



東京都交通局
経営計画
2016

平成28年2月

Bureau of Transportation
Tokyo Metropolitan Government

「交通局経営計画2016」策定に当たって

都営交通は、現在、一日に約321万人のお客様に利用されており、東京の都市活動や都民生活に欠かせない公共交通機関として重要な役割を担っています。

これまで交通局は、安全対策・災害対策の強化や輸送力の増強に加え、施設・車両のバリアフリー化や先駆的な環境対策など、様々な取組を進めてきました。

今後、都心部や臨海地域等のまちづくりが進展するとともに、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を控え、東京の姿が大きく変貌することが見込まれます。また、少子高齢・人口減少社会への対応をはじめ、東京が抱える課題は山積しています。

こうした中、東京が魅力と活力にあふれる都市として発展し続けるために首都東京の公営交通事業者である我々交通局が果たすべき責任と役割は、ますます大きくなるものと考えます。

こうした確信のもと、東京2020大会開催後も見据え、平成28年度を初年度とする6か年の経営計画を策定しました。この新しい経営計画に基づき、安全・安心の確保を最優先に、質の高いサービスを提供するとともに、まちづくりや観光振興、環境負荷の低減などの課題に果敢に挑戦していきます。あわせて、局と関連団体が一体となって不断の経営改革に取り組み、経営基盤をさらに強化していきます。

交通局は、こうした取組を通じ、首都東京の公営交通事業者としての責任と役割を果たし、史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現、そして「世界一の都市・東京」の実現に貢献していきます。

平成28年2月

東京都交通局長 **塩見 清仁**

目次

経営理念・経営方針

I 交通局を取り巻く事業環境と今後の経営の方向

交通局を取り巻く事業環境	2
経営の基本的な考え方	4
各事業の課題と今後の経営の方向	10

II 計画期間における具体的な取組

1 史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現に向けた取組	29
2 安全・安心の確保	39
安全対策の強化	40
災害対策等の強化	44
安定的な輸送を支える基盤整備	48
安定的な電力供給を支える基盤整備	50
3 質の高いサービスの提供	53
輸送需要への的確な対応	54
便利で快適な移動空間の創出	57
新たなバスモデルの展開	61
公共交通ネットワークの利便性向上	64
旅行者にも利用しやすい環境の整備	65
サービス品質の持続的向上	70
4 東京の発展に貢献	73
まちづくりとの連携	74
観光振興及び文化振興への貢献	77
持続可能な社会の実現への貢献	79
沿線地域の発展に貢献	83
都政情報等の発信への協力	85
5 経営基盤の強化	87
関連事業の推進	88
安定的な人材の確保と育成	90
職員のやる気と能力を引き出す環境づくり	92
安定的な事業運営を支える執行体制の構築	93

III 財政収支計画

高速電車事業（都営地下鉄）	98
自動車事業（都営バス）	99
軌道事業（都電荒川線）	100
新交通事業（日暮里・舎人ライナー）	101
電気事業（発電）	102
〈参考〉 関連事業	103

（付表）計画事業費内訳

特集記事

環境負荷低減に関する交通局の取組について	6
バリアフリーに関する交通局の取組について	8
都営バスの非常時等の役割について	15
都電荒川線のPRについて	17

コラム

上野動物園内のモノレールの歴史	24
大江戸線の免許時ルート	51
都電の運賃史	71
都営バスの停留所名称	86
東京都交通局章	95

本計画の位置づけ

本計画は、交通局を取り巻く事業環境を踏まえ、経営の基本的な考え方を示すとともに、各事業が抱える課題の解決に向け、今後の経営の方向を明らかにしたものです。

また、「東京都長期ビジョン」「東京都総合戦略」「2020年に向けた東京都の取組」など都の計画との整合を図りながら、計画期間中の主要な事業や財政収支計画を示しています。

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

【計画期間】

平成28年度から平成33年度までの6か年

（このうち、平成28年度から平成30年度までの前期3か年については、年次計画を記載。後期3か年の年次計画については、前期3か年の達成状況等を踏まえて平成30年度に策定予定）

※ 計画事業の達成状況については、交通局のホームページで公表します。

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



経営理念

私たち都営交通は、都民やお客様に信頼され、支持される公共交通機関として、安全・安心を何よりも大切にし、東京の都市活動や都民生活を支えていきます。

経営方針

- 都民やお客様の信頼に応えるため、安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、災害に強く、事故のない都営交通を実現します。
- お客様が求める質の高いサービスを提供し、快適で利用しやすい都営交通を実現します。
- 首都東京が抱える様々な課題に果敢に挑戦し、東京の発展に貢献する都営交通を実現します。
- 事業環境の変化にも迅速かつ的確に対応するとともに、中長期的に安定した事業運営を行っていくため、経営基盤を強化します。

I 交通局を取り巻く事業環境と今後の経営の方向

交通局を取り巻く事業環境

社会経済状況

【人口動向】

- 東京の人口は、今後しばらくは増加を続けるものの、平成32年の1,336万人をピークに減少に転じるものと見込まれています。
- 少子高齢化の進行やそれに伴う生産年齢人口の減少等により、長期的には公共交通機関の乗客数の大幅な増加は期待できません。
- 都心部や臨海地域では、まちづくりの進展などにより、平成32年以降もしばらくは交通需要が増加するものと見込まれます。
- 将来的には、労働力人口の減少に伴い、交通事業を支える乗務員や技術職員などの人材の確保がより厳しくなっていくことが予想されます。

【景気動向】

- わが国の景気の先行きは、雇用・所得環境の改善傾向が続くなかで、緩やかな回復に向かうことが期待されるものの、海外景気の下振れなどのリスクもあり、なお予断を許しません。

【災害への備え】

- 首都直下地震や集中豪雨などの自然災害リスクに加え、テロや感染症など新たな脅威にも直面しており、人々の安全・安心への意識が高まっています。
- 東京都が実施している都民生活に関する世論調査でも、都政への要望として治安や防災が上位を占めています。
- 公共交通機関においても、日常の安全管理に加え、災害対策に万全を期すことが求められています。

【社会インフラの老朽化への対応】

- 道路や橋りょうなど、社会インフラの多くは、高度経済成長期に集中的に整備されており、近年、老朽化の問題が指摘されています。
- 鉄道など公共交通機関についても、安定的な輸送を支える施設・設備について、適切に維持管理するとともに計画的に更新していく必要があります。

【持続可能な社会の実現】

- 温暖化をはじめとした環境の悪化は地球規模で進行しており、環境負荷低減は大きな課題となっています。
- 次世代に良好な生活環境を継承していくため、エネルギー利用の効率化や再生可能エネルギーの導入拡大、さらにはクリーンエネルギーである水素エネルギーの活用などが求められています。
- 鉄道やバスなどの公共交通機関は、環境にやさしい交通手段として、利用促進が期待されています。

【技術革新の進展】

- ICT*1をはじめとする技術の発達は近年目覚ましく、今後も飛躍的な進歩が期待される中、公共交通機関においても、先進技術を取り入れた様々なサービスや価値の創出が求められています。

東京を取り巻く状況

【東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催】

- 平成32年には「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）」の開催が、またその前年には「ラグビーワールドカップ2019」の開催が予定されており、これらの確実な成功と、開催を通じたレガシーの継承に向けて、様々な取組が進められています。
- 東京は世界で初めて2回目のパラリンピックを開催する都市であり、ユニバーサルデザイン*2の考え方を取り入れたまちづくりや心のバリアフリーなどを推進し、レガシーとして継承していかなければなりません。

【国際化の進展】

- 東京を訪れる外国人旅行者は、平成25年に681万人、平成26年に887万人と近年大幅に増加しており、過去最高を更新しています（訪日外国人旅行者数は、平成26年に1,341万人、平成27年に1,973万人を記録）。
- 東京が国際都市として更なる飛躍を遂げるため、現在、官民を挙げて外国人の受入環境整備が進められており、公共交通機関においても、外国人旅行者をはじめ、誰もが利用しやすい環境づくりが求められています。

【都市の再編・整備と交通ネットワークの充実】

- 豊洲市場の開場や環状2号線の開通、東京2020大会後の選手村のまちづくりなどが予定されている臨海地域、国際交流拠点として期待されている品川駅周辺地域など、今後、東京の街の姿が大きく変貌することが見込まれます。
- こうしたまちづくりに合わせて、交通アクセスの充実を図るとともに、地下鉄やバスに加え、航空や舟運、自転車等を含めた総合的な交通ネットワークの形成などを通じ、都市機能の向上を図っていくことが求められています。

公営企業に求められる役割

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

*1 ICT
Information and Communication Technologyの略。情報通信技術

*2 ユニバーサルデザイン
障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方

経営の基本的な考え方

事業運営に当たっては、都民やお客様に信頼され、支持される公共交通機関を目指し、安全・安心の確保を最優先に、お客様が求める質の高いサービスを提供していきます。

特に、史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現に向け、国内外から東京を訪れる多くのお客様に対し、安全で安定した輸送を提供するとともに、誰もが便利で快適に都営交通を利用できるよう、局一丸となってハード・ソフト両面から取組を加速していきます。

また、都の施策とも連携を図りながら、まちづくりや観光振興、環境負荷の低減、沿線地域の活性化など、様々な課題に果敢に挑戦していきます。

さらに、今後の事業環境の変化にも迅速かつ的確に対応しつつ、中長期的に安定した事業運営を行っていくため、収益力の向上や強固な執行体制の構築など、経営基盤を強化していきます。

こうした考え方にに基づき、「安全・安心の確保」「質の高いサービスの提供」「東京の発展に貢献」「経営基盤の強化」の4つの方針の下、今後の事業展開を図り、「世界一の都市・東京」の実現に貢献していきます。

1 安全・安心の確保

都民やお客様の信頼に応えるため、安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、災害に強く、事故のない都営交通を実現します。

- 日頃から職員の安全意識の向上を図るとともに、経営トップから事業所職員まで一体となって安全管理体制を強化します。
- 関係機関と連携しながら各種訓練を充実させるとともに、情報提供機能を強化し、災害や事故等の異常事態発生時にお客様の安全の確保を図ります。
- ホーム上の安全対策を強化するなど、安全の向上のために積極的な投資を行うとともに、施設・設備・車両等の適切な維持管理及び更新に着実に取り組み、安全で安定した輸送を支える基盤の整備に努めます。
- 首都直下地震等に備えた更なる耐震対策や地下鉄の浸水対策を進めるとともに、テロ対策を強化します。

2 質の高いサービスの提供

お客様が求める質の高いサービスを提供し、快適で利用しやすい都営交通を実現します。

- 輸送需要に的確に対応し、混雑緩和や定時性の確保、利便性の向上を図るため、輸送力の増強や路線・ダイヤの見直し等を実施します。
- 施設・車両の機能向上を進めるとともに、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、バリアフリー化をより一層推進するなど、誰もが便利で快適に利用できるサービスを提供します。
- 国内外から東京を訪れる旅行者でも円滑かつ快適に移動できるよう、案内サインの多言語化や情報通信環境の整備、利用しやすい乗車券の発売、駅係員等によるおもてなしの心によるサービスの提供などに取り組みます。
- お客様のニーズを的確に把握し、お客様の視点に立ったサービスを提供するとともに、公共交通機関を気持ちよくご利用いただけるようマナー啓発に取り組みます。

3 東京の発展に貢献

首都東京が抱える様々な課題に果敢に挑戦し、東京の発展に貢献する都営交通を実現します。

- まちづくりと一体となった駅施設の大規模改良を行うとともに、都の観光施策や文化施策との連携を強化し、東京のまちづくりや魅力向上に貢献します。
- 施設・設備の省エネルギー化や再生可能エネルギーの利用を推進するなど環境への負荷を可能な限り低減するとともに、燃料電池バスを積極的に導入するなど水素社会の実現に貢献します。
- 地元区や沿線施設と連携し、イベントの実施や沿線の魅力紹介に取り組むなど、沿線地域の活性化に貢献します。
- 都営交通が保有する様々な広告媒体を活用し、局事業のPRに加え、多様な行政情報等の発信に協力します。

4 経営基盤の強化

事業環境の変化にも迅速かつ的確に対応するとともに、中長期的に安定した事業運営を行っていくため、経営基盤を強化します。

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

特集記事

環境負荷低減に関する交通局の取組について

交通局では、環境に配慮した事業運営を行うとともに、環境にやさしい公共交通機関の利用を促進することにより環境負荷低減に努めています。また、公営交通事業者として環境負荷低減に寄与する新たな技術を積極的に導入しています。

これまでの主な取組をご紹介します。

都営地下鉄、都電荒川線、日暮里・舎人ライナー

- **電力回生システムの導入**
 - ・ ブレーキ時に電車のモーターで発電した電気を架線に戻し、他の電車で利用するとともに余った電気を駅でも利用
 - ・ 地下鉄と日暮里・舎人ライナーでは全車両で導入済
- **省エネルギー車両の導入**
 - ・ エネルギー効率の高いVVVF制御装置*3の搭載や、軽量車体を採用した省エネ型車両を導入
- **車内や駅構内等の照明のLED化**
 - ・ 車両改修や新車の導入、駅の改修や設備の更新にあわせて、照明を蛍光灯からLED照明へ変更
- **エスカレーターの自動運転化**
 - ・ お客様の利用状況を勘案して、自動で運転開始・停止するエスカレーターを導入

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

都営バス

○環境にやさしい車両

・CNGバス

燃料に圧縮天然ガスを使用し、黒煙が排出されず、窒素酸化物も大幅に削減されるCNGバスを平成6年度から導入。平成11年2月には日本初のCNGノンステップバスを試験導入し、以降本格導入

・ハイブリッドノンステップバス

最新の排出ガス規制に適合し、軽量化されたバッテリー等を屋根に設置することでノンステップを実現したハイブリッドバスを平成19年度から導入

・最新の排出ガス規制にあわせた低公害型バスの導入

車両の更新時に、最新の排出ガス規制にあわせた低公害車を導入しており、平成22年度からは世界的にみても最高水準とされるポスト新長期規制に対応

・アイドリングストップ装置

バスの停止・発進にあわせて、自動的にエンジンの停止及び始動を行い、燃料消費量を減少させることにより、二酸化炭素を減少させる装置を平成5年度から導入

○新技術の実証試験等

・非接触給電ハイブリッドバス 平成21年4月 実証運行協力（国土交通省事業）

・燃料電池バス 平成15～16年度 日本で初となる営業運転実証試験（環境局・民間協働）

平成27年7月 営業路線を想定した走行試験（環境局・民間協働）

・低硫黄軽油 平成12年度 試験導入の後、翌年度より全営業所へ導入

○環境定期券制度

平成10年4月より、都営バスの通勤定期券を持っているお客様が同居の家族と一緒に都営バスに乗車する場合、土日祝日等の適用日に限り、家族が割引運賃で乗車できる制度を導入

庁舎改修等

地球温暖化対策や省エネルギー対策として、庁舎の改修・改築時に、屋上や壁面の緑化、太陽光発電などの再生可能エネルギーを導入

水力発電事業

昭和32年から、多摩川上流にある水力発電所による発電事業を開始し、発電時にCO₂を排出しないクリーンエネルギーを供給しており、平成26年度に発電した電力量は、都営地下鉄4線の電車運行や駅等での使用電力合計のおよそ4分の1に相当

その他

- ・環境にやさしい駅づくり（駅エコ）として、平成21年度に、太陽光発電・風力発電・雨水利用・緑化等の施設を新宿線東大島駅に導入し、同駅のPRコーナーにおいて各種取組を解説
- ・都営交通100周年を機に、都が「花粉の少ない森づくり」の一環として進める「企業の森」に参加し、植栽後10年間の森林整備費用を負担するなど、活動に協力
- ・環境PRポスター・リーフレット・動画等を作成し、都営交通の環境に対する取組を紹介
- ・環境月間において、都営交通のポイントサービス「T o K o P o」を活用し、ポイントの特典付与を実施



CNGノンステップバス



東京都交通局・100年の森（青梅）

特集記事

バリアフリーに関する交通局の取組について

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

これまでの主な取組をご紹介します。

都営地下鉄

●駅のバリアフリー

○1ルート確保*4

- ・平成25年度に、都営地下鉄全駅で完了

○だれでもトイレ*5

- ・平成22年度に、全駅1か所以上の整備完了

○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、誘導ブロックを全駅に設置

○自動改札機

- ・車いす利用のお客様に配慮し、通路幅を900mm以上に広げた幅広改札機を各改札口に設置

○プチバリアへの対応

- ・「濡れると滑りやすい床」「出入口やトイレ内の小段差」「不連続な手すり」等をプチバリアと位置づけ、それらの解消を実施

●車両のバリアフリー

○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

○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
- ・より安心してご利用いただけるよう、平成24年6月から、先頭車両を除き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か所に変更

○吊り手の改良

- ・お客様の多様性を考慮し、一部の車両では「低い吊り手」を採用

都営バス

○超低床バス（平成3～14年度）

- ・平成3年4月に日本で初めて超低床バスを導入

○リフト付超低床バス（平成3～20年度）

- ・平成4年3月に中扉ステップ部分をリフトにしたリフト付超低床バスを導入

○らくらくステップバス（平成6～23年度）

- ・平成7年3月試験的導入
- ・平成8年度に「リフト付らくらくステップバス」10両を導入
- ・平成10年度に「スロープ付らくらくステップバス」48両を導入

○ノンステップバス

- ・平成24年度に全車ノンステップ化を完了

*4 1ルート確保

ホームから道路又は公共用通路までエレベーター等を利用して移動可能な経路を1つ以上確保すること

*5 だれでもトイレ

お体の不自由な方や乳幼児をお連れの方などが利用しやすいようにスペースを広くし、手すり、ベビーベッド、オストメイト対応の洗浄器具等をそろえたトイレ

都電荒川線

● 停留場のバリアフリー

- ・ 電車とホームの段差を小さくするため、停留場のかさ上げを実施

● 車両のバリアフリー

- ・ 車いすスペースや車いす利用のお客様に配慮した「降車用押しボタン」を設置

日暮里・舎人ライナー

※開業時から整備済

● 駅のバリアフリー

- ・ 地上と改札階及び改札階とホーム階それぞれを結ぶエレベーターと上り用エスカレーターを全駅に設置
- ・ だれでもトイレを全駅に設置

● 車両のバリアフリー

- ・ 全列車に「車いすスペース」「各ドアへの点字シール」「LED車内表示器」「優先席」「低い吊り手」を採用



だれでもトイレ



ノンステップバス

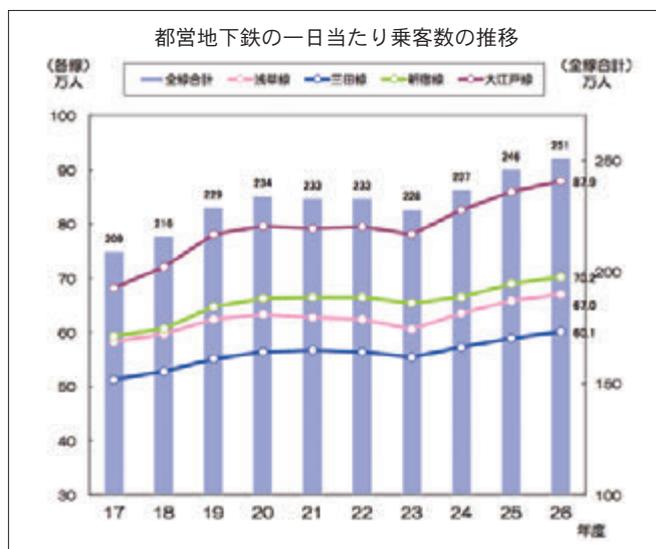
各事業の課題と今後の経営の方向

高速電車事業（都営地下鉄）

《現状と課題》

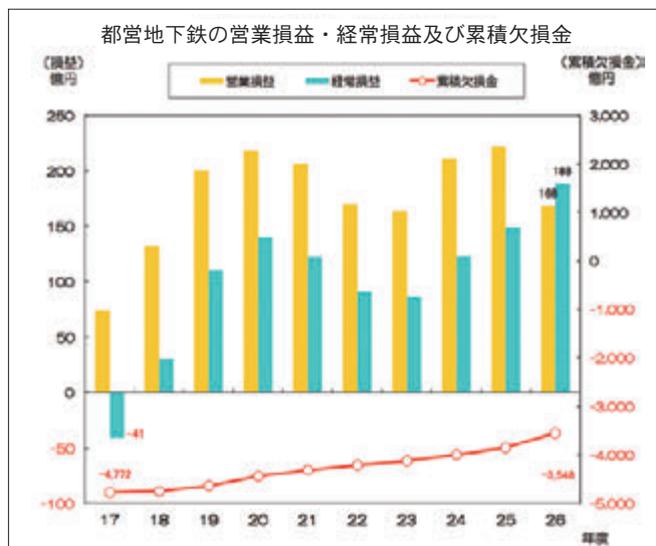
【乗客数の推移】

- 都営地下鉄は、昭和35年の浅草線の営業開始から順次路線を拡大し、現在の営業キロは、4路線の合計で109kmとなっています。
- 乗客数は、東日本大震災の後、一時的に減少したものの、その後順調に回復し、平成26年度の一日当たりの乗客数は、約251万人となっています。
- 今後しばらくの間は、大江戸線を中心に乗客数の増加が続くと見込まれるものの、少子高齢化の進行などにより、長期的には大幅な増加は期待できません。



【経営状況】

- 経常損益は、平成18年度以降黒字を計上しており、経営状況は着実に改善しています。
- 平成26年度末で依然として3,548億円に上る累積欠損金と8,251億円の長期債務(特例債を除く。)を抱えており、引き続き一層の経営改善を進めていく必要があります。



【東京の地下鉄サービスの一体化】

- 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、東京メトロと連携し、乗継改善や共通乗車券の発売など、東京の地下鉄サービスの一体化を進めています。
- 今後、東京2020大会も見据え、更なるバリアフリー化の推進や外国人旅行者にも使いやすい環境の整備など、東京の地下鉄サービスの一層の向上に、両者が連携して取り組む必要があります。

【輸送基盤の維持・更新】

- 開業後約半世紀が経過している浅草線及び三田線の老朽化対策や、平成12年度に全線開業した大江戸線の機能性を向上させるため、施設・設備の更新など、大規模投資が控えています。
- 安全性と機能性を向上させ安定的な輸送を支えるための施設・設備を適切に維持管理するとともに計画的に更新することで、重要な社会インフラとして、次世代に良好な状態で継承する必要があります。

◆ 「経営計画2013」（平成25～27年度）期間中の主な取組 ◆

- ・大江戸線全38駅のホームドアの整備完了（平成25年度）
- ・総合指令の全面運用の開始（平成25年度）
- ・エレベーター等による全駅1ルート確保を完了（平成25年度）
- ・新宿線車両の更新に合わせた10両編成化（平成25・27年度）
- ・三田線及び大江戸線のダイヤ改正による運行時間の拡大（平成25年度）
- ・六本木駅及び門前仲町駅での改札通過サービスの開始（平成25年度）
- ・都営交通お客様センターの開設（平成25年度）
- ・緊急災害放送放映のための列車運行情報表示装置の改修（平成26年度）
- ・大江戸線車両の更新による情報案内の充実（平成26・27年度）
- ・旅行者向け企画乗車券「Tokyo Subway Ticket」の発売開始（平成26年度）
- ・駅構内における無料Wi-Fiサービスの開始（平成26年度）

《今後の経営の方向》

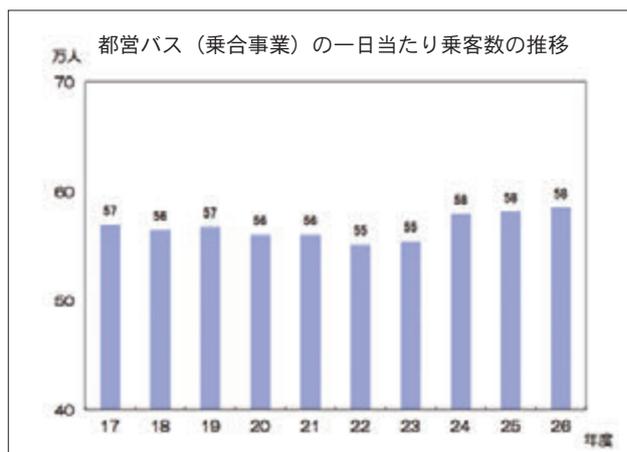
- 首都東京を支える重要な公共交通機関の一つとして、安全意識の更なる浸透を図るとともに、必要な投資を積極的に行い、安全性をより一層向上させます。
- 駅や車両の利便性・快適性をより一層向上させ、国内外からの旅行者も含め誰もが利用しやすい地下鉄を目指します。
- まちづくりの進展に合わせ、輸送力の増強や駅施設の大規模改良に取り組むなど、東京の都市機能の向上に貢献します。
- 東京2020大会においては、複数の競技会場や選手村を結ぶ大江戸線、羽田・成田空港へのアクセス路線となっている浅草線など、都営地下鉄のネットワークを活かし、輸送需要に的確に対応することで、「史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現」に貢献します。

自動車事業（都営バス）

《現状と課題》

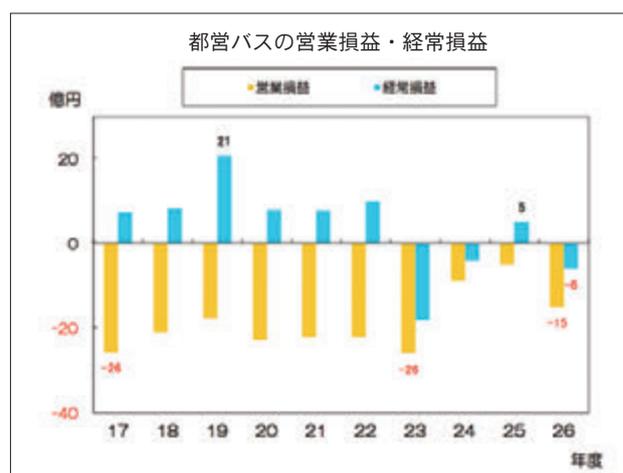
【乗客数の推移】

- 都営バスの一日当たりの乗客数（乗合）は、臨海地域の開発などの進展により、近年は緩やかに増加しており、平成26年度は約58万人となっています。
- 今後も輸送需要の変化に的確に対応するとともに、まちづくりの進展による将来の需要動向も見据えた路線の新設や拡充を図っていく必要があります。



【経営状況】

- およそ3分の2の路線が赤字ですが、採算性が低く民間事業者では運行が難しい路線であっても、地域に必要な路線については、公営企業として維持しています。
- 業務の委託や給与水準の引き下げなど、経営の効率化に努めてきましたが、平成23年度以降の配当金収入の減少により経営状況が厳しくなっています。
- 大型二種免許取得者数の減少や運輸業界における労働力不足の影響により、事業を支える乗務員等の人材確保は、今後ますます困難になることが予測されます。



【鉄道等との乗継利便性の向上】

- 都営バスでは、鉄道を補完し公共交通ネットワーク全体の利便性や効率性を高めるよう、バス路線の運営を行っています。
- 現在、駅の改札口からバス停留所までの乗換ルートやバスの発着に関する案内の不足などが課題となっており、事業者間の連携による乗継利便性の向上が求められています。

◆ 「経営計画2013」（平成25～27年度）期間中の主な取組 ◆

- ・全営業所・支所への衛星電話の導入（平成25年度）
- ・無料Wi-Fiサービスの全車導入（平成25年度）
- ・最新の排出ガス規制に適合した低公害ノンステップバスの導入（平成25～27年度）
- ・バス停留所上屋・ベンチ・簡易型バス接近表示装置の増設（平成25～27年度）
- ・地下鉄駅へのバス路線図の掲示（平成25～27年度）
- ・バス停留所へのLED照明の導入（平成25～27年度）
- ・燃料電池バスの市場投入に向けた首都圏初の実証実験（平成27年度）

《今後の経営の方向》

- 安全意識の更なる浸透、安全教育や指導の徹底、車両装備の改善等により、ヒューマンエラーに起因する事故の撲滅を目指します。
- 都営バスのネットワークを活かすとともに、需要の変化に柔軟かつ迅速に対応できるバスの特性を最大限に発揮し、都心部や臨海地域のまちづくりに貢献できるよう、積極的にバス路線の新設や拡充に取り組みます。
- 停留所や車両の利便性・快適性を向上させるとともに、路線や運行の情報をよりわかりやすく提供することで、誰もが利用しやすいバスを目指します。
- 東京2020大会においては、乗務員や車両の確保を含め万全の体制を整え、シャトルバスの運行等について、組織委員会などの関係機関への協力を積極的に行うなど、「史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現」に貢献します。
- 東京2020大会後の早期の黒字化を目指し、乗車料収入の増加や経費の削減などに努めていきます。

特集記事

都営バスの非常時等の役割について

都営バスは身近な交通機関としての役割に加え、非常時等においては機動的な移動手段として様々な役割を果たしています。

これまでの主な取組をご紹介します。

○緊急輸送の実施

- ・ 関係局や関係機関と調整を図りながら、緊急輸送に協力
このため、都営バスの車両は緊急通行車両として予定されており、緊急輸送ネットワークにおける通行時に掲示が必要となる標章を管理

○被災者や医療チームの輸送

- ・ 都内外で発生した大規模な災害時において、被災者や救護員等の輸送に対応例)
- ・ 大島三原山の噴火に伴う避難者の輸送（昭和61年）
島民避難の際に、都営バスが竹芝、日の出、晴海の各埠頭から避難場所へ輸送（延べ約19,000人の島民を輸送）
- ・ 阪神・淡路大震災に伴う救護員の輸送（平成7年）
救援活動に従事する都職員の輸送を担当し、延べ1,656人を現地へ輸送
- ・ 三宅島噴火に伴う避難者の輸送（平成12年）
島民避難の際に、竹芝桟橋から避難場所へ輸送（約700人の島民を輸送）
- ・ 東日本大震災に伴う東京DMAT等の輸送（平成23年）
都立病院等の医療チーム東京DMAT計284人を宮城県気仙沼市や岩手県一関市へ輸送
- ・ 伊豆大島での台風被害に伴う避難者の輸送（平成25年）
台風の接近に備え、島民55人を竹芝桟橋から避難場所へ輸送

都営バスでは、非常時にも対応できるよう、以下のような備えをとっています。

- ・ 燃料の供給が停止した場合でも、おおむね3日間運行可能な燃料を備蓄
- ・ 平成8年度に、停電時での給油体制確保のため各営業所に非常用発電機を配備
- ・ 平成8年度に、全国で初めて緊急警報受信ラジオ付き音声合成放送装置を導入（平成10年3月全車導入完了）
- ・ 職員の配備体制を定め、職員への参集指示や安否確認を迅速に行うための連絡通報システム*6を導入（平成22年度）
- ・ 既に全車両に配備しているMCA無線に加え、衛星電話を全ての自動車営業所に配備することで、各営業所から災害対策本部や各車両への連絡体制を構築（平成25年度）

大規模な災害が発生した際など、被災地の復興に寄与するため、バス車両の譲渡を実施しました。

例)

- ・ 三宅村への譲渡（平成13年）
通学用及び島民の一時帰島の足として、バス10両を貸し出した後、うち3両は譲渡
- ・ 東北被災地への譲渡（平成23年）
6月に岩手・宮城の被災地へ2両譲渡した後、合計49両を譲渡

*6 連絡通報システム

都内に震度6弱以上の地震が発生した場合、交通局職員の安否確認と勤務地への参集状況を迅速・確実に把握することを目的としたモバイル端末のメール機能を用いたシステム



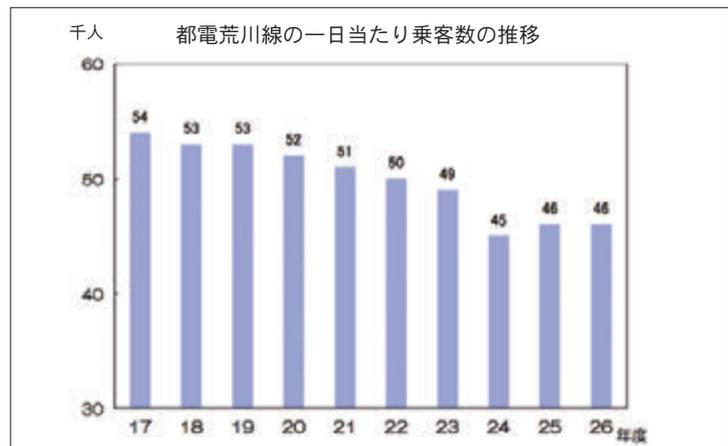
被災地に譲渡されたバス

軌道事業（都電荒川線）

《現状と課題》

【乗客数の推移】

- 都電荒川線の日当たりの乗客数は、平成9年度までは6万人台で推移していましたが、沿線の学校や企業の移転などもあり、平成24年度には4万5千人まで落ち込み、その後もほぼ横ばいで推移しています。
- 地域の身近な足として親しまれているとともに、東京に残った唯一の都電として、観光目的のお客様にもご利用いただいている路線です。



【経営状況】

- 経常損益は平成11年度以降、黒字を確保していましたが、乗客数の減少等により、平成20年度以降は赤字基調となっていることから、車両数の見直しや保守業務の委託化など、経営効率化を進めてきました。
- 車両や設備の更新に伴い投資が増大している一方で、乗車料収入は減少傾向であり、経営状況は更に厳しくなることが見込まれます。



◆ 「経営計画2013」（平成25～27年度）期間中の主な取組 ◆

- ・ 停電時における踏切の電源確保（平成25年度）
- ・ 停留場の監視カメラの機能強化（平成25年度）
- ・ 固定式ホーム柵の設置（平成25・26年度）
- ・ 車両更新（新造・改修あわせて8両）（平成27年度）
- ・ 沿線各区等と連携したイベントの開催（平成25～27年度）

《今後の経営の方向》

- 安全意識の更なる浸透、安全教育や指導の徹底等により、ヒューマンエラーに起因する事故の撲滅を目指します。
- 乗客数の減少と車両更新等に伴う収支の悪化に対し、様々な観点から経営改善を図ることで、安定的な事業運営に努めます。
- 東京に残った唯一の都電として今後も多くの人に愛される交通機関であり続けるよう、地域の身近な交通機関としての役割に加え、沿線地域との緊密な連携の下、観光資源としての魅力に磨きをかけ、積極的なPRを行うことで、集客に努めます。

特集記事

都電荒川線のPRについて

交通局では、これまでも都電荒川線の利用促進及び沿線の活性化に向けてPRに積極的に取り組んできました。

主な取組をご紹介します。

○都電マスコットキャラクター「とあらん」によるPR（平成22年度～）

- ・ マスコットキャラクターデザインを公募し、1,830件の応募から決定
頭部は「路面電車の車体」、体は「沿線に沿って咲くきれいな花」をモチーフにし、おでこが掲示板になっていて、気持ちや言葉を伝えることが可能
- ・ 名称を公募し、3,615件の応募から決定
「とでんあらかわせん」から4文字を取ったもので、「らん」は「RUN（走る）」という意味と「ランランラン」という楽しい気持ちを表現

○都電荒川線100周年記念事業（平成23年度） ※沿線4区と交通局による実行委員会主催

- ・ 都電サミットの開催（7月）
荒川区、北区、豊島区、新宿区の沿線4区長と交通局長によるパネルディスカッション等

- ・ 絵画コンテスト（6～10月）
多数の応募の中から、一般、中学・高校生、小学校高学年、同低学年の各部門で計27作品が入賞
入賞作品は、平成23年12月から平成24年1月にかけて都庁展望室や都電荒川線車内で展示

○花電車の運行（平成23年度）

- ・ 昭和53年以来33年ぶりに、都営交通100周年を契機に花電車を運行（10月に5日間）

○沿線4区地域活性化協議会の開催（平成24年度～）

- ・ 沿線4区と交通局との間で設置した協議会
沿線の名所や各区が推奨するスポットをめぐるスタンプラリー等を開催

○各種イベント

- ・ 「路面電車の日」（平成9年度～、毎年6月開催）
- ・ 「荒川線の日」（平成20年度～、毎年10月開催）

○企画電車の運行―季節に応じた車両装飾と運行―

- ・ 「さくら号」（3月）※沿線4区主催
- ・ 「バラ号」（5月）、「ハロウィン号」（10月）※ともに荒川区主催
- ・ 「クリスマス号」（12月）



花電車

○沿線情報誌の発行

- ・ 「とでんで。」（平成26年度～、隔月）
- ・ 「小さな電車でおさんぽ日和」（平成19年度～、随時）
- ・ 「都電だいすき！！」（平成23年度～、年1回）
- ・ 「ごちそう停留場」（平成21～25年度）
- ・ 「都電おさんぽ探検マップ」（平成21～25年度）



さくら号

○局内「荒川線アピールPT」による取組

- ・ 沿線紹介のための動画を製作し、都営地下鉄の車両液晶モニターにて放映（平成27年4月～）
- ・ 沿線区で開催された写真コンテストの受賞作品を紹介するポスターを作製し、都電停留場、都営地下鉄及び日暮里・舎人ライナー各駅に掲示（同年10月～）

○海外に向けての魅力発信

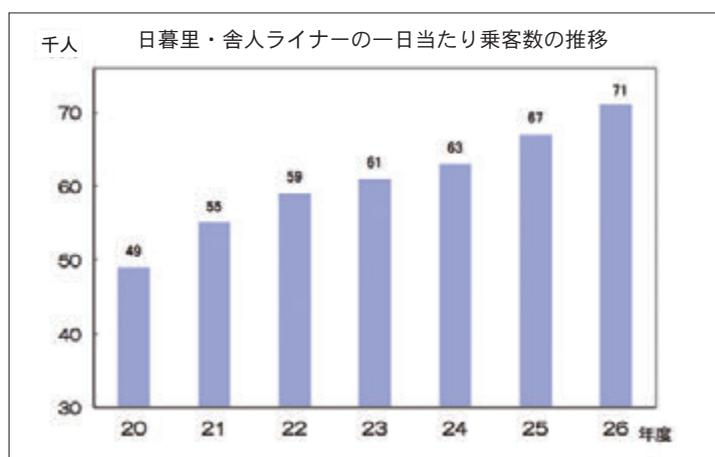
- ・ 平成27年5月に世界最大級の旅行者向け口コミサイト「トリップアドバイザー®」からエクセレンス認証を受けたことを契機として、ステッカーを停留場や車内に掲示（同年9月～）し、ヘッドマークを車両に掲出（同年10月～）
- ・ 海外で配布されているガイドマップ「導遊図」（台湾、香港、マカオで配布）及び旅行情報誌「GOOD LUCK TRIP東京」（韓国、台湾、香港、タイ、シンガポール、中国で発行）に広告掲載（同年12月～）

新交通事業（日暮里・舎人ライナー）

《現状と課題》

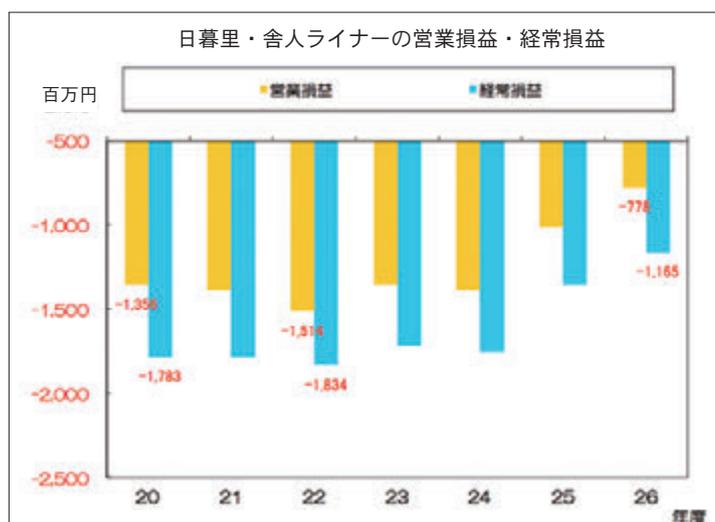
【乗客数の推移】

- 日暮里・舎人ライナーの一日当たりの乗客数は、平成19年度末の開業以来、順調に増加しており、平成26年度は7万人を超えました。
- 平日朝のラッシュ時間帯に乗客が集中しており、これまでも混雑緩和を図るため、車両の増備や座席レイアウトの変更等に取り組んできました。
- 沿線では、住宅等の開発が進み、今後も乗客数の増加が見込まれることから、更なる混雑緩和対策が必要となっています。



【経営状況】

- 建設に係る初期投資に加え、乗客数の増加に対応した車両増備など、追加投資を行ってきたことから、当面赤字基調が続くことが見込まれます。



◆ 「経営計画2013」（平成25～27年度）期間中の主な取組 ◆

- ・ 駅舎天井部の耐震対策（平成26年度）
- ・ 緊急災害放送放映のための列車運行情報表示装置の改修（平成26年度）
- ・ 改良型除雪ブラシの全車導入（平成26年度）
- ・ オフピーク対策の実施（平成25～27年度）
- ・ ダイヤの見直し（平成26・27年度）
- ・ 新造車両の1編成増備（平成27年度）

《今後の経営の方向》

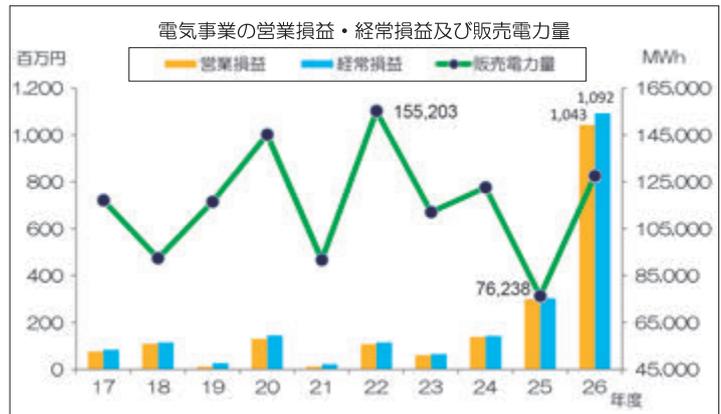
- 安全管理体制を強化し、新交通システムを支える指令や保守等の職員の安全意識の更なる浸透を図ります。
- 車両の増備やオフピーク対策を引き続き実施することで、平日朝のラッシュ時間帯等の混雑緩和を図っていきます。
- 地元区の協力も得ながら利用者の少ない昼間の利用を促進するなど、乗客数の増加等により経営改善を図ることで、安定的な事業運営に努めます。
- 将来の施設・設備の更新費用の抑制につながる新技術の導入について検討します。

電気事業（発電）

《現状と課題》

【電気事業の状況】

- 交通局では、昭和32年以降、多摩川の流水を活用した水力発電による電気事業を経営しており、管理している3か所の発電所の最大出力の合計は36,500キロワットになります。
- 東日本大震災以降の電気事業を取り巻く環境の変化などを踏まえ、入札により決定した電気事業者に発電した電気を売却しています。平成26年度の販売電力量は、127,589メガワット時であり、おおむね一般家庭35,000世帯の年間使用量に相当します。
- 運転開始から60年近くが経過しており、老朽化した施設・設備の更新を行う必要があります。



《今後の経営の方向》

- 環境に優しいクリーンエネルギーである水力発電による電力を安定的に供給するため、施設・設備の計画的な更新を行うとともに、再生可能エネルギーの創出拡大に努めます。
- 電気事業を取り巻く環境の変化などに的確に対応し、効率的かつ安定的な経営を行っていきます。



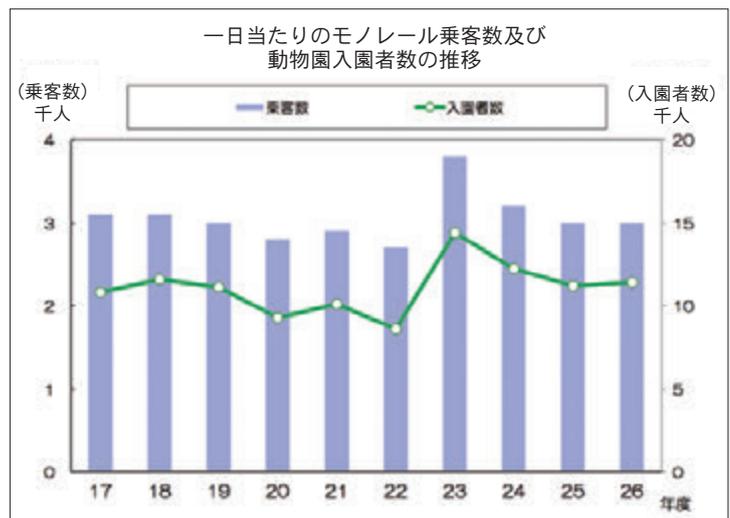
発電施設俯瞰図

懸垂電車事業（モノレール）

《現状と課題》

【日本で初めて開業したモノレール】

- 上野動物園内のモノレールは、将来の都市交通機関の開発のために実験線として建設し、昭和32年から営業を開始した、わが国初のモノレールです。
- 平成12年度に上野動物園を所管する建設局に無償で施設を譲渡しましたが、引き続き、交通局が運行及び線路・車両等の維持管理を行っています。
- 現在の車両は、平成13年に製造されたもので老朽化が進んでおり、更新の時期が近づいています。



《今後の経営の方向》

- 上野動物園とともに、お客様に親しまれ、安全に楽しんでいただける事業運営を行っていきます。



40形車両



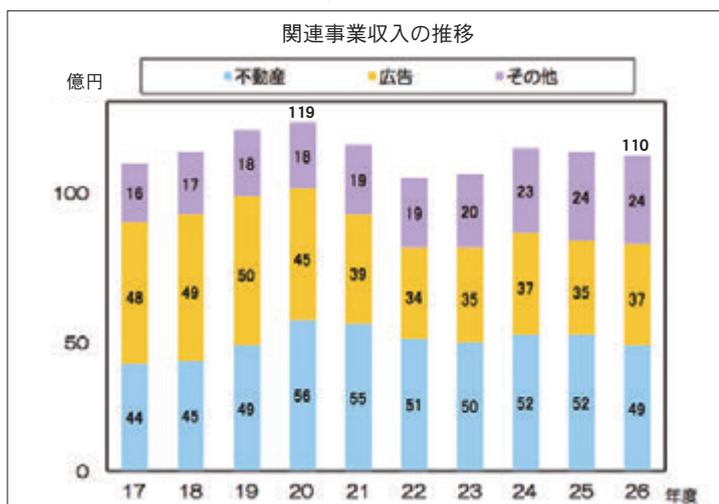
上野動物園モノレール案内図

関連事業（不動産活用・広告事業・構内営業など）

《現状と課題》

【関連事業の状況】

- 関連事業は、所有する土地・建物や駅・車両などの経営資源を有効に活用し、収入を確保することで、本来事業の経営基盤の強化に資することを目的としています。
- 平成21年度以降、不動産活用や広告事業に係る収入が伸び悩んでおり、関連事業収入は横ばいとなっています。
- 民間事業者においては、駅ナカビジネスの展開やデジタルサイネージ*7等の新たな広告媒体の積極的な活用など、多様なサービスの提供や駅空間の質の向上に取り組む事例が目立っています。また、駅に子育て施設を併設するなど、地域ニーズを捉えたサービス事業が展開されています。



◆ 「経営計画2013」（平成25～27年度）期間中の主な取組 ◆

- ・ 駅構内専門店舗の設置拡大（平成26年度）
- ・ 被災地の復旧・復興を応援するため、神保町駅構内で「福島産直市」を開催（平成25～27年度）
- ・ 売店の見直しに伴う自動販売機（飲料以外にもバランス良い商品構成の自動販売機。通称「オートメルシー」）の増設（平成25～27年度）
- ・ デジタルサイネージ広告の導入（平成26年度：六本木、平成27年度：新橋）
- ・ 都電荒川線車内液晶モニターを活用した広告事業（平成27年度）

《今後の経営の方向》

- 土地・建物の有効活用や広告事業等の推進により収入の増加に努めるとともに、お客様や地域のニーズに応じた多様なサービスを展開します。
- ICTをはじめとした新たな技術を積極的に活用し、時代を捉えた事業展開を図ることで、駅や停留所において魅力ある空間の創出に努めます。

*7 デジタルサイネージ

Digital Signage（電子看板）。商業施設や駅、店頭、公共空間などで、ネットワークに接続したディスプレイで映像や情報を表示するシステム。広告やニュースなどをリアルタイムで更新し、最新のデータを表示することが可能

コラム

上野動物園内のモノレールの歴史

上野動物園内には、世界で2番目に古く、わが国初のモノレールが走っています。ちなみに、世界で1番古いモノレールはドイツのブッパータル市で1901年から今も都市交通の主役として走っています。なぜ、交通局のモノレールが上野動物園内で走っているのでしょうか。

昭和20年代後半は高度経済成長期となり、都内外の交通需要は飛躍的に増大し、都内の路面交通機関は戦後の黄金時代を迎えていました。しかし、欧米各都市の交通事情を見ると、モータリゼーションが進み、路面電車は徐々に廃止されている状況にあったことから、交通局内でも、早晚、都電も廃止の運命をたどることが予想されていました。当時交通局では、都営地下鉄の建設を最大の目標としており、加えて、モノレールの研究を開始することで、来るべき都電廃止や路面交通がひっ迫する時代に備えることとしました。

そこで交通局はメーカーと協同して独自の近代的なモノレールを研究・開発すべく、実験線として将来運行する車両の2分の1のサイズとし、これに適合する施設を作ることとしました。建設場所は、実験線としての機能を高めるため、高低差や小半径の曲線が作れ、都市景観を害さないこと及び実験後の営業面をも考慮し、集客が見込める場所を検討した結果、建設局の協力を得て、上野動物園内の本園ラグダ舎前～分園カバ舎前までの330メートルとしました。工事は、昭和32年2月15日から開始し、建設費2億1千万円をかけて建設し、昭和32年12月17日に運行を開始しました。モノレールの登場は、当時としては物珍しさもあり、入園者の好評を博しました。

なお、このわが国初のモノレールに適用する法律については前例がなく、軌道法か地方鉄道法(現鉄道事業法)にするかで、国と協議を行い、道路上を走行しないことなどから、地方鉄道法の適用となりました。料金については、乗客は動物園の入園者に限られる関係から、6歳未満の幼稚園児などの小児が25%を占めるものと推定し、小児の座席を指定したとみなし、2歳から子供料金をいただく特別認可を受けています。

その後上野モノレールは、昭和39年の東京モノレールの開業までの数々の実験・研究による技術貢献により、実験線としての使命は達成されましたが、今日まで事業を継続してきました。しかし、これまでにモノレールは2度廃止の危機に見舞われました。

昭和55年、東京都公営企業等財政再建委員会は「モノレールはすでに実験線としては使命を達成しており、施設の老朽化も激しいので、この際都営交通事業としては、廃止すべきである」と提言しました。しかし、都民の存続要望が強く、「子供たちの夢を失わせないためにも、存続させ、園内施設としてふさわしい方法を検討する」との知事の一声で存続が決定しました。

平成7年の阪神・淡路大震災を契機とした耐震基準の見直しにより、モノレールの安全運行を確保するためには、施設の耐震補強を行う必要が生じ、車両も老朽化が進み更新する必要に迫られていました。このために交通局が莫大な費用を捻出することは、事業規模や財政収支などから困難な状況でした。そこで、交通局は開業以来41年間管理してきたモノレールの施設を建設局に無償で譲渡し、交通局はその施設を建設局から無償で借り受け、引き続きモノレールを管理・運営することで事業を存続させることになり、現在に至っています。

このような歴史をつないで、上野モノレールは今日も子供たちの夢を乗せて走っています。



初代H形車両



3代目30形車両

II 計画期間における具体的な取組

1 史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現に向けた取組

東京2020大会に向けた都営地下鉄の主な取組	P32
東京2020大会に向けた都営バスの主な取組	P36

2 安全・安心の確保

安全対策の強化	P40
(1) 安全管理の持続的向上	P40
(2) ホーム事故「0」を目指した取組	P42
災害対策等の強化	P44
(3) 首都直下地震への備え	P44
(4) 地下鉄の浸水対策の強化	P45
(5) テロ対策の強化	P46
(6) 非常時における電源の確保	P47
安定的な輸送を支える基盤整備	P48
(7) 施設等の適切な維持管理と計画的な更新	P48
(8) 新技術の積極的な導入	P49
安定的な電力供給を支える基盤整備	P50
(9) 安定的な電力供給を支える基盤整備	P50

3 質の高いサービスの提供

輸送需要への的確な対応	P54
(10) 輸送力の増強とダイヤの見直し	P54
(11) 大会期間中の輸送対応	P56
便利で快適な移動空間の創出	P57
(12) 新型車両の導入	P57
(13) 駅施設の改良	P58
(14) バス停留所の改善	P60
新たなバスモデルの展開	P61
(15) 新たなバスモデルの展開	P61
公共交通ネットワークの利便性向上	P64
(16) 公共交通ネットワークの利便性向上	P64
旅行者にも利用しやすい環境の整備	P65
(17) 案内サインや情報提供の充実	P65
(18) 旅行者の視点に立ったサービスの充実	P67
(19) おもてなしの心によるサービスの提供	P68
(20) 海外を含めた多角的な広報の展開	P69
サービス品質の持続的向上	P70
(21) お客様の視点に立ったサービスの提供	P70
(22) 公共交通機関を気持ち良くご利用いただくための取組	P70

4 東京の発展に貢献

まちづくりとの連携		P74
(23)	まちづくりと一体となった泉岳寺駅の大規模改良	P74
(24)	勝どき駅の大規模改良	P75
(25)	浅草線のリニューアル・プロジェクト	P76
観光振興及び文化振興への貢献		P77
(26)	観光施策との連携強化	P77
(27)	文化施策との連携強化	P78
持続可能な社会の実現への貢献		P79
(28)	水素社会の実現への貢献	P79
(29)	公共交通の利用促進等による環境負荷の低減	P80
(30)	うるおいのある都市空間の創出への貢献	P81
(31)	省エネの推進と再生可能エネルギーの拡大	P82
沿線地域の発展に貢献		P83
(32)	沿線地域との連携	P83
(33)	福祉インフラ整備事業への協力	P84
都政情報等の発信への協力		P85
(34)	都政情報等の発信への協力	P85

5 経営基盤の強化

関連事業の推進		P88
(35)	資産の利活用	P88
(36)	広告事業の積極的な展開	P89
安定的な人材の確保と育成		P90
(37)	運輸系職員の人材確保	P90
(38)	プロフェッショナル職員の育成と技術の継承	P91
職員のやる気と能力を引き出す環境づくり		P92
(39)	全ての職員が活躍できる職場環境づくり	P92
(40)	ダイバーシティの推進	P92
安定的な事業運営を支える執行体制の構築		P93
(41)	業務・組織の見直しと執行体制の強化	P93
(42)	体系的なリスクマネジメントの推進	P93
(43)	グループ経営の推進	P94

1 史上最高のオリンピック・ パラリンピックの実現に向けた取組

1 史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現に向けた取組

- 東京2020大会の主要な競技エリアは都営交通の事業エリアと重なっており、都営交通は大会期間中の輸送の主力を担うこととなります。



競技会場

- | | | | |
|---------------------------|-------------|-----------|-------------------|
| ① 新国立競技場
(オリンピックスタジアム) | ④ 日本武道館 | 都営地下鉄 浅草線 | 都営地下鉄 大江戸線 |
| ② 東京体育館 | ⑤ 皇居外苑 | 都営地下鉄 三田線 | 都営バス (競技場周辺の主な系統) |
| ③ 国立代代木競技場 | ⑥ 東京国際フォーラム | 都営地下鉄 新宿線 | |
| | ⑦ 国技館 | | |

- 大会開催時には、通常ご利用いただいているお客様に加え、国内外から東京を訪れる多くのお客様に対し、安全で安定的な輸送と快適で利用しやすいサービスを提供することで、史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現に貢献します。



競技会場

- | | | | |
|-------------|--------------|-------------------|----------------------|
| 8 有明アリーナ | 12 お台場海浜公園 | 15 海の森クロスカントリーコース | 18 夢の島公園 |
| 9 有明体操競技場 | 13 潮風公園 | 16 海の森水上競技場 | 19 オリンピックアクアティクスセンター |
| 10 有明BMXコース | 14 大井ホッケー競技場 | 17 カヌー・スラローム会場 | 20 東京辰巳国際水泳場 |
| 11 有明テニスの森 | | | |

東京2020大会に向けた都営地下鉄の主な取組

(大会期間中の輸送対応) → P 56

○ **競技日程に応じた運行**

競技日程に応じた運行を確保するため、他の交通事業者等と連携しながら、運行時間の延長や増発について具体的な検討を進めます。

○ **観戦者への円滑な案内**

競技会場の最寄駅等において、わかりやすい案内表示を行うとともに、ボランティアとも連携し、駅から競技会場までの円滑な誘導に努めます。

○ **多言語によるバリアフリー情報の提供等**

東京2020パラリンピック競技大会の開催も見据え、海外から訪れる障害をお持ちのお客さまも安心して快適に都営交通を利用できるよう、バリアフリー情報を多言語で提供するとともに、ボランティアとも連携し、介助を必要とするお客さまへのサポート体制の確保に取り組みます。

○ **大会情報の発信**

車内液晶モニター等を活用し、競技結果等を随時提供するなど、開催都市の交通機関として大会情報の発信に協力します。



新宿線車内液晶モニター

(大江戸線の利便性向上)

○ **勝どき駅の改良**

周辺の開発により乗降客が大幅に増加している大江戸線の勝どき駅について、ホームの増設やコンコースの拡張等の大規模改良工事を進め、平成30年度中に新たなホームの供用を開始します。

→ P 75

○ **輸送力の増強**

近年、乗車人員が増加しており、今後も臨海地域等の開発による需要の増加が見込まれるため、勝どき駅の大規模改良工事に合わせ、平成30年度中に3編成を増備します。

→ P 54



大江戸線12-600形

(便利で人にやさしい車両)

○ **車内での無料Wi-Fiサービスの提供**

日本での通信環境を持たない訪日外国人旅行者でも、手持ちのモバイル端末で移動中に必要な情報を入手できるよう、地下鉄車内で無料Wi-Fiサービスを提供します。

→ P67

○ **バリアフリー車両の導入**

低い吊り手や荷棚の採用、フリースペースの設置、車内液晶モニターによるわかりやすい案内表示など、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた「人にやさしい車両」を導入します。

→ P57



車両内フリースペース

(ホーム事故「0」を目指した取組) → P42

○ **新宿線へのホームドアの整備**

平成31年度までに全21駅にホームドアを整備します。

○ **浅草線へのホームドアの整備**

東京2020大会に向けて、泉岳寺駅と大門駅の2駅において、車両の改修を伴わない方式により先行的にホームドアを整備します。あわせて、技術開発の動向も注視しながら、関係各社との協議を継続し、全駅整備を目指します。



大江戸線ホームドア

(テロ対策の強化) → P46

都営地下鉄各駅における監視カメラを増設するなど、監視体制を強化するとともに、サイバーセキュリティ対策も含め、これまで以上に関係機関等との連携を強化します。また、職員や警備員による警戒を強化するとともに、専門家の助言を得ながら訓練や研修を実施します。さらに、テロ対策に資する新技術の開発動向にも注視しながら、より効果的なテロ対策の強化に取り組みます。

(誰もが利用しやすい環境の整備(改札口周辺))



① 改札口液晶モニター（列車運行情報表示装置）

- ・ 輸送障害時には運行情報を4言語で表示
- ・ 災害時には緊急災害放送を放映

② 多言語対応券売機

- ・ 路線図などから検索できる多言語対応券売機で簡単に乗車券を購入

③ 乗換用エレベーター

- ・ エレベーターでの移動により、スムーズに乗換

④ コンシェルジュ（駅案内係）

- ・ タブレット端末を活用して多言語でのきめ細かいご案内を実施

⑤ 無料 Wi-Fiサービス

- ・ 無料Wi-Fiサービスを利用して移動ルートや大会関連情報等をチェック

⑥ トイレ

- ・ 出入口の段差解消やベビーチェア、ベビーシート等を備えた清潔なトイレ
- ・ 洋式トイレの増設

⑦ 観光用デジタルサイネージ

- ・ 周辺の観光案内などの情報を容易に取得

⑧ ATM

- ・ 海外発行のキャッシュカードやクレジットカードも利用可能なATMを増設

⑨ 触知案内図

- ・ 視覚障害のある方が安心して駅や地下鉄を利用できるよう、点字で構内を案内

東京2020大会に向けた都営バスの主な取組

(大会期間中の輸送対応) → P 56

○ **大会運営への協力**

1,400台余りの車両を保有し、大規模なイベント開催時の臨時輸送対応のノウハウがあることから、大会期間中のシャトルバスの運行等について関係機関への協力を積極的に行います。

○ **競技日程に応じた運行**

競技日程に応じた運行を確保するため、臨時運行や増発について具体的な検討を進めます。

○ **観戦者への円滑な案内**

競技会場の最寄駅等において、わかりやすい案内表示を行うとともに、ボランティアとも連携し、バス停留所から競技会場までの円滑な誘導に努めます。



東京2020大会期間中のバス停留所のイメージ

(新たなバスモデルの展開) → P 61

わかりやすいバスを目指し、従来の都営バスとは異なる車両デザインの採用、系統ナンバリングやLEDカラー行先表示器の導入、複数の車内液晶モニターを活用した多様な情報提供など、誰もが円滑に利用できる新たなバスモデルを提示します。

技術開発の動向を踏まえ、停留所への正着をアシストする自動走行制御システムやフルフラットバス等の導入についても、関係機関等と連携しながら検討を進めます。



系統ナンバリングのイメージ



バスターミナルのデジタルサイネージのイメージ

(水素社会の実現への貢献) → P 79

○ **燃料電池バスの先導的な導入**

都営バスに燃料電池バスを先導的に導入することで、燃料電池バスの普及促進を図り、水素社会の実現に貢献します。

○ **水素ステーションの整備促進**

用地確保や建設費用が課題となっているバス用の水素ステーションについて、関係機関と連携し、整備促進を図ります。



燃料電池バス

(臨海地域の路線拡充) → P 54

○ **需要増への対応**

豊洲市場の開場や東京2020大会後の選手村のまちづくりなど、臨海地域を中心に急増する輸送需要に対し、路線を拡充するとともに、新たな営業所を設置します。



豊洲市場のイメージ

2 安全・安心の確保

安全対策の強化

災害対策等の強化

安定的な輸送を支える基盤整備

安定的な電力供給を支える基盤整備

2 安全・安心の確保

◆安全対策の強化

(1) 安全管理の持続的向上

- お客様に安心して都営交通をご利用いただくため、安全管理規程*8に基づく明確な責任・権限の下、輸送の安全確保に係るP D C Aサイクルを適切に機能させ、経営トップから事業所職員まで一体となって、安全管理体制を強化します。
- 災害等の異常事態に対する即応力の維持・向上のため、日頃から職場単位で個別に訓練を行います。また、各部門合同による異常時総合訓練、自然災害防止訓練、事故等を想定した情報伝達訓練等を引き続き実施します。実施に当たっては、警察、消防等の関係機関と連携するほか、訓練シナリオの一部を明らかにしないブラインド方式を取り入れるとともに、外国人を含めた一般の方に参加してもらうなど、工夫を凝らした実践的な訓練とします。さらに、全局的に連絡通報システムを活用した職員の安否確認訓練を行います。
- 都営地下鉄においては、東京メトロ等との合同訓練を定期的実施するほか、引き続き、地下鉄の運転シミュレータを活用した教育・指導や事故防止研修を実施します。
- 都営バスにおいては、全車両に設置しているドライブレコーダーや運転訓練車の一層の活用、運行管理者の指導力の強化などにより、個人の運転特性を踏まえた的確な指導を行います。また、ミラーの増設や左折時警報装置の導入など、車両の装備を改善することで、安全性を向上させます。
- 各部門において、事故を防止するため、乗務員同士によるグループ討議の充実等により、日頃から安全意識の向上を図ります。



異常時総合訓練



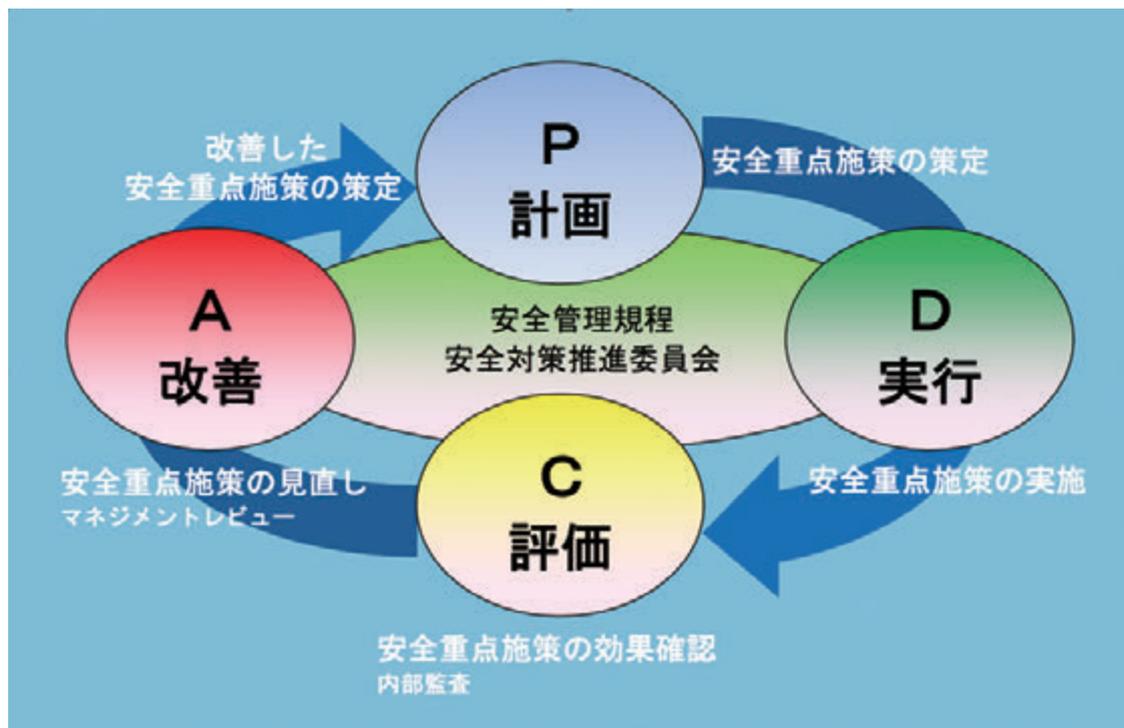
東京メトロとの合同訓練

*8 安全管理規程
輸送の安全を確保するための事業運営方針、事業の実施及び管理体制、方法を規定したもので、「鉄道事業法」において作成、届出が義務づけられている。

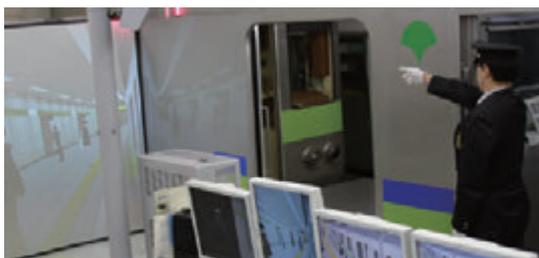
安全方針

私たちは、都民やお客様の信頼に応えるため、安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、災害に強く、事故のない都営交通を実現します。

- このため
- 決められたルールを確実に守り、厳正に職務を遂行します。
 - 常に情報を共有し、問題意識を持って職務に当たり、事故の芽を確実に摘み取ります。
 - 安全・安心な車両、設備などを提供します。
 - 安全を守るための取組を絶えず見直し、改善・実行します。



安全管理体制のPDCAサイクル



運転シミュレータ



運転訓練車

(2) ホーム事故「0」を目指した取組

- 都営地下鉄では、現在、全106駅中三田線と大江戸線の65駅でホームドアの整備が完了しています。
- 新宿線については、平成31年度までに全21駅にホームドアを整備します。
- 浅草線については、相互直通運転各社の乗り入れ車両数が多く、これまでのような定位置停止装置等を車両に搭載する方式により全駅にホームドアを整備するには多くの課題があります。こうした中でも東京2020大会に向けて、泉岳寺駅と大門駅の2駅において、車両の改修を伴わない方式により先行的にホームドアを整備します。あわせて、技術開発の動向も注視しながら、関係各社との協議を継続し、全駅整備を目指します。
- ホームで緊急事態が発生した場合やお客様がご案内を必要とする場合などに駅係員に連絡できるよう、駅係員呼出インターホンについて、平成28年度までに全駅での設置を完了します。

(年次計画)

〔1〕新宿線へのホームドアの整備

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
準備工事	—————▶	順次整備	全駅整備完了 (平成31年度まで)	

〔2〕浅草線へのホームドアの整備

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
仕様検討	準備工事	—————▶	泉岳寺駅・ 大門駅への整備 (東京2020大会まで)	

〔3〕駅係員呼出インターホンの設置

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
14駅設置 (全駅設置完了)	—————	—————	—————	



三田線ホームドア



駅係員呼出インターホン



◆災害対策等の強化

(3) 首都直下地震への備え

- 都営地下鉄では、阪神・淡路大震災を受けて出された国の通達に基づく耐震対策は、平成22年度に完了しています。平成23年に発生した東日本大震災を踏まえ、施設等の安全性をより一層高めるとともに、早期の運行再開を図るため、更なる耐震対策として、高架部の橋脚及び地下部の中柱の補強を進めます。
- 震災時等におけるエレベーター内への閉じ込めリスクを軽減するため、これまで改修可能なエレベーターについては、緊急停止した際のリスタート機能*9を付加してきました。今後は、改修が困難なエレベーターについて、リスタート機能付のエレベーターに更新します。
- 大規模災害に備え、都として確保する石油燃料について、協定に基づき都営バスの営業所等での備蓄に協力するとともに、関係局と連携しながら、公的機関が確保する非常用飲料等の緊急支援物資の備蓄にも協力します。

(年次計画)

〔1〕地下鉄の早期運行再開を図るための耐震対策

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
順次実施	————→	約5割 工事完了	約7割 工事完了	阪神・淡路大震災を踏まえた国の通達に基づく耐震対策は実施済

〔2〕リスタート機能付エレベーターへの更新

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
10駅	8駅	8駅	全対象完了	



高架部の耐震対策



中柱の耐震対策

*9 リスタート機能

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

(4) 地下鉄の浸水対策の強化

- 都営地下鉄では、平成12年9月に発生した東海豪雨規模の降雨の想定に基づき、駅出入口への止水板等の設置及び通風口に設置している浸水防止機の改良等の対策を既に完了しています。また、集中豪雨による駅出入口からの浸水を想定した自然災害防止訓練を毎年実施しています。
- 近年の気候変動に伴う集中豪雨等による浸水被害の拡大等を踏まえ、平成26年6月には「東京都豪雨対策基本方針」の改定により、大規模地下街の浸水対策計画の充実を図ることが示され、また、平成27年5月には水防法の改正により、想定し得る最大規模の浸水を前提とした新たな浸水想定区域が公表されることになりました。
- 都営地下鉄では、水防法に基づく「避難確保・浸水防止計画」を全ての地下駅で既に策定していますが、今後は地下鉄の駅と接続する建物を保有する民間事業者等との連携を強化し、避難誘導訓練等を実施します。
- 他の施設からの浸水を防ぎ、鉄道施設を守ることで早期の運行再開を可能とするため、地下鉄の駅と接続している地下街やビル等の出入口についても、関係者の協力を得ながら、浸水防止に向けた検討や調整を進めるとともに、今後予定されている新たな浸水想定区域の公表等を注視しながら適切に対応します。



止水板



止水扉

(5) テロ対策の強化

- 関連団体も含め、関係する全ての職員のセキュリティ意識の向上を図り、些細な異常も見逃さないことにより、テロの未然防止に努めます。
- 東京2020大会やラグビーワールドカップ2019などを控え、都営地下鉄各駅における監視カメラを増設するなど、監視体制を強化するとともに、サイバーセキュリティ対策も含め、これまで以上に関係機関等との連携を強化します。
- 職員や警備員による警戒を強化するとともに、専門家の助言を得ながら訓練や研修を実施します。また、テロ対策に資する新技術の開発動向にも注視しながら、より効果的なテロ対策の強化に取り組みます。

(年次計画)

〔1〕 地下鉄における監視カメラの増設

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
順次増設	→	→	重点整備箇所への設置完了 (東京2020大会まで)	



監視カメラ



NBC対処訓練

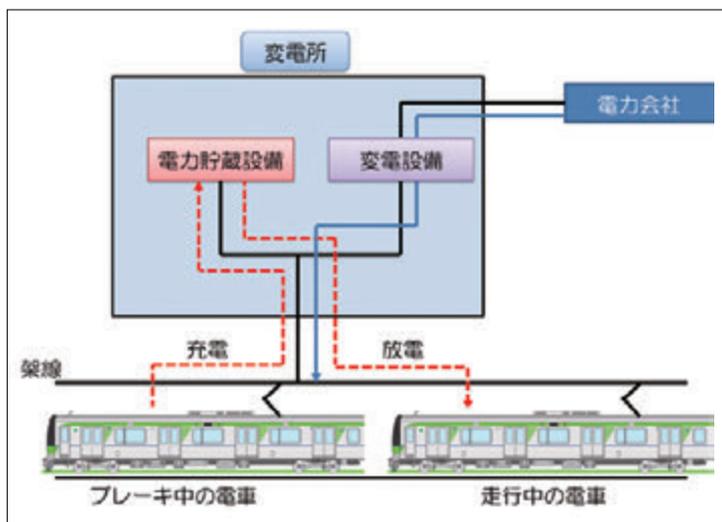
(6) 非常時における電源の確保

- 非常時に電力供給が停止した場合において、地下鉄駅構内だけでなく車両にも電気を供給するなど、お客様がこれまで以上に安心して避難できる体制について検討を進めます。
- 地下鉄については、平常時に電車線電圧の安定化や省エネに有効であり、停電時にも電力確保の効果が期待できる電力貯蔵設備を、実証試験の効果検証を踏まえて導入します。
- 日暮里・舎人ライナーについては、非常時に電力供給が停止した場合でも、都立舎人公園に設置される非常用発電機を活用して列車1編成が走行できるよう、受電設備を改修します。

(年次計画)

[1] 地下鉄への電力貯蔵設備の導入

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
検証・準備	設計・発注	導入	—————	変電所の更新にあわせた導入拡大を検討



電力貯蔵設備



舎人公園前を走行する日暮里・舎人ライナー

◆安定的な輸送を支える基盤整備

(7) 施設等の適切な維持管理と計画的な更新

- トンネル等の地下鉄構造物について、長寿命化及び補修費用の平準化を図るため、予防保全型の管理手法に基づき、浅草線、三田線で計画的に補修を進めます。
- 経年や塩害*10等による地下鉄構造物の劣化に対応し、はく落防止と機能回復を図るため、トンネル、高架区間、駅部について、健全度を調査の上、止水・塩害対策を計画的に進めます。
- 地下鉄のトンネル画像や検査・点検結果、補修履歴等をデータベース化し、維持管理に活用することで、安全性と効率性を両立させます。
- 電気設備、信号通信設備、換気空調設備、地下鉄やバスなどの車両等について、適切に維持管理するとともに、計画的に更新します。
- 大江戸線環状部の受電変電所の更新にあわせて、将来の電力使用量の増加に備え、浜松町地区に大江戸線大門変電所（仮称）を新設します。

(年次計画)

〔1〕地下鉄構造物の長寿命化

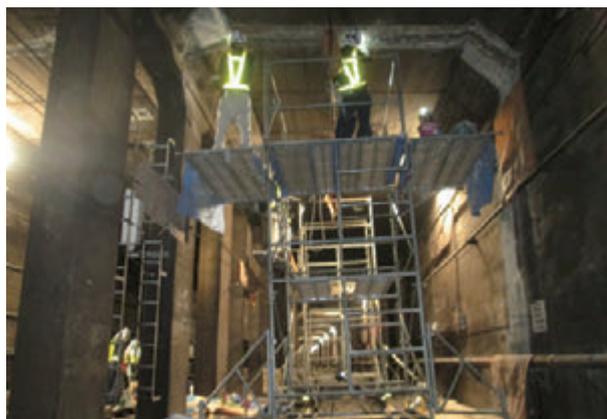
平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
順次実施	————→	————→	継続実施	
(うち止水対策) 三田線・浅草線実施	————→	————→	完了 (平成31年度まで)	
(うち塩害対策) 浅草線完了 新宿線実施	———— 完了 大江戸線実施	———— 完了	————	三田線は 平成25年度に実施済

〔2〕大江戸線環状部の変電所の新設

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
基本設計	実施設計	————→	————	平成36年頃竣工 (予定)

*10 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・はく落などの損傷を生じさせる現象



地下鉄構造物の長寿命化

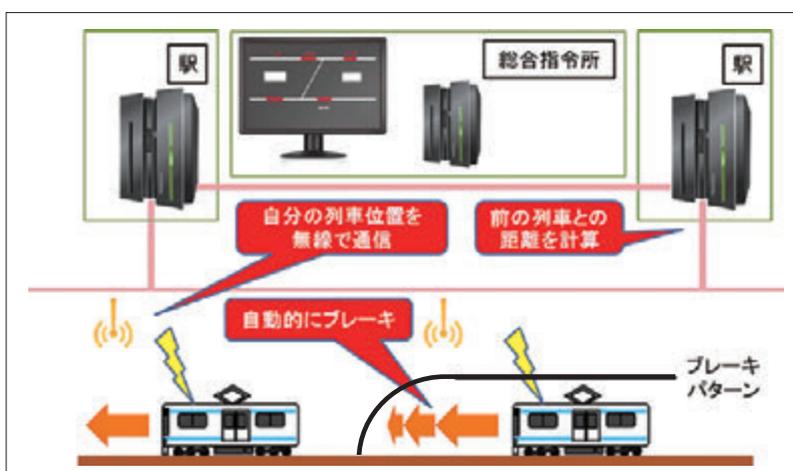
(8) 新技術の積極的な導入

- 安全性をより一層向上させるため、常時監視・常時計測を行い、故障が発生する前に予兆を捉えて予防保全を行うことができる新型の電気転てつ機を導入します。
- 信号保安装置の更新の際には、安全性を損なうことなく、運転効率や乗り心地を一層向上できるよう、無線式列車制御システム*11など、新技術の導入を積極的に検討します。

(年次計画)

〔1〕 新型電気転てつ機の導入

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
順次導入	————→	————→	順次導入	



無線式列車制御システム

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

◆安定的な電力供給を支える基盤整備

(9) 安定的な電力供給を支える基盤整備

- 多摩川第一発電所及び第三発電所の水圧鉄管等の水路工作物や白丸調整池ダムの堤体について詳細に点検の上、健全度調査を実施し、その結果を踏まえて施設・設備の更新を行います。また、発電出力を増加させる等、再生可能エネルギーの創出拡大に努めます。

(年次計画)

〔1〕 発電所施設の大規模更新

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
(多摩川第一発電所) 大規模更新に向けた詳細調査	→	→	設計	多摩川第三発電所については、平成33年度までに更新計画の策定に着手



多摩川第一発電所

大江戸線の免許時ルート

大江戸線は昭和47年、都市交通審議会の答申第15号「東京圏都市高速鉄道網整備計画」として答申された13路線中の1路線で、放射部と環状部からなる40.7キロの路線です。

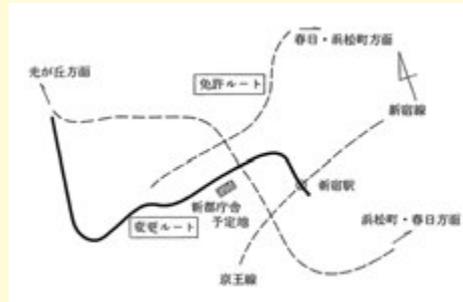
当時は高度経済成長期で、東京への人口及び産業の集中が著しく、輸送力の増強、副都心の育成等を図るため、都が進めている都市改造関係諸計画との関連から、大江戸線の建設が必要となり、昭和47年10月免許申請、昭和49年8月に免許を取得しました。

免許時の新宿付近のルートは新宿駅を通らず、西新宿(現都庁前)から北回りの次の駅は、現在の新宿西口ではなく西大久保(現東新宿)で、南回りは西新宿の次の駅は代々木と、国鉄(JR)新宿駅に接続しないルートでした。

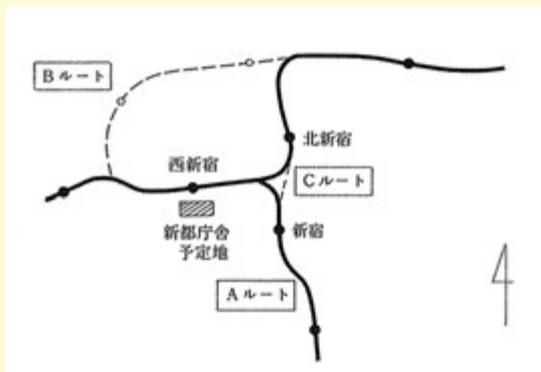
このルート設定は、国の方針により、当時の国鉄の輸送力が不足している中、地下鉄と私鉄が新宿や渋谷等の大ターミナルを介して相互直通すれば、接続する国鉄の駅が大混雑することから、新設する地下鉄は大ターミナルを避ける計画とし、大江戸線も新宿駅に接続しない路線として答申されました。

その後、昭和61年に都は、新都庁舎の新宿移転に関連して、新宿駅との接続機能を高め、利便性とネットワーク効果の向上を図るため、新宿付近の免許ルートを変更する方針を決定し、東京都が設置した「東京都地下鉄建設・経営調査会」に具体的なルートの検討を委ねました。

調査会では、A・B・Cの3ルート案を作成・検討を行いました。



免許時ルート



調査会で検討した3ルート案

- Aルート：環状部が西新宿から放射状に南回り、北回りに分離するルート
- Bルート：環状部が北新宿を経由せず西新宿で放射部と接続するルート
- Cルート：北新宿～新宿間を直通運転するルートをAルートに組み合わせたルート(環状運転ルート)

この3案を比較検討した結果、Bルートは沿線の再開発にインパクトを与えるものの、計画道路の新設事業が未着手のため、早期建設の支障となり、Cルートは建設費が増加し、技術的にも難工事が見込まれました。また、これらのルートは必ずしも乗客の増加につながらないなどそれぞれ難点がありました。これに対して、Aルートは、ほとんど現道下を通ることから早期建設が可能であり、また、建設費は最も安く、他のルートに比べて有利なことから、新宿付近はAルートにすべきとし、新宿駅に接続する現在のルートが決定しました。

3 質の高いサービスの提供

輸送需要への的確な対応

便利で快適な移動空間の創出

新たなバスモデルの展開

公共交通ネットワークの利便性向上

旅行者にも利用しやすい環境の整備

サービス品質の持続的向上

3 質の高いサービスの提供

◆輸送需要への的確な対応

(10) 輸送力の増強とダイヤの見直し

- 都心部や臨海地域等を中心に、今後の開発の進展に伴い増加が見込まれる輸送需要に的確に対応し、混雑緩和や定時性の確保、利便性の向上を図るため、地下鉄の輸送力増強やバス路線の新設・拡充によるダイヤの見直し等を実施します。
- 大江戸線については、近年、乗車人員が急増しており、今後も臨海地域等の開発による需要の増加が見込まれるため、勝どき駅の大規模改良工事に合わせ、平成30年度中に3編成を増備します。
- 新宿線については、車両更新にあわせて8両編成から10両編成にし、輸送力を増強します。
- 都営バスについては、豊洲市場の開場や東京2020大会後の選手村のまちづくりなど、臨海地域を中心に急増する輸送需要に対し、路線を拡充するとともに、新たな営業所を設置します。また、バス優先レーンの走行環境調査などを関係機関と協力して実施するとともに、走行環境の変化等に応じて随時ダイヤを見直すなど、定時性の確保に努めます。
- 日暮里・舎人ライナーについては、朝ラッシュ時間帯における混雑緩和を図るため、平成28年度に1編成増備するとともに、更なる対策を検討していきます。
- 地下鉄12号線（大江戸線）の大泉学園町方面への延伸については、沿線まちづくりの具体化等による将来的な輸送需要の確保や既存の補助制度以上の資金の確保が必要となるなど、収支採算上の課題がありますが、その解決に向けて、引き続き関係機関と連携していきます。

(年次計画)

〔1〕地下鉄の輸送力の増強

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
(大江戸線増備) _____	_____	3編成	_____	
(新宿線10両編成化) 5編成	5編成	_____	_____	

〔2〕 臨海地域でのバス路線の拡充等

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの 到達目標	備 考
(路線拡充) 豊洲市場対応	路線の拡充	路線の拡充	路線の拡充	
(営業所の整備) 設計	工事着手	—————▶	整備完了 (平成31年度まで)	

〔3〕 日暮里・舎人ライナーの車両増備

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの 到達目標	備 考
1編成増備	—————	—————	—————	



新宿線10-300形

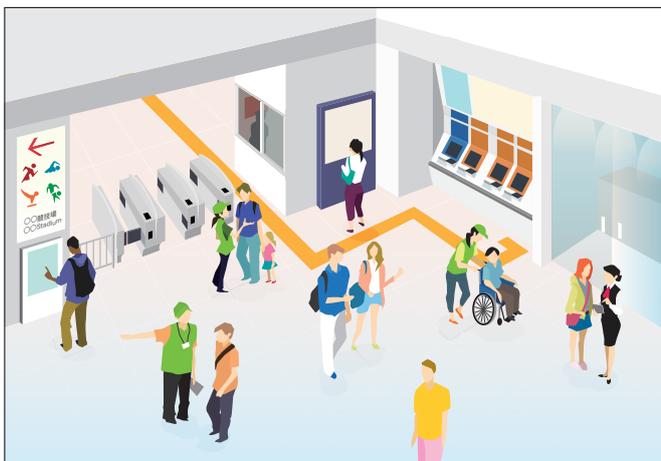


日暮里・舎人ライナー330形

(11) 大会期間中の輸送対応

- 東京2020大会の期間中は、観客や大会ボランティア等の運営スタッフなど、国内外から東京を訪れる多くのお客様が都営交通を利用することが見込まれます。加えて、オリンピックレーン等*12の設置による交通規制、テロ等に対する警戒レベルの引上げ、深夜時間帯に及ぶ競技日程など、交通機関にとっては通常とは異なる難しい運営が求められることが予想されます。組織委員会や他の交通事業者等と緊密に連携し、大会期間中の輸送需要に的確に対応します。
- 競技日程に応じた運行を確保するため、他の交通事業者等と連携しながら、都営地下鉄や都営バスの運行時間の延長や増発等について具体的な検討を進めます。
- 都営バスについては、1,400台余りの車両を保有し、大規模なイベント開催時の臨時輸送対応のノウハウがあることから、大会期間中のシャトルバスの運行等について関係機関への協力を積極的に行います。
- 東京2020パラリンピック競技大会の開催も見据え、海外から訪れる障害をお持ちのお客様も安心して快適に都営交通を利用できるよう、バリアフリー情報を多言語で提供するとともに、介助を必要とするお客様へのサポート体制の確保に取り組みます。また、車椅子のまま乗車可能なリフト付観光バスを導入します。
- 競技会場の最寄駅等において、わかりやすい案内表示を行うとともに、ボランティアとも連携し、駅やバス停留所から競技会場までの円滑な誘導に努めます。
- 都営地下鉄や都営バスの車内液晶モニター等を活用し、競技結果等を随時提供するなど、開催都市の交通機関として大会情報の発信に協力します。

東京2020大会期間中のイメージ



地下鉄駅構内のイメージ



バス停留所のイメージ

* 12 オリンピックレーン等
選手などのオリンピック関係者をスムーズに運ぶことを目的として、選手村と競技会場などを結ぶ道路に設けられる専用又は優先道路

◆便利で快適な移動空間の創出

(12) 新型車両の導入

- 低い吊り手や荷棚の採用、フリースペースの設置、車内液晶モニターによるわかりやすい案内表示など、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた「人にやさしい車両」を導入します。
- 浅草線については、平成33年度までに全27編成を更新し、他の地下鉄路線についても順次更新します。
- 都電荒川線については、平成28年度までに7000形の全車両を更新します。

(年次計画)

[1] 地下鉄の車両更新

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの 到達目標	備 考
(浅草線)	1 編成	7 編成	全27編成更新完了	
(三田線)			9 編成	
(新宿線) 5 編成	5 編成			(10)－〔1〕の再掲
(大江戸線) 2 編成			14編成	

[2] 都電荒川線の車両更新

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの 到達目標	備 考
新造：2 両 改修：6 両				



人にやさしい車両イメージ

(13) 駅施設の改良

- 東京2020大会開催も見据え、誰もが円滑に移動できるよう、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、バリアフリー化をより一層推進します。
- 都営地下鉄については、平成25年度に全ての駅でエレベーター等による1ルートの確保を完了しましたが、東京メトロなど他の事業者とも連携を図りながら、乗換駅等へのエレベーター整備を進めます。
- 視覚に障害をお持ちのお客様が安心して駅をご利用いただけるよう、駅構内に触知案内図や音声案内装置を整備するとともに、触知案内図のデザイン等を東京メトロと統一します。
- 老朽化している浅草線、三田線、新宿線のトイレについて、出入口の段差解消やベビーチェア・ベビーシートの増設、洋式トイレへの改修、パウダーコーナーの設置、抗菌材の使用など、機能性と清潔感を備えたトイレにグレードアップします。また、大江戸線のトイレについても、外国人や高齢者のお客様にも使いやすいよう、順次洋式トイレに改修します。
- 歩道上の地下鉄の出入口について、周辺の景観に配慮したデザインに改修します。

(年次計画)

〔1〕 乗換駅等でのエレベーター整備

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
順次増設	————→	————→	16駅	

〔2〕 触知案内図・音声案内装置の整備

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
(触知案内図) 順次整備	整備完了	————	————	
(ホーム階段の音声案内装置) 順次整備	————→	————→	整備完了 (東京2020大会まで)	

〔3〕 トイレの改修

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
(グレードアップ) 順次整備	————→	————→	31か所完了	浅草線・三田線・新宿線
(洋式トイレへの改修) 順次整備	————→	————→	37か所完了	大江戸線



新宿西口駅のエレベーター整備後のイメージ



触知案内図



音声案内装置



岩本町駅トイレ出入口



岩本町駅トイレ洗面所



岩本町駅だれでもトイレ

(14) バス停留所の改善

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

(年次計画)

[1] バス停留所上屋・ベンチの整備

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの 到達目標	備 考
(上屋の整備) 新設：40棟 建替：35棟	40棟 35棟	40棟 20棟	240棟 150棟	
(うち広告付 上屋の整備) 新設：10棟 建替：10棟	10棟 10棟	10棟 10棟	50棟 50棟 (東京2020大会まで)	上記バス停留所上屋の内数
(ベンチの整備) 70基	70基	70基	420基	新設・更新を含む

[2] バス接近表示装置の整備

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの 到達目標	備 考
25基	25基	25基	150基	

[3] ターミナル等におけるバス案内用デジタルサイネージの設置

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの 到達目標	備 考
設置場所選定	1 か所 (試行)	2 か所	8 か所	



バス停留所上屋



バス接近表示装置

◆新たなバスモデルの展開

(15) 新たなバスモデルの展開

- 都営バスでは、昭和59年に国の補助制度を活用しつつ、バス専用レーン、運行管理システム、停留所、車両等を再構築した最先端の総合的な都市型バスシステム「都市新バス」を全国に先駆けて展開しましたが、その後、この取組は他の事業者にも普及しました。
- 高齢化の進行及び訪日外国人旅行者の増加といった事業環境の変化や東京2020大会の開催を踏まえ、わかりやすいバスを目指し、従来の都営バスとは異なる車両デザインの採用、系統ナンバリングやLEDカラー行先表示器の導入、複数の車内液晶モニターを活用した多様な情報提供など、誰もが円滑に利用できる新たなバスモデルを提示します。
- 技術開発の動向を踏まえ、バス停留所への正着をアシストする自動走行制御システムやフルフラットバス等の導入についても、関係機関等と連携しながら検討を進めます。

(年次計画)

[1] 新たなバスモデルの展開

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
路線選定 仕様検討	試行実施	検証・拡大	5系統で展開	



新たなバスモデルのイメージ

車両の外観 (車両デザインを一新)

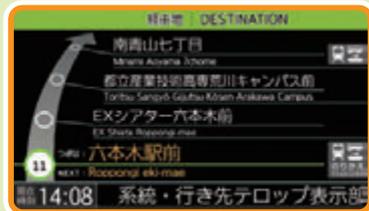


LEDカラー行先表示器
 系統毎に色を定め、カラーで表示し、同じ色を車両にも塗装

系統ナンバリング
 系統名をアルファベットと数字で表示

車内環境

経由地表示



乗換案内



次停留所名表示
 英語で経由地・乗換案内を表示

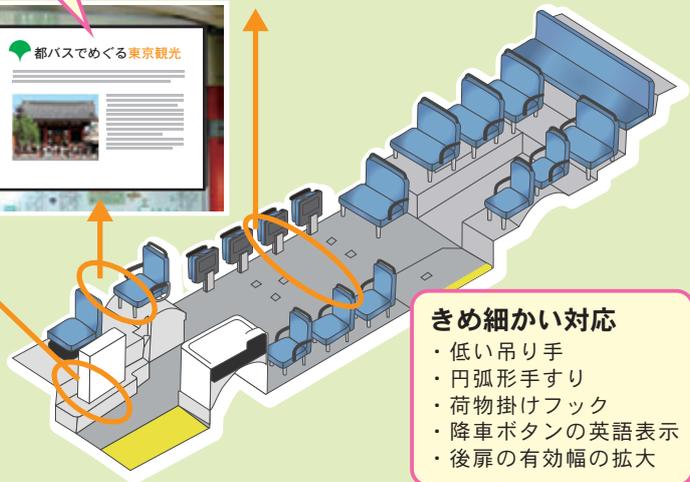
車内デジタル路線図
 ・位置情報の表示
 ・所要時分の表示



観光情報・ニュース・天気などを表示



きめ細かい対応
 ・低い吊り手
 ・円弧形手すり
 ・荷物掛けフック
 ・降車ボタンの英語表示
 ・後扉の有効幅の拡大



停留所施設



A01
B02

六本木駅前 Roppongi Station

롯데기역
六本木站

観光スポットや避難場所等も表示

周辺案内図 Area Map



視認性向上



運行系統図 Route Information

A01 渋谷駅前行 For Shibuya Station A01 渋谷行 渋谷行	B02 六本木ヒルズ行 For Roppongi Hills B02 六本木行 六本木行
14	14
13	13
12	12
11	11
10	10
9	9
8	8
7	7
6	6
5	5
4	4
3	3
2	2
1	1

地下鉄駅構内及びターミナル



地下鉄構内での案内
都バスの乗換案内・時刻表などを表示



ターミナル電子案内板
バスの時刻表・運行情報・のりば案内を多言語で表示

◆公共交通ネットワークの利便性向上

(16) 公共交通ネットワークの利便性向上

- 都営地下鉄と都営バスの乗換をより円滑にするため、都営地下鉄の駅改札口付近に、都営バスの運行情報や路線図等を表示するデジタルサイネージを設置します。
- 人形町駅において改札通過サービス*13を導入し、半蔵門線水天宮前駅を新たに乗換駅に指定するなど、更なる乗継改善を図るとともに、外国人旅行者にもより安心して快適にご利用いただけるよう多言語対応を進めるなど、東京メトロと連携して、東京の地下鉄サービスの一体化を進めます。
- 他の交通事業者、商業施設及び自治体等で構成される協議会に参加し、ターミナル駅等においてわかりやすい周辺案内や運行情報等を提供します。

(年次計画)

〔1〕 駅改札口での都営バスとの乗換案内用デジタルサイネージの設置

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
試行実施 (3 駅設置)	本格実施に向けたシステム改修等	本格実施	—————	



改札口サイネージ

*13 改札通過サービス
他社の駅構内を通過して、目的地の近くの出入口を利用できる仕組み

◆旅行者にも利用しやすい環境の整備

(17) 案内サインや情報提供の充実

- 国内外から東京を訪れる多くの旅行者をはじめ、誰もが円滑かつ快適に移動できるように、都が策定した標準化指針*14等も踏まえながら、案内サインをよりわかりやすいものへと改修します。
- 災害や輸送障害等の異常時に、外国人のお客様にも必要な情報を伝え、不安を解消できるように、地下鉄の駅構内や車内における英語での案内を充実します。外国人のお客様や聴覚に障害をお持ちのお客様が、手持ちのモバイル端末等を通じ、地下鉄の車内放送等を母国語で確認できる仕組みづくりに着手します。
- 都営バス車内の次停留所名表示装置について、液晶式に更新し、4言語で表示するとともに、LEDカラー行先表示器を順次導入することで、視認性を高めます。
- 都営地下鉄で導入している「駅ナンバリング」について、都電荒川線と日暮里・舎人ライナーに導入します。
- 公共性の高い都営交通のデータをオープンデータとして提供することで、民間事業者等の自由な発想に基づくアプリ開発等を促進し、お客様への多様な情報提供につなげます。

(年次計画)

〔1〕地下鉄駅の案内サインの改修

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
設置基準の改定	順次改修	—————▶	東京2020大会 関連駅等完了 (東京2020大会まで)	

〔2〕バス停留所等の案内サインの改修

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
(標識柱) 順次改修	—————▶	全標識柱 の改修完了	—————	
(上屋・ターミナル 案内板) 順次改修	—————▶	全上屋・ ターミナル案内板 の改修完了	—————	

*14 都が策定した標準化指針

「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針」。わかりやすい案内サインの普及を図るため、平成20年2月に東京都が策定。平成27年2月に「歩行者編」「鉄道等編」を改定するとともに、「観光施設・宿泊施設・飲食店編」を追加

Ⅱ 計画期間における具体的な取組

〔3〕 バス車両の次停留所名表示装置の更新

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
全車両設置完了	—————	—————	—————	

〔4〕 都電荒川線と日暮里・舎人ライナーへの駅ナンバリングの導入

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
検討	導入	—————	—————	



バス車内次停留所名表示装置



都電、日暮里・舎人ライナー
駅ナンバリングのイメージ

(18) 旅行者の視点に立ったサービスの充実

- 自動券売機について、更新にあわせて対応言語を増やします。また、路線図などから検索可能で操作性の高い多言語対応券売機を新たに導入します。
- 新たな企画乗車券の発売やICカードへの搭載、「都営地下鉄・東京メトロ一日乗車券」のリニューアルなど、企画乗車券について、東京メトロなど他の事業者とも連携しながら、更なる利便性の向上を図ります。
- 日本での通信環境を持たない訪日外国人旅行者でも、手持ちのモバイル端末で移動中に必要な情報を入手できるよう、地下鉄車内で無料Wi-Fiサービス*15を提供します。
- 駅構内に、海外で発行したキャッシュカードやクレジットカードでも利用できるATMや旅行者用の大型ロッカーを増設します。

(年次計画)

〔1〕誰もが利用しやすい券売機の導入

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
(券売機等) 順次更新	約110台更新	約250台更新	—————	定期券発売機を含む
(路線表示機能付券売機) 32台	—————	—————	—————	

〔2〕地下鉄車内の無料Wi-Fi環境の整備

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
順次整備	————→	————→	全車両整備完了 (東京2020大会まで)	



多言語対応券売機（路線表示機能付）

*15 無料Wi-Fiサービス
 公衆無線LANを使用して無料でインターネットに接続できるサービスであり、都営バス車内や都営地下鉄駅構内では既に導入済

(19) おもてなしの心によるサービスの提供

- 国内外から東京を訪れる旅行者が、滞在期間中不自由なく移動でき、東京の魅力を存分に感じられるよう、おもてなしの心で迎え入れ、英語などの日本語以外の言語による案内やお困りの際の手助けなど、きめ細かな対応を実施します。
- お客様と接する駅係員をはじめとする職員が、外国人のお客様により円滑にご案内できるよう、各職場や研修所での英会話研修を通じ、基礎的な対応力の向上を図ります。
- 英語が話せるコンシェルジュ（駅案内係）の配置を拡大するとともに、一部の駅では中国語での案内も実施します。また、タブレット端末を都営地下鉄全駅に配備し、翻訳ソフトをはじめとした様々なアプリケーション等を用いることでよりきめ細かな案内を実施します。
- 高齢者や障害をお持ちのお客様などが都営地下鉄等を安心してご利用いただけるよう、全ての駅係員に加えて、乗務員も「サービス介助士」の資格を取得します。

(年次計画)

〔1〕 コンシェルジュ（駅案内係）の配置拡大

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
4 駅配置拡大	3 駅配置拡大	—————	10駅配置拡大 (累計30駅) (東京2020大会まで)	



コンシェルジュ



タブレット端末を使用した案内

(20) 海外を含めた多角的な広報の展開

- 外国人向けの局ホームページの内容を充実させるとともに、都営バスの路線案内（みんくるガイド）など、案内冊子の多言語化を進めます。
- 外国人の視点で都営交通沿線の隠れた名所を紹介するガイドマップを作成するとともに、企画乗車券や観光情報など都営交通のPR広告を海外発行の旅行ガイドブックなどに掲載します。
- 都営交通の利用方法や沿線情報を紹介するPR動画を作成し、ホームページなどで閲覧できるようにするとともに、TwitterやFacebookといったSNS*16を新たに外国人向けに開設します。
- 都営交通の利便性や沿線の魅力等を現地の旅行代理店や外国人旅行者に直接発信するため、各国で開催される旅行博覧会への参加などの活動を行います。



英語版冊子



広告掲載例

* 16 SNS

Social Networking Serviceの略。友人知人等の社会的ネットワークをオンラインで提供することを目的とするコミュニティ型の会員制インターネットサービス

◆サービス品質の持続的向上

(21) お客様の視点に立ったサービスの提供

- 全ての職員が日々の業務の中で、お客様が求めるサービスについて考え、創意工夫を凝らすとともに、お客様の声や都営交通モニター制度*17を活用し、局全体でハード・ソフト両面にわたるサービス向上策を検討、実施します。
- 経営層から一般職員までが一堂に会する「交通局サービス推進発表会」において、各職場の取組を発表、共有することで、組織全体のサービスレベルを向上させます。



都営交通モニターによる調査



サービス推進発表会

(22) 公共交通機関を気持ち良くご利用いただくための取組

- 多くの方が利用する公共交通機関を、誰もがいつでも気持ち良くご利用いただけるよう、関係機関等とも連携しながら、マナー啓発や心のバリアフリー推進のためのポスターや動画を作成し、駅や車内でPRします。
- ヘルプマーク*18について、都営地下鉄各駅や都営バスの各営業所などで配布するとともに、車両の優先席上部の窓及び優先席付近のホームドアへのステッカーの標示や、局保有の広告媒体の活用などを通じ、ヘルプマークの普及に協力します。
- 小学生向けのマナー読本を作成し、授業で活用されるよう都内全ての小学校へ配布します。



マナー動画



マナー読本

*17 都営交通モニター制度
お客様視点のサービスを展開していくため、平成18年度から導入。モニターを一般から募集し、お客様対応や施設の状態など、都営交通におけるサービスレベルを評価していただく制度で、平成27年度からは、外国人の方にも参加していただいている。

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

コラム

都電の運賃史

東京都交通局（旧東京市電気局）が、1911(明治44)年8月1日に東京鉄道株式会社を買収して、都電（旧東京市電）の運行を開始してから、平成28年で105年を迎えます。そこで、これまでの都電運賃の変遷を見てみましょう。

- (明治44年8月1日)
普通運賃片道 5 銭（通行税 1 銭を含む）
(昭和19年5月5日)
普通運賃 1 系統 5 銭（乗換制を廃止し系統均一制に変更）
(昭和26年12月25日)
普通運賃 1 系統 10円
(昭和42年10月1日)
普通運賃 1 系統 20円
(昭和48年1月15日)
普通運賃 大人 30円 子供20円
(平成7年3月1日)
普通運賃 大人 160円 子供80円
(平成26年4月1日)
普通運賃 大人 170円（IC 165円） 子供90円（IC 82円）



都電荒川線の料金機

意外にも都電には、明治44年の開業時から昭和48年1月14日まで、定期券には子供運賃はありましたが、普通運賃には子供運賃がありませんでした。これはなぜでしょうか。

鉄道事業の子供運賃は、「鉄道運輸規程」（昭和17年2月23日鉄道省令第3号）で定められており、第10条の3で「鉄道は12年未満の小児を第一項の規定に依り無賃を以て運送するものを除き大人の運賃の半額を以て運送すべし」となっています。

また、軌道事業の子供運賃は、「軌道運輸規程」（大正12年12月29日鉄道省令第4号）で定められており、第6条の3で「軌道は12年未満の小児を第一項の規定に依り無賃を以て運送するものを除き大人の運賃の半額を以て運送すべし。但し主として市街地内の運輸を目的とする軌道及び均一運賃制を採る軌道は此の限に在らず」となっています。

このことは、都電のように大都市で均一制運賃を採用している事業者は、子供運賃を設定しなくてもいいということです。この規程の条文は現在も生きています。都電はこれまで、この但し書きがあること及び永年の歴史的経緯から子供運賃を設定していませんでした。遅まきながら昭和48年1月15日からは、交通局の他事業や同業他社との均衡、運賃値上げによる子供運賃の割高感の解消や負担の公平など運賃サービスの改善を図る観点から子供運賃を新設することとしました。

ちなみに、他の都営交通の子供運賃は、都営バスは昭和26年12月25日から、モノレールは昭和32年12月17日の開業時から、都営地下鉄は昭和35年12月4日の開業時から設定しています。

4 東京の発展に貢献

まちづくりとの連携

観光振興及び文化振興への貢献

持続可能な社会の実現への貢献

沿線地域の発展に貢献

都政情報等の発信への協力

4 東京の発展に貢献

◆まちづくりとの連携

(23) まちづくりと一体となった泉岳寺駅の大規模改良

- 品川駅周辺地域は、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ます。この地域内にある浅草線の泉岳寺駅について、市街地再開発事業と一体となって大規模改良工事を行います。
- 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ます。また、相互直通運転各社と連携し、空港アクセスを強化します。
- 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、着実に事業を進めます。

(年次計画)

〔1〕 泉岳寺駅の大規模改良

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
都市計画変更手続 実施設計	都市計画変更 施設変更認可	工事着手	—————	拡幅ホームの 供用開始は 平成36年度（予定）

〈位置図〉



〈イメージ図〉



泉岳寺駅周辺の再開発のイメージ

(24) 勝どき駅の大規模改良

- 周辺の開発により乗降客が大幅に増加している大江戸線の勝どき駅について、ホームの増設やコンコースの拡張等の大規模改良工事を進めます。

(年次計画)

〔1〕 勝どき駅の大規模改良

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
建築・設備工事	→	供用開始	既設ホームの改良完了 (平成32年度まで)	



勝どき駅大規模改良後のイメージ

(25) 浅草線のリニューアル・プロジェクト

- 昭和35年12月に“日本初の地下鉄と郊外私鉄との相互直通運転の実施”という画期的な姿で誕生した浅草線も、平成32年のオリンピックイヤーには開業60周年を迎えます。
- 羽田・成田両空港を結び、浅草や銀座といった東京を代表する観光地をつなぐ路線の特性を最大限に活かし、古き良き伝統を守りつつも現代的な地下鉄に生まれ変わるため、“Tokyoと世界を結ぶ地下鉄”というトータルコンセプトに基づき、全ての車両を更新するとともに、駅構内の改装や駅出入口の改修等を計画的に進めます。
- 大江戸線との乗換の際に地上を通る必要がある蔵前駅について、連絡通路の新設に向けた検討を進めます。
- 他の都営地下鉄各線においても、進行中の再開発計画等のまちづくりの進展に合わせて、路線や施設の機能強化に向けた検討を積極的に進めます。

(年次計画)

〔1〕 浅草線のリニューアル・プロジェクト

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
(プロジェクト) 始動	—————▶	基本構想 発表	—————	



浅草線5300形

浅草線5200形

浅草線5000形

◆観光振興及び文化振興への貢献

(26) 観光施策との連携強化

- 都が策定したロゴ・キャッチコピーである「& TOKYO」を事業運営の中で積極的に取り入れるなど、「東京ブランド」の確立に貢献します。
- 旅行者等が周辺観光案内など、必要な情報を容易に入手できるよう、関係局等と連携し、観光案内用デジタルサイネージを地下鉄駅構内に設置します。
- 訪日外国人旅行者が、入国後すぐに鉄道等の公共交通機関を円滑に利用できるよう、羽田空港の国際線ターミナルでICカード「PASMO」を販売します。
- 関係局等と連携し、多くの人を訪れる博物館や美術館等におけるICカードの利用環境整備を促進します。
- 都電荒川線について、東京に唯一残った都電としての魅力を最大限活用し、花電車の運行など話題性のあるイベントを実施します。

(年次計画)

〔1〕羽田空港の国際線ターミナルでの「PASMO」販売

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
販売開始	—————	—————	—————	

〔2〕花電車の運行

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
関係機関協議	————→	————→	運行 (平成31年度まで)	



& TOKYOポスター



& TOKYOステッカー（都電荒川線）

(27) 文化施策との連携強化

- 地下鉄の駅構内に、アーティストによるパフォーマンスや展示などができる空間を創出します。
- 公共交通の歴史を通じて東京の街や人々の生活の変遷を振り返ることができるよう、局が所蔵する歴史的資料の保存に努めるとともに、新たな資料の収集や都民等への公開について検討を進めます。



「東京の交通100年博」における展示

◆持続可能な社会の実現への貢献

(28) 水素社会の実現への貢献

- 平成27年に、燃料電池バスの市場投入に向けた首都圏初の実証実験に協力しましたが、今後、都営バスに燃料電池バスを先導的に導入することで、燃料電池バスの普及促進を図り、水素社会の実現に貢献します。
- 災害時には、燃料電池バスを移動式の非常用電源として避難所などで活用します。
- 用地確保や建設費用が課題となっているバス用の水素ステーションについて、関係機関と連携し、整備促進を図ります。
- 燃料電池による建物等へのエネルギー供給に向け、民間事業者が実施する実証実験等に協力します。

(年次計画)

[1] 燃料電池バスの先導的な導入

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
2両導入	順次導入拡大	————→	80両導入	



実証実験に使用した燃料電池バス

(29) 公共交通の利用促進等による環境負荷の低減

- 都営交通の環境負荷低減に対する取組や公共交通の環境優位性を積極的にPRすることで、自家用車から都営交通など公共交通への利用転換を促進し、CO₂の削減に貢献します。
- 都営バスの更新車両（ディーゼル車）については、最新の排出ガス規制に適合したノンステップバスとし、窒素酸化物（NO_x）・粒子状物質（PM）の削減に貢献します。
- 都営交通ポイントサービス（ToKoPo）を活用し、環境施策をはじめとした様々な行政施策と連携した取組を実施します。
- 地下鉄の駅やバス停留所の近隣にあるサイクルステーションへの案内を充実させるとともに、シェアサイクルとタイアップした企画乗車券の発売等に取り組むなど、シェアサイクルの普及促進を図ります。



環境PRポスター



排出ガス規制適合バス



ToKoPoポスター



シェアサイクル

(30) うるおいのある都市空間の創出への貢献

- 都電荒川線の軌道内緑化について、植物の品種選定や緑化工法の検証結果を踏まえ、技術面や費用面での課題を整理しながら検討します。
- バス停留所への「クールスポット」*19の設置について、関係者と連携しながら検討します。
- トンネル内で発生する湧水を河川や庭園の池などに放流し、水質改善や修景に貢献します。
- 地下鉄の駅やバスの停留所から船着場までの案内を充実させるとともに、舟運とタイアップした企画乗車券の発売に取り組むなど、水辺空間を活かした街づくりや舟運の普及に貢献します。



都電荒川線軌道内緑化イメージ



水上バス

*19 クールスポット
ミストやエアカーテン、遮熱パネルなどを用いて夏季の屋外において冷涼空間を提供する設備

(31) 省エネの推進と再生可能エネルギーの拡大

- 都営地下鉄や都電荒川線の車両の更新に当たっては、省エネ効果が高い制御方式を採用するとともに、駅や車両、バス停留所にLED照明を導入するなど、CO₂の排出量を削減します。
- 都営バスの全車両に搭載したエコドライブ用機器*20を積極的に活用することにより、省エネ運転の徹底を図り、燃料消費量の抑制に努めます。
- 都電荒川線については、電力貯蔵設備を設置し、活用することで、電気を無駄なく最大限効率的に使用します。
- 「省エネ・再エネ東京仕様*21」に基づき、局施設の改築等に合わせて、太陽光パネルを設置します。
- 多摩川第一発電所及び第三発電所等の施設・設備を更新する際に、発電出力の増加を図るほか、再生可能エネルギーの新規導入に向けた検討を進めます。

(年次計画)

[1] バス停留所へのLED照明の設置拡大

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
100棟	100棟	100棟	520棟	



車内LED照明



高島平総合庁舎太陽光パネル

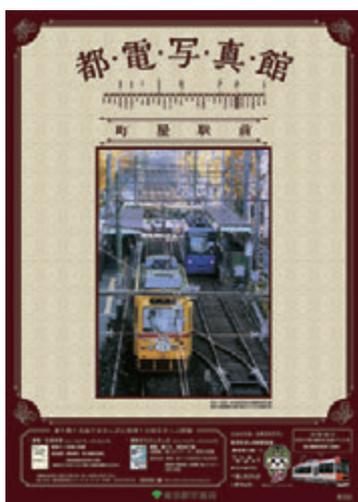
*20 エコドライブ用機器
運転状況や燃料消費量を記録する機器

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

◆沿線地域の発展に貢献

(32) 沿線地域との連携

- 都電荒川線の魅力向上と沿線地域の活性化に寄与するため、地元区や商店街、「都電サポーター*22」等との連携強化に努め、バラなどによる沿線の景観向上を図るとともに、地域に密着したイベントなどを積極的に展開します。
- 国内外からの観光客等に都電荒川線を利用してもらえるよう、沿線の魅力を広く発信します。
- 日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化に寄与するため、地元区や沿線施設等との連携強化に努めるとともに、地域に密着したイベントなどを積極的に展開します。
- 都営バス営業所において、地元の警察署と連携して、高齢者の方や小学生等を対象とした交通安全教室や安全講習会を開催し、交通安全意識の啓発を図るとともに、バス車内での転倒事故や自転車との接触事故などの防止に努めます。
- 次世代を担う青少年の育成に寄与するため、都の青少年健全育成対策の取組である中学生の職場体験に協力します。



都電荒川線
アピールポスター



満開の桜のもと走行する日暮里・舎人ライナー



交通安全教室

*22 都電サポーター
荒川線沿線で都電に関するボラン
ティア活動をしているグループ

(33) 福祉インフラ整備事業への協力

- 局資産を有効活用し、用地確保が困難な都市部における福祉インフラ施設の整備事業に協力します。
- 用賀職員寮跡地を活用した福祉施設等の整備について、関係者と連携しながら着実に進めます。

(年次計画)

〔1〕 福祉インフラ整備事業への協力

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの 到達目標	備 考
(用賀職員寮跡地) 工事	竣工	_____	_____	

◆都政情報等の発信への協力

(34) 都政情報等の発信への協力

- 今後設置を拡大する都営地下鉄や都営バスの車内液晶モニター等を活用し、東京2020大会の関連情報や都政情報、他の自治体の観光案内など、多様な情報の発信に協力することで、大会開催に向けた気運の醸成や行政施策の推進、地方創生等に貢献します。

(年次計画)

[1] 地下鉄車内液晶モニターの設置拡大

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
7編成設置	6編成設置	10編成設置	設置率3割 (東京2020大会まで)	

[2] バス車内液晶モニターの設置拡大

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
100基設置	100基設置	100基設置	設置率3割 (東京2020大会まで)	



新宿線車内液晶モニター

コラム

都営バスの停留所名称

日本全国の鉄軌道の駅は約9,500駅あります。そのうち、名称が1文字の駅は約90駅あります。例えば、JR函館本線には駅弁のいかめしで有名な森駅、JR徳島線には学問成就を願う入場券で有名な学駅、JR京浜東北線には日本一狭い市で有名な蕨駅があります。

都営バスの全停留所数は平成26年度末で1,546か所です。そのうち名称が1文字の停留所は、3か所あります。この中には、クイズ等にも登場する停留所があります。

その名称は「雷」で「いかずち」と読みます。「雷」は東京の最東端にあり、隣は江戸川で、かつては農村地帯でした。元はこの地帯の字名(あざめい)で、歴史を感じさせる停留所名称です。現在は、臨海支所の葛西22系統が走っています。

停留所名称の由来は、江戸川区教育委員会掲示によると、「葛西沖でしけにあった漁師が、この寺の松にいた竜の発する光で助けられ、残された剣を不動にそなえたことから波切り不動、その不動が大雷雨のときに雷を退治したことから、雷不動と呼ばれた」と伝えられています。

あとの2か所は、「雷」とまったく対照的な位置で、武蔵村山市を運行する梅70系統の路線上にあります。その停留所名称は「峰(みね)」と「岸(きし)」です。しかも、2か所の停留所は4停留所しか離れていません。また、「雷」と「峰」・「岸」のある両系統ともに運行回数は大変に少ないという共通点があります。

ちなみに、1文字の停留所名称と正反対に、最大文字数である16文字の停留所は3か所あります。その停留所名称と運行系統は、都立産業技術高専品川キャンパス前(品91、井92、品93)、都立産業技術高専荒川キャンパス前(上46)、江戸川自動車営業所東小松川分駐所(新小21、錦25)です。



雷



都立産業技術高専品川キャンパス前

5 経営基盤の強化

関連事業の推進

安定的な人材の確保と育成

職員のやる気と能力を引き出す環境づくり

安定的な事業運営を支える執行体制の構築

5 経営基盤の強化

◆関連事業の推進

(35) 資産の利活用

- 長期的な視点に立ち、局が所有する不動産の有効活用を進め、安定した収入を確保するとともに、市街地再開発事業への参加などにより周辺のまちづくりに貢献します。

(年次計画)

〔1〕 都営バス目黒分駐所跡地の利活用

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
工事	竣工・利活用開始	—————	—————	

〔2〕 旧工務事務所跡地（南青山）の利活用

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
工事	竣工・利活用開始	—————	—————	

〔3〕 都営バス大塚支所跡地の利活用

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
公募準備	公募実施	利活用開始	—————	

〔4〕 大門庁舎（浜松町）の利活用

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
都市計画決定	再開発組合設立認可	権利変換計画認可	—————	平成36年度以降利活用開始（予定）



目黒分駐所（平成17年頃）



目黒駅前地区再開発のイメージ

(36) 広告事業の積極的な展開

- 販売方法の見直しなどにより、駅構内や車内広告等の媒体価値を高めます。
- デジタルサイネージ広告の拡大やビーコン*23とモバイル端末を連動させた広告の導入など、新たな手法や民間事業者等の創意工夫も柔軟に取り入れながら、時代やニーズに即した事業展開を図ります。
- 広告付バス停留所上屋については、屋外広告物に係る規制緩和の状況などを踏まえて、順次設置を拡大するとともに、民間事業者と連携した整備手法も取り入れます。

(年次計画)

〔1〕 広告付バス停留所上屋の拡大

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
20棟	20棟	20棟	100棟 (東京2020大会まで)	(14)－〔1〕の再掲



六本木駅ホームのデジタルサイネージ



広告付バス停留所上屋



改札口のデジタルサイネージのイメージ

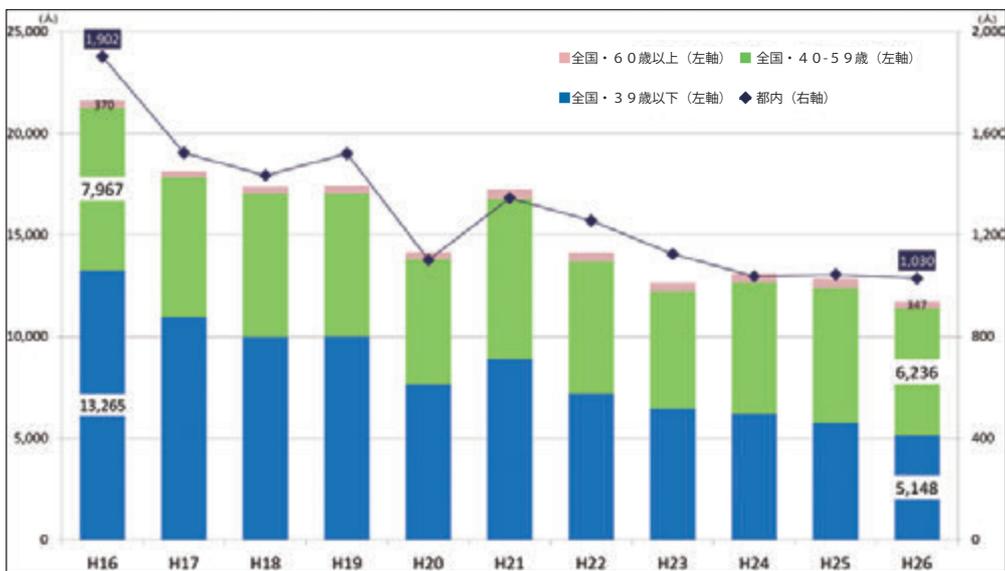
*23 ビーコン

Beacon。壁等に設置し、光や電波、信号などを発信することで、場所の特定を可能とする装置である。具体的には、モバイル端末の利用者に道案内を行ったり、場所に応じた広告情報を配信するなどの使い方が可能

◆安定的な人材の確保と育成

(37) 運輸系職員の人材確保

- 事業を支える有為な人材を安定的に確保できるよう、採用に関するホームページをより魅力的なものに更新するとともに、高等学校や専門学校への働きかけを強化します。
- バス乗務員については、東京2020大会以降ベテラン職員の大量退職が見込まれることに加え、大型二種免許取得者が年々減少しており、バス乗務員の確保が一層困難になることが予想されます。このため、採用選考における受験年齢要件の一層の緩和を図るとともに、大型二種免許の未取得者に対して、免許取得を支援する養成型の選考を実施します。



(資料) 警視庁「運転免許統計 (各年版)」より作成 大型二種免許取得者数



採用ホームページ

(38) プロフェッショナル職員の育成と技術の継承

- 平成27年度に見直しを行った運輸系職員の人事任用制度を活用し、第一線の業務に携わる現業系職員をより積極的に監督職に登用するなど、人材を育成する体制をこれまで以上に強化します。
- 地下鉄車両の運転シミュレータやバスの運転訓練車などを活用した安全研修、CS*24研修を実施します。特に、運転シミュレータについては、ホームドアの整備や車両の新造を踏まえて更新することで、より実態に即した実践的な研修に努めます。
- 保守職員の技術力の維持・向上を図るため、研修所における研修や、外部の技術専門機関等を活用した専門研修を実施するとともに、各職場において模擬実習設備を整備し、実践的な研修・訓練を行います。

(年次計画)

〔1〕 地下鉄運転シミュレータの更新

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
—————	—————	改修準備	更新 (平成31年度まで)	

〔2〕 地下鉄保守職員のための模擬実習設備の整備

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
整備 訓練実施	—————▶	—————▶	—————	

*24 CS
Customer Satisfactionの略。お客様満足度

◆職員のやる気と能力を引き出す環境づくり

(39) 全ての職員が活躍できる職場環境づくり

- 努力した者が報われる人事考課制度の効果的な活用や職員表彰制度の充実を図ります。
- 職員が法令を遵守し、公正な企業活動を行えるよう、各種研修や啓発活動を通じて、コンプライアンス*25意識の浸透・定着に取り組みます。
- 職員の心身の健康増進のための相談体制の充実やメンタルヘルス対策の強化、乗務員へのS A S(睡眠時無呼吸症候群)*26検診を計画的に実施します。
- ワークライフバランス*27を推進し、職員一人ひとりが仕事と生活の調和を図り、職務に対する誇りや働きがいを感じられるとともに、意欲を高め能力を十分に発揮できる職場環境を整備します。

(40) ダイバーシティ*28の推進

- 多様な人材が活躍し、その能力を発揮できる職場環境の創出は、労働力人口の減少や高齢化の進行などを見据えた安定的な執行体制の構築が可能となるだけでなく、多様な考え方や価値観を事業に反映させることができます。
- 性別、年齢、障害の有無などに関わらない、誰もが働きやすい職場環境や勤務条件の整備を進めていきます。特に、女性職員がより一層活躍できるよう、施設の整備などを進め、女性雇用の拡大に向けた取組を推進します。

*25 コンプライアンス
企業が法令や社会規範・企業倫理を守ること

*26 S A S (睡眠時無呼吸症候群)
Sleep Apnea Syndromeの略。上気道の閉塞により睡眠中に無呼吸を繰り返す病気で、昼間の眠気などの症状がある。

*27 ワークライフバランス
work-life balance。「仕事」と「仕事以外の生活(育児や介護、趣味など)」との調和をとり、その両方を充実させる働き方・生き方

*28 ダイバーシティ
diversity。市場の要求の多様化に応じ、企業側も人種、性別、年齢などにこだわらずに多様な人材を活かし、最大限の能力を発揮させようという考え方

◆安定的な事業運営を支える執行体制の構築

(41) 業務・組織の見直しと執行体制の強化

- 業務全般にわたり、不断の見直しを行うことにより、効率的な事業運営に努めます。あわせて、組織の見直しを適時・適切に行い、効率的な組織体制づくりを進めます。とりわけ、東京2020大会開催も見据え、関係部署が一体となって重要課題を解決できる組織体制づくりを進めます。
- 今後の開発の進展に伴い、増加が見込まれる都心部や臨海地域などの輸送需要に対応するため、大江戸線や都営バスの輸送力の増強に向けて執行体制を強化します。
- 安全を確保し、安定的な事業運営を支えることを目的に、施設・設備、車両等の維持・更新のための技術力の継承・強化を図ります。
- 保守職員等にタブレット端末を携帯させることで、画像・映像データの入力や蓄積等を容易にし、より迅速な情報共有と作業精度の向上を図ります。

(年次計画)

〔1〕保守現場におけるタブレット端末の活用

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成33年度までの到達目標	備考
試行実施	検証・改良	本格実施	—————	

(42) 体系的なリスクマネジメント*29の推進

- これまでの安全対策、災害対策、情報セキュリティ、職員の汚職等非行防止などの危機管理に加え、今後懸念される少子高齢化による人口減少や東京2020大会開催に当たってのテロの発生、感染症の流行といった新たなリスクに対応していきます。
- 事業の継続と経営の安定を確保するため、「リスクマネジメント委員会」において事業運営上発生する様々なリスクを組織として網羅的に洗い出した上で、優先順位を定めて対応策を検討し、進行管理や改善を行い、体系的なリスクマネジメントを推進していきます。

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

(43) グループ経営の推進

- 局は、駅業務やバスの運行管理、施設の保守管理、不動産管理などを関連団体に委託し、適切な役割分担の下、グループ一体となった執行体制を構築してきました。今後、東京2020大会に向けた準備や大会期間中の対応はもとより、開催後の事業展開も見据えて、局と関連団体がグループ総体として最大の経営効果を発揮するよう努めていきます。
- 局事業の根幹である交通事業を分担する各団体とは、それぞれの中期経営計画等を通じ事業の方向性を共有することで、連携を進めていきます。
- 各団体が、技術職やバス乗務員など事業運営に必要な人員を確保できるよう支援するとともに、局からの現職派遣や、団体からの研修受入などの人材交流を促進し、技術・ノウハウの継承や人材の育成を着実にを行います。



東京交通サービス（株）によるポイントの点検



(一財) 東京都営交通協力会による車両の清掃

コラム

東京都交通局章

東京都交通局章は、明治44年8月1日に東京市電気局として開業したときから使用されています。太陽を中心に陽光を六方に放射した東京市のマーク（通称：亀の子マーク、図1）をアレンジしたもので、そのマークを車輪を示す輪で囲み、放射状の枝をひねって、電気の稲妻を示しています（図2）。

交通局章はこれまで、バスの車体、駅の出入口、帽章、乗車券の地紋、備品の刻印などに取り入れられていました。



図1 東京都紋章



図2 東京都交通局章

昭和60年代になると、企業のイメージアップを図るために社名やマークを変更するCI (Corporate Identity) 運動が盛んになりました。そのような中、昭和63年12月、東京都は「東京都CI推進計画」を策定し、リーディングプロジェクトの1つとして、新しいマークが制定されることになりました。制作に当たっては、東京都シンボルマーク選考委員会において、指名コンペ応募作品20点から選定され、その結果、平成元年6月1日に新しいシンボルマークを制定しました。

このシンボルマークは、東京のアルファベットの頭文字「T」を中央に秘め、三つの同じ円弧で構成され、これからの東京都の躍動・繁栄・潤い・安らぎを表現したもので、色彩は鮮やかな緑色を基本としています（図3）。

このように、都でシンボルマークが定められたことにより、旧来の東京都紋章や交通局章は公式式典以外では使用されなくなりました。



図3 東京都のシンボルマーク

現在では、お客様案内の表示やポスター等から交通局章は消え、地下鉄乗車券の地紋に見られるくらいになりました。その一方で、現在使用されている東京都のシンボルマークは、都営交通のシンボルとして、駅出入口やバス車両など至る所で目にすることができ、都営交通の顔としてお客様をお出迎えしています。



乗車券

III 財政収支計画

各事業の収支は、次により算定しています。

- 1 料金改定、物価上昇及び給与改定は見込んでいません。
 - 2 消費税及び地方消費税は8%で見込んでいます。
- ※ 各計数は、表示単位未満を四捨五入し端数調整をしていないため、合計等と一致しない場合があります。

高速電車事業（都営地下鉄）

【収支目標】

安全・安心の確保や質の高いサービスの提供等に必要な投資を積極的に実施していくことから、減価償却費の増加が見込まれますが、乗車料収入の確保や企業債の発行抑制による費用の低減を図ることで、経常利益は200億円程度を確保し、累積欠損金の縮減に努めます。

【収支計画】

（単位：億円）

科 目	28年度	29年度	30年度
営業収益	1,552	1,561	1,570
営業外収益	179	145	145
収入計	1,731	1,707	1,715
営業費用	1,345	1,364	1,380
営業外費用	185	143	136
支出計	1,530	1,506	1,516
営業損益	207	198	190
経常損益	201	200	199
当年度末繰越損益	△3,134	△2,934	△2,735
当年度末累積資金残	488	490	508

自動車事業（都営バス）

【収支目標】

開発が進み急増する臨海地域等の輸送需要に的確に対応するため、路線やダイヤの拡充に必要な乗務員の確保や車両の増備を先行して実施することで、経常損益は悪化し、当面は赤字が続く見込みですが、乗車料収入の確保や資産の利活用など収入の増加を図り、経常損失の改善に努めます。

【収支計画】

（単位：億円）

科 目	28年度	29年度	30年度
営業収益	416	420	434
営業外収益	18	18	18
収入計	433	438	452
営業費用	426	440	451
営業外費用	17	17	18
支出計	443	457	469
営業損益	△10	△20	△17
経常損益	△9	△19	△17
当年度末繰越損益	△0	△20	△37
当年度末累積資金残	92	77	76

軌道事業（都電荒川線）

【収支目標】

車両更新に伴う減価償却費の影響等により、当面は赤字が続く見込みですが、沿線地域と連携した観光PR等により国内外の旅行者を積極的に誘致し、乗車料収入の増加を図るなど、経常損失の改善に努めます。

【収支計画】

（単位：億円）

科 目	28年度	29年度	30年度
営業収益	31	32	32
営業外収益	53	53	53
収入計	84	84	85
営業費用	35	35	35
営業外費用	53	53	53
支出計	88	88	87
営業損益	△4	△4	△3
経常損益	△4	△4	△3
当年度末繰越損益	△2	△5	△8
当年度末累積資金残	14	16	18

新交通事業（日暮里・舎人ライナー）

【収支目標】

混雑対策への追加投資による減価償却費の影響等により、当面は赤字が続く見込みですが、沿線地域と連携して、昼間の時間帯の利用を促進し、乗車料収入の増加を図るなど、経常損失の改善に努めます。

【収支計画】

（単位：億円）

科 目	28年度	29年度	30年度
営業収益	56	57	59
営業外収益	2	0	0
収入計	58	58	59
営業費用	63	62	62
営業外費用	8	6	6
支出計	71	68	68
営業損益	△7	△5	△3
経常損益	△13	△10	△9
当年度末繰越損益	△151	△161	△170
当年度末累積資金残	31	49	41

電気事業（発電）

【収支目標】

電力自由化の進展など事業を取り巻く環境が流動的な中でも、効率的な発電により、経常利益の確保に努めます。

【収支計画】

（単位：億円）

科 目	28年度	29年度	30年度
営業収益	20	20	17
営業外収益	0	0	0
収入計	20	20	18
営業費用	13	13	13
営業外費用	1	1	1
支出計	15	15	15
営業損益	6	6	4
経常損益	6	6	3
当年度末繰越損益	0	0	0
当年度末累積資金残	36	38	36

※平成30年度は白丸調整池ダム抜水点検を実施予定

(参考) 関連事業 (各事業の収入のうち、関連事業に係る収入を再掲しています。)

【収入目標】

所有する不動産の有効活用を進めるとともに、デジタルサイネージなど様々な広告媒体の活用や構内営業料の確保などにより、収入の増加に努めます。

【収入計画】

(単位：億円)

科 目	28年度	29年度	30年度
賃貸料収入	65	67	79
広告料収入	43	44	45
構内営業料等	13	14	15
合 計	121	125	139

(付表) 計画事業費内訳

計画事業費内訳

4つの方針	計画年度別 (単位：億円)			
	28年度	29年度	30年度	3か年計
安全・安心の確保	323	379	399	1,101
質の高いサービスの提供	199	139	225	564
東京の発展に貢献	42	47	92	182
経営基盤の強化	11	3	3	17
合 計 (重複控除後)	481	492	602	1,574

 高速電車事業 (都営地下鉄)	計画年度別 (単位：百万円)			
	28年度	29年度	30年度	3か年計
安全・安心の確保	27,462	34,260	36,287	98,010
質の高いサービスの提供	12,547	13,267	20,567	46,381
東京の発展に貢献	1,717	2,019	5,325	9,062
合 計 (重複控除後)	33,522	41,836	50,395	125,752

 自動車事業 (都営バス)	計画年度別 (単位：百万円)			
	28年度	29年度	30年度	3か年計
安全・安心の確保	1,983	1,983	1,983	5,950
質の高いサービスの提供	5,504	567	1,507	7,578
東京の発展に貢献	2,468	2,531	3,909	8,907
合 計	9,955	5,081	7,399	22,435

 軌道事業 (都電荒川線)	計画年度別 (単位：百万円)			
	28年度	29年度	30年度	3か年計
安全・安心の確保	1,799	609	609	3,017
質の高いサービスの提供	1,206	7	7	1,220
東京の発展に貢献	16	132	4	151
合 計 (重複控除後)	1,830	748	620	3,198

 新交通事業 (日暮里・舎人ライナー)	計画年度別 (単位：百万円)			
	28年度	29年度	30年度	3か年計
安全・安心の確保	937	938	938	2,812
質の高いサービスの提供	556	9	350	915
東京の発展に貢献	6	6	6	17
合 計	1,498	952	1,293	3,743

- 1 各計数は、表示単位未満を四捨五入し端数調整をしていないため、合計等と一致しない場合があります。
- 2 ここで計上している計画事業費は交通局の事業運営に係る費用の一部です。

東京都交通局経営計画2016

発行 平成28年 2 月

編集 東京都交通局総務部

住所 東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

電話 03-3816-5700

印刷 明誠企画 株式会社



