

# 都営交通の経営に関する有識者会議 (第 6 回)



令和 5 年 12 月 22 日  
東京都交通局

本日は、まずは第5回会議における主なご意見について事務局からご説明する。

次に、自動車運送事業及び軌道事業における経営状況やこれまでの取組等について、事務局からご説明した後、各事業の目指す方向や今後の取組について、ご議論及びご意見をいただきたい。

# 第1章

## 第5回会議でのご意見

## <高速電車事業（都営地下鉄）>

- 乗客数は、定期は戻りが遅く定期外は戻ってきているが、今まで定期を使っていた人が定期外に移行したのではないか。元々定期外だった人がどれくらい回復してきているのかも分析をすべき。
- モニター調査は、トイレなどハード寄りの設備の取組に対する意見に加えて、ソフト側の施策についても、どれくらいのニーズがあるのか、その施策がどのくらい利用に繋がっているのか。モニターではない一般のお客様の声も大切であり、そちらも重視して参考にするのがよいのではないか。
- バリアフリーは、設備投資だけでなくソフト面での対策、対応というのも重要。人的支援に関わる合理的配慮というところで、交通局が障害者の人的支援に関わる職員教育にどれだけ費用をかけているのかを公表してもらえれば、他の企業にとっても分かりやすい指標になるのではないか。
- 保守のDX化も是非やっていただきたいが、単独でやろうとすると難しいので、やはり他事業者と連携してやっていかないといけない。
- 設備投資を抑制することが必ずしも経営として正しい方向性とは思えない。そのうえで、資本的支出等をどれくらいの水準で見るのか。コロナ禍が終わって利益が出るようになってくるものと思うが、やはり資本的支出等が重いので、利益が出ているからいいとなってしまうと、本来打つべき施策が打てなくなってしまう可能性がある。債務残高についてもどのように減らしていくのか、債務残高をゼロにすればいいというわけでもない。最初に、目指す利益の水準をセットした方が議論が明確になる。
- 長期の計画を立てて、その中で、大江戸線環状部の割賦買取や企業債の発行も含めて全体をならしていく必要がある。足元はキャッシュフローがかなり厳しくなることが見えているので、きちんとカバーできるような施策を打っていかないといけない。

## <新交通事業（日暮里・舎人ライナー）>

- 混雑率は再度課題となり得るので、ピークを分散させることに取り組まなければいけない。しかし、運転間隔は、ほぼ限界で、現状の編成数は増やせない。結局、需要がすごく少ない昼間時間帯の余っている車両を有効に活用できるようにしていくのが基本ソリューションになる。各社の取組など、いろいろな事例をしっかりと押さえ、アイデアを考えておかないといけない。
- 人口減少社会なので、長期的に混雑率を抑えて、車両更新のタイミングで編成数を抑える目標を立てられるのかにより、今後かかってくる費用が変わってくる。長期的な作戦も立てつつ、混雑率をいかに抑えるか、日暮里・舎人ライナー以外とも連携できるといい。
- 他社と比べた時に定期外の割合が少ない。マーケティングが大事。休日に鉄道を利用しているのか自動車を利用しているか分かっている状況にないと需要開拓できない。ターゲットを絞れるような分析が必要。
- 10年、20年かかる再開発だけを期待するよりも、現状でできることの中でなるべく需要を増やせる余地があるのかどうかということを考えるのが筋。その時に観光レクリエーション系の需要を本気で考えるのがよい。そういう需要を増やす努力が必要。
- 混雑対策は、将来の設備投資を抑える意味でも絶対やっていかなければいけないし、需要増の施策もその他の収入増加策もやっていかなければいけない。やれることは何でもやっていくという姿勢で取り組んでいく。開き直っていろいろできる、という意味では魅力的。
- 必要な設備投資はしっかりして、運賃を上げられない分サービスをどんどん下げて利用者が逃げるということは決してやってはいけない。適切な運営をできる適切なコスト負担の中で運賃もしっかり考えていく必要がある。

## ＜新交通事業（日暮里・舎人ライナー）～続き～＞

- 将来の収支等が深刻なので、長期的な計画をしっかりと立てていかなければいけない。エネルギー価格や人件費の単価の上昇、長期金利の推移など、今後の経費の上昇をどのように見込みトータルとしての利益をどこまで取るのかということ推計する視点も重要。いくつかシナリオを描きながら将来の見通しを考えていくことが大切。
- 料金の値上げということになるとどうしても慎重な判断になるということも理解できるが、独立採算を前提にするのであれば、料金も長期的には考えていく必要がある。
- 今後の地域全体の魅力の向上という中で、公共交通のあり方というものをどのように考えて、そこでの費用負担をその利用者の料金に全て委ねるということでもいいのか、ということも含めた考え方は、中長期的な課題として検討しておくことがあってもいい。

## 第2章

# 自動車運送事業 (都営バス)

# 都営バスの概要（乗合バス）

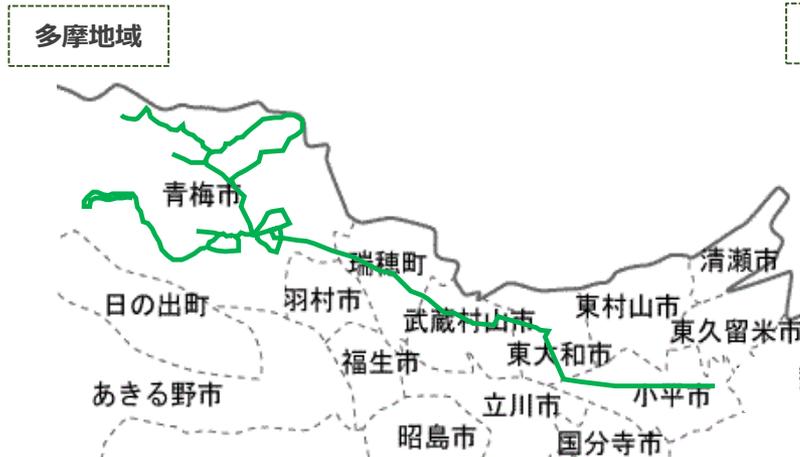
- ✓ 都営バスは、主にJR山手線と荒川に囲まれた地域及び江戸川区の一部並びに多摩地域の一部で運行している。
- ✓ 令和4年度の日当たり乗客数（乗合）は57万人となっている。

## ■ 概要

<令和5年4月1日時点>

営業キロ	系統数	系統総長	停留所数	在籍車両数	運賃*
765.7km	128系統	1,071km	1,552か所	1,448両	区部:210円 (IC 210円) 多摩:180円~650円 (IC 178円~650円)

## ■ 事業エリア



\* 区部は学バス、C・H01を除く



- ✓ 観光バス車両及び路線バス車両を用いた貸切バスにより、地域や自治体等の需要に対応している。

## ■ 貸切観光バス

### <用途・特徴>

- 高速道路を利用する遠隔地への旅行
- 幼稚園の遠足（座席指定による安全・安心感）
- 車いす利用者対応など

### <受注件数>

- 年間約150件（令和4年度）



▲リフト付観光バス  
（令和元年度導入、現在3両で運用）

## ■ 貸切路線バス

### <用途・特徴>

- 近距離の貸切運行（住民、自治体、学校行事等）
- 企業等からの依頼を受け、一時的な多客対応や、来訪者等用の定時便を運行

### <受注件数>

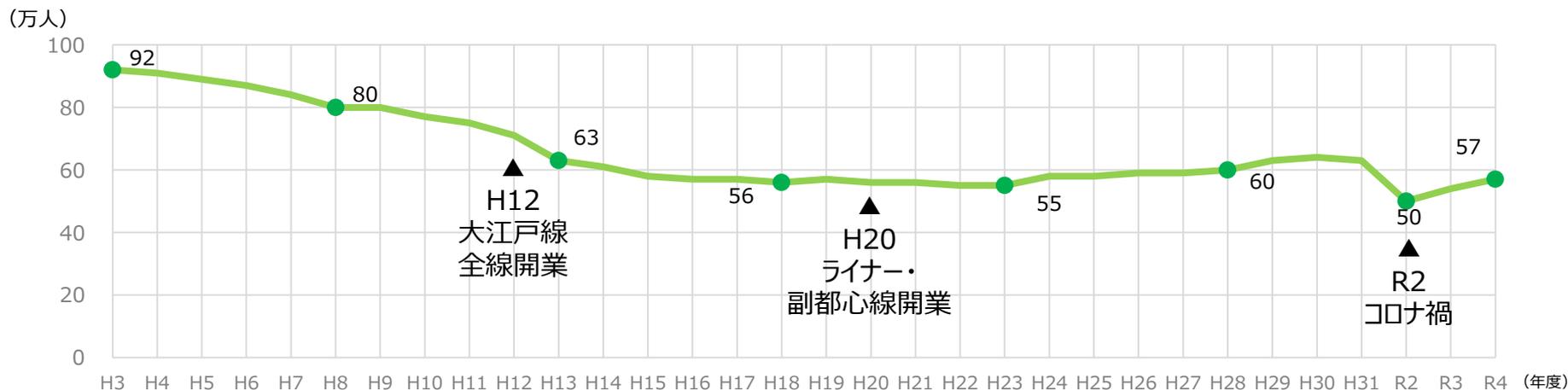
- 年間約180件（令和4年度）\*
- \* 定時便を除く



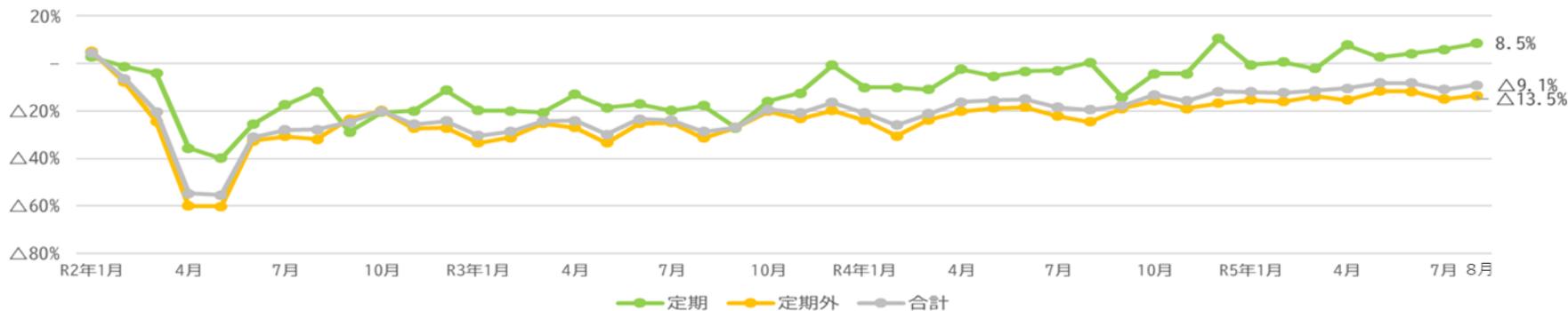
▲路線バス車両を用いた貸切バス

- ✓ 乗客数は地下鉄開業等が落ち着いた平成20年頃を底に、都心回帰傾向を受けコロナの影響を除き微増で推移している。
- ✓ コロナの拡大により、令和2年4月には令和元年比55%減まで落ち込んだが、その後徐々に回復し、令和5年8月現在、同9%減となっている。

## ■ 平成3年以降（一日当たり乗客数）



## ■ 令和2年以降（定期・定期外別一日当たり乗客数）（対令和元年同月比）

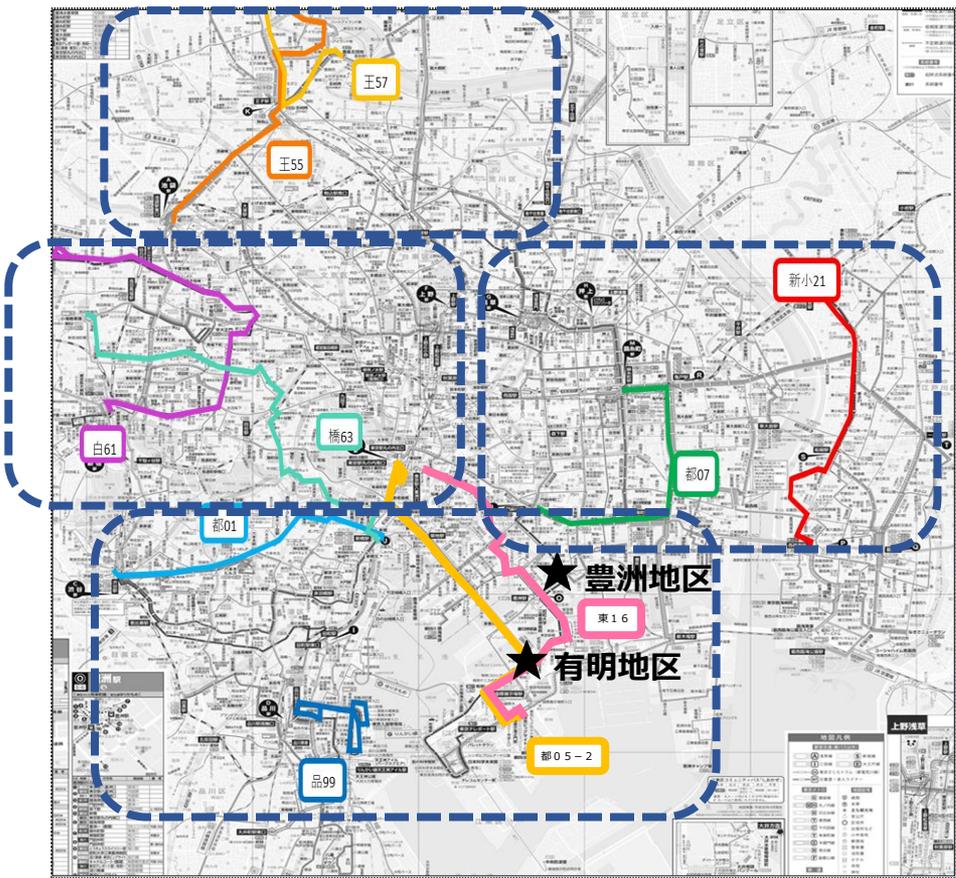


\* 乗車料補償収入分の人員を除く

\* 9月、10月分には、令和元年10月の消費税増税を控えた定期券の駆け込み需要等の影響あり

- ✓ エリアや路線の性格により、コロナ禍以降の乗客数の回復状況には差がある。
- ✓ 東西南北のエリア別で見ると、西エリア、南エリアの回復は鈍い傾向である。
- ✓ 有明地区をはじめとして、集客施設やマンションの開発などにより、乗客数がコロナ禍以前を上回っているものもある。

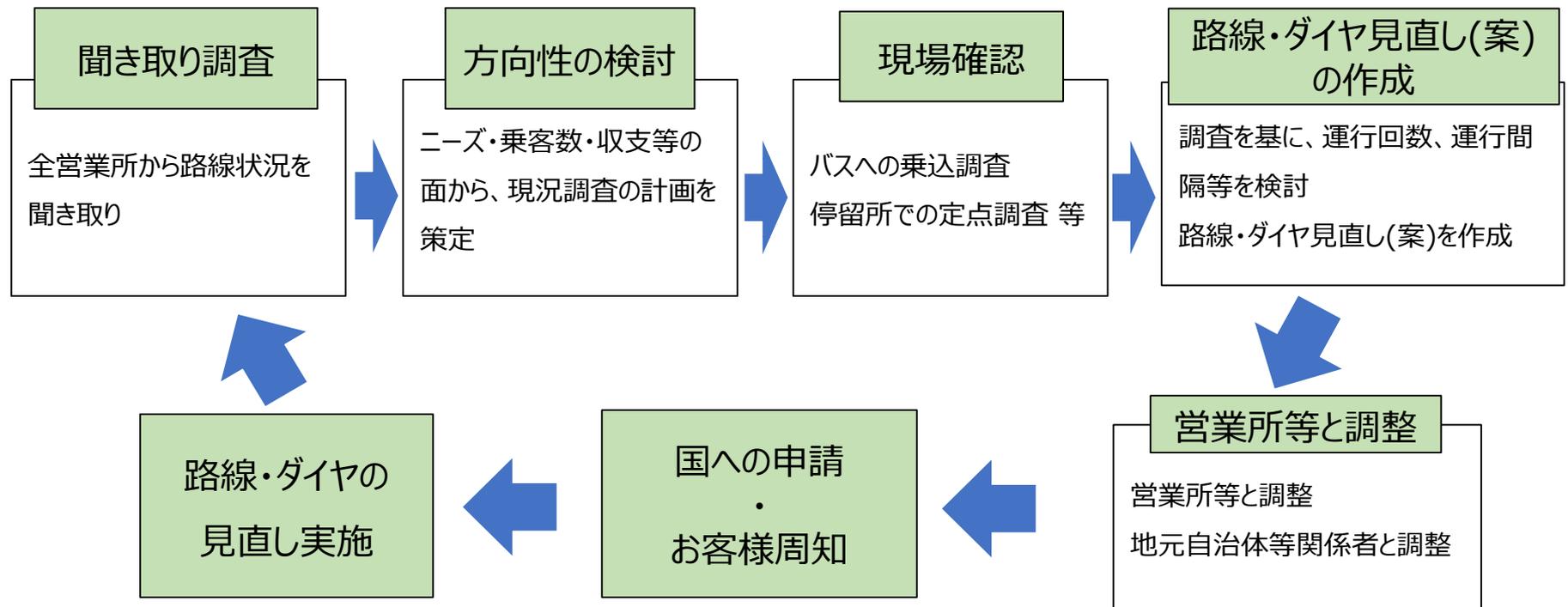
## ■ エリア別の推移（区部）



エリア	主要路線における対令和元年増減率 (一日当たり乗客数)			
北エリア	王55	3.1%	王57	△3.3%
東エリア	都07	△9.0%	新小21	△9.0%
西エリア	白61	△12.7%	橋63	△21.4%
南エリア	都01	△25.4%	品99	△10.9%
有明エリア	都05	9.2%	東16	△11.6%

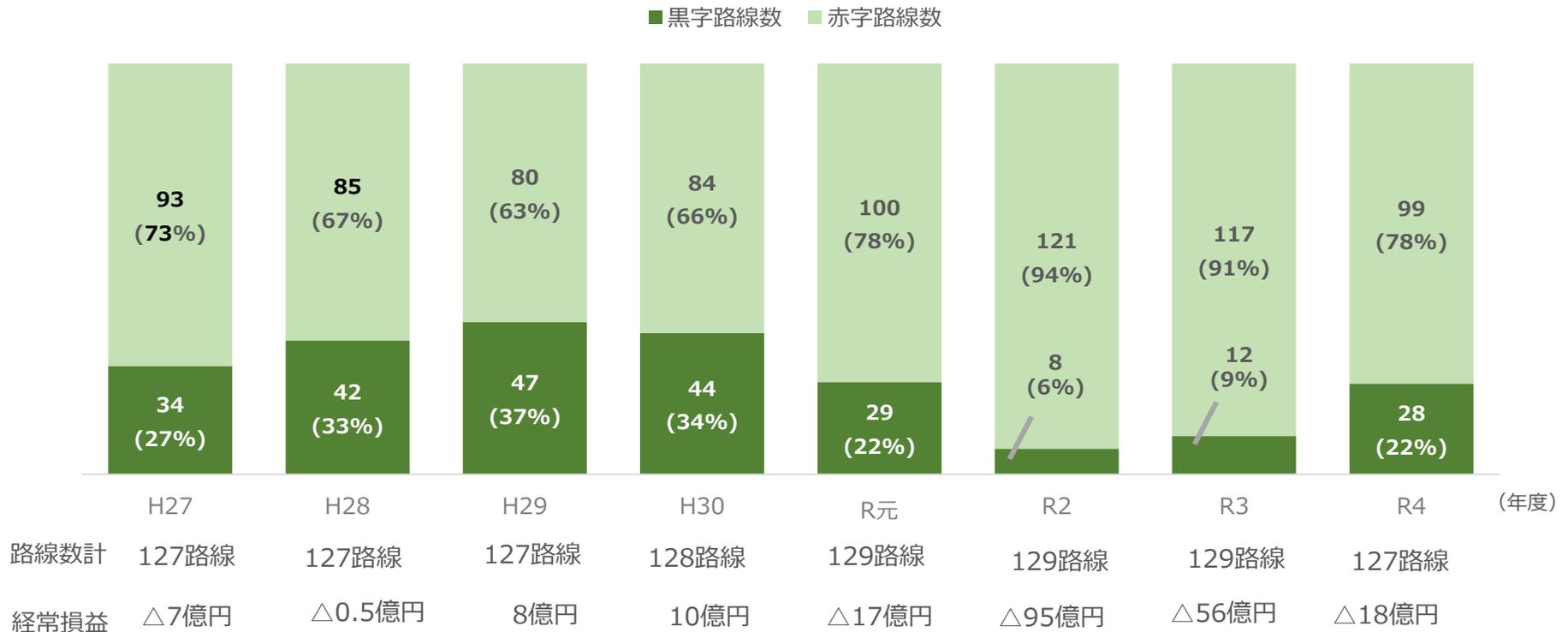
\* 一日当たり乗客数（定期・定期外）における対令和元年増減率の平均を記載  
 \* 令和4年8月～令和5年9月の実績を基に算出

- ✓ 毎年度、利用状況・運行状況・沿線の開発状況等を調査し、需要の変化に合わせて路線やダイヤの見直しを検討・実施している。



- ✓ 公共交通ネットワーク全体の維持のため、黒字路線の収益で赤字路線を支えている。
- ✓ コロナ禍前は黒字路線の割合は30%前後で推移しており、コロナ禍で割合が低下したが、乗客数の回復とともに、黒字路線の数も増加してきている。

## ■ 系統（路線）別収支



採算性が低く運行が難しい路線であっても、代替交通がないなど、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る。

- ✓ 地元自治体（多摩地域、台東区、江東区）からの公共負担を受けて運行している路線もある。

## ■ 公共負担を前提に存続した路線

著しい赤字により、廃止の対象として検討せざるを得なかったところ、公営企業等財政再建委員会の答申を踏まえ、公共負担を前提に路線の存続を図ることを、青梅市等の関係自治体と昭和59年6月に合意

- 現在の負担者：青梅市、武蔵村山市、東大和市、小平市、瑞穂町（4市1町）
- 負担額：欠損額のおよそ3分の2

<公共負担の現状（多摩地域）>

対象路線		負担者
梅70系統	青梅車庫～花小金井駅北口	青梅市、瑞穂町、武蔵村山市、東大和市、小平市
梅74、76、77系統	青梅市内	青梅市

## ■ 公共負担を前提に新設した路線

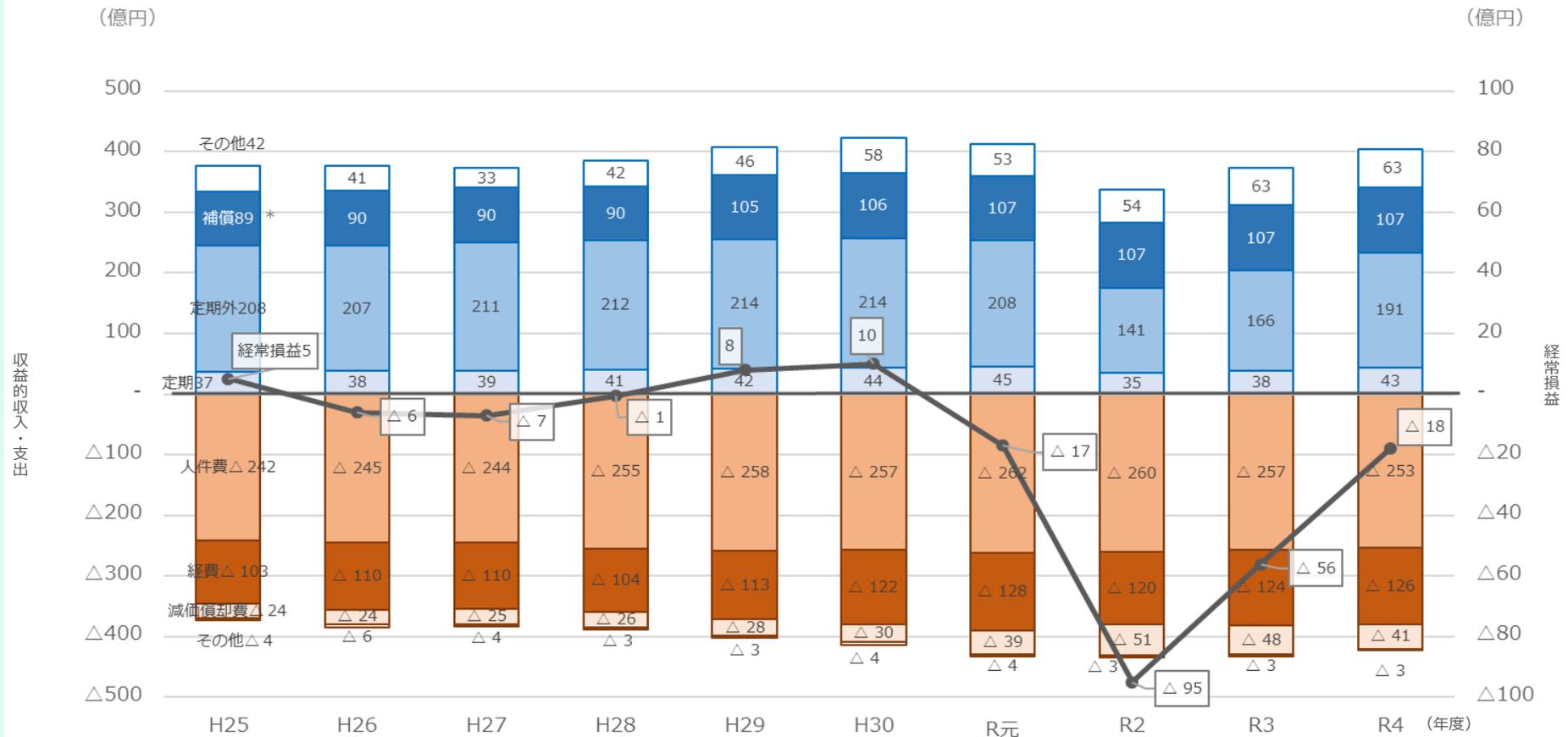
新設要望があった場合は、既設交通機関との関係や交通需要、公共負担の有無等を十分勘案のうえ対応

<公共負担の現状（区部）>

対象路線		負担者
東42-3系統	南千住車庫前～浅草雷門	台東区
急行06系統	森下駅前～日本科学未来館	江東区
江東01系統 (コミュニティバス)	潮見駅～潮見駅（木場二丁目・辰巳駅前循環）	江東区

- ✓ 平成25年度以降、概ね収支均衡を維持してきたが、令和元年度以降は赤字となっている。
- ✓ 人件費の割合は6割前後を占め、他の事業と比べ高いほか、燃料費の高騰もあり、費用は高止まりしている状況である。

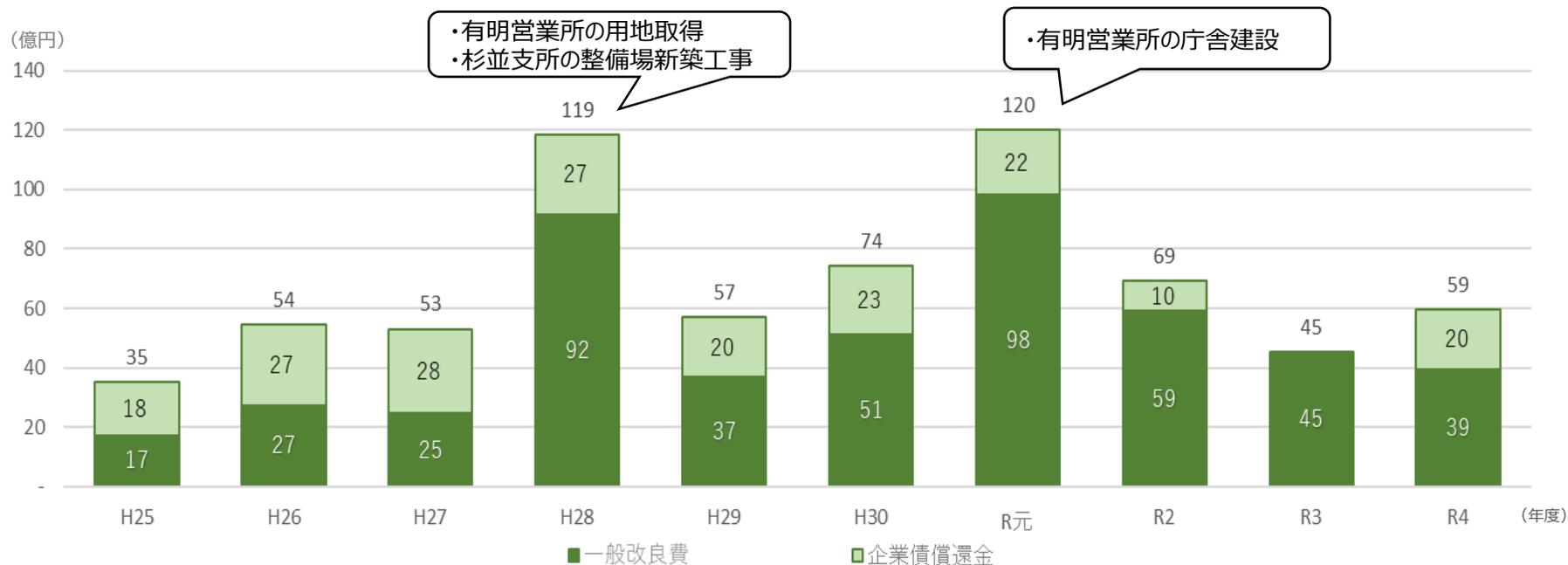
## ■ 収益的収入・支出と経常損益



\* シルバパスや無料乗車券等に係る乗車料補填収入。5年ごとに実施される対面調査等に基づき算定

- ✓ 主な投資はバス車両の購入と営業所施設の改修である。
- ✓ 平成28年度は有明営業所の用地取得等、令和元年度は有明営業所の庁舎建設で支出額が大きくなっている。

## ■ 資本的支出等の推移



### 車両購入実績

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4
両	20*1	60*1	100	96	87	95	143*2	130*2	140*2	97

\*1 平成23年の東日本大震災後の経営改善策として、車両を延命化したことによる

\*2 東京2020大会に向けた特別輸送対応のため

- ✓ 東京2020年大会のため、車両購入を前倒ししたこと等により令和元年度を境に企業債残高は増加基調となっている。
- ✓ コロナの影響等により、乗車料収入が減少し累積資金残は減少傾向にある。

## ■ 長期債務残高、累積資金残の推移



- ✓ 車両装備の充実や訓練の実施等による安全・安心の確保、多言語案内や運行情報の配信等による利便性の向上に向け、様々な取組を行っている。

## ■ バス車両の安全装備の充実

- 左折警報装置、ソナーセンサーの導入
- 雨天時の左右の安全確認をしやすいように、くもり止めヒーターガラスを導入

## ■ 各種訓練の実施

- 重大事故や自然災害等を想定した情報伝達訓練
- 地元警察署や消防署と合同でテロ対策訓練や消防訓練



▲情報伝達訓練

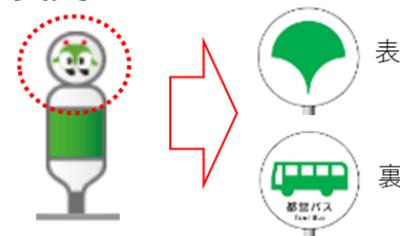
## ■ 多言語案内

- 都が策定した指針等も踏まえ、停留所の標識柱や上屋・ターミナル案内板の案内サインを多言語化



## ■ 都営バスの停留所標識柱の変更

- 東京2020大会に向けて、標識柱のトップ部分を判別しやすい表示に変更



## ■ 運行情報の配信

- バスの接近情報等をスマートフォンやパソコンからリアルタイムで確認できるサービスを提供
- バスロケーション（現在地）データをGTFSリアルタイム形式のオープンデータとして提供。Googleマップにおいて、都営バスのリアルタイム位置情報等を案内



▲都バス運行情報サービス (tobus.jp)

- ✓ バリアフリー化の推進や環境負荷低減に向け様々な先進的な取組を行うとともに、停留所の整備により快適性の向上を図っている。

## ■ ノンステップバス

- 全ての車両をノンステップバス化（平成24年度末）



## ■ フルフラットバス

- 車両後方の段差を解消したフルフラットバスを導入（平成30年度導入開始、29両運行中）



## ■ 環境にやさしい車両

- 車両を更新する際には、最新の排出ガス規制に適合したバスとし、NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）、PM（粒子状物質）の削減に努めている。

## ■ 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・ベンチを整備
- 新しいタイプの上屋は、景観に配慮したデザインで、雨風よけの強化ガラスを設置



▲ 広告付バス停留所上屋

✓ 公営交通の役割を発揮し、災害時や東京2020大会期間中等の特別輸送を実施してきた。

## ■ 災害時の輸送（大島・三宅島全島避難、阪神淡路大震災、東日本大震災、熊本地震等）



▲大島 三原山噴火時の全島避難対応（昭和61年）



▲東日本大震災 医療救護班輸送（平成23年）

## ■ コロナ関連輸送

（ダイヤモンドプリンセス号、ワクチン大規模接種会場への輸送）



▲ダイヤモンドプリンセス号の下船客の輸送（令和2年）

## ■ 東京2020大会関係者輸送

（選手・メディア）



▲国内外のメディア輸送の様子（令和3年）

- ✓ 交通局では、毎年都営交通モニター\*による調査を行い、サービス向上策を検討及び実施している。
- ✓ 「経営計画2019」の3年間において、様々な取組を推進した結果、全ての項目で評価が向上している。

## ■ 都営交通モニター調査の概要 (5点満点)

\*お客様の視点に立った便利で快適なサービスを提供することを目的として平成18年度に導入。年度ごとにモニターを募集し、令和5年度は450名が活動中。

項目		令和元年度		令和4年度
接遇	乗務員の接遇	3.97	↗	4.39
	停留所の清潔さ等	4.18	↗	4.32
停留所	停留所の設備等	3.64	↗	4.00
	停留所の利用のしやすさ	3.83	↗	4.10
車両	車内の清潔さ等	4.47	↗	4.60
	車内の温度	4.27	↗	4.42
	車内の案内図等	3.97	↗	4.29
	車内の座席等	4.00	↗	4.34
	乗り心地	4.01	↗	4.35
運行	乗務員の運転操作等	3.98	↗	4.28
	運行間隔・本数	3.77	↗	3.90
	車内の自動放送	4.34	↗	4.48
バリアフリー	車内のバリアフリー	4.16	↗	4.30

## サービス向上のための主な取組

- 安全に関する教育・指導の徹底
- 停留所バス接近表示装置の整備
- 車内情報案内の充実



▲液晶型



▲次停留所名表示装置 (車内中央天井)

- ベビーカーでのご利用方法の周知



▲乗車マナー啓発動画



▲車内サイネージ

- ✓ 大江戸線の全線開業や副都心線の開業等により、経営環境が厳しさを増してきたことから、経営改善のため、バス乗務員の採用の停止、営業所の管理の委託、営業所跡地等の利活用などに取り組んできた。

## ■ これまでの主な経営改善の取組

### ○バス乗務員の採用の停止（平成12～18年度）

### ○営業所の管理の委託（平成15年度～）

- ・ 当局が路線やダイヤ、運賃の決定権を所有したまま、車両、営業所、施設等を貸与し、運転業務、運行管理業務及び車両整備管理業務を一体として、乗合の事業許可を有する他の事業者へ委託
- ・ 委託規模：5 営業所38路線（令和5年4月1日現在）

### ○自動車部現業系職員の給料表の見直し（平成19年度）

- ・ 自動車部現業系職員（バス乗務員、自動車整備職員等）について、民間事業者との均衡を考慮した新たな給料表を適用

※経過措置あり

### ○営業所跡地等の利活用（開業等の年度）

- ・ 巣鴨自動車営業所の敷地の一部をホテル運営事業者に貸付け（平成28年度）
- ・ 目黒分駐所跡地を活用し市街地再開発事業に参画（平成29年度）
- ・ 大塚支所跡地を大学へ貸付け（令和5年度）

※平成7年3月に運賃改定を実施して以降、消費税率の引上げに伴う改定を除き、運賃は改定していない。

- ✓ コロナ禍を受け、経営改善を図るため、安全・安心の確保を前提にしつつ、投資の抑制や経費の縮減に努めてきた。

## ■ 主な経営改善の取組

### ○コロナ禍直後の経営改善(R2年度)

- 運行に直接関わらない間接的な経費について、予算から10%の抑制を図る等の取組を実施  
(庁舎の水道光熱費や事務用品の消耗品費、広報紙の印刷製本費 等)
- 設備投資について、庁舎の改修を緊急性の高いものに限定  
経営計画に掲げた事業も含め、幅広い見直しを実施  
(停留所上屋の整備計画や車両更新計画の見直し 等)

### ○予算編成

#### R3年度

経費：令和2年度予算から**10%減**

#### R4年度

経費：令和3年度予算からさらなる縮減

### ○経費縮減の結果

事項	令和元年度決算	令和4年度決算	増減
修繕費	15.5億円	12.9億円	△16.9%
備消品その他	91.0億円	87.7億円	△3.6%

- ✓ 都営バスでは、営業所の運営、ターミナル運行補助業務等を関連団体に委託し、グループ一体となって事業を運営している。

## ■ 関連団体への委託等の状況

団体名	株式会社はとバス（はとバス）	一般財団法人東京都営交通協力会
団体種別	事業協力団体 *	事業協力団体
設立年月日	昭和23年8月14日	昭和18年5月29日
資本状況	資本金等 4億5千万円 (東京都37.9%)	出捐金 2万円 (東京都からの出捐なし)
経営状況 (令和4年度決算)	① 売上高 118億円 (うち、自動車運送事業からの 受託料収入 35.2億円) ② 純利益 1.9億円	① 売上高 103億円 (うち、自動車運送事業会計からの 受託料収入 6.5億円) ② 純利益 2.2億円
委託等の内容	営業所の運営（5か所） (運転業務、運行管理業務、車両整備管理業務)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナル運行補助業務</li> <li>・定期券発売業務</li> <li>・車両清掃業務</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

\* 事業協力団体…事業活動範囲が主に都内であるもの又は事業活動目的が主に都内の発展に寄与するものであり、かつ、都が展開する政策の一端を担うなど、主体的に都と事業協力を行う団体であって、「東京都政策連携団体の指導監督等に関する基準」において定める要件を満たす団体

## 都営バスの現状 他事業者との比較

- ✓ 都営バスは、他の公営事業者の平均と比べ、単位当たりの営業費、乗車料収入ともに多い。
- ✓ 都内の走行環境が厳しく平均時速が低いこと等が単位当たり営業費を、1人あたりの乗車距離が短いことが単位当たり乗車料収入を高くしている要因と推定される。

## ■ 他の大都市バス業者との比較

令和元年度実績	東京都	横浜市	川崎市	名古屋市
乗客数 <sup>*1</sup>	2億3,121万人	1億2,433万人	4,819万人	1億2,713万人
乗車料収入 <sup>*1</sup>	359億8,629万円	191億6,791万円	77億5,753万円	173億7,018万円
1人1キロ当たり 営業費	63.3円	55.7円	55.6円	54.5円
1人1キロ当たり 乗車料収入	53.1円	52.6円	45.9円	39.3円
1人当たり平均乗車キロ	2.9km	2.9km	3.5km	3.5km
平均時速 <sup>*3</sup>	9.7km	13.1km	12.4km	12.9km

令和元年度実績	京都市	仙台市	神戸市
乗客数	1億3,081万人	3,757万人	6,595万人
乗車料収入	200億1,471万円	64億3,205万円	95億460万
1人1キロ当たり 営業費	45.6円	71.5円	49.0円
1人1キロ当たり 乗車料収入	43.6円	46.8円	44.6円
1人当たり平均乗車キロ	3.5km	3.7km	3.2km
平均時速	24.4km	23.6km	14.1km

1人1キロ当たり営業費<sup>\*2</sup>

都営バス	6都市平均
63.3円	55.3円

▶他事業者平均と比較し、  
単位当たり営業費は多い

1人1キロ当たり乗車料収入<sup>\*2</sup>

都営バス	6都市平均
53.1円	45.5円

▶他事業者平均と比較し、  
単位当たり乗車料収入は多い

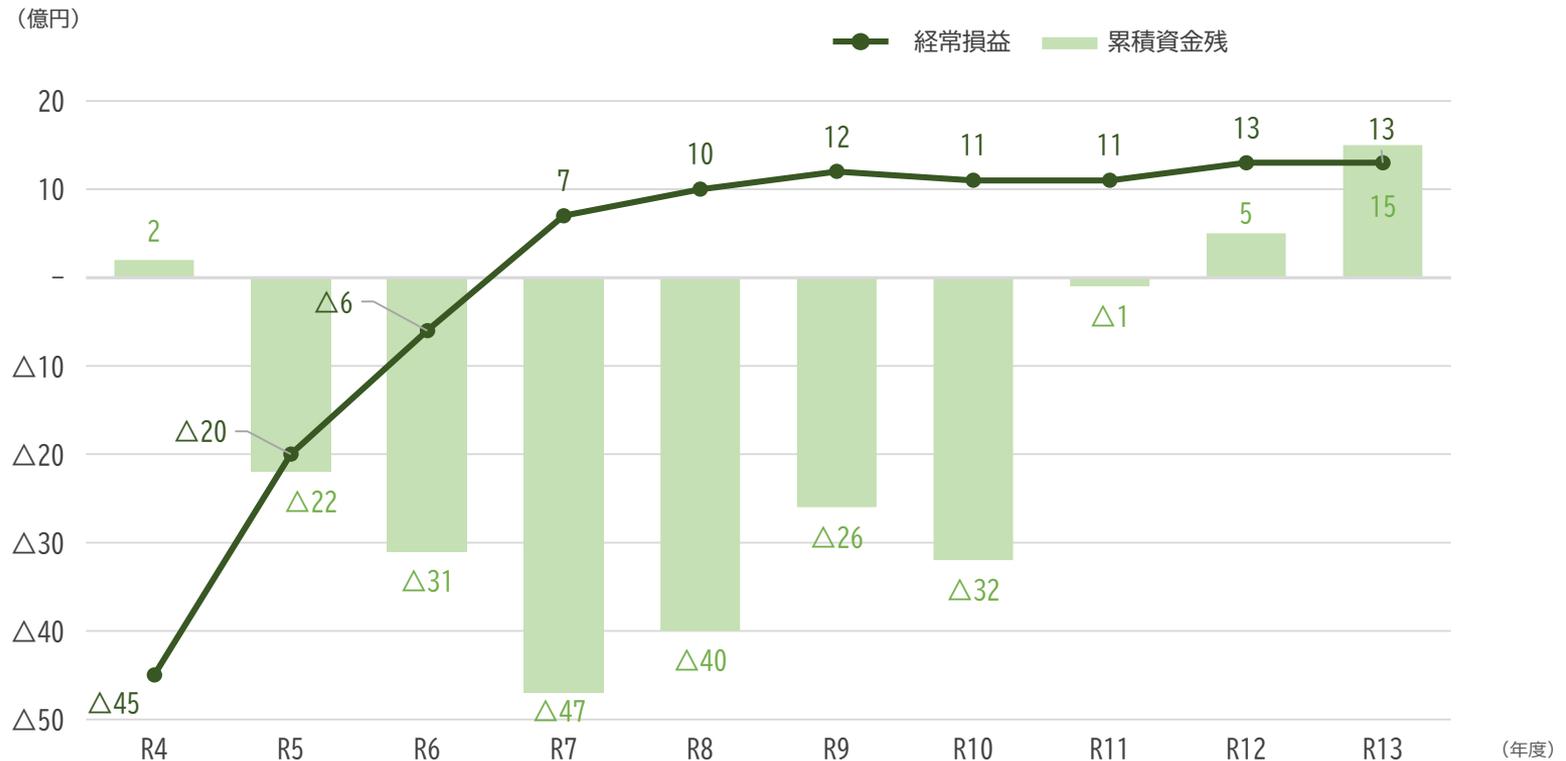
\*1 乗客数及び乗車料収入（税抜き）は総務省「令和元年度地方公営企業年鑑」から引用

\*2 1人1キロ当たり営業費及び乗車料収入は総務省「令和元年度地方公営企業年鑑」から引用、算出

\*3 平均時速 = 年間走行キロ ÷ 年間延実車走行時間

- ✓ 経営計画2022の収支見通しでは、経常損益は計画期間中は赤字で推移し、令和7年度の黒字化を見込んでいる。
- ✓ 電気料金や物価の上昇等が今後も継続した場合、将来の経常損益はより厳しくなるものと見込まれる。

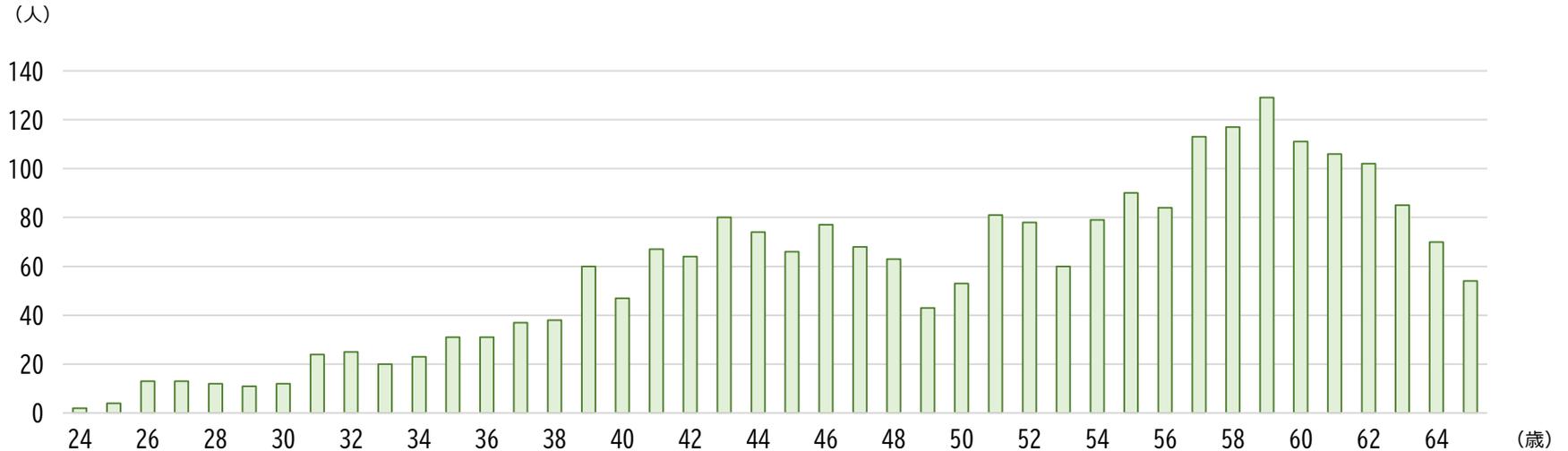
## ■ 経常損益・累積資金残の見通し



\* グラフは、経営計画策定時の数値であり、令和4年度決算や令和5年度予算とは異なる。

- ✓ 現状では、必要な乗務員を確保できているが、50代後半のバス乗務員が多く、今後大量退職が見込まれるとともに、労働時間等の基準が見直され、中長期的にはバス乗務員の確保が課題となる。

## ■ バス乗務員等の年齢構成



\* 年齢構成は令和5年度期首時点、年齢は令和5年度末時点  
 \* 会計年度任用職員除く

<参考> バス乗務員の女性職員の割合 1.0% (令和4年度末)

## ■ 国におけるバス運転者の労働時間等の見直し (令和6年4月)

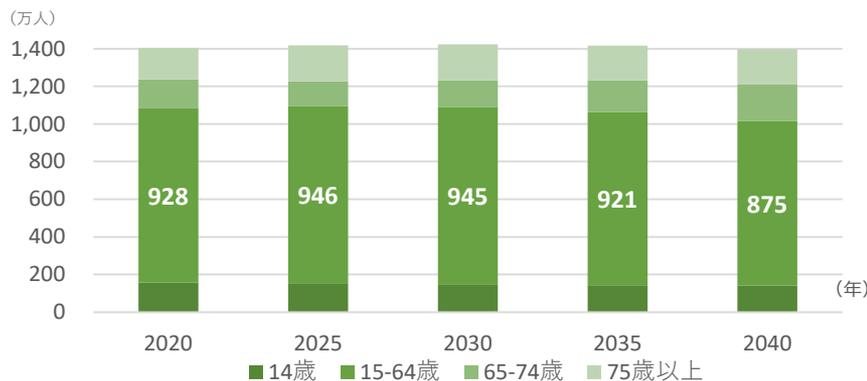
	現行	改正後 (R6.4.1)
1日の 休息期間	継続8時間以上	継続11時間以上を基本 継続9時間を下回ってはならない
1日の 拘束時間	13時間以内 (上限16時間、15時間超は週2回まで)	13時間以内 (上限15時間、14時間超は週3回まで)

(出典) 厚生労働省 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

- ✓ 都内の大型二種免許保有者数は、50歳以上が多くを占めるとともに、近年、減少し続けている。
- ✓ 担い手確保に向けて、他事業者等において様々な検討や取組が進められている。

## ■ 年齢階級別人口の推計（東京都）

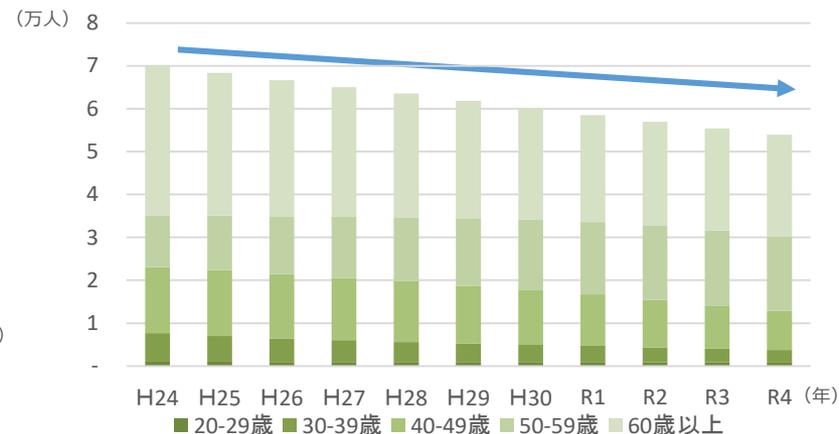
都内の生産年齢人口は2025年をピークに減少に転じる見込み



(出典) 東京都政策企画局『『未来の東京』戦略 Version up 2023 附属資料 東京の将来人口』を基に東京都交通局作成

## ■ 大型二種免許保有者数（東京都）

都内の大型二種免許保有者は減少している



(出典) 警察庁 運転免許統計

## ■ 担い手確保に向けた他事業者等の動向

- 他事業者においては、パート・短時間勤務を導入している事例がある
- 外国人労働者の在留資格である「特定技能」にバス運転手を追加することについて、国が検討

(パート・短時間勤務の導入事例)

事業者	勤務時間
京成バス（株）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・週3日～（週20～40時間未満）</li> <li>・週2日～（週20時間未満）</li> </ul>
大阪シティバス（株）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・5時間／日 朝・夕いずれか</li> </ul>

(出典) 京成バス（株）、大阪シティバス（株）募集要項

✓ デジタル技術の発展に伴って、自転車シェアリングの普及やデマンド交通の実証運行などが進んでいる。

## ■ 自転車シェアリング

地域内に設置された複数のサイクルポートから、  
24時間どここのサイクルポートでも借りて返せる  
自転車シェアリングが都心部を中心に普及している。



(出典) 東京都環境局自転車シェアリング

## ■ デマンド交通

全国の592市町村でデマンド交通が導入\*されているほか、東京都内でも実証運行が開始されている。

(例) AIオンデマンド交通 (mobi) の実証運行

運行エリア：豊島区大塚地区

料金：1回利用 400円 30日間定額乗り放題 6,000円 等

運行時間：午前7時～午後10時

\* 令和3年度現在 令和5年版交通政策白書（国土交通省）



(出典) 豊島区AIオンデマンド交通の実証運行

## ■ ライドシェア

自家用車を使用し、有料で顧客を送迎する「ライドシェア」について、国において規制緩和の議論が進められている。

- ✓ 将来、複数の鉄道新線の整備が計画されており、都営バスの需要に変化が生じることが見込まれる。

## ■ 都内における鉄道新線の計画等

- 地下鉄8号線延伸、南北線品川乗り入れ（計画期間：2030年代半ばまで）\*1
  - 羽田空港アクセス線（2031年度の開業を目指す）\*2
  - 都心部臨海地下鉄構想（都心エリア～有明エリア）（2040年の実現を目指す）\*3
- 並行する路線については、乗客数の減少が見込まれる。

## ■ 過去に地下鉄等の開業により影響を受けた路線の例

過去の実績では、減少幅は地域特性や路線の性格により異なっている。

路線		1日あたり乗客数		減少率	備考
		開業前	開業後		
池86系統	池袋サンシャインシティ ～渋谷駅東口 (地下鉄副都心線と並行)	12,295人 (H19年度)	5,666人 (H21年度)	△54%	住宅地、商業地、鉄道との結節点多 副都心線はシルバーパス等利用不可
里48系統	日暮里駅 ～見沼代親水公園駅 (日暮里舎人ライナーと並行)	13,537人 (H18年度)	1,976人 (H21年度)	△85%	住宅地中心、鉄道との結節点少 日暮里舎人ライナーはシルバーパス等利用可

\*1 東京都都市整備局 地域公共交通計画

\*2 東日本旅客鉄道株式会社 プレス資料

\*3 東京都都市整備局 東京ベイeSGまちづくり戦略2022

- ✓ バス乗務員の魅力発信や応募者の裾野を広げる取組により、バス乗務員の確保に努めていく。

## ■ 職業としての魅力発信

- バス乗務員のイメージアップを図り、仕事に関心を持っていただけるよう動画やポスターでPRを実施
- ホームページやパンフレットに仕事の魅力や働きやすさについて実体験を踏まえて語る記事を掲載
- 局主催の説明会を開催し、バス乗務員の仕事の内容や労働環境等を、直接求職者にPR
- バス乗務員から運行管理業務等を経て、課長・部長へ昇進可能な交通局独自のキャリアパスなど、都営交通ならではの魅力についても、引き続き発信

## ■ 応募者の裾野を広げる取組

### ○ 養成枠選考

- 大型二種免許未取得者を対象とした「養成枠選考」を平成27年度から実施
- 交通局の負担で免許を取得し、その後に正規職員として採用する

### ○ 採用選考受験資格の年齢要件緩和

- 通常枠（大型二種免許保有者） 満19歳以上50歳未満
- 養成枠（大型二種免許未取得者） 満19歳以上40歳未満

### ○ 女性職員採用に向けた取組

- 女性が参加する転職イベントへの出展
- SNSを利用した採用情報の発信



▲交通局採用案内「女性職員座談会」

- ✓ 鉄道を補完し、バス停留所からすぐに乗車可能な路線バスは、高齢者にやさしい交通手段として今後一層重要になる。
- ✓ 今後、人員不足により現在の事業規模が維持できなくなる可能性があるほか、新たな交通手段の普及や鉄道新線が開業し、交通需要に変化が生じること等を見据え、都営バスの路線のあり方について長期的な視点に立った検討が必要である。

## ■ 都営バスの特長・強み

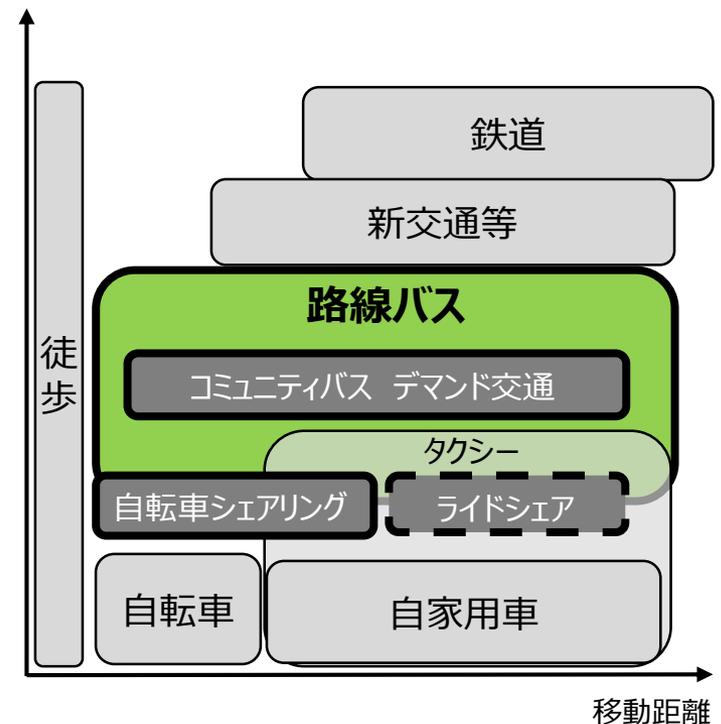
- 路線バスは、鉄道や地下鉄と異なり、高架や地下の駅に移動する必要なく、道路わきのバス停留所からすぐに乗車が可能
- 都内好立地にバス営業所を保有し、多くの乗客を効率的に輸送することが可能
- 網の目のように張り巡らせた多くの路線が鉄道駅と接続し、鉄道路線を補完 等

## ■ 事業環境の変化

- バス乗務員をはじめとする担い手不足の進行
- 高齢化
- インバウンド需要の増加
- 新たな交通手段の普及
- 鉄道新線の開業
- デジタル技術の発展（自動運転を含む） 等

需要規模

移動手段の役割分担（イメージ）



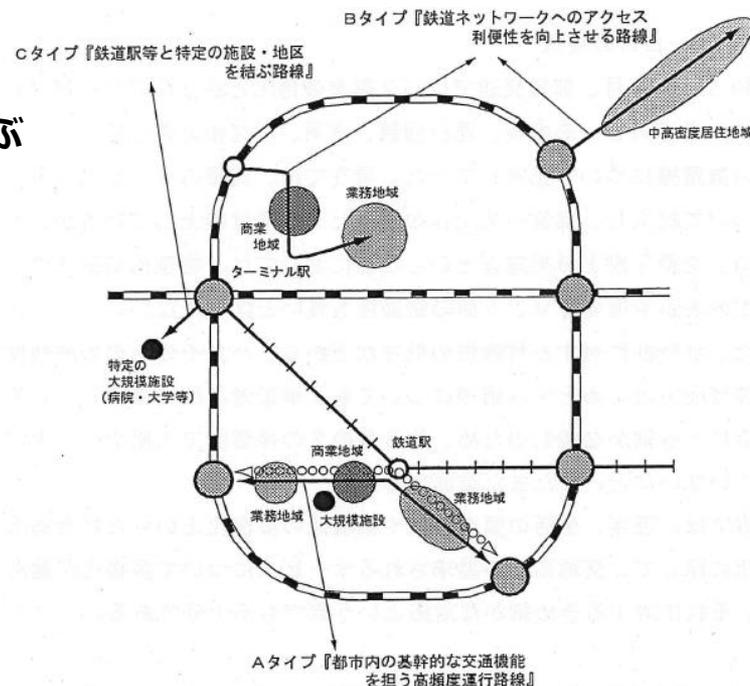
都営バスの路線のあり方について長期的な視点に立った検討が必要

- ✓ 大江戸線の全線開業に向けて、都営バスの路線ネットワークのあり方について、外部有識者による検討を実施した。
- ✓ この中で、路線の機能を踏まえた分類を行い、都営バスでは、これまでその考え方を踏まえた路線運営を行ってきた。

## ■ 東京におけるバスの機能

- **Aタイプ** 高密度な住居・大規模施設を經由し、駅同士を結ぶ  
都市内の基幹的な交通機能を担う
- **Bタイプ** 駅と中高密度な住居・大規模施設を結ぶ  
鉄道ネットワークへのアクセス利便性を向上させる
- **Cタイプ** 駅と特定の施設・地区を結ぶ  
鉄道駅等と特定の施設・地区を結ぶ

(平成11年9月 都営交通ネットワーク及び運賃制度検討委員会報告より)

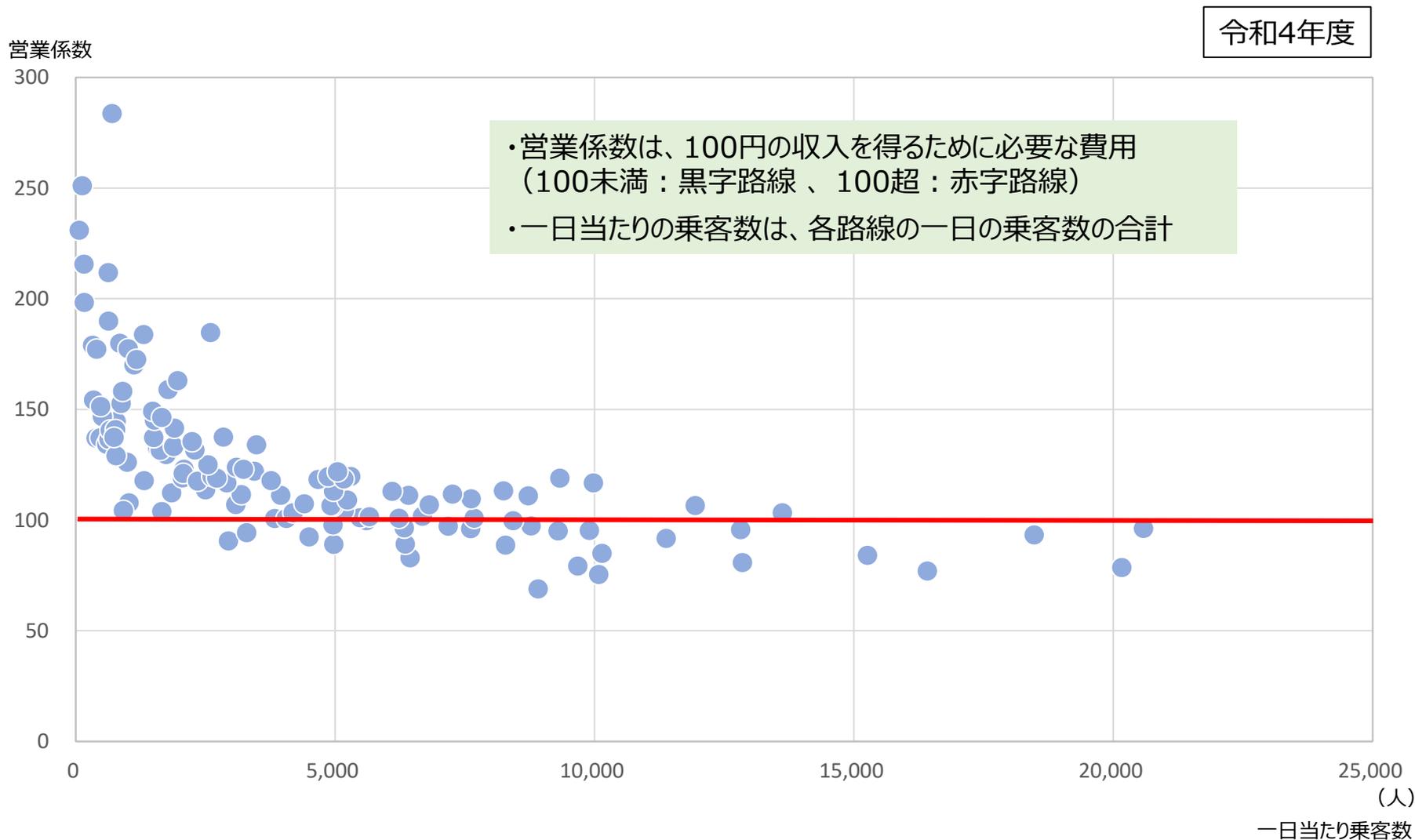


## <都営交通ネットワーク及び運賃制度検討委員会>

- 大江戸線の全線開業に向けて、都営バスの路線ネットワークのあり方について、外部有識者による検討を実施
- 開催数：平成10年度（4回）、平成11年度（5回）
- 平成10年度に都営交通ネットワークのあり方、平成11年度に新しいバスサービス、都営交通の運賃制度について検討
- 平成11年9月3日報告

# (参考) 営業係数と乗客数における散布図

- ✓ 一日当たりの乗客数と収益性を表す営業係数とで散布図を作成した。
- ✓ 乗客数が概ね5,000人を下回る路線は赤字となる割合が高い。



- ✓ 都営バスでは、サステナブルにお客様の安全・安心なお出かけを支えていくため、以下の取組を推進していく。

## 項 目

## 主な取組内容

### 強靱化

#### 大規模水害への対策

- 令和5年2月に策定した「東京都交通局浸水対策施設整備計画」に基づき、荒川氾濫等の大規模水害発生時を想定した車両避難等の訓練を充実させていきます

#### 各種訓練の充実

- 日頃からの職場単位での訓練など、自然災害に対応した実践的な訓練を実施します

### 都営交通ネットワークの連携強化

#### 都営地下鉄・都電等との連携強化

- 都営交通4モード間の乗継利便性を向上させ、都営交通ネットワークの強化を図る観点から事業運営を進めていきます

#### 他事業者やモビリティ等との連携

- 地域公共交通会議等を通じて、他事業者や他のモビリティとの連携を推進します

### 需要創出

#### 都営バスの魅力向上

- 需要の変化を踏まえた利便性の高いダイヤ設定や、お得な乗車券、ポイントサービス等により、お客様に選ばれる都営バスを目指します

#### 沿線地域の魅力発信

- 多様な主体と連携しながら地域の魅力を発掘・発信し、沿線を訪れる人を増やします

## 項 目

## 主な取組内容

### 関連事業の強化

- **広告**
  - 広告付上屋等の各種媒体について、戦略的な販売方法を検討し、広告媒体の販売促進を図ります
- **不動産**
  - 周辺再開発と連携するなど、所有する土地等を最大限有効活用します

### バリアフリーの更なる推進

- **ハード面のバリアフリー**
  - 人にやさしい車両の導入やバス停の改善に引き続き努めていきます
- **ソフト面のバリアフリー**
  - 障害当事者を交えた実践的な研修等を実施します

### 子供・子育て支援

- **お子様連れで利用しやすい環境整備**
  - バス車内におけるベビーカーの取扱い等について、引き続きお客様への広報・PRに努めていきます
- **お子様向けイベントの開催**
  - 夏休みの小中学生向けのイベントや小学生マナー絵画コンクール等を実施します

## 項 目

## 主な取組内容

### カーボンニュートラル

#### ZEV化の推進

- 燃料電池バスの更なる導入拡大に向けて、バス営業所内水素ステーションを有明営業所に整備します
- EVバスの導入について調査・検討を行い、大都市におけるEVバス導入モデルの構築に向けた取組を推進します

### デジタル・データ活用

#### データの活用

- データを蓄積し効果的に活用することで、乗客潮流の分析など、利便性の高い路線やダイヤの設定に役立てます

#### デジタル人材の育成強化

- デジタル技術をより多くの職員が活用できるよう、研修等の充実を図ります

### スタートアップとの連携強化

#### 庁内事業スキームを活用した連携

- ピッチイベントやマッチング等の機会を活用し、情報案内の充実や移動需要の創出など、都営バスにおける課題解決に資する連携を図ります

#### 事業者提案に基づく連携

- 新たな技術や斬新なアイデアを持つスタートアップからの提案を、都営バスの現場の課題に即したソリューションへと発展させるなど、積極的な連携を目指します

路線バスは、鉄道と異なり大規模なインフラを整備することなく路線を設定できることから、まちづくりの進展や需要の変化に比較的柔軟な対応が可能である。こうした路線バスの特長を活かし、都営バスはこれまで、地下鉄開業や大規模再開発等に伴う急激な需要の変化にとどまらず、お客様の利用状況の変化を的確に捉え、弛まざる路線・ダイヤの工夫により、人員や車両等の限られた経営資源を最大限活用し、多くのお客様に都営バスをご利用いただいていた。

同時に、採算性が低く運行が難しい路線であっても、代替交通がないなど、地域に必要な路線については、一部の路線の黒字で賄う「内部補助」により維持してきた。さらに、東京都が経営する公共交通機関として、車両のバリアフリー化や先進的な環境対応、大規模災害時における被災者等の緊急輸送など、都政並びに社会の課題解決に貢献してきた。

一方、今後は人員不足により事業規模が維持できなくなる可能性があるほか、新たな交通手段の普及や鉄道新線の開業により、事業環境は大きく変化していくものと見込まれる。

今後も、バス事業におけるリーディングカンパニーとして、安全・安心の確保、お客様サービスの充実、環境負荷の低減等に先導的に取り組むとともに、中長期的な視点の下、事業環境の変化に柔軟に対応し、安定した輸送サービスを提供し続けていく。

✓ 環境負荷の低減のため、東京都の環境施策と連携を図りながら、今後もバス車両のZEV化を推進していく。

## ■ 燃料電池バスの導入

- 平成29年3月21日から、市販車では日本初となる営業運行を開始
- 令和5年4月1日現在、73両で運行
- 令和6年度に累計80両の導入を目指す



▲燃料電池バス

## ■ バス営業所内水素ステーションの整備・運営

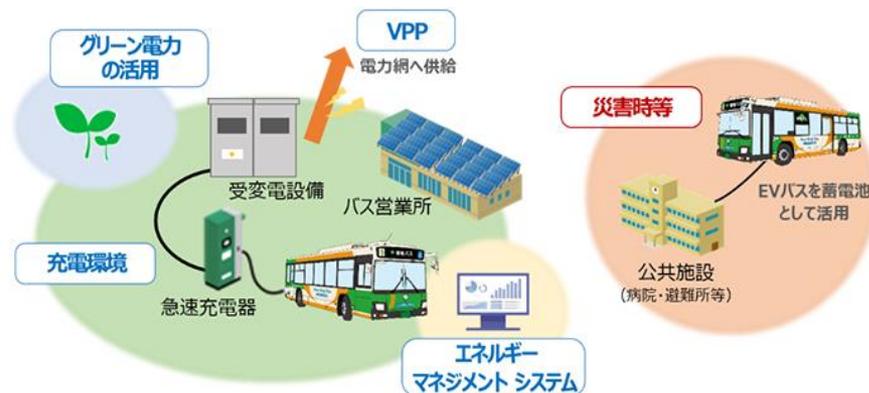
- 国内初となる営業所内ステーションを有明自動車営業所に整備・運営することを決定
- 整備・運営する事業者を公募により、岩谷コスモ水素ステーション合同会社に決定
- 令和7年4月開所予定

## ■ EVバス導入に向けたモデル構築

令和5年9月21日、東京電力ホールディングス株式会社と大都市におけるEVバス導入モデルを構築していくことについて合意し、事業連携協定を締結

### ＜連携事項＞

- (1) 充電環境のあり方
- (2) エネルギーマネジメントシステムの開発
- (3) グリーン電力を活用した充電
- (4) 災害時等におけるEVバスの活用
- (5) EVバスをエネルギーリソースとしたVPP（バーチャルパワープラント）



- ✓ 都営バスは、大正13年1月18日に乗合バスの営業を開始し、令和6年1月18日に100周年を迎える。
- ✓ 今後、100周年記念イベントの実施や記念グッズの発売等を予定している。

## ■ 100周年特設WEBサイト

- 記念動画「東京と走り続けた100年」  
都営バスの100年を振り返るイメージ動画を掲載
- 都営バスの軌跡（過去の扉）  
都営バスのこれまでの歴史や貴重な昔の車両の写真、OB職員による昔話等を掲載
- 今日も走り続ける（現在の扉）  
自動車営業所の1日に密着した取材等を掲載
- 次なる100年へ（未来の扉）【令和6年公開】  
都営バスのこれからの取組や子供たちが思い描く未来のバスを紹介

※順次公開

URL [https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/100th\\_anniversary/](https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/100th_anniversary/)

## ■ 100周年記念イベント

日時：令和6年1月20日

会場：東京タワー 屋外特設会場

- ラッピングバスお披露目撮影会  
歴代の塗装デザインや100周年オリジナルデザイン等
- 100周年記念乗車券・記念グッズの販売
- 100周年記念シークレットバスツアー  
※シークレットバスツアー申込終了済



これからも、この街と皆さまで

▲100周年記念ロゴ



© 東京都交通局

▲都バスマスコットキャラクター「みんくる」

## 第3章

# 軌道事業 (東京さくらトラム (都電荒川線) )

- ✓ 東京に残った唯一の都電として、三ノ輪橋から早稲田間の12.2kmを運行している。
- ✓ 令和4年度の一日当たり乗客数は4.6万人となっている。
- ✓ 路線の大部分が専用軌道となっている。（併用軌道：13.7%、専用軌道：86.3%）

## ■ 概要

<令和4年度末時点>

営業区間	営業キロ	停留場数	在籍車両数	一日当たり乗客数	運賃
三ノ輪橋～早稲田	12.2km	30か所	33両	4.6万人	170円均一（IC 168円均一）

## ■ 路線図



## ■ 軌道道路別本線延長

区分		延長(m)	比率
併用軌道*	国道	395	3.2%
	都道	656	5.4%
	区道	625	5.1%
専用軌道*		10,528	86.3%
総計		12,204	100.0%

\* 併用軌道：道路に軌道が敷設されている区間

\* 専用軌道：道路以外の専用の敷地内に軌道が敷設されている区間

- ✓ かつて都電は、最大で41系統が走っていたが、多くが専用軌道であった荒川線のみが現在も存続している。
- ✓ 昭和49年以降、地域に密着した交通機関として親しまれている。

## ■ 沿革

明治44年 8月	東京鉄道株式会社から路面電車事業を買収し、 東京市電気局として創業
昭和18年	一日平均193万人のお客様が利用
昭和42年 ～ 昭和47年	軌道事業の経営が極度に悪化したため、 35系統181kmの路線を廃止
昭和49年10月	現在の荒川線（三ノ輪橋～早稲田）が 運行開始
平成29年 4月	荒川線の愛称を「東京さくらトラム」に決定

## ■ モータリゼーションの進展による輸送効率の低下

- ・ 昭和30年代に入り、都内の自動車台数の激増によって、交通渋滞が頻発
- ・ 都電の運行速度（輸送効率）が低下し、経営悪化の一因となった

<自動車台数> 24万台（昭和30年） → 61万台（昭和35年）

<運行速度> 14.1km/h（昭和30年） → 12.9km/h（昭和37年）



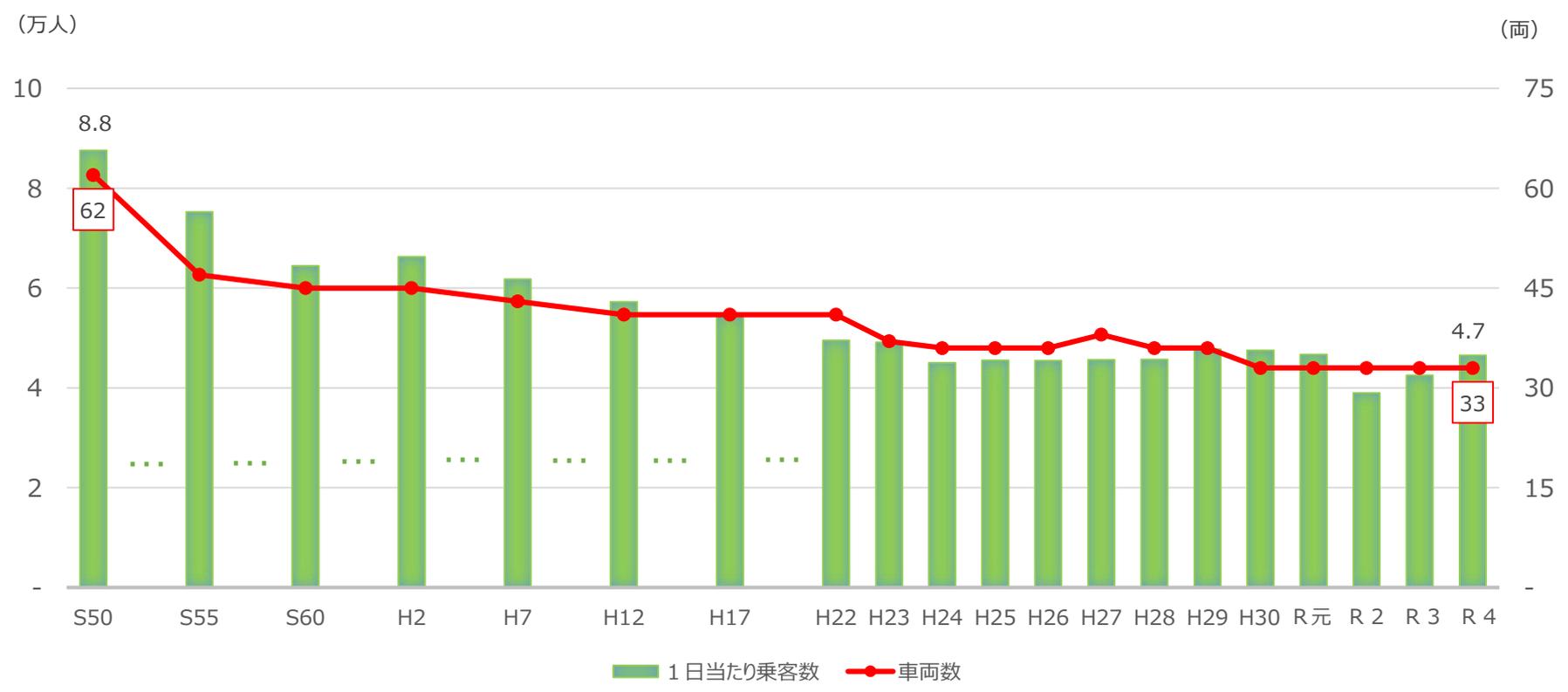
▲ 明治44年の銀座尾張町（現 銀座四丁目）



▲ 昭和40年代の大渋滞の様子

- ✓ 運行開始以降、乗客数は年々減少していたが、4～5万人台まで落ち込んでからは横ばいとなっている。
- ✓ 乗客数に合わせて車両数も減少しており、現在では33両保有している。

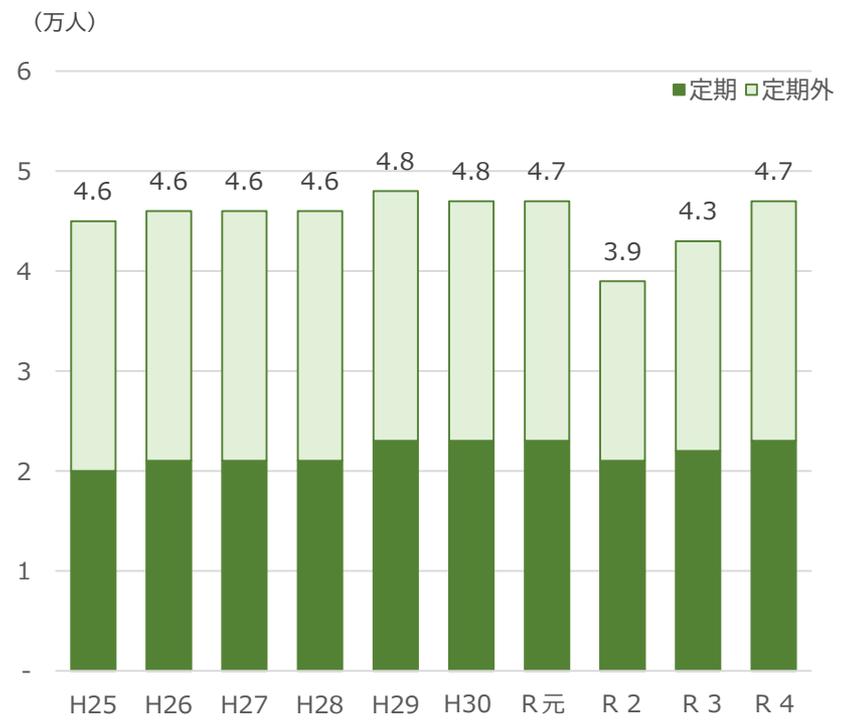
## ■ 一日当たり乗客数と車両数の推移（昭和50年～）



\* 年度末時点の数値

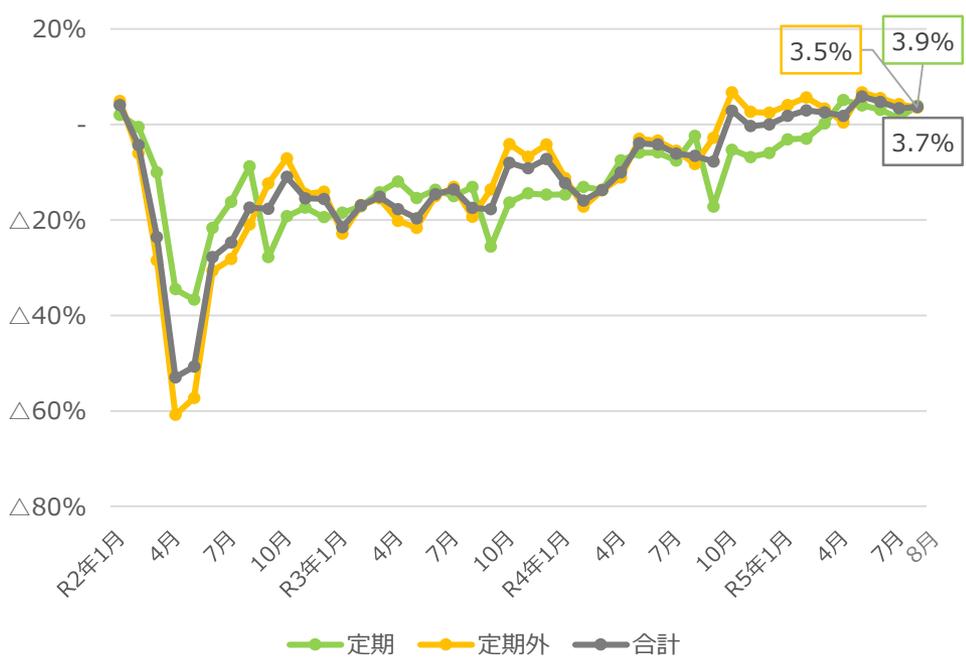
✓ コロナ禍により、令和2年4月時点で令和元年同月比53%減まで落ち込んだが、その後徐々に回復し、令和5年8月時点では同4%増となっており、コロナ禍以前の水準まで回復している。

## ■ 一日当たり乗客数の推移



\* 乗車料補償収入分の人員を含む

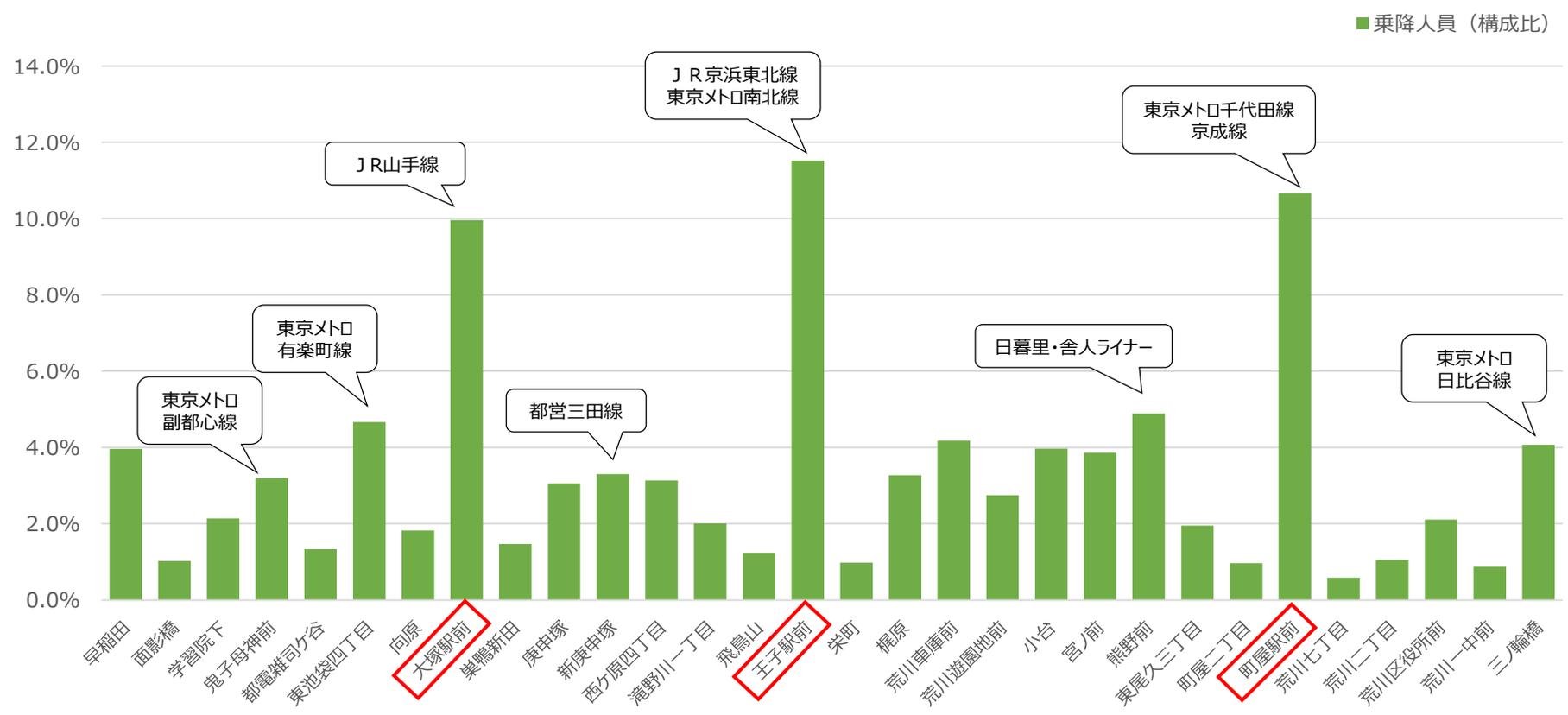
## ■ コロナ禍後の推移（対令和元年同月比）



\* 乗車料補償収入分の人員を除く  
 \* 9月、10月分には、令和元年10月の消費税増税を控えた定期券の駆け込み需要等の影響あり

- ✓ 鉄道路線と接続している停留場のうち、「王子駅前」「町屋駅前」「大塚駅前」での乗降が多い。
- ✓ その他、東京メトロ各線や日暮里・舎人ライナー、三田線と接続している停留場がある。

## ■ 一日当たり停留場別乗降人員（構成比）



\* 平成27年大規模交通センサスによる各停留場の乗降人員の構成比

- ✓ 沿線には、様々な施設や名所があり、沿線の地域住民に加え、観光客等の利用も多い。
- ✓ また、桜の見どころが随所にあるほか、大塚や町屋周辺等でバラの植栽を觀賞できる。

## ■ 主な沿線施設・名所

① 鬼子母神堂

② 巢鴨地蔵通り商店街

③ 飛鳥山公園



④ 都電おもいで広場  
(平成19年5月開設)



⑤ あらかわ遊園  
(令和4年4月リニューアル)

⑥ ジョイフル三の輪商店街

⑦ 三ノ輪橋おもいで館  
(平成30年10月開設)



- ✓ 地域住民の日常生活に密着した路線として地域に根差し、ボランティアによる沿線の美化活動や、商店街における都電を模したオブジェの設置が行われるなど、長年親しまれている。

## ■ 地域に親しまれている路線

### （１）ボランティアによるバラの植栽

区内沿線の花壇で、バラの植樹や花がら摘み、雑草の除草、剪定等を行っている。



▲ 大塚駅前～向原間

### （２）沿線の商店街

都電を模したオブジェ等が設置され、一体となって地域の活性化を図っている。



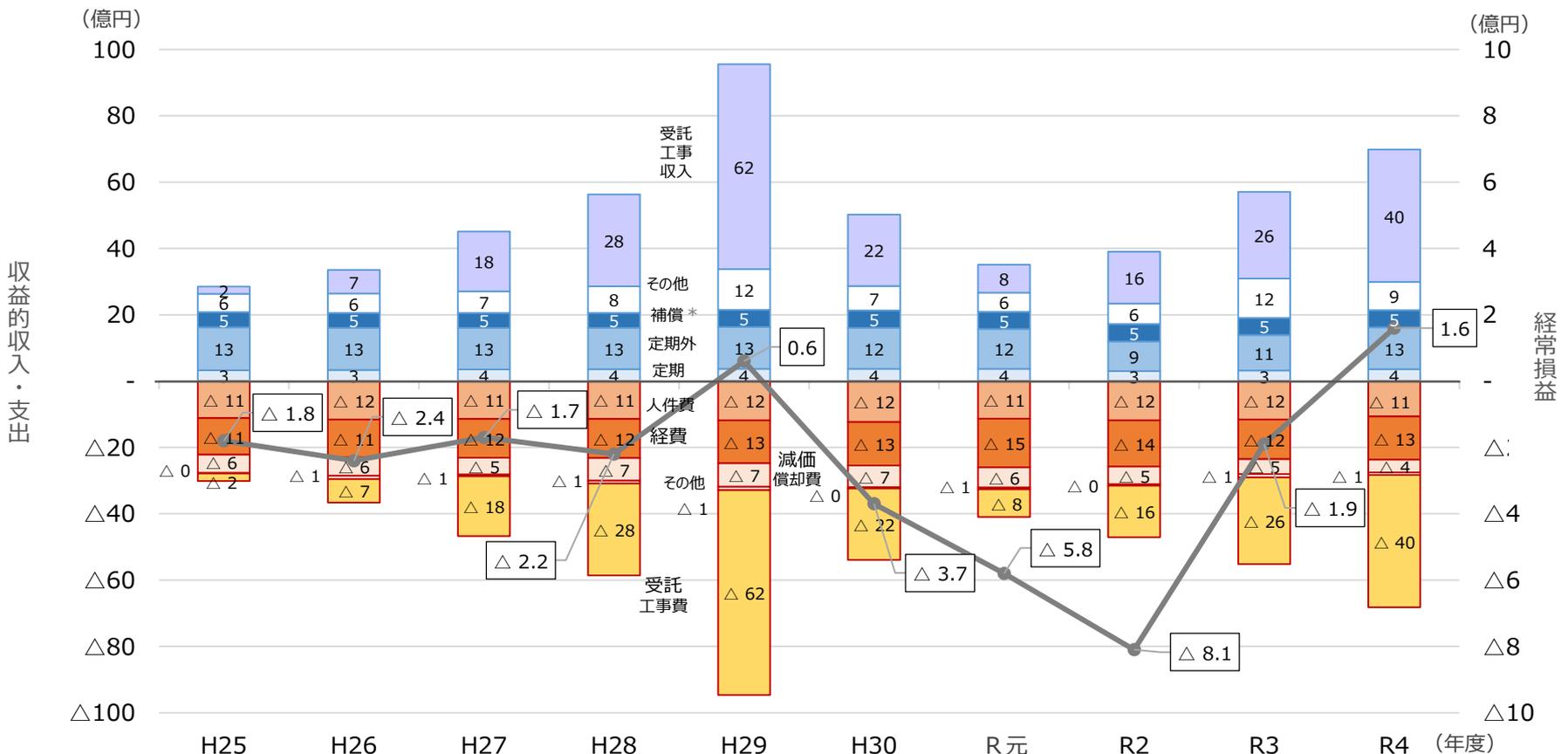
▲ 梶原銀座商店会のマンホール



▲ ジョイフル三の輪商店街のアーケード

- ✓ 乗客数がほぼ横ばいの中、経費・減価償却費等の増加により、赤字基調で推移している。
- ✓ また、街路整備事業等に伴う受託工事関連を除いた経常収支では、恒常的に赤字となっている。

## ■ 収益的収入・支出と経常損益



受託工事関連を除いた経常収支	△2.1	△3.0	△3.2	△4.6	△5.5	△6.0	△6.7	△9.7	△4.6	△2.1
----------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

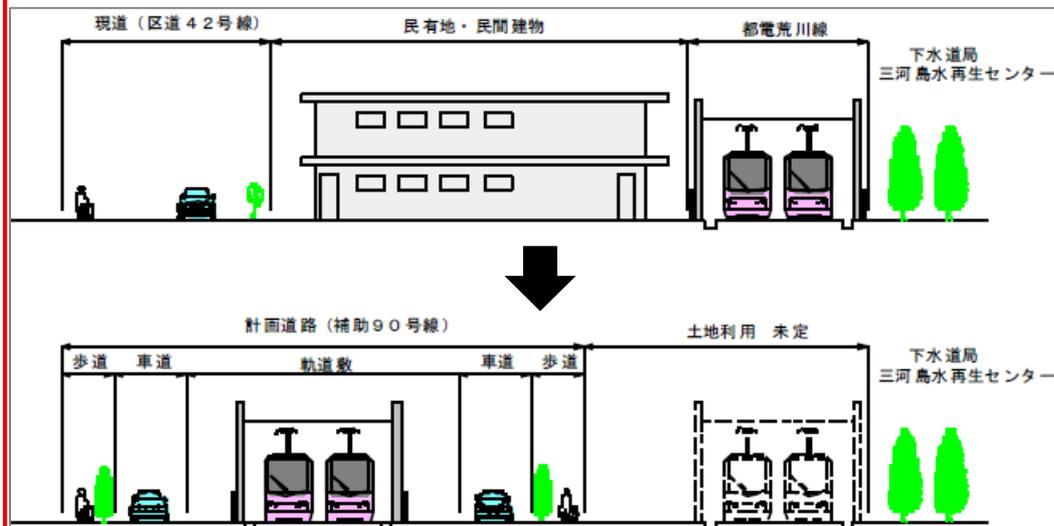
\* シルバーバスや無料乗車券等に係る乗車料補填収入。5年ごとに実施される対面調査等に基づき算定

- ✓ 街路整備事業に伴い軌道の移設等を行う必要がある場合には、当局が道路管理者等から受託して工事の発注や監督等を実施している。

## ■ 沿線の街路整備事業（受託工事）

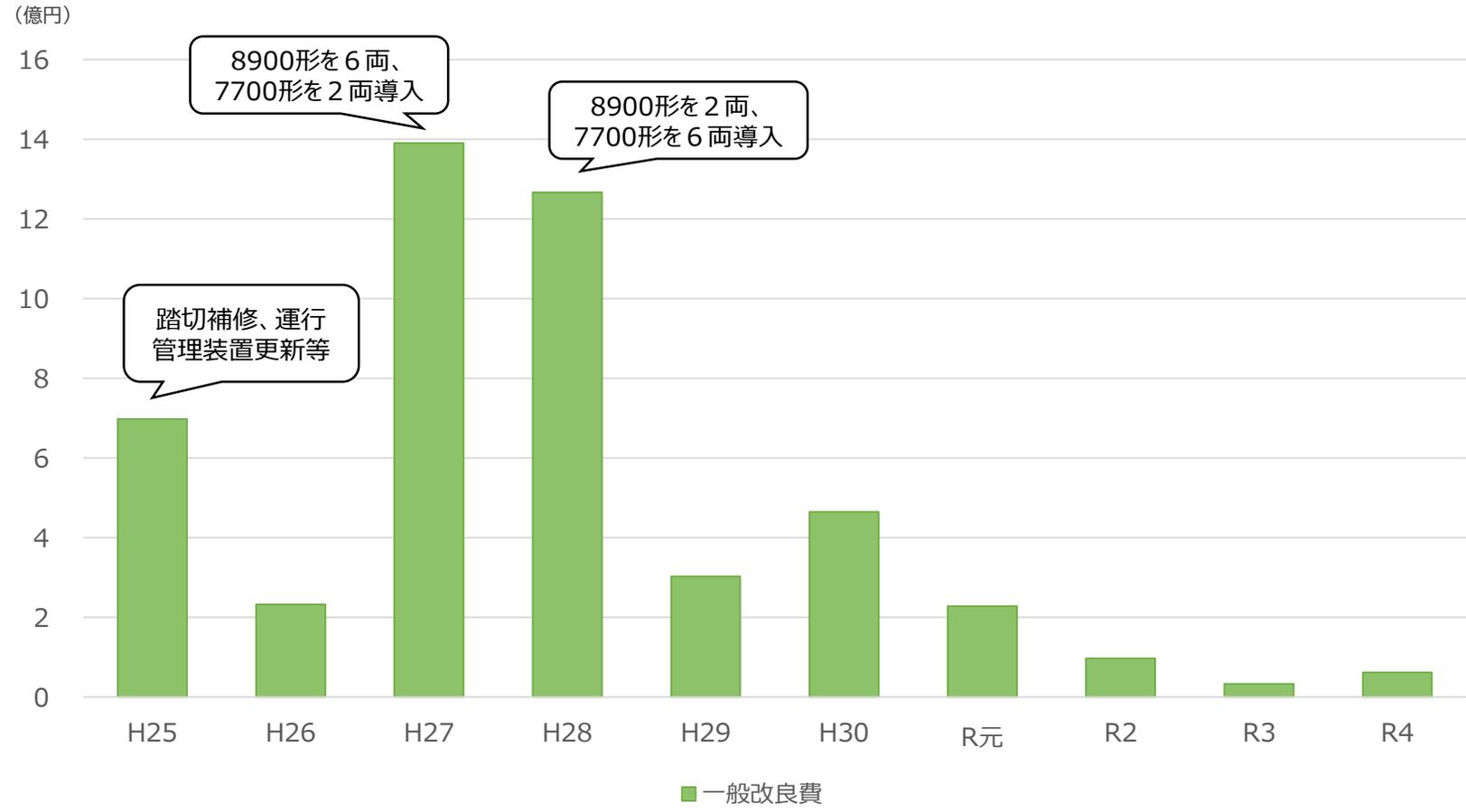
- ① 都道補助90号線（■）：町屋駅前～荒川二丁目（未定（建設局））  
荒川遊園地前～梶原（H28～（建設局））
- ② 都道補助81号線（■）：向原～都電雑司ヶ谷（H17～（建設局・都市整備局））
- ③ 都道環状5の1号線（■）：都電雑司ヶ谷～学習院下（H23～（建設局））

### ▼（例）都道補助90号線（町屋駅前～荒川二丁目）整備概要



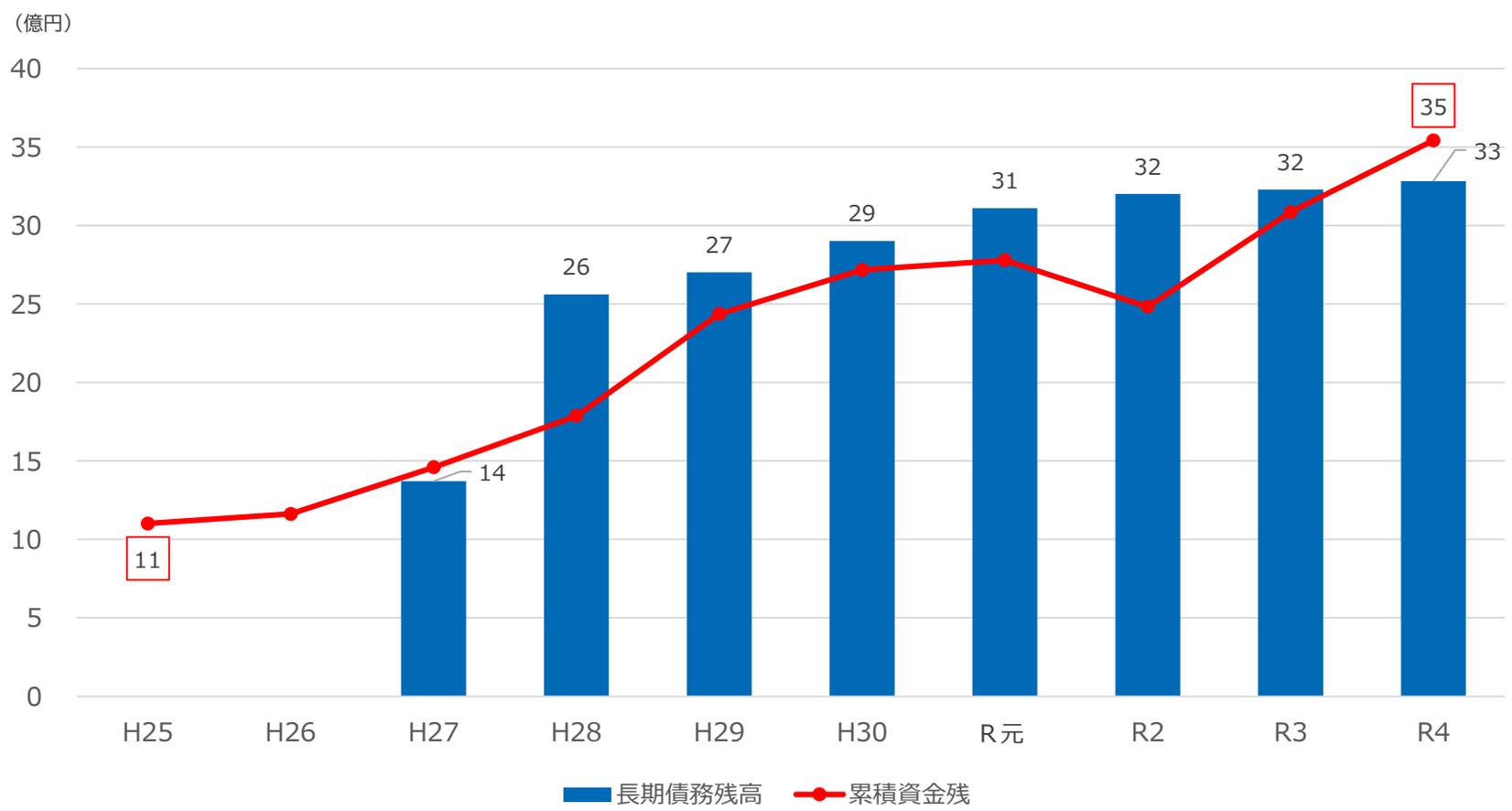
✓ 平成27、28年度にかけて、大規模な車両更新に伴い一時的に資本的支出が増加している。

## ■ 資本的支出の推移



✓ 平成27年度以降は車両更新等に伴い長期債務残高が増加している。

## ■ 長期債務残高、累積資金残の推移



- ✓ 経営改善を図るため、これまで収益強化に努めるとともに、安全・安心の確保を前提としつつ経費の縮減に努めてきた。

■ 主な経営改善の取組

○ これまでの取組

**安全・安心を最優先としながらコスト縮減**に努めるとともに、需要に応じた事業規模の見直しや資産の利活用など、**様々な観点から経営改善**に取り組んできた。

- ・ 業務の委託化による執行体制の見直し：荒川車両検修所の検車業務の委託（平成22年度）
- ・ 需要に応じた事業規模の見直し：運行本数・車両・人員を見直し
- ・ 資産の利活用：庚申塚変電所敷地及び王子変電所敷地の民間貸付（平成26年度）
- ・ 魅力発信による需要創出：車両・停留場のレトロ化、都電おもいで広場・三ノ輪橋おもいで館の開設、各種イベントの開催  
愛称の設定 等

○ コロナ禍以降の経営改善

- ・ 令和2年度において、運行に直接関わらない間接的な経費について、予算から10%の抑制を図る等の取組を実施
- ・ 令和3年度、令和4年度は経費を前年度予算から、それぞれ9.3%、3.5%縮減  
見直し内容：保守庁舎の警備委託業務の見直し、車両の座席シートなどの交換周期の見直し

○ 経費縮減の結果

事項	令和元年度決算	令和3年度決算	増減
修繕費	8.2億円	6.5億円	△20.6%
備用品その他	6.0億円	4.9億円	△17.4%

- ✓ 東京さくらトラムでは、設備・車両の保守点検、車両清掃等を関連団体に委託し、グループ一体となって事業を運営している。

## ■ 関連団体への委託等の状況

団体名	東京交通サービス株式会社（TKS）	一般財団法人東京都営交通協力会
団体種別	政策連携団体 * 1	事業協力団体 * 2
設立年月日	昭和44年10月16日	昭和18年5月29日
資本状況	資本金 2,000万円 (東京都100%)	出捐金 2万円 (東京都からの出捐なし)
経営状況 (令和4年度決算)	① 売上高 80億円 (うち、軌道事業からの 受託料収入4.9億円) ② 純利益 2.3億円	① 売上高 103億円 (うち、軌道事業からの 受託料収入0.2億円) ② 純利益 2.2億円
委託等の内容	・ 保守点検（保線、車両、電気設備など） 等	・ 車両清掃 ・ 広告の管理 等

\* 1 政策連携団体：事業協力団体のうち、都と協働して事業等を執行し、又は提案し、都と政策実現に向け連携するなど、特に都政との関連性が高い団体で、全庁的に指導監督を行う必要がある団体

\* 2 事業協力団体：事業活動範囲が主に都内であるもの又は事業活動目的が主に都内の発展に寄与するものであり、かつ、都が展開する政策の一端を担うなど、主体的に都と事業協力を行う団体であって、「東京都政策連携団体の指導監督等に関する基準」において定める要件を満たす団体

- ✓ 東京さくらトラムは、他の公営事業者の平均と比べ、単位当たりの営業費は多く、乗車料収入は少ない。
- ✓ 単位当たり営業費が多い要因としては、専用軌道の割合が高く、踏切等に係る修繕も必要なこと等が考えられる。

## ■ 他の軌道事業者との比較

令和元年度実績	東京都	札幌市	函館市
乗客数*	1,709万人	858万人	545万人
乗車料収入*	20億8,907万円	13億283万円	9億567万円
1人1キロ当たり 営業費	71.4円	88.6円	84.7円
1人1キロ当たり 乗車料収入	46.5円	59.5円	55.4円
1人当たり平均乗車キロ	2.6km	2.8km	3.0km
専用軌道の割合	86.3%	0%	0%

令和元年度実績	熊本市	鹿児島市
乗客数	1,101万人	1,093万人
乗車料収入	15億7,733万円	14億1,301万円
1人1キロ当たり 営業費	54.1円	49.4円
1人1キロ当たり 乗車料収入	43.5円	35.9円
1人当たり平均乗車キロ	3.3km	3.7km
専用軌道の割合	2.9%	30.5%

### 1人1キロ当たり営業費

都電	4都市平均
71.4円	69.2円

▶他事業者平均と比較し、  
単位当たり営業費は多い

### 1人1キロ当たり乗車料収入

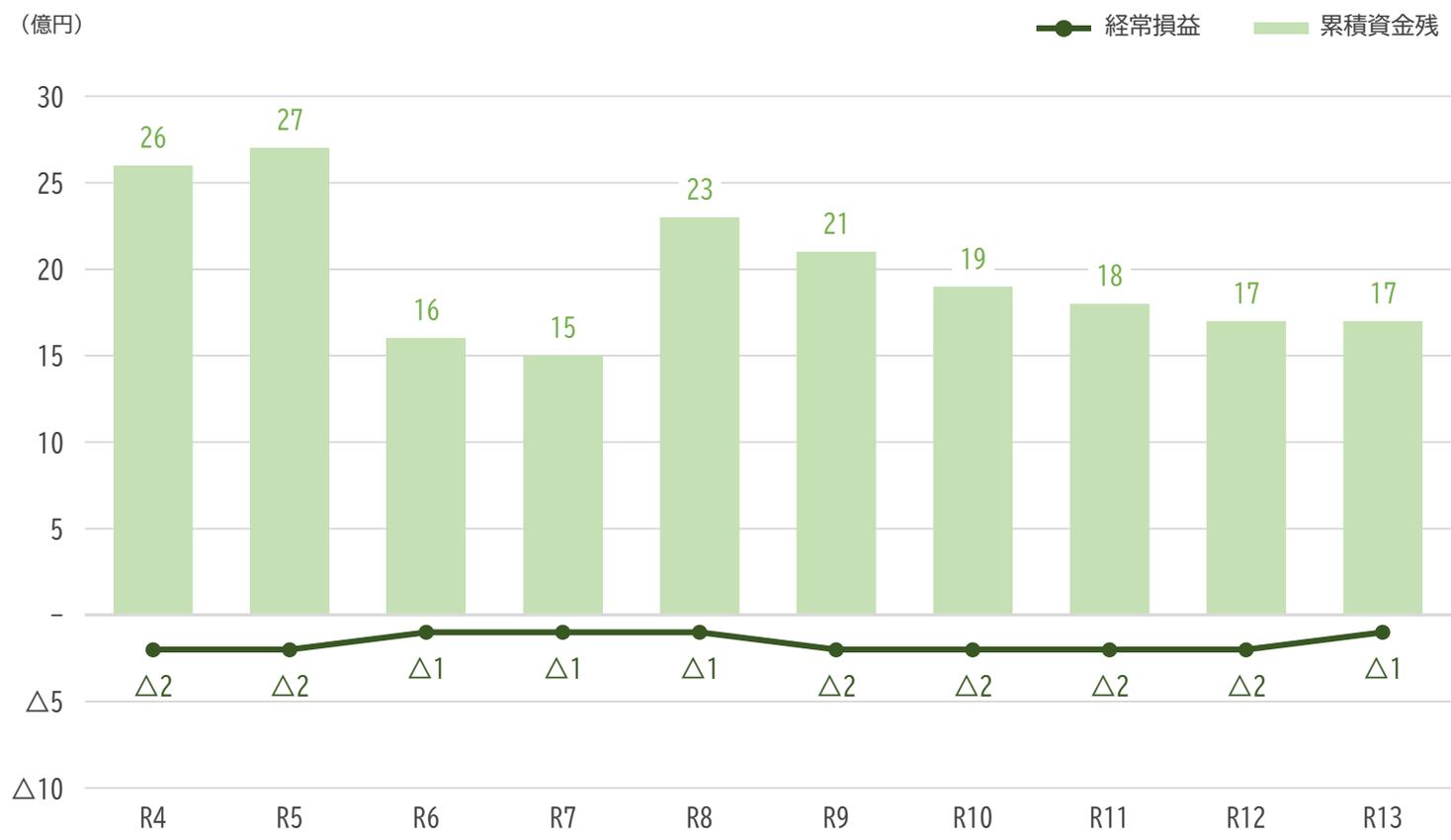
都電	4都市平均
46.5円	48.6円

▶他事業者平均と比較し、単位  
当たり乗車料収入は少ない

出典：国土交通省「鉄道統計年報（令和元年度）」、総務省「地方公営企業年鑑（令和元年度）」  
\* 東京都と札幌市は敬老バス等の数値を含む。それ以外の都市は乗客数にのみ敬老バス等の数値を含む。

- ✓ 経営計画2022の収支見通しでは、経常損益は赤字で推移することを見込んでいる。
- ✓ 電気料金や物価の上昇等が今後も継続した場合、将来の経常損益はより厳しくなるものと見込まれる。

## ■ 経常損益・累積資金残の見通し



\* グラフは、経営計画策定時の数値であり、令和4年度決算や令和5年度予算とは異なる。

✓ 今後、施設の大規模改修や建て替えが必要となるほか、停留場の更新需要が増加していく見込みである。

■ 施設

(1) 荒川電車営業所

- ・ 竣工：昭和59年
- ・ 経過年数：39年
- ・ 大規模改修\*：平成8年



(2) 保守庁舎

- ・ 竣工：昭和58年
- ・ 経過年数：40年
- ・ 大規模改修\*：平成11年



(3) 庚申塚変電所

- ・ 竣工：昭和27年
- ・ 経過年数：71年
- ・ 大規模改修\*：平成16年



\*ほか、小規模改修を適宜実施

■ 停留場上屋

	停留場名	経過年数		停留場名	経過年数
1	早稲田	30	16	栄町	28
2	面影橋	30	17	梶原	29
3	学習院下	30	18	荒川車庫前	28
4	鬼子母神前	9	19	荒川遊園地前	11
5	都電雑司ヶ谷	30	20	小台	20
6	東池袋四丁目	27	21	宮ノ前	27
7	向原	30	22	熊野前	29
8	大塚駅前	33	23	東尾久三丁目	29
9	巢鴨新田	30	24	町屋二丁目	28
10	庚申塚	30	25	町屋駅前	27
11	新庚申塚	28	26	荒川七丁目	28
12	西ヶ原四丁目	27	27	荒川二丁目	29
13	滝野川一丁目	29	28	荒川区役所前	27
14	飛鳥山	29	29	荒川一中前	23
15	王子駅前	28	30	三ノ輪橋	29



▲ 西ヶ原四丁目停留場

- ✓ 当面車両の更新予定はないものの、8500形 5両は現時点で30年超が経過しており、令和14年度以降に車両更新が必要となる見込みである。

■ 車両

型式	車両数	経過年数
8500形	5両	30～33年
9000形	2両	15、17年
8800形	10両	13～15年
8900形	8両	7、8年
7700形	8両	7、8年

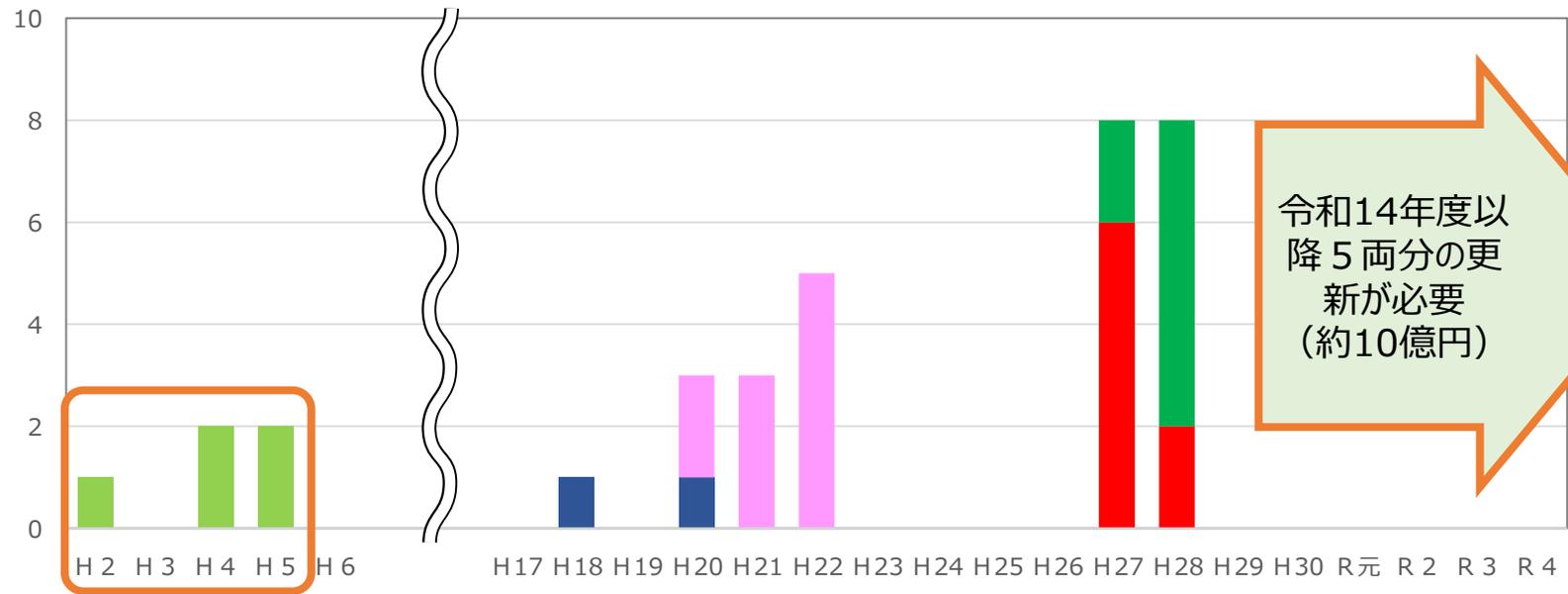


▲ 8500形



▲ 9000形

■ 8500形 ■ 9000形 ■ 8800形 ■ 8900形 ■ 7700形



令和14年度以降 5両分の更新が必要 (約10億円)

- ✓ 東京さくらトラムでは、サステナブルにお客様の安全・安心なお出かけを支えていくため、以下の取組を推進していく。

## 項 目

## 主な取組内容

### 強靱化



#### 災害対策への対応

- 荒川氾濫等の大規模水害を想定した車両避難訓練等を実施します

### 都営交通ネットワークの連携強化



#### 都営バスや日暮里・舎人ライナー等との連携強化

- デジタル技術等を活用しながら都営交通 4 モード間の乗継利便性を向上させ、都営交通ネットワークを強化します

### 需要創出



#### 観光資源としての魅力発信

- 沿線地域と緊密に連携し、観光資源としての魅力発信を一層強化し、旅客需要の創出を図ります

### 関連事業の強化



#### 資産の有効活用

- 引き続き保有資産を有効に活用するほか、都電の魅力を活かして関連事業収入の増加を図ります

## 項 目

## 主な取組内容

### バリアフリーの推進

#### バリアフリー設備の維持・管理

- 引き続きバリアフリーに対応した施設・設備を適切に維持・管理します

### 子供・子育て支援

#### 親子向けイベントの開催

- 都電おもいで広場も有効に活用しながら、子育て世代や子供が楽しめるイベントを開催します

### カーボンニュートラル

#### 100%再生可能エネルギーによる運行

- 交通局の水力発電による電力で都電を運行します

### デジタル・データ活用

#### デジタル技術の活用

- デジタル技術を活用することで、安全やサービスにおける品質の維持・向上を図ります

### スタートアップとの連携強化

#### 庁内事業スキームを活用した連携

- デジタルチケットを試験導入するなど、課題解決に資する連携を図ります

地域の身近な交通機関として、引き続き多くの方にご利用いただくとともに、東京に残った唯一の都電として、沿線地域と緊密な連携のもと魅力発信を一層強化し、旅客需要の創出を図っていく。

一層の経費節減や乗車料収入の増加など、様々な観点から経営改善を図ることで、将来の設備投資に向けた資金余力を確保し、サステナブルな事業運営に努めていく。

## ■ デジタル乗車券を試験的に導入

- 令和5年度東京都キングサーモンプロジェクトで採択されたRYDE(株)と連携し、沿線地域と連携したデジタル乗車券を試験的に導入（令和5年12月15日～令和6年3月10日）
- デジタル乗車券は、既存の都電一日乗車券に加え、地域の店舗と連携した「地域特典（クーポン）」を追加
- 副次的効果として、利用者の属性（年齢、性別等）を分析し、今後のマーケティングに活用予定

### 【参考：RYDE(株)概要】

- 設立：令和元年9月20日
- 事業内容：
  - ✓ RYDE PASS（アプリ）の運営
  - ✓ RYDEプラットフォームの運営、DX支援事業
- 事業実績：
  - ✓ 北総線：夏のお出かけきつぷ
  - ✓ 東急バス：スマホ定期券等他、国内80事業者以上と連携あり



▲ デジタル乗車券（イメージ）

## ■ 100%東京産水力発電の電気で運行予定

- 交通局では、多摩川上流の3つの水力発電所で年間約3万5千世帯分の使用量に相当する電気を都内へ供給
- 令和3年度から、都営バス全営業所で活用
- 令和6年度からは、東京さくらトラムの運行電力として活用予定



▲ 電気供給イメージ



▲ 多摩川上流概略図

自動車運送事業及び軌道事業について、経営状況等を踏まえつつ、事業環境の変化に対応しながら新たな取組にも果敢に挑戦し、サステナブルにお客様の安全・安心なお出かけを支えていくため、各事業の目指す方向や今後の取組等について、ご議論及びご意見をいただきたい。