

令和 2 年 2 月 1 0 日
鉄 道 局 総 務 課

東京圏の鉄道路線の遅延「見える化」(平成30年度)

平成 30 年度における「遅延証明書の発行状況」、「遅延の発生原因」、「鉄道事業者の遅延対策の取組」を、数値化・地図化・グラフ化等により、わかりやすく「見える化」する取組みを行っています。

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成 28 年 4 月 20 日 交通政策審議会答申)の中で「遅延の現状と改善の状況を分かりやすく『見える化』することが特に重要」、「遅延の発生状況について毎年公表し、経年で確認できるようにする」とされていることを受けて、国土交通省では、「遅延証明書の発行状況」、「遅延の発生原因」、「鉄道事業者の遅延対策の取組」について、数値化・地図化・グラフ化等により、わかりやすく「見える化」する取組みを行っています。

(資料)

- ・遅延の「見える化」について
- ・資料 1-1 : 「東京圏(対象路線 45 路線の路線別)における 1 ヶ月(平日 20 日間)当たりの遅延証明書発行日数状況(平成 30 年度)」
- ・資料 1-2 ① : 「東京圏における小規模な遅延の発生状況」
- ・資料 1-2 ② : 「東京圏における大規模な遅延の発生状況」
- ・資料 2 : 「東京圏における遅延の原因について
(10分未満の小規模な遅延/30分以上の大規模な遅延)」
- ・資料 3-1 : 「都市鉄道における遅延対策の推進について」
- ・資料 3-2 : 「東京圏対象 45 路線を有する各社局の遅延対策の取組状況」

連絡先：鉄道局総務課鉄道サービス政策室 岡村、佐藤、黒柿、江村
代 表：03-5253-8111 (内線：40633、40624)
直 通：03-5253-8542 FAX：03-5253-1633

遅延の「見える化」について

1 趣旨・経緯

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成 28 年 4 月 20 日 交通政策審議会答申)の中で「遅延の現状と改善の状況を分かりやすく『見える化』することが特に重要」、「遅延の発生状況について毎年公表し、経年で確認できるようにする」とされていることを受けて、以下の資料を公表することとする。

2 調査・公表の内容

① 遅延証明書の発行状況（平成 30 年度分）を数値化・地図化

資料 1-1:東京圏対象 45 路線を有する各社局においてホームページに掲載している遅延証明書発行情報を経年で集計したもの。

資料 1-2:上記資料 1-1 を基に遅延発生日数を地図化したもの。

② 遅延の発生原因をグラフ化

資料 2:「小規模な遅延(10 分未満の遅延)」は、東京圏対象 45 路線を有する各社局における平成 30 年 11 月の平日 21 日間に発生した遅延の発生原因を割合にしたもの。

「大規模な遅延(30 分以上の遅延)」は、東京圏対象 45 路線を有する各社局における平成 30 年度の 1 年間に発生した遅延の発生原因を割合にしたもの。

③ 鉄道事業者の遅延対策の取組

資料 3:東京圏対象 45 路線を有する各社局の遅延対策の取組状況

3 結果の概要（「見える化」を通じて得られた示唆）

○資料 1-1、1-2

・同じ東京圏であっても、路線ごとに、小規模な遅延と大規模な遅延の発生状況が異なっており、路線ごとの状況に応じた対策が必要。

○資料 2

・小規模な遅延について、原因の 5 割以上を乗降時の要因が占めていることが明らかになった。このため、利用者のマナーアップを働きかけるなど利用者の行動に着目した取組が重要である。

・大規模な遅延について、今回、東京圏に限定して原因分析を行ったところ、故障等による要因と災害要因が全体の約 1/4 を占めていること、75%を占める突発的な要因については自殺や線路立入などの割合が多くなっていることが明らかとなった。

○資料 3

・鉄道事業者は、ハード・ソフト両面での遅延対策の取組を進めているところ、上記の「見える化」の結果や他の鉄道事業者の取組も踏まえ、引き続き遅延対策の取組を進めていくことが重要である。

(留意点)

※各鉄道事業者で遅延証明書の発行条件に違いがある。

※遅延証明書は、路線単位の最大遅延時間に基づいており、個々の列車の遅延時間や個々の利用者の遅延時間とは必ずしも一致しない。

資料1-1: 東京圏(対象路線45路線の路線別)における1ヶ月(平日20日間)当たりの遅延証明書発行日数状況(平成30年度)

事業者名	路線名	1ヶ月(平日20日間)当たりの遅延証明書発行日数(日)※1				発行時間帯 (発行条件)	営業キロ (km)	列車本数 (本/h) ※2
		合計 (対前年比)	10分以下	10分超～ 30分以下	30分超			
JR東日本	山手線(全線)	16.7 (-0.2)	10.1	5.3	1.3	7:00～11:00 (概ね5分以上の遅延で発行)	34.5	23
	京浜東北線・根岸線(大宮～大船)	17.7 (-0.1)	10.0	6.4	1.2		81.2	26
	中央快速線・中央本線(東京～甲府)	19.0 (0.1)	9.0	9.2	0.9		134.1	30
	東海道線(東京～湯河原)	17.7 (-0.2)	6.0	10.0	1.6		99.1	19
	横須賀線・総武快速線(大船～東京～稲毛)	18.1 (-0.5)	7.7	8.9	1.6		85.3	19
	宇都宮線・高崎線(上野～那須塩原・神保原)	17.2 (-1.9)	7.4	8.1	1.7		214.1	14
	中央・総武線各駅停車(三鷹～千葉)	19.0 (0.0)	9.0	9.1	1.0		70.5	26
	埼京線・川越線(大崎～新宿～武蔵高萩)	18.3 (-0.1)	6.6	9.4	2.3		63.9	19
	常磐快速線・常磐線(上野～羽鳥)	12.3 (0.6)	8.2	3.4	0.7		88.7	19
	常磐線各駅停車(綾瀬～取手)	15.4 (-0.2)	10.6	3.9	0.9		29.7	24
	南武線(川崎～立川)	7.8 (0.3)	6.2	1.3	0.3		35.5	25
	横浜線(東神奈川～八王子)	9.2 (0.1)	5.9	2.5	0.8		42.6	19
	武蔵野線(府中本町～西船橋)	12.0 (1.4)	8.2	2.5	1.3		71.8	15
	青梅線(西立川駅発車時の遅れ)	10.5 (-2.7)	7.3	3.0	0.2		37.2	17
京葉線(東京駅発着時の遅れ)	11.1 (0.6)	7.0	3.7	0.4	43.0	23		
東武	伊勢崎線	4.0 (-0.2)	1.6	2.0	0.4	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	114.5	41
	野田線	1.1 (0.0)	0.4	0.2	0.4		62.7	11
	東上線	3.5 (0.5)	2.5	0.6	0.5		75.0	24
西武	池袋線	11.5 (0.4)	9.0	2.3	0.2	初電～9:00 (5分以上の遅延で発行)	84.6	24
	新宿線	10.3 (-0.3)	7.8	2.5	0.1		81.2	26
京成	京成本線(支線含む)	13.8 (3.8)	7.2	5.5	1.1	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	108.4	24
京王	京王線	6.5 (1.5)	4.1	1.9	0.5	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	72.0	27
	井の頭線	2.0 (-1.2)	1.6	0.4	0.1		12.7	28
小田急	小田急線	18.8 (4.0)	13.6	4.5	0.7	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	120.5	29
東急	東横線	14.6 (-0.5)	11.0	3.3	0.3	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	24.2	24
	目黒線	13.0 (-1.5)	9.8	3.1	0.2		11.9	24
	田園都市線	13.3 (2.1)	9.8	3.2	0.2		31.5	27
	大井町線	2.0 (-3.5)	1.6	0.2	0.2		12.4	20
	池上線	3.4 (-1.7)	2.9	0.5	0.1		10.9	24
	東急多摩川線	1.7 (-0.2)	1.1	0.6	0.0		5.6	20
京急	品川～横浜	5.7 (0.1)	3.2	2.3	0.2	初電～9:00 (5分以上の遅延で発行)	80.5	27
相鉄	相鉄線	4.3 (0.1)	3.1	0.7	0.5	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	35.9	26
東京メトロ	銀座線	12.5 (3.0)	9.9	2.4	0.2	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	14.3	30
	丸ノ内線	15.2 (2.2)	11.6	3.3	0.2		27.4	31
	日比谷線	13.6 (0.8)	10.0	3.4	0.2		20.3	27
	東西線	18.0 (0.8)	10.9	6.3	0.7		30.8	27
	千代田線	19.2 (0.8)	11.7	6.9	0.6		24.0	29
	有楽町線	15.2 (0.4)	10.8	4.2	0.2		28.3	24
	半蔵門線	15.7 (2.0)	11.6	3.8	0.4		16.8	27
	南北線	15.4 (1.6)	11.9	3.4	0.2		21.3	18
	副都心線	14.1 (0.8)	10.1	3.7	0.3		20.2	18
東京都交通局	浅草線	8.9 (-0.6)	5.4	3.0	0.5	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	18.3	24
	三田線	11.6 (-2.5)	8.9	2.5	0.2		26.5	20
	新宿線	10.8 (3.3)	7.1	3.3	0.4		23.5	17
	大江戸線	5.0 (0.1)	4.0	0.9	0.1		40.7	20
対象路線平均		11.7 (0.3)	7.4	3.7	0.6			

※1 対象45路線の1年間(平日)の遅延証明書発行日数を1か月(平日20日間)当たりの平均に換算した日数。ただし、JR東日本については、平成31年2月以降、遅延証明書の発行時間帯の区分が変更されたため、平成30年4月から平成31年1月の10か月間(平日)の遅延証明書発行日数を1か月(平日20日間)当たりの平均に換算している。同様に、括弧内の対前年比についても、10か月間で比較している。

※2 各路線の列車本数は、最混雑区間1時間当たりの列車本数(平成29年度:数字でみる鉄道2018より)

資料1-2①:東京圏における小規模な遅延の発生状況



資料1-2②:東京圏における大規模な遅延の発生状況



資料2: 東京圏における遅延の原因について(10分未満の小規模な遅延/30分以上の大規模な遅延)

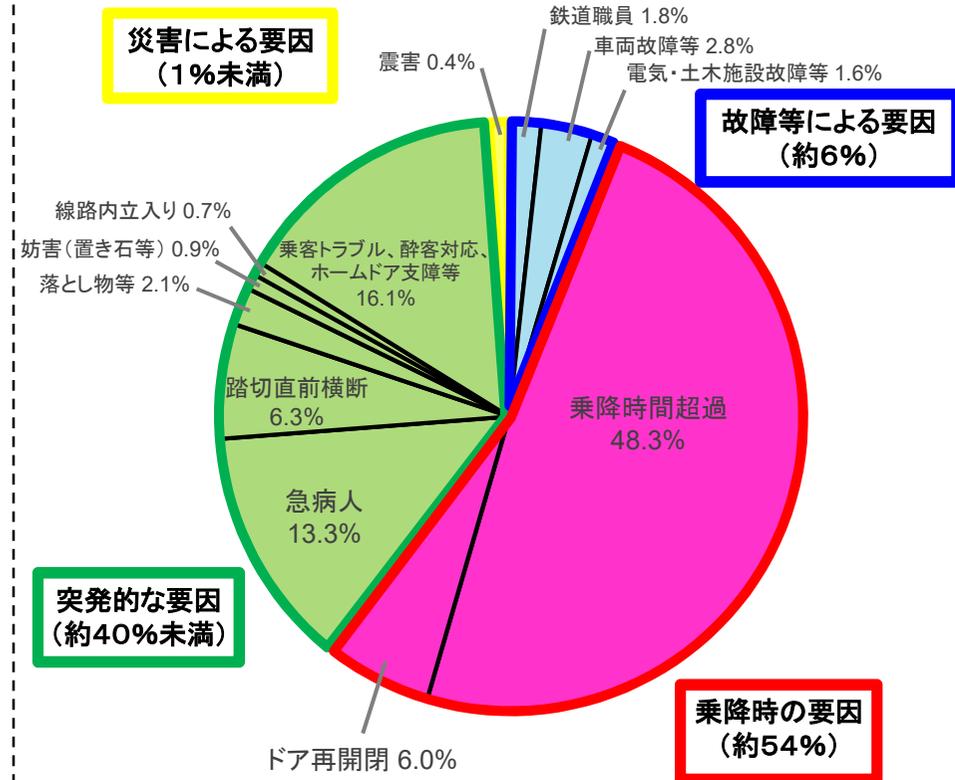
【小規模な遅延(10分未満の遅延)】

○ 10分未満の遅延のうち、**54%が乗降時の要因**となっている。(原因別では、利用者の乗降時間の超過が全体の48%を占め、次いで、ドアの再開閉が6%となっている。)

【大規模な遅延(30分以上の輸送障害)】

○ 30分以上の遅延(輸送障害)については、**故障等による要因(車両、施設の故障等)と災害原因(風水害等)が全体の1/4**を占めている。75%を占める突発的な要因については自殺や線路立入などの割合が多くなっている。

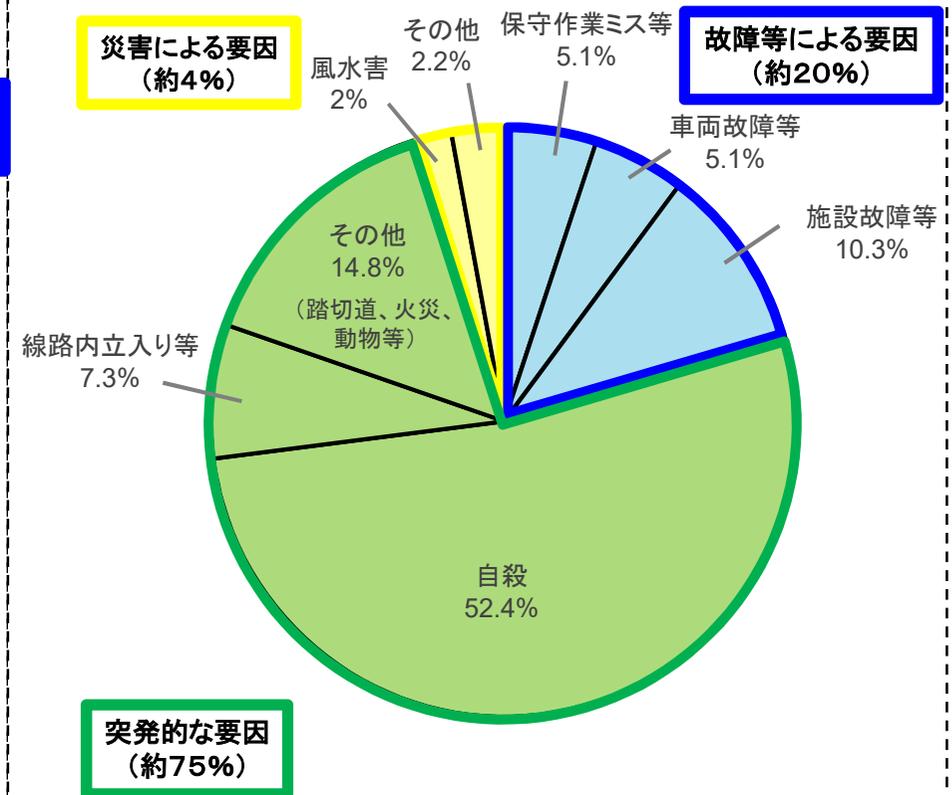
【小規模な遅延(10分未満の遅延)】



※「他線からの遅延」との回答分については、当該要因以外の遅延要因で案分して振り分けた。

※対象45路線の平成30年11月の平日21日間に発生した小規模な遅延709件の発生原因割合

【大規模な遅延(30分以上の遅延)】



※対象45路線の平成30年度に発生した大規模な遅延452件の発生原因割合

【遅延対策の取組例】

大規模な遅延への対策

<主な原因>

車両・施設の故障、自殺、線路立ち入り 等

<輸送トラブルの発生源対策>

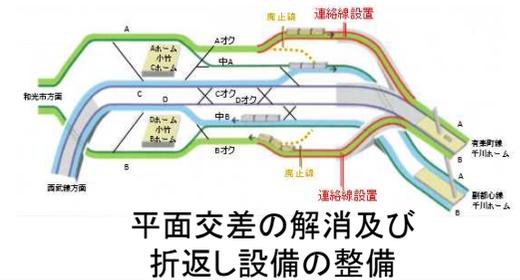
ホームドア整備(転落防止)、車両の主要機器の二重系化(故障の際のバックアップ機能)、啓発活動 等

<輸送トラブルの影響極小化対策>

折返し設備の整備(早期運転再開)、柔軟な運転整理(早期回復) 等



ホームドアの整備



小規模な遅延への対策

<主な原因>

乗降時間の超過、ドアの再開閉、急病人 等

<ソフト対策>

乗車位置サインの変更、ホーム要員・警備員の増員、啓発活動 等(スムーズな乗降)

<ハード対策>

複々線の整備、ホームの拡幅、車両の更新 等
(輸送力増強、円滑な旅客流動)

○乗車位置サインの変更

○啓発ポスター



○車両の更新



資料3-2:「東京圏対象45路線を有する 各社局の遅延対策の取組状況」

JR東日本における遅延対策の取り組みについて



これまで実施した主な取り組み

<ハード対策>

○折返し運転、別線運転設備の整備

輸送障害発生時の影響を最小限に留めるため、折返し運転や運行可能な別路線を使用して運転を継続するための設備を整備。

○ホームドアの整備拡大による安全性の向上

ホームからの転落事故や列車との接触を防止するため山手線において、2010年よりホームドア導入を開始。

・山手線 25駅、京浜東北・根岸線 23駅に導入、その他 3駅

○自然災害による輸送影響の軽減対策(雪害対策)

降雪に伴うポイント不転換防止対策として、首都圏の主要線区に必要な分岐器(710箇所)に電気融雪器を整備。



【ホームドアイメージ】



【電気融雪器】



<ソフト対策>

○ご利用マナーなどのキャンペーン実施

慢性的な遅延解消の為、キャラクターを作成しポスター掲出を実施。

【参考:各ポスター】



○時差通勤の推奨

中央線快速電車及び総武線各駅停車をご利用のお客さまを対象とした「JRE POINTプレゼントキャンペーン」など、オフピーク通勤を促進する「夏の早起き応援キャンペーン」を実施。(2019年7月～8月)

【夏の早起き
応援キャンペーン】



今後実施する取り組み

○ホームドアの整備拡大による安全性の向上・・・2032年度末頃までに、東京圏在来線の主要路線全駅(整備済みの51駅を含む330駅)に整備を進めて行く

※特に、山手線 3駅、京浜東北・根岸線 3駅、他5駅については、2020年第1四半期頃までに整備予定

これまで実施した主な取り組み

<ハード対策>

- 池袋線桜台～大泉学園駅間 連続立体交差事業・高架複々線化事業(2016年度完成)
⇒複々線化により輸送力が増え、混雑緩和および所要時間が減少。
柔軟な運転整理による優等列車と普通列車の接続などにより、列車間での混雑状況が平準化。
- 池袋線保谷駅 折り返し線設備増強(2012年度完成)
⇒上り線と下り線との平面交差が解消され、列車遅延の拡大の防止。
- 新宿線下落合～高田馬場駅間 信号機増設(2015年度完了)
⇒信号機を増設し、先行列車との間合いを詰めることで遅延の縮小を図る。
- ホームドア整備
⇒池袋駅(2017年度完了)



連立・高架複々線化事業



ホームドア整備

<ソフト対策>

- 運行計画の見直し(ダイヤ改正の都度)
⇒接続駅(乗換駅)における列車同士の適切な接続
- お客さまの円滑な乗降促進
⇒朝間ラッシュ時におけるホーム係員の増員(着膨れ期には更に増員)
分散乗車・駆け込み乗車に関する放送・啓発(ポスター掲出など)の実施
- 運行情報の提供
⇒スマートフォン向けアプリによる、列車運行情報の通知や、列車の在線位置情報の提供



アプリによる
在線位置情報



マナーアップPRポスター

今後実施する取り組み

- 中井～野方駅間および東村山駅付近の連続立体交差事業の推進
- ホームドア整備の推進(2020年度を目途に練馬駅、西武新宿駅、高田馬場駅、所沢駅、国分寺駅で順次整備予定)
- 輸送実態に合わせたダイヤ改正の継続実施(ダイヤ改正の都度)

これまで実施した主な取り組み

<ハード対策>

- 輸送実態を踏まえたダイヤの調整(適正な輸送力供給)
 - ダイヤ改正時における一部列車の4両→6両編成化
- ホームドアの整備(日暮里駅・空港第2ビル駅)
- 整列乗車を促す案内(整列乗車標)の設置(日暮里駅)



ホームドアと整列乗車標(日暮里駅)



駆け込み乗車防止案内(駅)



ご利用マナーに関する冊子

<ソフト対策>

- 輸送実態を踏まえたダイヤの調整
 - 適正な停車時分の設定
 - 主要駅でのラッシュ時2線交互発着(押上駅、京成津田沼駅等)
- お客様の円滑な乗降を促す取組
 - 駆け込み乗車防止の啓蒙(駅・車内でのポスター掲出・放送・表示器等)
 - ご利用マナーに関する啓蒙(4か国語で書かれた冊子を成田空港駅等で配布)
 - 「京成アプリ」による情報配信(列車走行位置情報、運行情報、スカイライナー予約等)
 - 混雑時間帯のホーム要員・警備員の配置、スカイライナー案内係の配置(空港第2ビル駅)
 - 駅・車内での分散乗車案内



時差通勤促進(ポスター)



京成アプリ

- (『左右の空いている扉をご利用下さい』『扉付近に立ち止まらないで下さい』『降りるお客様を先にお通し下さい』等)
- 時差通勤の促進(東京都主催の「時差Biz」ポスター、特に混雑する列車の時刻表の掲示)

今後実施する取り組み

- ダイヤ調整の継続実施
- 遅延防止に係る各種啓蒙について、駅・車内でのポスター掲出、放送、表示器等を活用して継続実施
- ホームドアの整備(成田空港駅、2020年度整備予定)

京王電鉄における遅延対策の取り組みについて



これまで実施した主な取り組み

<ハード対策>

大規模遅延対策

- 支障発生の抑制・・・ホームドアの整備(2012年9月～)
- 支障区間の縮小化・・・井の頭線明大前駅折返し設備の設置(2017年11月)

<ソフト対策>

小規模遅延対策

- 分散乗車の促進・・・ポスターの掲出や駅構内、車内放送での呼びかけ(随時)
- スムーズな乗降の促進・・・乗車・降車動線を分化しホーム上の混乱防止(2014年7月～)
- ホーム混雑対応・・・ホーム整理要員増強による混雑シーズン対応(2017年4月～)
- 時差通勤の促進・・・時差Biz応援 楽・得・通勤キャンペーンの実施(2017年7月～)

お客様への情報提供

- 業務用タブレット端末を用いた列車在線位置の把握(駅・車内放送でのご案内)(2014年8月～)
- 「京王アプリ」による列車走行位置・遅延時分のお知らせ(2016年12月～)

<ダイヤ改正>

- 輸送実態に合わせたダイヤの見直し
- 朝ラッシュ時間帯前後の特急列車等の増発による混雑分散

2019. 2

朝間時間帯上りの座席指定列車「京王ライナー」運行開始

今後実施する取り組み

- ホームドアの整備・・・飛田給駅:2020年度整備予定(2・3番線は整備済み)、下北沢駅:2021年度整備予定
明大前駅:京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業にあわせて整備予定
- 京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業
- 分散乗車、時差通勤のさらなる促進



【ホームドアの整備】



【分散乗車促進ポスター】



【朝・タラッシュ時の時差通勤を促進】



【2019.2 ダイヤ改正】



【京王アプリ】



小田急電鉄における遅延対策の取り組みについて

これまで実施した主な取り組み

《ハード対策》

- 代々木上原駅～登戸駅間の複々線完成(2018年3月)
⇒複々線を活用したダイヤによる抜本的な輸送改善
運転本数を増加させ、平均混雑率が低下！列車の遅延時間も減少！
- ホームドアの整備拡大による安全性の向上(2012年2月より)
⇒新宿駅(4・5番ホーム)、代々木八幡駅、東北沢駅、下北沢駅(地下2階ホーム)、世田谷代田駅、梅ヶ丘駅に設置(2019年12月現在)
- 駅係員、車掌が列車在線位置を把握できるタブレットを携帯(2016年7月)
⇒遅延状況を踏まえた分散乗車のご案内等に活用

《ソフト対策》

- 「小田急アプリ」による運行情報配信(2017年6月)
(列車走行位置・車両別混雑状況(一部)・駅改札口付近混雑状況)
- 駅や電車の中で心掛けるべきマナーについて学べるポスターを掲出(随時)
- 朝方通勤時間帯上り方向における列車種別毎の混雑傾向をポスターおよび広報誌「ODAKYU VOICE」に掲載(2019年4月～6月)
- 新学期・着膨れ時の朝方ラッシュ時間帯での駅対応増員(本社員・アルバイト等)
- 東京都スムーズビズ(時差Biz・テレワーク・2020TDM)活動への協力(2017年7月～)
⇒駅ポスター・車内中吊り広告・デジタルサイネージへPR動画掲載
⇒テレワークのための個室ブース「テレキューブ」を設置
2019年10月 経堂駅(改札内) 2台、町田駅(改札外) 2台

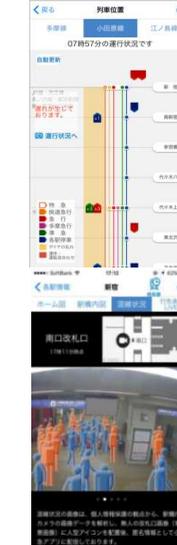
【複々線化事業】



【ホームドア】



【小田急アプリ】



【運行情報端末】



【テレキューブ】



【ポスター一例】



今後実施する取り組み

- 「より広く、より快適に」をキーワードとした新型通勤車両「5000形」の導入
- 車両の長編成化による混雑緩和
- ホームドア整備の拡大によるホーム安全性の向上
⇒新宿駅(一部設置済)、代々木上原駅(1・4番ホーム)、登戸駅、町田駅、相模大野駅、海老名駅、本厚木駅、大和駅(2022年度まで)



東急電鉄における遅延対策の取り組みについて



これまで実施した主な取り組み

<ハード対策>

- 支障発生抑制、未然防止
 - ・ホームドアの設置……………(2019年度完了予定)
 - ・田園都市線地下区間を中心とした設備の健全性向上…(2018年度～)
- 支障区間の極小化
 - ・用賀～二子玉川間の折返し施設改修…(2018年度着手)
- ピークサイド増発によるピークシフト推進
 - ・田園都市線早朝ダイヤ増強…(2018年3月)
- 大井町線全急行列車7両化、急行列車増発……………(2018年3月)
- 新型車両導入による性能向上……………(2017年度～)

ホームドア・センサー付固定式ホーム柵設置状況
※世田谷線・こどもの国線は除く



<ソフト対策>

- 積極的な情報発信
 - ・「東急線アプリ」による運行情報配信
(列車走行位置・駅視-vision・車両別混雑表示)…(2015年10月～)
 - ・動画・ポスター等によるお客さまへの啓発活動……………(随時実施)
- 時差通勤の推奨
 - ・新しいワークスタイルや企業活動の東京モデル「スムーズビズ」との連携…(2019年7月～)
 - ・東急線アプリで早朝利用者にクーポン配信…(2017年7月～)
 - ・サテライトシェアオフィス事業「NewWork」店舗拡大…(2016年5月～)
- バスを活用した他交通モード利用促進
 - ・「バスも!キャンペーン」実施……………(2016年11月～)
 - ※時差通勤、バス活用促進施策を総称した「グッチョイモーニング」PRの実施…(2017年7月～)



「スムーズビズ」ロゴマーク



「グッチョイモーニング」ロゴマーク



「東急線アプリ」



「グッチョイクーポン」



サテライトオフィスNewWork



「バスも!キャンペーン」

今後実施する取り組み

<ハード対策>

- 新型車両導入による性能向上……………(2019年度以降順次)
- 早朝ダイヤのさらなる増強……………(2019年度以降順次)
- 混雑低減につながる駅施設等の改修……………(2019年度以降)
- デジタルATCの導入……………(東横線2022年供用開始)

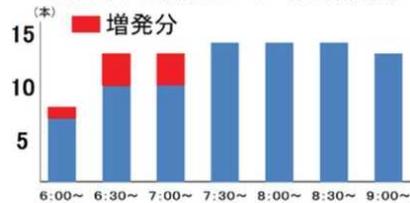


「目黒線新型車両3020系」

<ソフト対策>

- さらなる情報配信サービス拡充……………(2019年度以降)
- 時差通勤・分散乗車のさらなる促進(ポイント、バス等)……………(2019年度以降)
- 行政・企業と協働した働き方改革等のさらなる推進……………(2019年度以降)

朝 列車本数増強イメージ (渋谷駅到着)



京急電鉄における遅延対策の取り組みについて

これまで実施した主な取り組み

<ハード対策>

- お客様へ列車混雑状況等の情報提供を図るため、各駅係員に列車在線位置が把握できるタブレット端末を設置(2016年2月)
- ホーム上の安全確保のためホームドアを整備(2018年度設置駅:羽田空港国内線ターミナル駅・2019年度設置駅:京急蒲田駅、横浜駅、上大岡駅)

<ソフト対策>

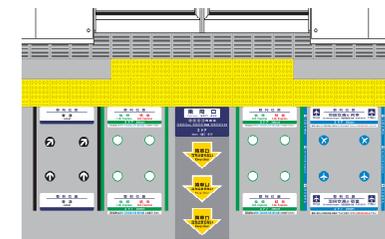
- 輸送障害発生時、運転見合わせ区間を最小限にした運転整理による遅延防止
- 混雑の見える化による分散乗車促進のため、各駅の混雑時間帯を明記した告知物を駅やWEBページに掲載(2016年3月)
- 平日夜の大幅な混雑緩和を図るため、混雑時間帯の編成両数を変更(平日20時~22時台)(2016年11月)
- 混雑率の低いエアポート急行・普通電車のみ乗換検索を採用し、集中乗車の分散化を促進するため京急線アプリのコンテンツ「ゆったり電車でいこう」を配信(2017年3月)
- 駅構内・電車の混雑緩和のため、羽田空港国際線ターミナル駅到着のお客様対象に、手ぶら観光(手荷物配送)サービスの開始(2017年8月)
- 駅構内混雑緩和の促進のため、京急線アプリの新コンテンツ「列車走行位置」および「駅改札混雑状況(一部駅利用)」表示機能を配信(2018年3月、9月)
- スマートフォンアプリ新コンテンツ「KQスタンプ」を配信し、混雑率が低い普通列車を利用することでポイントを付与し、平日朝ラッシュ時間帯における優等列車の混雑緩和を図る(2019年7月)
- 追浜駅上家延伸工事の完了による雨天時の集中乗車の分散化(2019年8月)
- 整列位置サインの整備による円滑な乗降(2019年度整備駅:青物横丁駅、京急蒲田駅、横浜駅、上大岡駅)
- 列車増発による混雑緩和(モーニング・ウィング号1本の増発(計3本運行))(2019年10月)



横浜駅下りホーム



スマートフォンアプリ「KQスタンプ」



横浜駅整列位置サイン

今後実施する取り組み

- ホームドア整備の拡大によるホーム上安全確保の強化
輸送障害による遅延防止
- 黄金町駅上家延伸工事(2020年度完了予定)
雨天時の集中乗車分散化
- 正常運行の確保に伴う、お客様への駅構内・車内啓蒙放送およびポスターの掲示の継続
お客さまの円滑な乗降の促進
- 運行計画見直しの継続実施(ダイヤ改正時)
遅延防止、回復運転向上
- 京急線アプリのコンテンツ「駅改札混雑状況(一部駅利用)」表示機能の対象駅を増設予定
混雑緩和の促進



運行計画の見直し

相模鉄道における遅延対策の取り組みについて

これまで実施した主な取り組み

<ハード対策>

- 星川駅～天王町駅間連続立体交差事業推進による踏切の除却…(2018年11月～)
- ホームドアの整備(横浜駅)…(2017年2月～)
- ホーム拡幅による混雑緩和(海老名駅)…(2007年11月～)
- 朝ラッシュ最混雑時間帯の各駅停車に10両編成を充当…(従前より実施)



連続立体交差事業



ホームドアの整備

<ソフト対策>

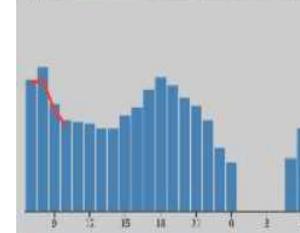
- 相鉄線アプリの全面リニューアル(各駅に設置した専用カメラにより改札口付近の混雑状況を確認可能、混雑度の統計データをグラフで表示)…(2018年12月～)
- ダイヤの見直し(所要時間短縮、特急列車の運行時間帯拡大、早朝時間帯の列車を増発する等、混雑緩和による遅延抑制)…(2018年12月～)
- ラッシュ時間帯のホーム係員増員…(従前より実施)
- 柔軟な運転整理(後続の列車が遅れている場合、待避駅での待避を行わず、先に発車する等)…(従前より実施)
- 輸送障害発生時、中間駅での折り返し運転を実施…(従前より実施)
- 駅・車内放送による啓発(駆け込み乗車防止、分散乗車へのご協力等)…(従前より実施)
- マナーアップポスター等の掲出(駆け込み乗車防止等)…(従前より実施)



相鉄線アプリのリニューアル



ダイヤの見直し



マナーアップポスター掲出

今後実施する取り組み

- ホームドアの整備(2022年度までに全駅に設置予定)
- 列車定位置停止装置(TASC)の整備

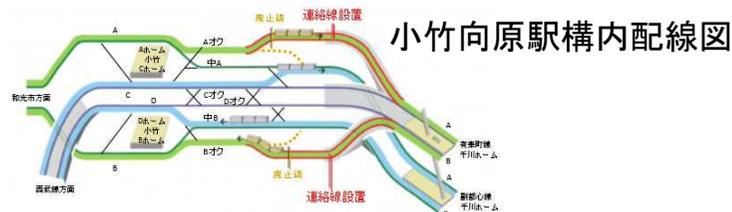
東京地下鉄(株)における遅延対策の取り組みについて



これまで実施した主な取り組み

<ハード対策>

- 遅延縮小を目的とした信号設備の改良
(半蔵門線:2016年3月)
- 安定性向上を目的とした線路平面交差の解消及び折返し設備の整備(有楽町線小竹向原駅:2016年2月)



- 遅延吸収機能付加を目的とした通過ホームの営業化
(副都心線東新宿駅:2015年5月)
- 駅停車時間短縮を目的としたワイドドア車の増備
(東西線:2017年2月)



ワイドドア15000系車両

<ソフト対策>

- 遅延対策推進委員会の設置
(外部有識者、鉄道本部役員、部長:2015年4月~)
- 指令・駅・運転部門間の遅延状況共有、対策検討を目的とした路線別の遅延対策会議の設置
(2015年4月~)
- 運行計画の見直し
 - ①駅停車時間の見直し(各路線:ダイヤ改正時に随時実施)
 - ②途中駅折返し列車の延長
(銀座線:2015年12月、丸ノ内線:2019年7月、千代田線:2018年3月、半蔵門線:2014年6月)
 - ③朝ラッシュ前の列車増発
(東西線:2019年3月、千代田線:2016年3月、半蔵門線:2018年3月)
- 駅停車時間短縮を目的とした警備員の増員
(通年及び着膨れ時期に更に増員)
- 朝ラッシュ前利用の促進を目的とした早起きキャンペーン
(東西線:通年実施)
- 本線直通列車の設定
(丸ノ内線 中野坂上~方南町間:2019年度、千代田線 綾瀬~北綾瀬間:2018年度)

今後実施する取り組み

- 浅草駅折返し設備 折返し線増設による遅延吸収能力の向上(銀座線:2021年度)
 - CBTC(無線式列車制御システム)の導入(丸ノ内線:2022年度) <http://www.tokyo-metro.jp/news/2016/804.html>
 - 途中駅折返し列車の延長(日比谷線:2020年度)
 - 南砂町駅の2面3線化、木場駅のホーム改良、茅場町駅のホーム延長と停車位置の変更(東西線:2022年度~)
 - 朝ラッシュ前及び朝ラッシュ時間帯の増発(南北線:2019年度)

参考:2019年度事業計画 https://www.tokyo-metro.jp/corporate/profile/scheme/pdf/plan_2019_1.pdf

これまで実施した主な取組

<ハード対策>

- 車両の増備・長編成化
- ホームの新設(勝どき駅)



勝どき駅

○ホームドアの整備

- 三田線(2000年8月全駅完了)
- 大江戸線(2013年4月全駅完了)
- 新宿線(2019年8月全駅完了)
- 浅草線(2019年度末までに新橋駅、大門駅、三田駅及び泉岳寺駅に先行整備)

<ソフト対策>

- 時差Bizキャンペーン
- 混雑の見える化
- ホーム監視の強化
- 駆け込み乗車防止の呼びかけ
- 分散乗車のご案内
- 運転見合わせ区間の最小化等

今後の主な取組

○車両の長編成化

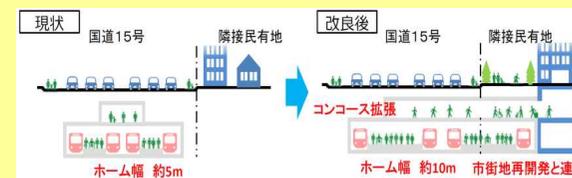
- 新宿線では、車両更新にあわせて、8両から10両編成にすることで輸送力を増強しており、2022年度までに全編成を10両編成化
- 三田線では、2022年度から一部の編成を6両から8両編成化



新宿線

○駅の大規模改良(浅草線泉岳寺駅)

ホームの拡幅やコンコースの拡張、エレベーターの増設等の大規模改良工事を市街地再開発事業と一体となっており、2024年度に拡幅ホームを供用開始予定



○浅草線へのホームドアの整備

2023年度までに当局管理の全ての駅での整備完了を目指す



ホームドア整備(浅草線)

○時差Bizキャンペーン

ピーク時間帯の混雑緩和に向けた取組として、「都営交通 時差Bizキャンペーン」を今後も継続して実施

