第6章 高速電車事業

第1節	沿革と現状 ・・・・・・・ 69	(13)	TOKYO STARTER KIT
1	浅草線 ・・・・・・・・ 69		の発売開始 ・・・・・・・ 93
2	三田線 ・・・・・・・・ 69	(14)	駅ナンバリング ・・・・・・ 93
3	新宿線 ・・・・・・・・・ 69	(15)	分かりやすい案内サインへの改良
4	大江戸線 ・・・・・・・ 70		93
5	営業の概況 ・・・・・・・ 70	(16)	トイレの改修 ・・・・・・・ 93
第2節	主な取組 ・・・・・・・ 82	(17)	浅草線泉岳寺駅の大規模改良 ・・ 93
1	安全対策 ・・・・・・・ 82	(18)	浅草線リニューアル・プロジェクト
(1)	列車運行管理 ・・・・・・・ 82		94
(2)	安全設備 ・・・・・・・・ 82	(19)	情報サービスの充実 ・・・・・ 94
(3)	保守点検 ・・・・・・・・・ 82	(20)	「サービス介助士」の資格取得
(4)	ホーム等での安全対策 ・・・・ 85		95
(5)	停電対策 ・・・・・・・ 86	(21)	コンシェルジュの配置 ・・・・ 95
(6)	火災対策 ・・・・・・・・ 86	(22)	JNTO認定外国人観光案内所
(7)	J R西日本福知山線事故を受けての		95
	対応 ・・・・・・・ 87	(23)	ツーリストインフォメーションセ
(8)	浅草線ATSの改良 ・・・・・ 87		ンターの開設 ・・・・・・ 95
(9)	災害に対する備え ・・・・・・ 87	(24)	タブレット端末による案内 ・・・ 95
(10)	駅構内における痴漢対策 ・・・・ 89	(25)	多言語翻訳ディスプレイ ・・・・ 95
(11)	訓 練・・・・・・・89	(26)	ロボットコンシェルジュの導入・・ 95
2	お客様サービス ・・・・・・ 90	(27)	放置自転車対策 ・・・・・・ 96
(1)	相互直通運転 ・・・・・・・ 90	(28)	子育て支援・・・・・・・・ 96
(2)	女性専用車の導入 ・・・・・・ 90	3	地下鉄サービス一体化・・・・・ 97
(3)	混雑対策 ・・・・・・・・ 90	(1)	東京の地下鉄のサービスの一体化
(4)	大江戸線の車内騒音低減 ・・・・ 91		97
(5)	駅の冷房化 ・・・・・・・ 91	(2)	東京の地下鉄の一元化等に関する
(6)	自動改札機の導入・更新 ・・・・ 91		協議会 ・・・・・・・・・ 97
(7)	自動券売機の更新 ・・・・・・ 91	(3)	東京の地下鉄の運営改革会議・・ 97
(8)	ICカード乗車券「PASMO」	4	バリアフリー化の推進 ・・・・・ 98
	91	(1)	駅施設 ・・・・・・・・ 98
(9)	一日乗車券特典ガイド「ちかとく」	(2)	人にやさしい車両 ・・・・・ 99
	92	5	環境対策 ・・・・・・・・101
(10)	都営交通ポイントサービス「ToK	(1)	電力回生システム ・・・・・101
	oPoJ · · · · · · 92	(2)	屋上・壁面緑化 ・・・・・・101
(11)	TOEIスマート定期券予約 ・・ 92	(3)	地下鉄駅・車内LED照明 ・・・101
(12)	タッチ決済を活用した乗車サービス	6 認	R定鉄道事業者制度 ・・・・・・101

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月に押上方から着手し、昭和 35年12月に浅草橋〜押上間3.1 km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5年度の乗車 人員は4線合わせて一日平均248万8千人となっている。

(c)Esri Japan

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。

高速電車開通年次表

線	年月日	区間	丰口	線	年月日	区間	丰口
	昭 35.12. 4	浅草橋 ~ 押 上	3.1 km	401-	昭 53.12.21	岩本町 ~ 東大島	6.8 km
浅	37. 5. 31	東日本橋 ~ 浅草橋	0.7	新	55. 3. 16	新 宿 ~ 岩本町	7.3
1.%	37. 9. 30	人形町 ~ 東日本橋	0.7	宿	58. 12. 23	東大島 ~ 船 堀	1.7
草	38. 2. 28	東銀座 ~ 人形町	2.4	線	61. 9. 14	船 堀 ~ 篠 崎	4.9
早	38.12.12	新 橋 ~ 東銀座	0.9	NAIC	平元. 3.19	篠 崎 ~ 本八幡	2.8
◇ 台	39.10. 1	大門~新橋	1.0			計	23.5 km
線	43. 6. 21	泉岳寺 ~ 大 門	2.6	大	平 3.12.10	練 馬 ~ 光が丘	3.8 km
	43.11.15	西馬込 ~ 泉岳寺	6.9	江	9.12.19	新宿~練馬	9.1
		計	18.3 km	戸線	12. 4. 20	国立競技場 ~ 新 宿	2.1
_	昭 43.12.27	巣 鴨 ~ 高島平	10.4 km	形	12. 12. 12	都庁前 ~ 国立競技場	25.7
=	47. 6. 30	日比谷 ~ 巣 鴨	7.3			1	40.7 km
田	48.11.27	三 田 ~ 日比谷	3.3		合	計	109.0 km
線	51. 5. 6	高島平 ~ 西高島平	1.5				
1121	平12. 9. 26	目 黒 ~ 三 田	4.0				
		計	26.5 km				

運

転 概 要 (令和6年4月1日現在)

			浅草線	三田線	新宿線	大江戸線
線区	'n	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
	Ĭ	運転間隔		平日 朝 2.5~5分 夕 4.5分 日中 6分	夕 4~7.5分	夕 4.5分
運転概	相互	浅草線		//	.0km 快特、特急 日本医大 66.3km 快特	
要	直 三田線		日 吉~海老名~		4km 普通、急行 2km 普通、急行	
	転	新 宿 線	橋 本 ~ ~ ~ 高 尾 山 口 ~ ~ ? 京王八王子 ~	本 八 幡 27. 本 八 幡 68.	.6km 急行、区間急行 .1km 普通 .2km 普通 .4km 普通	f、快速

高速電車事業(全線計)年度別施設及び運輸成績表

		種]		令和3年度	令和4年度	令和5年度
営	<u> </u>	ž	日	数	日	365	365	366
営		<u>*************</u> 	+	П	km	109.0	109. 0	109.0
駅			<u> </u>	数	駅	106	106	106
平	均	駅	間	隔	km	1. 1	1.1	1. 1
在			車	両	両	1, 206	1, 216	1, 216
133	4	Т		33人	両	0	0	12
		\vdash		34人	両	22	30	42
		\vdash		36人	両	0	0	2
		\vdash		37人	両	12	12	0
		\vdash		90人	両	84	76	62
		\vdash		95人	両	66	90	126
		\vdash		99人	両	36	36	36
		\vdash		00人	両	252	228	192
	r /	\vdash		20人	両	232	0	0
	内	\vdash		21人	両	54	54	54
		\vdash		32人	両	40	48	48
	訳	\vdash		34人	両	168	162	162
		\vdash		35人	両	0	0	0
		\vdash		36人	両	94	56	56
		\vdash		39人	両		26	26
		\vdash		14人	両	84	84	84
		\vdash		15人	両	76	108	108
		\vdash		17人	両	74	48	48
		\vdash		18人	両	122	72	72
		\vdash		19人	両	20	86	86
延	日		用車	両	両	631, 212	645, 800	676, 842
1	列	車	連結	数	両	7. 9	8.1	8. 2
客	車	<u>·</u> 走	行キ	口	千km	123, 887	124, 902	126, 695
電	車	用	電力	量	千kwh	235, 933	238, 675	248, 245
	乗	定	70	期	千人	438, 827	467, 917	500, 968
	車	定	期	外	千人	289, 900	350, 511	409, 767
	人員		計		千人	728, 727	818, 428	910, 735
	延	定		期	千人km	3, 301, 228	3, 500, 465	3, 748, 585
	人キ	定	期	外	千人km	1, 874, 875	2, 230, 637	2, 600, 490
	¬ □		計		千人km	5, 176, 103	5, 731, 102	6, 349, 075
				II.n		52, 422, 862	55, 505, 183	59, 488, 386
	\E	定		期	千円	(48, 226, 454)	(51, 029, 136)	(54, 650, 043)
	運 賃	_	440	Let	→ m	59, 497, 039	71, 324, 447	82, 836, 098
	収	定	期	外	千円	(54, 088, 217)	(64, 840, 407)	(75, 305, 544)
	入		⇒ 1		≠ Ⅲ	111, 919, 901	126, 829, 630	142, 324, 484
L			計		千円	(102, 314, 671)	(115, 869, 543)	(129, 955, 587)
乗	Ē	į.	効	率	%	37. 3	41.0	44. 7
	_	使	用 車	両	両	1,729	1,769	1,849
	日	客	車走行	キロ	km	339, 417	342, 197	346, 162
	平.	乗	車 人	員	千人	1, 997	2, 242	2, 488
L	均	運	賃 収	入	千円	306, 630	347, 478	388, 865
	(注)	. () 内け	2111	費税抜き			•

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3年度	令和4年度	令和5年度
営		業	F	1	数	目	365	365	366
営		業	キ	÷	口	km	18. 3	18. 3	18.3
駅		数駅		数駅		20	20	20	
平	均	均 駅 間 隔 km		km	1.0	1.0	1.0		
在		籍	車	Ī.	両	両	224	216	216
				12	:0人	両	2	0	0
	内			12	1人	両	54	54	54
	訳			13	4人	両	168	162	162
				13	5人	両	0	0	0
延	日	使	見用	車	両	両	267, 156	272, 606	264, 088
1	列	車	連	結	数	両	8.0	8.0	8.0
客	車	走	行	キ	口	千km	22, 607	21, 889	21, 812
表		定	速	Ħ	度	km/h	(エアポート快特) 33.5	(エアポート快特) 33.5	(エアポート快特) 33.5
100		疋	, AT	Ξ	及	KIII / II	(普通) 29.0	(普通) 29.0	(普通) 29.0
電	車	用	電	力	量	千kwh	39, 849	37, 352	40, 126
	乗		定		期	千人	110, 912	117, 564	127, 048
	車人		定	期	外	千人	79, 740	101, 456	122, 931
	員			計		千人	190, 652	219, 020	249, 979
	延		定		期	千人km	617,004	649, 713	701, 022
	人キ		定	期	外	千人km	399, 640	503, 008	605, 857
	口			計		千人km	1, 016, 644	1, 152, 721	1, 306, 879
			定		期	千円	11, 372, 026	12, 015, 093	13, 015, 159
	運		<i>.</i>		291	111	(10, 435, 647)	(11, 020, 380)	(11, 929, 491)
	賃		定	期	外	千円	12, 789, 069	16, 207, 092	19, 486, 556
	収 入		Æ.	79]	71	1 1 1	(11, 626, 426)	(14, 733, 720)	(17, 715, 051)
	八			計		千円	24, 161, 095	28, 222, 185	32, 501, 715
				рΙ		1 1 1	(22, 062, 073)	(25, 754, 100)	(29, 644, 542)
乗		車	刻	h	率	%	38. 1	44.7	50.8
	_		使 用	車	両	両	732	747	722
	日		客車力	き行う	トロ	km	61, 936	59, 970	59, 596
	平 均		乗車	人	員	千人	522	600	683
	均		運賃	収	入	千円	66, 195	77, 321	88, 803

表定速度は、北行(押上方面)の速度である。

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3年度	令和4年度	令和5年度
営	業		月	数	日	365	365	366
営	業		キ	П	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	222	248	248
		Ţ	定員 13	36人	両	74	48	48
	内		13	39人	両	_	26	26
			14	47人	両	74	48	48
	訳		14	18人	両	74	48	48
			14	19人	両	-	78	78
延	目 ·	使	用車	両	両	83, 818	94, 042	131, 452
1	列	車	連結	数	両	6. 0	6.7	7.1
客	車	走	行キ	口	千km	21, 542	24, 085	25, 627
表	定		速	度	km/h	30. 5	30.4	30. 4
電	車	用	電力	量	千kwh	38, 837	42, 533	44, 960
	乗	定		期	千人	109, 790	120, 654	129, 998
	車人	定	期	外	千人	66, 547	79, 365	92, 095
	員		計		千人	176, 337	176, 337	222, 093
	延	定		期	千人km	813, 192	877, 295	948, 550
	人キ	定	期	外	千人km	400, 290	471, 199	548, 296
	D D		計		千人km	1, 213, 482	1, 348, 494	1, 496, 847
		定		期	千円	11, 890, 017	12, 811, 020	13, 813, 813
	運			791	1 1 1	(10, 938, 457)	(11, 775, 865)	(12, 687, 452)
	賃	定	期	外	千円	12, 686, 399	15, 045, 504	17, 420, 354
	収 入		79]	71	1 1 1	(11, 533, 090)	(13, 677, 731)	(15, 836, 685)
	人		計		千円	24, 576, 416	27, 856, 524	31, 234, 167
			п		1 1 1	(22, 471, 547)	(25, 453, 596)	(28, 524, 137)
乗	車	:	効	率	%	43.3	43. 1	44.9
	_	使	用 車	両	両	230	258	359
	日	客耳	車走行:	キロ	km	59,020	65, 987	70,020
	平 均	乗	車 人	員	千人	483	548	607
	<i>キ</i> シリ	運	賃 収	入	千円	67, 333	76, 319	85, 339

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3年度	令和4年度	令和5年度
営	Ì	業	目	数	日	365	365	366
営	Ì	業	丰	ロ	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	兼	籍	車	両	両	288	280	280
			定員 13	2人	両	40	48	48
	内		13	6人	両	20	8	8
	r 1		14	4人	両	84	84	84
	≓π		14	5人	両	76	108	108
	訳		14	8人	両	48	24	24
			14	9人	両	20	8	8
延	日	使	用 車	両	声	141, 920	140, 156	141, 294
1	列	車	連結	数	両	9.7	10.0	10.0
客	車	走	行キ	口	千km	32, 643	32, 085	32, 275
表	-	定	速	度	km/h	(急行) 47.3	(急行) 47.4	(急行) 47.4
10	,	Œ	胚	及	KIII / II	(普通) 34.0	(普通) 34.0	(普通) 34.0
電	車	用	電力	量	千kwh	54, 276	55, 831	57, 986
	乗		定	期	千人	128, 809	136, 758	145, 206
	車人	-	定期	外	千人	84, 480	99, 613	112, 544
	員		計		千人	213, 289	236, 371	257, 750
	延		定	期	千人km	969, 922	1, 027, 094	1, 085, 413
	人 キ		定期	外	千人km	530, 588	613, 144	685, 930
	ロ		計		千人km	1, 500, 510	1, 640, 238	1, 771, 343
			定	期	千円	14, 048, 404	14, 797, 148	15, 677, 316
	運	ľ	^L	791	111	(12, 905, 261)	(13, 586, 092)	(14, 386, 193)
	賃		定期	外	千円	16, 752, 553	19, 518, 049	21, 767, 829
	収 入	Ľ	ΛL /91	/1	113	(15, 229, 594)	(17, 743, 681)	(19, 788, 935)
	/\		計		千円	30, 800, 957	34, 315, 197	37, 445, 145
			ні		113	(28, 134, 855)	(31, 329, 773)	(34, 175, 128)
乗	Ī	車	効	率	%	35. 7	39. 6	42.6
	_	Ŀ	使 用 車	両	両	389	384	386
	日		客車走行き	トロ	km	89, 434	87, 903	88, 184
	平 均		乗 車 人	員	千人	584	648	704
	***)		運賃収	入	千円	84, 386	94, 014	102, 309

表定速度は、西行(新宿方面)の速度である。

高速電車事業(大江戸線)年度別施設及び運輸成績表

			種	別	J		令和3年度	令和4年度	令和5年度
営	Ì	業	日		数	日	365	365	366
営	j	業	キ		П	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	兼	簡	車		両	両	472	472	472
			定	A 8	33人	両	0	0	12
		Ī		8	34人	両	22	30	42
		Ī		8	86人	両	0	0	2
	内	Ī		8	37人	両	12	12	0
	訳	ſ		9	90人	両	84	76	62
		Ī		9	95人	両	66	90	126
		ſ		9	99人	両	36	36	36
		Ī		10)0人	両	252	228	192
延	日	使	用	車	両	両	138, 318	138, 996	140,008
1	列	車	連	結	数	両	8. 0	8.0	8.0
客	車	走	行	キ	ロ	千km	47, 095	46, 843	46, 980
表	Ę	定	速		度	km/h	29. 0	29.0	29. 0
電	車	用	電	力	量	千kwh	102, 972	102, 959	105, 173
	乗		定		期	千人	142, 415	149, 922	160, 082
	車人		定	期	外	千人	104, 591	123, 967	145, 959
	員			計		千人	247, 006	273, 889	306, 041
	延		定		期	千人km	901, 110	946, 363	1, 013, 599
	人キ		定	期	外	千人km	544, 357	643, 286	760, 407
	ロ			計		千人km	1, 445, 467	1, 589, 649	1, 774, 007
			定		期	千円	15, 112, 415	15, 881, 922	16, 982, 098
	運	Ĺ	Λ <u>Ε</u>		791	1 1 1	(13, 947, 089)	(14, 646, 799)	(15, 646, 907)
	賃		定	期	外	千円	17, 269, 018	20, 553, 802	24, 161, 359
	収 入	Ĺ	Λ <u>Ε</u>	79]	71	1 1 1	(15, 699, 107)	(18, 685, 275)	(21, 964, 873)
				計		千円	32, 381, 433	36, 435, 724	41, 143, 457
				ΡI		1 1 1	(29, 646, 196)	(33, 332, 074)	(37, 611, 780)
乗	Ī	車	効	ı	率	%	34. 5	38. 1	42.5
	_	Ľ	使 用	車	両	両	379	381	383
	日		客車走	き行う	キロ	km	129, 027	128, 337	128, 362
	平 均		乗車	人	員	千人	677	750	836
		:	運 賃	収	入	千円	88,716	99, 824	112, 414

表定速度は、内回り(光が丘発)の速度である。

(会和5年度)

(令和5年度	:)	ľ	浅草線乗降	人貝表】		置)	単位:人)
			乗車人員		降車	前年度比較	
駅別		定期	定期外	計	人員	乗車人員	率(%)
押上	自線	10,375	16,622	26,997	22,498	22,226	21.5
	新宿線 京成線	5 34,832	0 21,482	5 56,314	5 55,011	8 E1 160	-37.5 10.1
	京成勝 京成B	34,832 274	3,085	3,360	3,084	51,160 1,570	114.0
	北総線	13,019	5,740	18,760	19,119	17,200	9.1
	東京外口線	217	711	929	1,228	787	18.0
	東武線	2,570	0	2,570	3,770	2,392	7.4
	計	61,293	47,641	108,935	104,716	95,342	14.3
本所吾妻橋		5,280	5,094	10,374	9,976	8,936	16.1
浅草	自線	6,967	15,040	22,007	25,790	18,086	21.7
	東京外口線	1,600	1,783	3,383	4,145	2,893	16.9
	東武線	242 8,809	170 16,994	412 25,803	382 30,317	395 21,373	4.3 20.7
蔵前	自線	6,229	7,077	13,306	13,325	11,361	17.1
展刊	大江戸線	2,381	4,082	6,463	6,153	5,550	16.5
	計	8,610	11,160	19,769	19,478	16,910	16.9
浅草橋	自線	8,093	14,904	22,997	22,466	20,352	13.0
	JR線	5,776	0	5,776	5,776	5,363	7.7
	計	13,870	14,904	28,773	28,242	25,715	11.9
東日本橋	自線	5,501	6,621	12,122	12,012	10,703	13.3
	新宿線	11,662	13,915	25,577	25,655	23,056	10.9
	JR線	252	0 526	252	252	231	9.1
人形町	計 自 線	17,415 7,804	20,536 8,375	37,951 16,179	37,919 16,174	33,991 14,274	11.7 13.3
八万四	東京外口線	4,887	4,944	9,831	9,243	8,547	15.0
	計	12,691	13,319	26,010	25,417	22,820	14.0
日本橋	自線	9,708	9,224	18,931	19,430	16,317	16.0
	三田線	31	0	31	31	26	19.2
	大江戸線	7	0	7	7	4	75.0
	東京外口線	13,786	10,733	24,519	24,800	22,513	8.9
	計	23,532	19,956	43,488	44,268	38,860	11.9
宝町 東銀座	自線	8,194 12,135	5,790 14,586	13,984 26,722	14,510 27,387	12,340 22,685	13.3 17.8
米 政/ 生	三田線	12,135	14,560	20,722	41,301	22,000 8	-25.0
	東京外口線	6,242	6,102	12,344	12,594	10,671	15.7
	計	18,383	20,688	39,071	39,987	33,364	17.1
新橋	自線	10,465	18,840	29,305	28,776	24,406	20.1
	JR線	5,374	0	5,374	5,374	4,839	11.1
	東京外口線	2,981	3,267	6,248	6,343	5,486	13.9
	ゆりかもめ	1,048	0 107	1,048	1,048		9.1
大門	計 自 線	19,868 10,252	22,107 11,069	41,974 21,322	41,541 21,196	35,692 18,338	17.6 16.3
八门	大江戸線	10,232	14,259	25,689	25,876		17.1
	東モノ線	694	14,209	25,669 694	25,870 694	626	10.9
	計	22,376	25,329	47,704	47,766	40,908	16.6
三田	自線	12,096	10,369	22,465	22,743	19,297	16.4
	三田線	13,415	13,749	27,164	27,122	23,616	15.0
百七十	計	25,510	24,118	49,629	49,865	42,913	15.7
泉岳寺	自線	9,058	6,092	15,150	15,348	12,975	16.8
	JR線 京急線	34 37,638	0 44,399	34 82,037	34 82,514	34 72,180	0.0 13.7
		46,730	50,491	97,221	97,897	85,189	14.1
高輪台		3,594	2,861	6,454	6,731	5,929	8.9
五反田	自線	7,864	12,561	20,425	20,750	18,939	7.8
	JR線	6,248	0	6,248	6,248		6.3
	東急線	1,449	0	1,449	1,449	1,302	11.3
	計	15,561	12,561	28,122	28,447	26,117	7.7
戸越	自線	5,238	4,897	10,135	9,642	9,259	9.5
	東急線	129	0	129	129	111	16.2
	計	5,367	4,897	10,264	9,771	9,370	9.5
中延	自線	5,021	5,426	10,447	10,273	9,701	7.7
	東急線	2,868	0	2,868	2,868	2,617	9.6
E > 7	計	7,890	5,426	13,315	13,141	12,318	8.1
馬込		7,756	5,063	12,819	12,310	12,012	6.7
西馬込 進 哲	. 線計	14,397	6,944	21,341	20,704		7.0
		347,125	335,878	683,003	683,003	600,055	13.8

(令和5年度	/		乗車人員	1	改 古		⊉位:人)
駅別		定期	定期外	計	降車 人員	前年度比較 乗車人員	率(%)
西高島平		4,314	1,912	6,226	6,003	大里八貝 5,965	
		3,190	1,912	4,565	4,479	4,360	4.4
新高島平							4.7
高島平		9,001	4,418	13,419	13,331	12,643	6.1
西台		8,013	4,111	12,124	12,160	11,337	6.9
蓮根		5,964	3,441	9,405	9,219	8,901	5.7
志村三丁目		9,708	5,170	14,878	14,565	14,155	5.1
志村坂上		9,111	5,296	14,407	14,436	13,508	6.7
本蓮沼		7,745	4,368	12,114	11,829	11,343	6.8
板橋本町		11,329	6,653	17,982	17,335	16,633	8.1
板橋区役所	前	9,795	6,958	16,752	16,742	15,687	6.8
新板橋	自線	5,864	5,805	11,669	11,648	10,856	7.5
	JR線	2,466	0	2,466	2,466	2,296	7.4
	計	8,330	5,805	14,135	14,114	13,152	7.5
西巣鴨	PI	9,261	5,130	14,391	13,984	13,433	7.1
巣鴨	自線	10,008	15,860	25,868	26,486	24,816	4.2
木 1/河	JR線		15,600	25,808 16,540			
		16,540	- v	16,540 42,408	16,540		4.1
てて	計	26,547	15,860		43,026	40,710	4.2
千石		9,296	6,111	15,407	15,001	14,259	8.1
白山	.b. 7.5	16,096	6,757	22,853	22,575	21,473	6.4
春日	自線	7,086	7,776	14,862	14,461	13,275	12.0
	大江戸線	8,566	7,247	15,813	16,048	14,315	10.5
	東京外口線	1,740	1,337	3,077	3,066		12.2
	計	17,392	16,361	33,753	33,574	30,333	11.3
水道橋	自線	7,961	10,277	18,238	19,071	16,134	13.0
,, .	JR線	3,682	0	3,682	3,682	3,509	4.9
	計	11,644	10,277	21,920	22,754	19,643	11.6
神保町	自線	10,565	8,664	19,229	19,391	16,976	13.3
11 [0](0.1)	新宿線	19,963	15,876	35,838	35,553	32,517	10.2
	大江戸線	13,303			00,000		-20.0
	東京外口線	-	$ \begin{array}{c} 0 \\ 4,710 \end{array} $	10.250	10 570	5 0.262	
		5,640		10,350	10,570		11.7
十二叶	計	36,173	29,249	65,422	65,518		11.3
大手町	自線	15,779	11,580	27,359	28,629	23,644	15.7
	浅草線	31	0	31	31	26	19.2
	大江戸線	_1	0	_ 1	_ 1	2	100.0
	JR線	39	0	39	39	0	
	東京外口線	13,479	8,884	22,363	21,936		10.1
	計	29,292	20,463	49,755	50,598		13.1
日比谷	自線	8,444	9,515	17,959	18,469	15,945	12.6
	浅草線	6	0	6	6	8	-25.0
	大江戸線	4	0	4	4	2	100.0
	JR線	1,128	0	1,128	1,128	1,018	10.8
	東京外口線	11,368	9,155	20,523	20,802	18,448	11.2
	計	20,949	18,669	39,619	40,408	35,421	11.9
内幸町	ΗΙ	9,245	7,920	17,165	17,850	14,612	17.5
御成門		12,325	7,833	20,158	20,569	18,886	
世							
芝公園 三田	占 始	7,789	5,415	13,204	13,429	11,512	14.7
二田	自線	11,686	8,137	19,823	20,125	16,842	17.7
	浅草線	13,415	13,708	27,122	27,164	23,678	14.5
	JR線	894	01.045	894	894	862	3.7
占 Λ 선 1 Λ	計	25,994	21,845	47,839	48,182	41,383	15.6
白金高輪	自線	4,899	4,908	9,807	10,070	8,603	14.0
	東京外口線	819	995	1,814	1,836	1,504	20.6
4 4 7	計	5,718	5,902	11,621	11,905	10,107	15.0
白金台		2,345	2,190	4,535	5,128	4,074	11.3
目黒	自線	5,743	5,173	10,916	10,115	9,268	17.8
	JR線	569	0	569	569	530	7.4
	東急線	22,307	16,964	39,271	37,415	31,923	23.0
	計	28,618	22,137	50,755	48,099	41,721	21.7
		40,010	44,101	50,755	40,000	41,141	41.1
三田線計		355,185	251,626	606,811	606,811	547,997	10.7

【新宿線乗降人員表】

(令和5年度)

(単位:人)

(令和5年度)			乗車人員		降車	前年度比較	甲位:人)
駅別		定期	定期外	計	人員	乗車人員	率(%)
新宿	自線	16,487	21,609	38,096	39,439		
70110	大江戸線	4,515	6,100	10,615	10,400		
	JR線	3,853	0	3,853	3,853		
	京王線	48,523	33,026	81,549	78,040		
	西武線	175	00,020	175	175		
	小田急線	3,511	151	3,661	3,767		
	計	77,064	60,884	137,949	135,674		
新宿三丁目	自線	8,447	12,790	21,237	22,786		
7711D — 1 D	東京外口線	6,344	5,690	12,035	12,116		
	計	14,792	18,480	33,272	34,902		11.6
曙橋	PI	9,427	8,464	17,891	17,400	17,186	
市ケ谷	自線	12,538	8,041	20,580	21,379		8.8
114 / 11	大江戸線	12,000	0,011	1	1	0	
	JR線	1,328	0	1,328	1,328	-	
	東京外口線	10,759	9,498	20,257	20,731		
	計	24,626	17,539	42,165	43,438		9.5
九段下	自線	10,311	7,779	18,090	18,190		
. =120 1	大江戸線	4	0	4	4	3	
	東京外口線	17,067	17,249	34,316	34,216	_	
	計	27,383	25,028	52,410	52,410		
神保町	自線	11,930	8,415	20,345	20,200		
	三田線	19,963	15,590	35,553	35,838		10.3
	大江戸線	3	0	3	3		_
	東京外口線	1,056	931	1,987	2,081	1,993	-0.3
	計	32,952	24,936	57,889	58,123	53,098	
小川町	自線	10,512	6,808	17,320	17,528		
• / . •	東京사口線	9,225	7,795	17,021	17,302		
	計	19,738	14,603	34,341	34,830	31,014	
岩本町	自線	9,061	9,612	18,673	18,871	17,283	
	JR線	1,770	0	1,770	1,770		
	東京外口線	1,957	1,671	3,628	3,543		
	TX線	822	0	822	822		
	計	13,609	11,284	24,893	25,006		8.5
馬喰横山	自線	9,852	12,040	21,892	21,818		
	浅草線	11,662	13,993	25,655	25,577	23,005	
	JR線	5,595	0	5,595	5,595		
	計	27,109	26,032	53,142	52,989	48,129	10.4
浜町		5,462	4,819	10,281	10,395	9,266	
森下	自線	4,957	6,354	11,312	11,163		
	大江戸線	11,830	11,516	23,346	24,424		10.4
	計	16,787	17,871	34,658		31,496	
菊川		6,613	5,040	11,653	11,487	10,640	
住吉	自線	5,363	4,137	9,500	9,437	8,759	
	浅草線	5	0	5	5		
	東京外口線	6,025	4,387	10,413	10,455		
	計	11,394	8,524	19,918	19,897	18,542	
西大島		7,665	5,712	13,376	13,360		
大島		9,311	6,204	15,515	15,156		
東大島		9,285	5,460	14,745	14,732	13,814	6.7
船堀		17,317	11,140	28,457	28,335	27,095	
一之江		13,498	7,403	20,901	20,630		
瑞江		17,165	9,270	26,435	26,414	25,024	
篠崎	占 始	12,528	6,692	19,220	19,043		
本八幡	自線	13,263	12,111	25,375	24,675		
	JR線	5,289	0	5,289	5,289		
	京成線	4,461	0	4,461	4,461		
	計	23,013	12,111	35,124	34,425		
新宿	線計	396,738	307,497	704,235	704,235	647,592	8.7
			- 三田畝一つよフ				

【大江戸線乗降人員表①】

(令和5年度)

(単位:人)

(市和3年度	,		乗車人員		降車	前年度比較	平1仏:八)
駅別		定期	定期外	計	人員	乗車人員	率(%)
新宿西口	自線	5,213	13,422	18,635	16,271	16,312	14.2
	JR線	2,041	0	2,041	2,041	2,000	2.1
	東京外口線	707	563	1,271	1,226		
	京王線	1,773	0	1,773	1,773		3.8
	西武線	1,528	57	1,585	1,705		7.3
	小田急線	1,631	0	1,631	1,631	1,539	6.0
I. I.a. I.	計	12,893	14,042	26,935	24,646	24,207	11.3
東新宿	自線	6,123	7,863	13,987	13,403		
	東京外口線	2,196	2,081	4,276	4,312	3,919	
-Ha I 11 >	計	8,319	9,944	18,263	17,716		15.2
若松河田		8,111	5,678	13,789	14,013	13,197	4.5
牛込柳町		5,529	4,459	9,987	9,741	9,545	4.6
牛込神楽坂		3,140	3,290	6,431	6,801	6,048	
飯田橋	自線	4,141	4,278	8,419	8,322	7,658	9.9
	新宿線	0	0	0	0	0	_
	大江戸線	5	0	5	5	6	_
	JR線	467	0	467	467	452	3.3
	東京外口線	2,534	2,160	4,695	4,659	4,265	
春 日	計	7,147 4,982	6,438	13,586	13,453	12,380 8,667	9.7 9.7
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	自線	4,982 8,555	4,524	9,506 16,037	9,134		
	三田線 新宿線	8,555 0	7,482 0	16,037	15,802 0	14,618 0	9.7
	東京外口線	2,240	1,279	3,520		3,227	0.1
	来尔/*P**********************************	15,777	13,285	29,062	3,451 28,387	26,512	9.1 9.6
本郷三丁目	自線	5,261	3,560	8,821	9,167	7,966	10.7
个别— J 口	東京外口線	491	850	1,340	1,279	1,106	
	計	5,752	4,409	10,161	10,446	9,073	12.0
上野御徒町	自線	5,716	10,177	15,894	16,131	14,056	
	JR線	2,839	0	2,839	2,839	2,730	
	東京外口線	4,030	3,570	7,600	7,605		
	計	12,585	13,748	26,332	26,574	23,633	11.4
新御徒町	自線	5,921	11,296	17,217	16,014	14,992	14.8
	TX線	10,487	0	10,487	10,487	9,579	9.5
	計	16,408	11,296	27,703	26,501	24,572	12.7
蔵前	自線	5,538	5,181	10,718	10,891	9,316	15.0
	浅草線	2,381	3,772	6,153	6,463	5,264	16.9
	計	7,919	8,953	16,872	17,354	14,580	
両国	自線	8,013	7,322	15,335	15,029	13,556	13.1
	JR線	821	0	821	821	751	9.3
	計	8,833	7,322	16,155	15,850		12.9
森下	自線	3,979	3,123	7,102	6,930	6,474	
	新宿線	11,830	12,594	24,424	23,346		
7#1/2% T- 1-3	計	15,809	15,717	31,526	30,277	28,474	10.7
清澄白河	自線	5,265	4,742	10,007	10,880	9,229	8.4
	三田線	1	0	1	1	1	10.5
	東京外口線	4,484	4,440	8,925	8,400	8,077	10.5
門前仲町	計り始	9,750	9,183	18,932	19,281	17,307	9.4
17月1714.16.1	自 線 浅草線	7,843	7,715 0	15,558 7	16,810 7	13,982	11.3 75.0
	送早級 三田線	,	0	1	0	1	15.0
	新宿線	0	0	ől	0	1 1	_
	大江戸線	5	0	5	5	6	_
	東京外口線	13,324	9,031	22,355	20,997	20,379	9.7
	計	21,180	16,746	37,926	37,820	34,372	10.3
月島	自線	6,879	7,386	14,265	15,383	12,975	9.9
	三田線	4	0	4	4	2	100.0
	新宿線	0	0	0	0	0	_
	東京外口線	10,420	7,975	18,395	17,624	16,476	11.6
	計	17,303	15,361	32,664	33,011	29,453	10.9
勝どき	PΙ		i i	The state of the s			
勝とさ		24,181	16,229	40,410	40,667	37,346	8.2

(五年及)		乗車人員		降車	前年度比較		
駅別		定期	定期外	計	人員	乗車人員	率(%)
築地市場		5,699	5,361	11,059	12,089	9,438	17.2
汐留	自線	6,990	9,711	16,701	16,961	12,850	30.0
	ゆりかもめ	664	0	664	664	584	13.7
	計	7,655	9,711	17,365	17,626	13,433	29.3
大門	自線	10,873	13,516	24,389	24,232	21,245	14.8
	浅草線	11,429	14,446	25,876	25,689	22,064	17.3
	JR線	3,042	0	3,042	3,042	2,882	5.6
	東モノ線	942	0	942	942	894	5.4
	計	26,286	27,962	54,248	53,904	47,086	15.2
赤羽橋		8,262	9,046	17,308	16,929	14,998	15.4
麻布十番	自線	5,735	7,652	13,387	13,322	12,320	8.7
	三田線	11	0	11	11	8	_
	新宿線	0	0	0	0	0	_
	東京外口線	873	1,142	2,014	1,951	1,804	11.6
	計	6,619	8,793	15,413	15,285	14,132	9.1
六本木	自線	15,061	20,047	35,109	36,200	31,464	11.6
	東京外口線	1,529	2,661	4,191	4,108	3,527	18.8
	計	16,591	22,709	39,300	40,308	34,991	12.3
青山一丁目	自線	6,349	5,176	11,525	11,660	9,985	15.4
	三田線	4	0	4	4	5	-20.0
	新宿線	6	0	6	6	4	-
	東京外口線	8,588	12,621	21,209	20,379		16.2
	計	14,948	17,797	32,744	32,050	28,248	15.9
国立競技場		1,948	4,403	6,351	6,416	5,228	21.5
代々木	自線	3,139	7,997	11,136	11,190	9,826	
	JR線 計	4,217 7,356	7,997	4,217 15,353	4,217 15,407	3,949 13,776	6.8 11.4
新宿	自線	8,977	17,127	26,104	29,875	22,950	13.7
A)[1][]	新宿線	4,515	5,885	10,400	10,615	9,249	12.4
	JR線	4,429	0,000	4,429	4,429	4,185	5.8
	京王線	9,022	5,767	14,789	14,323	13,034	13.5
	小田急線	3,558	146	3,704	3,714	3,364	10.1
	計	30,501	28,924	59,425	62,957	52,782	12.6
都庁前	P.I	11,847	10,465	22,312	23,690	19,317	15.5
西新宿五丁目		8,350	7,585	15,935	15,141	13,954	14.2
中野坂上	自線	6,863	4,331	11,194	11,415	10,201	9.7
	東京外口線	4,332	3,380	7,712	7,793	7,152	7.8
	計	11,195	7,711	18,906	19,208	17,353	8.9
東中野	自線	3,511	5,088	8,599	8,945	8,098	6.2
	JR線	3,322	0	3,322	3,322	3,156	5.3
	計	6,833	5,088	11,921	12,268	11,255	5.9
中井	自線	3,875	4,530	8,405	8,202	7,841	7.2
	西武線	3,048	784	3,832	3,516	3,515	9.0
	計	6,923	5,314	12,237	11,718	11,356	7.8
落合南長崎		7,506	5,560	13,066	12,865	12,381	5.5
新江古田		8,420	5,548	13,968	13,717	13,177	6.0
練馬	自線	10,918	13,758	24,676	25,233	23,116	6.7
	西武線	10,873	1,792	12,665	11,846	11,724	8.0
曲白田	計	21,791	15,550	37,341	37,079	34,840	7.2
豊島園		3,195	3,577	6,772	6,754	4,914	37.8
練馬春日町		6,706	4,200	10,906	10,797	10,394 26,478	4.9
光が丘		18,119	9,396	27,515	27,435		3.9
大江戸線計		437,383	398,796	836,179	836,179	750,383	11.4

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、新た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-ATS(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-ATSを浅草線に導入している。

エ ATC (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 CBTC (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、非常発報等に使用されている。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。

才 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 の上下路線の中間に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、コンピューター 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・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43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。

(才) 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。

(力) 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

車両の保守管理については、浅草線は馬込車両検修 場が、三田線は志村車両検修場が、新宿線は大島車両 検修場が行っている。各場とも検車部門と修車部門と を持ち、検車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、修車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、大江戸線は、木場車両検修場が保守管理を 行っている。木場車両検修場は、検車部門のみを備え、 修車部門の業務は、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、電気機関車がけん引して実施している。

地下鉄車両については、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 れているので、検査は広範囲にわたって実施している。

検査は、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。

工 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

※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

運転用カメラは列車ドアの開閉等を行うためお客様の 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 宿線に設置している。

また、令和6年度末までに三田線の必要な箇所に設置を完了させ、さらに浅草線の必要な箇所への設置を進める。

(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

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、 幅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られた場合、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 大規模地震対策

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、早期の運行 再開を図るため、更なる耐震対策として地下部の中柱 の補強を進めている。

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。

※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

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。

才 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。

力 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³梁³ 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、車内防犯カメラについて、令和 6年度までに全車両への設置完了を目指し、取組を進 めていく。

(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5年1月には受験シーズンに向けた新たなキャンペーンとして、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し、同年4月の入学・入社シーズンにおいてもキャンペーンを実施するなど、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に 参加している。(令和5年度は乗客役として参加)



【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大規模な浸水を想 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職員が相互に連携を 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5年度は、東京地下鉄株式会社 総合研修訓練センターを活用し、駅を六本木駅に設定 し、首都直下地震が発生したことを想定して、両社局 の係員が協力して警察・消防等への連絡通報、お客様 の避難誘導及び帰宅困難者への対応訓練を行った。



【帰宅困難者への対応】

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)を想定した訓練においては、万一発生した場合に備え、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、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5月14日から10月にかけて、 老朽化した車両13編成の更新に合わせて、1編成当た りの車両数を6両から8両に増強した。

新宿線では、輸送力強化を図るため、8両編成を更新し、令和4年8月までに全編成を10両編成化した。

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。車両についても、平成30年度に3編成を増備し、列車の増発を行った。

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「ToKoPo」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、操舵台車を試験導入する。

(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) I C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、P ASMO PASSPORTに搭載しての発売のみとなった。

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「ちかとく」

「ちかとく」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「ToKoPo」

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「ToKoPo(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ToKoPo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) TOEIスマート定期券予約

「第2章第2節 1 (2)

キ TOEIスマート定期券予約 40ページ参照」

(12) タッチ決済を活用した乗車サービス

令和6年内に浅草線及び大江戸線の20駅程度で、 クレジットカードやデビットカード等のタッチ決済を活用した乗車サービスの実証実験を予定している。

(13) TOKYO STARTER KITの発売開始

令和元年7月22日から、より便利に、安全に、安心して東京を楽しんでいただけるよう、東京都とワイドコラボ協定を締結している東京海上日動火災保険株式会社と連携し、新しいコンセプトの企画乗車券「TOK YO STARTER KIT」の発売を開始した。この乗車券は、Tokyo Subway Ticket (72時間券)及び都バスー日乗車券に、専用の訪日外国人向け海外旅行保険をセットにしており、医療機関の紹介、受診時等通訳サービス、観光情報の提供、災害発生時の多言語情報通知など、様々なサービスが受けられる。

(14) 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。

(15) 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。

(16) 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、機能性と清潔感と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。

(17) 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た大規模改良工事を実施していく。

具体的には、ホームの拡幅やコンコースの拡張、エ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。

事業に際しては、共同使用している京浜急行電鉄、

^{※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。

地元区、市街地再開発事業施行者等の関係者と十分な 調整を行う。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。現在、市街地再開発事業と一体となって、 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。

(18) 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く。

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6年2月に全駅整備が完了し 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性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ィ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、既存出入り口の改修や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、高輪台駅について、ホームとコンコース との間のエレベーター整備を検討するとともに、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。

(19) 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の 全駅の改札口付近に、平成18年度に浅草線及び三田線 の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Wi-Fi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Wi-Fi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

GPS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ため、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について、令和6年1月に都庁前駅で利用できるようにした。

(20) 「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6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。

(21) 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、コンシェルジュを配置し、駅周辺、乗換え等の案内を実施している。

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、6駅では中国語での対応も実施している。

令和6年4月1日現在、都営地下鉄計27駅に配置している。

(22) JNTO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(JNTO)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、JNTO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。

(23) ツーリストインフォメーションセンターの開設

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(TIC)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 跡に新たにTICを2か所開設した。TICには、英 語及び中国語が話せるコンシェルジュを配置しており、 駅周辺施設、地下鉄や他の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。

(24) 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。

(25) 多言語翻訳ディスプレイ

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12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月に試験導入した。

(26) 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。

(27) 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、 多様な広報媒体を活用して広報活動を実施している。

(28) 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6年4月現在 4シリーズ、11パターンのデザインで53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

都営地下鉄全4路線で子育て応援スペースを導入 したことを記念して、令和5年3月に浅草線、令和6 年3月に三田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、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。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ご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、新たに新宿西口駅と門前仲町駅の二 駅への展開を予定している。



【こどもスマイルスポット】

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楽園駅とにおいて、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、 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「TokyoSubway 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TokyoSubway 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、PAS MO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PAS MO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」

子どもの育成を支え、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

バリアフリー対策等として、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。

平成26年度からは駅のバリアフリー化をより一層 進めるため、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んでいる。 また、更なる利便性向上を図るため、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

さらに、駅の大規模改良や駅に隣接した開発との接続等を契機として、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、令和5年度は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

化を進めていく。

全駅にご高齢の方、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。

才 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

三田線及び大江戸線では、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設け、車椅子等を 御利用のお客様の利便性向上を図っている(三田線の 一部駅を除く。)。

また、三田線では令和4年度から一部の車両を順次 8両編成化しているため、令和6年度までに新たに車 椅子スペースの乗降口となる箇所にも固定式スロープ を整備する等、段差・隙間対策に取り組んでいく。

新宿線では、ホームドアの設置に合わせて、ホーム 先端部全面をかさ上げし、車両の乗降口部分でホーム との隙間が広い箇所には、くし状ゴムを設置している。

ホームドアの整備が完了した浅草線においては、一 部の駅を除き令和6年度から段差・隙間対策に取り組 んでいく。

段差・隙間の情報をきめ細かくお知らせするため、 国が示した目安値を満たす乗降口をホームページに掲載しているとともに、同様の内容を駅のエレベーター の出入口の車椅子利用者が見やすい高さに掲示している。

(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 従来より低い荷物棚

幅広い方々に快適に御利用いただけるように、従来 より低い荷物棚を設置している。

キ ドアの開閉表示灯・ドア開案内装置

ドアの開閉を光の点滅で表示する開閉表示灯を設置している。

また、一部の車両では、ドアが開いていることを示 すための音声案内装置を設置している。

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6年度は計画値)

	区 分		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
駅施設	エ レ ベ ー タ ー (対象駅 106 駅)	駅基	106 249 (100. 0)	106 251 (100. 0)	106 252 (100. 0)	106 257 (100. 0)
	エスカレーター (対象駅 106 駅)	駅基	104 786 (98. 1)	104 790 (98. 1)	104 798 (98. 1)	104 806 (98. 1)
	駅 冷 房 (対象地下駅 98 駅)	駅	98 (100. 0)	98 (100. 0)	98 (100. 0)	
	車椅子使用者対応トイレ (※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	162 1, 274	172 1, 436	156 1, 256	
	フリースペース	編成 両	162 722	172 796	156 794	
	停車駅表示装置	編成 両	162 1, 274	172 1, 436	156 1, 256	
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)時点を基準としている。

^{%1} ご高齢の方、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、大気の浄化などの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、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など の場合、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】