

令和 8 年 4 月 10 日  
鉄道局鉄道サービス政策室

## 東京圏の鉄道路線の遅延「見える化」(令和 6 年度)

令和 6 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」しました。

「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。

(別紙)

- ・ 遅延の「見える化」について
- ・ 資料 1-1 : 「東京圏(対象路線 46 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(令和 6 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 46 路線を有する各社局の遅延対策の取組状況」

連絡先 : 鉄道局鉄道サービス政策室 高橋、金子、澤部  
代 表 : 03-5253-8111 (内線 : 40633)  
直 通 : 03-5253-8542

## 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（令和 6 年度分）を数値化・地図化

資料 1-1：東京圏対象 46 路線を有する各社局において発行した遅延証明書情報を令和 6 年度（平日）の 1 年間で集計したもの。

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 46 路線を有する各社局における令和 6 年 11 月の平日 20 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 46 路線を有する各社局における令和 6 年度（平日）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 46 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 6 割以上を旅客関係が占めている。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も、原因の 5 割以上を旅客関係が占めており、部外要因としては全体の約 9 割を占め、小規模な遅延と同程度になっている。

・前回年度（平成 30 年度）と比較すると、小規模な遅延では部外要因の割合が減少している一方で、大規模な遅延では部外要因の割合が上昇している。

## ○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 2 について、鉄道事業者の集計方法の変更に伴い、「遅延原因の新旧対照表」のとおり遅延原因の表現を変更している。

○遅延原因の新旧対照表

新		旧（平成30年度まで）	
部内要因	鉄道係員	故障等による要因	鉄道職員
	車両		車両故障等
	土木・電気施設		電気・土木施設故障等
	その他		保守作業ミス等
部外要因	旅客関係	突発的な要因 乗降時の要因	自殺、踏切直前横断、 線路内立入り、急病人、 落とし物等、ドア再開閉、 乗客トラブル、乗降時間超過 ホームドア支障等、酔客対応
	運行妨害等		妨害（置き石等）
	他社・他線区影響		※
	その他		その他（踏切道、火災、動物等）
災害による要因	水害等	災害による要因	風水害
	地震		震害
	その他		その他

※平成30年度までは、「他社・他線区影響」の回答分については、当該要因以外の遅延要因で振り分けた。

資料1-1: 東京圏(対象路線46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(令和6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	対前回差※3	10分以下	10分超～ 30分以下	30分超			
JR東日本	山手線(全線)	14.9	-1.8	9.7	4.8	0.4	初電～10:00	34.5	20
	京浜東北線・根岸線(大宮～大船)	18.3	0.7	10.3	7.5	0.5		81.2	23
	中央快速線・中央本線(東京～甲府)	18.3	-0.8	8.3	7.9	2.0		134.1	28
	東海道線(東京～湯河原)	18.7	1.0	4.7	12.3	1.7		99.1	17
	横須賀線・総武快速線(大船～東京～稲毛)	18.3	0.1	6.5	9.8	2.0		85.3	18
	宇都宮線・高崎線(上野～那須塩原・神保原)	18.3	1.1	8.4	8.0	1.9		214.1	14
	中央・総武線各駅停車(三鷹～千葉)	16.9	-2.1	9.0	6.8	1.1		60.2	28
	埼京線・川越線(大崎～新宿～武蔵高萩)	19.8	1.5	5.7	11.3	2.8		63.9	19
	常磐快速線・常磐線(上野～羽鳥)	11.6	-0.7	7.6	3.8	0.3		88.7	15
	常磐線各駅停車(綾瀬～取手)	13.6	-1.8	10.2	3.2	0.3		29.7	20
	南武線(川崎～立川)	10.9	3.1	8.5	2.1	0.3		35.5	24
	横浜線(東神奈川～八王子)	7.8	-1.3	5.8	1.8	0.3		42.6	17
	武蔵野線(府中本町～西船橋)	11.3	-0.8	7.6	3.4	0.3		71.8	14
	青梅線	10.3	-0.3	6.8	3.0	0.4		37.2	16
京葉線	14.3	3.1	6.7	6.8	0.8	43.0	21		
東武鉄道 ※4	伊勢崎線	6.8	2.7	5.9	0.7	0.2	初電～10:00	114.5	36
	野田線	2.6	1.5	2.3	0.2	0.1		62.7	13
	東上線	8.6	5.1	7.1	1.2	0.3		75.0	22
西武鉄道	池袋線	4.6	-6.9	3.8	0.8	0.0	初電～9:00	84.6	25
	新宿線	4.5	-5.8	3.6	0.8	0.2		81.2	24
京成電鉄	京成本線(支線含む)	3.8	-9.9	2.5	1.3	0.1	初電～10:00	108.4	23
京王電鉄	京王線	6.3	-0.1	4.3	1.5	0.6	初電～10:00	72.0	27
	井の頭線	2.8	0.8	2.5	0.3	0.1		12.7	27
小田急電鉄	小田急線	12.7	-6.1	9.2	2.2	1.3	初電～10:00	120.5	37
東急電鉄	東横線	5.0	-9.6	3.6	1.4	0.0	初電～9:00	24.2	24
	目黒線	4.9	-8.1	3.8	1.1	0.1		11.9	24
	田園都市線	3.6	-9.7	2.6	0.8	0.2		31.5	27
	大井町線	1.3	-0.6	1.1	0.3	0.0		12.4	21
	池上線	4.4	1.0	3.7	0.6	0.2		10.9	24
	多摩川線	1.4	-0.3	1.2	0.2	0.1		5.6	18
京急電鉄	京急本線	5.5	-0.2	4.3	1.2	0.1	初電～9:00	80.5	24
相模鉄道	相鉄本線	13.8	9.5	13.3	0.5	0.1	初電～10:00	35.9	28
	相鉄新横浜線	13.9	※5	12.8	1.1	0.1	初電～10:00	6.3	15
東京メトロ	銀座線	1.9	-10.5	1.7	0.2	0.1	初電～10:00	14.2	26
	丸ノ内線	8.3	-6.8	6.3	1.8	0.3		27.4	28
	日比谷線	7.3	-6.4	5.1	2.2	0.0		20.3	27
	東西線	16.0	-2.0	11.4	4.3	0.3		30.8	27
	千代田線	16.6	-2.6	11.3	4.8	0.5		24.0	29
	有楽町線	13.8	-1.3	10.0	3.7	0.2		28.3	23
	半蔵門線	9.2	-6.6	7.0	2.0	0.2		16.8	27
	南北線	11.0	-4.4	7.8	3.0	0.2		21.3	19
	副都心線	15.1	1.0	10.5	4.3	0.3		20.4	18
東京都交通局	浅草線	5.2	-3.7	2.8	2.1	0.3	初電～10:00	18.3	23
	三田線	2.7	-8.9	2.2	0.3	0.2		26.5	20
	新宿線	7.2	-3.7	5.2	1.8	0.3		23.5	17
	大江戸線	6.5	1.5	6.3	0.3	0.0		40.7	20
対象路線平均		10.0	-1.7	6.3	3.0	0.5			

※1 対象46路線の令和6年度(平日)の1年間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。

※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(令和6年度:都市鉄道の混雑率調査結果より)。

※3 対前回差は、直前に公表した平成30年度数値と比較。

※4 一部事業者の遅延証明書の発行基準について、前回調査から変更がある。

※5 前回調査以降に開業したため、対前回差については空欄。

# 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



**【平日20日間当たりの遅延発生日数】**

- 2日以上
- 1.4日以上～2日未満
- 0.8日以上～1.4日未満
- 0.2日以上～0.8日未満
- 0.2日未満

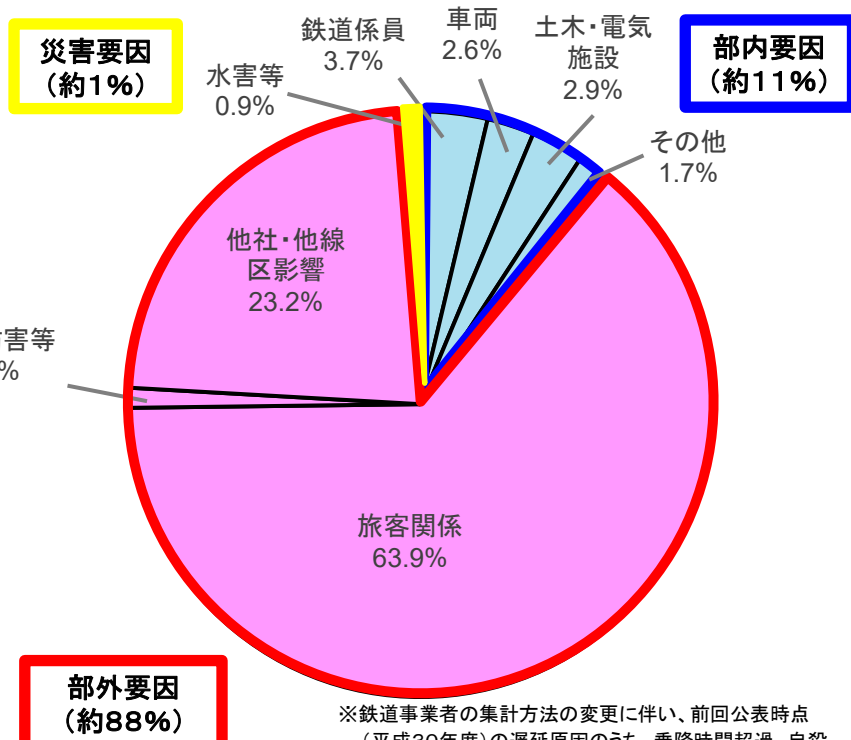
※ 対象46路線の令和6年度(平日)の1年間の遅延証明書発行日数を1ヶ月(平日20日間)当たりの平均で換算した日数。

# 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)

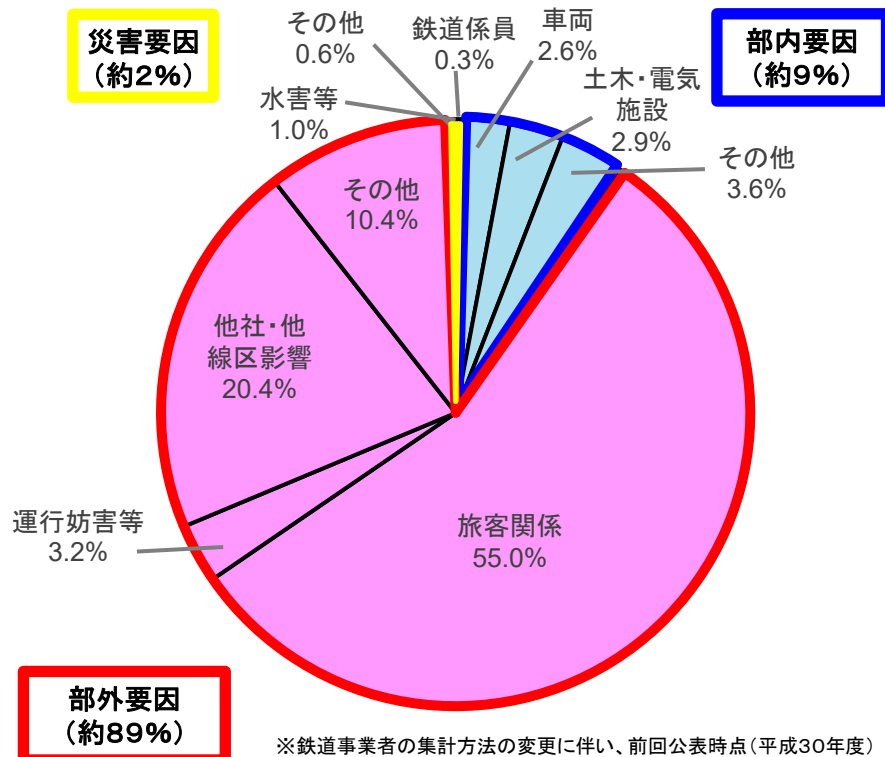
- 10分未満の遅延および30分以上の遅延いずれも、**約9割が部外要因**となっている。原因別では、旅客関係が全体の半数以上を占め、次いで他社・他線区の影響が約20%となっている。
- **部内要因は全体の約1割**を占めており、10分未満の遅延の原因は鉄道係員が最も多く、30分以上の遅延の原因は土木・電気施設が最も多い。

### 【小規模な遅延(10分未満の遅延)】



※鉄道事業者の集計方法の変更に伴い、前回公表時点(平成30年度)の遅延原因のうち、乗降時間超過、自殺、落とし物、線路内立入、踏切直前横断、急病人、ドア再開閉、乗客トラブル、酔客対応、ホームドア支障については、令和6年度において旅客関係として表現している。  
 ※対象46路線の令和6年11月の平日20日間に発生した小規模な遅延延べ349件の発生原因割合。

### 【大規模な遅延(30分以上の遅延)】



※鉄道事業者の集計方法の変更に伴い、前回公表時点(平成30年度)の遅延原因のうち、乗降時間超過、自殺、落とし物、線路内立入、踏切直前横断、急病人、ドア再開閉、乗客トラブル、酔客対応、ホームドア支障については、令和6年度において旅客関係として表現している。  
 ※対象46路線の令和6年度(平日)の1年間に発生した大規模な遅延延べ309件の発生原因割合。

# 資料3-1: 都市鉄道における遅延対策の推進について

## 【遅延対策の取組例】

### 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>

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

#### <ハード対策>

車両の更新、複々線の整備、ホームの拡幅等  
(輸送力増強、円滑な旅客流動)

○啓発ポスター



○乗車位置サインの変更



○車両の更新



### 大規模な遅延への対策

#### <主な原因>

車両・施設の故障、人身事故、線路立ち入り 等

#### <輸送トラブルの発生源対策>

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)  
ホームドア整備(転落防止)、啓発活動 等

#### <輸送トラブルの影響極小化対策>

折り返し設備の整備(早期運転再開)、  
柔軟な運転整理(早期回復) 等

○柔軟な運転管理



○ホームドアの整備



## 資料3-2:「東京圏対象46路線を有する 各社局の遅延対策の取組状況」

## これまで実施した主な取組み

### <ハード対策>

#### ○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:28駅、京浜東北線・根岸線:45駅、その他:89駅（2025年度末時点）

#### ○設備の強靱化

電車線や軌道等の鉄道運行に直結する設備について、断線リスクに備えた二重化や軌道短絡リスクの低い改良型への置換えを推進。

#### ○激甚化する自然災害による輸送影響の軽減対策

影響力を増しつつある各種自然災害に起因する輸送障害について、その軽減を図るための対策を推進。

（例）雪害対策…融雪器整備、雷害対策…機器室類への絶縁処理およびサージ防護装置導入、降雨防災対策…のり面補強

【ホームドア】



【電気融雪器】



### <ソフト対策>

#### ○ご利用マナーに関するお願い

慢性的な遅延解消のため、ご利用マナーに関するお願いを駅のデジタルサイネージ等に掲出。

#### ○時差通勤の推奨

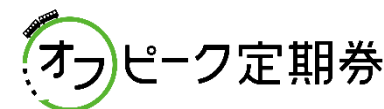
平日朝のピーク時間帯以外にご利用いただける、通常の通勤定期券よりも

割安なSuica定期券を発売。（2023年3月導入時約10%割安→2024年10月以降約15%割安）

【参考:なるほどQ&Aポスター】



【オフピーク定期券ロゴ】



## 今後実施する取組み

#### ○ホームドアの整備拡大による安全性の向上

2031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162駅を含む330駅）に整備

※当初、2032年度末頃までの整備予定としていたものを1年前倒し

## これまで実施した主な取り組み

### <ハード対策>

#### ○人身事故・踏切事故対策

- ・可動式ホーム柵・固定式およびホーム監視装置導入によるホーム上の安全確保  
(2024年度は計11駅に整備)

- ・連続立体交差事業推進による踏切除却

とうきょうスカイツリー駅付近、春日部駅付近、大山駅付近等で事業推進中

清水公園駅～梅郷駅間の高架化工事が完了し、本事業により11カ所の踏切が除去

- ・踏切安全対策のさらなる向上

全方向型踏切せん光灯への更新やAIを活用した踏切道内滞留検知装置の新設

#### ○ホームの混雑緩和

- ・整列乗車用に整列乗車ラインと降車エリアを整備

### <ソフト対策>

#### ○遅延防止・回復

- ・お客様の利用状況に応じたダイヤ設定(種別変更による混雑平準化、適切な停車時分)

#### ○情報提供の強化

- ・「トブポアプリ」による列車運行情報、列車走行位置情報の提供

- ・アーバンパークラインにおいて、平日朝夕ラッシュ時間帯(女性専用車の運転)のみ、5両運転の列車時刻表を掲載

#### ○人身事故・踏切事故対策

- ・スマートフォンの「ながら歩き防止」、非常ボタン体験会等の啓発活動

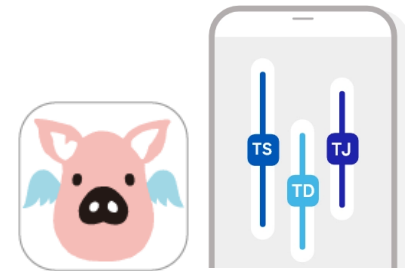
- ・踏切道直前横断や踏切障害事故防止促進のためのラジオCMキャンペーン及び警察と連携した交通安全啓発活動



△可動式ホーム柵(蒲生駅)



△春日部駅付近連続立体交差事業



△トブポアプリによる情報提供

## 今後実施する取り組み

#### ○ホーム柵(可動式・固定式)整備の推進による更なるホーム上の安全確保

(2035年度までに整備済みの駅を含め計86駅を整備します)

#### ○「Remote」システムによる車上データを活用した、さらなる安定運行の確保・輸送サービスの向上

# 西武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>

#### ○ホームドア整備

- 池袋駅(2~6番ホーム)、練馬駅、練馬高野台駅、石神井公園駅、西武新宿駅、高田馬場駅、所沢駅、国分寺駅において整備済。



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、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および列車別混雑情報の提供。



アプリによる  
在線位置情報



アプリによる  
列車別混雑情報

## 今後実施する取り組み

#### ○連続立体交差事業の推進

- 中井~野方駅間、東村山駅付近、井荻~西武柳沢駅間において事業中。

#### ○ホームドア整備の推進

- 池袋~小手指駅間、西武新宿~新所沢駅間、小平~玉川上水駅間、豊島線、西武有楽町線各駅において、おおよそ2030年代半ばまで(※)のホームドア整備を目指し、順次工事予定。

※連続立体交差事業など他の工事を予定する駅は、それら工事にあわせて整備。既に計画公表している駅は、既公表計画通り整備を実施。

#### ○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(押上駅・日暮里駅・空港第2ビル駅・成田空港駅)
- 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



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

## 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(京成高砂駅、青砥駅、鬼越駅、堀切菖蒲園駅、八広駅、市川真間駅、京成中山駅、船橋競馬場駅)

# 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)



【ホームドアの整備】

### <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～)  
・・・「京王ライナーオフピーク割引」の実施(2024年11月/平日)



【分散乗車促進ポスター】

### お客様への情報提供

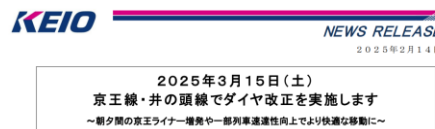
- 業務用タブレット端末を用いた列車在線位置の把握(駅・車内放送でのご案内)(2014年8月～)
- 「京王アプリ」による列車走行位置・遅延時分のお知らせ(2016年12月～)



【朝・タラッシュ時の時差通勤を促進】

### <ダイヤ改正>

- 輸送実態に合わせたダイヤの見直し
- タラッシュ時間帯前後の列車本数、編成両数の見直し



【2025.3 ダイヤ改正】



【京王アプリ】

## 今後実施する取り組み

- ホームドアの整備・・・井の頭線は2027年度末まで、京王線は2030年代前半までに全駅整備予定
- 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

# 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)  
⇒抜本的な輸送サービス改善(列車増発・速達性の向上)により混雑緩和を実現
- ホームドアの整備拡大による安全性の向上  
⇒新宿駅(4・5・8・9番ホーム)、代々木八幡駅、代々木上原駅、東北沢駅、下北沢駅、世田谷代田駅、梅ヶ丘駅、豪徳寺駅、千歳船橋駅、喜多見駅、登戸駅、町田駅、相模大野駅、海老名駅、本厚木駅、中央林間駅、大和駅 (2025年10月末現在)
- 拡幅車体を採用して車内スペースを拡張した通勤車両「5000形」を導入  
⇒10両×14編成 (2025年10月末現在)
- 駅係員、車掌(運転士)が列車在線位置を把握できる業務用iPhoneを携帯  
⇒遅延状況を踏まえた分散乗車のご案内等に活用

【複々線化事業】



【ホームドア】



【通勤車両5000形】



### 《ソフト対策》

- 「小田急アプリ」による運行情報配信(2017年6月)
- 車両内モニターやホームドアを活用し、分散乗車に関する動画やポスターを掲出
- 朝方通勤時間帯上り方向における列車毎の混雑率を発信  
⇒小田急アプリ、HP、広報誌「ODAKYU VOICE」等
- 状況に応じて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)活動への協力(随時)  
⇒車両内モニターや駅デジタルサイネージへPR動画や画像を掲載
- EMot ロマンسカーパスポート(特急ロマンスカーのサブスクリプションチケット)(2024年4月)  
⇒平日(9:00～17:59)に小田急線内の各駅を発車する特急ロマンスカーに1日につき2列車まで定額で乗車可能。オフピーク通勤推奨により混雑緩和に寄与

【小田急アプリ】



【ホームドアポスター】



## 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安全性の向上  
⇒2032年度末までに37駅(新宿駅～本厚木駅、中央林間駅、大和駅、藤沢駅)に設置
- 拡幅車体を採用した通勤車両「5000形」の導入拡大
- 輸送実態に応じたダイヤ改正の実施

【EMot ロマンсカーパスポート】

定額!  
ロマンスカーのサブスク、再登場。  
EMot ロマンсカーパスポート

# 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〉

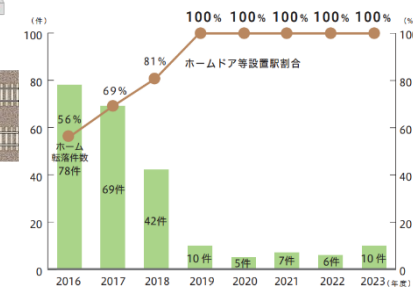
- 事故の抑制、未然防止
  - ・全駅にホームドア・センサー付き固定式ホーム柵を設置(2019年度)
  - ・五反田駅でホームドアの供用を開始(2024年度)
  - ・全踏切に踏切障害物検知装置(3D式・レーザー式)を設置(2021年度)
- 車両・鉄道設備支障発生の抑制、未然防止
  - ・線路状態を適切に把握して補修を行うCBMシステムの運用開始(2023年度～)
  - ・新型車両導入による性能向上:目黒線3020系(2019年度～)
- 輸送機能の増強(混雑の緩和)
  - ・目黒線車両長編成化:6両→8両(全26編成)(2022年度～)
  - ・ホームの乗降監視映像にAI画像解析技術を活用(2023年度～)
  - ・ダイヤ改正:コロナ後の需要に合わせた通勤時間帯の増発(各年度)



ホームドア・センサー付き固定式ホーム柵



3D式踏切障害物検知装置



ホーム転落件数とホームドア等設置駅割合の推移

### 〈ソフト対策〉

- 積極的な情報発信
  - ・東急線アプリ、動画、ポスター等(随時)
- 時差通勤・逆輸送の推奨
  - ・個人向け非会員制の有人型シェアオフィス事業「relark」を開始(2020年度～)
  - ・通勤時間帯の混雑緩和を目的にオフピークチャレンジの実施(2024年度)



東急線アプリ



オフピークチャレンジ

## 今後実施する取り組み

### 〈ハード対策〉

- ・定時性の向上のため大井町線に停止位置支援装置(TASC)の導入(2032年度～)
- ・新型車両導入による性能向上:大井町線各駅停車6020系(2025年度～)
- ・列車遅延早期解消のため無線式列車制御システム(CBTCシステム)の導入(田園都市線2028年度～、大井町線2031年度～)
- ・踏切障害物検知装置の3D化の推進(現在87%達成)

### 〈ソフト対策〉

- ・快適な通勤を体感いただくため「はじめよう! ゆとりズム通勤」実施(2025年度)
- ・サテライトシェアオフィス事業「NewWork」全会員を対象に「ZXY」との相互利用を開始(2025年度～)



はじめよう! ゆとりズム通勤



大井町線新型車両6020系

# 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>

- ホーム上の安全確保のためホームドアを整備  
(2024年度末設置17駅)
- 駅改札口付近に運行情報配信システムの設置(輸送障害時の振替輸送等をお知らせ)  
(2024年度末設置47駅)
- 列車混雑緩和のため車両へ多目的スペースを整備(車いす、ベビーカー、大型荷物など幅広い用途で利用可能)



▲青物横丁駅ホームドア

### <ソフト対策>

- 駅構内混雑緩和の促進のため、京急線アプリのコンテンツ「列車走行位置」に、行先・時刻表示機能を追加(2024年3月)
- 列車混雑緩和のため、羽田空港第3ターミナル駅にて、手荷物配送サービスを開始(2024年9月)
- 列車とホーム間の転落防止を啓発する「スキマモリ」プロジェクトへの参加、ポスターの掲示
- 空港線の混雑緩和のため終列車を繰り下げ(1本増発 2024年11月)
- イブニング・ウィング号の乗車駅を追加し、着席保証サービスの拡大による分散乗車の促進  
(2024年11月 京急蒲田駅・京急川崎駅・横浜駅)
- 駅構内・車内における啓発放送およびポスターの掲示 (お客さまの円滑な乗降の促進)



多目的スペース▶



◀イブニング・ウィング号

## 今後実施する取り組み

- ホームドア整備拡大によるホーム上の安全確保の強化
- 駅構内・車内における啓発放送およびポスターの掲示継続 (お客さまの円滑な乗降の促進)
- 京急線アプリによる案内情報のバージョンアップ(随時)
- 羽田空港駅・浦賀駅の折り返し時分を見直し、遅延列車の回復余力を持たせる  
(2025年12月ダイヤ改正より)
- 運行計画見直しの継続実施(改善点を抽出しダイヤ改正にて変更)



▲啓発ポスター

# 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>

- ✓ホームドアの整備(2017年2月～)
  - ✓海老名駅を除くすべての駅に設置完了
- ✓星川駅～天王町駅付近連続立体交差事業(2018年11月に全線高架化)
  - ✓全9箇所の踏切を除却
- ✓列車定位置停止装置(TASC)の導入(2021年5月～)
- ✓ホーム拡幅による混雑緩和(海老名駅)(2007年11月～)



連続立体交差事業



ホームドアの整備

### <ソフト対策>

- ✓相鉄線アプリによる運行情報配信(2018年12月～)
  - ✓相鉄・JR直通線、相鉄・東急新横浜線の列車走行位置表示に対応
- ✓整列乗車ラインの整備(2020年1月～)
  - ✓混雑時の円滑な乗降を実現
- ✓ダイヤの見直しによる遅延防止(2025年3月～)
  - ✓一部列車の列車種別や運行区間、接続順序の変更等
  - ✓東海道新幹線とのお乗り換えなど、利便性向上のため、新横浜駅の一部発着時刻を調整等
- ✓柔軟な運転整理(従前より実施)
  - ✓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
- ✓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)



相鉄線アプリ  
(列車走行位置)



ダイヤの見直し



整列乗車ライン

## 今後実施する取り組み

- ✓海老名駅改良(改札口を増設し混雑緩和を図るとともに、ホームドアを設置(2026年度上期) 駅総事業完了は2026年度末予定)
- ✓鶴ヶ峰駅付近連続立体交差事業(全10箇所の踏切を除却予定)

## これまで実施した主な取り組み

### <ハード対策>

○駅での乗降時間短縮を目的としたホーム延伸、拡幅工事

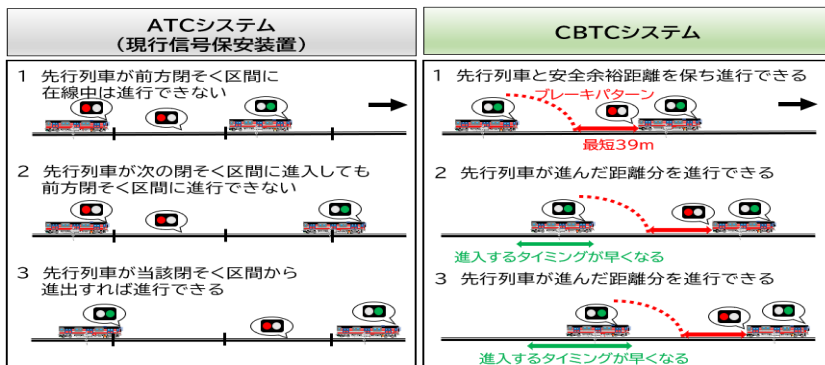
- ・東西線門前仲町駅(中野方面)ホーム拡幅(2016年1月供用開始)
- ・東西線茅場町駅のホーム延伸及び停止位置変更(2024年3月供用開始)

○ホームドア整備

2026年3月28日全路線(9路線180駅)で整備完了

○CBTC(無線式列車制御システム)の導入

- ・丸ノ内線CBTC化(2024年12月7日供用開始)



○混雑緩和及び駅乗降時間短縮を目的とした長編成化

- ・南北線車両の8両編成化(2023年12月～)

### <ソフト対策>

○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開催(年3回実施)

○運行計画の見直し

- ・駅停車時間の見直し(ダイヤ改正時に随時実施)

○オフピーク通勤促進を目的とした対応

- ・東西線オフピークプロジェクト(通年実施)

[東西線オフピークプロジェクト | メトロメトロに乗って、ポイントを貯めよう。Metro Point Club](#)

- ・日比谷線「ヒビ活」のご案内(通年実施)

[日比谷線オフピークアクション【ヒビ活】 | 東京メトロ](#)

- ・オフピーク通勤利用のポスター掲示

○東京メトロ線ご利用時のご案内の公開

・安全安定輸送等に関するお願いのHP上での公開  
[anzen\\_anteyusouno\\_onegai\\_jp.pdf](#)

## 今後実施する取り組み

1. CBTC(無線式列車制御システム)路線の拡大(2026年度日比谷線で導入予定)

2. 南砂町駅2面3線化(2031年度供用開始予定)

3. 南北線車両の8両編成化(2025～2027年度の間に新たに6両編成を8両化(計7編成導入完了))

4. 混雑による列車遅延抑制を目的とした日中時間帯の列車増発(2026年度銀座線、丸ノ内線で実施予定)

# 都営地下鉄における遅延対策の取組について

## これまで実施した主な取り組み

### <ハード対策>

#### ○車両の長編成化

新宿線 2022年8月すべての編成を10両化

三田線 2022年5月から一部の編成を8両に変更

#### ○ホームの新設

(2019年2月 勝どき駅)

周辺地域の開発事業により利用者が増加

激しい混雑を抜本的に解決するため駅の改良工事を実施

#### ○ホームドアの全駅整備

三田線(2000年 全駅完了)大江戸線(2013年 全駅完了)

新宿線(2019年 全駅完了)浅草線(2024年 全駅完了)



都営新宿線10-300形



都営三田線6500形



カメラ(読み取り装置)

※QRコード



※QRコードは、(株)アンテナショップの登録商標です。

ホームドア

浅草線では複数の事業者による相互直通運転に対応するため車両改修を必要としない技術を採用

### <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

#### ○駆け込み防止の呼びかけ

#### ○分散乗車のご案内

#### ○運転見合わせ区間最小化



地下鉄 TOP 画面



時刻表画面



各駅到着時刻画面



車両別混雑予測情報画面

## 今後実施する取り組み

#### ○駅の大規模改良(泉岳寺駅)

ホームの幅やコンコースの拡張、エレベータの増設等、市街地再開発事業と一体となり実施

#### ○車両の長編成化(三田線)

三田線において8両編成の導入拡大を継続

#### ○CBTC導入(大江戸線)

先行列車との間隔を縮めることが可能となり、高い遅延回復効果を発揮