

第 6 章 高 速 電 車 事 業

第1節	沿革と現状	71	(7)	分かりやすい案内サインへの改良	92
1	浅草線	71			
2	三田線	71	(8)	「サービス介助士」の資格取得	93
3	新宿線	71	(9)	放置自転車対策	93
4	大江戸線	72	(10)	女性専用車両の導入	93
5	営業の概況	72	(11)	混雑対策	93
第2節	主な取組	84	(12)	トイレのグレードアップ	94
1	安全対策	84	(13)	コンシェルジュの配置	94
(1)	列車運行管理	84	(14)	JNTO認定外国人観光案内所	94
(2)	安全設備	84	(15)	浅草線泉岳寺駅の大規模改良	94
(3)	保守点検	84	(16)	タブレット端末の導入	94
(4)	ホーム等での安全対策	87	3	地下鉄の経営一元化とサービス一体化	94
(5)	停電対策	88			
(6)	火災対策	88	(1)	東京の地下鉄のサービスの一体化	94
(7)	JR西日本福知山線事故を受けての 対応	88	(2)	東京の地下鉄の一元化等に関する 協議会	95
(8)	浅草線ATSの改良	88	(3)	東京の地下鉄の運営改革会議	95
(9)	自然災害に対する備え	89			
(10)	訓練	89	4	福祉対策	96
2	お客様サービス	91	(1)	駅施設	96
(1)	相互直通運転	91	(2)	人にやさしい車両	96
(2)	駅の冷房化	91	5	環境対策	97
(3)	自動改札機の導入・更新	91	(1)	電力回生システム	97
(4)	ICカード乗車券「PASMO」	91	(2)	東大島エコ・プロジェクト	97
(5)	情報サービスの充実	92	(3)	屋上・壁面緑化	98
(6)	駅ナンバリング	92	6	認定鉄道事業者制度	98

第1節 沿革と現状

戦後、東京都及び周辺地域における人口は急激に増加し、周辺地域と都心とを結ぶ輸送需要は著しく増大した。

こうした状況に対し、東京都は国に対して東京都内の地下鉄を早急に整備するため、東京都も地下鉄の建設を分担すべきである旨を要望した結果、運輸大臣(現在の国土交通大臣)の諮問機関である都市交通審議会(現在の交通政策審議会)は1年にわたる審議の後、昭和31年8月に「地下鉄建設について、迅速な建設のため、営団(現在の東京メトロ)以外のものにも地下鉄建設に協力せしめることも考慮すべきである。」旨を答申した。

これを契機に東京都も地下鉄建設を分担することとなり、長年の懸案であった都営地下鉄が実現することとなった。

都営地下鉄は、昭和35年12月に浅草線の浅草橋～押上間の営業を開始して以来、昭和43年12月には三田線、昭和53年12月には新宿線、平成3年12月には大江戸線の営業をそれぞれ開始し、各線とも路線の延伸を図った。平成12年4月20日には、大江戸線の国立競技場～新宿間2.1km、同年9月26日には三田線の白金高輪～三田間及び東京メトロ南北線との共用部分である目黒～白金高輪間の合わせて4.0km、同年12月12日には大江戸線の都庁前～国立競技場間25.7kmを開業し、全線開業した。都営地下鉄の営業キロは、計109.0kmとなり、都内の地下鉄ネットワークは飛躍的に拡充した。

都市交通機関の近代化と首都交通圏の拡大により、東京における地下鉄は、基幹的な公共交通機関としてますますその重要度を高めている。

1 浅草線

浅草線の建設工事は、昭和33年8月に押上から着手し、昭和35年12月に浅草橋～押上間3.1kmにおいて、初めて都営地下鉄が開業した。

その後、順次部分開業し、昭和43年11月の西馬込～泉

岳寺間の開業により、全線18.3kmが開通した。

平成3年3月からは、斬新なデザインと最新技術を駆使した新型車両5300形を導入した。また、平成10年11月18日の京浜急行羽田空港駅(現在は羽田空港国内線ターミナル駅)開業に伴い、京急羽田空港～京成成田空港間を結ぶ「エアポート快特」の運行を開始し、お客様の利便性の向上に努めている。

2 三田線

三田線の建設工事は、昭和40年12月に蓮根付近の高架部分から着手し、昭和43年12月に巣鴨～高島平間10.4kmの開業後、順次部分開業し、平成12年9月の目黒～三田間4.0kmの開業により全線26.5kmが開通した。また、全線開通に併せ、ワンマン運転化した。

なお、目黒～三田間4.0kmのうち白金高輪～三田間1.7kmについては、第一種鉄道事業免許(自己の鉄道線路を使用して旅客を運送する事業を行うもの)を受け東京都が建設(白金高輪駅は共同使用駅で、東京メトロに委託)した。目黒～白金高輪間2.3kmについては、東京メトロ南北線の鉄道施設を三田線が使用することで東京都が第二種鉄道事業免許(自ら敷設する鉄道路線以外の鉄道線路を使用して旅客を運送する事業を行うもの)を受けて営業している。

3 新宿線

新宿線の建設工事は、昭和46年5月に新宿～東大島間14.1kmの工事に着手し、昭和53年12月に岩本町～東大島間6.8kmを、昭和55年3月に新宿～岩本町間7.3kmをそれぞれ部分開業した。

その後、順次部分開業し、平成元年3月の篠崎～本八幡間2.8kmの開業により、全線23.5kmが開通した。

新宿線は都心部で浅草線、三田線、大江戸線のほか東京メトロ線と7駅、JR線と5駅それぞれ連絡し、都営線相互及び他鉄道線とのネットワーク効果を増大させている。平成9年12月には新宿線新宿～本八幡間で急行

運転を開始し、お客様の利便性の向上を図っている。

4 大江戸線

大江戸線(都庁前～大門～都庁前～光が丘間40.7km)は、新宿～光が丘間12.9kmと都庁前～新宿間27.8kmとに分割して施工した。

新宿～光が丘間の第一期開業区間である練馬～光が丘間3.8kmについては昭和61年6月から工事に着手し、平成3年12月に開業した。

また、第二期開業区間である新宿～練馬間9.1kmについては平成2年8月に工事に着手し、平成9年12月に開業した。

都庁前～新宿間は、その役割の重要性や地元の建設促進の要請に応えるためにも早期に建設を図る必要があった。そのため、東京都は建設のための第三セクター設立の基本方針を決定し、これに基づき昭和63年7月「東京都地下鉄建設株式会社」が設立された。同社は平成元年5月、都庁前～新宿間について、第三種鉄道事業免許(鉄道線路を第一種鉄道事業を営業者者に譲渡するか、又は第二種鉄道事業者に使用させる目的を持って敷設する事業)を受けた。

建設工事については、平成4年2月に工事に着手し、平成12年4月に国立競技場～新宿間2.1kmを先行開業した後、同年12月に都庁前～国立競技場間25.7kmを開業して全線が開通した。

なお、このうち汐留駅は、再開発事業の進捗に合わせ平成14年11月2日に開業した。

また、大江戸線の車両を浅草線の馬込車両検修場に回送し検査するために、大江戸線の汐留駅構内と浅草線の新橋駅付近を結ぶ汐留連絡線(建設キロ450m)を、東京都地下鉄建設株が建設した。大江戸線には、木場車両検修場(木場及び光が丘の2か所)があるが、いずれも地下2層式の構造により車両の全般検査等ができないため、軌間が同じ浅草線の馬込車両検修場を利用することとし、この連絡線を建設することになった。

工事は平成14年6月から着手し、平成18年3月に完成した。平成18年4月から大江戸線の車両を馬込車両検修場に回送し、重要部検査及び全般検査を実施している。

大江戸線は、輸送需要に見合った小断面地下鉄として建設費の削減を図る一方、リニアモータ駆動全アルミ製軽量車体の採用など最新技術を導入し、都営地下鉄で初めてワンマン運転を行った。新宿副都心を起点に都心を一巡して、光が丘に至る大江戸線は都内の地下鉄のネットワークを飛躍的に拡充させた。

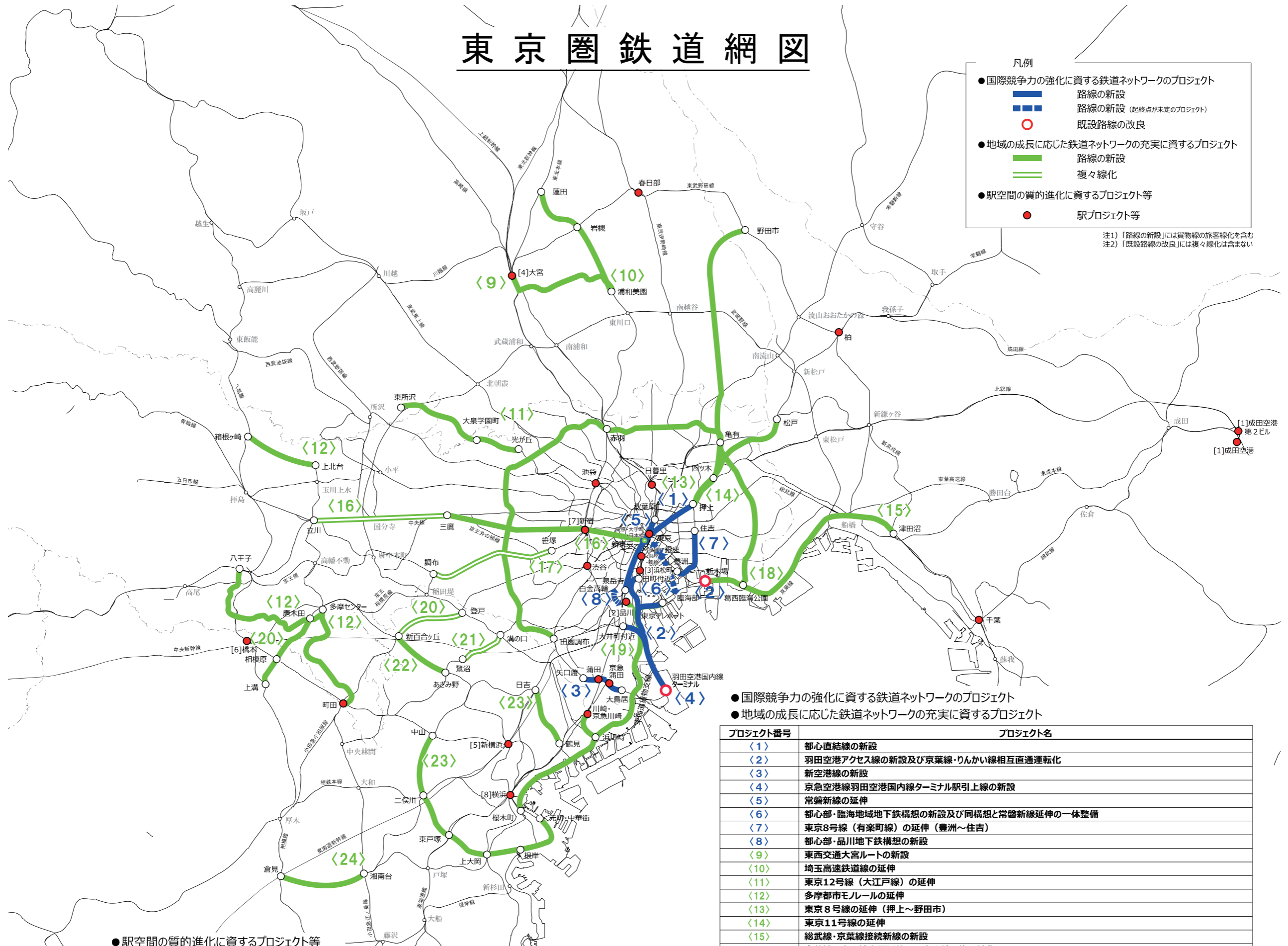
なお、平成28年4月の交通政策審議会の答申で、光が丘から大泉学園町を経て東所沢までの延伸を行うことの検討結果が答申された。

5 営業の概況

都営地下鉄では、最新技術の導入や業務の改善を積極的に推進するとともに、お客様サービスの更なる充実を図っている。

年末年始やゴールデンウィーク、夏休み期間等には都営地下鉄ワンデーパス等企画乗車券の発売をはじめ、東京メトロとの連絡特殊割引運賃の設定、相互直通運転各社との様々な割引乗車券や企画乗車券のほか、訪日外国人旅行者用乗車券等の発売を行い、利用促進及び乗客誘致を図っており、平成27年度の乗車人員は4線合わせて一日平均259万6千人であった。

東京圏鉄道網図



- 凡例
- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
 - 路線の新設
 - 路線の新設（起終点が未定のプロジェクト）
 - 既設路線の改良
 - 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト
 - 路線の新設
 - 複々線化
 - 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等
 - 駅プロジェクト等

注1) 「路線の新設」には貨物線の旅客線化を含む
 注2) 「既設路線の改良」には複々線化は含まない

- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
- 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクト名
<1>	都心直結線の新設
<2>	羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
<3>	新空港線の新設
<4>	京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
<5>	常磐新線の延伸
<6>	都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
<7>	東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）
<8>	都心部・品川地下鉄構想の新設
<9>	東西交通大宮ルートの新設
<10>	埼玉高速鉄道線の延伸
<11>	東京12号線（大江戸線）の延伸
<12>	多摩都市モノレールの延伸
<13>	東京8号線の延伸（押上～野田市）
<14>	東京11号線の延伸
<15>	総武線・京葉線接続新線の新設
<16>	京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
<17>	京王線の複々線化
<18>	区部周辺部環状公共交通の新設
<19>	東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設
<20>	小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
<21>	東急田園都市線の複々線化
<22>	横浜3号線の延伸
<23>	横浜環状鉄道の新設
<24>	いずみ野線の延伸

● 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト	国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト	駅まちマネジメントの取組が特に期待される駅
[1]成田空港駅・空港第2ビル駅 [2]品川駅 [3]浜松町駅 [4]大宮駅 [5]新横浜駅 [6]橋本駅	[7]新宿駅 [8]横浜駅	日暮里駅 町田駅 東京駅・大手町駅・日本橋駅等 川崎駅・京急川崎駅 渋谷駅 千葉駅 池袋駅 柏駅 新橋駅・有楽町駅・銀座駅等 春日部駅 蒲田駅・京急蒲田駅

高 速 電 車 開 通 年 次 表

線	年月日	区 間	キ 口	線	年月日	区 間	キ 口
浅 草 線	昭35.12. 4	浅草橋 ～ 押 上	3.1 km	新 宿 線	昭53.12. 21	岩本町 ～ 東大島	6.8 km
	37. 5. 31	東日本橋 ～ 浅草橋	0.7		55. 3. 16	新 宿 ～ 岩本町	7.3
	37. 9. 30	人形町 ～ 東日本橋	0.7		58.12. 23	東大島 ～ 船 堀	1.7
	38. 2. 28	東銀座 ～ 人形町	2.4		61. 9. 14	船 堀 ～ 篠 崎	4.9
	38.12. 12	新 橋 ～ 東銀座	0.9		平元. 3. 19	篠 崎 ～ 本八幡	2.8
	39.10. 1	大 門 ～ 新 橋	1.0		計		23.5 km
	43. 6. 21	泉岳寺 ～ 大 門	2.6	大 江 戸 線	平 3.12. 10	練 馬 ～ 光が丘	3.8 km
	43.11. 15	西馬込 ～ 泉岳寺	6.9		9.12. 19	新 宿 ～ 練 馬	9.1
計			18.3 km		12. 4. 20	国立競技場 ～ 新 宿	2.1
					12.12. 12	都庁前 ～ 国立競技場	25.7
三 田 線	昭43.12. 27	巢 鴨 ～ 高島平	10.4 km	計		40.7 km	
	47. 6. 30	日比谷 ～ 巢 鴨	7.3	合 計			109.0 km
	48.11. 27	三 田 ～ 日比谷	3.3				
	51. 5. 6	高島平 ～ 西高島平	1.5				
	平12. 9. 26	目 黒 ～ 三 田	4.0				
計			26.5 km				

運 転 概 要

(平成28年4月1日現在)

		浅 草 線	三 田 線	新 宿 線	大 江 戸 線	
線 区	営業区間 営業キロ (地上部分)	西馬込～押 上 18.3km	目黒～西高島平 26.5km (5.1km)	新 宿～本八幡 23.5km (2.5km)	都庁前～光が丘 40.7km	
運 転 概 要	運転間隔	平日 朝 2. 5分 夕 2. 5分 日中 5～10分	平日 朝 2. 5分 夕 5分 日中 6分	平日 朝 2.5～4分 夕 3～7分 日中 4.5～10分	平日 朝 3分 夕 5分 日中 6分	
	相互直通運転	浅 草 線	主な運転系統 西 馬 込 ～ 成 田 空 港 81.8km 快特、通特 三 崎 口 ～ 青 砥 84.0km 快特、特急 羽田空港国内線ターミナル ～ 印旛日本医大 66.3km 快特、急行 羽田空港国内線ターミナル ～ 成 田 空 港 90.6km エアポート快特			
		三 田 線	日 吉 ～ 西 高 島 平 38.4km 普通、急行			
		新 宿 線	橋 本 ～ 本 八 幡 61.6km 急行、区間急行、快速 笹 塚 ～ 本 八 幡 27.1km 普通 高 尾 山 口 ～ 本 八 幡 68.2km 急行			

高速電車事業（全線計）年度別施設及び運輸成績表

種 別		平成25年度	平成26年度	平成27年度
営 業 日 数	日	365	365	366
営 業 キ 口	km	109.0	109.0	109.0
駅 数	駅	106	106	106
平 均 駅 間 隔	km	1.1	1.1	1.1
在 籍 車 両	両	1,116	1,132	1,146
内 訳	定員 87人	両	-	8
	90人	両	110	106
	99人	両	-	24
	100人	両	330	318
	120人	両	54	54
	130人	両	6	6
	132人	両	6	12
	134人	両	150	150
	135人	両	12	12
	136人	両	110	106
	138人	両	8	8
	140人	両	54	42
	144人	両	18	36
	145人	両	6	12
	147人	両	74	74
	148人	両	130	130
149人	両	48	48	
延 日 使 用 車 両	両	588,644	589,488	596,818
1 列 車 連 結 数	両	7.7	7.7	7.8
客 車 走 行 キ 口	千km	117,304	118,406	119,408
電 車 用 電 力 量	千kwh	241,810	242,209	241,505
乗 車 人 員	定 期	千人	528,113	539,405
	定 期 外	千人	368,648	375,061
	計	千人	896,761	914,466
延 人 キ 口	定 期	千人km	4,018,617	4,090,196
	定 期 外	千人km	2,249,993	2,277,509
	計	千人km	6,268,610	6,367,705
運 賃 収 入	定 期	千円	62,958,871 (60,300,211)	65,148,912 (61,062,098)
	定 期 外	千円	70,918,110 (67,541,057)	73,537,760 (68,090,518)
	計	千円	133,876,981 (127,841,268)	138,686,672 (129,152,616)
乗 車 効 率	%	47.7	48.0	49.4
一 日 平 均	使 用 車 両	両	1,613	1,615
	客 車 走 行 キ 口	km	321,380	324,400
	乗 車 人 員	千人	2,457	2,505
	運 賃 収 入	千円	366,786	379,963

(注)：()内は、消費税抜きである。

乗車効率とは、輸送力に対する輸送人員の割合である（混雑率。JR基準で算出）。

高速電車事業（浅草線）年度別施設及び運輸成績表

種 別		平成25年度	平成26年度	平成27年度
営 業 日 数	日	365	365	366
営 業 キ 口	km	18.3	18.3	18.3
駅 数	駅	20	20	20
平 均 駅 間 隔	km	1.0	1.0	1.0
在 籍 車 両	両	216	216	216
内 訳	120人	両	54	54
	134人	両	150	150
	135人	両	12	12
延 日 使 用 車 両	両	251,426	251,282	252,564
1 列 車 連 結 数	両	8.0	8.0	8.0
客 車 走 行 キ 口	千km	22,579	22,551	22,592
表 定 速 度	km/h	(エアポート快特) 35.4 (普通) 30.9	(エアポート快特) 35.4 (普通) 30.9	(エアポート快特) 35.4 (普通) 30.9
電 車 用 電 力 量	千kwh	44,191	43,468	42,459
乗 車 人 員	定 期	千人	137,912	140,394
	定 期 外	千人	102,080	104,011
	計	千人	239,992	244,405
延 人 キ 口	定 期	千人km	771,659	782,786
	定 期 外	千人km	488,530	495,729
	計	千人km	1,260,189	1,278,515
運 賃 収 入	定 期	千円	13,981,290 (13,375,324)	14,425,274 (13,497,840)
	定 期 外	千円	15,761,131 (15,010,601)	16,316,329 (15,107,712)
	計	千円	29,742,421 (28,385,925)	30,741,603 (28,605,552)
乗 車 効 率	%	47.3	48.1	49.9
一 日 平 均	使 用 車 両	両	689	688
	客 車 走 行 キ 口	km	61,861	61,783
	乗 車 人 員	千人	658	670
	運 賃 収 入	千円	81,486	84,223

(注)：()内は、消費税抜きである。

表定速度は、北行（押上方面）の速度である。

乗車効率とは、輸送力に対する輸送人員の割合である（混雑率。JR基準で算出）。

高速電車事業（三田線）年度別施設及び運輸成績表

種 別		平成25年度	平成26年度	平成27年度	
営 業 日 数	日	365	365	366	
営 業 キ 口	km	26.5	26.5	26.5	
駅 数	駅	27	27	27	
平 均 駅 間 隔	km	1.0	1.0	1.0	
在 籍 車 両	両	222	222	222	
内 訳	定員 136人	両	74	74	
	147人	両	74	74	
	148人	両	74	74	
延 日 使 用 車 両	両	84,140	84,158	82,914	
1 列 車 連 結 数	両	6.0	6.0	6.0	
客 車 走 行 キ 口	千km	20,978	21,083	21,161	
表 定 速 度	km/h	30.5	30.5	30.5	
電 車 用 電 力 量	千kwh	40,135	40,359	39,698	
乗 車 人 員	定 期	千人	133,915	136,649	141,443
	定 期 外	千人	81,105	82,559	85,505
	計	千人	215,020	219,208	226,948
延 人 キ 口	定 期	千人km	975,608	991,642	1,024,390
	定 期 外	千人km	451,491	457,345	471,294
	計	千人km	1,427,099	1,448,987	1,495,684
運 賃 収 入	定 期	千円	14,182,343 (13,583,660)	14,649,416 (13,730,982)	15,274,592 (14,262,326)
	定 期 外	千円	14,166,938 (13,492,322)	14,709,247 (13,619,673)	15,207,235 (14,080,773)
	計	千円	28,349,281 (27,075,982)	29,358,663 (27,350,655)	30,481,827 (28,343,099)
乗 車 効 率	%	52.3	52.8	54.4	
一 日 平 均	使 用 車 両	両	231	231	227
	客 車 走 行 キ 口	km	57,473	57,761	57,817
	乗 車 人 員	千人	589	601	620
	運 賃 収 入	千円	77,669	80,435	83,284

(注)：()内は、消費税抜きである。

乗車効率とは、輸送力に対する輸送人員の割合である（混雑率。JR基準で算出）。

高速電車事業（新宿線）年度別施設及び運輸成績表

種 別		平成25年度	平成26年度	平成27年度	
営 業 日 数	日	365	365	366	
営 業 キ 口	km	23.5	23.5	23.5	
駅 数	駅	21	21	21	
平 均 駅 間 隔	km	1.2	1.2	1.2	
在 籍 車 両	両	238	238	252	
内 訳	定員 130人	両	6	6	
	132人	両	6	12	
	136人	両	36	32	
	138人	両	8	8	
	140人	両	54	42	
	144人	両	18	36	
	145人	両	6	12	
	148人	両	56	56	
	149人	両	48	48	
延 日 使 用 車 両	両	122,202	124,032	130,532	
1 列 車 連 結 数	両	8.7	8.7	9.0	
客 車 走 行 キ 口	千km	28,980	29,387	30,162	
表 定 速 度	km/h	(急行) 48.2 (普通) 35.3	(急行) 48.2 (普通) 35.3	(急行) 48.2 (普通) 35.3	
電 車 用 電 力 量	千kwh	56,818	57,003	56,957	
乗 車 人 員	定 期	千人	152,634	155,203	160,055
	定 期 外	千人	99,073	100,991	105,264
	計	千人	251,707	256,194	265,319
延 人 キ 口	定 期	千人km	1,155,028	1,173,156	1,211,216
	定 期 外	千人km	592,332	599,673	622,238
	計	千人km	1,747,360	1,772,829	1,833,454
運 賃 収 入	定 期	千円	16,353,576 (15,651,596)	16,846,876 (15,773,899)	17,549,732 (16,369,086)
	定 期 外	千円	18,366,116 (17,491,539)	19,115,284 (17,699,337)	19,935,383 (18,458,688)
	計	千円	34,719,692 (33,143,135)	35,962,160 (33,473,236)	37,485,115 (34,827,774)
乗 車 効 率	%	46.7	46.7	47.1	
一 日 平 均	使 用 車 両	両	335	340	357
	客 車 走 行 キ 口	km	79,397	80,513	82,409
	乗 車 人 員	千人	690	702	725
	運 賃 収 入	千円	95,122	98,526	102,418

(注) : () 内は、消費税抜きである。

表定速度は、西行（新宿方面）の速度である。

乗車効率とは、輸送力に対する輸送人員の割合である（混雑率。JR基準で算出）。

高速電車事業（大江戸線）年度別施設及び運輸成績表

種 別		平成25年度	平成26年度	平成27年度	
営 業 日 数	日	365	365	366	
営 業 キ 口	km	40.7	40.7	40.7	
駅 数	駅	38	38	38	
平 均 駅 間 隔	km	1.1	1.1	1.1	
在 籍 車 両	両	440	456	456	
内 訳	定員 87人	-	4	8	
	90人	110	110	106	
	99人	-	12	24	
	100人	330	330	318	
延 日 使 用 車 両	両	130,876	130,016	130,808	
1 列 車 連 結 数	両	8.0	8.0	8.0	
客 車 走 行 キ 口	千km	44,767	45,385	45,493	
表 定 速 度	km/h	29.0	29.0	29.0	
電 車 用 電 力 量	千kwh	100,666	101,378	102,391	
乗 車 人 員	定 期	千人	171,355	176,560	183,430
	定 期 外	千人	142,252	144,260	151,099
	計	千人	313,607	320,820	334,529
延 人 キ 口	定 期	千人km	1,116,322	1,142,612	1,184,452
	定 期 外	千人km	717,640	724,762	758,112
	計	千人km	1,833,962	1,867,374	1,942,564
運 賃 収 入	定 期	千円	18,441,662 (17,689,631)	19,227,345 (18,059,376)	20,140,700 (18,844,871)
	定 期 外	千円	22,623,925 (21,546,595)	23,396,901 (21,663,797)	24,532,037 (22,714,848)
	計	千円	41,065,587 (39,236,226)	42,624,246 (39,723,173)	44,672,737 (41,559,719)
乗 車 効 率	%	46.1	46.2	48.0	
一 日 平 均	使 用 車 両	両	359	356	357
	客 車 走 行 キ 口	km	122,649	124,343	124,298
	乗 車 人 員	千人	859	879	914
	運 賃 収 入	千円	112,509	116,779	122,057

(注)：()内は、消費税抜きである。

表定速度は、内回り（光が丘発）の速度である。

乗車効率とは、輸送力に対する輸送人員の割合である（混雑率。JR基準で算出）。

【浅草線乗降人員表】

(平成27年度)

(単位:人)

駅別		乗車人員			降車人員	前年度比較	
		定期	定期外	計		乗車人員	率(%)
押上	自線	11,125	14,248	25,373	21,264	24,393	4.0
	新宿線	15	0	15	15	13	15.4
	京成線	37,158	16,881	54,039	53,232	52,557	2.8
	京成B	110	1,240	1,350	1,534	1,162	16.2
	北総線	16,099	4,541	20,641	20,807	20,343	1.5
	東京メトロ線	182	533	715	1,064	637	12.2
	東武線	2,903	28	2,931	3,882	2,919	0.4
	計	67,593	37,471	105,064	101,799	102,023	3.0
本所吾妻橋		5,566	3,748	9,314	9,117	8,939	4.2
浅草	自線	7,568	13,675	21,243	22,876	20,023	6.1
	東京メトロ線	1,870	1,319	3,189	3,770	3,072	3.8
	東武線	448	182	630	572	641	-1.7
	計	9,886	15,176	25,062	27,218	23,736	5.6
蔵前	自線	5,645	5,116	10,761	10,937	10,835	-0.7
	大江戸線	2,573	4,121	6,694	6,499	6,485	3.2
	計	8,218	9,237	17,455	17,436	17,320	0.8
浅草橋	自線	8,884	14,441	23,325	22,875	22,678	2.9
	JR線	6,196	0	6,196	6,196	5,972	3.8
	計	15,081	14,441	29,521	29,072	28,651	3.0
東日本橋	自線	5,965	6,473	12,437	12,593	12,372	0.5
	新宿線	14,649	11,989	26,639	26,621	26,103	2.1
	JR線	247	0	247	247	218	13.3
	計	20,862	18,462	39,323	39,462	38,692	1.6
人形町	自線	8,920	7,998	16,918	16,645	16,566	2.1
	東京メトロ線	4,904	3,399	8,303	7,932	8,053	3.1
	計	13,824	11,397	25,221	24,578	24,619	2.4
日本橋	自線	10,077	8,681	18,758	19,132	17,781	5.5
	三田線	17	0	17	17	12	41.7
	大江戸線	3	0	3	3	3	0.0
	東京メトロ線	16,952	10,130	27,082	26,985	25,897	4.6
	計	27,049	18,811	45,860	46,137	43,694	5.0
宝町		7,408	5,458	12,866	13,275	11,944	7.7
東銀座	自線	13,515	13,239	26,754	27,036	25,145	6.4
	三田線	8	0	8	8	8	0.0
	東京メトロ線	6,859	4,539	11,398	11,301	11,485	-0.8
	計	20,382	17,778	38,160	38,345	36,637	4.2
新橋	自線	14,303	18,171	32,474	32,048	30,944	4.9
	JR線	5,771	0	5,771	5,771	5,284	9.2
	東京メトロ線	3,590	3,197	6,787	7,173	6,465	5.0
	ゆりかもめ	1,103	0	1,103	1,103	1,027	7.4
	計	24,768	21,368	46,136	46,096	43,720	5.5
大門	自線	11,750	10,306	22,056	21,962	20,942	5.3
	大江戸線	14,399	13,591	27,990	28,578	26,256	6.6
	東モノ線	902	0	902	902	879	2.6
	計	27,051	23,897	50,948	51,441	48,077	6.0
三田	自線	13,863	9,443	23,306	23,291	22,033	5.8
	三田線	15,270	12,234	27,504	27,838	26,447	4.0
	計	29,133	21,677	50,810	51,129	48,480	4.8
泉岳寺	自線	13,145	6,948	20,093	20,250	18,888	6.4
	京急線	42,151	37,338	79,489	80,444	76,008	4.6
	計	55,296	44,286	99,582	100,694	94,896	4.9
高輪台		4,188	3,038	7,226	7,588	6,865	5.3
五反田	自線	10,366	12,941	23,308	24,099	22,898	1.8
	JR線	7,977	0	7,977	7,977	7,665	4.1
	東急線	1,664	0	1,664	1,664	1,584	5.1
	計	20,007	12,941	32,949	33,740	32,146	2.5
戸越		6,366	4,199	10,566	10,233	10,188	3.7
中延	自線	6,221	5,451	11,672	11,631	11,285	3.4
	東急線	3,338	0	3,338	3,338	3,139	6.3
	計	9,559	5,451	15,010	14,969	14,424	4.1
馬込		8,561	4,576	13,137	12,493	12,708	3.4
西馬込		16,790	5,743	22,533	21,922	21,843	3.2
浅草線計		397,588	299,155	696,743	696,743	669,603	4.1

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

【三田線乗降人員表】

(平成27年度)

(単位:人)

駅別	乗車人員			降車人員	前年度比較		
	定期	定期外	計		乗車人員	率(%)	
西高島平	4,653	1,709	6,362	6,136	6,237	2.0	
新高島平	3,496	1,443	4,938	4,800	4,881	1.2	
高島平	10,249	4,556	14,805	14,568	14,666	0.9	
西台	8,221	3,820	12,042	12,031	12,059	-0.1	
蓮根	6,161	3,192	9,353	9,160	9,082	3.0	
志村三丁目	11,293	5,068	16,361	15,982	15,932	2.7	
志村坂上	9,533	5,269	14,802	14,824	14,334	3.3	
本蓮沼	7,656	3,806	11,462	11,197	11,234	2.0	
板橋本町	11,142	5,541	16,683	16,040	16,215	2.9	
板橋区役所前	10,246	6,339	16,584	16,445	15,974	3.8	
新板橋	自線	6,277	5,588	11,866	12,019	11,594	2.3
	JR線	2,406	0	2,406	2,406	2,262	6.4
	計	8,684	5,588	14,272	14,425	13,855	3.0
西巣鴨	9,701	4,619	14,321	14,004	13,831	3.5	
巣鴨	自線	11,592	16,477	28,069	29,031	27,865	0.7
	JR線	18,719	0	18,719	18,719	18,196	2.9
	計	30,311	16,477	46,788	47,750	46,061	1.6
千石	9,623	5,821	15,445	15,089	15,941	-3.1	
白山	18,359	6,577	24,936	24,668	23,792	4.8	
春日	自線	6,844	7,014	13,858	13,525	13,497	2.7
	大江戸線	8,986	7,152	16,138	16,297	15,407	4.7
	東京メトロ線	1,774	1,128	2,902	2,891	2,753	5.4
	計	17,604	15,294	32,898	32,713	31,657	3.9
水道橋	自線	7,928	10,175	18,104	18,585	17,596	2.9
	JR線	4,501	0	4,501	4,501	4,487	0.3
	計	12,429	10,175	22,605	23,085	22,084	2.4
神保町	自線	11,395	9,151	20,545	20,770	19,661	4.5
	新宿線	22,481	14,866	37,348	36,943	36,105	3.4
	大江戸線	3	0	3	3	4	-25.0
	東京メトロ線	6,106	4,095	10,200	10,475	9,967	2.3
	計	39,984	28,112	68,096	68,191	65,737	3.6
大手町	自線	15,283	9,968	25,251	26,154	23,655	6.7
	浅草線	17	0	17	17	12	41.7
	大江戸線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	14,419	7,677	22,096	21,870	21,381	3.3
	計	29,719	17,645	47,365	48,041	45,048	5.1
日比谷	自線	9,512	8,609	18,121	18,286	17,751	2.1
	浅草線	8	0	8	8	8	0.0
	大江戸線	12	0	12	12	13	-7.7
	JR線	1,236	0	1,236	1,236	1,079	14.6
	東京メトロ線	12,759	8,327	21,086	21,197	20,046	5.2
	計	23,525	16,937	40,462	40,738	38,897	4.0
内幸町	12,368	8,448	20,816	21,474	19,674	5.8	
御成門	13,032	8,008	21,040	21,690	20,432	3.0	
芝公園	9,026	5,848	14,875	15,202	14,268	4.3	
三田	自線	13,189	7,894	21,083	21,182	20,256	4.1
	浅草線	15,270	12,568	27,838	27,504	26,777	4.0
	JR線	1,263	0	1,263	1,263	1,168	8.1
	計	29,722	20,462	50,184	49,948	48,202	4.1
白金高輪	自線	6,052	4,656	10,708	11,179	10,385	3.1
	東京メトロ線	756	1,159	1,915	1,915	1,823	5.0
	計	6,808	5,815	12,623	13,094	12,208	3.4
白金台	2,575	2,210	4,784	5,631	4,636	3.2	
目黒	自線	4,926	5,002	9,928	8,852	9,738	2.0
	JR線	697	0	697	697	652	6.9
	東急線	24,712	9,839	34,551	33,601	33,243	3.9
	計	30,335	14,842	45,177	43,150	43,633	3.5
三田線計	386,455	233,620	620,076	620,076	600,570	3.2	

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

【新宿線乗降人員表】

(平成27年度)

(単位:人)

駅別		乗車人員			降車人員	前年度比較	
		定期	定期外	計		乗車人員	率(%)
新宿	自線	17,150	23,479	40,629	42,011	39,749	2.2
	大江戸線	5,416	5,666	11,082	11,098	10,666	3.9
	JR線	4,059	0	4,059	4,059	3,982	1.9
	京王線	55,071	25,522	80,593	77,393	77,352	4.2
	西武線	166	0	166	166	171	-2.9
	小田急線	4,284	153	4,437	4,488	4,308	3.0
	計	86,147	54,820	140,967	139,216	136,228	3.5
新宿三丁目	自線	8,067	12,667	20,734	22,270	19,460	6.5
	東京メトロ線	7,289	5,467	12,757	12,597	11,960	6.7
	計	15,356	18,135	33,490	34,868	31,421	6.6
曙橋		10,178	8,291	18,469	18,029	18,141	1.8
市ヶ谷	自線	13,668	8,825	22,494	23,983	21,761	3.4
	大江戸線	1	0	1	1	2	-50.0
	JR線	1,555	0	1,555	1,555	1,461	6.4
	東京メトロ線	12,792	8,650	21,442	21,963	20,597	4.1
	計	28,016	17,475	45,492	47,502	43,821	3.8
九段下	自線	10,374	8,331	18,705	18,456	17,872	4.7
	大江戸線	1	0	1	1	0	—
	東京メトロ線	17,616	15,569	33,185	32,299	31,598	5.0
	計	27,991	23,900	51,892	50,757	49,470	4.9
神保町	自線	13,785	9,366	23,150	22,757	22,215	4.2
	三田線	22,481	14,461	36,943	37,348	35,659	3.6
	大江戸線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	2,175	1,649	3,825	4,140	4,107	-6.9
	計	38,442	25,476	63,918	64,244	61,981	3.1
小川町	自線	10,609	6,609	17,218	17,358	16,896	1.9
	東京メトロ線	10,384	6,300	16,684	16,754	16,436	1.5
	計	20,993	12,909	33,902	34,112	33,332	1.7
岩本町	自線	9,500	9,703	19,203	19,295	18,942	1.4
	JR線	2,095	0	2,095	2,095	1,936	8.2
	東京メトロ線	1,572	1,113	2,684	2,604	2,243	19.7
	TX線	503	0	503	503	121	—
	計	13,670	10,815	24,485	24,496	23,141	5.8
馬喰横山	自線	10,354	11,144	21,499	21,622	21,287	1.0
	浅草線	14,649	11,972	26,621	26,639	26,029	2.3
	JR線	6,818	0	6,818	6,818	6,658	2.4
	計	31,821	23,116	54,938	55,078	53,974	1.8
浜町		5,734	4,843	10,577	10,818	10,587	-0.1
森下	自線	4,957	5,273	10,230	10,481	9,789	4.5
	大江戸線	14,454	11,509	25,963	26,332	24,819	4.6
	計	19,411	16,782	36,193	36,813	34,607	4.6
菊川		7,420	4,409	11,830	11,904	11,644	1.6
住吉	自線	6,043	4,427	10,470	10,377	10,319	1.5
	浅草線	15	0	15	15	13	15.4
	東京メトロ線	6,362	3,783	10,146	10,221	9,685	4.8
	計	12,420	8,210	20,631	20,613	20,017	3.1
西大島		8,436	5,108	13,544	13,648	13,280	2.0
大島		10,011	5,503	15,513	15,216	15,200	2.1
東大島		10,668	5,224	15,892	15,814	15,692	1.3
船堀		19,726	10,477	30,202	29,938	29,529	2.3
一之江		14,057	6,581	20,638	20,289	20,242	2.0
瑞江		18,774	8,450	27,224	27,040	26,197	3.9
篠崎		13,072	5,822	18,894	18,695	18,227	3.7
本八幡	自線	14,723	11,258	25,981	25,581	25,117	3.4
	JR線	5,627	0	5,627	5,627	5,474	2.8
	京成線	4,617	0	4,617	4,617	4,580	0.8
	計	24,967	11,258	36,225	35,825	35,171	3.0
新宿線計		437,309	287,606	724,915	724,915	701,902	3.3

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

【大江戸線乗降人員表①】

(平成27年度)

(単位:人)

駅別		乗車人員			降車人員	前年度比較	
		定期	定期外	計		乗車人員	率(%)
新宿西口	自線	5,950	15,222	21,171	18,458	20,412	3.7
	JR線	2,635	0	2,635	2,635	2,471	6.6
	東京メトロ線	724	613	1,337	1,251	1,263	5.9
	京王線	1,943	0	1,943	1,943	1,855	4.7
	西武線	1,519	55	1,575	1,662	1,486	6.0
	小田急線	1,806	0	1,806	1,806	1,734	4.2
	計	14,576	15,890	30,466	27,754	29,220	4.3
東新宿	自線	7,231	7,947	15,178	14,603	13,728	10.6
	東京メトロ線	2,202	1,934	4,136	4,138	3,979	3.9
	計	9,432	9,881	19,314	18,741	17,707	9.1
若松河田		8,307	6,939	15,247	15,420	15,170	0.5
牛込柳町		5,865	4,117	9,982	9,881	9,883	1.0
牛込神楽坂		3,451	3,605	7,056	7,521	6,842	3.1
飯田橋	自線	5,053	5,256	10,309	10,170	9,927	3.8
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	大江戸線	0	0	0	0	0	—
	JR線	664	0	664	664	601	10.5
	東京メトロ線	2,689	2,311	5,000	4,972	4,734	5.6
	計	8,406	7,567	15,973	15,806	15,262	4.7
春日	自線	4,565	4,305	8,870	8,541	8,653	2.5
	三田線	8,986	7,311	16,297	16,138	15,653	4.1
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	2,315	1,105	3,421	3,360	3,389	0.9
	計	15,866	12,721	28,587	28,039	27,695	3.2
本郷三丁目	自線	5,000	4,018	9,018	9,310	8,731	3.3
	東京メトロ線	317	682	999	918	797	25.3
	計	5,317	4,700	10,017	10,228	9,528	5.1
上野御徒町	自線	5,720	10,389	16,109	16,106	15,835	1.7
	JR線	3,508	0	3,508	3,508	3,488	0.6
	東京メトロ線	4,694	3,308	8,003	7,826	7,748	3.3
	計	13,923	13,697	27,620	27,440	27,072	2.0
新御徒町	自線	5,668	9,285	14,953	14,128	14,107	6.0
	TX線	9,636	0	9,636	9,636	8,836	9.1
	計	15,304	9,285	24,589	23,765	22,943	7.2
蔵前	自線	5,212	4,298	9,509	9,412	9,214	3.2
	浅草線	2,573	3,926	6,499	6,694	6,332	2.6
	計	7,785	8,223	16,008	16,106	15,546	3.0
両国	自線	8,035	6,882	14,917	14,850	13,989	6.6
	JR線	853	0	853	853	812	5.0
	計	8,887	6,882	15,769	15,703	14,800	6.5
森下	自線	4,062	3,013	7,075	6,855	6,706	5.5
	新宿線	14,454	11,878	26,332	25,963	25,226	4.4
	計	18,516	14,891	33,407	32,819	31,933	4.6
清澄白河	自線	5,935	4,669	10,604	11,320	9,921	6.9
	三田線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	4,906	4,197	9,103	8,798	8,428	8.0
	計	10,841	8,866	19,707	20,118	18,350	7.4
門前仲町	自線	9,101	8,203	17,304	18,433	16,410	5.4
	浅草線	3	0	3	3	3	0.0
	三田線	0	0	0	0	0	—
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	大江戸線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	16,386	8,539	24,925	23,765	23,597	5.6
	計	25,489	16,742	42,231	42,200	40,010	5.6
月島	自線	7,657	7,790	15,447	15,996	14,944	3.4
	三田線	12	0	12	12	13	-7.7
	新宿線	1	0	1	1	2	-50.0
	東京メトロ線	11,978	7,192	19,170	18,482	17,900	7.1
	計	19,648	14,982	34,630	34,490	32,859	5.4
勝どき		31,489	17,734	49,223	49,198	46,978	4.8

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

【大江戸線乗降人員表②】

(平成27年度)

(単位:人)

駅別	乗車人員			降車人員	前年度比較		
	定期	定期外	計		乗車人員	率(%)	
築地市場	7,502	8,825	16,327	16,673	13,504	20.9	
汐留	自線	13,020	12,362	25,383	25,835	24,393	4.1
	ゆりかもめ	696	0	696	696	667	4.3
	計	13,716	12,362	26,079	26,531	25,059	4.1
大門	自線	13,352	15,573	28,925	29,042	28,595	1.2
	浅草線	14,399	14,179	28,578	27,990	26,871	6.4
	JR線	3,921	0	3,921	3,921	3,716	5.5
	東モノ線	1,200	0	1,200	1,200	1,194	0.5
	計	32,872	29,751	62,623	62,153	60,376	3.7
赤羽橋	9,506	9,395	18,900	18,549	18,167	4.0	
麻布十番	自線	6,821	9,108	15,928	15,766	15,751	1.1
	三田線	0	0	0	0	0	—
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	1,238	1,457	2,696	2,580	2,557	5.4
	計	8,059	10,565	18,624	18,346	18,308	1.7
六本木	自線	19,966	26,389	46,355	46,776	45,734	1.4
	東京メトロ線	2,106	2,474	4,580	4,420	4,478	2.3
	計	22,072	28,863	50,935	51,196	50,211	1.4
青山一丁目	自線	7,210	6,194	13,405	13,865	13,081	2.5
	三田線	3	0	3	3	4	-25.0
	新宿線	1	0	1	1	0	—
	東京メトロ線	11,535	12,708	24,243	23,356	23,418	3.5
	計	18,750	18,903	37,653	37,226	36,503	3.2
国立競技場	1,527	2,886	4,413	4,484	4,735	-6.8	
代々木	自線	3,693	8,885	12,578	12,844	12,206	3.0
	JR線	5,735	0	5,735	5,735	5,397	6.3
	計	9,428	8,885	18,313	18,579	17,603	4.0
新宿	自線	9,989	19,268	29,257	33,506	28,867	1.4
	新宿線	5,416	5,682	11,098	11,082	10,701	3.7
	JR線	5,036	0	5,036	5,036	4,848	3.9
	京王線	11,914	5,055	16,968	16,357	16,467	3.0
	小田急線	4,246	159	4,405	4,351	4,299	2.5
	計	36,601	30,164	66,765	70,331	65,182	2.4
都庁前	11,035	11,326	22,362	24,156	20,971	6.6	
西新宿五丁目	9,506	6,501	16,008	15,367	15,385	4.0	
中野坂上	自線	7,333	4,488	11,821	12,062	11,520	2.6
	東京メトロ線	4,433	2,973	7,406	7,420	7,183	3.1
	計	11,766	7,461	19,227	19,482	18,703	2.8
東中野	自線	3,980	5,371	9,351	9,974	9,041	3.4
	JR線	4,104	0	4,104	4,104	4,017	2.2
	計	8,084	5,371	13,455	14,078	13,058	3.0
中井	自線	4,160	4,440	8,600	8,517	8,298	3.6
	西武線	2,962	715	3,676	3,358	3,589	2.4
	計	7,122	5,155	12,276	11,875	11,887	3.3
落合南長崎	7,764	5,010	12,774	12,477	12,308	3.8	
新江古田	8,106	4,779	12,885	12,687	12,579	2.4	
練馬	自線	11,630	13,347	24,977	25,811	24,273	2.9
	西武線	11,774	1,605	13,379	12,707	12,876	3.9
	計	23,403	14,953	38,356	38,519	37,149	3.2
豊島園	3,148	2,523	5,671	5,615	5,598	1.3	
練馬春日町	6,805	3,676	10,481	10,411	10,279	2.0	
光が丘	21,301	8,759	30,060	30,047	29,598	1.6	
大江戸線計	501,176	412,837	914,012	914,012	878,960	4.0	

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

第2節 主な取組

1 安全対策

(1) 列車運行管理

ア 総合指令

安全で正確な運行を確保するとともに、事故等の異常時における迅速な対応や早期復旧の体制を強化するため、分散していた各運輸指令及び電力指令を統合するとともに、新たに信号通信指令、車両指令の機能を加え、総合的かつ効率的に運行管理業務を行う総合指令を平成26年2月1日から運用している。

イ 列車運行管理システム

列車集中制御装置（CTC）を中心とした運行制御装置（PTC）は、列車ダイヤに基づく進路の取扱い、ホームの行先表示器や自動放送などを自動制御する機能を有し、これにより安全かつ総合的、効率的な列車運行制御を行っている。

ウ C-ATS（改良型自動列車停止装置）

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

エ ATC（自動列車制御装置）

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

(2) 安全設備

ア 列車無線

列車乗務員と総合指令の指令員が連絡を行うために、全列車に設置している。緊急連絡通話、列車ダイヤ乱

れによる運転整理のための通話、非常発報等に使用されている。

イ 非常発報装置

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

ウ 非常通報器

列車内で異常事態が発生した場合に、お客様から乗務員又は総合指令に通報できるよう、全車両に設置している。

エ 脱線防止ガード

軌道では、乗り上がり脱線等の脱線事故を防止するため、大江戸線は曲線半径160m以下、他の路線は曲線半径200m以下の曲線部110か所に脱線防止ガードを設置して安全確保を図っている。

オ 限界支障検知器

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

(3) 保守点検

都営地下鉄は、平成28年4月1日現在、営業キロ109.0km、駅数106駅、車両数1,146両で4路線（東京メトロとの共用部分を含む。）の営業を行っているが、線路、電気及び車両の各部門では、安全で乗り心地の良い地下鉄を目指し、日夜保守点検を行っている。

ア 線路

線路の保守は、各線ごとに保線管理所を配置し、維持管理を担当している。

保線管理所には、以下の保守担当区を設けている。

- a 工務区は、軌道及び構造物の維持管理、改良に関する計画、軌道の検査・調査（木場保線管理所を除

く。)を担当する。

b 保線区は、軌道の維持補修工事・改良工事及び保守管理、巡視点検を担当する。

c 施設区は、軌道（木場保線管理所のみ）及び構造物の検査・調査、構築物の維持補修工事・改良工事及び保守管理、保線用機械器具の整備保管を担当する。保線管理所は、緊急時にも迅速に対応するため、夜間に職員が常駐し、連絡・通報する勤務態勢をとっている。

なお、駅のバリアフリー化、防災改良工事など駅舎及び付帯設備の改良、維持管理については工務事務所が担当している。

線路及び構造物の保守については、列車が安全かつ円滑に運転できる状態を常に保持するために、国土交通省令に基づき「東京都地下高速電車土木施設実施基準」を定め、線路巡視、検査及び調査を行い、その結果に基づき維持・補修計画を策定している。

線路の保守作業は、直営又は外注作業に区分されるが、巡視、検査、調査、工事立会い及び即時補修を必要とする作業を直営で行い、軌道材料の更新、通常の軌道補修、環境整備、改良工事等を外注し、計画的に実施している。

線路は、レール、まくらぎ、締結装置、分岐器等1,000種類以上の軌道材料から構成されているが、各材料の摩耗、腐食、経年劣化等を考慮し、計画的に交換している。特に、列車荷重を直接支えるレールは、摩耗量による交換限度と通過トン数（ある区間を通過した列車重量の累積トン数）を考慮して交換している。

線路の保守は、機械化には馴染みにくい分野であるが、可能なものについては、以下のとおり、機械化、システム化を実施し、効率化を図っている。

a 軌道検測車及び自動解析システム

軌道の変状（軌道変位）を計測し、コンピューターで解析することにより、補修が必要な箇所を検査するシステム

b 列車動揺管理システム

乗り心地の良い状態を保つため列車の揺れ（動揺）を、営業列車に機器を設置して定期的に測定し、管理するシステム

c レール削正車

長期間の使用により摩耗等が生じたレールは、レール頭部をレール削正車により平滑に削り、振動・騒音の低減とともに、レールの延命化を行っている。

d 超音波レール探傷器

長期間レールを使用すると、目視で確認できない傷が生じることがある。このため、超音波を用いた測定器で検査を実施している。

イ 電気

電気部門の保守は、電気総合管理所と四つの電気管理所が実施している。電気総合管理所には、全路線の電力運用と電気設備の状態監視を行う電力指令区、信号通信設備の状態監視を行う信号通信指令区、電力設備、機械設備、信号通信設備の大規模改修工事を担当する各工事区及び設計調整担当を置いている。また、路線別に設けている電気管理所は、電路・変電、信号・通信の各部門別に保守区（電力区及び信号通信区）を置いている。

これらの保守担当区は、列車の安全かつ正確な運行を確保するため、国土交通省令に基づく「電気設備実施基準」、「運転保安設備実施基準」及び「地下高速電車電気設備整備要領」により、巡回検査、細部検査、整備・改修等の保守作業を行っている。

巡回検査は視覚、聴覚等による点検、付属機器メーターによるチェック及び清掃を主とし、細部検査は定期的に計測器等を用いた測定等を行っている。検査の結果により、修理、整備の必要の有無を判断し、経年変化をつかみ、設備の改修計画に反映させている。

（ア） 電力指令区

電力指令区は、浅草線、三田線、新宿線、大江戸線

及び都電荒川線の電力需給計画、電力指令業務及び電路、機械の監視を行い、変電所44か所の遠隔監視制御を行っている。また、定時運用、計画休送電、電力量日報、月報の作成等は電力管理システムにより処理し、省力化に努めている。

(イ) 信号通信指令区

信号通信指令区は、浅草線、三田線、新宿線及び大江戸線の信号通信設備の監視及び運用状況の把握などの信号通信指令業務を行い、事故等の異常時における迅速な対応や早期復旧に努めている。

(ウ) 電路設備・機械設備

電路設備には、電車線・送配電線路、電気室、分電盤、照明器具・誘導灯・コンセント等があり、機械設備には排水ポンプ、換気・冷房設備等がある。電車線路の検査は電気検測車を導入し、検査の効率化、正確性を高め、省力化を図っている。これらの検査は、ほとんど直営で行っているが、単純な作業である駅照明設備の清掃や球の交換、電車線路設備のがいしの点検清掃、消防法で定められた非常用蓄電池設備・防災電路設備の点検、特殊な設備である冷房設備等の定期点検などは、外注化（保守委託）を行って維持管理の省力化に努めている。

(エ) 変電設備

変電設備には、遮断器、変圧器、整流器、継電器、配電盤、非常用予備発電装置、遠隔監視制御装置等がある。

巡回検査は全て直営で行い、細部検査は施工管理を確実に行う体制を採り、外注化（保守委託）を行い、維持管理の省力化を図っている。また、ガス絶縁開閉装置、自冷式ガス絶縁変圧器等を更新時に導入し、保守の省力化及び省エネルギー化を進めている。

(オ) 信号設備

信号保安設備には、信号装置、連動装置、転てつ装置、自動列車停止（制御）装置（ATS・ATC）、列車運行制御装置（PTC）等がある。

ATCやPTCなどは、精密点検の外注化を行い、機能維持管理を図っている。

(カ) 通信設備

通信設備には、電話交換設備（デジタル電子交換機、業務用PHS等）、無線設備（列車無線、保安電話等）、指令電話設備（運転指令・電力指令電話等）、各種電話機、監視用テレビジョン設備（乗務員用、各種監視用）、防災設備（自動火災報知機、無線通信補助設備等）等とこれらの設備を連絡するケーブル電線類がある。

なお、電話交換設備、無線設備、監視用テレビジョン設備、防災設備等については、点検委託を併用して維持管理の効率化を図っている。

ウ 車両

車両の保守管理は、浅草線では馬込車両検修場、三田線では志村車両検修場、新宿線では大島車両検修場が行っている。各場とも検車部門と修車部門を持ち、検車部門は車両の管理、運用と目視点検を主体とした列車検査及び月検査を担当し、修車部門は車両の分解整備を伴う重要部検査及び全般検査を担当している。

また、大江戸線では、木場車両検修場が保守管理を行っている。木場車両検修場では、検車部門のみを備え、修車部門の業務は、馬込車両検修場で行っている。

大江戸線車両の馬込車両検修場への回送は、大江戸線の汐留駅構内と浅草線の新橋駅付近を結ぶ汐留連絡線を使用し、電気機関車がけん引して行っている。

地下鉄車両については、安全かつ正確に運転ができる状態に保持するため、国土交通省令に基づく「地下高速電車車両整備実施基準」を定めて、各種検査を計画的に実施している。

車両は、車体、主電動機、制御装置、ブレーキ装置、補助電源装置、保安装置、台車等多くの装置で構成されているので、検査は広い範囲にわたって実施している。

検査は、目視検査のほか、検査機器による検査を実施し、検査制度の向上を図っている。

なお、車両基地は一般には地上に設けられるが、大島車両検修場は半地下2層式、木場車両検修場は地下2層式の構造を有し、限られた土地の有効利用に貢献している。



【全般・重要部検査 志村車両検修場】

エ 構造物

(ア) 地下鉄構造物の長寿命化

地下鉄構造物に対しては、これまで日常点検や定期検査に基づき、必要な補修を行ってきたが、長寿命化及び補修費用の平準化を図るため、計画的な補修を行っていく。浅草線は、平成23年度からの試験施工を踏まえ、平成24年度から本格施工を実施、三田線については、平成24年度に策定した補修計画に基づき、平成27年度から本格施工を実施している。

(イ) 土木構造物の強化

経年や塩害^(※1)による土木構造物の劣化に対して機能回復を図るため、地下鉄のトンネル、高架区間について健全性を調査の上、はく落・塩害対策を計画的に進め、安全レベルの維持を図るため、必要な補修を実施している。

(4) ホーム等での安全対策

ア 非常停止ボタン

お客様が軌道内に転落した場合に備えて、ホームには「非常停止ボタン」を設置している。

イ ステップ (非常はしご)

万一、お客様が軌道内に転落した場合に、ホームに上がりやすくするための「ステップ」(非常はしご)をホーム下に設置している。

※1 塩害：コンクリート中に塩分を含んだ水が浸透し、鋼材が腐食・膨張して、コンクリートにひび割れ・はく離・はく落などの損傷が生じる現象
 ※2 内方線：点字ブロックの横にある、ホームの内側を示す凸型の黄色線

ウ 駅構内監視カメラ装置

お客様が安心して駅構内を御利用いただくことを目的として設置している。このうち運転用カメラは列車ドアの開閉等を行うためお客様の乗降を監視するものであり、ワンマン運転の三田線及び大江戸線では、列車運転席のモニタに伝送表示し、運転士が監視を行っている。また、コンコース等には駅構内の状況やエスカレータ等の動作状況を監視するカメラも設置しており、指令所や駅務室から監視可能としている。

エ 視覚障害者誘導用ブロック

目の不自由なお客様が、安全かつ確実に移動できるよう、全駅のホームに誘導用の線状ブロックとホーム縁端部を示す警告用の点状ブロック(ホームドアのない浅草線と新宿線においては、全駅内方線^(※2)付き)を敷設している。

オ ホームドア (可動式ホーム柵)

都営地下鉄では、既に三田線・大江戸線の全駅にホームドアを設置し運用している。

現在、新宿線への設置に向け車両改修などの準備作業を行っており、平成30年度から順次設置を進め、平成31年度までに全21駅の整備を完了させる予定である。

また、浅草線については、東京2020大会までに泉岳寺駅及び大門駅に先行整備する予定である。

なお、ホームドアの整備されていない浅草線・新宿線の各駅ホーム両端には、転落防止のための「ホーム端転落防止柵」を設置している。



【大江戸線ホームドア】

カ 車両連結部の転落防止幌^{ほろ}

ホームドアのない浅草線及び新宿線において、ホームから車両連結部への転落を防止するため、幌^{ほろ}を設けて車両間のすき間を少なくしている。

キ AED（自動体外式除細動器）の設置

お客様が、駅構内や車内等で急に心肺停止状態等になられた場合、速やかに心肺蘇生が可能となるよう、平成18年6月、都営地下鉄全駅にAEDを設置した。

また、職員がAEDを的確に使うことができるよう講習会を実施しており、これまでに都庁前駅をはじめ多数の駅でAEDを使用し、お客様の人命救助を行っている。

ク 防犯カメラ

平成7年の「地下鉄サリン事件」発生を契機に、防犯カメラの設置を推進してきた。

お客様の安全を確保し、閉鎖された空間での犯罪を防止するため、トイレ出入口、改札口付近にカメラを設置し、スリ、痴漢、暴力行為、テロ行為等の犯罪防止に寄与している。

ケ 蓄光板（蓄光式避難誘導明示物）

地下駅構内の火災に対して、お客様の迅速な避難誘導を図るため、床面等に「蓄光板」を設けている。

（5） 停電対策

都営地下鉄の変電所は、電力会社から複数の系統で電気の供給を受けている。また、停電時には各変電所の電気供給系統を切り替え、同じ路線の他の変電所から電気を補完することで運転を再開させることができる。また、全ての変電所が停電した場合は、非常用発電機を用いて、駅等においてお客様が避難するための電気と消防活動に必要な電気を確保している。

（6） 火災対策

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

さらには、平成15年2月に発生した韓国大邱^{テグ}市の地下鉄火災事故を受けて、鉄道の安全性、信頼性をより一層高めるため、平成16年12月国土交通省から「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準の一部改正について」が通達された。

これを受けて、車両関係では改正後の解釈基準に適合するよう①車両間に貫通扉（妻引戸）の増設、②整風板のアルミ化、③冷房吹き出し口のアルミ化、④蛍光灯カバーのアルミ化を進めている。改修工事は、平成17年度から開始し、浅草線及び三田線は、平成26年度に完了している。大江戸線は、平成29年度の完了を目指して計画的に進めている。

また、駅では排煙設備や避難誘導設備等の火災対策設備の整備等、防災改良工事を計画的に進めている。

さらに、毎年、春の火災予防運動期間に合わせ、各線ごとに列車火災、駅構内火災等を想定して、消火器の取扱いやお客様の避難誘導をはじめとした訓練を消防署と合同で実施しているほか、避難経路図を各駅改札口付近に設置し、お客様に避難経路の周知を図っている。

（7） JR西日本福知山線事故を受けての対応

JR西日本の福知山線事故を踏まえ、鉄道の安全性、信頼性をより一層高めるため、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等が改正された。この省令に基づき車両関係では速度制限装置（曲線等において自動的に速度を制限する装置）、運転士異常時列車停止装置（運転士が急病等で運転困難の場合、列車を自動的に停止させる装置）、運転状況記録装置（事故時の速度やブレーキ等の運転状況を記録する装置）の設置及び防護無線電源二重化（防護無線に対して主電源とは別の電源を設けて二重化する工事）を実施した。

（8） 浅草線ATSの改良

浅草線で使用していた1号型ATSは、京成線、京急線、北総線及び芝山鉄道線との相互直通運転で、浅草線開業当初から使用してきたが、絶対停止機能がないため、絶対停止機能を必要とする箇所へのC-ATS化改良について平成10年から相互直通運転各社で検討を進め

てきた。

平成17年4月、J R西日本で発生した脱線事故を受け、当時、急曲線等の速度制限機能がない浅草線については、全線をC-A T S化することにより列車の安全性を確保することとした。この改良は、平成18年度末に分岐のある5駅（西馬込駅、泉岳寺駅、新橋駅、浅草橋駅、押上駅）でC-A T Sを導入して最高速度制限機能を付加したほか、平成22年度末には残りの区間にC-A T Sを導入し、急曲線、分岐器等における速度制限機能を付加することにより全線における速度制限を実施した。さらに、曲線速度制限区間、場内接近区間等については、運転効率の低下を最小とするきめ細やかな制御を行っている。この改良により、浅草線の信号保安設備は、改正された「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」を満たすものとなっている。

（9） 自然災害に対する備え

ア 大規模地震対策

平成7年1月17日に発生した阪神淡路大震災の被害状況を受け、都営地下鉄施設の総点検を実施し、高架部及び橋梁^{りょう}の橋脚やホームの中柱の補強、橋桁の落下防止装置の設置など耐震補強工事を平成7年度から実施し、平成22年度に完了した。

現在は、施設の安全性を高め、早期の運行再開を図るため、更なる耐震対策として高架部の橋脚及び地下部の柱の補強を進めている。

イ リスタート機能付エレベーター

震災時等におけるエレベーター内への閉じ込めリスクを軽減するため、新設エレベーターについては、平成20年度からリスタート機能を付加している。

また、既設エレベーターについては、平成23年度から改修によりリスタート機能を付加している。

さらに、改修によりリスタート機能を付加できない既設エレベーターを、平成27年度から全面更新することにより、都営地下鉄駅の全てのエレベーターにリスタート機能を付加していく。

ウ ゾーン地震計

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、平成18年度からゾーン地震計を導入した。地震発生時には、地域により揺れの差が大きいことから、地震情報をより充実させ効率的な施設点検を行うため、ゾーンごとに地震計を設置してきめ細かい測定を行うことにより、指令地震計とゾーン地震計の測定値によって運転規制と点検内容を判断している。

エ 早期地震警報システム

地震発生時、迅速に対応するため、早期地震警報システムを導入している。このシステムは、気象庁から配信される「緊急地震速報」を活用し、大きな揺れが到達する前に列車無線で乗務員に通報することにより列車を停止させるもので、平成19年9月から運用を開始している。

オ 災害対策用備蓄品

首都直下地震発生時に、地下鉄駅構内で利用者を一時的に保護するために必要な物資である災害対策用備蓄品（飲料水、防寒用ブランケット、簡易マット、簡易・携帯用トイレ及び簡易ライト）を都営地下鉄の全管理駅101駅に合計5万人分配備している。

カ 浸水対策

都営地下鉄においては、過去に集中豪雨のため出入口から浸水した経験があり、これを教訓に出入口等に各種の防水設備を設置している。防水設備としては、駅出入口の止水板又は防水扉、換気口・通風口の自動浸水防止機、線路部の防水扉がある。

キ 強風対策

高架部や橋梁部などを走行する際、強風の影響による事故を未然に防ぐため、地上走行部のある三田線及び新宿線に風速計を設置している。

（10） 訓練

ア 異常時総合訓練

列車の脱線等を想定し、連絡通報、乗客の避難誘導、負傷者の救出、施設復旧等を内容とした訓練を駅、運転、

※リスタート機能：震災時にエレベーターが階間で停止した場合、安全が確認できると最寄階まで自動的に低速運転し、着床後にドアが開放する機能

保守の各部門合同で実施している。

なお、平成23度からは、訓練を報道機関に公開するとともに、平成24年度からは、都営交通モニターも訓練に参加している。



【車内旅客の避難誘導】



【一軸仮台車の装着作業】

イ 自然災害防止訓練

集中豪雨による駅出入口からの大規模な浸水を想定し、止水板や土のうの設置、各部門間の情報伝達を確認するための訓練を行っている。



【土のうの設置】

ウ 都営地下鉄・東京メトロ合同浸水防止訓練

都営地下鉄と東京メトロの職員が相互に連携を図り、連絡通報、異常時対応等の手順を確認する訓練を実施している。平成27年度は、集中豪雨による駅出入口からの大規模な浸水を想定し、止水板設置訓練のほか、両社局の職員による旅客の避難誘導訓練及び乗務区庁舎への避難訓練を実施した。



【都営地下鉄・東京メトロの駅係員による情報伝達】



【都営地下鉄駅係員による止水板設置】

エ NBC対処訓練

核物質（N）、生物剤（B）、化学剤（C）といった物質を兵器として使用したテロ災害（いわゆるNBC災害）を想定した訓練を実施している。

万一、発生した場合に備え、地下鉄関係事業所及び関係機関との連携、お客様の安全確保や避難・誘導、係員の二次災害の防止などについて訓練を行っている。



【NBC対処訓練】

オ その他の訓練

大規模地震を想定した列車停止訓練や災害時情報伝達訓練、ずい道内の冠水を想定した防水扉取扱訓練などを実施している。

2 お客様サービス

(1) 相互直通運転

都営地下鉄は、昭和35年に日本で初めて地下鉄と私鉄との間を乗換えなしに利用できる相互直通運転を開始して以来、運転面や営業面などで協力し、お客様の利便性の向上を図っている。

浅草線は、昭和35年の開業時から京成線との間で相互直通運転を開始し、その後昭和43年には京急線、平成3年には北総線、平成14年には芝山線とも相互直通運転を行い、平成22年には成田スカイアクセス線が新たなルートとして加わり、羽田空港国内線ターミナル～成田空港を結ぶエアポート快特列車を運転している。

三田線は、平成12年の目黒延伸に伴い、目黒から白金高輪まで東京メトロ南北線の線路を共用し、東急目黒線との相互直通運転を行っている。

新宿線は昭和55年から京王線と相互直通運転を開始した。当初、相模原線への相互直通運転だけであったが平成13年から土休日の朝に行楽急行として高尾山口への相互直通列車を設定した。

(2) 駅の冷房化

駅冷房については、大江戸線は開業当初から完備しているほか、他の路線においても、改良工事を進めてきた。

平成24年度末をもって、地上駅を除いた98駅全ての冷房化が完了した。

また、三田線と新宿線の地上駅については、三田線に5駅（志村三丁目、蓮根、西台、高島平、新高島平）、新宿線に1駅（船堀）、冷暖房設備を備えた待合室を整備した。



【地上駅の待合室】

(3) 自動改札機の導入・更新

自動改札機は、平成3年12月に開業した大江戸線各駅の設置をはじめ、浅草線、三田線、新宿線についても平成4年から導入を開始し、平成6年6月には全駅での設置を完了した。

平成19年3月には「PASMO」サービス開始に伴い全通路の改札機をPASMO対応とした。

(4) ICカード乗車券「PASMO」

平成19年3月18日に、非接触型のICカード乗車券「PASMO」のサービスを開始し、首都圏の鉄道やバスが1枚のICカードで利用できるようになった。

また、PASMOは電子マネーとして加盟店での支払にも利用でき、利便性が向上した。

さらに、平成25年3月23日からはPASMO、Suicaの関東地区エリアに加えKitaca（北海道地区エリア）、manaca、TOICA（中部地区エリア）、PiTaPa、ICOCA（西日本地区エリア）、はやかけん、nimoca、SUGOCA（九州地区エリア）の10の交通系ICカードによる全国相互利用サービスを開始し、エリア内での電車・バスの利用やPiTaPaを除く各加盟店での電子マネーの利用が可能となっ

た。

平成23年8月1日には、PASMOを利用した都営交通のポイントサービス「T o K o P o (トコポ)」を開始した。このサービスは、あらかじめ登録したPASMOで都営交通にSF^(※3)乗車するとポイントが貯まり、貯まったポイントはPASMOにチャージすることができるものである。

(5) 情報サービスの充実

ア 列車運行情報表示装置

平成17年度には大江戸線及び新宿線に、平成18年度には浅草線及び三田線の全駅の改札口付近に、お客様に事故等の列車運行情報を迅速かつ正確にお伝えする列車運行情報表示装置を設置した。また、平成19年度からは外国人のお客様にも分かるよう、表示内容に英語・中国語・ハングルを併記した。

イ 行先案内表示器

行先案内表示器は、都営地下鉄のお客様サービスの一つとして各駅に設置している。表示方式は、LED(発光ダイオード)式である。表示内容は当初、列車の行先・種別だけであったが、現在は発車時刻のほか一般案内文、緊急案内文等も加え、さらに、国際化への対応として英文表示もするなど幅広いお客様に対し「見やすい、分かりやすい」案内表示器を目指して整備を行っている。

ウ AMラジオの再送信

全国の地下鉄に先駆けて設置したAMラジオ放送再送信設備は、これまで電波が届かず聴取不可能だったラジオ放送を、地下鉄線内において、電波を再送信することにより聴取可能とした。都営地下鉄全線の駅構内(高架部及び目黒～白金高輪間を除く。)においてこの設備を設置しており、お客様がAMラジオ放送を楽しむことができ、加えて非常災害時には公共放送による迅速かつ適切な防災情報収集が可能となっている。

エ 無料Wi-Fiサービス

平成26年12月から、多くの外国人旅行者の利用が見込まれる都営地下鉄35駅で、訪日外国人向け無料Wi-Fi

iサービスの提供を開始しており、1回180分以内で、一日何回でも利用可能としている。サービス開始に当たって、通信事業者が提供する認証アプリ「Japan Connected-free Wi-Fi」に参画し、一度アプリの利用登録を行えば、都営地下鉄と東京メトロ、都営バスを乗り継いでも、手軽な操作で無料Wi-Fiサービスを利用いただくことが可能となっている。「Japan Connected-free Wi-Fi」は、日本語、英語、中国語簡体字、中国語繁体字、韓国語、タイ語、マレー語、インドネシア語、フランス語、スペイン語、ドイツ語、イタリア語及びロシア語の計13言語での表示に対応している。

また、平成27年7月からは、交通局が管理する都営地下鉄の全101駅で、通信事業者が別途提供する訪日外国人向け無料Wi-Fiサービスが本格的に利用可能となっている。本サービスの利用には、訪日外国人専用アプリ「TRAVEL JAPAN Wi-Fi」の利用が必須となっており、サービス利用時間の制限はない。「TRAVEL JAPAN Wi-Fi」は、英語、中国語簡体字、中国語繁体字、韓国語及びタイ語の5言語での表示に対応している。

さらに、平成28年2月から、地下鉄車内での無料Wi-Fiサービスの提供を開始しており、駅と同様の2種類のサービスを利用可能としている。平成32年3月までの全編成の車両への導入を目指し、浅草線の1編成を皮切りに、対象車両を順次拡大しており、平成27年度末現在では浅草線9編成でサービスを導入している。

(6) 駅ナンバリング

外国人旅行者や地下鉄を初めて御利用になるお客様に対して、分かりやすい地下鉄にするため路線名と駅名に固有のアルファベットと番号を併記した「駅ナンバリング」を平成16年4月に導入した。

(7) 分かりやすい案内サインへの改良

ア 外国人観光客等に対応した案内サイン

外国人旅行者をはじめ、誰にでも分かりやすく東京の地下鉄を御利用いただくために、駅ナンバリング(前述)やピクトグラムを採用、日本語と英語の併記(一部施設については中韓も含めた4か国語表記)

※3 PASMOにチャージ(入金)された、運賃に使用できる金額

を実施している。また、バリアフリーへの配慮として、文字の大きさや色彩に配慮して、より視認性を高めた案内サインや点字による案内サインを設置している。

イ 駅の案内サインの改良

駅の案内サイン全般について、東京メトロとの共通化を目指しつつ、かつ、色覚バリアフリー等を考慮した、今まで以上に分かりやすいサインに更新するため、平成19年度に「東京都交通局都営地下鉄旅客案内標識設置基準」（サインマニュアル）を策定した。

（ア） ホーム案内板の更新

サインマニュアルの策定に先立って、ホームにおける案内板の改良に取り組んだ。第1回東京マラソン（平成19年2月）の開催に合わせ、都心部の駅を中心にホーム中央の案内板を更新した。その後も対象駅を拡大し、平成22年度末に全駅の更新を完了した。

（イ） 出口案内標識・ホーム柱巻案内標識の更新

ホーム案内板の施設案内・出口案内との整合性を図るため、他のサインに先行して平成21年度に全駅で一斉に更新を行った。

（ウ） 駅全体の案内サイン更新

その他の案内サインについて、経営計画新チャレンジ2007に基づき、サインマニュアル策定後の平成20年度から平成25年度にかけて、全駅の案内サインを全面的に更新した。

（8） 「サービス介助士」の資格取得

「おもてなしの心」と「安全な介助技術」を学ぶ「サービス介助士」の駅職員の資格取得推進を平成19年度から開始し、平成21年度までに全駅への配置を完了した。引き続き、駅職員の資格取得を推進するとともに、平成26年度からは、資格取得の対象を乗務員にも拡大し、平成28年4月1日現在で、約1,300名の職員が資格を取得している。

（9） 放置自転車対策

駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施・参加機関の一つとして、駅構内におけるポスターの掲出、車内放送による呼び掛けや中吊りポスターの掲出など、多様

な広報媒体を活用して広報活動を実施している。

また、各区や関係諸団体と協力し、警告札の貼り付けや撤去活動を実施している。

（10） 女性専用車両の導入

都営地下鉄では、お客様により安心して御利用いただけるよう、平成17年5月9日から朝のラッシュ時間帯において、新宿線（東行線）新宿駅から本八幡駅までに女性専用車両を試行的に導入した。

導入時間帯は、新宿発7時30分から9時30分まで、導入列車は、京王線からの相互直通運転列車のうち、京王線内で女性専用車両を導入している列車で、本八幡方向の先頭車両において実施している。

また、平成18年12月11日から新宿線（西行線）本八幡駅から新宿駅までの区間についても拡大実施した。導入時間帯は、本八幡発7時15分から9時00分までの全ての列車で、新宿方向の先頭車両において実施している。

この車両は、女性のほか、小学生以下の男性の単独乗車、身体障害者の男性の単独乗車、身体障害者又はその介護者が男性の場合も利用できる。お客様には、駅構内の案内放送やポスター・車両ステッカーの掲示、ホーム上の乗降口付近にシール案内サインを設置するなどして案内している。

（11） 混雑対策

新宿線では混雑緩和を図るため、平成22年度に4編成、平成25年度に3編成、平成27年度に3編成の合計10編成を、8両編成から10両編成として、輸送力の強化を行った。

大江戸線では、近年、沿線の再開発の進展や他路線からの乗り継ぎのお客様の増加等により、朝夕のラッシュ時を中心に混雑が激しくなっている。このため、光が丘の車両基地への留置線増設により平成21年度に列車を増発するとともに、平成23年度から平成24年度にかけて車両を2編成増備し、増発による混雑緩和対策を進めている。

また、駅周辺にオフィスビルやマンションなどの建設が相次いでいる勝どき駅周辺では、沿線の再開発に合わ

せ、平成22年12月に新たな出入口を設置するとともに、現在は、更なる混雑緩和に向けて、ホームの増設やコンコースの拡張を含めた駅の大規模改良を行っている。

勝どき駅の大規模改良工事に合わせ、車両についても、平成30年度中に3編成増備する。

三田線においても、近年は乗客数が増加傾向にある。このため、車両の運用を工夫することにより、平成28年の秋を目途にダイヤ改正を行い、朝ラッシュ時間帯の輸送力の増強に取り組んでいく。

(12) トイレのグレードアップ

駅のトイレをお客様が快適に御利用いただけるよう、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、機能性と清潔感を備えたトイレへと計画的に改修している。

また、「だれでもトイレ」に設置されていたベビーチェア、ベビーベッド、オストメイト^(※4)対応の洗浄器具を一般トイレにも導入するよう取り組んでいる。

(13) コンシェルジュの配置

外国人観光客や高齢者などの鉄道に不慣れなお客様のため、コンシェルジュを配置し、駅周辺や乗換え等の案内を行っている。

全てのコンシェルジュが英語での対応が可能であるほか、平成28年度から浅草駅及び上野御徒町駅で中国語での対応を開始した。

平成28年4月1日現在で、都営地下鉄計24駅に配置している。

(14) J N T O認定外国人観光案内所

平成26年12月25日、大江戸線都庁前駅の都営交通案内所が日本政府観光局(J N T O)から、外国人観光案内所カテゴリー2の認定を受けた。本制度は、観光庁が定めた「外国人観光案内所の設置・運営のあり方指針」に基づき、J N T Oが募集を行い、案内所を立地、機能等により分類し認定するもので、カテゴリー2は、少なくとも英語で対応可能なスタッフが常駐し、広域の案内を提供することが要件とされている。

(15) 浅草線泉岳寺駅の大規模改良

品川駅周辺地域は、羽田空港に近く、世界と日本各地を繋ぐ結節点としての役割が期待されており、日本の成長を牽引する国際交流拠点として開発が進められている。この地域内にある浅草線泉岳寺駅について、市街地再開発事業と一体となって大規模改良工事を行う。

ホームやコンコースの拡張、エレベーターの増設、JR新駅との歩行者ネットワークの形成など、乗降客の増加に的確に対応するとともに、交通結節点としての機能を充実させる。また、相互直通運転各社と連携し、空港アクセスを強化する。

事業に際しては、共同使用している京浜急行電鉄、地元区及び市街地再開発事業施行者等の関係者と十分な調整を行いながら、周辺の街開きが予定されている平成36年度の完成を目指し、着実に事業を進める。

(16) タブレット端末の導入

お客様に迅速できめ細やかな御案内を行うため、平成28年4月1日から都営地下鉄全駅(交通局が管理する101駅)、日暮里・舎人ライナー(2駅)の改札口等及び浅草線の乗務員(車掌)にタブレット端末を配備している。

3 地下鉄の経営一元化とサービス一体化

(1) 東京の地下鉄のサービスの一体化

東京の地下鉄は、都営地下鉄と東京メトロの二つの事業者によって運営されていることから、お客様の利便性向上を図るため、相互の乗継ぎ利用者への運賃の割引(普通運賃70円、定期運賃15%)や、共通一日乗車券の発売(平成12年12月～)、駅ナンバリングの導入(平成16年4月～)、サインシステムの共通化(平成18年度から改良し、平成25年度に完了)、バリアフリー便利帳の発行(平成24年1月～)など、東京メトロと連携してサービスの一体化を進めてきた。

※4 オストメイト: がんなどの原因で直腸や膀胱に機能障害を負ったことにより、排せつ機能を代替するものとして、手術により腹部にストーマ(人工肛門、人工膀胱)を、人工的に造設した人のことをいう。

(2) 東京の地下鉄の一元化等に関する協議会

こうした中、平成22年6月の東京メトロ株主総会において、東京都から地下鉄サービスの向上や経営一元化に向けた協議機関の設置を提案し、同年8月3日、国土交通省鉄道局長、官房審議官、財務省理財局次長、東京都副知事、東京都技監、交通局長及び東京地下鉄(株)代表取締役社長をメンバーとする「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会」が開催された。その後、9月8日の第2回、11月17日の第3回を経て、平成23年2月3日の第4回協議会では、今後の取組として、経営の一元化については、財務状況、組織形態等様々な課題があることから協議を続けること、東京メトロの早期完全民営化の課題については、法律を踏まえ、協議を続けること、利用者利便の向上等の観点から、サービスの一体化を段階的に進めることについて、関係者間で合意に至った。

この合意に基づき、地下鉄サービスの一体化について、以下の取組を実施した。

ア 乗継改善

東京の地下鉄をより便利御利用いただくため、平成25年3月16日から新たなサービスを開始した。

- ・九段下駅において、都営新宿線と東京メトロ半蔵門線とを隔てていた壁を撤去
- ・都営新宿線岩本町駅と東京メトロ日比谷線秋葉原駅とを乗換駅として追加指定
- ・都営地下鉄・東京メトロ市ヶ谷駅及び都営地下鉄春日駅と東京メトロ後楽園駅において、改札通過サービスを開始

イ 合同訓練

首都直下地震等が発生した際に、両者が連携して帰宅困難者の安全確保に万全を期するため、平成25年3月11日、都営地下鉄・東京メトロ日比谷駅及び東京メトロ有楽町駅において、帰宅困難者対応の合同訓練を実施した。

(3) 東京の地下鉄の運営改革会議

さらに、東京の地下鉄サービスの改善・一体化を推

進するため、平成25年7月30日、国土交通省鉄道局長、東京都副知事、交通局長及び東京地下鉄(株)代表取締役社長を構成員とする「東京の地下鉄の運営改革会議」が設置され、同日第1回の会議が開催された。

第1回の会議では、防災対策、バリアフリー対策、ホームドアの整備、混雑の緩和等を連携して進めていくとともに、終電の延長など運行時間の拡大や乗継改善の実施、更に人的交流の拡大などに取り組むことで合意した。

平成26年1月31日に開催された第2回の会議では、東京の地下鉄サービスの改善・一体化等の11項目について、この間の取組内容と今後の予定を中間とりまとめとしてまとめ、今後はこのとりまとめに基づき、両事業者間で引き続きよく連携しつつ、サービスの改善・一体化等を進めていくことを確認した。

現在、東京2020大会も見据え、東京の地下鉄サービスの一層の向上に、東京メトロと連携して取り組んでおり、この間の主な取組は以下のとおりである。

ア 乗継改善

平成25年9月に六本木駅、平成26年3月に門前仲町駅、平成28年3月に青山一丁目駅で改札通過サービスを開始した。

イ 企画乗車券の発売

平成26年4月から、国内外の旅行者向けの割安な両地下鉄共通乗車券として、1・2・3日間用の「Tokyo Subway Ticket」を発売した。平成28年3月からは、有効期間を使用開始から24・48・72時間に変更し、更に便利で使いやすいものとした。

ウ 外国人の利用環境充実

平成28年4月から、一日乗車券等購入者向けの特典ガイドブック「ちかとく」の英語版を共同発行している。

平成28年1月から4月までの間、都営大江戸線都庁前駅において、両地下鉄で仕様を共通化した多言語対応の次世代券売機を試行運用した。

4 福祉対策

(1) 駅施設

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の趣旨を踏まえ、障害者や高齢者の方をはじめとして、誰もが利用しやすい駅となるよう、駅施設の整備を進めている。

特に大江戸線は、全駅にエレベーターを備え、地上とホームとの間をエレベーター等により移動できるようにしている（1ルートの確保）ほか、車いす利用者や乳幼児をお連れの方、オストメイト（※4）にも対応した「だれでもトイレ」、車いす利用者に対応した低位型の自動券売機や通路幅の広い自動改札機、駅構内を点字や音声で案内する「触知案内板」なども完備している。他の路線においても、順次、計画的に駅施設のバリアフリー化を進めており、誰もが利用しやすい駅を目指している。

ア エレベーター・エスカレーター

バリアフリー対策等として、エレベーター及びエスカレーターを計画的に設置し、平成25年度には都営地下鉄全駅でエレベーター等による1ルートの確保を完了した。

平成26年度からは駅のバリアフリー化をより一層進めるため、他路線（都営地下鉄、東京メトロ、JR等）との乗換駅等において、エレベーターを設置し、利便性の向上を図ることとし、大江戸線新宿西口駅など6駅的设计を完了させ、工事発注に向けた準備を行った。

平成27年度は、新宿線神保町駅のエレベーター工事に着手した。

また、新たなエスカレーターについては、駅の大規模改良や駅に隣接した開発との接続等を契機として整備検討を進めている。

イ だれでもトイレ

全駅にお身体の不自由な方や乳幼児をお連れの方などが利用しやすいようにスペースを広くし、手すり、ベビーベッド、オストメイト（※4）対応の洗浄器具等を備え

た「だれでもトイレ」を設置している。

ウ 自動改札機

自動改札機については、車いす利用のお客様に配慮し、平成14年度から、通路幅を900mm以上に広げた幅広改札機を各改札口に設置している。

(2) 人にやさしい車両

ア 車いすスペース

車いす利用のお客様のために、全列車に車いすスペースを設置している。

イ LED車内表示器

全車両に、LEDによる車内表示器を設置し、文字による案内を行っている。

ウ 優先席

優先席を必要とするお客様のために、全車両に優先席を設置している。

また、より安心して御利用いただけるよう、平成24年6月15日から、先頭車を除き、1両当たり2か所に設置している優先席を、順次2倍の4か所に行っている。

エ 吊り手の改良

お客様の多様性を考慮し、浅草線と一部の新宿線の車両には、「低い吊り手」を設置している。

オ 更なる取組

新宿線と大江戸線で導入を進めている新車両に、人にやさしい設備を設置している。

(ア) つかまりやすい手すり

座席間に柔らかな曲線のつかまりやすい手すりを追加した。

(イ) 従来より低い荷物棚

従来より低い荷物棚を設置し、幅広い方々が利用しやすくしている。

(ウ) ドアの開閉表示灯

ドアの開閉表示灯を設置して、開閉を光の点滅で表示するようにした。

(エ) 車内LED照明

車内の全ての照明にLED照明を採用した。

(オ) 液晶2画面モニタ

車内ドア上部に液晶モニタを2画面配置し、交通局や東京都の事業PRや告知など、案内情報を充実させた。

(カ) 車内環境の向上

車内環境を向上させるため、座席端部の大型袖仕切り板を設置し、さらに、窓ガラスには遮音性に優れた合わせガラスを使用した。

また、新宿線には空気清浄機能空調装置を設置した。

カ ヘルプマーク

ヘルプマークとは、義足や人工関節を使用している

方、内部障害や難病の方、妊娠初期の方など、援助や配慮を必要としていることが外見からは分からない方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることで、援助が得やすくなるよう、東京都が新たに作成したマークである。

平成24年10月から大江戸線では、各駅でヘルプマークを配布するとともに、優先席にステッカーを標示した。さらに、平成25年7月から全ての都営交通機関へ実施対象を拡大した。

地下鉄施設サービス改善状況

(28年度は計画値)

区 分			平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
駅施設	エレベーター (対象駅106駅)	駅基	106 225 (100.0)	106 227 (100.0)	106 227 (100.0)	106 227 (100.0)
		エスカレーター (対象駅106駅)	104 779 (98.1)	104 779 (98.1)	104 779 (98.1)	104 779 (98.1)
	駅冷房 (対象地下駅98駅)	98 (100.0)	98 (100.0)	98 (100.0)	98 (100.0)	
	だれでもトイレ	106	106	106	106	
	リフト型 車いす用階段昇降機 ^(※1)	8 12	8 12	7 10	7 10	
	視覚障害者誘導用 ブロック(106駅)	106	106	106	106	
	車両	車両冷房 (全車冷房)	147 1,116	149 1,132	147 1,120	147 1,126
車いすスペース 2両/編成(10-300形は4両/編成)		147 324	149 328	147 328	147 334	
停車駅表示装置		147 1,116	149 1,132	147 1,120	147 1,126	
その他	AMラジオ再送信設備	全線	全線	全線	全線	

(注)：()内は、全体に対する設置率(%)である。全て東京メトロ・京成電鉄・京王電鉄・東急電鉄との共同使用駅を含む。

エスカレーター・エレベーターの数値は、供用開始(予定)時点を基準としている。

※1 キャタピラー式車いす用階段昇降機を除く。

5 環境対策

(1) 電力回生システム

列車を走行させるためのモーターを、列車がブレーキをかけるときに発電機として働かせることで、走行エネルギーを電力に変え、それを再利用する仕組みを電力回生システムという。ここで得られた電力は、パンタグラフから、電車線に戻して他の列車の走行電力に利用するほか、変電所に送り返して駅の照明やエス

カレーターなどの電力として再利用するなどしている。都営地下鉄では、このシステムを全ての列車に採用しており、省エネルギー化を図っている。

(2) 東大島エコ・プロジェクト

平成21年4月から、新宿線東大島駅で「環境にやさしい駅づくり(駅エコ)」に取り組んでいる。

コンパクトな風力・太陽光ハイブリッド発電を設置し、植物へ雨水を供給する際の電源とする、自己完結型の緑

化を実現した。壁面・屋上緑化や光触媒人工観葉植物の配置で癒しの空間を演出している。

さらに、利用者がいないと休止するエスカレーターや女子トイレへ擬音装置を設置するなど節電・節水にも取り組んでいるほか、交通局の環境対策の紹介やものしりクイズ等を掲出したPRコーナーも設置している。

また、平成23年3月には、東大島駅前バスターミナルに、風力・太陽光ハイブリッド発電の環境対応型バス停を設置し、駅と一体的な展開を図っている。



【環境にやさしい駅づくりPRコーナー 東大島駅】

(3) 屋上・壁面緑化

馬込車両検修場では、広大な屋根の約2,200㎡に「緑化屋根」を採用し、ヒートアイランド現象の緩和、大気の浄化などの環境面の効果とともに、美しい景観の形成など周辺地域の環境にも配慮している。

大島車両検修場では、車両基地の外壁に1,080株の植物による都のシンボルマークを模した壁面緑化等に取り組んでいる。

また、高島平総合庁舎、巣鴨自動車営業所等、新築・改修工事に合わせて屋上・壁面緑化を採用している。

6 認定鉄道事業者制度

認定鉄道事業者制度とは、鉄道事業法第14条（認定鉄道事業者等）の規定に基づき、国土交通大臣の認定を受けた事業者が、鉄道施設又は車両を変更するなどの場合、事業者自らの責任で設計、竣工確認を行うことができ、許認可等の手続を簡略化することができる制度である。

交通局は同法に基づき、「鉄道土木施設」、「鉄道電気施設」及び「車両」の3部門で、「一般認定鉄道事業

者」の認定を受けている。

- ・一般認定取得：平成14年2月28日
- ・一般認定更新：平成18年11月16日

平成24年2月6日

(有効期限：平成29年2月27日)

認定鉄道事業者制度に係る業務を適切に実施するために、業務統括管理者をはじめ、設計管理者、竣工確認管理者など車両電気部及び建設工務部の役職者をメンバーとした設計会議を毎年2回開催している。

設計会議においては、設計確認及び竣工確認の報告、設計指示、竣工確認の指示、研修計画などを議題としている。

このほか、毎年度の初めに設計実施者及び竣工確認者に対する教育及び訓練を「鉄道土木施設」、「鉄道電気施設」及び「車両」の部門別にそれぞれ行っている。



【設計会議】



【教育及び訓練】