

# 都営交通の経営に関する有識者会議 (第2回)



令和5年2月3日  
東京都交通局

本日は、第1回会議における主なご意見、それらを踏まえ作成した補足資料について事務局からご説明する。

次に、都営交通において対応すべき様々な課題について、事務局から取組状況等をご説明した後、これらの課題に今後どのように対応していくべきか、ご議論及びご意見をいただきたい。

# 第1回会議でのご意見

## <経営全般>

- 地方公営企業は公益性と独立採算制の両立を求められ、赤字を止め収益性を高めなければならない。既に経常収支は大幅な赤字であり、当面の経営改善は喫緊の課題。経営努力だけで影響を吸収していくことは非常に困難
- 都営交通は非運輸部門で収益を上げるのは限界があり、費用負担増をどうするかは、柔軟な運賃の設定や負担のあり方といった点について検討が必要
- コロナ禍で起きた変化は、数十年かけて来ると思っていた社会が一気に来た、未来の先取りであり、生産性を向上する新たな施策や新たな収益源、需要増の施策など、経営的にも今後必要と思っていた施策を、相当のスピード感で実行していくべきである。場合によっては見込んでいなかった投資も必要
- 施策がどの目標達成に向かっているのか、事業目標を達成するためにはどういう手順を組むか、短期から長期まで描くことがポイント

## <投資、費用負担>

- 支出には、費用としての性質が強いものと、将来の収益を獲得するための投資としての性質の強いものがあり、その色分けについて共通の認識を持つことが大事。費用でしかないのか、収益の獲得につながる施策なのかを議論することによって将来の収益性も高まる
- 公共交通機関は、安全・安心、快適に利用できることが非常に重要であり、投資の効果は適切に評価しながら、必要な設備投資は適切に行われていくことが重要

## <需要、データ>

- 東京の公共交通の利用者はコロナ前には戻らず、8割とか9割辺りに落ち着くと推察。平日と休日、時間帯による変化、年齢階層や駅別の違いなど、需要の変動を丁寧に把握・分析することが必要
- 通勤・通学、買い物、観光、出張など、それぞれに対応した施策、取組を考えるとともに、需要に合った供給になっているか検証することが重要

## <観光>

- インバウンドは東京でもまだピーク時の2割ぐらい。訪日外国人が東京で動くには、まずは地下鉄、バスなので、観光としては期待しており大事な要素
- 特にインバウンド、観光客を見据えると、駅の魅力向上によって需要を増やしていくことも非常に大事
- 訪日外国人にとって、都営地下鉄も東京メトロも区別はなく、利便性向上には標準化によるサービスの向上、分かりやすさも非常に大切

## <高齢化・バリアフリー>

- 自家用車の代替手段としての都営交通の利用は、高齢者の増加という視点でも需要増が見込める。増加する高齢者の移動手段として利便性を高めていく検討が必要
- 障害があっても公共交通機関の利用が当たり前という、インクルーシブな社会をけん引することが、東京都の事業者としての責務。ハード面の環境整備とソフト面の合理的配慮を進めることが利用者の安心につながり、結果的に事業者にとっても利益になっていく
- 公共交通に対する料金負担のあり方を、福祉政策とも連携して考えていくことが重要

## <カーボンニュートラル>

- ・ 脱炭素化は事業費の増大を招く面もあるが、自家用車の代替として公共交通の需要増を期待。社会的課題への取組は公共交通機関に求められる役割であり、都の政策と連携した対応は、交通局でこそできるもの
- ・ カーボンニュートラルの本格的な推進により一時的には電気料金は上がるため、電気料金、エネルギー料金が高いことを前提とした対策、経営計画を立てるべき

## <地域の魅力>

- ・ 地域や沿線の魅力づくりに公共交通事業者が担える可能性がまだまだある。イベントとしての利用、魅力ある取組等を含めた戦略を議論するとともに、沿線の魅力を情報発信し利用促進を図ることを検討すべき
- ・ 次期計画策定において、東京の景色の中に都営交通がどういうイメージを与え、都民にどういう誇りをもってもらえるか、目標像を明確にする議論も次の数年に取り組んでいくべき

## <新技術>

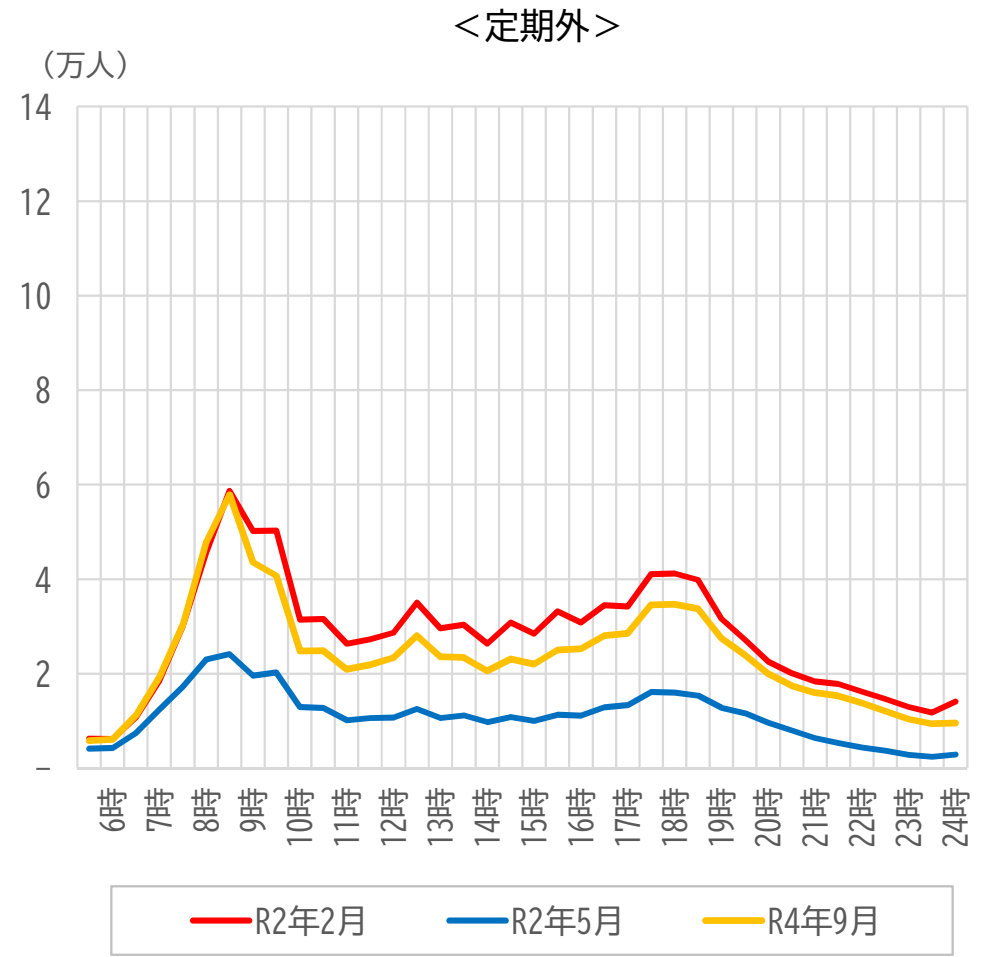
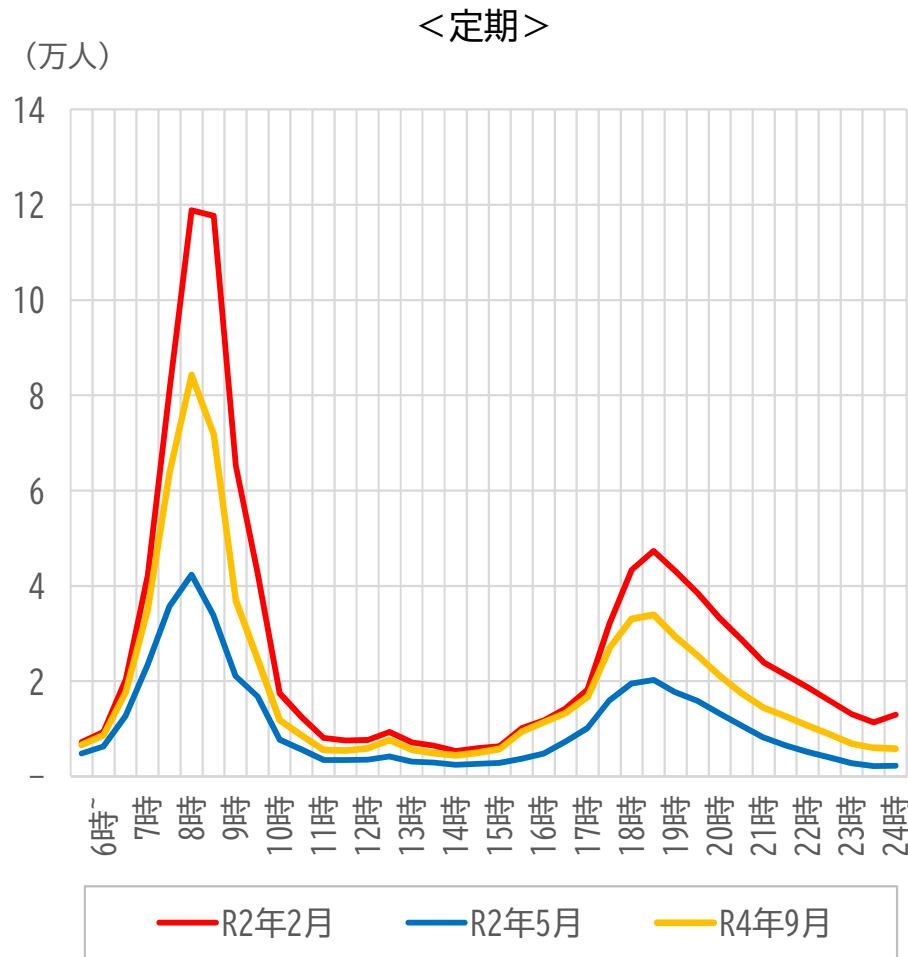
- ・ 訪日外国人等にとって利便性を高めるためにも新技術への対応は必要。事業者にとっても業務の効率化のメリットもあり、目先の経営課題を解決しつつ長期的に新技術への投資ができる余力を残していくべき

## <情報発信>

- ・ 交通サービスはとりわけ安全・安心への消費者の関心が高く、安全対策がどれだけ万全にとられているかの情報提供、リスクコミュニケーションが大変重要
- ・ 乗客の運賃が、安全性の投資、利便性の投資など、どのようなものに使われているか、丁寧に情報発信していくことが重要

- ✓ コロナ禍前後の乗客数の推移を、券種別、時間帯別に集計。
- ✓ 定期は朝・夕の減少が顕著であり、定期外は日中の減少が継続している。

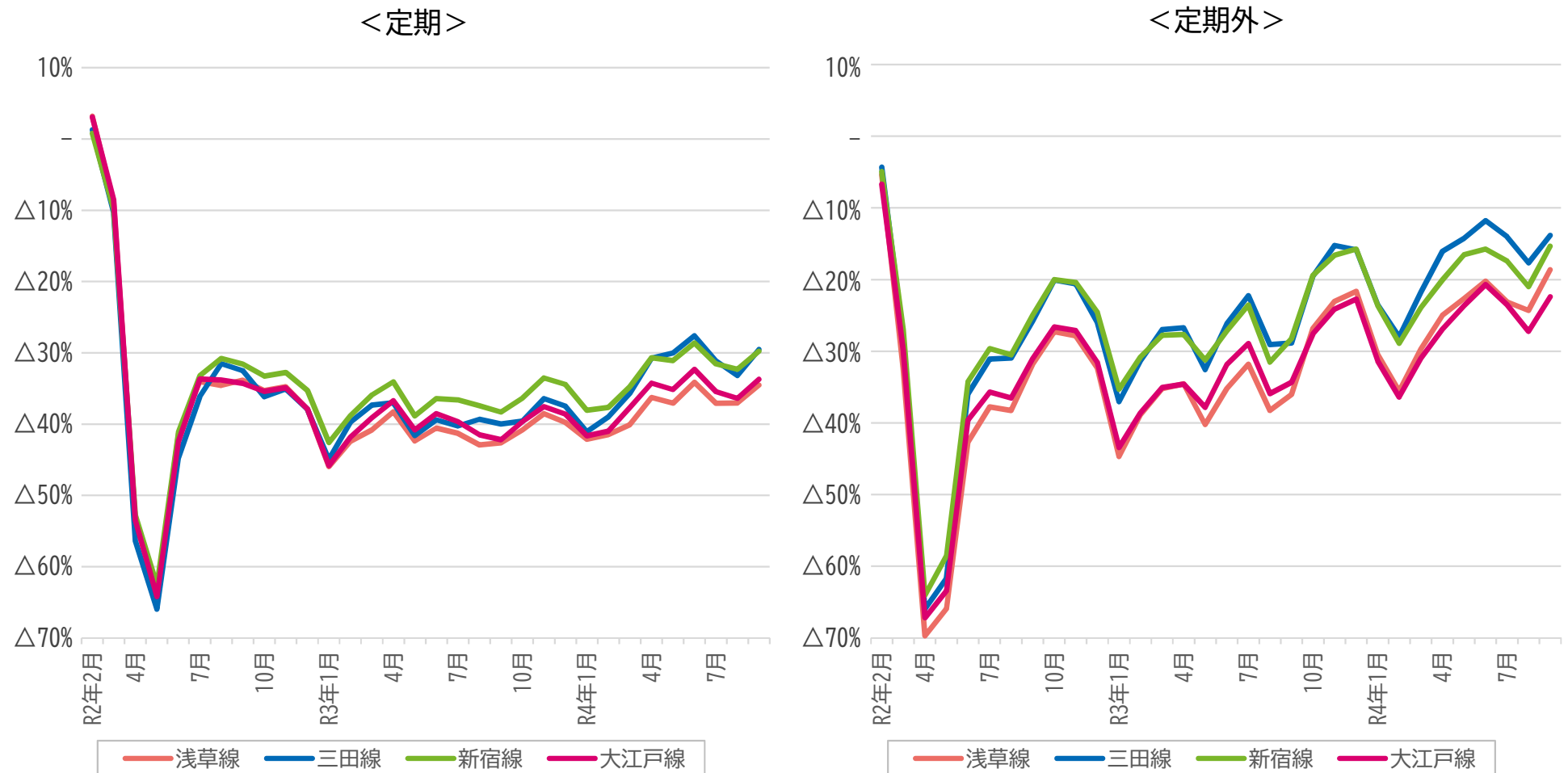
## ■ 都営地下鉄の時間帯別利用状況（平日・改札通過人員\*）



\*改札通過人員：出場数

- ✓ コロナ禍後の乗客数の推移を、路線別に集計。
- ✓ 定期では路線間で顕著な差異は見られないが、定期外では三田線・新宿線に比べ、浅草線・大江戸線の回復が鈍い。

## ■ 都営地下鉄の路線別利用状況の推移（平日・改札通過人員\*・2019年同月比）

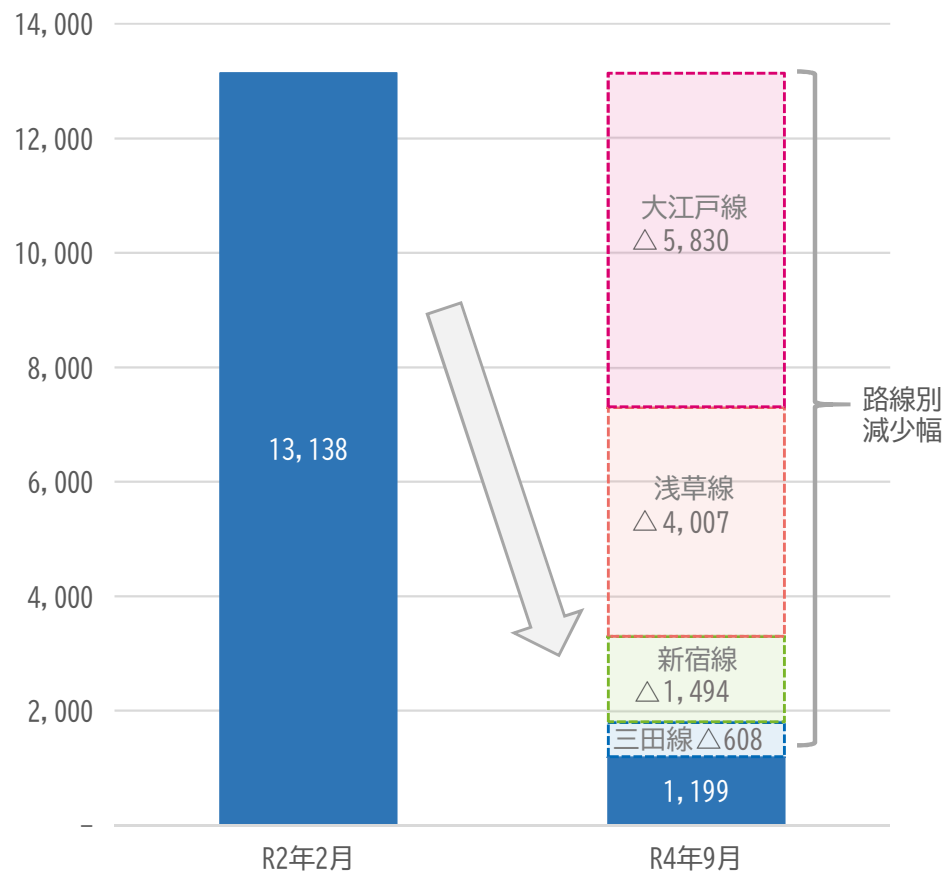


\* 改札通過人員：入出場数



- ✓ コロナ禍後、観光客向け企画乗車券Tokyo Subway Ticketの乗客数は著しく減少。
- ✓ 浅草線や大江戸線での減少が大きく、観光地や繁華街等の周辺駅において減少が大きい。

## ■ Tokyo Subway Ticket\*1の利用状況の推移（改札通過人員\*2）



< 駅別の状況 \*3 >

駅名	R2年2月	R4年9月	減少数	減少率	
1 浅草線 浅草	1,397	80	△1,316	△94%	
2 大江戸線 上野御徒町	781	42	△739	△95%	
3 大江戸線 新宿西口	477	19	△458	△96%	
4 浅草線 東銀座	436	47	△390	△89%	
5 大江戸線 蔵前	406	20	△387	△95%	
6 大江戸線 青山一丁目	392	28	△364	△93%	
7 浅草線 東日本橋	387	24	△362	△94%	
8 大江戸線 東新宿	382	20	△362	△95%	
9 新宿線 馬喰横山	374	26	△347	△93%	
10 浅草線 新橋	372	40	△332	△89%	
全線合計	TST	13,138	1,199	△11,939	△91%
	全体	3,383,032	2,769,764	△613,268	△18%

\*1 訪日外国人旅行者及び国内旅行者（1都7県を除く）を対象とした、都営地下鉄と東京メトロ全線が利用できる乗車券

\*2 路線別の一日平均入出場数

\*3 駅別の一日平均入出場数（当局管理駅）。コロナ前に利用が多かった駅上位10駅

- ✓ 海外の主要都市では、州や市の傘下の団体等が地下鉄を運営しており、運営費についても一定の公的負担あり。

## ■ 海外主要都市の状況（地下鉄）

事項	ニューヨーク	ロンドン	パリ	ベルリン	都営地下鉄
開通年	1904年10月	1863年1月	1900年7月	1902年8月	1960年12月
路線数・営業キロ	25路線、378.0km	11路線、408.0km	16路線、215.9km	10路線、146.0km	4路線、109.0km
運賃制度	均一制（2.75ドル）	ゾーン制	ゾーン制	ゾーン制 *1	対キロ区間制
輸送人員	473万人/日（2017年）	379万人/日（2019年）	422万人/日（2017年）	163万人/日（2019年）	200万人/日（2021年度）
運営形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を一元管理するMTA（ニューヨーク州都市交通局）傘下のNew York City Transitが運営</li> <li>資本投資は8割を上限、運営費は5割を上限に、連邦政府からの補助制度あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を一元管理するTfL（ロンドン市交通局）傘下のLONDON UNDER GROUND LIMITEDが運営</li> <li>事業者の独立採算を重視する姿勢が強いが、国及び自治体による補助制度あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>STIF（イル・ド・フランス公共交通事務組合）傘下のRATP（パリ交通公団）が運営</li> <li>運賃収入で全ての費用を賄うことはできないという共通認識の下、交通税あり（都市圏内に立地する一定規模以上の企業等の従業員の給与総額に対して課税）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベルリン州との契約に基づき、州傘下のBVG（ベルリン市交通局）が運営</li> <li>地域化法や自治体交通財源法に基づく連邦補助制度があり、州から事業者への補助も充当</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都の公営企業局である交通局が運行</li> <li>地方公営企業として、独立採算の原則に基づき経営</li> </ul>
資金比率*2（運営費）	公的64%、運賃36%（2018）	国・自治体からの補助に加え、市内の渋滞税や交通関連料金を活用	公的83%、運賃17%（2015）	公的58%、運賃42%（2018）	公的7% *3、運賃77%、その他16%（2021年度）

\*1 VBB（ベルリン州・ブランデンブルグ州等が出資する運輸連合）の下、域内公共交通での共通運賃制度を適用

\*2 海外は当該都市を含むその国の地域交通における比率

\*3 乗車料補償収入、一般会計補助金により算定

（出典）運営形態・資金比率以外：（一社）日本地下鉄協会「完全版 世界の地下鉄（令和2年10月14日発行）」、運営形態：交通局調べ  
 資金比率：国土交通省国土交通政策研究所WEBサイトを基に東京都交通局で作成

# 都営交通において対応すべき課題 (事業環境の変化とその対応)

- ✓ 厳しい経営環境が続くと見込まれる中、都営交通を取り巻く状況や利用者のニーズの変化にどのように対応していくべきか、検討する必要がある。

## (対応すべき課題の例)

- ① 災害対策等の強化
- ② ホーム・車両内の安全対策
- ③ バリアフリーの推進
- ④ 駅施設等の魅力向上
- ⑤ カーボンニュートラルへの対応
- ⑥ 新技術への対応

- ✓ 大規模地震の発生や気候変動に伴う風水害の激甚化等に備え、災害対策などの強化を進めている。

## ■ 耐震対策

### <背景・経緯>

- 阪神・淡路大震災を受けて、構造物の崩壊等の被害に対する安全性を確保するための耐震対策を平成22年に完了
- 東日本大震災を踏まえ、施設の安全性をより一層高めるとともに、大規模地震発生後においても早期に運行の再開を図るため、平成24年から、高架部の橋脚や地下駅部の中柱の更なる耐震補強を実施

### <現在の取組状況>

- 引き続き、駅等の地下部の中柱及び高架部の橋脚の耐震補強を推進
- 早期の運行再開を見据え、車両基地から折り返し運転が可能な駅までの区間を優先して補強工事を実施

#### 経営計画

6年度：4駅補強工事実施（3か年合計）



## ■ 浸水対策

### <背景・経緯>

- 東海豪雨規模の降雨を想定した中小河川の氾濫（内水氾濫含む）による浸水対策については、平成25年度に完了（地下鉄）
- 平成27年の水防法改正に伴い降雨規模が見直されたことから、荒川氾濫等の大規模水害も含めた対策を検討

### <現在の取組状況>

- お客様の安全確保、地下鉄ネットワーク全体の減災、早期の営業運行再開の実現に向けて、ハード・ソフト両面から必要な対策を検討・実施

### ○施設・設備の浸水対策

#### 経営計画

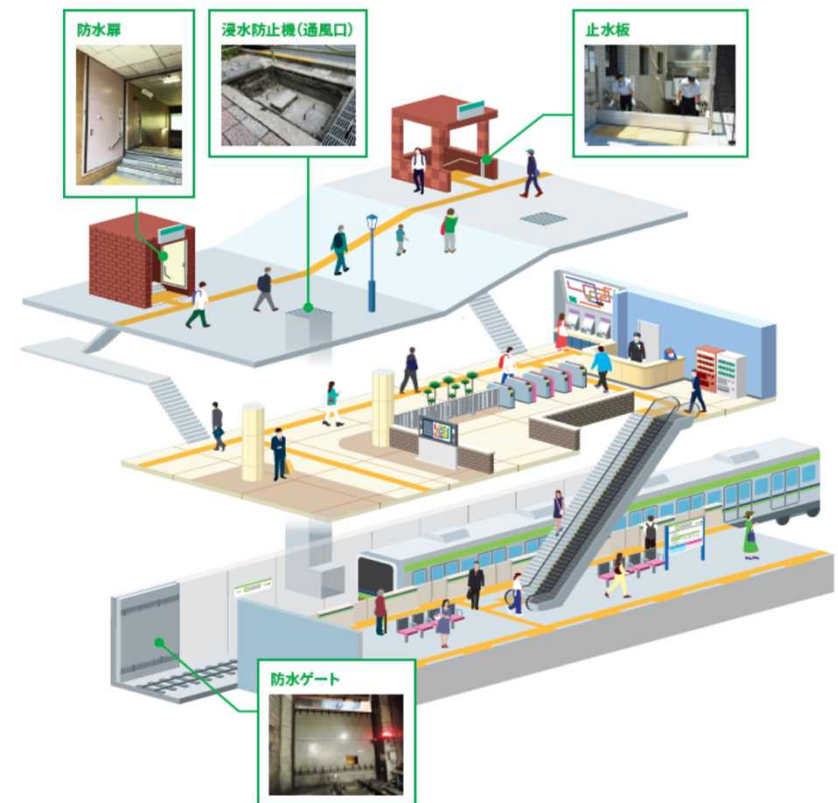
- 4年度：浸水対策に係る整備計画の策定
- 6年度：対策工事実施（駅出入口7か所完了、通風口20か所完了）（3か年合計）

### ○お客様の安全確保への備え

大規模水害の発生に備えた訓練の実施

### ○早期復旧に向けた対策

車両の避難手順、復旧時の排水・点検等の手順の整理



## ■ 帰宅困難者用備蓄品の配備

- 大規模地震発生時に、お客様が一時的に駅構内で待機するために必要な物資を、都営地下鉄全101駅（当局管理駅）に配備

＜帰宅困難者用備蓄品＞

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  
（合計約5万人分）



## ■ 緊急一時避難施設への指定

- 国民保護法の規定に基づき、東京都総務局が、ミサイル攻撃等の爆風等から直接の被害を軽減するための一時的（1～2時間程度）な避難施設として、地下駅舎、地下街、地下道等を指定
- 都営地下鉄については、令和5年1月末現在、累計57駅（当局管理駅）が指定

○主な他都市の状況 R4.10.1現在

都市名	指定路線・駅数
札幌市	札幌市営地下鉄 45駅
横浜市	横浜市営地下鉄 33駅
大阪市	Osaka Metro 99駅

（出典）内閣官房「国民保護ポータルサイト」を基に交通局で作成

- ✓ 都営地下鉄では、転落事故等を防止するため、ホームドア整備など、ホーム上の安全対策に取り組んでいる。
- ✓ また、車両内での迷惑行為の未然防止やテロ対策等セキュリティ強化を図るため、安全対策に取り組んでいる。

### ■ ホーム上の安全対策

#### ○ ホームドア

- 都営地下鉄では、転落防止に有効なホームドア整備を推進
- 三田線、新宿線、大江戸線への整備は完了
- 全駅での整備完了を目指し、残る浅草線についても順次整備



#### 経営計画

5年度：都営地下鉄全駅 整備完了



※日暮里・舎人ライナーでは、開業時から全駅にホームドアを設置

#### ○ くし状ゴムの設置(ホームと車両の隙間の縮小)

- 新宿線において、ホームドアの設置にあわせて、くし状ゴムを設置

#### ○ 視覚障害者誘導用ブロック

#### ○ 非常停止ボタン

#### ○ 駅係員呼出インターホン

#### ○ 警備員の配置





### ■ 車両内の安全対策

#### ○ 車内防犯カメラ

- 車内での迷惑行為の未然防止やテロ対策等セキュリティ強化を図るため、車両更新にあわせて、地下鉄車両内の防犯カメラを順次導入

#### 経営計画

6年度：16編成へ導入（3か年合計）

- 既存車両を含め、令和6年度までに、都営地下鉄及び日暮里・舎人ライナー全車両への設置完了を目指す



※都営バス、都電では、全車両にドライブレコーダーを設置済

#### ○ 非常通報器

- 異常事態が発生した場合に、お客様から乗務員または指令員に通報できる非常通報器について、位置をより分かりやすく表示（令和4年度）
- リーフレットやポスターなどにより、非常通報器による通報への協力等呼びかけ



▲非常通報器



▲非常通報器の案内

#### ○ 暴漢対策用具

- 地下鉄車両等に乗務員が装着する防護盾や防刃手袋などを順次配備
- 関係機関と連携した訓練を実施

- ✓ バリアフリー法や東京都福祉のまちづくり条例等に基づき、公営交通事業者として先導的に取組を進めてきた。
- ✓ 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、ハード・ソフト両面からバリアフリーを推進している。

## ■ バリアフリー化の進捗状況（令和3年度末時点）

### ○ 都内鉄道駅のバリアフリー化の進捗状況（累計）

	全駅数	整備済駅数	整備率	都営地下鉄 整備率*1
「エレベーター等による段差解消」の整備状況	758	743	98.0%	100.0%
「車椅子利用者対応トイレ」*2 の整備状況（路面電車の駅を除く）	718	697	97.1%	100.0%
「視覚障害者誘導用ブロック」の整備状況	758	757	99.9%	100.0%
「ホームドア」の整備状況	758	374	49.3%	85.3%

### ○ 都内のノンステップバス車両の普及状況（累計）

	全車両数	整備済車両数	整備率
民営バス	4,308	4,062	94.3%
都営バス	1,494	1,494	100.0%
合計	5,802	5,556	95.8%

（出典）東京都福祉保健局「第13期第2回東京都福祉のまちづくり推進協議会 会議資料」

\*1 他社管理駅及び交差駅を除く（95駅）

\*2 車椅子利用者対応トイレ：福祉のまちづくり条例施行規則改正（R4.4.1施行）等により、「だれでもトイレ」の名称を変更

## ■ 地下鉄駅のバリアフリー

### ○ エレベーター

- 都営地下鉄では、全駅でエレベーター等による1ルートの整備を完了（平成25年度）
- 今後は、地下鉄において、乗換駅等でのエレベーター整備を進めるとともに、駅の構造や周辺状況等を踏まえながら、バリアフリールートの複数化を推進

#### 経営計画

6年度：エレベーター6駅整備（3か年合計）



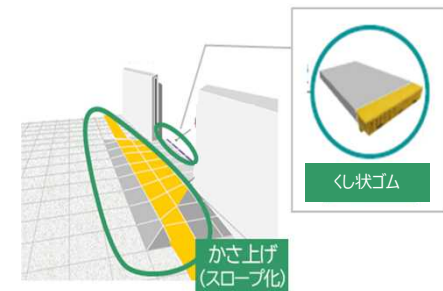
※日暮里・舎人ライナーでは、開業時から全駅にエレベーターを設置

### ○ ホームへの乗降用スロープの設置・ホーム端のかさ上げ

- 三田線（一部除く）・大江戸線では、車両の車いすスペースにあわせて、ホームに乗降用スロープを整備
- 新宿線では、全駅でホーム端をかさ上げ

#### 経営計画

6年度：三田線対策完了  
（当局管理駅）



### ○ トイレ

- 車いす利用者やオストメイト、乳幼児連れの方などが利用しやすいように機能を備えたバリアフリートイレ（車椅子利用者対応トイレ）を全駅に1か所以上設置済
- ※日暮里・舎人ライナーにおいても全駅設置済
- 一般トイレについても、スペースを勘案し、バリアフリーに配慮したトイレに順次改修

#### 経営計画

6年度：9か所改修（3か年合計）



### ○ ホームドア（再掲P16）

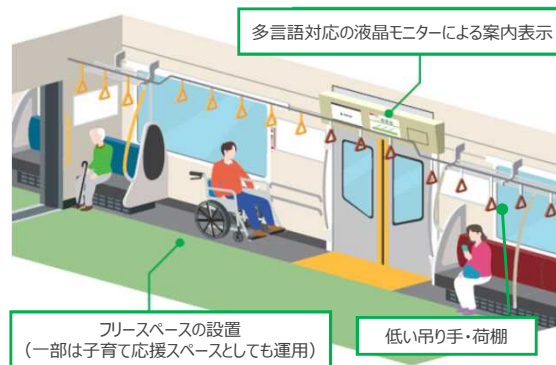
## ■ 車両のバリアフリー

### ○ 都営地下鉄

- ・ フリースペースの設置や低い吊り手、荷棚など、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた「人にやさしい車両」に順次更新

#### 経営計画

6年度：三田線4編成、  
新宿線4編成、  
大江戸線8編成  
(3か年合計)



### ○ 都営バス

- ・ 平成24年度に全車両にノンステップバスを導入したほか、車内には車いすスペースを確保し、車いす・ベビーカーの補助ベルト・固定ベルトを搭載
- ・ 二人乗りベビーカーを折りたたまずに乗車できる取扱いを実施  
(令和2年9月から試行、令和3年6月から全路線で実施)



## ■ ソフト面のバリアフリー

### ○ 「サービス介助士」資格の取得推進

- ・ 高齢者や障害のある方等が安心してご利用いただけるよう、全ての駅係員のほか、乗務員の「サービス介助士」の資格取得を推進
- ・ 都営地下鉄全駅に「サービス介助士」の資格を有する係員を配置

### ○ 接遇研修の実施

- ・ お客様と接する職員の対応力向上を図るため、高齢者・障害のある方への接遇科目を養成研修等で実施
- ・ よりきめ細やかな対応ができるよう、実際に障害のある方を講師に迎えるなど、実践的な内容の研修を実施

- ✓ 浅草線では、駅構内の改装等、リニューアルを推進。東京さくらトラム（都電荒川線）では、停留場上屋を計画的に更新。
- ✓ バス利用者の快適性、利便性を向上させるため、停留所等の整備や車内案内サービスを充実。

## ■ 浅草線リニューアル

### ○ 駅構内の改装

- ・ 駅ごとに地域の特色を踏まえ、街並みにあわせ構内を改装

#### 経営計画

6年度：東銀座駅 改装完了



### ○ 駅施設の大規模改良

- ・ 出入口の新設・更新（浅草駅）
- ・ 新改札・地下連絡通路整備（日本橋駅）

## ■ 東京さくらトラム（都電荒川線）停留場上屋の更新

- ・ 老朽化の状況を踏まえ、計画的に更新

#### 経営計画

7年度：4 停留場更新完了（予定）

## ■ バスの快適性・利便性向上

### ○ 停留所上屋・ベンチの整備

- ・ 待ち時間の負担感の軽減を図るため、上屋・ベンチの更新等を推進



#### 経営計画

6年度：上屋60棟整備、ベンチ60基整備（3か年合計）

### ○ 車内における案内サービスの充実

- ・ 車内後方からも見やすくするため、車内中央の天井にもモニターを順次設置



#### 経営計画

6年度：240基整備（3か年合計）



## ⑤カーボンニュートラルへの対応

- ✓ これまでも、環境に配慮した事業運営を行うとともに、公共交通の利用促進を通じて環境負荷の低減に努めてきた。
- ✓ 都における2030年のカーボンハーフの実現に向け、更なる取組を推進している。

### <公共交通機関としての役割>

- ・ 鉄道やバスは、一度に多くの旅客を運べるという点で、乗用車よりもCO<sub>2</sub>排出量が少ない「環境にやさしい」交通手段

### <現在の取組状況>

#### ■ 都営地下鉄、東京さくらトラム（都電荒川線）、日暮里・舎人ライナー

- ・ 省エネルギー車両の導入（全車両）
- ・ 電力回生システムの導入（全車両）
- ・ 照明のLED化（駅構内、車内、トンネル内等）

#### ■ 都営バス

- ・ ディーゼルバスの更新に当たっても、最新の排出ガス規制や燃費基準に適合した車両を導入
- ・ 走行時にCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、PM等を排出しない燃料電池バスを導入

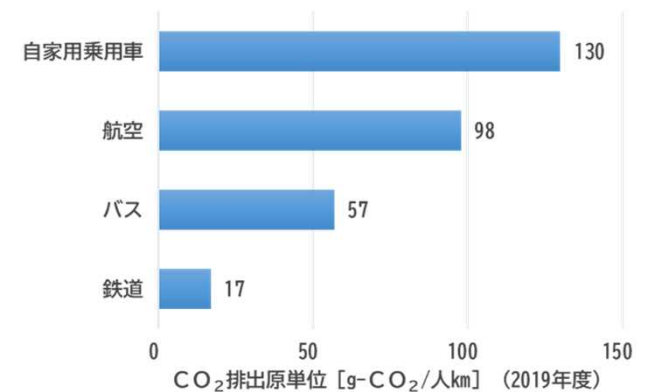
#### 経営計画

6年度：燃料電池バス 累計80両導入



- ・ 令和3年度から、都営バス全営業所で、局所有の水力発電所で発電した電気を使用

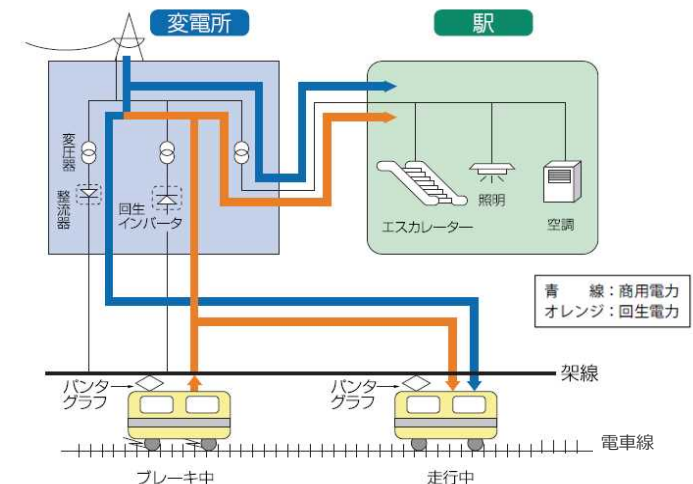
#### ○ 輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量（旅客）



(出典) 国土交通省WEBサイト公表値を基に東京都交通局で作成

#### ○ 電力回生システムのしくみ

ブレーキ時に列車のモーターで発電した電気を電車線に戻し、他の列車等で再利用



- ✓ デジタル技術を活用した、より効果的な維持管理手法や駅における新たなサービスの検討・導入を進めている。
- ✓ 新技術を活用して課題解決に取り組み、安全対策の強化や便利で快適な移動空間の創出を図っている。

## ■ デジタル技術の活用

### ○ 保守

#### 車両情報収集システムの導入

三田線において、車両データを自動的に取得し、異常の早期発見等に活用

#### 経営計画

4年度：三田線でのシステム運用開始

#### 軌道管理のデジタル化

複数の検査を1台で実施可能な計測車の導入等により、レール交換時期を最適化等

#### 経営計画

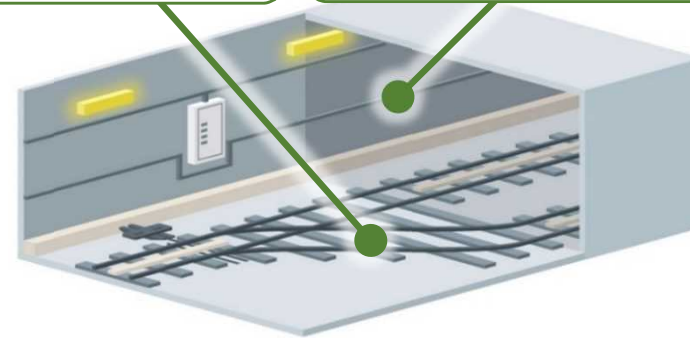
6年度：レール計測車の導入・新システム運用開始

#### 地下鉄構造物のタブレット点検

タブレット端末を活用し、点検データの収集・蓄積方法を効率化等

#### 経営計画

6年度：地下鉄全線でのタブレットによる点検開始



### ○ サービス

#### 5G環境の実装に向けた取組

都庁前駅で民間事業者と協力し、5G環境を試行整備し、新たなサービスの可能性を検討

#### 経営計画

4年度：都庁前駅での実証実験



#### ロボットコンシェルジュ等の活用

ロボットコンシェルジュなど、非対面・非接触によるサービスや情報提供を充実



## ■ 課題解決に向けた技術の開発・活用

### ○ QRコードの活用によるホームドア整備

- 相互直通事業者が多い浅草線は、車両編成数や扉の数が異なる様々な列車が運行しており、従来の整備手法では、車両改修に多くの経費と時間が必要
- 車両改修を必要としないQRコードを用いたドア制御技術を開発し、ホームドア整備に活用
- 他の鉄道事業者においても、本技術を活用してホームドア整備を実施中



QRコードを用いたホームドア

カメラ  
(QRコード読み取り装置)

QRコード



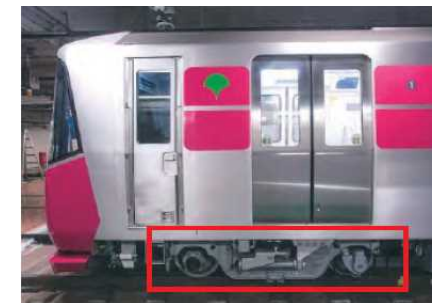
※QRコードは(株)デンソーウェーブの登録商標です。

### ○ 操舵台車の試験導入

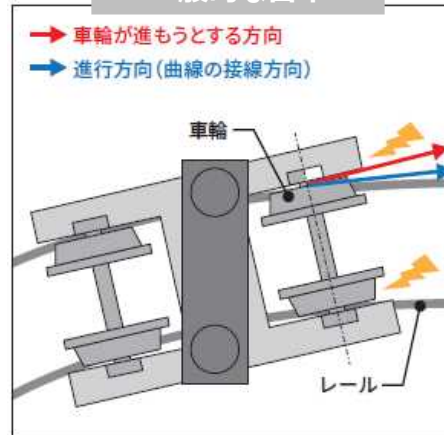
- 大江戸線は、他の地下鉄に比ベトンネル断面が小さく走行音が反響しやすいことに加え、急曲線などが多いことから、車輪とレールの摩擦等により走行音が大きい
- 曲線走行時の車内騒音の低減に向けて、操舵台車を試験導入

経営計画

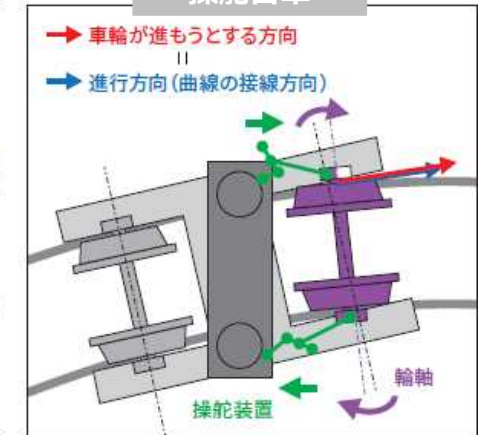
6年度：操舵台車の試験導入



一般的な台車



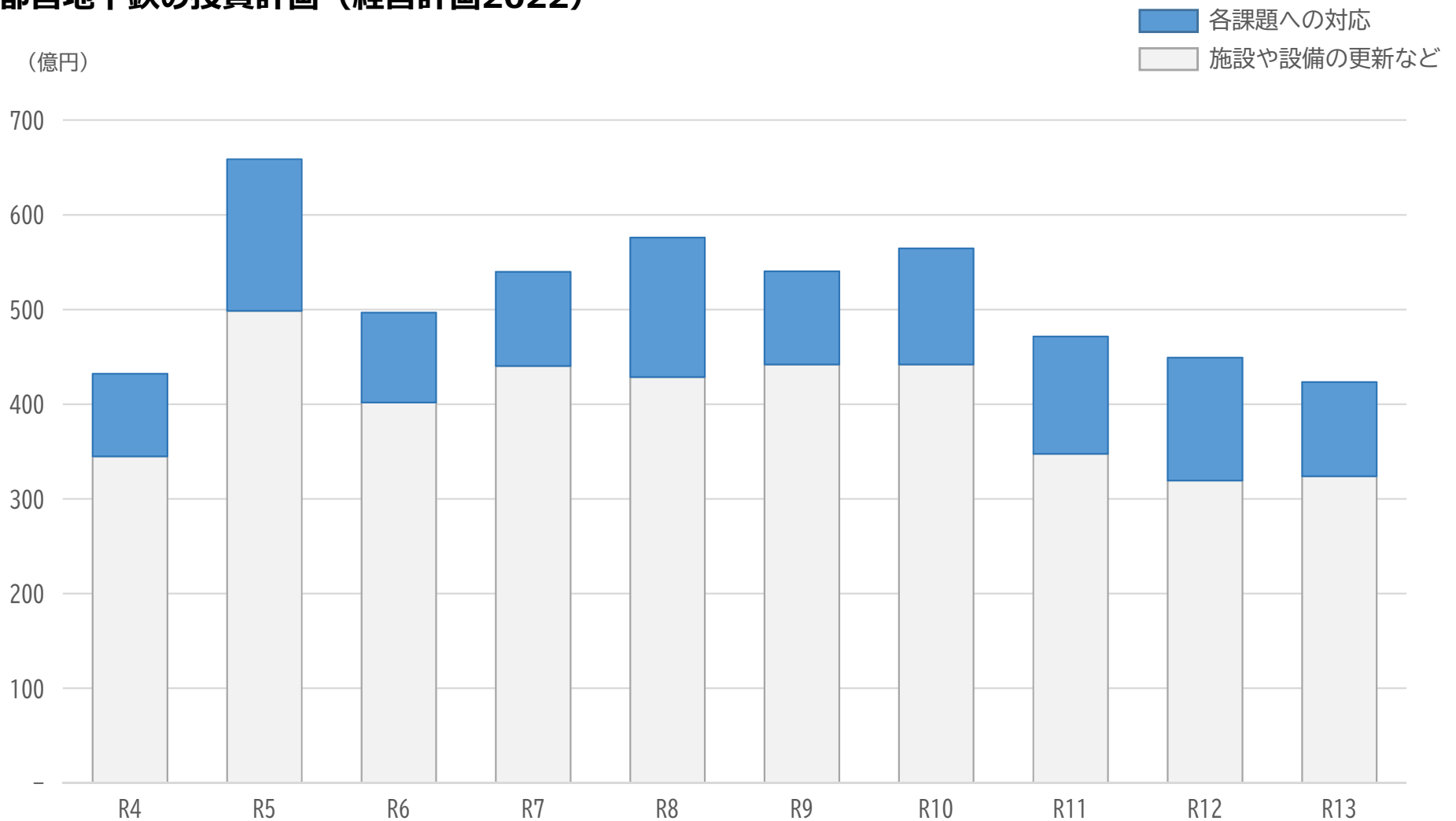
操舵台車





- ✓ 前述の各課題への対応のほか、施設や設備の更新等のため、今後、都営地下鉄では毎年500億円程度の投資を想定。

## ■ 都営地下鉄の投資計画（経営計画2022）

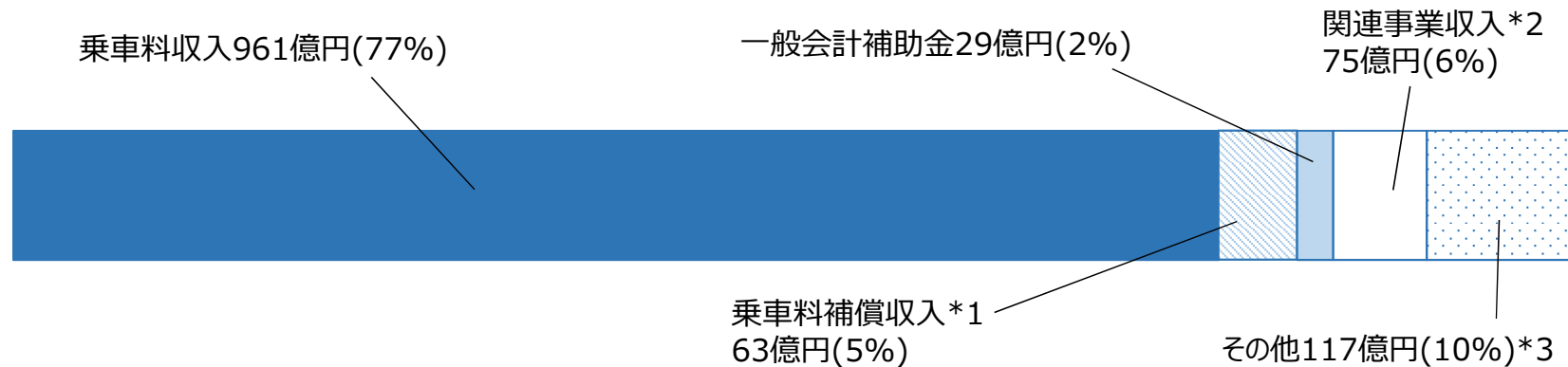


\* R5は計画策定時の金額であり、予算案とは異なる。

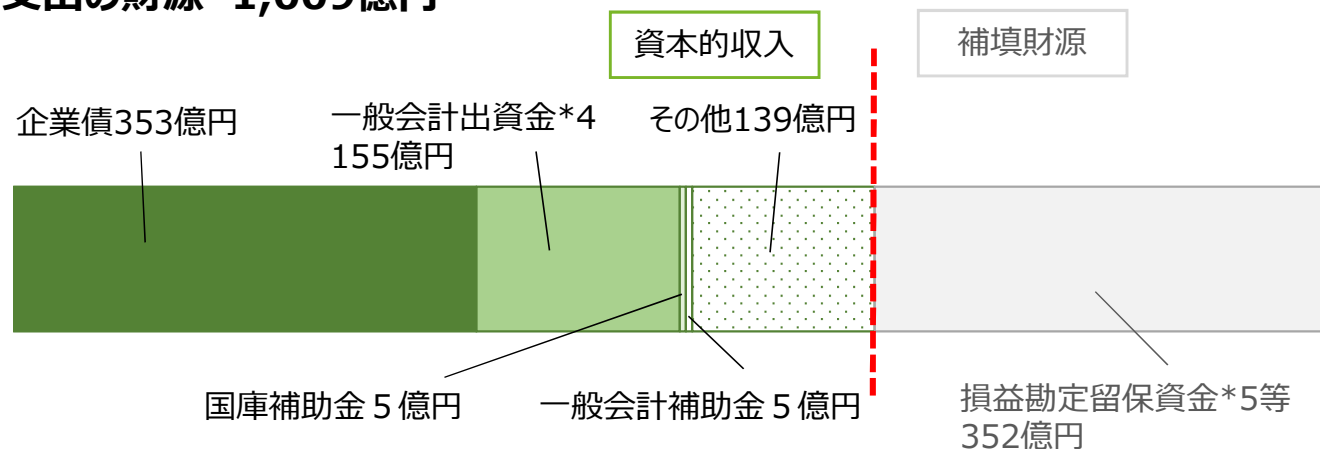
- ✓ 都営地下鉄の収益的収入の大宗は乗車料収入。他の収入としては一般会計からの補助金等がある。
- ✓ 投資の財源としては、企業債、補助金や出資金のほか、減価償却費等の損益勘定留保資金などがある。

## ■ 収益的収入 1,244億円

【令和3年度決算】



## ■ 資本的支出の財源 1,009億円



- \*1 乗車料補償収入：東京都シルバーパス、都営交通無料乗車券等に係る乗車料収入の補填
- \*2 関連事業収入：不動産等活用事業、広告事業、構内営業の合計額
- \*3 その他：長期前受金戻入（補助金等により取得した固定資産の減価償却見合いを収益化）等
- \*4 一般会計出資金：総務省の基準に基づき、建設改良費の20%相当を出資金として一般会計から繰入れ
- \*5 損益勘定留保資金：現金支出を要しない収益的費用（減価償却費等）で企業内に留保されている資金。資本的支出に対して資本的収入が不足する場合に充当

## ■ 地下高速鉄道整備事業費補助

- 目的
  - ・ 地下高速鉄道の資本費負担の軽減を図りその建設を推進
- 補助対象事業
  - ・ 耐震補強、浸水対策及び駅施設の大規模改良を目的とした事業等
- 補助率
  - ・ 補助対象整備事業費に対して、国35%、一般会計35%

### <財源スキーム概念図>

補助対象整備事業費は、補助対象事業の総事業費から一定率を控除して算出されるため、実質的な財源スキームは以下のとおり。

一般会計 出資金 20%	国庫補助金 約25.7%	企業債又は自己資金 約25.7%
	一般会計補助金 約28.6%	

都営交通において対応すべき様々な課題について、今後どのように対応していくべきか、ご議論及びご意見をいただきたい。