

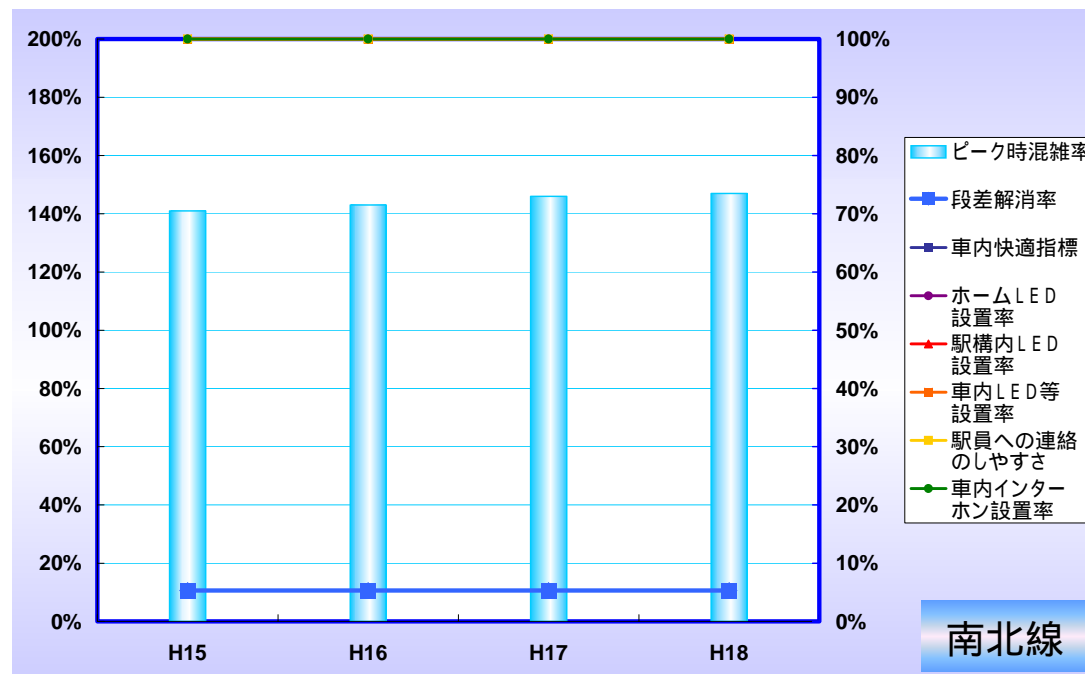
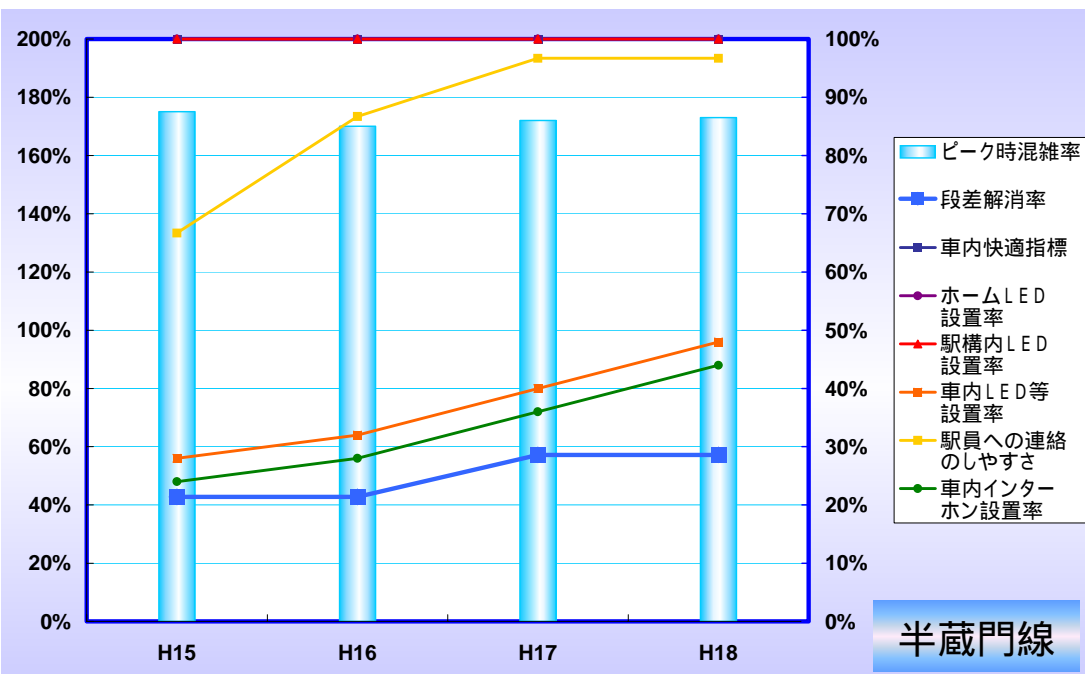
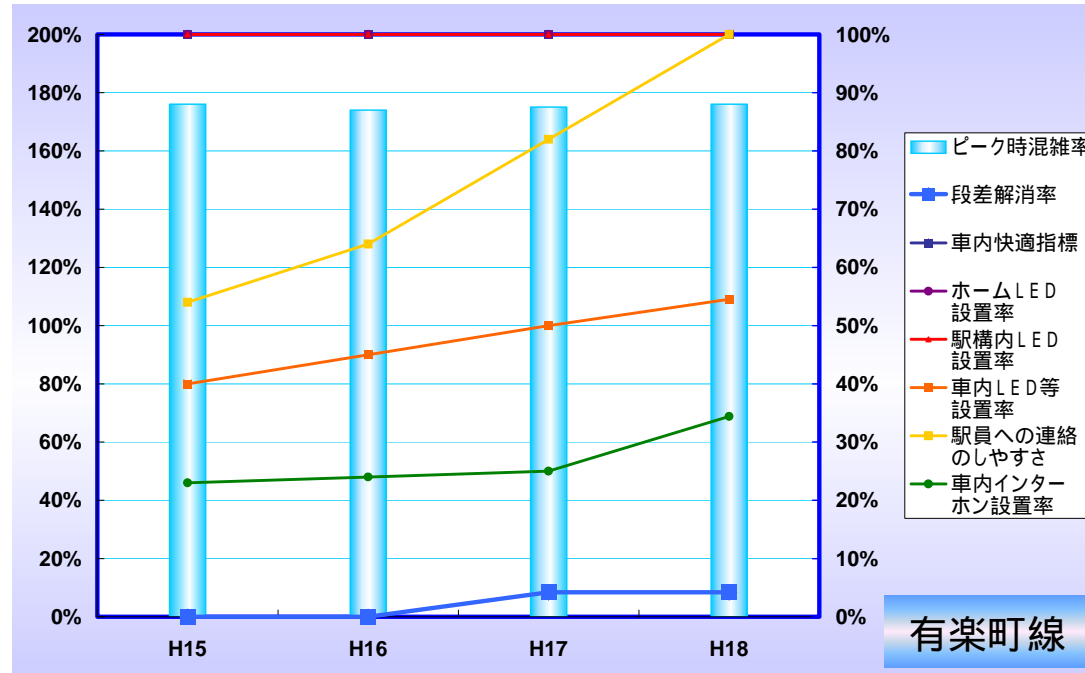
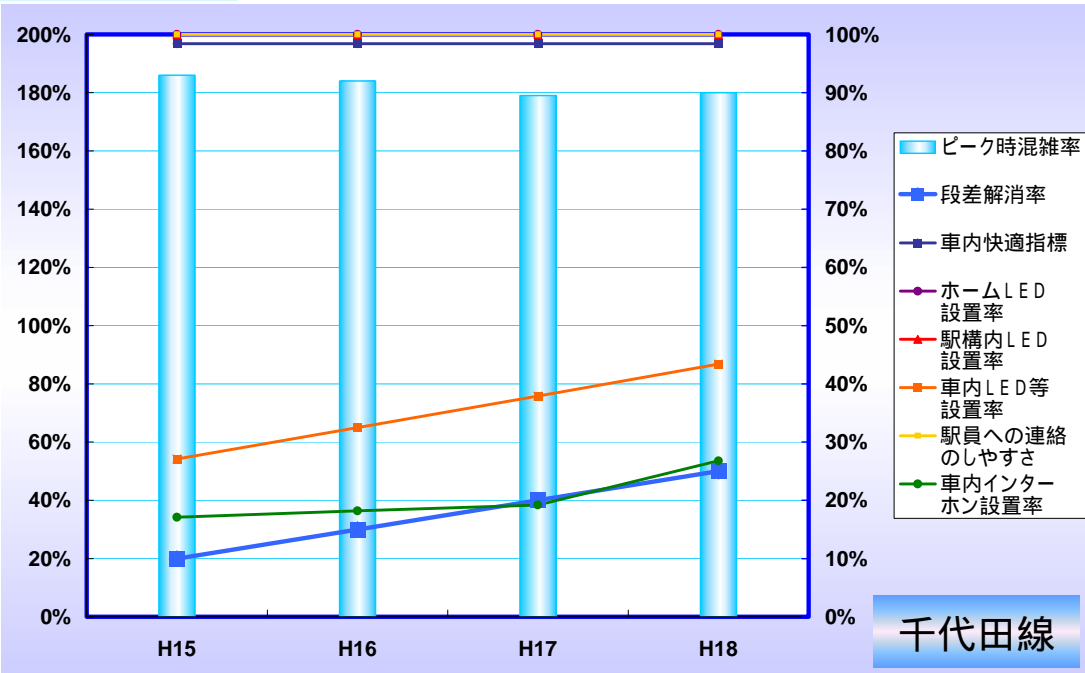


<横浜市交通局からのコメント>
 段差解消につきましては、唯一段差未解消である蒔田駅のエレベータ設置工事に着手するとともに、法に適合していないエレベータを平成22年度までに適合させるよう工事を進めてまいります。
 また、LEDにつきましては、乗降客数の多い駅などに設置するよう検討してまいります。

東京メトロ



東京メトロ

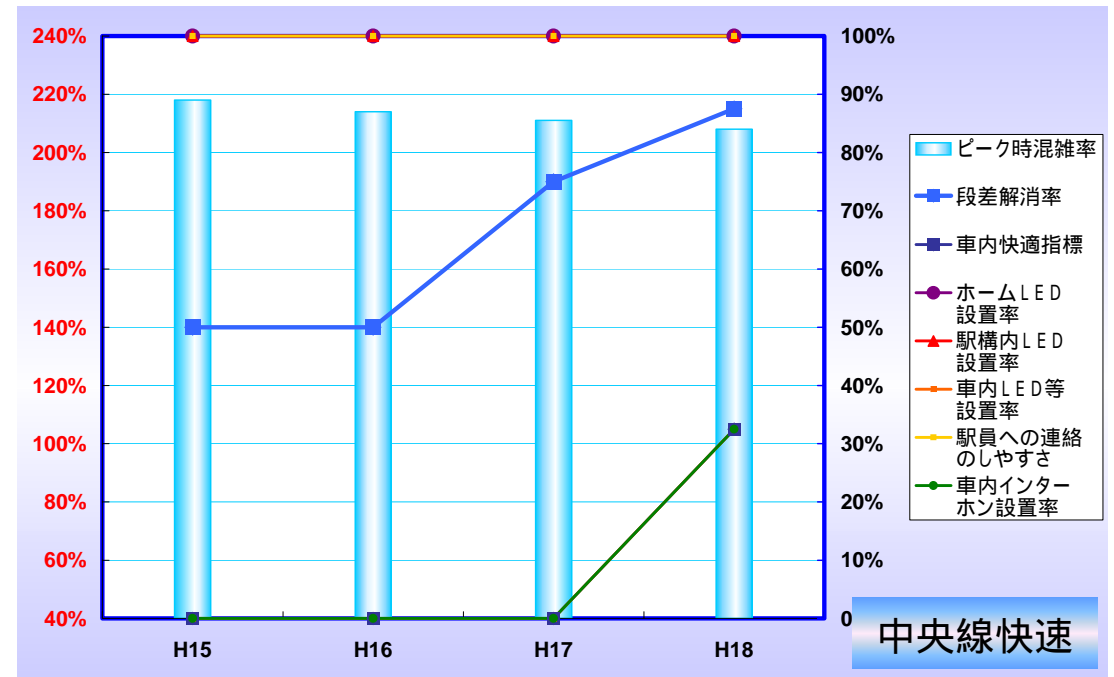
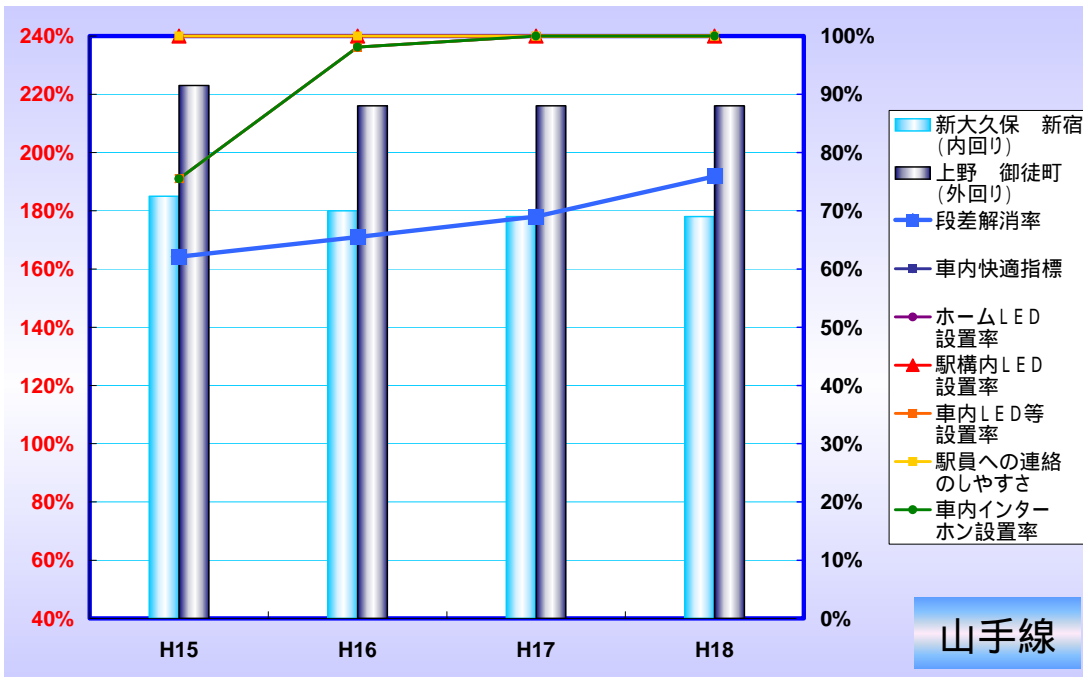
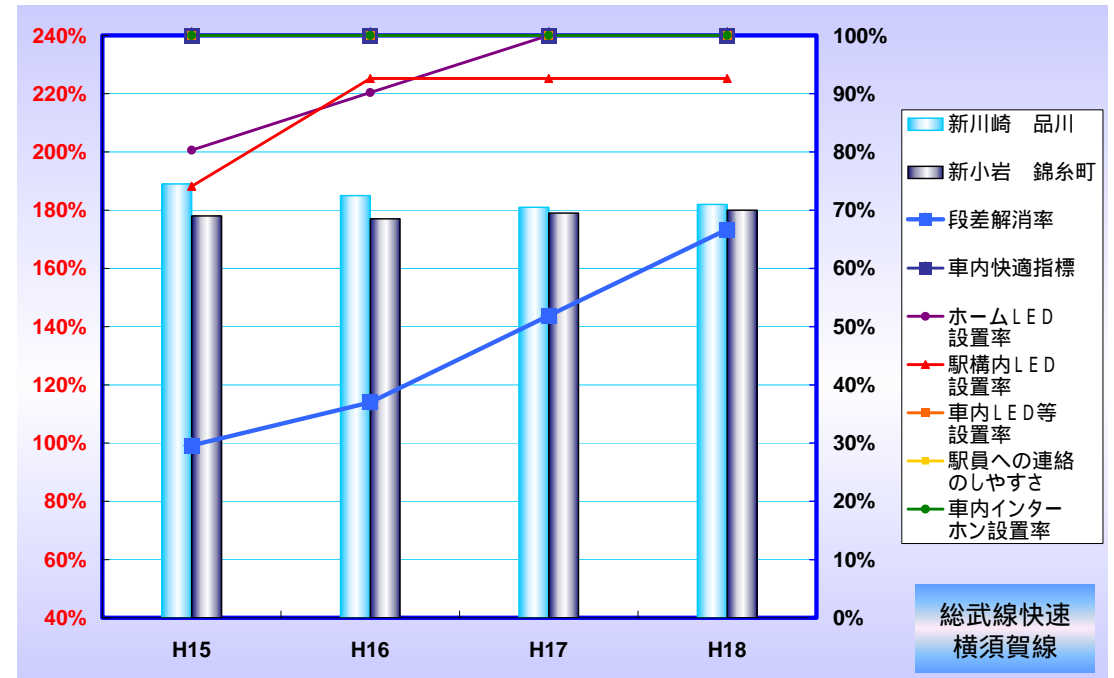
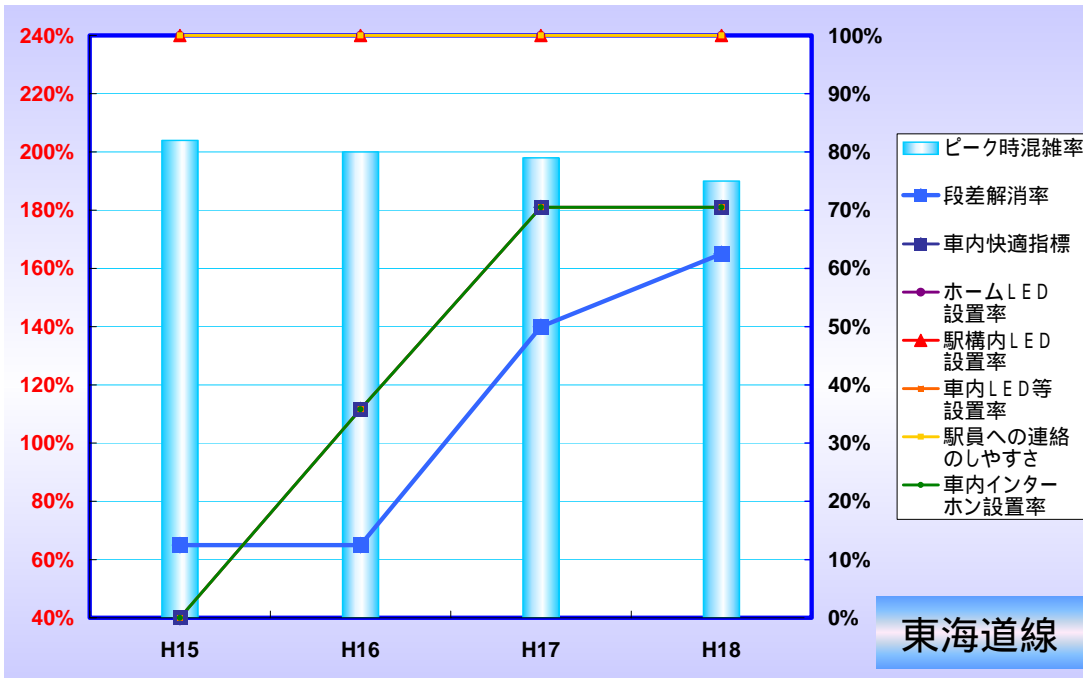


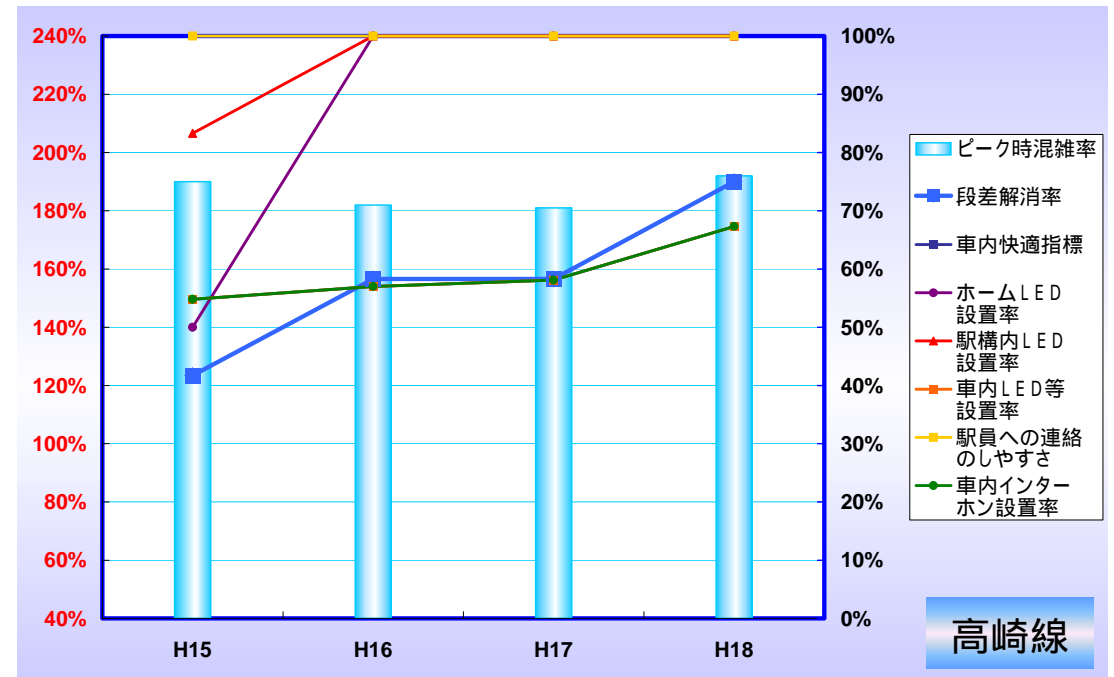
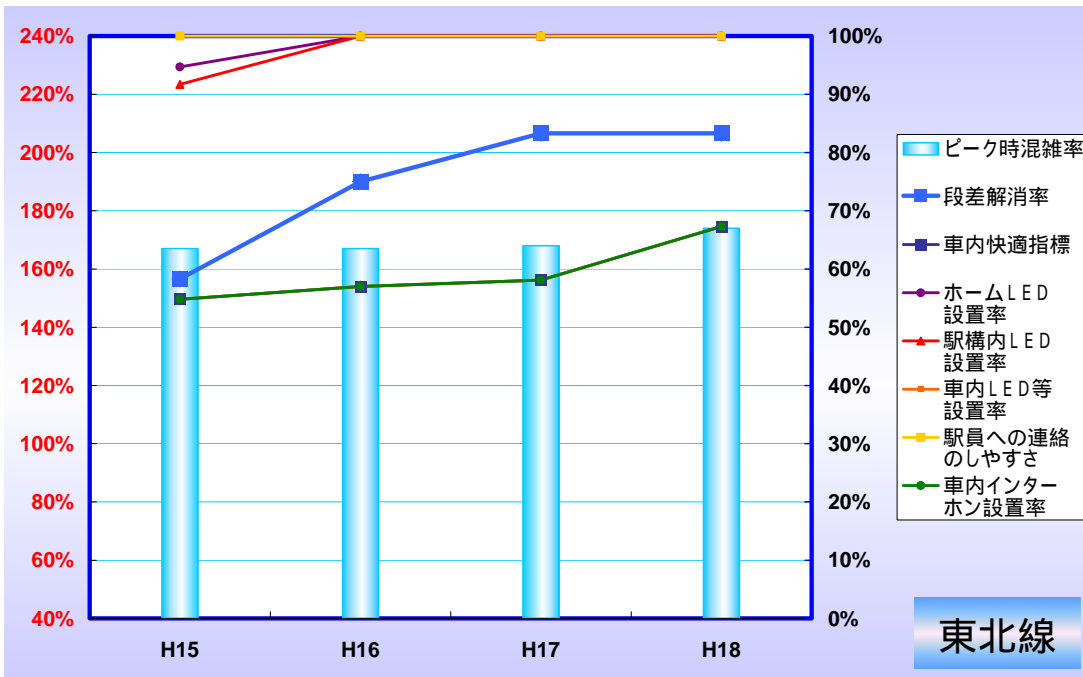
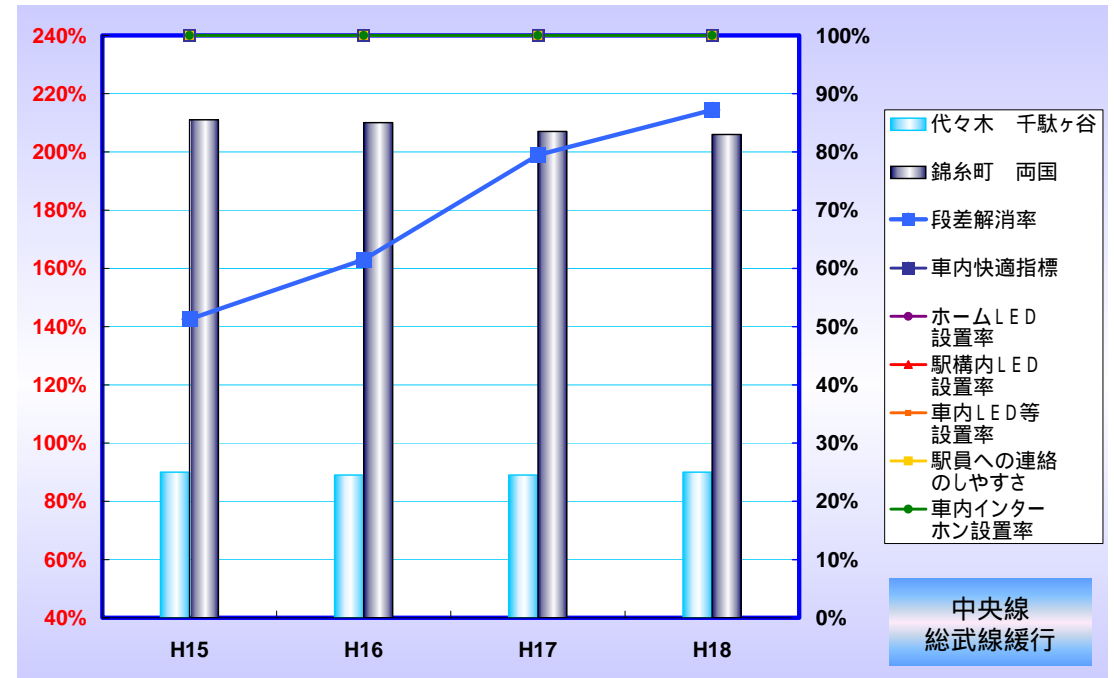
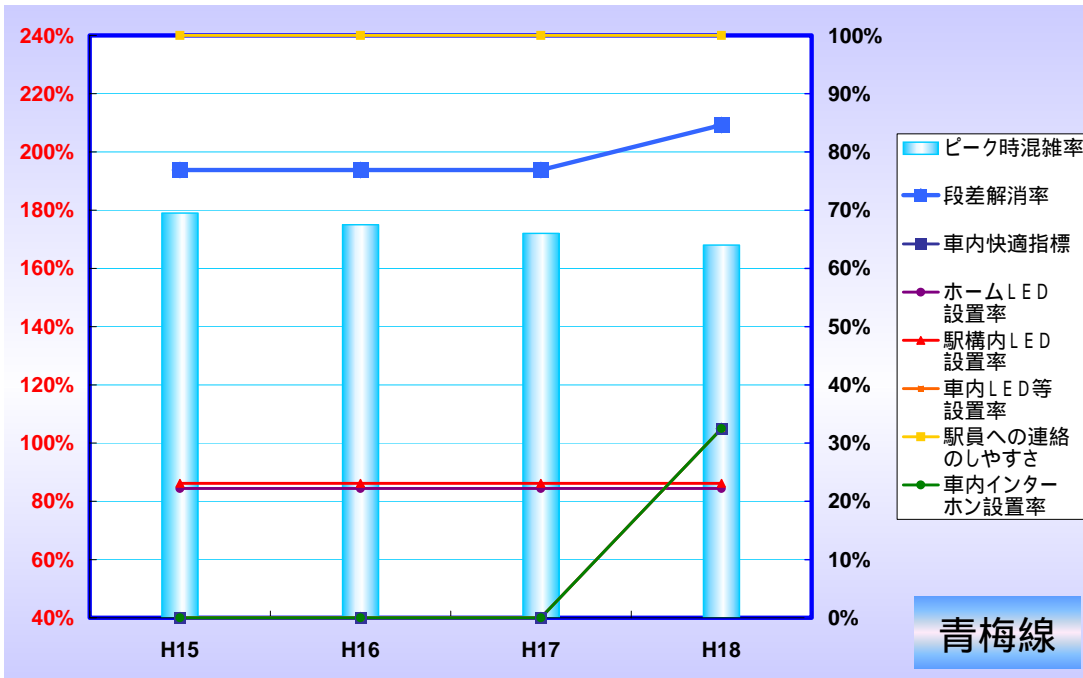
<東京メトロからのコメント>

弊社の今年度の取組みといたしましては、車内の快適性を高めるため冷房能力を向上し、車両のバリアフリー化に対応した新型車両「10000系」を昨年度に引き続き有楽町線に導入してまいります。また「段差解消率」については旧交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準の制定前に整備されたエレベーターには窓枠等がないため低い値となっておりますが、地上からホームまでエレベーターとスロープで段差解消されている駅として平成18年度末で丸ノ内線では60.7%、千代田線では60%、有楽町線では66.6%になっており、全駅(168駅)の56.5%の駅(95駅)で整備されています。今後もお客様に安全で快適にご利用いただける鉄道を目指し努力してまいりますので、宜しくお願いいたします。

指標項目		やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
		ピーク時混雑率		段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率
東海道線	区間	川崎 品川		全 線						
	H15	204%		12.5%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H16	200%		12.5%	35.8%	100.0%	100.0%	35.8%	100.0%	35.8%
	H17	198%		50.0%	70.5%	100.0%	100.0%	70.5%	100.0%	70.5%
	H18	190%		62.5%	70.5%	100.0%	100.0%	70.5%	100.0%	70.5%
総武快速 横須賀線	区間	新川崎 品川	新小岩 錦糸町	千葉 ~ 久里浜						
	H15	189%	178%	29.6%	100.0%	80.3%	74.1%	100.0%	100.0%	100.0%
	H16	185%	177%	37.0%	100.0%	90.2%	92.6%	100.0%	100.0%	100.0%
	H17	181%	179%	51.9%	100.0%	100.0%	92.6%	100.0%	100.0%	100.0%
	H18	182%	180%	66.7%	100.0%	100.0%	92.6%	100.0%	100.0%	100.0%
山手線	区間	新大久保 新宿 (内回り)	上野 御徒町 (外回り)	全 線						
	H15	185%	223%	62.1%	75.5%	100.0%	100.0%	75.5%	100.0%	75.5%
	H16	180%	216%	65.5%	98.1%	100.0%	100.0%	98.1%	100.0%	98.1%
	H17	178%	216%	69.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H18	178%	216%	75.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
中央線快速	区間	中野 新宿		東京 ~ 高尾						
	H15	218%		50.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H16	214%		50.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H17	211%		75.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H18	208%		87.5%	32.5%	100.0%	100.0%	32.5%	100.0%	32.5%
青梅線	区間	西立川 立川		立川 ~ 青梅						
	H15	179%		76.9%	0.0%	22.2%	23.1%	0.0%	100.0%	0.0%
	H16	175%		76.9%	0.0%	22.2%	23.1%	0.0%	100.0%	0.0%
	H17	172%		76.9%	0.0%	22.2%	23.1%	0.0%	100.0%	0.0%
	H18	168%		84.6%	32.5%	22.2%	23.1%	32.5%	100.0%	32.5%
中央・総武 緩行線	区間	代々木 千駄ヶ谷	錦糸町 両国	三鷹 ~ 千葉						
	H15	90%	211%	51.3%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H16	89%	210%	61.5%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H17	89%	207%	79.5%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H18	90%	206%	87.2%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
東北線	区間	土呂 大宮		大宮 ~ 久喜						
	H15	167%		58.3%	54.8%	94.7%	91.7%	54.8%	100.0%	54.8%
	H16	167%		75.0%	57.0%	100.0%	100.0%	57.0%	100.0%	57.0%
	H17	168%		83.3%	58.1%	100.0%	100.0%	58.1%	100.0%	58.1%
	H18	174%		83.3%	67.3%	100.0%	100.0%	67.3%	100.0%	67.3%
高崎線	区間	宮原 大宮		上野 ~ 鴻巣						
	H15	190%		41.7%	54.8%	50.0%	83.3%	54.8%	100.0%	54.8%
	H16	182%		58.3%	57.0%	100.0%	100.0%	57.0%	100.0%	57.0%
	H17	181%		58.3%	58.1%	100.0%	100.0%	58.1%	100.0%	58.1%
	H18	192%		75.0%	67.3%	100.0%	100.0%	67.3%	100.0%	67.3%

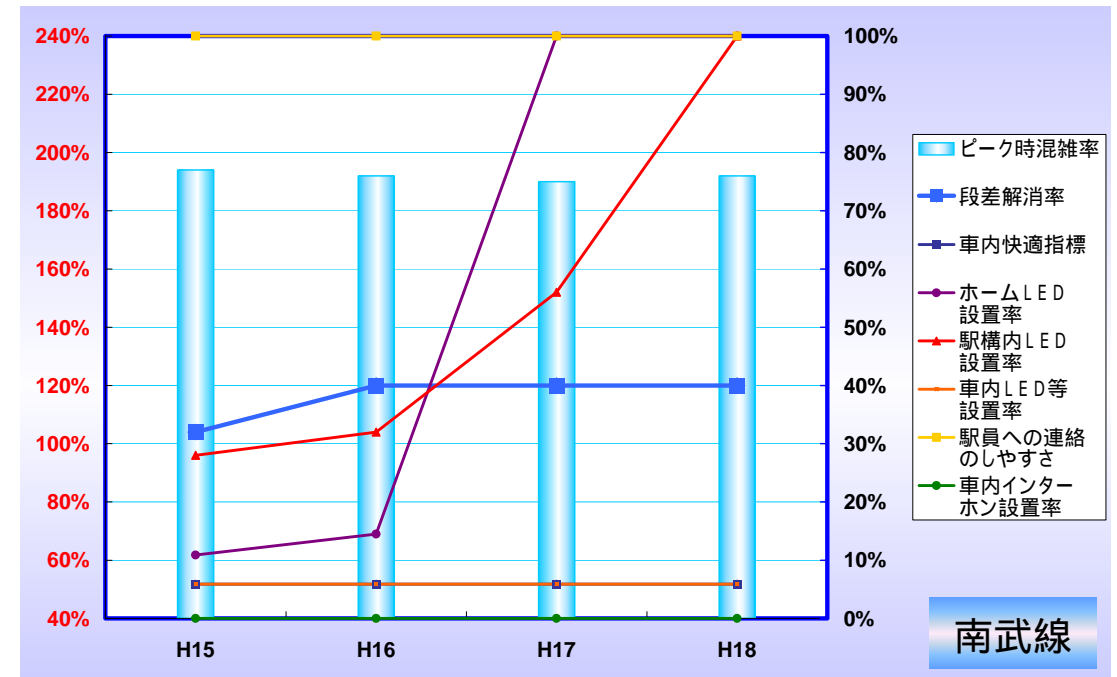
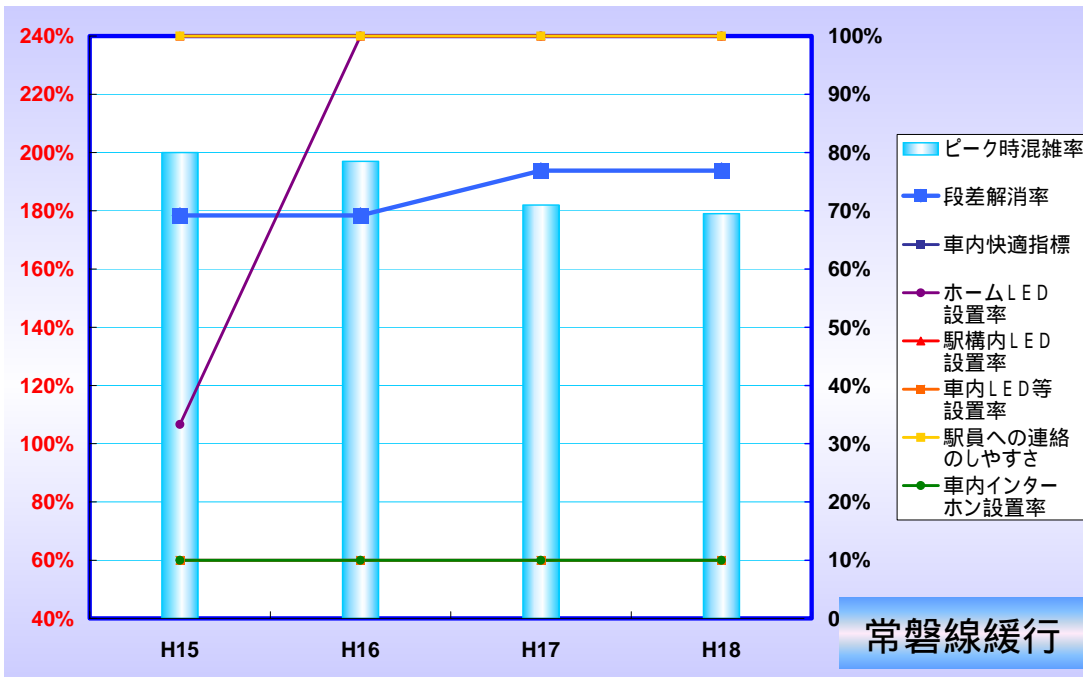
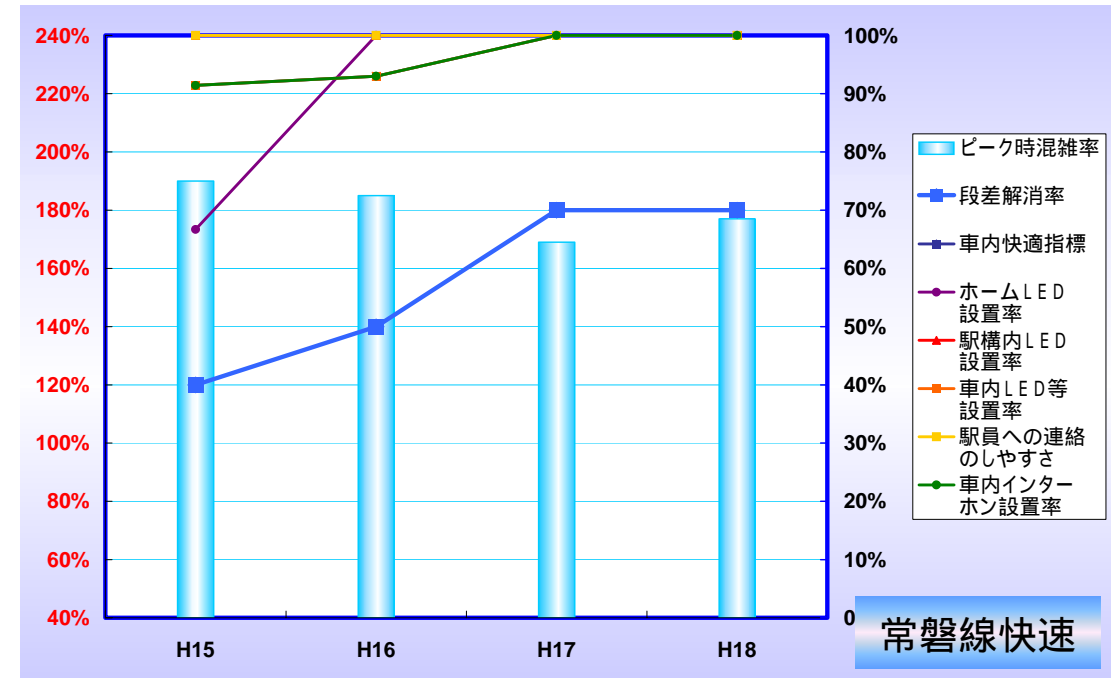
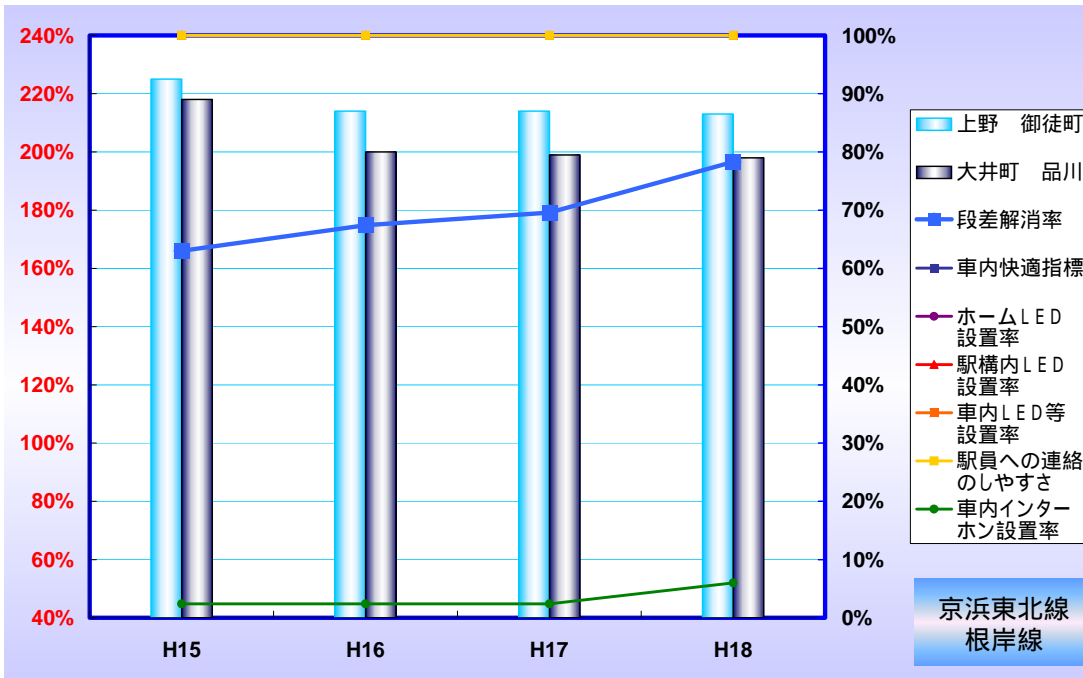
山手線(内回り)の最混雑区間についてはH16年度より代々木 原宿から新大久保 新宿に変更

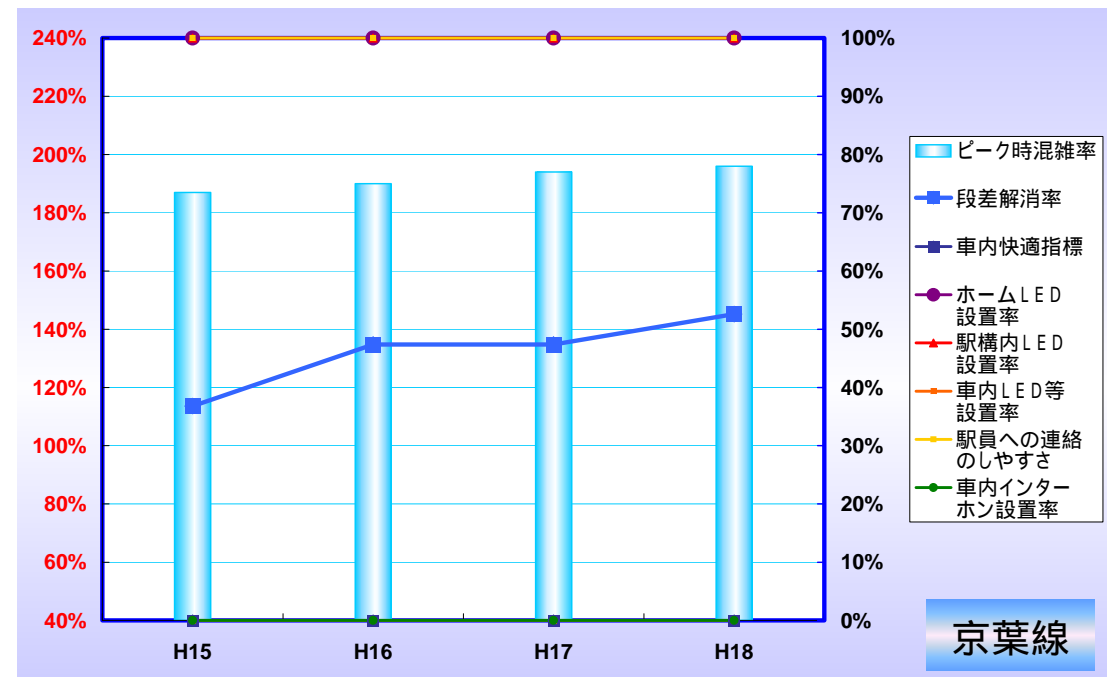
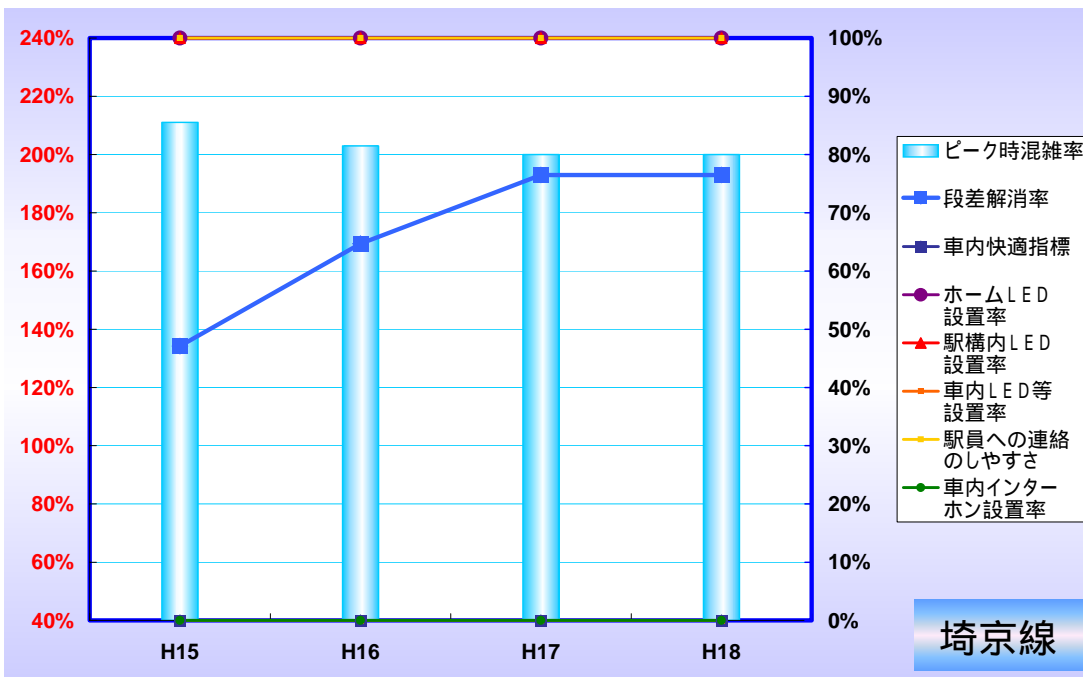
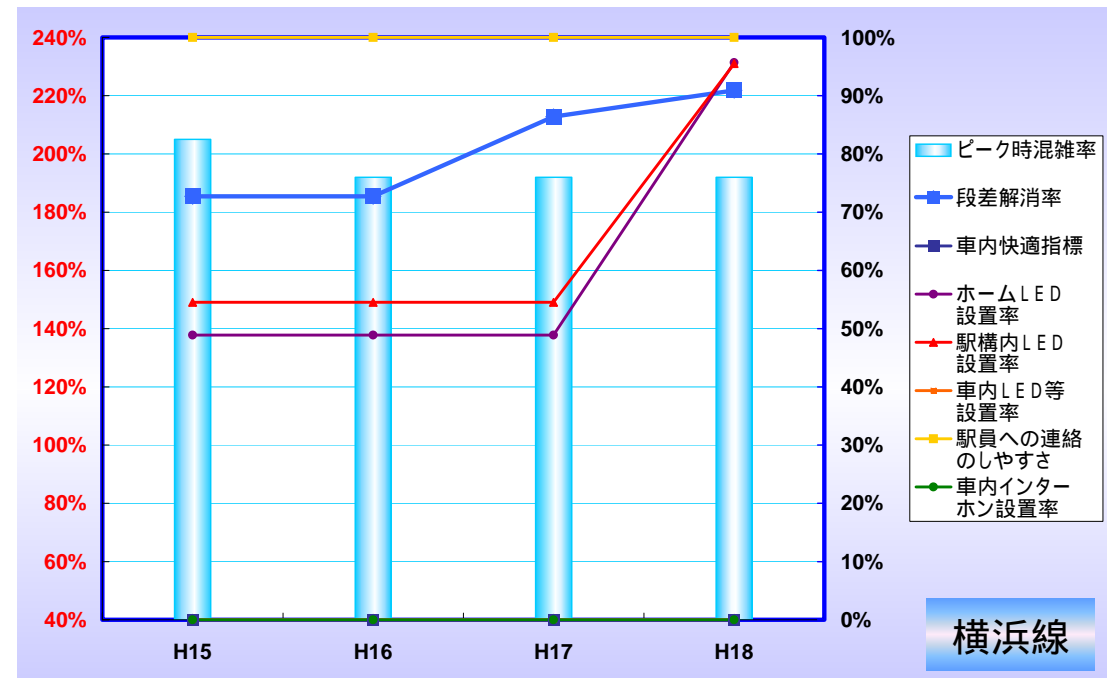
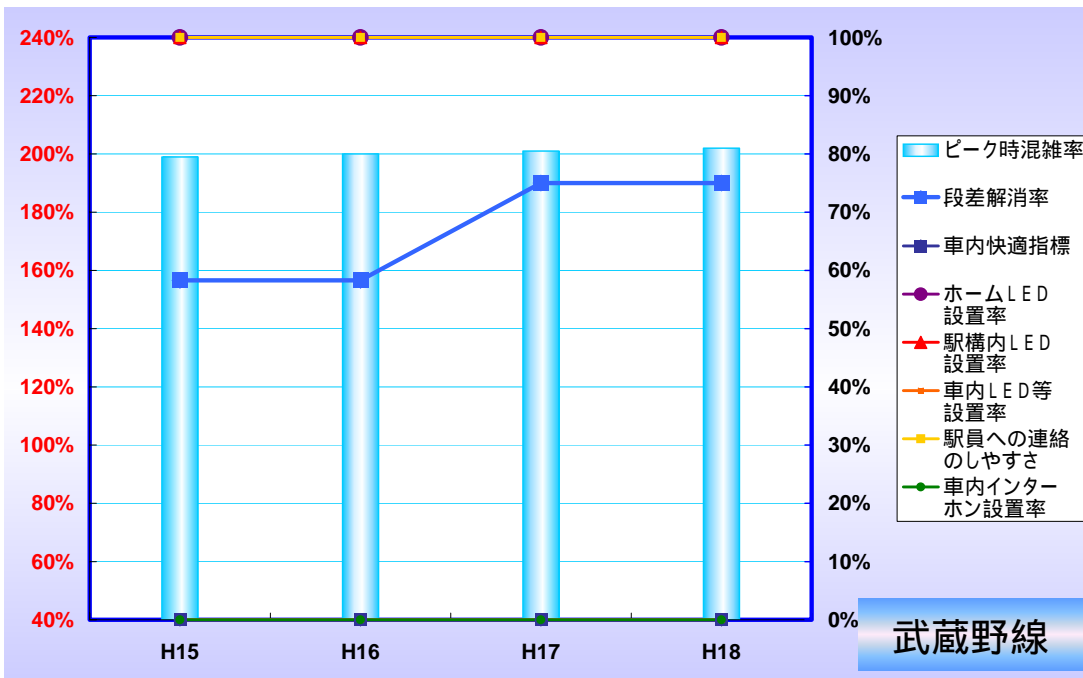




指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる			
	ピーク時混雑率		段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
京浜東北 根岸線	区間	上野 御徒町 大井町 品川		大宮 ~ 大船						
	H15	225%	218%	63.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	2.4%	
	H16	214%	200%	67.4%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	2.4%	
	H17	214%	199%	69.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	2.4%	
	H18	213%	198%	78.3%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	6.0%	
常磐線快速	区間	松戸 北千住		上野 ~ 取手						
	H15	190%		40.0%	91.4%	66.7%	100.0%	91.4%	100.0%	91.4%
	H16	185%		50.0%	93.0%	100.0%	100.0%	93.0%	100.0%	93.0%
	H17	169%		70.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H18	177%		70.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
常磐線緩行	区間	亀有 綾瀬		亀有 ~ 取手						
	H15	200%		69.2%	10.0%	33.3%	100.0%	10.0%	100.0%	10.0%
	H16	197%		69.2%	10.0%	100.0%	100.0%	10.0%	100.0%	10.0%
	H17	182%		76.9%	10.0%	100.0%	100.0%	10.0%	100.0%	10.0%
	H18	179%		76.9%	10.0%	100.0%	100.0%	10.0%	100.0%	10.0%
南武線	区間	武蔵中原 武蔵小杉		川崎 ~ 立川						
	H15	194%		32.0%	5.9%	10.9%	28.0%	5.9%	100.0%	0.0%
	H16	192%		40.0%	5.9%	14.5%	32.0%	5.9%	100.0%	0.0%
	H17	190%		40.0%	5.9%	100.0%	56.0%	5.9%	100.0%	0.0%
	H18	192%		40.0%	5.9%	100.0%	100.0%	5.9%	100.0%	0.0%
武蔵野線	区間	東浦和 南浦和		府中本町 ~ 西船橋						
	H15	199%		58.3%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H16	200%		58.3%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H17	201%		75.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H18	202%		75.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
横浜線	区間	小机 新横浜		桜木町 ~ 八王子						
	H15	205%		72.7%	0.0%	48.9%	54.5%	0.0%	100.0%	0.0%
	H16	192%		72.7%	0.0%	48.9%	54.5%	0.0%	100.0%	0.0%
	H17	192%		86.4%	0.0%	48.9%	54.5%	0.0%	100.0%	0.0%
	H18	192%		90.9%	0.0%	95.7%	95.5%	0.0%	100.0%	0.0%
埼京線	区間	板橋 池袋		大崎 ~ 大宮						
	H15	211%		47.1%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H16	203%		64.7%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H17	200%		76.5%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H18	200%		76.5%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
京葉線	区間	葛西臨海公園 新木場		東京 ~ 蘇我						
	H15	187%		36.8%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H16	190%		47.4%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H17	194%		47.4%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	H18	196%		52.6%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%

埼京線の最混雑区間はH16年度より池袋 新宿から板橋 池袋に変更



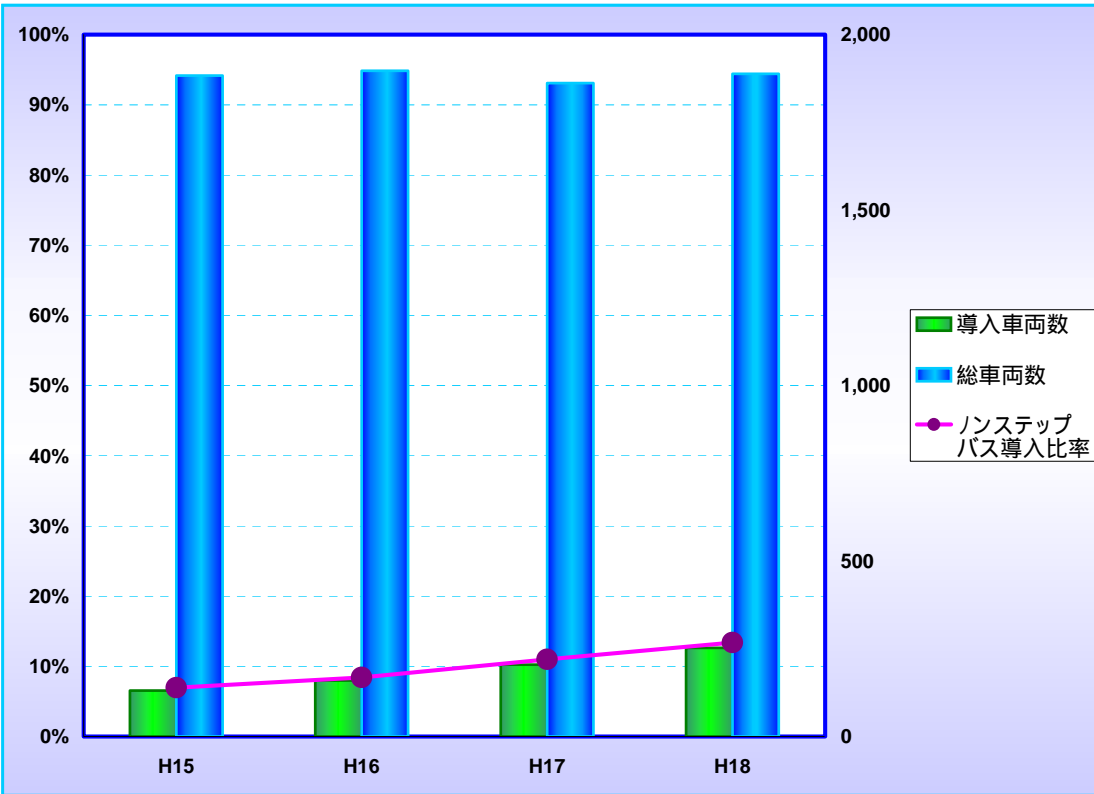


< JR東日本からのコメント >

弊社では、お客さまに安心してご利用いただける快適な鉄道づくりを目指して、エレベーターやエスカレーターなど、バリアフリー設備の拡充やベンチ、待合室の整備に努めております。また、2006年12月から中央快速線に新型車両を導入してまいりましたが、2007年度から京浜東北線に、2008年度は常磐緩行線(東京メトロ千代田線直通)に新型車両を導入し、安心性・快適性の向上に意欲的に取り組んでいます。

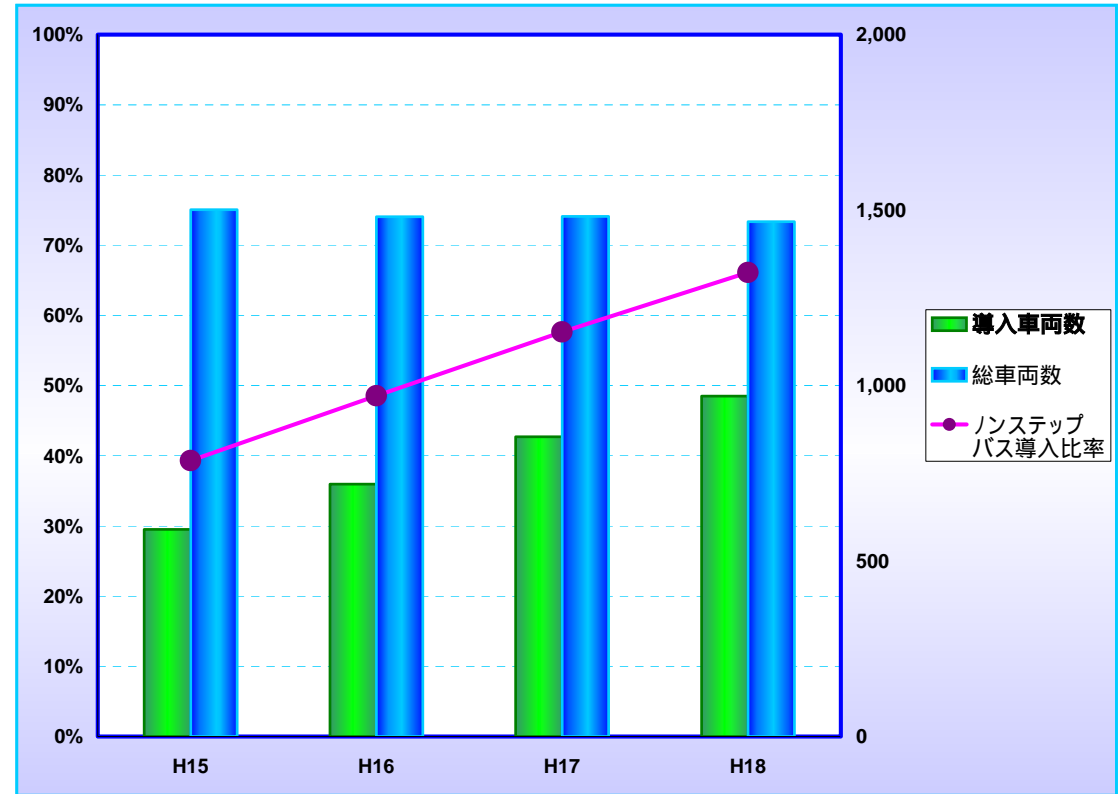
神奈川県中央交通

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
神奈川県中央交通	H15	7.0%	131	1,883
	H16	8.4%	160	1,897
	H17	11.0%	205	1,862
	H18	13.4%	253	1,888



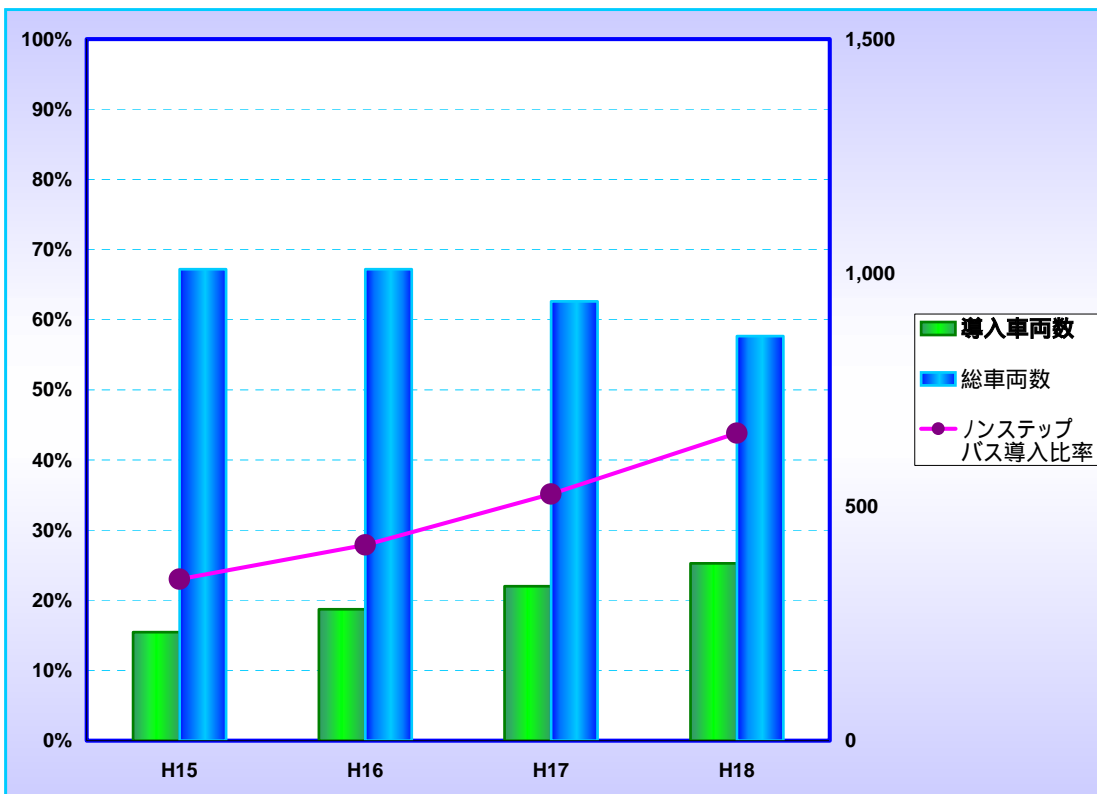
東京都交通局

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
東京都交通局	H15	39.3%	590	1,501
	H16	48.5%	719	1,481
	H17	57.6%	854	1,482
	H18	66.1%	970	1,467



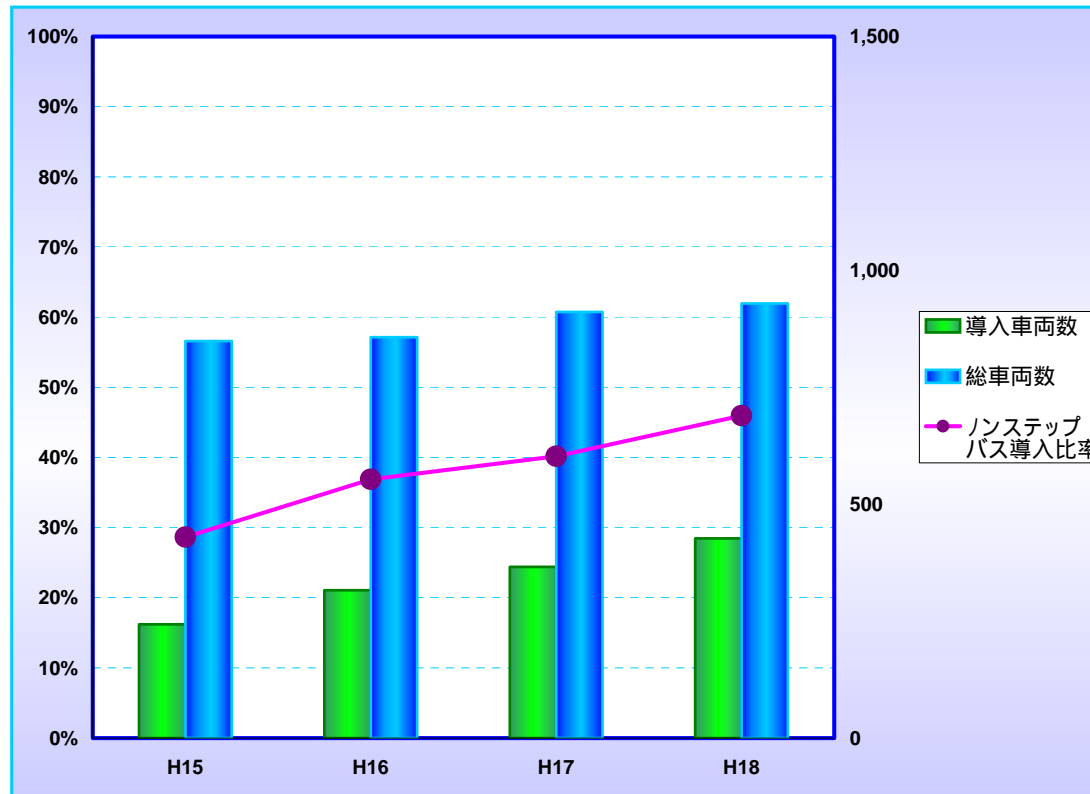
横浜市交通局

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
横浜市交通局	H15	23.0%	232	1,008
	H16	27.9%	281	1,008
	H17	35.1%	330	939
	H18	43.8%	379	865



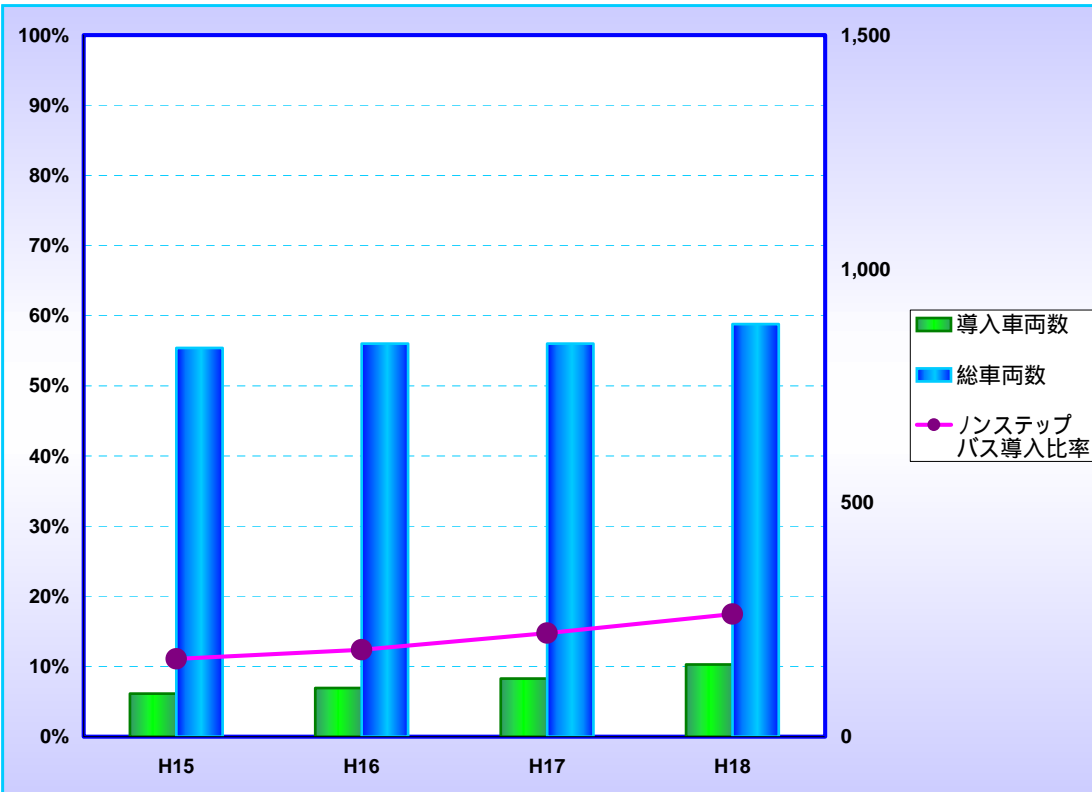
東急バス

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
東急バス	H15	28.6%	243	849
	H16	36.9%	316	857
	H17	40.2%	366	911
	H18	46.0%	427	929



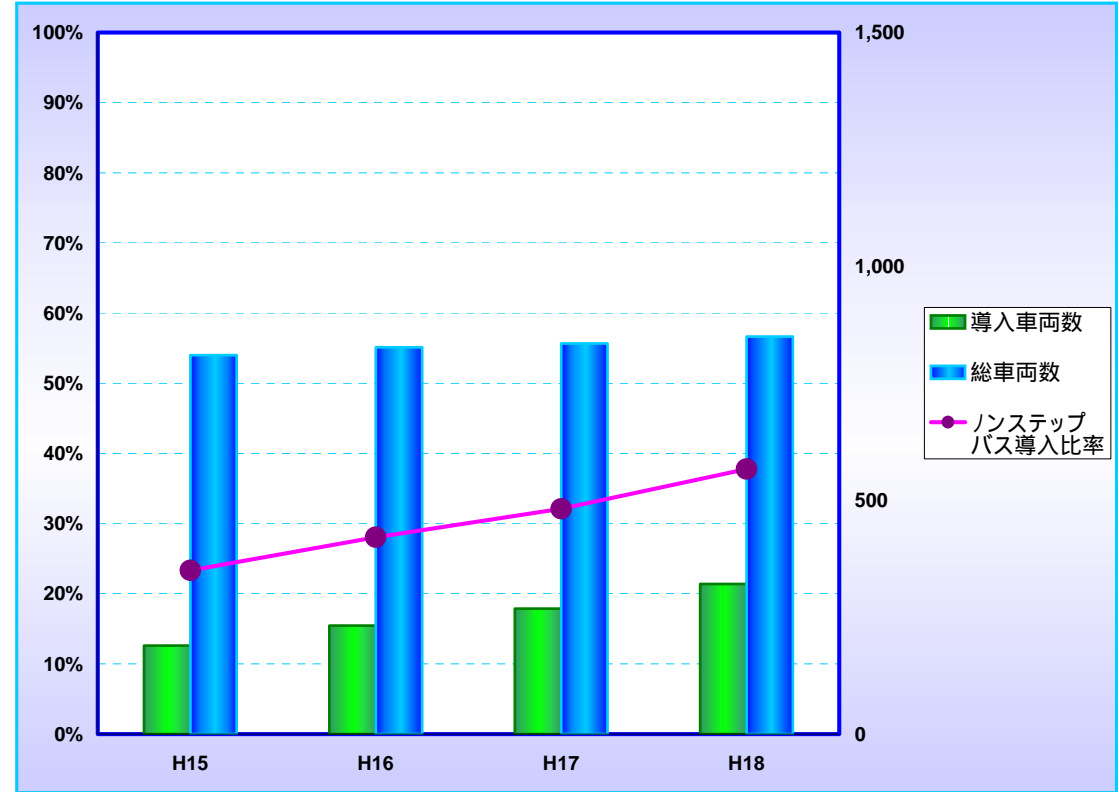
国際興業

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
国際興業	H15	11.1%	92	831
	H16	12.4%	104	840
	H17	14.8%	124	840
	H18	17.5%	154	882



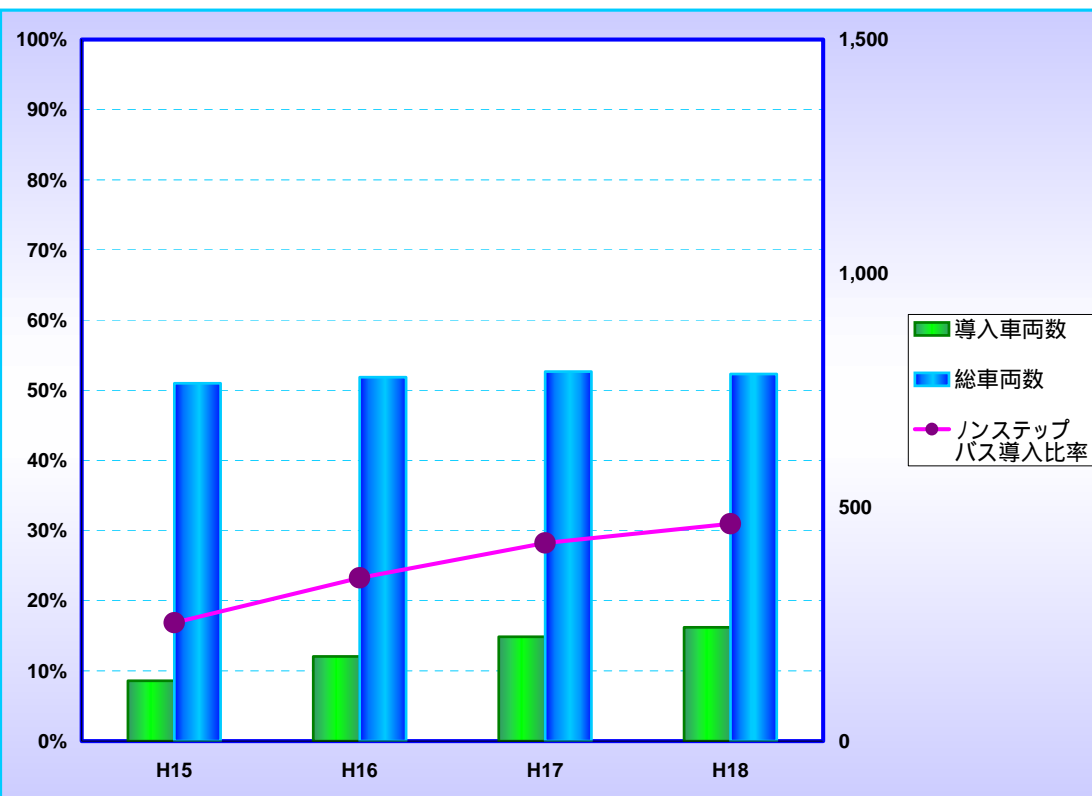
西武バス

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
西武バス	H15	23.3%	189	810
	H16	28.1%	232	827
	H17	32.1%	268	835
	H18	37.8%	321	850



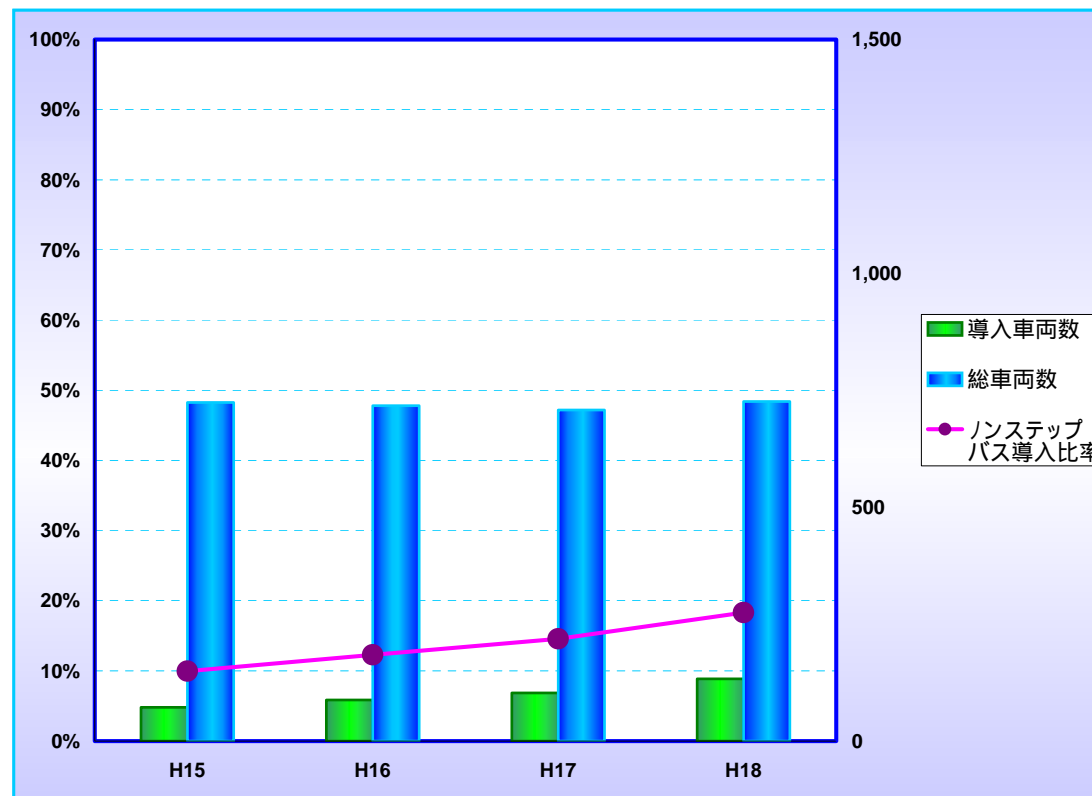
京成バス

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
京成バス	H15	16.9%	129	765
	H16	23.3%	181	778
	H17	28.2%	223	790
	H18	31.0%	243	785



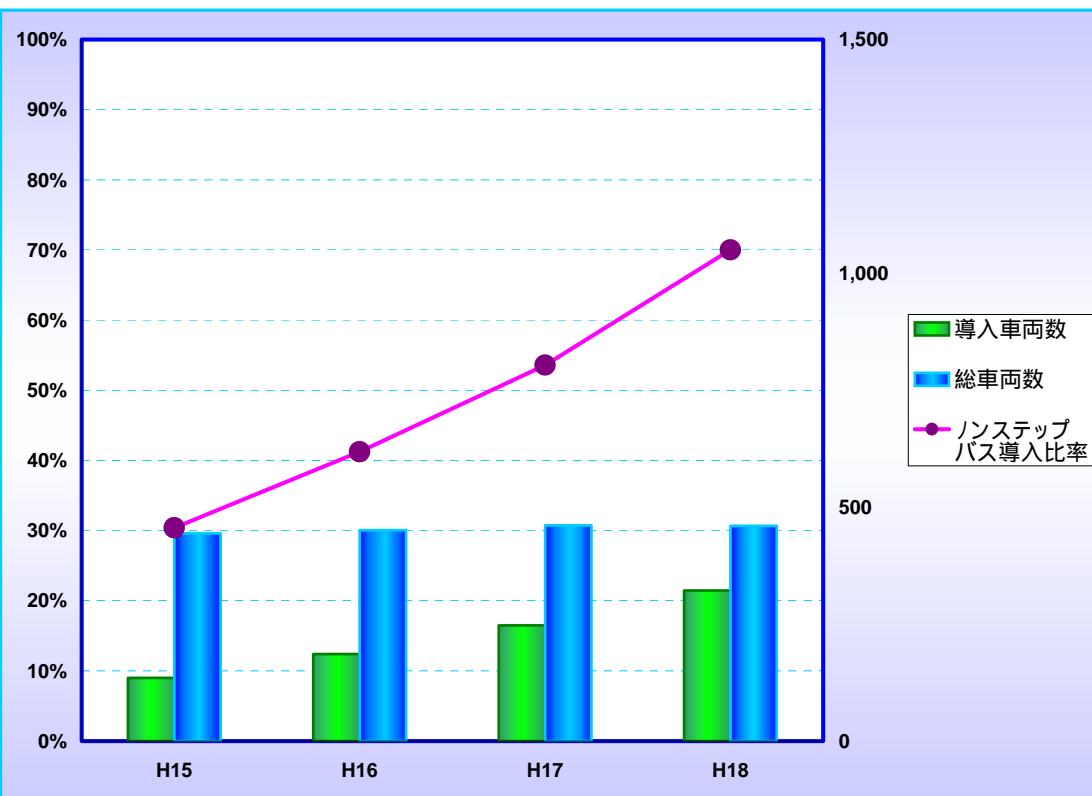
京浜急行バス

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
京浜急行バス	H15	9.9%	72	724
	H16	12.3%	88	717
	H17	14.5%	103	708
	H18	18.3%	133	726



小田急バス

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
小田急バス	H15	30.4%	135	444
	H16	41.2%	186	451
	H17	53.6%	247	461
	H18	70.0%	322	460



京王電鉄バス

指標項目		やさしく利用できる（ノンステップバス導入率）		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
京王電鉄バス	H15	46.4%	240	517
	H16	55.6%	268	482
	H17	67.1%	306	456
	H18	72.4%	323	446

