
第11章 デジタル化の推進

第1節	デジタル化の歩み	125
第2節	デジタル化の現状	125
第3節	主な取組	126
1	BPR の推進	126
2	データ利活用の推進	126

第1節 デジタル化の歩み

交通局は、昭和40年に汎用コンピュータ（ホストコンピュータ）を導入し、以来、主に大量かつ定型的な事務処理に使用してきた。

その後、デジタル技術の進歩もあり、サーバを利用したシステムへのダウンサイジング（小型化）が可能になったことから、交通局においても段階的にシステムの再構築を進めてきた。

平成16年4月に人事給与システムを専用サーバへ移行したのをはじめとして、運輸統計システムを各部の所管する業務システムへ移行した結果、平成20年3月をもって汎用コンピュータの利用は終了した。

一方、交通局では、昭和58年から非定型的な事務の効率化等を目的として、パソコンの設置を進めてきた。

また、進歩の著しいネットワーク技術を利用して、段階的に情報ネットワークを整備してきた。

平成15年12月には、交通局の情報ネットワークを全庁的なネットワークであるTAIMS（東京都高度情報化推進システム）に接続したことにより、東京都の他部局との情報の交換や共有化が容易となった。

平成22年度から令和6年度まで、「東京都交通局電子情報処理規程」に基づき、「東京都交通局電子情報処理基本計画」を策定し、情報システムの最適化やICT経費の適性化などの取組を行ってきた。

平成30年度には、テレワーク環境を構築し、本局管理職向けに100台の端末を導入した。令和元年度には本局職員及び事業所管理職向けにテレワーク用端末を650台追加導入するなど、在宅勤務型のテレワークを推進した。

令和元年12月には、交通局のネットワーク環境等の特性を考慮した上で、総務省が各自治体に求めていた情報セキュリティを抜本的に強化する対策であるネットワーク分離を実施した。具体的には、強固なセキュリティを確保し、知事部局と連携して内部事務を行うことを目的とした「総務局接続系」ネットワークと、局事業

に貢献するために必要なインターネット接続や各部システムの利用環境を提供することを目的とした「交通局LAN」ネットワークとの2つのネットワークにより構成されていた。

その後、令和6年度から令和7年度において、職員の利便性向上や多様な働き方に柔軟に対応するため、セキュリティを強化した上で、これまでの2つの情報ネットワークを知事部局の情報ネットワークに順次統合している。

第2節 デジタル化の現状

交通局では、デジタル技術を積極的に利用し、ホームページや都営交通アプリによる運行情報、案内情報の提供、都営交通チャットボットによるお問合せへの対応、オープンデータの推進等により、お客様サービスの質を高めている。

また、デジタル技術を活用し、業務処理における省力化、迅速化、正確性の向上等を図っている。

さらに、情報通信ネットワークや情報処理システムの利用が拡大し、社会全体でデジタル化が進む一方で、個人情報情報の漏えい等、人為的な原因による情報セキュリティ事故が後を絶たない。加えて、不正アクセス、新たな攻撃手法による情報の窃取や破壊、改ざん等、これまでにない脅威も増大しており、情報セキュリティ対策が今日における重大かつ緊急の課題となっている。こうした状況を受け、東京都では、「東京都情報セキュリティポリシー」を見直し、平成27年10月にサイバーセキュリティに対する脅威の深刻化等を踏まえた全庁横断的な「東京都サイバーセキュリティポリシー」を策定した。交通局においても、このポリシーに基づき、適切な運用管理を実施している。

第3節 主な取組

東京都では、令和3年3月、DX（デジタル・トランスフォーメーション）の推進を梃子として、都政の構造改革を推進し、都政のQOS、都民のQOLを高めることとした「シン・トセイ」を策定し、令和7年3月には、「シン・トセイX」に改定した。

交通局としても、これらの方針を踏まえ、行政手続のデジタル化や未来型オフィスへの対応など、着実にデジタル化の推進に取り組むとともに、混雑予測情報の提供プロジェクト、地下鉄軌道管理のデジタル管理プロジェクト、遺失物問合せ向上プロジェクトからなるリーディングプロジェクトを進めた。

更に、交通局では、東京都交通局経営計画2025に基づき、以下の取組を進めている。

1 BPRの推進

交通局では、生産年齢人口の減少等に伴う今後の担い手不足を見据えて、デジタル技術も活用しながら業務の変革を計画的に推進することとしている。具体的には、デジタルツールを用いたBPRを実施し、好事例を局内で共有するとともに、文章生成AIの活用や中核的なDX人材の育成等を進めている。

2 データ利活用の推進

交通局では、都営交通のデータを公共交通オープンデータ協議会や都が運営するカタログサイト等を通じて、オープンデータとして提供し、民間企業におけるアプリ開発（新たなサービス及びビジネスの創出）等を促進することで、お客様への多様な情報提供につなげることが期待できるため、オープンデータの取組を進めている。

公共交通オープンデータ協議会へのデータ提供は、平成29年度の「第1回東京公共交通オープンデータチャレンジ」（同協議会が主催するアプリコンテスト）から

行っている。令和元年度からは、アプリコンテストに参加していない民間アプリ開発者等もデータ利用を可能とするため、同協議会が運営する「公共交通オープンデータセンター」の開設と同時にデータの提供を開始した。

さらに、令和2年8月からは、都営バスのロケーション（現在地）データについて、従来形式の動的データに加え、国土交通省が標準形式として新たに定めた「GTF Sリアルタイム形式」のデータについても提供を開始した。国際的に広く利用されているデータ形式であるため、更に多くのアプリ開発事業者が様々なアプリケーションやサービスを提供することが可能となり、都営バス利用者の利便性向上が期待できる。

また、都が運営するオープンデータカタログサイトへは、令和元年度から交通局のホームページデータの提供を実施しているほか、令和3年2月には、「シン・トセイ 都政の構造改革QOSアップグレード戦略」の7つのコア・プロジェクトの1つである「東京都オープンデータ・ラウンドテーブル」に参加し、シビックテックからの提案を受け、都営地下鉄のエレベーターの点検・工事日程をオープンデータとして提供するなど、都のオープンデータの取組にも協力している。

さらに、東京都では「スマート東京」の実現を目指しており、その一環として都市のデジタルツイン実現（仮想空間に都市を再現する。）プロジェクトを推進している。交通局は、デジタルツインの基礎となる3D点群データ（3次元の位置情報を持つポイントデータ）の利活用を促進するため、デジタルサービス局と連携し、都庁前駅の3D点群データやメッシュデータを提供している。

交通局では、これらの取組を含め、今後とも経営基盤の強化に資する一層効率的・効果的なデジタル化に取り組んでいく。