

平成31年1月18日  
鉄道局総務課

## 東京圏の鉄道路線の遅延「見える化」(平成29年度)

平成29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29年度)」
- ・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)」
- ・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 海老澤、鈴木、黒柿  
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 29 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 29 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 45 路線を有する各社局における平成 29 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 9 割以上を部外原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、部内原因と災害原因が全体の 1/5 を占めていること、77%を占める部外原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29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)				発行時間帯 (発行条件)	営業キロ (km)	列車本数 (本/h)
		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)	17.0 ( 0.9 )	9.6	6.7	0.7	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 ( 0.3 )	9.5	7.0	1.2		81.2	26
	中央快速線・中央本線(東京～甲府)	18.8 ( 0.5 )	7.7	9.1	2.1		134.1	30
	東海道線(東京～湯河原)	17.8 ( 0.4 )	5.9	10.1	1.7		99.1	19
	横須賀線・総武快速線(大船～東京～稲毛)	18.1 ( 0.2 )	8.8	7.5	1.8		85.3	19
	宇都宮線・高崎線(上野～那須塩原・神保原)	19.0 ( 0.6 )	6.9	9.4	2.7		214.1	14
	中央・総武線各駅停車(三鷹～千葉)	19.2 ( 0.1 )	7.8	9.6	1.7		70.5	26
	埼京線・川越線(大崎～新宿～武蔵高萩)	18.2 ( 0.2 )	6.9	8.6	2.6		63.9	19
	常磐快速線・常磐線(上野～羽鳥)	11.5 ( -2.1 )	6.2	4.6	0.7		88.7	19
	常磐線各駅停車(綾瀬～取手)	15.1 ( -1.6 )	10.5	3.9	0.7		29.7	24
	南武線(川崎～立川)	7.3 ( -0.4 )	5.3	1.5	0.5		35.5	25
	横浜線(東神奈川～八王子)	9.3 ( 1.6 )	5.7	2.8	0.8		42.6	19
	武蔵野線(府中本町～西船橋)	10.4 ( -1.5 )	7.7	2.1	0.7		71.8	15
	青梅線(西立川駅発車時の遅れ)	12.7 ( -0.1 )	6.6	5.5	0.6		37.2	17
	京葉線(東京駅発着時の遅れ)	10.9 ( 0.4 )	7.2	2.8	0.8		43.0	23
東武	伊勢崎線	4.2 ( -1.1 )	2.1	1.6	0.5	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	114.5	41
	野田線	1.1 ( -0.3 )	0.3	0.4	0.3		62.7	11
	東上線	3.0 ( -1.7 )	1.8	0.8	0.4		75.0	24
西武	池袋線	11.1 ( -0.6 )	7.9	2.5	0.7	初電～9:00 (5分以上の遅延で発行)	84.6	24
	新宿線	10.6 ( -0.1 )	8.6	1.7	0.3		81.2	26
京成	京成本線(支線含む)	10.0 ( 1.2 )	6.1	3.2	0.7	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	108.4	24
京王	京王線	5.0 ( -1.3 )	3.0	1.6	0.3	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	72.0	27
	井の頭線	3.3 ( -0.6 )	2.3	0.7	0.3		12.7	28
小田急	小田急線	14.8 ( -3.1 )	6.8	7.4	0.6	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	120.5	29
東急	東横線	15.1 ( 0.7 )	10.5	4.0	0.7	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	24.2	24
	目黒線	14.5 ( 2.6 )	11.6	2.8	0.1		11.9	24
	田園都市線	11.2 ( -0.6 )	8.0	2.6	0.6		31.5	27
	大井町線	5.5 ( -1.2 )	4.4	0.8	0.2		12.4	20
	池上線	5.1 ( -2.5 )	3.6	1.3	0.2		10.9	24
	東急多摩川線	1.9 ( 0.0 )	1.7	0.2	0.0		5.6	20
京急	品川～横浜	5.7 ( -1.4 )	3.5	1.6	0.6	初電～9:00 (5分以上の遅延で発行)	80.5	27
相鉄	相鉄線	4.2 ( 0.0 )	3.4	0.6	0.2	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	9.5 ( 2.1 )	9.1	0.4	0.0	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	14.3	30
	丸ノ内線	13.0 ( -1.7 )	10.3	2.7	0.0		27.4	31
	日比谷線	12.8 ( 0.6 )	9.9	2.9	0.1		20.3	27
	東西線	17.1 ( 0.7 )	11.4	5.0	0.7		30.8	27
	千代田線	18.4 ( 0.0 )	10.5	7.0	0.8		24.0	29
	有楽町線	14.7 ( -1.3 )	10.2	3.7	0.8		28.3	24
	半蔵門線	13.7 ( -1.8 )	10.3	2.7	0.7		16.8	27
	南北線	13.8 ( -1.6 )	10.4	3.4	0.1		21.3	18
	副都心線	13.3 ( -1.1 )	9.1	3.6	0.6		20.2	18
東京都交通局	浅草線	9.5 ( -0.9 )	6.0	2.7	0.7	初電～10:00 (5分以上の遅延で発行)	18.3	24
	三田線	14.1 ( 0.1 )	11.6	2.3	0.2		26.5	20
	新宿線	7.5 ( -1.4 )	5.0	2.1	0.3		23.5	17
	大江戸線	4.9 ( -0.4 )	4.4	0.4	0.1		40.7	20
対象路線計		11.4 ( -0.4 )	7.0	3.6	0.7			

※対象45路線の1年間(平日)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  
 ※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28年度:数字でみる鉄道2017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)

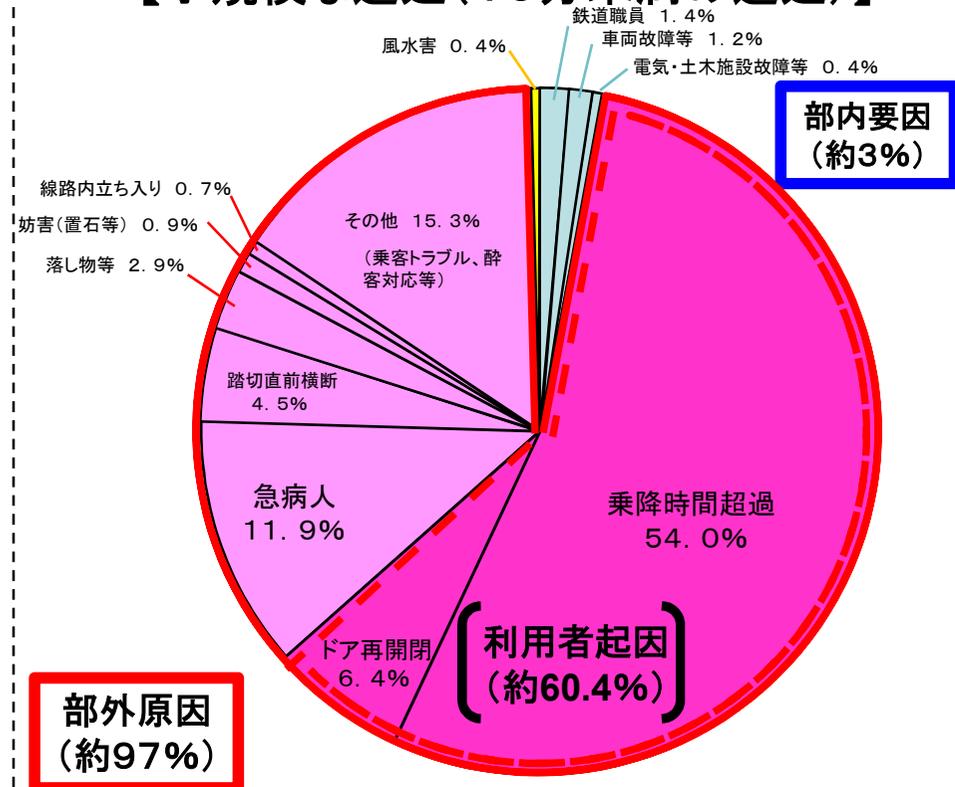
## 【小規模な遅延(10分未満の遅延)】

○ 10分未満の遅延のうち、**97%が利用者に関連するものなど部外原因**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54%を占め、次いで、急病人が11.9%、荷物の挟み込み等によるドアの再開閉が6.4%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、**部内原因(車両、施設の故障等)と災害原因(風水害等)が全体の1/5**を占めている。77%を占める部外原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。

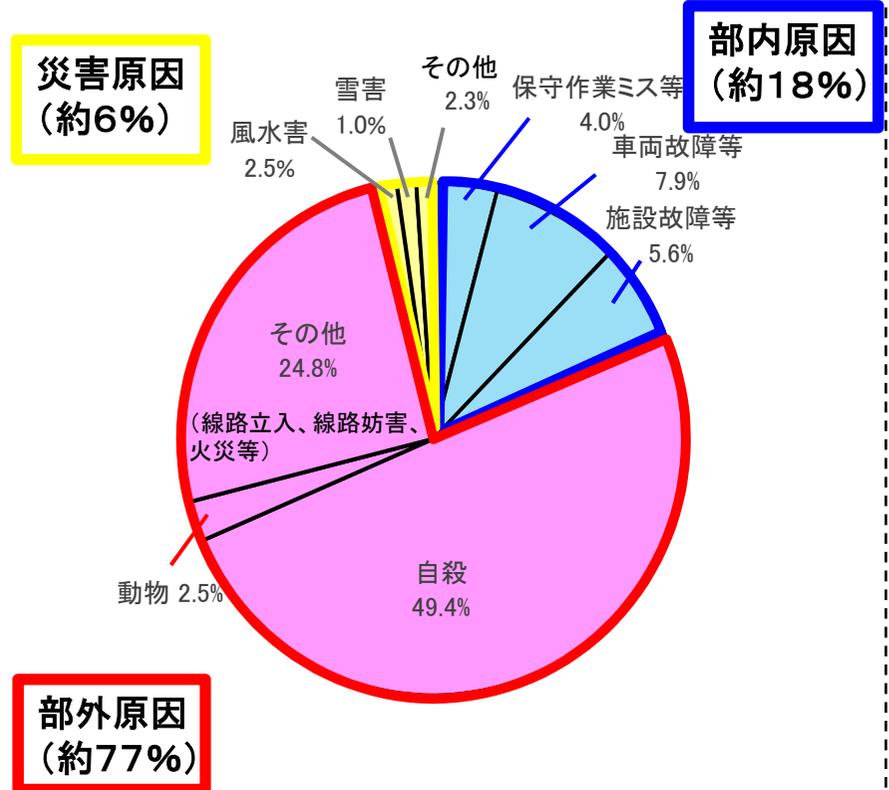
## 【小規模な遅延(10分未満の遅延)】



※「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29年11月の平日20日間に発生した小規模な遅延735件の発生原因割合  
 ※「利用者起因」は、専ら利用マナーに起因するとと思われる原因

## 【大規模な遅延(30分以上の遅延)】



※対象45路線の平成29年度に発生した大規模な遅延480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>

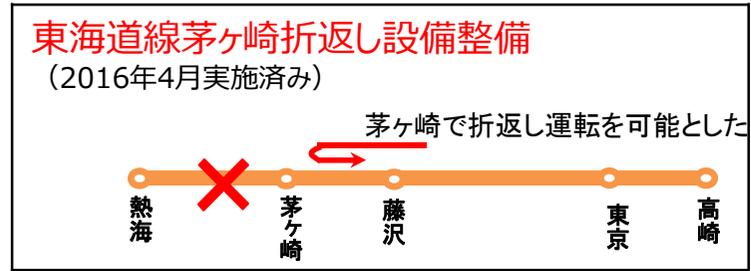
車両・施設の故障、自殺、線路立ち入り 等

#### <輸送トラブルの発生源対策>

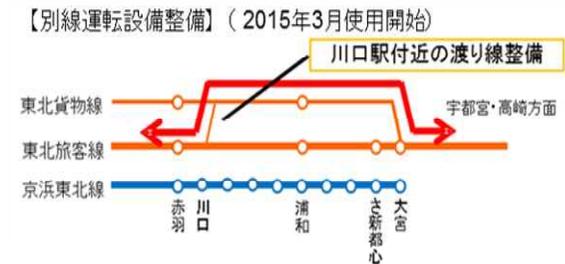
ホームドア整備(転落防止)、車両の主要機器の二重系化(故障の際のバックアップ機能)、啓発活動 等

#### <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



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



#### ○山手線新型車両



## 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。（首都圏の折返し・別線運転実施率 94%）

#### ○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 24駅、京浜東北線 11駅に導入、その他 3駅（2018年12月末現在）

#### ○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。（2013年度から2017年度末までに実施済み）



【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

「やめましょう、歩きスマホ」「プラットホーム事故0運動」「乗車マナー向上」などのポスター掲出や車内・駅構内放送での呼びかけを実施。

【参考：各ポスター】



【夏の早起き応援キャンペーン】

#### ○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。（2018年7月～8月）



## 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38駅を含む330駅）に整備を進めて行く

※特に、山手線 4駅、京浜東北・根岸線 15駅、他5駅については、2020年第1四半期までに整備予定

# 東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設置(2016年2月)

#### ○人身事故・踏切事故対策

- ・ホームドアの導入によるホーム上の安全確保(柏駅・船橋駅・和光市駅・川越駅・池袋駅1番線)
- ・連続立体交差事業推進による踏切除却(伊勢崎駅付近、踏切除却13箇所)(2013年10月)

※現在、竹ノ塚駅付近・清水公園～梅郷間・とうきょうスカイツリー駅付近・春日部駅付近・大山駅付近で事業推進または検討中



池袋駅1番線 ホームドア

### <ソフト対策>

#### ○遅延防止・回復

- ・実態に即した適切な停車時分及び駅間運転時分の設定(ダイヤ改正の都度)

#### ○「東武線アプリ」の配信による列車運行情報、列車在線位置情報(東上線・越生線)等の提供



東武線アプリ 列車在線位置情報

#### ○分散乗車、整列乗車の促進

- ・朝ラッシュ時における各列車各車両の混雑状況をHPや駅に掲出して分散乗車を啓発
- ・駅係員、乗務員による分散乗車促進のご案内(左右の空いている扉をご利用ください。等)
- ・整列乗車の促進ポスターを駅構内等に掲出



朝ラッシュ混雑状況ポスター



整列乗車促進ポスター

#### ○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(2015年3月～)
- ・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の実施

## 今後実施する取り組み

#### ○ホームドアのエリア整備によるホーム上の安全確保の推進

(2018年度末供用開始予定:池袋駅2・3番線、朝霞駅3・4番線、以降34駅に順次設置予定)

#### ○東武線アプリの列車在線位置情報の対象線区の拡大(2018年度)

#### ○六実駅～逆井駅間複線化による混雑緩和(2019年度末予定)

## 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
- 雨量計・地震計の増設による運転規制区間の細分化
  - 大雨・地震等による輸送障害発生時にきめ細かな運転調整が可能
- ホームドアの整備(日暮里駅)
- 整列乗車を促す案内(整列乗車標)の設置(日暮里駅)

H30.12ダイヤ改正前後の  
6両編成運行本数(割合)<sup>※</sup>

	改正前	改正後
千葉線	196本(95%)	<b>206本(100%)</b>
千原線	100本(94%)	<b>106本(100%)</b>

※平日ダイヤにおける千葉線・千原線の全運行本数に対する割合

### <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
  - 混雑時間帯のホーム要員配置
  - 駅・車内での分散乗車案内  
(『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)
  - 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)



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



## 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

# 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>

- 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  
京王線

- ・早朝時間帯の特急、準特急列車の増発 (2015年 9月)
- ・ピーク前後での準特急列車の運行 (2018年 2月)

#### 井の頭線

- ・平日早朝時間帯の急行列車の増発 (2015年 2月)
- ・平日朝ラッシュ後の上り急行列車の増発 (2016年 9月)



【ホームドアの整備】



【分散乗車促進ポスター】



【時差Biz応援キャンペーン】



【京王アプリ】

## 今後実施する取り組み

- ホームドアの整備・・・飛田給駅:2019年度整備予定、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

# 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～登戸駅間の複々線化完成(2018年3月)

⇒複々線を活用した新しいダイヤによる抜本的な輸送改善  
ラッシュピーク時(平日朝の上り方向、下北沢着8:00前後1時間)  
の運転本数を**27本⇒36本**に増加させ、平均混雑率が低下！  
所要時間短縮に加え、列車の遅延時間も減少！

#### ○ 自動列車停止装置をD-ATS-P(\*)に更新(2015年9月全線導入)

⇒細かい速度制御が可能となり、列車集中時等における運転時分短縮が図れる

\*D-ATS-P: Digital Automatic Train Stop Pattern の略

#### ○ 駅係員、車掌が列車の在線位置が把握できる運行情報端末を携帯(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

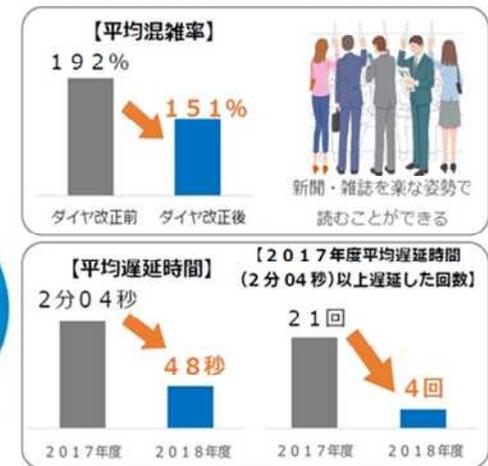
### <ソフト対策>

#### ○ 「小田急アプリ」の配信⇒列車走行位置、駅構内混雑情報等(2017年6月)

○ ホームページおよび広報誌「ODAKYU VOICE」にて「通勤スタイルを理想的に変えるヒント」として通勤モデルを提示。<https://www.odakyu.jp/brandnew/>

#### ○ ラッシュ時のスムーズな乗り降り・扉はさみ防止等を目的としたポスター掲出(随時)

#### ○ 新学期・着膨れ時の朝方ラッシュ駅対応増員(本社員・アルバイト等)



### 【小田急アプリ】



### 【ポスター例】



## 今後実施する取り組み

### <長編成化による混雑緩和>

- 新宿駅～代々木上原駅間で10両編成各駅停車の運転開始(平日 上下24本、土休日 上下18本)
- 通勤急行を全て10両編成で運転

### <安全に対する取り組み強化>

- ホームドアを整備 新宿駅(一部設置済)、代々木八幡駅～梅ヶ丘駅間、登戸駅、新百合ヶ丘駅、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

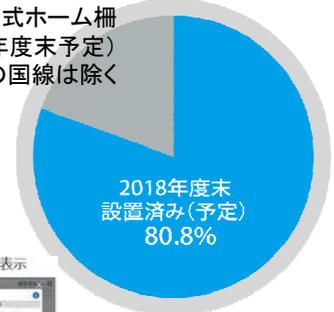
### <ハード対策>

- 支障発生の抑制 ・ホームドアの設置……………(順次設置中)
- 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～)



「大井町線  
新型車両6020系」

ホームドア・センサー付固定式ホーム柵  
設置進捗状況(2018年度末予定)  
※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・ホーム上混雑度表示)…(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
  - ・東京都の快適通勤ムーブメント「時差Biz」との連携(2017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～)
  - ・早起きポイント付与……………(随時実施)
- 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～)

混雑度表示  
「東急線アプリ」  
サテライトオフィスNewWork

朝のグッチョイクーポン  
「グッチョイクーポン」  
「バスも!キャンペーン」

## 今後実施する取り組み

### <ハード対策>

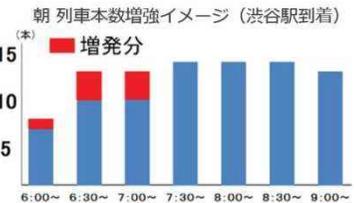
- ホームドア整備の推進(東横線・田園都市線・大井町線)…(2019年度までに設置完了)
- 新型車両導入による性能向上……………(2018年度以降順次)
- 田園都市線 早朝ダイヤの増強……………(2018年度以降)
- 混雑低減につながる駅施設等の改修……………(2018年度以降)



東横線 学芸大学駅ホームドア



田園都市線新型車両2020系



### <ソフト対策>

- さらなる情報配信サービス拡充……………(2018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)…(2018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……………(2018年度以降)

# 京急電鉄における遅延対策の取り組みについて

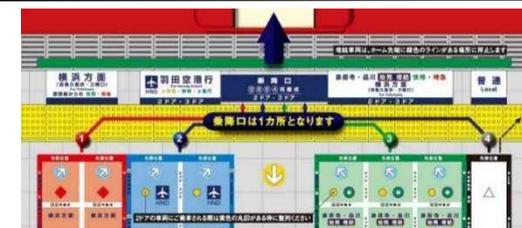
## これまで実施した主な取り組み

### <ハード対策>

- 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配布(2016年2月)

### <ソフト対策>

- 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、混雑の見える化による分散乗車の促進(2016年3月)
- 京急線アプリのコンテンツ「ゆったり電車で行こう」を配信し混雑率の低い急行・普通電車のための乗換検索を採用(2017年3月)
- 列車増発による混雑緩和(モーニング・ウィング号2本の新設)(2015年12月)
- 混雑時間帯の編成両数変更による大幅な混雑緩和(平日20時~22時台)(2016年11月)
- 品川駅1番線(下りホーム)にて列車停止位置と整列位置サインの変更(2017年4月)
- 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)サービス開始により、駅構内・電車の混雑緩和(2017年8月)
- 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)」表示機能を配信し、混雑緩和の促進(2018年3月、9月)
- 法面整備等の進捗に伴う、大雨による速度規制区間(京急川崎駅~神奈川新町駅間)の緩和(2019年1月)
- 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波及防止



品川駅整列乗車イメージ



列車走行位置表示



駅改札混雑状況表示

## 今後実施する取り組み

- ホームドア整備によるホーム上安全確保の強化(2020年までに5駅設置)  
輸送障害による遅延防止
- 盛土耐震補強工事(神奈川新町駅~横浜駅間)  
大雨による速度規制緩和
- 黄金町・追浜駅上家延伸工事(2019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さまへの啓蒙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
- 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



追浜駅下りホーム



羽田空港国内線ターミナル駅

# 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>

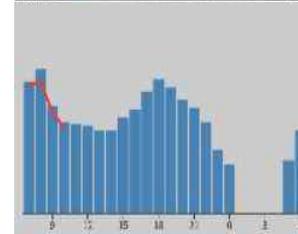
- 相鉄線アプリの全面リニューアル(各駅に設置した専用カメラにより改札口付近の混雑状況を確認可能、混雑度の統計データをグラフで表示)…(2018年12月～)
- ダイヤの見直し(所要時間短縮、特急列車の運行時間帯拡大、早朝時間帯の列車を増発する等、混雑緩和による遅延抑制)…(2018年12月～)
- ラッシュ時間帯のホーム係員増員…(従前より実施)
- 柔軟な運転整理(後続の列車が遅れている場合、待避駅での待避を行わず、先に発車する等)…(従前より実施)
- 輸送障害発生時、中間駅での折り返し運転を実施…(従前より実施)
- 駅・車内放送による啓発(駆け込み乗車防止、分散乗車へのご協力等)…(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

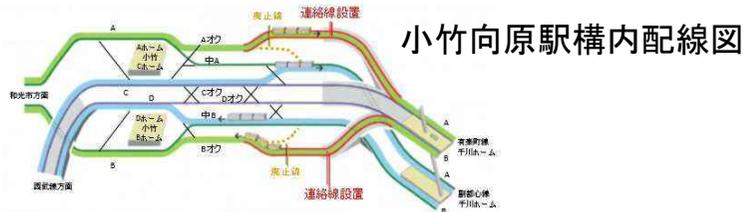
# 東京地下鉄(株)における遅延対策の取り組みについて



## 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:2017年1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  
(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:年1~2回実施)
- 朝ラッシュ前時間帯の列車増発  
(半蔵門線:2017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>
- 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)
- 運行計画の見直し 途中駅折返し列車の延長 (丸ノ内線:2019年度、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~)
- 早起きキャンペーンに連動したラッシュ前時間帯の列車増発 (東西線:2018年度)
- 早起きキャンペーンの通年化(東西線:2019年度)

参考:平成30年度事業計画 [http://www.tokyo-metro.jp/corporate/profile/scheme/pdf/plan\\_h30\\_2.pdf](http://www.tokyo-metro.jp/corporate/profile/scheme/pdf/plan_h30_2.pdf)

## これまで実施した主な取組

### <ハード対策>

- 車両の更新
- ホームの拡幅による混雑緩和  
(遅延対策)・・・(2024年度予定)
- ホームドアの整備  
大江戸線(2013年4月全駅完了)  
新宿線(2014年～2019年秋予定)  
浅草線(東京2020大会までに  
新橋駅・大門駅・三田駅・泉岳寺  
駅で先行整備。2023年度までに  
当局管理全駅で整備完了を目指す。)

### <ソフト対策>

- 時差通勤キャンペーン
- 混雑の見える化
- ホーム監視要員の増員
- 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

### ○車両の更新

大江戸線では今年度中に3編成の車両増備を行い、新宿線については、車両更新にあわせて8両編成から10両編成にすることで、2022年度までに全編成10両編成化。三田線について、6両編成から8両編成に増強。



大江戸線12-600形

### ○新宿線・浅草線へのホームドアの整備

三田線・大江戸線で整備が完了し、新宿線については2019年秋までに全駅で整備完了を予定。



ホームドア整備(新宿線)

### ○駅の大規模改良(混雑対策)

大江戸線勝どき駅周辺の開発による混雑に対応するため、ホームの増設やコンコースの拡張を含めた駅の大規模改良を実施中(2019年2月11日新設ホーム等供用開始予定)。



勝どき駅改良後イメージ

また、浅草線泉岳寺駅の大規模改良工事も今年度に着手し、2024年度の完成を予定。

### ○時差Bizキャンペーン

通勤ラッシュを回避し、混雑等による遅延を防止、快適にご乗車いただくことを目的に「都営交通 時差Bizキャンペーン」を実施し、今後も継続して実施。

また、混雑状況の「見える化」としてHPや駅構内に混雑状況を掲出。