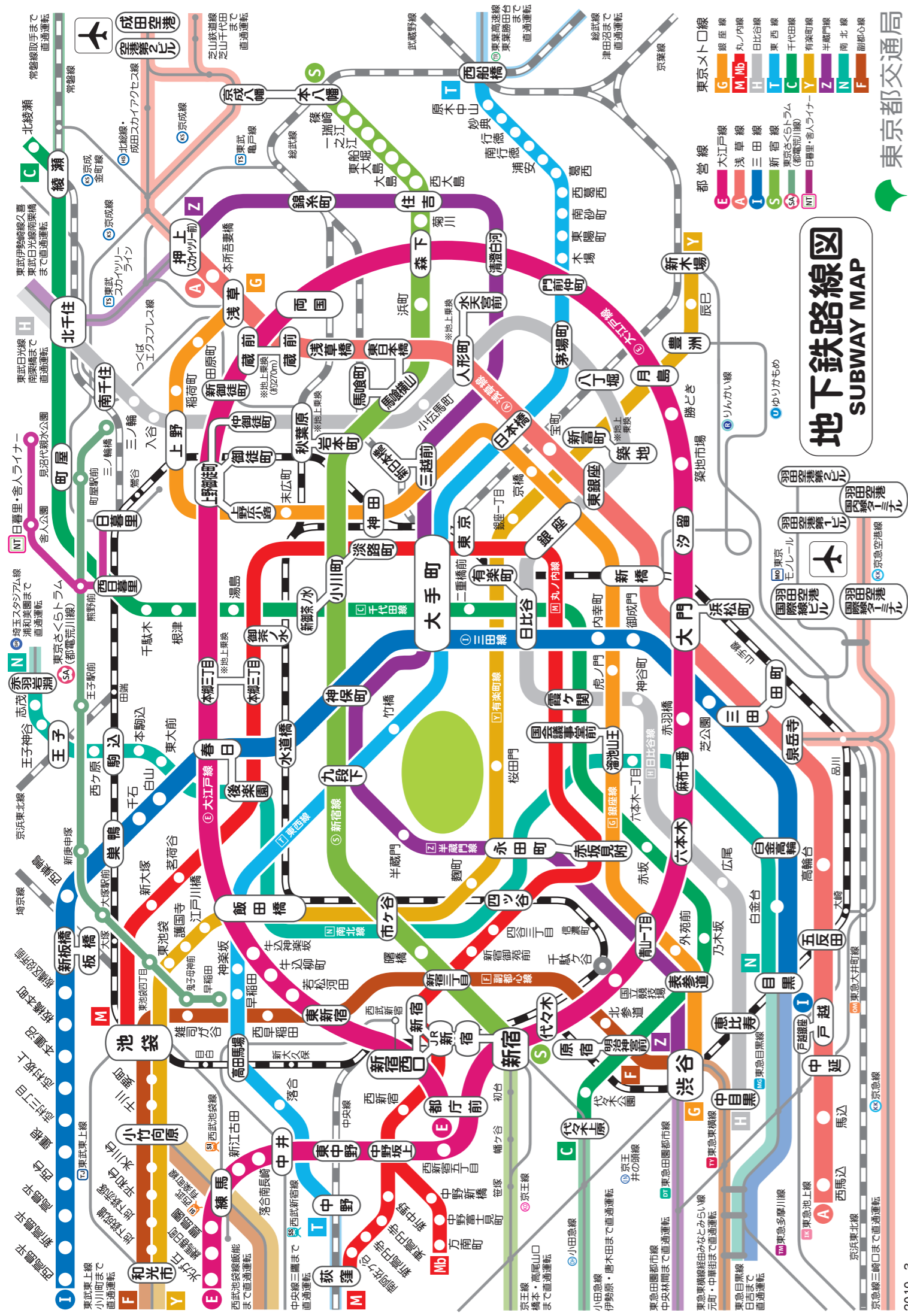


都営交通の あらまし2019

Bureau of Transportation
Tokyo Metropolitan Government



事業のあらまし

都営交通（東京都交通局）は、東京都が経営する地方公営企業です。その運営は、お客様からいただく料金によって経費を賄う独立採算制を原則としています。

都営交通の歴史は、明治44（1911）年8月1日、東京市が電気局を開局して、路面電車事業と電気供給事業（火力発電事業）を開始したときに遡ります。その後、関東大震災で大きな被害を受けた市電の応急措置として、大正13（1924）年に乗合バス（市営バス）事業を開始しました。戦後は、昭和35（1960）年に都営地下鉄浅草線を開業、以降、三田線、新宿線、大江戸線を開業し、交通ネットワークの拡充を図ってきました。

さらに、平成20年3月30日には新交通事業である「日暮里・舎人ライナー」が開業したほか、上野動物園内のモノレールの営業（令和元年11月1日から休止予定）や多摩川の流水を利用した電気事業の6事業を運営しています。

都営地下鉄、都営バス、都電、日暮里・舎人ライナー、モノレールは、一日平均約360万人（平成30年度）のお客様にご利用いただき、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、安全対策の強化や輸送力の増強に加え、施設・車両のバリアフリー化や持続可能な社会の実現への貢献など、様々な取組を進めてきました。

一方、少子高齢・人口減少社会への対応や各地で頻発している大規模災害を踏まえた対策の強化、増加を続ける外国人の受入環境充実など、東京が抱える課題は山積しています。また、都心部や臨海地域等のまちづくりの進展に伴い、東京の街の姿が大きく変貌することも見込まれます。

今後、東京が持続的な成長を遂げていくために、首都東京の公共交通事業者である交通局が果たすべき責任と役割は、ますます大きくなるものと考えます。

こうした考えのもと、経営計画2016策定後の状況変化を踏まえ、平成31年（令和元）年を初年度とする3か年の経営計画を平成31年1月に策定しました。この計画に基づき、安全・安心の確保を最優先に、質の高いサービスを提供していきます。特に、東京2020大会開催時には、通常ご利用いただいているお客様に加え、国内外から東京を訪れる多くのお客様に対し、安全で安定的な輸送と快適で利用しやすいサービスを提供します。また、まちづくりとの連携や観光振興、環境負荷の低減などを通じ、東京の発展に貢献するとともに、収益力の向上や強固な執行体制の構築など、経営基盤をさらに強化していきます。

交通局では、都民やお客様に信頼され支持される都営交通の実現、そして東京の更なる飛躍に向けて、局一丸となって全力で取り組んでいきます。

平成30年度 運輸成績総表

平成30年度の全事業の乗車人員は、年間で約13億1,405万人で、一日当たり360万人でした。

乗車人員の事業別割合は、地下鉄78.4%、乗合バス17.7%、新交通2.5%、軌道1.3%、その他0.1%でした。

事業	種類	営業キロ (km)	路線数 (路線)	在籍車両数 (両)	走行キロ (千 km)	乗車料収入		乗車人員	
						年間 (百万円)	一日当たり (千円)	年間 (千人)	一日当たり (人)
地下鉄		109.0	4	1,174	122,418	(143,694) 154,648	(393,682) 423,693	1,029,829	2,821,450
	浅草線	18.3	1	224	22,545	(32,496) 35,000	(89,028) 95,889	279,193	764,911
	三田線	26.5	1	222	21,188	(30,254) 32,552	(82,888) 89,184	245,550	672,738
	新宿線	23.5	1	264	33,282	(37,459) 40,333	(102,627) 110,501	289,197	792,321
	大江戸線	40.7	1	464	45,403	(43,485) 46,763	(119,139) 128,119	356,589	976,957
自動車		-	-	1,490	46,072	(36,633) 38,717	(100,365) 106,073	233,489	639,695
	乗合	741.4	130	1,485	45,776	(36,340) 38,400	(99,560) 105,204	233,121	638,689
	貸切	-	-	5	296	(293) 317	(805) 869	368	1,006
軌道		12.2	1	33	1,484	(2,126) 2,254	(5,823) 6,176	17,339	47,504
新交通		9.7	1	90	7,748	(5,678) 6,091	(15,556) 16,688	32,432	88,854
懸垂電車		0.3	1	2	9	(113) 122	営業日数 (438) 259日 473 年平均 (311) 365日 335	961	営業日数 3,710 259日 年平均 2,633 365日
交通事業計		-	-	1,615	-	(44,550) 47,184	※ (122,055) 129,272	284,221	※ 778,686
計		-	-	2,789	-	(188,244) 201,832	※ (515,737) 552,965	1,314,050	※ 3,600,135
電気	水力発電所 3ヶ所			多摩川第一発電所 多摩川第三発電所 白丸発電所	認可最大出力/ 認可最大出力/ 認可最大出力/	19,000kW 16,400kW 1,100kW	販売電力量 電力料収入	109,976MWh (1,553百万円) 1,677百万円	

- (注) 1 乗車料収入及び電力料収入のうち、()内は消費税抜きである。
 2 懸垂電車の走行キロは列車走行キロである。
 3 懸垂事業は、動物園休園日及び次の期間運転休止している（平成30年11月26日～12月17日、平成31年1月25日～3月14日）。
 4 乗車料収入及び乗車人員の一日当たりの計（表中※）は、乗車料収入及び乗車人員の年間数値を365日で除した値である。（各事業の一日当たりの値の合計とは一致しない場合がある。）
 5 地下鉄事業の乗車人員計は浅草、三田、新宿、大江戸各線との乗り換え客を一人として計算したものであり、4線の乗車人員の単純合計ではない。

都営交通の運賃

令和元年10月1日現在

地下鉄	バス	都電	日暮里・舎人ライナー	モノレール
180円～430円 (IC:178円～430円) ※三田線目黒～白金高輪間は 170円(IC:168円)	210円均一 (IC:210円) ※多摩地域、特殊路線を除く。	170円均一 (IC:168円)	170円～340円 (IC:168円～335円)	150円均一

経営理念

私たち都営交通は、都民やお客様に信頼され、支持される公共交通機関として、安全・安心を何よりも大切に、東京の都市活動や都民生活を支えていきます。

経営方針

- 都民やお客様の信頼に応えるため、安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、災害に強く、事故のない都営交通を実現します。
- お客様が求める質の高いサービスを提供し、快適で利用しやすい都営交通を実現します。
- 首都東京が抱える様々な課題に果敢に挑戦し、東京の発展に貢献する都営交通を実現します。
- 事業環境の変化にも迅速かつ的確に対応するとともに、中長期的に安定した事業運営を行っていくため、経営基盤を強化します。

CONTENTS

事業のあらまし	1
都営地下鉄	2
都営バス	12
都電	18
日暮里・舎人ライナー	21
関連事業	24
モノレール・電気事業	26
安全マネジメントの充実	27
環境対策の推進	28
サービス推進	29
経営状況	30
都営交通のあゆみ	32
組織と職員数・東京の交通	36
INFORMATION	37

都営地下鉄

都営地下鉄は、浅草線・三田線・新宿線・大江戸線の4路線を営業し、平成30年度は、一日平均約282万人のお客様にご利用いただきました。初めての開業は、昭和35年12月の浅草線(浅草橋～押上間)で、以来、昭和43年12月に三田線、昭和53年12月に新宿線、平成3年

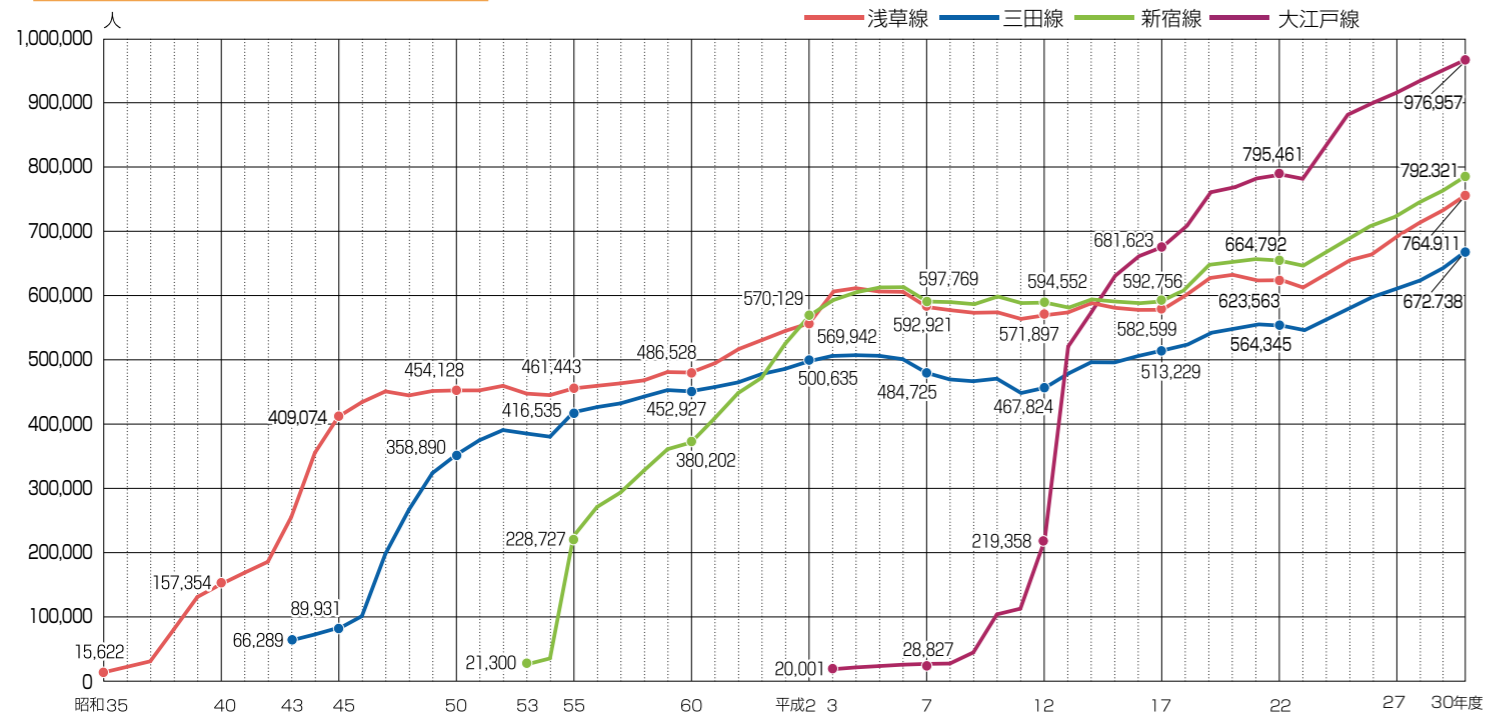
12月に大江戸線を開業し、各線の延長・拡充を図ってきました。平成12年12月には、大江戸線が全線開業(汐留駅は平成14年11月開業)し、4路線を合わせ、営業キロは109.0km、駅数は106駅となりました。

営業線の概要

		浅草線		三田線	新宿線	大江戸線	
線区	営業区間	西馬込～押上		目黒～西高島平※3	新宿～本八幡	都庁前～光が丘	
	営業キロ(うち地上部分)	18.3km		26.5km(5.1km)	23.5km(2.5km)	40.7km	
	駅数(うち地上駅)	20駅		27駅(6駅)	21駅(2駅)	38駅	
車両規格・運転	形式	5300形	5500形	6300形	10-300形	12-000形	12-600形
	在籍車両数	152両	64両	222両	264両	376両	88両
	両数×編成	8両×19編成	8両×8編成	6両×37編成	8両×8編成、10両×20編成	8両×47編成	8両×11編成
	車両長	18m		20m	20m	16.5m	
	定員(先頭車(中間車))	119人(134人)	121人(134人)	136人(147人)	136人(149人)	90人(100人)	
	運転・保安装置※1	自動閉そく式C-ATS		ATC/ATO	D-ATC	ATC/ATO	
	軌間	1,435mm		1,067mm	1,372mm	1,435mm	
運転	最短運転時隔	2分30秒		2分30秒	2分30秒	3分00秒	
	表定速度(カック内は特急・急行)	北行30.6 南行30.8km/h (北行34.9 南行34.9km/h)		30.5km/h	西行34.8 東行34.8km/h (西行48.2 東行47.9km/h)	内回り※4 29.0km/h 外回り(都庁前発) 29.2km/h	
	最高速度	70.0km/h		75.0km/h	75.0km/h	70.0km/h	
	運転所要時分(カック内は特急・急行)	北行35分50秒 南行35分40秒 (※2 19分35秒)		52分10秒	西行40分30秒 東行40分30秒 (西行29分15秒 東行29分25秒)	内回り※4 84分15秒 外回り 83分30秒	
相互直通運転	京急線、京成線、北総線、芝山線		東急線	京王線	—		

※1 ATS=自動列車停止装置 ATC=自動列車制御装置 ATO=自動列車運転装置
 ※2 泉岳寺～押上間のエアポート快特。
 ※3 目黒～白金高輪間は、第二種鉄道事業免許により、東京メトロ南北線の施設を共用。
 ※4 内回りは、光が丘発～都庁前～大門～両国～都庁前着。外回りは、都庁前発～両国～大門～都庁前～光が丘着。

路線別乗車人員の推移(一日平均)



浅草線

区間	営業キロ(km)	開業年月日
浅草橋～押上	3.1	昭35.12.4
東日本橋～浅草橋	0.7	37.5.31
人形町～東日本橋	0.7	37.9.30
東銀座～人形町	2.4	38.2.28
新橋～東銀座	0.9	38.12.12
大門～新橋	1.0	39.10.1
泉岳寺～大門	2.6	43.6.21
西馬込～泉岳寺	6.9	43.11.15
営業キロ計	18.3	



新宿線

区間	営業キロ(km)	開業年月日
岩本町～東大島	6.8	昭53.12.21
新宿～岩本町	7.3	55.3.16
東大島～船堀	1.7	58.12.29
船堀～篠崎	4.9	61.9.14
篠崎～本八幡	2.8	平元.3.19
営業キロ計	23.5	



三田線

区間	営業キロ(km)	開業年月日
東鴨～高島平	10.4	昭43.12.27
日比谷～東鴨	7.3	47.6.30
三田～日比谷	3.3	48.11.27
高島平～西高島平	1.5	51.5.6
目黒～三田	4.0	平12.9.26
営業キロ計	26.5	



大江戸線

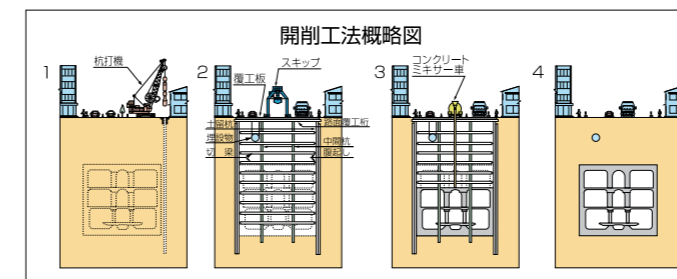
区間	営業キロ(km)	開業年月日
練馬～光が丘	3.8	平3.12.10
新宿～練馬	9.1	9.12.19
国立競技場～新宿	2.1	12.4.20
都庁前～国立競技場	25.7	12.12.12
営業キロ計	40.7	

〈地下鉄の建設〉

地下鉄の建設工事は、トンネルの深さ、付近の地形や土質、埋設物や街路の状況、沿道の建物や構造物などを考慮し、周囲の環境や沿道に住む人々への影響を最小限にとどめることを最優先に、最適な工法により工事を行っています。

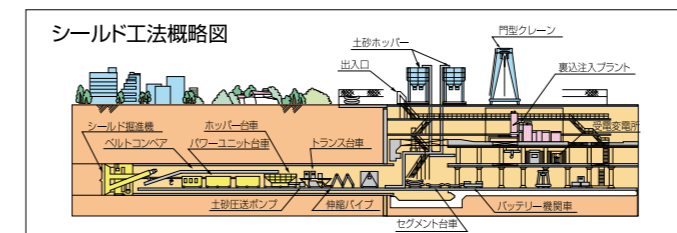
◆開削工法◆

工事範囲に杭を打設し、予定の深さまで地面を掘り下げたのち、構築物を築造する工法で、駅部などに採用しています。



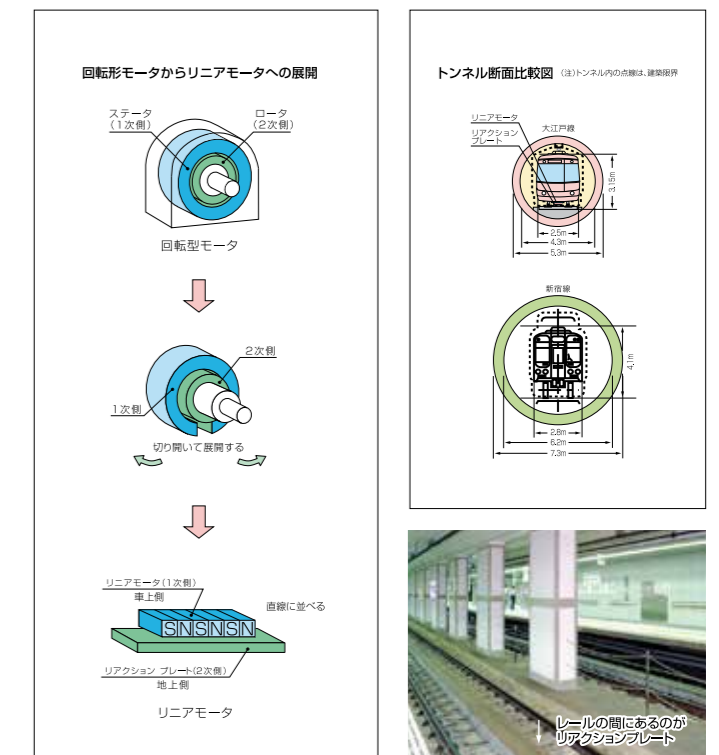
◆シールド工法◆

地中深くをもぐらのように掘り進む工法です。この工法は地表面に影響がほとんどなく、安全に工事が進められるという利点があります。地下鉄がだんだん深くなってきた昨今、駅間のトンネルはほとんどこの工法を採用しています。



◆リニアモータ◆

大江戸線では、リニアモータを使用しています。リニアモータ方式には、「浮上式」と「車輪式」があり、大江戸線は「車輪式」を採用しています。これは、車両に取り付けられたリニアモータとレールの間に敷いた、リアクションプレートとの間の磁力を利用して推進力を得る方法です。リニアモータを用いることにより、車両のコンパクト化、急カーブ・急勾配のスムーズな走行が可能になりました。



〈安全・安心の確保〉

◆列車運行管理◆

列車集中制御装置(CTC)を中心とした運行管理システム(PTC)を導入しています。これは、駅にある転てつ器(ポイント)と信号機を総合指令所で集中的に制御して、列車の運行状況を監視しながら、列車の効率的な運行管理を行うシステムです。

総合指令所には、路線の運行状況を表示する「運行表示盤」が置かれ、列車の動きが効率的に把握できるようになっています。また、総合指令所では、地下鉄各所に設置した、地震計と風速計の気象観測データを一括管理し、安全を確保するための運転規制等を行っています。



▲総合指令所

◆C-ATS(改良型自動列車停止装置)

列車の運転速度が、線路脇に設置された信号機に示される信号の許容速度を超えると自動的にブレーキをかけて減速または停止させる従来型のATSに、曲線制限速度や進路の条件による制御を加え、ATSと同様なきめ細やかな速度制御機能を付加したC-ATSを浅草線に導入しています。



▲C-ATS運転台の表示器

◆ATC(自動列車制御装置)

列車の運転速度が、先行列車との間隔及び進路や曲線制限速度などの条件によって決定され、列車内に設けた車内信号装置に示される速度を超えると、自動的にブレーキをかけて減速又は停止させることにより、列車の速度を制御するATCを三田線・新宿線・大江戸線に導入しています。



▲新宿線の運転席

◆安全確保のための保安設備◆

◆列車無線

乗務員と総合指令所の指令員が随時連絡できるようになっています。全列車に設置しています。



▲列車無線(新宿線)

◆非常発報装置

緊急時に架線の送電を止める必要が生じたとき、乗務員が非常発報ボタンを操作することにより、総合指令所に異常を通報するもので、全列車に設置しています。通報を受け、自動的に送電停止を行い、安全を確保しています。



▲非常発報装置(三田線)

◆非常通報器

列車内で異常事態が発生した場合に、お客様から乗務員または総合指令所に通報できるようになっています。全車両に設置しています。



非常通報器▶

◆脱線防止ガード

急な曲線区間(カーブ)を車両が通過する際に、脱線防止するためのものです。図のように、レールの内側に沿って車輪を挟みこむようにL字鋼を敷設しています。



▲脱線防止ガード

◆限界支障検知器

ワンマン運転を実施している三田線・大江戸線の複線シールド区間及び三田線の高架部の上下路線の中間に50m間隔で設置し、脱線事故時の列車防護を行うものです。この限界支障検知器が作動すると、走行中の列車は停止します。



▲限界支障検知器

◆定期検査と点検◆

車両、軌道、架線、信号、通信ケーブル、トンネル、高架、橋梁などの点検・整備を、定期的に行っています。



▲車両点検状況▲

◆地下鉄構造物の長寿命化◆

地下鉄構造物の長寿命化及び補修費用の平準化を図るため、新たに導入した予防保全型の工事手法に基づき、浅草線、三田線で工事を実施しています。



長寿命化工事▶

◆ホームでの安全対策◆

◆非常停止ボタン

お客様がホームから転落した場合など危険な状況に陥った場合は、非常停止ボタンを押すことにより、駅付近の列車を緊急停止させることができます。

浅草線、三田線では駅のホーム柱や壁にこのボタンを設置しています。新宿線、大江戸線では、ホームドアに一定間隔で設置しています。

また、非常停止ボタンをお客様にご案内するポスターをホーム上に掲示しています。



▲ポスター



▲浅草線、三田線の設置例



▲新宿線及び大江戸線のホームドアに設置した例

◆駅係員呼出インターホン

ホーム上で緊急事態が発生した場合や、お客様のご案内が必要な場合に、いち早く駅係員へ連絡ができます。



◆ITVモニター装置

列車が駅を出発する際や停車中に、乗務員がお客様の乗り降りやホーム上の安全を確認するものです。

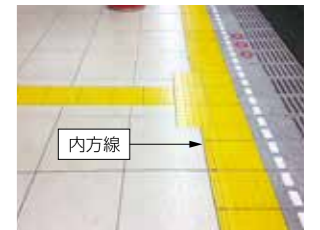


▲ITVモニター

◆視覚障害者誘導用ブロック

目の不自由なお客様が安全かつ確実に移動できるよう、誘導ブロックを全駅に設置しています。

※内方線 点字ブロックの横にあるホームの内側を示す凸型の黄色線



▲誘導ブロック

◆ホーム端転落防止柵

ホームからの転落を防止し、お客様により安全にご利用いただけるよう、浅草線、各駅のホーム両端部に、転落防止用の柵を設置しています。



▲転落防止柵

◆ホームドア(可動式ホーム柵)

ホームでのお客様の安全な乗降を確保するため、三田線、新宿線と大江戸線の全駅に腰高式のホームドアを設置しています(白金台駅と白金高輪駅はフルハイトタイプ)。また、浅草線にも設置を進めています。



▲ホームドア(腰高式)

◆車両連結部の転落防止幌

ホームドア未設置駅において、ホームから車両連結部への転落を防止するため、幌を設けて車両間のすき間を少なくしています。



▲転落防止幌

◆自然災害に対する備え◆

◆大規模地震対策

阪神・淡路大震災を契機に、高架橋の柱や駅の中柱等の補強を行いました。さらに、施設の安全性を高め、早期の運行再開を図るため、高架橋の橋脚及び地下部の柱の耐震補強を順次実施しています。



▲耐震補強工事をした駅の中柱

◆リスタート機能付エレベーター

震災時等におけるエレベーター内への閉じ込めリスクを軽減するため、地震の揺れを感知し階間で停止した場合、安全が確認された後、最寄階でドアを開放するリスタート機能の設置を進めています。

◆浸水対策

駅出入口など開口部からの浸水を防ぐため、止水板や防水扉を設置しています。



▲止水板



▲防水扉

◆強風対策

高架部や橋梁部を走行する際、強風の影響による事故を未然に防ぐため、新宿線の荒川橋梁等、都営地下鉄においては2か所に風速計を設置しています。



▲風速計

◆ゾーン地震計

地下鉄線内16か所に設置しています。地域ごとの震度を的確に測定し、地震発生時の点検作業のスピードアップを図り、安全を確認した上で、早期に運転を再開させます。



▲ゾーン地震計の管理画面

◆駅施設での災害対策◆

◆火災対策

駅施設・トンネル内設備及び車両は、最も厳しい基準に基づき不燃性又は難燃性のものを使用しています。万一、駅やトンネル内で火災が発生したときのために、駅構内に自動火災報知設備、非常放送設備、誘導灯などを設置しているほか、停電に備えて蓄電池や非常用発電機も設置しています。

また、国土交通省や東京消防庁の定めた基準等に基づき、駅の排煙設備の整備や避難経路の確保等火災に対する安全性の確保に努めています。さらに、東京都火災予防条例に基づき、蓄光式避難誘導明示物を全駅に設置しています。



▲蓄光式避難誘導明示物

◆帰宅困難者対策

首都直下地震が発生した際には、帰宅困難者による混乱を防止し一斉帰宅の抑制を徹底する必要がありますため、お客様を一時的に駅構内で保護するために必要な災害対策用備蓄品(飲料水、防寒用ブランケット、簡易マット、簡易・携帯トイレ及び簡易ライト)を各駅に合計5万人分配備しています。



▲帰宅困難者向けの備蓄品

◆防災監視盤

駅長事務室には、防災監視盤を設置しており、ITVモニターや放送装置などによって、すぐにお客様の避難誘導に対応できるようにしています。



▲防災監視盤

◆各種訓練◆

◆異常時総合訓練・自然災害防止訓練

列車の脱線や集中豪雨による駅出入口からの浸水等を想定し、お客様の避難誘導や施設の復旧などの実践的な訓練を実施しています。



▲異常時総合訓練



▲自然災害防止訓練

◆都営地下鉄・東京メトロ合同訓練

都営地下鉄と東京メトロの職員が相互に連携を図り、連絡通報、異常時対応等の手順を確認する訓練を実施しています。平成30年度は、テロ・不審者対応訓練を行い、両社局の係員が協力して警察等への連絡通報、お客様の避難誘導及び不審者の制圧を行いました。



▲都営地下鉄・東京メトロ合同訓練

◆NBC対処訓練

警察・消防と連携して、化学剤散布時の避難誘導や爆発物対処訓練などを実施しています。

(注) NBC
Nuclear(核)
Biological(生物)
Chemical(化学)



▲NBC対処訓練

◆地下鉄運転シミュレータの活用

地下鉄の車掌や運転士、指導職員員の養成や成業後の研修に活用し、基本操作の習熟や技能の向上を図るとともに、事故など様々な場面に対処する訓練も行い、異常時対応能力の向上に努めています。



▲地下鉄運転シミュレータ

〈輸送サービスの向上〉

◆PASMO(パスモ)◆

PASMOは(株)パスモが発行するICカードです。首都圏の主な鉄道・バスの乗車をはじめ、電子マネーとして加盟店でのショッピングも可能です。JR東日本が発行するSuica(スイカ)との相互利用に加え、平成25年3月からPASMO・Suicaを含む10の交通系ICカードによる全国相互利用サービスを開始しました。



▲PASMO

◆ToKoPo(トコポ)◆

平成23年8月からPASMOを活用したポイントサービス「ToKoPo(トコポ)」を開始しました。ToKoPoに入室し、登録したPASMOで都営交通をSF(※)利用するとポイントが貯まり、貯まったポイントはPASMOにチャージすることができます。



▲ToKoPoカード

(※)PASMOにチャージ(入金)された、運賃に利用できる金額

◆定期券クレジット決済◆

定期券発売所と自動定期券発売機で、クレジットカード決済をご利用いただけます。

(JCB、MUFG、DC、UFJ、NICOS、UC、VISA、マスター、アメリカンエクスプレス、ダイナースクラブ)

自動定期券発売機▶



◆外国人旅行者等へのサービス◆

◆駅ナンバリング

東京メトロと共同で、外国人旅行者をはじめ、誰にでも東京の地下鉄をわかりやすくご利用いただくため、地下鉄の路線名と駅名に固有のアルファベットと番号を併記しています。



▲駅ナンバリング▶

◆列車運行情報表示装置

都営地下鉄及び鉄道各社の運行情報や遅延情報等を日本語、英語、中国語、韓国語で提供しています。全駅の改札口付近に、設置しています。



▲列車運行情報表示画面

◆無料Wi-Fiサービスの提供

平成26年12月から、外国人旅行者の利用が多い35駅で無料Wi-Fiサービスを開始しており、また、通信事業者が別途提供する訪日外国人向け無料Wi-Fiサービスが都営管理101駅全駅で利用可能となっています。

また、平成28年2月からは、車内でも無料Wi-Fiサービスの提供を開始しており、全編成で利用可能となっています。

◆JNTO認定外国人観光案内所

平成26年12月25日、大江戸線都庁前駅の都営交通案内所が日本政府観光局(JNTO)から外国人観光案内所カテゴリ2(※)の認定を受けました。

(※)少なくとも英語で対応可能なスタッフが常駐し、広域の案内を提供

◆コンシェルジュ

外国人観光客や高齢者など鉄道の利用に不慣れなお客様へのご案内のため、地下鉄29駅にコンシェルジュを配置しています。

コンシェルジュ▶



◆ツーリストインフォメーションセンター(TIC)

平成30年3月10日、大江戸線上野御徒町駅構内にツーリストインフォメーションセンター(TIC)を開業しました。英語・中国語が話せるスタッフが常駐し、駅周辺施設、地下鉄や他の交通機関の利用方法及び観光情報のご案内や、各種案内冊子の配布等を行っています。



▲上野御徒町TIC全景

◆Tokyo Subway Ticket

訪日外国人等国内外の旅行者を対象にした都営地下鉄と東京メトロ全線が乗り放題となる乗車券を発売しています。平成28年3月26日より、使用開始から24時間・48時間・72時間使用可能な乗車券に変更となりました。(空港カウンター、旅行代理店等で取り扱っています。交通局では上野御徒町駅ツーリストインフォメーションセンターで発売しています。)



▲Tokyo Subway Ticket

◆訪日外国人向け次世代券売機

平成29年2月から、外国人旅行者の利用が多い31駅に、路線図や観光スポット等から行先を選択し乗車券を購入できる次世代券売機(8言語対応)を導入しています。

訪日外国人向け次世代券売機▶



◆その他のサービス◆

◆案内サイン

多言語表記やピクトグラムの活用などにより、誰にでもわかりやすい案内サインを設置しています。また、ホーム上の案内板のデザインを統一するなど、東京メトロと案内サインを共通化しています。



▲ホーム案内板

◆女性専用車両

お客様により安心してご利用いただけるよう、新宿線では朝のラッシュ時間帯に、女性専用車両を平成17年5月から導入しています。

なお、女性専用車両は小学生以下の方、身体障害者とその介護者の方もご利用いただけます。



▲女性専用車両

◆地上駅待合室

平成27年11月から蓮根駅、平成28年3月から高島平駅の待合室の供用を開始しました。現在、三田線志村三丁目駅・蓮根駅・西台駅・高島平駅・新高島平駅と、新宿線東大島駅・船堀駅でご利用になれます。冷暖房用空冷式パッケージエアコンやベンチ等を設置し、猛暑や厳寒の日でも快適に電車をお待ちいただけます。



▲東大島待合室

◆タブレット端末の導入

お客様に迅速できめ細やかなご案内を行うため、平成28年4月1日より駅係員及び乗務員にタブレット端末を配備しています。現在、都営地下鉄全駅(交通局が管理する101駅)、日暮里・舎人ライナー(2駅)の改札口等及び浅草線と新宿線の乗務員(車掌)に配備が完了しています。

〈ひとにやさしい都営地下鉄〉

◆駅のバリアフリー化◆

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の趣旨を踏まえて、駅のバリアフリー化を進めています。

平成25年度に、全ての駅でエレベーター等による1ルート確保を完了しました。さらに駅のバリアフリー化をより一層進めるため他路線との乗換駅等において、エレベーターを設置し、利便性の向上を図っています。また、お身体の不自由な方や乳幼児をお連れの方などにもご利用いただける「だれでもトイレ」や、車いす利用の方にも利用しやすい低位型自動券売機、駅構内の設備を点字や音声でご案内する「触知案内板」なども設置しています。

今後も、順次計画的に駅のバリアフリー化を進め、どなたにも利用しやすい駅を目指していきます。

都営地下鉄106駅のバリアフリー化の状況

平成31年4月1日現在

エレベーターのある駅	106駅(100%)
1ルートの確保された駅	106駅(100%)
エスカレーターのある駅	104駅(98%)
だれでもトイレのある駅	106駅(100%)

※点字運賃表、点字対応の自動券売機、視覚障害者誘導用ブロックはすべての駅に備えています。



▲地上と改札フロアを結ぶエレベーター



▲エスカレーター



▲低位型自動券売機



▲スロープ



▲通路幅の広い改札機



▲触知案内板



▲だれでもトイレ



▲トイレ内のベビーチェア

◆車両のバリアフリー化◆

◆車いすスペース

全ての列車に車いすスペースを設置しています。

◆フリースペース

車いすをご利用のお客様、ベビーカーをご利用のお客様等にご利用いただけるフリースペースを一部の編成の全車に設置しています。

また、大江戸線の一部の新型車両において、2か所のフリースペースに小さなお子様連れのお客様に安心して気兼ねなく電車を利用いただけるよう、「子育て応援スペース」を令和元年7月から試験的に設置しています。



▲子育て応援スペース



▲優先席、低い吊り手、低い荷物棚、つかまりやすい縦の手すり

◆優先席

全ての車両に優先席を4か所設置しています(先頭車は2か所)。

◆車内点字シール

全車両の各ドアに点字シールを取り付けています。

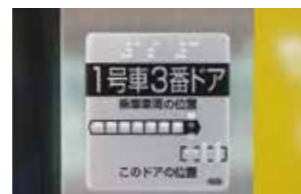
◆低い吊り手

全車両に、「低い吊り手」を設置しています。

◆さらなる取組

浅草線、新宿線と大江戸線で導入を進めている新車両では、座席間に柔らかな曲線のつかまりやすい手すりや、従来より低い荷物棚を設置し、利便性の向上を図っています。

また、車内ドア上部に、光の点滅でドアの開閉を知らせる表示灯を設置したほか、2画面の液晶モニター(チカッ都ビジョン)で案内情報を充実させるなど、さらなる取組を行っています。



▲浅草線5500形の車内点字シール



案内情報装置とドア開閉表示灯▶

◆AEDの設置◆

お客様が急に心停止状態等になられた場合に対応するため、全駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しています。全ての駅係員が救命救急講習を受講しています。

AED(本八幡駅)▶



◆サービス介助士◆

サービス介助士は、高齢の方やお体の不自由な方が、安心して社会参加できる環境を整えるため、お迎えする側に必要な「おもてなしの心」と「安全な介助技術」を学ぶ資格です。

お客様に快適に安心してご利用いただけるよう、地下鉄の駅係員や乗務員がサービス介助士の資格を取得する取組を進めています。



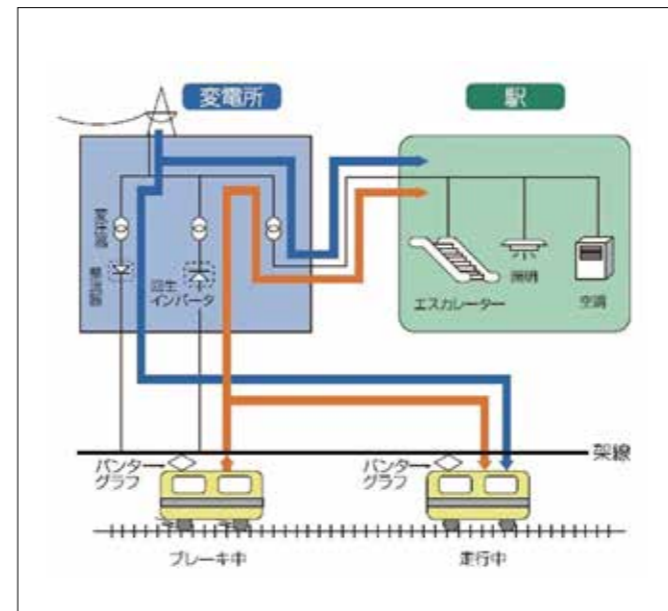
▲バッジ

〈環境にやさしい都営地下鉄〉

◆電力回生システム◆

列車を走らせるために使うモーターを、ブレーキ時は発電機として動作させることにより、列車のもっている走行エネルギーを電力に変換するものです。発生した電力は架線に戻して他の列車の走行電力に利用したり、変電所に送り返して駅の照明やエスカレーターの電力として再利用しています。

地下鉄の全列車に、このシステムを採用しています。



◆環境にやさしい駅づくり(駅エコ)◆

地上駅の新宿線東大島駅では、コンパクトな風力・太陽光ハイブリッド発電装置を設置し、植物へ雨水を供給する際の電源とする自己完結型の緑化や、交通局の環境対策を紹介するPRコーナーを設置しています。



▲風力・太陽光ハイブリッド発電



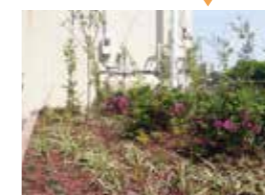
▲PRコーナー



▲雨水タンク



▲もぐらキャラクター



▲緑化

◆省エネルギー車両の導入◆

地下鉄の全列車にVVVF制御^(注)を採用し、環境負荷の低減に配慮した省エネルギー車両を導入しています。

(注) 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、交流のモーターで駆動する方式で、電力の効率的な使用が可能。

◆駅・車両等の照明のLED化◆

駅や車両にLED照明を導入することにより、省エネ化、環境負荷の低減及び長寿命化を進めています。



▲浅草線5500形車内LED灯

◆屋上緑化・壁面緑化◆

環境負荷の低減を図るため、局施設の屋上緑化、壁面緑化を進めています。



▲屋上緑化(高島平総合庁舎)



▲壁面緑化(大島車両検修場)

〈各駅の概要〉

平成31年4月1日現在。ただし、「一日平均乗降人員」は平成30年度実績

全線合計	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルートの確保	だれでもトイレ	駅冷房
	乗車	降車							
計106駅	2,821,450	2,821,450	島式74駅 相対式30駅 上下式2駅	—	104駅 785基	106駅 236基	106駅	106駅	98駅
浅草線	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルートの確保	だれでもトイレ	駅冷房
	乗車	降車							
西馬込	24,652	24,035	相対式	9.0	6	3	○	○	○
馬込	14,807	14,174	島式	12.7	1	2	○	○	○
中延	16,014	15,907	〃	11.0	1	2	○	○	○
戸越	11,354	11,030	〃	11.0	1	2	○	○	○
五反田	35,290	35,979	〃	12.1	4	2	○	○	○
高輪台	7,339	7,685	〃	18.2	4	1	○	○	○
泉岳寺	111,766	112,668	島式2面	11.4	2	1	○	○	○
三田	56,185	56,370	島式	12.5	6	1	○	○	○
大門	56,333	56,289	相対式	7.9	10	3	○	○	○
新橋	50,573	50,553	〃	13.8	6	2	○	○	○
東銀座	42,946	43,211	〃	9.4	2	2	○	○	○
宝町	15,988	16,254	〃	13.6	5	2	○	○	○
日本橋	49,962	50,446	〃	12.9	4	1	○	○	○
人形町	27,780	27,252	島式	15.6	1	3	○	○	○
東日本橋	42,453	42,660	相対式	8.6	2	1	○	○	○
浅草橋	30,951	30,549	島式	11.6	5	2	○	○	○
蔵前	18,836	18,755	相対式	7.5	2	2	○	○	○
浅草	26,886	29,663	〃	16.6	1	3	○	○	○
本所吾妻橋	9,808	9,553	〃	9.6	2	2	○	○	○
押上	114,988	111,880	島式2面	7.0	3	3	○	○	○
浅草線計	764,911	764,911	島式10駅 相対式10駅	平均 11.6	19駅 66基	20駅 40基	20駅	20駅	20駅

三田線	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルートの確保	だれでもトイレ	駅冷房
	乗車	降車							
目黒	52,120	49,966	島式	18.7	12	2	○	○	○
白金台	5,057	5,818	相対式	27.2	22	3	○	○	○
白金高輪	13,886	14,320	島式2面	28.7	14	5	○	○	○
三田	54,979	54,827	上下式	3番17.6 4番23.8	19	2	○	○	○
芝公園	15,989	16,271	相対式	20.6	5	3	○	○	○
御成門	24,289	24,860	島式	19.1	8	2	○	○	○
内幸町	22,536	23,124	〃	21.3	10	2	○	○	○
日比谷	46,101	46,488	〃	13.3	4	1	○	○	○
大手町	53,564	54,182	〃	12.9	5	2	○	○	○
神保町	73,458	73,601	〃	16.0	6	1	○	○	○
水道橋	23,884	24,609	〃	15.7	3	2	○	○	○
春日	35,069	34,833	相対式	13.4	8	2	○	○	○
白山	25,788	25,563	〃	17.9	5	3	○	○	○
千石	15,882	15,491	島式	13.3	1	2	○	○	○
巣鴨	47,426	48,421	〃	13.4	9	2	○	○	○
西巣鴨	15,468	15,081	〃	13.9	3	2	○	○	○
新板橋	15,439	15,534	〃	11.5	2	2	○	○	○
板橋区役所前	17,652	17,546	相対式	10.8	1	3	○	○	○
板橋本町	18,147	17,523	〃	10.4	3	2	○	○	○
本蓮沼	13,019	12,719	〃	10.6	2	2	○	○	○
志村坂上	15,630	15,671	〃	11.5	4	3	○	○	○
★ 志村三丁目	16,373	16,012	〃	7.4	1	2	○	○	○
★ 蓮根	9,924	9,758	島式	7.8	1	1	○	○	○
★ 西台	13,718	13,700	相対式	8.7	1	2	○	○	○
★ 高島平	15,456	15,311	島式2面	10.1	1	2	○	○	○
★ 新高島平	5,055	4,942	相対式	8.5	2	2	○	○	○
★ 西高島平	6,829	6,568	〃	7.7	2	2	○	○	○
三田線計	672,738	672,738	島式14駅 相対式12駅 上下式1駅	平均 16.5	26駅 152基	27駅 59基	27駅	27駅	21駅

- ★赤字は地上駅（高架駅）。
- 「深さ」は、駅中心の地表からホーム面までの距離（高架駅の「深さ」は高さを表示）。各線の平均値は、高架駅を除く。
- 「一日平均乗降人員」は、各駅別に四捨五入しているため、それぞれの合計値と各線ごとの計および全線合計の数値は異なる。
- 乗車人員は都営線相互の乗り換え客を一人として計算したものであり、4線の乗車人員の単純合計ではない。
- 携帯電話・PHSは、全駅で使用可能。
- エスカレーター・エレベーターには、都所有以外のものも含む。
- 1ルートの確保とは、ホームから改札階、改札階から地上までエレベーター等を利用して移動できるルートが1ルート以上確保された駅をいう。
- 駅冷房は地下駅において、100%実施済み。
- ▲赤字は待合室設置駅

平成31年4月1日現在。ただし、「一日平均乗降人員」は平成30年度実績

新宿線	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルートの確保	だれでもトイレ	駅冷房
	乗車	降車							
新宿	157,187	155,125	島式	26.5	14	1	○	○	○
新宿三丁目	36,679	37,955	〃	19.1	12	2	○	○	○
曙橋	19,780	19,347	相対式	17.4	8	3	○	○	○
市ヶ谷	49,533	51,573	〃	17.5	9	3	○	○	○
九段下	58,391	57,281	〃	19.2	18	2	○	○	○
神保町	68,794	69,241	〃	9.2	9	4	○	○	○
小川町	36,689	36,863	島式	22.1	8	2	○	○	○
岩本町	27,681	27,644	島式2面	24.4	12	3	○	○	○
馬喰横山	58,942	58,796	相対式	17.3	17	3	○	○	○
浜町	11,481	11,708	島式	19.9	4	2	○	○	○
森下	39,160	40,111	〃	17.7	4	(2) ※	○	○	○
菊川	12,804	12,917	〃	17.4	5	2	○	○	○
住吉	22,425	22,335	相対式	14.9	5	2	○	○	○
西大島	14,578	14,736	島式	18.3	6	2	○	○	○
大島	17,295	17,053	島式2面	14.0	7	3	○	○	○
★ 東大島	16,361	16,367	相対式	10.1	4	5	○	○	▲
★ 船堀	32,364	32,196	〃	6.9	2	2	○	○	▲
一之江	22,492	22,135	島式	18.7	6	3	○	○	○
瑞江	28,602	28,540	〃	12.3	4	1	○	○	○
篠崎	20,581	20,426	〃	13.2	3	2	○	○	○
本八幡	40,500	39,970	〃	21.0	12	1	○	○	○
新宿線計	792,321	792,321	島式13駅 相対式8駅	平均 17.9	21駅 169基	21駅 48基	21駅	21駅	19駅

※新宿線森下駅のエレベーターは大江戸線森下駅との共用である。

大江戸線	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルートの確保	だれでもトイレ	駅冷房
	乗車	降車							
新宿西口	32,698	29,384	島式	21.9	18	4	○	○	○
東新宿	21,526	21,103	〃	18.3	6	2	○	○	○
若松河田	16,048	16,315	〃	19.4	6	2	○	○	○
牛込柳町	10,679	10,479	〃	21.2	5	3	○	○	○
牛込神楽坂	7,389	7,848	〃	20.7	8	3	○	○	○
飯田橋	17,197	17,081	〃	32.1	14	2	○	○	○
春日	30,541	30,038	〃	22.3	14	2	○	○	○
本郷三丁目	10,964	11,252	〃	23.2	10	3	○	○	○
上野御徒町	30,102	29,898	〃	15.5	10	2	○	○	○
新御徒町	27,896	27,015	〃	15.5	13	3	○	○	○
蔵前	17,589	17,684	〃	17.9	8	2	○	○	○
両国	17,698	17,615	〃	15.2	10	2	○	○	○
森下	36,306	35,348	〃	22.5	9	2	○	○	○
清澄白河	21,184	21,586	島式2面	14.7	6	3	○	○	○
門前仲町	43,903	44,099	島式	18.5	8	2	○	○	○
月島	37,678	37,591	〃	15.0	5	2	○	○	○
勝どき	51,074	51,012	相対式	15.3	16	3	○	○	○
築地市場	14,803	15,461	〃	15.7	7	2	○	○	○
汐留	27,217	27,315	〃	17.8	5	3	○	○	○
大門	67,686	67,353	〃	22.8	19	2	○	○	○
赤羽橋	21,700	21,370	〃	21.0	8	2	○	○	○
麻布十番	19,241	18,936	〃	32.5	15	3	○	○	○
六本木	51,730	52,063	上下式	外回り32.8 内回り42.3	24	3	○	○	○
青山一丁目	39,293	39,064	島式	27.0	13	3	○	○	○
国立競技場	5,158	5,149	〃	28.4	21	2	○	○	○
代々木	19,282	19,476	〃	20.6	10	2	○	○	○
新宿	70,232	75,102	〃	36.6	16	2	○	○	○
都庁前	25,373	26,819	島式2面	18.5	19	3	○	○	○
西新宿五丁目	18,569	17,521	島式	23.3	7	2	○	○	○
中野坂上	20,611	20,911	〃	33.4	12	2	○	○	○
東中野	13,581	14,174	〃	38.8	10	2	○	○	○
中井	13,113	12,685	〃	35.1	8	2	○	○	○
落合南長崎	14,144	13,862	〃	17.0	5	2	○	○	○
新江古田	14,532	14,292	〃	12.5	5	2	○	○	○
練馬	40,735	40,724	〃	15.5	6	2	○	○	○
豊島園	6,147	6,086	〃	19.5	8	2	○	○	○
練馬春日町	11,537	11,463	〃	18.7	10	2	○	○	○
光が丘	31,802	31,782	〃	11.9	4	2	○	○	○
大江戸線計	976,957	976,957	島式36駅 相対式1駅 上下式1駅	平均 22.2	38駅 398基	38駅 89基	38駅	38駅	38駅

都営バスは、主に東京都のJR山手線と荒川に囲まれた地域及び江戸川区の一部並びに多摩地域の一部で運行しており、平成30年度は一日平均約63万9千人のお客様にご利用いただきました。しかし、少子高齢化の進行やそれに伴う生産年齢人口の減少等により、長期的には乗車数の大幅な増加が期待できないなど、今後の事業環境は厳しくなっていくものと見込まれます。

こうした中、都営バスでは、バス接近表示の充実や運行情報のインターネット配信サービスの導入など、お客様の利便性向上を図っています。また、ノンステップバス等のひとにやさしい車両の導入、燃料電池バス等の環境にやさしい低公害車両の導入、地元自治体から要望を受けたバス路線の運行など、公営交通として社会的役割も担っています。

また、経営の効率化を図るため、一部の営業所（支所）において「管理の委託（注）」を実施しています。



都営バス(乗合)の概要

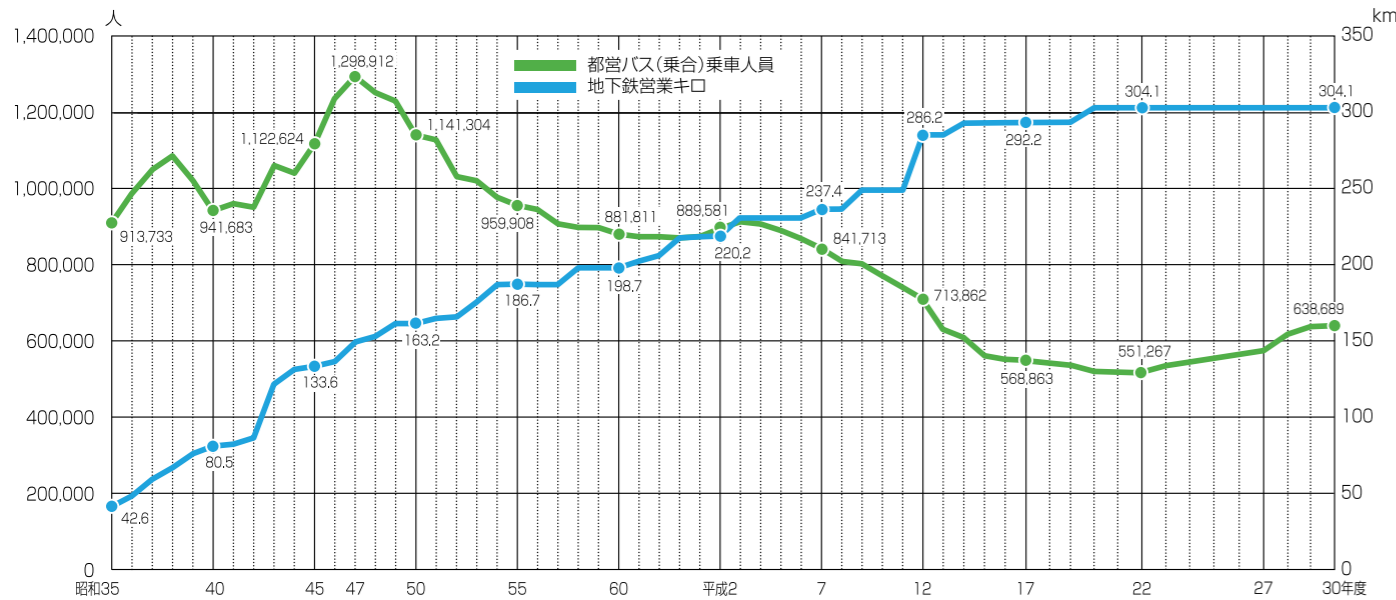
平成31年4月1日現在

営業キロ	740.6km
系統数	130系統
系統総長	1,085.4km
平均系統長	8.3km
停留所数	1,545か所(ポール数3,812本)
車両数	1,484両
平均定員	73人*
平均時速	10.72 km/h*
営業所数	11か所 他支所7か所

* 平成30年度の平均

(注)「管理の委託」とは、道路運送法に基づき、交通局が路線や運行ダイヤ、運賃の決定権を留保したまま、車両、営業所施設等を貸与し、運転業務、運行管理業務、車両整備業務を一体として他の事業者へ委託することです。

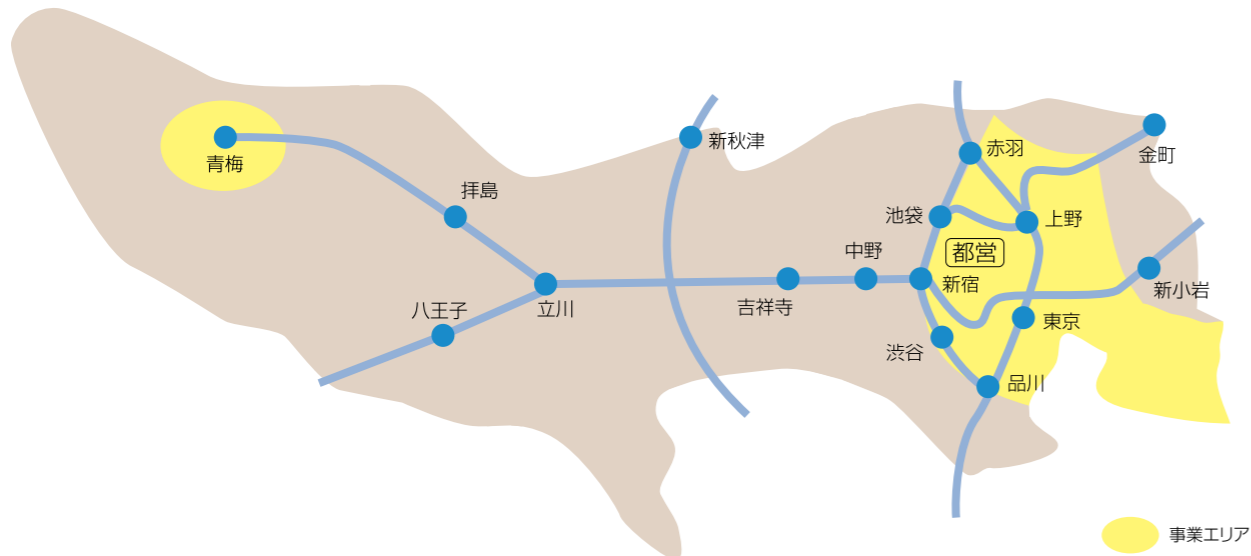
地下鉄営業キロ(注)と都営バス(乗合)乗車人員の推移(一日平均)



(注)「地下鉄営業キロ」は都営地下鉄と東京メトロの合計です。

都営バスの主な事業エリア

*道路運送法の需給調整規制(事業エリア)は平成14年2月に廃止されています。



〈安全・安心の確保〉

◆定期点検整備と日常点検◆

車両の定期点検整備のほか、毎日の運行前に日常点検を行っています。



▲乗務員による運行前の点検▲



▲営業所・自動車工場での整備▲

◆音声無線の導入◆

デジタルMCA無線装置を全ての車両及び営業所等に装備し、運行管理や緊急時の連絡に活用しています。

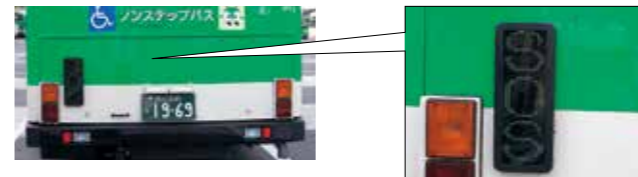


▲デジタルMCA無線(車載器)

◆テロ対策・防犯対策◆

バスターミナルでの警戒や起終点での車内点検を徹底するとともに、爆破予告等の脅迫電話やテロ情報に対する警戒・緊急連絡体制を定めて対応しています。

また、バスジャックなどの不測の事態が発生した場合、緊急事態を周囲に知らせるSOS電光表示装置を導入しています。



▲SOS電光表示

◆酒気帯び出勤防止◆

始業・終業点呼等にアルコールチェックを実施するとともに、酒気帯び出勤の撲滅に向けた様々な取組を行っています。



▲アルコール検査▲

◆各種訓練◆

事故・災害等の異常時を想定した情報伝達訓練を毎年実施しているほか、関係機関を連携し、テロ対策訓練や消防訓練等を随時実施しています。



▲各種訓練▲

◆事故防止研修の充実◆

各営業所において、四半期ごとに乗務員を対象とした安全研修を実施しています。この研修では、座学だけでなく、バスの実車を用いるなど、乗務員が実際に体験する実技研修を取り入れています。



▲安全研修(座学)

◆バス運転訓練車の活用◆

バス運転訓練車は、運転手の視線を追跡・記録するアイマークレコーダーや車内の揺れを計測する加速度センサー、前方や左側方の状況を記録する距離計やカメラ、乗客の車内移動を確認する安全確認装置などを搭載しています。これにより、実際の走行状況を記録し、走行後ただちに客観的なデータを用いながら指導を受けることができます。



▲運転訓練車

▲運転訓練車車内の様子

◆ドライブレコーダーの活用◆

全車にドライブレコーダーを設置しています。記録された映像とデータを活用して、事故の原因を分析するとともに、乗務員の安全教育を実施して安全意識の向上を図っています。

◆交通安全教室の実施◆

各営業所において、地元の警察署と連携して、高齢者や小学生を対象とした交通安全教室を実施し、バス車内における転倒や自転車との接触などの事故防止の啓発に努めています。



▲交通安全教室

〈輸送サービスの向上〉

◆PASMO(パスモ)◆

PASMOは、(株)パスモが発行する首都圏をはじめとした主な鉄道・バスで利用できるICカードです。都営バス全路線でご利用いただけます。

PASMOには、都バスIC定期券、都バスIC一日乗車券の発売が可能です。また、SF利用額に応じサービス実施事業者共通で使用できるバス利用特典サービス(バス特)のほか、一定の時間内に都営バスから都営バスに乗り継いだ場合に運賃を割り引く乗継割引も実施しています。



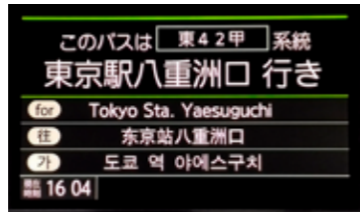
▲PASMO



▲PASMO対応料金機

◆次停留所名表示装置の更新◆

バス車内に設置されている次停留所名表示装置をフルカラー液晶ディスプレイに更新し、情報案内の充実を図っています。平成28年度末に全ての車両への更新を完了しました。



次停留所名表示装置▶

◆車内デジタルサイネージによる情報発信◆

バス車内にデジタルサイネージを設置し、観光スポットや鉄道運行情報、天気予報やニュースなど、多彩な情報発信を行っています。

平成30年度末までに500両に設置しており、今後、令和2年度までに1,000両に設置する予定です。



▲車内デジタルサイネージ

◆フルカラー行先表示器の導入◆

乗りたいバスを色でもわかるようにするため、バス車外に表示している行先表示器をフルカラー化する取組を行っています。

平成30年度末までに211両に導入しており、今後も計画的に進めていく予定です。



▲フルカラー行先表示器

◆バス案内用デジタルサイネージによる情報発信◆

都営地下鉄の改札口付近やバスターミナルにデジタルサイネージを設置し、運行情報等を多言語で案内しています。デジタルサイネージの特性を活かし、最新の運行状況を表示するとともに、タッチ操作により路線図を拡大して見やすく表示したり、QRコードにより手元のスマートフォンにのりば案内を表示させることができます。平成30年度末までに20基設置しており、今後も計画的に導入していく予定です。



▲バス案内用デジタルサイネージ

◆停留所の利便性の向上◆

お客様が停留所でバスを快適にお待ちいただけるよう、停留所の利便性の向上に取り組んでいます。

◆バス情報表示装置

バス車両の停留所への接近状況、乗車までの待ち時間、主要停留所までの所要時間など、多彩な情報をお客様に提供しています。

平成22年度から装置の更新を開始し、平成30年度末までに189基を設置しています。



▲バス情報表示装置

◆簡易型バス接近表示装置

バス停留所の標識柱に、低コストで設置できる簡易型バス接近表示装置を設置しています。

平成30年度末までに735基を設置し、今後も増設していく予定です。

また、平成28年度には、一部の接近表示装置を液晶型とし、英語による接近案内を開始しました。



▲液晶型接近表示装置

◆停留所上屋・ベンチの新設及び建替え

一定の歩道幅員があるなどの設置可能な場所に、上屋及びベンチの新設や建替えを行っています。新しいタイプの上屋は、景観に配慮したデザインで、雨風よけの強化ガラスを設置しており、お客様が快適にバスをお待ちいただけます。広告板のついたタイプの上屋は、その広告料収入により、上屋及びベンチの設置や維持管理の経費を賄っています。



▲上屋



▲広告付き上屋

◆運行情報の配信◆

時刻表や停留所へのバス接近情報等を、スマートフォン・携帯電話やパソコンからリアルタイムで確認できるサービスを提供しています。



▲トップページ

▲系統運行状況

都バス運行情報サービスURL <https://tobus.jp/>

◆さまざまなニーズに対応したバス路線◆

◆都市新バス

利用者数や路線の走行環境を考慮して、主要路線で停留所施設の改善やバス専用レーンの拡大などを図り、便利で質の高いサービスを提供するバスとして、現在8系統を運行しています。

◆深夜バス

東京における都市活動の深夜化に伴う輸送需要に対応するため、現在9系統を運行しています(土・休日及び年末年始を除く)。

◆ラピッドバス

主要停留所のみ停車し、目的地までスピーディに運行します。
急行05系統 錦糸町駅～新木場駅～日本科学未来館
急行06系統 森下駅～門前仲町～豊洲駅～日本科学未来館(両系統とも土・休日のみ運行。)

◆ダイレクトバス

ターミナル駅から住宅地などを直行で結びます。
直行02系統 豊海水産埠頭～月島三丁目・亀島橋～東京駅八重洲口(平日の朝のみ運行。)
直行03系統 錦糸町駅～新木場駅～日本科学未来館(土・休のみ運行。)

◆アクセスラインバス

駅とその周辺の近いエリアを結ぶバスです。
AL01系統 東大島駅～小松川さくらホール(循環)～東大島駅(平日の朝・夕のみ運行。)

◆フレキシブルバス

土・休日の需要に応えるために運行しているバスです。
FLO1系統 葛西駅～東大島駅入口～錦糸町駅

◆観光路線バス

東京の下町を中心とした観光スポットを巡る路線バスです。
S-1系統東京駅～日本橋～秋葉原～上野～合羽橋～浅草～東京スカイツリー～錦糸町(東京駅～上野は土休日のみ運行。)

◆無料Wi-Fiサービスの提供◆

平成25年度から全車両の車内で無料Wi-Fiサービスを提供しています。サービスのご利用は一回180分以内、一日何回でもご利用いただけます。外国人旅行者等の利便性を考慮し、登録画面では日本語のほか、英語、中国語、韓国語を選択できます。



▲車内のWi-Fiステッカー▲

◆魅力あるバス路線◆

◆運行ダイヤ等の見直し

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宜行い、地域における公共交通ネットワーク全体の利便性や効率性の向上を図っています。

◆走行環境の改善

バス専用レーン・優先レーンの設定や信号サイクルの見直しなど、関係機関に要請しながら、路線バスの走行環境を改善し、定時運行の確保を図っています。



バス専用レーン▶

◆貸切バス事業◆

学校行事や職場旅行などに利用できる観光バスを5両(平成31年4月1日現在)所有しています。また、路線バスの車両を使用した貸切もっており、各種イベントの送迎などにご利用いただいています。



観光バス▶

〈ひとにやさしい都営バス〉

◆ひとにやさしい車両◆

平成11年度から更新する車両のノンステップ化を進め、平成24年度末に全ての車両をノンステップバス(注)としました。さらにより一層のバリアフリーを追及するため車内後方の通路段差を解消したフルフラットバスを平成30年12月25日から運行開始しました。これらのバスには、車いすスペースも確保し、スロープを利用すれば車いすをご利用のお客様もより容易にご乗車いただけます。

(注)ノンステップバスとは、どなたでも容易に乗り降りできるよう、床面高さを約30cmとし、ステップをなくしたバスです。



ひとにやさしい車両導入状況

平成31年4月1日現在

	導入開始	内容	車両数
ノンステップバス	H9.3	乗降口のステップをなくした、どなたでも乗り降りしやすい車両	1484
フルフラットバス	H30.12	車両後方の通路にある段差を解消した車両	(29)

()の数は、車両数の内数



▲フルフラットバス



▲車いすスロープ

◆AEDの設置◆

お客様が急に心停止状態等になられた場合に対応するため、全営業所及び主要バスターミナル等にAED(自動体外式除細動器)を設置しています。

また、全ての乗務員が救命救急講習を受講しています。



▲AED(営業所設置)



▲救命救急AED講習

◆ベビーカー・車いすのご利用◆

車内には、ベビーカーや車いすを利用されているお客様に、安全に、安心してご利用いただくため、補助ベルト及び固定ベルトを搭載しています。



▲ベビーカー固定啓発ポスター



▲ベビーカーを利用されているお客様向けのステッカー

◆筆談具の設置◆

全車両に筆談具を、営業所には筆談器を設置し、お客様との円滑なコミュニケーションが図れるよう配慮しています。



▲筆談具によるコミュニケーション



▲筆談器(営業所設置)

〈環境にやさしい都営バス〉

◆環境にやさしい車両◆

更新する車両の全てを最新の排出ガス規制に適合したノンステップバスとし、NOx、PM(注)の削減に努めています。

(注) NOx 窒素酸化物、PM 粒子状物質

環境にやさしい車両導入状況

平成31年4月1日現在

	内容
CNG(圧縮天然ガス)バス	燃料に圧縮天然ガスを使用。黒煙は排出されず、窒素酸化物も大幅に削減 導入開始年 H6.12 在庫車両数(両) H29末で全車両廃車
アイドリングストップ&スター装置付バス	バスの停止・発進に合わせエンジンの自動停止・再スタートを行う 導入開始年 H6.1 在庫車両数(両) 1440
新短期規制バス	平成16年 排出ガス規制(新短期規制)対応 導入開始年 H17.1 在庫車両数(両) 235
新長期規制バス	平成17年 排出ガス規制(新長期規制)対応 導入開始年 H17.11 在庫車両数(両) 343
新長期規制ハイブリッドバス	平成17年 排出ガス規制(新長期規制)対応 導入開始年 H19.10 在庫車両数(両) 100
ポスト新長期規制バス	平成21年 排出ガス規制(ポスト新長期規制)対応 導入開始年 H22.10 在庫車両数(両) 454
ポスト新長期規制ハイブリッドバス	平成21年 排出ガス規制(ポスト新長期規制)対応 導入開始年 H22.9 在庫車両数(両) 28
平成28年規制バス	平成28年 排出ガス規制対応 導入開始年 H29.11 在庫車両数(両) 182

◆燃料電池バス◆

燃料電池バスとは、燃料となる水素と酸素を化学反応させて作った電気により、モーターを駆動させ、走行するバスで、走行時には水しか排出しない環境に優れたバスです。

都営バスでは燃料電池バスの導入に向け、平成27年7月、走行実証実験を行いました。平成28年度に2両を導入し、平成29年3月21日から、市販車では日本初となる営業運行を開始、平成30年度末現在15両で運行しています。



燃料電池バス▶

◆最新の排出ガス規制(平成28年規制)適合車の導入

最新の排出ガス規制(平成28年規制)に適合するバスの運行を平成29年11月から開始しました。以下の技術等で規制をクリアしています。

- ①燃料の高圧噴射による燃焼最適化技術
- ②DPFと尿素水による排出ガス後処理技術
- ③総合的な電子制御技術



平成28年規制バス▶

◆ハイブリッド・ノンステップバスの導入

平成19年10月から運行を開始しました。

ハイブリッド・ノンステップバスは、バッテリー等を屋根に設置することで、ノンステップ化を実現しました。モーターによりエンジンの駆動力をアシストして低燃費であることから、CO₂の低減に寄与しています。

平成22年9月には、ポスト新長期規制に適合したハイブリッドノンステップバスの運行を開始しています。



▲ハイブリッドノンステップバス

◆環境(エコ)定期券制度◆

都営バスの通勤定期券をお持ちのお客様が、同居のご家族と一緒に都営バスに乘車される場合、土・日・祝日等の適用日に限り、ご家族が割引運賃(大人100円・小児50円現金のみ)でご乗車いただける制度です。

都電の歴史は、明治44年に東京市が東京鉄道株式会社から路面電車事業を買収し、東京市電気局として開局したときに遡ります。

都電には、かつて文字どおり“都民の足”として隆盛を誇った時代がありました。最盛期の昭和18年度には、一日平均193万人ものお客様が利用されました。系統も41系統を数え、都電が都内を縦横に走っていました。しかし、自動車交通量が増大していく流れの中で、軌道敷内への自動車乗り入れによる輸送効率の低下が顕著となり、昭和42年から昭和47年にかけて181kmもの路線の廃止を余儀なくされました。

現在では、路線の大部分が専用軌道であること、代替バスを運行できる道路がないこと、沿線住民等の強い存続要望があったことなどにより、三ノ輪橋～早稲田間を走る荒川線のみを運行しています。

営業キロはわずか12.2kmですが、平成30年度は一日平均約4万8千人のお客様にご利用いただき、地域に密着した交通機関として親しまれています。

荒川線の魅力を国内外に積極的にアピールし、更なる利用者の誘致、沿線地域の活性化に寄与していくため、外国人を含む観光客の方にも親しみやすい路線愛称を付けることとし、広く意見募集を行いました。その結果平成29年4月に愛称が「東京さくらトラム」に決定しました。



8900形車両

東京さくらトラム(都電荒川線)の概要

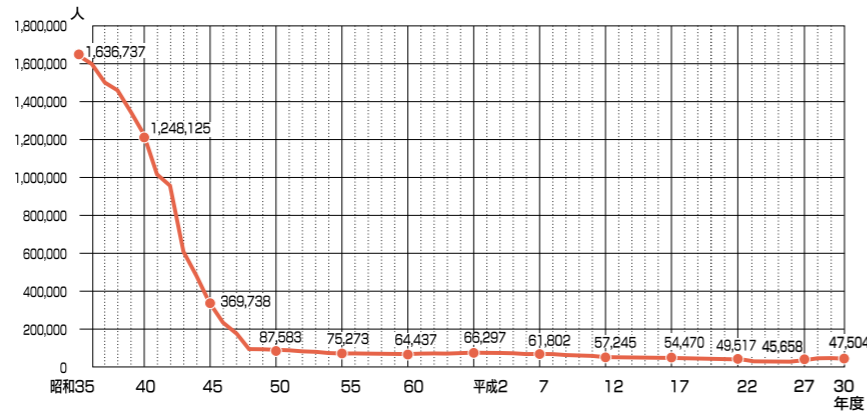
平成31年4月1日現在

線区	営業区間	三ノ輪橋～早稲田	
	営業キロ	12.2km (専用軌道部10.5km、併用軌道部1.7km)	
	停留場数	30か所	
	在籍車両数	33両	
車両	(内訳)	7700形	8両(定員62人)
		8500形	5両(定員65人)
		8800形	10両(定員61人)
		8900形	8両(定員62人)
		9000形	2両(定員64人)
規格	軌間	1,372mm	
	電気方式	直流600V	
運転	最短運転時隔	3分00秒	
	表定速度	13.1km/h	
	最高速度	40.0km/h	
	運転所要時分	56分	

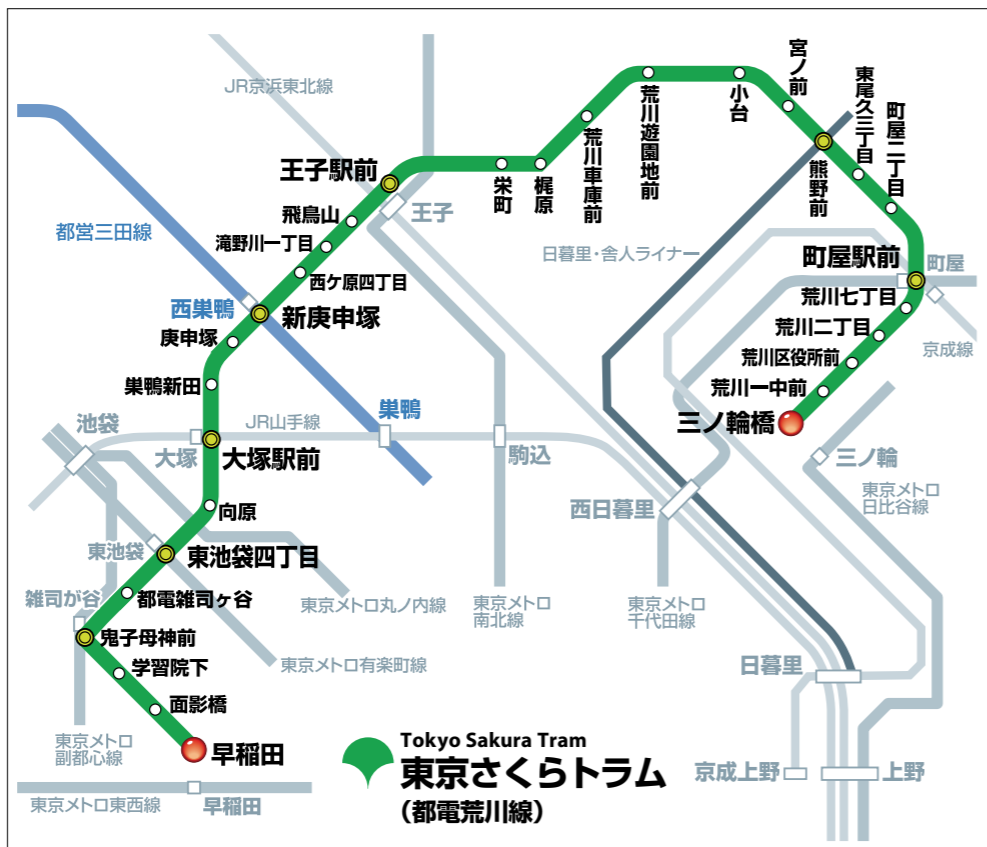


▲とあらん 都電マスコットキャラクター

都電の乗車人員の推移(一日平均)



東京さくらトラム(都電荒川線)路線図



〈安全・安心の確保〉

◆定期検査と点検◆

車両、軌道、架線、信号、通信ケーブルなどの点検・整備を、定期的に行っています。



◀車庫での点検状況▶

◆ブレーキランプの設置◆

後方からの追突を避けるため、全車両にブレーキランプを設置しています。

ブレーキランプ



◆固定式ホーム柵の設置◆

停留場からの転落事故を防止し、お客様により安全にご利用いただけるよう、平成24年度から設置可能な全ての停留場に固定式ホーム柵を設置しています。



〈輸送サービスの向上〉

◆PASMO(パスモ)◆

PASMOは(株)パスモが発行する首都圏の主な鉄道・バスに利用できる便利なICカードです。都電全車両でご利用いただけます。

PASMOには、都電IC定期券、都電IC一日乗車券の発売が可能です。また、SF利用額に応じ、サービス実施事業者共通で使用できるバス利用特典サービス(バスタ)も実施しています。



▲PASMO



▲PASMO対応料金機

◆車載映像記録装置◆

車載映像記録装置を全車両に設置しています。記録された映像とデータを活用して事故の原因を分析するとともに乗務員の安全教育を実施しています。



▲車載映像記録装置

◆運転手異常時電車停止装置の設置◆

運転手に体調異常が生じた場合に備えて、運転手異常時電車停止装置を設置しています。

◆各種訓練◆

各関係機関と連携し、消防訓練、テロ対処訓練など安全・安心の確保に向けた訓練を定期的に行っています。



▲テロ対処訓練

◆ToKoPo(トコポ)◆

PASMOを活用したポイントサービス「ToKoPo(トコポ)」を実施しています。

(「ToKoPo(トコポ)」については、P.7を参照)

◆電車接近表示装置◆

全停留場に、電車接近表示装置を設置し、お客様の利便性の向上を図っています。



▲電車接近表示装置

日暮里・舎人ライナー

◆沿線地域の活性化◆

◆車両の導入

都電では平成19年5月及び平成21年1月に地域の観光振興にも役立てるよう、レトロ調の9000形を導入しました。また平成21年より景観に調和した優しさと親しみやすいデザインの8800形を導入、平成27年にはさらなる先進性と快適性、どなたでも乗りやすいユニバーサルデザインを取り入れた8900形を導入しました。8800形と8900形の塗色は沿線に咲き誇るバラの色をイメージしています。平成28年3月には7000形車体をリニューアルした、クラシックモダン調の7700形がデビューし、平成28年度中に8両がそろいました。



▲ローズレッド色の8800形

◆地域の景観にマッチした停留場の整備

地元自治体や地域とも連携しながら、沿線の新たな観光スポットとして、三ノ輪橋、庚申塚の停留場を昭和30年代の雰囲気を活かした停留場に整備しました。荒川線の魅力向上や地域の活性化に役立っています。

◆都電おもいで広場

荒川電車営業所内に、都電黄金時代に活躍した車両2両を展示する施設を平成19年5月に開設しました。また、地域と連携したイベント等にも利用できるスペースも併設しました。(年末年始を除く土・祝日のみ公開。入場無料。)



▲都電おもいで広場

◆都電サポーター事業

都電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、沿線のPR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ています。

◆三ノ輪橋おもいで館の開設

お客様の利便性の向上を図るとともに、地域とも連携して沿線情報を発信する新たな拠点として、平成30年10月に三ノ輪橋おもいで館を開設しました。都電をはじめ、都営交通及び沿線情報の案内や、乗車券・グッズ等の販売、各種案内冊子の配布などを行っています。



三ノ輪橋おもいで館▶

〈ひとにやさしい都電〉

◆停留場のバリアフリー化◆

全ての停留場で、スロープや視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに、車両との段差を解消するため停留場をかさ上げしています。



▲スロープ

◆車両のバリアフリー化◆

車いすスペースや車いすをご利用になるお客様専用の「降車用押しボタン」を全車両に設置しています。



▲車いすスペース

〈環境にやさしい都電〉

◆沿線の緑化◆

沿線の景観向上や環境負荷の低減を図るため、都電サポーターや地元自治体と協力・連携して、沿線の緑化に取り組んでいます。また、荒川車庫前停留場付近、大塚駅前停留場付近及び町屋駅前停留場で軌道緑化の実験を行っており、植物の生育状況の経過観察やヒートアイランド対策の効果検証等を実施していきます。



沿線のバラと9000形▶

◆省エネルギー車両◆

全ての車両で、省エネルギー効果の高いVVVF制御を採用しています。また車内照明にLEDを導入することにより、省エネ化、環境負荷の低減及び長寿命化を進めています。

◆環境(エコ)定期券制度◆

都電の通勤定期券をお持ちのお客様が、同居のご家族と一緒に都電に乗車する場合、土・日・祝日等の適用日に限り、ご家族が割引運賃(大人100円/小児50円現金のみ)でご乗車いただける制度です。

日暮里・舎人ライナーは、荒川区の日暮里と足立区の舎人地区9.7kmを結ぶ新交通システムです。

建設に際しては、インフラ部(支柱、軌道桁、駅の主要構造物など)を、ルートに当たる尾久橋通りの整備と併せて東京都建設局が担当、インフラ外部(車両や電気施設等)を東京都地下鉄建設(株)が担当し、平成9年12月に工事着手しました。交通局は、平成19年10月1日に国から軌道法に基づく軌道事業譲渡許可を受けて運営することとし、平成20年3月30日に開業しました。

一日平均約8万9千人(平成30年度)のお客様にご利用いただいています。

この路線の開業により、沿線地域の交通アクセスは飛躍的に向上し、今後も道路渋滞の緩和や沿線地域の活性化が期待されています。

(注)都営地下鉄大江戸線環状部の建設を行った東京都の第三セクター



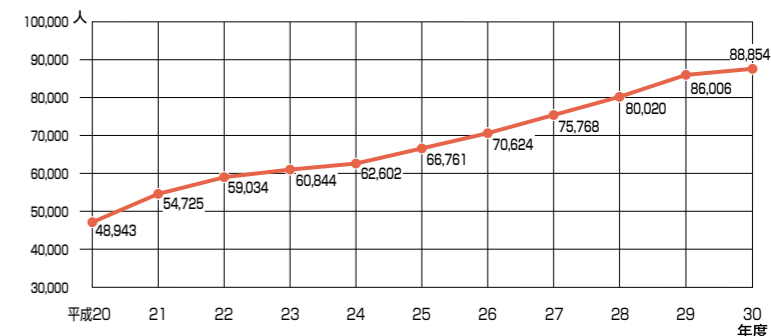
▲330形車両

日暮里・舎人ライナーの概要

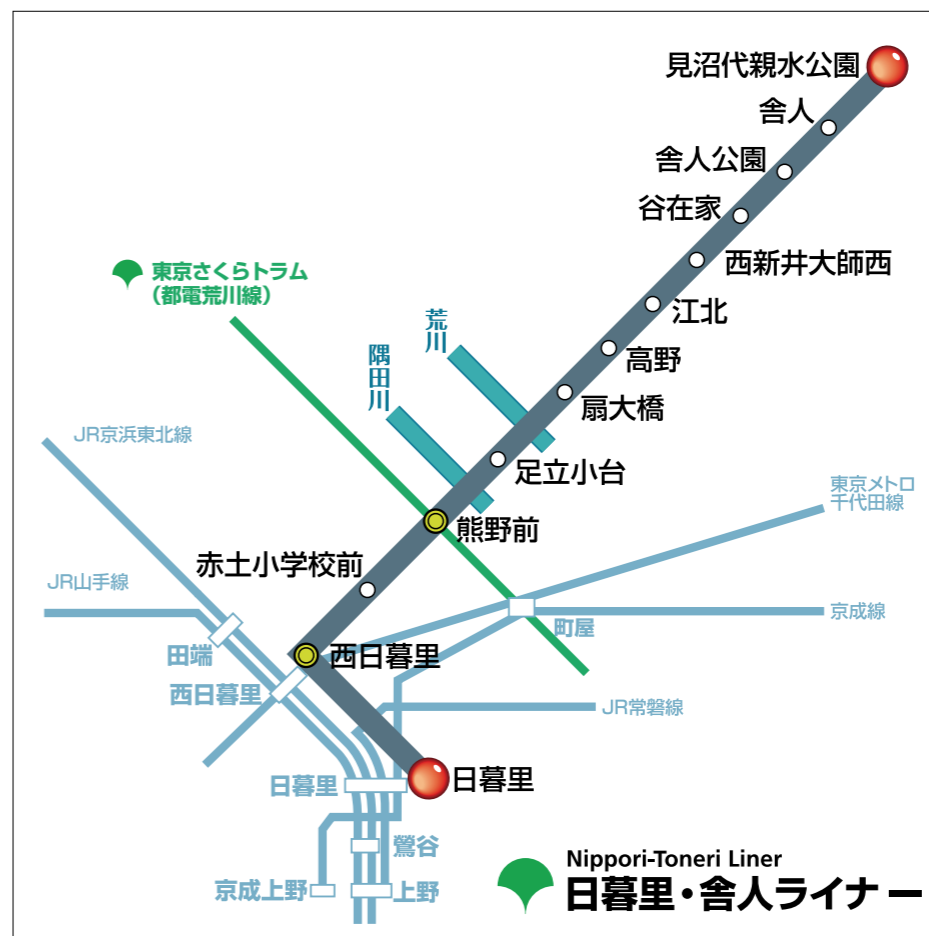
平成31年4月1日現在

線区	営業区間	日暮里(荒川区)～見沼代親水公園(足立区)
	営業キロ	9.7km(全線高架複線)
車両	駅数	13駅
	輸送システム	側方案内軌条式新交通システム(コンピュータ制御による自動運転)
	(内訳)	300形・80両(5両×16編成) 320形・5両(5両×1編成) 330形・5両(5両×1編成)
規格	定員	245人/編成(300形) 259人/編成(320形) 262人/編成(330形)
	電気方式	三相交流600V
運転	最短運転時隔	3分20秒
	表定速度	上り27.7km/h 下り27.9km/h
	最高速度	60km/h
	運転所要時分	約20分

日暮里・舎人ライナーの乗車人員の推移(一日平均)



日暮里・舎人ライナー路線図



平成30年度一日平均乗降人員 単位:人

駅名	乗車	降車
日暮里	26,569	26,524
西日暮里	14,612	15,637
赤土小学校前	2,688	2,518
熊野前	4,968	4,754
足立小台	1,977	1,954
扇大橋	4,991	4,883
高野	3,115	3,059
江北	5,284	5,219
西新井大師西	6,014	5,964
谷在家	5,323	5,209
舎人公園	2,308	2,253
舎人	4,275	4,238
見沼代親水公園	6,730	6,641
合計	88,854	88,854

(注)駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

〈安全・安心の確保〉

◆列車運行管理と駅構内の監視◆

日暮里・舎人ライナーはコンピュータ制御による自動運転を行っています。列車の運行管理や駅の安全監視などは全て指令室で係員が行っています。



▲指令室

◆ATO・ATC

安全な運行を確保するための保安装置として、「出発～次駅での停止～ドアの開閉」をコンピュータ制御で行う機能を備えた自動列車運転装置(ATO: Automatic Train Operation)を導入しています。また、制限速度を上回ったときに自動的にブレーキをかける自動列車制御装置(ATC: Automatic Train Control)も導入しています。

◆安全確保のための保安設備◆

◆非常通報器

車内で異常が発生したときにお客様から係員に通報できるように、全ての車両に非常通報器を設置しています。



▲非常通報器と非常停止ボタン

◆非常停止ボタン

非常時にお客様が列車を停止させることができるよう、全ての車両に非常停止ボタンを設置しています。

◆車内放送装置◆

非常時にお客様に音声情報を伝達できるよう、すべての車両に放送装置を設置しています(通常時は停車駅や乗り換えのご案内等を自動で放送しています。)

〈輸送サービスの向上〉

◆PASMO(パスモ)◆

PASMOは(株)パスモが発行するICカードです。首都圏の主な鉄道・バスの乗車をはじめ、電子マネーとして加盟店でのショッピングも可能です。JR東日本が発行するSuica(スイカ)との相互利用に加え、平成25年3月からPASMO・Suicaを含む10の交通系ICカードによる全国相互利用サービスを開始しました。



▲PASMO対応自動改札機

◆ToKoPo(トコポ)◆

PASMOを活用したポイントサービス「ToKoPo(トコポ)」を実施しています。(「ToKoPo(トコポ)」については、P.7を参照)

◆ホームでの安全対策◆

◆ホームドア

お客様の列車との接触や軌道への転落防止対策及び防風対策として、全駅にホームドアを設置しています。



▲ホームドアと視覚障害者誘導用ブロック

◆視覚障害者誘導用ブロック

目の不自由なお客様のための視覚障害者誘導用ブロックを全駅に設置しています。

◆自動火災報知設備ほか

駅構内で火災が発生した場合に備え、自動火災報知設備、消火器のほか、消防隊が消防ポンプ車と連結し、消火活動ができるよう、連結送水管設備を全駅に設置しています。



▲自動火災報知設備、消火器、連結送水管設備

◆非常扉

火災等の非常時には、ホーム階から二方向避難として、階段とともにホーム端部にある非常扉から避難するルートを全駅に確保しています。



▲非常扉

◆各種訓練◆

大規模地震などの異常時の際、的確な避難誘導・復旧作業を行えるよう、警察・消防と連携し各種訓練を実施しています。



▲避難誘導訓練



▲異常時総合訓練

◆列車運行情報表示装置◆

全駅の改札口付近にディスプレイを設置し、列車の遅れ等の運行情報をすみやかに提供しています。

日暮里駅3階改札口ディスプレイ▶



◆案内表示器◆

列車の行先や時刻、接近情報のご案内などを表示しています。

案内表示器▶



◆振替乗車票発行機◆

列車の遅れ等により振替輸送を実施した場合に、振替乗車票を発行するため、全駅改札口に発行機を設置しています。

振替乗車票発行機▶



〈ひとにやさしい日暮里・舎人ライナー〉

◆駅のバリアフリー化◆

◆エレベーター・エスカレーター

全駅に「地上と改札階」、「改札階とホーム階」を結ぶエレベーター及び上り用エスカレーターを設置しています(日暮里・西日暮里・熊野前駅の一部には、下り用エスカレーターを併設。)



▲エレベーター・エスカレーター(日暮里駅)

◆だれでもトイレ

全駅に「だれでもトイレ」を設置しています。お身体の不自由な方や乳幼児をお連れの方などが利用しやすいよう、スペースを広くし、手すり、ベビーシート、オストメイトの洗浄器具などを備えています。



▲だれでもトイレ

◆AEDの設置◆

お客様が急に心停止状態等になられた場合に対応するため、全駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しています。

全ての駅係員が救命救急講習を受講しています。



▲AED(舎人公園駅)

◆車両のバリアフリー化◆

◆車いすスペース

全ての列車に車いすスペース(3号車に2か所)を設置しています。



▲車いすスペース

◆車内点字シール

全ての車両の各ドアに、号車及びドア番号を示す車内点字シールを貼付しています。



▲車内点字シール

◆車内表示器

お客様に文字情報を伝達できるよう、全ての車両にLCDやLEDによる車内表示器を設置しています。



▲LED車内表示器

◆低い吊り手

一部の車両に「低い吊り手」を設置しています。



▲低い吊り手

〈環境にやさしい日暮里・舎人ライナー〉

◆省エネルギー車両◆

全ての車両で、省エネルギー効果の高いVVVF制御を採用しています。

◆電力回生システム◆

列車の走行に使うモーターをブレーキ時に発電機として動作させ、発電した電力を電車線に戻して他の列車の走行に利用するほか、変電所に送電して駅の照明などに利用する「電力回生システム」を全ての列車に装備しています。



▲舎人公園駅

関連事業

関連事業とは、自動車運送事業、高速電車事業等の本来事業の経営基盤の強化に寄与し、質の高いサービスを提供するために、土地、建物などの資産の有効活用や広告事業を展開し、長期的に安定した収入を確保する事業です。

このうち、資産の有効活用としては、土地・建物や、鉄道高架下の貸付け、駅構内での店舗営業・自動販売機の設置などを行っています。

また広告事業では、駅施設や地下鉄、バス、都電、日暮里・舎人ライナーの車両を主な媒体として、広告料収入を得ています。

さらに、通信サービスでは光ファイバーケーブル設備や携帯電話・PHS・Wi-Fi(無線LAN)等の基地局を設置するため、地下鉄駅構内・車内や、ずい道内等を通信事業者等に提供し、設置料・使用料を得ています。

◆不動産事業◆

◆土地・建物・鉄道高架下の貸付

不動産の有効活用として土地及び建物の貸付けを行い、賃貸料収入を得ています。土地(鉄道高架下を含む。)については、ビル・店舗・駐車場の用地として、建物についてはテナントに貸付け、それぞれ活用しています。



▲オフィスビル(目黒セントラルスクエア)▶



▲東京交通会館



▲有楽町駅前ビル(イトシア)



▲宿泊施設(巣鴨自動車営業所横)



▲駐車場(北区栄町)



▲駐輪場(大島駅エレベーター横)



▲志村三丁目駅付近高架下

◆広告事業◆

車内の中張り、駅のポスター、バス・都電の車体広告などにより、広告料収入を得ています。

ラッピングバス、バス停留所における広告のほか、駅構内の階段・通路の壁面を利用し、集中的にポスター掲出する広告や、車内モニターでの動画広告など、注目度の高い媒体をはじめ、様々な広告を販売しています。



▲ラッピングバス



▲広告付きバス停留所



▲駅エスカレーター壁面を活用したポスター広告(六本木駅)



▲地下鉄車内の液晶モニター広告(チカッ都ビジョン)

◆駅構内営業◆

駅構内に店舗や自動販売機、期間限定ショップ、金融機関ATM、宅配受取ロッカーなどの様々な便利施設を設けているほか、PASMO電子マネーが使用できる店舗の拡大を通じて、お客様の利便性向上を図るとともに、構内営業料収入を得ています。



▲売店(五反田駅)



▲コンビニエンスストア(市ヶ谷駅)



▲喫茶(馬喰横山駅)



▲ジューススタンド(六本木駅)



▲期間限定ショップ(小川町駅)



▲宅配受取ロッカー(日暮里駅)



▲オートメルシー(本八幡駅)



▲金融機関ATM(大門駅)

◆通信サービス◆

◆光ファイバーケーブルの貸付・携帯電話・PHS・Wi-Fi(無線LAN)等

地下鉄全線(目黒駅～三田駅間を除く。)に、光ファイバーケーブルを敷設し、賃貸事業を行っています。

地下鉄駅構内にて携帯電話・PHS・Wi-Fi(無線LAN)・WiMAXの基地局を設置するためのスペースを通信事業者に提供し、駅構内(携帯電話は駅間を含む)にて各サービスを提供しています。また、地下鉄各路線の車両内Wi-Fi(無線LAN)の使用環境整備を浅草線、三田線、大江戸線の全編成で完了し、新宿線も平成31年度中に全編成で整備を完了する予定です。



▲光ファイバー工事



▲駅掲示ステッカー(WiMAX)

◆商品化許諾・撮影許諾◆

玩具などの商品化や、駅構内などでの映画やテレビドラマ、雑誌等の撮影を許諾し、都営交通のPRを行うとともに許諾料を得ています。



▲ロイヤリティー商品



▲テレビ撮影風景

◆社会貢献への取組◆

公営交通事業者としての責任と役割を果たすため、関連事業においても様々な社会貢献に取り組んでいます。

不動産の有効活用では、保育所等の併設を公募条件とした利活用物件(サービス付き高齢者向け住宅)が、平成29年度当初に旧用賀職員寮跡地に開業しました。また、都の待機児童解消に向けた取組「とうきょう保育ほうれんそう」に交通局も参画し、区市町村等へ局有地の情報提供を行っています。

構内営業では、「障害者の雇用機会拡大への支援」の観点から、地元区との連携により「障害者が働く店舗」を5店舗設置しています。



◀旧用賀職員寮跡地に開業した利活用物件(グレイブス用賀)(保育所等を併設したサービス付き高齢者向け住宅)



▶障害者が働く店舗(高島平駅)

モノレール

上野動物園の東園と西園を結ぶモノレールは、将来の新しい都市交通機関として実験的に建設した我が国で最初のモノレールです。この路線は、動物園の遊戯施設ではなく、鉄道事業法に基づく交通機関として営業しています。

昭和32年の開業以来、交通局の施設として運営してきましたが、平成12年に上野動物園を所管する東京都建設局に施設を無償で譲渡し、現在は交通局がその施設を借り受けて管理運営を行っています。



▲40形車両

なお、現行の車両は、平成13年度の運行開始から17年が経過し、経年劣化が顕著に進んでいることから、令和元年11月から運行を休止することとしています。

上野動物園モノレールの概要

平成31年4月1日現在

線区	営業区間	上野動物園東園～上野動物園西園
	営業キロ	0.3km(※日本最短)
	正式名称	東京都懸垂電車上野懸垂線
車両	方式	片持懸垂支持・ゴムタイヤ走行側方内式
	制御方法	VVVFインバータ制御
	(内訳)	40形(2両×1編成)
	定員	62人(31人/両)
規格	電気方式	直流600V
	所要時間	約1分半
運転	開業	1957(昭和32)年12月17日(※日本初)

電気事業

電気事業の歴史は、東京市が明治44年8月に軌道事業(路面電車)と火力発電による電気供給事業を行う電気局(交通局の前身)を創設したときに始まります。

現在は、多摩川の流水を利用した水力発電による電気事業を運営しており、管理している水力発電所は、多摩川第一発電所及び白丸発電所(西多摩郡奥多摩町)並びに多摩川第三発電所(青梅市)の3か所、最大出力の合計は3万6千5百キロワットです。一年間に発電する電力量は、概ね一般家庭3万5千世帯の使用量に相当し、発電した電気を入札により決定した電気事業者に売却しています。

水力発電は、発電する際にCO₂を排出することがなく、水の循環サイクルによって再利用可能な純国産のクリーンエネルギーです。交通局では、自然の恵みを活かした水力発電により、今後とも安定的な電気の供給に貢献していきます。



▲多摩川第一発電所



▲上野動物園内

安全への取り組み

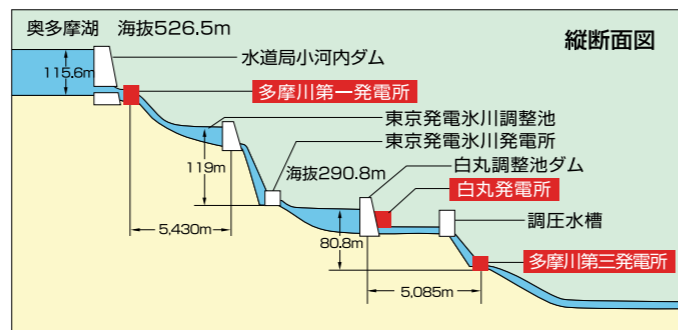
休園日には、車両の点検、作業車での線路の点検を行い、年1回、詳細な車両点検整備を行うなど安全運行に努めています。



▲点検状況



▲多摩川第三発電所



安全マネジメントの充実

◆安全管理規程◆

平成18年10月、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」の施行に基づき、輸送の安全を確保するための事業の運営方針に関する事項等を定めたもので、安全統括管理者を中心とした安全管理の責任体制及びその管理実施方法を規定した、「鉄・軌道事業安全管理規程」「自動車事業安全管理規程」をそれぞれ制定しました。

◆安全方針・安全重点施策◆

安全管理規程に基づき、安全に係る基本的な姿勢を示した「安全方針」を平成18年12月に制定しました。平成28年4月、改めて安全に対する姿勢を明確に示し、職員の安全意識の向上を図るため、改定しました。交通局経営方針の冒頭に「都民やお客様の信頼に応えるため、安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、災害に強く、事故のない都営交通」の実現を目指して、4つの具体的な取組を『安全方針』として定めています。

この安全方針を具体化した「安全重点施策」を毎年度策定し、これを着実に実施することにより、安全の確保を図っています。

安全方針

私たちは、都民やお客様の信頼に応えるため、安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、災害に強く、事故のない都営交通を実現します。

このため

- 決められたルールを確実に守り、厳正に職務を遂行します。
- 常に情報を共有し、問題意識を持って職務に当たり、事故の芽を確実に摘み取ります。
- 安全・安心な車両、設備などを提供します。
- 安全を守るための取組を絶えず見直し、改善・実行します。

◆安全管理体制の見直し◆

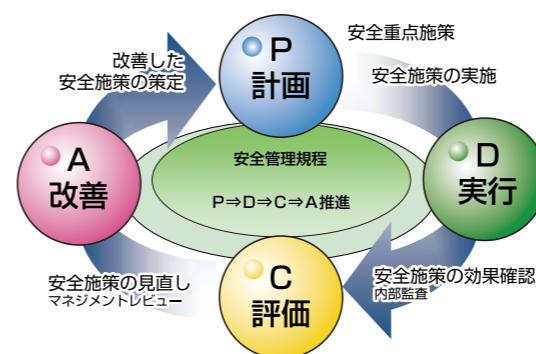
輸送の安全確保に関する重点施策などの計画を策定し、これを着実に実行するとともに、安全マネジメント内部監査の結果などを踏まえて検証を行い、継続的な改善を行うことにより、PDCAサイクルを適切に機能させ、経営トップから事業所まで一丸となった安全管理体制の強化に取り組んでいます。

◆安全マネジメント内部監査

年に1回、安全管理に係る取組が、安全管理規程等に定めるルールどおりに実施されているかを確認するとともに、そうした取組の見直し・改善状況をチェックしています。

◆マネジメントレビュー

安全マネジメント内部監査の指摘項目、安全重点施策の実施状況及び安全統括管理者の意見等をもとにしたマネジメントレビューを行い、次年度の計画策定に反映させています。



◆「都営交通安全の日」◆

お客様の安全・安心の確保を最優先にする姿勢と決意を示す取組として、平成19年から、毎年6月13日を「都営交通 安全の日」に決めました。この日は、浅草線浅草橋駅でのドア挟みによる死亡事故(平成6年)、荒川線での車両衝突事故(平成18年)という2つの重大事故が発生した、交通局職員が決して忘れてはならない日です。

安全の日を中心に、安全標語の募集、意見交換会、巡回や点検強化などを実施しています。

これからも二度とこのような事故を引き起こさないために、全職員が一丸となって安全輸送の確保に全力で取り組んでいます。



▲事業所巡回▲



▲事故防止研修



▲「安全の誓い」の碑の清掃

◆「事故から学ぶ展示室」の設置◆

安全意識の高い職場風土をつくるため、過去の事故事例を基にした教育用資料の展示室を交通局研修所に開設しています。

(注)本施設は職員研修用のため、一般には公開していません。



▲事故から学ぶ展示室リーフレット

◆環境マネジメントシステム◆

平成12年度から環境マネジメントシステム(EMS:Environment Management System)を取り入れ、環境対策の推進に取り組んでいます。

環境方針に基づいて毎年度、環境目標を設定し(plan)、目標の達成に努め(do)、その結果を検証して(check)、次年度の目標に反映させる(action)ことで、環境に配慮した事業運営を行っています。

環境方針の基本理念の下、交通事業者としての社会的役割を認識し、事業における環境への負荷を可能な限り低減するなど、積極的に取り組んでいます。

東京都交通局環境方針

基本理念

東京都交通局は環境に配慮した事業運営を行い、環境にやさしい公共交通の利用促進及び活性化をめざします。

都営交通は、東京の都市生活、都市活動を支える基盤的都市施設として、東京の公共交通の重要な一翼を担っています。交通事業者として、その重要性を認識し、事業における環境への負荷を可能な限り低減するなど、積極的に行動します。また、地下鉄、バス、都電などは交通機関のなかで環境にやさしいのりものであることから、東京都の交通需要マネジメント(TDM)施策に協力し、公共交通への誘導並びに交通ネットワーク整備・拡充による公共交通の利用促進及び活性化をめざします。

基本方針

- 1 環境関連の法規制等を遵守し、資源・エネルギーの適正管理を行い、環境の保全に努めます。
- 2 環境目的及び環境目標を設定し、その達成に努めます。そして、実施状況を定期的に調査し、見直すとともに継続的改善及び汚染の予防に努めます。
- 3 環境改善に主体的に行動できるよう、職員の育成を図ります。
- 4 環境にやさしい公共交通の利用を呼びかけていきます。

◆環境にやさしい施設の整備◆

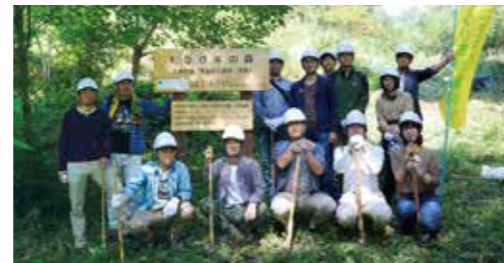
地球温暖化対策として、局施設の整備に当たっては、省エネルギー化を図ることによりCO₂排出量を削減するなど、環境に配慮した設備の導入を行っています。



▲照明のLED化 ▲エスカレーターの改修・更新による省エネ化

◆企業の森への参加◆

都営交通100周年を機に、産業労働局の「企業の森(注)」に参加しました。交通局では「100年の森(青梅)」と名づけ、植栽後10年間の森林整備費を負担するなど、森の成長を見守っています。



▲100年の森

(注)企業(団体)の協賛により「花粉の少ない森づくり」を進めていく事業です。対象となる森林の所有者、企業(団体)、(公財)東京都農林水産振興財団の三者で10年間の森林管理に関する協定を締結します。その間、企業(団体)は森に名前をつけ社会貢献活動のPRや、研修の場として利用することもできます。

◆ToKoPoを活用した環境啓発◆

イベントに参加された方へのToKoPoボーナスポイントの付与や環境月間における環境局と連携したToKoPoエコボーナスキャンペーンの実施などを通じ、環境にやさしい都営交通の利用を促進しています。



▲ToKoPoカード



▲エコボーナスキャンペーンPRポスター

◆環境対策の情報発信◆

ポスターや車内液晶モニター、ホームページなどを活用して、交通局の環境対策について、お客様へ情報を発信しています。



▲PR動画

▲駅貼りポスター

◆サービス推進本部◆

平成3年3月に策定した「東京都交通局長期経営基本方針」において、「お客様本位のサービスの創造に挑戦する先導的企業を目指す」ことを経営理念として掲げました。この理念の実現に向け、具体的なサービス施策を検討し、その推進を図るため、平成4年2月に局長を本部長とする「サービス推進本部」を設置し、お客様満足度の向上に取り組んでいます。

◆サービス推進チームの活動◆

各職場の実態に応じたサービス推進活動を具体的に実践していくため、各事業所等に「サービス推進チーム」を設置し、より便利で快適なサービスの提供を目指して、さまざまな取組を行っています。

また、「サービス推進強化月間」を設け、各チームがサービス推進運動を強化するとともに、本部と各職場が一丸となってサービス推進運動に積極的に取り組んでいます。

◆組織風土づくり◆

職場の実態や課題等を踏まえ、各サービス推進チームが中心となり、お客様の立場で自ら考える組織風土づくりに取り組んでいます。

また、「サービス推進発表会」を開催するなど、お客様本位のサービスについて考えながら、組織横断的に課題解決に挑む組織風土づくりにも取り組んでいます。



▲サービス推進発表会

◆お客様の声の活用◆

都営交通をご利用いただいているお客様の声(ご意見・ご要望等)については、交通局全体の情報として活かし、より一層のサービス向上を図るため、平成25年4月に開設した都営交通お客様センターにおいて集約しています。

その内容や措置状況を検討して、サービス推進本部会議に報告するとともに、交通局報等に掲載して全職員に周知し、サービスの向上に役立てています。

また、交通局のホームページでも、専用フォームで、お客様の声を受け付けています。なお、平成30年度にお客様から寄せられたご意見・ご要望等は21,817件でした。

◆都営交通モニター制度◆

お客様視点のサービスを展開していくため、平成18年度から都営交通モニター制度を導入しました。450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ます。

また都営交通の事業をより深く理解していただくために、施設見学会も開催しています。こうして得られた評価や意見を局事業に反映させ、より一層のサービス向上に努めています。



▲モニター見学会(地下鉄訓練)

◆お客様へのマナーの呼びかけ◆

都営交通をより快適にご利用いただくために、駆け込み乗車の防止や優先席の適正な利用などのマナーポスター及び動画を作成し、公共交通利用時におけるマナーへのご理解とご協力をお願いしています。



▲マナー啓発ポスター(かけこみ乗車)

◆マナーブックの配布◆

小学生の皆さんにも交通マナーを知っていただくため、マナーブック「楽しく乗ろう!都営交通マナーブック」を作成し、都内の全ての小学校に配布するとともに、授業等で活用していただいています。



マナーブック▶

◆各種マーク普及への協力◆

マタニティマークを配布するとともに、車内ステッカー等によるマークの普及促進に努めています。また、ヘルプマーク(援助や配慮を必要としていることが外見から分からない方々のためのマーク)についても同様に普及に協力しています。



◀マタニティマーク



◀ヘルプマーク

経営状況

平成30年度は、地下鉄、バス、都電、日暮里・舎人ライナー、モノレールの5事業の合計で、年間13億1,405万人（一日平均360万人）のお客様にご利用いただきました。また、電気事業は年間109,976MWhの電気を供給しました。

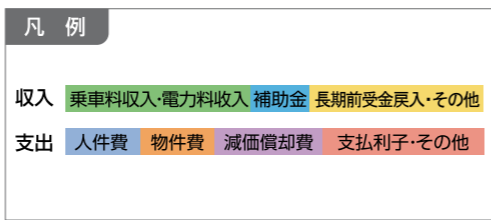
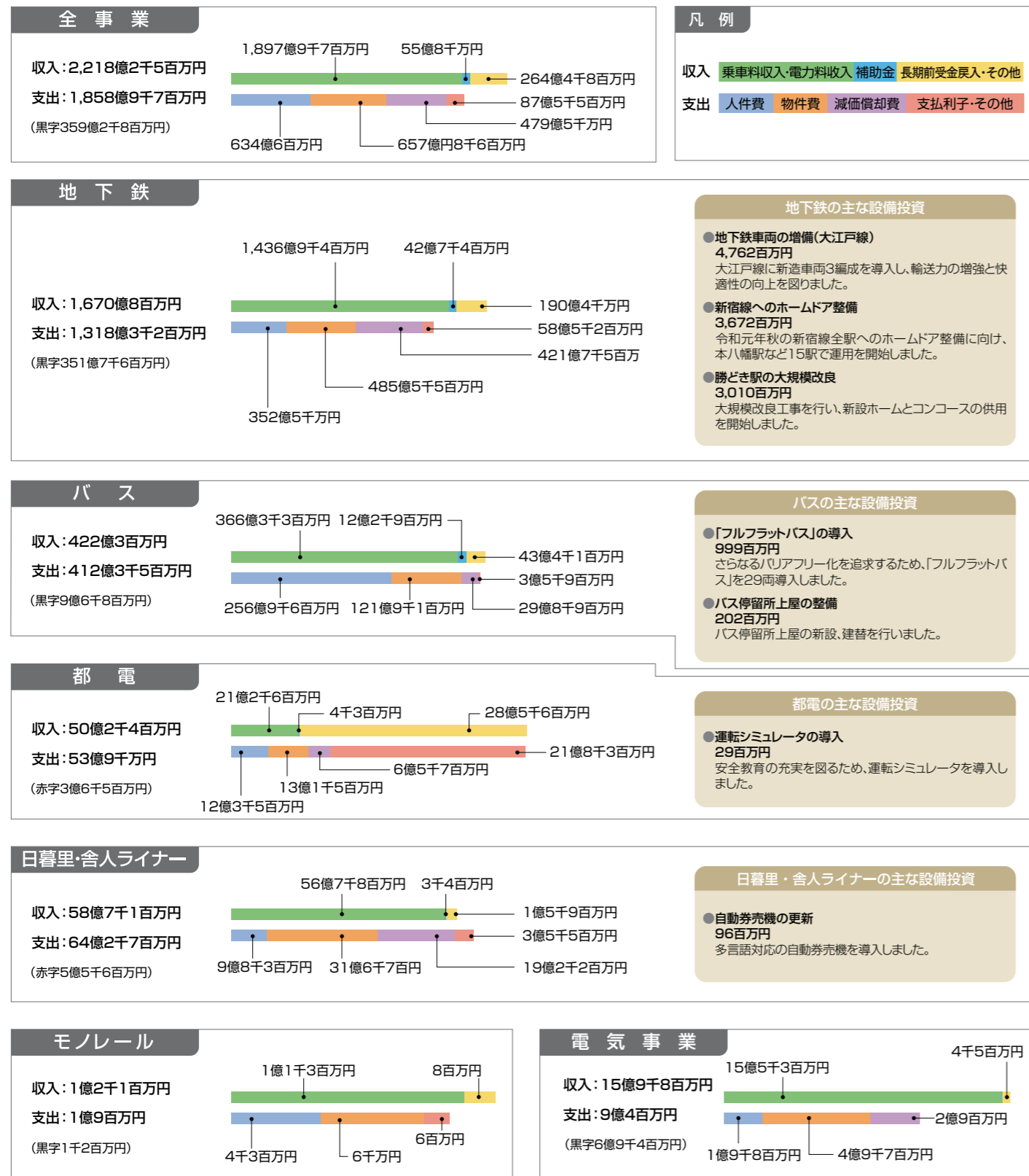
これにより、全事業の営業収益は2,037億1千1百万円、その他の収入も含めた経常収益は2,218億2千5百万円となりました。

一方、経常費用は1,858億9千7百万円となり、この結果、経常損益は359億2千8百万円の黒字となりました。

事業別には、地下鉄、バス、モノレール、電気の各事業は黒字を計上しましたが、都電、日暮里・舎人ライナーは赤字となりました。

平成30年度決算事業別経常収支内訳(税抜)

(注)数字は表示単位未満を四捨五入しており、合計等と一致しない場合があります。



地下鉄の主な設備投資

- 地下鉄車両の増備(大江戸線) 4,762百万円
大江戸線に新造車両3編成を導入し、輸送力の増強と快適性の向上を図りました。
- 新宿線へのホームドア整備 3,672百万円
令和元年秋の新宿線全駅へのホームドア整備に向け、本八幡駅など15駅で運用を開始しました。
- 勝どき駅の大規模改良 3,010百万円
大規模改良工事を行い、新設ホームとコンコースの供用を開始しました。

バスの主な設備投資

- 「フルフラットバス」の導入 999百万円
さらなるバリアフリー化を追求するため、「フルフラットバス」を29両導入しました。
- バス停留所上屋の整備 202百万円
バス停留所上屋の新設、建替を行いました。

都電の主な設備投資

- 運転シミュレータの導入 29百万円
安全教育の充実を図るため、運転シミュレータを導入しました。

日暮里・舎人ライナーの主な設備投資

- 自動券売機の更新 96百万円
多言語対応の自動券売機を導入しました。

平成30年度貸借対照表 (平成31年3月31日現在)

(単位:百万円)

	高速電車計	交通事業計	電気事業計
(資産の部)			
1 固定資産	1,377,405	193,229	3,818
(1) 有形固定資産	1,322,277	72,541	3,814
(2) 無形固定資産	1,564	116	3
(3) 投資その他の資産	53,564	120,572	1
2 流動資産	194,245	44,508	5,372
(1) 現金及び預金	118,524	27,398	3,756
(2) 未収金	18,548	4,727	155
(3) 有価証券	47,035	10,650	1,316
(4) 貯蔵品	2,471	239	
(5) 前払費用	152	12	
(6) 前払金	7,480	1,482	144
(7) 未収収益	15	1	0
(8) その他流動資産	21		
資産合計	1,571,650	237,737	9,190
(負債の部)			
3 固定負債	746,394	61,149	178
(1) 企業債	263,337	42,112	
(2) 長期借入金	245,000		
(3) リース債務	248	88	2
(4) 引当金	29,182	18,949	176
(5) その他固定負債	208,627		
4 流動負債	79,823	21,495	246
(1) 企業債	37,264	6,300	
(2) リース債務	190	68	1
(3) 未払金	30,142	8,831	228
(4) 未払費用	371	33	
(5) 前受金	7,878	1,057	
(6) 引当金	2,540	1,865	15
(7) 預り金	1,438	3,340	1
5 繰延収益	412,382	1,741	625
(1) 長期前受金	412,382	1,741	625
負債合計	1,238,598	84,385	1,049
(資本の部)			
6 資本金	457,221	53,591	2,961
(1) 一般会計出資金	457,221	9,232	1,633
(2) 再評価積立金組入額		1,261	
(3) 減債積立金組入額		30,900	
(4) その他剰余金組入額		12,198	1,328
7 剰余金	△124,169	86,841	5,180
(1) 資本剰余金	99,616	172	0
(2) 利益剰余金(△欠損金)	△223,785	86,669	5,180
8 評価差額等		12,920	
(1) その他有価証券評価差額		12,920	
資本合計	333,052	153,352	8,141
負債資本合計	1,571,650	237,737	9,190

都営交通のあゆみ

事業全体

明治	
44(1911). 8. 1	東京市電気局開局、路面電車事業と電気供給事業(発電事業)を開始
大正	
12(1923). 9. 1	関東大震災で施設等に大きな被害を受ける
13(1924). 1.18	乗合バス事業開始
昭和	
18(1943). 5.29	(財)東京市電気局協力会(一財)東京都営交通協力会の前身)設立
18(1943). 7. 1	都制施行により「東京都交通局」と改称
20(1945). 3.10	東京大空襲で施設等に大きな被害を受ける
23(1948). 8.14	(株)はとバス設立
27(1952). 5.20	トローリーバス事業開始
29(1954). 4. 1	貸切バス事業開始
32(1957).12.17	モノレール事業開始(上野動物園モノレール「東園」～「西園」開業)
32(1957).12.22	電気事業開始(多摩川第一発電所運転開始)
35(1960).12. 4	地下鉄事業を開始(1号線「浅草橋」～「押上」開業)
38(1963). 6. 3	(株)東京交通会館設立
42(1967). 1. 1	財政再建団体の指定を受ける
42(1967). 8. 1	東京都交通事業財政再建計画(第一次財政再建計画)を策定<昭和41～48年度>
43(1968). 9.29	トローリーバス事業廃止
44(1969).10.16	東京交通サービス(株)設立
48(1973).10. 1	特定バス事業開始
51(1976).10.22	第二次財政再建計画を策定<昭和51～55年度>
55(1980).11.26	第三次財政再建計画を策定<昭和56～58年度>
59(1984). 1.18	東京都交通事業経営健全化計画を策定<昭和59～平成2年度>
62(1987).11.12	東京トラフィック開発(株)設立
63(1988). 4. 1	お忘れもの取扱所(後のお忘れものセンター)開設
63(1988). 7.28	東京都地下鉄建設(株)設立
平成	
2(1990). 6.15	広報誌「ふれあいの窓」創刊
2(1990).12. 6	東京都交通局総合案内所(後の都営交通インフォメーションセンター)を開設
3(1991). 3.28	東京都交通局長期経営基本方針を策定<平成3～12年度>
3(1991). 4. 1	都庁移転に伴い、本局が東京交通会館(有楽町)から都庁第二本庁舎(新宿)に移転
3(1991).12.24	東京都交通局前期総合実施計画(都営交通プラン91)を策定<平成3～5年度>
4(1992). 2.27	サービス推進本部設置

6(1994). 4.28	東京都交通局中期総合実施計画(都営交通プラン94)を策定<平成6～8年度>
9(1997). 2.27	東京都交通局後期総合実施計画(都営交通プラン97)を策定<平成9～12年度>
11(1999). 4. 1	ホームページ開設
13(2001). 3. 5	東京都交通局経営計画(チャレンジ2001)を策定<平成13～15年度>
16(2004). 3. 9	東京都交通局経営計画(チャレンジ2004)を策定<平成16～18年度>
18(2006). 4. 3	都営交通巡回モニター制度開始
18(2006). 8. 1	ホームページを全面リニューアル(現行ホームページ)
18(2006).12.22	交通局安全方針策定
19(2007). 2. 2	東京都交通局経営計画(新チャレンジ2007)を策定<平成19～21年度>
19(2007). 6.13	「都営交通安全の日」実施
19(2007).11.28	「事故から学ぶ展示室」の設置
20(2008). 3.30	日暮里・舎人ライナー開業
22(2010). 2.22	東京都交通局経営計画(ステップアップ2010)を策定<平成22～24年度>
23(2011). 3.11	東日本大震災
23(2011). 8. 1	都営交通創業100周年
25(2013). 2.15	東京都交通局経営計画2013を策定<平成25年～27年度>
25(2013). 4. 1	都営交通インフォメーションセンターと東京都交通局お忘れものセンターを拡大再編し、都営交通お客様センターを開設
28(2016). 2.12	東京都交通局経営計画2016を策定<平成28～33年度>
28(2016). 8. 1	新たな情報発信プロジェクト「PROJECT TOEI」始動
31(2019). 1.25	東京都交通局経営計画2019を策定<平成31(令和元)～令和3年度>



浅草線 全線開業 (昭和43年)



大江戸線 全線開業 (平成12年)

都営地下鉄

昭和	
29(1954). 3.29	都議会、都営による地下鉄の建設を決議
33(1958). 3. 1	1号線(現・浅草線)の免許を取得
35(1960).12. 4	1号線「押上」～「浅草橋」開業、京成線と相互直通運転を開始
37(1962). 5.31	1号線「浅草橋」～「東日本橋」開業
37(1962). 9.30	1号線「東日本橋」～「人形町」開業
38(1963). 2.28	1号線「人形町」～「東銀座」開業
38(1963).12.12	1号線「東銀座」～「新橋」開業
39(1964).10. 1	1号線「新橋」～「大門」開業
43(1968). 6.21	1号線「大門」～「泉岳寺」開業、京浜急行線と相互直通運転を開始
43(1968).11.15	1号線「泉岳寺」～「西馬込」開業
43(1968).12.27	6号線(現・三田線)「志村(現・高島平)」～「巣鴨」開業
44(1969). 7.26	6号線6000形車両がローレル賞受賞
44(1969). 8. 1	6号線「志村」を「高島平」に駅名変更
47(1972). 6.30	6号線「巣鴨」～「日比谷」開業
48(1973).11.27	6号線「日比谷」～「三田」開業
49(1974). 7.28	駅冷房を開始(1号線「新橋」)
51(1976). 5. 6	6号線「高島平」～「西高島平」開業
53(1978). 7. 1	1号線を「浅草線」、6号線を「三田線」、10号線を「新宿線」に路線名変更
53(1978).12.21	新宿線「岩本町」～「東大島」開業
55(1980). 3.16	新宿線「新宿」～「岩本町」開業、京王線と相互直通運転を開始
58(1983).12.23	新宿線「東大島」～「船堀」開業
61(1986). 9.14	新宿線「船堀」～「篠崎」開業
63(1988). 1. 1	全駅で改札内終日禁煙を実施
63(1988). 5.21	冷房車両導入開始(新宿線)
平成	
元(1989). 3.19	新宿線「篠崎」～「本八幡」開業
元(1989). 3.19	浅草線「江戸橋」を「日本橋」に駅名変更
3(1991). 3.31	浅草線、北総・公団線(現・北総鉄道)と相互直通運転を開始
3(1991). 3.31	浅草線にアルミ車両(5300形)を導入
3(1991). 6.27	初の女性鉄道営業職員が誕生
3(1991). 9. 1	駅構内の全面禁煙を開始
3(1991).12.10	12号線(現・大江戸線)「練馬」～「光が丘」開業
5(1993). 6.22	三田線にオールステンレス車両(6300形)を導入
5(1993).11.11	12号線にTカード導入
6(1994). 6.25	全駅に自動改札機設置完了
6(1994).11. 1	Tカードを全線に拡大
7(1995). 7. 2	浅草線5000形車両引退
8(1996). 3.26	営団地下鉄(現・東京メトロ)とのカード共通化を実施
9(1997).12.19	12号線「新宿」～「練馬」開業
9(1997).12.24	新宿線急行運転開始
10(1998).10.14	12号線都庁前駅が「関東の駅百選」に選定される
11(1999). 8.31	初の女性車掌誕生
11(1999). 9.30	三田線6000形車両72両をインドネシア共和国へ譲渡
11(1999).11.28	三田線6000形車両引退

11(1999).12. 3	三田線にATCを導入
12(2000). 4.20	「12号線」を「大江戸線」に名称変更
12(2000). 4.20	大江戸線「新宿」～「国立競技場」開業
12(2000). 8. 6	新宿線東大島駅が「関東の駅百選」に選定される
12(2000). 8.10	三田線全駅でホームゲート稼働
12(2000). 9.18	大江戸線でラッピングライナー(全面広告車両)運行開始
12(2000). 9.26	三田線「三田」～「目黒」開業、東急目黒線と相互直通運転を開始、ワンマン運転を開始
12(2000).10.14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
12(2000).12.12	大江戸線「国立競技場」～「大門」～「都庁前」開業
12(2000).12.28	大島車両検修場でISO14001の認証を取得
13(2001). 4.14	大江戸線サービススタッフ活動開始(H17.3.31終了)
13(2001).10. 1	大江戸線の環状部10駅がグッドデザイン賞を受賞
14(2002). 2.28	認定鉄道事業者制度における「一般認定」を取得
14(2002). 5.30	大江戸線飯田橋駅が日本建築学会賞(作品)を受賞
14(2002).10.27	浅草線、芝山鉄道と直通運転を開始
14(2002).11. 2	大江戸線夕留駅開業
15(2003). 2.25	初の女性運転士誕生
15(2003). 4. 1	駅業務の外注を実施
16(2004). 4. 1	駅ナンバリング実施
17(2005). 4. 1	駅案内係「コンシェルジュ」を配置
17(2005). 5. 9	新宿線に女性専用車両を試験的に導入(H18.12.11本格実施)
17(2005). 5.14	新宿線に新型車両(10-300形)を導入
17(2005). 9. 5	列車運行情報表示装置の設置を開始(H19.3.28全駅に設置完了)
18(2006). 4. 1	大江戸線車両けん引用に電気機関車(E5000形)を導入
18(2006). 4. 1	夕留連絡線使用開始
18(2006). 4. 1	「こども110番の駅」の取組みを開始
18(2006). 7. 1	AEDを全駅に設置
18(2006).11. 3	浅草線5200形車両引退
18(2006).11.16	認定鉄道事業者制度における「一般認定」を更新
19(2007). 3.18	ICカード乗車券「PASMO(パスモ)」サービス開始
20(2008). 1.11	Tカード(パスネット)の発売終了
20(2008). 3.15	共通乗車カード「パスネット」の自動改札機での使用終了
21(2009). 4. 3	新宿線東大島駅で駅エコ実施
23(2011). 8. 1	「ToKoPo(トコポ)」サービス開始
24(2012). 2.23	大江戸線に新型車両(12-600形)を導入
25(2013). 3.23	10の交通系ICカードによる全国相互利用開始
25(2013). 3.31	全地下鉄駅の冷房化100%達成
26(2014). 2. 1	総合指令全面運用開始
26(2014). 4.22	「Tokyo Subway Ticket」発売
26(2014). 6. 1	消費税率改定に伴う運賃改定を実施
26(2014).12. 1	訪日外国人向け無料Wi-Fiサービスを開始(主要35駅)
27(2015). 3.24	三田線志村三丁目駅、西台駅、新高島平駅及び新宿線船堀駅待合室の供用を開始
28(2016). 2. 5	車内で訪日外国人向け無料Wi-Fiサービスを開始
29(2017). 2.21	訪日外国人向け次世代券売機導入開始
30(2018). 3.10	「ツーリストインフォメーションセンター」を上野御徒町駅構内に設置
30(2018). 6.30	浅草線に新型車両(5500形)を導入

都営バス

大正			
13(1924). 1.18	乗合バス事業開始		
昭和			
17(1942). 2. 1	陸上交通事業調整法により路面交通事業8社10事業を統合		
22(1947). 6.25	民営バスとの相互乗り入れ運転開始		
29(1954). 4. 1	貸切バス事業開始		
40(1965). 2.16	乗合バスワンマンカー導入開始		
45(1970). 3. 1	初のバスレーン設置		
47(1972).11.12	バス系統表示変更（番号式から駅名方式へ）		
48(1973).10. 1	特定バス事業開始（H19.4.1休止）		
49(1974). 2.25	ミニバス運行開始（S58.8.22廃止）		
54(1979). 8. 1	冷房車両導入開始		
56(1981). 4. 1	二階バス運行開始（H13.3.31終了）		
57(1982). 4. 1	早稲田営業所にバスロケーションシステム導入		
57(1982). 5.26	新塗色バス運行開始(現行塗色)		
59(1984). 3.31	都市新バス・都01グリーンシャトル(渋谷駅前～新橋駅前)運行開始		
63(1988).12. 5	深夜バス（ミッドナイト25）4系統運行開始		
平成			
2(1990). 6.18	深夜中距離バス(銀座～三鷹駅北口)運行開始(H12.12.12廃止)		
2(1990).12.10	深夜急行バス(上野駅～春日部駅西口・ミッドナイトアロー春日部)運行開始(H6.4.4休止)		
3(1991). 4. 1	シャトルバス運行開始(新宿駅西口～都庁循環)		
3(1991). 4. 1	超低床バス運行開始		
3(1991).12.18	ディーゼル・電気ハイブリッドバス導入開始		
4(1992). 3.27	リフト付超低床バス導入開始		
4(1992). 3.30	銀ブラバス運行開始(H12.3.1廃止)		
4(1992). 9. 8	初の女性運転手誕生		
5(1993).11.11	Tカード(都バス・都電用)を導入		
6(1994). 1.18	ディーゼル・蓄圧式ハイブリッドバス導入開始		
6(1994). 1.18	車高調整装置(ニーリング)付バス導入開始		
6(1994). 2.25	アイドリングストップ&スタートシステム付バス導入開始		
6(1994).10. 1	バス共通カード導入(H22.7.31取扱終了)		
6(1994).12.21	CNG(圧縮天然ガス)バス導入開始		
7(1995). 3.11	黒煙除去装置(DPF)付バス導入開始		
7(1995). 3.17	らくらくステップバス(新低床バス)導入開始		
9(1997). 3.19	ノンステップバス導入開始		
10(1998). 3.30	東京駅からお台場への直通「快速バス」運行開始(H15.3.31廃止)		
10(1998). 5. 1	虹01系統及び快速バスにPTPS(公共車両優先システム)導入		
11(1999). 2.20	CNGノンステップバスを全国で初めて導入開始		

11(1999). 3.31	アクセスラインバス(ALO1・東大島駅～さくらホール前循環)運行開始		
11(1999). 7. 8	都バスマスコットキャラクター「みんくる」誕生		
11(1999).10. 1	デジタルMCA無線によるバス運行管理システムを導入		
12(2000). 4.10	ラッピングバス運行開始		
12(2000).11.21	全国に先駆けて低硫黄軽油の使用を開始(H13.4.1全営業所に導入)		
12(2000).12.12	大江戸線全線開業に伴うバス路線の再編整備を実施		
12(2000).12.12	ラビットバス、ダイレクトバス、フレキシブルバス運行開始		
15(2003). 1. 8	都バス運行情報のインターネット配信開始		
15(2003). 3.31	粒子状物質減少装置(DPF)の装着完了		
15(2003). 4. 1	営業所の管理の委託を開始(杉並支所)		
15(2003). 8.28	燃料電池バスの実証実験による営業運行開始(H16.12.28終了)		
19(2007). 3.18	ICカード乗車券「PASMO(パスモ)」サービス開始		
19(2007). 3.26	「都庁第一本庁舎」に広告付停留所を試験設置		
20(2008). 4.26	観光路線バス運行開始		
21(2009). 4.13	非接触型ハイブリッドバス走行実験実施(H21.4.27終了)		
22(2010). 6.30	環境性能に優れた次世代合成燃料を使用したバスの実証運行開始(H22.12.23終了)		
23(2011). 1.31	非接触型ハイブリッドバス走行実験開始(H23.2.14終了)		
23(2011). 3.14	東日本大震災に伴う東京都の支援(医療救護班の派遣)(H23.4.26終了)		
23(2011). 8. 1	「ToKoPo(トコポ)」サービス開始		
25(2013). 3.23	10の交通系ICカードによる全国相互利用開始		
25(2013). 3.31	ノンステップバス 全車両導入完了		
25(2013). 5.26	GPSを用いたバス運行管理システムによる都バス運行情報の配信開始		
25(2013).12.20	バス車内の無料Wi-Fiサービス提供開始		
26(2014). 4. 1	消費税率改定に伴う運賃改定を実施		
27(2015). 7.27	燃料電池バスの都営バスへの導入に向けた実証実験実施(H27.7.30終了)		
29(2017). 3.21	市販車では日本初となる燃料電池バスの営業運行開始		
30(2018).12.25	日本初となるフルフラットバスの営業運行を開始		



円太郎バス運行開始
TT型フォード11人乗ワンマンバス
(大正13年)

都電

明治			
15(1882). 6.25	東京馬車鉄道(株)[後の東京電車鉄道(株)]が新橋～日本橋間に馬車鉄道を開業		
36(1903). 8.22	東京電車鉄道(株)[後の東京鉄道(株)]が品川～新橋間に路面電車を開業		
44(1911). 8. 1	東京市電気局開局、東京鉄道(株)を買収し、路面電車事業を開始		
44(1911). 8.20	王子電気軌道(株)が飛鳥山上～大塚間に路面電車を開業(現在の荒川線「飛鳥山」～「大塚駅前」)		
昭和			
5(1930). 3.30	王子電気軌道「面影橋」～「早稲田」開業(現在の荒川線全線に相当する区間が開業)		
17(1942). 2. 1	陸上交通事業調整法により路面交通事業8社10事業(王子電気軌道(株)を含む)を統合		
34(1959).10.20	自動車の軌道敷内乗り入れが実施される		
42(1967). 8. 1	東京都交通局事業財政再建計画を策定、路面電車の廃止を決定		
42(1967).12.10	第一次都電撤去		
47(1972).11.12	第六次都電撤去、27系統「三ノ輪橋」～「王子駅前」と32系統「荒川車庫前」～「早稲田」を残して撤去終了		
49(1974).10. 1	27系統と32系統を一本化し、「荒川線」と改称		
53(1978). 4. 1	全車ワンマン化		
53(1978). 5.18	新7000形車両、ローレル賞受賞		
59(1984). 3. 1	冷房車両導入開始		
61(1986). 4.10	運行管理システムを導入		
平成			
2(1990). 5. 2	8500形車両を導入		
5(1993).11.11	Tカード(都バス・都電用)を導入		
6(1994). 4. 1	電車無線使用開始		
6(1994).10. 1	バス共通カードを導入		
8(1996). 2. 5	初の女性運転手誕生		
9(1997).10.14	三ノ輪橋停留場が「関東の駅百選」に選定される		
12(2000). 5.31	ラッピング広告車両運行開始		
12(2000).11.11	新停留場「荒川一中前(ジョイフル三ノ輪前)」を開設		
15(2003). 5. 1	全停留場で終日禁煙を実施		
19(2007). 3.18	ICカード乗車券「PASMO(パスモ)」サービス開始		
19(2007). 5.26	荒川電車営業所内に「都電おもいで広場」を開設		
19(2007). 5.27	三ノ輪橋停留場リニューアル		
19(2007). 5.27	レトロデザインの新型車両9000形を導入		
20(2008). 6.14	雑司ヶ谷停留場を都電雑司ヶ谷停留場に名称変更		
21(2009). 4.26	先進性と快適性をめざした新型車両8800形運行開始		
22(2010). 7.31	バス共通カード取扱い終了		
23(2011). 4.18	都電マスコットキャラクター「とあらん」誕生		
23(2011). 8. 1	「ToKoPo(トコポ)」サービス開始		
23(2011).10. 1	都営交通100周年記念花電車運行開始(運行日10月1日、10日、16日、23日、30日)		
25(2013). 3.23	10の交通系ICカードによる全国相互利用開始		
26(2014). 4. 1	消費税率改定に伴う運賃改定を実施		
27(2015). 6.22	トリップアドバイザー「2015エクセレンス認証」受賞		
27(2015). 9.18	新形車両8900形運行開始		
28(2016). 3. 3	軌道緑化実証実験スタート		
28(2016). 5.30	7700形運行開始		
29(2017). 3.26	停留場副名称決定(熊野前「首都大学東京荒川キャンパス前」、荒川二丁目「ゆいの森あらかわ前」)		
29(2017). 4.28	都電荒川線愛称決定「東京さくらトラム」		
29(2017).11.16	駅ナンバリング実施		
30(2018).10.21	都営交通案内所「三ノ輪橋おもいで館」を開設		

日暮里・舎人ライナー

昭和			
60(1985). 7.11	運輸政策審議会(答申第7号)が、日暮里・舎人線は、輸送需要を勘案の上、「新交通システム等」を導入すると答申		
平成			
7(1995).12.28	特許取得(東京都地下鉄建設(株))		
9(1997).12. 1	工事着工		
18(2006).11.13	路線名、駅名決定		
19(2007).10. 1	東京都地下鉄建設(株)から東京都交通局への軌道事業の譲渡許可(平成20年3月30日付譲渡)		
19(2007).10.31	運賃認可		
20(2008). 3.30	日暮里・舎人ライナー開業		
20(2008).10.27	乗車人員1千万人を達成		
23(2011). 8. 1	「ToKoPo(トコポ)」サービス開始		
23(2011). 9.29	1編成増備		
23(2011).11. 3	1編成増備		
25(2013). 3.23	10の交通系ICカードによる全国相互利用開始		
26(2014). 6. 1	消費税率改定に伴う運賃改定を実施		
27(2015).10.10	新型車両330形導入		
29(2017). 5.10	320形導入		
29(2017).11.16	駅ナンバリング実施		

その他

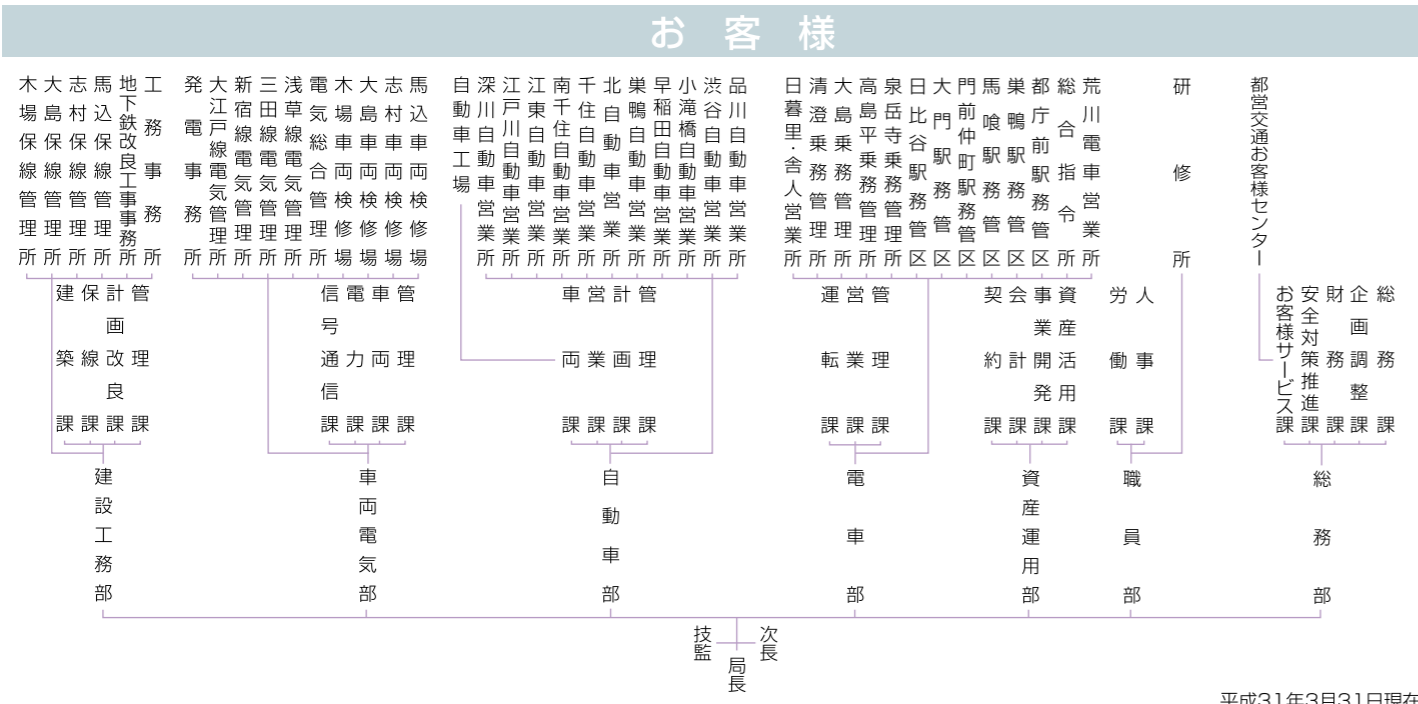
明治			
44(1911). 8. 1	東京市電気局開局、渋谷、品川、深川の3火力発電所による電気供給事業開始		
昭和			
17(1942). 4. 1	配電統制令により電気供給事業を関東配電へ移譲		
27(1952). 5.20	トロリーバス事業開始		
32(1957).12.17	モノレール事業開始(上野動物園モノレール開業)		
32(1957).12.22	多摩川第一発電所運転開始		
38(1963). 2.23	多摩川第三発電所運転開始		
42(1967). 1. 1	モノレールに2代目車両(M形)を導入		
43(1968). 9.29	トロリーバス事業廃止		
60(1985). 2.19	モノレールに3代目車両(30形)を導入		
平成			
12(2000). 4. 1	モノレールの施設を都建設局に無償譲渡(管理・運営は引き続き都交通局)		
12(2000).11.11	白丸発電所運転開始		
13(2001). 5.31	モノレールに4代目車両(40形)を導入		
24(2012).11. 1	条例改正により、発電した電気の供給先を拡大		
25(2013). 4. 1	新電力(特定規模電気事業者)に電気の供給を開始		



三ノ輪橋おもいで館

組織と職員数

平成31年4月1日現在



平成31年3月31日現在

職員数

事務	技術	運転					地下鉄車掌	鉄道営業	交通技能	その他	合計											
		地下鉄	バス	都電	新交通	懸垂																
1,370名	21名	753名	14名	646名	16名	1,984名	61名	77名	1名	19名	0名	3名	267名	6名	557名	29名	636名	13名	85名	1名	6,394名	165名

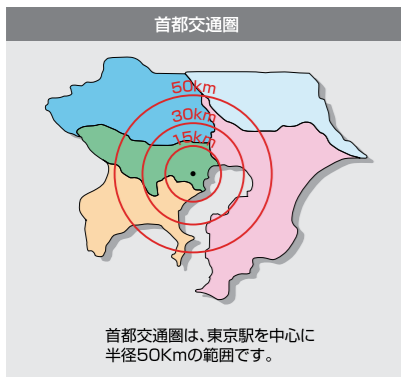
左列：常時勤務職員
右列：再任用短時間勤務職員

東京の交通

東京都は、約1,352万人の人々が住み、また隣接する他県から都内へ通勤・通学する人々で、昼間人口が約1,596万人にもなる大都市です。(平成27年国勢調査より)

東京都区部では、一日約2,952万人の人々が公共交通機関を利用して移動しています。具体的には、都心と郊外を結ぶJRや私鉄、主に23区内を走る地下鉄(都営地下鉄・東京メトロ)、さらに、お客様の身近な足であるバス(都営バス・民営バス)などが人々の移動を支えています。

東京都交通局は、地方公営企業法に基づき、地下鉄、バス、都電、日暮里・舎人ライナー等を経営しており、東京都区部における交通機関別占有率の約10.5%を占めています。(平成27年版都市交通年報より)



首都交通圏・東京都区部 交通機関別シェア (平成25年度)

区分	首都交通圏			東京都区部		
	年間	一日平均	シェア	年間	一日平均	シェア
J	5,728,135	15,694	34.8	3,793,132	10,392	35.2
私鉄	5,618,251	15,392	34.2	2,942,899	8,063	27.4
地下鉄	3,586,242	9,825	21.8	3,307,381	9,061	30.7
路面電車	37,416	103	0.2	37,416	103	0.3
バス	935,380	2,563	5.7	366,154	1,003	3.4
ハイヤー・タクシー	536,060	1,468	3.3	325,816	893	3.0
合計	16,441,484	45,045	100.0	10,772,798	29,515	100.0
上	1,149,780	3,150	7.0	1,134,841	3,109	10.5
記						
の						
う						
ち						
私鉄(新交通)	24,368	67	0.1	24,368	67	0.2
地下鉄	896,761	2,457	5.5	884,051	2,422	8.2
路面電車	16,626	45	0.1	16,626	45	0.2
バス	212,025	581	1.3	209,796	575	1.9

参考：運輸政策研究機構「平成27年版都市交通年報」
(注)一日平均は年間数値を365日で除した値である。

INFORMATION

◆東京都交通局ホームページ◆

都営交通の運行情報や時刻表、トピックス、ニュースリリース、イベント情報などの最新情報を提供しています。

また、外国語版(英・中文繁体・中文簡体・韓・タイ)も展開しています。

URL <https://www.kotsu.metro.tokyo.jp>



◆東京都交通局公式SNS◆

交通局では、Twitter、Facebook、Instagram及びYouTubeによる情報発信を行っています。

〈日本語〉

Twitter

都営交通の運行情報、イベント情報などを発信しています。

<https://twitter.com/toeikotsu>

Facebook

東京都交通局の取組やイベント情報を紹介しています。

<https://www.facebook.com/toeikotsu>

Instagram

都営交通に関する魅力的な写真・動画等を紹介しています(英語併記)。

https://www.instagram.com/toeitransportation_official/

YouTube

都営交通沿線の魅力や事業の紹介動画などを配信しています。

<https://www.youtube.com/user/toeikotsu>

〈外国語〉

Twitter

運行情報を発信します(英語のみ)。

https://twitter.com/toeikotsu_eng

沿線情報やお知らせなどを発信します(英語のみ)。

https://twitter.com/toeikotsu_info

Facebook

都営交通の利用方法や沿線の観光情報などを紹介しています。

英語：<https://www.facebook.com/toeitransportation.eng/>

中文繁体：<https://www.facebook.com/toeitransportation.chh/>

韓国語：<https://www.facebook.com/toeitransportation.kor/>

タイ語：<https://www.facebook.com/toeitransportation.thai/>

◆広報誌の発行◆

沿線案内パンフレットなどを発行し、沿線情報や交通局の取組などを紹介しています。

おもな広報印刷物

- ふれあいの窓/都営でめぐる東京旅(年12回)
- 都電沿線情報マガジン さくらたび。(年6回)(注)
- 都バス沿線ガイド 乗り隊歩き隊(年5回)
- 都バス路線案内 みんなるガイド(年1回)

(注)平成29年5月までは「とんで。」



◆交通局お忘れものセンター◆

都営交通を利用した際のお忘れ物は、駅や営業所で一時保管した後、交通局お忘れものセンターで1~4日間程度保管します。その後は警視庁遺失物センターへ移送します。



◆都営交通お客様センター◆

都営交通に関するお問い合わせ等(運賃、時刻、お忘れ物のお問い合わせ、ご意見・ご要望など)を電話、FAX、ホームページにて承ります。三者通話により外国語の対話が可能です。

お問い合わせ先 午前9時~午後8時(年中無休)

電話 03-3816-5700

03-3816-5711 ※外国語対応

FAX 03-3812-7640

◆自動通話ガイダンスに従って、下記の3つのうちからご希望のお問い合わせ内容にあわせて番号をお選びください。

1番：運賃・時刻・ルートなどの問い合わせ

2番：お忘れ物などの問い合わせ

3番：その他、ご意見・ご要望など

※三者通話ダイヤル(英語、中国語、韓国語、スペイン語、ポルトガル語)



古紙配合率70%再生紙を使用しています