

第 5 章 高 速 電 車 事 業

第 1 節	沿革と現状	65	(13)	駅ナンバリング	89
1	浅草線	65	(14)	分かりやすい案内サインへの改良	89
2	三田線	65	(15)	トイレの改修	89
3	新宿線	65	(16)	浅草線泉岳寺駅の大規模改良	89
4	大江戸線	66	(17)	浅草線リニューアル・プロジェクト	90
5	営業の概況	66	(18)	情報サービスの充実	90
第 2 節	主な取組	78	(19)	「サービス介助士」の資格取得	91
1	安全対策	78	(20)	コンシェルジュの配置	91
(1)	列車運行管理	78	(21)	J N T O 認定外国人観光案内所	91
(2)	安全設備	78	(22)	ツーリストインフォメーションセンターの開設	91
(3)	保守点検	78	(23)	タブレット端末による案内	91
(4)	ホーム等での安全対策	81	(24)	翻訳対応透明ディスプレイ	91
(5)	停電対策	82	(25)	ロボットコンシェルジュの導入	92
(6)	火災対策	82	(26)	放置自転車対策	92
(7)	J R 西日本福知山線事故を受けての 対応	83	(27)	子育て支援	92
(8)	浅草線 A T S の改良	83	3	地下鉄サービス一体化	93
(9)	災害に対する備え	83	(1)	東京の地下鉄のサービスの一体化	93
(10)	駅構内における痴漢対策	84	(2)	東京の地下鉄の一元化等に関する 協議会	93
(11)	訓 練	85	(3)	東京の地下鉄の運営改革会議	93
2	お客様サービス	86	4	バリアフリー化の推進	94
(1)	相互直通運転	86	(1)	駅施設	94
(2)	女性専用車の導入	86	(2)	人にやさしい車両	95
(3)	混雑対策	86	5	環境対策	97
(4)	大江戸線の車内騒音低減	87	(1)	電力回生システム	97
(5)	駅の冷房化	87	(2)	屋上・壁面緑化	97
(6)	自動改札機の導入・更新	87	(3)	地下鉄駅・車内 L E D 照明	97
(7)	自動券売機の更新	87	6	認定鉄道事業者制度	97
(8)	I C カード乗車券「P A S M O」	87			
(9)	一日乗車券特典ガイド「ちかとく」	88			
(10)	都営交通ポイントサービス「T O K o P o」	88			
(11)	T O E I スmart 定期券予約	89			
(12)	タッチ決済を活用した乗車サービス	89			

第1節 沿革と現状

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

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

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

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

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

1 浅草線

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

その後、順次部分開業し、昭和43年11月の西馬込～泉岳寺間の開業により、全線18.3kmが開通した。

また、平成10年11月18日の京急羽田空港駅（現在の羽田空港第1・第2ターミナル駅）開業に伴い、京急羽田空港～京成成田空港間を結ぶ「エアポート快特」の運行を開始し、お客様の利便性の向上に努めている。

2 三田線

建設工事は、昭和40年12月に蓮根付近の高架部分から着手し、昭和43年12月に巣鴨～高島平間10.4kmの開業後、順次部分開業し、平成12年9月の目黒～三田間4.0kmの開業により全線26.5kmが開通した。

また、全線開通に併せて、ワンマン運転化した。

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

令和5年3月18日から、東急新横浜線、相鉄新横浜線、相鉄本線及び相鉄いずみ野線との直通運転を開始した。

3 新宿線

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

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

都心部で浅草線、三田線及び大江戸線のほか、東京メトロ線と7駅、JR線と5駅それぞれ連絡し、都営線相互及び他鉄道線とのネットワーク効果を増大させてい

る。平成9年12月には、新宿線新宿～本八幡間で急行運転を開始し、お客様の利便性の向上を図っている。

4 大江戸線

都庁前～大門～都庁前～光が丘間40.7kmは、新宿～光が丘間12.9kmと都庁前～新宿間27.8kmとに分割して施工された。

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

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

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

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

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

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

とし、この連絡線を建設することになった。工事は平成14年6月から着手し、平成18年3月に完成した。平成18年4月から大江戸線の車両を馬込車両検修場に回送し、重要部検査及び全般検査を実施している。

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

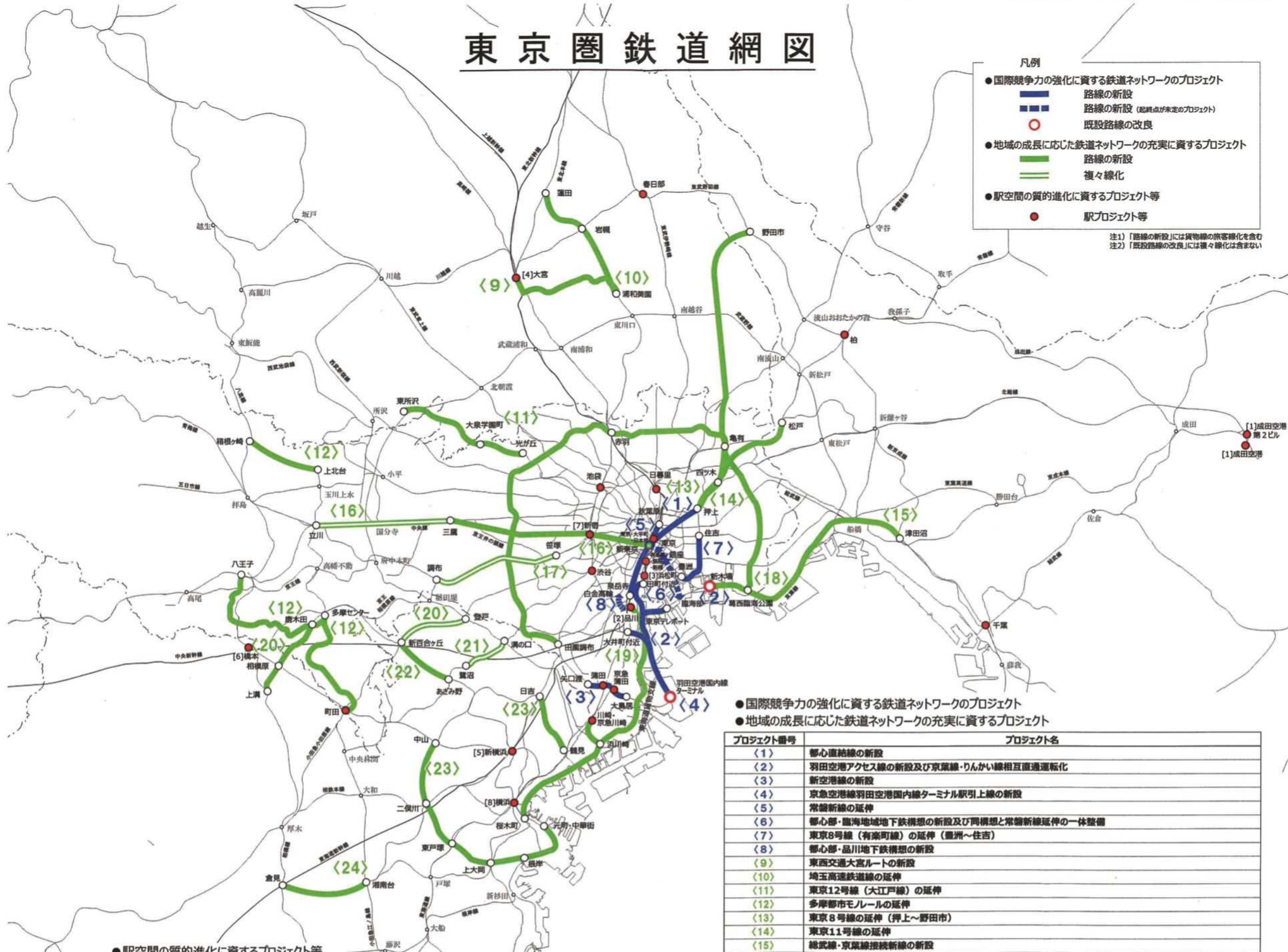
なお、平成28年4月の交通政策審議会において、光が丘から大泉学園町を経て東所沢までの延伸を行うことの検討結果が答申された。

5 営業の概況

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

従前は割引乗車券や企画乗車券を発売するなど、利用促進及び乗客誘致を図ってきたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響で一部の企画乗車券の発売を見合わせるなどの対応を行った。令和6年度の乗車人員は4線合わせて一日平均264万1千人となっている。

東京圏鉄道網図



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

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

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

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

●駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

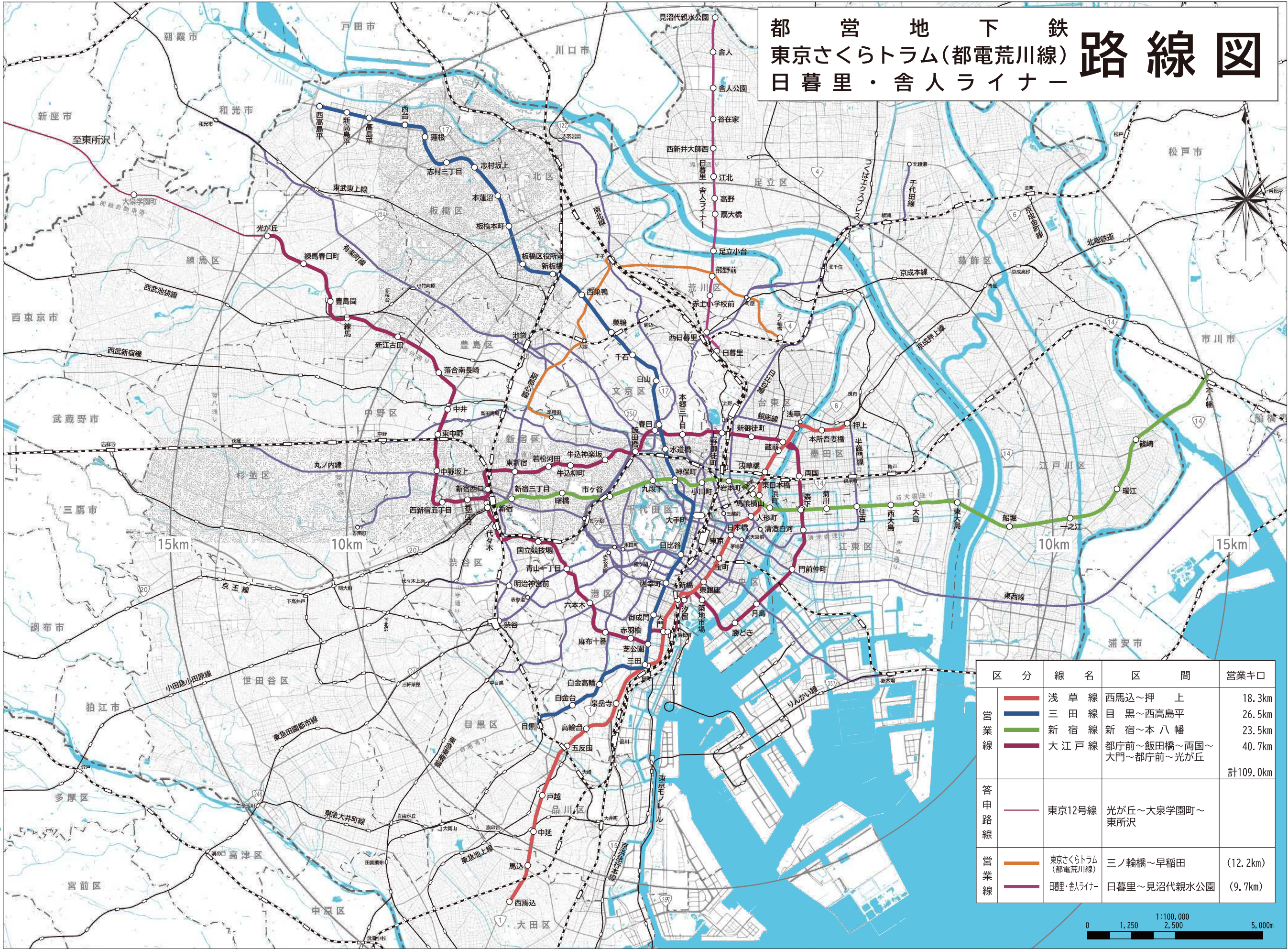
広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト	国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト	駅まちマネジメントの取組が特に期待される駅
〔1〕成田空港駅・空港第2ビル駅 〔2〕品川駅 〔3〕浜松町駅 〔4〕大宮駅 〔5〕新横浜駅 〔6〕横本駅	〔7〕新宿駅 〔8〕横浜駅	日暮里駅 東京駅・大手町駅・日本橋駅等 池袋駅 新横浜駅・有楽町駅・銀座駅等 蒲田駅・京急蒲田駅 町田駅 川崎駅・京急川崎駅 千歳駅 柏駅 春日部駅

「この地図は、国土地理院長の承認（平29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1：2,500）を使用（7都市基交第732号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。」
「この地図は、国土地理院長の承認を得て同院発行の基礎地図情報（測量法に基づく国土地理院長承認（使用）R7JHs207）、およびEsriジャパンの全国市区町村界データを使用して作成したものである。」

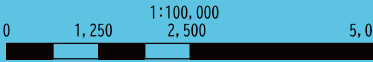
都 営 地 下 鉄 路 線 図

東京さくらトラム(都電荒川線) 日暮里・舎人ライナー

禁複製転載



区 分	線 名	区 間	営業キロ
営 業 線	浅 草 線	西馬込～押 上	18.3km
	三 田 線	目 黒～西高島平	26.5km
	新 宿 線	新 宿～本 八 幡	23.5km
	大 江 戸 線	都庁前～飯田橋～両国～ 大門～都庁前～光が丘	40.7km
			計109.0km
答 申 路 線	東京12号線	光が丘～大泉学園町～ 東所沢	
営 業 線	東京さくらトラム (都電荒川線)	三ノ輪橋～早稲田	(12.2km)
	日暮里・舎人ライナー	日暮里～見沼代親水公園	(9.7km)



東京都交通局

この印刷物は石油系溶剤を含まないインキを使用しています。

(c)Esri Japan

高 速 電 車 開 通 年 次 表

線	年月日	区 間	キ ロ	線	年月日	区 間	キ ロ
浅 草 線	昭 35. 12. 4	浅草橋 ～ 押 上	3.1 km	新 宿 線	昭 53. 12. 21	岩本町 ～ 東大島	6.8 km
	37. 5. 31	東日本橋 ～ 浅草橋	0.7		55. 3. 16	新 宿 ～ 岩本町	7.3
	37. 9. 30	人形町 ～ 東日本橋	0.7		58. 12. 23	東大島 ～ 船 堀	1.7
	38. 2. 28	東銀座 ～ 人形町	2.4		61. 9. 14	船 堀 ～ 篠 崎	4.9
	38. 12. 12	新 橋 ～ 東銀座	0.9		平 元. 3. 19	篠 崎 ～ 本八幡	2.8
	39. 10. 1	大 門 ～ 新 橋	1.0	計			23.5 km
	43. 6. 21	泉岳寺 ～ 大 門	2.6	大 江 戸 線	平 3. 12. 10	練 馬 ～ 光が丘	3.8 km
	43. 11. 15	西馬込 ～ 泉岳寺	6.9		9. 12. 19	新 宿 ～ 練 馬	9.1
計			18.3 km		12. 4. 20	国立競技場 ～ 新 宿	2.1
三 田 線	昭 43. 12. 27	巢 鴨 ～ 高島平	10.4 km		12. 12. 12	都庁前 ～ 国立競技場	25.7
	47. 6. 30	日比谷 ～ 巢 鴨	7.3	計			40.7 km
	48. 11. 27	三 田 ～ 日比谷	3.3	合 計			109.0 km
	51. 5. 6	高島平 ～ 西高島平	1.5				
	平 12. 9. 26	目 黒 ～ 三 田	4.0				
計			26.5 km				

運 転 概 要 (令和7年4月1日現在)

		浅 草 線		三 田 線		新 宿 線		大 江 戸 線		
線 区	営業区間 営業キロ (地上部分)		西馬込～押 上 18.3km		目 黒～西高島平 26.5km (5.1km)		新 宿～本八幡 23.5km (2.5km)		都庁前～光が丘 40.7km	
運 転 概 要	運転間隔		平日 朝 2. 5分 夕 2. 5分 日中 5～10分		平日 朝 2. 5～5分 夕 4. 5分 日中 6分		平日 朝 3～4分 夕 4～7. 5分 日中 6分		平日 朝 3分 夕 4. 5分 日中 6分	
	相互 直通 運転	浅 草 線	主な運転系統 西 馬 込 ～ 成 田 空 港 81.8km 特急、快速 三 崎 口 ～ 青 砥 84.0km 快特、特急 羽田空港第1・第2ターミナル～ 印旛日本医大 66.3km 快特、急行 羽田空港第1・第2ターミナル～ 成 田 空 港 90.6km エアポート快特							
		三 田 線	日 吉 ～ 西 高 島 平 38.4km 普通、急行 海 老 名 ～ 西 高 島 平 68.2km 普通、急行							
		新 宿 線	橋 本 ～ 本 八 幡 61.6km 急行、区間急行、快速 笹 塚 ～ 本 八 幡 27.1km 普通 高 尾 山 口 ～ 本 八 幡 68.2km 普通 京王八王子 ～ 本 八 幡 61.4km 普通							

高速電車事業（全線計）年度別施設及び運輸成績表

種 別			令和4年度	令和5年度	令和6年度
営業日数	日		365	366	365
営業キロ	km		109.0	109.0	109.0
駅数	駅		106	106	106
平均駅間隔	km		1.1	1.1	1.1
在籍車両	両		1,216	1,216	1,212
内 訳	定員 81人	両	0	0	2
	83人	両	0	12	12
	84人	両	30	42	42
	86人	両	0	2	18
	87人	両	12	0	0
	90人	両	76	62	44
	95人	両	90	126	132
	99人	両	36	36	36
	100人	両	228	192	186
	120人	両	0	0	0
	121人	両	54	54	53
	132人	両	48	48	48
	134人	両	162	162	159
	135人	両	0	0	0
	136人	両	56	56	56
	139人	両	26	26	26
	144人	両	84	84	84
	145人	両	108	108	108
	147人	両	48	48	48
	148人	両	72	72	72
	149人	両	86	86	86
延日使用車両	両		645,800	676,842	689,842
1列車連結数	両		8.1	8.2	8.2
客車走行キロ	千km		124,902	126,695	126,364
電車用電力量	千kwh		238,675	248,245	252,079
乗車人員	定期	千人	467,917	500,968	525,233
	定期外	千人	350,511	409,767	438,646
	計	千人	818,428	910,735	963,879
延人キロ	定期	千人km	3,500,465	3,748,585	3,927,082
	定期外	千人km	2,230,637	2,600,490	2,777,212
	計	千人km	5,731,102	6,349,075	6,704,294
運賃収入	定期	千円	55,505,183 (51,029,136)	59,488,386 (54,650,043)	60,274,425 (55,174,889)
	定期外	千円	71,324,447 (64,840,407)	82,836,098 (75,305,544)	88,465,949 (80,423,590)
	計	千円	126,829,630 (115,869,543)	142,324,484 (129,955,587)	148,740,374 (135,598,479)
乗車効率	%		41.0	44.7	47.4
一日平均	使用車両	両	1,769	1,849	1,890
	客車走行キロ	km	342,197	346,162	346,202
	乗車人員	千人	2,242	2,488	2,641
	運賃収入	千円	347,478	388,865	407,508

(注)：（ ）内は、消費税抜きである。

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

高速電車事業（浅草線）年度別施設及び運輸成績表

種 別		令和4年度	令和5年度	令和6年度
営 業 日 数	日	365	366	365
営 業 キ 口	km	18.3	18.3	18.3
駅 数	駅	20	20	20
平 均 駅 間 隔	km	1.0	1.0	1.0
在 籍 車 両	両	216	216	212
内 訳	120人	両	0	0
	121人	両	54	53
	134人	両	162	159
	135人	両	0	0
延 日 使 用 車 両	両	272,606	264,088	266,932
1 列 車 連 結 数	両	8.0	8.0	8.0
客 車 走 行 キ 口	千km	21,889	21,812	21,789
表 定 速 度	km/h	(エアポート快特) 33.5 (普通) 29.0	(エアポート快特) 33.5 (普通) 29.0	(エアポート快特) 33.5 (普通) 29.0
電 車 用 電 力 量	千kwh	37,352	40,126	40,980
乗 車 人 員	定 期	千人	117,564	127,048
	定 期 外	千人	101,456	122,931
	計	千人	219,020	249,979
延 人 キ 口	定 期	千人km	649,713	701,022
	定 期 外	千人km	503,008	605,857
	計	千人km	1,152,721	1,306,879
運 賃 収 入	定 期	千円	12,015,093 (11,020,380)	13,015,159 (11,929,491)
	定 期 外	千円	16,207,092 (14,733,720)	19,486,556 (17,715,051)
	計	千円	28,222,185 (25,754,100)	32,501,715 (29,644,542)
乗 車 効 率	%	44.7	50.8	54.0
一 日 平 均	使 用 車 両	両	747	722
	客 車 走 行 キ 口	km	59,970	59,596
	乗 車 人 員	千人	600	683
	運 賃 収 入	千円	77,321	88,803

(注) : () 内は、消費税抜きである。

表定速度は、北行（押上方面）の速度である。

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

高速電車事業（三田線）年度別施設及び運輸成績表

種 別			令和4年度	令和5年度	令和6年度
営 業 日 数	日		365	366	365
営 業 キ 口	km		26.5	26.5	26.5
駅 数	駅		27	27	27
平 均 駅 間 隔	km		1.0	1.0	1.0
在 籍 車 両	両		248	248	248
内 訳	定員 136人	両	48	48	48
	139人	両	26	26	26
	147人	両	48	48	48
	148人	両	48	48	48
	149人	両	78	78	78
延 日 使 用 車 両	両		94,042	131,452	138,906
1 列 車 連 結 数	両		6.7	7.1	7.1
客 車 走 行 キ 口	千km		24,085	25,627	25,510
表 定 速 度	km/h		30.4	30.4	30.4
電 車 用 電 力 量	千kwh		42,533	44,960	45,611
乗 車 人 員	定 期	千人	120,654	129,998	137,638
	定 期 外	千人	79,365	92,095	98,282
	計	千人	176,337	222,093	235,920
延 人 キ 口	定 期	千人km	877,295	948,550	1,003,793
	定 期 外	千人km	471,199	548,296	583,358
	計	千人km	1,348,494	1,496,847	1,587,151
運 賃 収 入	定 期	千円	12,811,020 (11,775,865)	13,813,813 (12,687,452)	14,145,654 (12,946,055)
	定 期 外	千円	15,045,504 (13,677,731)	17,420,354 (15,836,685)	18,527,638 (16,843,307)
	計	千円	27,856,524 (25,453,596)	31,234,167 (28,524,137)	32,673,292 (29,789,362)
乗 車 効 率	%		43.1	44.9	47.8
一 日 平 均	使 用 車 両	両	258	359	381
	客 車 走 行 キ 口	km	65,987	70,020	69,890
	乗 車 人 員	千人	548	607	646
	運 賃 収 入	千円	76,319	85,339	89,516

(注) : () 内は、消費税抜きである。

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

高速電車事業（新宿線）年度別施設及び運輸成績表

種 別		令和4年度	令和5年度	令和6年度
営 業 日 数	日	365	366	365
営 業 キ 口	km	23.5	23.5	23.5
駅 数	駅	21	21	21
平 均 駅 間 隔	km	1.2	1.2	1.2
在 籍 車 両	両	280	280	280
内 訳	定員 132人	両	48	48
	136人	両	8	8
	144人	両	84	84
	145人	両	108	108
	148人	両	24	24
	149人	両	8	8
延 日 使 用 車 両	両	140,156	141,294	144,850
1 列 車 連 結 数	両	10.0	10.0	10.0
客 車 走 行 キ 口	千km	32,085	32,275	32,199
表 定 速 度	km/h	(急行) 47.4	(急行) 47.4	(急行) 47.1
		(普通) 34.0	(普通) 34.0	(普通) 34.0
電 車 用 電 力 量	千kwh	55,831	57,986	58,901
乗 車 人 員	定 期	千人	136,758	145,206
	定 期 外	千人	99,613	112,544
	計	千人	236,371	257,750
延 人 キ 口	定 期	千人km	1,027,094	1,085,413
	定 期 外	千人km	613,144	685,930
	計	千人km	1,640,238	1,771,343
運 賃 収 入	定 期	千円	14,797,148 (13,586,092)	15,677,316 (14,386,193)
		千円	19,518,049 (17,743,681)	23,000,165 (20,909,241)
	定 期 外	千円	34,315,197 (31,329,773)	37,445,145 (34,175,128)
		千円	38,760,255 (35,326,068)	41,812,255 (38,416,827)
乗 車 効 率	%	39.6	42.6	44.5
一 日 平 均	使 用 車 両	両	384	397
	客 車 走 行 キ 口	km	87,903	88,184
	乗 車 人 員	千人	648	704
	運 賃 収 入	千円	94,014	102,309

(注) : () 内は、消費税抜きである。

表定速度は、西行（新宿方面）の速度である。

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

高速電車事業（大江戸線）年度別施設及び運輸成績表

種 別			令和4年度	令和5年度	令和6年度
営 業 日 数	日		365	366	365
営 業 キ 口	km		40.7	40.7	40.7
駅 数	駅		38	38	38
平 均 駅 間 隔	km		1.1	1.1	1.1
在 籍 車 両	両		472	472	472
内 訳	定員 81人	両	0	0	2
	83人	両	0	12	12
	84人	両	30	42	42
	86人	両	0	2	18
	87人	両	12	0	0
	90人	両	76	62	44
	95人	両	90	126	132
	99人	両	36	36	36
	100人	両	228	192	186
延 日 使 用 車 両	両		138,996	140,008	139,154
1 列 車 連 結 数	両		8.0	8.0	8.0
客 車 走 行 キ 口	千km		46,843	46,980	46,866
表 定 速 度	km/h		29.0	29.0	29.0
電 車 用 電 力 量	千kwh		102,959	105,173	106,587
乗 車 人 員	定 期	千人	149,922	160,082	168,131
	定 期 外	千人	123,967	145,959	156,338
	計	千人	273,889	306,041	324,469
延 人 キ 口	定 期	千人km	946,363	1,013,599	1,067,280
	定 期 外	千人km	643,286	760,407	814,902
	計	千人km	1,589,649	1,774,007	1,882,182
運 賃 収 入	定 期	千円	15,881,922 (14,646,799)	16,982,098 (15,646,907)	17,081,411 (15,667,669)
	定 期 外	千円	20,553,802 (18,685,275)	24,161,359 (21,964,873)	25,863,981 (23,512,710)
	計	千円	36,435,724 (33,332,074)	41,143,457 (37,611,780)	42,945,392 (39,180,379)
乗 車 効 率	%		38.1	42.5	45.2
一 日 平 均	使 用 車 両	両	381	383	381
	客 車 走 行 キ 口	km	128,337	128,362	128,398
	乗 車 人 員	千人	750	836	889
	運 賃 収 入	千円	99,824	112,414	117,659

(注) : () 内は、消費税抜きである。

表定速度は、内回り（光が丘発）の速度である。

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

【浅草線乗降人員表】

(令和6年度)

(単位:人)

駅 別		乗車人員			降車 人員	前年度比較	
		定 期	定期外	計		乗車人員	率(%)
押上	自 線	10,671	18,082	28,753	23,850	26,997	6.5
	新宿線	10	0	10	10	5	100.0
	京成線	36,420	23,008	59,428	58,177	56,314	5.5
	京成B	334	4,198	4,532	3,900	3,360	34.9
	北総線	13,583	6,293	19,876	20,236	18,760	5.9
	東京メトロ線	238	798	1,036	1,309	929	11.5
	東武線	2,602	0	2,602	3,847	2,570	1.2
計		63,857	52,380	116,237	111,329	108,935	6.7
本所吾妻橋		5,416	5,520	10,936	10,546	10,374	5.4
浅草	自 線	7,221	15,753	22,974	27,151	22,007	4.4
	東京メトロ線	1,661	1,966	3,627	4,434	3,383	7.2
	東武線	255	164	418	406	412	1.5
	計	9,136	17,883	27,020	31,990	25,803	4.7
蔵前	自 線	6,571	7,760	14,330	14,388	13,306	7.7
	大江戸線	2,566	4,391	6,957	6,671	6,463	7.6
	計	9,136	12,151	21,287	21,058	19,769	7.7
浅草橋	自 線	8,267	15,848	24,116	23,748	22,997	4.9
	JR線	6,081	0	6,081	6,081	5,776	5.3
	計	14,348	15,848	30,196	29,829	28,773	4.9
東日本橋	自 線	5,643	7,134	12,777	12,621	12,122	5.4
	新宿線	12,017	14,899	26,916	27,011	25,577	5.2
	JR線	266	0	266	266	252	5.6
	計	17,926	22,033	39,959	39,898	37,951	5.3
人形町	自 線	8,049	9,051	17,100	17,071	16,179	5.7
	東京メトロ線	5,223	5,208	10,431	10,088	9,831	6.1
	計	13,272	14,260	27,531	27,159	26,010	5.8
日本橋	自 線	10,206	10,285	20,492	20,918	18,931	8.2
	三田線	36	0	36	36	31	16.1
	大江戸線	7	0	7	7	7	0.0
	東京メトロ線	14,663	11,879	26,542	26,643	24,519	8.3
	計	24,912	22,164	47,076	47,603	43,488	8.3
宝町		8,789	6,496	15,285	15,737	13,984	9.3
東銀座	自 線	12,692	15,841	28,532	29,567	26,722	6.8
	三田線	9	0	9	9	6	50.0
	東京メトロ線	6,783	6,917	13,700	13,692	12,344	11.0
	計	19,484	22,758	42,241	43,268	39,071	8.1
新橋	自 線	10,872	20,206	31,078	30,611	29,305	6.1
	JR線	5,747	0	5,747	5,747	5,374	6.9
	東京メトロ線	3,167	3,409	6,576	6,621	6,248	5.2
	ゆりかもめ	1,080	0	1,080	1,080	1,048	3.1
	計	20,866	23,614	44,481	44,059	41,974	6.0
大門	自 線	10,845	12,156	23,001	22,855	21,322	7.9
	大江戸線	12,301	15,570	27,871	28,125	25,689	8.5
	東モノ線	714	0	714	714	694	2.9
	計	23,860	27,726	51,586	51,695	47,704	8.1
三田	自 線	13,365	11,503	24,868	24,977	22,465	10.7
	三田線	14,129	14,700	28,829	28,887	27,164	6.1
	計	27,494	26,203	53,697	53,863	49,629	8.2
泉岳寺	自 線	9,551	7,183	16,734	16,867	15,150	10.5
	JR線	37	0	37	37	34	8.8
	京急線	39,884	47,922	87,805	88,403	82,037	7.0
	計	49,472	55,105	104,576	105,306	97,221	7.6
高輪台		3,756	3,077	6,833	7,136	6,454	5.9
五反田	自 線	8,159	13,316	21,475	21,755	20,425	5.1
	JR線	6,466	0	6,466	6,466	6,248	3.5
	東急線	1,508	0	1,508	1,508	1,449	4.1
	計	16,132	13,316	29,448	29,729	28,122	4.7
戸越	自 線	5,548	5,219	10,767	10,272	10,135	6.2
	東急線	130	0	130	130	129	0.8
	計	5,678	5,219	10,897	10,402	10,264	6.2
中延	自 線	5,190	5,916	11,105	10,919	10,447	6.3
	東急線	2,939	0	2,939	2,939	2,868	2.5
	計	8,129	5,916	14,044	13,859	13,315	5.5
馬込		8,151	5,264	13,416	12,930	12,819	4.7
西馬込		15,007	7,137	22,144	21,492	21,341	3.8
浅 草 線 計		364,819	364,070	728,889	728,889	683,003	6.7

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

【三田線乗降人員表】

(令和6年度)

(単位:人)

駅 別		乗車人員			降車 人員	前年度比較	
		定 期	定期外	計		乗車人員	率(%)
西高島平		4,580	2,015	6,595	6,375	6,226	5.9
新高島平		3,368	1,440	4,808	4,726	4,565	5.3
高島平		9,324	4,615	13,939	13,850	13,419	3.9
西台		8,425	4,348	12,774	12,831	12,124	5.4
蓮根		6,190	3,590	9,779	9,584	9,405	4.0
志村三丁目		9,892	5,283	15,175	14,880	14,878	2.0
志村坂上		9,448	5,611	15,059	15,091	14,407	4.5
本蓮沼		8,123	4,618	12,741	12,449	12,114	5.2
板橋本町		12,077	7,023	19,100	18,455	17,982	6.2
板橋区役所前		10,426	7,341	17,767	17,747	16,752	6.1
新板橋	自 線	6,192	6,226	12,418	12,344	11,669	6.4
	JR線	2,605	0	2,605	2,605	2,466	5.6
	計	8,797	6,226	15,023	14,949	14,135	6.3
西巣鴨		9,574	5,412	14,987	14,573	14,391	4.1
巣鴨	自 線	10,213	16,463	26,676	27,323	25,868	3.1
	JR線	17,054	0	17,054	17,054	16,540	3.1
	計	27,268	16,463	43,731	44,377	42,408	3.1
千石		9,492	6,374	15,865	15,439	15,407	3.0
白山		17,304	7,018	24,323	24,065	22,853	6.4
春日	自 線	7,515	8,486	16,001	15,564	14,862	7.7
	大江戸線	9,087	7,677	16,764	17,032	15,813	6.0
	東京メトロ線	1,866	1,408	3,273	3,252	3,077	6.4
	計	18,468	17,571	36,039	35,847	33,753	6.8
水道橋	自 線	8,313	11,060	19,372	20,252	18,238	6.2
	JR線	3,806	0	3,806	3,806	3,682	3.4
	計	12,119	11,060	23,178	24,058	21,920	5.7
神保町	自 線	11,279	9,320	20,599	20,780	19,229	7.1
	新宿線	21,158	16,954	38,112	37,800	35,838	6.3
	大江戸線	5	0	5	5	4	25.0
	東京メトロ線	5,982	4,989	10,971	11,179	10,350	6.0
	計	38,424	31,264	69,687	69,764	65,422	6.5
大手町	自 線	17,039	13,120	30,159	31,494	27,359	10.2
	浅草線	36	0	36	36	31	16.1
	大江戸線	2	0	2	2	1	100.0
	JR線	286	0	286	286	39	—
	東京メトロ線	14,417	9,440	23,857	23,444	22,363	6.7
	計	31,779	22,560	54,339	55,261	49,755	9.2
日比谷	自 線	8,847	10,278	19,125	19,441	17,959	6.5
	浅草線	9	0	9	9	6	50.0
	大江戸線	4	0	4	4	4	0.0
	JR線	1,142	0	1,142	1,142	1,128	1.2
	東京メトロ線	12,402	9,993	22,394	22,577	20,523	9.1
	計	22,404	20,271	42,675	43,173	39,619	7.7
内幸町		10,032	8,612	18,644	19,381	17,165	8.6
御成門		12,932	8,428	21,360	21,870	20,158	6.0
芝公園		8,105	5,790	13,895	14,128	13,204	5.2
三田	自 線	13,515	9,002	22,517	22,972	19,823	13.6
	浅草線	14,129	14,758	28,887	28,829	27,122	6.5
	JR線	944	0	944	944	894	5.6
	計	28,588	23,760	52,348	52,744	47,839	9.4
白金高輪	自 線	5,155	5,191	10,347	10,608	9,807	5.5
	東京メトロ線	837	1,063	1,900	1,944	1,814	4.7
	計	5,992	6,254	12,247	12,551	11,621	5.4
白金台		2,519	2,328	4,848	5,462	4,535	6.9
目黒	自 線	6,013	5,693	11,706	10,917	10,916	7.2
	JR線	602	0	602	602	569	5.8
	東急線	24,826	18,297	43,122	41,207	39,271	9.8
	計	31,440	23,990	55,430	52,726	50,755	9.2
三 田 線 計		377,089	269,266	646,355	646,355	606,811	6.5

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

【新宿線乗降人員表】

(令和6年度)

(単位:人)

駅 別		乗車人員			降車 人員	前年度比較	
		定 期	定期外	計		乗車人員	率(%)
新宿	自 線	16,835	23,217	40,052	41,246	38,096	5.1
	大江戸線	4,648	6,550	11,197	10,962	10,615	5.5
	JR線	3,954	0	3,954	3,954	3,853	2.6
	京王線	51,720	35,026	86,745	83,165	81,549	6.4
	西武線	174	0	174	174	175	-0.6
	小田急線	3,678	155	3,834	3,942	3,661	4.7
	計	81,009	64,948	145,957	143,443	137,949	5.8
新宿三丁目	自 線	8,771	13,826	22,597	24,114	21,237	6.4
	東京メトロ線	6,776	6,204	12,980	12,976	12,035	7.9
	計	15,547	20,030	35,577	37,090	33,272	6.9
曙橋		9,542	8,910	18,451	17,952	17,891	3.1
市ヶ谷	自 線	13,023	8,544	21,567	22,378	20,580	4.8
	大江戸線	2	0	2	2	1	—
	JR線	1,406	0	1,407	1,407	1,328	5.9
	東京メトロ線	11,371	10,083	21,454	21,893	20,257	5.9
	計	25,802	18,627	44,429	45,679	42,165	5.4
九段下	自 線	10,817	8,512	19,328	19,675	18,090	6.8
	大江戸線	3	0	3	3	4	-25.0
	東京メトロ線	17,923	18,182	36,105	36,082	34,316	5.2
	計	28,743	26,693	55,436	55,761	52,410	5.8
神保町	自 線	12,653	9,019	21,672	21,460	20,345	6.5
	三田線	21,158	16,642	37,800	38,112	35,553	6.3
	大江戸線	2	0	2	2	3	-33.3
	東京メトロ線	1,117	980	2,097	2,235	1,987	5.5
	計	34,930	26,641	61,571	61,810	57,889	6.4
小川町	自 線	11,148	7,387	18,535	18,760	17,320	7.0
	東京メトロ線	9,547	8,309	17,855	18,104	17,021	4.9
	計	20,695	15,695	36,390	36,864	34,341	6.0
岩本町	自 線	9,303	10,182	19,485	19,692	18,673	4.3
	JR線	1,858	0	1,858	1,858	1,770	5.0
	東京メトロ線	2,075	1,815	3,891	3,796	3,628	7.2
	TX線	875	0	875	875	822	6.4
	計	14,111	11,997	26,109	26,221	24,893	4.9
馬喰横山	自 線	10,203	12,927	23,130	23,169	21,892	5.7
	浅草線	12,017	14,994	27,011	26,916	25,655	5.3
	JR線	6,004	0	6,004	6,004	5,595	7.3
	計	28,223	27,921	56,144	56,089	53,142	5.6
浜町		5,632	5,034	10,665	10,782	10,281	3.7
森下	自 線	5,062	6,789	11,851	11,730	11,312	4.8
	大江戸線	12,377	12,360	24,736	25,777	23,346	6.0
	計	17,438	19,149	36,587	37,507	34,658	5.6
菊川		6,968	5,403	12,371	12,202	11,653	6.2
住吉	自 線	5,558	4,473	10,031	10,006	9,500	5.6
	浅草線	10	0	10	10	5	100.0
	東京メトロ線	6,170	4,598	10,769	10,752	10,413	3.4
	計	11,738	9,072	20,809	20,768	19,918	4.5
西大島		7,836	6,015	13,851	13,847	13,376	3.6
大島		9,507	6,493	16,000	15,661	15,515	3.1
東大島		9,489	5,721	15,210	15,214	14,745	3.2
船堀		17,722	11,533	29,255	29,154	28,457	2.8
一之江		13,889	7,792	21,681	21,362	20,901	3.7
瑞江		17,760	9,756	27,517	27,511	26,435	4.1
篠崎		12,867	6,975	19,841	19,671	19,220	3.2
本八幡	自 線	13,666	12,790	26,456	25,720	25,375	4.3
	JR線	5,438	0	5,438	5,438	5,289	2.8
	京成線	4,634	0	4,634	4,634	4,461	3.9
	計	23,739	12,790	36,529	35,793	35,124	4.0
新宿線 計		413,187	327,193	740,380	740,380	704,235	5.1

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

【大江戸線乗降人員表①】

(令和6年度)

(単位:人)

駅 別		乗車人員			降車 人員	前年度比較	
		定 期	定期外	計		乗車人員	率(%)
新宿西口	自 線	5,276	14,323	19,598	17,156	18,635	5.2
	JR線	2,072	0	2,072	2,072	2,041	1.5
	東京メトロ線	702	600	1,302	1,264	1,271	2.4
	京王線	1,688	0	1,688	1,688	1,773	-4.8
	西武線	1,643	62	1,704	1,826	1,585	7.5
	小田急線	1,636	0	1,636	1,636	1,631	0.3
計		13,016	14,984	28,000	25,643	26,935	4.0
東新宿	自 線	6,173	8,229	14,402	13,671	13,987	3.0
	東京メトロ線	2,359	2,256	4,615	4,652	4,276	7.9
	計	8,532	10,485	19,017	18,322	18,263	4.1
若松河田		8,338	5,971	14,310	14,539	13,789	3.8
牛込柳町		5,491	4,607	10,098	9,856	9,987	1.1
牛込神楽坂		3,196	3,454	6,650	7,036	6,431	3.4
飯田橋	自 線	4,424	4,696	9,121	9,046	8,419	8.3
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	大江戸線	6	0	6	6	5	20.0
	JR線	455	0	455	455	467	-2.6
	東京メトロ線	2,592	2,262	4,854	4,864	4,695	3.4
	計	7,477	6,959	14,436	14,371	13,586	6.3
春日	自 線	5,184	4,974	10,157	9,727	9,506	6.8
	三田線	9,074	7,944	17,018	16,751	16,037	6.1
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	2,343	1,349	3,692	3,611	3,520	4.9
	計	16,601	14,267	30,868	30,089	29,062	6.2
本郷三丁目	自 線	5,569	3,823	9,392	9,767	8,821	6.5
	東京メトロ線	510	964	1,473	1,409	1,340	9.9
	計	6,079	4,786	10,866	11,177	10,161	6.9
上野御徒町	自 線	5,914	11,118	17,032	17,406	15,894	7.2
	JR線	2,990	0	2,990	2,990	2,839	5.3
	東京メトロ線	4,199	3,881	8,080	8,134	7,600	6.3
	計	13,102	14,999	28,101	28,529	26,332	6.7
新御徒町	自 線	6,131	12,499	18,630	17,211	17,217	8.2
	TX線	11,399	0	11,399	11,399	10,487	8.7
	計	17,530	12,499	30,029	28,610	27,703	8.4
蔵前	自 線	5,877	6,200	12,077	12,261	10,718	12.7
	浅草線	2,566	4,105	6,671	6,957	6,153	8.4
	計	8,442	10,305	18,748	19,218	16,872	11.1
両国	自 線	8,423	7,986	16,408	16,100	15,335	7.0
	JR線	905	0	905	905	821	10.2
	計	9,327	7,986	17,313	17,005	16,155	7.2
森下	自 線	4,161	3,330	7,492	7,311	7,102	5.5
	新宿線	12,377	13,401	25,777	24,736	24,424	5.5
	計	16,538	16,731	33,269	32,047	31,526	5.5
清澄白河	自 線	5,464	5,058	10,522	11,482	10,007	5.1
	三田線	2	0	2	2	1	100.0
	東京メトロ線	4,842	4,805	9,647	9,073	8,925	8.1
	計	10,308	9,863	20,171	20,556	18,932	6.5
門前仲町	自 線	8,371	8,304	16,675	18,001	15,558	7.2
	浅草線	7	0	7	7	7	0.0
	三田線	0	0	0	0	0	—
	新宿線	1	0	1	1	0	—
	大江戸線	6	0	6	6	5	20.0
	東京メトロ線	14,298	9,539	23,837	22,476	22,355	6.6
	計	22,683	17,843	40,526	40,491	37,926	6.9
月島	自 線	7,102	7,701	14,803	15,942	14,265	3.8
	三田線	4	0	4	4	4	0.0
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	11,149	8,617	19,766	18,842	18,395	7.5
	計	18,255	16,319	34,574	34,788	32,664	5.8
勝どき		26,993	18,477	45,470	45,719	40,410	12.5

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

【大江戸線乗降人員表②】

(令和6年度)

(単位:人)

駅 別		乗車人員			降車 人員	前年度比較	
		定 期	定期外	計		乗車人員	率(%)
築地市場		5,774	5,292	11,066	12,215	11,059	0.1
汐留	自 線	7,853	10,983	18,835	19,064	16,701	12.8
	ゆりかもめ	715	0	715	715	664	7.7
	計	8,568	10,983	19,551	19,780	17,365	12.6
大門	自 線	11,518	14,394	25,912	25,790	24,389	6.2
	浅草線	12,301	15,825	28,125	27,871	25,876	8.7
	JR線	3,283	0	3,283	3,283	3,042	7.9
	東モノ線	954	0	954	954	942	1.3
	計	28,055	30,218	58,273	57,896	54,248	7.4
赤羽橋		8,787	10,244	19,031	18,434	17,308	10.0
麻布十番	自 線	5,807	8,080	13,887	13,804	13,387	3.7
	三田線	13	0	13	13	11	18.2
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	975	1,219	2,194	2,118	2,014	8.9
	計	6,796	9,299	16,094	15,935	15,413	4.4
六本木	自 線	15,550	20,634	36,184	37,310	35,109	3.1
	東京メトロ線	1,749	3,071	4,820	4,729	4,191	15.0
	計	17,299	23,705	41,004	42,039	39,300	4.3
青山一丁目	自 線	6,616	5,574	12,191	12,302	11,525	5.8
	三田線	5	0	5	5	4	25.0
	新宿線	4	0	4	4	6	-33.3
	東京メトロ線	9,148	13,493	22,641	21,783	21,209	6.8
	計	15,773	19,067	34,840	34,094	32,744	6.4
国立競技場		2,055	4,736	6,791	6,920	6,351	6.9
代々木	自 線	3,278	8,490	11,768	11,970	11,136	5.7
	JR線	4,566	0	4,566	4,566	4,217	8.3
	計	7,844	8,490	16,334	16,536	15,353	6.4
新宿	自 線	9,184	18,038	27,223	31,412	26,104	4.3
	新宿線	4,648	6,314	10,962	11,197	10,400	5.4
	JR線	4,615	0	4,615	4,615	4,429	4.2
	京王線	9,586	6,109	15,695	15,270	14,789	6.1
	小田急線	3,809	161	3,970	3,981	3,704	7.2
	計	31,842	30,622	62,465	66,475	59,425	5.1
都庁前		12,829	11,474	24,302	25,477	22,312	8.9
西新宿五丁目		8,614	8,195	16,809	15,967	15,935	5.5
中野坂上	自 線	7,298	4,678	11,975	12,194	11,194	7.0
	東京メトロ線	4,504	3,612	8,116	8,184	7,712	5.2
	計	11,801	8,290	20,091	20,378	18,906	6.3
東中野	自 線	3,654	5,414	9,068	9,416	8,599	5.5
	JR線	3,439	0	3,439	3,439	3,322	3.5
	計	7,093	5,414	12,507	12,855	11,921	4.9
中井	自 線	4,008	4,775	8,783	8,610	8,405	4.5
	西武線	3,231	831	4,062	3,727	3,832	6.0
	計	7,239	5,606	12,845	12,337	12,237	5.0
落合南長崎		7,806	5,842	13,648	13,470	13,066	4.5
新江古田		8,775	5,791	14,566	14,338	13,968	4.3
練馬	自 線	11,309	14,589	25,898	26,596	24,676	5.0
	西武線	11,455	1,919	13,374	12,456	12,665	5.6
	計	22,764	16,508	39,272	39,051	37,341	5.2
豊島園		3,272	3,917	7,189	7,105	6,772	6.2
練馬春日町		6,993	4,387	11,380	11,275	10,906	4.3
光が丘		18,745	9,708	28,453	28,385	27,515	3.4
大江戸線 計		460,633	428,324	888,957	888,957	836,179	6.3

(注) 駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。

第2節 主な取組

1 安全対策

(1) 列車運行管理

ア 総合指令

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

イ 列車運行管理システム

列車運行制御装置（PTC）は、列車ダイヤに基づく進路の取扱い、ホームの行先案内表示器や自動放送などを自動制御する機能を有し、これにより安全かつ総合的、効率的な列車運行制御を実施している。

ウ C-A-T-S（改良型自動列車停止装置）

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

エ A-T-C（自動列車制御装置）

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

オ C-B-T-C（無線式列車制御システム）

列車と地上設備との間で双方向通信を行う無線装置を用いて、列車が把握している在線位置情報を基に列車制御を行うシステム。レールを用いた列車検知（軌道回路）が不要になるなど設備の合理化や運行乱れに

対するダイヤ回復能力の向上などが期待される。

現在、大江戸線運転保安装置の老朽化に伴う更新に合わせて設置作業を進めている。

(2) 安全設備

ア 列車無線

列車乗務員と総合指令の指令員とが連絡を行うために、全列車に設置している。緊急連絡通話、列車ダイヤ乱れによる運転整理のための通話、非常発報等を使用されている。令和4年度までに高機能化されたデジタル列車無線装置に更新した。

イ 非常発報装置

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

ウ 非常通報器

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

エ 脱線防止ガード

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

オ 限界支障検知器

ワンマン運転を実施している三田線及び大江戸線の複線シールド区間並びに三田線及び新宿線の高架部の上下路線の間に50m間隔で設置し、脱線事故時の列車防護を行うものである。この限界支障検知器が作動すると、走行中の列車は停止する。

(3) 保守点検

線路、電気及び車両の各部門では、安全で乗り心地の良い地下鉄を目指し、日夜保守点検を実施している。

ア 線路

線路の保守は、各線の保線管理所が実施している。

保線管理所には、次の保守担当区を設けている。

- (ア) 工務区は、軌道及び構造物の維持管理、改良に関する計画並びに軌道の検査・調査（木場保線管理所を除く。）を担当する。
- (イ) 保線区は、軌道の維持補修工事、改良工事、保守管理及び巡視点検を担当する。
- (ウ) 施設区は、軌道（木場保線管理所のみ）及び構造物の検査・調査、構築物の維持補修工事、改良工事及び保守管理並びに保線用機械器具の整備保管を担当する。

保線管理所は、緊急時にも迅速に対応するため、夜間に職員が常駐し、連絡・通報する勤務態勢をとっている。

なお、駅のバリアフリー化、改良工事など駅舎及び附帯設備の改良等については、工務事務所及び地下鉄改良工事事務所が、維持管理については工務事務所が担当している。

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

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

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

線路の保守は、機械化には馴染みにくい分野である

が、可能なものについては、次のとおり、機械化及びシステム化を実施し、効率化を図っている。

(ア) 軌道検測車及び自動解析システム

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

(イ) 列車動揺管理システム

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

(ウ) レール削正車

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

(エ) 超音波レール探傷器

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

(オ) 線路の安全性の向上

線路の安全性向上策として次のような対策を行っている。

a 電食対策

電食によるレール損傷防止策として、電食発生箇所のレール交換及びトンネル内の漏水を止める工事を行っている。

b 継目対策

継目部でのレール損傷対策として、継目部の監視を強化するとともに、継目部の凹凸除去に特化したレール削正を令和元年度から導入した。

イ 電 気

電気部門の保守は、電気総合管理所及び4つの電気管理所が実施している。電気総合管理所には、全路線の電力運用と電気設備の状態監視とを行う電力指令区、信号通信設備の状態監視を行う信号通信指令区、電力

設備、機械設備及び信号通信設備の大規模改修工事を担当する各工事区並びに設計調整総括担当を置いている。

また、路線別に設けている電気管理所は、電路・機械・変電、信号・通信の各部門別に保守区（電力区及び信号通信区）を置いている。

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

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

（ア） 電力指令区

電力指令区は、浅草線、三田線、新宿線、大江戸線及び東京さくらトラム（都電荒川線）の電力需給計画、電力指令業務並びに電路及び機械の監視を行い、変電所46か所の遠隔監視制御を実施している。

また、定時運用、計画休送電、電力量日報、月報の作成等は電力管理システムにより処理し、省力化に努めている。

（イ） 信号通信指令区

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

（ウ） 電路設備・機械設備

電路設備には、電車線・送配電線路、電気室、分電盤、照明器具・誘導灯・コンセント等があり、機械設備には排水ポンプ、換気・冷房設備等がある。電車線路の検査は電気検測車を導入し、検査の効率性及び正

確性を高め、省力化を図っている。これらの検査は、ほとんど直営で行っているが、単純な作業である駅照明設備の清掃や電球の交換、電車線路設備のがいしの点検清掃、消防法で定められた非常用蓄電池設備及び防災電路設備の点検、特殊な設備である冷房設備等の定期点検などは、外注化（保守委託）を行って維持管理の省力化に努めている。

（エ） 変電設備

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

巡回検査は全て直営で行い、細部検査は施工管理を確実に行う体制を採り、外注化（保守委託）を行い、維持管理の省力化を図っている。

また、ガス絶縁開閉装置、自冷式ガス絶縁変圧器等を更新時に導入し、保守の省力化及び省エネルギー化を進めている。

（オ） 信号設備

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

ＡＴＣやＰＴＣなどは、精密点検の外注化を行い、機能維持管理を図っている。

（カ） 通信設備

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

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

ウ 車 両

車両の保守は、浅草線は馬込車両検修場、三田線は志村車両検修場、新宿線は大島車両検修場が実施している。各場とも運用部門と整備部門とを持ち、運用部門は車両の管理及び運用並びに列車検査及び月検査を担当し、整備部門は車両の分解整備を伴う重要部検査及び全般検査を担当している。

また、大江戸線については、木場車両検修場と馬込車両検修場で保守を実施している。木場車両検修場は、運用部門のみを備えており、整備部門の業務は、馬込車両検修場で実施している。

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

地下鉄車両は、安全に運行できるよう、国土交通省令に基づく「地下高速電車車両整備実施基準」を定めて、各種検査を計画的に実施している。

車両は、車体、主電動機、制御装置、ブレーキ装置、補助電源装置、保安装置、台車等多くの装置で構成され、目視検査のほか、検査機器による検査を実施し、検査精度の向上を図っている。

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



【全般・重要部検査 志村車両検修場】

（ア）車両情報収集システム

三田線では、走行中の6500形車両からブレーキや速度等のデータを無線通信により送信することで、指令

所や車両基地等の離れた場所でもリアルタイムに車両の状態を確認できる車両情報収集システムの運用を令和4年10月から開始した。

本システムにより、車両の異常時には、詳細な状況を指令員と保守作業員とが迅速かつ正確に共有することで、復旧作業等をより円滑に実施することが可能となった。

エ 構造物

（ア）地下鉄構造物の長寿命化

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

（イ）土木構造物の強化

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

（4）ホーム等での安全対策

ア 非常停止ボタン

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

イ ステップ（非常はしご）

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

ウ 駅構内監視カメラ装置

お客様が安心して駅構内を御利用いただくことを目的に駅構内監視カメラ装置を設置している。このうち運転用カメラは列車ドアの開閉等を行うためお客様の

※1 塩害：コンクリート中に塩分を含んだ水が浸透し、鋼材が腐食膨張して、コンクリートにひび割れ・剥離・剥落などの損傷が生じる現象

乗降を監視するものであり、ワンマン運転の三田線及び大江戸線では、列車運転席のモニタに伝送表示し、運転士が監視を実施している。

また、コンコース等には駅構内の状況やエスカレーター等の動作状況を監視するカメラも設置しており、総合指令所や駅務室から監視可能としている。

エ 視覚障害者誘導用ブロック

目の不自由なお客様が、安全かつ確実に乗車できるよう、全駅の出入口から車両乗降口に至る経路上に視覚障害者誘導用ブロックを敷設している。

オ ホームドア（可動式ホーム柵）

令和6年2月に浅草線全駅のホームドア設置を完了し、これにより都営地下鉄全駅での整備を達成した。



【大江戸線ホームドア】

カ その他のホーム転落事故防止の取組

（ア）くし状ゴム

列車とホームとの隙間が広く開いている場所での転落防止を図るため、隙間を縮小するくし状ゴムを新宿線及び三田線に設置している。

また、浅草線の必要な箇所への設置を進めている。

（イ）可動ステップ

三田線三田駅では、ホームからステップが張り出し隙間を狭める可動ステップを5基設置し、運用している。

（ウ）「声かけ・サポート」運動強化キャンペーン

首都圏の鉄道事業者と連携して、お困りになっているお客様へ関係係員から積極的にお声掛けをし、また、御利用のお客様にもお困りの方に対して助け合いの御協力を呼び掛ける「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンを平成28年から毎年実施している。

キ 車両連結部の転落防止幌^{ほろ}

浅草線及び新宿線の車両には、ホームドアのない駅でのホームから車両連結部への転落を防止するため、幌^{ほろ}を設けて車両間の隙間を少なくしている。

ク AED（自動体外式除細動器）の設置

お客様が、駅構内、車内等で急に心停止状態になった場合、速やかに心肺蘇生が可能となるよう、平成18年6月に、都営地下鉄全駅にAEDを設置した。

これまでにAEDを使用し、多数のお客様に救命措置を施している。

ケ 蓄光板（蓄光式避難誘導明示物）

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

（５） 停電対策

都営地下鉄の変電所は、電力会社から複数の系統で電気の供給を受けている。

また、停電時には各変電所の電気供給系統を切り替え、同じ路線の他の変電所から電気を補完することで運転を再開させることができる。さらに、全ての変電所が停電した場合は、非常用発電機を用いて、駅等においてお客様が避難するための電気と消防活動に必要な電気を確保している。これに加え、停電時にも一定の電力を確保できる電力貯蔵設備を令和元年度に橋^{りょう}梁部のある新宿線に導入し、次駅まで走行させることでお客様の円滑な避難に役立てることとしている。

（６） 火災対策

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

また、平成15年2月に発生した韓国大邱^{テグ}市の地下鉄火災事故を受けて、鉄道の安全性及び信頼性をより一

層高めるため、平成16年12月国土交通省から「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準の一部改正について」が通達された。

これを受けて、車両関係では、改正後の解釈基準に適合するよう改修（①車両間に貫通扉（妻引戸）の増設、②整風板のアルミ化、③冷房吹き出し口のアルミ化、④蛍光灯カバーのアルミ化）を実施した。改修工事は、平成17年度から開始し、浅草線及び三田線は平成26年度に完了し、大江戸線は平成29年度に完了した。

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

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

（７）ＪＲ西日本福知山線事故を受けての対応

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

（８）浅草線ＡＴＳの改良

浅草線で使用していた１号型ＡＴＳは、京成線、京急線、北総線及び芝山鉄道線との相互直通運転で、浅草線開業当初から使用してきたが、絶対停止機能がないため、絶対停止機能を必要とする箇所へのＣ－ＡＴ

Ｓ化改良について平成10年から相互直通運転各社で検討を進めてきた。

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

（９）災害に対する備え

ア 地震対策

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

現在は、施設の安全性をより一層高めるとともに、早期の運行再開を図るための更なる対策として地下鉄駅の中柱の耐震補強を進めている。

イ リスタート機能付きエレベーター

震災時等におけるエレベーター内への閉じ込めリスクを軽減するため、新設エレベーターについては、平成20年度からリスタート機能^{※２}を付加している。

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

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

ベーターを、平成28年度から全面更新することにより、都営地下鉄駅の全てのエレベーターにリスタート機能を付加していく。

ウ ゾーン地震計

地震発生後の安全確認及び運転再開の判断を的確に行うため、平成18年度からゾーン地震計を導入した。ゾーンごとに地震計を設置することで、地域による揺れの差など、きめ細かい地震情報を収集することができる。これらの地震計の測定値により、点検及び運転規制の内容を判断している。

エ 早期地震警報システム

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

オ 災害対策用備蓄品

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

カ 浸水対策

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を想定し、駅出入口の止水板や防水扉、通風口の自動浸水防止機等の改良や増設を進め、平成25年度に必要な対策を完了した。

その後、平成27年の水防法改正により降雨規模が大きく見直され、浸水が想定される区域や深さが拡大している地域があることなどから、最新の浸水予想区域図等により、想定される最大規模の浸水被害を把握した。さらに、都市型水害に加え、荒川氾濫や高潮といった大規模水害による浸水被害をシミュレーションした上で対策を検討し、令和5年2月、施設整備の方向性

や具体的な整備手法、手順を取りまとめた「東京都交通局浸水対策施設整備計画」（以下「整備計画」という。）を策定した。

整備計画では、整備方針に基づき、都市型水害を2030年代半ばの対策完了、大規模水害については、荒川氾濫は2040年頃、高潮は2040年代半ばの対策完了を目指し、浸水対策を着実に進めていく。

また、他の施設から駅構内への浸水を防ぐため、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、関係者と連携しながら、浸水防止に向けた検討や調整を進めていく。

さらに、地下鉄などの車両の浸水回避に向け、避難先や避難の手順を整理するとともに、被災後の早期の運行再開を図るため、復旧時の排水、清掃、点検等の手順を時系列で整理した。合わせて、令和5年3月に「交通局危機管理対策計画（風水害編）」を改定した。

加えて、水防法に基づいた「避難確保・浸水防止計画」を全ての地下鉄駅で策定しており、各駅において、避難ルートの確認、避難誘導等の訓練を実施することで、災害時における即応力の向上を図っている。

そのほか、防災関係機関等とともに、荒川氾濫時の事前行動を時系列で整理したタイムラインを策定しており、台風が接近した際には運用・検証して更なる改善を図るとともに、大規模水害時における地下鉄等を活用した広域避難への協力についても関係局等と連携して検討を進めている。

キ 強風対策

高架部や橋梁^{りょう}部などを走行する際、強風の影響による事故を未然に防ぐため、地上走行部のある三田線及び新宿線に風速計が設置されている。

ク テロ対策

車内に設置している非常通報器の位置をより分かりやすく表示したほか、令和6年度に車内防犯カメラの全車両への設置を完了した。

（10） 駅構内における痴漢対策

都営地下鉄では、痴漢行為を防止するため、駅係員等による巡回等のほか、毎年6月に警察や鉄道事業者等と共同で痴漢撲滅キャンペーンを実施している。

また、令和4年度より受験シーズン（1～3月）、令和5年度より入学・入社シーズン（4月）においても、痴漢撲滅キャンペーンを実施し、電車内や駅構内における警戒強化・啓発放送、SNS等での発信強化などの取組を展開するなど、痴漢対策に取り組んでいる。

(11) 訓練

ア 異常時総合訓練

大規模な地震による列車の脱線等を想定し、連絡通報、乗客の避難誘導、負傷者の救出、施設復旧等を内容とした訓練を駅、運転及び保守の各部門合同で実施している。

平成23年度からは、訓練を報道機関に公開するとともに、平成24年度からは、都営交通モニターも見学や乗客役として参加している（年度によっては不参加）。



【車内旅客の避難誘導】

イ 自然災害対応訓練

集中豪雨による駅出入口からの浸水を想定し、止水板や土のうの設置及び各部門間の情報伝達を確認するための訓練を実施している。



【止水板及び土のうの設置】

ウ 都営地下鉄・東京メトロ合同訓練

都営地下鉄及び東京メトロの係員が相互に連携を図り、連絡通報、異常時対応等の手順を確認する訓練を実施している。令和6年度は、大手町駅にて不審物が発見された想定のもと、両社局が協力して警察・消防等への連絡通報、駅構内のお客様の避難誘導などの対応訓練を行った。



【駅構内避難誘導対応】

エ その他の訓練

大規模地震を想定した列車停止訓練や災害時情報伝達訓練、ずい道内の冠水を想定した防水扉取扱訓練、広域停電が発生した場合を想定した電力貯蔵設備の活用による列車走行訓練などを実施している。

また、他社車内傷害事件を受けて、地下鉄車内等に暴漢対策用具を配備し、警察など関係機関と連携しながら、これらの取扱訓練等を実施するなど、異常時対応力の強化を図っている。このほか、核物質（N）、生物剤（B）及び化学剤（C）といった物質を兵器とし

て使用したテロ災害（いわゆるNBC災害）については、地下鉄関係事業所及び関係機関との連携、お客様の安全確保や避難・誘導、係員の二次災害の防止などの訓練を実施している。



【警察署との合同テロ対応訓練】

2 お客様サービス

（１） 相互直通運転

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

浅草線は、昭和35年の開業時から京成線との間で相互直通運転を開始し、その後昭和43年には京急線、平成3年には北総線、平成14年には芝山線とも相互直通運転を行い、平成22年には成田スカイアクセス線が新たなルートとして加わり、羽田空港第1・第2ターミナル～成田空港間を結ぶエアポート快特列車を運転している。

三田線は、平成12年の目黒延伸に伴い、目黒から白金高輪まで東京メトロ南北線の線路を共用し、東急目黒線との相互直通運転を実施しており、令和5年3月からは、東急新横浜線及び相鉄新横浜線の開業に伴い、相鉄線と直通運転を開始した。

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

（２） 女性専用車の導入

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

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

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

さらに、令和5年1月18日から大江戸線において、光が丘発六本木・大門方向午前7時00分から午前8時30分までの全ての列車の全区間及び都庁前発飯田橋・両国方向午前7時15分から午前8時10分までの全ての列車の全区間の4号車において実施している。

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

（３） 混雑対策

都営地下鉄では、混雑緩和を図るため、ハード、ソフト両面から様々な取組を進めている。

三田線では、令和4年度までに老朽化した車両13編成を更新しており、これに合わせて1編成当たりの車両数を6両から8両に増強した。

また、令和11年度までに更新対象となる車両11編成について、6両から8両編成とすることで、輸送力を増強していく。

新宿線では、令和4年8月までに全編成を10両編成

化し、輸送力を増強した。

大江戸線では、駅周辺でオフィスビルなどの建設が相次いでいる勝どき駅において、沿線の再開発に合わせて、平成22年12月に新たな出入口を設置するとともに、平成23年度からホームの増設やコンコースの拡張を含めた駅の大規模改良工事を進め、新たなホーム及びコンコースを平成31年2月に供用開始した。その後、既設ホームの工事を行い、令和2年9月に全ての工事が完了した。

また、新しいワークスタイルや企業活動のモデルである「スムーズビズ」の一環として、ラッシュ時間帯の鉄道利用者の分散を促す「時差Biz」の取組を進めている。令和元年度は、夏及び冬に、都営地下鉄全駅において、都営交通ポイントサービス「T o K o P o」を活用し、朝の混雑する時間帯を避けて乗車されたお客様に対してポイントを付与するキャンペーンを実施した。令和3年3月には、都営交通アプリにて、これまでの列車ごとに加え、車両の号車ごとに都営地下鉄全線における混雑予測を表示するサービスを開始した。

（４）大江戸線の車内騒音低減

大江戸線は、他の地下鉄に比べ、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、急曲線及び急勾配が多く、車輪とレールとの摩擦等により走行音が大きくなりやすいことから、曲線走行時の車内騒音の低減に向けて、令和6年度から操舵台車を試験導入しており、引き続き本格導入に向けた検討を進めていく。

（５）駅の冷房化

駅冷房については、大江戸線は開業当初から完備しているほか、他の路線においても改良工事を進め、平成24年度末をもって、地上駅を除いた98駅全ての冷房化が完了した。

また、三田線及び新宿線の地上駅については、三田線の5駅（志村三丁目、蓮根、西台、高島平及び新高島平）及び新宿線の2駅（船堀及び東大島）に冷暖房

設備を備えた待合室を整備した。



【地上駅の待合室】

（６）自動改札機の導入・更新

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

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

（７）自動券売機の更新

自動券売機については、平成28年度から平成30年度までの間に、従来の日本語及び英語に加え、中国語（簡体字・繁体字）・韓国語・フランス語・スペイン語・タイ語の8言語に対応可能な機器への更新を行った。

また、平成29年2月から、訪日外国人利用者の多い駅及び東京2020大会競技会場の最寄駅となる駅（計33駅）に訪日外国人向け券売機を導入した。この券売機では、上記8言語への対応のほか、32インチの大型高精細ディスプレイを採用し、都営地下鉄・東京メトロの全駅を網羅した路線図から目的地を選択して運賃と乗車経路を表示できる新たな方法も取り入れており、運賃表を確認することなく画面操作のみで乗車券を購入することを可能にした。

（８）ＩＣカード乗車券「PASMO」

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

PASMOは電子マネーとして加盟店での支払にも利用でき、利便性が向上した。平成25年3月23日からはPASMO及びSuicaの関東地区エリアに加え、Kitaca（北海道地区エリア）、manaca及びTOICA（中部地区エリア）、PiTaPa及びICOCA（西日本地区エリア）並びにはやかけん、nimoca及びSUGOCA（九州地区エリア）の10種の交通系ICカードによる全国相互利用サービスを開始し、エリア内での電車・バスの利用やPiTaPaを除く各加盟店での電子マネーの利用が可能となった。

令和元年9月1日から、訪日外国人旅行者の利便性向上を図るため、デポジット不要、優待特典付きの訪日外国人向け「PASMO PASSPORT」の発売を開始した。これに伴い、令和2年4月1日からは、訪日外国人旅行者向け企画乗車券Greater Tokyo Passは、「PASMO PASSPORT」に搭載しての発売のみとなった。なお、令和6年8月1日からは、「PASMO PASSPORT」の発売終了に伴い、Greater Tokyo Passは、スマートフォン等に乗車券面を表示するデジタル乗車券としてリニューアルした。

令和2年3月14日から、都営まるごときっぷ、東京フリーきっぷ、Tokyo Subway Ticketなどの企画乗車券を、従来の磁気券に加えて、PASMOに搭載して発売することが可能となった。

さらに、対応端末にアプリケーションをインストールすることで、従来のカード式PASMOと同様のサービスを利用できる「モバイルPASMO」のサービスを令和2年3月18日から、「Apple PayのPASMO」のサービスを同年10月6日から、「Google PayのPASMO」のサービスを令和4年9月からそれぞれ開始した。

令和5年3月18日から、第1種身体・知的障害者を対象とした「障がい者用PASMO」のサービスを開始した。乗車の都度、障害者手帳を提示することなく、

自動改札機にて割引運賃を自動精算して利用することが可能となった。

（9） 一日乗車券特典ガイド「ちかとか」

「ちかとか」とは、都営交通沿線及び東京メトロ沿線の施設や店舗で「都営まるごときっぷ」などの対象乗車券を提示すると、割引やプレゼントなどの特典を受けることができるサービスである。

特典を受けられる沿線施設等を紹介するサイトを東京メトロと共同で運営している。

また、平成26年度から、訪日外国人旅行者のお客様にも御利用いただけるよう、新たに外国語（英語）版サイトを展開している。

令和2年4月発行分まではパンフレットを発行していたが、現在はホームページのみで案内している。

（10） 都営交通ポイントサービス「T o K o P o」

平成23年8月1日から、PASMOを利用した都営交通のポイントサービス「T o K o P o（トコポ）」を開始した。このサービスは、あらかじめ登録したPASMOで都営交通にSF乗車するとポイントが貯まり、貯まったポイントを10ポイント単位でPASMOにチャージすることができ、電車やバスへの乗車のほか、買い物にも利用できる。

令和3年3月23日から、カード式のPASMOと同様に「モバイルPASMO」及び「Apple PayのPASMO」でもT o K o P oの利用を可能とし、令和3年10月1日からは、都営バスのみに乗車する際のポイント付与や、都営交通（都営地下鉄、日暮里・舎人ライナー、東京さくらトラム及び都営バス）を乗り継ぐ際のポイント増加など、メニューを大幅に拡充した。

また、令和5年3月17日の普通回数乗車券廃止に伴い、令和5年4月1日から、乗れば乗るほどポイント付与率がアップする新たなポイントサービス「ステップアップボーナス」を開始した。

その他に期間を限定し、エコボーナス、時差Biz等の各種キャンペーンやイベントと連携したボーナス

ポイントを付与している。

(11) T O E I スマート定期券予約

定期券購入時の混雑緩和とお客様の利便性向上を図るため、都営交通の通勤及び通学定期券に対応したWEB予約サービス「T O E I スマート定期券予約」を令和6年3月5日に開始した。

これは、お客様のスマートフォンやパソコンから事前にIC定期券の購入予約を行うもので、発行されたQRコードを都営地下鉄や日暮里・舎人ライナーの対応した自動券売機にかざすことで、定期券発売所に長時間お並びいただくことなく、スムーズに定期券が購入できるサービスである。

(12) タッチ決済を活用した乗車サービス

令和6年12月21日から、外国人旅行者等の利便性向上を図るため、京急電鉄と連携し、浅草線、三田線、大江戸線の26駅と京急線の10駅で、クレジットカード等のタッチ決済を用いた、新たな乗車サービスを試験導入した。

利用可能駅では、お客様御自身がお持ちのタッチ決済対応のカードや同カードが設定されたスマートフォン等を自動改札機等にタッチすることで乗車が可能となった。

(13) 駅ナンバリング

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

(14) 分かりやすい案内サインへの改良

ア 外国人観光客等に対応した案内サイン

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

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

イ 駅の案内サインの改良

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

平成28年度には都が策定した標準化指針等も踏まえてサインマニュアルの見直しを行い、これに基づいて各駅の案内サインの改修を順次進めている。

(15) トイレの改修

浅草線、三田線及び新宿線各駅のトイレについては、出入口の段差解消やベビーチェア・おむつ交換台の増設、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する全面改修を進めている。改修に際してはトイレの機能を分散するため、一般トイレのブースを拡大し、オストメイト（※3）対応の洗浄器具や着替え台、手すりなどを備えた広めのトイレの整備を進めている。

また、全ての駅を対象に温水洗浄便座の導入を推進し、誰もが快適に利用しやすいトイレを計画的に整備していく。

(16) 浅草線泉岳寺駅の大規模改良

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

具体的には、ホームの拡幅やコンコースの拡張、エ

※3 オストメイト：排せつ機能を代替するものとして、手術により腹部にストーマ（人工肛門、人工膀胱）を、人工的に造設した人のことをいう。

レベーターの増設など、乗降客の増加に的確に対応するとともに、高輪ゲートウェイ駅との歩行者ネットワークの形成など、交通結節点としての機能を充実させる。

また、相互直通運転各社と連携し、空港アクセスを強化する。

平成29年11月に泉岳寺駅の改良計画に関する都市計画の変更を経て、平成30年度から土木工事に着手した。事業に際しては、共同使用している京浜急行電鉄や、地元区、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、拡幅するホームの供用開始を目指して工事を進めている。

(17) 浅草線リニューアル・プロジェクト

令和2年度に開業60周年を迎えた浅草線について、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らせるため、リニューアル・プロジェクトを推進し、東京の魅力向上に貢献する。

浅草線リニューアル・プロジェクトは、“Tokyoと世界を結ぶ地下鉄”というトータルコンセプトの下、次の四つのプロジェクトを一体となって進めている。

ア 車両の更新

車両デザインを一新するとともに、快適でユニバーサルデザインを取り入れた「人にやさしい車両」とし、令和3年度までに27編成を5500形車両に更新した。

イ ホームドア整備

浅草線では、多様な形式の車両が乗り入れているが、QRコードを用いたホームドア制御システムを開発することで、車両の大規模改修を行うことなくホームドア設置を可能とし、令和5年度までに全駅整備を完了した。

ウ 全駅改装

街ごとのランドマークや地域資源等をモチーフに各駅の特徴を踏まえたデザインを展開するとともに、改札周りや連絡通路、ホームのベンチなどに、全駅共

通の素材として温かみのある木目調を取り入れるなどの改装を行う。見た目だけではなく、メンテナンスをしながら長く使い続けることができるサステイナブルな駅の実現に向け、全19駅の改装を目指す。

エ 駅の大規模改良

泉岳寺駅では周辺地域の市街地再開発事業と一体となり、駅全体の大規模な改良工事を進めていく。

また、浅草駅でも、既存出入口の改修に必要となる連絡通路部出入口の工事を進めるとともに、新たなバリアフリールートともなる出入口の新設に向けて、準備を進めていく。

そのほか、日本橋駅について、新たな改札口の設置や相対式ホームを繋ぐ地下連絡通路などの整備を進める。

(18) 情報サービスの充実

ア 列車運行情報表示装置

お客様に事故等の列車運行情報を迅速かつ正確にお伝えするため、平成17年度に大江戸線及び新宿線的全駅の改札口付近に、平成18年度に浅草線及び三田線的全駅の改札口付近に列車運行情報表示装置を設置した。

また、平成19年度からは外国人のお客様にも分かるよう、表示内容に英語、中国語及び韓国語を併記した。平成28年度には文字情報に加えて、路線図や駅ナンバリングを用いた、より見やすい表示とした。

イ 行先案内表示器

お客様に分かりやすく列車を御利用いただくため、各駅のホームに行先案内表示器を設置し、列車の行先・種別、発車時刻、一般案内文、緊急案内文等を御案内している。平成29年度からは、LED方式による行先案内表示器から、日本語、英語、中国語及び韓国語の4か国語表示ができるLCD（液晶ディスプレイ）方式による行先案内表示器への一部更新・新設を行い、令和2年3月までに完了した。

ウ AMラジオの再送信

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

エ 無料W i - F i サービス

無線通信の暗号化と認証により、高いセキュリティを確保するとともに、一度の登録で、世界中の対応スポットで自動的に接続できる高い利便性を兼ね備えた、新たなW i - F i サービスであるOpenRoamingを令和5年4月1日から、大江戸線都庁前駅の都営交通案内所付近で提供している。

オ 移動支援アプリ

G P S等の電波が届きにくい地下鉄駅構内から地上の目的地まで、お客様に迷わず快適に移動していただくことを目指し、民間事業者協力のもとAR（拡張現実）を活用したルート案内ができる移動支援アプリを導入した。令和6年1月に大江戸線都庁前駅に導入して以降、同年6月に6駅、同年12月に27駅に追加導入し、合計34駅で利用可能となった。

(19) 「サービス介助士」の資格取得

「おもてなしの心」と「安全な介助技術」とを学ぶ「サービス介助士」の駅職員の資格取得推進を平成19年度から開始し、平成21年度までに資格取得者の全駅への配置を完了した。引き続き、駅職員の資格取得を推進するとともに、平成26年度からは、資格取得の対象を乗務員にも拡大し、令和7年4月1日現在で、約1,700名の職員が資格を取得している。

(20) コンシェルジュの配置

外国人観光客や高齢者などの鉄道に不慣れなお客様のため、コンシェルジュによる駅周辺や乗換え案内

等を実施している。

全てのコンシェルジュが英語での対応が可能であるほか、一部コンシェルジュは中国語での対応も実施している。

令和7年4月1日現在、都営地下鉄計27駅と後述の都営交通案内所及びツーリストインフォメーションセンターに配置している。

(21) J N T O認定外国人観光案内所

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

(22) ツーリストインフォメーションセンターの開設

平成30年3月10日、外国人旅行者向けの案内施設として、上野御徒町駅定期券発売所をリニューアルし、ツーリストインフォメーションセンター（T I C）を開設した。令和3年7月21日には、新橋駅と新宿西口駅の旧定期券発売所跡にもT I Cを開設し、令和7年4月1日現在、計3か所を運営している。T I Cには、先述のコンシェルジュを配置しており、駅周辺施設や地下鉄をはじめとした交通機関の利用方法及び観光情報の案内、訪日外国人旅行者向け企画乗車券の発売、各種案内冊子等の配布などを実施している。

(23) タブレット端末による案内

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

また、平成29年4月からは新宿線の乗務員（車掌）にも配備した。

(24) 翻訳対応透明ディスプレイ

外国人旅行者や聴覚障害のあるお客様が駅窓口でよりスムーズに案内を受けられるよう、音声翻訳13言語に対応した透明ディスプレイを大江戸線都庁前駅で令和6年2月に試験導入し、令和7年3月には新たに6駅（浅草線の浅草駅及び新橋駅、三田線の日比谷駅並びに大江戸線の新宿西口駅、上野御徒町駅及び国立競技場駅）に導入拡大した。

(25) ロボットコンシェルジュの導入

令和2年10月14日から、東京を訪れる旅行者等により快適に東京の地下鉄を御利用いただけるよう、AIを活用した対話型の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。

その後、令和5年3月末に新橋駅のロボットを一時撤去し、令和6年3月末に新たなロボットを設置し運用している。

ロボットとの音声会話や付属のディスプレイを活用し、多言語での乗換経路や駅周辺情報の案内に加え、簡単な挨拶などが可能である。

(26) 放置自転車対策

駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施・参加機関の一つとして、駅構内におけるポスターの掲出、車内放送による呼び掛けや中吊りポスターの掲出など、多様な媒体を活用して広報活動を実施している。

(27) 子育て支援

ア 子育て応援スペース

社会全体で子育てを応援する気運醸成の取組として、小さなお子様連れのお客様に安心して気兼ねなく電車を御利用いただけるよう、大江戸線の一部の新型車両において、2か所のフリースペースに人気キャラクターのデザインで装飾した子育て応援スペースを設置し、令和元年7月から運行を開始した。運行開始後、好意的な意見が寄せられたため、令和4年8月に新宿線、令和4年9月に浅草線、令和5年2月に三田線においても設置し、都営地下鉄全4路線に導入を拡大した。

また、新たなデザインを導入し、令和7年4月現在4シリーズ、11パターンでのデザインで71編成が運行しており、今後もこの取組を順次拡大していく。

令和5年7月には、全国の鉄道事業者として初めて「第4回 日本子育て支援大賞2023」（主催：一般社団法人日本子育て支援協会）を受賞した。

なお、「子育て応援スペース」は、小さなお子様連れのお客様だけではなく、お年寄りの方や車いす利用のお客様など、誰でも利用できる。



【子育て応援スペース】

イ 読み聞かせイベント

子育て応援スペースをより身近に体験してもらうため、令和5年3月に浅草線、令和6年3月に三田線、令和7年3月に浅草線でそれぞれ子育て応援スペースの車両を使った絵本の読み聞かせイベントを実施した。

ウ こどもスマイルスポット

令和5年2月に大江戸線上野御徒町駅ツーリストインフォメーションセンター内に都営交通で初めて授乳室を設置し、同年4月からは、同駅構内に国内の地下鉄駅として初めて、ベビーカーレンタルサービスを開始した。同年7月には、乳児用液体ミルクや紙おむつなどの育児用品を購入できる自動販売機を新たに設置するとともに、これらのサービスを気軽に御利用いただけるよう、壁に装飾を施し、赤ちゃんや小さなお子様とのお出かけをサポートする拠点として、「こどもスマイルスポット」を開設した。

令和6年度は、新宿西口駅と門前仲町駅の2駅にも新たに展開した。



【子どもスマイルスポット】

エ ワンデーパス

令和6年7月から、お子様連れで外出しやすい環境づくりに向け、子供向け企画乗車券として夏休み等の長期休暇に合わせ、「都営地下鉄ワンデーパス」を小児金額が通常250円のところ100円での発売を開始した。

3 地下鉄サービス一体化

(1) 東京の地下鉄のサービスの一体化

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

(2) 東京の地下鉄の一元化等に関する協議会

こうした中、平成22年6月の東京メトロ株主総会において、東京都から地下鉄サービスの向上や経営一元化に向けた協議機関の設置を提案し、同年8月3日、国土交通省鉄道局長、国土交通省官房審議官、財務省理財局次長、東京都副知事、東京都技監、東京都交通局局長及び東京地下鉄㈱代表取締役社長をメンバーとする「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会」が開催された。その後、同年9月8日の第2回、同年11月17日の第3回を経て、平成23年2月3日の第4回協議会

では、今後の取組として、経営の一元化については、財務状況、組織形態等様々な課題があることから協議を続けること、東京メトロの早期完全民営化の課題については、法律を踏まえ、協議を続けること、利用者利便の向上等の観点から、サービスの一体化を段階的に進めることについて、関係者間で合意に至った。

この合意に基づき、地下鉄サービスの一体化について、次の取組を実施した。

ア 乗り継ぎ改善

東京の地下鉄をより便利に御利用いただくため、平成25年3月16日から次のとおり新たなサービスを開始した。

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

イ 合同訓練

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

(3) 東京の地下鉄の運営改革会議

東京の地下鉄サービスの改善・一体化を更に推進するため、平成25年7月30日、国土交通省鉄道局長、東京都副知事、東京都交通局局長及び東京地下鉄㈱代表取締役社長を構成員とする「東京の地下鉄の運営改革会議」が設置され、同日第1回会議が開催された。

第1回の会議では、防災対策、バリアフリー対策、ホームドアの整備、混雑の緩和等を連携して進めていくとともに、終電の延長など運行時間の拡大や乗継改善の実施、

人的交流の拡大などに取り組むことで合意した。

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

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

ア 乗り継ぎ改善

平成25年9月に六本木駅で、平成26年3月に門前仲町駅で、平成28年3月に青山一丁目駅で、平成29年4月に人形町駅で改札通過サービスを開始した。

平成30年3月には、都営浅草線・東京メトロ日比谷線人形町駅と東京メトロ半蔵門線水天宮前駅間とを乗換駅として追加指定した。

また、令和2年3月には、九段下駅において3線共通改札口が供用を開始し、同年4月には乗換エレベーターの整備も完了した。

イ 企画乗車券の発売

平成26年4月から、国内外の旅行者向けの割安な両地下鉄共通乗車券として、1・2・3日間用の「Tokyo Subway Ticket」を発売した。平成28年3月からは、有効期間を使用開始から24・48・72時間に変更し、更に便利で使いやすいものとした。加えて、令和2年3月から事前にオンライン決済したTokyo Subway Ticketを両地下鉄の次世代券売機でQRコードをかざして発券するサービスを開始するとともに、PASMOでの発売も開始した。令和3年11月からは、観光施設入場券とのセット発売を開始した。

また、平成29年4月から、「都営地下鉄・東京メトロ共通一日乗車券」を大人1,000円（小児500円）から大人900円（小児450円）に値下げするとともに、PASMOでの発売を開始した。当初は記名PASMOのみ

での発売であったが、平成30年3月から無記名PASMOでも発売を開始した。

ウ 改札通過通知サービス「まもレール」

子どもの育成を支援、見守る取組として、令和2年4月から、JR東日本とセントラル警備保障㈱の共同事業である「まもレール」（小学生・中学生・高校生を対象に、あらかじめ登録したICカードで駅の自動改札機を通過した際、保護者等に通過情報をメールで配信するサービス）に東京メトロと共同参画した。令和3年1月からは、65歳以上の方と19歳以上の障害をお持ちの方にも利用対象を拡大し、令和7年4月1日からは、18歳以上の方にも利用対象を拡大した。

4 バリアフリー化の推進

（1） 駅施設

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

ア エレベーター及びエスカレーター

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

その後、更なる利便性向上を図るため、他の鉄道事業者などとも連携を図りながら、乗換駅等でのエレベーター整備に取り組むとともに、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進めている。

また、駅の大規模改良や駅に隣接した再開発等の機会を捉えて、新たなエレベーターやエスカレーターの整備を進めており、直近では、令和5年度に大江戸線勝どき駅でエレベーター及びエスカレーターの供用を開始した。

イ トイレ

全駅に御高齢の方、お身体の不自由な方や乳幼児をお連れの方などが利用しやすいようにスペースを広くし、介助用ベッド又はおむつ交換台、手すり及びオストメイト対応の洗浄器具等を備えたトイレを設置している。

ウ 自動改札機

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

エ 自動券売機

自動券売機については、車椅子利用のお客様に配慮し、全て低位型としている。

オ 触知案内図

視覚に障害をお持ちのお客様が安心して駅を利用できるよう、駅構内を点字や音声で案内する「触知案内図」を全駅に設置している。

カ ホームと車両との隙間・段差対策

車椅子等を御利用のお客様の利便性向上を図るため、大江戸線では、車両の車椅子スペースに近接する乗降口に固定式スロープを整備している。

三田線では、車両の車椅子スペースに近接する乗降口にホームと車両の隙間を狭めるくし状ゴムを設置した固定式スロープを整備している。

新宿線では、ホーム先端部全面をかさ上げし、ホームと車両の隙間が広い乗降口にくし状ゴムを設置しており、現在は、浅草線においてホーム先端部の嵩上げとくし状ゴムの設置を進めている。

また、段差・隙間の情報をホームページに掲載し、同様の内容を駅のエレベーターにも掲示している。

(2) 人にやさしい車両

ア フリースペース

車いすやベビーカーを御利用のお客様等に配慮し、1編成当たり2箇所のフリースペースを全編成に、一部の編成は、全車両に設置している。

イ 車内表示器

全車両に、車内表示器を設置し、文字による案内を実施している。

一部の車両では、日本語、英語、中国語及び韓国語の4か国語表示ができるLCD（液晶ディスプレイ）方式による案内を実施している。

ウ 優先席

優先席を必要とするお客様のために、全車両に優先席を設置している。

また、より安心して御利用いただけるよう、平成24年から、先頭車を除き、1両当たり2か所に設置している優先席を、4か所に増設した（フリースペース設置車両は除く。）。

エ 吊り手の改良

お客様の多様性を考慮し、「低い吊り手」を設置している。

オ つかまりやすい手すり

座席間に柔らかな曲線のつかまりやすい手すりを追加設置している。

カ 低い荷棚

幅広い方々に快適に御利用いただけるように、従来より低い荷棚を設置している。

キ ドアの開閉表示灯・ドア開案内装置

一部の車両では、ドアの開閉を光の点滅で表示する開閉表示灯やドアが開いていることを示すための音声案内装置（誘導鈴）を設置している。

ク 液晶表示器

車内ドア上部付近に液晶表示器を配置し、交通局や東京都の事業PRや告知など、案内情報の充実を図っている。

ケ 車内環境の向上

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

また、空気清浄機能付き空調装置を設置している。

コ ヘルプマーク

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

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

地下鉄施設サービス改善状況

(令和7年度は計画値)

区 分			令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
駅施設	エ レ ベ ー タ ー (対象駅 106 駅)	駅基	106 252 (100.0)	106 253 (100.0)	106 253 (100.0)	106 254 (100.0)
	エ ス カ レ ー タ ー (対象駅 106 駅)	駅基	104 790 (98.1)	104 798 (98.1)	104 798 (98.1)	104 804 (98.1)
	駅 冷 房 (対象地下駅 98 駅)	駅	98 (100.0)	98 (100.0)	98 (100.0)	
	車椅子利用者対応トイレ (※1)	駅	106	106	106	106
	リフト型車椅子用階段昇降機 (※2)	駅基	7 10	7 10	7 10	
	視 覚 障 害 者 誘 導 用 ブロック (106 駅)	駅	106	106	106	
車 両	車 両 冷 房 (全 車 冷 房)	編成両	151 1,216	151 1,216	150 1,212	
	フ リ ー ス ペ ー ス	編成両	151 748	151 784	150 786	
	停 車 駅 表 示 装 置	編成両	151 1,216	151 1,216	150 1,212	
その他	AMラジオ再送信設備		全線	全線	全線	

(注)：() 内は、全体に対する設置率 (%) である。全て東京メトロ・京成電鉄・京王電鉄・東急電鉄との共同使用駅を含む。
エスカレーター・エレベーターの数値は、供用開始 (予定) 時点を基準としており、都所有以外のものも含む。
※1 御高齢の方、お身体の不自由な方や乳幼児をお連れの方などが利用しやすいように多様な利用者に配慮した設備やスペースがあるトイレ
※2 キャタピラー式車椅子用階段昇降機を除く。

5 環境対策

(1) 電力回生システム

列車を走行させるためのモーターを、列車がブレーキを掛けるときに発電機として働かせることで、走行エネルギーを電力に変え、それを再利用する仕組みを電力回生システムという。ここで得られた電力は、パンタグラフから、電車線に戻して他の列車の走行電力に利用するほか、変電所に送り返して駅の照明やエスカレーターなどの電力として再利用するなどしている。都営地下鉄では、このシステムを全ての列車に採用しており、省エネルギー化を図っている。

(2) 屋上・壁面緑化

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

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

(3) 地下鉄駅・車内LED照明

地下鉄駅構内や車内の照明器具は、LEDを採用し、省エネルギー化を図っている。

6 認定鉄道事業者制度

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

交通局は同法に基づき、「鉄道土木施設」、「鉄道電気施設」及び「車両」の3部門で、「一般認定鉄道事業者」の認定を受けている。

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

平成24年2月6日

平成29年2月1日

令和4年2月18日

(有効期限：令和9年2月27日)

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

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

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



【設計会議】



【教育及び訓練】