

# 第 6 章 高 速 電 車 事 業

第 1 節	沿革と現状	67	(11)	駅ナンバリング	91
1	浅草線	67	(12)	分かりやすい案内サインへの改良	91
2	三田線	67	(13)	トイレの改修	91
3	新宿線	67	(14)	浅草線泉岳寺駅の大規模改良	92
4	大江戸線	68	(15)	浅草線リニューアル・プロジェクト	92
5	営業の概況	68	(16)	情報サービスの充実	92
第 2 節	主な取組	80	(17)	「サービス介助士」の資格取得	93
1	安全対策	80	(18)	コンシェルジュの配置	93
(1)	列車運行管理	80	(19)	J N T O 認定外国人観光案内所	93
(2)	安全設備	80	(20)	ツーリストインフォメーションセンターの開設	93
(3)	保守点検	80	(21)	タブレット端末による案内	93
(4)	ホーム等での安全対策	83	(22)	ロボットコンシェルジュの導入	94
(5)	停電対策	85	(23)	放置自転車対策	94
(6)	火災対策	85	(24)	子育て支援	94
(7)	J R 西日本福知山線事故を受けての 対応	85	3	地下鉄サービス一体化	95
(8)	浅草線 A T S の改良	85	(1)	東京の地下鉄のサービスの一体化	95
(9)	災害に対する備え	86	(2)	東京の地下鉄の一元化等に関する 協議会	95
(10)	駅構内における痴漢対策	87	(3)	東京の地下鉄の運営改革会議	95
(11)	訓練	87	4	バリアフリー化の推進	96
2	お客様サービス	88	(1)	駅施設	96
(1)	相互直通運転	88	(2)	人にやさしい車両	97
(2)	女性専用車の導入	89	5	環境対策	99
(3)	混雑対策	89	(1)	電力回生システム	99
(4)	大江戸線の車内騒音低減	89	(2)	屋上・壁面緑化	99
(5)	駅の冷房化	89	(3)	地下鉄駅・車内 L E D 照明	99
(6)	自動改札機の導入・更新	90	6	認定鉄道事業者制度	99
(7)	自動券売機の更新	90			
(8)	I C カード乗車券「P A S M O」	90			
(9)	都営交通ポイントサービス「T o K o P o」	90			
(10)	T O K Y O S T A R T E R K I T の発売開始	91			

## 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日の京浜急行羽田空港駅(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1.7 km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者を譲渡するか、又は第二種鉄道事業者を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、東京都地下鉄建設株が建設した。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。

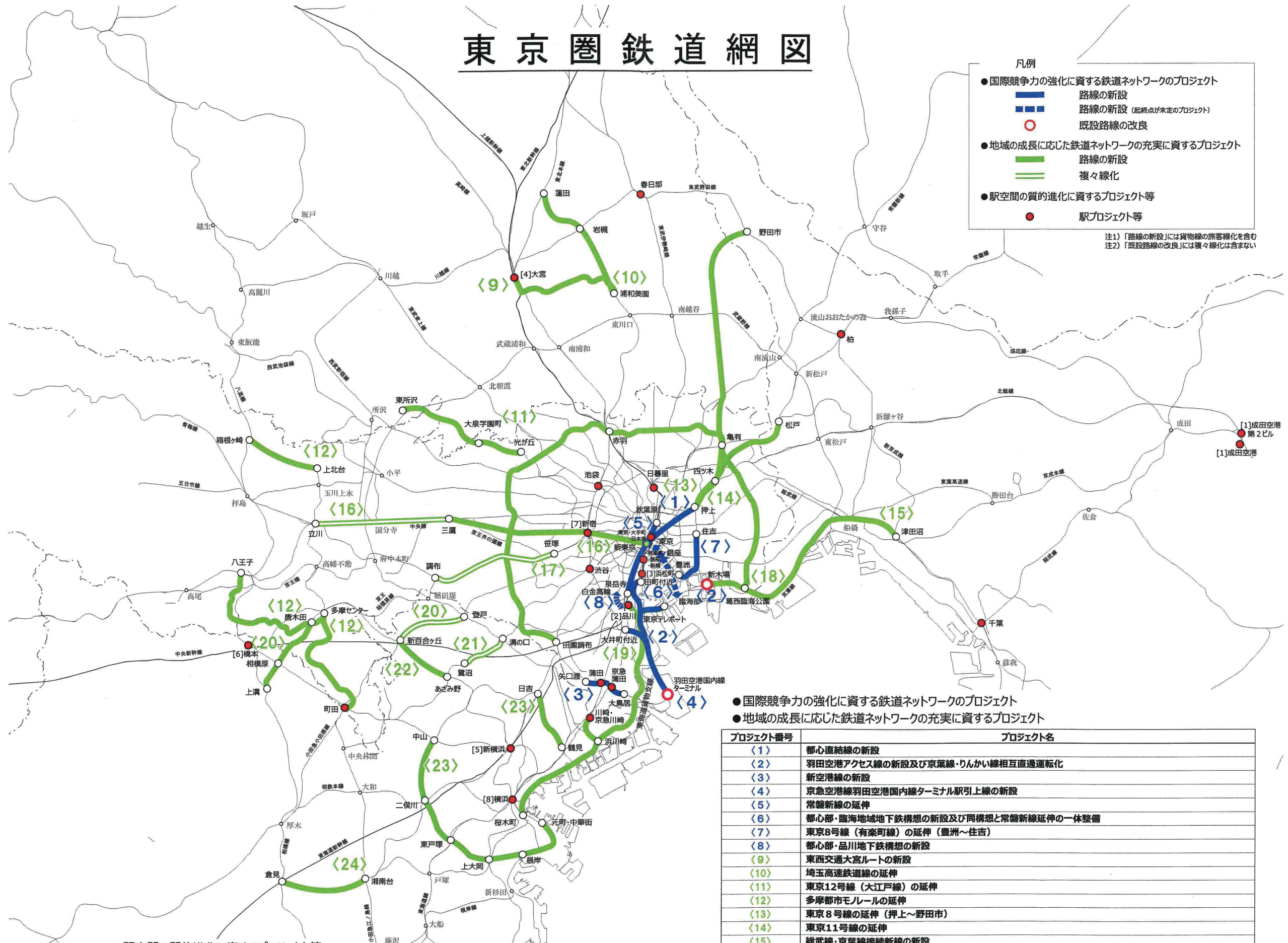
#### 5 営業の概況

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4年度の乗車人員は4線合わせて一日平均224万2千人となっている。



# 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ト）
  - 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チ線の新設
<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

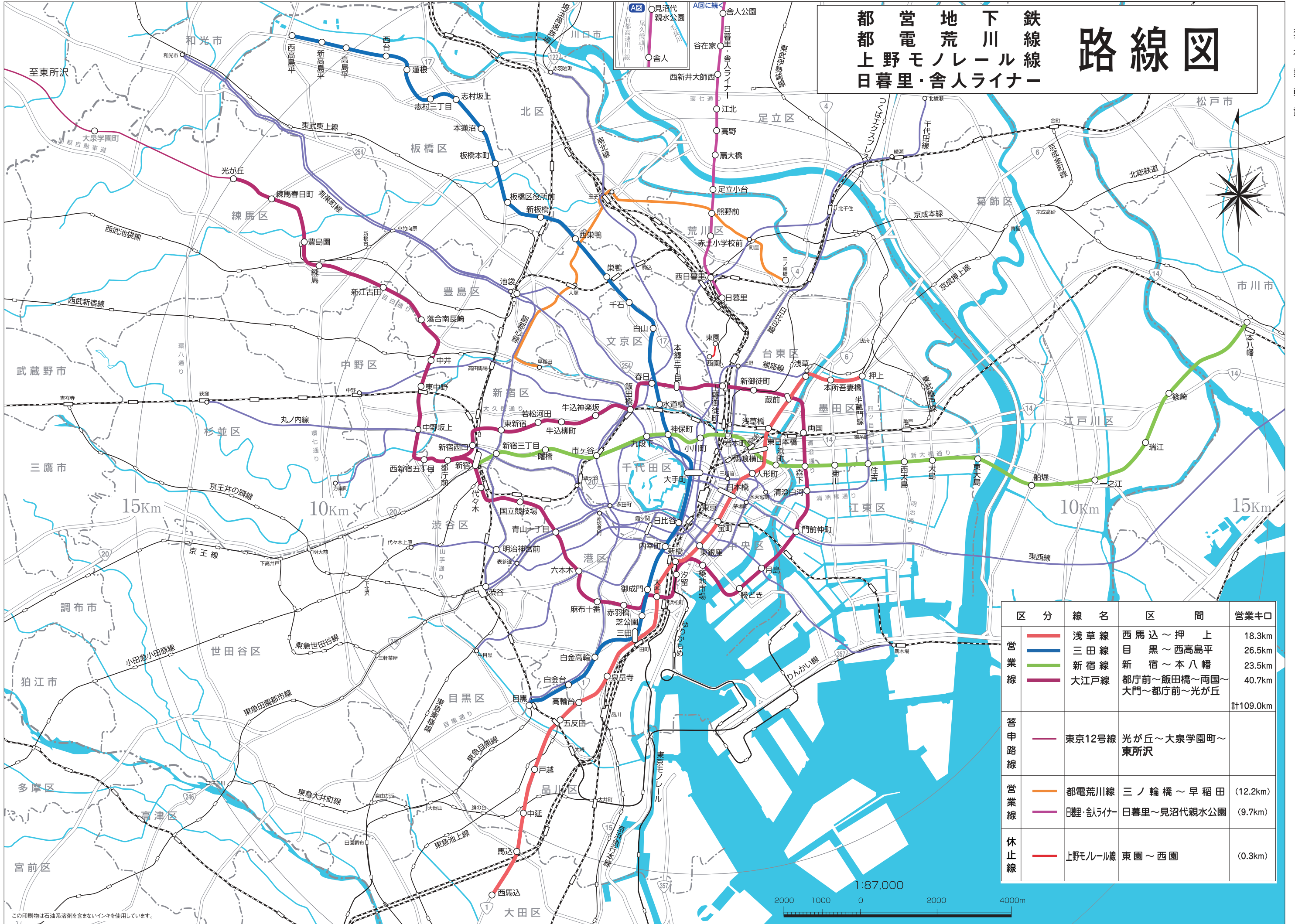
● 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

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]橋本駅	[7]新宿駅 [8]横浜駅	日暮里駅 東京駅・大手町駅・日本橋駅等 渋谷駅 池袋駅 新橋駅・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 千葉駅 柏駅 春日部駅



# 都営地下鉄線 都電荒川線 上野モノレール線 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
管申路線	東京12号線	光が丘～大泉学園町～東所沢	
営業線	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)
休止線	上野モノレール線	東園～西園	(0.3km)

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。

## 高 速 電 車 開 通 年 次 表

線	年月日	区 間	キ 口	線	年月日	区 間	キ 口
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
計			18.3 km		12.12. 12	都庁前 ～ 国立競技場	25.7
三 田 線	昭43.12. 27	巢鴨 ～ 高島平	10.4 km	計		40.7 km	
	47. 6. 30	日比谷 ～ 巢鴨	7.3	合 計			109.0 km
	48.11. 27	三田 ～ 日比谷	3.3				
	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				

第6章

### 運 転 概 要 (令和5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 2.5～4分 夕 4～7分 日中 5～6分	平日 朝 3分 夕 4.5分 日中 6分
運 転 概 要	相互直通運転	主な運転系統 西馬込～成田空港 81.8km 快特、特急 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2年度	令和3年度	令和4年度	
営業日数	日	365	365	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	1,190	1,206	1,216	
内 訳	定員 84人	両	22	22	30
	87人	両	12	12	12
	90人	両	86	84	76
	95人	両	66	66	90
	99人	両	36	36	36
	100人	両	258	252	228
	120人	両	12	2	0
	121人	両	44	54	54
	132人	両	32	40	48
	134人	両	168	168	162
	135人	両	0	0	0
	136人	両	98	94	56
	139人	両	—	—	26
	144人	両	84	84	84
	145人	両	44	76	108
	147人	両	74	74	48
148人	両	130	122	72	
149人	両	24	20	86	
延日使用車両	両	628,470	631,212	645,800	
1列車連結数	両	7.9	7.9	8.1	
客車走行キロ	千km	123,562	123,887	124,902	
電車用電力量	千kwh	234,536	235,933	238,675	
乗車人員	定期	千人	455,097	438,827	467,917
	定期外	千人	245,110	289,900	350,511
	計	千人	700,207	728,727	818,428
延人キロ	定期	千人km	3,429,836	3,301,228	3,500,465
	定期外	千人km	1,576,637	1,874,875	2,230,637
	計	千人km	5,006,473	5,176,103	5,731,102
運賃収入	定期	千円	54,085,874 (49,738,340)	52,422,862 (48,226,454)	55,505,183 (51,029,136)
	定期外	千円	50,206,979 (45,642,708)	59,497,039 (54,088,217)	71,324,447 (64,840,407)
	計	千円	104,292,853 (95,381,048)	111,919,901 (102,314,671)	126,829,630 (115,869,543)
乗車効率	%	36.2	37.3	41.0	
一日平均	使用車両	両	1,722	1,729	1,769
	客車走行キロ	km	338,525	339,417	342,197
	乗車人員	千人	1,918	1,997	2,242
	運賃収入	千円	285,734	306,630	347,478

(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2年度	令和3年度	令和4年度	
営業日数	日	365	365	365	
営業キロ	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	224	224	216	
内 訳	120人	両	12	2	0
	121人	両	44	54	54
	134人	両	168	168	162
	135人	両	0	0	0
延日使用車両	両	265,656	267,156	272,606	
1列車連結数	両	8.0	8.0	8.0	
客車走行キロ	千km	22,719	22,607	21,889	
表 定 速 度	km/h	(エアポート快特) 34.9	(エアポート快特) 33.5	(エアポート快特) 33.5	
		(普通) 30.6	(普通) 29.0	(普通) 29.0	
電車用電力量	千kwh	40,094	39,849	37,352	
乗車人員	定 期	千人	118,346	110,912	117,564
	定 期 外	千人	65,834	79,740	101,456
	計	千人	184,180	190,652	219,020
延人キロ	定 期	千人km	663,868	617,004	649,713
	定 期 外	千人km	328,916	399,640	503,008
	計	千人km	992,784	1,016,644	1,152,721
運賃収入	定 期	千円	12,040,494 (11,043,358)	11,372,026 (10,435,647)	12,015,093 (11,020,380)
	定 期 外	千円	10,579,788 (9,617,989)	12,789,069 (11,626,426)	16,207,092 (14,733,720)
	計	千円	22,620,282 (20,661,347)	24,161,095 (22,062,073)	28,222,185 (25,754,100)
乗 車 効 率	%	37.0	38.1	44.7	
一 日 平 均	使用車両	両	728	732	747
	客車走行キロ	km	62,244	61,936	59,970
	乗車人員	千人	505	522	600
	運賃収入	千円	61,973	66,195	77,321

(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2年度	令和3年度	令和4年度	
営 業 日 数	日	365	365	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	222	222	248	
内 訳	定員 136人	両	74	48	
	139人	両	—	26	
	147人	両	74	48	
	148人	両	74	48	
	149人	両	—	78	
延 日 使 用 車 両	両	83,784	83,818	94,042	
1 列 車 連 結 数	両	6.0	6.0	6.7	
客 車 走 行 キ 口	千km	21,552	21,542	24,085	
表 定 速 度	km/h	30.5	30.5	30.4	
電 車 用 電 力 量	千kwh	38,726	38,837	42,533	
乗 車 人 員	定 期	千人	111,758	109,790	120,654
	定 期 外	千人	55,823	66,547	79,365
	計	千人	167,581	176,337	200,019
延 人 キ 口	定 期	千人km	834,741	813,192	877,295
	定 期 外	千人km	336,356	400,290	471,199
	計	千人km	1,171,097	1,213,482	1,348,494
運 賃 収 入	定 期	千円	12,126,034 (11,153,031)	11,890,017 (10,938,457)	12,811,020 (11,775,865)
	定 期 外	千円	10,693,263 (9,721,148)	12,686,399 (11,533,090)	15,045,504 (13,677,731)
	計	千円	22,819,297 (20,874,179)	24,576,416 (22,471,547)	27,856,524 (25,453,596)
乗 車 効 率	%	41.8	43.3	43.1	
一 日 平 均	使 用 車 両	両	230	230	258
	客 車 走 行 キ 口	km	59,046	59,020	65,987
	乗 車 人 員	千人	459	483	548
	運 賃 収 入	千円	62,519	67,333	76,319

(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（新宿線）年度別施設及び運輸成績表

種 別		令和2年度	令和3年度	令和4年度	
営 業 日 数	日	365	365	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	264	288	280	
内 訳	定員 132人	両	32	40	48
	136人	両	24	20	8
	144人	両	84	84	84
	145人	両	44	76	108
	148人	両	56	48	24
	149人	両	24	20	8
延 日 使 用 車 両	両	142,354	141,920	140,156	
1 列 車 連 結 数	両	9.7	9.7	10.0	
客 車 走 行 キ 口	千km	32,717	32,643	32,085	
表 定 速 度	km/h	(急行) 48.2 (普通) 34.8	(急行) 47.3 (普通) 34.0	(急行) 47.4 (普通) 34.0	
電 車 用 電 力 量	千kwh	53,952	54,276	55,831	
乗 車 人 員	定 期	千人	130,854	128,809	136,758
	定 期 外	千人	71,883	84,480	99,613
	計	千人	202,737	213,289	236,371
延 人 キ 口	定 期	千人km	979,550	969,922	1,027,094
	定 期 外	千人km	447,762	530,588	613,144
	計	千人km	1,427,312	1,500,510	1,640,238
運 賃 収 入	定 期	千円	14,218,921 (13,060,292)	14,048,404 (12,905,261)	14,797,148 (13,586,092)
	定 期 外	千円	14,174,828 (12,886,207)	16,752,553 (15,229,594)	19,518,049 (17,743,681)
	計	千円	28,393,749 (25,946,499)	30,800,957 (28,134,855)	34,315,197 (31,329,773)
乗 車 効 率	%	33.8	35.7	39.6	
一 日 平 均	使 用 車 両	両	390	389	384
	客 車 走 行 キ 口	km	89,636	89,434	87,903
	乗 車 人 員	千人	555	584	648
	運 賃 収 入	千円	77,791	84,386	94,014

(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。JR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2年度	令和3年度	令和4年度	
営 業 日 数	日	365	365	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	480	472	472	
内 訳	定員 84人	両	22	22	30
	87人	両	12	12	12
	90人	両	86	84	76
	95人	両	66	66	90
	99人	両	36	36	36
	100人	両	258	252	228
延 日 使 用 車 両	両	136,676	138,318	138,996	
1 列 車 連 結 数	両	8.0	8.0	8.0	
客 車 走 行 キ 口	千km	46,574	47,095	46,843	
表 定 速 度	km/h	29.0	29.0	29.0	
電 車 用 電 力 量	千kwh	101,764	102,972	102,959	
乗 車 人 員	定 期	千人	149,195	142,415	149,922
	定 期 外	千人	89,471	104,591	123,967
	計	千人	238,666	247,006	273,889
延 人 キ 口	定 期	千人km	951,677	901,110	946,363
	定 期 外	千人km	463,603	544,357	643,286
	計	千人km	1,415,280	1,445,467	1,589,649
運 賃 収 入	定 期	千円	15,700,425 (14,481,659)	15,112,415 (13,947,089)	15,881,922 (14,646,799)
	定 期 外	千円	14,759,100 (13,417,364)	17,269,018 (15,699,107)	20,553,802 (18,685,275)
	計	千円	30,459,525 (27,899,023)	32,381,433 (29,646,196)	36,435,724 (33,332,074)
乗 車 効 率	%	34.2	34.5	38.1	
一 日 平 均	使 用 車 両	両	374	379	381
	客 車 走 行 キ 口	km	127,599	129,027	128,337
	乗 車 人 員	千人	654	677	750
	運 賃 収 入	千円	83,451	88,716	99,824

(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。JR基準で算出）。

【浅草線乗降人員表】

(令和4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	9,910	12,316	22,226	18,824	17,768	25.1
	新宿線	8	0	8	8	7	14.3
	京成線	32,159	19,001	51,160	49,833	46,027	11.2
	京成B	110	1,460	1,570	1,638	602	160.8
	北総線	12,159	5,040	17,200	17,531	15,243	12.8
	東京メトロ線	200	587	787	1,082	560	40.5
	東武線	2,392	0	2,392	3,430	2,254	6.1
計	56,937	38,405	95,342	92,347	82,461	15.6	
本所吾妻橋		4,825	4,112	8,936	8,618	7,748	15.3
浅草	自線	6,351	11,735	18,086	20,780	12,993	39.2
	東京メトロ線	1,457	1,436	2,893	3,460	2,426	19.2
	東武線	253	142	395	363	343	15.2
	計	8,061	13,313	21,373	24,603	15,763	35.6
蔵前	自線	5,740	5,621	11,361	11,368	9,544	19.0
	大江戸線	2,157	3,393	5,550	5,264	4,679	18.6
	計	7,897	9,013	16,910	16,632	14,223	18.9
浅草橋	自線	7,744	12,609	20,352	19,750	16,583	22.7
	JR線	5,363	0	5,363	5,363	5,031	6.6
	計	13,106	12,609	25,715	25,113	21,614	19.0
東日本橋	自線	5,183	5,521	10,703	10,669	9,430	13.5
	新宿線	11,078	11,978	23,056	23,005	20,698	11.4
	JR線	231	0	231	231	235	-1.7
	計	16,493	17,498	33,991	33,905	30,362	12.0
人形町	自線	7,385	6,889	14,274	14,312	12,669	12.7
	東京メトロ線	4,484	4,063	8,547	8,003	7,253	17.8
	計	11,869	10,951	22,820	22,315	19,922	14.5
	日本橋						
日本橋	自線	9,067	7,251	16,317	16,660	14,485	12.6
	三田線	26	0	26	26	27	-3.7
	大江戸線	4	0	4	4	4	0.0
	東京メトロ線	12,935	9,578	22,513	22,563	20,167	11.6
	計	22,032	16,829	38,860	39,253	34,683	12.0
宝町		7,478	4,862	12,340	12,769	11,225	9.9
東銀座	自線	11,162	11,524	22,685	23,302	19,522	16.2
	三田線	8	0	8	8	6	33.3
	東京メトロ線	5,767	4,904	10,671	11,035	9,092	17.4
	計	16,936	16,427	33,364	34,345	28,620	16.6
新橋	自線	9,317	15,088	24,406	24,189	19,760	23.5
	JR線	4,839	0	4,839	4,839	4,497	7.6
	東京メトロ線	2,742	2,744	5,486	5,694	4,781	14.7
	ゆりかもめ	961	0	961	961	889	8.1
	計	17,859	17,833	35,692	35,684	29,928	19.3
大門	自線	9,387	8,950	18,338	18,485	15,950	15.0
	大江戸線	10,334	11,610	21,944	22,064	19,411	13.0
	東モノ線	626	0	626	626	631	-0.8
	計	20,348	20,560	40,908	41,175	35,992	13.7
三田	自線	10,715	8,581	19,297	19,539	16,976	13.7
	三田線	12,405	11,211	23,616	23,678	20,470	15.4
	計	23,120	19,793	42,913	43,217	37,446	14.6
泉岳寺	自線	8,790	4,186	12,975	13,142	12,129	7.0
	JR線	34	0	34	34	34	0.0
	京急線	34,850	37,329	72,180	72,305	60,059	20.2
	計	43,675	41,515	85,189	85,482	72,223	18.0
高輪台		3,396	2,533	5,929	6,181	5,487	8.1
五反田	自線	7,648	11,291	18,939	19,355	17,386	8.9
	JR線	5,877	0	5,877	5,877	5,451	7.8
	東急線	1,302	0	1,302	1,302	1,260	3.3
	計	14,826	11,291	26,117	26,534	24,097	8.4
戸越	自線	4,917	4,342	9,259	8,810	8,644	7.1
	東急線	111	0	111	111	101	9.9
	計	5,028	4,342	9,370	8,921	8,745	7.1
中延	自線	4,743	4,959	9,701	9,483	9,265	4.7
	東急線	2,617	0	2,617	2,617	2,566	2.0
	計	7,359	4,959	12,318	12,099	11,831	4.1
馬込		7,300	4,712	12,012	11,515	11,164	7.6
西馬込		13,549	6,404	19,954	19,348	18,802	6.1
浅草線計		322,094	277,961	600,055	600,055	522,336	14.9

(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4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	4,164	1,802	5,965	5,722	5,599	6.5	
新高島平	3,053	1,306	4,360	4,277	4,160	4.8	
高島平	8,509	4,134	12,643	12,536	12,158	4.0	
西台	7,536	3,801	11,337	11,310	10,735	5.6	
蓮根	5,710	3,191	8,901	8,731	8,221	8.3	
志村三丁目	9,317	4,839	14,155	13,849	13,240	6.9	
志村坂上	8,624	4,884	13,508	13,554	12,768	5.8	
本蓮沼	7,328	4,015	11,343	11,035	10,403	9.0	
板橋本町	10,618	6,015	16,633	16,002	15,232	9.2	
板橋区役所前	9,331	6,356	15,687	15,600	14,631	7.2	
新板橋	自線	5,646	5,210	10,856	10,814	10,017	8.4
	JR線	2,296	0	2,296	2,296	2,156	6.5
	計	7,941	5,210	13,152	13,110	12,173	8.0
西巣鴨	8,770	4,664	13,433	13,034	11,794	13.9	
巣鴨	自線	10,085	14,731	24,816	25,483	22,289	11.3
	JR線	15,893	0	15,893	15,893	13,685	16.1
	計	25,979	14,731	40,710	41,376	35,974	13.2
千石	8,850	5,409	14,259	13,881	12,511	14.0	
白山	15,343	6,130	21,473	21,189	14,666	46.4	
春日	自線	6,610	6,665	13,275	12,894	11,730	13.2
	大江戸線	8,078	6,238	14,315	14,626	12,670	13.0
	東京メトロ線	1,570	1,173	2,743	2,739	2,439	12.5
	計	16,257	14,076	30,333	30,258	26,839	13.0
水道橋	自線	7,341	8,793	16,134	16,786	12,421	29.9
	JR線	3,509	0	3,509	3,509	2,813	24.7
	計	10,850	8,793	19,643	20,295	15,234	28.9
神保町	自線	9,788	7,188	16,976	17,157	14,891	14.0
	新宿線	18,640	13,877	32,517	32,221	28,843	12.7
	大江戸線	5	0	5	5	3	66.7
	東京メトロ線	5,175	4,087	9,262	9,516	7,675	20.7
	計	33,607	25,153	58,760	58,899	51,411	14.3
大手町	自線	14,364	9,280	23,644	24,632	20,851	13.4
	浅草線	26	0	26	26	27	-3.7
	大江戸線	2	0	2	2	4	100.0
	東京メトロ線	12,459	7,853	20,312	20,003	17,900	13.5
	計	26,850	17,134	43,984	44,662	38,781	13.4
日比谷	自線	7,890	8,055	15,945	16,383	13,819	15.4
	浅草線	8	0	8	8	6	33.3
	大江戸線	2	0	2	2	2	0.0
	JR線	1,018	0	1,018	1,018	932	9.2
	東京メトロ線	10,455	7,993	18,448	18,699	16,246	13.6
計	19,373	16,048	35,421	36,109	31,005	14.2	
内幸町	8,136	6,477	14,612	15,234	13,278	10.0	
御成門	11,817	7,070	18,886	19,313	17,207	9.8	
芝公園	6,877	4,635	11,512	11,750	10,294	11.8	
三田	自線	10,145	6,697	16,842	17,060	14,214	18.5
	浅草線	12,405	11,273	23,678	23,616	20,422	15.9
	JR線	862	0	862	862	819	5.3
	計	23,412	17,970	41,383	41,538	35,456	16.7
白金高輪	自線	4,546	4,057	8,603	8,917	7,978	7.8
	東京メトロ線	691	813	1,504	1,510	1,269	18.5
	計	5,238	4,869	10,107	10,426	9,247	9.3
白金台	2,157	1,918	4,074	4,653	3,609	12.9	
目黒	自線	5,162	4,106	9,268	8,579	8,230	12.6
	JR線	529	0	530	530	493	7.5
	東急線	19,222	12,701	31,923	30,544	27,764	15.0
	計	24,913	16,808	41,721	39,653	36,486	14.3
三田線計	330,559	217,438	547,997	547,997	483,114	13.4	

(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4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	15,858	18,106	33,964	35,475	29,908	13.6
	大江戸線	4,225	5,146	9,370	9,249	8,331	12.5
	JR線	3,766	0	3,766	3,766	3,356	12.2
	京王線	44,724	29,220	73,944	70,890	65,295	13.2
	西武線	166	0	166	166	143	16.1
	小田急線	3,416	131	3,547	3,651	3,072	15.5
	計	72,155	52,603	124,758	123,197	110,104	13.3
新宿三丁目	自線	7,913	10,586	18,499	19,999	15,707	17.8
	東京メトロ線	5,962	5,340	11,302	11,367	9,916	14.0
	計	13,875	15,926	29,801	31,366	25,623	16.3
曙橋		9,408	7,778	17,186	16,693	15,575	10.3
市ヶ谷	自線	11,793	7,124	18,917	19,646	17,186	10.1
	大江戸線	0	0	0	0	2	-100.0
	JR線	1,243	0	1,243	1,243	1,193	4.2
	東京メトロ線	10,045	8,302	18,348	18,714	16,452	11.5
	計	23,081	15,427	38,508	39,604	34,834	10.5
九段下	自線	9,766	6,256	16,021	16,084	13,415	19.4
	大江戸線	3	0	3	3	2	-
	東京メトロ線	15,519	16,247	31,766	31,510	27,062	17.4
	計	25,287	22,503	47,790	47,596	40,478	18.1
神保町	自線	11,219	7,664	18,882	18,720	16,598	13.8
	三田線	18,640	13,582	32,221	32,517	28,496	13.1
	大江戸線	2	0	2	2	1	-
	東京メトロ線	1,096	897	1,993	2,141	2,147	-7.2
	計	30,956	22,142	53,098	53,380	47,242	12.4
小川町	自線	9,854	5,738	15,592	15,771	14,309	9.0
	東京メトロ線	8,601	6,821	15,422	15,638	13,575	13.6
	計	18,455	12,559	31,014	31,409	27,884	11.2
岩本町	自線	8,568	8,714	17,283	17,457	15,208	13.6
	JR線	1,652	0	1,652	1,652	1,633	1.2
	東京メトロ線	1,802	1,484	3,286	3,202	2,820	16.5
	TX線	730	0	730	730	659	10.8
	計	12,752	10,198	22,950	23,041	20,321	12.9
馬喰横山	自線	9,466	10,497	19,963	19,907	17,692	12.8
	浅草線	11,078	11,927	23,005	23,056	20,644	11.4
	JR線	5,160	0	5,160	5,160	4,696	9.9
	計	25,705	22,424	48,129	48,124	43,031	11.8
浜町		5,021	4,245	9,266	9,369	8,263	12.1
森下	自線	4,696	5,649	10,345	10,193	9,307	11.2
	大江戸線	11,073	10,078	21,151	22,000	19,657	7.6
	計	15,769	15,727	31,496	32,193	28,964	8.7
菊川		6,204	4,436	10,640	10,520	10,115	5.2
住吉	自線	5,095	3,664	8,759	8,631	8,218	6.6
	浅草線	8	0	8	8	7	14.3
	東京メトロ線	5,726	4,049	9,775	9,859	8,997	8.6
	計	10,829	7,713	18,542	18,498	17,223	7.7
西大島		7,283	5,172	12,456	12,417	11,519	8.1
大島		8,893	5,713	14,606	14,228	13,742	6.3
東大島		8,823	4,990	13,814	13,778	12,863	7.4
船堀		16,653	10,443	27,095	26,886	25,543	6.1
一之江		12,940	6,878	19,818	19,536	18,424	7.6
瑞江		16,332	8,692	25,024	24,967	23,446	6.7
篠崎		11,984	6,324	18,308	18,074	17,389	5.3
本八幡	自線	12,840	11,019	23,859	23,283	22,799	4.6
	JR線	5,203	0	5,203	5,203	5,073	2.6
	京成線	4,230	0	4,230	4,230	3,899	8.5
	計	22,273	11,019	33,292	32,716	31,770	4.8
新宿線計		374,679	272,913	647,592	647,592	584,354	10.8

(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4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	5,064	11,247	16,312	14,577	14,585	11.8
	JR線	2,000	0	2,000	2,000	1,948	2.7
	東京メトロ線	664	507	1,170	1,134	1,106	5.8
	京王線	1,708	0	1,708	1,708	1,598	6.9
	西武線	1,426	51	1,477	1,579	1,418	4.2
	小田急線	1,539	0	1,539	1,539	1,450	6.1
	計	12,402	11,805	24,207	22,538	22,104	9.5
東新宿	自線	5,641	6,288	11,929	11,653	10,597	12.6
	東京メトロ線	2,088	1,831	3,919	3,929	3,592	9.1
	計	7,729	8,119	15,848	15,581	14,189	11.7
若松河田		7,991	5,206	13,197	13,368	12,811	3.0
牛込柳町		5,464	4,081	9,545	9,281	8,884	7.4
牛込神楽坂		3,058	2,990	6,048	6,383	5,561	8.8
飯田橋	自線	3,903	3,755	7,658	7,626	6,922	10.6
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	大江戸線	6	0	6	6	4	—
	JR線	452	0	452	452	441	2.5
	東京メトロ線	2,365	1,900	4,265	4,280	3,833	11.3
	計	6,726	5,655	12,380	12,364	11,200	10.5
春日	自線	4,795	3,872	8,667	8,328	7,573	14.4
	三田線	8,070	6,548	14,618	14,307	12,982	12.6
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	2,063	1,164	3,227	3,148	2,880	12.0
	計	14,928	11,584	26,512	25,784	23,435	13.1
本郷三丁目	自線	4,933	3,034	7,966	8,266	7,108	12.1
	東京メトロ線	433	673	1,106	1,050	915	20.9
	計	5,366	3,706	9,073	9,316	8,023	13.1
上野御徒町	自線	5,443	8,613	14,056	14,152	12,141	15.8
	JR線	2,730	0	2,730	2,730	2,716	0.5
	東京メトロ線	3,851	2,996	6,846	6,700	6,156	11.2
	計	12,024	11,609	23,633	23,582	21,014	12.5
新御徒町	自線	5,665	9,327	14,992	14,094	13,251	13.1
	TX線	9,579	0	9,579	9,579	8,680	10.4
	計	15,245	9,327	24,572	23,674	21,931	12.0
蔵前	自線	5,063	4,253	9,316	9,439	7,989	16.6
	浅草線	2,157	3,107	5,264	5,550	4,470	17.8
	計	7,221	7,360	14,580	14,989	12,459	17.0
両国	自線	7,484	6,072	13,556	13,338	12,244	10.7
	JR線	751	0	751	751	755	-0.5
	計	8,235	6,072	14,307	14,090	12,999	10.1
森下	自線	3,677	2,797	6,474	6,292	5,938	9.0
	新宿線	11,073	10,927	22,000	21,151	20,379	8.0
	計	14,750	13,724	28,474	27,443	26,317	8.2
清澄白河	自線	5,071	4,158	9,229	9,906	8,384	10.1
	三田線	1	0	1	1	3	—
	東京メトロ線	4,204	3,873	8,077	7,605	7,162	12.8
	計	9,276	8,031	17,307	17,512	15,548	11.3
門前仲町	自線	7,479	6,503	13,982	15,045	12,974	7.8
	浅草線	4	0	4	4	4	0.0
	三田線	1	0	1	1	1	—
	新宿線	1	0	1	1	0	—
	大江戸線	6	0	6	6	4	—
	東京メトロ線	12,271	8,108	20,379	19,168	18,774	8.5
	計	19,761	14,611	34,372	34,224	31,758	8.2
月島	自線	6,651	6,323	12,975	13,881	11,475	13.1
	三田線	2	0	2	2	2	0.0
	新宿線	0	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	9,561	6,915	16,476	15,670	14,392	14.5
	計	16,215	13,238	29,453	29,554	25,869	13.9
勝どき		23,172	14,174	37,346	37,430	36,991	1.0

(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4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	5,296	4,141	9,438	10,182	8,459	11.6
汐留	自線	5,592	7,257	12,850	13,186	22.6
	ゆりかもめ	584	0	584	584	15.2
	計	6,176	7,257	13,433	13,770	22.2
大門	自線	10,012	11,233	21,245	21,388	13.5
	浅草線	10,334	11,730	22,064	21,944	13.5
	JR線	2,882	0	2,882	2,882	1.7
	東モノ線	894	0	894	894	3.7
計	24,123	22,962	47,086	47,109	12.5	
赤羽橋	7,725	7,273	14,998	14,898	12,593	19.1
麻布十番	自線	5,594	6,726	12,320	12,178	10.5
	三田線	8	0	8	8	—
	新宿線	0	0	0	0	—
	東京メトロ線	816	988	1,804	1,764	11.7
計	6,418	7,714	14,132	13,950	12,771	10.7
六本木	自線	14,002	17,462	31,464	32,352	18.1
	東京メトロ線	1,389	2,137	3,527	3,479	15.4
	計	15,392	19,599	34,991	35,831	17.8
青山一丁目	自線	5,841	4,144	9,985	10,117	11.9
	三田線	5	0	5	5	66.7
	新宿線	4	0	4	4	—
	東京メトロ線	7,720	10,533	18,254	17,576	17.6
計	13,571	14,677	28,248	27,702	24,456	15.5
国立競技場	1,749	3,478	5,228	5,196	3,614	44.7
代々木	自線	3,022	6,805	9,826	9,902	12.8
	JR線	3,949	0	3,949	3,949	7.7
	計	6,971	6,805	13,776	13,852	11.3
新宿	自線	8,713	14,236	22,950	26,077	15.3
	新宿線	4,225	5,024	9,249	9,370	11.3
	JR線	4,185	0	4,185	4,185	11.2
	京王線	8,237	4,797	13,034	12,673	11.1
	小田急線	3,242	122	3,364	3,370	10.6
計	28,603	24,180	52,782	55,676	46,742	12.9
都庁前	10,833	8,483	19,317	20,640	17,197	12.3
西新宿五丁目	7,789	6,165	13,954	13,382	12,914	8.1
中野坂上	自線	6,458	3,743	10,201	10,335	7.5
	東京メトロ線	4,070	3,082	7,152	7,195	9.0
	計	10,528	6,825	17,353	17,530	16,049
東中野	自線	3,539	4,560	8,098	8,431	7.0
	JR線	3,156	0	3,156	3,156	3.1
	計	6,695	4,560	11,255	11,587	10,625
中井	自線	3,725	4,116	7,841	7,577	14.5
	西武線	2,833	682	3,515	3,253	7.4
	計	6,558	4,798	11,356	10,830	10,120
落合南長崎	7,308	5,073	12,381	12,136	11,513	7.5
新江古田	8,038	5,140	13,177	12,911	12,290	7.2
練馬	自線	10,574	12,541	23,116	23,628	7.9
	西武線	10,123	1,601	11,724	11,044	7.2
	計	20,697	14,142	34,840	34,671	32,368
豊島園	2,724	2,190	4,914	4,784	4,352	12.9
練馬春日町	6,397	3,998	10,394	10,279	9,702	7.1
光が丘	17,591	8,887	26,478	26,353	24,965	6.1
大江戸線計	410,745	339,638	750,383	750,383	676,730	10.9

(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、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-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属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を行う体制を採り、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<sup>※1</sup>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（ホームドアのない浅草線の一部の駅においては、全駅内方線※<sup>2</sup>付き）を敷設している。

### オ ホームドア（可動式ホーム柵）

都営地下鉄では、既に三田線、新宿線及び大江戸線の全駅にホームドアを設置し運用している。

浅草線については、利用者が10万人以上の大門駅、三田駅及び泉岳寺駅並びに東京2020大会開催時に多くの乗換客が見込まれた新橋駅において、令和元年度にホームドアの先行整備を行い、加えて、令和5年5月までに東銀座駅ほか7駅への整備を完了した。浅草線のホームドアは、車両の大規模改良を要しない方式を採用しており、平成29年度にはホームドア整備を行うための検証を、民間企業と共同で実施した。今後は、令和5年度までに、局が管理する全ての駅での整備完了を目指していく。押上駅については、令和3年12月3日に京成電鉄と「押上駅ホームドア整備に関する基本協定」を締結し、駅を管理する京成電鉄が整備主体となり、令和5年度までの整備完了を目指している。

なお、ホームドアが整備されていない浅草線の各駅ホーム両端には、転落防止のための「ホーム端転落防止柵」を設置している。

※2 内方線：点状ブロックの横にある、ホームの内側を示す凸型の黄色線

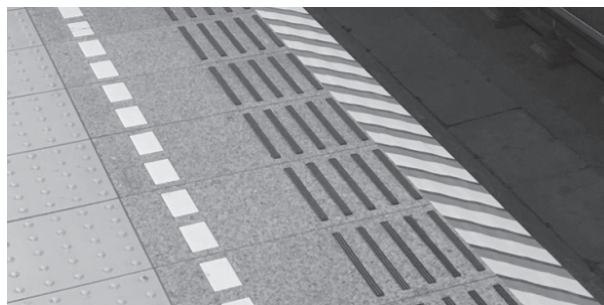


【大江戸線ホームドア】

### カ その他のホーム転落事故防止の取組

#### （ア）ホーム終端部への警告及び視認性向上表示

転落防止対策として、ホームドアのない浅草線ホーム縁端部に警告表示のゼブラシートを設置し、お客様へ注意喚起を実施している。



【浅草線 ホーム縁端部警告表示】

#### （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令和元年度に1基設置し、運用している。今後は、令和5年度までにさらに4基の設置完了を目指している。

#### （ウ）警備員の配置

視覚障害者の転落防止対策として、ホームドアが設置されていない浅草線の一部の駅については、令和5年4月1日現在、7駅に警備員を配置し、視覚障害者の安全確保に努めている。

#### （エ）「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<sup>ほろ</sup>

ホームドアのない浅草線においては、ホームから車両連結部への転落を防止するため、幌<sup>ほろ</sup>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<sup>りょう</sup>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<sup>テグ</sup>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-ATS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-A-T-S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-A-T-S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-A-T-S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<sup>りょう</sup>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<sup>※3</sup>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

※3 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

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するほか、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。



【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4年度は、大江戸線春日駅において、テロ・不審者対応訓練として、両社局の係員が協力して警察等への連絡通報、お客様の避難誘導及び不審者の制圧を行った。



【駅係員によるさすまた取扱訓練】

### 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、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両に増強することとした。令和4年5月14日から順次運用を開始し、同年10月までに更新を完了した。

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) 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。

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、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) 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PA



SMO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。

#### (10) 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「TOKYO STARTER KIT」の発売を開始した。この乗車券は、Tokyo Subway Ticket（72時間券）及び都バス一日乗車券に、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。

#### (11) 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。

#### (12) 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）やピクトグラムを採用、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。

#### (13) 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（※5）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。

※5 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。



#### (14) 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、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。

#### (15) 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、“T o k y o 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

令和元年度に先行4駅（新橋、大門、三田及び泉岳寺）への整備を完了しており、加えて令和5年5月までに東銀座駅ほか7駅の整備を完了した。令和5年度までに交通局が管理する全ての駅での整備完了を目指す。

なお、押上駅については、令和3年12月3日に京成電鉄と「押上駅ホームドア整備に関する基本協定」を締結し、駅を管理する京成電鉄が整備主体となり、令和5年度までの整備完了を目指している。

##### 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。

#### (16) 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。

#### (17) 「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5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。

#### (18) 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5年4月1日現在、都営地下鉄計13駅に配置している。

#### (19) 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。

#### (20) 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。

#### (21) 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。

## (22) 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。（新橋駅は令和5年3月末をもって撤去）

ロボットとの音声会話や付属のディスプレイを活用し、人との接触を伴わない「非対面」で、乗換経路や駅周辺情報などの案内が可能となっている。

## (23) 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ぶ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。

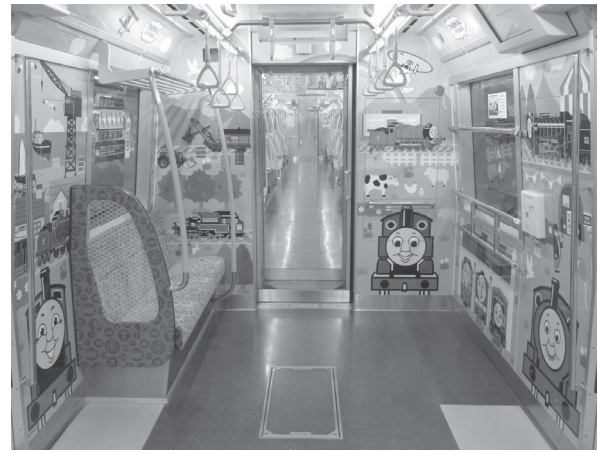
## (24) 子育て支援

### 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5年4月現在4シリーズ、11パターンのデザインで36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。

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月に浅草線の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。



【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、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「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化を進めていく。

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4年度は浅草線日本橋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。

## 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に、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。

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。

#### 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 つり手の改良

お客様の多様性を考慮し、「低いつり手」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かま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。

#### 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5年度は計画値)

区 分			令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
駅施設	エレベーター (対象駅 106 駅)	駅基	106 248 (100.0)	106 249 (100.0)	106 249 (100.0)	106 251 (100.0)
		駅基	104 786 (98.1)	104 786 (98.1)	104 786 (98.1)	104 790 (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	153	154	158	
		両	1,190	1,206	1,260	
	車椅子スペース 2両/編成(10-300形は4両/編成)	編成	153	154	158	
	両	362	368	374		
	停車駅表示装置	編成	153	154	158	
	両	1,190	1,206	1,260		
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。

大島車両検修場では、車両基地の外壁に1,080株の植物による都のシンボルマークを模した壁面緑化等に取り組んでいる。

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】