

# 東京都交通局経営計画

## ステップ アップ 2010



2011年、おかげさまで  
都民の足100周年

これからもお客様とともに  
歩み続けます



平成22年2月



東京都交通局

# はじめに

都営交通は、現在、一日約300万人のお客様に利用され、東京の都市活動や都民生活に欠かせない公共交通機関として重要な役割を担っています。

これまで交通局は、「東京都交通局経営計画-新チャレンジ2007-」（平成19～21年度）に基づき、安全対策の強化やお客様サービスの充実、財務状況の改善などに取り組み、一定の成果を上げてきました。

しかし、今後、少子高齢化が進むとともに、景気の長期低迷が予想される社会経済状況のもとで、乗客数の大幅な増加を期待することはできません。また、公共交通機関には、輸送の安全確保やCO<sub>2</sub>削減など環境負荷低減への取組がこれまで以上に強く求められています。さらに、お客様のニーズは一層多様化・高度化するなど、交通局を取り巻く事業環境は、より厳しさを増しています。

交通局の財務状況については、平成18年度決算で地下鉄事業の経常収支が黒字に転換するなど改善されつつあるものの、依然として多額の累積欠損金や長期債務を抱え、厳しい状況が続いています。

このため、こうした状況を踏まえ、「新チャレンジ2007」の成果も活かしながら、今後、交通局が進むべき道標として、このたび平成22年度を初年度とする3か年の「東京都交通局経営計画-ステップアップ2010-」を策定しました。

交通局は計画期間中の平成23年（2011年）に100周年を迎えます。これまで幾多の困難を乗り越えて今日を迎えることができたのは、ひとえにご利用いただいている多くのお客様のおかげと深く感謝しています。

今後、関係機関の理解と協力を得ながら、この経営計画に基づき、安全の確保を最優先に、質の高いきめ細かなサービス提供に努めるとともに、不断の経営改革に取り組むことにより、さらなるステップアップを果たし、お客様に信頼・支持され、ともに歩む都営交通を目指していきます。



# 目 次

経営方針	1
I 交通局を取り巻く事業環境と今後の経営の方向	
1 交通局を取り巻く事業環境	6
2 局事業の課題と今後の経営の方向	10
II 計画期間における具体的な取組	
＜4つの柱－取組方針－＞	23
1 安全・安心の確保	33
（1）安全管理体制の強化	34
（2）安全輸送基盤の整備	37
（3）運行管理機能の強化	40
（4）駅施設・車両の安全性の強化	42
2 質の高いサービスの提供	47
（1）輸送力の増強・ダイヤの見直し	48
（2）駅・停留所の快適性の向上	50
（3）車両の快適性の向上	58
（4）魅力あるサービスの開発	61
3 社会的要請への対応	65
（1）環境対策の推進	66
（2）沿線地域の活性化	70
（3）福祉施策などの推進	71
（4）行政施策との連携強化	72
4 経営力の強化	75
（1）効率化の推進と組織の見直し	76
（2）関連事業の推進	78
（3）関連団体の活用	79
（4）人材育成と職場の活性化	80
III 財政収支の目標	
1 高速電車事業（都営地下鉄）	84
2 自動車事業（都営バス）	85
3 軌道事業（都電荒川線）	86
4 新交通事業（日暮里・舎人ライナー）	87
5 電気事業（発電）	88
〈参考〉関連事業	89
（付表）局事業別（計画事業内訳）	91

## 本計画の位置づけ

本計画は、これからの交通局の経営のあり方と、それを実現していくための具体的な取組を示したものです。

交通局を取り巻く事業環境を踏まえ、中長期的な視点から、各事業が抱える課題解決に向け、今後の経営の方向を明らかにしています。

「10年後の東京」計画など都の施策との整合を図りながら、4つの取組方針を柱に、計画期間中の主要事業や財政収支目標を示しています。

### 【計画期間】

平成22年度から平成24年度までの3か年

# 經營方針



私たちは、東京の都市活動や都民生活を支える公共交通機関として、お客様に信頼・支持され、ともに歩む都営交通をめざします。

このため、公共交通機関の使命である安全の確保を最優先に、多様化・高度化するニーズを的確に把握し、真にお客様本位のサービスの創造と不断の経営改革に取り組んでいきます。

### 【お客様への4つの約束】

お客様の安全・安心を何よりも大切にし、災害に強く、事故のない都営交通をめざします。

お客様に心から喜んでいただけるサービスを提供し、快適で利用しやすい都営交通をめざします。

公営交通としての使命と社会的役割を十分に果たし、環境に優しく、地域の活性化に貢献する都営交通をめざします。

経営力を強化し、スリムで足腰の強い都営交通をめざします。





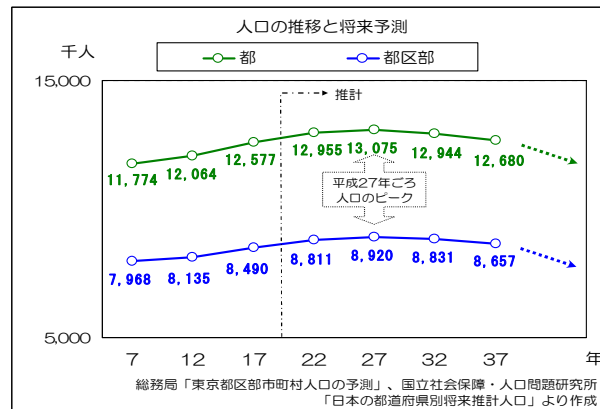
# I 交通局を取り巻く事業環境と 今後の経営の方向

## 1 社会経済状況の変化

### 【人口減少社会の到来】

- 東京都の人口は、当面は人口流入等により増加傾向が続くものの、平成27年ごろにピークを迎え、以後は減少に転じていくと予想されています。

また、少子高齢化の進行に伴い、生産年齢人口が減少するため、今後、公共交通機関の乗客数も減少すると見込まれます。



### 【景気の低迷】

- 平成20年秋に始まった世界金融危機により、わが国の景気は大きく落ち込み、この先の見通しも厳しいものとなっています。鉄道等、公共交通機関の乗客数も減少傾向に転じており、景気低迷の影響を受けていると見られています。

## 2 公共交通を取り巻く環境の変化

### 【安全・安定輸送の確保に求められるレベルの高まり】

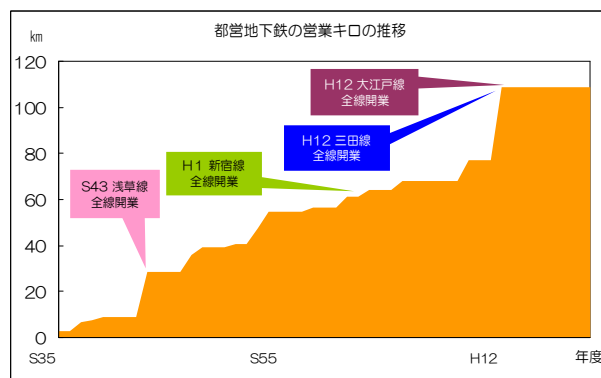
- 鉄道・バス等の事故や、車両等の不具合に起因する輸送障害が大きく報道され、「安全・安心」への関心が、かつてないほどに高まっています。

日々の生活に不可欠な公共交通機関には、ハード・ソフト両面の取組により、今まで以上に安全性の向上と安定的な運行が求められています。

- 地震や台風などの自然災害に加えて、新型インフルエンザなどの感染症、さらには無差別テロや放火など、様々な災害や事件・事故に対して、被害の防止・軽減・早期復旧のための対策の強化が求められています。

### 【社会資本ストックの老朽化への対応】

- 高度経済成長期に整備された道路や橋など、社会資本ストックの老朽化が問題になっています。地下鉄のトンネル等についても、安全輸送を支える基盤として、適切に維持管理し、資産を良好な状態で将来世代に承継していく必要があります。



## 【ユニバーサルデザイン<sup>注1</sup>のまちづくりの推進】

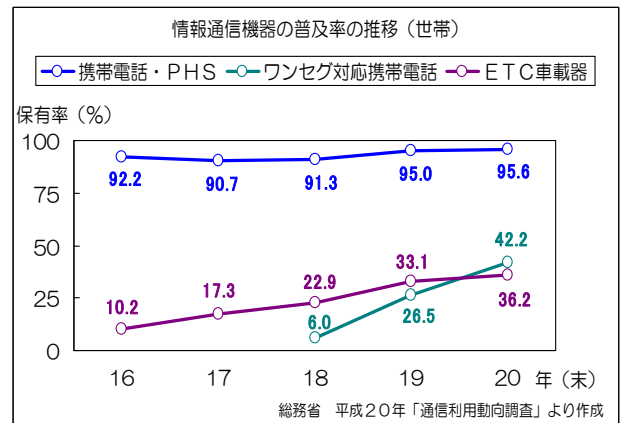
- 少子高齢化の進行に伴い、出産や子育てのしやすい環境の整備や高齢者の多様な分野での参加の促進などへの対応が求められています。
- 羽田・成田両空港の整備や外国人旅行者誘致の様々な取組と合わせて、来訪者が快適に移動し、観光を満喫できる環境づくりが求められています。
- これらの環境変化を踏まえ、公共交通機関において、高齢者、こども、障害者、外国人を含む観光客等、すべての人々にとって、安心して円滑に移動できるまちづくりが求められています。

## 【価値観やライフスタイルの多様化】

- 人々の価値観やライフスタイルが多様化する中で、今後、公共交通機関が、利用者から選択されるようなサービスをいかに提供していくかが重要となっています。  
このため、基本的な輸送サービスを確実に提供した上で、駅・車内の快適性向上、利用者への情報提供等、多様で質の高いサービスを提供していく必要があります。

## 【情報通信技術の発展】

- 携帯電話等の情報通信端末の普及や、高速大容量情報通信技術の進歩などにより、自由な情報のやりとりができるユビキタス社会<sup>注2</sup>の到来が現実味を増しています。
- 公共交通機関においては、P A S M OなどのICカードが急速に普及しました。様々な交通機関で相互に利用できる高い利便性が評価されているとともに、電子マネーなど、多機能・多目的なカードとして、活用の場が広がっています。



### 注1 ユニバーサルデザイン

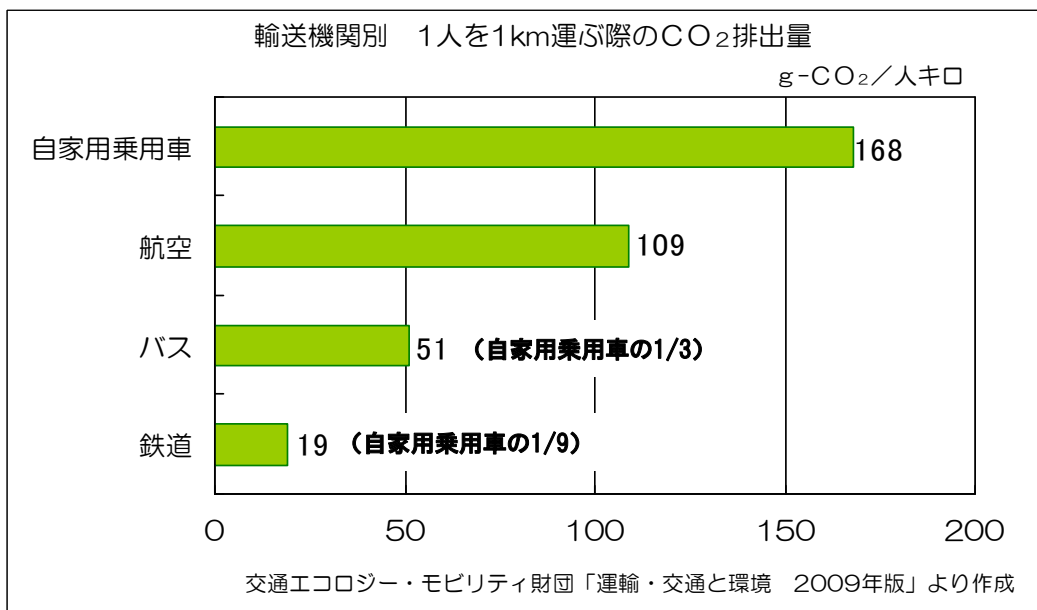
障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をあらかじめデザインする考え方

### 注2 ユビキタス社会

情報通信機器が現実生活の至る所に埋め込まれ、いつでもどこでも利用者が意識せず、かつ複雑な操作がなくとも情報通信技術を有機的に活用できる社会

## 【環境にやさしい公共交通機関への期待の高まり】

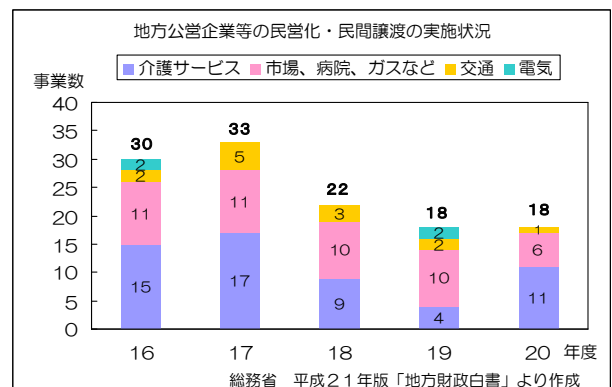
- 平成12年の大江戸線全線の開業などにより、区部には高密度な鉄道ネットワークが形成されています。今後は、鉄道各社及びバス・路面電車など各種交通機関との連携によるネットワーク効果の発揮が求められていきます。
- 東京の道路網については、三環状道路の整備により、自動車交通の流れが円滑になり、バスの定時性が確保されるなど、公共交通機関の利便性が高まることも期待されます。
- 鉄道やバスなどの公共交通機関は、特に人口が稠密な都市において、自家用車に比べてエネルギー効率が極めて高く、環境にやさしい交通手段として利用促進が求められています。
- 一方で、公共交通機関には、CO<sub>2</sub>排出事業者として省エネルギー車両の導入等の環境対策を強化することも求められています。



### 3 公営企業を取り巻く環境の変化

#### 【公営企業の経営改善の推進】

- 公営企業は、住民生活に身近な社会資本を整備し、必要なサービスを提供する役割を果たしており、将来にわたり、企業としての経済性を発揮しつつ、その本来の目的である公共の福祉を増進していくためには、経営環境の変化に適切に対応し、公営企業のあり方を絶えず見直していくことが不可欠となっています。
- 特に、平成21年4月から財政健全化法<sup>注3</sup>が全面施行されたことを踏まえ、現在公営企業が行っている事業そのものの意義、供給しているサービスの必要性について検討すること、さらに、費用対効果が最大となる事業手法を選択することなどを含め、各地方公共団体において、公営企業の抜本的改革の推進、一層の経営の健全化等に集中的に取り組むことが求められています。



#### 【公営企業に対する社会的要請の高まり】

- 民間企業では、消費者、株主など全てのステークホルダー（利害関係者）に対する説明責任や、社会的・環境的課題への自発的取組を重視するCSR<sup>注4</sup>が、経営の重要な要素となっています。公営企業は、説明責任を的確に果たすことはもとより、行政施策との連携や環境への配慮、地域社会への貢献など、民間企業よりも高いレベルで社会的要請に対応することが求められています。

#### 【公営交通に求められる役割】

- 公共交通は、公営事業者と民営事業者で担ってきた分野であり、近年、規制緩和の進展により、民間企業との事業者間競争が激しさを増しています。公営企業は、民間委託や民間的経営手法の導入等、経営の一層の健全化・効率化に取り組むとともに、住民に対してより良質なサービスを提供していくことが求められています。
- さらに、公営交通には、地域における生活の足の確保という行政課題についても、的確に取り組むことが求められています。

#### 注3 財政健全化法

「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」（平成19年6月制定）のこと。一般会計、特別会計と企業会計を合わせた連結決算により地方公共団体全体の財政状況を明確にすることを目的の一つとしており、公営企業について、より一層の経営健全化が求められている。

#### 注4 CSR

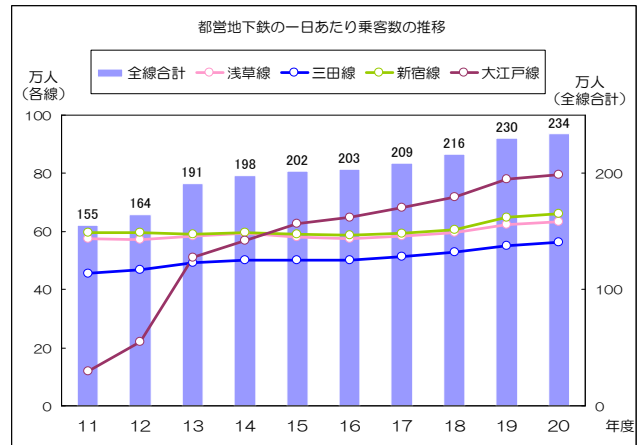
Corporate Social Responsibilityの略。企業が社会的・環境的課題などを自発的に経営戦略等の中核に取り込み、様々な主体（ステークホルダー）と協働しながら、持続可能な社会に貢献する活動

## ■高速電車事業（都営地下鉄）

### 《現状と課題》

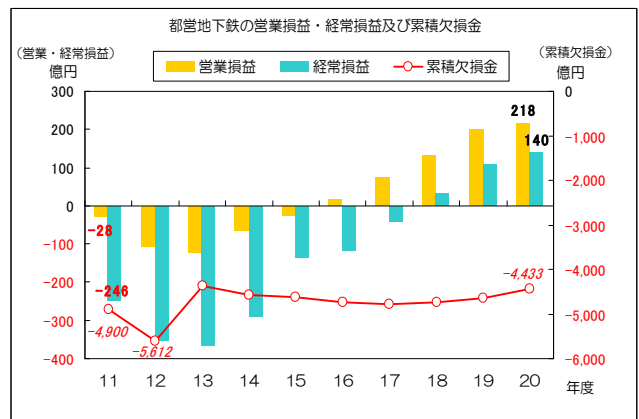
#### 【将来的には伸びが期待できない乗客数】

- 都営地下鉄は昭和35年の浅草線の営業開始から順次路線を拡大し、現在の営業キロは、4路線の合計で109kmとなっています。
- 大江戸線全線の開業により、都営地下鉄のネットワークは大幅に充実し、1日あたりの乗客数は234万人まで増加しました。
- しかし、少子高齢化が一層進行するとともに、平成27年ごろには、東京においても人口減少社会に突入することが見込まれるなど、長期的には乗客数の伸びは期待できません。



#### 【多額の累積欠損金と安全投資の必要性】

- 経常損益は、平成18年度決算から黒字基調となり、平成20年度には、140億円の黒字を確保し、経営状態は着実に改善しています。しかし、依然として平成20年度末で4,433億円にのぼる累積欠損金と1兆円を超える長期債務を抱えており、その解消には、相当な年月がかかるものと見込まれます。
- さらに、安全・安心への対策や老朽化した施設の更新など、今後の事業運営には多額の投資が必要になります。



#### 【都営地下鉄と東京メトロ】

- 東京の地下鉄は、都営地下鉄と東京メトロの二つの事業者によって運営されています。このため、サービス内容が異なるなど、お客様の利便性を損なっている面があり、地下鉄の一元化は、今後の重要な課題です。

しかし、一方で、現状では解決すべき様々な課題を抱えており、まずはサービスの一体化をより一層進めることで、お客様の利便性の向上に努めています。

## 《今後の経営の方向》

- 公共交通機関として、安全マネジメント態勢を一層強化し、安全意識の高揚を図り、安全の確保を最優先に、事業運営に取り組みます。
- お客様の安全を確保するための設備投資に、重点的に取り組んでいきます。
- 安全輸送基盤の整備に重点的に取り組み、施設・設備・車両の日々の保守点検や維持管理を通じて、安全の確保に万全を期していきます。
- トンネルなどの構築物について、予防保全の考え方を取り入れながら計画的な改修を進め、高いレベルで安全性を確保するとともに長寿命化を実現します。
- 環境にやさしく、大量輸送が可能な交通手段である地下鉄の特性を十分に発揮できるよう、一層の利用促進を図るとともに、積極的に省エネルギー対策に取り組み、CO<sub>2</sub>削減に貢献します。
- 全ての人に優しい交通機関として、ハード・ソフト両面で、より快適で質の高い輸送サービスを提供します。
- 利用促進の取組と併せて、より一層の効率化に取り組むことにより、経営力の強化を図り、累積欠損金の解消及び長期債務の縮減を目指します。
- 東京メトロとデザインを統一した乗継案内や駅案内表示の充実に取り組むなど、サービスの一体化をより一層進めていきます。



都営地下鉄4線

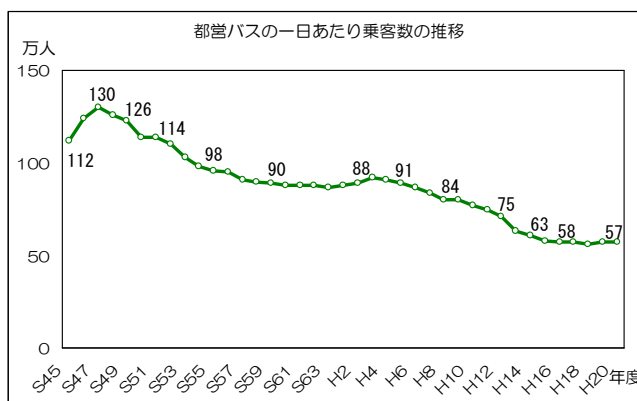


## ■自動車事業（都営バス）

### 《現状と課題》

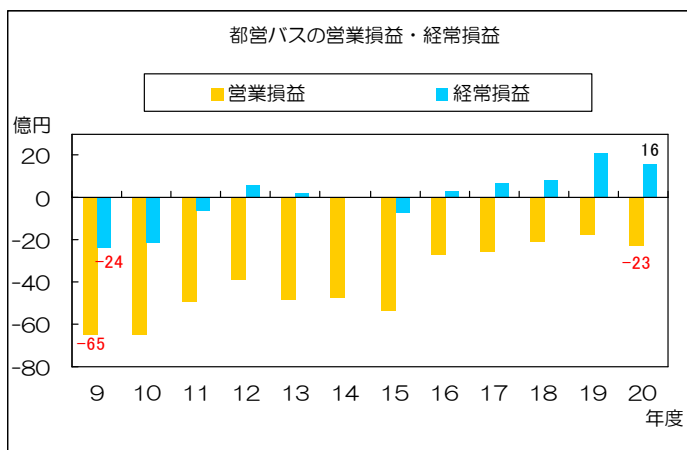
#### 【減少が続く乗客数】

- 都営バスの一日常平均の乗客数は、昭和47年度の130万人を最高に、自家用車の普及や都内における地下鉄新線の開業などの影響を受け続け、年々減少しています。
- 平成14年に実施された乗合バスの参入規制の緩和に伴い、コミュニティバスを運行する新たな事業者が参入するなど、都営バスとの競争が起きています。
- 近年、乗客数はいったん下げ止まりの様相となりましたが、景気悪化や地下鉄新線開業等の影響を受け、平成20年末ごろから再び減少傾向となっています。



#### 【厳しい財務状況】

- バス事業の収支は、平成16年度から経常損益は黒字となっていますが、営業損益は一貫して数十億円の赤字となっています。
- 路線別の収支は、全路線のおよそ3分の2が赤字ですが、採算性が低く民営事業者では運行が難しい路線であっても、公営として地域に必要な路線を維持しています。
- 公営としての役割を果たしていくために、平成15年度からバス営業所の管理の委託を実施するなど、人件費を中心としたコスト削減を進めています。
- しかし、今後も乗客数の減少が続くと、さらに経営状態は厳しくなることが見込まれます。

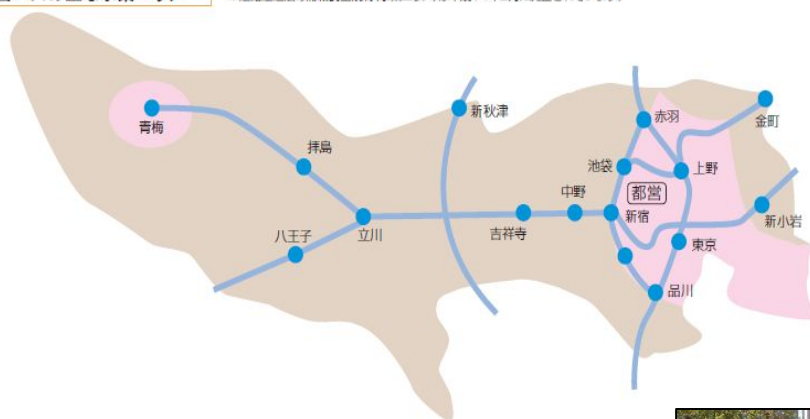


## 《今後の経営の方向》

- 公共交通機関として、安全マネジメント態勢を一層強化し、安全意識の高揚を図り、安全の確保を最優先に、事業運営に取り組みます。
- ハード・ソフト両面で安全対策を着実に実施し、お客様に安心してご利用いただけるよう事故防止に努めます。
- お客様ニーズに応じた路線の設定により、魅力あるバス事業を展開します。
- 運行の定時性の確保と、的確な運行情報の提供により、公共交通機関としての信頼性を向上させます。
- 乗り降りが容易で気軽に利用できる高齢者等の身近な足として、便利で快適な、質の高いサービスを提供します。
- 都内最大のバス事業者として、また公営企業として、環境負荷低減に先導的な役割を担っていきます。
- 引き続き、経営の効率化や徹底したコスト削減等に取り組んでいきます。
- 今後とも、安定的に経常黒字を確保できるよう、健全な経営を行い、公営交通の使命と役割を果たしていきます。

### 都営バスの主な事業エリア

※道路運送法の路線調整規制(事業エリア)は平成14年2月に廃止されています。



都営バスマスコット



都営観光バス



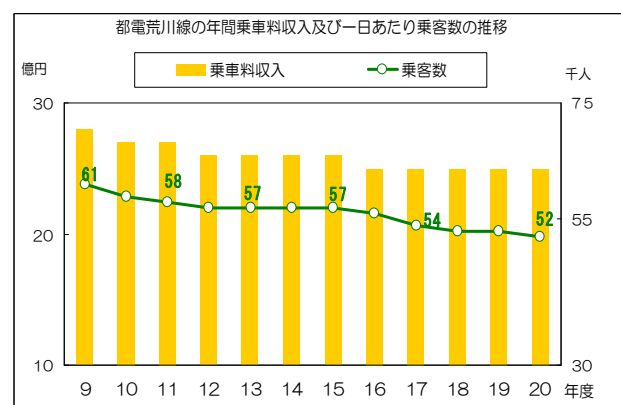
観光路線バス「東京駅丸の内北口～両国駅前」

## ■軌道事業（都電荒川線）

### 《現状と課題》

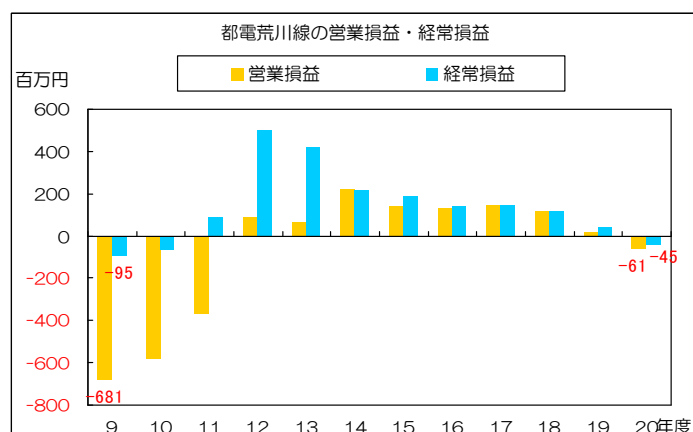
#### 【減少傾向にある乗客数】

- 都電荒川線の一日平均の乗客数は、平成9年度までは6万人台を維持していましたが、沿線地域では、大学や企業等の移転などもあり、平成20年度には5万2千人まで減少してきています。
- さらに、大規模な再開発等も少なく、学生や生産年齢人口が減少していることから、今後の乗客数の伸びは期待できません。
- 一方で、都電の中で唯一残った荒川線は、単に移動のための交通機関というだけでなく、沿線地域のシンボルとして地元には根強い愛着もあり、貴重な観光資源としても期待されています。



#### 【厳しさが増す経営状況】

- 経常損益は、平成11年度以降、黒字を確保していましたが、近年では乗客数の減少によって悪化しています。
- 老朽化が進む車両や設備の更新が必要なことから、経営状況はさらに厳しくなることが見込まれます。





## ■新交通事業（日暮里・舎人ライナー）

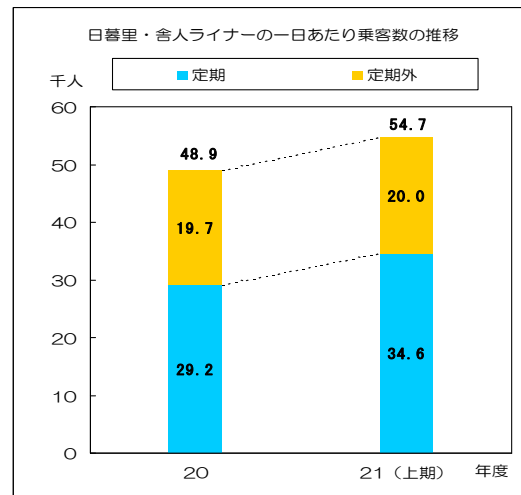
### 《現状と課題》

#### 【順調な乗客数の伸び】

- 平成19年度末の開業以来、乗客数は概ね順調な伸びを示しています。
- しかし、平日朝の上り方面と夕方の下り方面に混雑が集中しており、日中や休日など、閑散時間帯の乗客数を増やしていく対策が必要となっています。

#### 【当面続く経常赤字】

- 開業からまだ間もなく、資本費負担が大きいため、当分の間は赤字基調が続きます。



### 《今後の経営の方向》

- 公共交通機関として、安全マネジメント態勢を一層強化し、安全意識の高揚を図り、安全の確保を最優先に、事業運営に取り組みます。
- お客様の流動やラッシュ時の混雑状況などに応じて、適切な輸送力の確保を図ります。
- 今後とも継続して認知度の向上と地域の活性化を図るため、沿線自治体や施設と協力した街のにぎわいづくりやイベントを実施していきます。
- 通勤・通学客の確保や沿線PRによる増客に努めるとともに、コスト削減等の効率化に取り組むことで、財務体質の改善を図り、早期の経営安定化を目指します。



日暮里・舎人ライナー

## ■電気事業（発電）

### 《現状と課題》

#### 【電気事業の状況】

- 交通局は、昭和32年以降、多摩川の流水を活用した水力発電による電気事業を営んでいます。発電した電気は、全量を東京電力㈱に売却しており、奥多摩地域の安定的な電力供給に貢献しています。
- 現状では、施設状態は良好で経常損益も黒字を計上するなど、安定した経営状況です。しかし、平成7年に電気事業法が改正され、卸電気事業への参入許可が原則撤廃されて以来、電気の売却料金は低下しています。

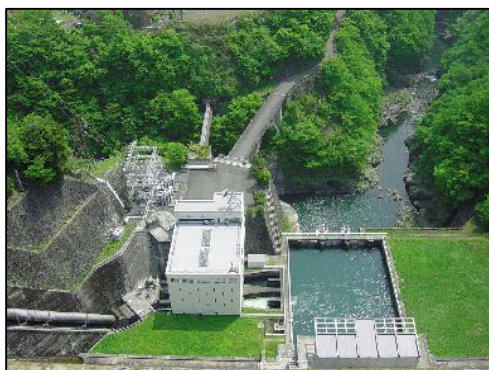
東京電力㈱との受給契約において、総括原価主義<sup>注5</sup>に基づく電力料金算定の保証が得られない場合は、将来的に電気事業の経営は厳しくなることが予想されます。

- 当面は、東京電力㈱との間で、平成21年から10年間の電力受給に関する基本契約を締結し、引き続き、総括原価主義に基づく電気の売却料金の算定を維持することとしたため、安定的に電気事業を営み続ける見通しとなりました。

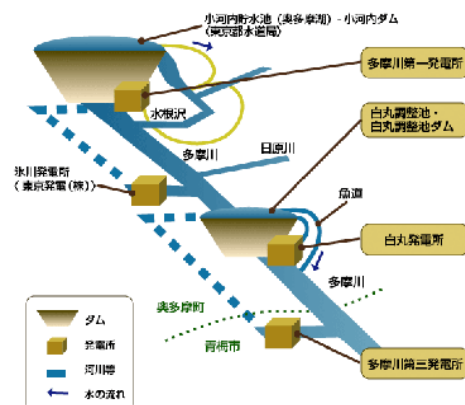
また、これまでに民間企業への業務委託を最大限に拡大するなど、徹底した効率化を進めてきました。

### 《今後の経営の方向》

- 奥多摩地域への安定的な電力供給という重要な役割と環境にやさしいクリーンエネルギーであることの意義を考慮し、引き続き、簡素で効率的な運営体制のもとでの事業運営を図ります。
- 一方で、電気事業は民間企業が主体となって経営している分野であることから、今後、経営環境の変化を的確に把握しながら、民間企業に譲渡することも含め、事業の方向性について検討を進めていきます。



多摩川第一発電所



#### 注5 総括原価主義

サービスの継続的な提供に必要な原価を賄うだけの収入が得られるように料金を定める方式。総括原価とは、効率的な経営の下における適正な原価と適正利潤を含んだもの。

## ■懸垂電車事業（モノレール）

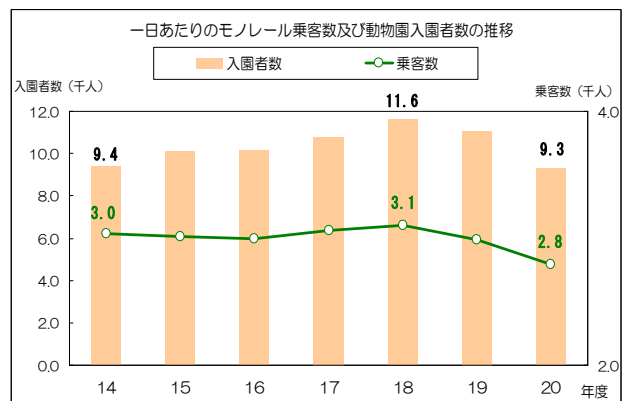
### 《現状と課題》

#### 【日本で初めて開業した未来への実験線】

- 上野動物園内のモノレールは、将来の都市交通機関の開発のため上野動物園内に実験線として建設された、わが国初のモノレールです。
- 営業キロは0.3 kmで、昭和32年から営業を開始しましたが、平成11年度には上野動物園を所管する建設局に無償で施設を譲渡しました。交通局はその施設を借り受けて、モノレールの運行と線路・車両等の維持管理を行っています。

### 《今後の経営の方向》

- 公共交通機関として、安全マネジメント態勢を一層強化し、安全意識の高揚を図り、安全の確保を最優先に、事業運営に取り組みます。
- 事業運営にあたっては、お客様に親しまれ、子供たちに夢を与えられるよう、努めていきます。



モノレール車両



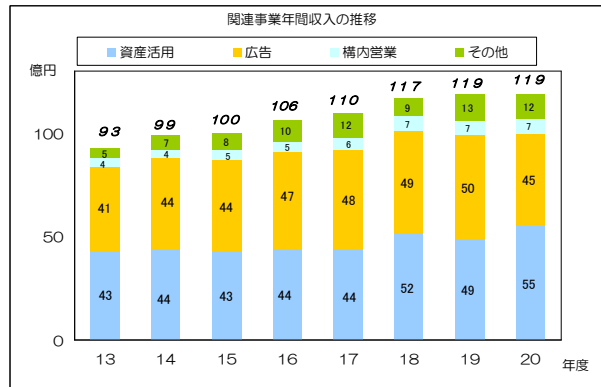
案内図

## ■関連事業（資産活用・構内営業・広告など）

### 《現状と課題》

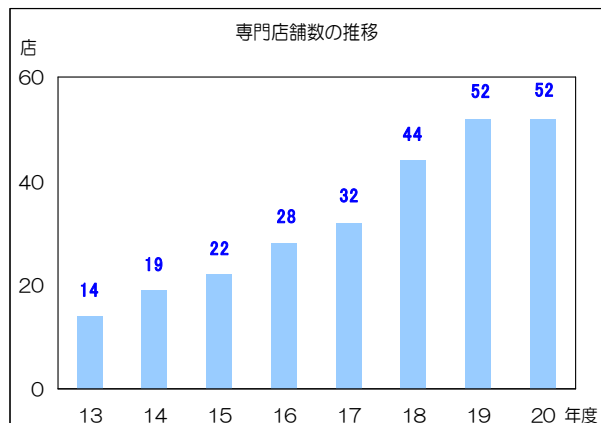
#### 【交通事業の経営基盤強化に寄与】

- 関連事業総収入は、平成20年度で約119億円（税込。特別利益を除く。）となり、地下鉄、バスなど交通局本来事業の経営基盤の強化に寄与しています。
- 関連事業の主な事項別の収入では、資産活用55億円、広告45億円、駅構内営業7億円となっています。



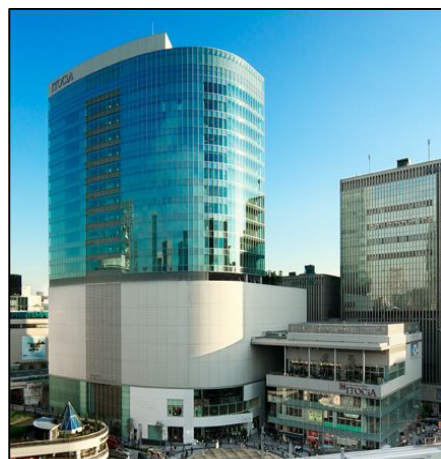
#### 【景気動向の影響等による厳しい事業環境】

- 軽飲食、コンビニ等の専門店舗は、新規に出店できる可能性のある場所が限られてきており、店舗の大幅な増設は困難な状況です。
- 広告事業は、景気後退による影響で、車内広告を中心に投稿が大幅に減少しており、局の事業体制の改善など、対応が必要となっています。



### 《今後の経営の方向》

- 事業用不動産や未利用地等を積極的に有効活用し、長期安定収入の確保に努めます。
- 構内営業については、お客様の利便性の向上に努めるとともに、収益の拡大を図るため、時代の変化に的確に対応した新たな事業展開に取り組みます。
- 広告媒体の開発や改良に取り組み、広告料収入の回復に努めていくとともに、より効率的な事業執行体制について検討していきます。



事業用不動産の例（有楽町イトシア）



都営交通の歴史は、明治44年（1911年）8月1日、東京市が東京市電気局を開局し、路面電車事業と電気供給事業を開始したときに遡ります。

都営交通（東京都交通局）は、それから様々な時代を経て、本計画期間中の平成23年（2011年）に、創業100周年を迎えます。

東京都交通局は、これからも公営交通事業者としての使命を果たし、これまで以上にお客様の便利な足として、お客様から信頼され、支持される都営交通を目指していきます。

1911

明治44

2011

平成23

路面電車（都電）

明治44

電気（電気供給）

昭和17

(1911)

(1942)

大正13

乗合自動車（都営バス）

(1924)

昭和27  
(1952)

無軌条電車（トリーパス）

昭和43  
(1968)



渋谷駅前の都電と都営バス（昭和42年ごろ）

昭和29

貸切自動車

(1954)

昭和48  
(1974)

特定自動車

平成19  
(2007)

(休止中)

昭和32

懸垂電車（モノレール）

(1957)

昭和32

電気（発電）

(1957)

昭和35

高速電車（都営地下鉄）

(1960)

平成20  
(2008)

新交通

（日暮里・舎人ライナー）



都電荒川線レトロ車両（平成19年5月～）

## Ⅱ 計画期間における具体的な取組

各計画事業の平成21年度末実績については、一部、見込みの数量を記載しています。



## 4つの柱 – 取組方針 –

「経営方針」で示した“お客様への4つの約束”を踏まえ、「安全・安心の確保」「質の高いサービスの提供」「社会的要請への対応」「経営力の強化」のテーマの下で、各計画事業に重点的に取り組んでいきます。

### 1 安全・安心の確保

《主要な計画事業》

■全21事業

安全管理体制の強化

安全マネジメント態勢の強化、ドライブレコーダーの全車導入

安全輸送基盤の整備

地下鉄構造物の長寿命化、施設・車両の適切な維持・管理

運行管理機能の強化

総合指令の構築、都電荒川線運行管理装置の更新

駅施設・車両の安全性の強化

大江戸線への可動式ホーム柵の整備、駅構内監視カメラの機能強化

### 2 質の高いサービスの提供

■全35事業

輸送力の増強・ダイヤの見直し

地下鉄等のダイヤの見直し、大江戸線への新造車両導入

駅・停留所の快適性の向上

大江戸線勝どき駅の大規模改良、トイレのグレードアップ

車両の快適性の向上

全車両ノンステップバス化、都電荒川線車両の更新

魅力あるサービスの開発

PASMOを活用したポイントサービスの導入、新たな情報提供サービスの導入

### 3 社会的要請への対応

■全23事業

環境対策の推進

環境PRによる利用促進、低公害車両の積極的導入

沿線地域の活性化

都電荒川線、日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化

福祉施策などの推進

「サービス介助士」の資格取得の拡大、車いすの固定方法の改善

行政施策との連携強化

マタニティマークの普及への協力、駅へのAEDの増設

### 4 経営力の強化

■全20事業

効率化の推進と組織の見直し

業務の見直し、組織体制の見直し、職員定数の削減

関連事業の推進

目黒駅前地区再開発への参画、駅空間の活用

関連団体の活用

交通局グループとしての事業運営

人材育成と職場の活性化

技術力の維持と向上、プロフェッショナル職員の育成

#### <計画事業数>

■3か年に取り組む計画事業として、25の新規事業を含め、91事業を選定しました。

(テーマ別の計画事業数は、再掲を含みます。)

# 取組方針 - その1 - <安全・安心の確保>

## 事業の方向性・目標

- 局の「安全方針」に基づき、毎年度策定する安全重点施策を着実に実施します。
- 安全マネジメント態勢を強化し、安全意識の浸透、安全風土の醸成を図り、ヒューマンエラー等に起因する事故やトラブルの防止を徹底します。
- 関係機関と連携を図りながら各種訓練を充実させ、事故等の異常時における迅速な対応や早期復旧体制を強化します。
- 安全性向上のために積極的な投資を行うとともに、施設・設備・車両等の適切な維持管理に努め、安全輸送を支える基盤の整備に万全を期していきます。

## ■ 主要な計画事業 ■

### 1 安全管理体制の強化

#### ■安全マネジメント態勢の強化

お客様に安心して都営交通をご利用いただくため、安全確保に係るPDCAサイクルを適切に機能させ、安全マネジメント態勢を強化していきます。



#### ■ドライブレコーダーの全車導入

事故やヒヤリハット情報の記録を事故分析や乗務員教育・訓練に活用し、事故防止を図るため、全ての路線バス車両にドライブレコーダーを導入します。



ドライブレコーダー画像

### 2 安全輸送基盤の整備

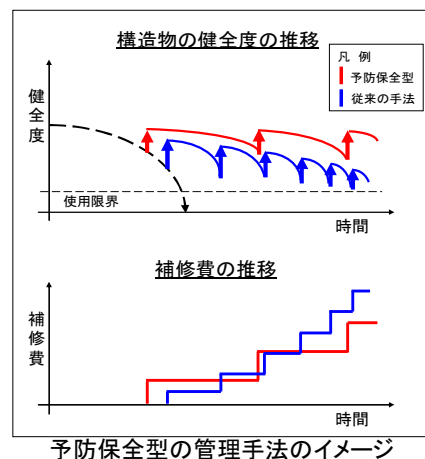
#### ■地下鉄構造物の長寿命化【新規】

地下鉄構造物の長寿命化等を図るため、長期的視点に立って、将来の劣化を予測し、計画的な補修を行っていく予防保全型の管理手法を導入します。



#### ■施設・車両の適切な維持・管理

地下鉄等の安全・安定輸送を確保するため、線路・信号通信などの施設や車両が、常に良好な状態にあるよう計画的に維持・管理していきます。



## これまでの主な取組

- ・「安全方針」の策定、安全統括管理者の設置、内部監査の実施など安全マネジメント態勢の構築
- ・安全対策研修の充実による安全意識の向上  
「都営交通安全の日」創設（平成19年度）、事故から学ぶ展示室設置（平成19年度）
- ・運転士異常時列車停止装置（平成21年度までに地下鉄全車導入済）など乗務員補助設備の充実
- ・新たな火災対策基準に基づく、地下駅の排煙設備と二方向避難路の整備など火災対策の強化

## 3 運行管理機能の強化

### ■総合指令の構築

都営地下鉄の安全かつ正確な運行を確保するとともに、事故等への迅速な対応や早期復旧体制を強化するため、総合的かつ効率的な運行管理業務を行う総合指令を構築します。

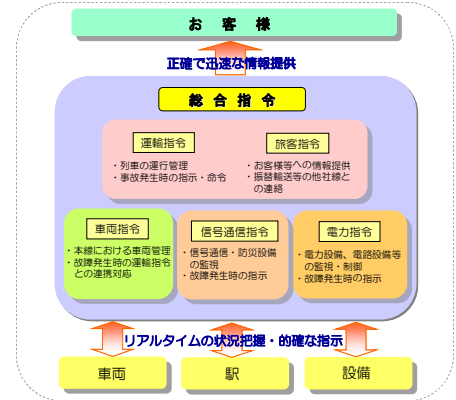


### ■都電荒川線運行管理装置の更新【新規】

都電荒川線の安全・安定輸送を強化するため、運行管理装置を更新します。あわせて、運行情報の提供を充実させ、さらに利用しやすい都電荒川線を目指します。



安全・正確な運行の確保、異常時の迅速な対応・早期復旧体制の強化



総合指令のイメージ

## 4 駅施設・車両の安全性の強化

### ■大江戸線への可動式ホーム柵の整備

ホーム上の安全対策を強化するため、大江戸線全駅に可動式ホーム柵を設置します。また、他の路線についても、引き続き、整備に向けた検討を進めます。



### ■駅構内監視カメラの機能強化【新規】

地下鉄駅構内の防犯機能を高めるため、既設の監視カメラに録画機能を拡充します。また、改札窓口にもカメラを新たに設置します。



大江戸線可動式ホーム柵のイメージ

# 取組方針 - その2 - <質の高いサービスの提供>

## 事業の方向性・目標

- ダイヤの見直し、混雑緩和など輸送サービスの向上に努めるとともに、情報提供・案内サービスの拡充に積極的に取り組んでいきます。
- お客様満足の向上を目指し、施設・車両のバリアフリー化など、快適で質の高いサービスを提供していきます。
- 地下鉄、バス、軌道、新交通を併せもつ強みを活かすとともに、東京メトロや相互直通運転各社との連携を強化し、交通ネットワーク機能を発揮したサービスを推進していきます。
- サービスマインドの向上や、お客様の声を活かしたサービス改善を図るなど、お客様本位のサービスを推進していきます。

## ■ 主要な計画事業 ■

### 1 輸送力の増強・ダイヤの見直し

#### ■地下鉄、日暮里・舎人ライナーのダイヤの見直し

混雑緩和や利便性向上を図るため、都営地下鉄及び日暮里・舎人ライナーのダイヤを見直します。



#### ■大江戸線への新造車両導入

大江戸線の混雑緩和を図るため、平成23年度に新造車両2編成16両を増備します。



#### ■バス路線・ダイヤの見直し

一層便利で魅力ある都営バスを目指すため、地域特性やお客様ニーズに合わせ、運行ルートやダイヤを見直します。



通勤時間帯の混雑の様子

### 2 駅・停留所の快適性の向上

#### ■大江戸線勝どき駅の大規模改良【新規】

勝どき駅の混雑対策として、ホームの増設やコンコースの拡張を含めた駅の大規模改良を進めます。



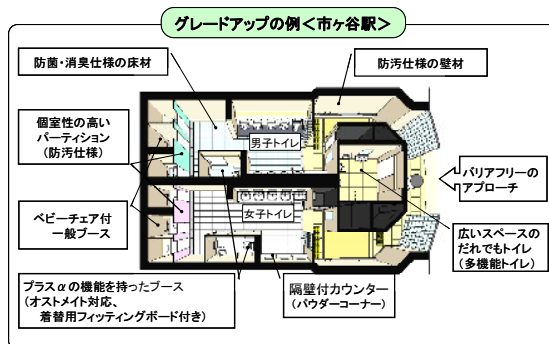
#### ■トイレのグレードアップ【新規】

清潔感と機能性を備えたトイレへの改良を計画的に進めます。



#### ■停留所における運行情報サービスの改善【新規】

停留所におけるバス接近表示装置（簡易型）の増設や更新を進めるとともに、新型の情報表示装置の試験的導入を行います。



バス接近表示装置(簡易型)

### これまでの主な取組

- ・大江戸線の早朝深夜の増発や地域の再開発にあわせたバス路線の設定など、旅客需要に応じた路線  
・ダイヤの見直し
- ・東京メトロと統一したホーム案内板（平成21年度末までに99駅設置）やバスの簡易型接近表示装置（平成15年度から21年度末までに500基以上設置）など、案内設備の充実
- ・地下鉄駅のリニューアルや雨に濡れない都電停留場への改良など、施設の快適性向上
- ・地下鉄駅のエレベーターの設置（平成21年度末までに94駅設置）やICカード乗車券PASMOの導入（平成18年度）など、移動のシームレス化の推進

## 3 車両の快適性の向上

### ■全車両のノンステップバス化

平成24年度までに、全ての路線バス車両を誰もが乗り降りしやすいノンステップバスにします。



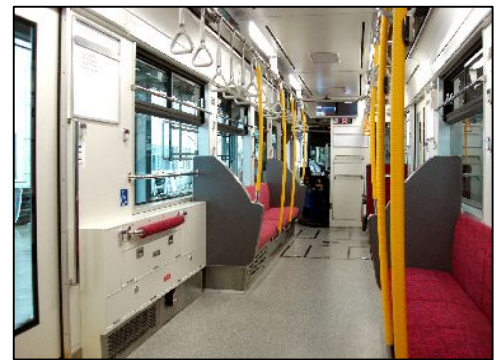
バス

### ■都電荒川線新型車両の導入【新規】

老朽化した7000形車両1両を新型車両に更新します。更新車両は、ユニバーサルデザインに配慮し、誰もが利用しやすい車両とします。



路面電車



都電荒川線の車内(8800形の例)

## 4 魅力あるサービスの開発

### ■PASMOを活用したポイントサービスの導入【新規】

PASMOを活用し、都営交通のご利用に応じて貯まったポイントを、PASMOにチャージできるサービスを開始します。



地下鉄

バス

路面電車

新交通

### ■新たな情報提供サービスの導入【新規】

都営バスの運行情報サービスで、情報通信技術を用いた新たな情報提供サービスを開始します。



バス

#### ①近隣停留所案内



#### ②停留所検索



#### ③都営交通乗換経路検索

新たな情報提供サービスのイメージ



## 事業の方向性・目標

- CO<sub>2</sub>削減など地球温暖化の防止に貢献し、他の公共交通事業者をリードする役割を果たしながら、環境にやさしい都営交通の確立を目指します。
- 地域に密着した交通機関として、沿線の利便性を高めつつ、自治体や商店街などと協働して地域の活性化に寄与します。
- 様々な分野の行政施策と連携し、公営交通事業者としての役割を果たします。

## ■ 主要な計画事業 ■

### 1 環境対策の推進

#### ■ 環境PRによる利用促進【新規】

公共交通の環境優位性などをPRし、自家用車から都営交通への転換を促進することにより、CO<sub>2</sub>削減に寄与します。



#### ■ 低公害車両の積極的導入

更新するバス車両の全てを低公害ノンステップバスにします。また、環境にやさしいハイブリッドバスを引き続き導入します。



ハイブリッドバス

### 2 沿線地域の活性化

#### ■ 都電荒川線、日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化【新規】

都電荒川線及び日暮里・舎人ライナーの魅力の向上と沿線地域の活性化に寄与するため、地元自治体などと連携し、地域に密着したイベントなどを積極的に展開します。



都電荒川線と沿線のバラ



都電荒川線、日暮里・舎人ライナー沿線イベントの例

### これまでの主な取組

- ・環境にやさしい駅づくり（新宿線東大島駅での「駅エコ・プロジェクト」の実施）、ハイブリッドバスの導入やグリーン経営認証の取得（平成21年度までに全てのバス営業所等）による環境対策の推進
- ・景観にマッチした停留場の整備（平成19年度に三ノ輪橋、20年度に庚申塚）や都電おもいで広場（平成19年度に整備）を活用したイベント開催等、地域の活性化に貢献
- ・障害者が働く駅構内店舗（平成19年度から21年度までに4店舗設置）など行政施策との連携強化
- ・違法駐車等を撮影するバスカメラを搭載（平成19年度に都01系統5両、20年度に都07系統5両）し、関係機関と連携した走行環境の改善への協力

## 3 福祉施策などの推進

### ■「サービス介助士」の資格取得の拡大

高齢者や障害を持つお客様などが、快適に安心して地下鉄をご利用いただけるよう、駅員の資格取得を拡大します。



サービス介助士の訓練風景

### ■車いすの固定方法の改善

車いすを利用するお客様の安全性向上などを図るため、車いすの固定方法を改善します。

## 4 行政施策との連携強化

### ■マタニティマークの普及への協力

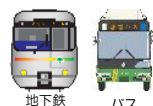
出産や子育て支援のため、お客様へのマークの無償配布や普及促進のPRを継続して実施します。



マタニティマーク

### ■駅へのAEDの増設

都営地下鉄各駅に1台設置しているAED（自動体外式除細動器）を増設し、駅構内のすべての改札口に設置します。



AED(自動体外式除細動器)

### ■中学生の職場体験への協力

次世代を担う青少年の育成に寄与するため、引き続き「中学生の職場体験」に協力します。

## 事業の方向性・目標

- 安定的な事業運営を実現していくため、より効率的で弾力的・機動的な執行体制を構築します。また、コスト管理を徹底し、財務体質の改善を進め、経営資源の最適配分に取り組んでいきます。
- 関連事業を積極的に展開し、経営基盤を強化していきます。
- 監理団体等と経営目標を共有し、交通局グループ総体としての事業運営体制を構築していきます。
- 職務に対する高い意欲を持つ優れた人材の育成と技術の継承を計画的に進めていくとともに、職員がいきいきと能力を発揮できる職場環境を構築していきます。

## ■ 主要な計画事業 ■

### 1 効率化の推進と組織の見直し

#### ■ 業務の見直し

庶務や経理などの定型的な仕事を中心に業務分析を行い、ワークフローの見直しによる生産性の向上を図ります。

#### ■ 組織体制の見直し

業務の見直しに合わせて、簡素で効率的な組織体制を構築していきます。

#### ■ 職員定数の削減

業務や組織の見直しなどの効率化を進めることにより、148人の定数削減を図ります。

### 2 関連事業の推進

#### ■ 目黒駅前地区再開発への参画

地域の活性化に寄与するとともに、安定した収入を確保するため、再開発計画に参画していきます。

#### ■ 駅空間の活用

安定的な収入を確保するため、専門店舗の出店や自動販売機の設置などを推進していきます。

#### ■ 広告事業の積極的展開

媒体価値の向上による増収対策に取り組むとともに、広告事業展開の拡大を図るため、より効率的な事業執行体制を検討していきます。



駅構内店舗



広告付き停留所

## これまでの主な取組

- ・バス営業所の管理委託（平成15年度から順次実施し、21年度末までに5支所を委託）、地下鉄駅の業務委託（平成15年度から順次実施し、21年度末までに44駅を委託）の拡大など効率化を推進
- ・有楽町イトシアの権利床の貸付け（平成19年度から）や駅構内店舗の増設（平成5年度から順次設置し、21年度末までに60店舗以上に拡大）など資産を有効活用
- ・バス停留所の上屋を活用（平成19年度から）し、新たな広告事業を展開
- ・平成20年度に交通局人材育成方針、OJT取組方針を策定
- ・経営アドバイザリー委員会（平成17年度から設置）の助言を踏まえ、客観的な経営評価・分析を行い、平成20年度に「経営レポート」として公表

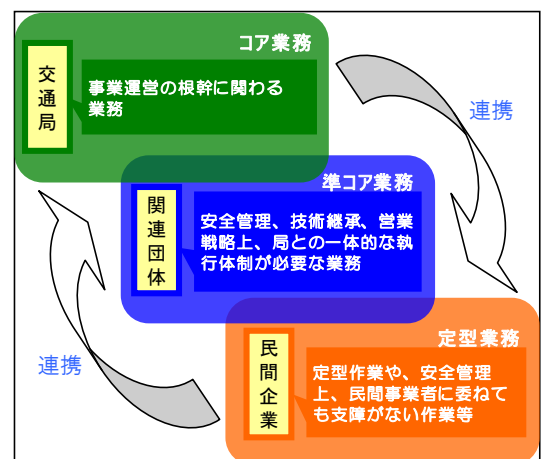
## 3 関連団体の活用

### ■交通局グループとしての事業運営

公共交通機関としての責務を果たしていくため、関連団体との連携を強化し、交通局グループとして一体的な事業運営に努めます。

### ■東京交通サービス㈱の監理団体化【新規】

東京交通サービス㈱を、鉄軌道事業の保守部門における準コア業務の担い手として位置づけ、連携を強化します。また、東京都監理団体として経営の透明性を高めていきます。



## 4 人材育成と職場の活性化

### ■技術力の維持・向上

技術の継承のため、研修の充実・強化を図ります。また、関連団体との人的交流を推進するなど、交通局グループ一体となって、技術力の維持・向上に努めます。

### ■プロフェッショナル職員の育成

OJTを充実させるとともに、局事業に関わる様々なテーマ別研修の充実を図ります。



バス車両の整備

明治44

平成23

## 路面電車（都電）

- 東京都交通局は、明治44年（1911年）8月、東京鉄道株式会社から路面電車事業と電気供給事業を買収して東京市電気局として創業しました。創業当時は、一日51万人のお客様が路面電車（東京市電）を利用していました。その後の東京の近代化や住民の増加により、市電事業は次第に拡張していきました。



日本橋付近（関東大震災後）

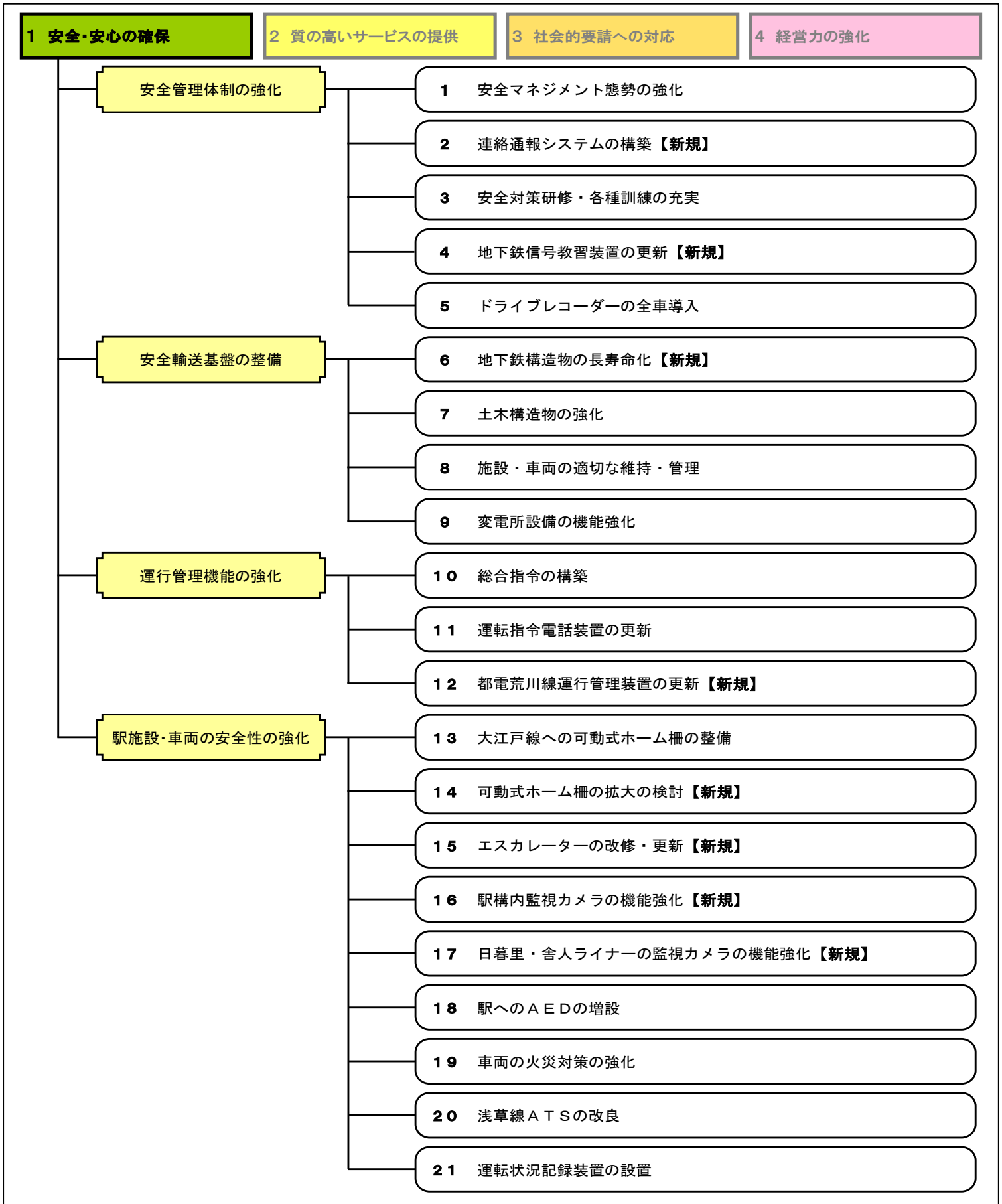
- 昭和17年（1942年）には陸上交通事業調整法に基づき、王子電気軌道株式会社（通称王電、現在の荒川線の前身）を含む路面交通事業者8会社10事業を統合し、旧市内路面交通の公営一元化が図られました。翌18年（1943年）には41系統が都内を縦横に走り、一日約193万人のお客様が利用する市電最盛期を迎えました。
- また、前年度に電気供給事業を関東配電株式会社（現在の東京電力株）へ譲渡し、軌道事業と乗合バス事業を営むこととなった東京市電気局は、昭和18年（1943年）の東京都制の施行に併せて、東京都交通局と名称を改めました。
- 都電は、昭和30年（1955年）に一日約175万人の利用を記録するなど、戦後しばらくは、東京における代表的な公共交通機関として活躍していました。しかし、昭和30年代に入ると自動車交通量が急速に増加し、次第に路面交通の輻輳を引き起こしていきます。昭和34年（1959年）には自動車の軌道敷内乗り入れが解禁されたことで、交通渋滞に路面電車が巻き込まれ、自動車との接触事故が多発するなど、その輸送機能が著しく低下しました。結果として、軌道事業の経営状態が極度に悪化したため、昭和42年（1967年）12月から同47年（1972年）11月までの間に、合計35系統の路線を撤去しました。
- しかし、27系統（三ノ輪橋～赤羽間）及び32系統（荒川車庫前～早稲田間）については、路線の大部分が自動車交通の影響を受けない専用の軌道であり、低公害な交通機関であること、沿線住民をはじめ都民からの路線存続の強い要望があったことなどから、併用軌道部分である王子駅前～赤羽間のみを昭和47年（1972年）11月に廃止し、残りの区間を昭和49年（1974年）10月1日から1つの系統として荒川線（三ノ輪橋～早稲田）と改称し、恒久存置することとしました。



王子駅前（昭和40年代）

- 現在の営業キロは12.2kmですが、地域住民の日常生活に密着した生活路線として、また、昭和の面影を残すレトロな観光路線として、多くのお客様に親しまれています。

# 1 安全・安心の確保



## ■安全管理体制の強化 <5事業>

### 1 安全マネジメント態勢の強化



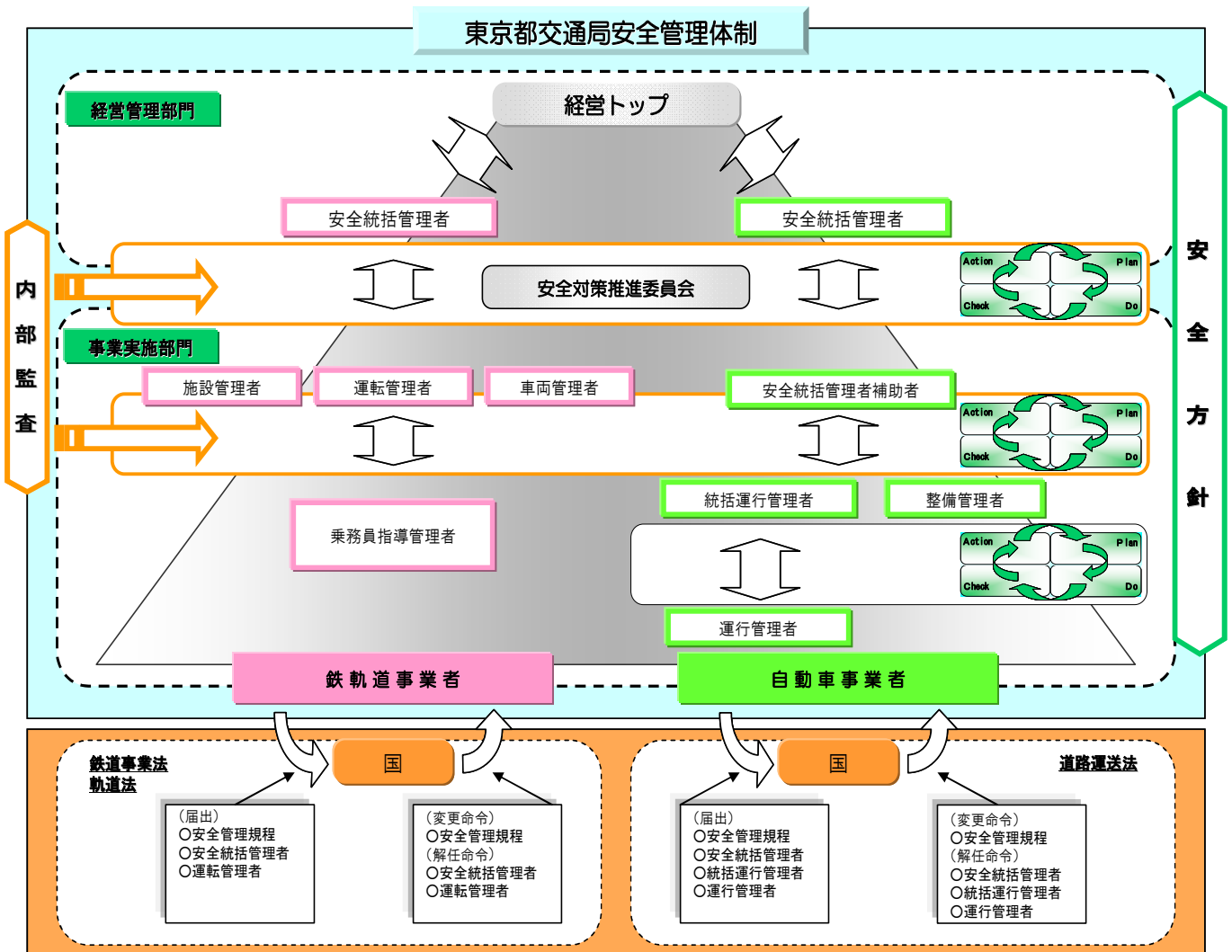
お客様に安心して都営交通をご利用いただくため、安全管理規程<sup>注6</sup>に基づく明確な責任・権限の下、輸送の安全確保に係るP D C Aサイクル<sup>注7</sup>を適切に機能させ、経営のトップから事業所まで一丸となった安全マネジメント態勢を強化していきます。

#### 安全方針 (平成18年12月策定)

私たちは、お客様の安全・安心を何よりも大切にし、災害に強く、事故のない都営交通をめざします。

このため

- 決められたルールを確実に守ります。
- 日頃から情報を共有し、事故の“芽”を摘むことに努めます。
- 安全・安心な車両、設備などの提供に努めます。
- 安全を守るための取組を絶えず見直し、改善に努めます。



## 2 連絡通報システムの構築【新規】



携帯電話を利用して職員の参集の指示や安否確認を迅速に行い、事故、自然災害などの異常時や事業継続計画（BCP<sup>注8</sup>）の実施時に的確に対応するため、全職員を対象とした連絡通報システムを構築します。

## 3 安全対策研修・各種訓練の充実



災害等の異常事態に対する即応力の維持・向上のため、安全に関する研修の見直しを図り、職員の経験等に応じた効果的なカリキュラムを実施するなど安全対策研修を充実します。また、テロ対策、自然災害対策訓練等の内容のレベルアップを図ります。



異常時総合訓練

### 注6 安全管理規程

輸送の安全を確保するための事業運営方針、事業の実施及び管理体制、方法を規定したもので、平成18年10月1日施行の改正「鉄道事業法」等において作成、届出が義務づけられた。

### 注7 PDCAサイクル

計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）のプロセスを順に実施し、改善を次の計画に結びつけ、質の向上や継続的な業務改善活動などを推進する手法

### 注8 BCP

Business Continuity Planの略。災害発生時に優先的に取り組むべき重要な業務を継続し、最短で事業の復旧を図るために、事前に必要な資源の準備や対応方針・手段を定める計画



#### 4 地下鉄信号教習装置の更新【新規】



信号教習の充実を図るため、都営地下鉄の信号機及び転てつ機の制御を教習する装置を更新します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
調査準備	制作	導入	—	25年度教習開始予定

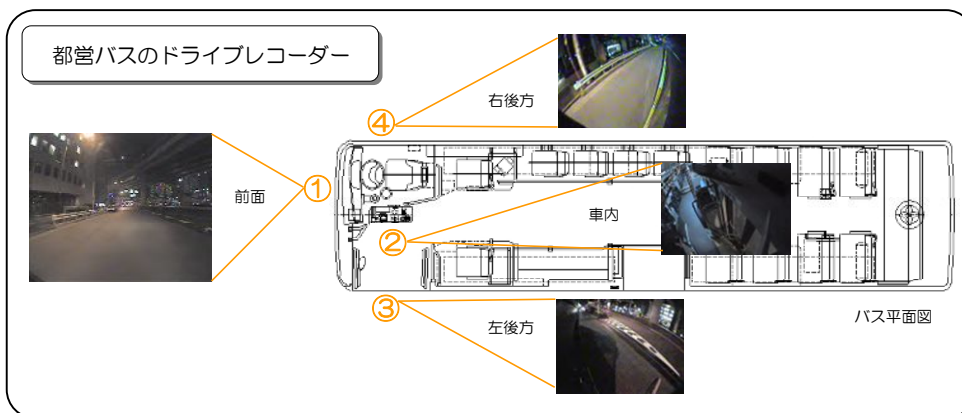
#### 5 ドライブレコーダーの全車導入



事故やヒヤリハット情報などの記録を事故分析や教育・訓練に活用し、安全意識や技術の向上による事故防止を図るため、全ての路線バス車両に、ドライブレコーダー<sup>注9</sup>を導入します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
200台 338 /1,456	550台 888 /1,456	568台 1,456 /1,456	1,318台	20年度までに138台導入済

(下段：累計)



安全研修（ドライブレコーダーで記録した画像を資料として活用）

**注9** ドライブレコーダー

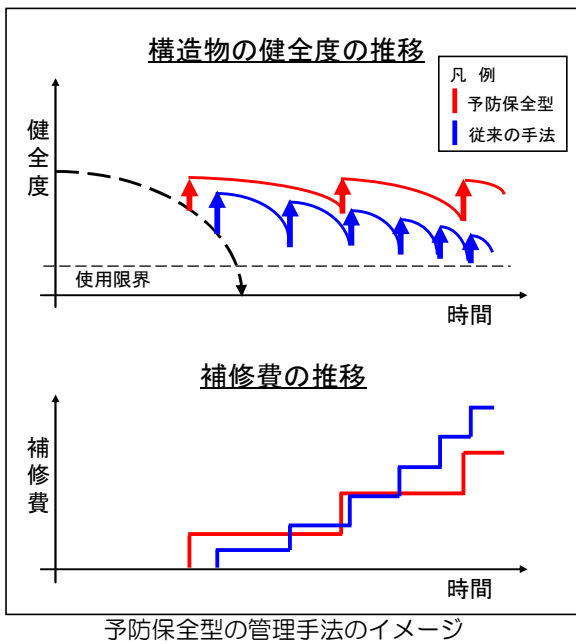
走行中の事故やニアミスなどにより、急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像とともに、加速度、ブレーキ、ウインカー等の走行データをメモリーカード等に記録する装置の総称

■安全輸送基盤の整備 <4事業>

6 地下鉄構造物の長寿命化【新規】



地下鉄構造物に対しては、これまで日常点検や定期点検に基づき、必要な補修を行ってききましたが、長寿命化及び補修費用の平準化を図るため、長期的な視点に立って、将来の劣化を予測し、計画的な補修を行っていく予防保全型の管理手法を導入します。



トンネルの現状調査

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
浅草線 補修計画の 策定	試験施工の 実施	試験施工の 調査・確認  三田線 補修計画の 策定	—	25年度以降、新宿線・ 大江戸線に順次適用

## 7 土木構造物の強化



経年や塩害注10による土木構造物の劣化に対して機能回復を図るため、地下鉄のトンネル、高架区間、駅部について健全性を調査の上、はく落・塩害対策を計画的に進め、安全レベルを維持していきます。

また、耐震性の向上を図るため、必要な補修を行います。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
はく落対策 ○トンネル、高架区間、駅部 (打音・点検調査、補強工事)	→	→		
塩害対策 ○トンネル (※1 補強工事(補修)、※2 強化工事)	→	→	—	
耐震補強 ○高架駅柱 (補強工事)				

※1 損傷部分の応急的な補修 ※2 低下した耐力を回復させる工事



塩害を受けた日本橋川河底部構築の補強工事



シールドトンネルのはく落対策工事

### 注10 塩害

コンクリート中に塩分を含んだ水が浸透し、鋼材が腐食・膨張して、コンクリートにひび割れ・はく離・はく落などの損傷を生じさせる現象

## 8 施設・車両の適切な維持・管理



都営地下鉄、都電荒川線、日暮里・舎人ライナー及びモノレールを安全かつ安定的に運行するため、線路・電路・信号・通信などの施設や車両を、常に良好な状態に保つよう、計画的に維持・管理していきます。

- レール、分岐器、砕石、リアクションプレート等の更新
- レール延命化・騒音対策としての定期的なレール削正
- 電車線や変電所等の電力設備の検査
- 自動列車制御装置（ATC装置）、転てつ装置など、信号保安設備の維持管理
- 列車無線、指令電話など、保安通信設備の維持管理
- 車両の車体と台車を分離して行う検査（全般、重要部検査）
- 併用軌道部<sup>注11</sup>におけるアスファルト舗装のコンクリート版への改良（道路管理者との協議・調整による。）



ポイント交換工事



架線摩耗検査



列車検査

## 9 変電所設備の機能強化



列車の安定輸送を確保するため、変電所の設備を機能強化した最新の機器に更新します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
(浅草線) 1基	—	—	1基	変電所設備の一部を更新
(三田線) —	—	2基	2基	
(新宿線) 1基			1基	変電所設備の全部を一括更新
1変電所	1変電所	2変電所	4変電所	

### 注11 併用軌道

道路上及びそのほか公衆の通行する場所に敷設する軌道のこと。軌道内を自動車等が通行するため、レール面までアスファルト等で舗装して、車両の通行に支障のない構造としている。なお、軌道のために専用の場所に敷設されたものは新設軌道という。

## ■運行管理機能の強化 <3事業>

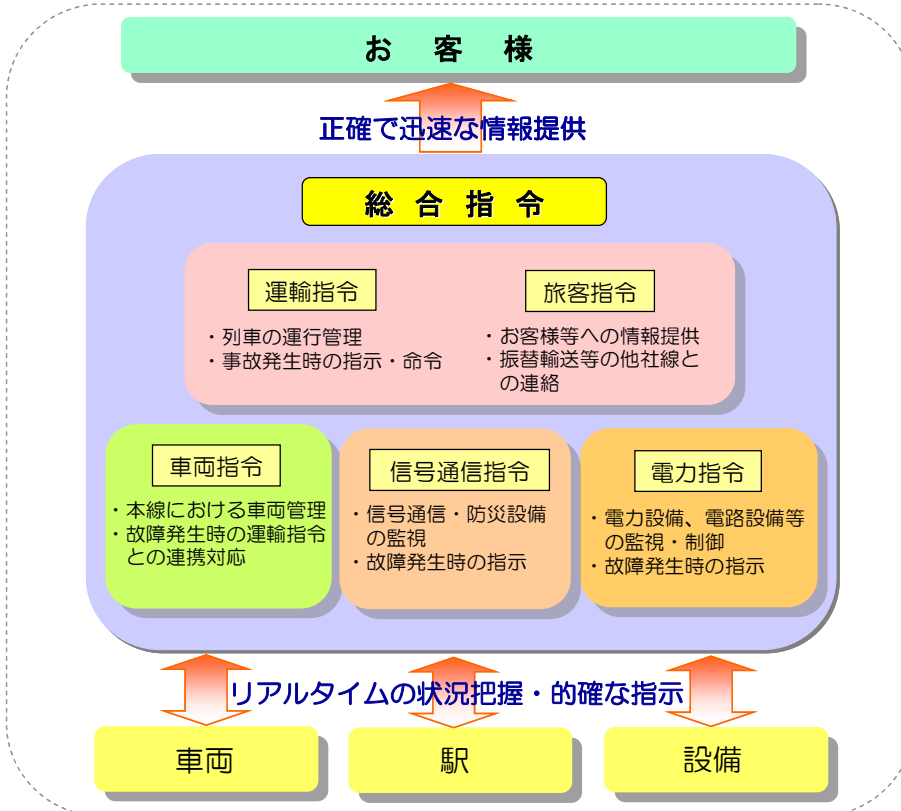
### 10 総合指令の構築



安全で正確な運行を確保するとともに、事故等の異常時における迅速な対応や早期復旧の体制を強化するため、総合的かつ効率的に運行管理業務を行う総合指令を構築します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
設備設計	設備工事	→ 運用開始	—	24年度運用開始予定

安全・正確な運行の確保、異常時の迅速な対応・早期復旧体制の強化



総合指令のイメージ

1.1 運転指令電話装置の更新



総合指令と各駅、乗務区との間の迅速・的確な情報伝達により、列車の安全・安定輸送を確保するため、総合指令の構築に併せて、運転指令電話装置を順次更新します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
—	三田線更新	新宿線・大江戸線更新	—	浅草線は19年度に更新済

1.2 都電荒川線運行管理装置の更新  
【新規】



都電荒川線の安全・安定輸送を強化するため、運行状況をより詳細に把握できる運行管理装置に更新します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
開発	運用	→	—	

■ 駅施設・車両の安全性の強化 <9事業>

13 大江戸線への可動式ホーム柵の整備



ホーム上の安全対策を強化するため、大江戸線全38駅に可動式ホーム柵を整備します。



大江戸線可動式ホーム柵のイメージ

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
設置工事	→ 順次稼働 開 始	→ →	—	25年度完了予定

14 可動式ホーム柵の拡大の検討【新規】



可動式ホーム柵を導入していない路線について、輸送面の影響、技術面の課題などへの対応を含め、整備に向けた検討を進めます。

15 エスカレーターの改修・更新【新規】



設置後30年以上経過したエスカレーターの改修と更新を、順次実施していきます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
調査・設計	改修・更新 調査・設計	改修・更新	—	25年度以降も順次実施

16 駅構内監視カメラの機能強化【新規】



地下鉄駅における防犯機能を高めるため、ホームに設置している運転用の監視カメラを活用して、ホーム上の映像を記録します。  
また、改札窓口にもカメラを新たに設置します。



運転用監視カメラ

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
(ホーム) 16駅 70/101	16駅 86/101	15駅 101/101	47駅	【新チャレンジ2007継続事業】 都営管理駅101駅を対象 21年度までに54駅完了
(改札窓口) 16駅 16/101	16駅 32/101	15駅 47/101		【新規事業】

(下段：累計)

17 日暮里・舎人ライナーの監視カメラの機能強化【新規】



日暮里・舎人ライナーの駅構内に設置している監視カメラについて、画像からお客様の異変などを瞬時に検知し、報知することができる画像解析機能の導入を検討していきます。



### 18 駅へのAEDの増設



都営地下鉄各駅に1台設置しているAED（自動体外式除細動器）注12を増設し、駅構内のすべての改札口に設置します。



AED（自動体外式除細動器）

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
72台	—	—	72台	都営管理駅101駅を対象 18年度までに各駅1台 設置済

### 19 車両の火災対策の強化



車両火災発生時の延焼等を防止するため、天井材の不燃化や前後の車両への煙の流入を防ぐ扉の設置を進めます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
(浅草線) 3編成 16/27	3編成 19/27	3編成 22/27	9編成	〈天井材の不燃化と扉の設置〉 26年度までに全編成完了 予定
(大江戸線) —	1編成 12/53	6編成 18/53	7編成	〈天井材の不燃化〉 29年度までに全編成完了 予定（扉は設置済）

※三田線・新宿線は対応済

（下段：累計）

**注12** AED（自動体外式除細動器）

Automated External Defibrillator の略。不整脈を起こした際に電気ショックを与え、心臓が本来持っているリズムに回復させるための機器

## 20 浅草線ATSの改良



安全性を高めるため、平成22年度までに、浅草線のATS<sup>注13</sup>を曲線（カーブ）等の走行条件に応じた速度制御が可能となるC-ATS<sup>注14</sup>に改修します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
全線設置完了	—	—	—	18年度末にポイントのある5駅に設置済

## 21 運転状況記録装置の設置



万が一の事故の原因究明や、再発防止策の立案に役立てるため、大江戸線の車両に運転状況記録装置<sup>注15</sup>を順次搭載していきます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
—	5編成 5/53	12編成 17/53	17編成	浅草線、三田線、新宿線は搭載済

(下段：累計)

### 注13 ATS

Automatic Train Stopの略。自動列車停止装置。列車が決められた速度を超えて信号機を通過すると、自動的にブレーキを作動させる信号保安装置

### 注14 C-ATS

現在、浅草線で使用しているATSの改良型。詳細な情報が伝送可能で、曲線等の路線状況に合わせた細かな制御を行う信号保安装置。C-ATSの「C」とは、Common(共通)、Control(速度制御)の共通の頭文字

### 注15 運転状況記録装置

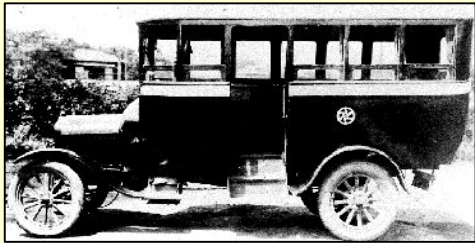
速度やブレーキ等の運転状況を記録する装置

大正13

平成23

## 乗合自動車（都営バス）

- 東京市電気局の路面電車が、大正12年（1923年）の関東大震災によって壊滅的な打撃を受けたため、臨時応急的な輸送手段として、翌13年（1924年）1月18日、「東京市営バス」が誕生しました。アメリカフォード社製の11人乗り車両を使用し、巣鴨～東京駅、中渋谷～東京駅の2系統の運行を開始したことが乗合自動車事業の始まりです。
- 昭和17年（1942年）には陸上交通事業調整法に基づき、旧市内の事業エリア（山手線と荒川放水路に囲まれた地域及び江戸川区の一部）において、市電と共に独占的な路面交通機関となりました。翌18年（1943年）の東京都制の施行により「都営バス」となりました。



「円太郎バス」

T T型フォード車をベースに製造



トレーラーバス（戦後まもなく）

- 戦後、壊滅的に破壊された東京の早期復興のため、軌道や駅施設が不要で機動性に富む乗合自動車事業は大幅に増強が図られ、都民の足を確保しました。また、郊外部の人口増加に伴う都心への通勤通学輸送需要に対応するため、事業エリアを越えて民営バス各社との相互乗入運転を開始し、営業規模、乗客数ともに年々増加を続けました。
- 昭和40年代には、ほとんどの系統が廃止された都電・無軌条電車（トロリーバス）の代替バスとして、都営バスが路面交通の主役に躍り出し、昭和47年（1972年）には一日約130万人のお客様を輸送しました。
- しかし、道路渋滞や地下鉄網の整備、人口のドーナツ化現象による都心部の人口減少などが要因となり、次第に乗客数に陰りが見えはじめました。

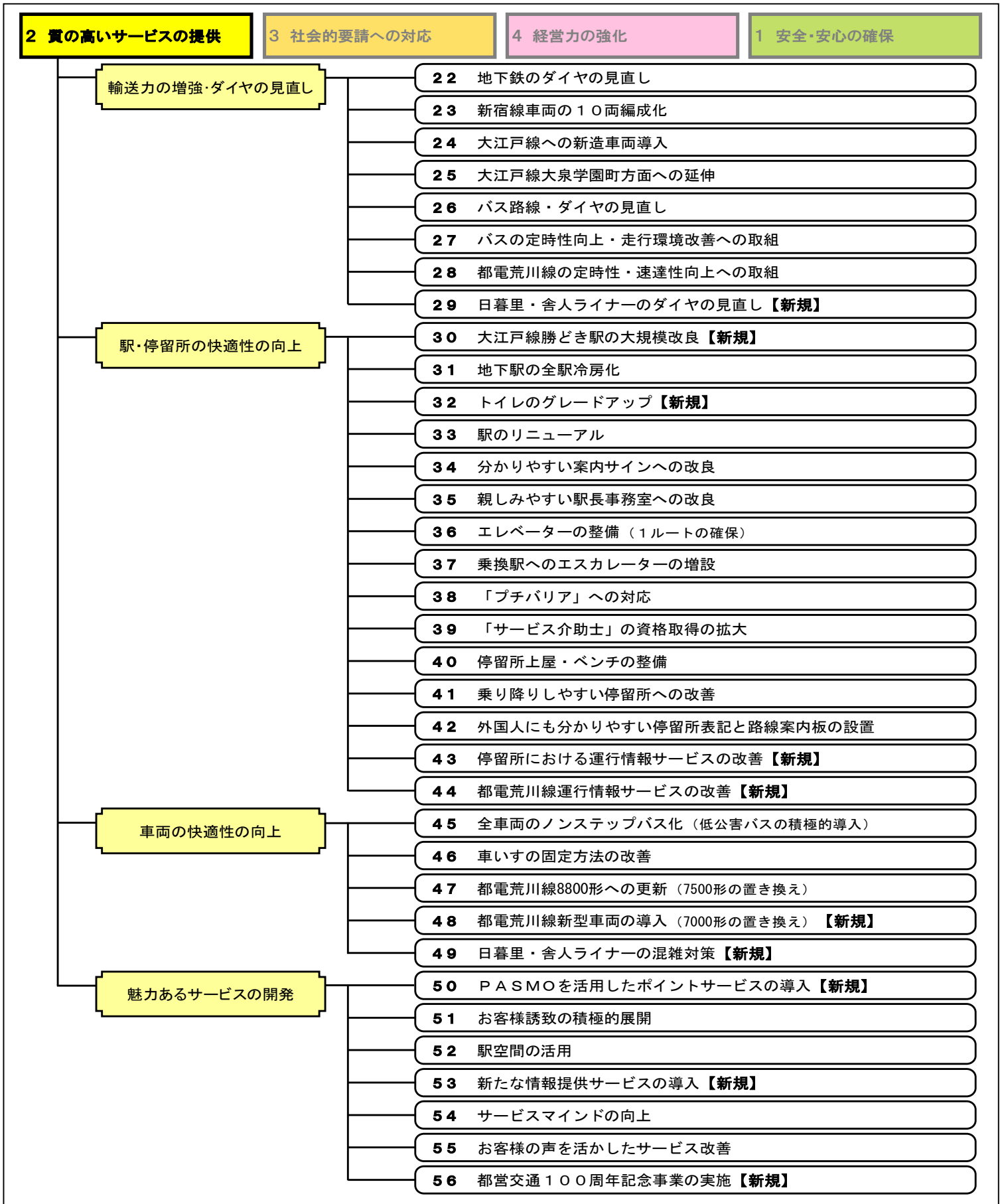
- 平成14年（2002年）2月に実施された乗合バス事業の需給調整規制の廃止によって新規参入が自由化され、事業者間競争は激しくなっていますが、平成20年度末で139系統、786kmあまりの営業キロを持つ国内有数の路線バス事業者として、都民の足となっています。

また、平成20年（2008年）には東京駅から上野・浅草・両国といった下町を結ぶ観光路線バスの運行を開始し、都心観光の便利な移動手段としても注目されています。



観光路線バスと浅草雷門

## 2 質の高いサービスの提供



## ■輸送力の増強・ダイヤの見直し <8事業>

### 22 地下鉄のダイヤの見直し



地下鉄の混雑緩和と利便性向上を図るとともに、相互直通運転各社との連携を一層強化し、増客・増収を図るため、ダイヤの見直しを行います。

- 浅草線は、平成22年度の成田新高速鉄道の開業に伴うダイヤ改正を実施します。  
また、平成24年度完成予定の「京急蒲田駅付近連続立体交差事業」の進捗にあわせて、ダイヤ改正を実施します。
- 新宿線は、平成24年度に予定されている「京王線調布駅付近連続立体交差事業」の完了時に、ダイヤを全面的に改正します。
- 大江戸線は、朝ラッシュ時の混雑緩和のため、平成23年度に新造車両2編成16両を増備し、ダイヤ改正を実施します。

### 23 新宿線車両の10両編成化



新宿線の混雑緩和を図るため、新宿線車両の4編成について、現行の8両編成から10両編成化し、輸送力を増強します。また、平成25年に3編成を10両編成の新造車両に更新します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
4編成 各2両増備	—	—	4編成 10両化	

### 24 大江戸線への新造車両導入



大江戸線の混雑緩和を図るため、平成23年度に新造車両2編成16両を増備します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
設計	2編成増備	—	2編成	

## 25 大江戸線大泉学園町方面への延伸



地下鉄

大江戸線の延伸について、土地区画整理事業や街路事業などの進捗状況を踏まえながら、関係機関と連携し、事業化について、採算性も含め、引き続き検討を進めていきます。

## 26 バス路線・ダイヤの見直し



バス

一層便利で魅力ある都営バスを目指して、地域の実情やお客様のニーズに合わせた運行ルートやダイヤの見直しを適時・適切に行い、増客・増収を図ります。

また、需要や周辺の状況が著しく変化したバス路線については、見直しを検討します。

## 27 バスの定時性向上・走行環境改善への取組



バス

バスカメラによる違法駐車車両の調査やバス優先レーンにおける走行環境調査など、関係機関に協力していきます。また、走行環境の変化等に応じて随時ダイヤの見直しを行いながら定時性の確保に努めます。

## 28 都電荒川線の定時性・速達性向上への取組



路面電車

飛鳥山付近などの併用軌道区間における自動車交通との分離や、道路との交差点における電車優先信号の設置等について、交通管理者等の関係機関と継続して協議を進めます。

また、ICカードの普及促進などにより、停車時間の短縮を図り、都電荒川線の定時性及び速達性の向上に取り組みます。

## 29 日暮里・舎人ライナーのダイヤの見直し【新規】



新交通

日暮里・舎人ライナーの混雑緩和を行うとともに、利便性向上による増客・増収を図るため、適時・適切にダイヤ改正を行います。

## ■駅・停留所の快適性の向上 <15事業>

### 30 大江戸線勝どき駅の大規模改良 【新規】



大江戸線勝どき駅の混雑対策として、平成22年度に出入口を増設します。さらに駅周辺の開発によるお客様の増加に対応するため、ホームの増設やコンコースの拡張を含めた駅の大規模改良を進めます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
都市計画 決定  出入口(A4) 新設	工事	→	—	27年度完成予定



朝のホーム混雑状況

### 31 地下駅の全駅冷房化



お客様に快適にご利用していただくため、平成24年度までに地下駅全てを冷房化します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
4駅 87/93	4駅 91/93	2駅 93/93	10駅	地下駅93駅を対象 21年度までに83駅完了

(下段：累計)

### 32 トイレのグレードアップ【新規】



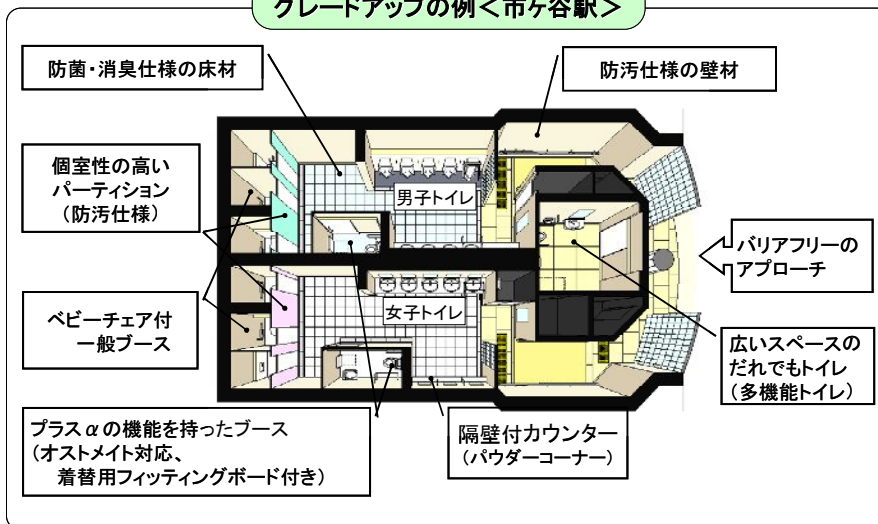
駅のトイレを、お客様が快適にご利用いただけるよう、ユニバーサルデザインを取り入れ、清潔感と機能性を備えたトイレへ計画的に改良していきます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
10か所 27/114	10か所 37/114	12か所 49/114	32か所	【新チャレンジ2007「トイレのリフレッシュ」継続事業】 21年度までに17か所完了 25年度以降も順次整備予定

※トイレ数（都営管理駅101駅中114か所）

（下段：累計）

#### グレードアップの例<市ヶ谷駅>



パウダーコーナーの例



高齢者・乳幼児対応ブースの例

### 33 駅のリニューアル



明るく快適な駅づくりを進めていくため、ホームやコンコースの天井や壁などをリニューアルします。



### 34 分かりやすい案内サインへの改良



お客様の利便性向上を図るため、駅全体の案内サインを東京メトロと統一したデザインに改良します。



ホーム案内板



出口案内標識



ホーム柱巻サイン

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
20駅 44/101	19駅 63/101	20駅 83/101	59駅	都営管理駅101駅を対象 21年度までに24駅完了 25年度全駅完了予定

(下段：累計)

### 35 親しみやすい駅長事務室への改良



駅長事務室の入口をシースルー化し、お客様が利用しやすく親しみやすい事務室に改良します。



改良前



改良後

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
15駅 88/101	5駅 93/101	5駅 98/101	25駅	都営管理駅101駅を対象 21年度までに73駅完了 25年度全駅完了予定

(下段：累計)

## 36 エレベーターの整備（1ルートの確保）



地下鉄

平成24年度までに、すべての駅でエレベーター等による1ルートの確保<sup>注16</sup>を目指し、整備を進めます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
9駅 98/106	3駅 101/106	5駅 106/106	17駅	21年度までに106駅のうち89駅完了

(下段：累計)

## 37 乗換駅へのエスカレーターの増設



地下鉄

お客様がスムーズに移動できるよう、乗換駅にエスカレーターを増設し、利便性の向上を図ります。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
1駅2基	3駅4基	3駅4基	7駅10基	

**注16** 1ルートの確保

ホームから道路又は公共用通路までエレベーター等を利用して移動可能な経路を1つ以上確保すること。

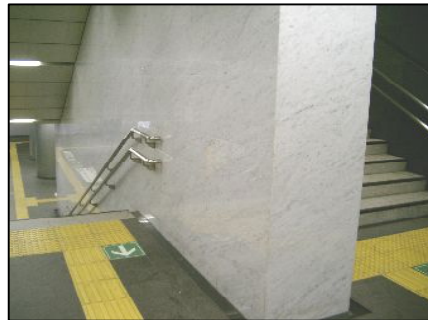
## 38 「プチバリア」への対応



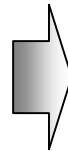
お客様が快適にご利用いただけるよう駅構内を随時調査し、小さなバリアに対してもきめ細かな対応をしていきます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
20か所	20か所	20か所	60か所	25年度以降も順次実施予定

※「濡れると滑りやすい床」、「出入口やトイレ内の小段差」、「不連続な手すり」等をプチバリアとしている。



改良前



改良後

## 39 「サービス介助士」の資格取得の拡大



高齢者や障害を持つお客様などが、いつでも快適に安心して地下鉄をご利用いただけるよう、駅員の「サービス介助士」<sup>注17</sup>の資格取得を拡大します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
150名取得	150名取得	150名取得	450名取得	20年度までに423名取得し、全駅に常時配置済

**注17** サービス介助士

高齢者や障害者等が駅を利用する際に必要な介助技術や「おもてなしの心」を習得することを目的とした「NPO法人日本ケアフィットサービス協会」の認定資格

### 40 停留所上屋・ベンチの整備



お客様が停留所を快適にご利用いただけるよう、景観に配慮したデザインの上屋を整備していきます。

また、設置が可能な停留所にベンチの増設を進めていきます。



景観に配慮したデザインの上屋

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
上屋新設・建替 35棟	35棟	35棟	105棟	
ベンチ新設 10基	10基	10基	30基	

※ベンチ新設数には、上屋一体型を含まない。

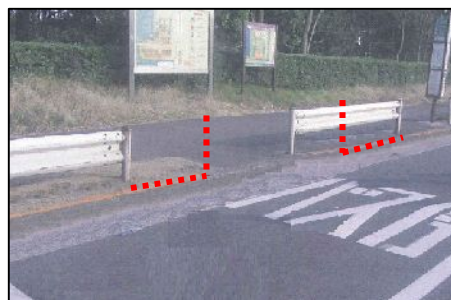
### 41 乗り降りしやすい停留所への改善



バスの乗降口とガードレール等の開口部との間にズレが生じている停留所について、ガードレール等の改修を行っていきます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
30か所	30か所	—	60か所	

※改修が必要な停留所60か所（平成21年度停留所調査）



改善前



改善後

4.2 外国人にも分かりやすい停留所表記と  
路線案内板の設置



外国人観光客の利用が多い路線や駅と観光スポットを結ぶ路線の停留所標識柱、及びターミナル等に設置している路線案内板に、英語、ハンガル、中国語の表記を追加していきます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
(標識柱) 80本	80本	80本	240本	21年度までに262本設置
(路線案内板) 10基	10基	10基	30基	21年度までに63基設置



停留所標識柱



路線案内板

### 4.3 停留所における運行情報サービスの改善【新規】



お客様の利便性向上を図るため、バスロケーションシステム<sup>注18</sup>を再構築し、停留所での運行情報サービスを改善します。

- 都営バスの現在位置を表示する簡易型バス接近表示装置を順次増設します。(①)
- 老朽化したバス接近表示付停留所の情報表示装置を更新します。(②)
- 新型の情報表示装置を開発し、試験的導入を行います。(③)



簡易型バス接近表示装置

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
① 13基	30基	30基	73基	21年度までに設置 ① 527基 ② 189基
② 9基	90基	90基	189基	
—	③ 10基	—	10基	

### 4.4 都電荒川線 運行情報サービスの改善【新規】



お客様の利便性向上のため、都電荒川線の運行管理装置を更新し、運行状況や時刻表をパソコンや携帯電話で見られるようにします。あわせて、停留場の接近情報表示の改善・増設を行います。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
開発	サービス開始	→	—	

#### 注18 バスロケーションシステム

バスの走行位置をリアルタイムで把握し、停留所及び営業所においてバスの運行状況を表示し、お客様の利便性向上、運行管理の効率化を図るシステム

## ■車両の快適性の向上 <5事業>

### 45 全車両のノンステップバス化 (低公害バスの積極的導入)



更新車両のすべてを、誰もが乗り降りしやすく、最新の排気ガス規制に適合した低公害ノンステップバスとし、平成24年度には全ての路線バス車両をノンステップバスにします。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
105両 95%	101両 98%	22両 100%	228両	21年度までに1,287両導入

※ハイブリッドバスを含む。

(下段：導入率)

### 46 車いすの固定方法の改善



車いすを利用されるお客様の安全性の向上や固定時間の短縮を図るため、固定方式を後ろ向きに改良するなど、バス車内での車いすの固定方法を改善していきます。



固定方式（改善前）



固定方式（改善後）

#### 47 都電荒川線8800形への更新 (7500形の置き換え)

#### 48 都電荒川線新型車両の導入【新規】 (7000形の置き換え)



7500形車両5両を、平成22年度に8800形車両に更新し、全ての7500形車両の更新を完了します。また、車齢50年以上が経過した7000形車両についても、1両を新型車両に更新します。

なお、これら更新する車両は、すべてユニバーサルデザインに配慮し、誰もが利用しやすく、また、VVVF制御<sup>注19</sup>を採用した省エネルギー車両とします。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
(8800形) 5両導入	—	(新型車両) 1両導入	6両導入	(8800形) 21年度までに5両導入



7000形



7500形



8800形

#### 注19 VVVF制御

Variable Voltage Variable Frequency (可変電圧、可変周波数) 制御の略。直流をインバータで交流に変換して、軽量小型の交流モーターで駆動する方式で、電力の効率的な使用が可能。現在の直流モーターの車両に比べて、約20%の電力使用量の低減が見込まれる。



## 49 日暮里・舎人ライナーの混雑対策 【新規】



お客様が車両の中ほどまで入りやすいよう、既存車両の座席を一部ロングシート化するなど、車内レイアウトの改修を順次実施します。あわせて、つり革や手すりを増設します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
4編成改修 7/12	5編成改修 12/12	—	9編成改修 12/12	21年度までに3編成改修

(下段：累計)



改修前



改修後

■魅力あるサービスの開発 <7事業>

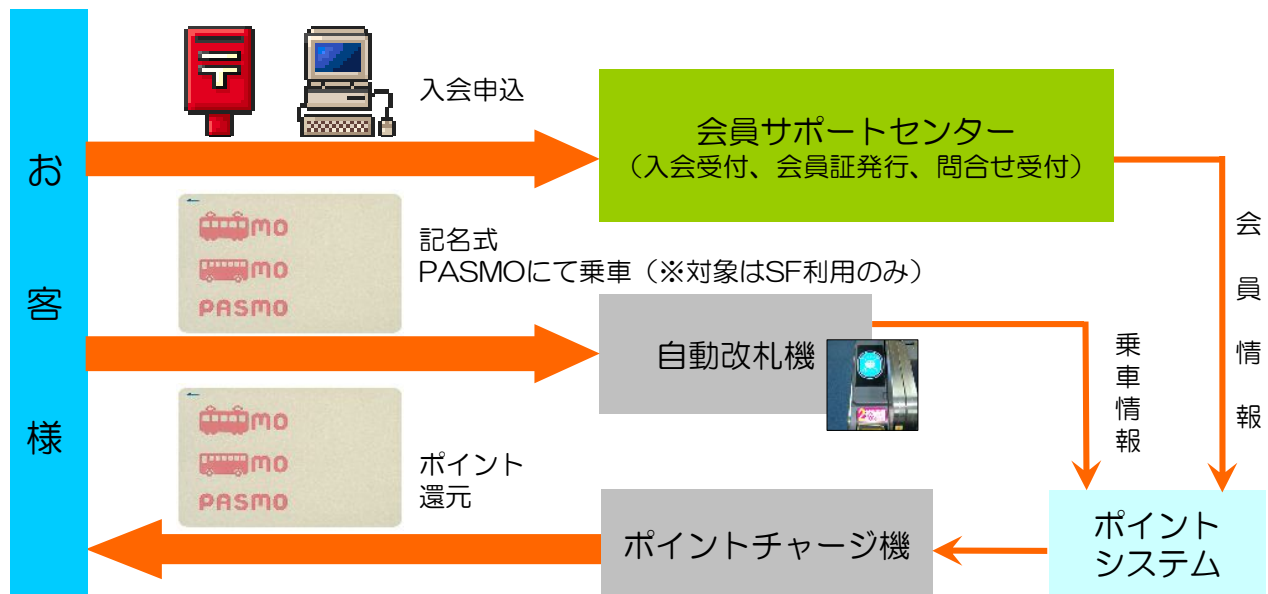
50 PASMOを活用したポイントサービスの導入【新規】



お客様サービス向上のため、ICカード乗車券PASMOを活用し、都営交通のご利用に応じて貯まったポイントをPASMOにチャージできるサービスを開始します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
システム構築	サービス開始	→	—	

<ポイントサービスのしくみ（地下鉄・新交通の例）>



※SFとは、カード内にチャージ（入金）された、運賃に使用できる金額のこと。

51 お客様誘致の積極的展開



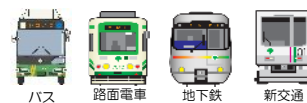
地下鉄、バス、軌道、新交通を併せもつ強みを活かし、東京メトロや相互直通運転各社とも連携して、交通ネットワークを活用したPRを展開するとともに、企画乗車券の発売や情報誌の発行を行うなど、お客様誘致に積極的に取り組みます。

## 52 駅空間の活用



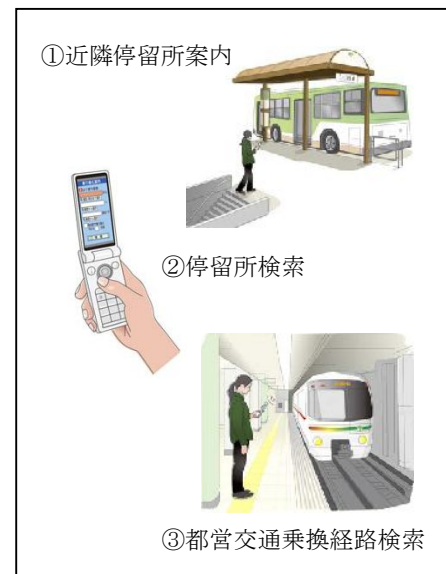
お客様の多様なニーズに応え、利便性を向上させるため、駅構内において、専門店舗の出店及び自動販売機等の設置を推進します。

## 53 新たな情報提供サービスの導入 【新規】



都バス運行情報サービス (<http://tobus.jp/>) の機能を強化し、新たな情報提供サービスを開始します。

①	GPS <sup>注20</sup> 機能付き携帯電話による近隣停留所案内 今いる場所から最寄りの停留所の位置が分かります。
②	地図を用いた停留所検索 停留所名称がわからなくてもパソコンや携帯電話で停留所の位置が分かります。
③	都営交通乗換経路検索 都営バスと他の都営交通との乗換経路を検索できます。
④	都営バス多摩地域運行情報配信 多摩地域の系統でも運行情報や接近状況が確認できます。



新たな情報提供サービスのイメージ

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
開発	→ ①～③ サービス 開始	→ ④ サービス 開始	—	

**注20** GPS

GPSとは、Global Positioning System の略。地球の周回軌道を回る衛星から発信される情報をもとに、現在地の緯度・経度を測定するシステム。この機能が付いた携帯電話から現在地が確認できる。

## 54 サービスマインドの向上



お客様への心のこもったサービスを一層充実させるため、接遇研修等を通じて、職員一人ひとりのサービスマインドをこれまで以上にレベルアップさせていきます。

また、「東京都交通局サービス推進本部<sup>注21</sup>」を中心としたサービス推進活動を展開し、局全体で職場風土の改善に取り組みます。

## 55 お客様の声を活かしたサービス改善



ご意見やご要望などの「お客様の声」や、「都営交通巡回モニター制度<sup>注22</sup>」におけるモニターの評価を集約・分析し、お客様サービスの改善に活かします。

また、インフォメーションセンターやお忘れものセンターの業務の見直しを検討していきます。

## 56 都営交通100周年記念事業の実施【新規】



平成23年度に迎える都営交通創業100周年を機に、お客様への感謝の気持ちを込めて、記念事業を実施します。

### 注21 東京都交通局サービス推進本部

局長を本部長とし、お客様本位のサービスの創造を目指して、総合的なサービス推進計画の策定、サービス推進活動の実施及び各部門におけるサービス推進の支援を行っている。

### 注22 都営交通巡回モニター制度

お客様視点のサービスを展開していくため、平成18年度から導入された制度。300名のモニターの皆様に、局職員のお客様対応、駅や車両、バス停留所の状況等について、サービスレベルを4段階で評価していただいている。

## COLUMN 都営交通をテーマにした藝大生によるデザイン提案

- 東京藝術大学美術学部デザイン科の大学院生30名が、実際に都営交通を体験し、そこで感じた問題点に対する解決策を、専門分野を活かして提案します。
- 交通局では、学生からの提案を踏まえ、問題点の改善や提案の実施について検討します。
- 平成21年度 提案作品
  - イマドコ（特許出願）・・・地下鉄車内の地上ビジュアルナビゲーション
  - ちかてつどうぶつえん・・・大江戸線を利用して上野動物園へ行こう！キャンペーン
  - イチョウさん・・・スーパー駅員「イチョウさん」が伝える接客の心（手引書）
  - my つりかわ展・・・自由な発想のつり革アイデア展
  - TODAN（特許出願）・・・大江戸線の階段でICカードを使用した仮想登山

昭和35

平成23

## 高速電車（都営地下鉄）

- 昭和2年（1927年）に上野～浅草間で開業した東京の地下鉄は、同16年（1941年）の帝都高速度交通営団法、同17年（1942年）の陸上交通事業調整法の施工により、営団(現在の東京メトロ)が一括して建設・経営することとされました。

- 戦後、首都圏の急激な人口増加によって、周辺地域と都心を結ぶ輸送需要は著しく増大しました。こうした状況に都は、都内の地下鉄を早急に整備するため、都も建設を分担すべき旨を国に要望しました。運輸大臣の諮問機関である都市交通審議会は、昭和31年（1956年）8月に「地下鉄の迅速な建設のため、営団以外の者にも地下鉄建設に協力せしめることも考慮すべき」旨を答申しました。これを機に都も地下鉄建設を行うこととなりました。



浅草線全線開通の様子

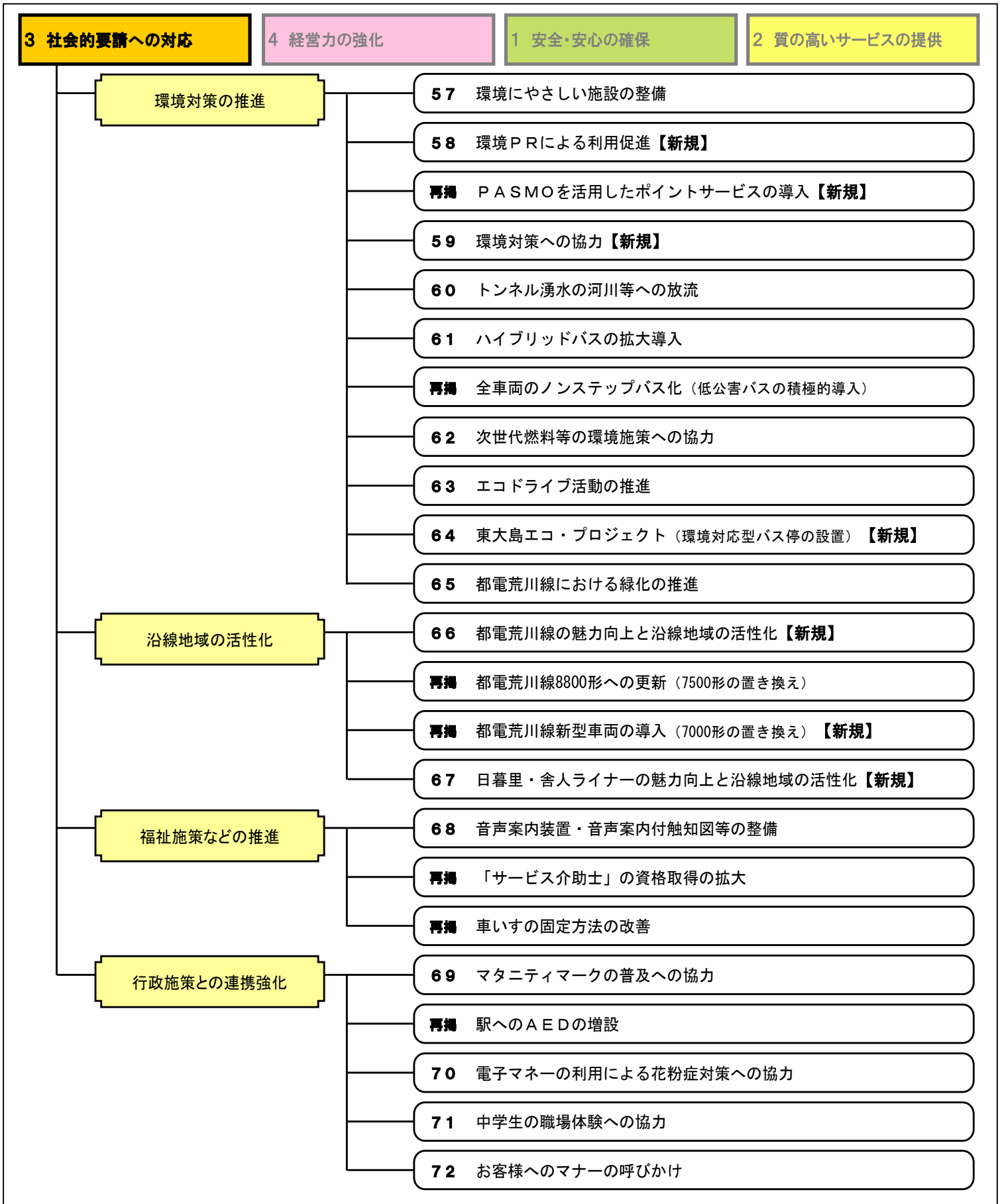
- こうして都営地下鉄は、昭和35年（1960年）12月に浅草線の押上～浅草橋間の営業を開始しました。同43年（1968年）12月には開発間もない高島平団地の重要な足となる三田線、同53年（1978年）12月には新宿線、平成3年（1991年）12月にはリニアモータ駆動など最新技術を導入して都営地下鉄で初めてワンマン運転を採用した大江戸線放射部（練馬～光が丘間）をそれぞれ開業し、その後各線とも路線を延伸していきました。平成12年（2000年）9月26日には三田線の三田～目黒間（白金高輪～目黒間は東京メトロとの共用区間）、同年12月12日には大江戸線の全線を開業するなどネットワークの拡大を図り、計109.0kmの営業を行うまでになりました。

平成20 平成23

## 新交通（日暮里・舎人ライナー）

- 東京都区部の北東部に位置する足立区西部地域は、都心に比較的近接した地域でありながら、公共交通網の整備が十分とはいえない地域であり、地域の主要道路である尾久橋通りは交通渋滞が日常化していました。このため、昭和60年（1985年）の「運輸政策審議会答申第7号」において新交通システム等の導入が答申され、翌61年（1986年）の「第二次東京都長期計画」において計画事業として位置づけられました。
- インフラ部（支柱、軌道桁、駅の主要構造物など）の建設を尾久橋通りの整備と併せて東京都建設局が担当し、インフラ外部（車両や電気施設など）を第三セクターである東京都地下鉄建設株式会社が担当して、平成9年（1997年）12月に工事着手しました。その後、交通局が軌道法に基づく軌道事業譲渡許可を受け、平成20年（2008年）3月30日に日暮里・舎人ライナーが開業しました。開業半年後の同年10月には、早くも累計乗客数1,000万人を達成し、沿線地域の活性化などが期待されています。

# 3 社会的要請への対応

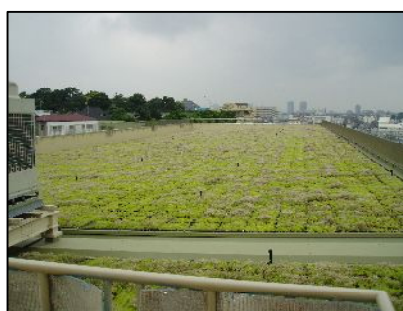


## ■環境対策の推進 <11事業>

### 57 環境にやさしい施設の整備



地球温暖化の防止やヒートアイランド現象の緩和に寄与するため、局施設の整備にあたっては、省エネルギーによりCO<sub>2</sub>排出量を削減するなど、環境に配慮した設備の導入を行っていくとともに、屋上や壁面などの緑化を進めていきます。



屋上緑化（馬込車両検修場）



壁面緑化（大島車両検修場）

### 58 環境PRによる利用促進【新規】



都営交通の環境に対する取組や公共交通の環境優位性をPRすることにより、自家用車から都営交通への転換を促進し、CO<sub>2</sub>削減に寄与します。

### 再掲 PASM Oを活用したポイントサービスの導入【新規】



ICカード乗車券PASM Oを活用したポイントサービスの導入によって、より多くのお客様に都営交通をご利用いただき、環境負荷低減に貢献していきます。

【計画事業番号50のとおり：61号】

## 59 環境対策への協力【新規】



都営交通100周年を機に、環境負荷低減の取組を行います。その一環として、カーボンオフセット注23付き一日乗車券（都営まるごときっぷ）を発売します。

また、都営交通で使用した部品等を販売し、収益を環境対策に役立てます。

## 60 トンネル湧水の河川等への放流



トンネル内で発生する湧水を、水質改善や修景用水として活用するため、河川や庭園の池などに放流していきます。



修景用水として活用している事例(池上梅園)

## 61 ハイブリッドバスの拡大導入



窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）・粒子状物質（PM）に加え、CO<sub>2</sub>の削減に寄与するとともに、省エネルギーを推進するため、ノンステップ仕様のハイブリッドバスを導入します。



ハイブリッドバス

22年度	23年度	24年度	3か年計	備考
20両	20両	22両	62両	21年度までに100両導入

### 注23 カーボンオフセット

企業などが排出したCO<sub>2</sub>を相殺（オフセット）するため、売り上げや寄付金を自然エネルギー事業や植林事業などのCO<sub>2</sub>削減事業にあてること。（カーボンオフセット付き一日乗車券には、この特典が付いており、都営交通を利用した際に排出されるCO<sub>2</sub>がオフセットされる乗車券）



## 再掲 全車両のノンステップバス化 (低公害バスの積極的導入)



バス

更新するディーゼルバス車両のすべてを、最新の排気ガス規制に適合し、省エネルギー法に基づく燃費基準を達成した環境にやさしい車両とします。【計画事業番号45のとおり：58頁】

## 62 次世代燃料等の環境施策への協力



バス

CO<sub>2</sub>削減対策として、環境に関する新技術の開発や次世代燃料<sup>注24</sup>などの普及拡大のために、都の施策等と連携して実証実験のフィールドを提供していきます。

## 63 エコドライブ活動の推進



バス

都営バス全車両に搭載したエコドライブ<sup>注25</sup>用機器を積極的に活用することにより、省エネ運転の浸透を図り、燃費向上に取り組みます。

また、すべての営業所等で取得しているグリーン経営認証<sup>注26</sup>を更新します。

### 注24 次世代燃料

軽油などの化石燃料に代わり、二酸化炭素の排出を抑え、環境にやさしいと期待される燃料

### 注25 エコドライブ

急発進やアイドリングの抑制など、環境負荷の低減に配慮した自動車の運転を行うこと。

### 注26 グリーン経営認証

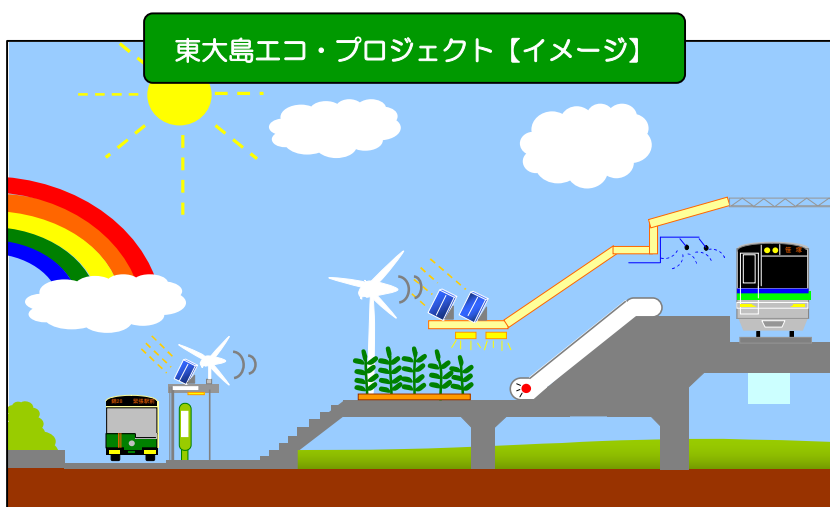
交通エコロジー・モビリティ財団が一定レベル以上の環境保全の取組を行っている事業者に対して、審査の上、認証・登録を行う制度

## 64 東大島エコ・プロジェクト (環境対応型バス停の設置) 【新規】



バス 地下鉄

新宿線東大島駅前バスターミナルにおいて、太陽光発電等を利用した停留所を平成22年度に設置します。「環境にやさしい駅づくり(駅エコ)」と一体的な展開を図ることにより、都営交通としての環境への取組を積極的にPRしていきます。



## 65 都電荒川線における緑化の推進



路面電車

沿線の景観向上や環境負荷の低減を図るため、関係機関との協力・連携を強化して、都電荒川線沿線の緑化に引き続き取り組みます。



お客様の目を楽しませる沿線のバラ



大塚駅前付近での軌道内緑化の実証実験

## ■沿線地域の活性化 <4事業>

### 66 都電荒川線の魅力向上と沿線地域の活性化【新規】



路面電車

都電荒川線の魅力向上と沿線地域の活性化に寄与するため、地元自治体や都電荒川線サポーター（地元で都電の応援・PRをしてくれる皆さん）との連携強化に努め、沿線案内や都電の魅力を引き出す地域に密着したイベントなどを積極的に展開します。

### 再掲 都電荒川線8800形への更新 (7500形の置き換え)



路面電車

### 再掲 都電荒川線新型車両の導入【新規】 (7000形の置き換え)

新たに導入する車両は、見ても楽しめるようカラーバリエーションを豊かにし、地域の観光資源として、都電荒川線を積極的にPRしていきます。【計画事業番号47、48のとおり：59頁】

### 67 日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化【新規】



新交通

日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化に寄与するため、地元自治体や地域とも連携しながら、地域に密着したイベントなどを積極的に展開します。



都電荒川線、日暮里・舎人ライナーの各種イベントの取組

## ■福祉施策などの推進 <3事業>

### 68 音声案内装置・音声案内付触知図等の整備



地下鉄

視覚障害を持つお客様が駅を安心してご利用いただけるよう、駅構内に音声案内装置、誘導チャイム、音声案内付触知図を整備します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
音声案内装置 誘導チャイム 60か所	60か所	60か所	180か所	
音声案内付触 知図 5か所	5か所	5か所	15か所	

### 再掲 「サービス介助士」の資格取得の拡大



地下鉄

高齢者や障害を持つお客様などが、いつでも快適に安心して地下鉄をご利用いただけるよう、駅員の「サービス介助士」の資格取得を拡大します。【計画事業番号39のとおり：54頁】

### 再掲 車いすの固定方法の改善



バス

車いすを利用されるお客様の安全性の向上や固定時間の短縮を図るため、固定方法を後ろ向きに改良するなど、バス車内での車いすの固定方法を改善していきます。【計画事業番号46のとおり：58頁】

## ■行政施策との連携強化 <5事業>

### 69 マタニティマークの普及への協力



出産や子育て支援のため、妊娠中のお客様やそのご家族等に対するマタニティマーク<sup>注27</sup>の無償配布を引き続き行います。また、駅貼りポスターや車内ステッカー等により、マークの普及促進に努めます。



車内ステッカー

### 再掲 駅へのAEDの増設



都営地下鉄各駅に1台設置しているAED（自動体外式除細動器）を増設し、駅構内のすべての改札口に設置します。【計画事業番号18のとおり：44頁】

### 70 電子マネーの利用による花粉症対策への協力



都営地下鉄の駅構内等にある店舗や自動販売機で、ICカード乗車券の電子マネー機能を利用して買い物をすると、その売上げの一部が「花粉の少ない森づくり運動」へ募金される仕組みにより、都の花粉症対策に協力していきます。

<sup>注27</sup> マタニティマーク

妊産婦が交通機関等を利用する際にバッジなどを身につけ、周囲が妊産婦への配慮を示しやすくするマーク

## 7.1 中学生の職場体験への協力



地下鉄

バス

次世代を担う青少年の育成に寄与するため、都の青少年健全育成対策の取組である「中学生の職場体験」に協力していきます。



バス停留所の清掃作業

## 7.2 お客様へのマナーの呼びかけ



地下鉄

バス

路面電車

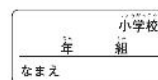
新交通

モノレール

車内での携帯電話の取扱いなどに関する「マナーポスター」を作成し、駅や車内に掲示していきます。

また、小学生向けのマナー読本を作成し、授業で活用していただけるよう都内すべての小学校へ配付していきます。

楽しく乗ろう  
都営交通



822

マナー読本

明治44

昭和17

昭和32

平成23

### 電気（電気供給）

### 電気（発電）

- 明治44年（1911年）、東京市電気局は、品川、深川及び渋谷の各火力発電所の発電による電気供給事業を創業しました。昭和7年（1932年）、当時の西多摩郡小河内村にダムを造り、一大貯水池を設ける計画が東京市会で議決され、電気局はこの貯水池を利用した水力発電所を計画しました。しかし、国家総動員法に基づく配電統制令により、昭和17年（1942年）4月に事業を関東配電株式会社（現在の東京電力）に譲渡したことから、この計画は実現に至りませんでした。
- 戦後、中断していた小河内ダムの建設が再開され、昭和29年（1954年）都議会において、多摩川の流水を利用して発電を行い、都内を供給区域とする一般電気事業者に電力を供給し、もって都民の福祉増進に資するとして計画が議決されました。この事業は、戦前の経緯から交通局が所管することとなり、昭和30年（1955年）3月に発電所建設に着手、同32年（1957年）12月に多摩川第一発電所、次いで同38年（1963年）2月に多摩川第三発電所の営業運転を開始しました。その後、平成12年（2000年）11月には白丸調整池ダムの観光放流を利用した白丸発電所の営業運転を開始しました。

昭和32

平成23

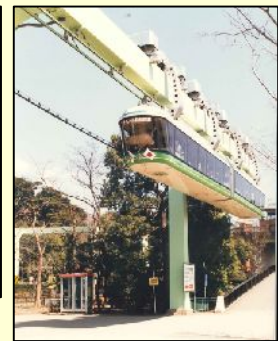
### 懸垂電車（モノレール）



初代H形（昭和32年～昭和41年）  
近未来を意識した流線型（写真は開業時の様子。チンパンジーのスージーちゃんがお祝いに駆けつけました。）



二代目M形  
（昭和42年～昭和59年）  
シャープになった車体



三代目30形  
（昭和60年～平成11年）  
窓からの眺望もアップ

平成23

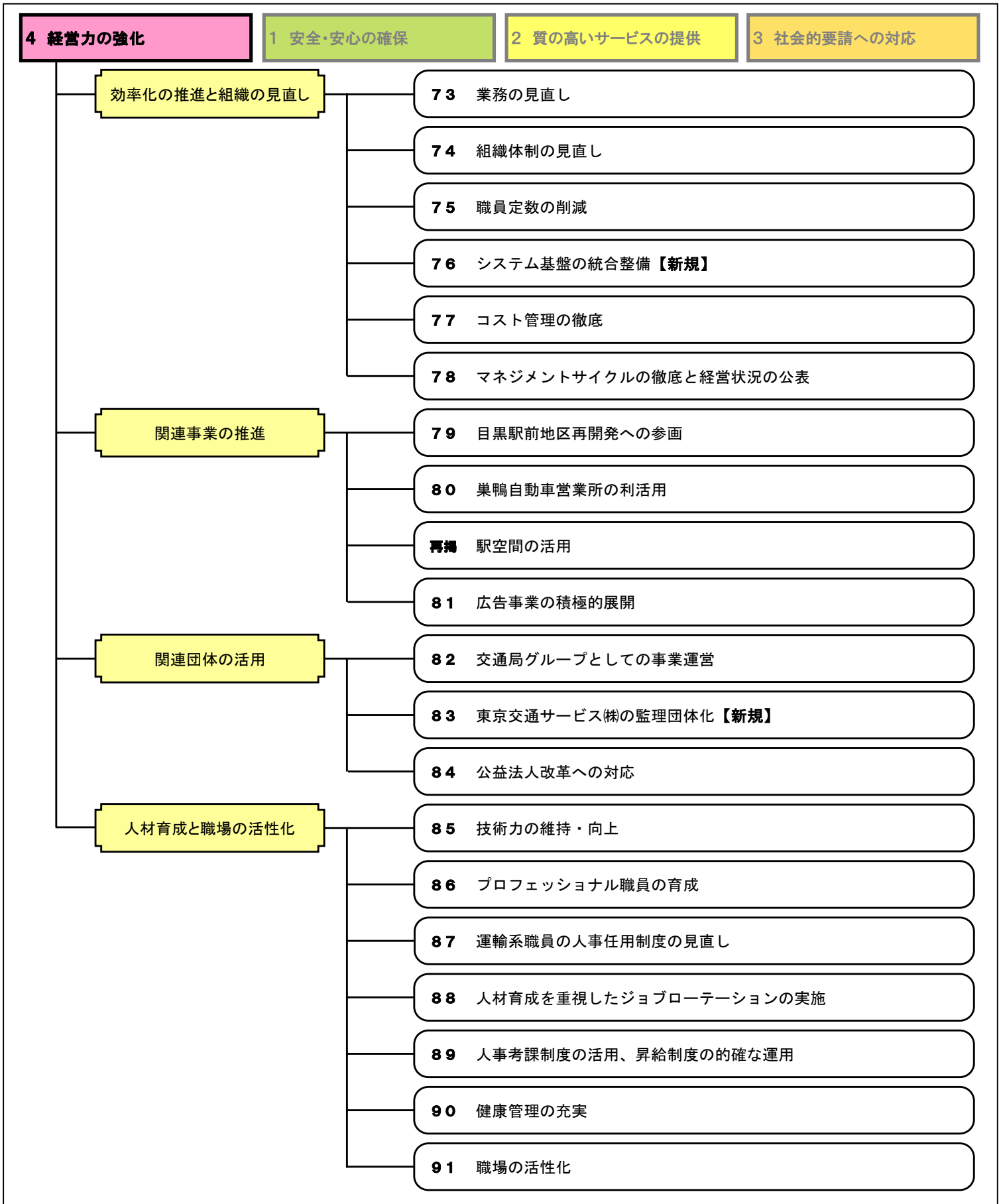
### 関連事業

- 交通局では、従来から土地・建物などの資産の有効活用や広告事業を行ってきましたが、平成元年（1989年）の附帯事業の範囲の明確化等の制度改正を受け、本格的に関連事業に取り組むこととなりました。
- 平成12年（2000年）4月の東京都屋外広告物条例の改正を受け、都営バスと都電において車体広告事業（ラッピング広告）を先駆的に開始するなど、様々な広告事業の展開を図っています。



円柱電飾ボード

# 4 経営力の強化





## ■効率化の推進と組織の見直し <6事業>

### 73 業務の見直し

庶務や経理などの定型的な仕事を中心に業務分析を行い、ワークフローの見直しによる生産性の向上を図ります。

### 74 組織体制の見直し

業務の見直しと合わせて組織の見直しを行い、簡素で効率的な組織体制づくりを進めます。

### 75 職員定数の削減

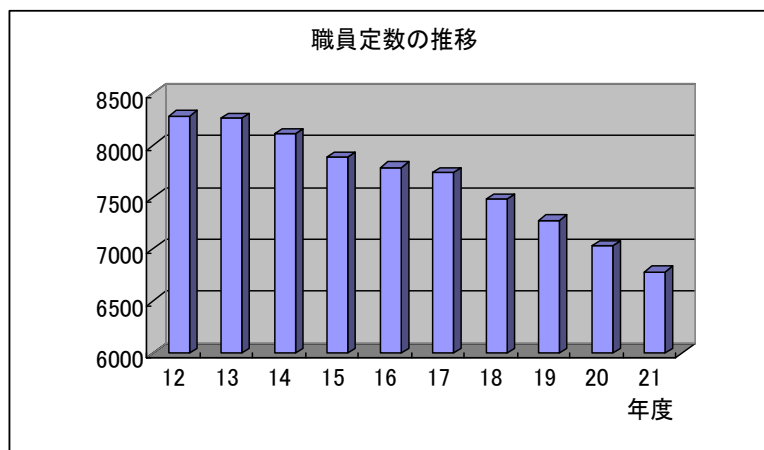
業務や組織の見直し、関連団体の活用、委託の拡大などの効率化を進めることにより、職員定数を148人削減します。

<職員定数>

・平成21年度	6,784人
・平成22年度から平成24年度までの増減数	▲148人
(計)	6,636人

(参考) これまでの定数削減の取組

・平成12年度：8,286人 → 平成21年度：6,784人（1,502人削減）



## 76 システム基盤の統合整備【新規】

交通局電子情報処理基本計画（仮称）に基づき、各種情報システムの一層の効率的・安定的な運用を目指し、ネットワークやサーバ等の統合・集約を行います。

## 77 コスト管理の徹底

契約方法の見直しや、ライフサイクルコストの低減、維持管理経費の節約や業務改善など、あらゆる面でコスト管理の徹底を図ります。

- 長期継続契約制度の採用や一括発注の実施など、効率的な契約手法によるコスト縮減
- 施設や設備の整備及び改修時における新工法・新材料の採用等により、工事コストを縮減
- 地下鉄構造物について「予防保全型」の管理手法を導入し、長寿命化及び補修費用の低減を図り、ライフサイクルコストを縮減
- 地下鉄及び都電荒川線の車両について、エネルギー効果の高いVVVF車両を導入し、消費電力を低減
- ハイブリッドバスの導入を進めるとともに、都営バスに搭載したエコドライブ用機器を活用して省エネルギー運転の浸透を図り、バスの燃料使用量を縮減
- 水道光熱費等の維持管理経費、事務用品の節約の徹底、業務改善による経費縮減など、職員一人ひとりのコスト意識の徹底を継続

## 78 マネジメントサイクルの徹底と経営状況の公表

本計画の着実な実施とその実効性を担保するため、PDCAサイクルを徹底し、的確な進行管理を行うとともに、取組の達成状況や課題等を明らかにしながら事業運営にフィードバックしていきます。

また、お客様に経営内容や安全・サービス・社会貢献の取組等をより良く理解していただけるよう、「東京都交通局経営レポート」を通じて公表します。



「東京都交通局2008経営レポート」  
冊子や交通局ホームページによる公表

■関連事業の推進 <4事業>

79 目黒駅前地区再開発への参画

都営バス目黒分駐所跡地について、地域の活性化に寄与するとともに、安定した賃貸料収入を確保するため、組合施行による再開発計画に参画していきます。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
都市計画 決定	再開発組合 設立認可	権利変換 計画認可	—	事業規模 約2.3ha予定 うち当局用地 約1.0ha

80 巣鴨自動車営業所の利活用

都営バス巣鴨自動車営業所の敷地を有効活用し、収益確保を目指します。

22年度	23年度	24年度	3か年計	備 考
—	活用方針 決定	事業者公募	—	25年度利活用開始予定

再掲 駅空間の活用

経営基盤の強化に寄与するため、駅構内において、専門店舗の出店及び自動販売機等の設置を推進し、安定的な収入を確保します。【計画事業番号52のとおり：62頁】

81 広告事業の積極的展開

多様化する広告主のニーズを的確に捉え、既存媒体のリニューアルや新規媒体の開発等により媒体価値を向上させ、増収に向けて取り組んでいきます。

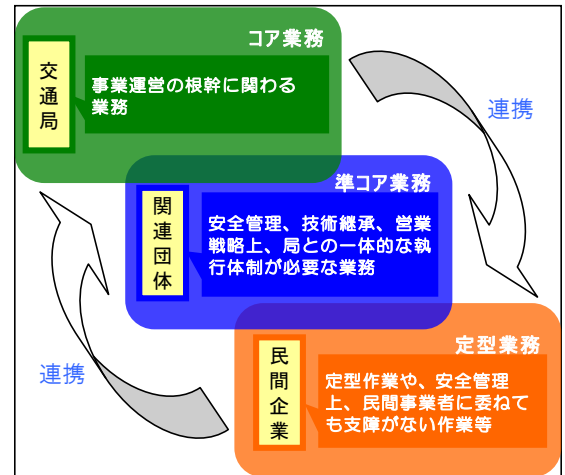
また、広告事業の拡大を図るため、より効率的な事業執行体制について検討していきます。

## ■関連団体の活用 <3事業>

### 82 交通局グループとしての事業運営

関連団体との連携を強化し、適切な役割分担により、交通局グループ総体として、一体的な事業運営に努めます。

これにより、「安全・安心の確保」「質の高いサービスの提供」「社会的要請への対応」「経営力の強化」という取組方針を実現し、公共交通機関としての責務を果たしていきます。



都営交通事業の一体的運営体制のイメージ

### 83 東京交通サービス㈱の監理団体化【新規】

東京交通サービス株式会社を、鉄軌道事業の保守部門における準コア業務の担い手として位置づけ、連携を強化していきます。

また、東京都監理団体として経営の透明性を高めていきます。

### 84 公益法人改革への対応

財団法人東京都交通局協力会については、公益法人改革<sup>注28</sup>に対応して、平成25年度を目途とする新法人への移行に向けて、局や他団体との役割分担、組織の見直しや事業のあり方などを引き続き検討していきます。

#### 注28 公益法人改革

公益法人制度の改革を目的とした新しい非営利法人制度を規定する法律が平成20年11月に施行された。これにより現行の財団法人については、法律の施行から5年以内に公益財団法人又は一般財団法人への移行が必要となっている。

## ■人材育成と職場の活性化 〈計画事業 7件〉

### 85 技術力の維持・向上

技術の継承のため、実地に即した研修を実施するとともに、民間技術専門機関等を活用した技術専門研修の強化を行うなど、研修の充実を図ります。

また、関連団体との連携を強化し、人的交流を推進するなど、交通局グループ一体となって、技術力の維持・向上に努めます。

### 86 プロフェッショナル職員の育成

プロフェッショナル職員を育成していくため、OJT<sup>注29</sup>を充実させる取組を推進し、職層別研修、講師養成研修などを改善するとともに、管理監督者の指導力向上に向けた研修を実施します。

また、安全・安心の確保に向け、安全マネジメントに関する研修を改善するほか、地下鉄の運転シミュレーターやバスの運転訓練車などを活用した研修・指導を充実します。

さらに、情報システムに精通した職員を養成するための研修を進めます。

### 87 運輸系職員の人事任用制度の見直し

次代を担う人材の登用・育成を図るため、運輸系職員の人事任用制度などのあり方を検討し、見直しを行います。

### 88 人材育成を重視した ジョブローテーションの実施

局事業に精通し、幅広い視野をもった人材を育成するため、現業系を含め運輸系職員の異動のあり方について検討し、効果的な異動を実施します。

#### 注29 OJT

On-the-Job Trainingの略。企業内で行われる職業指導手法のひとつで、職場の上司や先輩が部下の日々の仕事を通じて、その仕事に必要なノウハウやスキルを習得させる能力開発手法

## 89 人事考課制度の活用、昇給制度的確な運用

人事考課制度を効果的に活用するとともに、昇給制度を的確に運用し、職員の能力や業績を適切に処遇に反映させ、職員の職務意欲の向上を図ります。

## 90 健康管理の充実

職員の心身の健康維持・増進を図るため、相談体制の充実、ストレスチェックの定期的な実施などメンタルヘルス対策を強化するとともに、インフルエンザ対策や生活習慣病対策などを進めます。

## 91 職場の活性化

職場の活性化と職員のモラールアップを図るため、職員表彰制度や職員提案制度を積極的に活用していきます。

また、超過勤務を計画的に削減するなど、ワークライフバランス<sup>注30</sup>を推進するとともに、職員の働きがい高め、職員が能力を発揮できる職場づくりに取り組みます。

### 注30 ワークライフバランス

人それぞれの希望に応じて、「仕事」と、子育てや親の介護、地域活動等の「仕事以外の生活」の調和が図れる状態をいう。ワークライフバランスが実現すれば、個人はより充実した生活を送るとともに成長しながら働くことができ、企業は社員の力を十分に引き出して持続的に発展することができるので、社会全体にも活力が生まれるとされている。

### ○ 名前のひみつ

「12号線路線名称選考委員会」の推薦に基づき、平成11年12月に決定されました。「江戸」と呼ばれていた地域をほぼ包み込む線形である、江戸時代に形成された歴史のある地域を多く通過する、21世紀を迎えるにあたり「大江戸」という言葉はむしろ新鮮味がある、「大」を冠することにより地理的、経済的、文化的発展や広がり表現している、というのが主な選定理由です。

### ○ ホームのひみつ

既存の鉄道、河川、高速道路、その他大規模埋設物と数多く交差している大江戸線は、後発であるため深く掘る必要がありました。最も深い駅は六本木駅（42.3m）で、地上14階建てのビル程度の深さになります。

このため、大江戸線の駅は、駅の構造をできるだけ単純化するように設計されています。また、すべての駅で地上からホームまでのエレベーターを確保しています。

### ○ 車両のひみつ

大江戸線は、他の鉄道と相互直通運転をしない単独路線で、独自の規格で建設できたため、トンネル断面を極力縮小して建設費の圧縮を図りました（大江戸線掘削断面：5.3m、新宿線：7.3mで、約47%小さい。）。このため、車両はリニアモータ駆動方式の小断面車両を導入し、車両の小型化によりホームも短くできました。

### ○ 6の字のひみつ

大江戸線のルートは、主要ターミナルとの接続を図り交差する路線との乗り換え機能を高めること、新都庁舎などの公共施設とのアクセスに配慮すること、大規模開発計画と整合すること、道路・公園など公共空間を可能な限り利用することを基本としました。

環状ルートも検討しましたが、実現するためには新宿西口駅と新宿駅を結ぶ新たな線路と、新宿西口駅または新宿駅に2面ホームの設置が必要でした。しかし、両駅の地上部は道路幅が狭くビルが密集し、2面ホームの設置が難しく、難工事による費用と期間の増大が懸念されました。その一方、新宿駅前後の環状方向の旅客流動は少ないと見込まれ、費用対効果を検証した結果、環状ルートを断念して現行の6の字運転ルートを採用しました。

### ○ ひみつの抜け穴

大江戸線は、浅草線と同じ標準軌間（1,435mm）のレール幅を採用していることから、大江戸線汐留駅の構内と浅草線新橋駅付近を結ぶ「汐留連絡線」と呼ばれるトンネルがあり、これを利用して大江戸線の車両が浅草線内を経由して、西馬込にある検修場に回送し、車両検査を実施しています。

なお、大江戸線の車両は、浅草線と異なり、リニアモータを動力に使用していますが、浅草線内にはリニアモータを動かすための設備（リアクションプレート）がなく、自力走行できないため、電気機関車にけん引されています。



電気機関車

### Ⅲ 財政収支の目標

各事業の収支見込は、次の前提条件により算定しています。

- 1 「Ⅱ 計画期間における具体的な取組」に掲げた計画事業を計上しています。
- 2 算定上は、料金改定、物価の上昇及び給与改定を見込んでいません。
- 3 消費税及び地方消費税の金額を含んでいます。
- 4 受託工事に係る収入及び支出は、除いています。
- 5 その他の事項については、平成22年度を基準とし、所要額を計上しています。
- 6 各計数は、表示単位未満を四捨五入し端数調整をしていないため、合計等と一致しない場合があります。



# 財政収支の目標

## ■高速電車事業（都営地下鉄）



### 【収支概況】

- 計画期間中は、沿線の再開発やダイヤ改正などによる増収分を見込んでいますが、景気の低迷などにより、乗客数の伸びが期待できないため、大幅な乗車料収入の増加は見込めないと推計しています。
- 減価償却費の減少、支払利子の減少及びコスト管理の徹底などによる経費の削減とともに、安全対策など新たな投資に伴う維持管理経費の増加などを見込んでいます。

### 【収支目標】

- 3か年の計画期間中、経常利益の確保に努め、累積欠損金の縮減を図ります。

### 【収支見込】

（単位：億円）

科 目	22年度	23年度	24年度
営業収益	1,432	1,440	1,446
営業外収益	77	72	38
収入計	1,509	1,512	1,485
営業費用	1,220	1,218	1,219
営業外費用	232	212	204
支出計	1,452	1,430	1,422
営業損益	212	222	228
経常損益	57	82	62
当年度末繰越損益	△4,263	△4,181	△4,118
当年度資金残（△不足）	△218	174	208
当年度末累積資金残（△不足）	271	445	1,068
長期債務	10,605	10,106	10,067

## ■自動車運送事業（都営バス）



### 【収支概況】

- 計画期間中は、沿線の再開発や路線・ダイヤの見直しなどによる増収分を見込んでいますが、景気の低迷などにより、乗客数の減少が予想されるため、乗車料収入は漸減していくものと推計しています。
- エコドライブ活動の推進などによる経費の削減を見込んでいます。

### 【収支目標】

- 3か年の計画期間中、引き続き経常利益の確保に努めます。

### 【収支見込】

（単位：億円）

科 目	22年度	23年度	24年度
営業収益	393	392	391
営業外収益	39	37	37
収入計	431	430	428
営業費用	411	411	410
営業外費用	15	16	15
支出計	426	426	425
営業損益	△18	△18	△19
経常損益	5	3	3
当年度末繰越損益	12	15	18
当年度資金残（△不足）	11	16	△19
当年度末累積資金残（△不足）	313	329	310

## ■軌道事業（都電荒川線）



### 【収支概況】

- 観光PRなどによる増収を見込んでいますが、沿線の労働力人口の減少などから乗客数の減少が見込まれるため、全体としては、乗車料収入は減少していくものと推計しています。
- 老朽化した車両や設備の更新によって支出の増加が見込まれますが、一方で、その車両更新等による維持経費の抑制などを見込んでいます。

### 【収支目標】

- 3か年の計画期間中、経常損益の改善に努め、平成24年度の黒字確保を目指します。

### 【収支見込】

（単位：億円）

科 目	22年度	23年度	24年度
営業収益	31	30	30
営業外収益	1	1	1
収入計	32	31	31
営業費用	31	33	30
営業外費用	0	0	0
支出計	32	33	30
営業損益	△0	△2	0
経常損益	0	△2	0
当年度末繰越損益	6	4	4
当年度資金残（△不足）	△14	△3	0
当年度末累積資金残（△不足）	4	1	1

## ■新交通事業（日暮里・舎人ライナー）



### 【収支概況】

- 乗客数の増加に伴い、今後数年は営業収益が増加し、経常損益の赤字も徐々に縮小していく見込みです。
- しかしながら、建設に要した資本費負担（減価償却費及び支払利子）が大きく、経常損益は今後も赤字が続く見込みです。また、累積欠損金の解消には数十年かかるなど厳しい経営状況が予想されます。

### 【収支目標】

- 3か年の計画期間中、経常損益の改善に努めます。

### 【収支見込】

（単位：億円）

科 目	22年度	23年度	24年度
営業収益	4 2	4 5	4 8
営業外収益	0	0	0
収入計	4 3	4 6	4 9
営業費用	6 2	6 1	6 1
営業外費用	1 2	7	7
支出計	7 4	6 8	6 9
営業損益	△ 2 0	△ 1 6	△ 1 3
経常損益	△ 3 1	△ 2 3	△ 2 0
当年度末繰越損益	△ 8 6	△ 1 0 8	△ 1 2 9
当年度資金残（△不足）	△ 9	△ 2	2
当年度末累積資金残（△不足）	△ 4 0	△ 4 1	△ 3 9

## ■電気事業（発電）

### 【収支概況】

- 計画期間中は、総括原価主義に基づく電気の売却料金の算定方式により売電していくことが可能となったため、引き続き、経常利益を確保できる見込みです。

### 【収支目標】

- 3か年の計画期間中、引き続き経常利益の確保に努めます。

### 【収支見込】

（単位：億円）

科 目	22年度	23年度	24年度
営業収益	10	10	10
営業外収益	0	0	0
収入計	10	10	10
営業費用	9	9	9
営業外費用	0	0	0
支出計	10	10	10
営業損益	0	0	0
経常損益	0	0	0
当年度末繰越損益	0	0	1
当年度資金残（△不足）	0	1	0
当年度末累積資金残（△不足）	27	28	29

■ **（参考）関連事業**（各事業の収入のうち、関連事業に係る収入を再掲しています。）

【収入概況】

- 保有する土地・建物の有効活用、駅構内店舗等の推進、広告事業の展開などにより、収入の増加を見込んでいます。

【収入目標】

- 景気の後退によって厳しい局面にありますが、3か年の計画期間中、年間収入額の拡大に努め、平成24年度に年間収入額120億円を目指します。

【収入見込】

（単位：億円）

項 目	22年度	23年度	24年度
駅 空 間 の 活 用	8	8	8
広 告 事 業 の 展 開	45	46	47
土 地 ・ 建 物 の 活 用	56	56	56
そ の 他	10	10	10
合 計	118	119	120

○ 今では、都営バスの車体の色と言えば「グリーンとオレンジ」ですが、交通局の長い歴史の中で、都営バスの塗装カラーは様々な変遷をたどってきました。

色調	期間	コンセプト	車両
基色 うす緑 一部色 側板 灰色 スカート部 濃緑色 帯 オレンジ・白	昭和24～34年	戦後混乱期の東京の街を走るバスとして、安定した色彩感覚とモダンなデザイン	
基色 クリーム 一部色 マルーン	昭和34～43年	都電の車体色変更に伴い、統一した色調デザイン	
基色 アイボリー 一部色 ブルー	昭和43～55年	オリンピックを契機として発展した東京の街の色との調和を考慮	
基色 イエロー 一部色 マルーン	昭和55～56年	車両が逼奏する中での事故防止と、利用アピールのため明視性の高い色調	

○ 昭和55年から新たに登場したイエロー・マルーンの塗装は、都市景観や環境との調和への配慮が不十分であるとの指摘が多く、昭和57年に有識者からなる「都バス色彩懇談会」を設けて検討を重ねました。懇談会委員でもあった岡本太郎画伯の特別出品車を含む4案を都民に示し、最も支持の多かった「緑色の基色、スカート部に薄いクリーム色」を採用しました。これがいわゆる昭和57年に登場したナックルラインの都営バスです。なお、ナックルラインは平成24年度までには全てノンステップバスに置き換わることとなり、東京の街中で見ることはできなくなります。

○ 平成8年から導入した現在のノンステップバスの車体塗装は、乗りやすく画期的な車両であることや、明るい都営バスのイメージを浸透させるため、それまでのグリーンを基調とし、明るさや新しさを感じさせる配色としています。また、躍進する都営バスをほうふつとさせるため、シンプルさの中にも動きを感じさせ、お客様にソフトで優しく親しみを感じていただけるデザインとしました。



岡本太郎画伯デザイン  
“幻の都営バス”



ナックルラインの都営バス  
昭和57年～



ノンステップバス  
平成8年～

## 局事業別（計画事業内訳）



# 局事業別（計画事業内訳）

## ■高速電車事業（都営地下鉄）



### テーマ別

### 計画事業番号・計画事業名

#### 1 安全・安心の確保

##### 安全管理体制の強化

- 1 安全マネジメント態勢の強化
- 2 連絡通報システムの構築【新規】
- 3 安全対策研修・各種訓練の充実
- 4 地下鉄信号教習装置の更新【新規】

##### 安全輸送基盤の整備

- 6 地下鉄構造物の長寿命化【新規】
- 7 土木構造物の強化
- 8 施設・車両の適切な維持・管理
- 9 変電所設備の機能強化

##### 運行管理機能の強化

- 10 総合指令の構築
- 11 運転指令電話装置の更新

##### 駅施設・車両の安全性の強化

- 13 大江戸線への可動式ホーム柵の整備
- 14 可動式ホーム柵の拡大の検討【新規】
- 15 エスカレーターの改修・更新【新規】
- 16 駅構内監視カメラの機能強化【新規】
- 18 駅へのAEDの増設
- 19 車両の火災対策の強化
- 20 浅草線ATSの改良
- 21 運転状況記録装置の設置

#### 2 質の高いサービスの提供

##### 輸送力の増強・ダイヤの見直し

- 22 地下鉄のダイヤの見直し
- 23 新宿線車両の10両編成化
- 24 大江戸線への新造車両導入
- 25 大江戸線大泉学園町方面への延伸

駅・停留所の快適性の向上

- 30 大江戸線勝どき駅の大規模改良【新規】
- 31 地下駅の全駅冷房化
- 32 トイレのグレードアップ【新規】
- 33 駅のリニューアル
- 34 分かりやすい案内サインへの改良
- 35 親しみやすい駅長事務室への改良
- 36 エレベーターの整備（1ルートの確保）
- 37 乗換駅へのエスカレーターの新設
- 38 「プチバリア」への対応
- 39 「サービス介助士」の資格取得の拡大

魅力あるサービスの開発

- 50 P A S M Oを活用したポイントサービスの導入【新規】
- 51 お客様誘致の積極的展開
- 52 駅空間の活用
- 53 新たな情報提供サービスの導入【新規】
- 54 サービスマインドの向上
- 55 お客様の声を活かしたサービス改善
- 56 都営交通100周年記念事業の実施【新規】

3 社会的要請への対応

環境対策の推進

- 57 環境にやさしい施設の整備
- 58 環境PRによる利用促進【新規】
- 再掲 P A S M Oを活用したポイントサービスの導入【新規】
- 59 環境対策への協力【新規】
- 60 トンネル湧水の河川等への放流
- 64 東大島エコ・プロジェクト（環境対応型バス停の設置）【新規】

福祉施策などの推進

- 68 音声案内装置・音声案内付触知図等の整備
- 再掲 「サービス介助士」の資格取得の拡大

行政施策との連携強化

- 69 マタニティマークの普及への協力
- 再掲 駅へのA E Dの新設
- 70 電子マネーの利用による花粉症対策への協力
- 71 中学生の職場体験への協力
- 72 お客様へのマナーの呼びかけ



**1 安全・安心の確保**

安全管理体制の強化

- 1 安全マネジメント態勢の強化
- 2 連絡通報システムの構築【新規】
- 3 安全対策研修・各種訓練の充実
- 5 ドライブレコーダーの全車導入

**2 質の高いサービスの提供**

輸送力の増強・ダイヤの見直し

- 26 バス路線・ダイヤの見直し
- 27 バスの定時性向上・走行環境改善への取組

駅・停留所の快適性の向上

- 40 停留所上屋・ベンチの整備
- 41 乗り降りしやすい停留所への改善
- 42 外国人にも分かりやすい停留所表記と路線案内板の設置
- 43 停留所における運行情報サービスの改善【新規】

車両の快適性の向上

- 45 全車両のノンステップバス化（低公害バスの積極的導入）
- 46 車いすの固定方法の改善

魅力あるサービスの開発

- 50 P A S M O を活用したポイントサービスの導入【新規】
- 51 お客様誘致の積極的展開
- 53 新たな情報提供サービスの導入【新規】
- 54 サービスマインドの向上
- 55 お客様の声を活かしたサービス改善
- 56 都営交通100周年記念事業の実施【新規】

### 3 社会的要請への対応

#### 環境対策の推進

- 57** 環境にやさしい施設の整備
- 58** 環境PRによる利用促進【新規】
- 再掲** PASMOMOを活用したポイントサービスの導入【新規】
- 59** 環境対策への協力【新規】
- 61** ハイブリッドバスの拡大導入
- 再掲** 全車両のノンステップバス化（低公害バスの積極的導入）
- 62** 次世代燃料等の環境施策への協力
- 63** エコドライブ活動の推進
- 64** 東大島エコ・プロジェクト（環境対応型バス停の設置）【新規】

#### 福祉施策などの推進

- 再掲** 車いすの固定方法の改善

#### 行政施策との連携強化

- 69** マタニティマークの普及への協力
- 71** 中学生の職場体験への協力
- 72** お客様へのマナーの呼びかけ



テーマ別	計画事業番号・計画事業名
------	--------------

**1 安全・安心の確保**

- |           |  |
|-----------|--|
| 安全管理体制の強化 | <ul style="list-style-type: none"> <li>1 安全マネジメント態勢の強化</li> <li>2 連絡通報システムの構築【新規】</li> <li>3 安全対策研修・各種訓練の充実</li> </ul> |
| 安全輸送基盤の整備 | <ul style="list-style-type: none"> <li>8 施設・車両の適切な維持・管理</li> </ul>   |
| 運行管理機能の強化 | <ul style="list-style-type: none"> <li>12 都電荒川線運行管理装置の更新【新規】</li> </ul>  |

**2 質の高いサービスの提供**

- |                |   |
|----------------|---|
| 輸送力の増強・ダイヤの見直し | <ul style="list-style-type: none"> <li>28 都電荒川線の定時性・速達性向上への取組</li> </ul>  |
| 駅・停留所の快適性の向上   | <ul style="list-style-type: none"> <li>44 都電荒川線運行情報サービスの改善【新規】</li> </ul>   |
| 車両の快適性の向上      | <ul style="list-style-type: none"> <li>47 都電荒川線8800形への更新（7500形の置き換え）</li> <li>48 都電荒川線新型車両の導入（7000形の置き換え）【新規】</li> </ul>  |
| 魅力あるサービスの開発    | <ul style="list-style-type: none"> <li>50 P A S M Oを活用したポイントサービスの導入【新規】</li> <li>51 お客様誘致の積極的展開</li> <li>53 新たな情報提供サービスの導入【新規】</li> <li>54 サービスマインドの向上</li> <li>55 お客様の声を活かしたサービス改善</li> <li>56 都営交通100周年記念事業の実施【新規】</li> </ul> |

**3 社会的要請への対応**

- |            |   |
|------------|---|
| 環境対策の推進    | <ul style="list-style-type: none"> <li>57 環境にやさしい施設の整備</li> <li>58 環境PRによる利用促進【新規】</li> <li>再掲 P A S M Oを活用したポイントサービスの導入【新規】</li> <li>59 環境対策への協力【新規】</li> <li>65 都電荒川線における緑化の推進</li> </ul> |
| 沿線地域の活性化   | <ul style="list-style-type: none"> <li>66 都電荒川線の魅力向上と沿線地域の活性化【新規】</li> <li>再掲 都電荒川線8800形への更新（7500形の置き換え）</li> <li>再掲 都電荒川線新型車両の導入（7000形の置き換え）【新規】</li> </ul>                                |
| 行政施策との連携強化 | <ul style="list-style-type: none"> <li>69 マタニティマークの普及への協力</li> <li>72 お客様へのマナーの呼びかけ</li> </ul>  |

# ■新交通事業（日暮里・舎人ライナー）



テーマ別	計画事業番号・計画事業名
------	--------------

## 1 安全・安心の確保

安全管理体制の強化	<b>1</b> 安全マネジメント態勢の強化 <b>2</b> 連絡通報システムの構築【新規】 <b>3</b> 安全対策研修・各種訓練の充実
安全輸送基盤の整備	<b>8</b> 施設・車両の適切な維持・管理
駅施設・車両の安全性の強化	<b>17</b> 日暮里・舎人ライナーの監視カメラの機能強化【新規】

## 2 質の高いサービスの提供

輸送力の増強・ダイヤの見直し	<b>29</b> 日暮里・舎人ライナーのダイヤの見直し【新規】
車両の快適性の向上	<b>49</b> 日暮里・舎人ライナーの混雑対策【新規】
魅力あるサービスの開発	<b>50</b> P A S M O を活用したポイントサービスの導入【新規】 <b>51</b> お客様誘致の積極的展開 <b>52</b> 駅空間の活用 <b>53</b> 新たな情報提供サービスの導入【新規】 <b>54</b> サービスマインドの向上 <b>55</b> お客様の声を活かしたサービス改善 <b>56</b> 都営交通100周年記念事業の実施【新規】

## 3 社会的要請への対応

環境対策の推進	<b>57</b> 環境にやさしい施設の整備 <b>58</b> 環境PRによる利用促進【新規】 <b>再掲</b> P A S M O を活用したポイントサービスの導入【新規】 <b>59</b> 環境対策への協力【新規】
沿線地域の活性化	<b>67</b> 日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化【新規】
行政施策との連携強化	<b>69</b> マタニティマークの普及への協力 <b>70</b> 電子マネーの利用による花粉症対策への協力 <b>72</b> お客様へのマナーの呼びかけ


# 計画事業費内訳

4つの柱 - 取組方針 -	区 分					(単位：億円)
	地下鉄	バス	軌道	新交通	その他	合計
安全・安心の確保	570	3	16	7	1	597
質の高いサービスの提供	203	56	11	7	3	280
社会的要請への対応	3	18	—	—	—	21
経営力の強化	—	—	—	—	59	59
合計	776	77	27	14	63	957

 高速電車事業（都営地下鉄）	計画年度別				(単位：百万円)
	22年度	23年度	24年度	3か年計	
安全・安心の確保	14,308	19,950	22,773	57,031	
質の高いサービスの提供	4,510	10,112	5,678	20,300	
社会的要請への対応	46	131	132	309	
合計	18,864	30,193	28,583	77,640	

 自動車事業（都営バス）	計画年度別				(単位：百万円)
	22年度	23年度	24年度	3か年計	
安全・安心の確保	50	138	142	330	
質の高いサービスの提供	2,576	2,419	591	5,586	
社会的要請への対応	621	562	617	1,800	
合計	3,247	3,119	1,350	7,716	

 軌道事業（都電荒川線）	計画年度別				(単位：百万円)
	22年度	23年度	24年度	3か年計	
安全・安心の確保	492	687	426	1,605	
質の高いサービスの提供	914	—	184	1,098	
社会的要請への対応	—	—	—	—	
合計	1,406	687	610	2,703	

 新交通事業 （日暮里・舎人ライナー）	計画年度別				(単位：百万円)
	22年度	23年度	24年度	3か年計	
安全・安心の確保	187	303	204	694	
質の高いサービスの提供	67	634	—	701	
社会的要請への対応	—	—	—	—	
合計	254	937	204	1,395	

