

TOEI TRANSPORTATION

東京都交通局

経営計画 2019



「東京都交通局経営計画 2019」策定に当たって

都営交通は、現在、一日に約 350 万人ものお客様に利用されており、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。

これまで交通局では、安全対策・防災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多言語対応の充実、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、首都東京の公営交通事業者である我々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、現在の経営計画策定後の状況変化を踏まえ、2019 年度を初年度とする3か年の経営計画を策定しました。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するとともに、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、東京の発展に貢献していきます。あわせて、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。

また、目前に迫る東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、関係機関と連携しながら準備を加速し、開催時には、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。

交通局では、都民やお客様に信頼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31年(2019年)1月

東京都交通局長 **山手 斉**

目次

経営理念・経営方針

I 交通局を取り巻く事業環境と今後の経営の方向

| | |
|-----------------|----|
| 交通局を取り巻く事業環境 | 2 |
| 経営の基本的な考え方 | 5 |
| 各事業の課題と今後の経営の方向 | 12 |

II 計画期間における具体的な取組

| | |
|------------------------------|----|
| 1 安全・安心の確保 | 25 |
| 安全対策の強化 | 26 |
| 災害対策等の強化 | 30 |
| 安定的な輸送を支える基盤整備 | 34 |
| 安定的な電力供給を支える基盤整備 | 35 |
| 2 質の高いサービスの提供 | 37 |
| 輸送需要への的確な対応 | 38 |
| 便利で快適な移動空間の創出 | 40 |
| 新たなバスモデルの展開 | 44 |
| 公共交通ネットワークの利便性向上 | 47 |
| 旅行者にも利用しやすい環境の整備 | 48 |
| サービス品質の持続的向上 | 52 |
| 3 東京の発展への貢献 | 53 |
| まちづくりとの連携 | 54 |
| 観光振興及び文化振興への貢献 | 57 |
| 持続可能な社会の実現への貢献 | 58 |
| 沿線地域の発展への貢献 | 61 |
| 福祉施策への貢献 | 62 |
| 都政情報等の発信への協力 | 63 |
| 4 経営基盤の強化 | 65 |
| 関連事業の推進 | 66 |
| 安定的な人材の確保と育成 | 68 |
| 全ての職員が活躍できる職場環境づくり | 70 |
| 安定的な事業運営を支える執行体制の構築 | 71 |
| 5 東京 2020 大会の成功に向けた取組 | 73 |
| 6 ICTや新技術の活用 | 81 |

III 財政収支計画

| | |
|----------------------------|----|
| 高速電車事業(都営地下鉄)..... | 88 |
| 自動車運送事業(都営バス)..... | 89 |
| 軌道事業(東京さくらトラム(都電荒川線))..... | 90 |
| 新交通事業(日暮里・舎人ライナー)..... | 91 |
| 電気事業(発電)..... | 92 |
| (参考)関連事業..... | 93 |

(付表) 計画事業費内訳

特集記事

| | |
|---------------------------------|----|
| 環境負荷低減に関する交通局の取組について..... | 8 |
| バリアフリーに関する交通局の取組について..... | 10 |
| 東京さくらトラム(都電荒川線)のPR..... | 17 |
| 日暮里・舎人ライナーの旅客誘致対策..... | 19 |
| QRコードをホームドアに..... | 29 |
| 非常時の電源確保(都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー)..... | 33 |
| 都営バスの非常時等の役割..... | 36 |
| 都市新バス..... | 46 |
| 眠らない地下鉄..... | 79 |

本計画の位置づけ

本計画は、「東京都交通局経営計画2016」の理念や基本的事項を踏襲しつつ、交通局を取り巻く事業環境の変化を踏まえ、各事業が抱える課題の解決に向け、今後の経営の方向を明らかにしたものです。

また、「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」など都の計画との整合を図りながら、計画期間中の主要な事業や財政収支計画を示しています。

なお、計画事業の中には、今後、検討に着手するなど構想段階の事業も含まれています。

【計画期間】2019年度から2021年度まで

※計画事業の進捗状況については、交通局ホームページで公表します。

(<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/about/information/plan/>)



I

II

II
1

II
2

II
3

II
4

II
5

II
6

III

付表



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し、
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。

交通局を取り巻く事業環境と今後の経営の方向

交通局を取り巻く事業環境

人口動向

- 東京都の人口は、2025年の1,408万人をピークに減少に転じるものの、都心部や臨海地域では、まちづくりの進展などにより、2025年以降もしばらくは交通需要が増加するものと見込まれます。
- 急速な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、長期的には公共交通機関の乗客数の大幅な増加は期待できません。
- 今後、労働力人口の減少に伴い、交通事業を支える乗務員や技術職員などの人材の確保がより厳しくなっていくことも予想されます。

景気動向

- 我が国の景気の先行きは、雇用・所得環境の改善が続く中で、緩やかな回復が続くことが期待されるものの、海外経済の不確実性など、今後の動向に留意する必要があります。

災害等への備え

- 地震や集中豪雨などの大規模な災害が頻発・激甚化しており、自然災害に対するリスクが高まっています。
- テロやサイバー攻撃などの脅威にも直面しており、人々の安全・安心への意識が高まっています。
- 東京都が実施している都民生活に関する世論調査でも、都政への要望として『防災』や『治安』が上位を占めています。
- 公共交通機関においても、日常の安全管理に加え、これらの対策に万全を期すことが求められています。

社会インフラの適切な維持・更新

- 道路や橋りょうなど、社会インフラの多くは、高度経済成長期に集中的に整備されており、老朽化の問題が指摘されています。
- 鉄道など公共交通機関についても、安定的な輸送を支える施設・設備について、適切に維持管理するとともに計画的に更新していく必要があります。
- 近年社会的影響の大きい鉄道事故が続けて発生しており、設備の老朽化・複雑化、現場要員の高齢化が進む中での技術の継承等の課題への対応が必要となっています。

ユニバーサルデザイン*1の考え方を取り入れたまちづくり

- 施設のバリアフリー化はもとより、情報のバリアフリーや心のバリアフリーなど、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れたまちづくりが求められています。
- 東京を訪れる外国人旅行者が増加を続ける中、東京が国際都市として更なる飛躍を遂げるためには、官民を挙げて外国人の受入環境整備を一層進める必要があります。
- 公共交通機関においても、ハード・ソフト両面からバリアフリー化を進め、誰もが安心して快適に利用できる環境づくりを進めていく必要があります。

都市の再編・整備と交通ネットワークの充実

- 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会(以下「東京2020大会」という。)後に更なる発展が見込まれる臨海地域をはじめ、国際交流拠点として期待されている品川駅周辺地域など、今後、東京の街の姿が大きく変貌することが見込まれます。
- こうしたまちづくりにあわせて、交通アクセスの充実を図るとともに、地下鉄やバスに加え、航空や自転車等を含めた総合的な交通ネットワークの形成などを通じ、都市機能の向上を図っていくことが求められています。

持続可能な社会の実現

- 温暖化をはじめとした環境の悪化は地球規模で進行しており、環境負荷低減は大きな課題となっています。
- 将来世代に良好な生活環境を継承していくため、エネルギー利用の効率化や再生可能エネルギーの導入拡大、水素エネルギーの活用など、持続可能な社会の実現に向けた取組が求められています。
- 鉄道やバスなどの公共交通機関は、環境にやさしい交通手段として、利用促進が期待されています。

東京2020大会の開催

- 東京2020大会及びラグビーワールドカップ2019™日本大会の確実な成功と、開催を通じたレガシーの継承に向けて、様々な取組が進められています。
- 公共交通機関においては、大会時に国内外から多くのお客様が東京を訪れる中、輸送需要への的確な対応やアクセシビリティの向上が求められています。

*1 ユニバーサルデザイン

年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、はじめからできるだけ多くの人が利用可能なように、都市や生活環境をデザインすること。

技術革新の進展

- IoT*2やAI*3などICT*4の進展は近年目覚ましく、今後も飛躍的な進歩が期待されています。
- 公共交通機関においても、こうした新たな技術を取り入れた様々なサービスや価値の創出が求められています。

公営企業に求められる役割

- 公営企業は、住民生活や経済活動の基盤となる社会資本を整備し、必要なサービスを提供する役割を担っており、常に企業としての経済性を発揮するとともに、その本来の目的である公共の福祉を増進するよう運営されなければなりません。
- 都営交通は、首都東京の公営交通事業者として、行政施策と連携し、東京の抱える課題に積極的に取り組み、民間事業者を牽引していくことが、その役割として求められています。

*2 IoT(Internet of Things)

コンピュータなどの情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体(モノ)に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信することにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。

*3 AI(人工知能)

人間が持っている、認識や推論などの能力をコンピュータでも可能にするための技術の総称

*4 ICT(Information and Communication Technology)

情報処理及び情報通信に関連する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称

経営の基本的な考え方

事業運営に当たっては、安全・安心の確保を最優先に、お客様が求める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、都の施策とも連携を図りながら、まちづくりや観光振興、環境負荷の低減、沿線地域の活性化など、様々な課題に果敢に挑戦していきます。さらに、今後の事業環境の変化にも迅速かつ的確に対応しつつ、中長期的に安定した事業運営を行っていくため、収益力の向上や強固な執行体制の構築など、経営基盤を強化していきます。

こうした方針の下、ICTや新技術の活用も図りながら、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、局一丸となって取り組んでいきます。

1 安全・安心の確保

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。

- 日頃から事業を担う一人ひとりの安全意識の向上を図るとともに、経営トップから事業所職員まで一体となって安全管理体制を強化します。
- 災害や事故等の異常事態発生時にお客様の安全を確保するため、関係機関と連携しながら各種訓練を充実します。
- ホーム上の安全対策を強化するなど、安全性の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及び更新に着実に取り組み、安全で安定した輸送を支える基盤の整備に努めます。
- 首都直下地震等に備えた更なる耐震対策や地下鉄の浸水対策を進めるとともに、テロ対策を強化します。

2 質の高いサービスの提供

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。

- 輸送需要に的確に対応し、混雑緩和や定時性の確保、利便性の向上を図るため、輸送力の増強や路線・ダイヤの見直し等を実施します。
- 施設や車両の機能向上を進めるとともに、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れバリアフリー化をより一層推進するなど、誰もが便利で快適に利用できるサービスを提供します。
- 国内外から東京を訪れる旅行者の方にも、より円滑かつ快適にご利用いただけるよう、デジタルサイネージやSNS等多様なツールを活用した情報発信などを進めるとともに、おもてなしの心をこめたサービスを提供します。
- お客様のニーズを的確に把握し、お客様の視点に立ったサービスを提供するとともに、公共交通機関を気持ちよくご利用いただけるようマナー啓発に取り組みます。

3 東京の発展への貢献

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。

- まちづくりと一体となった駅施設の改良を行うとともに、都の観光施策や文化施策との連携を強化し、東京のまちづくりや魅力向上に貢献します。
- 施設・設備の省エネルギー化や再生可能エネルギーの利用を推進するなど環境負荷の低減を図るとともに、燃料電池バスを先導的に導入するなど、持続可能な社会の実現に貢献します。
- 地元区や沿線施設と連携し、イベントの実施や沿線の魅力紹介に取り組むなど、沿線地域の活性化に貢献します。
- 都の福祉施策と連携した取組などを通じて、誰もがいきいきと生活できるまちづくりに貢献します。
- 都営交通が保有する様々な広告媒体を活用し、局事業のPRに加え、多様な行政情報等の発信に協力します。

4 経営基盤の強化

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。

- 乗車料収入の確保に努めるとともに、不動産、広告、構内営業などの関連事業について、一層の収益拡大を図ります。
- 職員の年齢構成や将来の労働力人口の減少も見据え、事業を支える人材を安定的に確保するとともに、人材育成と技術継承を計画的に進めます。また、ライフ・ワーク・バランスの推進など職員が十分に能力を発揮できる職場づくりに取り組みます。
- 自ら業務を改善する組織風土を醸成し、業務全般にわたり不断の見直しを行うとともに、組織の見直しを適宜・適切に行い、効率的な組織体制づくりを進めます。
- 局と関連団体との連携を強化し、一体的かつ効率的な事業運営を行うことで、グループ総体として最大の経営効果を発揮します。

特集記事 環境負荷低減に関する交通局の取組について

交通局では、環境に配慮した事業運営を行うとともに、環境にやさしい公共交通機関の利用促進を通じて環境負荷の低減に努めています。

これまでの主な取組をご紹介します。

■都営地下鉄、東京さくらトラム(都電荒川線)、日暮里・舎人ライナー

○電力回生システムの導入(全車両)

- ・ブレーキ時に列車のモーターで発電した電気を電車線に戻し、他の列車や駅で再利用

○省エネルギー車両の導入(全車両)

- ・エネルギー効率の高いVVVF制御装置*5を搭載

○車内、駅構内、トンネル内照明のLED化

- ・新車導入や駅の改修等にあわせ、照明を蛍光灯からLED照明へ変更

○エスカレーターの自動運転化

- ・お客様の利用状況を勘案して、エスカレーターの更新時に自動で運転開始・停止する機能を導入

■都営バス

○環境にやさしい車両

- ・車両の更新時に最新の排出ガス規制適合車を導入
- ・アイドリングストップ&スタート装置を導入(1993年度から)
- ・ハイブリッドノンステップバスを導入(2007年度から)
- ・燃料電池バス

水素を利用した燃料電池バスについて、2003年・2015年の実証実験を経て、2017年3月から市販車による営業運行を日本で初めて開始

○環境定期券制度

1998年4月から、都営バスの通勤定期券をお持ちのお客様が同居の家族と一緒に都営バスに乗車する場合、土日祝日等の適用日に限り、家族が割引運賃で乗車できる制度を導入

○バス停留所照明のLED化

○ソーラーパネル付きバス停留所

環境局と連携して、バス停留所の上屋にソーラーパネルを設置し、照明等の電力に活用



ハイブリッドノンステップバス

■庁舎の環境対策

庁舎の新築や改築等にあわせ、屋上や壁面を緑化するとともに太陽光発電設備を導入

■水力発電事業

1957年から、多摩川の流水を活用した水力発電事業を開始し、クリーンエネルギーを供給している。2017年度に発電した電力量は、都営地下鉄4線で電車運行や駅の照明等に使用した電力の約1/5に相当

■その他の取組

- ・ 都営交通100周年を機に、産業労働局の「企業の森」に参加し、「100年の森(青梅)」と名付け、「花粉の少ない森づくり」に協力
- ・ ポスターやホームページなどを通じて、交通局の環境対策を紹介
- ・ 環境月間の週末に都営地下鉄、東京さくらトラム(都電荒川線)、日暮里・舎人ライナーを利用した「ToKoPo*6」会員の方に、ボーナスポイントを付与するキャンペーンを実施



多摩川第三発電所 水圧鉄管



環境PRポスター

*5 VVVF制御装置

Variable Voltage Variable Frequency(可変電圧、可変周波数) 直流を交流に変換し交流モーターを駆動する方式で、電力の効率的な使用が可能

*6 ToKoPo

交通局が提供する入会費・年会費無料のポイントサービスで、記名式PASMOと連携させることで、都営交通を利用すると乗車ポイントが貯まるサービス(定期券区間内のみの乗車を除く。)

特集記事 バリアフリーに関する交通局の取組について

交通局では、誰もが利用しやすい公共交通機関を目指して、積極的にバリアフリーを推進しています。

これまでの主な取組をご紹介します。

■都営地下鉄

○駅のバリアフリー

- ・ 1ルート確保*7
2013年度に都営地下鉄全駅で完了
- ・ だれでもトイレ*8
2010年度に全駅1か所以上の整備完了
また、一般トイレについても、スペースを勘案し、車いす使用者、オストメイト、乳幼児連れに配慮したトイレに改修
- ・ 乗降用スロープ・ホームのかさ上げ
三田線と大江戸線では、車両の車いすスペースの位置にあわせて、ホームに乗降用スロープを整備(三田線の一部を除く。)
また、新宿線では、電車とホームの段差を少なくするため、ホームドア整備にあわせてホーム端の全面かさ上げを実施
- ・ 視覚障害者誘導用ブロック
全駅に設置しており、ホームドアが整備されていない駅には内方線付き点状ブロックを設置
- ・ 自動改札機
車いす利用のお客様に配慮し、通路幅を900mm以上に広げた幅広改札機を各改札口に設置
- ・ サービス介助士
2007年度から駅員のサービス介助士の資格取得を進めており、現在、全ての駅に資格を持った駅員を複数名配置

○車両のバリアフリー

- ・ 車いすスペース・フリースペース
全編成に車いすスペースを2か所以上設置しており、車両更新の際には、全車両に車いすやベビーカー等に配慮したスペースを設置
- ・ 優先席
全車両に設置しており、2012年6月から、先頭車両を除き1両に2か所設置している優先席を順次拡大
- ・ 低い吊り手や荷棚
車両更新の際には、低い吊り手や荷棚を採用

■都営バス

○車両のバリアフリー

・ノンステップバス

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、乗降口のステップをなくしたノンステップバスを、2012年度に全車両で導入完了

また、車いすをご利用のお客様も、安心してスムーズに乗車できるよう、車いすスロープと固定ベルトを搭載

・フルフラットバス

車内の通路後方の段差を解消したフルフラットバスを2018年12月に日本で初めて導入

■東京さくらトラム(都電荒川線)

○停留場のバリアフリー

・電車とホームの段差を小さくするため、停留場のかさ上げを実施

○車両のバリアフリー

・車いすスペースや、車いす利用のお客様に配慮した「降車用押ボタン」を設置

■日暮里・舎人ライナー

○駅のバリアフリー

・地上と改札階、改札階とホーム階とを結ぶエレベーターと上り用エスカレーターを全駅に設置

・だれでもトイレを全駅に設置

○車両のバリアフリー

・全編成に車いすスペースや優先席を設置するとともに、低い吊り手を採用



内方線付き点状ブロック



東京さくらトラム(都電荒川線) 車いすスペース

*7 1ルート確保

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。

*8 だれでもトイレ

お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にスペースを広くし、手すり、ベビーベッド、オストメイト対応の洗浄器具等をそろえたトイレ

各事業の課題と今後の経営の方向

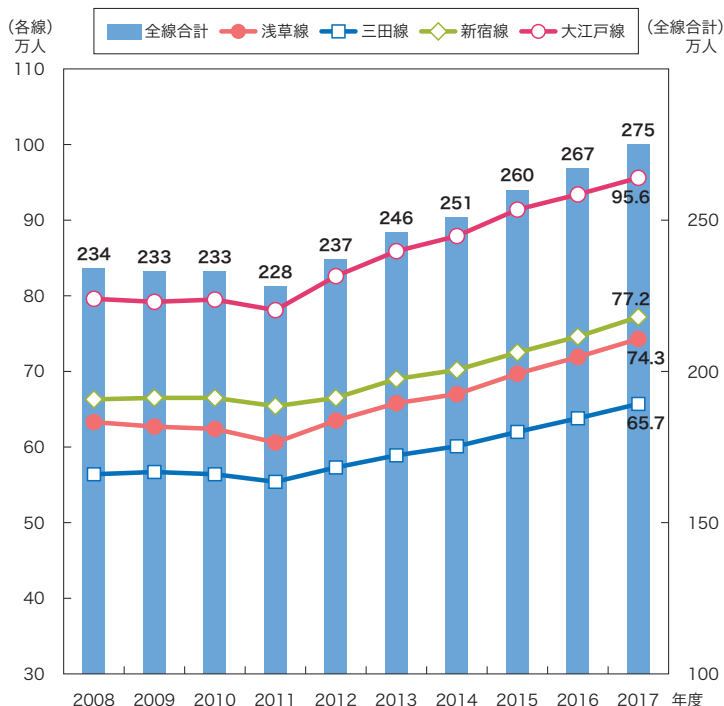
高速電車事業(都営地下鉄)

《現状と課題》

【乗客数の推移】

- 都営地下鉄は、1960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。
- 乗客数は、東日本大震災の後、一時的に減少したものの、その後順調に回復し、2017年度の一日当たりの乗客数は、約275万人となっています。
- 都心部や臨海地域を中心とするまちづくりの進展等により、今後しばらくは、乗客数の増加が続くと見込まれるものの、少子高齢化の進行などにより、長期的には大幅な増加は期待できません。

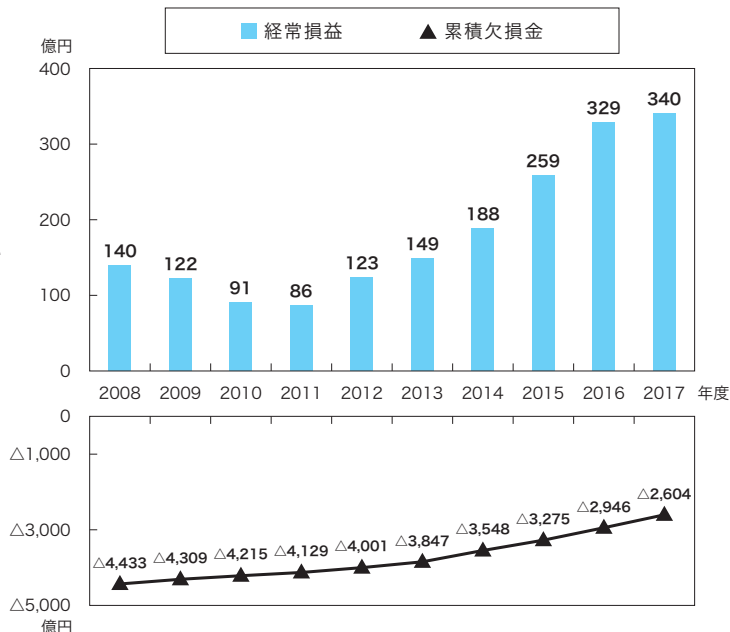
都営地下鉄の一日当たり乗客数の推移



【経営状況】

- 経常損益は、2006年度以降黒字を計上しており、経営状況は着実に改善しています。
- 2017年度末で依然として2,604億円に上る累積欠損金と7,233億円の長期債務(特例債を除く。)を抱えており、長期的な人口動向も見据えつつ、中長期的に安定した事業運営を行っていく必要があります。

都営地下鉄の経常損益及び累積欠損金



【誰もが利用しやすい地下鉄の実現】

- 今後の高齢化や国際化の進展等を踏まえ、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた誰もが利用しやすい環境整備を進めています。
- 東京2020大会後も見据え、東京メトロと東京の地下鉄サービスの一体化を引き続き進めるとともに、他の事業者とも連携して一層の利便性向上に取り組む必要があります。

【輸送基盤の維持・更新】

- 車両、信号保安設備の更新や、開業後約半世紀が経過している浅草線及び三田線の老朽化対策など、今後も大規模投資が控えています。
- 安定的な輸送を支えるための施設・設備を適切に維持管理するとともに、安全性と機能性の向上を図りつつ計画的に更新することで、重要な社会インフラとして、次世代に良好な状態で継承する必要があります。

《今後の経営の方向》

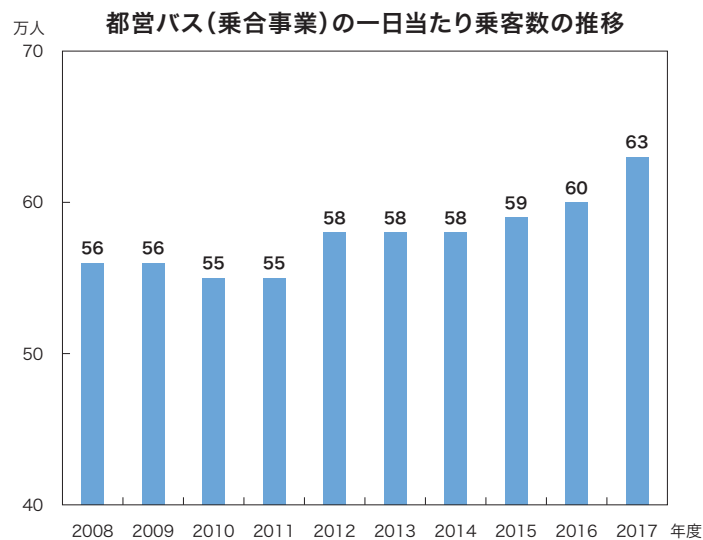
- ▶ 首都東京を支える重要な公共交通機関の一つとして、事業を担う一人ひとりの安全意識の更なる向上を図るとともに、必要な投資を積極的に行い、安全性をより一層向上させます。
- ▶ 駅や車両の利便性・快適性をより一層向上させ、国内外からの旅行者も含め誰もが利用しやすい地下鉄を目指します。
- ▶ まちづくりの進展に合わせ、輸送力の増強や駅施設の大規模改良に取り組むなど、東京の都市機能の向上に貢献します。
- ▶ 東京2020大会においても、おもてなしの心をこめたサービスを提供するとともに、都営地下鉄のネットワークを活かし、輸送需要に的確に対応することで、大会の成功に貢献します。

自動車運送事業(都営バス)

《現状と課題》

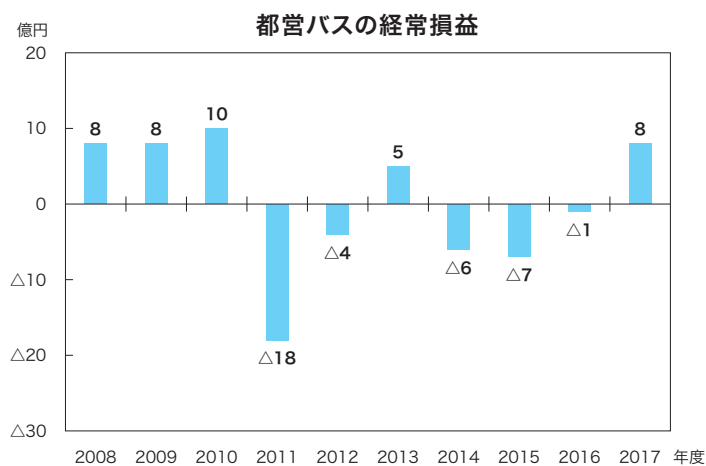
【乗客数の推移】

- 都営バスの一日当たりの乗客数(乗合)は、近年は臨海地域の開発の進展などにより増加しており、2017年度は約63万人となっています。
- 今後も、まちづくりの進展や長期的な人口動向等を踏まえ、輸送需要の変化に的確に対応する必要があります。



【経営状況】

- およそ6割を超える路線が赤字ですが、採算性が低く運行が難しい路線であっても、地域に必要な路線については、公営企業として維持しています。
- 業務の委託や給与水準の引き下げなど、これまで効率的な事業運営に努めてきたものの、今後、車両更新などにより経常損益が当面赤字となる見込みであり、一層の経営改善に努める必要があります。



【乗務員の確保】

- 全国的に大型二種免許取得者数が減少している中、都営バスでは乗務員の大量退職の時期を迎えつつあり、事業を支える乗務員の確保は、今後ますます困難になると予想されます。

【誰もが利用しやすい都営バスの実現】

- 高齢者や外国人旅行者の増加を踏まえ、お客様ニーズに合った施策の充実を図り、誰もが利用しやすい都営バスを実現する必要があります。

《今後の経営の方向》

- ▶ 安全意識の更なる浸透、安全教育や指導の徹底、車両装備の改善等により、ヒューマンエラーに起因する事故の撲滅を目指します。
- ▶ 需要の変化に柔軟かつ迅速に対応できるバスの特性を最大限に発揮するとともに、鉄道を補完し公共交通ネットワーク全体の利便性や効率性を高めるよう路線運営を行います。
- ▶ 停留所や車両の利便性・快適性を向上させるとともに、路線や運行の情報をよりわかりやすく提供することで、誰もが利用しやすいバスを目指します。
- ▶ 安定的かつ継続的に事業を運営するため、乗務員の確保・育成に努めます。
- ▶ 東京2020大会においては、乗務員や車両の確保を含め万全の体制を整え、シャトルバスの運行等について、組織委員会などの関係機関への協力を積極的に行うなど、大会の成功に貢献します。
- ▶ 早期の黒字化を目指し、乗車料収入の増加や経費の削減などに努めます。

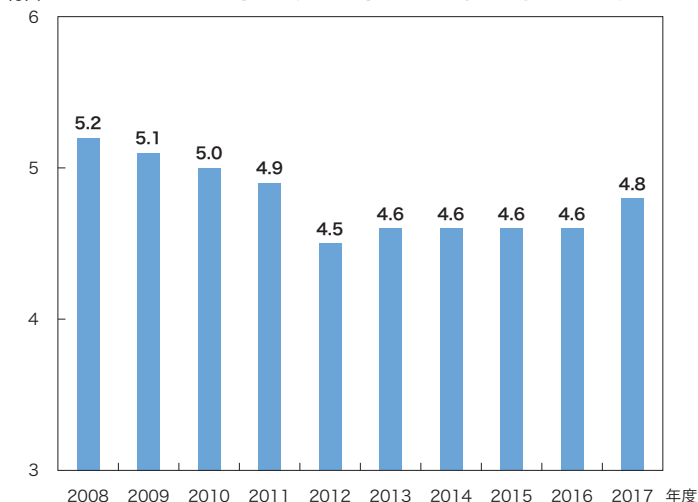
軌道事業(東京さくらトラム(都電荒川線))

《現状と課題》

【乗客数の推移】

- 東京さくらトラム(都電荒川線)の一日当たりの乗客数は、2012年度には4万5千人まで落ち込みましたが、その後はほぼ横ばいで推移し、2017年度は約4万8千人となっています。
- 地域の身近な足として親しまれているとともに、東京に残った唯一の都電として、観光目的のお客様にもご利用いただいている路線です。
- 2017年4月には、都電の魅力を国内外に広くアピールするため、愛称を「東京さくらトラム」とし、更なる利用者の誘致や沿線地域の活性化に取り組んでいます。

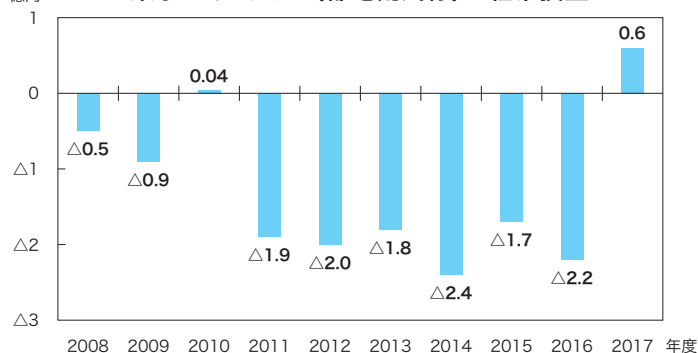
東京さくらトラム(都電荒川線)の一日当たり乗客数の推移



【経営状況】

- 乗客数の減少等により、2008年度以降は赤字基調となっていることから、車両数の見直しや保守業務の委託化など、経営効率化を進めてきました。
- 車両や設備の更新に伴う減価償却費の影響等により、今後も厳しい経営状況が続くことが見込まれます。

東京さくらトラム(都電荒川線)の経常損益



《今後の経営の方向》

- ▶ 安全意識の更なる浸透、安全教育や指導の徹底等により、ヒューマンエラーに起因する事故の撲滅を目指します。
- ▶ 東京に残った唯一の都電として今後も多くの人に愛される交通機関であり続けられるよう、地域の身近な交通機関としての役割に加え、沿線地域との緊密な連携の下、観光資源としての魅力発信を一層強化します。
- ▶ 外国人旅行者も含めた更なる旅客誘致や一層の経費節減に取り組むなど、様々な観点から経営改善を図ることで、安定的な事業運営に努めます。

特集記事 東京さくらトラム(都電荒川線)のPR

交通局では、東京さくらトラム(都電荒川線)の利用促進と沿線の活性化に向けてPRに積極的に取り組んでいます。

これまでの主な取組をご紹介します。

○愛称「東京さくらトラム」の活用(2017年度～)

- ・愛称について広くご意見を募集し、外国人を含む観光客にも親しみやすいものとして、「東京さくらトラム」に決定
- ・桜をイメージした路線シンボル及び駅ナンバリングデザインを導入



路線シンボル

○沿線地域との連携

- ・沿線4区と地域活性化協議会を開催、沿線の名所などをめぐるスタンプラリー等を実施
- ・沿線でボランティア活動を行う「都電サポーターズ」の活動を支援し、広く紹介



都電バラ号外観

○各種イベント

- ・「路面電車の日」(1997年度～、毎年6月開催)
- ・「荒川線の日」(2008年度～、毎年10月開催)

○季節に応じた企画電車の運行

- ・「さくら号」(3月) ・「バラ号」(5月)
- ・「納涼号」(8月) ・「ハロウィン号」(10月)
- ・「クリスマス号」(12月)



都電バラ号車内

○沿線情報誌の発行

- ・「さくらたび。」(2017年度～、隔月)

○都営交通案内所「三ノ輪橋おもいで館」の開館(2018年度)

- ・都営交通の利用方法や沿線情報のご案内、乗車券やグッズ等の発売、案内冊子の配布などを行う新たな案内拠点として三ノ輪橋停留場に開設

○若手職員による活性化事業

- ・大規模改修車両の車体デザインを発案し、クラシックモダン調の配色で、全盛期の都電をイメージした7700形車両を導入(2016年度)
- ・SNSやアプリを活用したフォトコンテストの実施(2018年3月)
- ・「とあらん」LINEスタンプの発売(2018年3月)



7700形車両

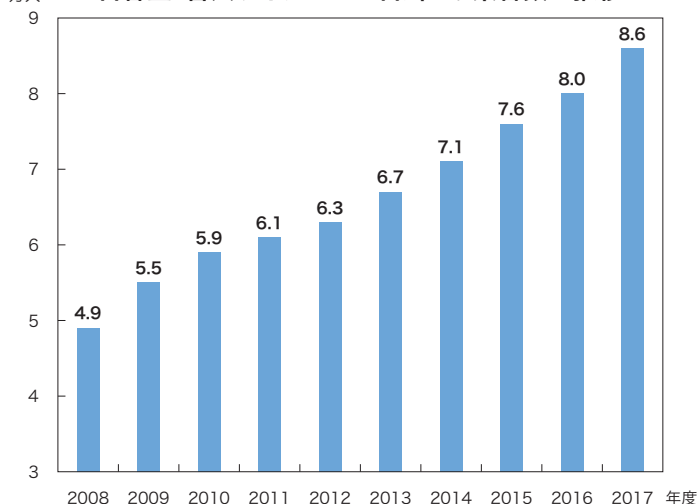
新交通事業(日暮里・舎人ライナー)

《現状と課題》

【乗客数の推移】

- 日暮里・舎人ライナーの一日当たりの乗客数は、2007年度末の開業以来、順調に増加しており、2017年度は8万6千人となっています。
- 平日朝ラッシュ時間帯の日暮里方向に乗客が集中しており、これまでも混雑緩和を図るため、車両の増備や座席レイアウトの変更等に取り組んできましたが、乗客数の増加に伴い、更なる混雑対策が必要となっています。

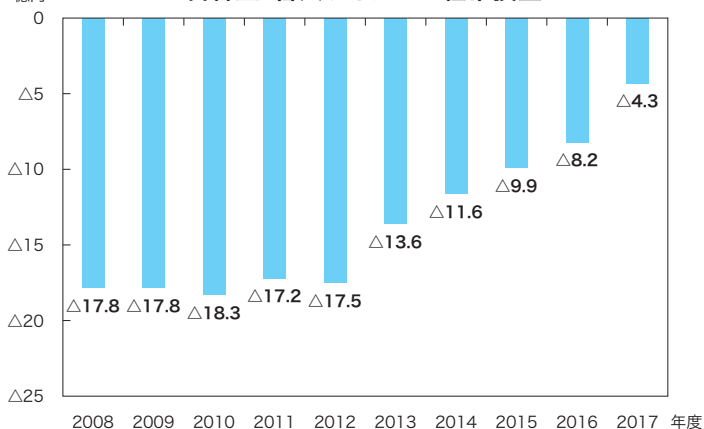
日暮里・舎人ライナーの一日当たり乗客数の推移



【経営状況】

- 想定を上回る平日朝ラッシュ時間帯の混雑に対し、車両の増備等の追加投資を行ってきたことに加え、今後も車両や設備の更新を控えていることなどから、経営状況は極めて厳しいものと見込まれます。

日暮里・舎人ライナーの経常損益

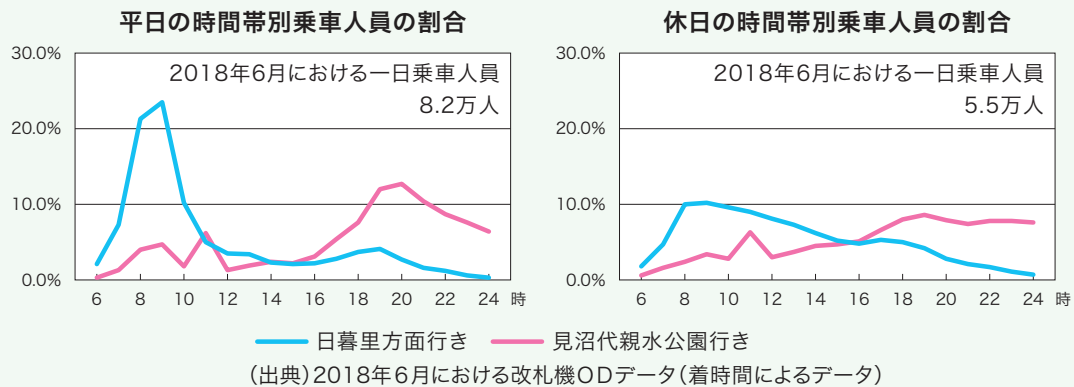


《今後の経営の方向》

- ▶ 安全管理体制を強化し、新交通システムを支える指令や保守等の職員の安全意識の更なる浸透を図ります。
- ▶ 輸送力の増強やオフピーク対策を引き続き実施することで、平日朝のラッシュ時間帯等の混雑緩和を図ります。
- ▶ 地元区など沿線地域と連携して、利用者の少ない平日昼間や休日の利用を促進するとともに、様々な観点から経営改善策を検討していきます。

特集記事 日暮里・舎人ライナーの旅客誘致対策

日暮里・舎人ライナーでは、開業以降、沿線での住宅建設等が進んだことで、お客様が年々増え続けており、ピーク時の混雑に対応するための施設整備を行ってきました。一方、乗車人員の割合を時間帯別に見ると、平日では、朝ラッシュ時間帯の8時から9時の日暮里方向に極端にお客様が集中していることがわかります。また休日の乗車人員は、平日の約7割に留まっています(下表)。



こうした状況を踏まえ、交通局では、平日の昼間や休日における更なる旅客誘致に向けて、地元区や沿線地域と連携しながら様々な取組を積極的に実施しています。

これまでの主な取組をご紹介します。

○沿線地域との連携

- ・「舎人公園 千本桜まつり」への出展など舎人公園と連携した旅客誘致策の実施
- ・地元区や観光協会と定期的に連絡会を開催

○イベントラリーの実施

- ・映画やアニメとタイアップしたスタンプラリーなどの実施

○沿線情報誌の発行

- ・沿線ガイド「にっとね」を発行し、観光情報やモデルコースなどを紹介

○開業10周年記念イベントの実施

- ・「10周年記念ライナー」の運行や駅ホームの装飾
- ・記念乗車券や記念グッズの販売等



沿線ガイド「にっとね」



10周年記念ライナー



駅ホームの装飾

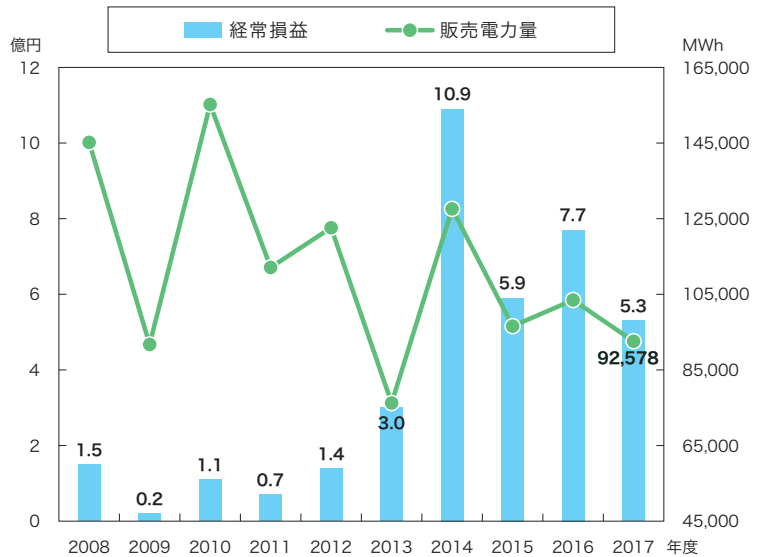
電気事業(発電)

《現状と課題》

【電気事業の状況】

- 交通局では、1957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経営しており、管理している3か所の発電所の最大出力の合計は36,500キロワットになります。
- 東日本大震災以降の電気事業を取り巻く環境の変化などを踏まえ、入札により決定した電気事業者に発電した電気を売却していることにより、電力料収入は増加しています。
- 事業開始から60年以上経過しており、老朽化した施設・設備の更新を行う必要があります。

電気事業の経常損益及び販売電力量



《今後の経営の方向》

- ▶ 環境に優しいクリーンエネルギーである水力発電による電力を安定的に供給するため、施設・設備の調査を実施し、更新計画を策定するとともに、今後の経営の方向性について検討していきます。



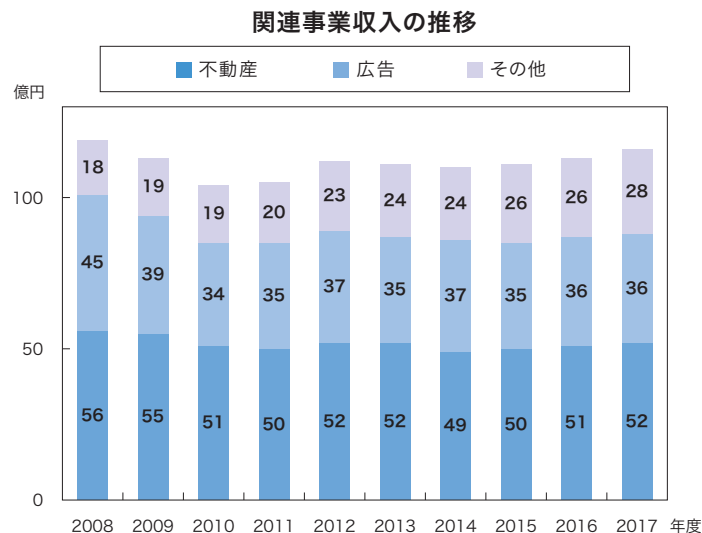
発電施設俯瞰図

関連事業(不動産活用・広告事業・構内営業など)

《現状と課題》

【関連事業の状況】

- 関連事業は、所有する土地・建物や駅・車両などの経営資源を有効に活用し、収入を確保することで、本来事業の経営基盤の強化に資することを目的としています。
- 通信事業や構内営業の収入は増加傾向にある一方、広告料収入は減少傾向にあり、関連事業収入全体では2008年度をピークに減少し、2012年度以降はほぼ横ばいとなっています。
- 他事業者と比較しても、営業収益に占める構内営業料・広告料等の割合が低いことから、資産を有効に活用し、一層収益性を高めていく必要があります。



《今後の経営の方向》

- ▶ 長期的な視点に立ち、土地・建物の有効活用を進め、安定した収入を確保します。
- ▶ 構内営業について、外部の調査委託も活用し、お客様や地域のニーズに応じた多様なサービスを展開します。
- ▶ 広告用デジタルサイネージの設置拡大や既存媒体の販売方法の見直しなど、広告主のニーズを的確に捉えた事業展開を図り、広告料収入の拡大に努めます。

III 計画期間における具体的な取組



1 安全・安心の確保

安全対策の強化

災害対策等の強化

安定的な輸送を支える基盤整備

安定的な電力供給を支える基盤整備

1 安全・安心の確保

◆安全対策の強化

(1) 安全管理の持続的向上

- ▶ 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*9に基づく明確な責任・権限の下、輸送の安全確保に係るPDCAサイクルを適切に機能させ、経営トップから現場まで一体となって、安全管理体制を強化します。
- ▶ 災害等の異常事態に対する即応力の維持・向上のため、日頃から職場単位で個別に訓練を行います。また、各部門合同による異常時総合訓練、自然災害防止訓練、事故等を想定した情報伝達訓練など、関係機関とも連携し、工夫を凝らした実践的な訓練を実施します。
- ▶ 都営地下鉄においては、東京メトロ等との合同訓練を定期的実施するほか、引き続き、地下鉄の運転シミュレータを活用した教育・指導や事故防止研修を実施します。
- ▶ 都営バスにおいては、全車両に設置しているドライブレコーダーや運転訓練車の一層の活用、教習兼用車*10の導入、運行管理者の指導力の強化などにより、個人の運転特性を踏まえた的確な指導を行います。また、着座確認等の徹底により、車内転倒の防止に努めるとともに、左折時警報装置やソナーセンサー*11の導入など、車両の装備を改善することで安全性を向上させます。
- ▶ 各部門において、事故を防止するため、乗務員同士によるグループ討議の充実等により、日頃から安全意識の向上を図ります。



異常時総合訓練



東京メトロとの合同訓練

*9 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、「鉄道事業法」において作成、届出が義務付けられている。

*10 教習兼用車

営業用の車両を研修用にも兼用できるよう補助ブレーキを追加したバス車両

*11 ソナーセンサー

音波によってバスの前後にある障害物の接近を検知し、音や表示で運転手に知らせる装置

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。

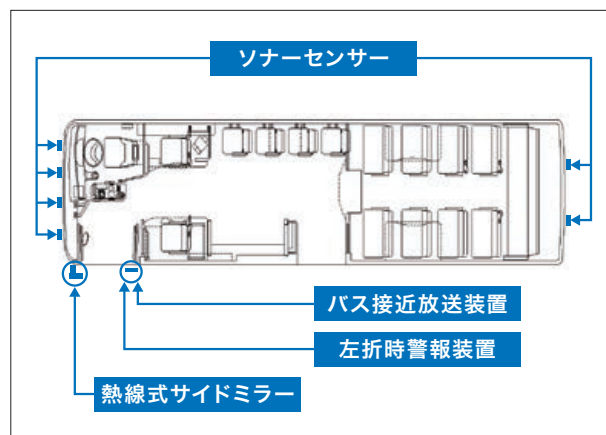
このため

- 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PDCAサイクル



バス安全研修



バス車両の主な安全装置

(2) ホーム事故「0」を目指した取組

- ▶ 都営地下鉄では、三田線と大江戸線については、全65駅でホームドアの整備が完了しています。
- ▶ 新宿線については、2019年秋までに全21駅へのホームドア整備を完了します。
- ▶ 浅草線については、東京2020大会までに、新橋、大門、三田及び泉岳寺の4駅にホームドアを先行的に整備します。また、2023年度までに交通局が管理する全ての駅でのホームドア整備完了を目指すとともに、押上駅*12についても、整備に向けて関係者と協議を進めます。
- ▶ お客様が乗降時にホームと車両のすき間に転落することを防止するため、2019年度に三田線三田駅に可動ステップ*13を試験設置し、検証の上、本格導入を目指します。

(年次計画)

(1) 新宿線へのホームドア整備

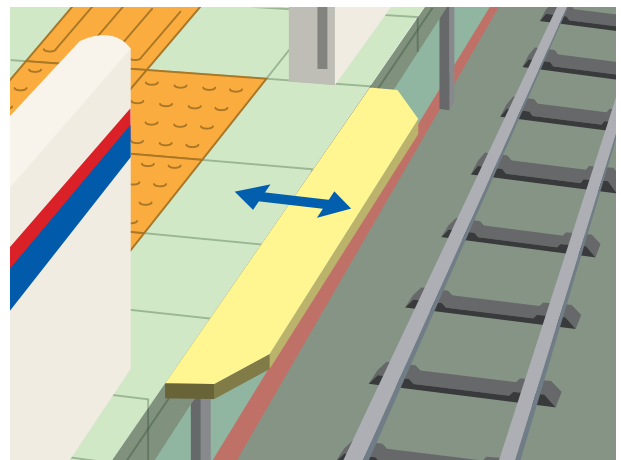
| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|-----------------|--------|--------|----|
| 全駅整備完了 (秋まで) | ———— | ———— | |

(2) 浅草線へのホームドア整備

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------------------------|----------|----------------------------------|
| 準備工事 | 先行4駅整備完了 (東京2020大会まで) | ホームドア製作等 | 2023年度までに 全ての交通局管理駅への 整備完了 |



新宿線ホームドア



可動ステップ(イメージ)

*12 押上駅

相互直通運転を行っている京成電鉄との共同使用駅であり、財産は両者が定めた区分によりそれぞれ所有している。

*13 可動ステップ

車両が停止した時に、ホーム下から張り出してホームと車両のすき間を縮小する平らな金属製のステップ

特集記事 QRコードをホームドアに

ホームドアを設置すると、その開閉に必要な時間だけ駅での停車時間が長くなります。その影響をできるだけ少なくするためには、車両のドアの開閉とホームドアの開閉を連動させる必要があります。ホームドアを整備している三田線・新宿線・大江戸線では、全ての車両の大規模な改修を行い、ドアを連動させるための無線装置などを車両に搭載しています。

しかし、浅草線は、相互に直通する鉄道事業者が多く、走行する車両の種類・数も非常に多いことから、全ての車両に無線装置等を搭載することは、費用面や技術面から難しいことがわかりました。例えば、1編成当たりの車両数や1両当たりのドア数が異なる車両があり、無線装置の搭載スペースを確保することが困難な車両もあります。それでも、浅草線にホームドアを設置してホームの安全を高めなくてはなりません。

この難問に対して、局内で検討を重ねて閃いたアイデアが、一般に普及しているQRコードの活用でした。

『車両のドアは、動く。』

このドアの動きを読み取ることができれば、ホームドアの開閉も連動できるのでは？』

『しかし、どの種類の車両でも、混雑した状況でも、素早く確実にドアの動きを読み取ることは難しい。』

『ならば、車両のドアにQRコード付きのシールを貼って、駅に設置したカメラでQRコードを読み取れば、素早く確実に判別ができるのでは？』

さらに、ドア数などの車両の情報をQRコードに入れてしまえば、車両ごとの違いも判別してホームドアを開閉できるのでは？』

このように、QRコードを活用することで

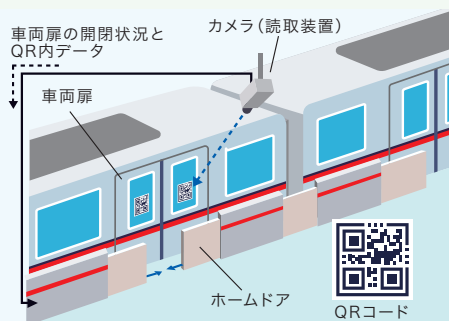
- 車両には、ドアにQRコードのシールを貼るのみで大規模な改修を要しない
- 車両のドア開閉操作のみでホームドアのスムーズな開閉が可能
- 車両編成やドア数の違いも自動判別して開閉できる

と、難問を一挙に解決する目途が立ちました。

その後、詳細の議論や調整を重ねていき、確実にワンアクション（1回の操作）でホームドアと車両のドアを開閉できる技術を開発しました。

今後、この技術を用いて、浅草線へのホームドア整備を進めていきます。

また、この技術は、特許をオープンにしていますので、他の鉄道事業者におけるホームドア整備の一助となれば幸いです。



QRコードの活用イメージ



ホームドア実証実験

◆災害対策等の強化

(3) 首都直下地震への備え

- ▶ 都営地下鉄では、阪神・淡路大震災を受けて出された国の通達に基づく耐震対策は、2010年度に完了しています。2011年に発生した東日本大震災を踏まえ、施設等の安全性をより一層高めるとともに、早期の運行再開を図るため、更なる耐震対策として、高架部の橋脚及び地下部の中柱の補強を進めます。
- ▶ 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、2020年度までに交通局が管理する全てのエレベーターにリスタート機能*14を付加します。

(年次計画)

(1) 地下鉄の早期運行再開を図るための耐震対策

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|-------------------------------|
| 順次実施 | —————→ | 約5割完了 | 阪神・淡路大震災を踏まえた国の通達に基づく耐震対策は実施済 |

(2) リスタート機能付エレベーターへの更新(地下鉄駅)

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|---------------|--------|----|
| 12駅 | 4駅 (全対象完了) | ————— | |



高架部の耐震対策



中柱の耐震対策

*14 リスタート機能

地震の揺れを感知して階間で停止した場合、安全が確認できると最寄階まで自動的に低速運転し、着床後にドアを開放することにより、救助までの閉じ込め時間を短縮する機能

(4) 地下鉄の浸水対策の強化

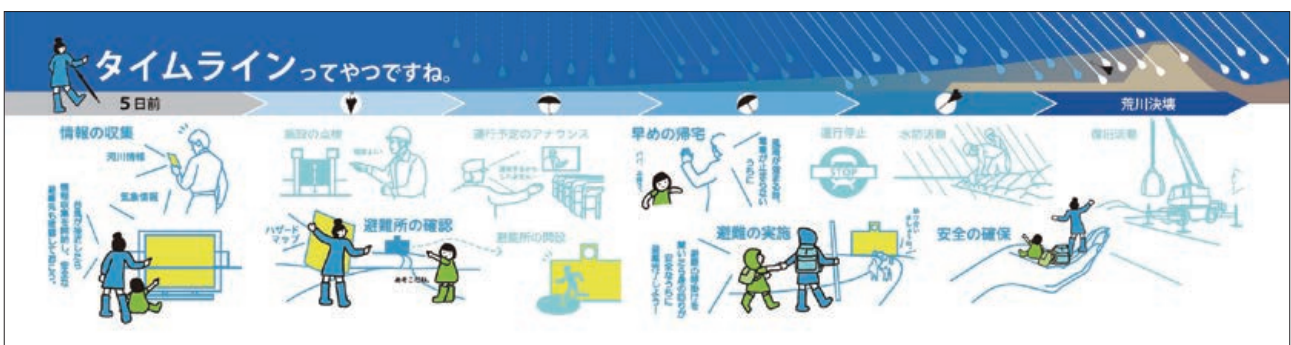
- ▶ 都営地下鉄では、2000年9月に発生した東海豪雨規模の降雨の想定に基づく対策は既に完了していますが、想定し得る最大規模の降雨を前提とした新たな浸水想定区域が順次公表されていることから、これを踏まえて必要な追加対策を検討・実施します。
- ▶ 他の施設からの浸水を防ぐため、地下鉄の駅と接続している地下街やビル等の出入口についても、関係者の協力を得ながら、浸水防止に向けた検討や調整を進めます。
- ▶ 荒川氾濫のような大規模水害に対しては、迅速な避難の実現に向けて、防災関係機関等と連携し、タイムライン*15を運用・検証して更なる改善を図るとともに、大規模水害時の地下鉄等を活用した広域避難への協力や早期の復旧に向けた対応についても検討を進めます。



止水板



止水扉



タイムライン(イメージ) (提供)国土交通省荒川下流河川事務所

*15 タイムライン

災害が発生することを前提として、関係者が災害時に行う防災行動を時系列に沿ってとりまとめた事前防災行動計画

(5) テロ対策の強化

- ▶ 関連団体も含め、関係する全ての職員のセキュリティ意識の向上を図り、小さな異常も見逃さないことにより、テロの未然防止に努めます。
- ▶ 都営地下鉄各駅において防犯カメラを増設するとともに、映像を解析することで不審物の置き去り等を検知する新技術に対応したカメラの導入を進めます。また、地下鉄車内防犯カメラについて、車両更新等にあわせて設置を進めます。
- ▶ 職員や警備員による警戒を強化するとともに、専門家の助言を得ながら訓練や研修を実施します。また、サイバーセキュリティについて、関係機関と連携しながら対策を強化します。

(年次計画)

(1) 地下鉄における防犯カメラの増設

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------------|-------------|--------|----|
| 重点整備箇所への設置完了 | その他の箇所に順次増設 | —————→ | |

(2) 地下鉄車内への防犯カメラの導入

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 順次導入 | —————→ | —————→ | |



地下鉄車内防犯カメラ



テロ対策訓練

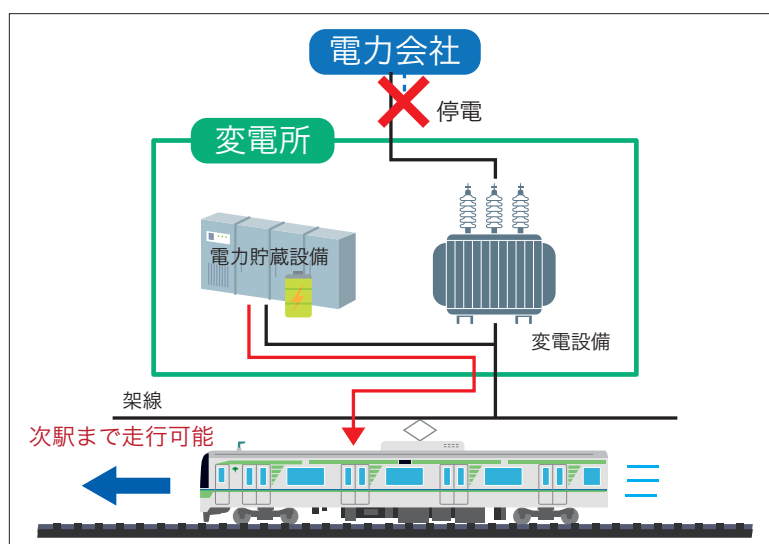
(6) 非常時における電源の確保

- ▶ 停電時にも一定の電力を確保できる電力貯蔵設備*16を橋梁部のある新宿線に導入し、停電時には、次駅まで走行させることで、お客様の円滑な避難に役立てます。

(年次計画)

(1) 地下鉄への電力貯蔵設備の導入

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 導入 | _____ | _____ | |



電力貯蔵設備 (停電時)

*16 電力貯蔵設備
列車のブレーキ時にモーターから発電する電気を蓄えておく設備

特集記事 非常時の電源確保(都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー)

■ 都営地下鉄

都営地下鉄の変電所は、電力会社から複数の系統で電気の供給を受けており、停電時には、同じ路線の他の変電所から電気を補完することで運転を再開させることができます。

また、全ての変電所が停止した場合は、非常用バッテリー等により、非常照明の点灯や案内放送など、お客様の避難に必要な電気を確保しています。

■ 日暮里・舎人ライナー

日暮里・舎人ライナーでは、停電した場合でも、非常用発電機によって、1編成の列車が走行できるようにしています。また、駅では、非常用バッテリーにより、非常照明の点灯や案内放送など、お客様の避難に必要な電気を確保しています。

◆安定的な輸送を支える基盤整備

(7) 施設等の適切な維持管理と計画的な更新

- ▶ トンネル等の地下鉄構造物について、長寿命化及び補修費用の平準化を図るため、予防保全型の管理手法に基づき、浅草線、三田線で計画的に補修を進め、止水対策を2019年度に完了します。
- ▶ 地下鉄のトンネル画像や検査・点検結果、補修履歴等をデータベース化することで、より迅速な情報共有や作業効率の向上等を図ります。
- ▶ 三田線の車両更新にあわせ、車両に搭載されている各機器の状態変化や故障情報を収集するシステムを構築し、車両故障の予防保全等に活用します。
- ▶ 電気設備、信号通信設備、換気空調設備、地下鉄やバスなどの車両等について、適切に維持管理するとともに、計画的に更新します。
- ▶ 大江戸線の信号保安装置について、運転効率や乗り心地を一層向上できるよう、無線式列車制御システム(CBTC)*17の導入に向けて、関係機関との調整や設計等準備を開始します。
- ▶ 大江戸線の電力設備を強化し、電力供給の更なる安定化を図るため、大江戸線浜松町変電所(仮称)を新設します。

(年次計画)

(1) 地下鉄構造物の長寿命化

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|-----------------------|--------|--------|----|
| 順次実施 | ————→ | ————→ | |
| (うち止水対策) 浅草線・三田線完了 | ———— | ———— | |

(2) 大江戸線浜松町変電所(仮称)の新設

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|------------------|
| 実施設計 | ————→ | 工事着手 | 2024年度竣工 (予定) |



地下鉄構造物の長寿命化

*17 無線式列車制御システム(CBTC)
無線を利用して地上と車上との間で通信を行い、列車の運行と制御を行う信号保安技術

◆安定的な電力供給を支える基盤整備

(8) 安定的な電力供給を支える基盤整備

- ▶ 環境にやさしいクリーンエネルギーである水力発電による電力を安定的に供給するため、運転開始から50年以上が経過する多摩川第三発電所の更新計画を策定するとともに、今後の経営の方向性について検討します。

(年次計画)

(1) 発電所施設の大規模更新計画の策定

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|-----------------------------|--------|--------|----|
| (多摩川第三発電所) 大規模更新に向けた詳細調査 | 更新計画策定 | —————→ | |



多摩川第一発電所



多摩川第三発電所

特集記事 都営バスの非常時等の役割

都営バスは身近な交通機関としての役割に加え、非常時等においては機動的な移手段として様々な役割を果たしています。これまでの主な取組をご紹介します。

【緊急輸送の実施】

- 都営バス車両は緊急通行車両として予定されており、有事の際には、関係局や関係機関と調整を図りながら、緊急輸送に協力

【被災者や医療チーム等の輸送】

- 都内外で発生した大規模な災害時において、被災者や救護員等の輸送に対応

《主な実績》

- ・大島三原山の噴火に伴う避難者の輸送(1986年)
島民避難の際に、竹芝、日の出、晴海の各埠頭から避難場所へ輸送(約19,000人)
- ・阪神・淡路大震災に伴う救護員の輸送(1995年)
救護活動に従事する都職員を現地へ輸送(1,656人)
- ・三宅島噴火に伴う避難者の輸送(2000年)
島民避難の際に、竹芝棧橋から避難場所へ輸送(約700人)
- ・東日本大震災に伴う東京DMATの輸送(2011年)
都立病院等の医療チーム東京DMATを宮城県気仙沼市や岩手県一関市へ輸送(284人)
- ・伊豆大島での台風に伴う避難者の輸送(2013年)
台風の接近に備え、島民を竹芝棧橋から避難場所へ輸送(55人)
- ・熊本地震に伴う被災建築物応急危険度判定員の輸送(2016年)
都、区及び市からの派遣職員を都庁から羽田空港へ輸送(103人)



輸送の様子(大島三原山噴火)

【非常時への備え】

- 燃料の供給が停止した場合でも、おおむね3日間運行可能な燃料を備蓄
- 停電時でも給油体制等を確保するため、各営業所・支所に非常用発電機を配備
- 1996年度に、日本で初めて緊急警報受信ラジオ付音声合成放送装置を導入(1997年度に全車導入完了)
- 職員への参集指示や安否確認を迅速に行うための連絡通報システム^{*18}を導入(2010年度)
- 全車両に配備しているMCA無線に加え、衛星電話を全ての自動車営業所に配備することで、各所から災害対策本部や各車両への連絡体制を構築(2013年度)
- 電源供給能力を備えた燃料電池バスを導入し、非常時には移動式非常用電源として、避難所などで活用が可能(2016年度)

【被災地へのバス車両の譲渡】

《主な実績》

- ・三宅村への譲渡(2001年)
通学用及び島民の一時帰島の足として、10両を貸し出した後、3両を譲渡
- ・東北被災地への譲渡(2011年)
岩手・宮城の被災地へ計49両を譲渡



被災地に譲渡されたバス

*18 連絡通報システム

都内で大規模災害が発生した場合、交通局職員の安否確認や勤務地への参集の可否を迅速・確実に把握することを目的としたモバイル端末のメール機能を用いたシステム

2 質の高いサービスの提供

輸送需要への的確な対応
便利で快適な移動空間の創出
新たなバスモデルの展開
公共交通ネットワークの利便性向上
旅行者にも利用しやすい環境の整備
サービス品質の持続的向上

2 質の高いサービスの提供

◆輸送需要への的確な対応

(9) 輸送力の増強とダイヤの見直し

- ▶ 都心部や臨海地域等を中心に、今後の開発の進展に伴い増加が見込まれる輸送需要に的確に対応し、混雑緩和や定時性の確保、利便性の向上を図るため、地下鉄の輸送力増強やバス路線の拡充によるダイヤの見直し等を実施します。
- ▶ 三田線については、乗車人員の増加を踏まえ、2022年度から一部の編成を6両から8両編成にすることとし、ホームドアの8両化対応など必要な駅施設の改修等を進めます。
- ▶ 新宿線については、車両更新にあわせて8両から10両編成にすることで輸送力を増強しており、2022年度までに全編成を10両編成化します。
- ▶ 都営バスについては、増加する臨海地域の輸送需要に対応するため、有明地区に新たな営業所を開設します。
- ▶ 日暮里・舎人ライナーについては、朝ラッシュ時間帯における混雑緩和を図るため、2019年度に車両を2編成増備します。また、2022年度から、座席を全てロングシート化して定員を増やした車両に順次更新することとし、準備を進めます。
- ▶ 快適通勤の実現に官民一体で取り組む時差Bizと連携し、朝ラッシュ時間帯を避けてご利用いただいた方に特典を付与するキャンペーンを実施するなど、オフピーク通勤の促進による混雑緩和を図ります。
- ▶ 地下鉄12号線(大江戸線)の大泉学園町方面への延伸については、車両基地の整備や、建設資金も含めた収支採算性の確保などの課題がありますが、その解決に向けて、引き続き関係機関と連携していきます。

(年次計画)

(1) 新宿線車両の10両編成化

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|---------------------|
| — | — | 4編成 | 全編成10両化 (2022年度) |

(2) 臨海地域における新たな営業所の整備

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|---------|--------|--------|----|
| 整備完了・開設 | ————— | ————— | |

(3) 日暮里・舎人ライナーの車両増備

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 2編成増備 | ————— | ————— | |



新宿線車両



有明地区新営業所(イメージ)



日暮里・舎人ライナー車両



◆便利で快適な移動空間の創出

(10) 駅空間の質的向上

- ▶ 誰もが円滑に移動できるよう、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、バリアフリー化をより一層推進します。
- ▶ 勝どき駅や日比谷駅、神保町駅等で大規模改良工事を実施し、より快適な駅空間を創出するとともに、お客様の利便性を向上します。
- ▶ 東京メトロなど他の事業者とも連携を図りながら、乗換駅等でのエレベーター整備を進めます。また、更なる利便性向上を図るため、バリアフリールート複数化について、駅の構造や周辺状況等を踏まえながら検討を進めます。
- ▶ 視覚に障害をお持ちのお客様が安心して駅をご利用いただけるよう、ホームの階段をお知らせする音声案内装置を整備します。
- ▶ 地下鉄駅のトイレについて、外国人や高齢者のお客様にも使いやすいよう洋式化を進めるとともに、温水洗浄便座を設置します。また、老朽化している浅草線、三田線、新宿線のトイレについて、出入口の段差解消やベビーチェア・ベビーシートの増設、パウダーコーナーの設置、抗菌材の使用など、機能性と清潔感を備えたトイレにグレードアップします。
- ▶ 浅草線、三田線、新宿線の各駅のベンチについて、機能的で統一したデザインにリニューアルします。
- ▶ 歩道上の地下鉄の出入口について、周辺の景観に配慮したデザインに改修します。

(年次計画)

(1) 乗換駅等でのエレベーター整備

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|-------|
| 順次増設 | ————→ | ————→ | 計9駅完了 |

(2) ホーム階段の音声案内装置の整備

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 整備完了 | ———— | ———— | |

(3) トイレの改修

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|-------------------|--------|--------|-------------|
| (洋式化) 順次整備 | 約9割 | 整備完了 | 大規模改良予定駅を除く |
| (温水洗浄便座) 順次整備 | ————→ | ————→ | 計64か所完了 |
| (グレードアップ) 順次整備 | ————→ | ————→ | 計19か所完了 |

(4) ベンチのリニューアル

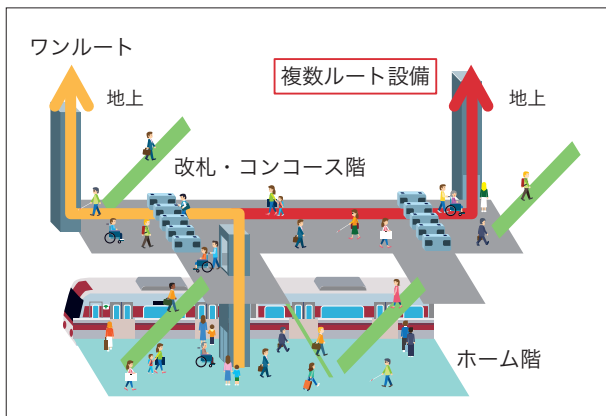
| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 浅草線 | 三田線 | 新宿線 | |



日比谷駅の大規模改良(イメージ)



神保町駅の大規模改良(イメージ)



バリアフリールートの複数化(イメージ)



トイレの改修

(11) 人にやさしい地下鉄車両の導入

- ▶ 各車両への車いすスペースやフリースペースの設置、低い吊り手や荷棚の採用、優先席への縦手すりの追加、多言語対応の車内液晶モニターによるわかりやすい案内表示など、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた「人にやさしい車両」への更新を進めます。
- ▶ 浅草線については、2021年度までに全27編成の更新を完了し、他の地下鉄路線についても順次更新します。

(年次計画)

(1) 地下鉄の車両更新

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|----------------|--------|------------------|------------|
| (浅草線) 7編成 | 7編成 | 5編成 (全27編成完了) | |
| (三田線) _____ | _____ | 9編成 | |
| (新宿線) _____ | _____ | 4編成 | (9)-(1)の再掲 |
| (大江戸線) 4編成 | 4編成 | 4編成 | |



フリースペース



優先席の縦手すり
低い吊り手・荷棚

(12) バス停留所の快適性向上

- ▶ バス停留所での待ち時間における負担感の軽減を図るため、上屋やベンチ、バスの到着をお知らせするバス接近表示装置の設置を拡大します。
- ▶ バスの発着場所や運行情報が容易に分かるよう、バスターミナル等において、関係機関や他の事業者と連携し、デジタルサイネージの設置を進めます。

(年次計画)

(1) バス停留所上屋・ベンチの整備

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|-----------------------------|------------|------------|------------------|
| (上屋の整備) 新設:50棟 建替:22棟 | 50棟 20棟 | 45棟 20棟 | |
| (うち広告付上屋の整備) 20棟 | 20棟 | 20棟 | 上記バス停留所 上屋の内数 |
| (ベンチの整備) 77基 | 75基 | 66基 | 新設・更新を含む |

(2) バスターミナル等への案内用デジタルサイネージの設置

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 2か所 | 2か所 | 2か所 | |



バス停留所上屋



液晶型バス接近表示装置

◆新たなバスモデルの展開

(13) 新たなバスモデルの展開

- ▶ 高齢化や国際化が進展する中、誰もがより利用しやすい路線バスを実現するため、新たなバスのモデルを都営バスが先導的に構築し、全国へと発信していきます。
- ▶ 更なるバリアフリーを追求するため、2018年度に日本で初めて導入したフルフラットバス*19について、今後検証・改良を進め、導入を拡大します。
- ▶ 初めてバスを利用する人でも迷わないよう、デジタルサイネージ等により駅からバス車内まで連続した情報案内を途切れることなく多言語で提供します。
- ▶ 現在漢字と数字とで表記している系統名について、国のガイドラインを踏まえ、アルファベットも用いた系統ナンバリングを試行導入します。
- ▶ 技術開発の動向を踏まえ、バス停留所への正着をアシストする自動走行制御システム等の導入についても、関係機関等と連携しながら検討を進めます。



フルフラットバス車両外観



ノンステップバス車内

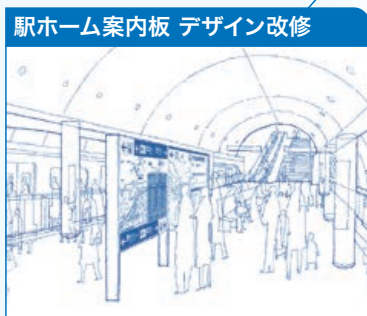
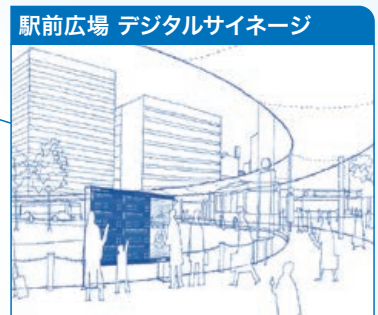
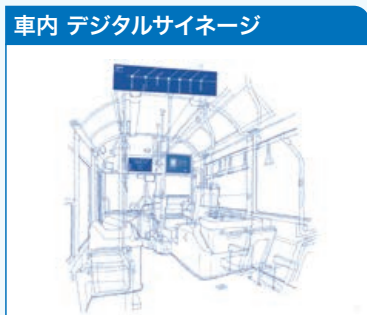


フルフラットバス車内

*19 フルフラットバス

乗降口のステップを解消したに加え、車内の通路後方にある段差も解消した車両。なお、通路の傾斜は、バリアフリー法及び関連条例で定める建築物の傾斜路の基準1/20(約2.9度)以下に抑制

駅からバス車内まで連続した情報案内



特集記事 都市新バス

高度成長期における都心部のオフィスの集中は、日常的に交通渋滞を発生させ、バスの走行環境の悪化を招きました。こうした状況から、1983年7月、当時の運輸省は、都市における公共交通機関としてのバスの利用を促進し、大都市における省エネルギー・低公害型の効率的な交通体系を確立することを目的に、都市新バスシステム整備費補助制度を創設しました。

これを受けて、都営バスでは、バス事業の再生と活性化を図るため、バス専用レーンの設定による定時性・速達性の確保、運行管理システムの導入、停留所施設の改善、新型車両の導入等最先端の総合的な都市型バスシステム「都市新バス」を全国に先駆けて展開し、その後、この取組は他の事業者にも普及しました。

都市新バスのルート選定に当たっては、

- バスレーンの設定やバス停留所施設の設置などの道路条件
- 潜在需要が多く、再開発などによる需要増が見込めるなど路線の将来の発展性
- 都心と副都心を結ぶ、又は、ビジネス街・繁華街を通るなど路線の知名度
- 路線の単独性
- 関連系統への影響度

などの条件を満たすルートを多角的に検討し、関係機関とも協議を重ね、1984年3月、「渋谷駅前～新橋駅前」において、都市新バスの第1号として都01系統「グリーンシャトル」の運行を開始しました。

その後、都市新バスシステムを順次拡大し、1994年1月には、都営バス開業70周年にあわせ、都08系統「グリーンリバー」の運行を開始しました。

| 系統名 | 運行開始日 | 運行区間 |
|---------------|---------------------------|-------------------------|
| 都01(グリーンシャトル) | 1984年3月31日 | 渋谷駅前～新橋駅前 |
| 都02(グリーンライナー) | 1986年3月3日 | 大塚駅前～錦糸町駅前 |
| 都03(グリーンアローズ) | 1988年3月21日 2000年12月12日 | 新宿駅西口～晴海埠頭 四谷駅前～晴海埠頭 |
| 都04(グリーンアローズ) | 1988年3月21日 | 東京駅南口～豊海水産埠頭 |
| 都05(グリーンアローズ) | 1988年6月8日 | 東京駅南口～晴海埠頭 |
| 都06(グリーンエコー) | 1990年3月31日 | 渋谷駅前～新橋駅前 |
| 都07(グリーンスター) | 1992年3月31日 | 錦糸町駅前～門前仲町 |
| 都08(グリーンリバー) | 1994年1月18日 | 日暮里駅前～錦糸町駅前 |



都市新バスヘッドマーク

◆公共交通ネットワークの利便性向上

(14) 公共交通ネットワークの利便性向上

- ▶ 東京メトロと連携し、東京の地下鉄サービスの一体化を進めます。九段下駅においては、新宿線と東京メトロ東西線及び半蔵門線との乗換利便性向上のため、3線共通改札口の設置及び乗換エレベーターの整備等を実施します。また、改札通過情報メール配信サービス*20を導入するとともに、より便利で快適に移動できるようICTも活用して更なるサービスの充実を図ります。
- ▶ 三田線について、2022年度下期に開業が予定されている東急新横浜線*21との直通運転に向けて、関係機関との調整を進めます。
- ▶ 他の交通事業者、商業施設、自治体等で構成される協議会に参加し、ターミナル駅等においてわかりやすい周辺案内や運行情報等を提供します。

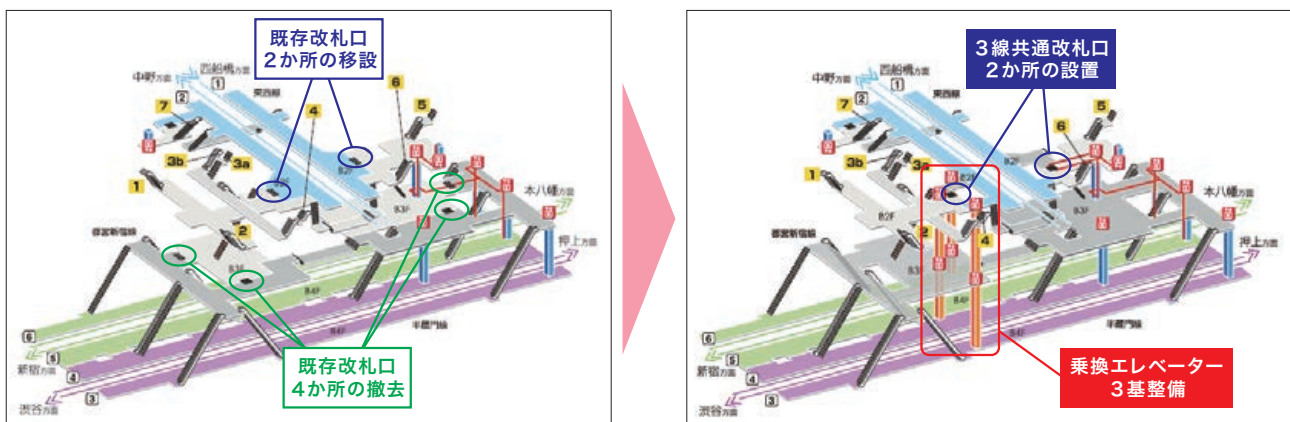
(年次計画)

(1) 九段下駅の大規模改良

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|-----------|--------|--------|----|
| 3線共通改札口設置 | ———— | ———— | |

(2) 改札通過情報メール配信サービス

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 検討・導入 | ———— | ———— | |



九段下駅の大規模改良(イメージ)

*20 改札通過情報メール配信サービス

子供がICカード乗車券で駅自動改札機を通過した際、保護者へ通過時刻・利用駅等をメールによりお知らせするサービス

*21 東急新横浜線

神奈川東部方面線事業のうち、東急電鉄営業区間(新横浜駅(仮称)～日吉駅間)の路線名称

◆旅行者にも利用しやすい環境の整備

(15) 案内サインや情報提供の充実

- ▶ 国内外から東京を訪れる多くの旅行者をはじめ、誰もが円滑かつ快適に移動できるよう、案内サインをよりわかりやすいものへと改修します。
- ▶ 災害や輸送障害等の発生時に、外国人のお客様にも必要な情報を伝え、不安を解消できるよう、駅構内や車内での放送、デジタルサイネージ等を通じて、多言語による情報案内を実施します。
- ▶ 都営バス車両の行先表示について、乗りたいバスを色でもわかるようにするため、フルカラー行先表示器を車両更新等にあわせて順次導入します。
- ▶ バス運行管理システム*22用車載器の更新にあわせ、通信方式と位置測位方式を変更するとともに、AIを活用することで、より精度の高い到着時刻予測の情報を提供します。
- ▶ 公共性の高い都営交通のデータを公共交通オープンデータ協議会*23を通じて提供することで、民間事業者のアプリ開発等を促進し、お客様への多様な情報提供につなげます。また、国等が進める地下鉄駅構内を含めた屋内地図のオープンデータ化などに協力します。
- ▶ お客様が都営交通をより便利で快適に利用できるよう、運行情報をはじめ、列車走行位置やイベント情報などを提供する都営交通公式アプリを導入し、2019年度中にサービスを開始します。

(年次計画)

(1) 地下鉄駅の案内サインの改修

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|---------------------|--------|--------|-------------------|
| 東京2020大会関連 重点駅完了 | 順次改修 | ————→ | 2022年度までに 全駅完了 |

(2) 都営交通公式アプリの導入

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|---------|--------|--------|----|
| 開発・運用開始 | 順次機能向上 | ————→ | |

*22 バス運行管理システム

各営業所でのバスの運行管理や、走行位置情報の提供、接近表示案内等を行うシステム。このシステムで収集した接近情報等を、都バス運行情報サービス(tobus.jp)で配信している。

*23 公共交通オープンデータ協議会

東京2020大会における円滑な公共交通の実現を目指し、鉄道、バス、航空など様々な交通機関のデータをワンストップで提供する「公共交通オープンデータセンター」の構築に向けて活動している協議会

(16) 旅行者の視点に立ったサービスの充実

- ▶ 路線図などから検索可能で操作性が高く、8言語に対応した次世代券売機*24を、東京2020大会の競技会場最寄駅に設置します。
- ▶ 企画乗車券やICカードについて、東京メトロなど他の事業者とも連携しながら、更なる利便性の向上を図ります。
- ▶ 日本での通信環境を持たない訪日外国人旅行者でも、手持ちのモバイル端末で移動中に必要な情報を入手できるよう、地下鉄車内で無料Wi-Fiサービスを提供します。
- ▶ 駅構内に、海外で発行したカードでも利用できるATMや、旅行者用の大型ロッカーを増設します。

(年次計画)

(1) 次世代券売機の導入

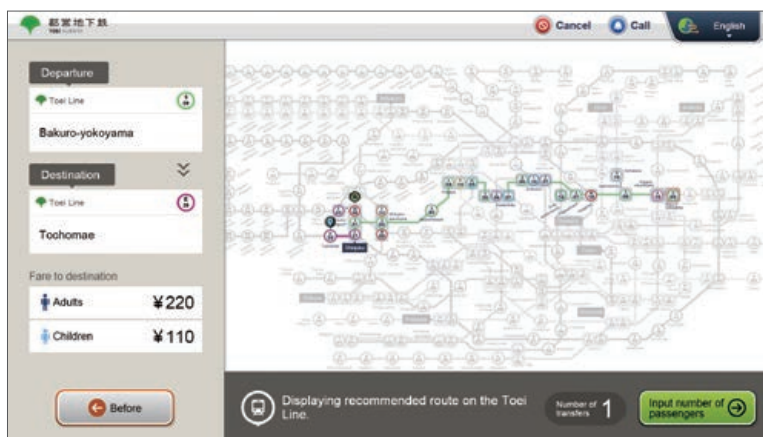
| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 14台 | ———— | ———— | |

(2) 地下鉄車内の無料Wi-Fi環境の整備

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|---------|--------|--------|----|
| 全車両整備完了 | ———— | ———— | |



次世代券売機



次世代券売機の購入画面

*24 次世代券売機

東京メトロと共同で開発した自動券売機で、運賃表を確認することなく画面操作のみで、路線図や駅名、観光スポット等から乗車券を購入可能（現在は多くの外国人の利用が想定される31駅に設置）

(17) おもてなしの心によるサービスの提供

- ▶ 国内外から東京を訪れる旅行者が、滞在期間中不自由なく移動でき、東京の魅力を存分に感じられるよう、おもてなしの心で迎え入れ、英語などの日本語以外の言語による案内やお困りの際の手助けなど、きめ細かな対応を実施します。
- ▶ 実践的な英会話研修や障害をお持ちのお客様への接客研修などを通じて、お客様と接する職員の対応力向上を図ります。
- ▶ 英語が話せるコンシェルジュ（駅案内係）の配置を拡大するとともに、一部の駅では中国語での案内も実施します。また、都営地下鉄全駅に配備したタブレット端末の翻訳アプリや筆談アプリ等を活用し、きめ細かな案内を実施します。
- ▶ 駅周辺施設や地下鉄の利用方法、乗車券の購入方法等の案内や、「Tokyo Subway Ticket*²⁵」等の企画乗車券の販売などを行うツーリストインフォメーションセンターを、新たに2か所設置します。
- ▶ 地下鉄駅へのロボットコンシェルジュの導入について、実証実験の結果や今後の技術開発状況等を踏まえて検討します。
- ▶ 高齢者や障害をお持ちのお客様などが都営地下鉄等を安心してご利用いただけるよう、全ての駅係員のほか、乗務員の「サービス介助士」の資格取得を進めます。

(年次計画)

(1) コンシェルジュ（駅案内係）の配置拡大

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|-----------------|--------|----|
| — | 1駅拡大 (累計30駅) | — | |

(2) ツーリストインフォメーションセンターの設置

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 2か所設置 | — | — | |

*25 Tokyo Subway Ticket

旅行開始から24時間・48時間・72時間に限り都営地下鉄全線及び東京メトロ全線が利用できる乗車券（海外及び1都7県（東京、神奈川、埼玉、千葉、茨城、栃木、群馬及び山梨）以外から東京に来られた方が対象）



コンシェルジュ



上野御徒町駅ツーリストインフォメーションセンター

(18) 海外を含めた多角的な広報の展開

- ▶ 外国人向けのホームページや案内冊子等について、内容の充実を図るとともに、SNSを活用し、外国人向けの情報発信を積極的に行います。
- ▶ 都営交通の利用方法や沿線の隠れた名所などを紹介する外国人向けの動画やガイドブック等を作成し、都営交通の利便性や沿線の魅力を広くPRします。
- ▶ 企画乗車券や観光情報をはじめとした都営交通のPR広告を海外発行の旅行ガイドブック等に掲載するとともに、各国で開催される旅行博覧会への参加などを通じて、都営交通の認知度向上と外国人旅行者の更なる誘致を図ります。



交通局ホームページ(英語版)



旅行博覧会

◆サービス品質の持続的向上

(19) お客様の視点に立ったサービスの提供

- ▶ お客様に、より快適にご利用いただけるよう、全ての職員が日々の業務の中で、お客様の視点に立ってサービスを点検し、創意工夫を凝らして継続的な改善に取り組みます。また、お客様の声や都営交通モニター制度*26を活用し、局全体でハード・ソフト両面からサービス向上策を検討、実施します。
- ▶ 経営層から現場の職員までが一堂に会する「交通局サービス推進発表会」において、各職場の取組を発表、共有することで、組織全体のサービスレベルを向上させます。



外国人モニター調査



交通局サービス推進発表会

(20) 公共交通機関を気持ち良くご利用いただくための取組

- ▶ 多くの方が利用する公共交通機関を、誰もがいつでも気持ち良くご利用いただけるよう、関係機関等とも連携し、マナー啓発や心のバリアフリー推進のためのポスターや動画を作成して駅や車内でPRします。
- ▶ 小学生向けのマナーブックを作成し、授業で活用されるよう都内全ての小学校へ配布します。



マナー啓発ポスター



マナーブック

*26 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、2006年度から導入。モニターを一般から募集し、お客様対応や施設の状況など、都営交通におけるサービスレベルを評価していただく制度。2015年度からは外国人利用者のニーズを把握するための外国人モニター調査も実施している。

3 東京の発展への貢献

まちづくりとの連携
観光振興及び文化振興への貢献
持続可能な社会の実現への貢献
沿線地域の発展への貢献
福祉施策への貢献
都政情報等の発信への協力

3 東京の発展への貢献

◆まちづくりとの連携

(21) 浅草線のリニューアル・プロジェクト

- ▶ 2020年には開業60周年を迎える浅草線について、古き良き伝統を守りつつも現代的な地下鉄に生まれ変わるため、リニューアル・プロジェクトを推進し、東京の魅力向上に貢献します。
- ▶ 羽田、成田両空港を結び、浅草や銀座といった東京を代表する観光地をつなぐ路線の特性を最大限に活かし、“Tokyoと世界を結ぶ地下鉄”というトータルコンセプトのもと路線をリニューアルします。
- ▶ 車両については、デザインを一新するとともに、快適でユニバーサルデザインの考え方を取り入れた「人にやさしい車両」とし、2021年度末までに全27編成の更新を完了します。
- ▶ 駅については、各駅の街並みにあわせた改装を計画的に進め、魅力向上を図ります。
- ▶ 浅草駅について、雷門への玄関口として、バリアフリー化された新たな出入口を新設することとし、準備を進めます。
- ▶ 高輪台駅について、ホームとコンコースとの間のエレベーター整備を検討します。
- ▶ 大江戸線との乗換えの際に地上を通る必要がある蔵前駅について、連絡通路の新設に向けた検討を進めます。

(年次計画)

(1) 車両更新

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|------------------|-------------|
| 7編成 | 7編成 | 5編成 (全27編成完了) | (11)-(1)の再掲 |

(2) 駅改装

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 順次実施 | ————→ | ————→ | |

A 浅草線リニューアル・プロジェクト 4つのPROJECT

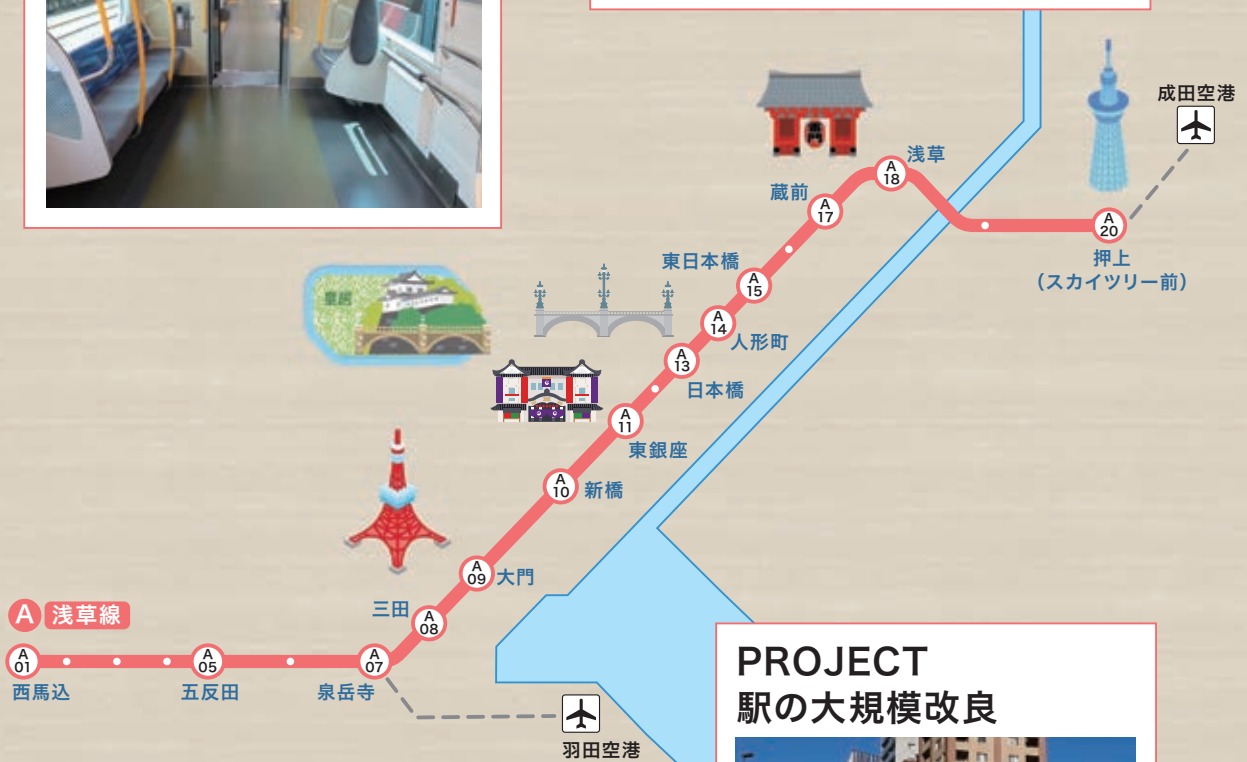
PROJECT 全車両更新



PROJECT 全駅改装※



※交通局管理駅



PROJECT ホームドア整備



PROJECT 駅の大規模改良



浅草駅の新設出入口予定位置

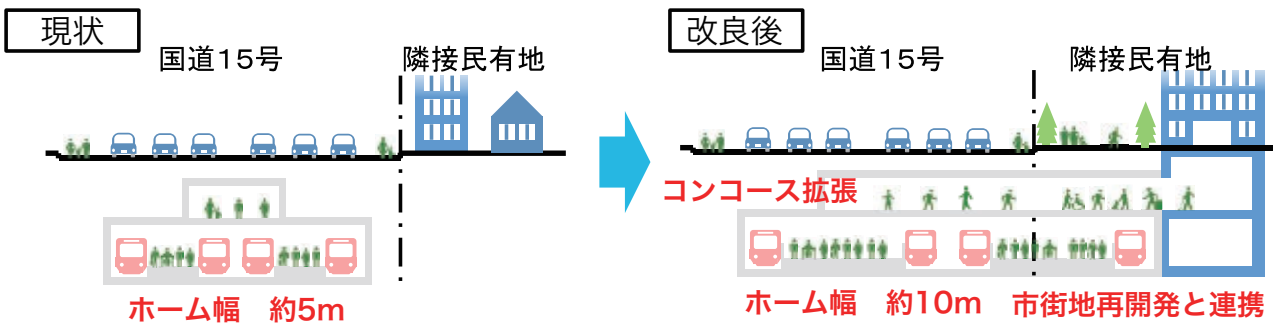
(22) まちづくりと一体となった泉岳寺駅の大規模改良

- ▶ 品川駅周辺地域は、現在国際交流拠点として開発が進められており、この地域内にある浅草線の泉岳寺駅について、市街地再開発事業と一体となって大規模改良工事を行います。
- ▶ 乗降客の増加に的確に対応するとともに、交通結節点としての機能を充実させるため、ホームの拡幅やコンコースの拡張、エレベーターの増設、JR新駅との歩行者ネットワークの形成などを進めます。また、相互直通運転各社と連携し、空港アクセスを強化します。
- ▶ 駅を共同で使用している京浜急行電鉄や、地元区及び市街地再開発事業施行者等の関係者と十分な調整を行いながら、周辺の街開きが予定されている2024年度のホーム供用開始を目指し、着実に事業を進めます。

(年次計画)

(1) 泉岳寺駅の大規模改良

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|-----------------------|
| 順次工事实施 | ————→ | ————→ | 拡幅ホームの供用開始は2024年度(予定) |



泉岳寺駅の大規模改良(イメージ)

◆観光振興及び文化振興への貢献

(23) 観光施策との連携強化

- ▶ 事業運営を通じて東京の魅力を国内外に積極的に発信し、「東京ブランド」の確立に貢献します。
- ▶ 駅周辺施設や地下鉄の利用方法、乗車券の購入方法等の案内や、「Tokyo Subway Ticket」等の企画乗車券の販売などを行うツーリストインフォメーションセンターを、新たに2か所設置します。
- ▶ 都営交通沿線の隠れた名所などを紹介する動画やガイドブック等を作成し、沿線の魅力を広くPRします。
- ▶ 企画乗車券や観光情報をはじめとした都営交通のPR広告を海外発行の旅行ガイドブック等に掲載するとともに、各国で開催される旅行博覧会への参加などを通じて、外国人旅行者の更なる誘致を図ります。



上野御徒町駅ツーリストインフォメーションセンター

(24) 文化施策との連携強化

- ▶ 「東京・ミュージアム ぐるっとパス*27」と企画乗車券とをセットでお得に販売することで、旅行者の都内文化施設等への来場促進を図ります。
- ▶ 公共交通の歴史を通じて東京の街や人々の生活の変遷を振り返ることができるよう、交通局が所蔵する歴史的資料を適切に整理・保存するとともに、地元区等とも連携してイベント時に展示するなど様々な機会を捉えて公開します。



東京・ミュージアム ぐるっとパス



歴史的資料を活用した特別展示

*27 東京・ミュージアム ぐるっとパス

東京を中心とした美術館や博物館、動物園などの入場券・割引券が綴られたチケットブック

◆持続可能な社会の実現への貢献

(25) 水素社会の実現への貢献

- ▶ 都営バスでは2016年度から燃料電池バスを先導的に導入しており、今後、水素ステーションの整備状況にあわせ、東京2020大会までに最大70両、2021年度までに最大80両の導入を目指します。また、燃料電池バスの普及促進を図るためのPRにも努めます。
- ▶ 用地確保や建設費用等が課題となっているバス用の水素ステーションの整備促進に向けて、関係機関に働きかけます。



燃料電池バス

(26) 省エネの推進と再生可能エネルギーの拡大

- ▶ 地下鉄車両の更新に当たっては、省エネ効果が高い制御方式を採用するとともに、駅や車両、バス停留所、庁舎等にLED照明を導入するなど、CO₂の排出量を削減します。
- ▶ 都営バスの全車両に搭載したエコドライブ用機器^{*28}を積極的に活用することにより、省エネ運転の徹底を図り、燃料消費量の抑制に努めます。
- ▶ 「省エネ・再エネ東京仕様^{*29}」に基づき、局施設の改築等にあわせて太陽光パネルを設置するとともに、設置効果等を踏まえつつ、バス停留所上屋に太陽光パネルを設置します。
- ▶ 交通局の電気事業の取組や再生可能エネルギーの有効性などへの理解促進を図るため、白丸調整池ダム監視所の移設にあわせ、新たに再生可能エネルギーPR施設を設置します。

*28 エコドライブ用機器
運転状況や燃料消費量を記録する機器

*29 省エネ・再エネ東京仕様
都有建築物の改築等において、建築物の熱負荷の低減、最新の省エネ設備、多様な再エネ設備の導入等により、エネルギーの使用の合理化を図ることを目的に策定された技術仕様

(年次計画)

(1)バス停留所上屋へのLED照明の設置拡大

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 75棟 | 75棟 | 70棟 | |

(2)再生可能エネルギーPR施設の設置

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 監視所移設 | PR施設開設 | ————— | |



駅施設LED照明



バス停留所LED照明



白丸調整池ダム監視所 再生可能エネルギーPR施設(イメージ)

(27) 公共交通の利用促進等による環境負荷の低減

- ▶ 都営交通の環境負荷低減に対する取組や公共交通の環境優位性を積極的にPRすることで、自家用車から都営交通など公共交通への利用転換を促進し、CO₂の削減に貢献します。
- ▶ 都営バスの更新車両については、最新の排出ガス規制に適合したノンステップバスとし、窒素酸化物(NO_x)・粒子状物質(PM)の削減に貢献します。また、更なる環境負荷の低減に向け、ハイブリッドバスの導入を進めます。
- ▶ 「ToKoPo(交通局ポイントサービス)」を活用し、環境施策をはじめとした様々な行政施策と連携した取組を実施します。
- ▶ 地下鉄駅近隣のサイクルポートをピクトグラムを用いて駅で案内するなど、自転車シェアリングと連携した取組を進めます。

(28) うるおいのある都市空間の創出への貢献

- ▶ 東京さくらトラム(都電荒川線)の軌道緑化について、大学との連携による実証実験等を踏まえ、技術面や費用面での課題を整理しながら検討します。
- ▶ トンネル内で発生する湧水を河川や庭園の池などに放流し、水質改善や修景に貢献します。
- ▶ 暑さ対策として、バス停留所上屋にミスト装置を試験設置します。



軌道緑化実証実験

◆沿線地域の発展への貢献

(29) 沿線地域との連携

- ▶ 東京さくらトラム(都電荒川線)の魅力向上と沿線地域の活性化を図るため、地元区や商店街、「都電サポーターズ*30」等との連携強化に努めるとともに、新たに開設した「三ノ輪橋おもいで館」も活用し、地域に密着したイベントなどを積極的に展開します。
- ▶ 日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化を図るため、地元区や沿線施設等との連携強化に努めるとともに、平日昼間や土休日の利用促進に向けたイベントなどを積極的に展開します。
- ▶ 都営バス営業所において、地元の警察署と連携して、高齢者や小学生等を対象とした交通安全教室や安全講習会を開催し、交通安全意識の啓発を図るとともに、バス車内での転倒事故や自転車との接触事故などの防止に努めます。
- ▶ 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ます。



三ノ輪橋おもいで館



都電さくら号



舎人公園 千本桜まつり

*30 都電サポーターズ
東京さくらトラム(都電荒川線)沿線で都電に関するボランティア活動をしているグループ

◆福祉施策への貢献

(30) 福祉インフラ整備への協力

- ▶ 局が所有する資産を有効活用し、用地確保が困難な都市部における福祉インフラ施設の整備に協力します。
- ▶ 都営バス大塚支所跡地について、保育所等の整備を条件として土地を貸し付けることで、子育て支援に貢献します。
- ▶ 保育所等の整備を推進するため設置された「都有地活用推進本部」に参画し、活用可能な局有地の情報を提供します。

(31) 子供の育成を支え見守る取組

- ▶ 予め登録したICカードで駅の自動改札機を通過した際、保護者等に通過情報をメールで配信するサービスを導入するなど、子供の育成を支え見守る取組を実施します。
- ▶ 小さなお子様連れのお客様が安心して気兼ねなく電車を利用できるよう、大江戸線の一部の車両に子育て応援スペースを試験導入します。



改札通過情報メール配信サービス(イメージ)

(32) ヘルプマーク*31の普及への協力

- ▶ ヘルプマークについて、都営地下鉄各駅や都営バスの各営業所などで配布するとともに、車両の優先席上部の窓及び優先席付近のホームドアへのステッカーの掲出や、局保有の広告媒体の活用などを通じ、ヘルプマークの普及に協力します。



ヘルプマーク

*31 ヘルプマーク

義足や人工関節を使用している方、内部障害や難病の方、または妊娠初期の方など、外見からわからなくても援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることで、援助を得やすくなるよう作成したマーク

◆都政情報等の発信への協力

(33) 都政情報等の発信への協力

- ▶ 都営地下鉄や都営バスの車内液晶モニター等を活用し、ラグビーワールドカップ2019™日本大会及び東京2020大会の関連情報や都政情報、他の自治体の観光案内など、多様な情報の発信に協力することで、大会開催に向けた気運の醸成や行政施策の推進、地方創生等に貢献します。

(年次計画)

(1) 地下鉄車内液晶モニターの設置拡大

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 11編成設置 | 11編成設置 | 22編成設置 | |

(2) バス車内液晶モニターの設置拡大

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 200基設置 | 300基設置 | ———— | |



地下鉄車内液晶モニター



大江戸線代々木駅ウォールギャラリー

4 経営基盤の強化

関連事業の推進

安定的な人材の確保と育成

全ての職員が活躍できる職場環境づくり

安定的な事業運営を支える執行体制の構築

4 経営基盤の強化

◆関連事業の推進

(34) 資産の利活用

- ▶ 局が所有する不動産を経営資源として最大限活用し、長期的に安定した収入を確保するとともに、浜松町駅周辺の市街地再開発事業への参加などにより周辺のまちづくりに貢献します。
- ▶ 構内営業について、外部委託も活用して立地やジャンル、店舗のづくりなどを分析・検証し、より利便性・収益性の高い店舗やサービス等を展開します。また、駅の大規模改良工事等にあわせてスペースを確保し、新たな店舗の設置を進めます。

(年次計画)

(1) 大門庁舎(浜松町)の利活用

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|------------------|--------|--------|-----------------------|
| 権利変換計画認可 工事着手 | ————→ | ————→ | 2025年度以降 利活用開始(予定) |

(2) 都営バス新宿支所の利活用

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|---------------|--------------|-----------------------|
| ———— | 再開発組合 設立認可 | 権利変換 計画認可 | 2028年度以降 利活用開始(予定) |



巣鴨駅オートメルシー



新宿線神保町駅店舗(イメージ)

(35) 広告事業の積極的な展開

- ▶ 車両更新や駅の大規模改修等にあわせ、広告用デジタルサイネージの設置を拡大するとともに、速報配信システム*32を活用した広告展開など、時代やニーズに即した事業展開を図ります。
- ▶ 駅ばりポスターやホームドアステッカー、車内広告等複数の媒体を組み合わせた広告展開を図るなど、販売方法を見直すことで、紙媒体の販売促進を図ります。
- ▶ 広告付バス停留所上屋については、屋外広告物に係る規制緩和の状況などを踏まえつつ、民間事業者とも連携して順次設置を拡大します。



広告用デジタルサイネージ



広告付バス停留所上屋

*32 速報配信システム

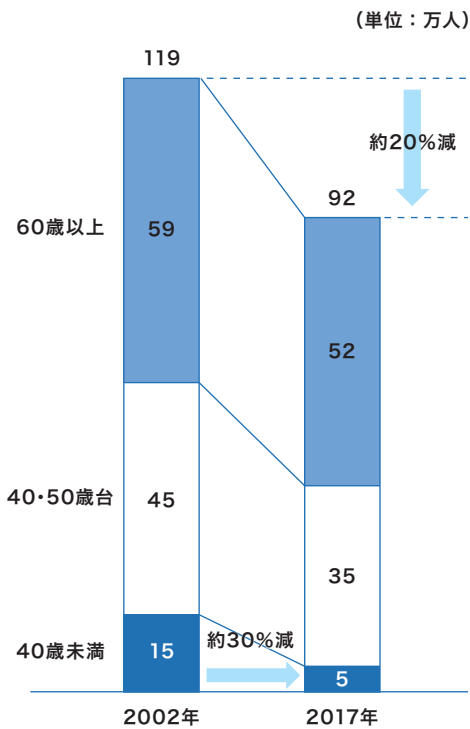
気象情報など様々な情報と連動し、状況に応じて配信する広告の内容を変えるシステム

◆安定的な人材の確保と育成

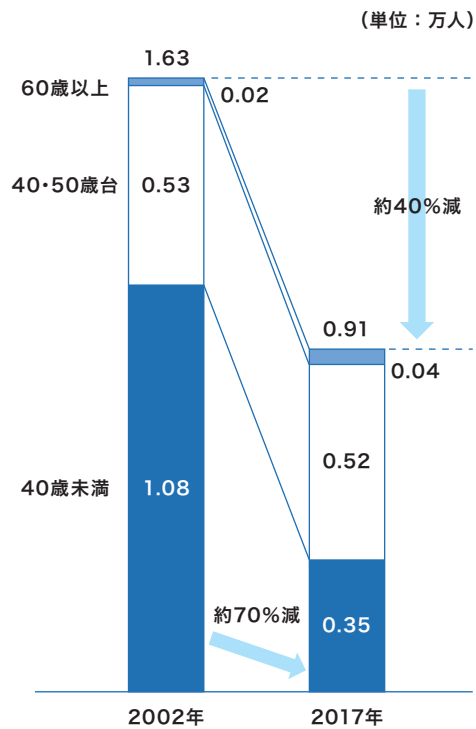
(36) 運輸系職員の人材確保

- ▶ 事業を支える有為な人材を安定的に確保できるよう、高等学校や専門学校等への働きかけ、就職イベントへの参加等を通じて、仕事のやりがいや働きやすさをよりわかりやすくPRするなど、採用活動を強化します。
- ▶ 全国的に大型二種免許取得者が年々減少している中、必要なバス乗務員を確保するため、職業としての魅力を積極的に発信するとともに、大型二種免許の未取得者に対して免許取得を支援する養成型選考での採用を拡大します。

大型二種免許保有者数の推移



大型二種免許新規取得者数の推移



出典：運転免許統計(警察庁)

(37) プロフェッショナル職員の育成と技術の継承

- ▶ 運輸系職員の人事任用制度を活用し、第一線の業務に携わる現業系職員を積極的に監督職に登用するなど、局事業を支える人材の育成を図ります。
- ▶ 地下鉄については、ホームドアの整備や車両の新造を踏まえ、運転シミュレータの改修等を進めます。また、駅務機器の取扱いや旅客対応を実習するための設備の整備など、より実践的な研修に向けた研修所の機能強化について検討を進めます。
- ▶ バスについては、運転技量に応じた、きめ細かな研修カリキュラムを整備するなど、新規採用者向けの養成研修を充実します。また、教習兼用車を営業所に導入して指導・教育に活用するなど、乗務員の育成体制を充実します。
- ▶ 東京さくらトラム(都電荒川線)については、VRを活用した運転シミュレータにより、現場の状況を再現した運転訓練を行うことで、乗務員の危険予知能力のレベルアップ等を図ります。
- ▶ 保守職員の技術力の維持・向上を図るため、研修所における研修や、外部の技術専門機関等を活用した専門研修を実施するとともに、各職場において、模擬実習設備を活用した実践的な研修・訓練を行います。

(年次計画)

(1) 地下鉄運転シミュレータの改修

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 備考 |
|--------|--------|--------|----|
| 新宿線改修 | ———— | ———— | |



バス乗務員養成研修



地下鉄運転シミュレータ

◆全ての職員が活躍できる職場環境づくり

(38) 職員のやる気と能力を引き出す環境づくり

- ▶ 人事考課制度や職員表彰制度を活用し、努力・成果を適切に評価するなど、職員のやる気と能力を最大限に引き出す環境づくりに努めます。

(39) コンプライアンスの推進

- ▶ 職員一人ひとりが法令等を遵守し、高い規範意識を持ちながら業務を常に見つめ直し、信頼され支持される都営交通を実現できるよう、各種研修や啓発活動などを通じて、コンプライアンス意識の更なる浸透・定着に取り組みます。

(40) ライフ・ワーク・バランスの推進

- ▶ 育児・介護と仕事の両立支援や超過勤務の縮減に向けた取組を進めるとともに、テレワークやフレックスタイム制等柔軟な働き方を可能とする環境整備を進めるなど、職員一人ひとりのライフ・ワーク・バランスの実現を図ります。

(41) 職員の健康管理の推進

- ▶ 職員の心身の健康増進のための相談体制を充実するとともに、メンタルヘルス対策を強化します。
- ▶ 全乗務員を対象に定期的実施しているSAS（睡眠時無呼吸症候群）*³³検診に加え、バス乗務員に対して脳MRI健診*³⁴を実施します。

(42) ダイバーシティの推進

- ▶ 性別、年齢、障害の有無などにかかわらず、誰もが働きやすい職場環境や勤務条件の整備を進めていきます。特に、女性がより一層活躍できるよう、施設の整備などを積極的に進め、女性雇用の拡大を図ります。

*33 SAS（睡眠時無呼吸症候群）

Sleep Apnea Syndromeの略。上気道の閉塞により睡眠中に無呼吸を繰り返す病気で、昼間の眠気などの症状がある。

*34 脳MRI健診

国土交通省が脳血管疾患に起因する運転中の事故を防止するため策定した「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」に基づき実施する健診。磁気共鳴画像(Magnetic Resonance Imaging)装置により脳の断面画像や血管を撮影し、脳梗塞、脳出血、脳動脈瘤の有無等を調べる。

◆安定的な事業運営を支える執行体制の構築

(43) 組織の見直しと執行体制の強化

- ▶ 業務全般にわたり、不断の見直しを行い、組織を適時・適切に見直すことで、効率的な事業運営に努めます。
- ▶ 今後のまちづくりの進展に伴う輸送需要の増加等に対応するため、執行体制の強化を図ります。

(44) 不断の業務改善への取組

- ▶ チャレンジ提案制度や技術発表会、若手職員のアイデアの積極的な活用等を通じ、自ら業務を改善する組織風土を醸成します。
- ▶ トンネル等の点検にタブレット端末を活用し、現場で点検結果を入力しデータベース化することで、より迅速な情報共有や作業効率の向上等を図ります。
- ▶ 旅費や勤怠管理などの庶務事務の電子化を推進するとともに、給与関係事務について事務フローを見直し外部委託を活用することで、業務量の軽減とコスト縮減を図ります。



技術発表会

(45) 体系的なリスクマネジメント*35の推進

- ▶ 局に設置した「リスクマネジメント委員会」により、PDCAサイクルを通じた体系的なリスクマネジメントを推進し、お客様をはじめとする全ての関係者の安全・安心を最優先に、リスクの予防・低減に努めます。

(46) グループ経営の推進

- ▶ 駅業務やバスの運行管理、施設の保守管理などを関連団体に委託し、グループ一体となって事業を運営しています。新たな業務の増加など状況変化に適切に対応するため、役割分担を絶えず見直し、関連団体をこれまで以上に積極的に活用することで、グループ総体として最大の経営効果を発揮するよう努めていきます。
- ▶ 局からの現職派遣や、団体からの研修受入れにより双方向の人材交流を積極的に行うなど、グループ一体となって人材の確保・育成を進め、技術力の維持向上やノウハウの継承を着実に進めます。



東京交通サービス(株)によるホームドア保守点検



(一財)東京都営交通協力会による車両の清掃



(株)はとバスによる路線バスの運行

*35 リスクマネジメント

リスクやその影響を把握し、事前に対策を講じるもの。ここでは、危機発生後に損失を最小化させるための危機管理(クライシスマネジメント)を含まない狭義のリスクマネジメントを指す。

5 東京2020大会の成功に向けた取組

5 東京2020大会の成功に向けた取組

大会期間中は、通常ご利用いただいているお客様に加え、観客や運営スタッフなど、国内外から多くの方が東京を訪れることが見込まれます。

加えて、競技会場付近の交通規制、テロ等に対する警戒レベルの引き上げ、深夜等に及ぶ競技日程など、交通機関にとっては通常とは異なる難しい運営が求められることが予想されます。

組織委員会や他の交通事業者等と緊密に連携し、大会期間中の輸送需要に的確に対応します。

競技会場と都営交通ネットワーク



大会期間中の都営交通の取組

地下鉄の輸送対応

競技日程に応じた輸送需要を踏まえ、列車の増発や、他の交通事業者等とも連携しながら終電の延長を実施します。

このため、終電後に日々行っている施設・設備の保守点検作業について、複数年にわたり工程を調整することで大会期間外に行うなど、特別な対策を実施します。



バスの輸送対応

駅から離れた会場へのシャトルバス運行等について、大規模なイベント開催時の臨時輸送対応のノウハウを活かし、組織委員会に協力します。

また、大会による交通規制や需要の増加等に対し、運行経路やダイヤの変更等により、的確に対応します。



輸送センター等との連携

輸送センター*³⁶等と連携し、混雑状況を踏まえたお客様案内を実施するなど、安全で円滑な輸送を実現します。

ボランティアとの連携

都市ボランティア*³⁷と連携して駅から競技会場までお客様を円滑に案内できるように、関係機関と調整を進めます。

大会の気運醸成

大江戸線のメディアライナー*³⁸やバスラッピング、車内液晶モニターなど、都営交通の様々な媒体を活用して、気運醸成に取り組みます。

開催直前には、都営地下鉄駅構内などを大会の統一的なデザインで装飾します。



*36 輸送センター

大会輸送の管理、運行管理等を行うために都・組織委員会共同で設置されるセンター

*37 都市ボランティア

都で募集する、競技会場最寄駅等における観光・交通案内を行うボランティア

*38 メディアライナー

車内の広告枠(中吊り・まど上・ドア横)を全て独占した広告貸切電車

都営地下鉄の取組

1 ホームドアの整備

ホーム事故「0」を目指して、都営地下鉄全線へのホームドア整備を進めます。



新宿線ではホームのかさ上げも実施



2 フリースペースの設置

更新にあわせて、各車両に車いすスペースやフリースペースの設置を進めます。



3 防犯カメラの整備

車内や駅構内への防犯カメラの整備を進めます。

東京2020大会時
(駅構内防犯カメラ)

重点整備箇所 設置完了

4 エレベーター整備

競技会場最寄駅や乗換駅等でのエレベーター整備を進めます。

主な整備駅

- ・国立競技場駅
- ・両国駅
- ・九段下駅
- ・青山一丁目駅

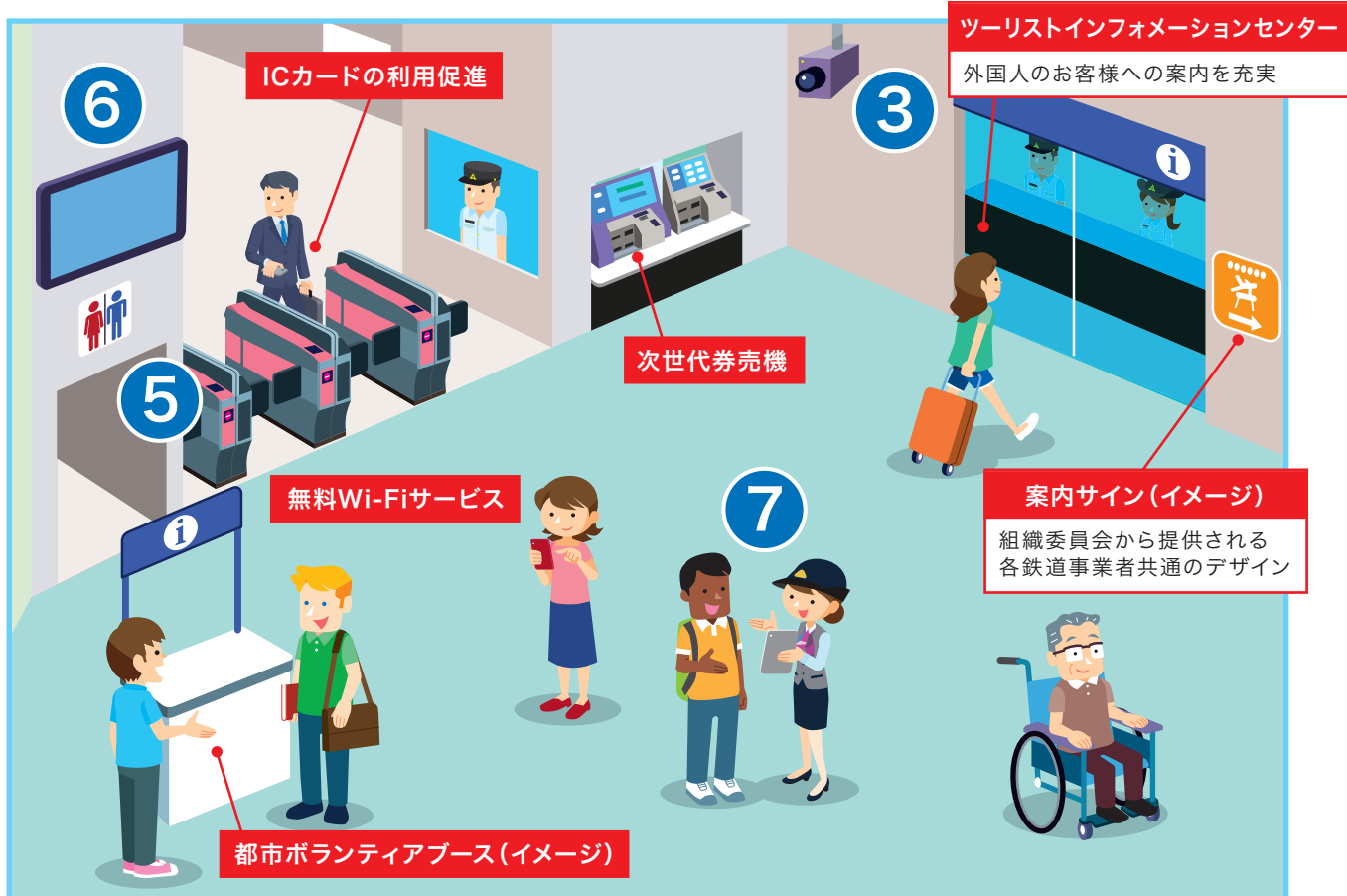
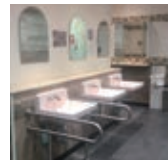


5 トイレのバリアフリー化

洋式化を進めるとともに、ベビーチェア、ベビーシートの設置など、誰もが利用しやすいトイレに改修します。

主な整備駅

- ・神保町駅(三田線・新宿線)
- ・日比谷駅
- ・大門駅(浅草線・大江戸線)
- ・宝町駅



6 異常時の情報案内

災害や輸送障害等の発生時においても、必要な情報を多言語で案内します。



車内モニター



駅構内モニター

7 コンシェルジュ

競技会場最寄駅等に英語が話せるコンシェルジュを配置し、お客様案内を充実します。

東京2020大会時

会場最寄駅等
30駅に配置



都営バスの取組

途切れない情報案内

駅からバス車内まで連続した情報案内を、途切れることなく多言語で提供します。

①地下鉄改札口

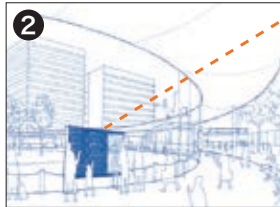
地下鉄改札口から、エスカレーター等を使用し、駅前広場に行くとき…



拡大写真(デジタルサイネージ)

②駅前広場

駅前広場から、バス停まで向かうとき…



バス停留所の案内表示のデザイン改修

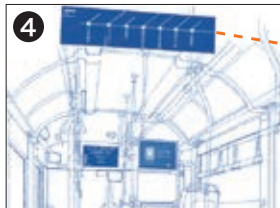
③バス停留所

バス車内やバス車外では…



バス車内(デジタル路線図)

④バス車内・バス車外



バス車外(フルカラー行先表示器)

燃料電池バスの先導的な導入

水素ステーションの整備状況にあわせ、燃料電池バスを最大70両導入し、会場周辺で運行します。



特集記事 眠らない地下鉄

大晦日から元旦にかけて、都営地下鉄は終夜運行を行っていますが、普段、夜中は運行していません。それは、終電から始発までの短い時間を利用して、営業時間中には作業が難しい様々な保守作業(点検、交換、修理)を行っているからです。例えば、トンネル構造物の点検作業、レールをミリ単位の精度で保持する保線作業、列車などへ電気を送る設備や列車の速度を制御する信号保安装置などの点検作業を行っています。

24時間運行については、保守時間の確保のほかにも、終車後実施しているホームドアやエレベーター設置工事等への影響、乗務員等の要員の確保、相互直通先との連携、コストに見合った需要の確保など様々な課題があります。

24時間運行の実施は、こうした課題を踏まえて議論を重ねていく必要があります。

〈保守作業の工程イメージ〉

AM1:00 終電



信号保安装置の終業処理・
送電停止
作業現場への移動

AM2:00

保守作業

※レール・トンネル・電気保安
装置等の補修



AM4:00

作業現場からの回送



信号保安装置の始業処理・
送電開始

AM5:00

始発



トンネル保守点検作業

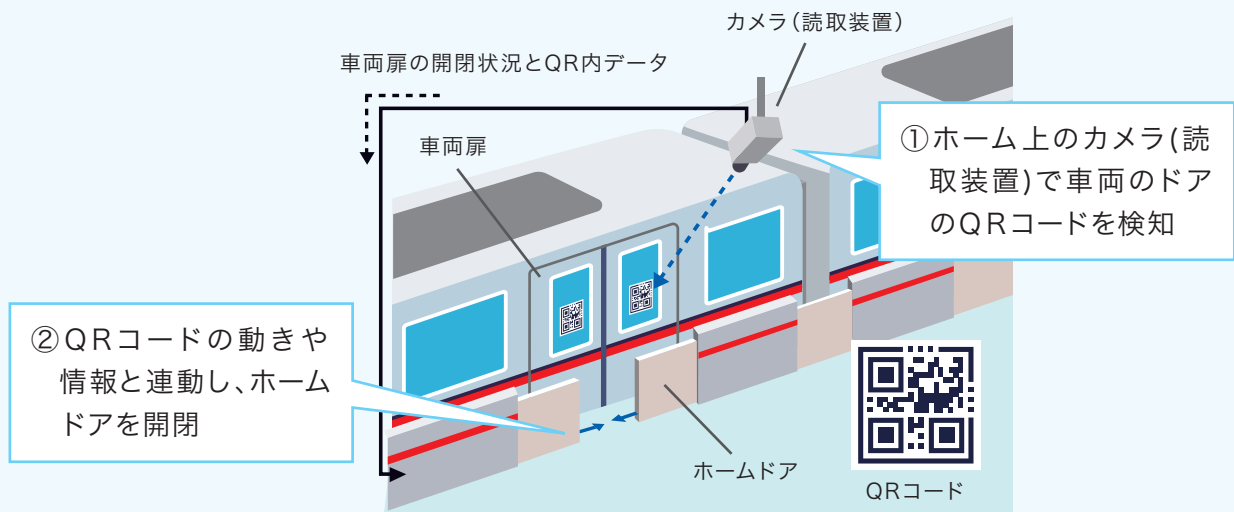
6 ICTや新技術の活用

6 ICTや新技術の活用

都営地下鉄の取組

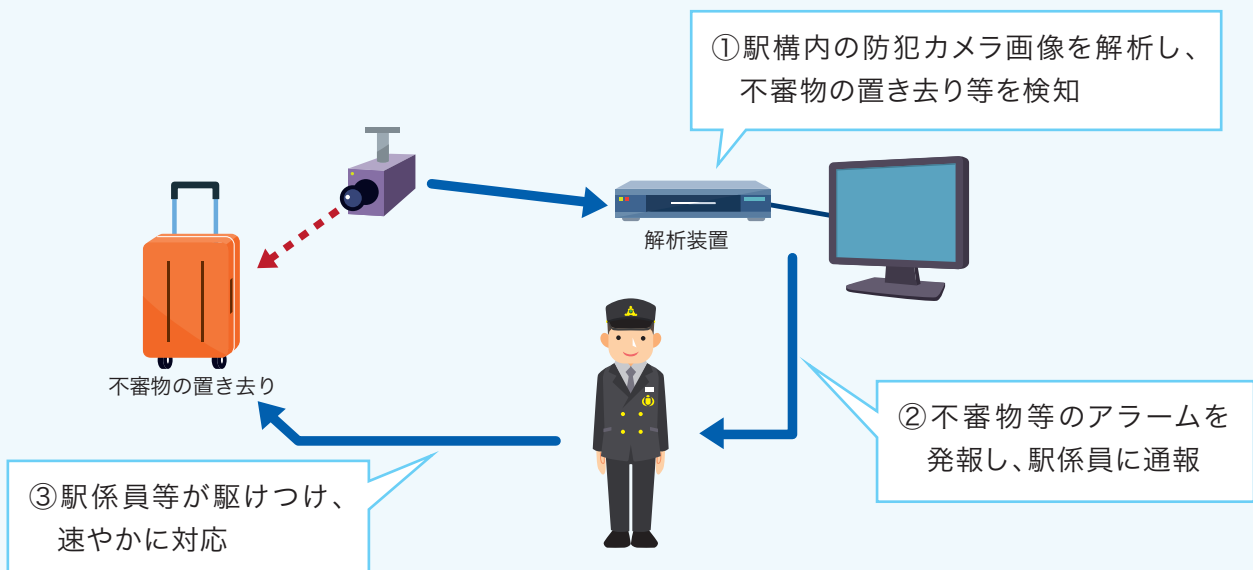
QRコードを活用したホームドア整備 (P29 特集記事参照)

車両の大規模改修を行うことなく、車両のドアとホームドアとの連動を可能にする新たな技術を開発しました。この技術を活用して、浅草線のホームドア整備を進めます。



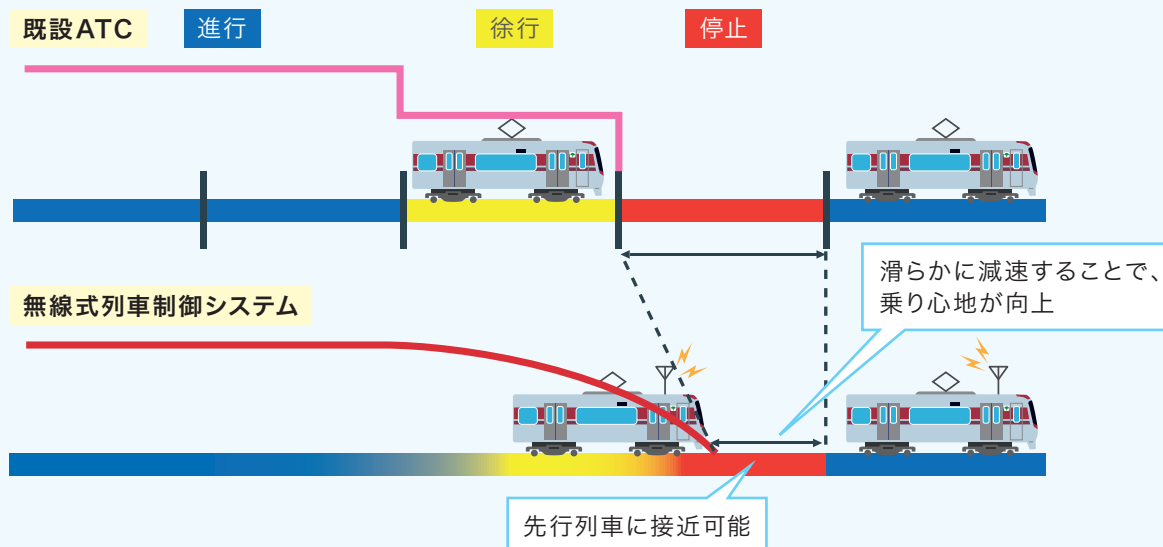
画像解析技術を活用した防犯体制の強化

防犯カメラの画像をAIにより解析し、不審物の置き去り等を検知します。



大江戸線への無線式列車制御システムの導入

各列車の位置を無線で通信し、運行制御を行う新たなシステムの導入に向けて準備を進めます。

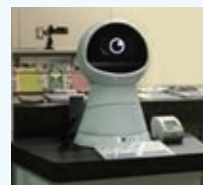


保守現場におけるタブレット端末の活用

トンネル等の点検にタブレット端末を活用し、現場で入力作業を行いデータベース化することで、より迅速な情報共有や作業効率の向上等を図ります。

ロボットコンシェルジュの導入検討

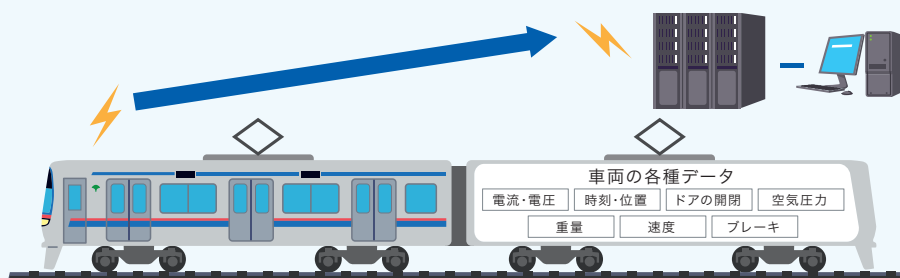
AIを活用してお客様をご案内するロボットコンシェルジュの導入について、技術開発状況等を踏まえて検討します。



実証実験ロボット
(2018年3月)

車両情報収集システムの導入

列車の速度、ブレーキや電流の状態など車両の様々なデータを分析し、予防保全等に役立てるため、三田線の車両更新にあわせ、車両情報を収集・蓄積するシステムを導入します。



都営バスの取組

燃料電池バスの先導的な導入

燃料電池バスは、走行時にCO₂、NO_x・PMなどを排出しない、環境にやさしいバスで、走行音も静かであり、都営バスでは、水素社会の実現に向けて先導的に導入しています。



AI等を活用したバス到着時刻予測の精度向上

バス運行管理システムの通信方式をLTEにするとともに、位置測位にGPS及び準天頂衛星システム*を活用します。

さらにAIを活用し、道路状況等も考慮した、より精度の高い到着時刻予測の情報を提供します。



*日本の天頂付近に常に1機の衛星が見えるように衛星を配置して、山間部やビルの谷間に影響されずに、全国をほぼカバーする高精度の位置測位サービスを提供するシステム

次世代バスの導入検討

環境性能や安全性の高い次世代バスについて、メーカー等と連携して調査・検討します。

<例>

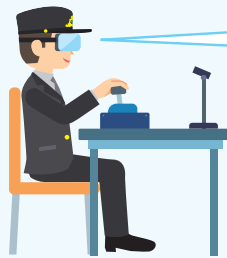
- ・EVバス
- ・正着アシストシステム
- ・自動運転 など



東京さくらトラム(都電荒川線)の取組

VR(バーチャルリアリティ)を活用した運転訓練の実施

VRを活用した運転シミュレータにより、雨天や夜間、併用軌道区間*での走行など、様々な状況をリアルに再現することで、臨場感のある運転訓練を実施します。



*自動車等とともに道路を走行する区間

情報提供の充実

都営交通公式アプリの導入

都営交通公式アプリを導入し、2019年度中にサービスを開始します。

<例>

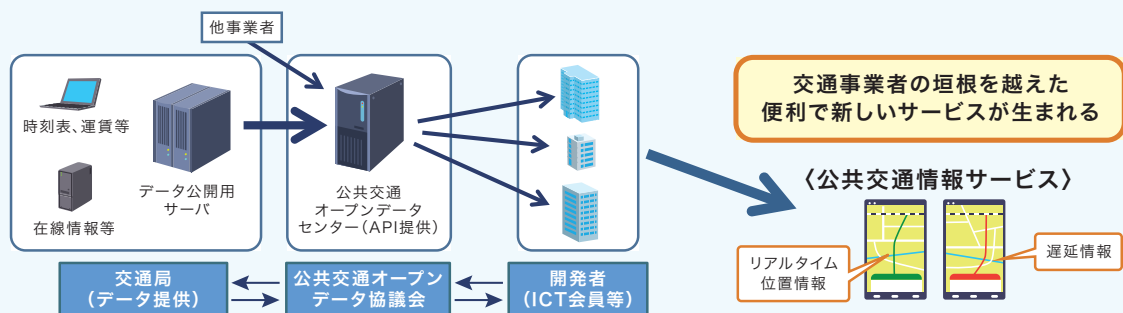
- ・列車走行位置情報の提供
- ・運行情報のプッシュ通知
- ・乗換案内 など



オープンデータの推進

公共交通オープンデータ協議会が運営するオープンデータセンター等を通じて、都営交通のデータを提供することで、民間事業者によるアプリ開発等を促進し、お客様への多様な情報提供につなげます。

<提供データ> 駅・バス停の情報、時刻表、運賃、地下鉄・バスの走行位置 など



III 財政収支計画

各事業の財政収支計画及び収支見通しは、次により算定しています。

- 1 2019年10月に予定されている消費税率及び地方消費税率の引上げに伴う運賃改定を見込んでいます。
- 2 物価上昇及び給与改定は見込んでいません。

※各計数は、表示単位未満四捨五入のため、合計等と一致しない場合があります。

高速電車事業(都営地下鉄)

【収支目標】

設備・車両の更新や駅の大規模改良など、安全・安心の確保や質の高いサービスの提供等に必要の投資を積極的に実施することで、減価償却費の増加が見込まれるものの、乗車料収入の増加や費用の低減等を図ることで、250億円程度の経常黒字を確保し、累積欠損金の縮減に努めます。

【財政収支計画】

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----------|----|--------|--------|--------|
| 営業収益 | | 1,689 | 1,715 | 1,729 |
| 営業外収益 | | 155 | 135 | 132 |
| 収入計 | | 1,844 | 1,850 | 1,861 |
| 営業費用 | | 1,457 | 1,465 | 1,497 |
| 営業外費用 | | 141 | 115 | 95 |
| 支出計 | | 1,598 | 1,580 | 1,591 |
| 営業損益 | | 232 | 249 | 233 |
| 経常損益 | | 246 | 270 | 270 |
| 当年度末繰越損益 | | △2,063 | △1,793 | △1,523 |
| 当年度末累積資金残 | | 286 | 281 | 205 |

(参考)収支見通し

設備・車両の更新等に伴い、減価償却費が増加を続けるものの、乗車料収入の増加等により200億円程度の経常黒字で推移し、2028年度には累積欠損金が解消する見通しです。

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|-----------|----|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 営業収益 | | 1,733 | 1,746 | 1,745 | 1,749 | 1,762 | 1,779 | 1,788 |
| 営業外収益 | | 132 | 167 | 166 | 162 | 158 | 154 | 139 |
| 収入計 | | 1,865 | 1,913 | 1,911 | 1,911 | 1,920 | 1,933 | 1,926 |
| 営業費用 | | 1,523 | 1,546 | 1,569 | 1,588 | 1,608 | 1,626 | 1,645 |
| 営業外費用 | | 99 | 91 | 107 | 98 | 110 | 103 | 105 |
| 支出計 | | 1,622 | 1,637 | 1,676 | 1,686 | 1,718 | 1,729 | 1,750 |
| 営業損益 | | 210 | 200 | 176 | 161 | 154 | 153 | 143 |
| 経常損益 | | 243 | 276 | 235 | 225 | 202 | 204 | 177 |
| 当年度末繰越損益 | | △1,280 | △1,004 | △769 | △545 | △342 | △138 | 39 |
| 当年度末累積資金残 | | 191 | 200 | 357 | 186 | 282 | 319 | 330 |

自動車運送事業(都営バス)

【収支目標】

車両の更新や、輸送需要に対応するための車両の増備等に伴い、減価償却費が増加し、計画期間中は経常損益は赤字で推移するものの、乗車料収入の増加を図るなど、経常損失の縮減に努めます。

【財政収支計画】

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----------|----|------|------|------|
| 営業収益 | | 461 | 466 | 470 |
| 営業外収益 | | 11 | 10 | 18 |
| 収入計 | | 472 | 476 | 488 |
| 営業費用 | | 471 | 488 | 483 |
| 営業外費用 | | 15 | 16 | 16 |
| 支出計 | | 486 | 504 | 499 |
| 営業損益 | | △10 | △22 | △14 |
| 経常損益 | | △13 | △27 | △11 |
| 当年度末繰越損益 | | 37 | 10 | △1 |
| 当年度末累積資金残 | | 107 | 99 | 87 |

(参考)収支見通し

経常損益は当面赤字が続くものの、乗車料収入の増加や費用の低減などにより、2024年度以降黒字に転じる見通しです。

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|-----------|----|------|------|------|------|------|------|------|
| 営業収益 | | 471 | 474 | 474 | 475 | 477 | 479 | 479 |
| 営業外収益 | | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 10 | 10 |
| 収入計 | | 489 | 492 | 492 | 493 | 494 | 489 | 489 |
| 営業費用 | | 482 | 478 | 475 | 467 | 458 | 452 | 454 |
| 営業外費用 | | 16 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 |
| 支出計 | | 499 | 495 | 492 | 484 | 475 | 470 | 471 |
| 営業損益 | | △11 | △4 | △1 | 8 | 19 | 27 | 26 |
| 経常損益 | | △10 | △3 | 0 | 9 | 19 | 19 | 18 |
| 当年度末繰越損益 | | △11 | △14 | △14 | △5 | 14 | 34 | 52 |
| 当年度末累積資金残 | | 120 | 159 | 200 | 220 | 249 | 262 | 232 |

軌道事業(東京さくらトラム(都電荒川線))

【収支目標】

車両や設備の更新に伴う減価償却費の影響等により、経常損益は赤字で推移するものの、更なる旅客誘致や一層の経費節減など様々な観点から経営改善に努めます。

【財政収支計画】

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----------|----|------|------|------|
| 営業収益 | | 31 | 32 | 31 |
| 営業外収益 | | 42 | 25 | 22 |
| 収入計 | | 73 | 57 | 53 |
| 営業費用 | | 39 | 37 | 36 |
| 営業外費用 | | 42 | 25 | 22 |
| 支出計 | | 80 | 62 | 58 |
| 営業損益 | | △7 | △6 | △5 |
| 経常損益 | | △7 | △5 | △5 |
| 当年度末繰越損益 | | △9 | △14 | △19 |
| 当年度末累積資金残 | | 28 | 28 | 27 |

(参考)収支見通し

経常損益は、減価償却費の影響等により赤字が続き、厳しい経営状況が続く見通しです。

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|-----------|----|------|------|------|------|------|------|------|
| 営業収益 | | 31 | 30 | 30 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| 営業外収益 | | 19 | 9 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 収入計 | | 50 | 39 | 34 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| 営業費用 | | 35 | 34 | 33 | 33 | 32 | 33 | 32 |
| 営業外費用 | | 19 | 9 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 支出計 | | 54 | 43 | 37 | 33 | 33 | 33 | 33 |
| 営業損益 | | △4 | △4 | △3 | △3 | △3 | △3 | △3 |
| 経常損益 | | △4 | △4 | △3 | △3 | △3 | △3 | △3 |
| 当年度末繰越損益 | | △23 | △27 | △30 | △33 | △37 | △40 | △42 |
| 当年度末累積資金残 | | 27 | 26 | 12 | 9 | 16 | 10 | 7 |

新交通事業(日暮里・舎人ライナー)

【収支目標】

乗車料収入の増加や減価償却費の低減などにより経常損益は改善するものの、赤字で推移する見込みであり、沿線地域と連携して平日昼間や休日の利用を促進するなど、様々な観点から経営改善に努めます。

【財政収支計画】

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----------|----|------|------|------|
| 営業収益 | | 65 | 69 | 69 |
| 営業外収益 | | 2 | 15 | 15 |
| 収入計 | | 67 | 84 | 84 |
| 営業費用 | | 74 | 70 | 68 |
| 営業外費用 | | 6 | 18 | 18 |
| 支出計 | | 79 | 89 | 86 |
| 営業損益 | | △9 | △1 | 1 |
| 経常損益 | | △12 | △4 | △2 |
| 当年度末繰越損益 | | △169 | △173 | △176 |
| 当年度末累積資金残 | | 44 | 39 | 43 |

(参考)収支見通し

減価償却費の低減等により、経常損益は2022年度に黒字となるものの、車両や設備の更新時期を迎えることから再び赤字となり、厳しい経営状況が続く見通しです。

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|-----------|----|------|------|------|------|------|------|------|
| 営業収益 | | 69 | 70 | 70 | 70 | 69 | 70 | 69 |
| 営業外収益 | | 15 | 20 | 20 | 20 | 20 | 19 | 19 |
| 収入計 | | 84 | 90 | 90 | 89 | 89 | 89 | 89 |
| 営業費用 | | 66 | 68 | 68 | 69 | 70 | 70 | 71 |
| 営業外費用 | | 18 | 24 | 24 | 23 | 23 | 23 | 23 |
| 支出計 | | 84 | 91 | 92 | 93 | 93 | 94 | 95 |
| 営業損益 | | 4 | 3 | 2 | 0 | △0 | △1 | △2 |
| 経常損益 | | 0 | △1 | △2 | △3 | △4 | △4 | △6 |
| 当年度末繰越損益 | | △175 | △177 | △178 | △182 | △186 | △190 | △196 |
| 当年度末累積資金残 | | 47 | 82 | 88 | 96 | 77 | 87 | 66 |

電気事業(発電)

【収支目標】

効率的な事業運営により、経常利益の確保に努めます。

【財政収支計画】

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----------|----|------|------|------|
| 営業収益 | | 18 | 18 | 14 |
| 営業外収益 | | 0 | 0 | 0 |
| 収入計 | | 18 | 18 | 15 |
| 営業費用 | | 12 | 12 | 12 |
| 営業外費用 | | 1 | 1 | 1 |
| 支出計 | | 14 | 14 | 13 |
| 営業損益 | | 5 | 6 | 2 |
| 経常損益 | | 4 | 5 | 1 |
| 当年度末繰越損益 | | - | - | - |
| 当年度末累積資金残 | | 53 | 56 | 53 |

※2021年度は白丸調整池ダム抜水点検を実施予定

(参考)収支見通し

施設の更新に伴う費用が発生するものの、引き続き経常利益を確保できる見通しです。

(単位：億円)

| 科目 | 年度 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|-----------|----|------|------|------|------|------|------|------|
| 営業収益 | | 16 | 16 | 12 | 14 | 15 | 13 | 14 |
| 営業外収益 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 収入計 | | 17 | 17 | 12 | 14 | 15 | 13 | 14 |
| 営業費用 | | 11 | 11 | 11 | 11 | 12 | 12 | 12 |
| 営業外費用 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 支出計 | | 12 | 12 | 12 | 12 | 13 | 13 | 13 |
| 営業損益 | | 5 | 5 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 |
| 経常損益 | | 5 | 5 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 |
| 当年度末繰越損益 | | - | - | - | - | - | - | - |
| 当年度末累積資金残 | | 57 | 60 | 52 | 50 | 50 | 42 | 37 |

(参考)関連事業

【収入目標】

局が所有する不動産を経営資源として最大限活用するとともに、広告用デジタルサイネージの設置拡大や駅構内への店舗の新設などにより、収入の増加に努めます。

【収入計画】

(単位：億円)

| 科目 \ 年度 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------|------|------|------|
| 賃貸料収入 | 84 | 84 | 85 |
| 広告料収入 | 44 | 45 | 46 |
| 構内営業料等 | 16 | 17 | 17 |
| 合 計 | 144 | 146 | 147 |

※各事業の収入のうち、関連事業に係る収入を再掲

(付表) 計画事業費内訳

計画事業費内訳

(単位：億円)

| 4つの方針 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 3か年計 |
|-------------|--------|--------|--------|-------|
| 安全・安心の確保 | 530 | 448 | 686 | 1,663 |
| 質の高いサービスの提供 | 446 | 228 | 499 | 1,172 |
| 東京の発展への貢献 | 213 | 224 | 325 | 761 |
| 経営基盤の強化 | 18 | 13 | 19 | 50 |
| 合計(重複控除後) | 959 | 642 | 1,055 | 2,656 |

(単位：百万円)

| 高速電車事業(都営地下鉄) | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 3か年計 |
|---------------|--------|--------|--------|---------|
| 安全・安心の確保 | 45,632 | 37,825 | 61,611 | 145,068 |
| 質の高いサービスの提供 | 38,264 | 20,336 | 49,145 | 107,745 |
| 東京の発展への貢献 | 16,828 | 17,793 | 28,484 | 63,104 |
| 合計(重複控除後) | 76,375 | 49,085 | 92,361 | 217,821 |

(単位：百万円)

| 自動車運送事業(都営バス) | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 3か年計 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 安全・安心の確保 | 3,584 | 3,547 | 3,603 | 10,734 |
| 質の高いサービスの提供 | 4,576 | 2,282 | 587 | 7,445 |
| 東京の発展への貢献 | 3,860 | 4,280 | 3,729 | 11,869 |
| 合計(重複控除後) | 11,997 | 10,086 | 7,896 | 29,979 |

(単位：百万円)

| 軌道事業(東京さくらトラム(都電荒川線)) | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 3か年計 |
|-----------------------|--------|--------|--------|-------|
| 安全・安心の確保 | 734 | 741 | 741 | 2,216 |
| 質の高いサービスの提供 | 6 | 6 | 6 | 17 |
| 東京の発展への貢献 | 39 | 22 | 22 | 83 |
| 合計 | 779 | 769 | 769 | 2,316 |

(単位：百万円)

| 新交通事業(日暮里・舎人ライナー) | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 3か年計 |
|-------------------|--------|--------|--------|-------|
| 安全・安心の確保 | 2,290 | 2,311 | 2,311 | 6,911 |
| 質の高いサービスの提供 | 1,429 | 4 | 4 | 1,436 |
| 東京の発展への貢献 | 12 | 11 | 11 | 35 |
| 合計 | 3,731 | 2,326 | 2,326 | 8,382 |

- 1 各計数は、表示単位未満四捨五入のため、合計等と一致しない場合があります。
- 2 ここで計上している計画事業費は交通局の事業運営に係る費用の一部です。

東京都交通局経営計画2019

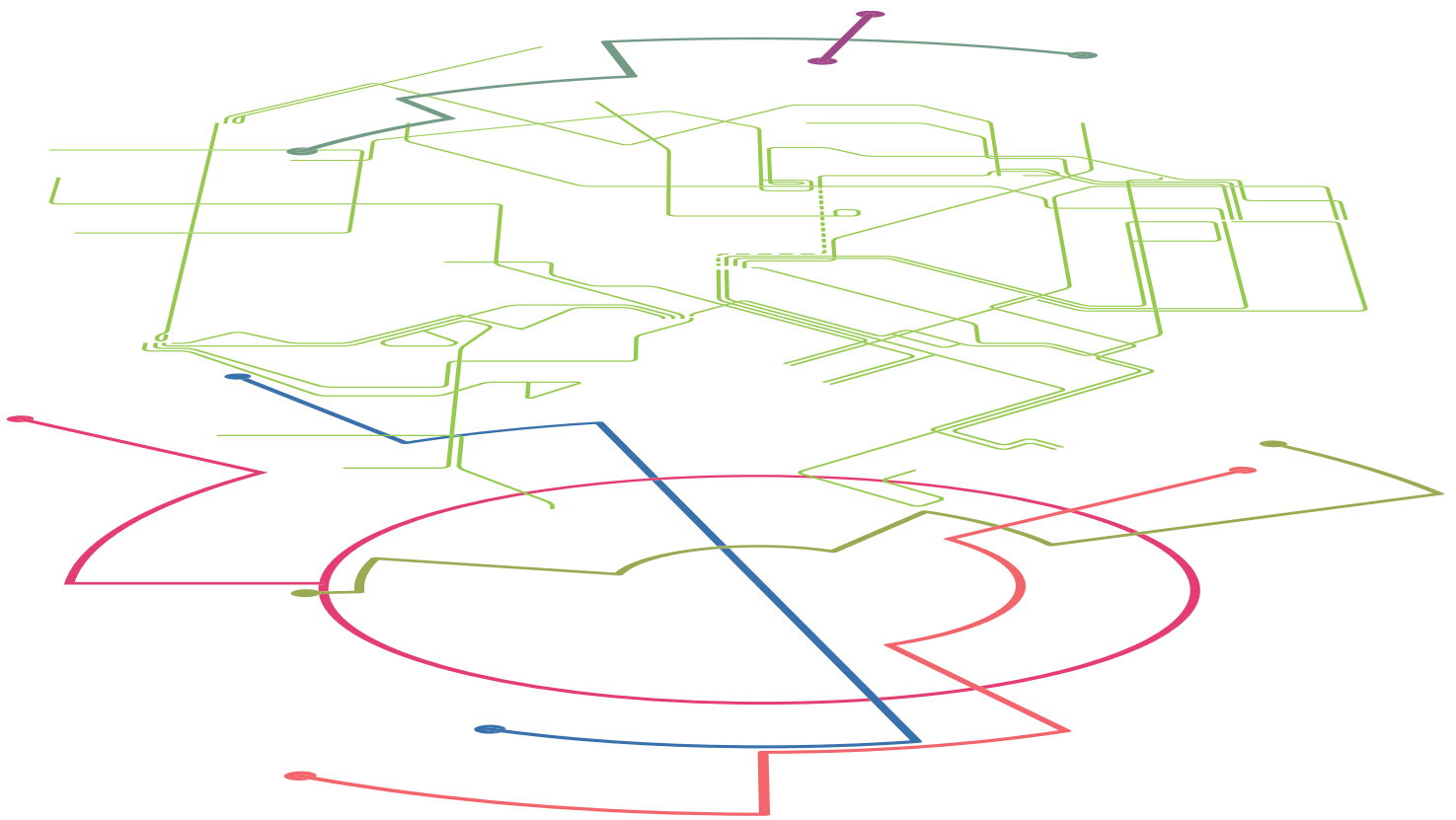
発行 平成31年(2019年)1月

編集 東京都交通局総務部

住所 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

電話 03-3816-5700

印刷 株式会社 東和美術印刷



東京都交通局

<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>

