

東京都交通局

2008 経営レポート



東京都交通局

2011 年、おかげさまで都民の足 100 周年。

目次



| | |
|--------------------------------|----|
| ■ はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ | 1 |
| ■ 東京都交通局のプロフィール・・・・・・・・・・ | 1 |
| ■ 経営方針と経営計画「新チャレンジ 2007」 | 2 |
| ■ 安全・安心を何よりも大切にします | 3 |
| ■ 心から喜んでいただけるサービスをめざして | 10 |
| ■ 公営交通としての使命と社会的役割を果たします | 15 |
| ■ 経営の状況 | 22 |
| ■ 平成 19 年度決算総括表 | 22 |
| ■ 平成 19 年度運輸成績総表 | 23 |
| ■ 平成 19 年度損益計算書 | 24 |
| ■ 平成 19 年度貸借対照表 | 24 |
| ■ 財務指標 | 25 |

はじめに

日頃より、都営交通をご利用いただき、まことにありがとうございます。

東京都交通局は、都営地下鉄、都営バス、都電荒川線、新交通日暮里・舎人ライナー、モノレール、発電の6事業を経営しています。

経営にあたっては、東京の都市活動や都民生活を支える公共交通機関としての使命を果たすため、安全の確保を最優先に、お客様本位のサービスの提供や快適な施設の整備・充実に取り組む一方、コスト縮減や業務運営の効率化などに努めています。

このレポートは、お客様や都民の皆様に、東京都交通局の経営状況や様々な取組について紹介し、経営の透明性の向上を図ることを目的として作成いたしました。

本レポートをご覧いただき、ご感想や、忌憚のないご意見をお寄せいただければ幸いです。

平成21年2月 東京都交通局

東京都交通局のプロフィール

Bureau of Transportation, Tokyo Metropolitan Government

■ 事業開始

明治44年8月1日（東京市電気局が路面電車事業と電気供給事業を開始）

■ 所在地

郵便番号 163-8001

東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
（東京都庁第二本庁舎）

■ ホームページ

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

■ 職員数

常時勤務職員・・・6,344名

再任用短時間勤務職員・・・168名

■ 事業概要

交通局は、都営交通（都営地下鉄、都営バス、都電荒川線、日暮里・舎人ライナー、モノレール）の運営と発電事業を行っており、お客様からいただく運賃収入等によって経費をまかない、独立採算で経営を行う「地方公営企業」です。

・都営地下鉄（高速電車事業）

浅草線・三田線・新宿線・大江戸線の4路線、駅数106駅、営業キロ109.0km。一日あたり約229万人のお客様にご利用いただいています。

・都営バス（自動車運送事業）

運行系統138系統、営業キロ783.7km。車両数1,474両。一日あたり約57万人のお客様にご利用いただいています。貸切観光バス（5両）も営業しています。

・都電荒川線（軌道事業）

三ノ輪橋～早稲田間12.2kmを営業。車両数39両。一日あたり約5万3千人のお客様にご利用いただいています。

・日暮里・舎人ライナー（新交通事業）

高架軌道をゴムタイヤで走る「新交通システム」で、日暮里～見沼代親水公園間9.7kmを営業。平成20年3月30日に開業しました。

・モノレール（懸垂電車事業）

我が国初のモノレールで、鉄道事業法に基づく懸垂式鉄道として、上野動物園内で0.3kmを営業。施設は東京都建設局が所有しており、交通局が管理・運行しています。

・発電（電気事業）

多摩川に3か所の水力発電所を保有。年間11.7万MWh（およそ一般家庭3万2千世帯分）を発電。発電した電気は、東京電力株式会社に卸売しており、奥多摩地域の安定的な電力供給に貢献しています。

・関連事業

地下鉄駅構内への店舗の設置、土地・建物の賃貸、光ファイバーケーブルの貸付等の資産の有効活用や、広告事業などを行っています。

経営方針と経営計画「新チャレンジ 2007」

経 営 方 針

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

このため、常に社会の新しい風を捉えながら、多様化・高度化するニーズを的確に把握し、安全を最優先に、真にお客様本位のサービスの創造と不断の経営改革に挑戦していきます。

【お客様への4つの約束】

- お客様の安全・安心を何よりも大切にし、災害に強く、事故のない都営交通をめざします。
- お客様に心から喜んでいただけるサービスを提供し、快適で利用しやすい都営交通をめざします。
- 公営交通としての使命と社会的役割を十分に果たし、人に優しく環境に配慮した都営交通をめざします。
- 経営力を強化し、スリムで足腰の強い都営交通をめざします。

交通局では、平成 19 年 2 月、「東京都交通局経営計画 -新チャレンジ 2007- ~明日に向かって走る都営交通~」を策定しました。

「新チャレンジ 2007」は、社会経済情勢の変化に伴う新たな要請や厳しい経営状況などを踏まえ、交通局が今後進むべき道標として策定したものです。中長期を見据えながら、経営の基本的な考え方や取組方針を示すとともに、計画期間中に取り組む主要な事業等を掲げ、可能な限り具体的な数値目標を設定するなど、マネジメント・サイクルの徹底を図っています。

この経営計画を職員一丸となって確実に実施することにより、お客様サービスのさらなる向上と不断の経営改革を積極的に進めてまいります。

■ 「新チャレンジ 2007」の概要

- 1 計 画 期 間 平成 19～21 年度
- 2 計画事業数 82 事業（うち新規事業 36）
- 3 計画事業費 626 億円（うち 324 億円を「安全・安心の確保」に関する事業に重点的に投入）
- 4 効率化計画 3 か年で 171 億円の経費を削減、局全体の約 8 %に当たる 600 人の職員を削減
- 5 財 政 収 支 都営地下鉄、都営バス、都電荒川線、発電の 4 事業について、平成 21 年度には経常損益の黒字を確保。計画期間中は運賃を据え置き

■ 「新チャレンジ 2007」の全文と達成状況

ホームページで、経営計画の全文と計画事業の達成状況をダウンロードしてご覧いただけます。

東京都交通局ホームページ > 経営情報 > 新チャレンジ 2007

アドレス <http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/information/challenge2007/index.html>

また、主要な計画事業の達成状況については、本レポートの中でも掲載しています。

(**新Challenge2007**と表示)

安全・安心を何よりも大切にします

交通事業者にとって、安全・安心の確保はサービスの基本であり、最大の使命です。交通局では、安全マネジメント態勢を確立・強化するため、局長を委員長とする「安全対策推進委員会」を設置するとともに、訓練を通じた異常時対応能力の向上や駅の災害対策のための大規模改修、施設・設備の更新などソフト・ハードにわたり、安全管理対策の強化を図っています。

安全方針

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

このため

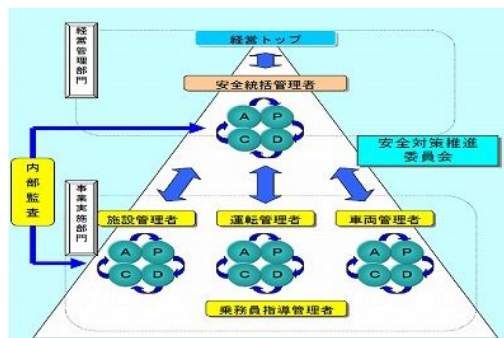
- 決められたルールを確実に守ります。
- 日頃から情報を共有し、事故の“芽”を摘むことに努めます。
- 安全・安心な車両、設備などの提供に努めます。
- 安全を守るための取組を絶えず見直し、改善に努めます。

■ 安全管理規程と安全方針の策定

平成 18 年 10 月、運輸安全一括法の施行により鉄道事業法や道路運送法等が改正されたことに伴い、「安全管理規程」を制定しました。

この規程に基づき、安全統括管理者や運転管理者を中心とした安全管理の責任体制及びその実施方法等を定めています。

また、安全に係る基本的な姿勢を示した「安全方針」を定め、さらに、これを具体化した「安全重点施策」を毎年策定しています。



交通局の安全マネジメント態勢

■ 輸送の安全に関する情報の提供

ホームページで、都営交通の安全に関する施策や安全管理体制等を記載した「安全報告書」をダウンロードしてご覧いただけます。

東京都交通局ホームページ

> 経営情報

> 安全報告書

アドレス <http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/information/safety/index.html>

❖ 私たちは忘れません - 6月13日は「都営交通 安全の日」

「6月13日」は、平成6年に地下鉄浅草線浅草橋駅で人身事故を、平成18年には都電荒川線で衝突事故を発生させた、交通局として、決して忘れてはならない日です。

平成19年度から、毎年6月13日を「都営交通 安全の日」と定め、このような事故を二度と起こさないよう、安全に対する意識を一層高め、職員一丸となって安全な輸送サービスの提供に取り組んでいきます。

安全の日ポスター



■ 都営地下鉄の安全運行

安全で災害に強い都営地下鉄をめざし、日常の安全運行はもとより、異常時に備えた訓練、施設・設備の整備など、ソフト・ハードの両面から、様々な取組を進めています。

しかしながら、平成 19 年度には、浅草線と大江戸線において、ヒューマンエラーを原因とする輸送障害を発生させ、大勢のお客様にご迷惑をおかけしました。深くおわび申し上げます。

職員一同が初心に立ち返り、基本を守った確実な業務の遂行こそ安全の基礎であることを改めて心に刻み、再発防止に全力を尽くすとともに、引き続き、安全運行の確保と施設・設備の充実に取り組んでまいります。

❖ 異常時に備えた訓練

「交通局災害対策計画」に基づき、自然災害等の異常時を想定し、警備・復旧計画を具体的に定め、線路・構造物の点検を迅速かつ適切に実施する体制を整えているほか、状況に応じた各種の訓練を行っています。

【異常時総合訓練】各部署が連携し、脱線した車両の復旧作業やお客様の救護・避難誘導等を行う訓練

【NBC（核物質・生物剤・化学剤）対処訓練】警察・消防と連携しながら、テロ災害を想定し、化学剤散布時の避難誘導や不審物の除去等を行う訓練

【総合防災訓練】直下型・東海地震を想定した次駅停止や減速等の訓練

【自衛消防訓練】火災に備えた消火活動等の訓練

【自然災害（水害）防止訓練】土の積みや止水板の設置等の訓練



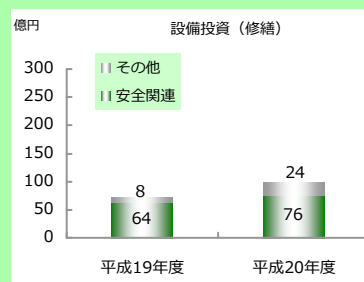
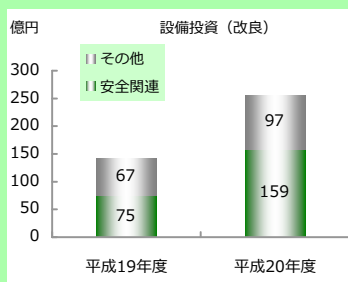
異常時総合訓練（お客様の救出訓練）

❖ 災害に強く、安全な施設・設備

震災対策として、平成 13 年度までに地下鉄施設（高架部（駅部を除く）・地下駅部・地下車庫の柱）の耐震補強工事を完了しており、平成 19 年度は、橋りょう部や高架駅の耐震補強工事を進めました。

また、平成 18 年度から、地震発生時の安全性の確保と運転再開の判断を的確に行うため、「ゾーン地震計」を導入。きめ細かい測定に基づき的確な点検を行うことで、スムーズな安全確認、運転再開をめざしています。

設備投資額の内訳



鉄道運転事故・輸送障害

平成 19 年度の鉄道運転事故は 3 件で、ホーム上からの転落 1 件、接触 2 件が発生しました。

輸送障害は、第三者障害（自殺目的による飛び込み）12 件、車両・施設トラブル等の障害 3 件、自然災害 1 件（落雷）が発生しました。

| | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|--------|------------|-------|-------|-------|
| 事故等の件数 | 鉄道運転事故(件) | 7 | 8 | 3 |
| | 輸 送 障 害(件) | 11 | 12 | 16 |

※「鉄道運転事故」：列車衝突・列車脱線・列車火災・踏切障害・道路障害・鉄道人身障害・鉄道物損の各事故。

※「輸送障害」：鉄道による輸送に障害を生じた事態で、鉄道運転事故以外のもの。

※ 感電死傷、電気火災等の「電気事故」及び「鉄道運転事故」が発生するおそれがある事態（インシデント）の発生はありませんでした。

■ 平成 19 年に発生した浅草線と大江戸線の輸送障害について

平成 19 年 7 月 8 日、浅草線泉岳寺駅構内の電力ケーブルからの発煙及び三田駅での車両トラブルにより約 11 時間にわたって列車運行に支障を生じさせました。また、同年 10 月 23 日には、朝の通勤・通学の時間帯に、大江戸線の架線停電により 3 時間にわたり列車の運行に支障を来しました。

これらの輸送障害について、国土交通省関東運輸局鉄道部長から、原因究明と再発防止、早期復旧の対策、異常時における安全かつ速やかな乗客の避難誘導の方法を検討するよう、交通局長あての「警告書」が出されました。交通局では、直ちに原因究明と対策の検討を行い、保守作業時の安全対策の徹底、車両バッテリーの放電防止、ヒューマンエラーの防止策等について関東運輸局に報告しました。

■ お客様に安心して駅をご利用いただくために

(1) 排煙設備及び二方向避難経路

地下駅の火災対策として、駅構内に煙が拡散しないよう強制的に煙を排出する排煙装置と火災で避難路がふさがれたときでも別の経路を選択できるよう、二方向の避難経路の整備を進めています。

| 指標（状況） | 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 |
|-----------------|-----------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 駅 （割合） | 73/93 (78%) | 74/93 (80%) | 77/93 (83%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】対象 93 駅について整備 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】3 駅について整備 | | | |

※ 93 駅：都営地下鉄全 106 駅から他社が管理する駅（5）及び地上駅（8）を除いた駅数

(2) 蓄光式避難誘導明示物

地下駅の火災対策として、駅構内が煙で見えづらくなった場合でも避難方向が識別できるよう、自然発光素材を使った避難誘導明示物を設置しています。

| 指標（状況） | 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 |
|-----------------|--------------------------------|------|----------------|-----------------|
| | 駅 （割合） | — | 47/93 (51%) | 93/93 (100%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 19 年度までに全駅に設置 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】46 駅に設置し、全駅での設置を完了 | | | |

※ 93 駅：都営地下鉄全 106 駅から他社が管理する駅（5）及び地上駅（8）を除いた駅数

(3) 出入口止水板

過去に集中豪雨のため出入口から浸水した経験を教訓に、止水板・防水扉・浸水防止装置等の防水設備を設置し、被害を最小限にとどめるようにしています。

| 指標（状況） | 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 |
|-----------------|--------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|
| | か所 （割合） | 282/304 (93%) | 282/304 (93%) | 304/304 (100%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 19 年度までに対象となるすべての出入口に設置 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】22 か所の出入口に設置し、全か所への設置を完了 | | | |

※ 304 か所：沿線自治体のハザードマップで浸水予想地域にある出入口の数

(4) 駅構内監視カメラの機能強化

駅構内の防犯対策を強化するため、監視カメラの機能の強化を進めています。

| 指標（状況） | 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 |
|-----------------|----------------------------------|------|-----------------|-----------------|
| | 駅 （割合） | — | 26/101 (26%) | 33/101 (33%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までに 47 駅の防犯カメラの機能を強化 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】7 駅の防犯カメラの機能を強化 | | | |

※ 101 駅：都営地下鉄全 106 駅から、他社が管理する駅（5）を除いた駅数

(5) 列車緊急停止ボタン・スイッチ

お客様がホームから転落したときなどに操作すると、走行中の列車を停止させる装置をすべての駅に設置しています。

| | |
|--------|-----------------------|
| 指標（状況） | 106/106 全駅に設置済み（100%） |
|--------|-----------------------|



排煙装置



蓄光式避難誘導明示物



止水板



列車緊急停止ボタン・スイッチ

■ お客様に安心して列車にご乗車いただくために

(1) ATS (自動列車停止装置)

制限速度を超えて信号機を通過すると、自動的にブレーキをかける装置を浅草線に導入済みです。

| | |
|------------------------------|------------------------------------------------|
| 指標 (状況) | 浅草線に導入済み |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 22 年度までに ATC 並みの機能を持つ新型 ATS (C-ATS) に改良 |
| ※ ATS : Automatic Train Stop | |

(2) ATC (自動列車制御装置)

先行列車との間隔やカーブなどの条件によって決まる制限速度を超えると、自動的にブレーキをかけて列車の速度を制御する装置を三田線・新宿線・大江戸線に導入済みです。

| | |
|---------------------------------|-------------------|
| 指標 (状況) | 三田線・新宿線・大江戸線に導入済み |
| ※ ATC : Automatic Train Control | |

(3) 運転士異常時列車停止装置

運転士が急病などで運転できなくなったときに、自動的に列車を停止させる装置を設置しています。

| 指標 (状況) | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|-----------------------|-------|------------------|------------------|
| | 編成 (割合) | — | 118/145 (81%) | 118/145 (81%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までに全編成に設置 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】— | | | |

(4) 非常通報器 (車内インターホン)

車内で異常が発生したときに、お客様から乗務員や運輸指令所に通報できる装置をすべての車両に設置しています。

| | |
|---------|-----------------------------|
| 指標 (状況) | 1,086/1,086 全車両に設置済み (100%) |
|---------|-----------------------------|

(5) 連結部転落防止幌

ホームから車両と車両との間への転落を防止するため、車両間^{ほろ}に幌を設けてすき間を少なくしています。

| | |
|----------------------------------------------------------|---------------------------|
| 指標 (状況) | 864/864 対象全車両に設置済み (100%) |
| ※ 864 両 : 全 1,086 両からホームゲートが設置されている三田線の車両数 (222) を除いた車両数 | |



非常通報器 (車内インターホン)



連結部転落防止幌

❖ 決して事故を風化させないために — 「事故から学ぶ展示室」



展示室を活用した研修

交通局研修所では、安全意識の高い職場風土を作るため、過去の事故事例を基にした教育用資料を展示する「事故から学ぶ展示室」を、平成 19 年 11 月に開設しました。展示室には、事故の教訓を風化させないよう、平成 18 年の事故で破損した都電荒川線の車両のバンパーを展示したほか、映像やコンピューターグラフィックにより過去の事故を振り返るための映像装置、事故発生時の運輸指令所の緊迫した無線等の交信音声を再現する音響装置等を設置しています。

また、都営交通や他社で発生した事故・インシデント事例等をパネルで展示し、事故防止や安全管理等の各種の研修時に教材として活用するなど、職員の安全意識の向上に役立てています。

■ 都営バスの安全運行

都営バスでは、職責に応じた研修や、乗務員に対する安全教育及び運転適性検査を行うなど、安全運行の徹底を図っています。

また、事故や災害時における乗務員や営業所職員の対応能力の向上を図るため、様々な状況を想定しながら、乗務員が営業所や警察・救急への連絡等を行う「緊急対応訓練」を実施しています。

バス車両については、法令に基づいた定期点検整備や毎日の運行前点検（日常点検）を行っているほか、車両部品交換周期の見直しなどの「予防保全」により、安全性の一層の向上に努めています。



AEDを使用した心肺蘇生訓練

事故・車両故障等

平成 19 年度、国土交通省に報告した事故等の件数は 176 件でした。

| 法に基づく、事故等の報告件数(件) | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-------------------|-------------------|-------|-------|-------|
| | 車 両 火 災 | 1 | 2 | 0 |
| | 自 転 車 と の 接 触 | 2 | 4 | 1 |
| | オ ー ト バ イ と の 接 触 | 0 | 2 | 2 |
| | タ ク シ ー と の 接 触 | 0 | 0 | 1 |
| | 発車時、急停車による車内転倒 | 12 | 6 | 4 |
| | ドアきょう圧による車内事故 | 2 | 0 | 3 |
| | 乗務員疾病による運行中止 | 3 | 3 | 4 |
| | 乗用車との接触による車内事故 | 0 | 1 | 0 |
| | 自 動 車 の 装 置 の 故 障 | — | 129 | 161 |
| 計 | | — | 147 | 176 |

※ 道路運送法第 29 条及び自動車事故報告規則第 2 条に基づき国土交通大臣に報告した事故等の件数です。

※「自動車の装置の故障」については、平成 18 年度から報告対象が拡大されています。

都営バスの安全対策

(1) 音声通話専用無線（デジタル MCA 無線）

災害時の情報収集や迅速な避難誘導指示を行うための通信手段として、音声通話専用無線をすべてのバス車両に装備しています。平常時には、スムーズな運行管理にも活用しています。

| 指標（実績） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|---------------------|-------|-------|--------|
| | 状況 | — | — | 全車両に導入 |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 19 年度に全車両に導入 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】全車両に導入 | | | |

(2) ドライブレコーダー

車両に設置したカメラにより車両周辺の状況を撮影し、衝突や急ブレーキなどの衝撃があった際には、その前後数十秒間の映像を記録するドライブレコーダーを設置しています。記録した映像については、乗務員の安全教育に活用しています。

| 指標（実績） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|--------------------------------------|-------|-------|-----------------|
| | 台 （割合） | — | — | 46/138 (33%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までに全 138 系統の車両（各 1 両）に導入 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】46 両に導入 | | | |

■ 都電荒川線の安全運行

都電荒川線では、平成 18 年に発生させた衝突事故を教訓に、さらなる安全対策の強化に努めており、新たに、全車両にブレーキランプと車載映像記録装置を設置しました。

また、全運転手に対し、規程遵守を徹底させるとともに、添乗指導や距離目測の再確認を実施しました。また、追従運転の訓練や非常ブレーキによる停止訓練、事故防止研修などを行っています。



新たに設置したブレーキランプ

鉄道運転事故・輸送障害 <都電荒川線、日暮里・舎人ライナー、モノレール>

平成 19 年度は、都電荒川線において鉄道運転事故 2 件（踏切障害）、自然災害による輸送障害 2 件（強風による飛来物・積雪）が発生しました。

なお、日暮里・舎人ライナー及びモノレールでは事故等はありませんでした。

| | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------|-------------|-------|-------|-------|
| 事故等の件数(件) | 鉄 道 運 転 事 故 | 6 | 7 | 2 |
| | 輸 送 障 害 | 1 | 2 | 2 |

※「鉄道運転事故」：列車衝突・列車脱線・列車火災・踏切障害・道路障害・鉄道人身障害・鉄道物損の各事故。

※「輸送障害」：鉄道による輸送に障害を生じた事態で、鉄道運転事故以外のもの。

※ 感電死傷、電気火災等の「電気事故」及び、「鉄道運転事故」が発生するおそれがある事態（インシデント）の発生はありませんでした。

都電荒川線の安全対策

(1) ブレーキランプ

電車同士の追突や自動車との接触を防ぐため、ブレーキランプを全車両に設置しています。

| | |
|--------|----------------------|
| 指標（実績） | 39／39 全車両に整備済み（100%） |
|--------|----------------------|

(2) 車載映像記録装置・速度制御装置

運転席からの前方映像や走行状況を記録する車載映像記録装置を全車両に設置しています。また、最高運転速度を超過することがないように、ノッチ（アクセル）ハンドルを入れていても、40km/h を超えると自動的に加速を停止させる速度制御装置を順次、設置しています。

| 指標（実績） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------|-------|------------------------------------------------|
| | 両 (割合) | — | — | [車載映像記録装置] 39／39 (100%) [速度制御装置] 1／39 (3%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】[車載映像記録装置] 平成 19 年度までに 39 両に設置 [速度制御装置] 平成 21 年度までに新型車両の導入に併せ、7 両に設置 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】[車載映像記録装置] 39 両に設置 [速度制御装置] 1 両に設置 | | | |

(3) 運転手異常時電車停止装置

運転手が急病などで運転できなくなったときに、自動的に電車を停止させる装置を導入しています。

| 指標（実績） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|----------------------------------|-------|-------|--------------|
| | 両 (割合) | — | — | 1／39 (3%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までに新型車両の導入に併せ、7 両に導入 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】1 両導入 | | | |

❖ 飛鳥山付近のカラー舗装化

ドライバーの注意を喚起して走行環境の安全性を向上させるため、平成 20 年 3 月、自動車交通量の多い明治通り飛鳥山交差点付近において、電車が走行する軌道部分の道路舗装をカラー化しました。



ガラー舗装化前

カラー舗装化後

■ 日暮里・舎人ライナーの安全運行

日暮里・舎人ライナー（日暮里～見沼代親水公園間 9.7km 13 駅）が、平成 20 年 3 月 30 日に開業しました。舎人地区から日暮里駅までを約 20 分で結びます。

側方案内軌条方式による新交通システムを採用し、高架専用軌道をゴムタイヤで走行します。車両は 5 両編成で、ATO（自動列車運転装置）による自動運転を行っており、列車の運行は指令室で集中管理しています。

駅係員は日暮里駅と舎人公園駅に常駐しており、その他の駅は駅係員が巡回しています。万が一、駅間に列車が停止した場合には、係員が直ちに駆けつけることになっています。また、駅係員は運転士の資格を持ち、いつでも列車を手動で運転することが可能な体制をとっています。

❖ 開業を前にした異常時総合訓練

開業を控えた平成 20 年 3 月 3 日、約 500 人が参加し、東京消防庁等関係機関と合同で異常時総合訓練を行いました。

事故復旧本部を設置し、負傷者の救出及び搬出、お客様の避難誘導等を実施。また、パンタグラフ等の破損への対応、案内軌条の点検調整、走行路の点検・確認等の事故復旧訓練も行いました。

お客様の避難誘導訓練



日暮里・舎人ライナーの安全対策

(1) ATO・ATC（自動列車運転装置・自動列車制御装置）

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」をコンピューター制御で行う ATO 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 ATC も導入しています。

指標（実績）

導入済み

※ ATO : Automatic Train Operation ATC : Automatic Train Control

(2) 非常通報器・非常停止ボタン

車内で異常が発生したときに、お客様から指令室の係員に通報できる非常通報器と、緊急時には列車を自動的に停止させる非常停止ボタンをすべての車両に設置しています。

指標（実績）

全車両に設置済み

(3) ホームドア

お客様の転落や列車との接触事故を防止するため、全駅にホームドアを設置しています。

指標（実績）

全駅に設置済み



非常通報器・非常停止ボタン



ホームドア

❖ 万が一のために – 命を救う AED –

お客様が心臓のポンプ機能が失われる心室細動の状態になったときに、速やかに心肺蘇生を行えるよう、自動体外式除細動器（AED）を設置しています。駅係員やバス乗務員は心肺蘇生法の訓練を受けており、救命事例もあります。

※ 設置場所：都営地下鉄全駅、日暮里・舎人ライナー全駅、主要バスターミナル、都営バス・都電の営業所、路線バスの一部と観光バスのすべての車両



改札口に設置した AED



バス運転席に設置した AED

心から喜んでいただけるサービスをめざして

交通局では、接遇の向上や、お客様の立場に立った施設・車両の改良など、便利で快適なサービスを提供するため、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（CS：Customer Satisfaction）の向上に取り組んでいます。

また、お客様のご意見・ご要望を交通局全体の情報として活用し、サービスの向上・充実に役立てるため、サービス推進本部会議で議論するとともに、局全体に周知しています。

さらに、局を挙げて、サービス精神とホスピタリティあふれる職場風土づくりに取り組むなど、お客様の視点に立った質の高いサービスの提供に努めています。

■ サービス推進活動

平成 19 年度 サービス推進年間活動テーマ

「サービスは 笑顔、挨拶、思いやり ころころを込めてすぐ実行」

平成 4 年 2 月、局長を本部長とする「東京都交通局サービス推進本部」を立ち上げるとともに、各職場の実態に合わせた具体的なサービス推進活動を実践していくため、各部にサービス推進部会、各課・事業所にサービス推進チームを設置し、都営交通ならではのサービスをお客様に提供するための活動に取り組んできました。

平成 13 年度からは、「サービス推進運動表彰制度」を設け、サービス推進活動に積極的に取り組み、顕著な功績のあった事業所等に対して、表彰を行っています。



❖ サービス推進強化月間

4 月と 10 月を「サービス推進強化月間」とし、お客様本位のサービスの創造をめざして、各職場において様々な活動を行っています。

期間中は、本部長（局長）をはじめとする本部員（部長等）が、乗務や保守職場などの現場を巡回し、職員と懇談することで、サービス推進の意義や必要性の浸透を図っています。

また、ポスターを掲出し、お客様へ強化月間の取組を PR しています。



本部員の職場巡回

❖ 日常業務の総点検

都営交通巡回モニター（P.12）の評価やお客様の声を参考にしながら、職場ごとに日常業務を総点検し、サービス向上のための様々な取組を行っています。

また、サービス推進強化月間には、半期の活動を振り返り、チームごとの重点項目を定め活動を展開しています。

〔重点的な取組の例〕

- ・肉声による車内放送の適切な音量や内容の改善
- ・快適な車内温度の調整
- ・わかりやすい駅案内サインの設置
- ・営業現場をサポートする視点に立った本局事務の改善

❖ 職場風土改善の取組

職員が自らの力により、継続的にお客様サービスの向上に努める職場づくりを進めていく、「職場風土改善活動」の取組を推進しています。

この取組は、職場における風土改善リーダー（駅の助役や都電・バス営業所の運行管理職員）を育成し、このリーダーを中心として、メンバー（駅係員や都電・バス乗務員等）自らがお客様サービスについて考え、サービス推進活動を積極的に進めていくよう導くものです。

平成 17 年度に実施した、職場風土改善の「モデル職場づくり」では、実施職場において苦情が減少し、自主的なサービス推進活動が進められるなど、一定の成果を収めました。外部講師から、お客様と接する職員の接遇面の問題及び管理監督者とのコミュニケーション不足等について指摘がありました。

平成 18 年度からは、職場風土改善の取組をすべての駅とバス営業所に展開。平成 19 年度からは都電の営業所でも取組を開始しました。

今後も継続し、リーダーが駅係員やバス乗務員と密接なコミュニケーションをとることにより、よりサービスレベルの高い職場づくりをめざしていきます。



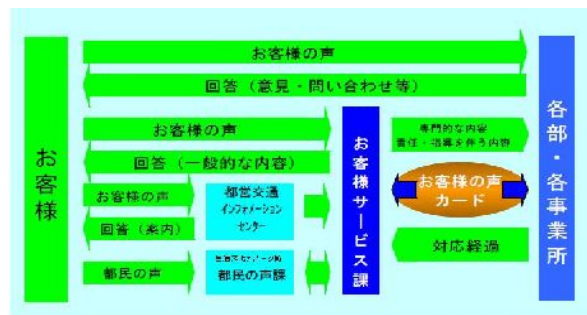
職場風土改善リーダー研修

■ お客様の声を局事業に活かします

交通局では、お客様のご意見に迅速・的確に対応し、局事業に反映させるため、「お客様の声カード」の様式を定め、報告・集約・分析しています。

その内容や対応の状況は、サービス推進本部を通じ、局全体に周知し、サービス向上・充実に役立てています。

「お客様の声」への対応



お客様の声と情報提供

(1) お客様の声

平成 19 年度、お客様サービス課に寄せられた「お客様の声」は 3,711 件で、前年度に比べて 86 件 (2.3%) 減少しました。

| 指標（状況） | 年度 | 17 年度 | | | | 18 年度 | | | | 19 年度 | | | |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|
| | （件） | 感謝 | ご意見等 | 苦情 | 計 | 感謝 | ご意見等 | 苦情 | 計 | 感謝 | ご意見等 | 苦情 | 計 |
| | 都営地下鉄 | 53 | 878 | 477 | 1,408 | 66 | 1,285 | 370 | 1,721 | 69 | 1,359 | 298 | 1,726 |
| | 都営バス | 99 | 711 | 611 | 1,421 | 133 | 1,052 | 542 | 1,727 | 125 | 1,176 | 408 | 1,709 |
| | 都電荒川線 | 4 | 33 | 35 | 72 | 3 | 55 | 50 | 108 | 2 | 48 | 19 | 69 |
| | その他 | 4 | 117 | 56 | 177 | 2 | 173 | 66 | 241 | 6 | 149 | 52 | 207 |
| | 計 | 160 | 1,739 | 1,179 | 3,078 | 204 | 2,565 | 1,028 | 3,797 | 202 | 2,732 | 777 | 3,711 |

(2) ホームページアクセス件数

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

交通局のホームページでは、運行情報や時刻表、運賃検索、グッズ・イベントなど都営交通の最新情報を提供しています。音声読み上げソフトへの対応等、アクセシビリティにも配慮しています。

また、携帯電話やパソコンからリアルタイムで都営バスの現在位置がわかるサービスも提供しています。

| 指標 (状況) | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|---------|---------|--------|--------|--------|
| | 一日平均(件) | 約 17 万 | 約 29 万 | 約 33 万 |

❖ 寄せられた「お客様の声」から

【都営地下鉄】

- ◆ 事故やダイヤ乱れの際の説明が足りない。
→ きめ細かな放送の実施、速やかな情報提供を全職員に指導・徹底しました。
- ◆ PASMO で、3 線にまたがる区間など連絡定期券が作れない区間がある。
→ 平成 20 年 3 月から、1 枚で発行できる他社との連絡定期券の発売範囲を拡大しました。
- ◆ 新宿線で AM ラジオの受信状態が悪く、聴きづらい。
→ 法令上の制約により出力増強は困難ですが、ご指摘のあった場所のアンテナ線の細部点検を重点的に行うなど、引き続き対策をとっていきます。
- ◆ 月島駅の出入口で、右側通行を守らない人がおり、衝突するおそれがある。
→ 誘導サインやミラーを設置しているところですが、平成 19 年 10 月、より見やすいサインを設置しました。今後も状況によって対策を検討していきます。
- ◆ 大江戸線の内車で体調が悪くなったが、駅で適切な処置とやさしい対応をしてもらい、無事試験を受けることができた。
→ お客様には、落ち着いて呼吸を整えるなどのアドバイスをし、駅務室で休んでいただきました。当該駅係員に対して激励するとともに、全職員が迅速な対応ができるよう周知徹底しました。

このほか、ダイヤに関するご意見や、列車遅延や乗車券の取扱いについての苦情、優先席を譲ってくれないなどのマナーに関するご意見等をいただきました。

【都営バス】

- ◆ 高額紙幣でおつりが出ない。
→ 約 1,500 台運行している全車に釣銭用の紙幣を常備することは困難ですが、車内で他のお客様に両替をお願いするなど、乗務員に対応の方法を指導徹底しました。
- ◆ 王 55 系統が満員で乗り切れず、駅まで時間がかかりすぎたうえ、運転手の対応も悪かった。
→ 乗務員の対応について、直ちに指導教育を行うとともに、お客様の利用状況を調査し、平成 20 年 2 月に同系統に折返便を新設し、輸送力を増強しました。
- ◆ 品 97 系統を利用したが、大変丁寧なアナウンスで親切な運転手さんだった。今後も良い運転手さんが増えることを期待する。
→ 当該乗務員は以前にもお褒めの言葉をいただいております。今後も他の乗務員の模範となるよう、激励しました。

このほか、ベビーカー使用時の乗務員の対応が悪いとの苦情や、携帯電話使用や喫煙等のマナーに関するご意見等をいただきました。

【都電荒川線】

- ◆ 停留場で、前方の信号が赤なのに電車が少し前に出されてしまい、乗ることができない。
→ 道路構造上、踏切を作動させる（閉める）ために電車を前に移動させる必要がある停留場があり、定時運行確保のため、乗り降りが終わりますと、電車を前方に進ませることでありますので、ご理解をお願いします。

このほか、混雑時や、車いす使用のお客様に対する乗務員の対応についての苦情等をいただきました。

【その他】

定期券の発売等を委託している団体に関するご意見や、交通局職員の処分に関するご意見等をいただきました。

❖ 都営交通巡回モニター

「お客様視点のサービス展開」をめざして、平成 18 年度から「カスタマーズ・アイ～都営交通巡回モニター制度」を導入しています。

この制度は、モニターの皆様に都営交通をご利用いただき、職員の対応、駅・車両・バス停の状況について、サービスレベルを評価していただくものです。

懇談会やアンケートを実施し、具体的な意見をお聴きするとともに、評価やご意見・ご提案は、局事業に積極的に反映させ、お客様サービスの向上に努めています。

- ◆ 概要 ・ 人数：250 名 ・ 任期：1 年

◆ 主な活動

- ・ サービスレベル調査
都営交通を実際に利用していただき、サービスについての満足度を 4 段階で評価していただきます。
- ・ モニターアンケート
都営交通のサービス全般について、アンケート形式で答えていただきます。
- ・ ブロック懇談会
ブロックごとに開催し、モニターの皆様と交通局幹部職員が直接意見交換を行います。
- ・ 施設見学会
都営交通事業に理解を深めていただくため、施設を見学していただきます。



巡回モニターの皆様の施設見学

都営地下鉄のサービスアップ

(1) 地下駅の冷房化

開業当初から完備している大江戸線に加え、他の路線についても、順次、改良工事を進めています。

| 指標 (状況) | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|--------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 駅 (割合) | 73/93 (78%) | 74/93 (80%) | 74/93 (80%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までに 83 駅を冷房化 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】未実施 | | | |

※ 93 駅：全 106 駅から他社が管理する駅 (5) 及び地上駅 (8) を除いた駅数

(2) 駅のリニューアル (ファインステーション計画)

建設から年数が経過した浅草線と三田線の駅をリニューアルすることで、明るく快適な駅づくりを進めています。

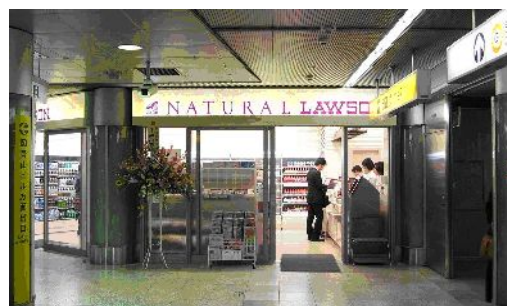
| 指標 (状況) | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 駅 (割合) | 23/43 (53%) | 24/43 (56%) | 27/43 (63%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までに対象となる 43 駅を完了 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】3 駅を整備 | | | |

※ 43 駅：浅草線と三田線の駅数の合計 (47) から他社が管理する駅 (4) を除いた駅数

(3) 駅構内の店舗 (専門店舗)

お客様の多様なニーズに応えられるよう、駅構内に様々な店舗を増設しています。

| 指標 (状況) | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|------------------------------------------------|-------|-------|-------|
| | 店舗数 (店) | 34 | 44 | 52 |
| 新 Challenge2007 | 【計画】毎年度 10 店舗を整備 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】9 店舗を整備 (営業終了があるため上記の店舗数とは一致しません。) | | | |



地下鉄駅構内の専門店舗 左：カフェスペースのあるベーカリー店 (新宿線市ヶ谷駅) 右：コンビニエンスストア (大江戸線青山一丁目駅)

❖ 外国語でも列車の運行情報を提供

都営地下鉄全駅 (交通局管理 101 駅 173 か所) の改札口付近に 40 インチの液晶ディスプレイ (列車運行情報表示装置) を設置し、都営線や他社線の運転見合せ・遅延などの情報を提供しています。

平成 19 年 12 月からは、外国人のお客様へのサービス向上のため、従来の日本語に加えて、英語・中国語・ハングルによる情報表示を開始しました。

| TOEI SUBWAY Operation status / 運行状況 / 运营情况 | | | | |
|--------------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| A Asakusa Line | U Mita Line | S Shinjuku Line | G Goto Line | |
| Operation situation | Operation stopped | Normal operation | Normal operation | Normal operation |
| Time of occurrence | 10:05 | --- | --- | --- |
| Cause | Accident | --- | --- | --- |
| 運行状況 | 運行停止 | 正常運行 | 正常運行 | 正常運行 |
| 発生時刻 | 10:05 | --- | --- | --- |
| 原因 | 事故 | --- | --- | --- |
| 운행 상황 | 운전보류 | 정상 운행 | 정상 운행 | 정상 운행 |
| 발생 시각 | 10:05 | --- | --- | --- |
| 원인 | 사고 | --- | --- | --- |



列車運行情報表示装置の外国語によるご案内 (表示例)

都営バスのサービスアップ

(1) 停留所の上屋・ベンチ

快適にバスをお待ちいただけるよう、上屋（屋根）やベンチの設置などを進めています。

| 指標（状況） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | 照 明 式 停 留 所 | 2,311/3,857 | 2,317/3,874 | 2,345/3,894 |
| | 停 留 所 上 屋 | 1,376/3,857 | 1,391/3,874 | 1,406/3,894 |
| | 停 留 所 ベ ン チ | 624/3,857 | 662/3,874 | 706/3,894 |
| 新 Challenge2007 | 【計画】[上屋] 平成 21 年度までに 60 基を新設、30 基を建替 [ベンチ] 平成 21 年度までに 105 基を新設 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】[上屋]30 基を設置、[ベンチ]35 基を設置 (老朽化や道路等の状況変化による撤去等があるため、総数とは一致しません。) | | | |

(2) 簡易型バス接近表示装置

従来よりも低コストで設置できる簡易タイプのバス接近表示装置（バスの現在位置を表示する装置）の設置を進めています。

| 指標（状況） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | 基数 | 172/3,857 | 282/3,874 | 372/3,894 |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までに 527 基を設置 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】90 基を設置 | | | |

※ このほかに、従来型の「バス接近表示付停留所」が 214 基あります。

(3) IC カード乗車券「PASMO（パスモ）」

すべての車両で PASMO が利用できます。また、定期券や都バス一日乗車券の機能も付加できます。

| 指標（状況） | 全車両に導入済み |
|-----------------|--------------------------------|
| 新 Challenge2007 | 【計画】全車両に導入 |
| | 【実績】全車両に導入済み（平成 19 年 3 月に一斉導入） |

※ 江東区から運行を受託しているコミュニティバス「江東 01 系統（しおかぜ）」を除く。

❖ 都市景観にマッチした新しいバス停留所

平成 19 年度から、東京の都市景観や町並みにふさわしい、新しいタイプのバス停の整備を進めています。

このバス停には、風雨よけを活用した大きな広告板、電照式で明るく見やすい時刻表・路線図、都立高校の生徒が多摩産材を加工して制作したベンチが設置されており、省エネタイプの LED 照明を採用するなど環境にも配慮しています。

このバス停の整備・維持管理に必要な費用は、広告料収入でまかないます。



都電荒川線のサービスアップ

(1) レトロ車両の導入

レトロ調のデザインを採用した特別仕様の新型車両を導入しました。

| 指標（状況） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|----------------------------|-------|-------|-------|
| | 両 | — | — | 1 |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 20 年度までに 2 両導入 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】1 両を導入し、1 両を発注 | | | |

(2) IC カード乗車券「PASMO（パスモ）」

すべての車両で PASMO が利用できます。また、定期券や都電一日乗車券の機能も付加できます。

| 指標（状況） | 全車両に導入済み |
|-----------------|-------------------------------|
| 新 Challenge2007 | 【計画】全車両に導入 |
| | 【実績】全車両に導入済み（平成 19 年 3 月一斉導入） |

公営企業としての使命と社会的役割を果たします

交通局では、バリアフリー化を推進し、どなたにも利用しやすい公共交通機関となるよう、様々な取組を進めています。また、「東京都交通局環境方針」を定め、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及び活性化をめざしています。

今後とも、福祉施策や環境施策、観光振興などの面で、より一層行政施策と連携し、東京都の公営企業としての役割を果たしていきます。

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。

交通局は事業活動において

- ・紙使用量の削減
- ・電気使用量の削減
- ・廃棄物の削減及びリサイクルの推進
- ・水使用量の削減
- ・軽油使用量の削減
- ・バス排出ガス（窒素酸化物、浮遊粒子状物質等）の削減
- ・特定フロン使用量の削減
- ・列車運行時の騒音・振動等の削減
- ・水力発電によるクリーンエネルギーの供給

などに積極的に取り組むとともに、事業における投入資源の適正管理を行い、継続して環境の保全に努めます。

また、環境（エコ）定期券制度の維持拡大などを積極的に行うとともに、TDM施策に資する、乗り継ぎ利便性の向上やわかりやすい乗車案内等お客様が利用しやすい公共交通づくりに努めます。

■ 交通局の環境マネジメントシステム（EMS）

交通局のEMSは、ISO14001の規格に準じて運営管理しています。

この規格は、P（Plan：計画）、D（Do：実行）、C（Check：チェック）、A（Action：見直し）のマネジメントサイクルに則って行われます。

マネジメントサイクルのうち、Checkに当たるのが、内部環境監査で、毎年1回、環境検討部会において、局の環境方針及び各部会が設定した環境目標に沿って環境マネジメントが有効に運営されているかを評価しています。

■ 積極的に環境対策に取り組む都営バス

都営バスは、1,474両の路線バス車両を所有する、全国でも有数のバス事業者です。事業規模が大きいため、省エネルギー対策の推進や再生可能エネルギーの利用に取り組んでいくことは、環境負荷低減の面で、大きな意義があると考えています。

東京都では、これまで、燃料電池バスの試験運行や低硫黄軽油の率先導入、世界初の第二世代バイオディーゼル燃料を使用した最新型ハイブリッドバスの運行など、様々な先駆的・先進的な環境対策に取り組んできました。

今後、最新の技術や新たな仕組みを積極的に取り入れ、バス事業の環境対策をリードする役割を果たしていきます。

交通局の環境対策

(1) 交通局庁舎の屋上緑化

庁舎屋上等の緑化により、都市景観の向上や、鳥や昆虫を呼び戻すことによる自然性の回復等に貢献していきます。

また、二酸化炭素の吸収量の増加による地球温暖化対策やヒートアイランド現象の緩和、建物の省エネルギー化、大気浄化等にも寄与していきます。



馬込庁舎の屋上緑化

| 指標（状況） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|------------------------------------|-------|-------|-------|
| | か所 | — | 2 | 4 |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までに 6 か所を緑化 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】渋谷自動車営業所と春日庁舎の 2 か所を緑化 | | | |

(2) ISO14001 の認証取得

都営地下鉄新宿線の車両検査や修繕を行っている大島車両検修場では、平成 12 年、環境に配慮した事業活動を行うための国際規格である ISO14001 の認証を取得しました。

廃車となった車両部品の再利用等による廃棄物の削減や、局内他部署への環境教育などの取組を行っています。



| | |
|-----------------|-------------------|
| 指標（状況） | ISO14001 1 事業所で取得 |
| 新 Challenge2007 | 持続的改善 |

都営地下鉄の環境対策

(1) 省エネルギー車両の導入

従来のモーターに比べ電力使用量を約 30%低減できる、VVVF 制御方式の車両の導入を進めています。

| | |
|--------|-----------------------|
| 指標（状況） | 958/1,086 両を導入済み（88%） |
|--------|-----------------------|

※ VVVF（可変電圧・可変周波数）制御：直流の電流をインバーター装置により交流に変換し、構造が簡略で高出力な交流モーターで電車を走らせるしくみ。

(2) 電力回生システムの導入

電車のモーターをブレーキ時に発電機として動作させ、発生した電気を架線に戻して他の電車や駅で再利用する、電力回生システムを導入しています。

| | |
|--------|------------------------|
| 指標（状況） | 145/145 全編成に導入済み（100%） |
|--------|------------------------|

❖ 霧吹き冷却（新宿線東大島駅）

地上駅の暑さ対策として、ホームで列車をお待ちのお客様に涼しさを感じていただくため、粒径 16~20μm 程度の極小の水滴を噴霧する「霧吹き冷却」を、平成 19 年 7 月に試験的に導入しました。通常の冷房と異なり、排熱を伴わない「エコ」な冷却方法です。



霧吹き冷却の噴出口



東大島駅

都営バスの環境対策

(1) 低公害車両の導入

排出ガスが国土交通省や八都県市が定める水準以下の環境負荷の少ない低公害車両（CNG バス、ハイブリッドバス、新長期規制適合車など）の導入を進めています。

| 指標（状況） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|-----------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 両 （割合） | 786/1,482 (53%) | 883/1,467 (60%) | 956/1,474 (65%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】更新車両はすべて低公害車両を導入 平成 21 年度までにハイブリッドバスを 25 両導入 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】低公害のノンステップバス 107 両（うち、ハイブリッドバス 5 両）を導入 | | | |

(2) グリーン経営認証の取得

交通エコロジー・モビリティ財団が、環境に配慮した経営について一定レベル以上の取組を行っている運輸事業者（バス、トラック、タクシー）を認証する制度です。



| 指標（状況） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-----------------|------------------------------------|-------|-------|--------|
| | 事業所数 | — | — | 2 / 19 |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までにすべての営業所・支所等で取得 | | | |
| | 【平成 19 年度実績】2 事業所（新宿分駐所、自動車部本局）で取得 | | | |

❖ 第二世代のバイオディーゼル・ハイブリッドバス

平成 19 年 10 月から 20 年 3 月まで、水素化処理技術による第二世代バイオディーゼル燃料を最新型のハイブリッドバスに使用し、デモ走行を行いました。

これは、日本の優れた燃料技術と車両技術の組合せによって、CO₂を従来に比べて約 25 %削減するもので、東京都と石油会社、車両メーカーとが共同で開発してきました。営業運行としては世界初となりました。

このバスは、平成 19 年 10 月に開催された「東京モーターショー」にも出展、試乗走行を行い、全国から訪れた来場者に PR しました。



都電の環境対策

(1) 省エネルギー車両の導入

従来のモーターに比べ電力使用量を約 20%低減できる、VVVF 制御方式の車両の導入を進めています。

| 指標（状況） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|--------|------------|---------------|---------------|---------------|
| | 両数 （割合） | 5/41 (12%) | 5/42 (12%) | 6/39 (15%) |

※ VVVF（可変電圧・可変周波数）制御：直流の電流をインバーター装置により交流に変換し、構造が簡略で高出力な交流モーターで電車を走らせるしくみです。

❖ 都電荒川線の軌道内緑化実験

環境にやさしいクリーンな公共交通機関である都電荒川線は、軌道敷地内の両側にバラ・ツツジ・さざんか等が四季折々に花を咲かせ、地域の皆様に親しまれています。

平成 15 年度から、より環境にやさしく美観にも優れた軌道となるよう、軌道内緑化実験を行っています。



■ どなたにも利用しやすい地下鉄・バス

都営交通では、バリアフリー新法や東京都福祉のまちづくり条例等を踏まえ、お体の不自由な方や高齢の方をはじめ、どなたにも利用しやすい公共交通機関となるよう、バリアフリー化を推進しています。

※ バリアフリー新法：「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

都営地下鉄のバリアフリー対策

(1) 1ルートの確保

地上～改札階～ホーム階を容易に移動できるよう、エレベーターの整備（1ルートの確保）を進めています。

| 指標（状況） | 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 |
|-----------------|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 駅（割合） | 70/106 (66%) | 78/106 (74%) | 83/106 (78%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成22年度までに全駅の整備を完了 | | | |
| | 【平成19年度実績】浅草線戸越駅、三田線西巢鴨駅など5駅を整備 | | | |

(2) エスカレーターの整備

乗換駅を中心に、必要な場所へのエスカレーターの整備を進めています。

| 指標（状況） | 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 |
|-----------------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | 駅・基数 | 103駅 753基 | 103駅 755基 | 103駅 759基 |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成21年度までに7駅で10基増設 | | | |
| | 【平成19年度実績】新宿線新宿三丁目駅など2駅で4基を整備 | | | |

(3) だれでもトイレの整備

お体の不自由な方や乳幼児を連れた方などが利用しやすいよう、スペースを広く取り、手すり、ベビシート、オストメイト水洗装置などを備えたトイレの整備を進めています。

| 指標（状況） | 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 |
|--------|-------|------------------|------------------|------------------|
| | 駅（割合） | 104/106 (98%) | 104/106 (98%) | 104/106 (98%) |

(4) 車いすスペースの設置

すべての編成に車いす使用の方のためのスペースを設置しています。

| | |
|--------|-----------------------|
| 指標（状況） | 145/145 編成に導入済み（100%） |
|--------|-----------------------|

(5) LED 車内表示器の設置

浅草線、三田線、大江戸線的全車両及び新宿線の一部の車両に、LED（発光ダイオード）による車内表示器を設置し文字による案内を行っています。

| 指標（状況） | 年度 | 17年度 | 18年度 | 19年度 |
|--------|-------|--------------------|----------------------|----------------------|
| | 両（割合） | 988/1,086 (91%) | 1,038/1,086 (96%) | 1,038/1,086 (96%) |

(6) 車内点字シール

全車両の各ドアには、目の不自由な方が乗車位置を確認できるよう、号車番号とドア番号を点字で表記したシールを取り付けています。

| | |
|--------|--------------------------|
| 指標（状況） | 1,086/1,086 両に貼付済み（100%） |
|--------|--------------------------|



地上へのエレベーター



だれでもトイレ



車いすスペース



LED 車内表示器

都営バスのバリアフリー対策

(1) ノンステップバスの導入

都営バスでは、リフト付超低床バスやノンステップバスなど、先駆的に「人にやさしいバス車両」を導入してきました。現在では、新規導入の車両（乗合）については、すべてノンステップバスとしています。



車いすスペースとノンステップバスのスロープ

| 指標（状況） | 年度 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|------------------------|--------------------------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| | 両 （割合） | 854 / 1,482 (58%) | 970 / 1,467 (66%) | 1,077 / 1,474 (73%) |
| 新 Challenge2007 | 【計画】平成 21 年度までに 307 両を導入 【平成 19 年度実績】107 両を導入 | | | |

都電のバリアフリー対策

(1) 停留場ホームのかさ上げ・スロープの整備

電車とホームとの段差を小さくするためのかさ上げを行うとともに、スロープを設置しています。

| | |
|--------|-----------|
| 指標（状況） | 全停留場で整備済み |
|--------|-----------|

(2) 車いすスペースの設置

すべての車両に車いす使用の方のためのスペースを設置しています。

| | |
|--------|----------|
| 指標（状況） | 全車両に設置済み |
|--------|----------|

■ 愛され、親しまれる都営交通をめざして



「鉄道フェスティバル」の交通局ブース



「バスの日」の部品即売

交通局では、車両基地の見学会や、スタンプラリー、沿線ウォーキングなど、多くのイベントを行っています。

「鉄道の日」（10 月 14 日）にあわせて開催される「鉄道フェスティバル」では、ブースを出展し、グッズや中古部品の販売を行っており、ファンの皆様からご好評をいただいています。



モノレール開業 50 周年記念イベント

また、「バスの日」（9 月 20 日）を記念して開催したイベントでは、都営バスの LED 行先表示器にオリジナルメッセージを表示して記念撮影するサービスを実施。抽選に当たったお客様は、お子様の名前を表示するなど、小さな「夢」をかなえるプレゼントとなりました。

平成 19 年 12 月に開業 50 周年を迎えたモノレールでは、動物園と連携したイベントや、映画キャラクターによる「一日駅長」を実施しました。

また、駅の管理所やバス営業所等では、沿線のお祭りなどのイベントに参加し、地域の皆様と交流を図っています。

お子様やご家族連れ、ファンの皆様、東京を訪れる観光客など、多くの皆様に夢を与えられる都営交通でありたいと考えています。

■ 都電荒川線沿線地域の活性化に寄与します



新型レトロ車両撮影会



都電おもいで広場

平成 19 年 5 月、都電荒川線にレトロデザインの新型車両を導入しました。この車両の導入に合わせて、「路面電車の日」（6 月 10 日）を記念した撮影会などのイベントを開催したところ、多くのファンの皆様にご来場いただきました。運行開始後も、この車両を目当てに、多くのお客様が都電荒川線を訪れるなど、ご好評をいただいています。

同時に、都電全盛期に活躍した車両を展示した「都電おもいで広場」を荒川車庫前に開設。広場を活用してビアガーデンや納涼夏祭りを開催するなど、地域の皆様のいこいの場となりました。また、荒川区教育委員会の後援により、俳句や写真のコンテストを開催し、広場の車両内に入選作品を展示しました。

さらに、三ノ輪橋停留場を昭和 30 年代のレトロ調にリニューアル。バラのゲートやガス灯がとり、美しく生まれ変わった三ノ輪橋停留場は、下町の新たな観光スポットとしてメディアで紹介されました。

都電荒川線では、より多くのお客様に訪れていただけるよう、これからも様々な取組を行い、沿線地域の活性化に寄与していきます。



リニューアルした三ノ輪橋停留場

❖ 都電荒川線に新型レトロ車両デビュー

都電荒川線の活性化のため、レトロデザインの新型車両「9000 形」（1 両）を導入、平成 19 年 5 月から運行を開始しました。

14 年ぶりとなった今回の新車は、昭和初期の東京市電をイメージしたデザインとなっており、安全対策を強化したほか、バリアフリーや環境にも配慮しています。

デビューを記念して、しょうゆ味の「せんべい付都電一日乗車券」も発売しました。



■ 地域の小中学校の「社会科見学」や「職場体験」への協力

交通局は、地域の学校の教育活動に協力して「社会科見学」の受入れを行っており、地下鉄の駅やバス営業所、車両・電気や線路の保守施設などを多くの児童・生徒が訪れています。

また、青少年の望ましい社会性や勤労観を育むことを目的に、東京都が実施している「わくわく Week Tokyo 事業」の趣旨に沿って、中学生の「職場体験」の場を提供しています。



中学生の職場体験

■ 障害を持つ方が働く店舗の設置等

障害をお持ちの方の自立と雇用を支援するため、地元区の協力を得て、都営地下鉄の駅構内に店舗を設置する準備を進めてきましたが、第1号店が平成20年3月、大門駅にオープンしました。

また、養護学校（知的障害特別支援学校）の児童・生徒の自力通学を支援するため、実際の都営バス車両を使った体験乗車をバス営業所で実施しています。



障害を持つ方が働くパンと飲料のテイクアウト店舗

❖ 行政施策との連携・社会への貢献活動

◆ ヘブンアーティスト

東京都の文化振興施策の1つで、審査会に合格したアーティストに公共施設を活動の場として提供するものです。交通局では、都営地下鉄大江戸線の都庁前、新宿西口、上野御徒町の各駅で音楽部門のアーティストが活動しています。活動予定は、ホームページでご覧いただけます。

東京都交通局ホームページ

> ニュース・イベント

> ヘブンアーティスト

アドレス <http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/newsevent/heavenartist/index.html>

◆ マタニティマーク

首都圏の主な鉄道会社と共同で、外見からは妊産婦であることがわかりづらい妊娠初期の方のためのマタニティマークを作成し、都営地下鉄全駅でお配りしています。

このマークを付けている方を見かけたときは、皆様のやさしい心づかいをお願いします。

◆ マナー読本

小学4年生向けのマナー読本「楽しく乗ろう都営交通」を都内の全小学校（国・公・私立）に配付しています。冊子は、ホームページでもご覧いただけます。

東京都交通局ホームページ

> Toei ファン

> 守ろう！マナー

> マナー読本

アドレス <http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/fan/manner.html>

◆ こども110番の駅

安全・安心な地域づくりに貢献するため、全国の鉄道事業者171社（局）が共同して、「こども110番の駅」の取組を実施しています。こどもが助けを求めてきた場合、こどもを保護し、110番通報を行うなどの対応をします。

被害にあったときだけでなく、日ごろから安全・安心への配慮を心がけ、こどもにとって楽しく、フレンドリーなやさしい駅をめざします。

◆ 「動く防犯の眼」ステッカー

東京都の治安対策の1つである「動く防犯の眼」防犯ステッカーを、都営バス・都電荒川線の車両に貼付しています。

◆ 落書き消去・壁画作成キャンペーン

東京都の治安対策の一つとして、職員、地域住民の皆様や塗料・塗装業界の方々との協働により、都営バス渋谷営業所の壁面の落書きを消去し、学生ボランティアによる落書き防止壁画を作成しました。



優先席やマタニティマークについてのポスター



マナー読本



「動く防犯の眼」のステッカー

経営の状況

交通局では、高速電車事業会計<都営地下鉄>、交通事業会計（自動車<都営バス>、軌道<都電荒川線>、新交通<日暮里・舎人ライナー>、懸垂電車<モノレール>）、電気事業会計<発電>の3つの会計を設け、地方公営企業法に基づきそれぞれの事業を経理しています。

平成19年度は、都営地下鉄、都営バス、都電荒川線、日暮里・舎人ライナー、モノレールの5事業合計で約10億7千万人、一日当たり約292万人のお客様にご利用いただき、創業以来最高となった平成18年度をさらに上回りました。

収支の面では、地下鉄事業が好調な乗車料収入などに支えられ、経常損益で約110億円の黒字を計上したほか、効率化の取組などにより、都営バスが約21億円、都電荒川線が約5千万円など、平成20年3月30日に開業した日暮里・舎人ライナーを除くすべての事業で経常黒字を確保しました（日暮里・舎人ライナーを含む交通事業会計全体では約6億円の経常黒字を確保）。

■ 平成19年度決算総括表

| | | 交通事業会計 | | | | | | 電気事業会計 | 合計 |
|------------|--------------|-----------|---------|-------|---------|------|---------|--------|-----------|
| 会 計 | | 高速電車事業会計 | 自動車 | 軌道 | 新交通 | 懸垂電車 | 計 | | |
| 科 目 | | | | | | | | | |
| 収益的 収 入 | 営 業 収 益 | 132,181 | 36,643 | 2,532 | 32 | 116 | 39,322 | 930 | 172,433 |
| | 乗車料・電力料 | 122,332 | 33,501 | 2,409 | 28 | 107 | 36,045 | 927 | 159,303 |
| | そ の 他 | 9,849 | 3,143 | 123 | 3 | 9 | 3,277 | 4 | 13,130 |
| | 営 業 外 収 益 | 14,398 | 4,355 | 57 | 5 | 5 | 4,422 | 15 | 18,835 |
| | 一般会計補助金 | 12,866 | 950 | 5 | 1 | | 956 | | 13,822 |
| | そ の 他 | 1,532 | 3,405 | 52 | 3 | 5 | 3,466 | 15 | 5,013 |
| | 特 別 利 益 | 8 | 501 | | | | 501 | | 509 |
| | 計 | 146,587 | 41,499 | 2,589 | 36 | 121 | 44,245 | 945 | 191,777 |
| | 営 業 費 用 | 112,204 | 38,403 | 2,508 | 1,586 | 69 | 42,567 | 919 | 155,690 |
| | 人 件 費 | 34,334 | 25,795 | 1,362 | 1,047 | 40 | 28,244 | 396 | 62,974 |
| | 物 件 費 | 33,551 | 8,636 | 753 | 408 | 29 | 9,826 | 369 | 43,746 |
| | 減 価 償 却 費 | 44,320 | 3,972 | 393 | 132 | | 4,497 | 153 | 48,970 |
| | 営 業 外 費 用 | 23,403 | 535 | 34 | 2 | 5 | 576 | | 23,978 |
| | 利子及び取扱費 | 21,474 | 420 | | 2 | | 421 | | 21,896 |
| | そ の 他 | 1,928 | 116 | 34 | | 5 | 154 | | 2,083 |
| | 特 別 損 失 | | | | | | | | |
| | 計 | 135,607 | 38,939 | 2,542 | 1,588 | 74 | 43,143 | 919 | 179,669 |
| | 営 業 損 益 | 19,976 | △ 1,760 | 23 | △ 1,555 | 47 | △ 3,245 | 12 | 16,743 |
| | 経 常 損 益 | 10,972 | 2,060 | 46 | △ 1,552 | 47 | 601 | 26 | 11,599 |
| | 償 却 前 損 益 | 55,291 | 6,032 | 440 | △ 1,420 | 47 | 5,098 | 180 | 60,569 |
| 資本的 収 入 | 純 損 益 | 10,980 | 2,561 | 46 | △ 1,552 | 47 | 1,102 | 26 | 12,109 |
| | 前年度末繰越損益 | △ 474,608 | △ 4,179 | 665 | | △ 48 | △ 3,562 | 0 | △ 478,170 |
| | 当年度末処分利益剰余金 | △ 463,628 | △ 1,618 | 712 | △ 1,552 | △ 1 | △ 2,460 | 27 | △ 466,061 |
| | 利益剰余金処分予定額 | | | | | | | 26 | 26 |
| | 当年度末繰越損益予定額 | △ 463,628 | △ 1,618 | 712 | △ 1,552 | △ 1 | △ 2,460 | 1 | △ 466,087 |
| | 企 業 債 | 43,023 | 1,999 | | 90 | | 2,089 | | 45,112 |
| | 一般会計出資金 | 10,409 | | | 25 | | 25 | | 10,434 |
| | 国庫補助金 | 11,884 | 28 | | | | 28 | | 11,912 |
| | 一般会計補助金 | 19,040 | 21 | | | | 21 | | 19,062 |
| | 貸付金返還金 | 10,353 | | | | | | | 10,353 |
| 資本的 収 出 | そ の 他 | 3,911 | 18 | | 3,287 | | 3,305 | | 7,217 |
| | 計 | 98,621 | 2,066 | | 3,402 | | 5,468 | | 104,089 |
| | 建設改良費 | 53,275 | 3,528 | 256 | 3,414 | | 7,198 | 170 | 60,643 |
| | 企業債償還金 | 83,756 | 3,233 | | | | 3,233 | | 86,988 |
| | 投資資金 | 31 | 0 | | | | 0 | | 31 |
| | 貸 付 金 | | | | | | | | |
| | 計 | 137,061 | 6,761 | 256 | 3,414 | | 10,431 | 170 | 147,662 |
| | 収 支 差 額 | △ 38,440 | △ 4,694 | △ 256 | △ 12 | | △ 4,963 | △ 170 | △ 43,573 |
| | 翌年度への繰越工事資金 | △ 7,402 | △ 13 | △ 130 | △ 4 | | △ 148 | | △ 7,550 |
| | 差引資金不足額 | △ 45,842 | △ 4,708 | △ 387 | △ 16 | | △ 5,110 | △ 170 | △ 51,122 |
| 財 補 源 等 | 損益勘定留保資金 | 53,545 | 5,266 | 492 | △ 666 | | 5,092 | 158 | 58,795 |
| | 前年度からの繰越工事資金 | 2,501 | 125 | 98 | | | 223 | | 2,724 |
| | 計 | 56,046 | 5,391 | 590 | △ 666 | | 5,315 | 158 | 61,519 |
| | 当年度資金残（△不足） | 10,204 | 683 | 203 | △ 682 | | 205 | △ 12 | 10,397 |
| 当年度末累積資金残 | | 32,434 | 27,043 | 3,139 | △ 2,202 | | 27,980 | 2,743 | 63,157 |

注) 百万円単位未満の端数を調整していないため、合計が一致しない場合があります。

■ 都営地下鉄(高速電車事業会計)

乗車人員の伸びに支えられ、営業収益は対前年度比 6.3%増の約 1,322 億円となり、これに営業外収益等を加えた経常収益は約 1,466 億円となりました。これに対して、修繕費等の増により営業費用が対前年度比 0.9%増の約 1,122 億円、支払利息の減少等により営業外費用が対前年度比 7.6%減の約 234 億円となり、経常費用は対前年度比 0.7%減の約 1,356 億円でした。

以上により、開業後初めて経常利益を計上した平成 18 年度に引き続き、約 110 億円の経常黒字を確保することができましたが、依然として、未処理欠損金は約 4,636 億円に達しています。

また、設備投資では、駅の火災対策、変電所設備の更新、駅施設のバリアフリー化などに対して約 106 億円を投入しました。

■ 都営バス（交通事業会計・自動車）

乗車人員は増加しましたが、特定バス（スクールバス）事業の休止等に伴い、営業収益は対前年度比 0.2%減の約 366 億円、経常収益は対前年度比 1.7%増の約 410 億円となりました。これに対して、経営効率化の取組等により営業費用は対前年度比 1.1%減の約 384 億円、経常費用は対前年度比 1.3%減の約 389 億円でした。

以上により、前年度に引き続き約 21 億円の経常利益を計上するとともに、未処理欠損金は約 16 億円に減少しました。

また、設備投資では、低公害ノンステップバス車両の購入や、バス停上屋の整備、緊急時に備えた音声無線の導入などに対して約 35 億円を投入しました。

■ 都電荒川線（交通事業会計・軌道）

乗車人員が減少したものの、営業収益は対前年度比 0.6%増の約 25 億 3 千万円、経常収益は対前年度比 0.5%増の約 25 億 9 千万円となりました。これに対して、修繕費の増等により営業費用は対前年度比 4.6%増の約 25 億 1 千万円、経常費用は対前年度比 3.5%増の約 25 億 4 千万円でした。

以上により、前年度に引き続き約 5 千万円の経常利益を計上するとともに、未処分利益剰余金は約 7 億 1 千万円に増加しました。

また、設備投資では、踏切設備の更新などに対して約 2 億 6 千万円を投入しました。

■ モノレール（交通事業会計・懸垂電車）

乗車人員が減少し、乗車料収入は減少しましたが、物品販売収入等の増加により、営業収益は対前年度比 1.3%増の約 1 億 2 千万円、経常収益は対前年度比 5.6%増の約 1 億 2 千万円となりました。また、修繕費の減等により、営業費用は対前年度比 21.2%減の約 7 千万円、経常費用は対前年度比 15.6%減の約 7 千万円となりました。

以上により、前年度に引き続き約 5 千万円の経常利益を計上し、未処理欠損金は 100 万円に減少しました。

■ 発電（電気事業会計）

販売電力量の減少により、営業収益は対前年度比 0.8%減の約 9 億 3 千万円、受取利息等の増により、経常収益は対前年度比 0.1%増の 9 億 5 千万円となりました。これに対して、営業費用は対前年度比 11.0%増の約 9 億 2 千万円、経常費用は対前年度比 10.8%増の約 9 億 2 千万円でした。

以上により、前年度に引き続き約 3 千万円の経常利益を計上しました。

■ 平成19年度運輸成績総表

| | 高速電車 | 自動車 | | | 軌道 | 新交通 | 懸垂電車 |
|---------------|-----------|---------|-------|---------|--------|------------------------------------|---------------------------------------|
| | | 乗合 | 貸切 | 計 | | | |
| 営業キロ (km) | 109.0 | 783.7 | - | - | 12.2 | 9.7 | 0.3 |
| 系統数 (本) | 4 | 138 | - | - | 1 | 1 | 1 |
| 在籍車両数 (両) | 1,086 | 1,474 | 5 | 1,479 | 39 | 60 | 2 |
| 走行キロ (千 km) | 116,099 | 48,387 | 638 | 49,025 | 1,581 | 30 | 20 |
| 乗車料収入 (百万円/年) | 128,154 | 34,321 | 487 | 34,808 | 2,498 | 29 | 112 |
| 同上 (税抜) | 122,332 | 33,037 | 464 | 33,501 | 2,409 | 28 | 107 |
| 乗車人員 (千人/年) | 838,511 | 207,422 | 1,295 | 208,717 | 19,300 | 156 | 903 |
| 乗車人員 (人/日) | 2,291,014 | 566,727 | 3,538 | 570,265 | 52,733 | 営業日数2日 78,035 年平均366日 426 | 営業日数302日 2,991 年平均366日 2,468 |

| | 電気事業 |
|---------------|---------|
| 販売電力量 (MWh) | 116,566 |
| 電力料収入 (百万円/年) | 973 |
| 同上 (税抜) | 927 |

注) 新交通は平成20年3月30日に開業し、営業日数は2日です。
懸垂電車は次の期間休止しています。
(動物園休園日及び平成19年11月26日～平成19年12月10日)

■ 平成19年度損益計算書

(平成19年4月1日から平成20年3月31日まで)

(単位：百万円)

| | 高速電車 事業会計 | 交通事業会計 | | | | | 電気事業 会計 |
|---------------------|--------------|---------|-------|---------|------|---------|------------|
| | | 自動車 | 軌道 | 新交通 | 懸垂電車 | 交通事業計 | |
| 1 営 業 収 益 | 132,181 | 36,643 | 2,532 | 32 | 116 | 39,322 | 930 |
| 2 営 業 費 用 | 112,204 | 38,403 | 2,508 | 1,586 | 69 | 42,567 | 919 |
| 営 業 損 益 | 19,976 | △ 1,760 | 23 | △ 1,555 | 47 | △ 3,245 | 12 |
| 3 営 業 外 収 益 | 14,398 | 4,355 | 57 | 5 | 5 | 4,422 | 15 |
| 4 営 業 外 費 用 | 23,403 | 535 | 34 | 2 | 5 | 576 | |
| 経 常 損 益 | 10,972 | 2,060 | 46 | △ 1,552 | 47 | 601 | 26 |
| 5 特 別 損 益 | 8 | 501 | | | | 501 | |
| 当 年 度 純 損 益 | 10,980 | 2,561 | 46 | △ 1,552 | 47 | 1,102 | 26 |
| 前年度繰越利益剰余（△欠損）金 | △ 474,608 | △ 4,179 | 665 | | △ 48 | △ 3,562 | 0 |
| 当年度末処分利益剰余（△未処理欠損）金 | △ 463,628 | △ 1,618 | 712 | △ 1,552 | △ 1 | △ 2,460 | 27 |

注) 百万円単位未満の端数を調整していないため、合計が一致しない場合があります。

■ 平成19年度貸借対照表

(平成20年3月31日)

(単位：百万円)

| | 高速電車事業会計 | 交通事業会計 | 電気事業会計 |
|---------------------------|-----------|---------|--------|
| (資 産 の 部) | | | |
| 1 固 定 資 産 | 1,674,213 | 188,499 | 4,320 |
| (1) 有 形 固 定 資 産 | 1,655,804 | 80,808 | 4,279 |
| (2) 無 形 固 定 資 産 | 1,136 | 214 | 2 |
| (3) 建 設 仮 勘 定 | 969 | 105 | 39 |
| (4) 投 資 | 16,304 | 107,371 | |
| 2 流 動 資 産 | 112,038 | 42,134 | 3,090 |
| (1) 現 金 | 93 | 34 | |
| (2) 預 金 | 81,519 | 33,816 | 3,010 |
| (3) 貯 蔵 品 | 1,227 | 186 | |
| (4) 営 業 未 収 金 | 5,630 | 1,559 | 80 |
| (5) 営 業 外 未 収 金 | 5,549 | 310 | |
| (6) そ の 他 未 収 金 | 12,884 | 4,267 | |
| (7) 前 払 費 用 | 829 | 48 | |
| (8) 前 払 金 | 4,308 | 72 | 0 |
| (9) 未 収 消 費 税 等 還 付 金 | | 1,842 | |
| 資 産 合 計 | 1,786,250 | 230,633 | 7,410 |
| (負 債 の 部) | | | |
| 3 固 定 負 債 | 705,768 | 50,969 | 606 |
| (1) 地 下 鉄 特 例 債 | 34,272 | | |
| (2) 立 替 企 業 債 | 23,167 | | |
| (3) 一 般 会 計 長 期 借 入 金 | 155,000 | | |
| (4) 他 会 計 長 期 借 入 金 | 90,000 | | |
| (5) 修 繕 準 備 引 当 金 | | | 234 |
| (6) 退 職 給 与 引 当 金 | 28,537 | 16,638 | 372 |
| (7) そ の 他 固 定 負 債 | 374,792 | 34,331 | |
| 4 流 動 負 債 | 72,202 | 14,006 | 346 |
| (1) 営 業 未 払 金 | 11,456 | 3,705 | 207 |
| (2) 営 業 外 未 払 金 | 372 | 62 | |
| (3) そ の 他 未 払 金 | 46,032 | 8,519 | 135 |
| (4) 未 払 消 費 税 等 | 1,662 | 313 | 2 |
| (5) 前 受 金 | 9,138 | 254 | |
| (6) 預 り 金 | 3,542 | 1,154 | 3 |
| 負 債 合 計 | 777,970 | 64,975 | 952 |
| (資 本 の 部) | | | |
| 5 資 本 金 | 945,626 | 53,936 | 2,413 |
| (1) 自己資本金(一般会計出資金等) | 362,632 | 33,693 | 2,413 |
| (2) 借入資本金(企業債) | 582,994 | 20,243 | |
| 6 剰 余 金 | 62,655 | 111,721 | 4,045 |
| (1) 資 本 剰 余 金 (補 助 金 等) | 526,282 | 17,182 | 1,647 |
| (2) 利 益 剰 余 金 (△ 欠 損 金) | △ 463,628 | 94,540 | 2,398 |
| 資 本 合 計 | 1,008,280 | 165,658 | 6,458 |
| 負 債 資 本 合 計 | 1,786,250 | 230,633 | 7,410 |

注) 百万円単位未満の端数を調整していないため、合計が一致しない場合があります。

■ 財務指標

企業の経営活動の結果は決算に集約されます。交通局の経営状況を客観的に評価するため、決算の数値に基づいて、財務に関する指標を算定しました。指標については、安定した事業運営の基本である収益性と効率性の観点から選定し、併せて、独立採算のもと乗車料収入等がどのように使われているのか、単位当たりの収入と費用の分析も行いました。

※ 日暮里・舎人ライナーは平成 20 年 3 月 30 日開業（営業日数 2 日）のため割愛しています。

※ 指標数値は税抜

（1）営業収益【収益性】

売上に相当し、乗車料、電力料、関連事業収入等が含まれます。

| 指標 | 事業 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|---------------|-----------|---------|---------|---------|
| 営業収益 (百万円) | 都 営 地 下 鉄 | 121,774 | 124,395 | 132,181 |
| | 都 営 バ ス | 37,012 | 36,727 | 36,643 |
| | 都 電 荒 川 線 | 2,603 | 2,516 | 2,532 |
| | モ ノ レール | 118 | 114 | 116 |
| | 発 電 | 974 | 938 | 930 |
| | 関連事業（再掲） | 10,426 | 10,658 | 11,253 |

【都営地下鉄】乗車人員の伸びに支えられ、着実に増加しています。

【都営バス】乗車人員が漸減しており、微減傾向にあります。

【都電荒川線】乗車人員は漸減傾向にありますが、平成 18 年度比では営業収益は微増となりました。

【モノレール】乗客が動物園入園者に限られていることもあり、ほぼ横ばいです。

【発電】販売電力料単価の低下に伴い、減少傾向にあります。

【関連事業】駅構内への店舗等の設置や広告料収入の伸びに支えられ、着実に増加しています。

（2）経常損益【収益性】

企業の継続的な活動から得られる利益のことで、本業の損益に財産収入や支払利息等の本業以外からの損益を加減して計算したものです。

| 指標 | 事業 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|---------------|-----------|---------|-------|--------|
| 経常損益 (百万円) | 都 営 地 下 鉄 | △ 4,123 | 3,132 | 10,972 |
| | 都 営 バ ス | 722 | 828 | 2,060 |
| | 都 電 荒 川 線 | 149 | 119 | 46 |
| | モ ノ レール | 41 | 27 | 47 |
| | 発 電 | 84 | 115 | 26 |

【都営地下鉄】人件費や減価償却費、支払利息等の費用が減少しており、平成 18 年度に経常利益を計上して以降、乗車料収入の伸びにより収益が増加しています。

【都営バス】営業収益は減少しましたが、経営効率化の取組などにより人件費等の費用が減少し、経常利益は増加しています。

【都電荒川線】乗車料収入は増加しましたが、修繕費等の費用が増加し、経常利益は減少しました。

【モノレール】修繕費等の経費が減少し、経常利益は増加しました。

【発電】販売電力料単価の低下により収益が減少し、費用も増加したため、経常利益は減少しました。

（3）経常収支比率【収益性】

運行等に要する直接的な費用や施設等の償却費用に加え、支払利息等を含む経常的な費用が収益によりどの程度まかなわれているかを示します。値が大きいほど収益性が高く、100 未満は費用が収益によりまかなえず、経常損失が生じていることを意味します。

| 指標 | 事業 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|---------------|-----------|-------|-------|-------|
| 経常収支比率 (%) | 都 営 地 下 鉄 | 97.1 | 102.3 | 108.1 |
| | 都 営 バ ス | 101.8 | 102.1 | 105.3 |
| | 都 電 荒 川 線 | 106.0 | 104.9 | 101.8 |
| | モ ノ レール | 154.2 | 130.8 | 163.5 |
| | 発 電 | 109.4 | 113.9 | 102.9 |

※（営業収益＋営業外収益）÷（営業費用＋営業外費用）× 100

【都営地下鉄】着実に改善してきており、平成 18 年度には 102.3 となり経常利益を確保しました。

【都営バス・都電荒川線・モノレール・発電】100 を超えており、経常利益を確保しています。

(4) 繰越欠損金比率【収益性】

乗車料等の営業収益に対して、繰越欠損金は何倍（100＝1 倍）に相当するかを示します。繰越欠損金は過去の「赤字」の累積であり、繰越欠損金がない場合は「-」で表示しています。

| 指標 | 事業 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|----------------|-----------|-------|-------|-------|
| 繰越欠損金比率 (%) | 都 営 地 下 鉄 | 391.9 | 381.5 | 350.8 |
| | 都 営 バ ス | 14.3 | 11.4 | 4.4 |
| | 都 電 荒 川 線 | - | - | - |
| | モ ノ レール | 63.5 | 42.1 | 1.1 |
| | 発 電 | - | - | - |

※（繰越欠損金÷営業収益）× 100

【都営地下鉄】営業収益の伸びと平成 18 年度以降の繰越欠損金の減少により改善していますが、その水準は高く、解消には長期間を要することが見込まれます。

【都営バス】営業収益は漸減していますが、純利益を計上し、繰越欠損金が減少しているため、改善しています。

【都電荒川線】繰越欠損金はありません。

【モノレール】純利益を計上し繰越欠損金が減少しているため、改善しています。

【 発 電 】繰越欠損金はありません。

(5) 職員定数【効率性】

東京都職員定数条例で定められた、交通局事業を運営するために任用できる職員数の上限です。業務運営の見直しや委託の拡大などの効率化の取組により減少しています。

| 指標 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|-------------|-------|-------|-------|
| 職員定数 (人) | 7,735 | 7,484 | 7,284 |

(6) 職員 1 人当たり営業収益【効率性】

職員 1 人当たりの乗車料等の営業収益を示します。値が大きいほど効率性が高く、売上が増える（乗客数の増加等）か、職員数を減らすことで、指標の値は増加します。

| 指標 | 事業 | 17 年度 | 18 年度 | 19 年度 |
|----------------------------|-----------|-------|-------|-------|
| 職員 1 人当たり 営業収益 (百万円) | 都 営 地 下 鉄 | 33.1 | 33.0 | 36.7 |
| | 都 営 バ ス | 14.1 | 13.8 | 14.0 |
| | 都 電 荒 川 線 | 18.4 | 18.0 | 18.7 |
| | モ ノ レール | 23.6 | 19.7 | 21.4 |
| | 発 電 | 24.4 | 24.7 | 25.2 |

※ 営業収益／職員数

【都営地下鉄】営業収益の増加により、値も増加しています。

【都営バス】営業収益は微減傾向ですが、職員定数の削減によりほぼ横ばいです。

【都電荒川線】営業収益はほぼ横ばいで、値もほぼ横ばいです。

【モノレール】営業収益の動向により、増減が見られます。

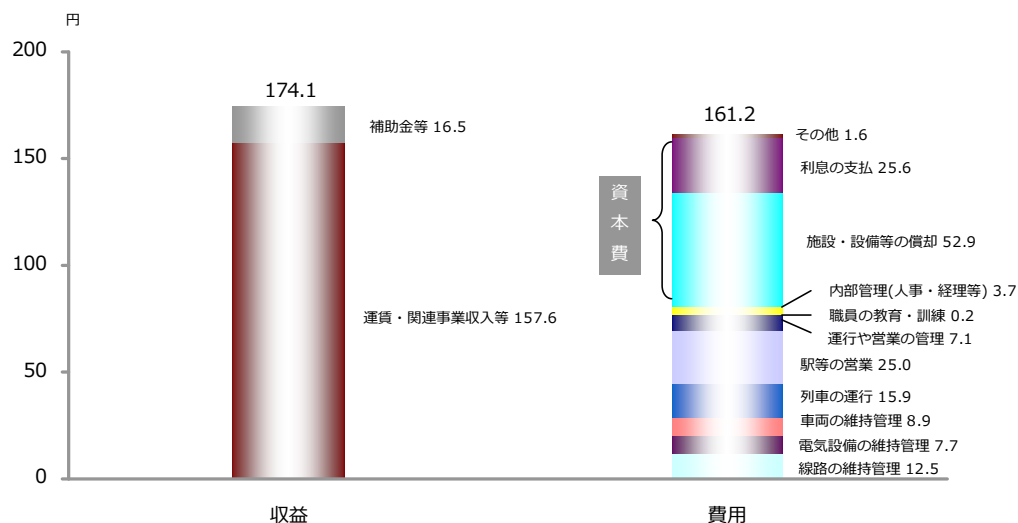
【 発 電 】営業収益は減少傾向ですが、職員定数の削減により、ほぼ横ばいです。

(7) 単位当たりの収益と費用

都営交通事業の費用構成を分析するため、事業活動のどの部分にどのくらいのコストをかけているのかについて、乗客 1 人当たり（発電事業については販売電力量 1kWh 当たり。）に換算して示したものです。また、収支のバランスも併せて把握するため、乗客 1 人当たりの収益についても、運賃や関連事業収入（営業収益）と補助金や受取利息等（営業外収益）に分けて示しています。なお、事業のしくみが異なるため、費用構成を事業間で単純に比較することはできません。

■ 都営地下鉄

都営地下鉄の乗客1人当たりの収益と費用（平成19年度）

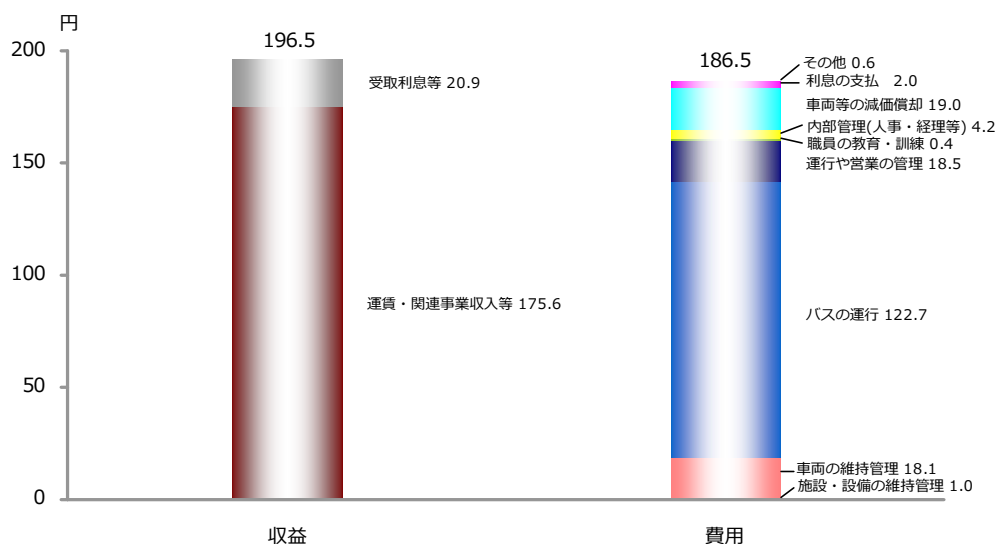


乗客1人当たりの運賃・関連事業収入等は157.6円、補助金等が16.5円で、合わせて174.1円の収益に対し、費用は大きな順に、減価償却費が52.9円、支払利息が25.6円であり、これらの資本費負担だけで、総費用161.2円の約50%を占めています。

地下鉄事業は、多額の投資を必要とする施設等の償却の負担が大きく、また借入（起債）によりその資金を調達するため、支払利息も大きな負担となります。これらの費用については、資産の償却や起債の償還が進むことにより徐々に減少していくことが見込まれます。

■ 都営バス

都営バスの乗客1人当たりの収益と費用（平成19年度）

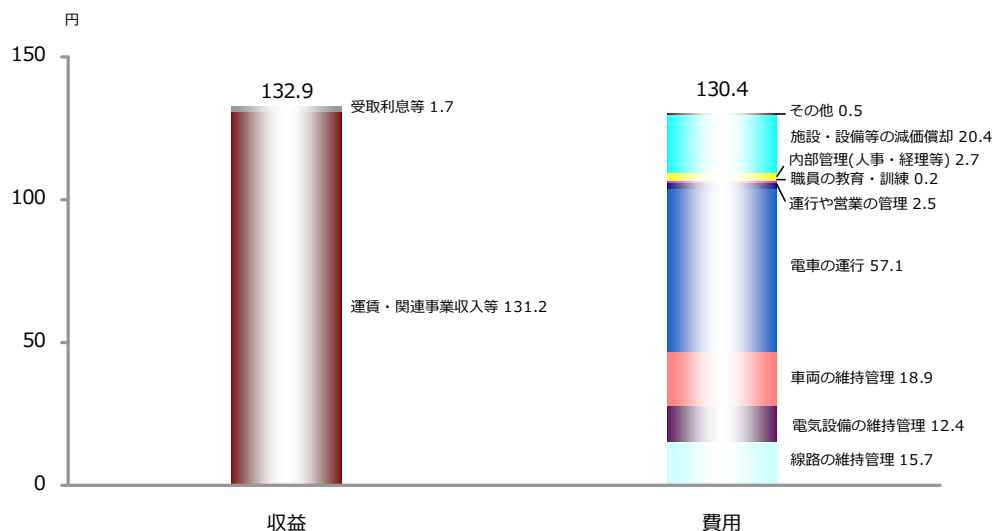


乗客1人当たりの運賃・関連事業収入等は175.6円、受取利息等が20.9円で、合わせて196.5円の収益に対し、費用は大きな順に、乗務員の人件費などバスの運行にかかる費用が122.7円、車両等の減価償却費が19.0円、運行や営業の管理に要する費用が18.5円などで、総費用は186.5円です。

バス事業は、地下鉄と比べ、施設等に対する投資が少ないため、運行に直接かかる費用が大きな割合を占めています。

■ 都電荒川線

都電荒川線の乗客1人当たりの収益と費用（平成19年度）



乗客 1 人当たりの運賃・関連事業収入等は 131.2 円、受取利息等が 1.7 円で、合わせて 132.9 円の収益に対し、費用は大きな順に、乗務員の人件費など電車の運行にかかる費用が 57.1 円、減価償却費が 20.4 円、車両の維持管理にかかる費用が 18.9 円などで、総費用は 130.4 円です。

都電事業は、運行に直接かかる費用の割合が最も大きく、施設等の維持管理や償却に要する費用が次を占めています。

■ モノレール

乗客 1 人当たりの運賃・関連事業収入等は 128.0 円、雑収入が 0.1 円で、合わせて 128.1 円の収益に対し、費用は大きな順に、乗務員の人件費など運行にかかる費用が 36.9 円、車両の維持管理が 24.9 円、線路の維持管理が 6.6 円などで、総費用は 76.2 円です。

モノレールは、施設を保有していないため、資本費負担は発生しません。一方、事業規模が小さいため、不測の障害などの特異な事情により、収支が影響を受けやすい傾向にあります。

■ 発電

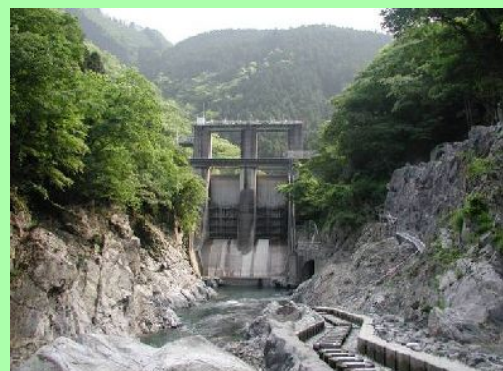
販売電力量 1kWh 当たりの電力販売収入等は 8.0 円、受取利息等が 0.1 円で、合わせて 8.1 円の収益に対し、費用は大きな順に、発電所の維持管理が 6.0 円、業務の管理に要する費用が 1.4 円、送電設備の維持管理が 0.5 円で、総費用は 7.9 円です。

発電事業は、現在、総括原価主義に基づき電力会社への販売価格を決定しているため、収支の構造は安定しています。

❖ クリーンな水力発電事業が創業 50 年

平成 19 年 10 月、交通局の水力発電事業は 50 周年の節目を迎えました。明治 44 年、東京市電気局としてスタートした当局は、戦前、路面電車の運行とともに電気供給事業を営んでいた経緯から、戦後、水力発電事業を開始。昭和 32 年に多摩川第一発電所、昭和 38 年に多摩川第三発電所、平成 12 年に白丸発電所が運転を開始しました。

クリーンなエネルギーの水力発電によって得られた電力は、東京電力株式会社に卸売却し、奥多摩地域の安定的な電力供給に貢献しています。



魚道が整備された交通局白丸調整池ダム（奥多摩町）

- このたび、東京都交通局初めての試みとして、局の経営状況、安全、サービス、環境、社会貢献等の取組を「経営レポート」としてとりまとめました。

作成にあたっては、外部の有識者の方々のご助言をいただきました。

- 本レポートについて、皆様のご意見やご感想をお寄せください。お寄せいただいたご意見等は、よりわかりやすく充実した経営情報の公開や、交通局の今後の経営に活かしていきたいと考えています。

- ご意見等は、交通局ホームページの「ご意見・ご要望」のページをご利用ください。



東京都交通局

検索

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

ご意見・ご要望

東京都交通局 2008 経営レポート

平成 21 年 2 月

編集・発行



東京都交通局

総務部経営管理課

〒163-8001

東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

電話 03-5320-6027

FAX 03-5388-1650



日本だから、できる。あたらしいオリンピック！