

第1節 序説

都市における公共交通は、都市活動を支える重要な都市施設の一つであり、市民の都市生活と密接な関係を有している。

このため、市民にとって安全かつ効率的で、快適な公共交通を確保することは、地域住民の福祉の増進に不可欠である。このような観点から、都市計画と整合性がある有機的な交通体系を確立し、地域の特性及び交通需要に即応した交通網を整備することが地方自治体の使命となっている。

また、その都市の交通網を支える責務を担って自ら

が経営する公営交通は、市民の足の確保に大きな役割を果たしている。

現在、東京都内の公共交通は、都心部においては、都営地下鉄、都営バス、路面電車(東京さくらトラム(都電荒川線))及び日暮里・舎人ライナー並びに東京メトロ及びJR、また、周辺部においてはJR、私鉄、民営バスなどにより多角的に経営されている。

そのうち、東京都が経営する都営交通は、令和4年度で一日約295万人のお客様に御利用いただいている。

なお、東京都区部における平成29年度の各交通機関別の占有率は下表のとおりであり、都営交通の占有率は約11.0%である。

東京都区部交通機関別占有率

(平成29年度)

交通機関別		東京都区部	
		一日平均(千人)	占有率(%)
J	R	10,834	34.2
私	鉄	8,623	27.2
地	下鉄	10,081	31.8
路	面電車	105	0.3
バ	ス	1,073	3.4
ハイヤー・タクシー		976	3.1
合計		31,692	100.0
上記のうち	都営	3,474	11.0
	新交通	86	0.3
	地下鉄	2,713	8.6
	路面電車	48	0.1
	バス	627	2.0

参考：2019(平成31・令和元)年版 都市・地域交通年報

(注) 私鉄には新交通を含む。

第2節 局事業の沿革

交通局は現在、地方公営企業法に基づき、独立採算制の原則により、(1)自動車運送事業として乗合バス、貸切バス及び特定バス(特定バスは平成19年度から事業休止)、(2)軌道事業として路面電車(東京さくらトラム(都電荒川線))、(3)新交通事業として日暮里・舎人ライナー、(4)懸垂電車事業として上野動物園内のモノレール(上野懸垂線)(令和元年11月から運行休止)、(5)高速電車事業として地下鉄(浅草線、三田線、新宿線及び大江戸線)、(6)電気事業として多摩川第一発電所、多摩川第三発電所及び白丸発電所の6事業を営んでいる。

交通局は、明治44(1911)年8月1日に東京鉄道(株)から路面電車事業及び電気供給事業を買収し、東京市電気局として創業した。創業当時は、軌道延長192キロ、車両数1,054両をもって営業し、1日51万人が路面電車(東京市電)を利用していた。その後近代化や住民の増加により市電事業は拡張していった。

大正12(1923)年9月1日に発生した関東大震災は、東京を一瞬のうちに崩壊させ、同時に発生した火災により市電事業は壊滅的な被害を受けた。

関東大震災発生後、市電事業の復旧に相当の時間を要することから、電気局は、市民の足を確保するための応急措置として乗合バスの運行を計画し、大正13(1924)年1月18日、アメリカフォード社製の11人乗り車両44両をもって、巣鴨～東京駅間及び中渋谷～東京駅間の2系統で乗合バスの運行を開始した。これが今日の都営バスの起源となった。

震災から昭和初期にかけて、自動車交通の著しい発達により鉄道や軌道の不振は全国的なものとなった。

国は、交通事業の変動に対処するため、昭和13(1938)年に陸上交通事業調整法を制定した。これにより、昭和16(1941)年に東京市付近の地域別調整が決定した。その概要は、旧市内(山手線の内側及び荒川放水路以西)

を路面と地下とに分け、路面交通事業は東京市に、地下鉄事業は帝都高速度交通営団(現東京地下鉄(株)。以下「営団」という。)に統合するというものであった。これに基づき、昭和17(1942)年2月、東京市は旧市内の軌道及びバス事業8会社10事業を買収し、独占的な路面交通事業者となった。

このような中、昭和18(1943)年7月1日、内務省主導による東京都制の施行により東京市電気局は東京都交通局に改称した。

昭和16(1941)年12月に始まった太平洋戦争の戦況は年々悪化し、昭和20(1945)年3月10日の東京大空襲により交通局の事業も壊滅的な被害を受けた。

終戦後、交通局は戦後復興を目指し、機動性に富む乗合バス事業の大幅な増強を図って都民の足を確保してきた。

また、バスと比較して収容力が大きく、軌道を必要としない無軌条電車(トロリーバス)の採用を決定し、昭和27(1952)年5月に上野公園～今井間で営業を開始した。その後、順次路線を拡大したが、経営悪化により昭和43(1968)年をもって当事業は廃止となった。

東京市電気局として、東京鉄道(株)から引き継いだ電気供給事業については、戦時下の昭和16(1941)年に施行された配電統制令に基づき、翌17(1942)年3月に設立された関東配電(株)(現東京電力ホールディングス(株))にその事業を出資した。

一方、昭和7(1932)年に東京市水道局が小河内村の多摩川にダムを築造する計画を策定したことを受け、電気局は、自家用発電所を建設し、市の路面電車事業及び電気供給事業のための電力の自給を図ることとした。その後、太平洋戦争のため建設が大幅に遅れたものの、昭和32(1957)年12月に多摩川第一発電所が稼働を開始し、電気事業が開始した。

戦後、路面電車事業の乗客は減少傾向にあり、また、自動車交通量の増加が予想されたため、局は路面電車事業を代替する交通機関の検討を行った。昭和32(1957)

年12月、将来の都市交通機関の実験線として、日本で最初の、世界では2番目となるモノレールの運行を上野動物園内で開始した。

東京における地下鉄は、昭和2（1927）年東京地下鉄道（株）（現東京地下鉄（株））による浅草～上野間（現東京メトロ銀座線の一部）の開業が最初である。

戦後、東京が首都としてその機能を十分発揮できるよう、交通の主役となる地下鉄の早期建設が叫ばれたが、営団のみに地下鉄の建設を委ねては、早急な地下鉄の建設は困難であった。その一方で、都内では人口及び自動車交通量の増加により路面交通が危機に瀕し、都民生活への重大な影響が懸念された。

これを回避するため、昭和32（1957）年、当時の運輸省は、都市交通審議会の答申に基づき、交通局が都市高速鉄道1号線の押上～馬込間を建設し、押上で京成電鉄と、泉岳寺で京浜急行電鉄と相互直通運転を行うよう内示した。これを受け、交通局は営団から免許線の一部を譲り受け、地下鉄1号線（浅草線）の建設を開始し、昭和35（1960）年12月4日、初の都営地下鉄として、浅草線浅草橋～押上間3.1キロの営業を開始した。その後、昭和43（1968）年には三田線、昭和53（1978）年には新宿線、平成3（1991）年には大江戸線を開業し、順次営業区間を延伸していった。平成12（2000）年12月には大江戸線が全線開業し、都営地下鉄の営業キロは109キロとなり、都内の地下鉄ネットワークは飛躍的に拡充した。

さらに、区部北東部の交通不便地域の解消、沿線地域の活性化等を図るため、平成20（2008）年3月、新交通システム日暮里・舎人ライナーが開業した。これに伴い都営交通ネットワークも充実した。

このように、明治44（1911）年8月1日の創業以来、関東大震災や太平洋戦争によって施設、車両等に甚大な被害を受けたこともあったが、都営交通は、通勤、通学、レジャー、買物など東京の都市活動や都民生活を支える公共交通機関としての役割を担ってきた。

今後も、公営交通事業者としての使命を遂行し、都民の足としての役割を果たしていく。

第3節 経営の基本

地方自治法第1条の2第1項は、地方公共団体の役割を「住民の福祉の増進を図ることを基本として、地域における行政を自主的かつ総合的に実施する」と定め、同法第2条第2項において、「普通地方公共団体は、地域における事務及びその他の事務で法律又はこれに基づく政令により処理することとされるものを処理する。」としている。そして、特に、同法第263条で「普通地方公共団体の経営する企業の組織及びこれに従事する職員の身分取扱並びに財務その他企業の経営に関する特例は、別に法律でこれを定める。」とし、普通地方公共団体が地方公営企業法に基づき企業経営することを認めている。

地方公共団体が交通、水道等各種の企業を経営し、財貨又はサービス等の提供を行う目的は、地域住民の福祉の増進に資するためであり、この限りにおいては、公共の秩序を維持し、道路を整備し、学校を設置する等地方公共団体の一般行政事務と異なることはないが、公営企業はお客様にお支払いいただく料金によりその経費を賄う独立採算制を原則としており、常に企業としての経済性を発揮するように運営されなければならない。

このように企業として能率的経営を図ってその経済性を高め、もって公共の福祉を増進し、地方自治の発展に資すること等から、昭和27年、地方公営企業法が制定され、交通局の所管する自動車運送事業、軌道事業、新交通事業、鉄道事業（懸垂電車事業、高速電車事業）及び電気事業には、いずれも同法が適用されている。

そして、同法第3条は「地方公営企業は、常に企業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に運営されなければならない。」と定め、公営企業経営の基本原則として、「経済性」と

「公共性」との二つを掲げている。

なお、同法第4条「地方公共団体は、地方公営企業の設置及びその経営の基本に関する事項は、条例で定めなければならない。」との規定に基づき、東京都においては「東京都地方公営企業の設置等に関する条例」及び「東京都公営企業組織条例」を制定している。

また、同法第6条において、「この法律は、地方公営企業の経営に関して、地方自治法並びに地方財政法及び地方公務員法に対する特例を定めるものとする。」と規定し、地方公営企業法は地方自治法、地方公務員法及び地方財政法の原則に準拠しつつも、地方公営企業の特質に鑑み、企業の組織、財務、職員の身分取扱い等について、特例を定めている。

なお、交通局の所管する事業については、いわゆる事業法（括弧内は適用事業）として、（1）道路運送法（自動車運送事業）、（2）軌道法（軌道事業及び新交通事業）、（3）鉄道事業法（懸垂電車事業及び高速電車事業）（4）電気事業法（電気事業）が主たる適用法規となっている。

第4節 経営状況の推移

1 第一次財政再建計画（昭和41年度～昭和48年度）

都営交通事業のうち高速電車を除く交通事業における昭和40年度末の不良債務は152億円に達し、既に企業自体の努力のみによって経営の健全化を図ることは困難な状況であった。

そこで、事業の財政再建を速やかに図るため、地方公営企業法の財政再建規定の適用を受けることとし、国及び一般会計からの補助及び企業自体の体質改善を強力に推進することを骨子とした「東京都交通事業財政再建計画」を策定し、昭和42年7月に都議会の議決を経て、同年8月1日付けで自治大臣の承認を受けた。

この計画は、昭和43年以降財産処分計画等6次にわたる計画変更を行い、昭和48年度をもって、不良債務を解

消するという当面の目標を達成し、終了した。

2 第二次財政再建計画（昭和51年度～昭和55年度）

その後、昭和48年度のオイルショックを契機とした異常なインフレのため、地下鉄建設費の激増、諸経費の増大、事業環境の悪化によるバス離れ等により、都営交通事業の昭和50年度末の累積欠損金は、969億円となり、このままでは本来の使命である輸送サービスを維持していくことが極めて困難な状況に立ち至った。

このため、東京都は都営交通の安定及び発展についてその方策を検討するため、昭和51年2月、「東京都交通問題対策会議」を設置し、同年9月「都営交通事業の当面の再建について」の緊急提言を行った。

交通局ではこの提言を基に、昭和51年10月、定数削減等の企業内努力をはじめ、料金の適正化、公共負担の拡充を三本柱とする「都営交通事業財政再建計画」を策定し、都民や職員の理解と協力との下にその実施に努め、一応の成果を挙げる事ができた。

しかし、この間、東京都の財政は極度に悪化し、危機的状況に陥ったため、都財政の再建は都政の緊急かつ最大の課題となり、昭和54年7月に設置された「東京都財政再建委員会」は、同年11月に行った中間答申の中で公営企業に対する繰出金の見直しを求めた。

そのため、都営交通に対する昭和55年度からの任意補助金は打ち切られ、新たな観点から財政再建の方策と公共負担とについて、「東京都公営企業等財政再建委員会」の場で議論されることとなった。

3 第三次財政再建計画（昭和56年度～昭和58年度）

「東京都公営企業等財政再建委員会」は、昭和55年2月に設置され、同年11月、公営企業の財政再建についての基本的考え方並びに各事業の財政再建についての目標及び具体的方策について答申を行った。

交通局はこの答申を踏まえて、昭和55年11月、企業内

努力を中心に、料金の適正化、公共負担の拡充及び交通政策の体系化を基本方策とした「東京都交通事業財政再建計画」を策定し、その実施に努めた。

さらに、東京都は昭和56年10月に「東京都交通問題懇談会」を設置し、①東京における交通政策の基本的方向、②公共交通機関のサービス改善、③公共交通機関の経営問題、④行政機関相互の連絡と役割分担等について検討の結果、昭和58年3月に中間提言、昭和59年7月には最終報告を行った。一方、交通局もこれに対応するため、昭和59年8月、交通問題検討委員会を設置し、長期的な視点に立って提言内容及び都営交通の諸問題について検討を進めた。

また、東京都は昭和59年10月、「東京都地下鉄サービス一体化協議会」を設置し、営団との窓口案内情報の一体化、駅舎施設等の共同利用、運賃制度のあり方等について検討を進め、昭和60年5月に「情報案内サービスの向上について」、昭和61年6月に「乗継サービスの向上について」の報告を行った。この報告を基に、交通局は情報案内サービスの一体化等についての具体策を営団と協議し、逐次実施に移していくこととした。

4 経営健全化計画（昭和59年度～平成2年度）

交通局は、3次にわたる財政再建計画を策定し、企業内努力を中心に計画の目標達成に努力を重ね、着実にその成果を挙げてきたが、企業環境は依然として厳しく、その後の事業運営及び財政見通しは楽観を許さない状況にあった。

このため、交通局は昭和59年1月、「東京都交通事業経営健全化計画」を定めるとともに、その具体的な施策を推進するため、前期3か年について「東京都交通事業経営健全化計画前期実施計画」（昭和59年度～昭和61年度）を策定し、局を挙げて計画の遂行に努めた。これにより、昭和60年度にはバス事業において27年ぶりに経常収支で黒字を計上し、高速電車事業においては、開業以来初めて営業損益が黒字となるなど、着実に経営体質

の改善が図られつつあった。

しかしながら、昭和61年度末における累積欠損金は、自動車運送事業で219億円、高速電車事業で2,883億円に達し、交通局のみの経営努力では、速やかに財政基盤の改善を図ることは極めて困難であった。そのため、財政基盤を抜本的に改善し、交通事業の安定化と地下鉄の整備とを円滑に進めるため、特段の措置として、昭和62年度に一般会計から「都営交通事業経営改善特別対策」を受け、経営改善が図られた。

交通局は、先に策定した経営健全化計画を基本とし、さらに、大江戸線等の建設など新しい事業を積極的に展開するため、後期4か年について、新たな視点から「東京都交通事業経営健全化計画後期実施計画」（昭和62年度～平成2年度）を策定した。その遂行に努めた結果、平成2年度においては、前年の消費税導入の影響があったにもかかわらず、自動車運送事業は乗車料収入の伸びなどにより経常損益で6億円の赤字に留まる一方、軌道事業は前年度に引き続き経常損益で黒字を確保し、高速電車事業においても営業損益及び減価償却前損益で引き続き黒字を計上することができた。

5 長期経営基本方針（平成3年度～平成12年度）

交通局を取り巻く内外の環境は依然として厳しく、また、21世紀に向けて様々な社会環境の変化によるお客様ニーズの多様化が予測された。こうしたことから、一層の効率的経営を図るとともに、質の高い輸送サービスの提供等の課題に積極的に対応した事業を展開していくため、平成3年3月、新たな視点から21世紀の都営交通を目指した「東京都交通局長期経営基本方針」を策定した。

この長期経営基本方針は、交通局の経営理念及び行動指針を明らかにするとともに、各事業の目指すべき将来像を描き、平成12年度における財政目標及び事業目標を設定したものである。そして、経営の基本的方向として、「公共交通網の整備における都営交通の役

割の強化」、「輸送サービスの充実」、「経営効率化及び組織の活性化の推進」、「料金の適正化」、「公共助成の拡充」及び「附帯事業の展開」の6項目を挙げた。

(1) 都営交通プラン'91(平成3年度～平成5年度)

平成3年12月には、長期経営基本方針に基づく前期3か年の実施計画として、「東京都交通局前期総合実施計画―都営交通プラン'91―」(平成3年度～平成5年度)を策定し、大江戸線の開業(練馬～光が丘間)をはじめ、シャトルバスの運行開始(新宿駅西口～都庁間)、人や都市環境に優しいリフト付超低床バス、ディーゼル・電気ハイブリッドバスの試験的導入等の事業を計画に沿って実施した結果、事業計画はほぼ目標を達成したが、財政収支計画については計画を下回るものとなった。

(2) 都営交通プラン'94(平成6年度～平成8年度)

平成6年4月には、前期総合実施計画の実施結果を踏まえつつ、乗客の確保及び需要の開拓、成熟社会を背景とした乗客ニーズへの的確な対応並びにより一層の効率的な経営を図る視点から、「東京都交通局中期総合実施計画―都営交通プラン'94―」(平成6年度～平成8年度)を策定した。

この計画に基づき、地下鉄全駅への自動改札機の設置、Tカードの全線への拡大と営団との共通化、地下鉄車両の全車冷房化、CNG(圧縮天然ガス)バス・ノンステップバスの試験的導入、バス共通カードの民営バスとの利用拡大等を行うとともに、お客様本位のサービス推進体制及びトップマネジメント補佐機能の充実強化を図るための大幅な組織改正を行った。

また、地下鉄・軌道・モノレール・バスの料金改定を平成7年3月に行うとともに、平成8年4月には、交通任用系職員及び現業系職員に適用する給料表の改正を行った。しかしながら、週休二日制の普及や情報通信手段の発達等により、乗客数の減少は止まらず、実績は計画を下回るものとなった。

(3) 都営交通プラン'97(平成9年度～平成12年度)

平成9年2月には、前期・中期総合実施計画の実施結果を踏まえ、需給調整規制撤廃の動きも視野に入れつつ、環境対策等新たな社会的要請にも対応し、公共交通としての使命をより一層果たしていく観点から、「東京都交通局後期総合実施計画―都営交通プラン'97―」(平成9年度～平成12年度)を策定した。

この計画に基づき、大江戸線の全線開業、三田線三田～目黒間延伸開業及び東急目黒線との相互直通運転・ワンマン運転の開始、新宿線急行運転の開始、浅草線空港間特急運転の開始、共通乗車カードシステム「パスネット」の導入、「都営交通ネットワーク及び運賃制度検討委員会」の報告に基づいた営団地下鉄との運賃制度の改善、大江戸線環状部の開業に対応したバス路線の再編整備、バス優先システムの導入、CNG(圧縮天然ガス)ノンステップバスの導入、ラッピングバスの運行開始、交通局ホームページの開設などの諸施策を実施した。

各事業の財政収支目標について、自動車運送事業及び軌道事業は乗客数が計画を下回ったものの、人件費等の削減に努めた結果、電気事業も含め、目標として掲げた経常収支を達成した。しかし、高速電車事業は、大江戸線環状部開業後の乗客数が計画を大幅に下回る一方、開業による物件費、減価償却費等が増加し、計画目標である経常収支の改善は困難となった。

6 経営計画に基づく事業運営

交通局では、これまで計画的かつ着実な事業運営に努めてきたが、公共交通を取り巻く環境は、低成長経済や少子高齢化の進展により乗客数の大幅な増加は見込めない上、公共交通網の整備の進展、乗合バス事業の需給調整規制の廃止などにより、今までになく厳しい状況であった。

また、より多様化、高度化するお客様ニーズへの対応が求められるとともに、環境負荷低減など一層高まる社

会的要請にも応えていく必要があった。

さらに、局の財政状況は、三田線延伸部や大江戸線環状部の開業により、その建設にかかる資本費負担が重く、多額の累積欠損金や長期債務を抱え、厳しい状況が続いていた。

こうした中、中長期的な視点の下、諸課題に的確に対応し、事業の更なる発展と新たな展開を図るため、事業運営の指針となる経営計画を策定し、その着実な実施に努めてきた。

(1) 東京都交通局経営計画—チャレンジ2001—

(平成13年度～平成15年度)

経営方針として「より質の高い公共サービスの提供」、「経営基盤の強化」、「自ら改革に取り組む活力のある組織」を掲げ、「お客様の心をとらえるサービスの追求」、「シームレスな都営交通ネットワークの構築」、「安全管理の徹底」など、7つの事業運営の具体的方向を定めた。

これに基づき、事業計画では、火災対策、バリアフリー対策、環境対策などの諸施策の充実を図ったほか、企画乗車券の発行など積極的な乗客誘致対策の実施や、コーヒージョップなど駅構内を活用した多様な利用者サービス施設の充実を図るなど、計画に沿って事業を実施した。

効率化計画では、職員の新規採用を停止するとともに、高速電車事業では駅業務の外注を、自動車運送事業ではバス運行管理業務等の委託を実施することで、局の条例定数を計画どおり500人削減した。

この結果、高速電車事業は、収入が計画を下回ったものの、支出の抑制に努めたことにより、財政収支目標を達成することができた。自動車運送事業は、最終年度に収入が計画に比べ大幅に減少したため、経常収支は計画を若干下回る赤字となったが、財政収支目標はほぼ達成することができた。軌道事業及び電気事業は、財政収支目標を達成することができた。

(2) 東京都交通局経営計画—チャレンジ2004—

(平成16年度～平成18年度)

この経営計画では、チャレンジ2001の成果や都の諸施策との整合を踏まえ、「都営交通ならではのサービスの展開」、「経営基盤の強化」及び「組織の活性化」を経営方針とするとともに、事業運営の具体的方向性として、①利便性・快適性の向上、②安全の確保、③バリアフリーの推進、④環境負荷低減への取組、⑤関連事業の積極的展開、⑥経営の効率化、⑦職員の意識改革と人材の育成及び⑧国等への提案要求を定めた。

これに基づき、高速電車事業においては、火災対策の充実やバリアフリー化、首都圏の鉄道とバスとを一枚のカードで利用できるICカード乗車券「PASMO」の導入、環境にも配慮した新型車両の導入等を行った。

自動車運送事業においては、全ての新規購入車両を最新の排出ガス規制に対応し、環境に配慮した低公害車、かつ、誰もが利用しやすいノンステップバスとするとともに、環境局や民間事業者と協働し、燃料電池バスの営業運行実証実験(平成16年度終了)を行った。

効率化計画では、引き続き職員の新規採用を停止し、高速電車事業で駅業務の外注を拡大するとともに、自動車運送事業でバス運行管理業務等の委託の拡大と併せて、非常勤職員のバス乗務員としての活用を進めたことなどにより、計画を上回る502人の定数を削減した。

計画に沿って事業を実施した結果、財政収支計画では、財政収支目標を掲げた高速電車、自動車、軌道及び電気の全ての事業において、平成18年度に経常損益の黒字を確保し目標を達成した。

(3) 東京都交通局経営計画—新チャレンジ2007—

(平成19年度～平成21年度)

この計画では、今後、交通局が事業を運営していくに当たっての基本的な姿勢として、「お客様への4つの約束」を含む経営方針を示すとともに、「経営の基本的考え方」と三つの「取組方針」を踏まえ、計画期間における具体的な取組を「お客様へのサービスの向上」、「経営力の強化」及び「財政収支の改善」として取りまとめた。

この計画に基づき、高速電車事業では、各種訓練の充実や安全マネジメント体制の強化、地下駅及び車両の火災対策の強化とともに、大江戸線へのホームドアの整備に向けてのホームや車両の改修工事を進めたほか、エレベーターなどを整備することにより駅施設のバリアフリー対策を推進した。

自動車運送事業では、ドライブレコーダーを活用した安全研修の実施、東京の街並みにふさわしいデザインの広告付き停留所の設置、環境に配慮したハイブリッドバスの導入及び非接触給電ハイブリッドバスの実証実験への協力を行った。

軌道事業では、平成18年6月の車両衝突事故を踏まえ、ヒューマンエラーによる事故の防止対策やハード・ソフト両面からの安全対策を実施するとともに、東京さくらトラム（都電荒川線）の魅力向上及び沿線地域の活性化を図り、地域の観光振興にも役立つレトロ車両及び環境負荷とユニバーサルデザインとに配慮した誰もが利用しやすい新造車両を導入した。

また、平成20年3月に日暮里・舎人ライナーを開業し、開業後も利便性を高めるために、ダイヤ改正や車両増備を実施した。

組織や業務運営の見直し、民間委託の拡大などの効率化を進めたことにより、計画期間中に職員定数を計画どおり600人削減するとともに、自動車運送事業では民間との給与格差や将来の収支等を勘案し、現業系職員の給料表を10%引き下げた。

また、馬込車両工場跡地の売却、貸付けを行うなど、関連事業収入の拡大に努めた。

計画的かつ着実に事業を実施して増収を図るとともに、効率化等を推進してコスト削減に努めた結果、平成20年度及び21年度決算で軌道事業は経常損益が若干の赤字となったが、ほかの3事業は、3か年にわたって経常損益の黒字を確保した。

（4）東京都交通局経営計画－ステップアップ2010－ （平成22年度～平成24年度）

交通局の財政状況は、平成18年度決算で高速電車事業の経常収支が黒字に転換するなど着実に改善されつつあるものの、依然として多額の累積欠損金や長期債務を抱え、厳しい状況が続いていた。さらに、平成20年秋に始まった世界金融危機により、我が国の景気が大きく落ち込むなど、交通局を取り巻く環境は厳しさを増していた。

こうした状況を踏まえ、都の施策との整合を図りながら、諸課題に的確に対応していくため、「安全・安心の確保」、「質の高いサービスの提供」、「社会的要請への対応」及び「経営力の強化」のテーマの下で、各事業計画に重点的に取り組むこととした。

具体的には、「安全・安心の確保」として、総合指令所の運用を開始したほか、予防保全型管理手法による地下鉄構造物の長寿命化工事や、全ての路線バス車両に導入しているドライブレコーダーの映像を利用した安全研修、東京さくらトラム（都電荒川線）の安全対策等、ハード・ソフト両面から取組を実施した。

「質の高いサービスの提供」では、地下鉄駅のエスカレーターやエレベーターの整備を進めるとともに、全駅で冷房設備の設置を完了したほか、全てのバス車両のノンステップ化を完了した。

「社会的要請への対応」として、地下鉄全線における優先席の増設や、地下鉄車両及び駅構内へのLED照明の導入を進めるとともに、自動車運送事業ではハイブリッド車両を導入するなど、環境に配慮した燃料の普及に貢献した。

「経営力の強化」としては、広告事業等関連事業の増収に取り組むとともに、業務や組織の見直し、関連団体の活用、委託の拡大など経営効率化を進めることで、職員定数を3か年で、計画から20人上回る168人削減した。

また、関連団体との人事交流を拡大するなど、連携を強化し、交通局グループ総体として、適切な役割分担の下で一体的な事業運営を行った。

高速電車・自動車・電気事業では、引き続き経常損益

の黒字確保を、軌道事業では平成24年度に経常損益の黒字確保を、新交通事業では経常損益の改善を目指す目標とし、高速電車事業は目標を上回ったが、自動車運送事業は東京電力(株)からの配当金収入が見込めなくなったこと、軌道事業は乗客数が減少したことなどにより目標を下回った。

(5) 東京都交通局経営計画2013

(平成25年度～平成27年度)

交通局は、平成23年3月に発生した東日本大震災後の対応に積極的に取り組み、電力エネルギー改革の一環として、水力発電所で発電した電気を新電力にも供給できるようにするとともに、東京の地下鉄サービスの一体化など新たな施策にもスピード感を持って対応してきた。

一方、首都直下地震に備え、東京の防災力強化が求められている中、高度経済成長期に造られた多くの構造物の老朽化対策など、施設の安全性向上にも万全を期さなくてはならなかった。

このような状況を踏まえ、平成25年度を初年度とする3か年の「東京都交通局経営計画2013」を策定した。

この計画では、経営方針で示した、「お客様への四つの約束」を踏まえ、「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」の方針の下、これからの局の経営のあり方とそれを実現していくための具体的取組を示した。

具体的には、「安全・安心の確保」では、地下鉄施設の耐震対策の強化、地下鉄構造物の長寿命化、総合指令所の構築、大江戸線全駅へのホームドア設置、各種訓練の実施等、ハード・ソフト両面から取組を実施した。

「質の高いサービスの提供」では、全駅でのバリアフリーワンルートの確保、トイレのグレードアップ、都営地下鉄及び東京メトロの全線を割安で利用できる外国人旅行者向けの企画乗車券「Tokyo Subway Ticket」の発売、バス車内における4か国語対応の次停留所名表示装置の導入、地下鉄の駅及び車内並びにバス車内におけ

る無料Wi-Fiサービスの開始などを実施した。

「東京の発展に貢献」では、新宿線、東京さくらトラム(都電荒川線)、日暮里・舎人ライナー等において、環境に配慮した車両を導入するとともに、導入を予定している燃料電池バスについてメーカーの実証実験に協力したほか、駅、車両及びバス停留所標識柱の照明のLED化を実施した。

「経営基盤の強化」では、デジタルサイネージ広告の導入等新たな広告事業の展開及び保有する資産の活用により、収益の確保を図るとともに、運輸系職員の人事任用制度の見直し等を通じ、執行体制の強化を図った。

平成26年4月1日の消費税率8%への引上げに伴う運賃改定を、自動車運送事業及び軌道事業では同年4月1日に、高速電車事業及び新交通事業では同年6月1日に実施した。

財政収支について、高速電車事業は100～150億円の経常利益の確保を目指し、累積欠損金及び長期債務の削減を、自動車運送事業は計画期間中の経常収支の均衡を、軌道及び新交通事業は経常損益の改善を、電気事業は経常利益の確保を目標とした。結果的に、自動車運送事業は乗車料収入が増加したものの、見込みを下回ったこと等から、目標である経常収支の均衡を実現することができなかったが、その他の事業は目標を上回った。

(6) 東京都交通局経営計画2016

(平成28年度～令和3年度)

都心部や臨海地域等のまちづくりの進展や、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。)の開催を通じ、今後、東京の姿が大きく変貌することが見込まれるとともに、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る。

こうした中、東京が魅力と活力とにあふれる都市として発展し続けるために交通局が果たすべき責任と役

割とを踏まえ、「東京都交通局経営計画2016」を策定した。

この計画では、東京2020大会開催後も見据え、計画期間を平成28年度からの6か年とし、このうち平成30年度までの前期3か年については年次計画や財政収支計画を策定した。

なお、後期3か年については、その後の事業環境の変化等を踏まえ、平成31年1月に「東京都交通局経営計画2019」を策定した。

「東京都交通局経営計画2016」では、「安全・安心の確保」に向けて、各種訓練等により安全管理の持続的向上を図るとともに、新宿線へのホームドア整備、地下鉄の耐震対策の強化、老朽化が進む浅草線・三田線の止水対策等地下鉄構造物の長寿命化や塩害対策、地下鉄駅構内や車内への防犯カメラの整備等テロ対策の強化など、ハード・ソフト両面から取組を実施した。

「質の高いサービスの提供」に向けては、大江戸線及び日暮里・舎人ライナーの車両増備や新宿線の10両編成化等により輸送力を増強するとともに、乗換駅等でのエレベーター整備や駅トイレの改修等、更なるバリアフリー化を進めた。自動車運送事業では、フルフラットバスの導入、バス案内用デジタルサイネージの設置等、誰もが利用しやすい新たなバスモデルの構築に向けた取組を進めた。さらには、旅行者にも利用しやすい環境を整備するため、案内サインの改修や次世代券売機の導入、ツーリストインフォメーションセンターの設置（上野御徒町駅）などの取組を実施した。

また、「東京の発展に貢献」する取組として、勝どき駅の新設ホーム・コンコースの供用を開始するとともに、浅草線のリニューアル・プロジェクトの一環として新型車両を導入した。東京さくらトラム（都電荒川線）や日暮里・舎人ライナーでは、沿線地域と連携したイベント等を開催するとともに、持続可能な社会への貢献として、燃料電池バスの先導的な導入や地下鉄駅・バス停留所等の照明のLED化などの取組を实

施した。

さらに、「経営基盤の強化」に向けて、目黒分駐所跡地等の局が持つ不動産の有効活用やデジタルサイネージ等を活用した広告事業を積極的に展開するとともに、安定的に人材を確保・育成するため、高等学校や専門学校への働きかけの強化や、各種研修の充実を図った。このほか、業務・組織の見直しによる効率的な事業運営や臨海地域等の輸送需要への対応など執行体制の強化に取り組んだ。

財政収支については、高速電車事業は200億円程度の経常利益を確保し、累積欠損金の縮減に努めることを、自動車運送事業、軌道事業及び新交通事業は赤字が続く中でも経常損失の改善を、電気事業は経常利益の確保に努めることを目標として掲げ、いずれの事業も目標を達成することができた。

（7）東京都交通局経営計画2019

（平成31（令和元）年度～令和3年度）

これまで交通局では、安全対策・防災対策の強化や輸送力の増強、施設・車両のバリアフリー化や持続可能な社会の実現への貢献など、様々な取組を着実に進めてきた。

一方、超高齢社会の到来や生産年齢人口の減少など先行きが決して楽観できない状況においても、将来を見据えながら直面する諸課題に果敢に取り組み、首都東京の公営交通事業者としての責任及び役割を十分に果たしていかなければならない。

こうした考えの下、2019年度を初年度とする3か年の「東京都交通局経営計画2019」を策定し、各取組を進めた。

具体的には、「安全・安心の確保」に向けて、新宿線や浅草線へのホームドアの整備、駅の出入口の止水板設置工事や交通局版タイムラインの策定等の浸水対策の強化、高架部の橋脚及び地下部の中柱の補強等の耐震対策を推進した。自動車運送事業では、全車に設置したドライブレコーダーや、運転訓練車の活用など、

安全運行の向上に努めた。

「質の高いサービスの提供」に向けては、三田線の8両編成化の準備を進めたほか、日暮里・舎人ライナーにおいて、座席を全てロングシート化した車両を増備した。駅施設については、日比谷駅等の大規模改良、新たな乗換エレベーターの設置、大江戸線環状部における駅のトイレの洋式化を実施した。さらに、AIを活用したロボットコンシェルジュを新橋駅及び新宿西口駅に導入した。自動車運送事業では、外国人のお客様にもわかりやすく御利用いただけるよう、インバウンド需要の多い路線などにおいて、系統ナンバリングを導入した。そのほか、地下鉄のリアルタイム走行位置など、お客様が御利用いただく際に便利な情報を提供する都営交通公式アプリのサービスを開始した。

「東京の発展への貢献」に向けて、「浅草線リニューアル・プロジェクト」では、デザインを一新した新型車両を全編成導入するとともに、泉岳寺駅においてホームの拡幅やコンコースの拡張などの改良に向けた準備工事等を進めた。また、大江戸線では、小さなお子様連れのお客様が安心して気兼ねなく電車を利用できるように、子育て応援スペースを設置した車両を運行した。自動車運送事業では、燃料電池バスを追加導入するとともに、停留所上屋・標識柱へのLED照明の設置を拡大するなど、環境負荷の低減を図った。電気事業では、再生可能エネルギーの意義などを分かりやすく伝えるとともに、奥多摩エリアの魅力発信を図るため、再生可能エネルギーPR館「エコっと白丸」を開設した。

「経営基盤の強化」に向けては、日比谷駅等でのデジタルサイネージ広告の販売の拡大、運輸系職員の人材確保・育成に向けた積極的なPRの展開及びバス乗務員の選考・育成方法の見直しを行った。

なお、令和2年度からは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による厳しい経営状況を踏まえ、安全の確保に最大限配慮しつつ、計画事業の規模や実施時期

などの見直しを行いながら、取組を進めた。

財政収支については、高速電車事業は250億円程度の經常利益を確保し、累積欠損金の縮減に努めることを、自動車運送事業、軌道事業及び新交通事業は赤字が続く中でも經常損失の改善を、電気事業は經常利益の確保に努めることを目標として掲げた。令和元年度は、自動車運送事業以外は目標を達成することができたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響により、令和2年度は電気事業、令和3年度は電気事業及び軌道事業のみの目標達成となった。

東京2020大会は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により原則無観客開催となったものの、メディア関係者輸送や大会期間中に組織委員会から追加要請のあった選手関係者輸送などに適切に対応し、円滑な大会輸送の実現に貢献した。

また、オリンピック・パラリンピック準備局及び組織委員会と連携し、国立競技場駅をはじめとした会場最寄駅を中心に、駅構内を統一的なデザインで装飾するシティドレッシングを実施するなど、大会の盛り上げに貢献した。

第5節 東京都交通局経営計画2022

1 東京都交通局経営計画2022の策定

「東京都交通局経営計画2019」の策定以降、乗客数は着実に増加し、令和元年度には一日に約360万人のお客様に御利用いただいたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、令和2年度には約253万人まで大幅に減少した。今後もテレワークの普及等の行動変容に伴い、コロナ禍以前の水準への乗降客数の回復が期待できないと見込んでおり、加えて、少子高齢化の進行・労働力人口減少への対応や、気象災害の頻発・激甚化への対策の強化など、交通局を取り巻く厳しい経営環境は今後も続くと思込まれる。

このような中にあっても、中長期的に安定した輸送

サービスを提供し続けていくことが、首都東京の公共交通事業者として果たすべき責任及び役割であり、こうした認識の下、令和4年度を初年度とする3か年の経営計画「東京都交通局経営計画2022」を策定した。

交通局では、この計画に基づき、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、まちづくりとの連携や、環境負荷の低減等を通じ、東京の発展に貢献していく。併せて、感染症収束後の需要動向を見極めつつ、持続可能な経営基盤の確立を図っていく。

また、この計画では各事業の「財政収支計画」を示しており、高速電車事業は、令和6年度に130億円程度の経営黒字の確保を目指し、累積欠損金を縮減すること、自動車運送事業及び軌道事業は赤字で推移するものの費用の縮減等を図り、経常損失を縮減すること、新交通事業も赤字で推移するが、更なる旅客誘致等、様々な観点から経営改善を行うこと、電気事業は効率的な事業運営により経常利益を確保することを収支目標として掲げている。

なお、財政収支計画と併せて、10年後までの「収支見通し」を示している。

計画の推進に当たっては、将来の事業環境を見据え、デジタル技術を積極的に取り入れていくとともに、事業を担う職員一人ひとりの能力を最大限発揮できる環境を整備していくことで、お客様に一層寄り添ったサービスの提供に努めていく。

将来にわたり東京の都市活動や都民生活を支える公共交通機関としての使命を果たしていけるよう、また、これまで以上に、都民やお客様に信頼され、支持される都営交通を目指して、局一丸となって全力で取り組んでいく。

2 令和4年度の実績状況

令和4年度は、計画策定後の状況変化にも的確に対応しながら、計画に掲げた施策の達成に向け、着実に事業を推進した。

具体的には、「安全・安心の確保」として、都営地下鉄では、ホーム上の安全対策を強化するため、令和5年度までの浅草線全駅へのホームドア整備完了に向け準備工事等を進めた。

浸水対策の強化について、「東京都交通局浸水対策施設整備計画」を策定したほか、駅出入口6か所、通風口6か所で浸水対策工事を実施した。

次に、地下鉄の車内防犯カメラについて、新車導入にあわせ、三田線4編成、新宿線4編成、大江戸線2編成に車内防犯カメラを設置したほか、既存車両への設置に向けた技術的検証を進めるため、三田線、新宿線及び大江戸線の各1編成に車内防犯カメラを先行設置した。

「質の高いサービスの提供」として、三田線では、車両更新にあわせて一部の編成を6両から8両編成に長編成化し、令和4年5月から運行を開始した。また、新宿線では、全編成の10両編成化を完了した。

次に、駅施設については、再開発事業との連携により浅草線日本橋駅のエレベーターを整備し、バリアフリールートの複数化を進めるとともに、三田線新板橋駅、蓮根駅のトイレ改修を完了した。

都営バスでは、バス停留所上屋9棟を新設、22棟を建替え、ベンチを36基整備したほか、次停留所名を表示するモニターを、新車の導入にあわせて車内中央の天井にも設置した。

「東京の発展への貢献」として、浅草線東銀座駅において、リニューアルに向けた改装工事に着手するとともに、浅草駅では、バリアフリー化された新たな出入口の整備や既存出入口の更新に向けた準備を進めた。

また、小さなお子様連れのお客様が安心して気兼ねなく電車を利用できるよう、子育て応援スペースを都営地下鉄の全路線へ拡大し、累計36編成導入した。

都営バスでは、燃料電池バスを新たに2両追加導入し、令和4年度末時点で国内バス事業者最大の累計73両を運用するとともに、地下鉄駅やバス停留所の上屋

や標識柱にLED照明を設置するなど、環境負荷の低減を図った。

「持続可能な経営基盤の確立」として、局資産を有効活用して安定した収入を確保するため、大門庁舎（浜松町）等の利活用に向けた取組を進めるとともに、地下鉄車内の広告用デジタルサイネージの設置拡大や駅構内店舗の展開など、広告事業や構内営業を積極的に進めた。

各事業の決算は、軌道、電気事業では経常損益の黒字となった一方、高速電車、自動車運送、新交通事業では経常損益が赤字となった。計画で掲げた財政収支計画については、全ての事業において目標を達成した。

第6節 予算・決算

1 令和5年度予算

(1) 予算編成の基本方針

交通局は現在、基幹収益である乗車料収入については一部回復の兆しがみられるものの、引き続きコロナ禍前の水準から大きく減少している一方、電気料金や物価の高騰に伴い固定費用が増加するなど、厳しい経営環境の中にある。このため、局を挙げて経営改善に努め、引き続き安全・安心の確保を最優先に、都営交通の役割を果たしていくことが重要である。

令和5年度予算は、経営環境の変化に迅速かつ的確に対応しながら、お客様に一層信頼され、支持される都営交通を目指していく予算として、次の2点を基本として編成した。

①安全・安心の確保を最優先に、収入・支出の両面から事業全般にわたる構造改革を進め、中長期的に安定した事業運営を行い得る持続可能な経営基盤を確立すること。

②質の高いサービスの提供や東京の発展への貢献を進めるとともに、都市の強靱化や脱炭素社会の実現など持続可能な未来へと歩みを進めるため、長期的な視点に

立った取組にも積極的に挑戦すること。

(2) 主要事業の概要

ア 安全・安心の確保

(ア) ホーム上の安全対策を強化するため、地下鉄全駅でのホームドアの設置完了に向け、浅草線での整備を着実に推進する。

(イ) 地下鉄施設について、大規模地震発生時の早期運行再開を図るため、地下部の中柱及び高架部の橋脚の補強を実施する。

(ウ) 浸水被害を軽減し早期の運行再開を図るため、駅出入口等の地上部の対策に加え、トンネルを経由した浸水区域の拡大防止に向けた対策を実施する。

(エ) トンネルや変電設備など安全輸送を支える施設・設備の機能を維持するため、長寿命化や更新を計画的に推進する。

(オ) 車内における防犯対策の強化を図るため、地下鉄等車内の防犯カメラについて、令和6年度までの全車両への設置完了に向け整備を推進する。

(カ) 社会の変化に適応し、安全性や利便性の更なる向上を図るため、地下鉄構造物におけるメンテナンスの質の向上等に資するデジタル技術を活用した取組を展開する。

イ 質の高いサービスの提供

(ア) 低い吊り手や荷棚の採用等、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた、人に優しい地下鉄車両を導入する。

(イ) 日暮里・舎人ライナーの混雑対策として、全ての座席をロングシート化して定員を増やした車両への更新を進める。

(ウ) 他路線との乗換駅等においてエレベーターの整備を進め、駅のバリアフリー化をより一層推進する。

(エ) バス停留所の快適性向上に向け、上屋やベンチの更新等を進める。

ウ 東京の発展への貢献

(ア) 品川駅周辺地域の開発によりお客様の増加が見込まれる泉岳寺駅について、隣接する地区のまちづくりにあわせて、ホームの拡張等の大規模な改良工事を実施する。

(イ) バスのゼロエミッション・ビークル（ZEV）化に向けた取組として、燃料電池バスの導入拡大を進めるとともに、営業所への水素ステーション整備に向けた取組を推進する。

(ウ) 消費電力及び二酸化炭素排出量削減を図るため、地下鉄の駅構内やバス停留所へのLED照明の導入を推進する。

(3) 業務の予定量

事業別	種別	単位	業務の予定量		事業別	種別	単位	業務の予定量			
			年間	1日当たり				年間	1日当たり		
自動車運送事業	乗合	車両数(期首)	両	1,453	-	浅草線	車両数(期首)	両	216	-	
		走行キロ	千km	42,956	117		走行キロ	千km	21,979	60	
		乗客数	千人	(70,531)	(193)		営業キロ 18.3km	乗客数	千人	(10,091)	(28)
				211,825	579			乗車料収入	千円	222,627	608
		乗車料収入	千円	(10,699,610)	(29,234)					(1,072,000)	(2,929)
			36,858,683	100,707			28,339,000	77,429			
	貸切	車両数(期首)	両	5	-	三田線	車両数(期首)	両	284	-	
		走行キロ	千km	272	1		走行キロ	千km	26,321	72	
		乗客数	千人	344	1		営業キロ 26.5km	乗客数	千人	(13,401)	(37)
								乗車料収入	千円	208,629	570
		乗車料収入	千円	300,317	821					(1,423,000)	(3,888)
							29,584,000	80,831			
	計	車両数(期首)	両	1,458	-	新宿線	車両数(期首)	両	280	-	
		職員数(期首)	人	2,783	-		走行キロ	千km	32,278	88	
		走行キロ	千km	43,228	118		営業キロ 23.5km	乗客数	千人	(13,887)	(38)
										245,003	669
		乗客数	千人	(70,531)	(193)			乗車料収入	千円	(1,474,000)	(4,027)
			212,169	580			36,061,000	98,527			
			乗車料収入	千円	(10,699,610)	(29,234)	大江戸線	車両数(期首)	両	472	-
			37,159,000	101,528				走行キロ	千km	46,985	128
軌道事業	車両数(期首)	両	33	-	営業キロ 40.7km	乗客数		千人	(21,610)	(59)	
	職員数(期首)	人	123	-					283,404	774	
	走行キロ	千km	1,466	4		乗車料収入		千円	(2,294,000)	(6,268)	
						37,897,000	103,544				
営業キロ 12.2km	乗客数	千人	(4,595)	(13)	全線計	車両数(期首)	両	1,252	-		
			16,687	46		職員数(期首)	人	3,683	-		
	乗車料収入	千円	(521,000)	(1,423)		走行キロ	千km	127,562	349		
		2,254,000	6,158			乗客数※	千人	(58,989)	(161)		
新交通事業	車両数(期首)	両	100	-	営業キロ 109.0km			843,795	2,305		
	職員数(期首)	人	83	-		乗車料収入	千円	(6,263,000)	(17,112)		
	走行キロ	千km	8,152	22				131,881,000	360,331		
営業キロ 9.7km	乗客数	千人	(2,867)	(8)	電気事業	最大出力	kW	36,500	-		
			30,728	84		職員数(期首)	人	27	-		
	乗車料収入	千円	(514,000)	(1,404)		販売電力量	MWh	106,825	292		
		5,929,000	16,199			電力料収入	千円	1,189,176	3,249		
懸垂電車事業	車両数(期首)	両	0	-	営業キロ - 営業日数 0						
	職員数(期首)	人	0	-		※全線計の乗客数は、各線相互の乗換客を1人として計算したものであり、4線の乗客数の単純合計ではない。 ()は老人・身障者等に対する補償収入分以内					
	走行キロ	km	0	0							
	乗客数	千人	0	0							
	乗車料収入	千円	0	0							

(4) 収入及び支出

各会計の収支の概要は、次のとおりである。

ア 交通事業会計

交通事業会計は、バス（乗合・貸切）を運行する自動車運送事業、東京さくらトラム（都電荒川線）を運行する軌道事業、日暮里・舎人ライナーを運行する新交通事業及び上野動物園内でモノレールを運行する懸垂電車事業の四つの事業の収支を経理している。

なお、懸垂電車事業については、令和元年11月に運行を休止したことから、収入、支出ともに計上していない。

【収益的収支】

経常収益（営業収益及び営業外収益）は、乗車料収入453億4千200万円、補助金13億5千500万円など合計で598億6千800万円を計上し、経常費用（営業費用及び営業外費用）は、人件費、物件費など634億9千500万円を計上している。経常損益は、36億2千700万円の赤字を見込んでいる。

【資本的収支】

企業債収入106億3千900万円など収入全体で114億5千900万円に対し、支出は建設改良費、企業債償還金など146億7千600万円を計上し、差引き32億1千700万円の不足となる見込みである。この不足額は、損益勘定留保資金その他で補填する。

イ 高速電車事業会計

高速電車事業会計は、浅草線、三田線、新宿線及び大江戸線の4線に係る収支を経理している。

【収益的収支】

経常収益は、乗車料収入1,318億8千100万円、補助金62億100万円など合計で1,628億1千300万円を計上し、経常費用は、人件費、物件費など1,620億7千300万円を計上している。経常損益は、7億4千万円の黒字を見込んでいる。

【資本的収支】

企業債収入240億円、補助金43億6千900万円、一般会計出資金140億2千200万円など収入全体で569

億3千800万円に対し、支出は建設改良費、企業債償還金など1,096億4千300万円を計上し、差引き527億500万円の不足となる見込みである。この不足額は、損益勘定留保資金その他で補填する。

ウ 電気事業会計

電気事業会計は、多摩川第一発電所、多摩川第三発電所及び白丸発電所における発電事業に伴う収支を経理している。

【収益的収支】

経常収益は、電力料収入11億8千900万円など合計で12億3千700万円を計上し、経常費用は、人件費、物件費など14億7千500万円を計上している。経常損益は、2億3千800万円の赤字を見込んでいる。

【資本的収支】

収入は予定していないのに対し、支出は建設改良費1億3千万円を計上し、差引き1億3千万円の不足となる見込みである。この不足額は、損益勘定留保資金その他で補填する。

2 収支の状況（令和4年度決算）

（1）概況

交通局が経営する自動車運送事業（乗合バス及び貸切バス）、軌道事業（東京さくらトラム（都電荒川線）、新交通事業（日暮里・舎人ライナー）、懸垂電車事業（上野動物園内のモノレール（令和元年11月に運行を休止））及び高速電車事業（地下鉄））における令和4年度の乗車人員は、年間10億7,552万2千人（一日平均294万7千人）、また、電気事業の販売電力量は、年間95,452MWhとなった。これにより全事業合計の営業収益は1,731億7千300万円、その他の収入も含めた経常収益（営業収益及び営業外収益）は1,935億6千200万円となった。一方、経常費用（営業費用及び営業外費用）は1,956億6千500万円となり、この結果経常損益は21億300万円の赤字となった。

（2）交通事業会計

収益的収支のうち経常収益は、乗車料収入417億8千400万円、一般会計補助金13億円、その他114億4千100万円、合計545億2千500万円に対し、経常費用は、人件費272億7千700万円、物件費174億1千900万円、減価償却費57億9千900万円、その他58億6千200万円、合計563億5千600万円となり、この結果経常損益は18億3千100万円の赤字となった。

また、純損益は18億3千900万円の赤字となり、令和4年度末の未処理欠損金は332億2千万円となった。

資本的収支については、企業債収入86億4千円、一般会計出資金6億8千700万円、その他1億7千900万円、合計95億600万円の収入に対し、支出は建設改良費71億3千800万円、企業債償還金51億5千200万円、合計122億9千円となり、さらに翌年度への繰越工事資金500万円を控除し、差引き27億8千900万円の資金不足となった。この不足額を損益勘定留保資金等で補填した結果、令和4年度末の累積資金残は107億5千200万円となった。

（3）高速電車事業会計

収益的収支のうち経常収益は、乗車料収入1,158億7千円、一般会計補助金26億7千500万円、長期前受金戻入97億7千300万円、その他96億9千800万円、合計

1,380億1千600万円に対し、経常費用は、人件費364億4千600万円、物件費525億6千600万円、減価償却費459億5千800万円、その他34億9千300万円、合計1,384億6千300万円となり、この結果経常損益は4億4千800万円の赤字となった。

また、純損益は4億4千800万円の赤字となり、令和4年度末の未処理欠損金は2,151億7千500万円となった。

資本的収支については、企業債収入178億7千700万円、一般会計出資金106億2千500万円、国庫及び一般会計補助金14億8千500万円、その他145億9千300万円、合計445億8千円の収入に対して、支出は建設改良費516億400万円、企業債償還金205億7千800万円、合計721億8千200万円となり、さらに翌年度への繰越工事資金36億8千600万円を控除し、差引き312億8千800万円の資金不足となった。この不足額を損益勘定留保資金等で補填した結果、令和4年度末の累積資金残は739億9千600万円となった。

（4）電気事業会計

収益的収支のうち経常収益は、電力料収入9億6千600万円、その他5千500万円、合計10億2千100万円に対し、経常費用は、人件費1億6千700万円、物件費4億6千300万円、減価償却費等2億1千500万円、合計8億4千600万円であり、この結果経常損益は1億7千600万円の黒字となった。

また、純損益は1億7千600万円の黒字となり、令和4年度末の未処分利益剰余金は1億7千600万円となった。

資本的収支については、支出は建設改良費7千900万円となり、さらに翌年度への繰越工事資金8千900万円を控除し、1億6千800万円の資金不足となった。この不足額を損益勘定留保資金等で補填した結果、令和4年度末の累積資金残は71億9千100万円となった。

令和4年度決算総括表(税抜)

(単位:百万円)

科	目	会社計				事業計				合計
		自動車運送事業	軌道事業	新交通事業	業業	高速電車事業	電気事業	業業	合計	
収	営業	38,669	2,923	5,770	-	47,362	124,817	994	173,173	
	乗車料・電力料	34,177	2,134	5,473	-	41,784	115,870	966	158,620	
	その他	4,492	789	297	-	5,578	8,947	28	14,553	
	営業外	1,812	4,054	1,297	-	7,163	13,199	28	20,389	
	一般会計補助金	1,227	39	34	-	1,300	2,675	1	3,976	
	長期前受金戻入	115	7	1	-	122	9,773	26	9,921	
	その他	470	4,008	1,262	-	5,740	751	1	6,492	
	特別利益	14	-	-	-	14	-	-	14	
	計	40,495	6,977	7,066	-	54,538	138,016	1,021	193,575	
	営業費用	41,917	2,754	5,823	-	50,494	134,970	845	186,310	
支	人件費	25,280	1,067	930	-	27,277	36,446	167	63,890	
	物件費	12,571	1,305	3,543	-	17,419	52,566	463	70,448	
	減価償却費	4,066	382	1,350	-	5,799	45,958	215	51,972	
	営業外費用	342	4,064	1,456	-	5,862	3,493	0	9,355	
	利子及取扱費	30	8	174	-	212	3,237	-	3,449	
	その他	312	4,057	1,281	-	5,650	256	0	5,906	
	特別損失	21	-	-	-	21	-	-	21	
	計	42,281	6,818	7,278	-	56,377	138,463	846	195,686	
	営業損	△ 3,248	170	△ 53	-	△ 3,132	△ 10,154	148	△ 13,137	
	営業常損	△ 1,779	159	△ 212	-	△ 1,831	△ 448	176	△ 2,103	
益	償却前損	2,173	534	1,137	-	3,845	35,738	365	39,948	
	純損	△ 1,786	159	△ 212	-	△ 1,839	△ 448	176	△ 2,111	
	前年度未繰越損	△ 11,504	△ 1,579	△ 18,608	309	△ 31,382	△ 214,728	-	△ 246,109	
	その他未処分利益剰余金変動額	-	-	-	-	-	-	-	-	
	当年度未処分利益剰余金	13,290	△ 1,419	△ 18,819	309	△ 33,220	△ 215,175	176	△ 248,220	
	利益剰余金処分予定額	-	-	-	-	-	-	-	176	
	当年度未繰越損	△ 13,290	△ 1,419	△ 18,819	309	△ 33,220	△ 215,175	-	△ 248,396	
	企業債	3,700	54	4,886	-	8,640	17,877	-	26,517	
	一般会計出資金	-	-	687	-	687	10,625	-	11,312	
	国庫補助金	10	-	-	-	10	704	-	714	
資	一般会計補助金	26	-	-	-	26	782	-	808	
	その他	142	-	-	-	142	14,593	-	14,735	
	計	3,879	54	5,573	-	9,506	44,580	-	54,086	
	建設改良費	3,948	62	3,128	-	7,138	51,604	79	58,821	
	企業債償還金	2,000	-	3,152	-	5,152	20,578	-	25,730	
	投資	-	-	-	-	-	-	-	-	
	計	5,948	62	6,280	-	12,290	72,182	79	84,550	
	支差額	△ 2,069	△ 8	△ 707	-	△ 2,784	△ 27,601	△ 79	△ 30,464	
	翌年度への繰越工事資金	-	△ 3	△ 2	-	△ 5	△ 3,686	△ 89	△ 3,780	
	差引資金不足額	△ 2,069	△ 11	△ 709	-	△ 2,789	△ 31,288	△ 168	△ 34,244	
支	財補	4,086	376	1,478	-	5,940	38,426	189	44,555	
	損益勘定留保資金	1	31	2	-	34	5,527	63	5,624	
	前年度からの繰越工事資金	△ 2,663	77	△ 247	-	△ 2,833	△ 396	152	△ 3,077	
	その他	1,424	484	1,233	-	3,141	43,556	404	47,102	
	計	△ 645	473	525	-	353	12,269	236	12,857	
	当年度資金残(△不足)	3,250	3,544	3,959	-	10,752	73,996	7,191	91,939	
	当年度末累積資金残	3,250	3,544	3,959	-	10,752	73,996	7,191	91,939	

(注) 表示単位未満を四捨五入しており、合計等と一致しない場合がある。

令和4年度 貸借対照表 (令和5年3月31日現在)

	令和4年度	令和3年度
固定資産	3,729	3,862
有形固定資産	3,709	3,846
無形固定資産	19	15
投資その他の資産	1	1
株式	76	158
債権	△ 76	△ 158
貸倒引当金	1	1
その他		
流動資産	7,397	7,166
現金及び預金	5,415	5,316
未収金	111	138
有価証券	1,832	1,712
前払金	39	-
未収収益	0	0
借方		
貸方		
資産合計	11,126	11,028
負債		
固定負債	155	188
リース債務	0	1
引当金	155	187
流動負債	117	136
リース債務	1	1
未払金	101	120
引当金	14	15
預り金	1	1
繰延収益	522	548
負債合計	794	872
資本		
資本金	2,961	2,961
減価償立金組入額	1,633	1,633
その他の剰余金組入額	1,328	1,328
剰余金	7,371	7,195
資本剰余金	0	0
事業施設受贈財産評価額	0	0
利益剰余金 (△欠損金)	7,371	7,195
利益剰余金	305	305
中小水力発電開発促進積立金	804	804
建設改良積立金	6,086	5,757
当年度繰り越剰余金 (△未処分欠損金)	176	329
負債・資本合計	10,332	10,156
負債・資本合計	11,126	11,028

	令和4年度	令和3年度
固定資産	1,335,013	1,364,156
有形固定資産	1,315,806	1,331,143
無形固定資産	1,394	1,697
投資その他の資産	17,814	32,315
株式	3,363	3,363
債権	13,006	27,525
貸倒引当金	1,445	1,427
その他		
流動資産	156,522	145,953
現金及び預金	87,572	76,933
未収金	14,472	14,982
有価証券	46,668	44,852
貯蔵品	3,113	2,965
短期貸付金	-	2,366
前払費用	456	121
前払金	4,211	3,701
未収収益	4	6
その他流動資産	28	28
借方		
貸方		
資産合計	1,491,535	1,510,108
負債		
固定負債	640,728	667,799
企業債	226,117	233,152
建設改良費等財源充当企業債	201,031	204,781
地下鉄特別債	25,066	28,371
長期借入金	245,000	245,000
リース債務	31	116
引当金	29,580	29,531
退職給付引当金	29,577	29,508
環境安全対策引当金	3	23
その他固定負債	140,000	160,000
流動負債	78,840	73,632
企業債	24,912	20,578
建設改良費等財源充当企業債	20,210	19,381
地下鉄特別債	4,702	1,197
リース債務	102	157
未払金	23,250	22,475
未払費用	246	249
前受金	6,366	6,305
引当金	2,478	2,477
預り金	1,485	1,392
その他流動負債	20,000	20,000
繰延収益	383,847	390,735
負債合計	1,103,415	1,132,166
資本		
資本金	503,680	493,055
一般会計出資金	503,680	493,055
剰余金	△ 115,560	△ 115,112
資本剰余金	99,616	99,616
国庫補助金	48,612	48,612
一般会計補助金	50,428	50,428
その他	576	576
利益剰余金 (△欠損金)	△ 215,175	△ 214,728
利益剰余金	△ 215,175	△ 214,728
当年度繰り越剰余金 (△未処分欠損金)		
負債・資本合計	388,120	377,943
負債・資本合計	1,491,535	1,510,108
長期債務合計	586,031	609,781

	令和4年度	令和3年度
固定資産	185,593	182,402
有形固定資産	74,360	73,425
無形固定資産	347	1,074
投資その他の資産	110,887	107,903
株式	20,701	17,714
債権	90,000	90,000
貸倒引当金	185	189
その他		
流動資産	31,667	32,502
現金及び預金	16,927	16,927
未収金	8,767	8,767
有価証券	6,000	5,636
貯蔵品	205	210
前払費用	12	17
前払金	730	1,244
未収収益	0	0
借方		
貸方		
資産合計	217,260	214,904
負債		
固定負債	72,829	70,569
企業債	56,617	53,329
建設改良費等財源充当企業債	56,617	53,329
リース債務	10	44
引当金	16,202	17,196
流動負債	20,910	22,581
企業債	5,352	5,152
建設改良費等財源充当企業債	5,352	5,152
リース債務	38	59
未払金	9,219	10,836
未払費用	17	17
前受金	1,055	1,296
引当金	1,706	1,739
預り金	3,523	3,482
繰延収益	1,423	1,492
負債合計	95,162	94,642
資本		
資本金	54,913	54,226
再評価積立金組入額	10,554	9,867
減価償立金組入額	1,261	1,261
その他の剰余金組入額	30,900	30,900
剰余金	12,198	12,198
資本剰余金	63,952	65,791
資本剰余金	172	172
事業施設受贈財産評価額	172	172
利益剰余金 (△欠損金)	63,780	65,618
利益剰余金	97,000	97,000
積立金	△ 33,220	△ 31,382
当年度繰り越剰余金 (△未処分欠損金)		
有価証券評価差額	3,232	245
負債・資本合計	122,097	120,262
負債・資本合計	217,260	214,904
長期債務合計	56,617	53,329

※表示単位未満を四捨五入しており、合計値と一致しない場合があります。
 ※交通事業会計の長期債務＝建設改良費等財源充当企業債 (固定負債)、高速電車事業会計の長期債務＝建設改良費等財源充当企業債 (固定負債) + 長期借入金 + その他固定負債

令和4年度 運輸成績総表

令和4年度の全事業の乗車人員は、年間で約10億7,552万人で、一日当たり295万人でした。
乗車人員の事業別割合は、地下鉄76.1%、乗合バス19.4%、新交通2.9%、軌道1.6%、その他0.0%でした。

事業	種類	営業キロ (km)	路線数 (路線)	在籍車両数 (両)	走行キロ (千km)	乗車料収入		乗車人員	
						年間(百万円)	一日当たり(千円)	年間(千人)	一日当たり(人)
自動車	自動車	—	—	1,473	44,181	(34,177) 36,524	(93,636) 100,067	209,329	573,504
	乗合	765.7	129	1,468	44,056	(34,044) 36,378	(93,271) 99,666	209,174	573,079
	貸切	—	—	5	125	(133) 146	(365) 401	155	425
軌道	軌道	12.2	1	33	1,475	(2,134) 2,296	(5,847) 6,289	16,988	46,541
	新交通	9.7	1	100	8,124	(5,473) 5,969	(14,994) 16,353	30,777	84,320
懸垂電車	懸垂電車	0.3	1	—	—	(0) (0)	(0) (0)	—	—
	交通事業計	—	—	1,606	—	(41,784) 44,789	(114,477) 122,709	257,094	704,366
地下鉄	地下鉄	109.0	4	1,216	124,902	(115,870) 126,830	(317,451) 347,478	818,428	2,242,267
	浅草線	18.3	1	216	21,889	(25,754) 28,222	(70,559) 77,321	219,020	600,055
	三田線	26.5	1	248	24,085	(25,454) 27,856	(69,736) 76,319	200,019	547,997
	新宿線	23.5	1	280	32,085	(31,330) 34,316	(85,835) 94,014	236,371	647,592
	大江戸線	40.7	1	472	46,843	(33,332) 36,436	(91,321) 99,824	273,889	750,383
計	—	—	2,822	—	—	(157,654) 171,619	(431,928) 470,187	1,075,522	2,946,633
電気	水力発電所 3ヶ所	—	—	—	—	—	—	販売電力量 95,452 MWh (966 百万円)	—
	多摩川第一発電所 認可最大出力 19,000 kW	—	—	—	—	—	—	電力料収入 1,063 百万円	—
多摩川第三発電所 認可最大出力 16,400 kW	—	—	—	—	—	—	—	—	
白丸発電所 認可最大出力 1,100 kW	—	—	—	—	—	—	—	—	

(注) 1 乗車料収入及び電力料収入のうち、()内は消費税抜きである。

2 懸垂電車事業は、令和元年11月1日から運転休止している。

3 乗車料収入及び乗車人員の一日当たりの計(表中※)は、乗車料収入及び乗車人員の年間数値を365日で除した値である。(各事業の一日当たりの値の合計とは一致しない場合がある。)

4 地下鉄事業の乗車人員計は浅草、三田、新宿、大江戸各線との乗り換え客を一人として計算したものであり、4線の乗車人員の単純合計ではない。

第7節 組織と機構

1 事務分担（令和5年4月1日現在）

総務部

総務課

- 1 諸規程類の制定及び改廃に関すること。
- 2 文書の審査に関すること。
- 3 局事業に関する法規の調査及び解釈に関すること。
- 4 文書の收受、配布、発送、編集及び保存に関すること。
- 5 情報公開に係る制度等に関すること（総務部お客様サービス課に属するものを除く。）。
- 6 保有個人情報の保護に係る制度等に関すること（総務部お客様サービス課に属するものを除く。）。
- 7 公印に関すること。
- 8 局内事務の連絡調整に関すること。
- 9 訴訟及び和解に関すること。
- 10 課長及びこれに準ずる職以上の職にある者の任免、分限、懲戒、表彰、服務その他の人事に関すること。
- 11 無料乗車券の発行に関すること。
- 12 局の乗用自動車に関すること。
- 13 局内他の部課に属しないこと。

企画調整課

- 1 局事業及び重要な施策等の総合的な企画及び調整に関すること。
- 2 経営計画に関すること。
- 3 経営資料の調査、研究、統計及び報告に関すること。
- 4 局事業に係るデジタル技術活用施策の企画、推進及び総合調整に関すること。

- 5 情報システムに関すること。
- 6 地下高速電車の新線建設に係る基本計画に関すること（建設工務部計画改良課に属するものを除く。）。
- 7 局事業に係る技術の調査、開発及び総合調整（建設工務部計画改良課に属するものを除く。）に関すること。

財務課

- 1 予算及び決算に関すること。
- 2 局事業の進行管理に関すること。
- 3 資金の調達及び運用に関すること。
- 4 出資事務に関すること。
- 5 職員定数に関すること。
- 6 局の機構に関すること。
- 7 業務の監察指導に関すること。
- 8 監査に関すること。
- 9 行政評価に関すること。
- 10 事務の改善に関すること。
- 11 その他の財務に関すること。

安全対策推進課

- 1 局事業に係る安全管理及び危機管理の総合調整に関すること。
- 2 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーに係る運輸安全マネジメントの推進に関すること（他の部に属するものを除く。）。

お客様サービス課

- 1 サービス活動の企画、推進及び総合調整に関すること。
- 2 広聴及び広報の企画、総合調整及び実施に関すること。
- 3 遺失物に関すること。
- 4 情報公開に係る連絡調整及び実施に関すること。

- 5 保有個人情報の開示等に係る連絡調整及び受付に関すること。
- 6 報道機関等との連絡調整に関すること。
- 7 都営交通お客様センターに関すること。

職 員 部

人 事 課

- 1 職員（課長及びこれに準ずる職以上の職にある者を除く。）の任免、分限、懲戒、表彰、服務その他の人事に関すること。
- 2 職員の教育、訓練及び研修に関すること。
- 3 東京都人事委員会から委任を受けた職員の競争試験又は選考の実施に関すること。
- 4 職員の社会保険に関すること。
- 5 職員の服務の監察指導に関すること。
- 6 部内他の課に属しないこと。

労 働 課

- 1 職員の労働条件に関すること。
- 2 職員の福利厚生に関すること。
- 3 労働事情の調査及び労働統計に関すること。
- 4 労働組合に関すること。
- 5 東京都職員互助組合及び東京都職員共済組合に関すること。
- 6 職員の給与計算に関すること。
- 7 職員の健康管理及び健康診断に関すること。
- 8 職員の安全衛生及び労働災害に関すること。
- 9 局事業施設の環境調査及び環境対策に関すること。

研 修 所

- 1 職員の研修に関すること。

資 産 運 用 部

資産活用課

- 1 関連事業に係る計画の策定、実施及び総合調整に関すること。
- 2 土地及び建物の利用に係る総合調整に関すること。
- 3 土地及び建物の取得、管理及び処分に関すること（地下高速電車の建設及び改良用地その他これに関連する物件の取得、管理及び処分を除く。）。
- 4 関連事業に係る構築物の管理に関すること。
- 5 普通財産である土地（その土地の定着物を含む。）の信託に関すること。
- 6 測量に関すること。
- 7 電話の取得、管理及び処分に関すること。
- 8 無体財産権の総合調整に関すること。
- 9 部内他の課に属しないこと。

事業開発課

- 1 車内、駅構内等の広告に関すること（他の部に属するものを除く。）。
- 2 駅構内の営業に関すること。
- 3 通信事業用財産の賃貸に関すること（他の部に属するものを除く。）。

会 計 課

- 1 会計事務及び物品管理事務の総合調整に関すること。
- 2 現金、有価証券及び担保物の出納保管に関すること。
- 3 収支伝票の審査に関すること。
- 4 貯蔵品に関すること。
- 5 契約に係る検査に関すること。
- 6 請負工事に係る成績評定に関すること。

契 約 課

- 1 工事その他の請負契約に関すること。
- 2 物品、材料等の購入契約に関すること。

- 3 測量、設計等の委託契約に関すること。
- 4 物件（土地及び建物を除く。）の賃借及び処分
の契約に関すること。

電 車 部

管 理 課

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーに関する事務（運行に係る安全管理及び危機管理を除く。）の総合調整に関すること。
- 2 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの事故賠償に関すること。
- 3 部内他の課に属しないこと。

営 業 課

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの営業計画の策定及び変更に関する
こと。
- 2 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの運賃及び料金の制定及び変更の連絡
折衝に関すること。
- 3 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの乗車券の発売に関すること。
- 4 地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの連絡
運輸計画の策定及び変更に関すること。
- 5 地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの運賃
及び料金の審査及び連絡運輸収入の清算に関する
こと。
- 6 電車及び懸垂電車の運賃及び料金の審査に関す
ること。
- 7 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの停留場又は駅施設の新設及び改廃に
関すること。
- 8 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの営業に係る統計の作成に関すること。
- 9 地下高速電車の駅構内の広告に関すること（他

の部に属するものを除く。）。

運 転 課

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの運行に係る安全管理及び危機管理の
総合調整に関すること（総務部安全対策推進課に
属するものを除く。）。
- 2 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの運転計画の策定及び変更に関する
こと。
- 3 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの運転事故の防止に関すること。
- 4 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの運転施設の新設及び改廃に関する
こと。
- 5 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの運転取扱いの連絡調整に関する
こと。
- 6 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの運転に係る統計の収集作成に関する
こと。

荒川電車営業所

- 1 電車及び懸垂電車に係る事業所における電車及
び懸垂電車の運行に係る安全管理及び危機管理の
総合調整に関すること。
- 2 電車及び懸垂電車の旅客運送並びに運転事故及
び輸送障害の防止及び処理に関すること。

総合指令所

- 1 地下高速電車に係る事業所における地下高速電
車の運行に係る安全管理及び危機管理の総合調整
に関すること。
- 2 地下高速電車の運転に係る指令、整理、その他
運行管理に関すること。
- 3 地下高速電車に係る線路閉さ及びトロリー使用

に関すること。

- 4 地下高速電車の列車集中制御に関すること。
- 5 緊急時における旅客取扱いの指令に関すること。
- 6 東京都防災行政無線に関すること。

駅務管区

- 1 地下高速電車の駅における旅客の取扱いに関する
こと。
- 2 地下高速電車の駅構内における保安業務、運
転取扱い及び事故の処理に関すること。

乗務管理所

- 1 所管路線に係る地下高速電車の列車及び車両の
運転に関すること。
- 2 所管路線に係る事故及び障害の防止及び処理に
関すること。

日暮里・舎人営業所

- 1 日暮里・舎人ライナーの運行に関する安全管理
及び危機管理の総合調整に関すること。
- 2 日暮里・舎人ライナーの運転に関する指令、整
理その他運行管理に関すること。
- 3 日暮里・舎人ライナーの列車集中制御に関す
ること。
- 4 日暮里・舎人ライナーに関する線路閉鎖及びト
ロリー使用に関すること。
- 5 緊急時における旅客取扱いの指令に関すること。
- 6 日暮里・舎人ライナーの駅における旅客等の取
扱いに関すること。
- 7 日暮里・舎人ライナーの駅構内における保安業
務、運転取扱い及び事故の処理に関すること。
- 8 日暮里・舎人ライナーの列車及び車両の運転に
関すること。
- 9 日暮里・舎人ライナーの運転事故及び運転阻害
の防止及び処理に関すること。

自動車部

管理課

- 1 自動車に関する事務の連絡統制に関すること。
- 2 部内他の課に属しないこと。

計画課

- 1 自動車の運転計画の策定、変更に関すること。
- 2 自動車の運行系統の新設、改廃に関すること。
- 3 自動車の運転施設の新設、改廃に関すること。
- 4 自動車の運賃及び料金の制定及び改廃の連絡折
衝に関すること。
- 5 自動車の営業に係る企画の立案に関すること。
- 6 自動車の営業成績その他諸統計の収集作成に関
すること。

営業課

- 1 自動車の運転計画の実施に関すること。
- 2 自動車の営業に係る企画の立案及び実施に関す
ること（自動車部計画課に属するものを除く。）。
- 3 自動車の乗車券の発売に関すること。
- 4 自動車の運賃及び料金等の取扱いに関すること。
- 5 自動車の運行に係る安全管理及び危機管理に関
すること（総務部安全対策推進課に属するものを
除く。）。
- 6 自動車乗務員等の運転及び接遇に係る指導に関
すること。
- 7 自動車の事故賠償に関すること。
- 8 貸切自動車の業務に関すること。
- 9 特定自動車の業務に関すること。

車両課

- 1 自動車の車両の管理事務に関すること。
- 2 自動車の車両の設計に関すること。
- 3 自動車の車両の整備及び検査の計画に関するこ
と。

- 4 自動車の燃料及び油脂に関すること。
- 5 自動車工場に関すること。

自動車営業所

- 1 乗合自動車の旅客運送並びに運転事故及び障害の防止及び処理に関すること。
- 2 貸切自動車の旅客運送並びに運転事故及び障害の防止及び処理に関すること（渋谷自動車営業所及び南千住自動車営業所に限る。）。)
- 3 特定自動車の旅客運送並びに運転事故及び障害の防止及び処理に関すること（品川自動車営業所、北自動車営業所、千住自動車営業所、南千住自動車営業所及び江戸川自動車営業所に限る。）。)
- 4 所管車両の保持に関すること。
- 5 東京都防災行政無線に関すること（品川自動車営業所、早稲田自動車営業所、巣鴨自動車営業所及び江東自動車営業所に限る。）。)

車 両 電 気 部

管 理 課

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの車両の新造、改良及び維持管理に関する事務の連絡統制に関すること。
- 2 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの電気施設の建設、改良及び維持管理並びに支障工事に関する事務の連絡統制に関すること。
- 3 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの電気設備及び機械設備の建設に係る設計及び工事に関する事務の連絡統制に関すること。
- 4 電気事業に関すること（東京都交通局発電事務所処務規程（昭和三十二年交通局規程第四十四号）第一条第一号及び第二号に掲げる掌理事項を除く。）。)

- 5 部内他の課に属しないこと。

車 両 課

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの車両の新造、改良及び更新の基本計画及び設計に関すること。
- 2 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの車両の収容施設及び修繕施設の建設改良及び維持管理の計画及び技術に関すること。
- 3 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの諸機械の製作及び修理に関すること。
- 4 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの車両の管理、運用計画及び検査計画に関すること。
- 5 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの車両に係る調査、統計及び報告に関すること。

電 力 課

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの電気設備及び機械設備の建設改良並びに維持管理の基本計画に関すること（総務部企画調整課及び建設工務部に属するものを除く。）。)
- 2 電車の電路設備の建設改良及び維持管理の計画並びに技術に関すること。
- 3 地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの電路設備及び機械設備の建設改良及び維持管理の計画並びに技術に関すること。
- 4 懸垂電車の電路設備の建設改良及び維持管理の計画並びに技術に関すること。
- 5 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの変電設備の建設改良及び維持管理の計画並びに技術に関すること。
- 6 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの受電、変電及び配電に関すること。

信号通信課

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの信号保安設備の建設改良及び維持管理の計画並びに技術に関すること。
- 2 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの保安通信設備の建設改良及び維持管理の計画並びに技術に関すること。
- 3 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの電気設備及び機械設備の建設改良に係る計画及び技術に関すること（車両電気部電力課に属するものを除く。）。

車両検修場

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの車両の全般検査、重要部検査、月検査、列車検査及び臨時検査に関すること。
- 2 諸機械の製作及び修理に関すること。
- 3 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの車両の管理及び運用に関すること。

電気総合管理所

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの電気設備及び機械設備の建設改良及び工事の設計、施行並びに技術に関すること。
- 2 電車及び地下高速電車の電力需給計画及び電力指令に関すること。
- 3 地下高速電車の信号通信指令に関すること。
- 4 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの電路関係施設及び変電関係施設の大規模改良工事の設計及び施工に関すること。
- 5 電車及び地下高速電車の変電所の集中制御に関すること。
- 6 地下高速電車の機械設備工事及び電気施設の大規模改良工事の設計及び施工に関すること。
- 7 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎

人ライナーの信号関係施設及び通信関係施設の大規模改良工事の設計及び施工に関すること。

- 8 電車の電気設備及び変電設備の支障工事に関すること（三田線電気管理所に属するものを除く。）。

電気管理所

- 1 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの電路関係施設及び変電施設の改良及び維持管理の工事に関すること。
- 2 電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの信号関係施設及び通信関係施設の改良及び維持管理の工事に関すること。
- 3 前2号に規定する施設の支障工事に関すること。
- 4 日暮里・舎人ライナーの電力需給計画及び電力指令（電気事業法（昭和三十九法律第七十号）に規定する電気保安に関する業務に限る。）に関すること。

発電事務所

- 1 発電所の発電用機器の運転及び保守、送電施設の保守、調整池の監視、ダム保守及び操作並びにトンネルの保守に関すること。
- 2 発電所の発電に係る連絡及び記録に関すること。
- 3 発電施設及び送電施設の建設工事、改良工事、維持補修工事及び支障工事に関すること。

建設工務部

管理課

- 1 電車の軌道及び構築物の建設、改良及び維持管理に関する事務の連絡統制に関すること。
- 2 地下高速電車の構築物及びこれに附属する設備並びに軌道の建設、改良及び維持管理に関する事務の連絡統制に関すること。
- 3 懸垂電車及び日暮里・舎人ライナーの軌道及び構築物の改良及び維持管理に関する事務の連絡統

制に関すること。

- 4 建築及び営繕並びに前3号に規定する構築物以外の構築物の建設、改良及び維持管理に関する事務の連絡統制に関すること。
- 5 地下高速電車の建設及び改良の計画に係る物件の取得、管理及び処分に関すること並びに地下高速電車の建設工事及び改良工事に起因する損害補償の基準等に関すること。
- 6 地下高速電車の建設用地に係る土地等の収用に関すること。
- 7 部内他の課に属しないこと。

計画改良課

- 1 電車及び地下高速電車の建設の基本計画に関すること(総務部企画調整課に属するものを除く。)
- 2 電車及び地下高速電車の建設の実施計画及び設計に関すること。
- 3 電車及び地下高速電車の構築物及び駅舎の改良に係る計画に関すること。
- 4 電車及び地下高速電車の構築物の改良の実施計画及び設計に関すること。
- 5 電車及び地下高速電車の建設及び改良の技術に関すること。
- 6 電車及び地下高速電車の建設工事及び構築物の改良工事等に関すること。
- 7 日暮里・舎人ライナーに関する関係機関との連絡調整に関すること。
- 8 構築物(電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーに係るものを除く。)の建設工事、改良工事及び維持工事の実施計画及び技術に関すること。

保線課

- 1 電車及び地下高速電車の軌道の建設、改良及び維持管理の計画及び技術に関すること。

- 2 電車及び地下高速電車の構築物の維持管理の計画及び技術に関すること。
- 3 懸垂電車及び日暮里・舎人ライナーの軌道及び構築物の改良及び維持管理の計画及び技術に関すること。

建築課

- 1 建物及びその附帯設備の新築、改良及び修繕の計画並びに技術に関すること。
- 2 建物及びその附帯設備の新築、改良及び修繕の工事の設計に関すること。
- 3 建物(地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの駅舎を除く。)並びにそれに附帯する機械設備及び電気設備の新築、改良及び修繕の工事に関すること。
- 4 地下高速電車の建設に係る機械設備の計画、技術及び設計に関すること。

工務事務所

- 1 構築物(電車及び地下高速電車の軌道に係る構築物並びに懸垂電車及び日暮里・舎人ライナーの構築物を除く。)の建設及び改良の工事に関すること。
- 2 構築物(電車、懸垂電車、地下高速電車及び日暮里・舎人ライナーの構築物を除く。)の維持工事に関すること。
- 3 地下高速電車の駅に係る構築物(軌道に係る構築物を除く。)の維持管理に関すること。
- 4 地下高速電車の駅舎の維持管理並びに改良及び修繕の工事に関すること。
- 5 地下高速電車の駅舎の附帯設備の維持管理並びに改良及び修繕の工事に関すること。
- 6 日暮里・舎人ライナーの駅舎及び附帯設備の改良及び改修の工事に関すること(三田線電気管理所に属するものを除く。)

地下鉄改良工事事務所

- 1 構築物（電車及び地下高速電車の軌道に係る構築物並びに懸垂電車及び日暮里・舎人ライナーの構築物を除く。）の大規模な建設及び改良の工事に関する事。
- 2 地下高速電車の駅舎の大規模な建設及び改良の工事に関する事。
- 3 地下高速電車の駅舎に附帯する機械設備及び電気設備の大規模な建設及び改良の工事に関する事（電気総合管理所に属するものを除く。）。
- 4 日暮里・舎人ライナーの駅舎及び附帯設備の大規模な建設及び改良の工事に関する事（電気総合管理所に属するものを除く。）。
- 5 地下高速電車の建設及び改良の用地その他これに関連する物件の取得、管理及び処分に関する事並びに地下高速電車の建設工事及び改良工事に起因する損害の補償に関する事。

保線管理所

- 1 電車の軌道及び軌道に係る構築物の建設及び改良並びに電車の軌道及び構築物の維持管理に関する事（志村保線管理所に限る。）。
- 2 地下高速電車の軌道の改良及び維持管理の工事に関する事。
- 3 地下高速電車の構築物（東京都交通局工務事務所処務規程（昭和四十八年交通局規程第三百四十四号）第一条第三号に規定する構築物を除く。）の維持管理の工事に関する事。
- 4 地下高速電車の軌道に係る構築物の改良工事に関する事。
- 5 地下高速電車の軌道及び構築物の支障工事に関する事。
- 6 懸垂電車の軌道及び軌道に係る構築物の改良並びに懸垂電車の軌道及び構築物の維持管理に関する事（志村保線管理所に限る。）。

- 7 日暮里・舎人ライナーの軌道及び軌道に係る構築物の改良並びに日暮里・舎人ライナーの軌道及び構築物の維持管理に関する事（志村保線管理所に限る。）。
- 8 日暮里・舎人ライナーの駅舎の維持管理に関する事（志村保線管理所に限る。）。

2 職員数（常時勤務職員、再任用短時間勤務職員）

（令和5年3月31日現在）

（単位：人）

事業 職種	交通事業					高速電車事業			電 事 業	合 計
	自動車	軌道	新交通	懸垂	計	営業	建設	計		
事務職員	355	13	28	0	396	746		746	3	1,145 (17.7)
	7	0	0	0	7	7		7	0	14 (11.1)
技術職員	81	14	26	0	121	591		591	15	727 (11.2)
	0	0	1	0	1	6		6	0	7 (5.6)
運 転	1,973	86	18	0	2,077	713		713		2,790 (43.0)
	65	0	0	0	65	3		3		68 (54.0)
車 掌						281		281		281 (4.3)
						3		3		3 (2.4)
鉄道営業						614		614		614 (9.5)
						19		19		19 (15.1)
交通技能	157	0	0	0	157	471		471		628 (9.7)
	1	0	0	0	1	6		6		7 (5.6)
その他	70	0	0	0	70	13		13		83 (1.3)
	5	0	0	0	5	0		0		5 (4.0)
専 属 計	2,636	113	72	0	2,821	3,429		3,429	18	6,268 (96.7)
	78	0	1	0	79	44		44	0	123 (97.6)
関 連	51	3	7	0	61	155		155	1	217 (3.3)
	1	0	0	0	1	2		2		3 (2.4)
合 計	2,687	116	79	0	2,882	3,584		3,584	19	6,485
	(41.4)	(1.8)	(1.2)	(0.0)	(44.4)	(55.3)		(55.3)	(0.3)	(100.0)
	79	0	1	0	80	46		46	0	126
	(62.7)	(0.0)	(0.8)	(0.0)	(63.5)	(36.5)		(36.5)	(0.0)	(100.0)

※ 各職種内上段は常時勤務職員、下段は再任用短時間勤務職員

※ () 内は構成比 : %