

東京都交通局

2010 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
■ 経営計画	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	16
(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	21
(行政施策との連携・社会貢献の取り組み)	
■ 経営の状況	23
■ 平成 21 年度運輸成績総表	
■ 平成 21 年度決算総括表	
■ 平成 21 年度損益計算書	
■ 平成 21 年度貸借対照表	
■ 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（新交通）、上野動物園モノレール、発電の6事業及びこれらに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も、主に平成21年度における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。

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 …………… 6,149名
再任用短時間勤務職員 …… 374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、営業キロ109.0km、駅数106、車両数1,086両。一日当たり約233万人のお客様にご利用いただいています。

▶ 都営バス（自動車事業）

運行路線139系統、営業キロ785.8km、車両数1,464両。一日当たり約56万人のお客様にご利用いただいています。

この他に、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。停留場数30、車両数42両。一日当たり約5万1000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）

日暮里～見沼代親水公園間9.7kmを営業。駅数13、車両数70両。一日当たり約5万5000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）

日本で最初のモノレールで、鉄道事業法に基づく交通機関として、上野動物園内で0.3kmを営業。駅数2、車両数2両。施設は東京都建設局が所有し、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9万2000MWh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。

■ 東京都交通局経営計画 –新チャレンジ 2007–

- ▶ 期 間 … 平成 19～21 年度の 3 カ年
- ▶ 事 業 数 … 82 事業（うち新規 36）
- ▶ 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 … 局全体の 8%に当たる 600 人の職員定数を削減。
- ▶ 財政収支 … 地下鉄、バス、都電、発電の 4 事業について、平成 21 年度に経常黒字を確保。

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、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。

◆ 経営計画の全文と達成状況

新チャレンジ 2007 の全文と計画の達成状況については、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](#) > [経営計画](#)

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

【注】「新チャレンジ 2007」の主な事業の達成状況については、本レポートにも掲載しています。

（ **新 Challenge 2007** と表示 ）

◆ 経営計画 -ステップアップ 2010-

平成 22 年 2 月、「東京都交通局経営計画 –ステップアップ 2010–」を策定しました。平成 22～24 年度の 3 カ年を計画期間とし、安全の確保を最優先に、質の高いきめ細かなサービスの提供に努めるとともに、不断の経営改革に取り組むことにより、さらなるステップアップを果たし、お客様に信頼・支持され、ともに歩む都営交通を目指しています。

ステップアップ 2010 の全文については、上記のホームページからダウンロードしてご覧いただけます。

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。交通局は、安全に係る基本的な姿勢を示した「安全方針」を定め、それを具体化した「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・安心の確保に努めています。

安全方針

私たちは、お客様の安全・安心を何よりも大切に、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。

■ 安全マネジメント体制

平成 18 年 10 月の運輸安全一括法の施行により鉄道事業法や道路運送法などが改正されたことに伴い、「安全管理規程」を制定して、安全管理の責任体制及びその管理方法等を定めました。

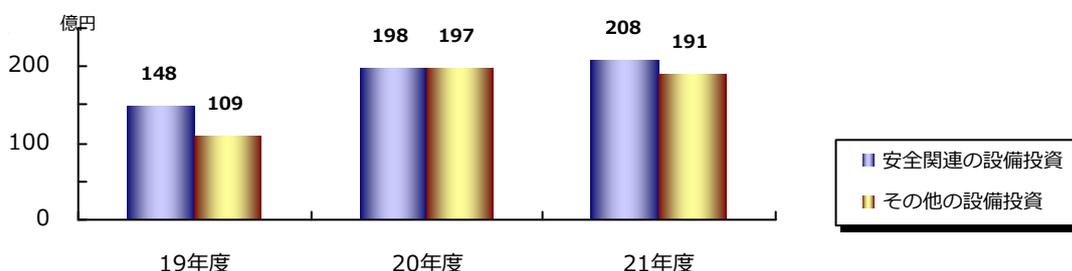
これに基づき、局長を委員長とする安全対策推進委員会で安全重点施策を策定（plan）し、局全体で実行（do）に移し、その結果を確認・評価（check）して、見直し（action）を行うことで、経営トップから現場事業所まで一丸となった継続的な改善に結びつけています。

■ 安全に関する設備投資

お客様の安全・安心を確保するための設備投資に重点的に取り組んでいます。

平成 21 年度は、駅の防災改良工事や変電設備の機能強化などに約 208 億円を投資しました。

設備投資額の推移（電気事業を除く。）



◆ 安全報告書

安全に関する取組状況、事故の発生状況と再発防止対策などを取りまとめた「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>

■ 都営地下鉄の安全運行

運転事故・輸送障害〈都営地下鉄〉

平成 21 年度の運転事故は 8 件（ホームでの車両との接触 5 件、ホームからの転落 3 件）でした。また、輸送障害は 8 件（自殺目的による飛び込み 7 件、車両・施設等のトラブル 1 件）でした。

事故等の件数 (件)	年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
	運 転 事 故		8	3	7
輸 送 障 害		12	16	13	8

注 1) 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、運転事故以外のもの。

注 3) この他に、電気事故が 21 年度に 1 件発生しました。

注 4) 災害及びインシデント（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	21 年度
	編 成 (割合)		118/145 (81%)	118/145 (81%)	118/145 (81%)
新 Challenge 2007	【計画】 21 年度までに全編成に設置				

(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



車内インターホン（左）、連結部転落防止幌（右）

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）防災改良工事（排煙設備及び二方向避難路）

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	21年度
	駅 （割合）		74/93 （80%）	77/93 （83%）	84/93 （90%）
新 Challenge 2007	【計画】21年度までに対象93駅を整備				
	【実績】12駅を整備（86駅の整備を完了）				

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。（他社管理5駅は整備済み。）

（2）蓄光板（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サインを設置しています。

指標（状況）	年度	18年度	19年度	20年度	21年度
	駅 （割合）		47/93 （51%）	93/93 （100%）	93/93 （100%）
新 Challenge 2007	【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。（他社管理5駅は設置済み。）

（3）出入口止水板

集中豪雨等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	21年度
	か所		282	304	304
新 Challenge 2007	【計画】19年度までに対象304か所に設置				

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	21年度
	駅 （割合）		26/101 （26%）	33/101 （33%）	44/101 （44%）
新 Challenge 2007	【計画】21年度まで47駅の防犯カメラの機能を強化				
	【実績】28駅を整備（54駅の整備を完了）				

注）101駅：全106駅から他社が管理する駅〔5〕を除いた数（他社管理5駅は整備済み。）

（5）列車緊急停止スイッチ

お客様がホームから転落したときなどに操作して、駅付近の列車を停止させる装置を設置しています。

指標（状況）	103/103駅に設置済み（100%）
--------	---------------------

注）103駅：全106駅からホームドアが設置されている駅〔3〕を除いた数



防災改良（排煙設備）工事



蓄光板



出入口止水板



列車緊急停止スイッチ

■ 都営バスの安全運行

事故・車両故障等〈都営バス〉

平成 21 年度、国土交通省に報告した事故等の件数は 100 件でした。

	年 度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
	法令に基づく 事故等の報告 件数 (件)	車 両 火 災	2	0	0
歩行者・自転車等との接触		4	1	3	4
オートバイとの接触		2	2	1	2
タクシーとの接触		0	1	0	1
発車時、急停車による車内転倒		6	4	17	2
ドアきょう圧による車内事故		0	3	1	0
乗務員の疾病による運行中止		3	4	7	2
乗用車との接触による車内事故		1	0	0	0
自動車の装置の故障		129	161	127	88
計	147	176	156	100	

注) 道路運送法及び自動車事故報告規則に基づき国土交通大臣に報告した事故等の件数。

都営バスの安全対策

(1) デジタル MCA 無線 (音声通話専用無線)

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設置しています。(平常時は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	21 年度
	両 (割合)	—	1,474/1,474 (100%)	1,456/1,456 (100%)	1,464/1,464 (100%)
新 Challenge 2007	【計画】19 年度に全車両に設置				

(2) ドライブレコーダー

車両に設置したカメラで車両周辺及び車内の状況を撮影し、衝突や急ブレーキなどの衝撃があったときに、その前後の映像と走行データ (速度、ブレーキ、ウインカーの状況など) を記録する装置を設置しています。

記録した映像やデータは乗務員の安全教育の資料として活用しています。

指標 (実績)	年 度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
	両 (割合)	—	46/1,474 (3%)	138/1,456 (9%)	138/1,464 (9%)
新 Challenge 2007	【計画】21 年度までに 138 両に設置				



乗務員研修

◆ ハザードマップの作成

アンケートにより乗務員から収集した「ヒヤリ・ハット情報」に基づいて、バス路線における運転上の注意箇所を示した地図 (ハザードマップ) を、すべての営業所で作成しています。

注) ヒヤリ・ハット: 事故には至らなかったが、ヒヤリ又はハッとさせられた、事故につながりかねない事例。

■ 都電荒川線の安全運行

運転事故・輸送障害〈都電荒川線〉

平成 21 年度の運転事故は 3 件（道路での関係者との接触 2 件、踏切障害 1 件）でした。また、輸送障害は 3 件（車両・施設等のトラブル 2 件、第三者による軌道内支障 1 件）でした。

事故等の件数 (件)	年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
	運転事故		7	2	5
輸送障害		2	1	9	3

注 1) 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、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（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、ブレーキ作動時に点灯する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	21 年度
	両 (割合)		—	39/39 (100%)	42/42 (100%)

新 Challenge 2007 【計画】19 年度までに 39 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、時速 40 km を超えるとノッチ（アクセル）を入れていても自動的に加速を停止させる装置を、順次設置しています。

指標（実績）	年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
	両 (割合)		—	1/39 (3%)	4/42 (10%)

新 Challenge 2007 【計画】21 年度までに新型車両の導入に併せて 7 両に設置

(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める装置を順次設置しています。

指標（実績）	年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
	両 (割合)		—	1/39 (2%)	4/42 (10%)

新 Challenge 2007 【計画】21 年度までに新車の導入に併せて 7 両に設置

■ 日暮里・舎人ライナーの安全運行

運転事故・輸送障害<日暮里・舎人ライナー>

平成 21 年度の運転事故はありませんでした。また、輸送障害は 3 件（車両・施設等のトラブル 2 件、降雪 1 件）でした。

事故等の件数 (件)	年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
	運転事故	-	0	0	0
輸送障害	-	0	5	3	

注 1) 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、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（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

「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 と、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 を導入しています。

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） 70/70 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（左）、ホームドア（右）

◆ 都営交通安全の日

「6月13日」は、平成6年に浅草線浅草橋駅で死亡事故を、平成18年に都電荒川線で衝突事故（負傷者27名）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。

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、6月13日を「都営交通安全の日」と定め、この日を中心に、幹部職員による職場巡回や研修（講演会）などを実施しています。

このような事故を二度と起こさないよう、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。



事故防止研修

心から喜んでいただけるサービスをめざして

交通局は、お客様の視点に立った施設・車両の改良など、より便利で快適なサービスの提供に取り組んでいます。

さらに、サービス精神とホスピタリティあふれる職場づくりなど、ハード・ソフト両面で、お客様満足（CS：Customer Satisfaction）の向上に努めています。

■ 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 21 年度に、お客様サービス課に寄せられた「声」は 4,116 件で、20 年度に比べて約 8.7%（330 件）増加しました。

お客様からいただいた「声」は、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。

年度	19 年度				20 年度				21 年度			
	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	69	1,359	298	1,726	59	1,380	195	1,634	51	1,549	161	1,761
バス	125	1,176	408	1,709	120	1,177	313	1,610	141	1,515	285	1,941
都電	2	48	19	69	6	62	11	79	4	93	8	105
新交通	-	-	-	-	6	264	18	288	2	172	15	189
その他	6	149	52	207	7	154	14	175	3	112	5	120
< 計 >	202	2,732	777	3,711	198	3,037	551	3,786	201	3,441	474	4,116

注) お客様の声を受けてサービスを改善した事例をホームページで紹介しています。

東京都交通局ホームページ > お問い合わせ > お客様の声を受けて
 アドレス <http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/enq/voice/index.html>

(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、列車の運行情報や時刻表、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に対応するなど利用しやすさにも配慮しています。

また、パソコンや携帯電話からリアルタイムでバスの現在位置が分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	21 年度
	一日平均（件）		約 29 万	約 33 万	約 34 万

注) 21 年度に集計方法を変更したため、20 年度以前との単純な比較はできません。

◆ 都営交通巡回モニター

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。

都営交通を利用されている方の中からモニター（300 名）を募集し、職員の接客、案内サイン、車両や施設などについて、サービスのレベルを評価していただいています。

この他に、交通局幹部職員との意見交換会や施設見学会などを行い、いただいた評価やご意見等を事業運営の参考としています。



モニターによる施設見学会

■ 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

お客様に快適に駅をご利用いただくため、地下駅について順次冷房化を進めています。

指標 (実績)	年 度	18年度	19年度	20年度	21年度
	駅 (割合)	74/93 (80%)	74/93 (80%)	78/93 (84%)	81/93 (87%)

新 Challenge 2007 【計画】 21年度までに83駅を冷房化

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 (他社管理5駅は冷房化済み。)

(2) 駅のリニューアル

建設から年数が経過した浅草線と三田線の駅について、天井や壁などを改装し、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	21年度
	駅 (割合)	24/43 (56%)	27/43 (63%)	34/43 (79%)	36/43 (84%)

新 Challenge 2007 【計画】 22年度までに対象43駅を整備
【実績】 12駅を整備 (36駅の整備を完了)

注) 43駅：両線の駅 [47] から、他社が管理する駅 (平成12年開業 [3]、リニューアル済 [1]) 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るため、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	21年度
	店舗数 [累計]	44	52	52	63

新 Challenge 2007 【計画】 21年度までに新たに30店舗を出店
【実績】 35店舗を出店

注) 営業を終了した店舗があるため、出店実績数と増加数は一致しません。

都営バスのサービスアップ

(1) バス停の上屋 (屋根)・ベンチ

お客様に快適にバスをお待ちいただけるよう、歩道の幅員が確保できる、支障物 (埋設物、街路樹等) がないなどの条件を満たしている場所に、上屋 (屋根) やベンチ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	21年度
	上 屋 [累計]	1,391	1,406	1,429	1,454
	ベンチ [累計]	662	706	744	807
	<参考>バス停総数	3,874	3,894	3,891	3,894

新 Challenge 2007 【計画】 21年度までに上屋90基、ベンチ105基を設置 (建替を含む。)
【実績】 上屋95基、ベンチ117基を設置 (建替を含む。)

注) 老朽化や道路等の状況変化による撤去等があるため、設置実績数と増加数は一致しません。



バス停上屋・ベンチ

(2) バス停における運行情報サービス

お客様の利便性の向上のため、バスの接近状況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	21年度
	接近表示装置【累計】	496	586	628	716
	<参考>バス停総数	3,874	3,894	3,891	3,894
新 Challenge 2007	【計画】21年度までに新たに245基を設置				
	【実績】245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、設置実績数と増加数は一致しません。



簡易型バス接近表示装置

都電荒川線のサービスアップ

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	21年度
	両【累計】	—	1	2	2
新 Challenge 2007	【計画】20年度までに2両導入				



レトロデザインの新型車両 9000 形（左：20 年度導入、右：19 年度導入）

◆ 新型車両 8800 形デビュー！

都電荒川線では、老朽化した車両の更新を進めており、平成 21 年 3 月から新型車両を順次導入、21 年度末現在で 5 両が運行しています。

デザインは、一般の方からの投票結果をもとに決定したもので、優しさと親しみやすさをイメージしています。カラーリングは、沿線に咲くバラをモチーフにしたローズレッドを基調としています。

また、車内設備にユニバーサルデザインを取り入れるとともに、従来の車両と比べて約 2 割の省エネを実現しています。



◆ 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、多くのお客様から「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」というご意見をいただきました。

そこで、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、車両を増備したことに伴い、21 年 8 月にもダイヤを改正。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。

■ サービス推進活動

平成4年に、お客様本位のサービスの創造を目指して、局長を本部長とする「サービス推進本部」を立ち上げました。さらに、各職場の実態に合わせた具体的な活動を実践するため、各部にサービス推進部会、各課・各事業所にサービス推進チームを設置し、接客マニュアルの作成、施設の美化など、サービス改善のための取り組みを行っています。

また、平成13年度から「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。



CS スローガンポスター

－ 平成21年度CSスローガン －
私達は提供します! お客様の安全・安心・快適を

◆ 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、駅、バスターミナルなどを巡回してお客様へのあいさつやPRを行うほか、各事業所の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、全職員がワッペンを着用するとともに、車内や駅にポスターを掲出して、お客様に強化月間の取り組みをPRしています。



幹部職員による現場巡回

◆ 職場風土づくり

職員の自立性を育み、職員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職場風土をつくる取り組みを行っています。

平成17年度に実施した「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、すべての駅とバス営業所に取り組みを展開。19年度に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。



職場風土改善研修

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「東京都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（駅のバリアフリー）

(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	21年度
	駅 (割合)	78/106 (74%)	83/106 (78%)	86/106 (81%)	89/106 (84%)
新 Challenge 2007	【計画】	22年度までに全駅を整備			
	【実績】	11駅を整備（89駅の整備を完了）			

(2) エスカレーター整備

乗換駅を中心にエスカレーター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	21年度
	駅・基数 [累計]	103 駅・755 基	103 駅・759 基	103 駅・763 基	103 駅・766 基
新 Challenge 2007	【計画】	21年度までに7駅で10基増設			
	【実績】	8駅で11基を整備			

(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	21年度
	駅 (割合)	104/106 (98%)	104/106 (98%)	105/106 (99%)	105/106 (99%)



エレベーター（左）、だれでもトイレ（右）

◆ プチ・バリアの解消

お客様がスムーズに駅をご利用いただけるよう、小さなバリアについても改修を進めています。
【例】濡れると滑りやすい床、出入口やトイレの小さな段差、階段の不連続な手すりなど

◆ 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、都営地下鉄のすべての駅に配置しています。

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

都営地下鉄のバリアフリー対策（車両のバリアフリー）

(1) 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%）

(2) 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） 1,062/1,086 両に設置済み（98%）

(3) 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%）

都営バスのバリアフリー対策

ノンステップバスの導入

どなたでも容易に乗り降りできるよう、平成 11 年度から、更新するバス車両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	21 年度
	両 (割合)	970/1,467 (66%)	1,077/1,474 (73%)	1,186/1,456 (81%)	1,287/1,464 (88%)
新 Challenge2007		【計画】 21 年度までに 307 両を導入			
		【実績】 321 両を導入			

注) ノンステップバス：床面の高さを約 30 cm 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



車いすスペース

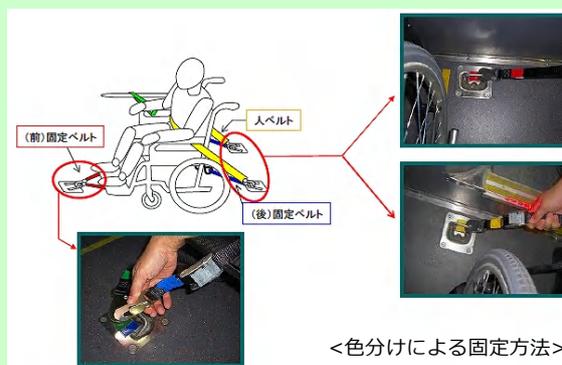
◆ 車いす固定方法の改善

バス車内における車いすの固定をより迅速・確実に行えるよう、「前向き・三点ベルト式固定方法」の改善を行いました。

具体的には、床の固定金具と、金具と対になる固定ベルトを色分けするとともに、ベルトのフックに使用時の向きを表示するなどにより、固定に要する時間が大幅に短縮しました。（【改善前】 5～9 分 ⇒ 【改善後】 3 分）

平成 21 年度末現在、1,220 台が改善済で今後導入する新車も同様に改良する予定です。

低コストで、安全性の向上と定時運行の確保に大きな効果を発揮しており、他のバス事業者にも普及が進みつつあります。



<色分けによる固定方法>

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

電車の床面とホームとの段差を小さくするため、ホームのかさ上げを行うとともに、スロープを整備しています。

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%）



かさ上げたホームとスロープ

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^フルートの確保）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） 14/14 編成に設置済み（100%）

(4) 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） 70/70 両に設置済み（100%）

(5) 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貼付しています。

指標（状況） 70/70 両に貼付済み（100%）



車内点字シール

環境にやさしい都営交通をめざして

交通局は、平成 12 年度から環境マネジメントシステム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。

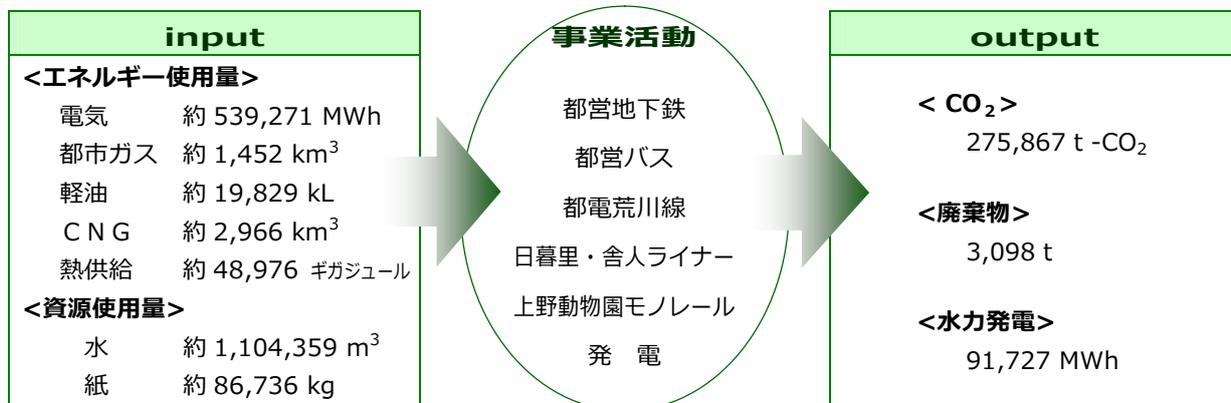
また、環境（工コ）定期券制度の維持拡大などを積極的に行うとともに、TDM 施策に資する、乗り継ぎ利便性の向上やわかりやすい乗車案内などお客様が利用しやすい公共交通づくりに努めます。

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 21 年度の CO₂ (二酸化炭素) 排出量は 27 万 5,867 t で、前年度に比べて 0.05% (134 t) 減少しています。



■ 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。

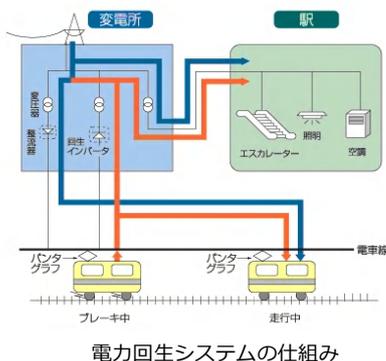
指標 (状況) 145/145 編成に導入済み (100%)

(3) エスカレーターの自動運転化

お客様が比較的少ない駅のエスカレーターについて、利用者がいる時のみ自動的に運転するタイプに改修して、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	21 年度
	基数 [累計]	5 基	15 基	65 基	105 基
新 Challenge 2007	【計画】	21 年度までに新たに 30 基を改修			
	【実績】	100 基を改修			

注) 全 106 駅から他社が管理する駅 [5] を除いた 101 駅の状況。



エスカレーターの自動運転

(4) 駅エコ・プロジェクト

新宿線東大島駅をモデルとして、CO₂排出量の少ない環境にやさしい駅づくりに取り組んでいます。

指標（状況） 1 駅で実施中

注) 主な実施内容は以下のとおりです。

- ・雨水を植栽に使用しています。
- ・風力発電及び太陽光発電を行い、植栽に雨水を供給する装置の電源に使用しています。
- ・駅舎の屋上及び壁面を緑化しています。
- ・お客様がいないときはエスカレーターの運転を自動的に休止します。
- ・ホームの暑さ対策として、直径 16 ミクロン（0.016 mm）の微小な人工の霧を噴霧しています。



駅エコ PR コーナー（東大島駅）

(5) トンネル湧水の河川への放流

トンネル内に湧き出す地下水を河川等に放流して、水質改善や修景用水として活用しています。

指標（状況） 浅草線・三田線・新宿線で実施中

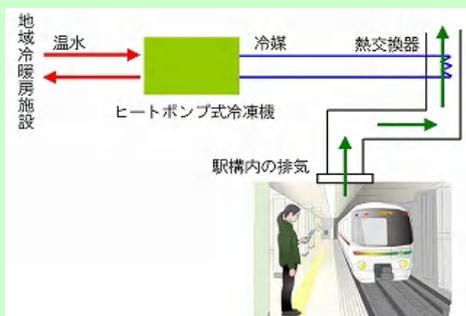
◆ ごみのリサイクル

各駅に回収ボックスを設置し、駅や列車内で発生するごみのうち、新聞・雑誌類とビン・缶類を再資源化しています。分別収集にお客様のご協力をお願いします。

また、回収した使用済み乗車券は、トイレトーパーに再生して各駅で使用しています。

◆ 排熱回収システム

大江戸線新宿駅では、駅構内の機器や車両などから排出される熱を熱交換器で回収し、ヒートポンプ式冷凍機によって温水化して、地域冷暖房施設に供給しています。



排熱回収システムの仕組み

◆ ISO14001 の認証取得

新宿線の車両点検・整備を行っている大島車両検修場では、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 の認証を平成 12 年度に取得しました。登録後 3 年毎に行われる更新審査にも合格しています。

都営バスの環境対策

(1) 低公害バスの導入

最新の排ガス規制に適合し、省エネルギー法に基づく燃費基準を達成したバス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	21年度
	両 (割合)	883/1,467 (60%)	956/1,474 (65%)	1,047/1,456 (72%)	1,116/1,464 (76%)
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				
	【実績】321両(うちハイブリッドバス100両)を導入				

注) 廃車があるため、導入実績数と増加数は一致しません。

(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	21年度
	事業所等 (割合)	—	2/20 (10%)	8/20 (40%)	20/20 (100%)
新 Challenge 2007	【計画】21年度までにすべての営業所・支所等で取得				

注) グリーン経営認証：(財)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、ハイヤー、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

平成17年度から導入。世界でトップクラスの環境に優しいディーゼルバスで、次の2つの排ガス浄化方式があります。

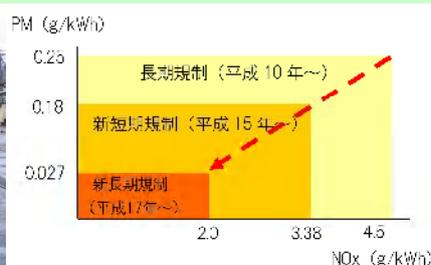
- ▶ 燃料を完全燃焼させてPM(粒子状物質)を削減するとともに、排ガスに尿素水を噴霧してNOx(窒素酸化物)を水と窒素に分解することで削減。
- ▶ エンジンの燃焼を制御することでNOxを削減するとともに、酸化触媒とフィルターを組み合わせた除去装置によりPMを削減。

■ ハイブリッド・ノンステップバス

平成19年度から導入。減速時に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、発進時に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、CO₂を低減させています。(バッテリーを軽量化して屋根に搭載することで、ノンステップ化も実現しました。)



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	21年度
	両数 (割合)	5/42 (12%)	6/39 (15%)	9/42 (21%)	12/42 (29%)
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				
	【実績】 7 両を導入				

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。

日暮里・舎人ライナーの環境対策

(1) 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) 14/14 編成に導入済み (100%)

(2) エスカレーターの自動運転化

駅のエスカレーターは、利用者がある時のみ自動的に運転するタイプを導入し、省エネルギー化を図っています。

指標 (状況) 66/66 基 (100%)

その他の取り組み

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、庁舎の改修・改築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	21年度
	か所 [累計]	2	4	6	7
新 Challenge 2007	【計画】 21 年度までに新たに 6 か所を緑化				
	【実績】 5 か所を緑化				

◆ 環境にやさしい水力発電

水力発電は、発電時に CO₂ 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ことから、戦後、多摩川上流での水力発電を開始。現在、多摩川第一発電所、白丸発電所、多摩川第三発電所の 3 か所の発電所で事業を行っています。

発電した電力は東京電力 (株) に卸売却し、奥多摩及び多摩西部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

交通局は、青少年育成、障害者福祉など東京都が進めている施策に積極的に協力するとともに、地元自治体や商店街などと連携しながら沿線地域の活性化に取り組んでいます。

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として、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	21年度
	職場体験受入校数	45	40	54	64
新 Challenge 2007	【計画】引き続き受け入れを拡大				



中学生の職場体験



小学生の社会科見学

(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、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	21年度
	店舗数 [累計]	—	1	2	4
新 Challenge 2007	【計画】21年度までに3店舗を設置				
	【実績】4店舗を設置				



障害者が働く店舗（三田線高島平駅）

(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、主に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、ホームページをご覧ください。

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) 「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、都営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済み

(5) 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、警察に通報するなどの対応をします。

指標（状況） 都営地下鉄全駅で実施中

(6) マタニティマーク

首都圏の主な鉄道事業者と共同で、外見からは妊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・配布しています。

このマークをつ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布中

(7) マナー読本

子どもの頃から交通機関を利用する際のマナーを身につけてもらうため、小学4年生向けのマナー読本を作成・配布しています。

指標（状況） 都内の全小学校（国・公・私立）に配布中

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>



「動く防犯の眼」ステッカー



マタニティマーク



マナー読本

◆ 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

- ≫ 「2009 路面電車の日」記念イベント（6/7）
- ≫ 都営地下鉄ものしり博士クイズラリー（8/1～31）
- ≫ バスの日イベント2009（9/26）
- ≫ 都営フェスタ'09 in 三田線（11/8）
- ≫ 日暮里・舎人ライナークイズラリー（3/28）



都営フェスタ'09

経営の状況

交通局は、(1) 高速電車事業会計<都営地下鉄>、(2) 交通事業会計 (①自動車事業<都営バス>、②軌道事業<都電荒川線>、③新交通事業<日暮里・舎人ライナー>、④懸垂電車事業<上野動物園モノレール>)、(3) 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いてそれぞれの事業を経理しています。

平成 21 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 300 万人）のお客様にご利用いただきました。

収支面では、都営地下鉄が約 121 億 6900 万円、都営バスが約 7 億 7300 万円、モノレールが約 2500 万円の経常黒字となり、都電荒川線が約 9300 万円、日暮里・舎人ライナーが約 17 億 8000 万円の経常赤字となりました。

電気事業は、約 9 万 2000Mwh を発電。2200 万円の経常黒字でした。

■ 平成 21 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	785.8	-	-	12.2	9.7	0.3
路線・系統数	4	139	-	-	1	1	1
在籍車両数 (両)	1,086	1,464	5	1,469	42	70	2
走行キロ (千 km)	116,072	47,532	464	47,996	1,589	4,997	10
乗車料収入 (百万円/年)	128,477	33,610	346	33,956	2,413	3,757	107
同上 (税抜)	122,640	32,369	329	32,698	2,328	3,606	102
乗車人員 (千人/年)	850,373	204,248	841	205,089	18,610	19,975	855
乗車人員 (人/日)	2,329,790	559,583	2,305	561,888	50,986	54,725	2,850

	電 気
販売電力量 (MWh)	91,727
電力料収入 (百万円/年)	902
同上 (税抜)	859

◆ 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、関東大震災によって壊滅的な打撃を受けた路面電車の応急措置として、大正 13 [1924] 年に自動車事業（乗合バス）を開始。戦後は、昭和 32 [1957] 年に懸垂電車事業（上野動物園モノレール）と電気事業（水力発電）、昭和 35 [1960] 年に地下鉄事業（浅草線）を開始しました。

以降、昭和 43 [1968] 年に三田線、昭和 53 年 [1978] 年に新宿線、平成 3 年 [1991] 年に大江戸線を開業させ、交通ネットワークを拡充してきました。さらに、平成 20 [2008] 年に新交通事業（日暮里・舎人ライナー）を開始し、現在に至っています。

様々な時代を経て、都営交通は平成 23 [2011] 年に創業 100 周年を迎えます。

■ 平成 21 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			
収益的 収支	営業収益	132,223	35,595	2,445	3,653	102	41,795	881	174,899
	乗車料・電力料	122,640	32,698	2,328	3,606	102	38,734	877	162,251
	その他	9,583	2,897	117	47	0	3,061	4	12,648
	営業外収益	10,427	3,419	68	24	0	3,511	10	13,948
	一般会計補助金	8,684	699	4	18		721		9,405
	その他	1,743	2,720	64	6	0	2,790	10	4,543
	特別利益	190			1		1		191
	計	142,840	39,014	2,513	3,678	102	45,307	891	189,038
	営業費用	111,592	37,755	2,548	5,039	77	45,419	869	157,880
	人件費	33,343	24,750	1,273	858	48	26,929	248	60,520
	物件費	34,984	9,437	850	2,023	29	12,339	457	47,780
	減価償却費	43,265	3,568	425	2,158		6,151	164	49,580
	営業外費用	18,889	486	58	418	0	962	0	19,851
	利子及び取扱費	16,716	362		407		769		17,485
	その他	2,173	124	58	11	0	193	0	2,366
	特別損失	4		3	3		6		10
	計	130,485	38,241	2,609	5,460	77	46,387	869	177,741
	営業損益	20,631	△ 2,160	△ 103	△ 1,386	25	△ 3,624	12	17,019
	経常損益	12,169	773	△ 93	△ 1,780	25	△ 1,075	22	11,116
	償却前損益	55,434	4,341	332	378	25	5,076	186	60,696
純損益	12,355	773	△ 96	△ 1,782	25	△ 1,080	22	11,297	
前年度末繰越損益	△ 443,298	△ 56	667	△ 3,357	15	△ 2,731	0	△ 446,029	
当年度末未処分利益剰余金	△ 430,943	717	571	△ 5,139	40	△ 3,811	22	△ 434,732	
利益剰余金処分予定額							22	22	
当年度末繰越損益予定額	△ 430,943	717	571	△ 5,139	40	△ 3,811	0	△ 434,754	
資本的 収支	企業債	32,897	2,198		4,097	-	6,295		39,192
	一般会計出資金	12,975			1,062	-	1,062		14,037
	国庫補助金	11,489	134			-	134		11,623
	一般会計補助金	14,074	60			-	60		14,134
	その他	263	2	3	41	-	46		309
	計	71,698	2,394	3	5,200	-	7,597	0	79,295
	建設改良費	64,355	3,877	1,258	5,283	-	10,418	169	74,942
	企業債償還金	50,478	1,531			-	1,531		52,009
	その他	20				-			20
	計	114,853	5,408	1,258	5,283	-	11,949	169	126,971
収支差額	△ 43,155	△ 3,014	△ 1,255	△ 83	-	△ 4,352	△ 169	△ 47,676	
翌年度への繰越工事資金	△ 6,659	△ 192			-	△ 192	△ 42	△ 6,893	
差引資金不足額	△ 49,814	△ 3,206	△ 1,255	△ 83	-	△ 4,544	△ 211	△ 54,569	
財源 等	損益勘定留保資金	44,952	3,774	476	2,161	-	6,411	191	51,554
	前年度からの繰越工事資金	5,476	229	75		-	304		5,780
	その他	11,891	1,310	△ 71	△ 1,705	-	△ 466	23	11,448
	計	62,319	5,313	480	456	-	6,249	214	68,782
当年度資金残 (△不足)	12,505	2,107	△ 775	373	-	1,705	3	14,213	
当年度末累積資金残	48,150	31,388	2,001	△ 2,166	-	31,223	2,823	82,196	

(1) 都営地下鉄（高速電車事業会計）

乗車人員が減少したことから、営業収益は対前年度比 1.3%減の 1322 億円、経常収益は 3.6%減の 1426 億円となりました。一方、営業費用は 0.5%減の 1116 億円、支払利息の減少等により営業外費用が 13.0%減の 189 億円となり、経常費用は 2.6%減の 1305 億円でした。

以上により、経常収支が黒字に転じた平成 18 年度から引き続き、121 億 6900 万円の経常利益を計上しましたが、その一方で 4309 億円の未処理欠損金と 1 兆 1180 億円の長期債務を有しています。

設備投資では、駅の防災改良工事、駅施設のバリアフリー化、変電設備の更新などに 227 億円を投入しました。

(2) 都営バス（自動車／交通事業会計）

乗車人員が減少したことから、営業収益は対前年度比 1.2%減の 356 億円、経常収益は 1.5%減の 390 億円となりました。一方、前年度に原油価格高騰の影響を受けた燃料費が減少したことなどから、営業費用は 1.4%減の 378 億円、経常費用は 1.4%減の 382 億円でした。

以上により、7 億 7300 万円の経常利益を計上するとともに、未処理欠損金を解消しました。

設備投資では、低公害ノンステップバスの購入、バス停上屋の新設・建替などに 38 億 7700 万円を投入しました。

(3) 都電荒川線（軌道／交通事業会計）

乗車人員が減少したことから、営業収益は対前年度比 2.1%減の 24 億 4000 万円、経常収益は 0.5%減の 25 億 1000 万円となりました。一方、車両更新による減価償却費の増と人件費の減により営業費用は 0.4%減の 25 億 5000 億円、経常費用は 1.4%増の 26 億 1000 万円でした。

以上により、9300 万円の経常損失を計上しました。

設備投資では、新型車両の導入や変電設備の更新などに 12 億 5800 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）

乗車人員が増加したことから、営業収益は対前年度比 9.0%増の 36 億 5000 万円、経常収益は 8.3%増の 36 億 8000 万円となりました。一方、車両増備による減価償却費の増加などにより営業費用は 7.0%増の 50 億 4000 万円、経常費用は 5.4%増の 54 億 6000 万円でした。

以上により、17 億 8000 万円の経常損失を計上、未処理欠損金は 51 億 3900 万円となりました。

設備投資では、車両の増備などに 14 億 6800 円を投入しました。

(5) 上野動物園モノレール（懸垂電車／交通事業会計）

営業収益・経常収益ともに 1 億 200 万円となりました。一方、修繕費の減少などにより営業費用は 13.0%減の 7700 万円、経常費用は 22.6%減の 7700 万円でした。

以上により、2500 万円の経常利益を計上しました。

(6) 発電（電気事業会計）

販売電力量の減少により、営業収益は前年度比 8.0%減の約 8 億 8000 万円、経常収益は 7.3%減の約 8 億 9000 万円となりました。一方、営業費用は 5.1%増の約 8 億 7000 万円、経常費用は 5.0%増の約 8 億 7000 万円でした。

以上により、2200 万円の経常利益を計上しました。

■ 平成 21 年度損益計算書

(平成 21 年 4 月 1 日～22 年 3 月 31 日、単位：百万円)

	高速電車 事業会計	交通事業会計				(計)	電気事業 会計
		自動車	軌道	新交通	懸垂電車		
営業収益	132,223	35,595	2,445	3,653	102	41,795	881
営業費用	111,592	37,755	2,548	5,039	77	45,419	869
営業損益	20,631	△ 2,160	△ 103	△ 1,386	25	△ 3,624	12
営業外収益	10,427	3,419	68	24	0	3,511	10
営業外費用	18,889	486	58	418	0	962	0
経常損益	12,169	773	△ 93	△ 1,780	25	△ 1,075	22
特別損益	186		△ 3	△ 2		△ 5	
当年度純損益	12,355	773	△ 96	△ 1,782	25	△ 1,080	22
前年度繰越利益剰余金 (△欠損) 金	△ 443,298	△ 56	667	△ 3,357	15	△ 2,731	0
当年度末処分利益剰余金 (△欠損) 金	△ 430,943	717	571	△ 5,139	40	△ 3,811	22

■ 平成 21 年度貸借対照表

(平成 22 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	1,633,494	186,451	4,210
(1) 有形固定資産	1,605,942	78,524	4,170
(2) 無形固定資産	6,596	235	3
(3) 建設仮勘定	4,141	111	37
(4) 投資	16,815	107,581	0
2 流動資産	130,128	41,550	3,140
(1) 現金	95	43	
(2) 預金	110,411	37,359	3,047
(3) 貯蔵品	1,690	224	
(4) 営業未収金	5,633	1,800	76
(5) 営業外未収金	4,746	206	
(6) その他未収金	3,316	1,716	
(7) 前払費用	396	46	
(8) 前払金	3,840	76	17
(9) 未収消費税等還付金		80	
資産合計	1,763,621	228,001	7,350
(負債の部)			
3 固定負債	588,559	43,869	446
(1) 地下鉄特例債	25,555		
(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			230
(5) 退職給与引当金	26,287	17,168	216
(6) その他固定負債	291,717	26,701	
4 流動負債	75,319	10,136	274
(1) 営業未払金	9,883	2,722	122
(2) 営業外未払金	471	42	
(3) その他未払金	52,204	5,814	149
(4) 未払消費税等	885	195	3
(5) 前受金	8,444	308	
(6) 預り金	3,432	1,056	1
負債合計	663,878	54,004	720
(資本の部)			
5 資本金	944,168	63,423	2,413
(1) 自己資本金 (一般会計出資金等)	388,449	35,549	2,413
(2) 借入資本金 (企業債)	555,719	27,874	
6 剰余金	155,575	110,573	4,217
(1) 資本剰余金 (補助金等)	586,519	17,385	1,647
(2) 利益剰余金 (△欠損金)	△ 430,944	93,189	2,570
資本合計	1,099,743	173,997	6,630
負債資本合計	1,763,621	228,001	7,350

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。

■ 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、合わせて、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。

注1) 指標・数値は税抜。

注2) 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、一部の指標を算出していません。

(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	21年度
営業収益 (百万円)	都営地下鉄	124,395	132,181	133,960	132,223
	都営バス	36,727	36,643	36,034	35,595
	都電荒川線	2,516	2,532	2,497	2,445
	日暮里・舎人ライナー	—	32	3,351	3,653
	モノレール	114	116	103	102
	発電	938	930	957	881
	関連事業(再掲)	10,658	11,253	11,432	10,816

【都営地下鉄】乗車人員が微減したため、営業収益も微減となりました。

【都営バス、都電荒川線】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。

【日暮里・舎人ライナー】乗車人員の伸びに支えられ着実に増加しています。

【モノレール】動物園の入園者の増に伴い乗車人員が増えた一方、グッズの売り上げが減ったこと等により、ほぼ横ばいとなっています。

【発電】降水量が少なかったことなどによる発電量の減により、営業収益も減となりました。

【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、不動産収入が増加したため、全体では微減となりました。

(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	21年度
経常損益 (百万円)	都営地下鉄	3,132	10,972	13,969	12,169
	都営バス	828	2,060	768	773
	都電荒川線	119	46	▲ 45	▲ 93
	日暮里・舎人ライナー	—	▲ 1,552	▲ 1,783	▲ 1,780
	モノレール	27	47	16	25
	発電	115	26	145	22

【都営地下鉄】乗車料収入が減少しましたが、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年度から引き続き経常利益を計上しています。

【都営バス】乗車料収入が減少しましたが、燃料費や人件費等の費用が減少したため、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、車両更新に伴う減価償却費等の費用も増加したため、平成20年度に引き続き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、減価償却費や支払利息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】乗車料収入が増加、修繕費等の経費が減少したため、経常利益は増加しました。

【発電】販売電力量の減により減少しました。

(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	18年度	19年度	20年度	21年度
経常収支比率 (%)	都営地下鉄	102.3	108.1	110.4	109.3
	都営バス	102.1	105.3	102.0	102.0
	都電荒川線	104.9	101.8	98.3	96.4
	日暮里・舎人ライナー	—	—	65.6	67.4
	モノレール	130.8	163.5	116.1	133.9
	発電	113.9	102.9	117.6	102.5

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、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19年度までは100を超えていましたが、20年度に引き続き100を下回っています。

【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、20年度に引き続き100を下回っています。

(4) 繰越欠損金比率【収益性】

乗車料等の営業収益に対して、過去の「赤字」の累積である繰越欠損金が何倍(100=1倍)に相当するかを示します。

指標	事業	18年度	19年度	20年度	21年度
繰越欠損金 比率 (%)	都営地下鉄	381.5	350.8	330.9	325.9
	都営バス	11.4	4.4	0.2	(なし)
	都電荒川線	(なし)	(なし)	(なし)	(なし)
	日暮里・舎人ライナー	—	—	100.2	140.7
	モノレール	42.1	1.1	(なし)	(なし)
	発電	(なし)	(なし)	(なし)	(なし)

注) (繰越欠損金 ÷ 営業収益) × 100

【都営地下鉄】平成18年度以降、純損益で利益を計上していることにより徐々に改善しています。

【都営バス】平成21年度に繰越欠損金を解消しました。

【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、増加しています。

【モノレール】平成20年度に繰越欠損金を解消しました。

【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により、平成 13 年度から 9 年連続で減少しています。

指標	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
職員定数（人）	7,484	7,284	7,034	6,784

(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（乗客数の増加など）か、職員数が減ることで増加します。

指標	事業	18 年度	19 年度	20 年度	21 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	36.8
	都営バス	13.8	14.0	13.8	13.7
	都電荒川線	18.0	18.7	18.1	17.4
	日暮里・舎人ライナー	—	—	42.4	46.0
	モノレール	19.7	21.4	16.7	18.9
	発電	24.7	25.2	29.7	31.0

注) 営業収益÷職員数

【都営地下鉄、都営バス、都電荒川線】21 年度は営業収益が微減しましたが、職員数の削減により、ほぼ横ばいとなっています。

【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、発電】営業収益の動向により増減が見られます。

(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	21 年度
資金不足比率 (%)	高速電車事業会計	—	(なし)	(なし)	(なし)
	交通事業会計	—	(なし)	(なし)	(なし)
	電気事業会計	—	(なし)	(なし)	(なし)

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

各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 1 kWh 当たり）に換算して示したものです。収支のバランスを把握するため、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。

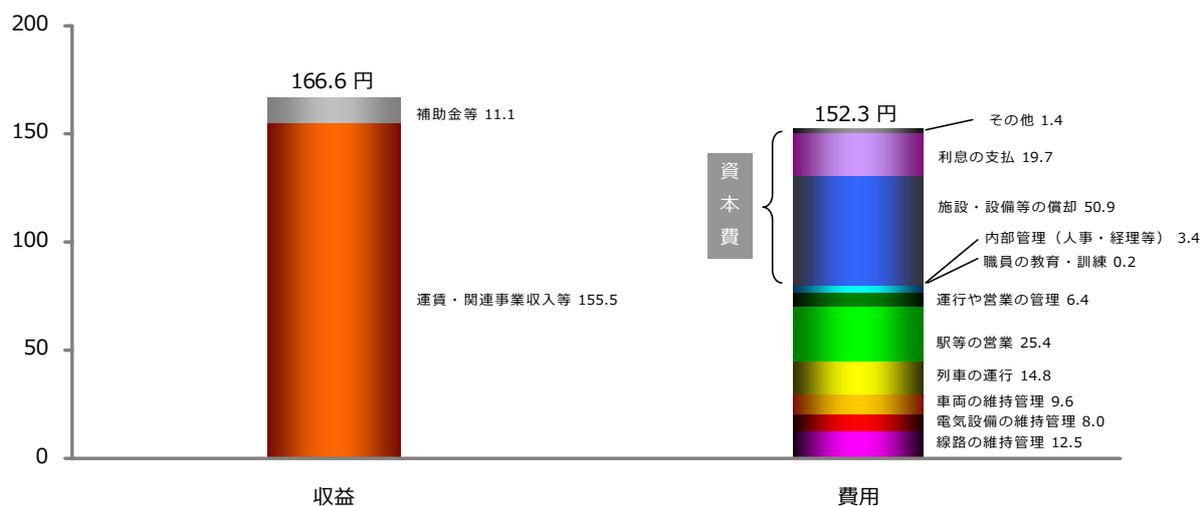
なお、事業のしくみが異なるため、費用構成を事業間で単純に比較することはできません。

≫ 都営地下鉄

平成 21 年度の乗客 1 人当たりの運賃・関連事業収入等は 155.5 円、火災対策やバリアフリー対策に係る補助金等が 11.1 円で、合わせて 166.6 円の収益に対し、費用は大きな順に、減価償却費が 50.9 円、駅等の営業に係る経費が 25.4 円、支払利息が 19.7 円となっており、総費用は 152.3 円です。

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、借入（起債）によりその資金を調達するため、支払利息の負担も大きくなります。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 21 年度）

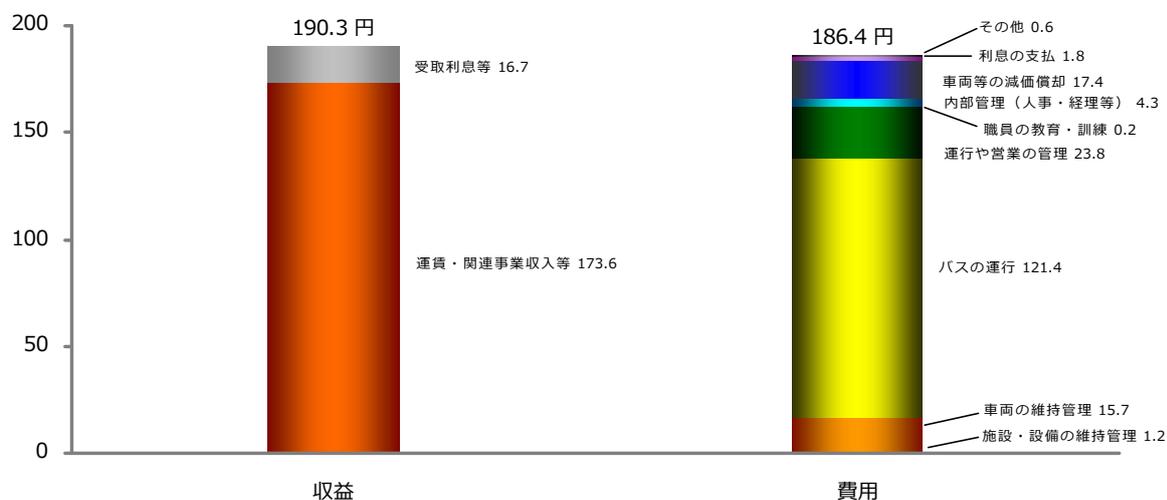


≫ 都営バス

平成 21 年度の乗客 1 人当たりの運賃・関連事業収入等は 173.6 円、受取利息等が 16.7 円で、合わせて 190.3 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係る費用が 121.4 円、運行や営業の管理に係る費用が 23.8 円、車両等の減価償却費が 17.4 円となっており、総費用は 186.4 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の割合が大きくなっています。

都営バスの乗客 1 人当たりの収益と費用（平成 21 年度）

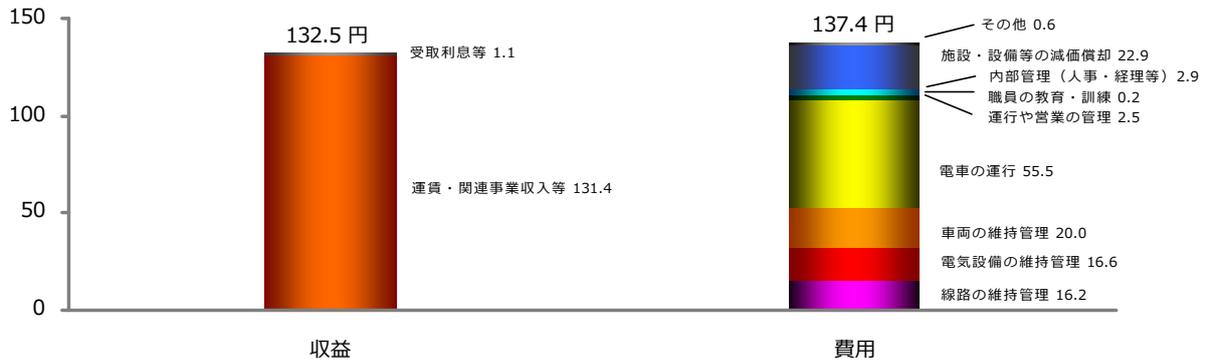


» 都電荒川線

平成 21 年度の乗客 1 人当たりの運賃・関連事業収入等は 131.4 円、受取利息等が 1.1 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係る費用が 55.5 円、減価償却費が 22.9 円、車両の維持管理が 20.0 円などで、総費用は 137.4 円です。

都電は、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の割合が大きくなっています。

都電荒川線の乗客 1 人当たりの収益と費用（平成 21 年度）

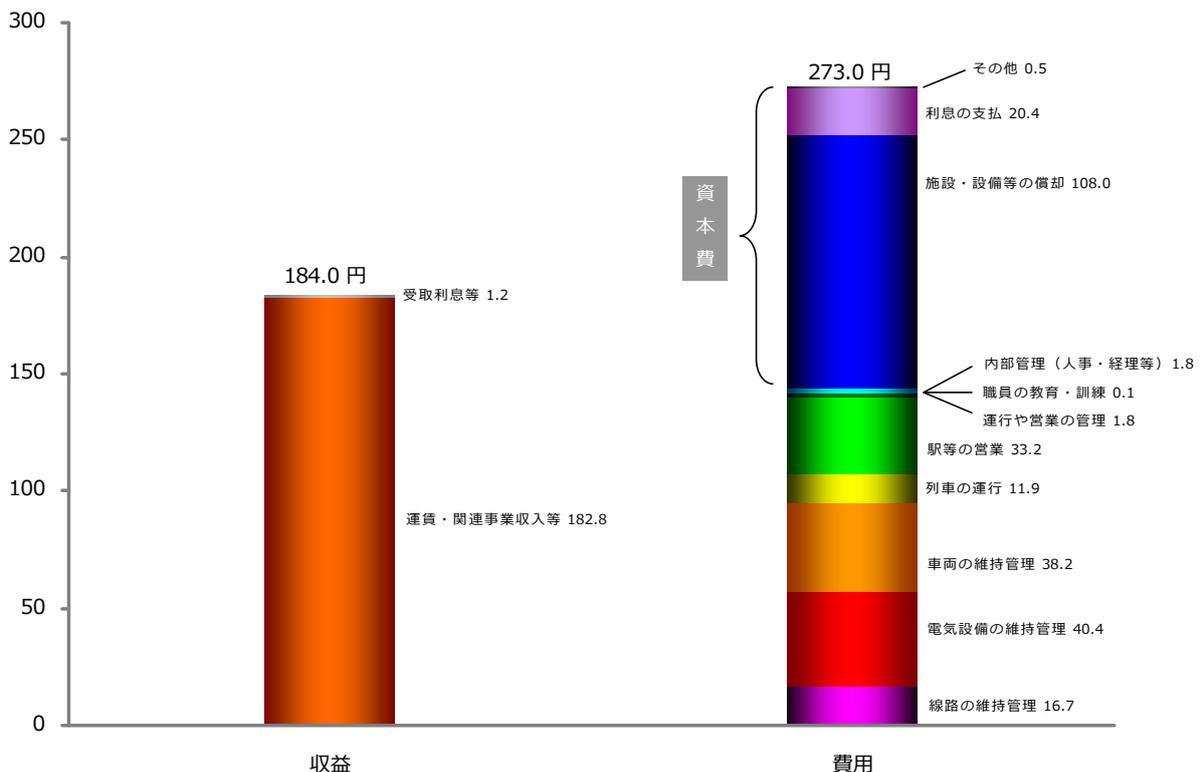


» 日暮里・舎人ライナー

平成 21 年度の乗客 1 人当たりの運賃・関連事業収入等は 182.8 円、受取利息等が 1.2 円で、合わせて 184.0 円の収益に対し、費用は大きな順に、減価償却費が 108.0 円、電気設備の維持管理が 40.4 円、車両の維持管理が 38.2 円、などで、総費用は 273.0 円です。

開業して間がないため、設備や車両などの償却の割合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 21 年度）



» 上野動物園モノレール

平成 21 年度の乗客 1 人当たりの収益 119.2 円に対し、費用は大きな順に、乗務員の人件費など運行に係る費用が 54.1 円、車両の維持管理が 20.9 円、電気設備の維持管理が 7.1 円などで、総費用は 89.0 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

平成 21 年度の販売電力量 1 kWh 当たりの電力販売収入等は 9.6 円、受取利息等が 0.1 円で、合わせて 9.7 円の収益に対し、費用は大きな順に、発電所の維持管理が 8.4 円、送電設備の維持管理が 0.7 円、業務の管理に係る費用が 0.3 円で、総費用は 9.4 円です。

発電した電気の販売価格は総括原価主義に基づいて算定しているため、収支の構造は安定しています。

注) 総括原価主義：サービスを継続的に提供するため、効率的な経営の下における適正な原価と適正な利潤を賄えるだけの収入が得られるように料金を定める方式。

◆ 藝大デザインプロジェクト

平成 21 年度から東京藝術大学との産学連携事業である「藝大デザインプロジェクト」に取り組んでいます。

これは、東京藝術大学美術学部デザイン科の大学院生が、実際に都営交通を利用して、そこで感じた問題点に対して専門ジャンルを活かした解決策を提案するものです。

学生からの提案を踏まえて事業の改善を検討していきます。

■ 21 年度の提案作品

» イマドコ [特許出願中]

地下鉄車内に設置したディスプレイに 3D で作成した地上の街並みの画像をリアルタイムで表示することで、今どこを走っているのかを確認できるようにすると同時に、広告媒体としても機能させる。

» ちかてつどうぶつえん

都営大江戸線を利用して上野動物園（上野御徒町駅から地下通路を使うと意外？と近い。）に行くことをコンセプトにしたキャンペーンを展開する。

» イチョウさん

お客様への思いやりにあふれたスーパー駅員「イチョウさん」が活躍する姿を描いたユーモアに満ちた接客マニュアル。

» my つかかわ展

地下鉄の車内に彩りを加えて楽しい空間にするため、自由な発想による「つり革のアイデア展」の開催。

» TODAN [特許出願中]

地下鉄の駅の階段を“山”に見立て、PASMO などの IC カードを活用して登った距離を記録することで、仮想登山を体験できるようにする。

注) 提案の概要と藝大生によるプレゼンテーションの様態を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](#) > [Toei ファン](#) > [東京藝術大学デザインプロジェクト](#)

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

- 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、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 2010 経営レポート

平成 22 年 12 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）