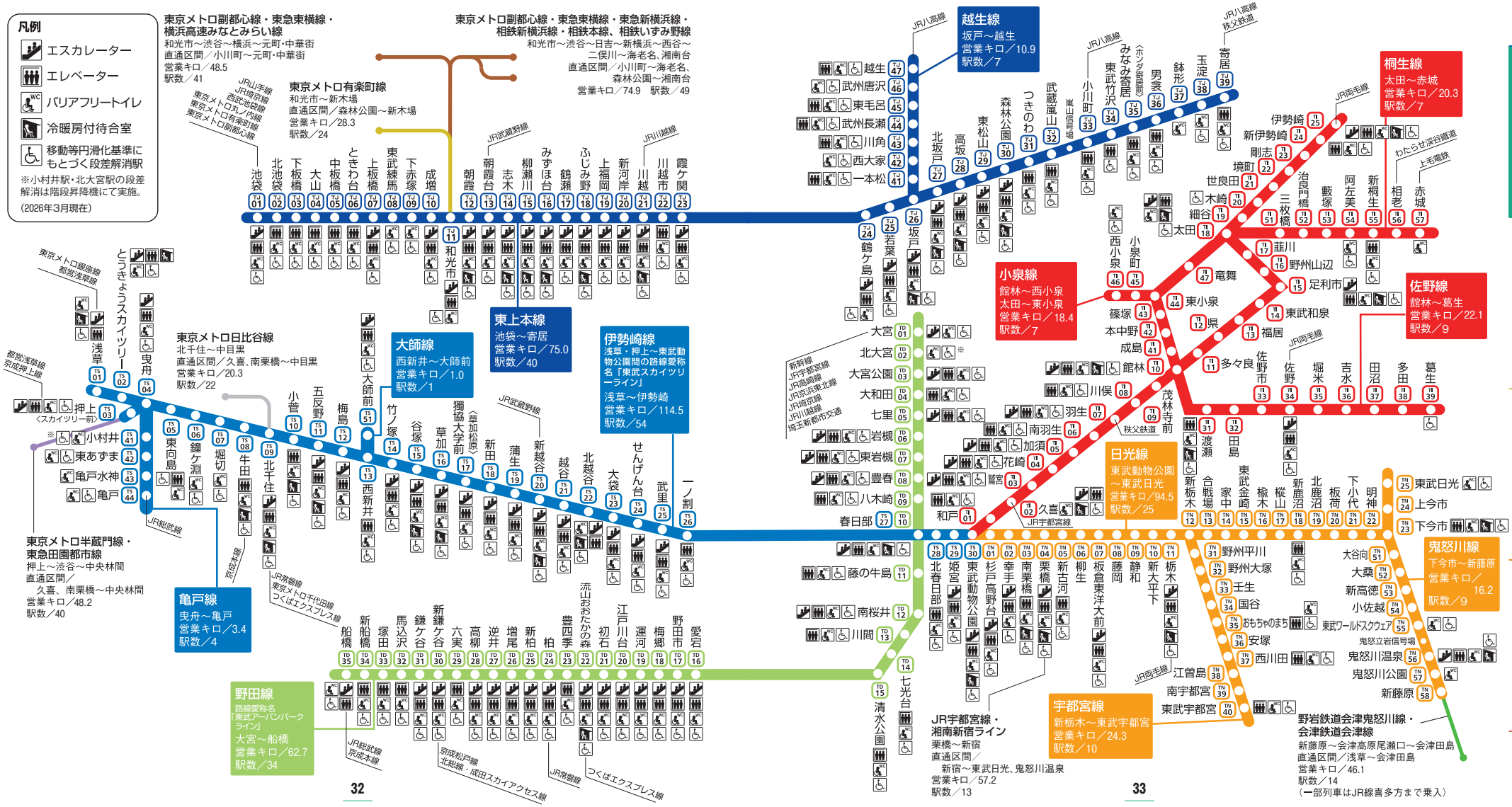
2 鉄道事業

鉄道事業の概要

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、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西部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。

2025年度鉄道運輸実績

●営業キロ	463.3キロ	◆旅客収入	409,061千円／1日平均
●駅数	207駅（旅客駅205）	◆運輸雑収入	39,453千円／1日平均
●走行キロ	客車712千キロ／1日平均	●運輸総収入	448,514千円／1日平均
●旅客人員	2,403千人／1日平均	●営業費	384,003千円／1日平均



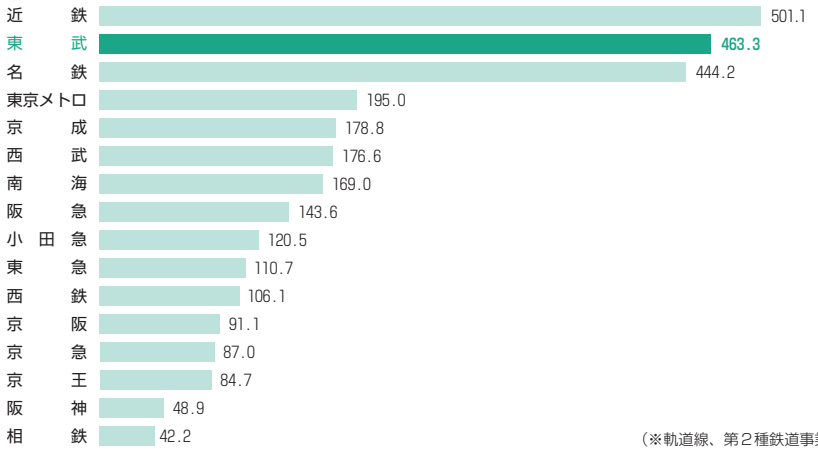
民鉄各社との比較

民鉄16社比較

（2026年３月末）

社名	資本金（百万円）	旅客営業キロ（キロ）	駅数（駅）	在籍客車数（両）	輸送人員（千人）	旅客人キロ（百万人キロ）	客車走行キロ（千キロ）	従業員数 単体（人）	従業員数 鉄軌道部門（人）	創立記念日
東　武	102,135	463.3	205	1,770	877,201	11,372	260,079	3,214	2,865	1897（明治30）.11.1
西　武	21,665	176.6	92	1,215	619,219	8,047	170,229	3,607	3,246	1912（明治45）.5.7
京　成	36,803	178.8	91	762	391,309	5,158	117,256	2,474	2,314	1909（明治42）.6.30
京　王	59,023	84.7	69	891	605,755	6,944	130,504	2,429	1,952	1910（明治43）.9.21
小田急	60,359	120.5	70	1,042	712,628	10,730	174,985	3,685	2,942	1923（大正12）.5.1
東　急	100	110.7	99	1,311	1,117,024	10,343	155,720	3,651	3,476	1922（大正11）.9.2
京　急	43,738	87	73	784	456,289	5,965	108,571	2,921	2,447	1898（明治31）.2.25
東京メトロ	58,100	195.0	180	2,718	2,571,229	20,729	289,449	9,532	9,404	2004（平成16）.4.1
相　鉄	100	42.2	27	440	227,805	2,438	53,441	1,022	974	1917（大正６）.12.18
名　鉄	101,158	444.2	276	1,074	375,080	6,758	174,980	5,096	4,000	1894（明治27）.6.25
近　鉄	100	501.1	286	1,882	537,693	9,828	278,922	6,674	6,556	1910（明治43）.9.16
南　海	72,983	169.0	105	824	246,670	4,160	110,693	3,000	2,487	1885（明治18）.12.27
京　阪	100	91.1	89	647	271,902	3,858	74,903	1,227	1,199	1906（明治39）.11.19
阪　急	100	143.6	90	1,297	628,644	8,727	166,055	3,197	2,960	1907（明治40）.10.19
阪　神	29,384	48.9	51	354	254,326	2,406	45,533	1,387	1,178	1899（明治32）.6.12
西　鉄	26,157	106.1	73	305	108,899	1,544	39,040	5,009	686	1908（明治41）.12.17

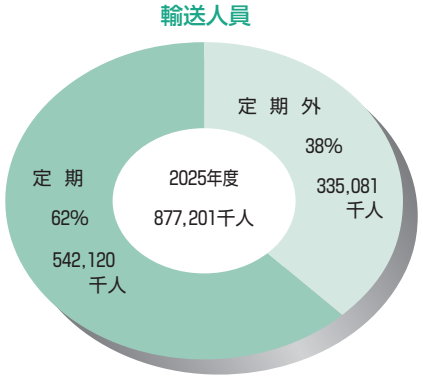
大手民鉄の鉄道営業キロ（2026年３月末）（単位：km）

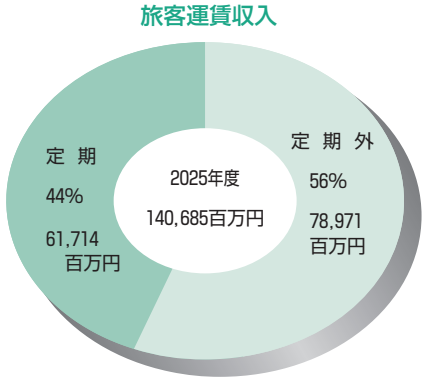


（※軌道線、第２種鉄道事業を含む。）

定期旅客と定期外旅客

定期輸送人員の割合は全体の62%である一方、定期収入の割合は全体の44%です。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＼項目	輸送人員（百万人） 定期	定期外	計	定期の割合(%)	１人平均乗車キロ 定期	定期外	旅客運賃収入（百万円） 定期	定期外	計	定期の割合(%)	営業キロ
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	47.6	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
2020	459	218	677	67.8	13.2	11.5	51,893	46,922	98,815	52.5	463.3
2021	483	252	735	65.7	13.4	11.9	53,209	55,338	108,547	49.0	463.3
2022	508	290	798	63.7	13.4	12.3	55,325	65,289	120,614	45.9	463.3
2023	524	313	837	62.6	13.4	12.6	59,856	73,806	133,662	44.8	463.3
2024	533	325	858	62.1	13.2	12.7	60,988	76,581	137,569	44.3	463.3
2025	542	335	877	61.8	13.1	12.7	61,714	78,971	140,685	43.9	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。

鉄道旅客運賃・料金

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：キロ、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　160円

普通旅客運賃賃率の推移

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

■ 鉄道駅バリアフリー料金

駅設備のバリアフリー化を促進することを目的に、2023年３月18日以降、普通旅客運賃及び通勤定期旅客運賃に鉄道駅バリアフリー料金を加算して収受しています。

料金設定額（大人）

券種	定期外		通勤定期			通学定期
	ICカード（１円単位運賃）	きっぷ（10円単位運賃）	１カ月	３カ月	６カ月	
設定料金額	10円	10円	600円	1,710円	3,240円	料金なし

小児については、鉄道駅バリアフリー料金加算後の大人の半額です。

■ 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様に対して、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
とうきょうスカイツリー～東向島 小村井	浅　草	東京メトロ線 田原町・稲荷町	大人 20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
曳　舟～鐘ケ淵 小村井～亀戸水神	押　上 (スカイツリー前)	東京メトロ線 錦糸町 住　吉	大人 20円 小児 10円
曳　舟～堀　切 北千住～五反野	牛　田 (京成関屋)	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
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
新船橋・塚　田　船　橋		JR 線 西船橋・東船橋	大人 10円 小児 10円
豊四季～初　石 新　柏・増　尾	柏	JR 線 南　柏・北　柏	大人 10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
北池袋～中板橋　池　袋		東京メトロ線 新大塚・茗荷谷 要　町・千　川 東池袋・護国寺 雑司が谷・西早稲田	大人 20円 小児 10円
		西武線 椎名町・東長崎	大人 20円 小児 10円
		JR 線 大　塚・巣　鴨 目　白・高田馬場 板　橋	大人 10円 小児 10円
朝　霞・朝霞台　和光市		東京メトロ線 地下鉄成増・地下鉄赤塚	大人 20円 小児 10円

■ 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（にとうりゅう）」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、「モバイルPASMO・Apple PayのPASMO・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様への団体割引を行っています。また、グループのお客様が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人をこえる時は、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、教職員及び旅行業者３割引			26人以上100人までうち１人とし、100人をこえる時は、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業者	２割引			25人以上100人までうち１人とし、100人をこえる時は、100人までごとにうち１人

■ 特急料金（通常料金）

特急列車にご乗車の際には乗車券のほかに特急券が必要です。

（単位：円）

	スペーシア X				けごん・きぬ リバティけごん・リバティきぬ リバティ会津・リバティりょうもう		りょうもう	
	スタンダードシート		プレミアムシート					
料金種別	大人	小児	大人	小児	大人	小児	大人	小児
特定区間	610	310	840	420	550	280	550	280
40kmまで	870	440	1,080	540	700	350	600	300
60kmまで	1,120	560	1,460	730	950	480	850	430
90kmまで	1,470	740	1,910	960	1,250	630	1,050	530
120kmまで	1,710	860	2,220	1,110	1,450	730	1,250	630
121km以上	1,940	970	2,520	1,260	1,650	830	—	—

※浅草～久喜間、浅草～南栗橋間、下今市～東武日光間及び下今市～鬼怒川温泉間の停車駅相互間を乗車する場合は、特定区間の料金を適用します。
※特急券を事前に購入されずに乗車された場合（ホーム係員からの購入含む）には、200円（大人・小児とも）を加算した料金をいただきます。
【繁忙期・閑散期料金】特急料金（通常料金）に対し、繁忙期料金は200円を増額、閑散期料金は200円（一部区間は150円）を減額します。
※特定区間および特別座席料金には適用しません。また、伊勢崎線特急列車には閑散期料金を設定しません。

スカイツリーライナー	大人	小児
浅草・せんげん台間の停車駅相互発着	420	210
特定区間	550	280

■ 特別座席料金・個室料金

スペーシア Xの特別座席をご利用の場合は、乗車券・スタンダードシート特急券のほか、特別座席券が必要です。

スペーシアの個室をご利用の場合は、乗車券・特急券のほか、個室券が必要です。

スペーシア X特別座席料金			
コックピットスイート	コンパートメント	ボックスシート	コックピットラウンジ
18,000円	8,000円	400円	１人用　500円 ２人用　1,000円 ４人用　2,000円

スペーシア個室料金
１室　3,770円

※４人用コックピットラウンジは２人よりご利用できます。

■ 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、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、ふじみ野駅から先をご乗車の場合、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相互直通特急列車の運賃・料金

ＪＲ相互直通特急列車（日光・きぬがわ・スペーシア日光・スペーシアきぬがわ）にご乗車の際は、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

東武線内	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。

上段：特急料金（円）
下段：運賃（円）

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 1,530	1,570 1,400	1,570 1,110	1,570 1,020						
新鹿沼	1,890 1,790	1,890 1,660	1,890 1,370	1,890 1,280	520 380					
下今市	2,100 1,960	2,100 1,830	2,100 1,540	2,100 1,450	840 610	520 380				
東武日光	2,100 2,040	2,100 1,910	2,100 1,620	2,100 1,530	840 670	520 430	520 210			
東武ワールドスクウェア	2,100 2,040	2,100 1,910	2,100 1,620	2,100 1,530	840 750	520 490	520 270			
鬼怒川温泉	2,100 2,040	2,100 1,910	2,100 1,620	2,100 1,530	840 750	520 490	520 270			

※鉄道駅バリアフリー料金加算後の運賃です。

■ 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。
３精神障がい者旅客運賃割引…精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている精神障がい者の方（旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄に第１種または第２種の記載ある方）に旅客運賃の割引をしています。

※身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉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、窓口で手帳をご呈示下さい。なお、大人の方で東武線内をご利用の場合に限り、券売機で購入した小児用乗車券にてご乗車いただけます。その際、入場時に係員に手帳をご呈示いただきます。

●障がい者用PASMOについて

・第１種身体障がい者、第１種知的障がい者または第１種精神障がい者とその介護者が利用できるPASMOです。発売は一組同時となります。
・障がい者用PASMOは、本人用・介護者用をお持ちの方が同時かつ同一行程で乗車される場合に、自動改札機をご利用いただけます。
ただし、本人用の障がい者用PASMOをお持ちのお客様が、当社線内片道の営業キロ100キロをこえた区間を介護者なしでご利用いただく場合は、降車時に改札窓口にてお申し出いただいたうえでご利用いただけます。

身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者割引

種別	券種		割引内容
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ずねください）
		ICカード	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
		回数	—
		定期	—
	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）
		ICカード	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）
		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）
		定期	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） ご本人が小児の場合、介護者の方のみ …… ５割引 （注）ご本人には、通勤又は通学定期券を発売しますが、介護者の方に対しては通勤定期券に限り発売します。
第２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ずねください）
		ICカード	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
		回数	—
		定期	—
	介護者つき乗車	普通	—
		ICカード	—
		回数	—
		定期	ご本人が小児の場合、介護者の方のみ …… ５割引 ただしご本人が幼児の場合、その幼児は無料で、介護者の方のみ … ５割引 （注）ご本人には、通勤又は通学定期券を発売しますが、介護者の方に対しては通勤定期券に限り発売します。

投資計画と実績

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、当社は運転保安、サービス改善、輸送力増強など、必要な投資を継続的に行ってまいりました。これまでの計画と実績は以下のとおりです。

● 運転保安

高架化、車両の更新、踏切保安設備の改良、線路設備の改良、高架橋・橋梁の耐震補強、運転保安システムの改修など。

● サービス改善

エレベーター、エスカレーター、バリアフリートイレ、駅施設の橋上化・リニューアル、駅務機器の改修、ホーム柵の整備など。

● 輸送力増強

複々線化、複線化、車両の増備、車庫等の新設・増設など。

■ 2026年度の投資計画

総額655億円となり、そのうち安全関連設備投資額は475億円です。

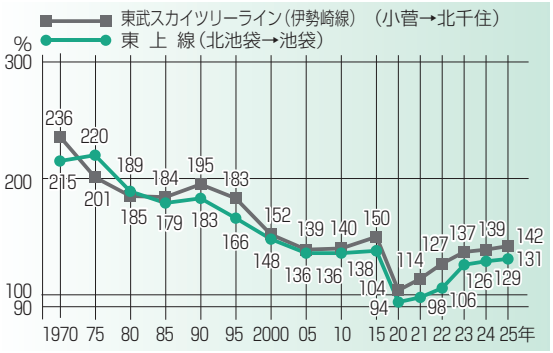
投資計画と実績

（単位：百万円）

年　度	計　画	実　績	その他鉄道・運輸機構工事
1997年度	30,853	29,241	7,737
1998年度	29,265	29,090	5,716
1999年度	26,586	25,116	9,065
2000年度	26,424	25,930	8,566
2001年度	26,234	21,966	8,577
2002年度	21,208	20,766	11,101
2003年度	21,448	25,249	1,731
2004年度	21,329	19,962	2,248
2005年度	39,226	38,099	0
2006年度	42,086	40,749	0
2007年度	41,955	41,749	0
2008年度	33,694	26,801	0
2009年度	31,054	26,778	0
2010年度	28,661	26,115	0
2011年度	21,955	21,219	0
2012年度	29,557	28,908	0
2013年度	28,786	26,308	0
2014年度	32,163	30,460	0
2015年度	32,777	29,392	0
2016年度	35,700	33,576	0
2017年度	34,519	32,696	0
2018年度	36,025	34,521	0
2019年度	39,787	38,432	0
2020年度	21,913	20,369	0
2021年度	24,103	21,481	0
2022年度	32,216	29,130	0
2023年度	37,748	33,381	0
2024年度	40,396	38,617	0
2025年度	49,835	48,785	0

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様に、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（2025年度 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	
80	38	288	38,112	70,494	185	
90	40	326	43,356	84,663	195	
95	41	342	45,564	83,493	183	
2000	45	378	50,436	76,541	152	
05	44	380	50,712	70,635	139	
10	42	368	49,056	68,631	140	
15	40	334	44,364	66,537	150	
20	38	306	41,798	43,527	104	
21	38	306	41,798	47,768	114	
22	37	296	39,874	50,482	127	
23	36	290	39,590	54,415	137	
24	36	290	39,590	55,143	139	
25	36	290	39,590	56,213	142	

1962年　東京メトロ日比谷線と相互直通運転を開始
1974年　北千住～竹ノ塚間複々線化
1986年　10両運転開始
1988年　竹ノ塚～草加間複々線化
1997年　草加～越谷間複々線化
　　北千住駅改良工事完成
2001年　越谷～北越谷間複々線化
2003年　曳舟～業平橋（現 とうきょうスカイツリー）間複々線化
　　東京メトロ半蔵門線・東急田園都市線と相互直通運転を開始
2006年　東京メトロ半蔵門線・東急田園都市線直通列車の増発・久喜延伸
2013年　東京メトロ日比谷線直通列車の南栗橋延伸

通勤輸送

■ 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）等で乗り換え、都心に向かうお客様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（2025年度 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(%)
1970	10	40	4,572	8,773	192
80	12	66	8,184	12,827	157
90	12	72	9,684	17,171	177
2000	14	84	11,592	17,030	147
10	14	84	11,592	15,931	137
20	13	78	10,764	9,772	91
21	13	78	10,764	10,061	93
22	13	78	10,764	10,580	98
23	13	78	10,764	10,879	101
24	13	78	10,764	11,318	105
25	13	75	10,350	11,421	110

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（2025年度 ７：10～８：10）

2006	11	66	9,108	12,508	137
10	11	66	9,108	12,674	139
20	10	60	8,280	6,986	84
21	10	60	8,280	7,361	89
22	10	60	8,280	7,418	90
23	10	60	8,280	7,679	93
24	10	60	8,280	8,031	97
25	10	58	8,004	8,131	102

新船橋⇒船橋間最混雑時１時間の輸送状況の推移（2025年度 ７：20～８：20）

1970	7	28	3,284	7,302	222
80	7	42	5,544	9,932	179
90	9	54	7,452	12,918	173
2000	11	66	9,108	12,950	142
10	11	66	9,108	12,864	141
20	12	72	9,936	10,009	101
21	12	72	9,936	10,622	107
22	12	72	9,936	11,177	112
23	12	72	9,936	11,505	116
24	12	72	9,936	11,845	119
25	12	70	9,660	11,877	123

記事	
1968年	七光台電車基地新設
1972年	七光台～船橋間 18m車６両運転開始
1977年	大宮～七光台間 18m車６両運転開始
1980年	七光台～船橋間 20m車６両運転開始
1983年	新柏～増尾間複線化
1984年	大宮～七光台間 20m車６両運転開始
1985年	全列車６両化 増尾～逆井間複線化
1989年	六実～新鎌ケ谷信号場間 複線化
1991年	柏～新柏間複線化
1992年	全列車20m車化
1999年	岩槻～東岩槻間複線化 鎌ケ谷～馬込沢間複線化 高柳車両基地新設
2004年	東岩槻～春日部間複線化 新鎌ケ谷～鎌ケ谷間複線化
2005年	流山おおたかの森駅開業 （つくばエクスプレス開業）
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
2016年	大宮～春日部間急行運転開始
2019年	逆井～六実間複線化
2020年	全線急行運転開始
2025年	一部列車５両運転開始

■ 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んでいます。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）を開始、その後直通運転区間の拡大を図っています。現在は小川町～元町・中華街間において相互直通運転、小川町～海老名、湘南台間において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神奈川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（2025年度 ７：40～８：40）

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	27	174	24,300	52,437	215
80	27	236	32,568	61,502	189
90	25	242	33,396	61,228	183
2000	27	270	37,260	55,209	148
10	24	240	33,120	45,179	136
20	24	240	33,120	31,035	94
21	24	240	33,120	32,481	98
22	24	240	33,120	35,129	106
23	22	220	30,360	38,159	126
24	22	220	30,360	39,303	129
25	22	220	30,360	39,630	131

記事	
1968年	８両運転開始
1971年	森林公園電車基地新設
1976年	10両運転開始
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
2005年	武蔵嵐山～嵐山信号場間複線化
2008年	東京メトロ副都心線と相互直通運転を開始
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
2016年	東京メトロ副都心線相互直通列車の 東上線内急行（現在は快速急行）運転開始
2023年	東急新横浜線、相鉄線と直通運転を開始

優等列車による観光・ビジネス旅客輸送

■ 特急列車

日光線・鬼怒川線では、特急スペーシアの伝統を受け継ぎつつ、６種類の多様な座席をご提供するスペーシアXのほか、「けごん」「きぬ」の愛称で親しまれている特急スペーシア及び併結・分割機能を活用し東武日光・鬼怒川温泉方面へシームレスに輸送できる特急リバティを運転しています。特急リバティについては、野岩鉄道経由で会津鉄道の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「りょうもう」、「リバティりょうもう」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、スカイツリーライナーを運転しています。

スペーシア X

リバティ

■ 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。

●ＴＪライナー(使用車両：50090型)

「ＴＪ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、毎日多くのお客様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の運行を開始、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ぶ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 霞ケ関駅発）間で運行しています。

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）

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

2025年度においては、初石駅にエスカレーターを導入し、現在、エレベーターは127駅に、エスカレーターは82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様連れの方など様々なお客様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。現在147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様に列車の行先案内・発車時刻の案内等を自動的に表示します。現在124駅に設置しており、浅草、とうきょうスカイツリー、北千住、下今市、東武日光、鬼怒川温泉、池袋、川越駅では日本語、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、外国人のお客様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様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行っており、現在152駅で稼働しています。なお、浅草、とうきょうスカイツリー、下今市、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、外国人のお客様の利便性向上を図っています。

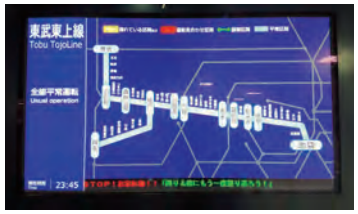
●特急列車発売状況標

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、東武日光、鬼怒川温泉の５駅に設置しています。

エレベーター

バリアフリートイレ

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様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、お客様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33駅に設置しています。

●ウォークインカウンター

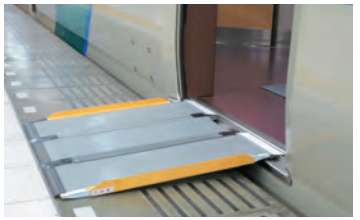
お客様に広いスペースにおいて落ちついた雰囲気でより丁寧なご案内ができることを目的に、浅草、とうきょうスカイツリー、曳舟、北千住、竹ノ塚、草加、新越谷、下今市、東武日光、鬼怒川温泉、柏、船橋、池袋、東武練馬、成増、和光市、志木、川越、坂戸駅に設置しています。

● AED の設置

お客様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173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８駅及び特急、THライナー、TJライナーの優等列車で提供しています。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駅に配置しているほか、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

旅客サービスの向上

■ 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様のために、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689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

耳の不自由なお客様のために、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1,500両に設置しています。また、目の不自由なお客様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1,476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様の優先席を一般・通勤用の全車両（1,619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様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、通話はご遠慮いただくようご案内しています。

●弱冷房車

冷房が苦手なお客様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244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。

2020年３月よりモバイル端末でPASMOのサービスがご利用いただけるようになりました。

PASMO

■ 出改札システム

●自動改札機・簡易改札機

全駅にPASMO対応の自動改札機また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、一部の改札機では、クレジットカード等のタッチ決済がご利用できるほか、車イスをご利用のお客様や大きな荷物をお持ちのお客様が通行しやすいように、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

定期券発売機能と特急券発売機能を併せ持った自動券売機を各駅に設置しています。この券売機では、訪日外国人の方にも分かりやすく安心してご利用いただけるよう、日本語と英語のほか、中国語（繁体字/簡体字）・韓国語・フランス語・スペイン語・タイ語の８言語に対応しています。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ができるほか、一部の特急券等券売機ではクレジットカード決済にも対応するなど、特急をご利用いただくお客様の利便性向上を図っています。

そのほか、モバイル端末のPASMOにもチャージができるトレー式のIC専用券売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

旅客サービスの向上

■ トブチケ！（東武鉄道チケットレスサービス）

トブチケ！は、TOBU POINTサービスに登録して頂くことで、TOBU POINTをお得にためてご利用いただけるサービスです。特急券をはじめ、ＳＬ大樹・ＤＬ大樹座席指定券およびＴＪライナー・ＴＨライナー座席指定券を購入できるほか、乗車変更が何回（乗車日の変更は１回まで）でも可能とし、利便性向上を図りました。

2025年８月27日からは、特急券インターネット購入・予約サービスに代わり、会員登録せずに購入できるゲストサービスを開始しました。ゲストサービスでは特急券およびＳＬ大樹・ＤＬ大樹座席指定券を購入いただけます。

トブチケ！ トップ画面

■ スマートフォンアプリ「TOBU POINTアプリ」

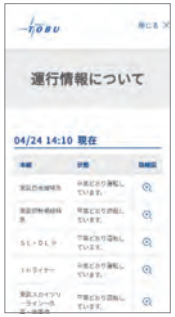
2023年３月18日より、「TOBU POINTアプリ」と「東武線アプリ」を統合し、より便利なスマートフォンアプリとしてサービスを開始しました。

2024年３月には、TOP画面の表示を発車時刻情報か保有ポイント・マイルのどちらかを選べるようにしたほか、2025年１月からはマイ駅登録した駅のバス発車時刻と災害時の避難場所情報を追加しました。

発車時刻案内、列車走行位置、運行情報等のほか、首都圏鉄道各社のスマートフォンアプリ連携機能等、東武線をご利用されるお客様にとって便利な情報を提供しています。

TOP画面

発車時刻案内



運行情報

列車走行位置

東武鉄道では、お客様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

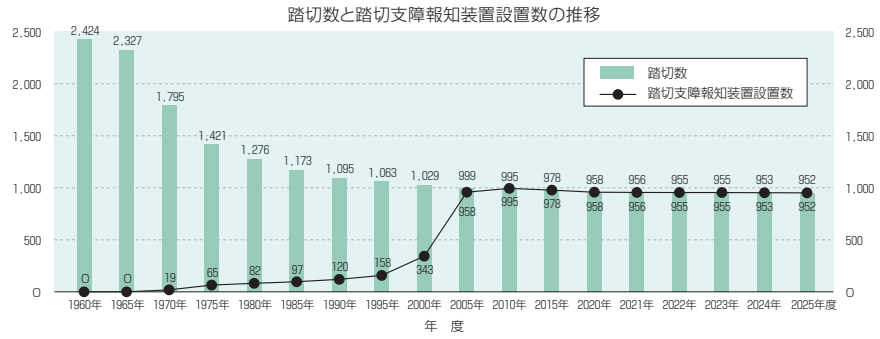
「輸送の安全」に関する基本的な考え方は、「安全管理規程」（2006年10月１日制定）で「安全方針」「安全行動規範」として次のように定めています。

（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除却することです。立体交差化などの大規模工事を積極的に行い、踏切の除却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952か所まで減少しています。



安全対策

1　立体交差化の推進

東武スカイツリーラインにおいてはとうきょうスカイツリー駅付近と春日部駅付近、東上線については大山駅付近の計３箇所において、関係自治体の協力のもと、高架化工事を推進しています。なお、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については2024年度に踏切除却が完了し、2025年12月に曳舟方駅舎および新下りホームの供用を開始しています。

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

主な立体交差化等

区　間	延　長	廃止踏切数	踏切除却完了年度
伊勢崎線　曳舟～鐘ケ淵間	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　鎌ケ谷駅付近	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	2013年度
野 田 線　清水公園～梅郷間	2.9km	11	2020年度
伊勢崎線　竹ノ塚駅付近	1.7km	2	2021年度
伊勢崎線　とうきょうスカイツリー駅付近	0.9km	1	2024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、車内のお客様の安全を確保し、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入った場合に、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（レーダー式）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入った場合に、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

期間中、駅や列車内にポスター及び沿線の一部踏切道に安全のぼり旗を掲出し、お客様に対し、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、「スマホ・カーナビ等を操作しながらの横断禁止」、「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、ドライバーや歩行者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。

春の全国交通安全運動ポスター

■ 駅の安全対策

1　非常停止ボタン

お客様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　転落支障報知装置

転落支障報知装置は、お客様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。

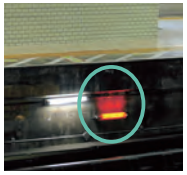
また、浅草駅、とうきょうスカイツリー駅、大宮駅、池袋駅の転落支障報知装置は、緊急停止の警報を発信することで付近を走行している列車を停止させる機能があります。

転落支障報知装置（マットスイッチ）

安全対策

3　ホーム下注意喚起灯・ホーム端注意灯・CPライン

お客様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等には、点滅することでお客様に足元を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するとともに、点滅にあわせて注意喚起の音声を流す装置の設置も行っています。また、ホーム端に塗装を施した「CPライン」を導入しています。


ホーム下注意喚起灯

ホーム端注意灯

CPライン

4　ホーム柵（可動式・固定式）・内方線付き点状ブロック等の整備

ホーム柵（可動式・固定式）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す。ホーム柵（可動式）は2025年度末時点で東武スカイツリーライン15駅、東武アーバンパークライン２駅、東上線８駅の計25駅に設置しています。2026年度は東武スカイツリーライン西新井駅（３・６番線）、東武アーバンパークライン高柳駅、新鎌ケ谷駅、東上線ふじみ野駅、上福岡駅に設置するとともに、８駅の工事を実施します。ホーム柵（固定式）は2025年度末時点で東武アーバンパークライン15駅に設置しています。2026年度は大宮公園駅、大和田駅、七里駅、愛宕駅、梅郷駅に設置します。

視覚障がいをお持ちのお客様が、ホームから転落することを防止する設備として、2025年度までにご利用者数が3,000人／日以上の駅及び自治体が策定するバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人／日以上の駅、計130駅において、ホーム端部にJIS規格の内方線付き点状ブロックを設置しました。その他の駅についても、JIS規格の内方線付き点状ブロックの設置を進めていきます。

ホーム先端部の改修

5　ホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小

車イス等をお使いのお客様に、より安全に駅ホームをご利用いただけるよう、ホームの先端部を改修し、ホームと車両乗降口の段差・隙間を縮小しています。

■ 車両の安全対策

転落防止用ホロの設置

お客様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。

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、自動で音声メッセージが列車乗務員に通報される仕組みとなっており、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及び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、「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

N100系

2023年７月より「SPACIA X」という名称で運行開始した特急車両です。
バリエーション豊かな客室空間で構成され、お客様がご利用されるシチュエーションに合わせて６種類の客室から選択いただけます。車内にはカフェカウンター、大型荷物置場、多目的室を設けました。
各車両の側面表示器や両先頭車のデッキ部の天窓表示器はLCD搭載ガラスサイネージを採用するなど、進化した上質なフラッグシップ特急として運行しています。

●製造初年／2023年３月
●車両数／24
●定員(名)／Tc１＝23、M１＝22、M２＝56、M３＝56、M４＝35、Tc２＝20
●自重(t)／Tc１＝35.9、M１＝41.2、M２＝38.9、M３＝40.4、M４＝40.7、Tc２＝34.8
●最大寸法(㎜)／長:Tc１、Tc２＝21580 M１、M２、M３、M４＝20000　巾:2836　高:4045
●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／42,000Kcal/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)

100系

1990年６月より特急スペー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社初のアルミニウム合金を使用し、個室を備え座席は回転式リクライニングシートで、シートピッチも1,100㎜と広く設計されています。
現在７編成中３編成にＪＲ線乗入れ対応機器を搭載しており、2011年より内装のリニューアルを施しました。

●製造初年／1990年４月
●車両数／36
●定員(名)／Mc１＝24、M１＝64、M２＝56、M３＝32、M４＝64、Mc２＝44
●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(㎜)／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型

1991年２月から1800系に代わる急行車両として就役しました。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。また車いすスペース、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人掛け回転式リクライニングシートを備えています。
1999年３月には、速度を向上して特急列車化を図り、現在は６編成を運行しています。

●製造初年／1990年12月
●車両数／36
●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(㎜)／長:Mc１.２＝21,300、他＝20,000　巾:2,878　高:4,200
●主電動機／直流直巻補極補償巻線付電動機
●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)

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な構造となっており、３両又は６両編成で運用します。乗り心地を向上するため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、各座席へのコンセント設置、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います。

●製造初年／2016年12月
●車両数／51
●定員(名)／Mc１＝52、T＝45、Mc２＝52
●自重(t)／Mc１＝40.5、T＝35.1、Mc２＝40.4
●最大寸法(㎜)／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)

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(2012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(㎜)／長:20,000　巾:2,878　高:4,200
●主電動機／直流直巻補極補償巻線付電動機
●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

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両固定編成があります。
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年からは車いすスペースの設置、1999年度からは転落防止用外ホロの取付け、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／122
●定員(名)／Tc１.２＝150、他＝170
●自重(t)／Tc１.２＝26、T＝32、M＝39
●最大寸法(㎜)／長:20,000　巾:2,850　高:4,200
●主電動機／直流直巻補極補償巻線付電動機
●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両固定編成から中間の２両を抜き、６両を更新工事時に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、浅草寄りの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(2005年５月、３両固定化)
●車両数／800型15、850型９
●定員(名)／Tc、Mc＝145、M＝170
●自重(t)／800型Tc＝26、M＝38、Mc＝40.5
850型Mc＝39.5、M＝39、Tc＝26
●最大寸法(㎜)／長:20,000　巾:2,850　高:4,200
●主電動機／直流直巻補極補償巻線付電動機
●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両固定編成で自動界磁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、車体は前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、転落防止用外ホロ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／70
●定員(名)／Tc１.２＝136、他＝144
●自重(t)／Tc１.２＝29、M１＝40、M２＝39、M３＝38、M４＝40、T＝28
●最大寸法(㎜)／長:20,000　巾:2,874　高:4,145
●主電動機／直流複巻補極補償巻線付電動機
●主制御装置／自動界磁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)

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、省メンテナンス化を図りました。また、車いす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、M８＝36、T３＝26、T４＝26.5
●最大寸法(㎜)／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)

電車の設備概要

10000型

1983年12月に、8000型後継車両として登場しました。界磁チョッパ制御装置を採用し、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、転落防止用外ホロの取り付け、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／96
●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(㎜)／長:20,000　巾:2,874　高:4,145
●主電動機／直流複巻補極補償巻線付電動機
●主制御装置／他励界磁チョッパ制御
●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: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し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、車いすスペースの設置や空調設備にスイープ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／332
●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(㎜)／長:20,000　巾:2,874　高:4,145
●主電動機／直流複巻補極補償巻線付電動機
●主制御装置／他励界磁チョッパ制御
●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: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様のためのフリースペースの設置、出入り口上部に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／88
●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＝34.5～35.5、Tc2＝28.5～30
●最大寸法(㎜)／長:18,000　巾:2,855　高:3,990
●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/両
●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、東京メトロ半蔵門線と東急田園都市線直通用として登場した車両です。
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、車いすスペースや転落防止用外ホロの設置など、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、現在は東上線で運行しています。

●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(㎜)／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、外板に斬新なシャイニーオレンジ色を配した車両として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、ダブルスキン大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、出入り口床面とつかみ棒に警戒色を採用・車両床面高さの低減・ドアレールの高さをおさえ一部を切り欠くなど、車いすでご乗車されるお客様にも優しい車両としました。

●製造初年／2004年10月
●車両数／90
●定員(名)／Tc1.2＝139、M1´.2.3、T1.2.3＝153
M1.2´(車いすスペース付車)＝154
●自重(t)／Tc1.2＝27、M1.1´＝33、M2.2´＝32.5、M3＝31.5、T1.2.3＝23
●最大寸法(㎜)／長:20,000　幅2,800　高さ4,050
●主電動機／三相かご形誘導電動機
●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/基(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型とほぼ同等でありますが、車体幅が30mm狭く、運転室前面に非常貫通扉を設けてあります。カラーリングは50000型と同じシャイ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´.2.3、T1.2.3＝151、M1.2´(車いすスペース付車)＝152
●自重(t)／Tc1.2＝27.5、M1.1´＝33、M2.2´＝32.5、M3＝31.5、T1.2.3＝23
●最大寸法(㎜)／長:20,000　幅:2,770　高:4,050
●主電動機／三相かご形誘導電動機
●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/基(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´.2.3、T1.2.3＝153、M1.2´(車いすスペース付車)＝152
●自重(t)／Tc1＝27.8、Tc2＝28.7、M1.1´＝32.7、M2.2´＝31.9、M3＝31.1、T1.2.3＝24.4
●最大寸法(㎜)／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
●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/基(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。座席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」のロゴを配しています。

●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´.2.3、T1.2.3＝135・129、M1.2´(車いすスペース付車)＝136・131
●自重(t)／Tc1.Tc2＝28.2、M1.1´＝33.9、M2.2´＝33.4、M3＝32.3、T1.2.3＝25.5
●最大寸法(㎜)／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
●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/基(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)

60000系

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8000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。

●製造初年／2013年３月
●車両数／84
●定員(名)／Tc1.2＝133、他(車いすスペース付車)＝146
●自重(t)／Tc1＝27.7、M1.M2＝33.1
T1＝28、M3＝31.9、Tc2＝27.8
●最大寸法(㎜)／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)

60000系（５両）

2025年より導入した80000系に機器類やインテリアなどの仕様を合わせ、「子育て世代に優しい車両」をコンセプトに掲げて60000系を５両化改造しました。ESバッテリーシステムや防犯カメラの新規搭載、コンプレッサー、車情報制御装置、車内案内表示器、戸閉装置などの更新をしており、M1車には『たのしーと』を設定しています。

●製造(改造)初年／2025年７月
●車両数／24
●定員(名)／Tc1.2＝133、M1.3＝145、M2＝146
●自重(t)／Tc1＝28.3、M1＝33.6、M2＝33.3、M3＝32.9、Tc2＝28.6
●最大寸法(㎜)／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)

電車の設備概要

70000型

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画面化により幅広いお客様が快適にご利用いただける車両としています。

- 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(㎜)／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)

70090型

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型と同様に座席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。

- 製造初年／2019年12月
- 車両数／42
- 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(㎜)／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)

80000型・80050型

2025年３月から東武アーバンパークラインで運用開始した５両固定編成車両です。小さなお子様やそのご家族が車内で快適にお過ごしいただけるよう、『たのしーと』を設定しています。また、民鉄初搭載となる同期リラクタンスモータを採用した車両推進システムやリチウムイオン二次電池とＳＩＶ装置を組み合わせた車上バッテリシステムを搭載し、消費電力の削減を図った環境に配慮した仕様としています。2026年２月には、60000系５両編成化改造時に派生した１両を流用し、80000系新造４両に組成した80050型も登場しています。

- 製造初年／2024年12月
- 車両数／80000型25、80050型20
- 定員(名)／Tc１、Tc２＝133、M１＝143、M２、T１＝144(T２＝142)(T３＝145)
- 自重(t)／Tc１＝29.5、M１＝36.3、T１＝26.3(T２＝30.0)(T３＝25.4～25.6)、M２＝36.7、Tc２＝29.7
- 最大寸法(㎜)／長:Tc１、Tc２＝20,470　他＝20,000　巾:2,800　高:4,065
- 主電動機／三相同期リラクタンスモータ、全閉自冷式
- 主制御装置／フルＳＩＣ式VVVF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:120km/h　加速度:2.23km/h/s　減速度:3.7km/h/s(常用)、4.5km/h/s(非常)

車両数は2026年３月31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㈱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㈱でISO14001を認証取得しています。

鉄道車両数

(2026.３.31現在)

	南栗橋車両管区	森林公園検修区	計(両)
特急車両	151	—	151
一般・通勤用車両	985	634	1,619
内燃機関車	2	—	2
計	1,138	634	1,772

(但し、野岩鉄道所有の6050型車両４両、東武博物館所有の8000型車両６両、車掌車２両、客車８両、蒸気機関車２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

■ 車上データ有効活用システム「Remote」

さらなる安定運行の確保や輸送サービスの向上、省エネ運転の推進を図ることを目的に走行中の車両の乗車率や車内温度、走行パターン等のデータを把握し分析するシステム「Remote※」を2021年度から本格導入しています。50000系、60000系、70000系、80000系、N100系、500系に導入しており、今後も拡大を図ってまいります。

※Remote monitoring of train to use effectivelyの略

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。

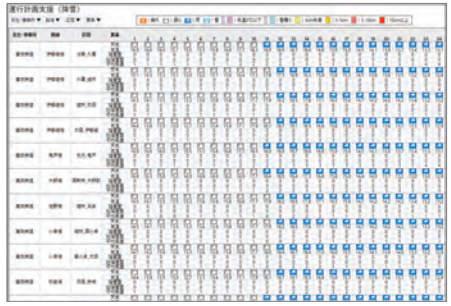
なお、本線関係では地震計13か所、雨量計28か所、河川監視カメラ16か所を、東上線では地震計４か所、雨量計10か所、河川監視カメラ７か所を設置して運転規制又は巡視・点検の必要性を確認する際の気象情報として活用しており、さらに気象観測業務会社より気象情報をネット化し防災初動体制の迅速化を図っています。

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

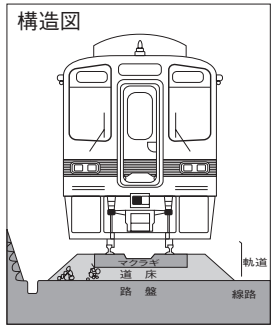
資器材を運搬する軌道モーターカー

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換すると、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

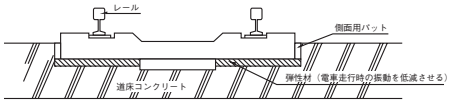
列車の走行に伴う保守作業として、主に深夜に行う道床つき固め等の軌道整備や道床を新しく入れ替える道床更換などの道床作業をなくし、軌道保守周期の延伸を図るため、直結軌道をはじめとする省力化軌道の導入を進めています。

ロングレール化率

2026.３.31現在

線別	可能延長（m）	敷設延長（m）	設置率（%）
本線	503,883	418,804	83.1
東上線	124,091	123,841	99.8
合計	627,974	542,645	86.4

＊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

2026.３.31現在

総称	線別	区間 自	区間 至	営業キロ（km）	軌間（m）	本線路延長 単線区間（km）	本線路延長 複線区間（km）	本線路延長 複々線区間（km）	本線路延長 計（km）	複線化率（%）	単線換算軌道延長 本線（km）	単線換算軌道延長 側線（km）	単線換算軌道延長 計（km）	線路等級
東武本線	伊勢崎線	浅草	伊勢崎	114.5	1.067	39.772	56.949	18.967	115.688	65.6	249.568	39.480	289.048	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	29.665	226.694	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	〃	18.012	44.647	0.000	62.659	71.3	115.940	11.707	127.647	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	22.083	1.557	23.640	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	0.688	20.055	2
	計			377.4		159.830	200.275	18.967	379.072	57.8	686.138	87.867	774.005	
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		184.509	256.063	24.262	464.834	60.3	853.908	121.318	975.226	

電気設備と保守の効率化

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と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

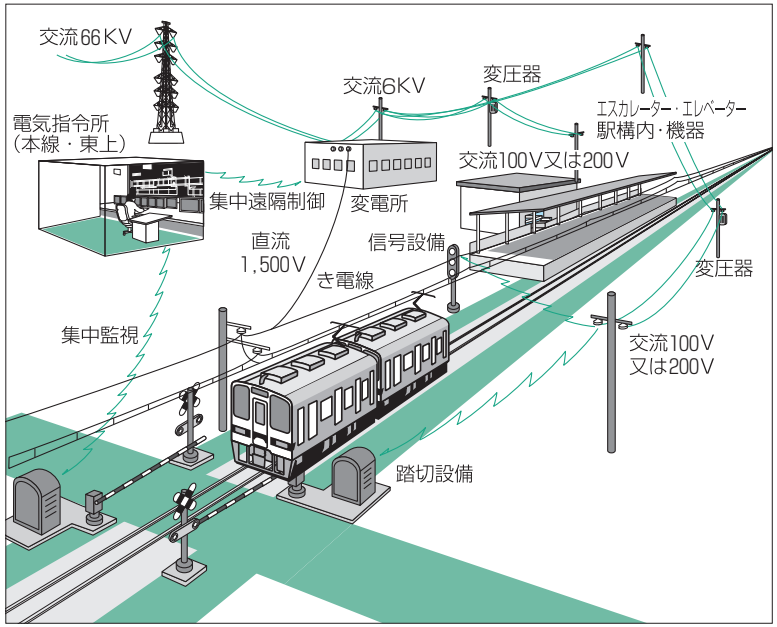
架線作業車

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

当社の変電所等の設備総数は62か所（2026年３月31日現在）で、そのうち本線関係45か所を本線電気指令所、東上線関係17か所を東上電気指令所で集中遠隔制御しています。

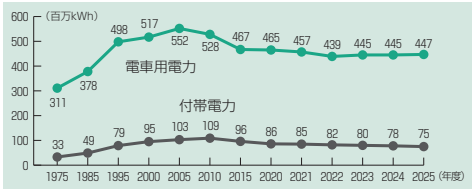
これにより、変電所の運転状況や電車線・高圧配電線への送電状況が、遠隔制御装置を通じて系統全般にわたり一目でわかるので、事故・障害などの情報収集や電力運用など、電気指令業務をスムーズに行うことができます。



■ 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、2025年度の電力使用量については、前年度0.2%減の522百万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



SL事業

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年からSL大樹を運転しています。また、「技術の継承」を目的にSLの復元作業も完遂させたことで、2022年7月18日よりSL３機体制となり毎日運転を実現しています。今後も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：東武日光～下今市～鬼怒川温泉間

所要時間：下今市～東武日光間 7.1km 約20分、下今市～鬼怒川温泉間 12.4km 約35分
※列車により所要時間が異なります。

停車駅：下今市／東武ワールドスクウェア／鬼怒川温泉／東武日光

SL座席指定料金：大人1,000円、小児300円
（東武日光～東武ワールドスクウェア・鬼怒川温泉間は大人1,150円、小児300円）

DL座席指定料金：大人750円、小児200円
（東武日光～東武ワールドスクウェア・鬼怒川温泉間は大人900円、小児200円）
※別途乗車区間の運賃が必要です。

● 車両・施設概要、SL検修員・乗務員の知識・技術の継承

「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等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・技能ともに豊富な各社と連携し、動態保存としての復元をはじめとした鉄道産業文化遺産を「学ぶ」資源として、技術の継承に取り組んでいます。

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/
JR北海道

蒸気機関車（SL）：C11形325号機/
真岡鐵道

蒸気機関車（SL）：C11形123号機/
日本鉄道保存協会

12系客車 オハテ12 1/JR四国

ディーゼル機関車（DL）：
DE10 1109/JR東日本

下今市機関庫・下今市駅転車台：
旧長門市駅転車台/JR西日本

● 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列車に３名乗務し、日光・鬼怒川エリア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」でお客様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、沿線の皆様がSL大樹にご乗車の皆様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。また夕刻の沿線の景観をお楽しみいただく「いっしょにイルミネーション」では、地元地域の皆様とともに、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

駅一覧

〔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2025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	39,155	東京都台東区花川戸１－４－１
とうきょうスカイツリー（押上〈スカイツリー前〉）	1902.4.1 2003.3.19	123,678 ―――	〃　墨田区押上１－１－４ 〃　〃　押上１－１－65
曳舟	1902.4.1	31,282	〃　〃　東向島２－26－６
東向島	〃	19,884	〃　〃　〃　４－29－７
鐘ケ淵	〃	13,145	〃　〃　墨田５－50－２
堀切	〃	4,386	〃　足立区千住曙町34－１
牛田	1932.9.1	21,213	〃　〃　〃　１－１
北千住	1899.8.27	422,760	〃　〃　千住旭町42－１
小菅	1924.10.1	6,467	〃　〃　足立２－46－11
五反野	〃	37,965	〃　〃　〃３－34－６
梅島	〃	36,451	〃　〃　梅田７－37－１
西新井	1899.8.27	64,709	〃　〃　西新井栄町２－１－１
竹ノ塚	1900.3.21	69,995	〃　〃　西竹の塚２－１－１
谷塚	1925.10.1	38,820	埼玉県草加市谷塚１－１－22
草加	1899.8.27	84,528	〃　〃　高砂２－５－25
獨協大学前〈草加松原〉	1962.12.1	57,783	〃　〃　松原１－１－１
新田	1899.12.20	29,600	〃　〃　金明町道下263－２
蒲生	〃	17,551	〃　越谷市蒲生寿町16－17
新越谷	1974.7.23	146,858	〃　〃　南越谷１－11－４
越谷	1920.4.17	49,025	〃　〃　弥生町４－11
北越谷	1899.8.27	49,715	〃　〃　大沢３－４－23
大袋	1926.10.1	18,357	〃　〃　大字袋山1200
せんげん台	1967.4.15	51,262	〃　〃　千間台東１－62－１
武里	1899.12.20	14,430	〃　春日部市大場450
一ノ割	1926.10.1	16,466	〃　〃　一ノ割１－１－１
春日部	1899.8.27	64,753	〃　〃　粕壁１－10－１
北春日部	1966.9.1	9,840	〃　〃　梅田本町１－13－１
姫宮	1927.9.1	4,723	〃　南埼玉郡宮代町川端１－１－１
東武動物公園	1899.8.27	28,951	〃　〃　〃　百間２－３－24
和戸	1899.12.20	3,577	〃　〃　〃　和戸１－１－１
久喜	1899.8.27	47,860	〃　久喜市久喜中央２－１－１
鷲宮	1902.9.6	6,308	〃　〃　鷲宮中央１－１－17
花崎	1927.4.1	9,690	〃　加須市花崎字蓮田157
加須	1902.9.6	12,542	〃　〃　中央１－１－15
南羽生	1903.9.13	3,309	〃　羽生市南羽生１－37
羽生	1903.4.23	11,690	〃　〃　南１－１－62
川俣	1907.8.27	2,840	群馬県邑楽郡明和町中谷328－３
茂林寺前	1927.4.1	1,446	〃　館林市堀工町1624
館林	1907.8.27	10,425	〃　〃　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	546	群馬県館林市日向町987
県	1928.5.1	674	栃木県足利市県町49－１
福居	1907.8.27	713	〃　〃　福居町1157－１
東武和泉	1935.9.20	801	〃　〃　〃　2149
足利市	1907.8.27	5,204	〃　〃　南町3694
野州山辺	1925.7.20	1,012	〃　〃　八幡町637
韮川	1932.10.25	2,265	群馬県太田市台之郷町1098－２
太田	1909.2.17	10,891	〃　〃　東本町16－１
細谷	1927.10.1	2,404	〃　〃　細谷町1169－４
木崎	1910.3.27	2,399	〃　〃　新田木崎町45
世良田	1927.10.1	457	〃　〃　世良田町2415－１
境町	1910.3.27	1,449	〃　伊勢崎市境百々432
剛志	〃	1,571	〃　〃　境保泉1164－４
新伊勢崎	〃	1,160	〃　〃　中央町15－３
伊勢崎	1910.7.13	6,797	〃　〃　曲輪町３－１

〔亀戸線〕

駅名	開設年月日	乗降人員（人）	所在地
小村井	1928.4.15	11,572	東京都墨田区文花２－20－１
東あずま	〃	8,175	〃　〃　立花４－23－８
亀戸水神	〃	4,603	〃　江東区亀戸８－５－１
亀戸	1904.4.5	26,678	〃　〃　〃　５－１－１

〔大師線〕

駅名	開設年月日	乗降人員（人）	所在地
大師前	1931.12.20	12,949	東京都足立区西新井１－３－１

〔日光線〕

駅名	開設年月日	乗降人員（人）	所在地
杉戸高野台	1986.8.26	9,807	埼玉県北葛飾郡杉戸町高野台東１－19－８
幸手	1929.4.1	11,725	〃　幸手市中１－１－23
南栗橋	1986.8.26	7,642	〃　久喜市南栗橋１－20
栗橋	1929.4.1	9,829	〃　〃　伊坂中央１－18
新古河	1935.7.21	1,158	〃　加須市向古河732
柳生	1929.11.1	976	〃　〃　小野袋1834－４
板倉東洋大前	1997.3.25	1,805	群馬県邑楽郡板倉町朝日野１－１－１
藤岡	1929.4.1	1,223	栃木県栃木市藤岡町藤岡5078－２
静和	〃	1,152	〃　〃　岩舟町静和2143
新大平下	1931.11.1	2,445	〃　〃　大平町富田571－２
栃木	1929.4.1	9,791	〃　〃　沼和田町１－35
新栃木	〃	3,348	〃　〃　平柳町１－８－18
合戦場	〃	324	〃　〃　都賀町合戦場513
家中	〃	354	〃　〃　〃　家中5897－９
東武金崎	〃	373	〃　〃　西方町金崎243－２
楡木	〃	213	〃　鹿沼市楡木町1018
樅山	〃	416	〃　〃　樅山町702－２

駅一覧

駅名	開設年月日	乗降人員（人）	所在地
新鹿沼	1929.4.1	2,943	栃木県鹿沼市鳥居跡町1475
北鹿沼	1931.12.10	120	〃　〃　玉田町743－3
板荷	1929.7.7	71	〃　〃　板荷222
下小代	〃	172	〃　日光市小代329
明神	1929.11.1	226	〃　〃　明神883
下今市	1929.7.7	2,327	〃　〃　今市1110
上今市	1929.10.1	104	〃　〃　〃　533－3
東武日光	〃	3,904	〃　〃　松原町4－3

〔宇都宮線〕

野州平川	1944.10.1	1,005	栃木県栃木市大宮町229－19
野州大塚	1931.11.1	428	〃　〃　大塚町1258－10
壬生	1931.8.11	2,083	〃　下都賀郡壬生町駅東町3－1
国谷	〃	889	〃　〃　〃　大字壬生甲3780－8
おもちゃのまち	1965.6.7	2,463	〃　〃　〃　幸町1－22－1
安塚	1931.8.11	1,170	〃　〃　〃　大字安塚1053
西川田	〃	2,396	〃　宇都宮市西川田5－1
江曽島	1944.7.1	1,817	〃　〃　大和2－12－31
南宇都宮	1932.4.17	1,222	〃　〃　吉野2－8－23
東武宇都宮	1931.8.11	8,649	〃　〃　宮園町5－4

〔鬼怒川線〕

大谷向	1931.3.1	148	栃木県日光市今市1406
大桑	1917.1.2	147	〃　〃　大桑町131
新高徳	1917.11.1	197	〃　〃　高徳465
小佐越	1930.7.6	143	〃　〃　鬼怒川温泉大原29
東武ワールドスクウェア	2017.7.22	432	〃　〃　〃　334－10
鬼怒川温泉	1919.3.17	2,943	〃　〃　〃　1390
鬼怒川公園	1962.12.10	175	〃　〃　藤原19
新藤原	1920.1.1	566	〃　〃　〃　399－28

〔佐野線〕

渡瀬	1927.12.16	287	群馬県館林市足次町65
田島	1914.8.2	123	栃木県佐野市田島町184
佐野市	〃	661	〃　〃　上台町2164
佐野	1894.3.20	3,404	〃　〃　若松町外堀539
堀米	〃	467	〃　〃　堀米町1274
吉水	1915.7.1	550	〃　〃　新吉水町60－1
田沼	1894.3.20	885	〃　〃　栃本町1766
多田	〃	143	〃　〃　多田町1272－2
葛生	〃	676	〃　〃　葛生東1－1－5

〔小泉線〕

駅名	開設年月日	乗降人員（人）	所在地
成島	1926.4.10	732	群馬県館林市成島町字小蓋725－2
本中野	1917.3.12	870	〃　邑楽郡邑楽町大字中野4858－5
篠塚	〃	239	〃　〃　〃　大字篠塚3995－3
東小泉	1941.12.1	1,297	〃　〃　大泉町東小泉1－18－1
小泉町	1917.3.12	380	〃　〃　〃　城之内2－4－1
西小泉	1941.12.1	1,421	〃　〃　〃　西小泉4－31－10
竜舞	1942.5.10	647	〃　太田市龍舞町1838

〔桐生線〕

三枚橋	1913.3.19	656	群馬県太田市鳥山下町642－1
治良門橋	〃	564	〃　〃　成塚町1024
藪塚	〃	1,117	〃　〃　藪塚町字八石379－2
阿左美	1937.5.5	477	〃　みどり市笠懸町阿左美1032－2
新桐生	1913.3.19	1,783	〃　桐生市広沢町2－2990－4
相老	〃	709	〃　〃　相生町2－756
赤城	1932.3.18	1,040	〃　みどり市大間々町大間々2445－3

〔野田線〕路線愛称名「東武アーバンパークライン」

大宮	1929.11.17	130,582	埼玉県さいたま市大宮区錦町630
北大宮	1930.4.12	6,748	〃　〃　〃　土手町3－285
大宮公園	1929.11.17	9,455	〃　〃　〃　寿能町1－172－1
大和田	〃	19,554	〃　〃　見沼区大和田町2－1774
七里	〃	19,045	〃　〃　〃　大字風渡野603
岩槻	〃	35,732	〃　〃　岩槻区本町1－1－1
東岩槻	1969.12.1	19,550	〃　〃　〃　東岩槻1－12－1
豊春	1929.11.17	11,666	〃　春日部市上蛭田136－1
八木崎	〃	10,301	〃　〃　粕壁6946
藤の牛島	1930.10.1	7,115	〃　〃　牛島1576
南桜井	1930.12.9	13,694	〃　〃　米島1185
川間	1930.10.1	15,948	千葉県野田市尾崎832
七光台	1968.7.1	7,190	〃　〃　光葉町1－52－1
清水公園	1929.9.1	4,862	〃　〃　清水公園東1－32－2
愛宕	〃	10,363	〃　〃　中野台1217
野田市	1911.5.9	9,177	〃　〃　野田128
梅郷	〃	15,776	〃　〃　山崎1892
運河	〃	20,671	〃　流山市東深井405
江戸川台	1958.2.16	23,911	〃　〃　江戸川台東1－3
初石	1911.5.9	19,675	〃　〃　西初石3－100
流山おおたかの森	2005.8.24	68,770	〃　〃　おおたかの森東1－1－1
豊四季	1911.5.9	16,162	〃　柏市豊四季159
柏	〃	150,002	〃　〃　末広町1－1
新柏	1983.7.21	21,560	〃　〃　新柏1－1510

駅一覧

駅名	開設年月日	乗降人員（人）	所在地
増尾	1923.12.27	12,783	千葉県柏市増尾１－１－１
逆井	1933.７.29	13,486	〃　〃　逆井848
高柳	1923.12.27	16,516	〃　〃　高柳1489
六実	〃	12,953	〃　松戸市六実４－６－１
新鎌ケ谷	1999.11.25	47,348	〃　鎌ケ谷市新鎌ケ谷２－10－１
鎌ケ谷	1923.12.27	22,093	〃　〃　道野辺中央２－１－10
馬込沢	〃	26,344	〃　船橋市藤原７－２－１
塚田	〃	18,657	〃　〃　前貝塚町564
新船橋	1956.９.15	14,294	〃　〃　山手１－３－１
船橋	1923.12.27	119,303	〃　〃　本町７－１－１

〔東上本線〕

駅名	開設年月日	乗降人員（人）	所在地
池袋	1914.５.１	427,749	東京都豊島区西池袋１－１－21
北池袋	1934.５.１	10,721	〃　〃　池袋本町１－36－６
下板橋	1914.５.１	16,320	〃　〃　〃　４－43－11
大山	1931.８.25	49,994	〃　板橋区大山町４－１
中板橋	1933.７.12	28,625	〃　〃　弥生町33－１
ときわ台	1935.10.20	44,615	〃　〃　常盤台１－43－１
上板橋	1914.６.17	52,917	〃　〃　上板橋２－36－７
東武練馬	1931.12.29	58,152	〃　〃　徳丸２－２－14
下赤塚	1930.12.29	14,928	〃　〃　赤塚新町１－23－１
成増	1914.５.１	54,285	〃　〃　成増２－13－１
和光市	1934.２.１	172,167	埼玉県和光市本町４－６
朝霞	1914.５.１	69,478	〃　朝霞市本町２－13－52
朝霞台	1974.８.６	155,460	〃　〃　東弁財１－４－17
志木	1914.５.１	97,752	〃　新座市東北２－38－１
柳瀬川	1979.11.８	18,137	〃　志木市館２－５－１
みずほ台	1977.10.21	39,181	〃　富士見市東みずほ台２－29－１
鶴瀬	1914.５.１	48,184	〃　〃　鶴瀬東１－11－１
ふじみ野	1993.11.15	62,863	〃　〃　ふじみ野東１－26－１
上福岡	1914.５.１	52,434	〃　ふじみ野市上福岡１－１－１
新河岸	1914.６.17	26,224	〃　川越市大字砂914－５
川越	1915.４.１	120,312	〃　〃　脇田町24－９
川越市	1914.５.１	44,640	〃　〃　六軒町１－４－４
霞ケ関	1916.10.27	25,086	〃　〃　霞ヶ関東１－１－４
鶴ケ島	1932.４.10	30,977	〃　鶴ヶ島市大字上広谷18－５
若葉	1979.４.２	35,007	〃　坂戸市関間４－13－１
坂戸	1916.10.27	28,828	〃　〃　日の出町１－１
北坂戸	1973.８.21	18,886	〃　〃　末広町１
高坂	1923.10.１	24,609	〃　東松山市大字高坂1333－２
東松山	〃	26,861	〃　〃　箭弓町１－12－11
森林公園	1971.３.１	12,491	〃　比企郡滑川町大字羽尾3977－１
つきのわ	2002.３.26	5,437	〃　〃　〃　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	6,564	埼玉県比企郡嵐山町大字菅谷135－６
小川町	〃	7,896	〃　〃　小川町大字大塚1145
東武竹沢	1932.７.23	672	〃　〃　〃　大字靱負680－４
みなみ寄居〈ホンダ寄居前〉	2020.10.31	1,982	〃　大里郡寄居町大字富田字橋ノ入南谷997－14
男衾	1925.７.10	1,451	〃　〃　〃　〃　1792－１
鉢形	〃	815	〃　〃　〃　大字鉢形16－１
玉淀	1934.４.１	513	〃　〃　〃　大字寄居824－１
寄居	1925.７.10	3,415	〃　〃　〃　〃　1211－１

〔越生線〕

駅名	開設年月日	乗降人員（人）	所在地
一本松	1934.12.16	4,310	埼玉県鶴ヶ島市大字中新田80－３
西大家	1936.２.28	3,741	〃　坂戸市大字森戸623－７
川角	1934.12.16	11,739	〃　入間郡毛呂山町大字下川原289－２
武州長瀬	〃	3,758	〃　〃　〃　若山１－62－１
東毛呂	〃	4,849	〃　〃　〃　岩井東２－１－１
武州唐沢	〃	2,945	〃　〃　越生町大字上野51－６
越生	〃	3,116	〃　〃　〃　大字越生386