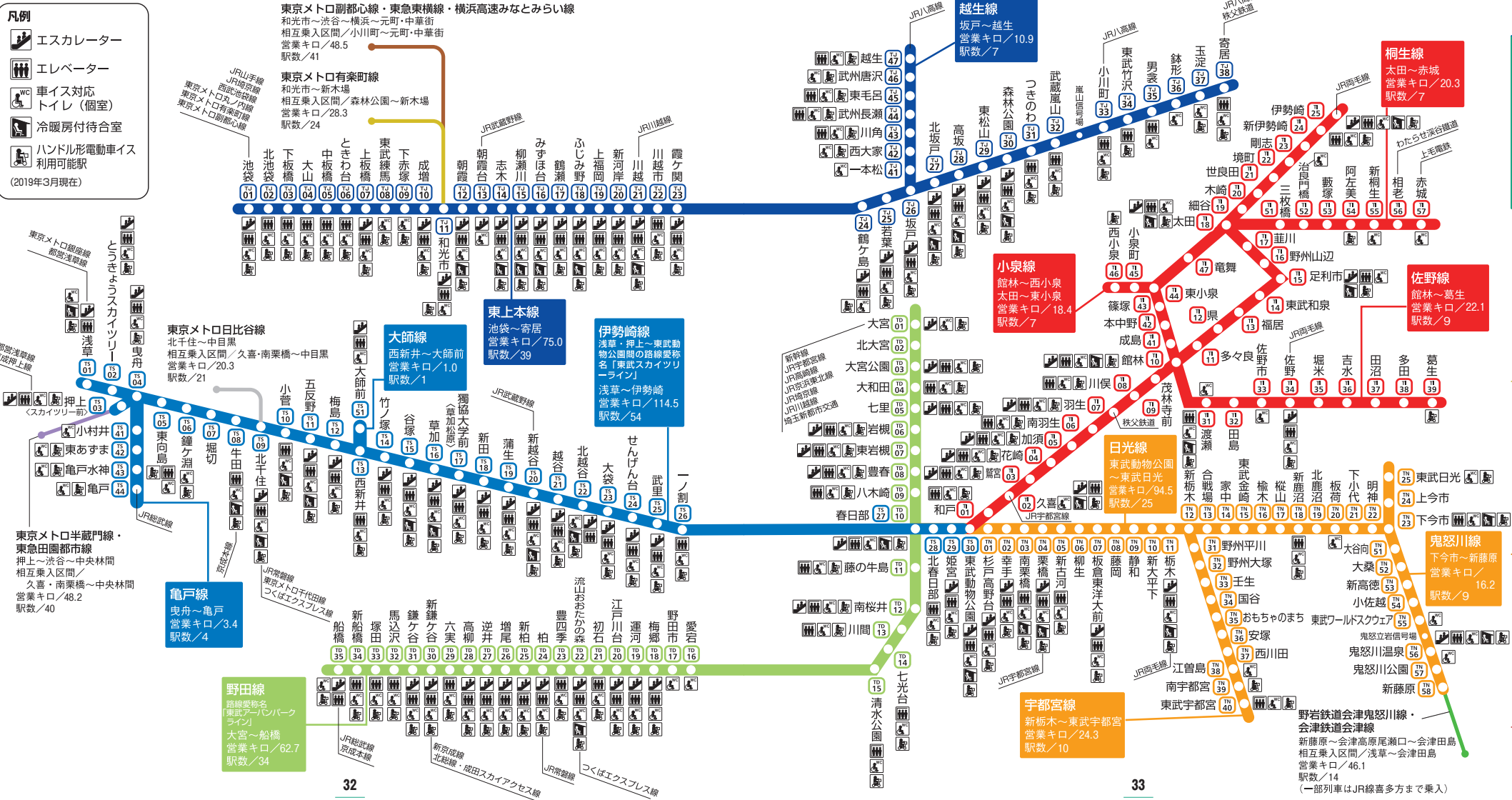


当社の鉄道路線網は東京、千葉、埼玉、栃木、群馬の1都4県にわたっています。浅草を起点として埼玉県東部を通り、栃木県、群馬県、千葉県に広がる本線は東武スカイツリーライン・伊勢崎線、日光線、及び東武アーバンパークライン（野田線）の3つの幹線とその支線から成り、通勤・通学輸送を主とする東武スカイツリーライン（伊勢崎線南部）と東武アーバンパークライン（野田線）、また、観光、ビジネス輸送を主とする日光線と伊勢崎線北部に大別されます。池袋を起点として埼玉県中央を西北に伸びている東上線は、沿線の開発が進み、主に通勤・通学輸送の使命を担っています。全線の営業キロは463.3キロで、駅数は206。1日平均252万人の旅客輸送を行っています。

- 凡例**
- エスカレーター
 - エレベーター
 - 車イス対応トイレ（個室）
 - 冷暖房付待合室
 - ハンドル形電動車イス利用可能駅
- (2019年3月現在)



2019年度鉄道運輸実績

●営業キロ	463.3キロ	◆旅客収入	399,560千円 / 1日平均
●駅数	206駅(旅客駅204)	◆運輸雑収入	41,182千円 / 1日平均
●走行キロ	客車751千キロ / 1日平均	●運輸総収入	440,742千円 / 1日平均
●旅客人員	2,516千人 / 1日平均	●営業費	346,268千円 / 1日平均

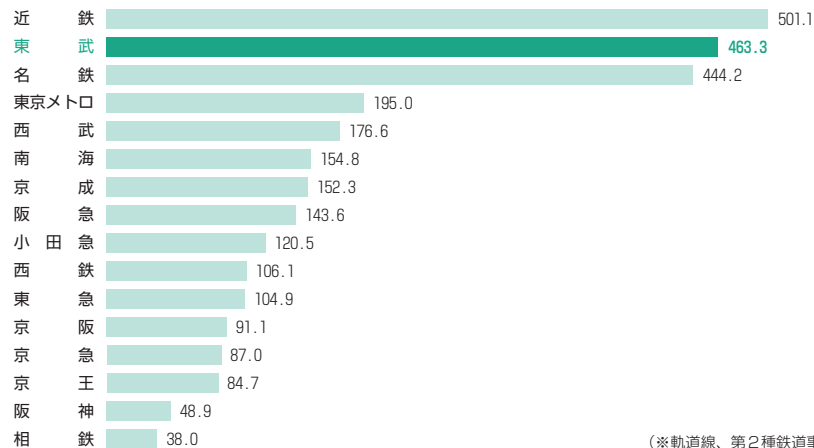
（一部列車はJR線喜多方まで乗り入る）

■ 民鉄16社比較

(2020年3月末)

社名	資本金 (百万円)	鉄道営業 キロ程 (km)	旅客 駅数 (駅)	在籍客 車数 (両)	旅客 輸送人員 (千人)	旅客輸送 人キロ (百万人キロ)	客車走行 キロ (千キロ)	全従業員 数 (人)	鉄道部門 従業員数 (人)	創立記念日
東武	102,135	463.3	204	1,895	920,975	12,423	275,030	3,519	3,114	1897(明治30).11.1
西武	21,665	176.6	92	1,294	661,988	8,860	177,016	3,682	3,254	1912(明治45).5.7
京成	36,803	152.3	69	622	292,822	4,175	100,430	1,706	1,566	1909(明治42).6.30
京王	59,023	84.7	69	877	672,565	7,890	131,090	2,547	2,076	1910(明治43).9.21
小田急	60,359	120.5	70	1,090	765,327	11,793	190,986	3,847	3,126	1923(大正12).5.1
東急	121,724	104.9	97	1,277	1,187,263	11,281	152,342	3,655	3,655	1922(大正11).9.2
京急	43,738	87.0	73	790	482,187	6,525	116,068	2,815	2,483	1898(明治31).2.25
東京メトロ	58,100	195.0	179	2,716	2,765,003	22,285	292,574	9,865	9,075	2004(平成16).4.1
相鉄	100	38.0	26	410	233,651	2,583	49,423	1,064	1,021	1917(大正6).12.18
名鉄	101,158	444.2	275	1,070	394,152	7,260	190,988	5,122	4,085	1894(明治27).6.25
近鉄	100	501.1	286	1,923	571,971	10,590	288,975	7,226	7,107	1910(明治43).9.16
南海	72,983	154.8	100	696	239,454	3,922	100,212	2,639	2,195	1885(明治18).12.27
京阪	100	91.1	89	706	293,104	4,145	89,978	1,319	1,291	1906(明治39).11.19
阪急	100	143.6	90	1,299	655,129	9,169	170,554	3,627	3,081	1907(明治40).10.19
阪神	29,384	48.9	51	366	246,212	2,323	45,098	1,322	1,144	1899(明治32).6.12
西鉄	26,157	106.1	72	311	106,148	1,574	39,932	4,666	583	1908(明治41).12.17

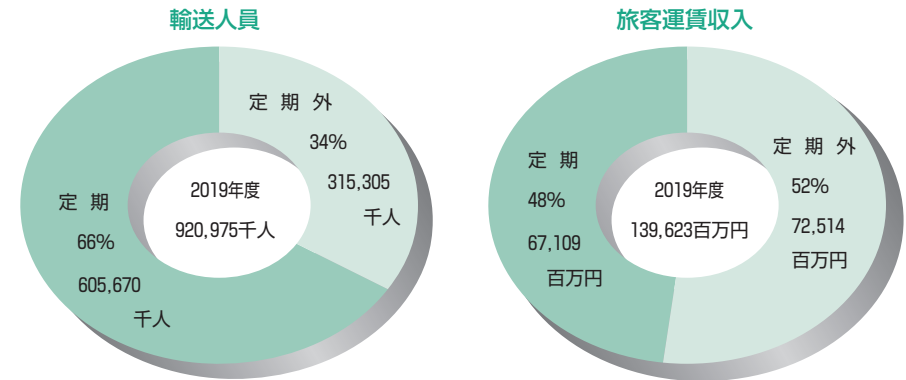
大手民鉄の鉄道営業キロ (2020年3月末) (単位: km)



(※軌道線、第2種鉄道事業を含む。)

■ 定期旅客と定期外旅客の割合

定期旅客の割合は全旅客の66%を占めているにもかかわらず、定期収入の割合は全体の48%に過ぎません。これは、定期運賃には大幅な割引率が適用されていることによるものです。



輸送人員と旅客運賃収入の推移

年度	輸送人員 (百万人)			1人平均乗車キロ	旅客運賃収入 (百万円)				営業キロ		
	定期	定期外	計		定期の割合	定期	定期外	計		定期の割合	
1970	420	161	581	72.3	14.1	15.2	7,593	10,491	18,084	42.0	483.4
1980	528	219	747	70.7	14.7	15.0	25,691	30,717	56,408	45.5	480.2
1985	557	232	789	70.6	15.2	14.9	38,466	42,525	80,991	47.5	469.7
1990	651	264	915	71.1	15.1	15.3	50,406	54,439	104,845	48.1	464.1
1995	669	278	947	70.6	15.3	14.8	65,262	65,626	130,888	49.9	464.1
2000	599	278	877	68.3	15.2	14.2	68,784	69,132	137,916	49.9	463.3
2005	559	292	851	65.7	15.3	13.8	65,410	71,946	137,356	46.0	463.3
2010	566	297	863	65.6	14.6	13.5	64,780	69,445	134,225	48.3	463.3
2015	588	316	904	65.1	14.2	13.5	65,754	73,514	139,268	47.2	463.3
2019	606	315	921	65.8	13.7	13.1	67,109	72,514	139,623	48.1	463.3

※旅客運賃収入には特急料金・座席指定料金・運輸雑収を含まない。

当社の現行鉄道旅客運賃は、消費税率改定に伴い2019年10月1日に改定を実施し、その普通旅客運賃は対キロ区間制を採用しています。

普通旅客運賃につきましては、ICカードでご乗車いただく場合の運賃は1円単位、きっぷの運賃は10円単位となっています。

なお、定期旅客運賃に関しては、通勤定期・通学定期ともに、10円単位を採用しています。

2019.10.1改定 キロ別運賃表(大人) (単位:キ、円)

キロ程	ICカードで ご乗車 (1円単位運賃)	きっぷを購入して ご乗車 (10円単位運賃)
1~4	147	150
5~7	168	170
8~10	199	200
11~15	251	260
16~20	314	320
21~25	367	370
26~30	419	420
31~35	471	480
36~40	524	530
41~45	597	600
46~50	660	660
51~60	733	740
61~70	817	820
71~80	902	910
81~90	985	990
91~100	1,079	1,080
101~120	1,215	1,220
121~140	1,383	1,390
141~178	1,571	1,580

入場料金 大人 150円

普通旅客運賃率の推移

改定年月日	キロ当たり基礎賃率	最低運賃(大人)
1942.4.1	2銭	5銭
1944.4.1	1~20km 2銭5厘 21km~ 2銭7厘5毛	東京近郊10銭 その他 5銭
1945.4.1	1~20km 3銭 21km~ 3銭5厘	10銭
1946.3.1	1~20km 7銭5厘 21~150km 8銭 151km~ 5銭5厘	20銭
1947.3.1	1~20km 9銭5厘 21~150km 10銭 151km~ 7銭5厘	50銭
1947.7.7	1~20km 35銭 21~150km 35銭5厘 151km~ 25銭5厘	1円
1948.7.18	30kmまで 1円20銭 60 // 1円5銭 100 // 85銭 101km以上 76銭	3円
1950.5.12	50kmまで 1円45銭 100 // 1円30銭 101km以上 1円20銭	5円 (1949.5.5から)
1951.11.1	1~30km 2円 31km~ 1円70銭	10円
1953.1.15	1~40km 2円30銭 41km~ 1円90銭	//
1959.1.4	1~40km 2円75銭 41km~ 2円30銭	//
1962.11.1	1~40km 3円10銭 41km~ 2円45銭	//
1966.1.20	1~50km 3円65銭 51km以上 2円90銭	20円
1970.10.5	1~50km 4円20銭 51km以上 3円10銭	30円
1974.7.20	5円10銭	40円
1975.12.13	6円55銭	60円
1979.1.8	対キロ区間制(19区界)	70円
1981.5.6	対キロ区間制(18区界)	80円
1984.1.25	対キロ区間制(19区界)	90円
1988.5.18	//	100円
1989.4.1	//	//
1991.11.20	//	110円
1995.9.1	//	130円
1997.4.1	//	//
1997.12.28	//	140円
2005.3.20	//	//
2014.4.1	対キロ区間制(19区界)	(1円単位) 144円 (10円単位) 150円
2019.10.1	//	(1円単位) 147円 (10円単位) 150円

■ お得な回数乗車券

1995年9月1日から朝ラッシュ時に集中するお客さまの分散を目的とした、時差回数乗車券「オフピークチケット」とお買い物等のお客さまの利便向上のため大幅な割引を図った土・休日割引回数乗車券「サンキューチケット」を発売しています。

回数券一覧

回数券名	利用範囲	対象区間	割引	有効期間
普通回数乗車券	制限なし(大人用、こども用)	当社線内	10枚分で11枚(9.1%割引)	3ヶ月
時差回数乗車券(オフピークチケット)	平日の10時から16時までの間と、土曜日、日曜日、祝日、休日及び年末年始(12月30日~1月3日)の終日にご利用になるお客さま(大人用のみ)	当社線内	10枚分で12枚(16.7%割引)	
土・休日割引回数乗車券(サンキューチケット)	土曜日、日曜日、祝日、休日及び年末年始(12月30日~1月3日)の終日にご利用されるお客さま(大人用のみ)	当社線内	10枚分で14枚(28.6%割引)	

■ 乗継割引運賃

経営主体の異なる鉄道を乗り継いで利用するお客さまに対して、運賃の割高感を緩和するため1984年1月以降、乗継割引運賃制度を実施しています。

乗継割引運賃制度対象区間・割引額

(2008.6.14.現在)

当社駅名	接続駅	連絡鉄道線駅	割引額	当社駅名	接続駅	連絡鉄道線駅	割引額
とうきょうスカイツリー 小村井	浅草 ~東向島	東京メトロ線 田原町・稲荷町	大人 20円 小児 10円	新船橋・塚田 船橋	船橋	JR線 西船橋・東船橋	大人 10円 小児 10円
		都営線 本所吾妻橋・押上 蔵前・浅草橋 新御徒町・両国	大人 20円 小児 10円			豊四季~初石 新柏・増尾	柏
曳舟~鐘ヶ淵 小村井~亀戸水神	押上 (浅草線)	東京メトロ線 錦糸町 住吉	大人 20円 小児 10円	北大宮~大和田	大宮	JR線 土呂・さいたま新都心・与野 北与野・与野本町	大人 10円 小児 10円
曳舟~堀切 北千住~五反野	牛田 (京成線)	京成線 千住大橋・町屋 堀切菖蒲園 お花茶屋	大人 20円 小児 10円			北池袋~中板橋	池袋
東向島~牛田 小菅~梅島	北千住	東京メトロ線 綾瀬・北綾瀬 町屋・西日暮里 三ノ輪・南千住	大人 20円 小児 10円	曳舟~亀戸水神	亀戸		
		JR線 錦糸町・両国 平井	大人 10円 小児 10円			朝霞・朝霞台	和光市

■ 二区間定期券

東上線では、2011年3月12日から、定期券1枚で池袋~和光市間の東武東上線と東京メトロ有楽町・副都心線の3路線を自由に選択してご乗車いただける二区間定期券を発売、2015年2月28日からは、「二東流」という愛称をつけています。

東上線発駅から東武池袋までと東京メトロ線と和光市~東京メトロ線着駅までの通勤定期旅客運賃を合算した金額で、交通系ICカード「PASMO」で発売します。

鉄道旅客運賃・料金

■ 団体乗車券

当社では、8人以上でお出かけになるお客さまへの団体割引を行っています。また、グループのお客さまが25人（学生団体は26人）以上から人数に応じて無料運賃のお取り扱いをします。

	構成人員	割引率			無料運賃となる人員
		8人以上(学生団体は9人以上)	100人以上	300人以上	
普通団体	8人以上	1割引	2割引	3割引	25人以上100人までうち1人とし、100人を超える時は、100人までごとにうち1人
学生団体	学生・生徒等8人以上と教職員	大人5割引 小児3割引 付添人、教職員及び旅行者3割引			26人以上100人までうち1人とし、100人を超える時は、100人までごとにうち1人
訪日観光団体	訪日観光客8人以上又はこれと同行する旅行者	2割引			25人以上100人までうち1人とし、100人を超える時は、100人までごとにうち1人

■ 特急料金

特急列車に乗車の際には乗車券のほかに特急券が必要です。

スペースシアは平日料金と土日料金を設定しているほか、スペースシアとりょうもうの特定期間に対しては特定期間割引料金「午後割・夜割」を設定しています。

(単位：円)

料金種別	特急スペースシア(げごん・きぬ)						特急りょうもう						きりふり	
	平日料金		土日料金		午後割・夜割料金		通常料金		午後割・夜割料金		リライオンライナー		大人	小児
	大人	小児	大人	小児	大人	小児	大人	小児	大人	小児	大人	小児	大人	小児
40kmまで	520	260	520	260	320	160	520	260	320	160	520	260	320	160
60kmまで	840	420	950	480	520	260	780	390	520	260	950	480	520	260
120kmまで	1,150	580	1,250	630	840	420	1,050	530	840	420	1,250	630	840	420
121km以上	1,360	680	1,470	740	1,050	530	—	—	—	—	1,470	740	1,050	530

	スカイツリーライナー		アーバンパークライナー	
	大人	小児	大人	小児
浅草・せんげん台間の停車駅相互発着	—	—	420	210
40kmまで	520	260	—	—
大宮・春日部間および柏・蓮花間相互発着	—	—	320	160

※浅草・久喜間、浅草・杉戸高野台間の停車駅相互間を乗車する場合の特急料金は、40kmまでの料金と同額です。

■ 個室料金

スペースシアのコンパートメント(個室：1編成

スペースシア個室料金	一室 平日3,150円 土日3,770円
------------	-------------------------

6室)をご利用の際には、乗車券・特急券のほかに個室券が必要です。

■ 座席指定料金

座席指定列車にご乗車の際には、乗車券のほかに座席指定券が必要です。

THライナー	大人680円・小児350円	久喜・東武動物公園・春日部～東京メトロ日比谷線内 大人580円・小児300円
		せんげん台・新越谷～東京メトロ日比谷線内

※座席指定券を事前に購入されずに乗車された場合には、車内発売での座席指定料金として200円(大人・小児とも)を加算した料金をいただきます。

TJライナー	下り	大人370円・小児190円
	上り	大人470円・小児240円

※下り「TJライナー」は、ふじみ野駅以遠からご乗車の場合、座席指定券は不要です。
※上り「TJライナー」は、ふじみ野駅からご乗車の場合、大人370円・小児190円です。

■ JR線直通特急の運賃・料金

JR線直通特急列車(日光・きぬがわ・スペースシアきぬがわ号・スペースシア日光号)に乗車の際は、次の運賃・料金表に基づいた乗車券・特急券(個室を利用する場合は個室券)が必要です。

個室料金

JR線内	3,150円
JR線+東武線	6,300円

個室料金は、JR線内では「グリーン個室料金」となります。グリーン個室をご利用の場合は、JRの特急料金が大人530円引となります。小児特急料金については、大人特急料金から530円を差し引いた額を折半し、10円未満の端数を切り捨てた額となります。

駅名	JR 新宿	JR 池袋	JR 浦和	JR 大宮	栃木		新鹿沼		下今市		東武日光		東武ワールドスクウェア		鬼怒川温泉	
栃木	1,570	1,570	1,570	1,570	990											
新鹿沼	1,890	1,890	1,890	1,890	520											
下今市	2,100	2,100	2,100	2,100	840	520										
東武日光	2,100	2,100	2,100	2,100	840	520										
東武ワールドスクウェア	1,980	1,850	1,580	1,500	660	420										
鬼怒川温泉	2,100	2,100	2,100	2,100	840	520										
	1,980	1,850	1,580	1,500	740	480										

上段：特急料金(円)
下段：運賃(きっぷを購入してご乗車の場合)(円)

■ お体の不自由な方々への鉄道運賃の割引

- 1 身体障がい者旅客運賃割引…身体障害者手帳の交付を受けている身体障がい者の方(旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄に第1種又は第2種の記載のある方)に鉄道運賃の割引をしています。
- 2 知的障がい者旅客運賃割引…療育手帳の交付を受けている知的障がい者の方(旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄に第1種又は第2種の記載のある方)に鉄道運賃の割引をしています。

※身体障害者手帳又は療育手帳の交付を受けている方が割引乗車券をお求めになる場合は、それぞれ、手帳の提示のみでお求めいただけます。また大人の方で、東武線内をご利用の場合は、券売機で小児用乗車券をお求めいただき、入場時の手帳の提示により大人割引乗車券として取扱います。なお、時差回数乗車券と土日割引回数乗車券については、割引の取り扱いはしません。

■ 身体障がい者・知的障がい者割引

種別	券種	割引内容	
		割引率	内容
第1種	単独乗車	普通	100キロをこえて旅行のとき……10円単位運賃の5割引(他鉄道線へ乗り継ぐ場合はおたすねください)
		回数	東武線を連続100キロをこえて旅行のとき…1円単位運賃の5割引
	介護者つき乗車	普通	ご本人・介護者の方とも………10円単位運賃の5割引(ご本人が幼児の場合、その幼児は無料)
		回数	ご本人・介護者の方とも………1円単位運賃の5割引(ご本人が幼児の場合、その幼児は無料)
第2種	単独乗車	普通	ご本人・介護者の方とも………5割引(ご本人が幼児の場合、その幼児は無料)
		回数	ご本人・介護者の方とも………5割引(ご本人が幼児の場合、その幼児は無料)
	介護者つき乗車	普通	ご本人・介護者の方とも………5割引(ご本人が幼児の場合、その幼児は無料)
		回数	ご本人・介護者の方とも………5割引(ご本人が幼児の場合、その幼児は無料)

鉄道事業は大量輸送手段として、特に大都市周辺において通勤・通学輸送に大きな力を発揮しています。この輸送事業の使命を全うするため、当社は輸送改善計画を鋭意推進しております。

その計画と投資状況は、下表のとおり2019年度まで輸送改善、運転保安、サービス向上につとめ輸送状況の改善に努力してきました。これによってラッシュ時の混雑率（41,42ページ）も、緩和することができました。

- **輸送改善**
複々線化、複線化、特急・通勤電車の新造、電車基地の増強、変電所の増強・改良、架線の強化など。
- **運転保安**
高架化、踏切保安設備の改良や整理統合、重軌条化、PC枕木化、高架橋・橋りょうの耐震補強、運転保安システムの改修など。
- **サービス向上**
エレベーター、エスカレーター、多機能トイレ、駅施設の橋上化・リニューアル、発車案内表示器の新設、駅務機器の改修、ホームドアの整備など。

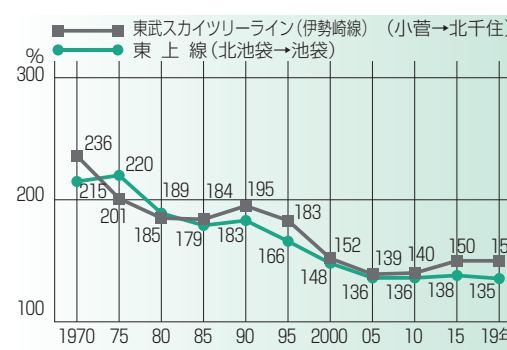
輸送力増強等投資計画と実績

(単位: 百万円)

計画区分	期間	計画	実績	その他鉄道・運輸機構工事
第1次3ヶ年計画～第2次3ヶ年計画	1961年度～1966年度	18,631	20,006	0
第3次5ヶ年計画～第8次5ヶ年計画	1967年度～1996年度	594,082	616,456	129,597
1997年度設備投資計画	1997年度	30,853	29,241	7,737
1998年度設備投資計画	1998年度	29,265	29,090	5,716
1999年度設備投資計画	1999年度	26,586	25,116	9,065
2000年度設備投資計画	2000年度	26,424	25,930	8,566
2001年度設備投資計画	2001年度	26,234	21,966	8,577
2002年度設備投資計画	2002年度	21,208	20,766	11,101
2003年度設備投資計画	2003年度	21,448	25,249	1,731
2004年度設備投資計画	2004年度	21,329	19,962	2,248
2005年度設備投資計画	2005年度	39,226	38,099	0
2006年度設備投資計画	2006年度	42,086	40,749	0
2007年度設備投資計画	2007年度	41,955	41,749	0
2008年度設備投資計画	2008年度	33,694	26,801	0
2009年度設備投資計画	2009年度	31,054	26,778	0
2010年度設備投資計画	2010年度	28,661	26,115	0
2011年度設備投資計画	2011年度	21,955	21,219	0
2012年度設備投資計画	2012年度	29,557	28,908	0
2013年度設備投資計画	2013年度	28,786	26,308	0
2014年度設備投資計画	2014年度	32,163	30,460	0
2015年度設備投資計画	2015年度	32,777	29,392	0
2016年度設備投資計画	2016年度	35,700	33,576	0
2017年度設備投資計画	2017年度	34,519	32,696	0
2018年度設備投資計画	2018年度	36,025	34,521	0
2019年度設備投資計画	2019年度	39,787	38,432	0
合計	1961年度～2019年度	1,287,980	1,309,585	184,338

当社は首都圏の通勤通学輸送の一端を担っています。朝夕の短時間に集中するこうしたお客さまに、スムーズに、しかも快適に利用していただくため、線路増設、列車の増発と長編成化などを進めてまいりました。今後も、より良い輸送サービスの提供をめざし努力してまいります。

当社の主要路線である東武スカイツリーライン（伊勢崎線）の北千住口（小菅→北千住間）と東上線の池袋口（北池袋→池袋間）の午前ラッシュ時における混雑率の推移は次のとおりです。



※混雑率＝輸送人員÷輸送力

〔混雑率〕

- 100%＝定員乗車。座席に着くか、吊り革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。
- 150%＝肩がふれあう程度で、新聞は楽に読める。
- 200%＝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。
- 250%＝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。

東武スカイツリーライン（伊勢崎線）

北千住口の輸送状況は、1962年5月からの東京メトロ日比谷線との相互直通運転（北越谷～人形町間）により、その様相を一変しました。現在は、南栗橋～中目黒間において相互直通運転を行っています。また、2003年3月から東京メトロ半蔵門線及び東急田園都市線との相互直通運転（南栗橋～中央林間間）を開始し、新たな都心直通ルートが誕生しました。

現在は、久喜・南栗橋～中央林間間において相互直通運転を行っています。

東武スカイツリーライン（伊勢崎線）小菅→北千住間最混雑時1時間の輸送状況の推移（7:30～8:30）

年度	列車本数(本)	通過車両数(両)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	記 事
1970	30	180	23,670	55,951	236	1962年 東京メトロ日比谷線と相互直通運転を開始
80	38	288	38,112	70,494	185	
85	40	308	40,872	75,357	184	1974年 北千住～竹ノ塚間複々線化
90	40	326	43,356	84,663	195	1986年 10両運転開始
95	41	342	45,564	83,493	183	1988年 竹ノ塚～草加間複々線化
2000	45	378	50,436	76,541	152	1989年 草加～東上線複々線化
05	44	380	50,712	70,635	139	1997年 北千住駅改良工事完成
10	42	368	49,056	68,631	140	2001年 越谷～北越谷間複々線化
15	40	334	44,364	66,537	150	2003年 東武スカイツリーライン・東急田園都市線と相互直通運転を開始
19	41	344	45,314	67,956	150	2004年 南栗橋車両基地工場棟完成

■ 東武アーバンパークライン（野田線）

東武アーバンパークライン(野田線)の輸送は大宮(JR宇都宮線等)・流山おおたかの森(つくばエクスプレス線)・柏(JR常磐線)・船橋(JR総武線)等から乗り換える都心向けのお客さまが主体となっています。

東武アーバンパークライン(野田線) 北大宮→大宮間最混雑時1時間の輸送状況の推移(7:30~8:30)

年度	列車本数(本)	通過車両数(両)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	記事
1970	10	40	4,572	8,773	192	
80	12	66	8,184	12,827	157	1968年 七光台電車基地新設
85	12	72	9,264	14,071	152	1972年 七光台→船橋間 18m車6両運転開始
90	12	72	9,684	17,171	177	1977年 大宮→七光台間 18m車6両運転開始
95	14	84	11,592	18,561	160	1980年 七光台→船橋間 20m車6両運転開始
2000	14	84	11,592	17,030	147	1983年 新柏→増尾間複線化
05	14	84	11,592	15,845	137	1984年 大宮→七光台間 20m車6両運転開始
10	14	84	11,592	15,931	137	1985年 全列車6両化
15	14	84	11,592	14,839	128	1989年 増尾→逆井間複線化 六実→新鎌ヶ谷信号 場間複線化
19	14	84	11,592	14,322	124	1991年 柏→新柏間複線化
2006	11	66	9,108	12,508	137	1992年 全列車20m車化
10	11	66	9,108	12,674	139	1999年 岩槻→東岩槻間複線化 鎌ヶ谷→馬込沢間複線化 高柳車両基地新設
15	11	66	9,108	11,857	130	2004年 東岩槻→春日部間複線化 新鎌ヶ谷→鎌ヶ谷間複線化
19	10	60	8,280	10,959	132	2005年 流山おおたかの森開業 (つくばエクスプレス開業)
2006	11	66	9,108	13,804	152	2007年 平日朝ラッシュ時間帯の大宮 行き春日部始発列車の増発
10	11	66	9,108	12,950	142	2016年 大宮→春日部間急行運転 開始
15	11	66	9,108	12,701	139	2019年 逆井→六実間複線化
10	11	66	9,108	12,864	141	2020年 全線急行運転開始
15	11	66	9,108	13,069	143	
19	11	66	9,108	12,621	139	

東武アーバンパークライン(野田線) 初石→流山おおたかの森間最混雑時1時間の輸送状況の推移(7:10~8:10)

年度	列車本数(本)	通過車両数(両)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)
2006	11	66	9,108	12,508	137
10	11	66	9,108	12,674	139
15	11	66	9,108	11,857	130
19	10	60	8,280	10,959	132

東武アーバンパークライン(野田線) 新船橋→船橋間最混雑時1時間の輸送状況の推移(7:00~8:00)

年度	列車本数(本)	通過車両数(両)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)
1970	7	28	3,284	7,302	222
80	7	42	5,544	9,932	179
85	9	54	7,032	11,336	161
90	9	54	7,452	12,918	173
95	11	66	9,108	13,804	152
2000	11	66	9,108	12,950	142
05	11	66	9,108	12,701	139
10	11	66	9,108	12,864	141
15	11	66	9,108	13,069	143
19	11	66	9,108	12,621	139

■ 東上線

東上線は副都心池袋に直結しているため、住宅などの沿線開発が進み、池袋の乗降人員は当社最大となっています。1987年8月からは東京メトロ有楽町線との相互直通運転(川越市～新富町間)を開始し、現在は森林公園～新木場間において相互直通運転を行っています。2008年6月からは東京メトロ副都心線との相互直通運転(森林公園～渋谷間)、また2013年3月からは東急東横線、横浜高速みなとみらい線との相互直通運転(森林公園～元町・中華街間)を開始し、現在は小川町～元町・中華街間において相互直通運転を行っており、埼玉県西部から東京副都心を抜けて横浜方面に至る広域的なネットワークを形成しています。

東上線北池袋→池袋間最混雑時1時間の輸送状況の推移(7:30~8:30)

年度	列車本数(本)	通過車両数(両)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	記事
1970	27	174	24,300	52,437	215	
80	27	236	32,568	61,502	189	1968年 8両運転開始
85	26	244	33,672	60,189	179	1971年 森林公園電車基地新設
90	25	242	33,396	61,228	183	1976年 10両運転開始
95	27	270	37,260	61,861	166	1987年 和光市～志木間複々線化 東京メトロ有楽町線と相互直通運転を開始
2000	27	270	37,260	55,209	148	武蔵嵐山～嵐山信号場間複線化
05	27	270	37,260	50,817	136	2008年 東京メトロ副都心線と相互直通運転を開始
10	24	240	33,120	45,179	136	2013年 東急東横線、横浜高速みなとみらい線と 相互直通運転を開始
15	24	240	33,120	45,566	138	2016年 東京メトロ副都心線相互直通列車の東上 線内急行運転開始
19	24	240	33,120	44,728	135	

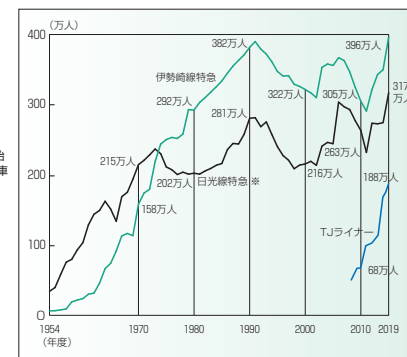
■ 特急列車

日光線・鬼怒川線では、特急スペーシア及び併結・分割機能を活用し東武日光・鬼怒川温泉方面へスムーズに輸送できる特急リパティを運転しており、「けごん」「きぬ」の愛称で親しまれています。特急リパティについては、野岩鉄道・会津鉄道経由で会津田島まで乗り入れ、都心と会津地方を直結しています。また、東京西部地区からの利便性改善、観光輸送基盤の強化、アクセス強化を目的に、2006年からJR新宿～東武日光・鬼怒川温泉間においてJR東日本と特急列車の相互直通運転を実施しています。伊勢崎線では、東京と両毛地区を結び、主にビジネス輸送のための200型を使用した「りょうもう」を運転しています。

その他通勤に便利な近距離区間の特急列車として、東武スカイツリーラインや東武アーバンパークラインにおいてスカイツリーライナーやアーバンパークライナーを運転しています。

※特急列車の利便性向上を図るため、次の施策を実施しました。

- ・1999年3月 特急料金を均一料金から、対キロ料金制に変更
日光線特急の一部を平日部に停車
伊勢崎線特急の伊勢崎直通列車の新設(土日祝運転)
- ・2001年3月 日光線特急の全列車を春日部に停車
- ・2003年3月 伊勢崎線特急の全列車を東武動物公園に停車
料金区界の変更及び特急個室料金の値下げ
(平日・土日・午後割・夜割料金の設定)
- ・2006年3月 伊勢崎線特急の一部を久喜に停車
JR新宿～東武日光・鬼怒川温泉間において、JR東日本と特急列車の相互直通運転の開始
- ・2012年3月 東武スカイツリーライン特急(上りの全列車と下りの一部列車)をとうきょうスカイツリーに停車
- ・2012年10月 スカイツリートレイン就役
- ・2013年3月 JR東日本相互直通特急列車の浦和停車
日光線特急の一部を板倉東洋大前に停車
- ・2017年4月 500系特急リパティ就役
日光線特急及び伊勢崎線特急(平日のみ)増発
特急リパティの野岩鉄道・会津鉄道との直通運転開始(浅草～会津田島間)
全特急列車をとうきょうスカイツリーに停車
伊勢崎線特急の全列車を久喜に停車
夜間下り日光線特急を杉戸高野台に停車
スカイツリーライナー(浅草～春日部間)新設
アーバンパークライナー(浅草～大宮、野田間、大宮～蓮河間)新設
浅草発スカイツリーライナー、浅草発アーバンパークライナーをせんげん台に停車
日光線特急に平日・土日別ダイヤを導入(A期間・B期間の廃止)
- ・2020年3月 アーバンパークライナーの運転区間が柏まで延伸



特急列車、座席指定列車輸送人員の推移
※スカイツリーライナー・アーバンパークライナー含む

パーク・アンド・ライドサービス

2004年9月に桐生線新桐生でパーク・アンド・ライドサービスを開始以来、現在、両毛地区の14駅と日光・鬼怒川・宇都宮線の12駅、計26駅で展開し、駐車台数441台となっています。駐車場は、駅構内の至便な場所にあり、駐車場の利用手続きを駅窓口で特急券の購入と一緒にできます。これらの駅から特急列車等をご利用する際には駐車料金を割引くサービスもしており、お客さまには大変便利にご利用いただいています。

■ 座席指定制列車

当社では、通勤・通学やお子様連れご家族などの都心への快適な移動ニーズに応えるため、座席をクロスシートとロングシートに転換できる車両を使用し、座席指定制列車を運行しています。



クロスシート(THライナー使用時) ロングシート(一般列車使用時)

● T Jライナー(使用車両: 50090型)

「T Jライナー」は、池袋からの着席サービス向上を目的に2008年から座席定員制列車として東上線にて運行を開始し、毎日多くのお客さまにご利用いただいています。2016年には朝の通勤時間帯に池袋行きを運行を開始、2019年には座席指定制に変更し小児料金を新設するなど、さらにご利用いただきやすいサービスを提供しています。

● THライナー(使用車両: 70090型)

「THライナー」は、2020年から運行を開始した東武線・東京メトロ相互直通運転初の座席指定制列車です。都心と郊外エリアを結び相互直通運転の優位性を活用し、東武伊勢崎線 久喜駅～東京メトロ日比谷線 恵比寿駅(下り列車は日比谷線 霞ヶ関駅発)間で運行しています。

旅客サービスの向上

■ 駅施設

● エレベーター・エスカレーター

2019年度においては、エレベーターをときわ台駅に新設しました。現在、エレベーターは119駅に、エスカレーターは78駅に設置しています。

● バリアフリーに対応したトイレ

車イスをご利用の方やお子さま連れの方など様々なお客さまにも安心してご利用いただけるように、ベビーシート(多目的シート含む)やベビーチェア、オストメイト対応器具(人工排泄機能をお持ちの方が汚物処理できる設備)などを設けた車イス対応トイレ(個室)の設置を進めています。2019年度は、一本松駅に導入し、現在136駅に設置しています。

● 列車発車案内表示器

ホームやコンコースでお客さまに列車の行先案内・発車時刻の案内等を自動的に表示します。現在113駅に設置しており、浅草、とうきょうスカイツリー、東武日光、鬼怒川温泉、池袋、川越では日本語、英語に加え、中国語、韓国語を表示することで多言語対応を実現し、外国人のお客さまへのサービス向上を図りました。

● 運行情報案内表示器(デジタルサイネージ)

輸送障害時の運行情報をお客さまにご案内する運行情報案内表示器を2006年度から設置しており、現在18駅で日本語、英語に加え中国語、韓国語の表示をしています。(東上線は日本語・英語表示)

● 自動放送装置

案内放送を音声コンピューターにより自動的にっており、現在148駅で稼働しています。なお、浅草、とうきょうスカイツリー、東武日光、鬼怒川温泉、池袋、朝霞、川越では日本語に加え、英語による自動放送案内を行っており、外国人のお客さまの利便性向上を図っています。

● 特急列車発売状況標

特急列車の発車時刻、停車駅案内及び空席状況を表示する特急列車発売状況標を浅草、とうきょうスカイツリー、北千住、鬼怒川温泉、東武日光の5駅に設置しています。



エレベーター



多機能トイレ



列車発車案内表示器



運行情報案内表示器



特急列車発売状況標

● 車イス用渡り板

車イスをご利用のお客さまが安全に電車に乗り降りできるよう、車イス用渡り板を設置しています。

● 冷暖房付き待合室

駅で電車を待つ間、お客さまに快適にすごしていただけるように冷暖房付き待合室を、現在32駅に設置しています。

● ウォークインカウンター

お客さまに広いスペースにおいて落ちついた雰囲気でもより丁寧にご案内ができることを目的に、浅草、とうきょうスカイツリー、曳舟、北千住、新越谷、下今市、東武日光、鬼怒川温泉、柏、船橋、池袋、東武練馬、成増、和光市、志木、川越、坂戸駅に設置しています。

● AED の設置

お客さまが心室細動を生じたとき、自動的に心電図を解析し電気ショックを与えて細動を取り除くAED(自動体外式除細動器)を、無人駅などを除いた171駅に設置しています。

● Wi-Fi 及びタブレット端末、AI通訳機の導入

訪日外国人観光客の利便性向上と東武グループ全体のインバウンド施策の基盤整備を目的とし、無料公衆無線LANサービス「TOBU FREE Wi-Fi」を現在121駅及び特急やTJライナーなどの優等列車のほか、一部の車両で提供しています。また、多言語での案内をサポートするために、翻訳アプリ等を備えたタブレット端末を120駅に配置したほか、全ての車掌が携帯しています。さらに、AI通訳機「POCKETALK®(ポケットーク)」を171駅に配置するとともに、全ての乗務員が携帯しています。



車イス用渡り板



冷暖房付き待合室



ウォークインカウンター



タブレット端末

■ 車両

● フリースペース・車イススペース

車イスやベビーカーをご利用されるお客さまのために、車両へのフリースペース・車イススペースの設置を進めています。現在650両に設置しています。



フリースペース・車イススペース

● 車内案内表示器・ドアチャイム

耳の不自由なお客さまのために、車両の出入り口上部に列車種別、停車駅などをお知らせするLCD式又はLED式の表示器を現在1,491両に設置しています。また、目の不自由なお客さまのために車両のドア開閉をお知らせするドアチャイムを現在1,433両に設置しています。



車内案内表示器

● 優先席

お年寄りや体の不自由な方や妊娠されている方などのお客さまの優先席を一般・通勤用の全車両（1,743両）に設置し、窓ガラスに「優先席」のステッカーを貼り付けています。また、優先席付近の吊り革を黄色にしています。

※携帯電話の車内マナー向上

当社をはじめとする鉄道事業者37社局では、2015年10月1日より、医療用電気機器をご使用のお客さまに安心してご利用いただくために、車内での携帯電話の使用について優先席付近では混雑時には携帯電話の電源をお切りいただき、優先席付近以外ではマナーモードに設定の上、通話をご遠慮いただくようご案内しています。

● 弱冷房車

冷房が苦手なお客さまにもご乗車いただきやすいように、温度を28度に設定（通常設定は26度）した弱冷房車を、現在242両導入しています。

● 女性専用車両（平日の朝ラッシュ時間帯に設定）

迷惑行為によるトラブルの抑制を図ることを目的に、2005年5月9日から東京メトロ半蔵門線直通列車を含む東武スカイツリーライン（伊勢崎線）・日光線及び東上線の朝ラッシュ時間帯の上り列車、2005年6月20日から東武アーバンパークライン（野田線）の朝ラッシュ時間帯の上下列車、2005年10月31日から東京メトロ有楽町線直通列車で朝ラッシュ時間帯の上り列車、2006年3月27日から東京メトロ日比谷線直通列車で朝ラッシュ時間帯の上り列車、2008年6月16日からは東京メトロ副都心線直通列車で朝ラッシュ時間帯の上り列車に女性専用車両を導入しました。



■ ICカード乗車券システム（PASMO）

2007年3月18日より、電車もバスも乗り降りできるICカード乗車券「PASMO」を導入しました。2013年3月23日からは他の交通系ICカードとの相互利用サービスを開始し、首都圏のみならず全国の主な電車・バスをPASMO1枚でご乗車できます。また、電子マネー機能を搭載しており、駅ナカのお店や自動販売機などでもご利用できます。



PASMO

2020年3月18日からはAndroid™スマートフォンにて、PASMOのサービスがご利用いただけるようになりました。

■ 出改札システム

● 自動改札機・簡易改札機

全駅にPASMO対応の自動改札機又は簡易改札機を設置しており、東武線全線でPASMOがご利用いただけます。また、車イスをご利用のお客さまや大きなお荷物をお持ちのお客さまが通行しやすいように、一部の改札に幅広型の自動改札機を設置しています。



自動改札機



簡易改札機

● 自動券売機・チャージ機

定期券発売機能と特急券発売機能を併せ持った新型自動券売機を各駅に設置しています。この券売機では、近年増加を続ける訪日外国人観光客に分かりやすく安心してご利用いただけるよう、これまでの2言語（日本語・英語）のほか、新たに中国語（繁体字/簡体字）・韓国語・フランス語・スペイン語・タイ語を加えた8言語に対応しました。また、座席を指定した特急券の購入や、購入済み特急券の指定列車の変更なども新たに可能となり、特急をご利用いただくお客さまの利便性向上を図っています。

そのほか、パスケースやお財布等からICカードを取り外さなくてもチャージが可能な、トレー式のIC専用券売機やICカードチャージ専用機を一部の駅に設置しています。



多機能券売機



特急券等券売機



IC専用券売機

■ チケットレスサービス

「チケットレスサービス」は、駅窓口や自動券売機で特急券等を発券することなく、スマートフォン等で特急券やTHライナー・TJライナー座席指定券を購入できる、大変便利なサービスです。2017年3月からは、スマートフォンについては特急列車の座席表からお好きな位置の座席を選択していただける機能を追加し、さらなる利便性向上を図りました。

■ 特急券インターネット購入・予約サービス

2018年6月より、スマートフォンやパソコンから会員登録をすることなく、クレジットカード決済により特急券を簡単に購入できるサービスを開始しました。また、事前に座席確保のみを行うインターネット予約サービスについては、駅窓口・旅行代理店等での予約済特急券の引き換えに加え、2019年3月よりスマートフォンに表示するQRコードにより特急券発売機能を持った自動券売機で予約済特急券を発券する機能を追加したほか、2020年6月より特急スペーシア個室の購入に対応するなど、利便性向上を図りました。



特急券インターネット購入・予約サービス

■ 運行情報メール

東武線で30分以上の運行支障・運行見合わせが生じた場合、又は見込まれる場合に、運行情報をメールでお知らせするサービスです。予め登録した路線に対して運行情報を配信するので、希望した路線の状況を知ることができます。

■ スマートフォンアプリ「東武線アプリ」

2018年3月より、東武線の運行に関する情報等をより見やすく提供するスマートフォンアプリ「東武線アプリ」のサービスを開始しました。「東武線アプリ」は、運転見合わせ区間・遅延区間・振替輸送区間等が一目でわかる運行情報マップの表示や、登録したよく利用する駅の発車時刻等に素早くアクセスできる機能、列車走行位置表示（東武スカイツリーライン・亀戸線・大師線・伊勢崎線〔茂林寺前以南〕・日光線〔栃木以南〕・東武アーバンパークライン・東上線・越生線）や駅の個室トイレ空き状況（柏駅・池袋駅）など、東武線をご利用されるお客さまにとって便利な情報を提供しています。また、2019年3月より、首都圏鉄道各社において、スマートフォンアプリ連携を行い、利便性向上を図っています。



遅延情報マップ



発車時刻表示



列車走行位置

東武鉄道では、お客さまに安心かつ快適にご利用いただくため、「安全対策に終わりはない」ことを常に念頭におき、安全性の向上に努めてまいります。

■ 安全方針と安全行動規範

「輸送の安全」に関する基本的な考え方は、「安全管理規程」（2006年10月1日制定）で「安全方針」「安全行動規範」として次のように定めています。

（安全方針）

- 当社は、「社是・信条」を基に、次に掲げる方針に従い、お客様への「安全・安心」を確実なものとする。
- (1) 「安全は東武グループすべての事業の根幹である」との信念のもと「安全を最優先」し、「信頼される東武鉄道」を目指す。
 - (2) 「東武グループコンプライアンス基本方針」の精神に基づき、関係法令および規程等を遵守する。
 - (3) 「安全対策に終わりはない」ことを常に念頭に置き、安全推進体制の継続的な見直しを進める。
 - (4) 役職員一人ひとりが気付きの感度を高め、自ら考え、自ら行動することにより安全文化を創造していく。

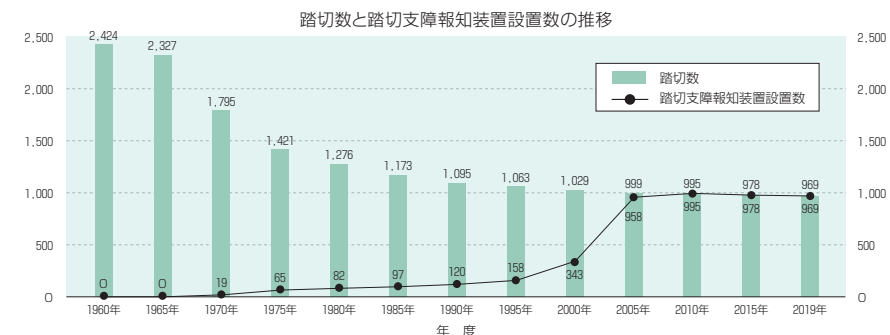
（安全行動規範）

- (1) 役職員全員は、一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- (2) 輸送の安全に関する法令および関連する規程等をよく理解するとともにこれを遵守し、忠実かつ正確に職務を遂行します。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況について、把握するよう努めます。
- (4) 憶測に頼らず必要な確認の実行に努め、判断に迷った時は、最も安全と思われる取扱いをします。
- (5) 事故・災害等が発生した場合、組織や職責に拘ることなく、その状況を冷静に判断し、人命救助を優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
- (6) 輸送の安全に関する情報は漏れなく迅速、正確に伝え、情報の共有化に努めます。
- (7) 常に輸送の安全に関し、問題意識を持ち、必要な対策を実施するよう努めます。
- (8) 輸送の安全に関する知識・技能の習得・習熟に努めます。

※2012年10月1日改正

■ 踏切の安全対策

踏切における究極の安全対策は、立体交差化等により踏切を解消することです。立体交差化などの大規模工事を積極的に行い、踏切の解消に特段の努力を傾注してきました。その結果1960年に2,424か所あった踏切は、現在では半分以下の969か所まで減少しています。



1 立体交差化の推進

これまでに実施したおもな立体交差化等は下の表のとおりであり、多くの踏切を解消しています。また、東武スカイツリーラインとうきょうスカイツリー駅付近、竹ノ塚駅付近、春日部駅付近、東武アーバンパークライン清水公園～梅郷間の連続立体交差事業について、関係自治体と協力し工事を進めています。

今後も、東上線大山駅付近の連続立体交差事業計画について、早期の事業化を推進するため、関係自治体等との協議を進めていきます。



東武スカイツリーライン 竹ノ塚駅付近

区 間	延 長	廃止踏切数	完成年度
伊勢崎線 曳舟～鐘ヶ淵間	2.3km	12	1968年度
伊勢崎線 北千住～西新井間	4.2km	8	1972年度
伊勢崎線 竹ノ塚～北越谷間	14.1km	27	1979年～1999年度
野 田 線 塚田～船橋間	1.9km	8	1980年度
伊勢崎線 足利市駅付近	3.0km	11	1980年度
東上本線 和光市～志木間	5.3km	12	1987年度
野 田 線 柏～新柏間	2.9km	1	1990年度
大 師 線 西新井～大師前間	0.8km	4	1991年度
野 田 線 鎌ヶ谷駅付近	2.4km	9	1999年度
日 光 線 栃木駅付近	3.1km	10	2000年度
伊勢崎線 剛志～新伊勢崎間	1.5km	5	2002年度
伊勢崎線 曳舟～業平橋(押上)間	1.3km	1	2002年度
野 田 線 七光台～清水公園間	0.9km	3	2003年度
伊勢崎線 太田駅付近	6.3km	17	2004年度
伊勢崎線 剛志～伊勢崎間	2.2km	13	2015年度

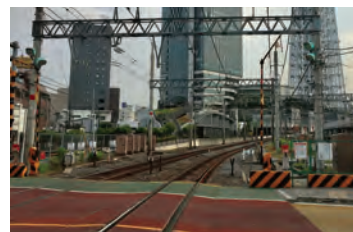
2 踏切支障報知装置の設置

警報中の踏切内に自動車等が立ち往生するなど、踏切から出られなくなった時、列車に緊急事態を知らせて、列車脱線などの重大事故を防止し、車内のお客さまの安全を確保し、通行者等との事故を防ぐことを目的として、すべての踏切に「押ボタン式踏切支障報知装置」を設置しています。そのほか安全性を向上させるため、踏切内に自動車等が立ち上がった場合に、検知装置が自動的に検知し、接近する列車に異常を知らせる「自動式踏切支障報知装置」の設置も進めています。

さらに保安度向上を目指して「押ボタン」と連動した踏切防護用ATS地上子の設置、並びに検知機能に優れた新型（レーザー式）の導入を進めています。

3 踏切保安設備の集中監視装置

踏切保安設備に異常があった場合、又は踏切道内で自動車等が支障している場合、直ちにこれを検知して指令所の集中監視盤に警報を表示する装置で、これにより適切かつ迅速に対応することが可能です。



押ボタン式踏切支障報知装置
踏切付近に設置された非常ボタンを押すことにより、接近してくる列車の運転士に、踏切で異常があることを知らせます。



自動式踏切支障報知装置
踏切内に自動車等が立ち上がった場合に、これを自動的に検知し、接近してくる列車の運転士に、踏切で異常があることを知らせます。

現在、東武本線の全踏切を本線電気指令所で、東上線の全踏切を東上電気指令所で、常時一括集中監視しています。

4 全国交通安全運動での踏切事故防止の呼びかけ

沿線警察署や自治体等と合同で、踏切通行者の方に直接お声がけし、踏切事故防止へのご協力をお願いする啓発活動を実施しています。また、「踏切鳴動後の横断禁止」、「自動車が踏切内に取り残された場合の脱出方法」、「踏切内に取り残された人や車を発見した場合の非常停止ボタン押下」について、ドライバーなどに対して啓発するラジオCMを同業他社と合同で放送することで、重大事故に繋がる自動車と列車の踏切事故抑制にも努めています。



駅の安全対策

1 非常停止ボタン

お客さまがホームから転落した時などに列車を緊急に停車させることを目的として、ホーム上に非常停止ボタンを設置しています。

さらに主要な折り返し駅ではホームにいる駅係員がリモコン式の非常停止ボタンを携帯し、緊急時には速やかに列車を停止させるようにしています。



非常停止ボタン
非常停止ボタンが押されると、付近の列車に緊急停止の無線警報が発信され、警報を受けた列車は直ちに停車します。また、駅係員も現場に急行します。

2 転落検知マット

転落検知マットは、お客さまがホームと車両との間に誤って転落してしまった時に自動的に検知し、駅事務室等へ異常を知らせる装置で、ホームが曲線であるためホームと車両の間隔が開いてしまう駅に設置しています。

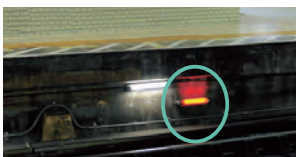
また、浅草駅、とうきょうスカイツリー駅、大宮駅、池袋駅の転落検知マットは、緊急停止の警報を発信することで付近を走行している列車を停止させる機能があります。



転落検知マット

3 ホーム下注意喚起灯・ホーム端注意灯

お客さまが乗降する際の転落防止を目的として、ホームが曲線のため構造上車両とホームの間隔が開いてしまう箇所には、お客さまに足元にご注意いただくための「ホーム下注意喚起灯」や「ホーム端注意灯」をホームの乗車位置付近に設置しています。また、点滅にあわせて、「足元にご注意ください」という内容の音声を流す装置の設置も行っています。



ホーム下注意喚起灯



ホーム端注意灯

4 ホームドア・内方線付き点状ブロックの整備

ホームドアは、駅ホームの転落防止等、さらなる安全性向上を目的に設置するもので、現在東武スカイツリーライン押上駅、東武アーバンパークライン柏駅、船橋駅及び東上線池袋駅、和光市駅、朝霞駅、志木駅（3、4番線）、川越駅に設置しています。2020年度は、東武スカイツリーライン北千住駅（3F）、新越谷駅、北越谷駅、東上線志木駅（1、2番線）への設置を予定しており、2021年度以降は、さらに29駅にホームドアを整備していきます。

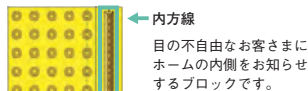


ホームドア

また、目の不自由なお客さまにホームの内側であることをお知らせする内方線付き点状ブロックを、1日のご利用者数1万人以上のすべての駅に整備しています。



内方線付き点状ブロック



←内方線

目の不自由なお客さまにホームの内側をお知らせするブロックです。

車両の安全対策

転落防止用ホロの設置

お客さまがホーム上から車両間（車両連結部）への転落を防止するため、車両間の隙間へホロを設置しています。



転落防止用ホロ

ATC（自動列車制御装置）の導入

Automatic Train Control（自動列車制御装置）の略で、信号機を運転台に配置し、先行列車との間隔に応じてブレーキ制御を行うほか、曲線やポイント通過の際、列車の速度を自動的に連続して制御する装置です。東上線池袋駅～小川町駅間において現在使用している「ATC」では、踏切支障時の防護機能や停車駅の誤通過防止などの機能をもたせており、安全性のより一層の向上に寄与するものとなっています。

テロ・防災対策

1 テロ対策

国土交通省が作成した「鉄道テロへの対応ガイドライン」に基づき、「不審者・不審物の対応マニュアル」を整備し、鉄道テロ発生を抑制するため、駅や車内、重要施設等への防犯カメラ、侵入防止フェンス、非常用インターホン等の設置や、警備腕章を着用しての巡回等を実施しているほか、駅防犯カメラ映像をテロ等非常事態発生時に警察本部へ伝送する「非常時映像伝送システム」を運用しています。



防犯カメラ



侵入防止フェンス



非常用インターホン



警備腕章を着用しての巡回

2 強風対策

当社沿線に設置した風速計で強風を把握し、規定値を超えたときは、運転を規制します。また、日常の点検等において強風等により列車の運行に支障が出る恐れがある樹木を確認した時は、樹木の所有者にご協力をいただきながら、伐採を行っています。



風速計

3 落石対策

落石が懸念される場所の安全対策として、落石止擁壁、落石防止網、落石防止柵等を設置しています。また、鬼怒川線の鬼怒川温泉～新藤原間には、落石検知装置を設置しています。

※「落石検知装置」

線路沿いの崖などからの落石を検知すると、落石を知らせる表示装置が付近を走行中の列車と最寄りの駅に落石を知らせ、列車を緊急停止させる装置です。



検知線

落石検知装置（現場）表示装置

4 豪雨対策

当社沿線に設置した雨量計で降雨量を観測しており、降雨量により運転規制を実施するとともに、盛土区間及び切土区間等の点検を行っています。その他、河川の水位や増水の状況を確認できる河川監視カメラを新設し、河川増水時の対応に備えています。また、対処が必要な箇所については法面改修等の土構造物改修工事を実施しています。

5 地震発生対応

「早期地震警報システム」により気象庁から緊急地震速報が発信され、当社沿線で大きな揺れが予想される場合には、自動的に音声メッセージで列車の乗務員に通報される仕組みとなっています。音声メッセージを受けた乗務員は直ちに列車を停止させます。また、当社沿線に設置した地震計で震度を把握し、震度4以上を観測すると運転規制を行うとともに、駅構内や各施設の点検を実施します。

当社の安全に関わる取り組みの詳細については、「2020安全報告書」をご覧ください。当社ホームページ（<https://www.tobu.co.jp/>）からご覧いただけます。

電車の設備概要



100系

1990年6月より営業線に特急スペースシアとして登場しました。
交流電動機を使用したVVVFインバータ制御方式の全電動車で、省エネルギー、省メンテナンス化を図った車両です。

車体は、軽量化、低重心化、気密性、遮音性を考慮して当初のアルミニウム合金を使用し、個室やビュッフェ等を備え座席は回転式クライニングシートで、シートピッチも1,100mmと広く設計されています。

現在9編成が就役し、3編成に2006年3月よりJR線乗入れ対応機器を搭載しています。2011年12月からは車体カラーリングの変更と内装のリニューアルをしています。

- 製造初年/1990年4月
- 車両数/54
- 定員(名)/Mc1=24、M1=64、M2=56、M3=36、M4=64、Mc2=64
- 自重(t)/Mc1=35.5、M1=37.5、M2=36.5、M3=36.5、M4=37.5、Mc2=36.0
- 最大寸法(mm)/長:Mc1.2=21,600、M1.3.4=20,200、M2=20,500 巾:2,878 高:4,200
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生及び非常発電ブレーキ付、電気指令式空気ブレーキ装置
- 冷房装置/40,000Kcal/h/車
- 性能/最高速度:130km/h 加速度:2.0km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、5.3km/h/s(非常)



200系

1991年2月から1800系に代わる急行車両として登場しました。現在は特急りょうもうとして運行しています。

主制御装置は添加励磁装置付きとし、乗り心地の向上を図っています。また車椅子スペース、身障者対応洋式トイレを備え、バリアフリー化を図っています。座席は2人掛け回転式クライニングシートで飲料水の自動販売機を備えています。

1999年3月には、速度を向上して特急列車化を図り、現在は9編成を運行しています。

- 製造初年/1990年12月
- 車両数/54
- 定員(名)/Mc1=60、M1=72、M2=76、M3=58、M4=72、Mc2=60
- 自重(t)/Mc1=40.5、M1=39.5、M2=40.5、M3=39.5、M4=39.5、Mc2=41.5
- 最大寸法(mm)/長:Mc1.2=21,300、他=20,000 巾:2,878 高:4,200
- 主電動機/直流通巻補機巻線付電動機
- 主制御装置/添加励磁装置付抵抗カム軸式
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用電磁直通空気ブレーキ装置
- 冷房装置/31,500Kcal/h/車
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.23km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、5.0km/h/s(非常)



250系

1998年3月に、伊勢崎線の特急車両の増備に伴い製作された車両で、現在は特急りょうもうとして運行しています。外観や内装はほぼ200系車両と変わりませんが、VVVFインバータ制御方式とし、省エネルギー、省メンテナンス化を図っています。また、フラット防止装置やヨーダンパの採用により乗り心地にも配慮した車両となっています。現在1編成を運行しています。

- 製造初年/1998年3月
- 車両数/6
- 定員(名)/Tc1=60、M1=72、M2=76、T=58、M3=58、Tc2=60
- 自重(t)/Tc1=25.5、M1=41、M2=41、T=32、M3=41、Tc2=38
- 最大寸法(mm)/長:Tc1.2=21,300、他=20,000 巾:2,878 高:4,160
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用電磁直通空気ブレーキ
- 冷房装置/31,500Kcal/h/車
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.23km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、5.0km/h/s(非常)



350系

1991年7月に、宇都宮線と、野岩鉄道を経由して会津鉄道の会津田島まで乗り入れる4両編成の急行車両として登場しました。

飲料水の自動販売機を備え、座席は2人掛け回転式固定シートを使用しており、現在、特急りょうもうや臨時特急などとして3編成を運行しています。

- 製造初年/1991年6月(更新)
- 車両数/12
- 定員(名)/Tc1=64、M2=72、M1=64、Tc2=64
- 自重(t)/Tc1=34、M2=39.5、M1=40、Tc2=34
- 最大寸法(mm)/長:Tc1.2=20,200、他=20,000 巾:2,878 高:4,200
- 主電動機/直流通巻補機巻線付電動機
- 主制御装置/総括制御自動加減速バーニア式カム軸式
- ブレーキ装置/発電ブレーキ併用電磁直通空気ブレーキ
- 冷房装置/27,000Kcal/h/車
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.23km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、5.0km/h/s(非常)



500系

2017年4月より「リバティ」という名称で運行開始した特急車両で、さまざまな運行形態で運用可能な速達性を持たせるため、途中駅での併分割が可能構造となっており、3両又は6両編成で運用します。乗り心地を向上するとともに車体動揺防止制御装置を搭載したほか、Wi-Fi環境の整備、各座席へのコンテンツ設置、AEDの設置、車いす対応多機能トイレの設置など、快適性並びにサービス向上を図るとともに、バリアフリーに対応した車両としてしています。

- 製造初年/2016年12月
- 車両数/24
- 定員(名)/Mc1=56、T=49、Mc2=56
- 自重(t)/Mc1=40.5、T=35.1、Mc2=40.4
- 最大寸法(mm)/長=20,000、巾=2,870、高=3,980
- 主電動機/永久磁石同期電動機(PMSM)
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/全電気指令式ブレーキ装置
- 冷房装置/40,000Kcal/h/両
- 性能/最高速度:130km/h 加速度:2.23km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用) 5.3km/h/s(非常)



6050型

1986年10月の野岩鉄道の開業に伴い、6000系を更新した車両と、増備用として新造した車両とがあり、急勾配や寒冷地の降雪対応として、抑速、抑圧ブレーキ、砂撒き装置を備えています。

座席はクロスシートの4人掛けと出入り口部は2人掛けシートを使用し、トイレを備えた車両です。南栗橋～東武日光・新藤原間において急行・区間急行・普通列車として運用しているほか、野岩鉄道・会津鉄道にも乗り入れています。

- 製造初年/1985年10月(新造及び更新)
- 車両数/42
- 定員(名)/Mc=150(座席72)、Tc=145(座席68)
- 自重(t)/Mc=40、Tc=34
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,878 高:4,200
- 主電動機/直流通巻補機巻線付電動機
- 主制御装置/総括制御自動加減速多段式カム軸式
- ブレーキ装置/発電ブレーキ併用電磁直通空気ブレーキ
- 冷房装置/31,500Kcal/h/車
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.5km/h/s 減速度:3.5km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



634型

スカイツリートレインとして6050型を展望車に改造した車両です。

座席を高床として多彩なシート(ペアスイート・シングル・ツイン)を設置するとともに、展望窓・前面展望スペース・サロンを設けました。またカラオケ設備や映像モニターも備え、イベント列車として運行しています。

- 製造初年/1985年10月(1982年10月改造)
- 車両数/4
- 定員(名)/Mc=30、Tc=29
- 自重(t)/Mc=45、Tc=38.5
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,878 高:4,200
- 主電動機/直流通巻補機巻線付電動機
- 主制御装置/総括制御自動加減速多段式カム軸式
- ブレーキ装置/発電ブレーキ併用電磁直通空気ブレーキ
- 冷房装置/31,500Kcal/h/車
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.5km/h/s 減速度:3.5km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



8000型・8500型

1963年10月から1983年3月まで製造された車両で、712両が製造され、2.4.6両固定があります。

1986年度から内装のリニューアルや前面形状の変更等の更新工事を行いました。また1997年からは車椅子スペースの設置、1999年からは転落防止用外ホクの取付け、2001年度からは空調装置のマイコン化を行いました。

- 製造初年/1963年10月
- 車両数/168
- 定員(名)/Tc1.2=150、他=170
- 自重(t)/Tc1.2=26、T=32、M=39
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,850 高:4,200
- 主電動機/直流通巻補機巻線付電動機
- 主制御装置/総括制御自動加減速バーニア式カム軸式
- ブレーキ装置/電磁直通空気ブレーキ
- 冷房装置/42,000Kcal/h/車
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.23km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



800型・850型

8000型8両固定から中間の2両を抜き、6両を更新工事中に3両固定にしたワンマン対応車両です。編成内の組成の違いから、浅草寄り3両を800型、伊勢崎寄りの3両を850型とし、館林地区の線区で運行しています。

- 製造初年/1963年10月(2006年5月、3両固定化)
- 車両数/800型15、850型15
- 定員(名)/Tc、Mc=145、M=170
- 自重(t)/800型Tc=26、M=39、Mc=40.5
- 850型Mc=39.5、M=39、Tc=26
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,850 高:4,200
- 主電動機/直流通巻補機巻線付電動機
- 主制御装置/総括制御自動加減速バーニア式カム軸式
- ブレーキ装置/電磁直通空気ブレーキ
- 冷房装置/42,000Kcal/h/車(マイコン制御)
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.23km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



9000型

1981年12月に就役。東京メトロ有楽町線乗入れ用として製造された10両固定編成で自動昇降制御方式の主回路チョッパ装置を採用した回生ブレーキ付きです。運転台にはモニタ装置を取り付けるなど、省エネルギー、省メンテナンス化を実現した車両です。また、車体は全面左右非対称型とし、オールステンレス製とするなど、その後の新造車のモデルとなった車両です。2000年度からは、空調のマイコン化、2001年度からは、転落防止用外ホクの設置や吊り革の増設、2006年度からは、東京メトロ副都心線への乗入れ工事及びリニューアル工事を行いました。

- 製造初年/1981年11月
- 車両数/80
- 定員(名)/Tc1.2=136、他=144
- 自重(t)/Tc1.2=29、M1=40、M2=39、M3=39、M4=40、T=29
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,874 高:4,145
- 主電動機/直流通巻補機巻線付電動機
- 主制御装置/自動昇降式主回路チョッパ制御
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/42,000Kcal/h/車(一部マイコン制御)
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:3.3km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)

電車の設備概要



9050型

1994年12月に登場した車両で、9000型に準じて製造されています。交流電動機を使用したVVVFインバータ制御方式を採用し、省エネルギー、省メンテナンスを図りました。また、車椅子スペースを設けたほか、自動放送やドア開閉予告チャイムを設けるなど、バリアフリーにも対応した車両となっています。2007年度からは、東京メトロ副都心線への乗入れ工事及びリニューアル工事を行いました。

- 製造初年/1994年9月
- 車両数/20
- 定員(名)/Tc3.4=141,他=152
- 自重(t)/Tc3.4=30, M5.7=37.5, M6.9=36.5, M3=36, Tc3.26, T1.4=29.5
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,878 高:4,145
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/42,000Kcal/h/車(一部マイコン制御)
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:3.3km/h/s 減速度:3.9km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



10000型

1983年12月に、8000型後継車両として登場しました。界磁チョップ制御装置を採用し、回生ブレーキ装置付きとし、日光線の急勾配区間にも対応するため、抑速ブレーキも備えています。車体は、地上車両としては当社初めてのオールステンレス製とし、2001年度からは空調装置のマイコン化や、転落防止用外ホクの取り付け、吊り革の増設等の工事を順次進めています。また2006年度よりバリアフリー化工事と室内リニューアル工事を行っています。

- 製造初年/1983年12月
- 車両数/118
- 定員(名)/Tc1.2.3 Mc=150,他=170
- 自重(t)/Tc1.2=29, M1.2 Mc=39, M3=37.5, T1.2=28, T3=32.5, Tc3=34
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,874 高:4,145
- 主電動機/直流捲巻補機巻線付電動機
- 主制御装置/他励界磁チョップ制御
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/42,000Kcal/h/車(一部マイコン制御)
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.5km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



10030型

1988年3月から登場した10000型をマイナーチェンジした車両です。前面をFRPで覆い、外板はビード成型を施すすっきりとした仕上げとしています。また、1人あたりの座席幅を広げています。1992年度からの50番代車両では、車椅子スペースの設置や空調設備にスリーブファンを設けています。また、2010年度よりバリアフリー化工事と室内リニューアル工事を行っています。2013年4月から東武アーバンパークラインで運用を開始し、その際には車体側面のラインをフューチャーブルーとブライトグリーンに変更しています。

- 製造初年/1988年3月
- 車両数/364
- 定員(名)/Tc1.2=142,他=152
- 自重(t)/Tc1.2=29.5, M1.2 Mc=39.5, TM2=33, M5=38, TMc=34.5
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,874 高:4,145
- 主電動機/直流捲巻補機巻線付電動機
- 主制御装置/他励界磁チョップ制御
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/42,000Kcal/h/車(一部マイコン制御)
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.5km/h/s 減速度:3.9km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



10080型

1988年3月に、10030型とまったく同じ外観で登場した車両ですが、主制御器に当社初のVVVFインバータ制御方式を採用しており、4両固定1編成が運行しています。2001年度には、転落防止用外ホクの取り付け、吊り革の増設をしています。また、2005年度VVVFインバータ制御装置の更新工事を行いました。

- 製造初年/1988年3月
- 車両数/4
- 定員(名)/Tc1.2=142,他=152
- 自重(t)/Tc1.2=29.5, M1.2=39.5
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,874 高:4,145
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/42,000Kcal/h/車
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.5km/h/s 減速度:3.9km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



20400型

2017年より開始した70000系車両の導入に伴い、これまでの日比谷線直通車両である20000型を4両編成ワンマン化対応改造した車両で、2018年より宇都宮線等に導入しました。ドアを個別に開閉できるスイッチを設置することで冷暖房効率の向上を図ったほか、車いすやベビーカーをご利用のお客さまのためのフリースペースの設置、出入口上部にLCD式の車内案内表示器の設置をしています。

- 製造(改造)初年/2018年3月
- 車両数/66
- 定員(名)/Tc1=123, M1=134, M2=134, Tc2=123
- 自重(t)/Tc1=29.5~30.5, M1=35.5~36.5, M2=34.9~36.5, Tc2=28.5~30
- 最大寸法(mm)/長:18,000 巾:2,857 高:3,995
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/40,500Kcal/h/車
- 性能/最高速度:110km/h 加速度:2.23km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



30000系

1997年3月から登場した東京メトロ半蔵門線と東急田園都市線直通車両です。当社初のワンハンドルマスコンや車両情報制御装置の搭載、2002年4月からは、純電気ブレーキ制御方式を取り入れるなど、新しい技術を採用した車両です。また、空調装置のマイコン化、車内情報案内表示器の設置、一人当たりの座席幅の拡大、車椅子スペースや転落防止用外ホクの設置など、サービス向上とバリアフリー化を図っています。また、50050型の登場により、2005年度より地上車化工事を順次進めています。2011年6月からは東上線でも運行しています。

- 製造初年/1996年11月
- 車両数/150
- 定員(名)/139
- 自重(t)/Tc1.2=30, M1.M1A=36.5, M2.M2A=37.5, T1=29, M3=36
- 最大寸法(mm)/長:20,000 巾:2,789 高:4,080
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/48,000Kcal/h/車(マイコン制御)
- 性能/最高速度:120km/h 加速度:3.3km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



50000型

2005年3月、外板に斬新なシャニーオレンジ色を記した車両とし東上線に就役しました。通勤車両当社初のアルミ合金車体を採用、ダブルキント型材の適用によって車内の遮音性向上及び車体軽量化による消費電力低減、さらに各部のアルミ材質を統一しリサイクル性を向上させるなど、車両構造の大幅な見直しを行い環境負荷の低減を図っています。また、出入り口床面とつみ棒に警色をおさえ一部を切り欠くなど、車椅子でのご乗車されるお客さまにも優しい車両となりました。

- 製造初年/2004年10月
- 車両数/90
- 定員(名)/Tc1.2=139, M1.1.2.3, T1.2.3=153
- M1.2(車椅子スペース付車)=154
- 自重(t)/Tc1.2=27, M1.1.1'=33, M2.2.2'=32.5, M3=31.5, T1.2.3=33
- 最大寸法(mm)/長:20,000 幅:800 高さ4,050
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/50,000Kcal/h/車(集中式・マイコン制御)
- 性能/最高速度:120km/h 加速度:3.3km/h/s 減速度:3.5km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



50050型

2006年3月から30000系に代わって、東京メトロ半蔵門線と東急田園都市線直通車両として就役した車両です。構造は50000型とほぼ同等ですが、車体幅が30mm狭く、運転室前部に非常員通扉を設けてあります。カラーリングは50000型と同じシャニーオレンジ色としています。

- 製造初年/2005年10月
- 車両数/180
- 定員(名)/Tc1.2=137, M1.1.2.3, T1.2.3=151, M1.2'(車椅子スペース付車)=152
- 自重(t)/Tc1.2=27.5, M1.1.1'=33, M2.2.2'=32.5, M3=31.5, T1.2.3=33
- 最大寸法(mm)/長:20,000 幅:770 高さ4,050
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/50,000Kcal/h/車(集中式・マイコン制御)
- 性能/最高速度:120km/h 加速度:3.3km/h/s 減速度:3.5km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



50070型

2008年6月に開業した東京メトロ副都心線直通車両として東上線に就役した車両です。構造は50000型とほぼ同等ですが、副都心線に設置されるホームドアとの関係で先頭車のみ全長が130mm長くなっています。

- 製造初年/2007年2月
- 車両数/70
- 定員(名)/Tc1.2=140, M1.1.2.3, T1.2.3=153, M1.2'(車椅子スペース付車)=152
- 自重(t)/Tc1.2=27.8, Tc2=28.7, M1.1.1'=32.7, M2.2.2'=31.9, M3=31.1, T1.2.3=24.4
- 最大寸法(mm)/長:Tc1.2=20,130,他=20,000 幅:2,800 高さ4,050
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/50,000Kcal/h/車(集中式・マイコン制御)
- 性能/最高速度:120km/h 加速度:3.3km/h/s 減速度:3.5km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)



50090型

2008年6月から東上線で運転を開始した座席定員制列車「TJライナー」用として就役した車両です。腰掛がクロスシートとロングシートに転換可能な「マルチシート」を採用しています。車体側面にはロイヤルブルーIIのラインと「TOJO LINE」のロゴを記しています。

- 製造初年/2008年2月
- 車両数/60
- 定員(名)ロング・クロス/Tc1.2=124・118, M1.1.2.3, T1.2.3=135・129, M1.2'(車椅子スペース付車)=130・131
- 自重(t)/Tc1.2=28.2, M1.1.1'=33.9, M2.2.2'=33.4, M3=32.3, T1.2.3=25.5
- 最大寸法(mm)/長:Tc1.2=20,130,他=20,000 幅:2,800 高さ4,050
- 主電動機/三相かご型誘導電動機
- 主制御装置/VVVFインバータ制御装置
- ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気指令式空気ブレーキ
- 冷房装置/50,000Kcal/h/車(集中式・マイコン制御)
- 性能/最高速度:120km/h 加速度:3.3km/h/s 減速度:3.5km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)

電車の設備概要

<p>60000系</p> 	<p>2013年6月から東武アーバンパークラインで運転を開始した車両です。2004年に導入を開始した50000系を基本に、「人と環境にやさしい車両」をコンセプトに新たに設計したもので、VVVFインバータ制御装置やLED照明を採用、車体にアルミ合金を使用することによる軽量化等で省エネ化を図り、従来の80000型車両に比べ電気使用量を約50%削減します。モーターについても、密閉構造のものを採用することで車両内外への騒音を低減させ、環境に配慮した仕様としました。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●製造初年/2013年3月 ●車両数/108 ●定員(名)/Tc1=133、他(車椅子スペース付車)=146 ●自重(t)/Tc1=27.7、M1、M2=33.1 ●T1=28、M3=31.9、Tc2=27.8 ●最大寸法(mm)/長:Tc1.2=20,130、他=20,000 ●幅2,800 高さ4,050 ●主電動機/三相かご形誘導電動機、全閉内扇式 ●主制御装置/VVVFインバータ制御装置 ●ブレーキ装置/回生ブレーキ併用全電気式空気ブレーキ ●冷房装置/50,000Kcal/h/基(集中式・マイコン制御) ●性能/最高速度:120km/h 加速度:2.23km/h/s 減速度:3.5km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)
<p>70000型</p> 	<p>2017年に20000系に代わる東京メトロ日比谷線直通用として運用開始した7両固定編成車両です。ホームドア導入を見据えて車両長は20mとしています。操舵台車や永久磁石同期電動機の最新技術を導入したほか、各車両にフリースペースの設置、LCD車内案内表示器の3画面化、公衆無線LANの搭載により幅広いお客さまが快適にご利用いただける車両としています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●製造初年/2017年2月 ●車両数/126 ●定員(名)/Mc1、Mc2=140、M1、M2、M3、M2'、M1'=151 ●自重(t)/Mc1=34.3、M1=33.2、M2=32.9、M3=35.1、M2'=33.2、M1'=33.1、Mc2=34.5 ●最大寸法(mm)/長:Mc1、Mc2=20,470、M1、M2、M3、M2'、M1'=20,000、巾=2,780、高=3,972 ●主電動機/永久磁石同期電動機(PMSM) ●主制御装置/VVVFインバータ制御装置 ●ブレーキ装置/全電気指令式ブレーキ装置 ●冷房装置/50,000Kcal/h/両 ●性能/最高速度:110km/h 加速度:3.3km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用) 4.5km/h/s(非常)
<p>70090型</p> 	<p>2020年6月から運行開始した東武線・東京メトロ日比谷線直通の座席指定制列車「THライナー」用として就役した車両です。50090型と同様に腰掛がクロスシートとロングシートに転換可能な「マルチシート」を採用しています。基本仕様や機能は70000型を踏襲しつつ、ライナー運用時に使用可能なコンセント等を設置し、利便性・快適性の向上を図っています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●製造初年/2019年12月 ●車両数/28 ●定員(名)/ロング・クロス Mc1、Mc2=126・122 M1、M2、M3、M2'、M1'=136・132 ●自重(t)/Mc1=35.2、M1=34.3、M2=34、M3=36.2、M2'=34.3、M1'=34.2、Mc2=35.4 ●最大寸法(mm)/長:Mc1、Mc2=20,470 M1、M2、M3、M2'、M1'=20,000 巾=2,780 高=3,972 ●主電動機/永久磁石同期電動機(PMSM) ●主制御装置/VVVFインバータ制御装置 ●ブレーキ装置/全電気指令式ブレーキ装置 ●冷房装置/50,000Kcal/h/両 ●性能/最高速度:110km/h 加速度:3.5km/h/s 減速度:3.7km/h/s(常用) 4.5km/h/s(非常)

車両数は2020年4月1日現在

車両の点検・整備

電車を安全に運行するためには、車両の能力を常に最高の状態に整備しておくことが必要です。当社では、日光線南栗橋駅に隣接する車両基地の整備を進め、2004年4月に主に全般、重要部分の検査を実施する工場棟が完成しました。作業工程に合わせて、自動搬送装置、主電動機検修ライン、自動洗浄気吹装置、立体自動倉庫、ロボットを使用した塗装ブース、各種分解・組立・試験装置等の機器を配置し、作業の効率化・省力化を図りました。なお、使用開始にあわせて、工場の全般・重要部検査の一般保守業務等を東武インターテック(株)に全面委託するとともに、従来、南栗橋車両基地において日常の検査を担当していた検修区と工場の検査機能を統合し、南栗橋車両管区としてトータル的に車両の保守管理を行っています。また、森林公園検修区においても車両整備を行っています。

また、2005年9月には、南栗橋車両管区と委託先の東武インターテック(株)でISO14001を認証取得しています。

鉄道車両数

(2020.4.1)

	南栗橋車両管区	森林公園検修区	計(両)
特急車両	154	—	154
一般・通勤用車両	1,092	654	1,746
内然機関車	1	—	1
客車	2	—	2
計	1,249	654	1,903

(但し、野営鉄道及び会津鉄道所有の6050型車両8両及び、東武博物館所有の8000型車両6両、車掌車2両、客車6両、蒸気機関車1両、借受の蒸気機関車1両を除く)



南栗橋車両管区工場棟車体作業場



南栗橋車両管区工場棟

線路の強化と保守の効率化

鉄道輸送をがっちりと支えているのは線路です。線路はレール、枕木、道床、路盤から構成されていますが、重軌条（レールの長さ1mにつき50kg以上）化、PC枕木（鋼線又は鋼棒入りコンクリート枕木）化、ロングレール（1本の長さ200m以上のレール）化等の軌道強化をはかり、保安度と乗り心地が飛躍的に向上しています。

線路検査については総合軌道検測車（軌道変位検測車・レール探傷車）や遊間測定装置を、線路保守についてはマルチプルタイタンパー（道床つき固めを行う大型保線機械）及びスイッチマルチプルタイタンパー（主に分岐器、ガードレール区間等のつき固めを行う大型保線機械）を、また、レール削正車（レールの表面を滑らかにする大型保線機械）をそれぞれ配置して整備を行っています。

なお、本線関係では地震計13か所、雨量計28か所、河川監視カメラ16か所を、東上線では地震計4か所、雨量計10か所、河川監視カメラ7か所を設置して運転規制又は巡視・点検の必要性を確認する際の気象情報として活用しており、さらに気象観測業務会社より気象情報をネット化し防災初動体制の迅速化を図っています。

さらに、落石検知装置（落石が発生すると発光信号並びに鬼怒川温泉駅、新藤原駅及び運行管理所（下今市）へブザーで知らせる仕組み）を鬼怒川温泉～新藤原間に設置して、安全運転の確保に努めています。



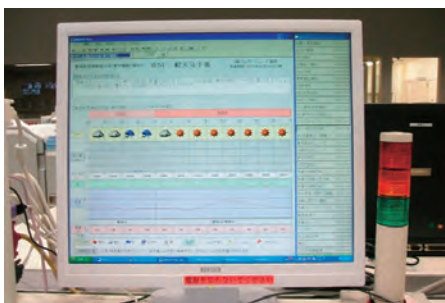
総合軌道検測車



道床をつき固めるマルチプルタイタンパー



レールの表面を削るレール削正車



気象情報端末

線路とは、レール・枕木・道床・路盤及びこれに付帯する建造物を含む総称です。

レール

種類

レールは、1m当たりの重量により、60kg・50kgN・40kgN・37kgレールがあります。本線では、これらを線区の状況や沿線環境に配慮して、使い分けをしています。また、曲線部等では、耐摩耗性能に優れたレールを使用しています。

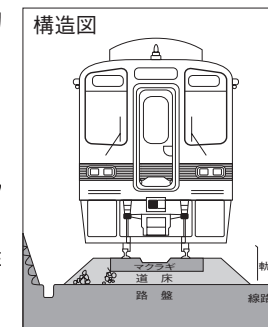
ロングレール

ロングレールとは、1本のレールの長さが200m以上のもので、25mのレールを溶接して作ります。

25mのレールを溶接したロングレールに更换すると、乗り心地の向上、沿線環境の改善、作業の効率化等の効果があります。

省力化軌道

列車の走行に伴う保守作業として、主に深夜に行う道床つき固め等の軌道整備や道床を新しく入れ替える道床更新などの道床作業をなくし、軌道保守周期の延伸を図るため、直結軌道をはじめとする省力化軌道の導入を進めています。

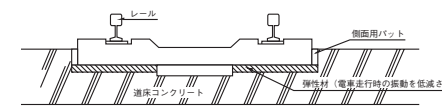


ロングレール化率

2020.3.31現在

線別	可能延長 (m)	敷設延長 (m)	設置率 (%)
本線	500,427	414,131	82.8
東上線	124,091	123,841	99.8
合計	624,518	537,972	86.1

*可能延長はR=600m以上で算出



※直結軌道には、他にもいろいろな型式があります。

線路及び軌道延長

2020.3.31現在

総称	線別	区間		営業キロ (km)	軌間 (m)	本線路延長				複線化率 (%)	単線換算軌道延長			線路等級
		自	至			単線区間 (km)	複線区間 (km)	複々線区間 (km)	計 (km)		本線 (km)	側線 (km)	計 (km)	
東武本線	伊勢崎線	浅草	伊勢崎	114.5	1,067	39.72	56.949	18.967	115.688	65.6	249.397	40.058	289.455	1 (浅草～太田) 2 (太田～伊勢崎)
	日光線	東武動物公園	東武日光	94.5	//	0.000	94.470	0.000	94.470	100.0	197.029	29.657	226.686	1
	亀戸線	曳舟	亀戸	3.4	//	0.000	3.442	0.000	3.442	100.0	7.019	0.000	7.019	2
	大師線	西新井	大師前	1.0	//	0.994	0.000	0.000	0.994	0.0	1.030	0.000	1.030	2
	野田線	大宮	船橋	62.7	//	21.856	40.802	0.000	62.658	65.1	112.279	11.652	123.931	1
	佐野線	館林	葛生	22.1	//	22.340	0.000	0.000	22.340	0.0	25.742	4.168	29.910	2
	桐生線	太田	赤城	20.3	//	20.616	0.000	0.000	20.616	0.0	22.379	1.557	23.936	2
	小泉線	館林・太田	西小泉・東小泉	18.4	//	18.431	0.000	0.000	18.431	0.0	19.859	0.161	20.020	3
	宇都宮線	新栃木	東武宇都宮	24.3	//	24.255	0.000	0.000	24.255	0.0	28.501	0.441	28.942	2
	鬼怒川線	下今市	新藤原	16.2	//	15.410	0.767	0.000	16.177	4.7	19.367	0.636	20.003	2
計			377.4		163.674	196.430	18.967	379.071	56.8	682.602	88.330	770.932		
東武東上線	東上本線	池袋	寄居	75.0	1,067	14.812	54.752	5.295	74.859	80.2	154.154	33.202	187.356	1 (池袋～森林公園) 2 (森林公園～寄居)
	越生線	坂戸	越生	10.9	//	9.867	1.036	0.000	10.903	9.5	13.616	0.249	13.865	2
	計			85.9		24.679	55.788	5.295	85.762	71.2	167.770	33.451	201.221	
合計			463.3		188.353	252.218	24.262	464.833	59.5	850.372	121.781	972.153		

電車に電力を供給する架線や、信号情報を列車に伝えるATS（自動列車停止装置）地上子など、線路に沿って連続的に設置されている電気設備は、夜間終列車後に検測車を運行し、保全に必要なデータを収集しています。

当社では1990年に信号通信検測車を、また、1992年には架線検測車を導入し、検査の精度と効率の向上を図りました。さらに、2005年度より、信号と架線の検査機能を一体化した電気検測車を導入しています。この電気検測車は道路・軌道を走る軌陸両用車両で電車の屋根と同じ高さまで上昇する架台に架線検測用カメラを設置し、走行しながら架線の摩耗量・高さ・左右の位置を検測し、同時にATS地上子の共振周波数・電波の質を測定することができます。

また、架線の検査・補修用として、油圧昇降式作業台を設けた架線作業車を拠点に配置し、夜間の作業効率の向上を図っています。なお、2009年3月より、夜間における沿線の騒音対策として、エンジン動力とバッテリー動力が選択可能なハイブリッド架線作業車も導入しています。

これらの車両で電気設備の保守や検査を行うことにより、輸送の安全に万全を期すとともに検査効率の向上を図っています。



電気検測車



架台を格納した電気検測車



電気検測車に搭載された機器



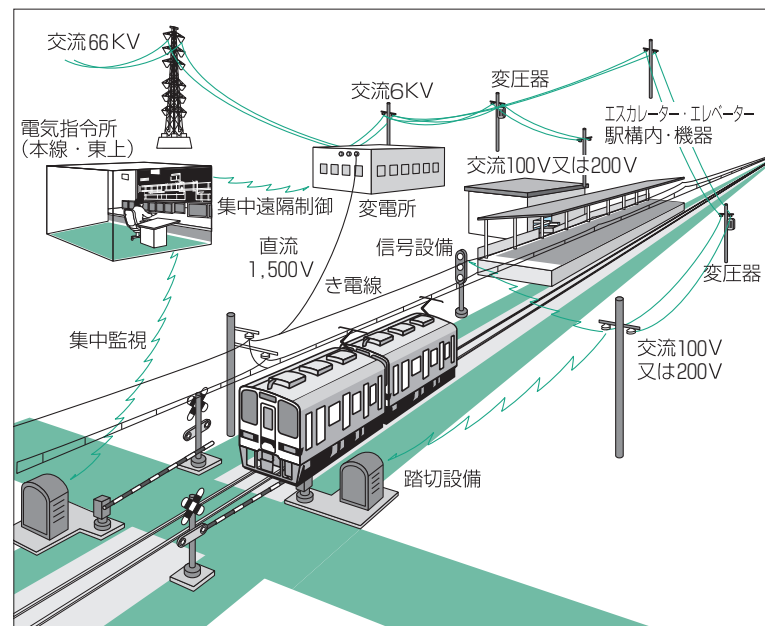
架線作業車

電車の走行に必要な電力や、信号・踏切、駅構内の設備に必要な電力の供給は、電力会社から当社変電所で受電し、使用用途に応じて、変圧・整流して送電しています。

変電所の集中遠隔制御

当社の変電所・受電所等の設備総数は63か所で、そのうち本線関係46か所を本線電気指令所（北春日部）、東上線関係17か所を東上電気指令所（川越市）で集中遠隔制御しています。

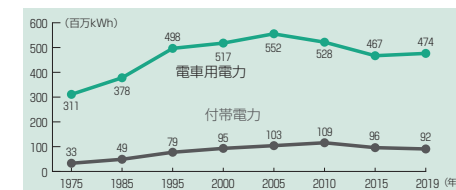
これにより、変電所の運転状況や電車線・高圧配電線への送電状況が、遠隔制御装置を通じて系統全般にわたり一目でわかるので、事故・障害などの情報収集や電力運用など、電気指令業務をスムーズに行うことができます。



電力使用量

当社の電力使用量は駅・踏切等の安全対策、冷暖房やバリアフリー設備新設等のサービス向上などにより増加傾向にありましたが、2019年度の電力使用量については、前年度1.6%減の566百万kWhとなりました。今後とも節電の取り組みを進めていきます。

電力使用量の推移



沿線地域の人口減少や社会構造の変化等によって地方創生に向けた動きが進む中、当社においては、「日光・鬼怒川エリアの活性化」「鉄道産業文化遺産の保存と活用」「東北復興支援の一助」を目的に鉄道会社ならではの事業として、2017年8月よりSL大樹を運転しています。また、「技術の継承」を目的にSLの復元作業にも取り組んでおり、今後は車両施設の増備による安定運行の確保、運転本数の増加等を図り、SL事業を通して沿線の更なる活性化を目指します。

● 運転概要

運転区間：東武鬼怒川線 下今市～鬼怒川温泉間

所要時間：約35分／片道

停車駅：下今市／東武ワールドスクウェア／鬼怒川温泉

運転日：土休日中心

SL座席指定料金：大人760円、小児380円

DL座席指定料金：大人520円、小児260円 ※運転区間内一律料金 ※別途乗車区間の運賃が必要です。



● 車両・施設概要、SL検修員・乗務員の養成

「鉄道産業文化遺産の保存と活用」の目的に賛同いただいた全国の鉄道会社からご支援とご協力を得て、各車両及びかつて国鉄時代に使用していた転車台を貸与・譲渡いただいたほか、従来からSLを運行し、知識・技能とともに豊富な各社に、SL検修員・乗務員の養成に協力いただいております。

SL大樹の発着の拠点となる下今市駅は、SLが活躍していた時代を彷彿とさせる「昭和レトロ調」な駅舎となっており、駅構内にはSL展示館のほか、SLの雄姿を間近で見学できるSL機関庫及び転車台広場が併設され、幅広い世代にお楽しみいただける施設となっています。



蒸気機関車 (SL) : C11形207号機 / 1両/JR北海道



車掌車 : 38634/1 両/JR貨物、
8709/1 両/JR西日本



客車: 714-1・714-5・715-1・714-1/4 両/JR四国、714-505/1 両/JR北海道



ディーゼル機関車 (DL) : DE10-1099/1 両/JR東日本



下今市駅転車台：旧長門市駅転車台/JR西日本



下今市駅

● 営業概要

SL大樹の車内では、(一社)日光市観光協会の職員がSL観光アテンダントとして各車両に1名乗務し、日光・鬼怒川地域の観光情報のご案内とともに、SL大樹の「記念乗車証」や手作りの「アテンダント通信」の配布を行うなど、日光市ならではの「おもてなし」でお客さまの旅のお手伝いをしています。また、SL大樹オリジナルグッズなどの販売や、ご乗車の記念として写真撮影販売サービスを実施するなど、SL大樹の旅をより楽しめる演出を提供しています。

さらにSL大樹は「イベント列車」としても運行しており、地元地域の魅力ある観光コンテンツや季節ごとの行事などとコラボレーションした様々なイベント企画を実施しています。今後も楽しい企画を通して、SL大樹及び日光・鬼怒川エリアの魅力発信に努めていきます。



SL観光アテンダント



写真撮影販売サービス



あっぱれ日光！SL大樹珍道中
(江戸ワンダーランド日光江戸村との
コラボレーションイベント)

● 地元地域との連携

SL大樹の運転に合わせて鬼怒川線を「観光路線」と位置付け、地域と一体となった「SLの走るまちづくり」の実現に向けた様々な取り組みを進めています。その中でSL大樹を活用した日光市の観光振興につながる取り組みを「いっしょにロコモーション」と名づけています。

この取り組みの一例として、沿線のみなさまがSL大樹にご乗車のみなさまに手を振ってくださる「SL大樹にみんなで手を振ろうプロジェクト」や、地元住民の手によって遊休農地の整地、植栽及び管理運営までを実施する「鬼怒川線に季節ごとの花を咲かせようプロジェクト」が行われています。また夕刻のSL大樹にご乗車のお客さまにお楽しみいただく「いっしょにイルミネーション」では、地元の学生や住民のみなさまと協力をして、イルミネーションのデザインや設置などを実施しています。(冬季限定)

今後も日光市に住む方々・働く方々すべてが主体となって相互に理解・協力・啓発し合う環境を広げ、「いっしょにロコモーション」の輪を広げていくことで、SL大樹をきっかけとした日光市の観光振興につなげていきます。



SL大樹にみんなで手を振ろうプロジェクト



鬼怒川線に季節ごとの花を咲かせよう
プロジェクト



いっしょにイルミネーション

【伊勢崎線】浅草・押上～東武動物公園間は路線愛称名「東武スカイツリーライン」 ※乗降人員は2019年度1日平均。

駅名	開設年月日	乗降人員(人)	所在地
浅草	1931.5.25	45,422	東京都台東区花川戸1-4-1
とうきょうスカイツリー (スカイツリー前)	1902.4.1	126,770	// 墨田区押上1-1-4
押上	2003.3.19	—	// // 押上1-1-65
曳舟	1902.4.1	29,498	// // 東向島2-26-6
東向島	//	20,442	// // 4-29-7
鐘ヶ淵	//	12,839	// // 墨田5-50-2
堀切	//	4,498	// 足立区千住曙町34-1
牛田	1932.9.1	22,996	// // // 1-1
北千住	1899.8.27	455,250	// // 千住旭町42-1
小菅	1924.10.1	6,177	// // 足立2-46-11
五反野	//	36,756	// // // 3-34-6
梅島	//	36,020	// // 梅田7-37-1
西新井	1899.8.27	66,712	// // 西新井栄町2-1-1
竹ノ塚	1900.3.21	72,689	// // 竹の塚6-6-1
谷塚	1925.10.1	38,681	埼玉県草加市谷塚1-1-22
草加	1899.8.27	88,682	// // 高砂2-5-25
獨協大学前 (草加松原)	1962.12.1	59,443	// // 松原1-1-1
新田	1899.12.20	31,295	// // 金明町道下263-2
浦生	//	17,476	// 越谷市浦生寿町16-17
新越谷	1974.7.23	151,316	// // 南越谷1-11-4
越谷	1920.4.17	50,714	// // 弥生町4-11
北越谷	1899.8.27	53,007	// // 大沢3-4-23
大袋	1926.10.1	18,687	// // 大字袋山1200
せんげん台	1967.4.15	57,414	// // 千間台東1-62-1
武里	1899.12.20	15,804	// 春日部市大場450
一ノ割	1926.10.1	18,063	// // 一ノ割1-1-1
春日部	1899.8.27	71,071	// // 粕壁1-10-1
北春日部	1966.9.1	10,406	// // 梅田本町1-13-1
姫宮	1927.9.1	5,215	// 南埼玉郡宮代町川端1-1-1
東武動物公園	1899.8.27	31,354	// // // 百間2-3-24
和戸	1899.12.20	4,102	// // // 和戸1-1-1
久喜	1899.8.27	51,656	// 久喜市久喜中央2-1-1
鷺宮	1902.9.6	6,723	// // 鷺宮中央1-1-17
花崎	1927.4.1	10,682	// 加須市花崎字蓮田157
加須	1902.9.6	13,569	// // 中央1-1-15
南羽生	1903.9.13	3,793	// 羽生市南羽生1-37
羽生	1903.4.23	13,591	// // 南1-1-62
川俣	1907.8.27	2,895	群馬県邑楽郡明和町中谷328-3
茂林寺前	1927.4.1	1,574	// 館林市堀工町1624
林	1907.8.27	11,046	// // 本町2-1-1

駅名	開設年月日	乗降人員(人)	所在地
多々良	1907.8.27	650	群馬県館林市日向町987
県	1928.5.1	617	栃木県足利市県町49-1
福居	1907.8.27	810	// // 福居町1157-1
東武和泉	1935.9.20	969	// // // 2149
足利市	1907.8.27	6,010	// // 南町3694
野州山辺	1925.7.20	895	// // 八幡町637
蕪川	1932.10.25	2,338	群馬県太田市台之郷町1098-2
太田	1909.2.17	11,705	// // 東本町16-1
細谷	1927.10.1	2,710	// // 細谷町1169-4
木崎	1910.3.27	2,470	// // 新田木崎町45
世良田	1927.10.1	464	// // 世良田町2415-1
境町	1910.3.27	1,569	// 伊勢崎市境百々432
剛志	//	1,575	// // 境保泉1164-4
新伊勢崎	//	1,310	// // 中央町15-3
伊勢崎	1910.7.13	6,923	// // 曲輪町3-1

【亀戸線】

小村井	1928.4.15	11,693	東京都墨田区文花2-20-1
東あずま	//	8,061	// // 立花4-23-8
亀戸水神	//	4,352	// 江東区亀戸8-5-1
亀戸	1904.4.5	27,001	// // // 5-1-1

【大師線】

大師前	1931.12.20	13,982	東京都足立区西新井1-3-1
-----	------------	--------	----------------

【日光線】

杉戸高野台	1986.8.26	11,512	埼玉県北葛飾郡杉戸町高野台東1-19-8
幸手	1929.4.1	13,574	// 幸手市中1-1-23
南栗橋	1986.8.26	8,843	// 久喜市南栗橋1-20
栗橋	1929.4.1	11,628	// // 伊坂字土取場1202-2
新古河	1935.7.21	1,631	// 加須市向古河732
柳生	1929.11.1	1,196	// // 小野袋1834-4
板倉東洋大前	1997.3.25	3,819	群馬県邑楽郡板倉町朝日野1-1-1
藤岡	1929.4.1	1,330	栃木県栃木市藤岡町藤岡5078-2
静和	//	1,352	// // 岩舟町静和2143
新大平下	1931.11.1	2,722	// // 大平町富田571-2
栃木	1929.4.1	11,449	// // 沼和田町1-35
新栃木	//	4,163	// // 平柳町1-8-18
合戦場	//	347	// // 都賀町合戦場513
家	//	425	// // // 家中5897-9
東武金崎	//	545	// // 西方町金崎243-2
楡木	//	254	// 鹿沼市楡木町1018
縦山	//	546	// // 縦山町702-2

駅名	開設年月日	乗降人員(人)	所在地
増尾	1923.12.27	13,089	千葉県柏市増尾1-1-1
逆井	1933.7.29	14,131	// // 逆井848
高柳	1923.12.27	14,701	// // 高柳1489
六実	//	14,840	// 松戸市六実4-6-1
新鎌ヶ谷	1999.11.25	41,145	// 鎌ヶ谷市新鎌ヶ谷2-10-1
鎌ヶ谷	1923.12.27	22,828	// // 道野辺中央2-1-10
馬込	//	26,529	// 船橋市藤原7-2-1
塚田	//	16,203	// // 前貝塚町564
新船橋	1956.9.15	13,943	// // 山手1-3-1
船橋	1923.12.27	114,868	// // 本町7-1-1

〔東上本線〕

池袋	1914.5.1	476,276	東京都豊島区西池袋1-1-21
北池袋	1934.5.1	10,036	// // 池袋本町1-36-6
下板橋	1914.5.1	16,554	// // // 4-43-11
大板橋	1931.8.25	52,049	// 板橋区大山町4-1
中板橋	1933.7.12	29,052	// // 弥生町33-1
ときわ台	1935.10.20	47,894	// // 常盤台1-43-1
上板橋	1914.6.17	51,929	// // 上板橋2-36-7
東武練馬	1931.12.29	60,574	// // 徳丸2-2-14
下赤塚	1930.12.29	16,287	// // 赤塚新町1-23-1
成増	1914.5.1	58,587	// // 成増2-13-1
和光市	1934.2.1	180,819	埼玉県和光市本町4-6
朝霞	1914.5.1	69,779	// 朝霞市本町2-13-52
朝霞台	1974.8.6	161,762	// // 東弁財1-4-17
志木	1914.5.1	104,698	// 新座市東北2-38-1
柳瀬川	1979.11.8	20,264	// 志木市館2-5-1
みずほ台	1977.10.21	41,146	// 富士見市東みずほ台2-29-1
鶴瀬	1914.5.1	50,210	// // 鶴瀬東1-11-1
ふじみ野	1993.11.15	66,843	// // ふじみ野東1-26-1
上福岡	1914.5.1	56,428	// 上福岡市上福岡1-1-1
新河岸	1914.6.17	25,833	// 川越市大字砂914-5
川越	1915.4.1	124,534	// // 脇田町24-9
川越市	1914.5.1	47,600	// // 六軒町1-4-4
霞ヶ関	1916.10.27	29,021	// // 霞ヶ関東1-1-4
鶴ヶ島	1932.4.10	33,139	// 鶴ヶ島市大字上広谷18-5
若葉	1979.4.2	38,038	// 坂戸市関間4-13-1
坂戸	1916.10.27	29,107	// // 日の出町1-1
北坂戸	1973.8.21	20,020	// // 末広町1
高坂	1923.10.1	24,438	// 東松山市大字高坂1333-2
東松山	//	28,778	// // 箭弓町1-12-11
森林公園	1971.3.1	14,284	// 比企郡滑川町大字羽尾3977-1
つきのおわ	2002.3.26	5,352	// // // 月の輪1-1-1

駅名	開設年月日	乗降人員(人)	所在地
武蔵嵐山	1923.11.5	7,287	埼玉県比企郡嵐山町大字菅谷135-6
嵐山	2005.3.17	—	// // // 志賀1646-7
小川町	1923.11.5	9,449	// // 小川町大字大塚1145
東武竹沢	1932.7.23	877	// // // 大字靱負680-4
男衾	1925.7.10	1,685	// 大里郡寄居町大字富田1792-1
鉢形	//	967	// // // 大字鉢形16-1
玉淀	1934.4.1	591	// // // 大字寄居824-1
寄居	1925.7.10	3,821	// // // // 1211-1

〔越生線〕

一本松	1934.12.16	4,451	埼玉県鶴ヶ島市大字中新田80-3
西大冢	1936.2.28	3,981	// 坂戸市大字森戸623-7
川角	1934.12.16	14,584	// 入間郡毛呂山町大字下川原289-2
武州長瀬	//	4,353	// // // 若山1-62-1
東毛呂	//	5,637	// // // 岩井東2-1-1
武州唐沢	//	2,978	// // 越生町大字上野51-6
越生	//	3,666	// // // 大字越生386