

東京都交通局

# 2009 経営レポート



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
■ 災害に強く、事故のない都営交通をめざして .....	3
(安全・安心の取り組み)	
■ 心から喜んでいただけるサービスをめざして .....	9
(お客様サービス向上の取り組み)	
■ どなたにも利用しやすい都営交通をめざして .....	13
(バリアフリーの取り組み)	
■ 環境にやさしい都営交通をめざして .....	15
(環境負荷低減の取り組み)	
■ 公営交通としての社会的役割を果たします .....	19
(行政施策との連携・社会貢献の取り組み)	
■ 経営の状況 .....	21
■ 平成 20 年度決算総括表	
■ 平成 20 年度損益計算書	
■ 平成 20 年度貸借対照表	
■ 平成 20 年度運輸成績総表	
■ 財務指標	

## はじめに

日頃より、都営交通をご利用いただき、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、日暮里・舎人ライナー、上野動物園モノレール、発電の6事業及びこれらに付帯関連する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・安心の確保を最優先に、接遇の向上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へ、東京都交通局の経営状況や様々な取り組みを紹介し、経営の透明性の向上を図ることを目的として作成しました。

本レポートをご覧ください、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 22 年 3 月 東京都交通局

## 東京都交通局のプロフィール

### ■ 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

東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

### ■ 職員数

常時勤務職員 …………… 6,220 名  
再任用短時間勤務職員 …… 330 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、上野動物園モノレール) 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 109.0 km、車両数 1,086 両。一日当たり約 233 万 7 千人のお客様にご利用いただいています。

#### ≫ 都営バス (自動車事業)

運行路線 139 系統、営業キロ 786.3 km。車両数 1,456 両。一日当たり約 56 万 3 千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 12.2 km を営業。停留場数 30、車両数 42 両。一日当たり約 5 万 2 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)

平成 20 年 3 月 30 日に開業した新交通システムです。日暮里～見沼代親水公園間 9.7 km を営業。駅数 13 駅、車両数 60 両。一日当たり約 4 万 9 千人のお客様にご利用いただいています。

#### ≫ 上野動物園モノレール (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 0.3 km を営業。駅数 2 駅、車両数 2 両。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)

多摩川上流に 3 か所の水力発電所を保有し、年間約 14 万 5 千 MWh を発電。発電した電気は、東京電力 (株) に卸売却しています。

#### ≫ 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。

## ■ 東京都交通局経営計画 -新チャレンジ 2007- の概要

### » 計画期間

平成 19～21 年度

### » 計画事業数

82 事業（うち新規事業 36）

### » 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）

### » 効率化計画

3 カ年で 171 億円の経費を削減。

局全体の 8%に当たる 600 人の職員定数を削減。

### » 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 年度に経常黒字を確保。

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](#) > [経営計画](#)

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

主要な計画事業の達成状況については、本レポートに掲載しています。

（ [新 Challenge 2007](#) と表示 ）

# 災害に強く、事故のない都営交通をめざして

交通事業者にとって、お客様の安全・安心の確保はサービスの基本であり、最も重要な使命です。交通局では、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」を毎年度策定し、これを着実に実施することにより、安全・安心の確保を図っています。

## 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。

## ■ 安全報告書

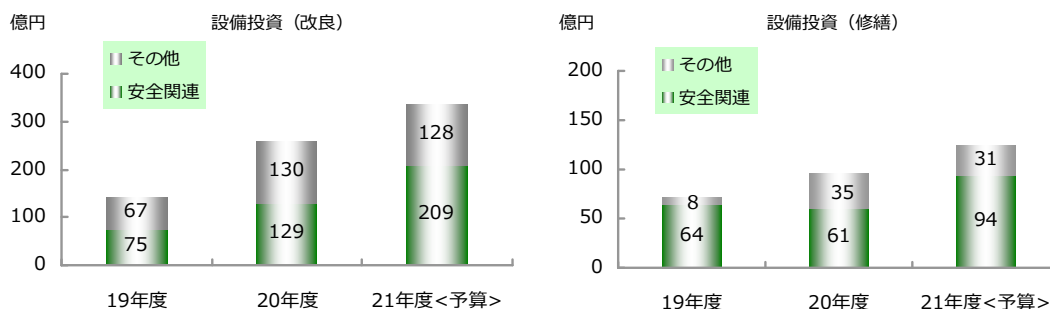
都営交通の安全に関する施策や安全管理体制等を記載した「安全報告書」を作成・公開しています。ホームページからダウンロードしてご覧いただけます。

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>

## ■ 安全投資

平成 20 年度は、変電設備の機能強化や防災改良工事など安全関連に約 190 億円を投資しました。



## ■ 都営地下鉄の安全運行

### 鉄道運転事故・輸送障害<都営地下鉄>

平成 20 年度の鉄道運転事故は 6 件で、ホーム上での車両との接触 5 件、転落 1 件が発生しました。輸送障害は、自殺目的による飛び込み 4 件、車両・施設トラブル等 9 件が発生しました。

事故等の件数 (件)	年度	18 年度	19 年度	20 年度
	鉄道運転事故		8	3
輸送障害		12	16	13

注 1) 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。

注 2) 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。

注 3) 電気事故（感電死傷、電気火災等）、災害及びインシデント（鉄道運転事故が発生するおそれがある事態）の発生はありませんでした。

## 都営地下鉄の安全対策（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路（防災改良工事）

駅構内に煙が拡散しないよう強制的に煙を排出する設備と、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にする二方向避難路の整備を進めています。

指標（状況）	年度	18年度	19年度	20年度
	駅 (割合)	74/93 (80%)	77/93 (83%)	84/93 (90%)
<b>新 Challenge 2007</b>	【計画】21年度までに対象93駅を整備 【20年度実績】7駅を整備			

注) 93駅：全106駅から他社が管理する駅(5)と地上駅(8)を除いた数

### (2) 蓄光式避難誘導明示物

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	18年度	19年度	20年度
	駅 (割合)	47/93 (51%)	93/93 (100%)	93/93 (100%)
<b>新 Challenge 2007</b>	【計画】19年度までに対象93駅に設置			

注) 93駅：全106駅から他社が管理する駅(5)と地上駅(8)を除いた数

### (3) 出入口止水板

集中豪雨による駅出入口からの浸水を防ぐため、必要な箇所に止水板を設置しています。

指標（状況）	年度	18年度	19年度	20年度
	か所 (割合)	282/304 (93%)	304/304 (100%)	304/304 (100%)
<b>新 Challenge 2007</b>	【計画】19年度までに対象となるすべての出入口に設置			

注) 304か所：沿線自治体のハザードマップにおける浸水予想地域にある出入口の数

### (4) 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拡充を進めています。

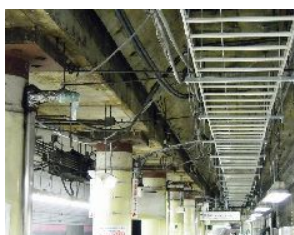
指標（状況）	年度	18年度	19年度	20年度
	駅 (割合)	26/101 (26%)	33/101 (33%)	44/101 (44%)
<b>新 Challenge 2007</b>	【計画】21年度までに対象47駅の防犯カメラの機能を強化 【20年度実績】11駅の防犯カメラの機能を強化			

注) 101駅：全106駅から他社が管理する駅(5)を除いた数

### (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して、走行中の列車を停止させる装置を設置しています。

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



防災改良工事



蓄光式避難誘導明示物



出入口止水板



列車緊急停止ボタン・スイッチ

## 都営地下鉄の安全対策（安心して列車にご乗車いただくために）

### (1) A T S

制限速度を超えて信号機を通過したときに、自動的にブレーキをかける装置を導入しています。

指標（状況）	浅草線に導入済み
新 Challenge 2007	【計画】 22 年度までに ATC 並みの機能を持つ新型 ATS（C-ATS）に改良

注）ATS：自動列車停止装置（Automatic Train Stop）

### (2) A T C

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たときに、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導入しています。

指標（状況）	三田線・新宿線・大江戸線に導入済み
--------	-------------------

注）ATC：自動列車制御装置（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	18 年度	19 年度	20 年度
	編成 （割合）		118 / 145 （ 81%）	118 / 145 （ 81%）
新 Challenge 2007	【計画】 21 年度までに全編成に設置 【20 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設置しています。

指標（状況）	1,086 / 1,086 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、車両間に幌を設けて隙間を少なくしています。

指標（状況）	864 / 864 両に設置済み（100%）
--------	------------------------

注）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 222 両を除いた数



非常通報器（車内インターホン）



連結部転落防止幌

### ◆ 異常時に備えた訓練

平成 19 年 10 月 23 日に発生した大江戸線の輸送障害（架線停電）では、駅間に停止した列車からの避難誘導に時間を要し、多くのお客様に多大なご迷惑をおかけしました。

これを教訓として、新たな避難誘導方法の検証と習熟のため、平成 21 年 2 月 7 日の終電後に、職員約 200 名が参加し、東京消防庁と合同で訓練を行いました。

このほか、テロ災害、直下型地震、火災など状況に応じた各種訓練を行っています。



避難誘導訓練

## ■ 都営バスの安全運行

### 事故・車両故障等<都営バス>

平成 20 年度、国土交通省に報告した事故等の件数は 156 件でした。

法に基づく、 事故等の報告 件数 (件)	年 度	18 年度	19 年度	20 年度
	車 両 火 災		2	0
歩 行 者 と の 接 触		0	0	1
自 転 車 と の 接 触		4	1	2
オ ー ト バ イ と の 接 触		2	2	1
タ ク シ ー と の 接 触		0	1	0
発車時、急停車による車内転倒		6	4	17
ドアきょう圧による車内事故		0	3	1
乗務員の疾病による運行中止		3	4	7
乗用車との接触による車内事故		1	0	0
自 動 車 の 装 置 の 故 障		129	161	127
計		147	176	156

注) 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。

### 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装備しています。平常時はスムーズな運行管理に活用しています。

指標 (状況)	年 度	18 年度	19 年度	20 年度
	台 (割合)		-	1,474/1,474 (100%)
<b>新 Challenge 2007</b>	【計画】19 年度に全車両に導入			

#### (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ときに、その前後の映像を記録する装置を導入しています。記録した映像は乗務員の安全教育に活用しています。

指標 (実績)	年 度	18 年度	19 年度	20 年度
	台		-	46/138
<b>新 Challenge 2007</b>	【計画】21 年度までに 138 台に導入 【20 年度実績】92 台に導入			

#### ◆ 運転訓練車の導入

運転訓練車は、運転手の視線、車内の揺れ、前方や側方の距離などを計測する様々なセンサーやカメラを搭載しています。これにより、実際の走行状況をリアルタイムで記録し、客観的なデータに基づく指導を行うことができます。

研修所における研修で使用するほか、各営業所に出張して実際の路線を走りながら、事故防止のための教育・訓練に活用していきます。



運転訓練車 (左) と車内の様子 (右)

## ■ 都電荒川線の安全運行

### 鉄道運転事故・輸送障害<都電荒川線・上野動物園モノレール>

平成 20 年度は、鉄道運転事故 5 件、輸送障害 10 件が発生しました。

事故等の件数 (件)	年 度	18 年度	19 年度	20 年度
	鉄道運転事故		7	2
輸送障害		2	2	10

注 1) 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。

注 2) 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。

注 3) 電気事故（感電死傷、電気火災等）、災害及びインシデント（鉄道運転事故が発生するおそれがある事態）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、ブレーキランプを設置しています。

指標（実績） 42/42 両に整備済み（100%）



ブレーキランプ

### (2) 車載映像記録装置

運転席からの前方映像や走行状況を記録する装置を設置しています。

指標（実績）	年 度	18 年度	19 年度	20 年度
	両 (割合)		42/42 (100%)	42/42 (100%)

新 Challenge 2007 【計画】19 年度までに全車両に設置

### (3) 速度制御装置

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装置を順次、導入しています。

指標（実績）	年 度	18 年度	19 年度	20 年度
	両 (割合)		-	1/42 ( 2%)

新 Challenge 2007 【計画】21 年度までに新型車両の導入に併せて 7 両に導入  
【20 年度実績】3 両導入

### (4) 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順次、導入しています。

指標（実績）	年 度	18 年度	19 年度	20 年度
	両 (割合)		-	1/42 ( 2%)

新 Challenge 2007 【計画】21 年度までに新型車両の導入に併せて 7 両に導入  
【20 年度実績】3 両導入

## ■ 日暮里・舎人ライナーの安全運行

### 鉄道運転事故・輸送障害<日暮里・舎人ライナー>

平成 20 年度は、輸送障害 5 件が発生しました。鉄道運転事故は、ありませんでした。

事故等の件数 (件)	年度	18 年度	19 年度	20 年度
	鉄道運転事故	-	0	0
輸送障害	-	0	5	

注 1) 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。

注 2) 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。

注 3) 電気事故（感電死傷、電気火災等）、災害及びインシデント（鉄道運転事故が発生するおそれがある事態）の発生はありませんでした。

### 日暮里・舎人ライナーの安全対策

#### (1) ATO・ATC

安全な運行を確保するための保安装置として、「出発～次駅での停止～ドアの開閉」をコンピューター制御で行う 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

注 1) ATO：自動列車運転装置（Automatic Train Operation）

注 2) ATC：自動列車制御装置（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設置しています。

指標（実績） 60/60 両に設置済み（100%）

#### (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、ホームドアを設置しています。

指標（実績） 13/13 駅に設置済み（100%）



非常通報器・非常停止ボタン



ホームドア

### ◆ 都営交通安全の日

「6月13日」は、平成6年には浅草線浅草橋駅で人身事故（死亡事故）を、平成18年には都電荒川線で衝突事故（負傷者27名）が発生させた、交通局として決して忘れてはならない日です。

そこで、お客様の安全・安心の確保を最優先にする姿勢と決意を示す取り組みとして、平成19年に6月13日を「都営交通安全の日」と決めました。

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



## 心から喜んでいただける都営交通をめざして

交通局は、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、お客様満足（CS:Customer Satisfaction）の向上に取り組んでいます。

お客様からいただいたご意見・ご要望等は、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、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、より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チームに対する表彰を行っています。

平成20年度 CS スローガン

運ぼう安全・安心 届けよう挨拶・笑顔

### ◆ サービス推進強化月間

毎年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、サービス推進本部長（局長）をはじめとする幹部職員が事業所を巡回し、職員と懇談して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、車内や駅にポスターを掲出し、お客様に強化月間の取り組みをPRしています。



強化月間ポスター

### ◆ 職場風土づくり

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、「職場風土づくり」の取り組みを推進しています。

これは、職場における風土改善リーダーを育成し、このリーダーを中心として、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。外部講師からは職員の接遇面及び管理監督者とのコミュニケーション不足などについて指摘がありました。

18年度には、取り組みをすべての駅とバス営業所に展開。19年度からは都電の営業所でも開始しました。

この取り組みを今後も継続し、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。



## ■ お客様の声を事業に活かします

### お客様の声と情報提供

#### (1) お客様の声

平成 20 年度に、お客様サービス課に寄せられた「お客様の声」は 3,786 件で、19 年度に比べて 75 件 (2.0%) 増加しました。

年度	18 年度				19 年度				20 年度			
区分	感謝	ご意見	苦情	計	感謝	ご意見	苦情	計	感謝	ご意見	苦情	計
地下鉄	66	1,285	370	1,721	69	1,359	298	1,726	59	1,380	195	1,634
バス	133	1,052	542	1,727	125	1,176	408	1,709	120	1,177	313	1,610
都電	3	55	50	108	2	48	19	69	6	62	11	79
新交通	-	-	-	-	-	-	-	-	6	264	18	288
その他	2	173	66	241	6	149	52	207	7	154	14	175
<計>	204	2,565	1,028	3,797	202	2,732	777	3,711	198	3,037	551	3,786

#### (2) ホームページアクセス件数

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。平成 18 年 8 月に全面リニューアルを行い、音声読み上げソフトへの対応など利用しやすさ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	18 年度	19 年度	20 年度
	一日平均 (件)	約 29 万	約 33 万	約 34 万

#### ◆ ホームページでの遅延証明書の発行

遅延証明書は、列車が遅れた場合に駅で発行していますが、窓口の混雑でお待たせしてしまうなど、お客様にご不便をおかけすることがあり、改善のご要望を数多くいただきました。

そこで、平成 20 年 9 月に、ホームページでの遅延証明書の発行 (バスを除く。)を開始しました。列車が 5 分以上遅れたときにホームページに証明書を掲載、過去 7 日分を閲覧・印刷することができます。

#### ◆ 都営交通巡回モニター

お客様の視点に立った便利で快適なサービス展開をめざして、平成 18 年度から「都営交通巡回モニター制度」を実施しています。

都営交通をご利用いただいている方にモニターになっていただき、案内サイン、車両の快適性、職員の接客態度などについて忌憚のない評価をいただき、事業運営に反映させています。

##### ■ 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

10 の地区ブロックごとに開催し、モニターの皆様と交通局の幹部職員が直接意見交換を行います。

##### ≫ 施設見学会

都営交通事業への理解を深めていただくため、交通局の施設を見学していただきます。

## ■ サービス向上の取り組み

### 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（実績）	年度	18年度	19年度	20年度
	駅 （割合）		74/93 （80%）	74/93 （80%）
新 Challenge 2007	【計画】21年度までに83駅を冷房化			
	【20年度実績】4駅を整備			

注）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し、明るく快適な駅づくりを進めています。

指標（状況）	年度	18年度	19年度	20年度
	駅		24/43	27/43
新 Challenge 2007	【計画】22年度までに対象43駅を整備			
	【20年度実績】7駅を整備			

注）43駅：浅草線と三田線の駅数（計47）から他社が管理する駅（4）を除いた数

#### (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出店しています。

指標（状況）	年度	18年度	19年度	20年度
	店舗数 [累計]		44	52
新 Challenge 2007	【計画】21年度までに新たに30店舗を出店			
	【20年度実績】13店舗を出店			

注）営業終了があるため、出店数と店舗数 [累計] の増減は一致しません。

#### ◆ 案内サインの改良

地下鉄に不慣れなお客様にもスムーズにご利用いただけるよう、駅構内の案内サインの改良を進めています。

路線図、運賃表、ホームの案内板などについて、東京メトロとデザインを共通化し、色覚バリアフリーや多言語表記を取り入れた、より分かりやすいサインを順次設置しています。



新しい案内板

### 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	18年度	19年度	20年度	
	照明式停留所		2,317/3,874	2,345/3,894	2,362/3,891
	停留所上屋		1,391/3,874	1,406/3,894	1,429/3,891
	停留所ベンチ		662/3,874	706/3,894	744/3,891
新 Challenge 2007	【計画】[上屋] 21年度までに60基を新設、30基を建替 [ベンチ] 21年度までに105基を新設				
	【20年度実績】[上屋] 33基を設置、[ベンチ] 50基を設置				

注）老朽化や道路等の状況変化による撤去等があるため、設置数と総数の増減は一致しません。

## (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	18年度	19年度	20年度
	基準		282/3,874	372/3,894
新 Challenge 2007	【計画】21年度までに新たに245基を設置			
	【20年度実績】65基を設置			

注）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。定期券や都バス一日乗車券の機能を付加することもできます。

指標（状況）	1,456/1,456両に導入済み（100%）
新 Challenge 2007	【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）

注）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	18年度	19年度	20年度
	両〔累計〕		—	1
新 Challenge 2007	【計画】20年度までに2両導入			
	【20年度実績】1両を導入			

### (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。定期券や都電一日乗車券の機能を付加することもできます。

指標（状況）	42/42両に導入済み（100%）
新 Challenge 2007	【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）



レトロ車両 9002号（手前：20年度導入）と9001号（奥：19年度導入）

## ◆ 日暮里・舎人ライナーのダイヤ改正

平成20年3月30日に開業した日暮里・舎人ライナーについては、「始発の時刻が遅い」、「通勤時間帯の混雑が激しい」、「夜間の本数が少ない」といったご意見を数多くいただきました。

これを受けて、混雑緩和とお客様の利便性向上のため、平成20年7月にダイヤ改正を実施、始発時刻の繰り上げ、朝夕のラッシュ時間帯や夜間の増発を行いました。その後、車両の増備に伴い、平成21年8月にもダイヤ改正を行い、平日朝ラッシュ時、平日夜間及び土休日の日中の運行本数を増やしました。

# どなたにも利用しやすい都営交通をめざして

交通局は、すべての人にやさしい交通機関となるよう、「バリアフリー新法」や「福祉のまちづくり条例」などを踏まえて、バリアフリー化に取り組んでいます。

## 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～ホーム階を結ぶ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	18年度	19年度	20年度
	駅 (割合)	78/106 ( 74%)	83/106 ( 78%)	86/106 ( 81%)
新 Challenge 2007	【計画】22年度までに全駅を整備			
	【20年度実績】3駅を整備			

### (2) エスカレーターへの整備

乗換駅を中心にエスカレーターへの整備を進めています。

指標（状況）	年 度	18年度	19年度	20年度
	駅・基数	103駅・755基	103駅・759基	103駅・763基
新 Challenge 2007	【計画】21年度までに7駅で10基増設			
	【20年度実績】4駅で4基を設置			

### (3) だれでもトイレの整備

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、スペースを広く取るとともに、手すり、ベビーシート、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	18年度	19年度	20年度
	駅 (割合)	104/106 ( 98%)	104/106 ( 98%)	105/106 ( 99%)

### (4) 車いすスペースの設置

車内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編成に設置済み（100%）
--------	----------------------

### (5) LED 車内表示器の設置

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）	1,038/1,086両に設置済み（96%）
--------	------------------------

### (6) 車内点字シール

車内のドア付近に、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%）
--------	-------------------------



エレベーター（左）、だれでもトイレ（右）

## 都営バスのバリアフリー対策

### ノンステップバスの導入

新たに導入する車両（乗合バス）はすべてノンステップバスとしています。

指標（状況）	年度	18年度	19年度	20年度
	両 （割合）		970/1,467 （66%）	1,077/1,474 （73%）
新 Challenge2007	【計画】21年度までに307両を導入			
	【20年度実績】110両を導入			

注）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、床面の高さを約30cmとし、ステップをなくしたバス。



ノンステップバスのスロープ（左）、車いすスペース（右）

## 都電荒川線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） 30/30 停留場で整備済み（100%）

### (2) 車いすスペースの設置

車内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） 42/42 両に設置済み（100%）

## 日暮里・舎人ライナーのバリアフリー対策

### (1) 1ルートの確保

地上～改札階～ホーム階を結ぶエレベーターを設置（1ルートの確保）しています。

指標（状況） 13/13 駅で1ルート確保済み（100%）

### (2) だれでもトイレの設置

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、スペースを広く取るとともに、手すり、ベビーシート、オストメイト水洗装置などを備えたトイレを設置しています。

指標（状況） 13/13 駅に設置済み（100%）

### (3) 車いすスペースの設置

車内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） 12/12 編成に設置済み（100%）

### ◆ サービス介助士の配置

高齢者や体の不自由な方などが、いつでも快適に安心して都営地下鉄をご利用いただけるよう、駅係員による「サービス介助士」の資格取得を進めています。介助の技術と“おもてなしの心”を習得した駅係員を、すべての駅に常時配置することを目指します。

注）サービス介助士：NPO 法人日本ケアフィットサービス協会の認定資格

# 環境にやさしい都営交通をめざして

## ■ 環境マネジメントシステム (EMS)

交通局では、平成 12 年度から EMS (Environment Management System) を取り入れています。環境方針に基づいて毎年度、環境目標を設定し (plan)、目標の達成に努め (do)、その結果を検証して (check)、次年度の目標に反映させる (action) ことで、環境に配慮した事業運営を行っています。

### 環 境 方 針

#### 【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。

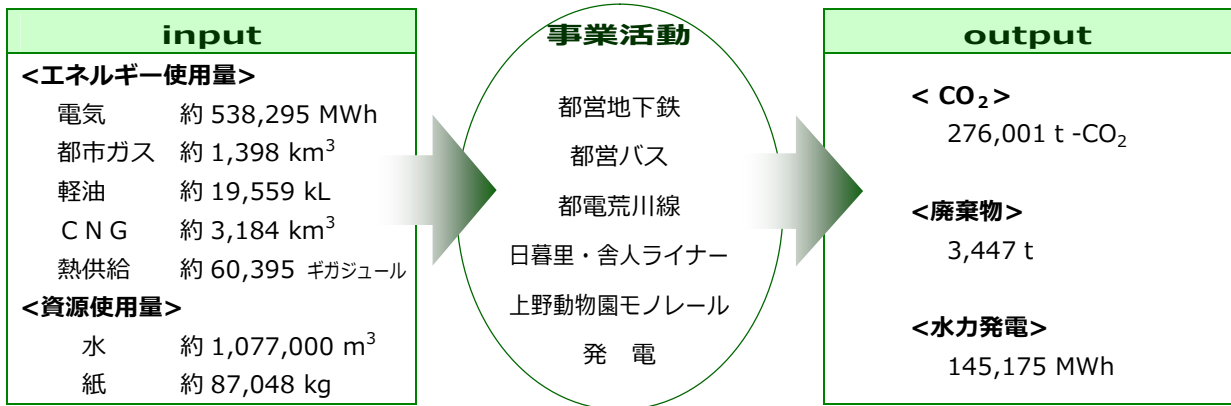
また、環境 (エコ) 定期券制度の維持拡大などを積極的に行うとともに、TDM 施策に資する、乗り継ぎ利便性の向上やわかりやすい乗車案内などお客様が利用しやすい公共交通づくりに努めます。

この環境方針は、全職員に周知するとともに、都民をはじめ誰もが入手できるよう公表します。

## ■ 交通局の事業活動と環境負荷

交通局は、事業活動により発生する環境負荷を定量的に把握し、環境対策に役立てています。

平成 20 年度の CO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出量は約 27 万 6 千 t で、19 年度末（20 年 3 月 30 日）に開業した日暮里・舎人ライナーが通年営業したことにより、対前年度比で 1.6%増加しています。



## ■ 環境負荷低減の取り組み

### 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%）

注）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

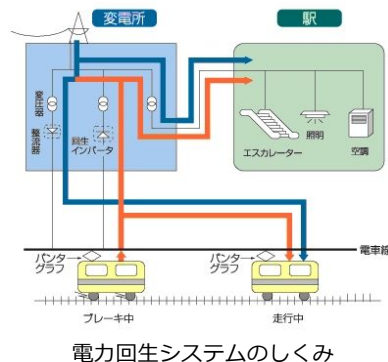
電車のモーターをブレーキ時に発電機として動作させ、発生した電気を架線に戻して他の電車や駅で利用するシステムを導入しています。

指標（状況） 145/145 編成に導入済み（100%）

#### (3) エスカレーターの自動運転化

お客様の利用が比較的少ないエスカレーターについて、利用時のみ自動的に運転されるよう改修し、省エネルギー化を図っています。

指標（状況）	年度	18 年度	19 年度	20 年度
	基数 [累計]	5 基	15 基	65 基
新 Challenge 2007	【計画】 21 年度までに 30 基を改修			
	【20 年度実績】 50 基を改修			



エスカレーターの自動運転

## 都営バスの環境対策

### (1) 低公害車両の導入

新たに導入する車両はすべて最新の排気ガス規制に適合し、省エネルギー法に基づく燃費基準を達成した車両としています。

指標 (状況)	年度	18年度	19年度	20年度
	両 (割合)		883/1,467 (60%)	956/1,474 (65%)
新 Challenge 2007	【計画】21年度までに307両(うちハイブリッドバス25両)を導入			
	【20年度実績】110両(うちハイブリッドバス43両)を導入			

注) 廃車があるため、導入数と総数の増減は一致しません。

### (2) グリーン経営認証の取得

燃料消費量のきめ細かな管理やエコドライブの実践による燃費改善など、環境に配慮した事業運営を行うことにより、グリーン経営認証を取得しています。

指標 (状況)	年度	18年度	19年度	20年度
	事業所数		-	2/20
新 Challenge 2007	【計画】21年度までにすべての営業所・支所等で取得			
	【20年度実績】6事業所で取得			

注) グリーン経営認証：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り組み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。



グリーン経営認証のロゴマーク

## ◆ 環境にやさしいバス車両

### ■ 新長期規制適合車（ノンステップバス）

平成17年度から導入。現在、世界でトップクラスの環境に優しいディーゼルバスです。次の2つの方式の車両があります。

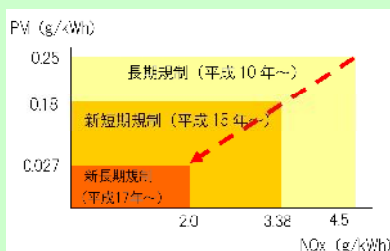
- ≫ 燃料を完全燃焼させることでPM（粒子状物質）を削減するとともに、排出ガスに尿素水を噴霧してNOx（窒素酸化物）を水と窒素に分解・削減する方式。
- ≫ 酸化触媒とフィルターを組み合わせた除去装置によりPMを削減するとともに、エンジンの燃焼を制御することでNOxを削減する方式。

### ■ ハイブリッド・ノンステップバス

平成19年度から導入。減速時はモーターを発電機として使用してバッテリーに電気を蓄え、発進時はバッテリーの電気でモーターを回してエンジンの駆動をアシストすることで、CO<sub>2</sub>を低減させています。



新長期規制適合車



排気ガス規制値



ハイブリッド・ノンステップバス

## 都電荒川線の環境対策

### 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	18 年度	19 年度	20 年度
	両数 （割合）		5/42 （ 12%）	6/42 （ 14%）
新 Challenge 2007	【計画】 21 年度までに新型車両の導入に併せて 7 両を導入			
	【20 年度実績】 3 両導入			

注) 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。

## その他の取り組み

### (1) 庁舎の屋上緑化・壁面緑化

地球温暖化の防止、ヒートアイランド現象の緩和、建物の省エネルギー化を図るため、庁舎の整備にあたっては屋上や壁面の緑化を行っています。

指標（状況）	年度	18 年度	19 年度	20 年度
	か所 [累計]		2	4
新 Challenge 2007	【計画】 21 年度までに 6 か所を緑化			
	【20 年度実績】 2 か所を緑化			



屋上緑化（馬込庁舎）



壁面緑化（大島庁舎）

### (2) ISO14001 の認証取得

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 年度に ISO14001 の認証を取得しました。登録後 3 年毎に行われる更新審査にも合格しています。

指標（状況）	ISO14001 を 1 事業所で認証取得
新 Challenge 2007	持続的改善

注) ISO14001：環境に配慮した事業活動を行うための国際規格。

### ◆ 環境にやさしい水力発電

水力発電は、発電時に CO<sub>2</sub> を排出しないため、石油などの化石燃料を使用する火力発電に比べて環境負荷の少ないクリーンなエネルギーです。

明治時代に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火力発電を行っていた経緯から、戦後、多摩川上流での水力発電を開始。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。

平成 20 年度は、一般家庭約 3 万 4 千世帯分に相当する 14 万 5 千 MWh を発電。発電した電力は東京電力（株）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。



多摩川第一発電所

# 公営交通としての社会的役割を果たします

## ◆ 愛され、親しまれる都営交通をめざして

地域社会の一員として、沿線で開催されるお祭りやイベントなどに参加し、地域の方々との交流を図っています。また、お客様の日頃のご利用への感謝を込めて、各種イベントを開催しています。

### ■ 主なイベント

- ≫ 駅名しりとりスタンプラリー（8/1～31）
- ≫ バスの日イベント2008（9/20）
- ≫ 都営フェスタ'08 in 浅草線（11/8）
- ≫ 三田線開業40周年・新宿線開業30周年記念イベント（12/16～30）

## ◆ 沿線の魅力向上と地域活性化

平成20年3月に開業した日暮里・舎人ライナーでは、沿線ウォーク、花火大会に合わせた貸し切り列車の運行、開業1周年記念イベントなどを開催しました。

また、唯一残った都電である荒川線では、「路面電車の日」、「荒川線の日」のイベントを実施したほか、巣鴨とげぬき地蔵の最寄りの停留場である「庚申塚」を昭和30年代のイメージにリニューアルしました。

今後も、地域に密着した路線として、地元自治体や商店街等と連携しながら、沿線の魅力の向上と地域の活性化に取り組んでいきます。



路面電車の日イベント

## 行政施策との連携・社会貢献の取り組み

### (1) 職場体験や社会科見学の受け入れ

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。

また、社会科見学の受け入れも行っており、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。

指標（実績）	年度	18年度	19年度	20年度
	職場体験受入校数		45	40
<b>新 Challenge 2007</b>	【計画】引き続き受け入れを拡大			

### (2) 障害者が働く店舗

障害者の自立と雇用を支援するため、地元自治体及び関係団体の協力を得て、都営地下鉄の駅構内に障害者が働く店舗を設置しています。

指標（状況）	年度	18年度	19年度	20年度
	店舗数〔累計〕		—	1
<b>新 Challenge 2007</b>	【計画】21年度までに3店舗を設置 【20年度実績】1店舗を設置			



小学生の社会科見学



中学生の職場体験



障害者が働く店舗（大江戸線若松河田駅）

### (3) 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しています。

交通局では、都営地下鉄の駅で音楽部門のアーティストが活動しています。

指標(状況) 大江戸線の3駅(都庁前・新宿西口・上野御徒町)で実施中

注) 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>

### (4) 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分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・配付しています。

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。

指標(状況) 都営地下鉄全駅で配付中

### (5) 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」を作成・配付しています。

指標(状況) 都内の全小学校(国・公・私立)に配付

注) 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>

### (6) 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」の取り組みを実施しています。こどもが駅に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。

指標(状況) 都営地下鉄全駅で実施中

### (7) 「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」ステッカーを、バス及び都電の車両に貼付しています。

指標(状況) 都営バス・都電荒川線の全車両に貼付



マタニティマーク



マナー読本



動く防犯の眼ステッカー

#### ◆ 2011年、おかげさまで都民の足 100周年。

東京都交通局の歴史は、明治 44 [1911] 年 8 月 1 日、東京市が電気局を設置し、軌道事業(路面電車)と電気事業(火力発電)を開始したときに遡ります。

その後、大正 13 [1924] 年に乗合バス、昭和 32 [1957] 年に上野動物園モノレールと電気事業(水力発電)、昭和 35 [1960] 年に地下鉄(浅草線)、平成 20 [2008] 年に日暮里・舎人ライナーが開業しました。

平成 23 [2011] 年に創業 100 周年を迎える都営交通は、これからもお客様とともに走り続けます。

## 経営の状況

交通局は、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<上野動物園モノレール>）、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20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11億人（一日当たり約301万人）のお客様にご利用いただき、創業以来最高となった19年度をさらに上回りました。

収支の面では、都営地下鉄が約140億円、都営バスが約8億円の経常黒字を計上しましたが、都電荒川線で約5千万円、日暮里・舎人ライナーで約18億円の経常赤字となりました。

### ■ 平成20年度決算総括表

（税抜、単位：百万円）

科目	会計	高速電車 事業会計	交通事業会計				計	電気事業 会計	合計
			自動車	軌道	新交通	懸垂電車			
営業収益		133,960	36,034	2,497	3,351	103	41,985	957	176,901
乗車料・電力料		123,735	32,999	2,379	3,307	100	38,785	953	163,472
その他		10,225	3,034	118	44	4	3,200	4	13,429
営業外収益		13,922	3,582	28	43	11	3,664	15	17,602
一般会計補助金		11,489	776	4	2		781		12,271
その他		2,433	2,806	25	41	11	2,883	15	5,331
特別利益		6,365	804				804	5	7,174
計		154,247	40,420	2,525	3,394	114	46,453	977	201,677
営業費用		112,196	38,302	2,558	4,707	88	45,654	826	158,676
人件費		34,064	24,809	1,409	796	50	27,064	249	61,376
物件費		34,925	9,820	766	1,813	37	12,435	418	47,779
減価償却費		43,206	3,672	383	2,099		6,154	160	49,520
営業外費用		21,718	547	12	470	11	1,040	0	22,757
利子及び取扱費		18,716	387		460		847		19,563
その他		3,001	160	12	10	11	193	0	3,194
特別損失		4	9		22		31		36
計		133,918	38,858	2,570	5,199	98	46,725	826	181,469
営業損益		21,764	△ 2,268	△ 61	△ 1,356	16	△ 3,669	130	18,225
経常損益		13,969	768	△ 45	△ 1,783	16	△ 1,045	145	13,070
償却前損益		57,175	4,440	339	315	16	5,110	305	62,590
純損益		20,329	1,563	△ 45	△ 1,805	16	△ 271	151	20,208
前年度末繰越損益		△ 463,628	△ 1,618	712	△ 1,552	△ 1	△ 2,460	1	△ 466,087
当年度末未処分利益剰余金		△ 443,298	△ 56	667	△ 3,357	15	△ 2,732	151	△ 445,879
利益剰余金処分予定額								151	151
当年度末繰越損益予定額		△ 443,298	△ 56	667	△ 3,357	15	△ 2,732	0	△ 446,030
収入									
企業債		21,902	2,298		3,077	-	5,375		27,277
一般会計出資金		12,842			794	-	794		13,636
国庫補助金		11,976	86			-	86		12,062
一般会計補助金		21,805	52			-	52		21,857
その他		770	10			-	10		779
計		69,295	2,445		3,871	-	6,317		75,612
支出									
建設改良費		65,451	3,186	812	3,965	-	7,963	68	73,483
企業債償還金		63,516	2,518			-	2,518		66,034
投資		27				-			27
計		128,995	5,704	812	3,965	-	10,481	68	139,544
収支差額		△ 59,700	△ 3,259	△ 812	△ 94	-	△ 4,164	△ 68	△ 63,933
翌年度への繰越工事資金		△ 5,476	△ 229	△ 75		-	△ 304		△ 5,780
差引資金不足額		△ 65,176	△ 3,487	△ 887	△ 94	-	△ 4,468	△ 68	△ 69,712
損益勘定留保資金		44,815	3,832	397	2,101	-	6,331	161	51,306
前年度からの繰越工事資金		7,402	13	130	4	-	148		7,550
その他		18,543	1,543	△ 9	△ 1,890	-	△ 355	△ 16	18,172
計		70,760	5,389	519	215	-	6,123	145	77,028
当年度資金残（△不足）		5,583	1,901	△ 368	122	-	1,655	76	7,315
当年度末累積資金残		35,532	29,399	2,772	△ 2,539	-	29,631	2,820	67,983

注) 百万円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。

### (1) 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1.3%増の約1,340億円となり、これに営業外収益を加えた経常収益は約1,479億円となりました。これに対して、営業費用は前年度並みの約1,122億円、支払利息の減少等により営業外費用が7.2%減の約217億円となり、経常費用は1.3%減の約1,339億円でした。

以上により、開業後初めて経常利益を計上した平成18年度から引き続き、約140億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4,433億円に達しています。

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約239億円を投入しました。

### (2) 都営バス（自動車／交通事業会計）

日暮里・舎人ライナー及び東京メトロ副都心線の開業の影響などにより乗車人員が減少に転じ、営業収益は対前年度比1.6%減の約360億円、経常収益は3.4%減の約396億円となりました。これに対して、経営効率化の取組等により営業費用は0.3%減の約383億円、経常費用は0.2%減の約388億円でした。

以上により、前年度に引き続き約8億円の経常利益を計上するとともに、未処理欠損金は約6千万円に減少しました。

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、エコドライブを目的とした給油スタンドのシステム化や、運転訓練車の導入などに約32億円を投入しました。

### (3) 都電荒川線（軌道／交通事業会計）

平成19年度に引き続き乗車人員が減少し、営業収益は対前年度比1.4%減の約24億9千万円、経常収益は2.5%減の約25億3千万円となりました。これに対して、修繕費の増加等により営業費用は2.0%増の約25億6千万円、経常費用は1.1%増の約25億7千万円でした。

以上により、約5千万円の経常損失を計上、未処分利益剰余金は約6億7千万円に減少しました。

設備投資では、車両や踏切設備の更新などに約8億1千万円を投入しました。

### (4) 日暮里・舎人ライナー（新交通／交通事業会計）

営業収益は約33億5千万円、経常収益は約33億9千万円となりました。営業費用は約47億1千万円、経常費用は約51億8千万円でした。

### (5) 上野動物園モノレール（懸垂電車／交通事業会計）

乗車人員が減少し、乗車料収入も減少、営業収益は対前年度比10.6%減の約1億円、経常収益は5.3%減の約1億1千万円となりました。また、修繕費の増加等により、営業費用は27.1%増の約9千万円、経常費用は33.4%増の約1億円となりました。

以上により、前年度に引き続き約1千6百万円の経常利益を計上し、未処理欠損金は解消、未処分利益剰余金が約1千5百万円となりました。

### (6) 発電（電気事業会計）

販売電力量の増加により、営業収益は対前年度比2.8%増の約9億5千万円、受取利息等の増加により、経常収益は2.8%増の9億7千万円となりました。これに対して、営業費用は10.0%減の約8億3千万円、経常費用は10.0%減の約8億3千万円でした。

以上により、前年度に引き続き約1億5千万円の経常利益を計上しました。

## ■ 平成 20 年度損益計算書

(平成 20 年 4 月 1 日～21 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	
		自動車	軌道	新交通	懸垂電車		
営業収益	133,960	36,034	2,497	3,351	103	41,985	957
営業費用	112,196	38,302	2,558	4,707	88	45,654	826
営業損益	21,764	△ 2,268	△ 61	△ 1,356	16	△ 3,669	130
営業外収益	13,922	3,582	28	43	11	3,664	15
営業外費用	21,718	547	12	470	11	1,040	0
経常損益	13,969	768	△ 45	△ 1,783	16	△ 1,045	145
特別損益	6,360	795		△ 22		773	5
当年度純損益	20,329	1,563	△ 45	△ 1,805	16	△ 271	151
前年度繰越利益剰余 (△欠損) 金	△ 463,628	△ 1,618	712	△ 1,552	△ 1	△ 2,460	1
当年度未処分利益剰余 (△欠損) 金	△ 443,298	△ 56	667	△ 3,357	15	△ 2,732	151

注) 百万円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 20 年度貸借対照表

(平成 21 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	1,657,769	186,371	4,233
(1) 有形固定資産	1,630,553	78,792	4,194
(2) 無形固定資産	7,638	194	2
(3) 建設仮勘定	3,263	13	37
(4) 投資	16,315	107,372	
2 流動資産	118,272	40,373	3,145
(1) 現金	96	34	
(2) 預金	95,572	36,723	3,068
(3) 貯蔵品	1,471	192	
(4) 営業未収金	5,762	1,606	77
(5) 営業外未収金	3,744	101	
(6) その他未収金	6,686	1,175	
(7) 前払費用	614	67	
(8) 前払金	4,327	476	0
(9) 未収消費税等還付金			
資産合計	1,776,041	226,744	7,378
(負債の部)			
3 固定負債	636,646	47,068	445
(1) 地下鉄特例債	29,157		
(2) 一般会計長期借入金	155,000		
(3) 他会計長期借入金	90,000		
(4) 修繕準備引当金			160
(5) 濁水準備引当金			18
(6) 退職給与引当金	26,751	16,552	267
(7) その他固定負債	335,738	30,515	
4 流動負債	77,264	10,438	325
(1) 営業未払金	9,934	2,962	252
(2) 営業外未払金	752	11	
(3) その他未払金	53,183	5,163	62
(4) 未払消費税等	1,075	991	9
(5) 前受金	8,735	288	
(6) 預り金	3,586	1,023	2
負債合計	713,909	57,506	770
(資本の部)			
5 資本金	945,149	57,592	2,413
(1) 自己資本金 (一般会計出資金等)	375,474	34,487	2,413
(2) 借入資本金 (企業債)	569,675	23,105	
6 剰余金	116,983	111,646	4,196
(1) 資本剰余金 (補助金等)	560,281	17,377	1,647
(2) 利益剰余金 (△欠損金)	△ 443,298	94,268	2,548
資本合計	1,062,132	169,238	6,608
負債資本合計	1,776,041	226,744	7,378

注) 百万円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 20 年度運輸成績総表

	都営地下鉄	都営バス			都電荒川線	日暮里・舎人ライナー	上野動物園モノレール
		乗合	貸切	計			
営業キロ (km)	109.0	786.3	-	-	12.2	9.7	0.3
路線・系統数	4	139	-	-	1	1	1
在籍車両数 (両)	1,086	1,456	5	1,461	42	60	2
走行キロ (千 km)	115,950	47,305	550	47,855	1,582	4,730	10
乗車料収入 (百万円/年)	129,627	33,868	419	34,287	2,466	3,443	105
同上 (税抜)	123,735	32,600	399	32,999	2,379	3,307	100
乗車人員 (千人/年)	852,980	205,571	988	206,559	19,035	17,864	839
乗車人員 (人/日)	2,336,931	563,209	2,707	565,916	52,151	48,943	2,796

注) モノレール：年間の営業日数は 300 日（動物園休園日及び平成 20 年 12 月 1 日～12 月 15 日は休止のため。）

	電 気
販売電力量 (MWh)	145,175
電力料収入 (百万円/年)	1,019
同上 (税抜)	971

## ■ 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、効率性、健全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。

なお、日暮里・舎人ライナーについては、平成 19 年度の営業日数が 2 日（20 年 3 月 30 日開業）のため、一部の指標を割愛しています。

注) 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	18 年度	19 年度	20 年度
営業収益 (百万円)	都営地下鉄	124,395	132,181	133,960
	都営バス	36,727	36,643	36,034
	都電荒川線	2,516	2,532	2,497
	日暮里・舎人ライナー	***	32	3,351
	モノレール	114	116	103
	発電	938	930	957
	関連事業 (再掲)	10,658	11,253	11,432

【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】乗車人員が減少傾向にあるため、営業収益も微減となっています。

【都電荒川線】乗車人員が減少傾向にあるため、対前年度比では微減となりました。

【日暮里・舎人ライナー】平成 19 年度は営業日数 2 日（20 年 3 月 30 日開業）のため、20 年度から平年ベースとなります。

【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】販売単価の低下に伴い減少傾向にありましたが、20 年度は販売量の増により増加しました。

【関連事業】景気低迷の影響により広告料収入が落ち込んだものの、不動産収入の増加により、全体では微増となりました。

## (2) 経常損益【収益性】

企業の継続的な活動による損益で、本業の損益に財産収入や支払利息等を加えたものです。

指標	事業	18年度	19年度	20年度
経常損益 (百万円)	都営地下鉄	3,132	10,972	13,969
	都営バス	828	2,060	768
	都電荒川線	119	46	▲45
	日暮里・舎人ライナー	***	▲1,552	▲1,783
	モノレール	27	47	16
	発電	115	26	145

【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】受取利息等が減少、また、軽油価格の上昇により動力費等の経費が増加しましたが、効率化の取り組みなどにより人件費等の費用が減少し、経常利益を確保しています。

【都電荒川線】乗車料収入が減少、修繕費等の費用も増加し、平成20年度は経常損失を計上しました。

【日暮里・舎人ライナー】開業して間がなく、減価償却費の負担が大きいため、経常損失を計上しています。

【モノレール】営業収益が減少、修繕費等の経費も増加したため、経常利益は減少しました。

【発電】販売電力料単価の低下に伴い減少傾向にありましたが、販売電力量の増により増加しました。

## (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	18年度	19年度	20年度
経常収支比率 (%)	都営地下鉄	102.3	108.1	110.4
	都営バス	102.1	105.3	102.0
	都電荒川線	104.9	101.8	98.3
	日暮里・舎人ライナー	***	***	65.6
	モノレール	130.8	163.5	116.1
	発電	113.9	102.9	117.6

注) (営業収益 + 営業外収益) ÷ (営業費用 + 営業外費用) × 100

【都営地下鉄】平成18年度から引き続き100を超えており、着実に改善してきています。

【都営バス、モノレール、発電】年度によって変動はあるものの、引き続き100を超えています。

【都電荒川線】平成11年度から100を超えていましたが、20年度は経常損失を計上し100を下回りました。

【日暮里・舎人ライナー】減価償却費の負担が大きく経常損失を計上しているため、100を下回りました。

## (4) 繰越欠損金比率【収益性】

乗車料等の営業収益に対して、繰越欠損金が何倍(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	18年度	19年度	20年度
繰越欠損金比率 (%)	都営地下鉄	381.5	350.8	330.9
	都営バス	11.4	4.4	0.2
	都電荒川線	-	-	-
	日暮里・舎人ライナー	***	***	100.2
	モノレール	42.1	1.1	-
	発電	-	-	-

注) (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。

【日暮里・舎人ライナー】開業して間がなく、減価償却費の負担が大きいため、当分の間、繰越欠損金の増加を見込んでいます。

【モノレール】純利益を計上、繰越欠損金を平成 20 年度に解消しました。

【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。業務の見直しや委託の拡大などの効率化の取り組みにより、平成 13 年度から 8 年連続で減少しています。

指 標	18 年度	19 年度	20 年度
職員定数 (人)	7,484	7,284	7,034

## (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いことを意味し、売上が増える（乗客数の増加等）か、職員数を減らすことで増加します。

指 標	事 業	18 年度	19 年度	20 年度
職員 1 人 当 たり 営 業 収 益 (百万円)	都営地下鉄	33.0	36.7	37.0
	都営バス	13.8	14.0	13.8
	都電荒川線	18.0	18.7	18.1
	日暮里・舎人ライナー	***	***	42.4
	モノレール	19.7	21.4	16.7
	発電	24.7	25.2	29.7

注) 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。

【日暮里・舎人ライナー】自動運転システム（無人運転）の採用などの効率化により、値が高くなっています。

【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】職員定数の削減及び営業収益の増加により、値が増加しています。

## (7) 資金不足比率【健全性】

事業規模に対する資金不足額の比率です。「財政健全化法」（平成 19 年度施行）に定める地方公営企業の健全性を示す指標で、会計毎に公表することが義務づけられています。

値が大きいほど経営状態が悪化していることを意味し、20%を超えると経営健全化計画を策定する必要があります。

指 標	事 業	18 年度	19 年度	20 年度
資金不足比率 (%)	高速電車事業会計	***	—	—
	交通事業会計	***	—	—
	電気事業会計	***	—	—

注) 資金不足額 ÷ (営業収益 - 受託工事収益) × 100

※資金不足額：流動負債から流動資産を減じて所要の調整を行ったもの。

【全会計】資金不足はありません。

## (8) 単位当たりの収益と費用

交通局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。

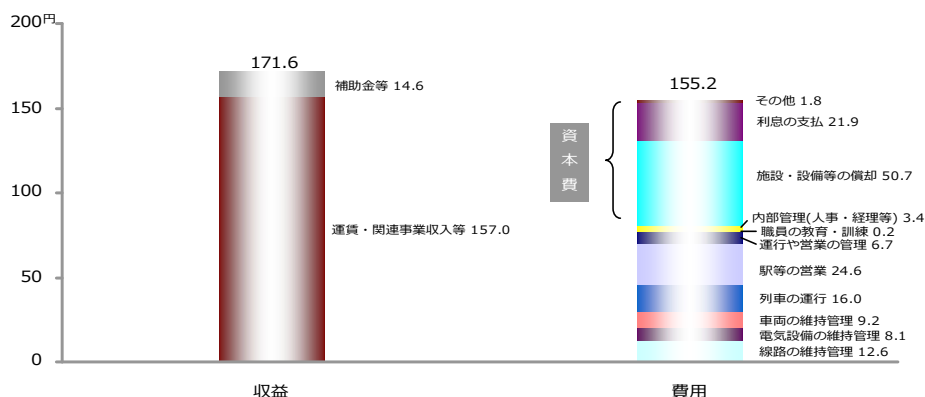
なお、事業のしくみが異なるため、費用構成を事業間で単純に比較することはできません。

### ■ 都営地下鉄

乗客1人当たりの運賃・関連事業収入等は157.0円、補助金等が14.6円で、合わせて171.6円の収益に対し、費用は大きな順に、減価償却費が50.7円、駅等の営業に係る経費が24.6円、支払利息が21.9円となっています。

地下鉄は、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、資産の償却や企業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。

都営地下鉄の乗客1人当たりの収益と費用（平成20年度）

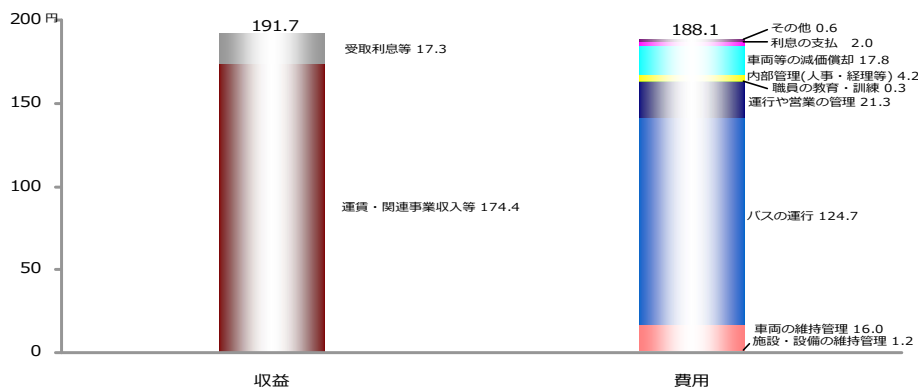


### ■ 都営バス

乗客1人当たりの運賃・関連事業収入等は174.4円、受取利息等が17.3円で、合わせて191.7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124.7円、運行や営業の管理に要する費用が21.3円、車両等の減価償却費が17.8円などで、総費用は188.1円です。

バスは、地下鉄と比べて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。

都営バスの乗客1人当たりの収益と費用（平成20年度）

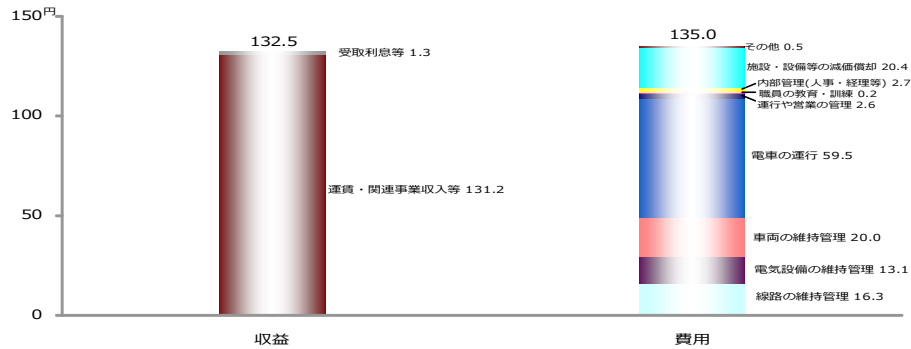


## ■ 都電荒川線

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 1.3 円で、合わせて 132.5 円の収益に対し、費用は大きな順に、乗務員の人件費など電車の運行にかかる費用が 59.5 円、減価償却費が 20.1 円、車両の維持管理にかかる費用が 20.0 円などで、総費用は 135.0 円です。

都電は、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。

都電荒川線の乗客 1 人当たりの収益と費用（平成 20 年度）

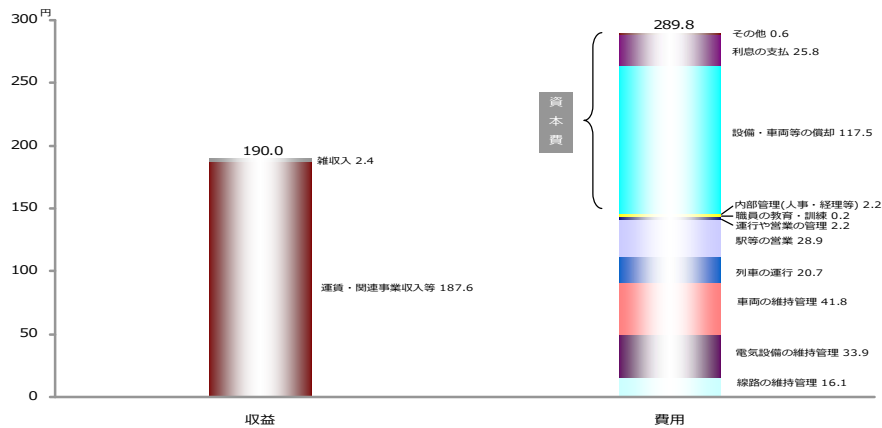


## ■ 日暮里・舎人ライナー

乗客 1 人当たりの運賃・関連事業収入等は 187.6 円、受取利息等が 2.4 円で、合わせて 190.0 円の収益に対し、費用は大きな順に、減価償却費が 117.5 円、車両の維持管理にかかる費用が 41.8 円、電気設備の維持管理が 33.9 円などで、総費用は 289.8 円です。

開業して間がないため、駅設備や車両などの償却の負担が大きくなっています。

日暮里・舎人ライナーの乗客 1 人当たりの収益と費用（平成 20 年度）



## ■ 上野動物園モノレール

乗客 1 人当たりの収益 123.3 円に対し、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 61.0 円、車両の維持管理が 27.3 円、電気設備の維持管理が 7.7 円などで、総費用は 104.3 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、不測の障害などの事情が生じると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 1 kWh 当たりの電力販売収入等は 6.6 円、受取利息等が 0.1 円で、合わせて 6.7 円の収益に対し、費用は大きな順に、発電所の維持管理が 5.2 円、業務の管理に要する費用が 0.3 円、送電設備の維持管理が 0.2 円で、総費用は 5.7 円です。

総括原価主義に基づいて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。

- 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、より分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の参考とさせていただきます。
- 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 2009 経営レポート

---

平成 22 年 3 月発行

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 03-5321-1111 (代表)

---