

都営地下鉄

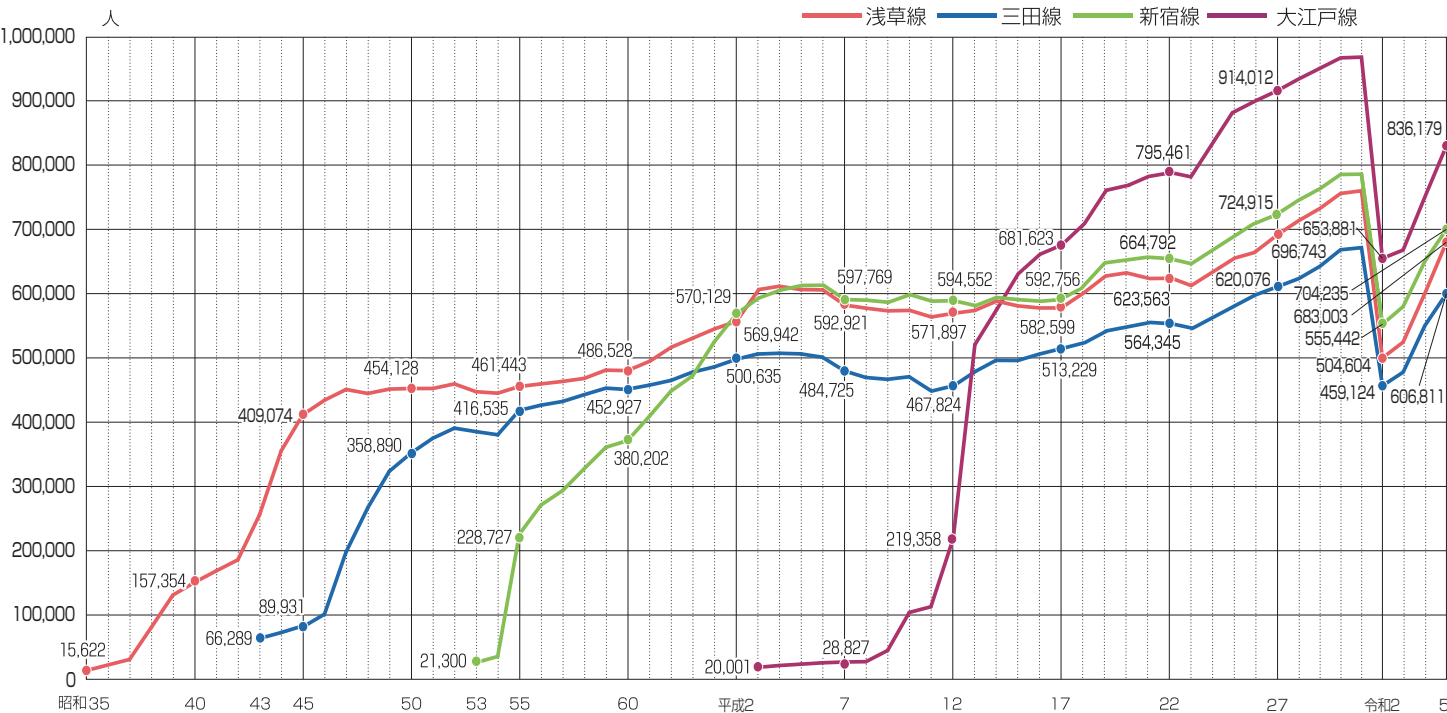
都営地下鉄は、浅草線・三田線・新宿線・大江戸線の4路線を営業し、令和5年度は、一日平均約249万人のお客様にご利用いただきました。初めての開業は、昭和35年12月の浅草線（浅草橋～押上間）で、以来、昭和43年12月に三田線、昭和53年12月に新宿線、平成3年12月に大江戸線を開業し、各線の延長・拡充を図ってきました。平成12年12月には、大江戸線が全線開業（汐留駅は平成14年11月開業）し、4路線を合わせ、営業キロは109.0km、駅数は106駅となりました。

営業線の概要

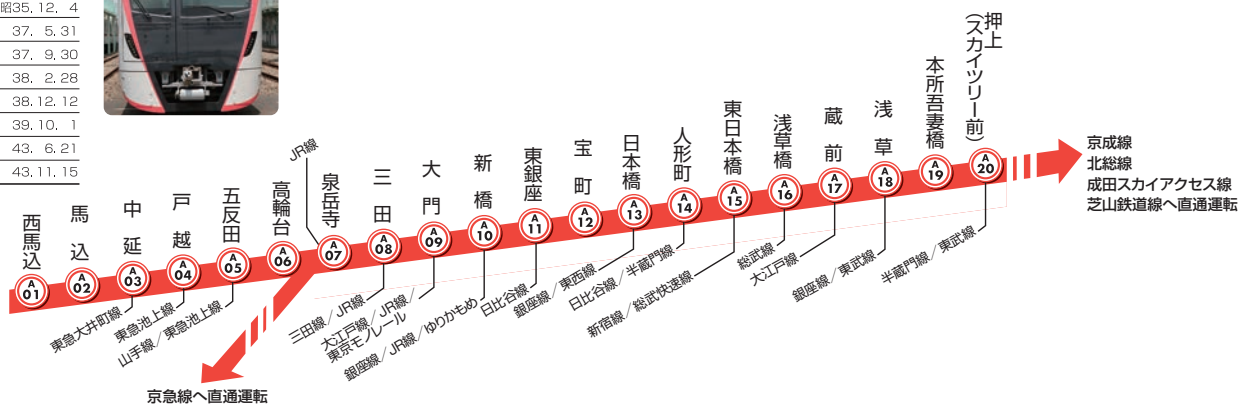
		浅草線		三田線		新宿線		大江戸線	
線区	営業区間	西馬込～押上		目黒～西高島平 ※3		新宿～本八幡		都庁前～光が丘	
	営業キロ (うち地上部分)	18.3km		26.5km(5.1km)		23.5km(2.5km)		40.7km	
	駅数 (うち地上駅)	20駅		27駅(6駅)		21駅(2駅)		38駅	
車両・規格・運転	形式	5500形		6300形	6500形	10-300形		12-000形	12-600形
	在籍車両数	216両		144両	104両	280両		232両	232両
	両数×編成	8両×27編成		6両×24編成	8両×13編成	10両×28編成		8両×29編成	8両×29編成
	車両長	18m		20m		20m		16.5m	
	定員(先頭車) (中間車)	121人 134人		136人 147人	139人 149人	136人 149人		90人 100人	84人 95人
	運転・保安装置 ※1	C-ATS		ATC／ATO		ATC		ATC／ATO	
	軌間	1,435mm		1,067mm		1,372mm		1,435mm	
	電気方式	直流 1,500V		直流 1,500V		直流 1,500V		直流 1,500V	
運転	最短運転時隔	2分30秒		2分30秒		2分30秒		3分00秒	
	表定速度 (カッコ内はエアポート快特急行)	北行29.0 南行29.2km/h (33.5km/h)		30.4km/h		西行34.0 東行34.0km/h (西行47.4 東行47.1km/h)		内回り※4 (光が丘発) 29.0km/h 外回り (都庁前発) 29.2km/h	
	最高速度	70.0km/h		75.0km/h		75.0km/h		70.0km/h	
	運転所要時分 (カッコ内はエアポート快特急行)	北行37分55秒 南行37分40秒 (※2 20分25秒)		北行52分20秒 南行52分15秒		西行41分30秒 東行41分30秒 (西行29分45秒 東行29分55秒)		内回り※4 84分15秒 外回り 83分30秒	
直通運転		京急線、京成線、北総線、芝山線		東急線、相鉄線		京王線		—	

※1 ATS=自動列車停止装置 ATC=自動列車制御装置 ATO=自動列車運転装置
※2 泉岳寺～押上間のエアポート快特
※3 目黒～白金高輪間は、第二種鉄道事業免許により、東京メトロ南北線の施設を共用
※4 内回りは、光が丘発～都庁前～大門～両国～都庁前着。外回りは、都庁前発～両国～大門～都庁前～光が丘着

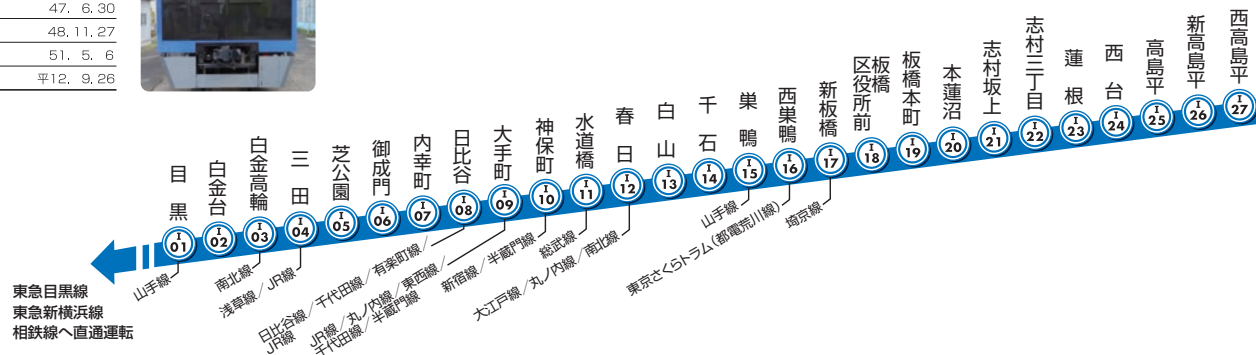
路線別乗車人員の推移(一日平均)



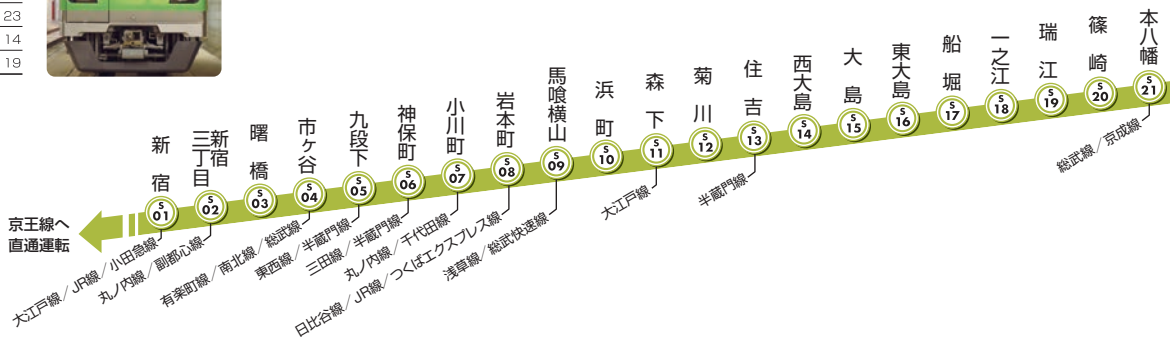
浅草線



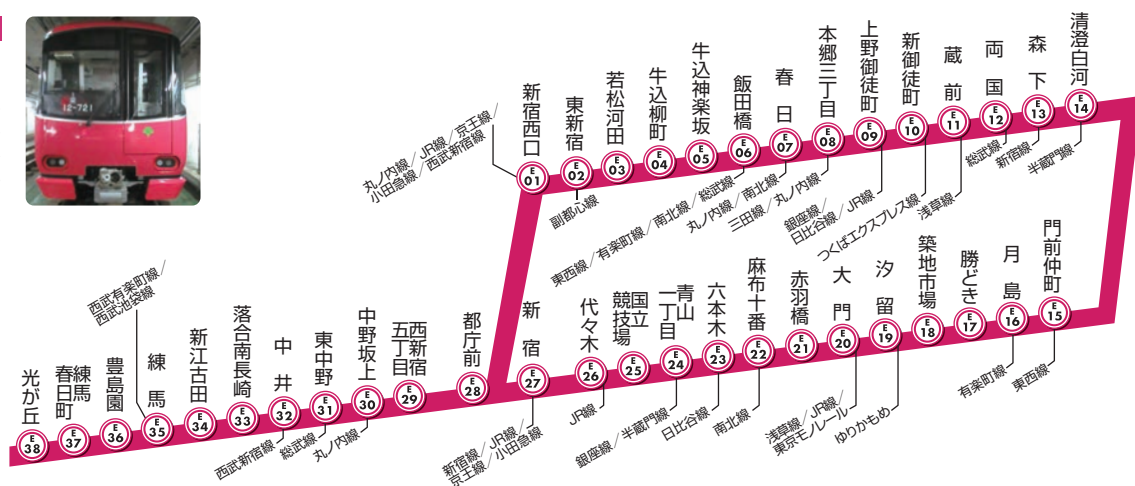
三田線

A photograph showing the front of a blue and white train engine. The engine has a large black grille and headlights. The number '1000' is visible on the front. The train is on a track with a building in the background.

新宿線



■ 大江戸線 ■

A photograph showing the front of a red and white train. The number '12-721' is visible on the windshield. The train is positioned on tracks, and the background is slightly blurred.

〈安全・安心の確保〉

◆列車運行管理◆

列車運行制御装置（PTC）を導入しています。これは、駅にある転てつ器（ポイント）と信号機を総合指令所で集中的に制御して、列車の運行状況を監視しながら、列車の効率的な運行管理を行うシステムです。

総合指令所には、路線の運行状況を表示する「運行表示盤」が置かれ、列車の動きが効率的に把握できるようになっています。また、総合指令所では、地下鉄各所に設置した、地震計と風速計の気象観測データを一括管理し、安全を確保するための運転規制等を行っています。



▲総合指令所

◆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または停止させる従来のATSに、曲線制限速度や進路の条件による制御を加え、ATCと同様なきめ細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ます。



▲C-ATS運転台の表示器

◆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・大江戸線に導入しています。



▲新宿線の運転席

◆安全確保のための保安設備◆

◆列車無線装置

全列車に、乗務員と総合指令所の指令員が随時連絡できる列車無線装置を設置しています。

緊急時に架線の送電を止める必要が生じたとき（非常発報^{（注）}）や、列車の緊急停止が必要なとき（防護発報^{（注）}）に、列車無線により総合指令所に異常を通知して、送電停止や緊急停止を行い、安全を確保しています。

（注）非常発報は全線、防護発報は、三田線、新宿線、大江戸線のみ



▲列車無線装置

◆非常通報器

全車両に非常通報器を設置し、列車内で異常事態が発生した場合に、お客様から乗務員または総合指令所に通報できるようになっています。



▲SOSマーク

▲非常通報器

◆車内防犯カメラ

迷惑行為や痴漢等犯罪の未然防止、テロ対策などセキュリティ強化を図るため、車内への防犯カメラの設置を進めています。



▲浅草線5500形 防犯カメラ

▲三田線6500形 防犯カメラ

◆脱線防止ガード

急な曲線区間（カーブ）を車両が通過する際に、脱線を防止するためのものです。図のように、レールの内側に沿って車輪を挟みこむようにL字鋼を敷設しています。



▲脱線防止ガード

◆限界支障検知器

ワンマン運転を実施している三田線・大江戸線の複線シールド区間及び三田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す。この限界支障検知器が作動すると、走行中の列車は停止します。



▲限界支障検知器

◆ホームでの安全対策◆

◆非常停止ボタン

お客様がホームから転落した場合などに、駅付近の列車を非常停止させる非常停止ボタンを全駅に設置しています。



◆ホームドア(可動式ホーム柵)

ホームでのお客様の安全な乗降を確保するため、都営地下鉄全駅に腰高式のホームドアを設置しています(白金台駅と白金高輪駅はフルハイトタイプ。)



▲浅草線のホームドア(可動式ホーム柵)

◆駅係員呼出インターホン

ホーム上で緊急事態が発生した場合や、お客様のご案内が必要な場合に、いち早く駅係員へ連絡ができます。



駅係員呼出インターホン▶

◆車両連結部の転落防止幌

浅草線と新宿線の車両には、直通運転先のホームドアのない駅でのホームから車両連結部への転落を防止するため、幌を設けて車両間のすき間を少なくしています。



▲転落防止幌

◆ITVモニター装置

列車が駅を出発する際や停車中に、乗務員がお客様の乗り降りやホーム上の安全を確認するものです。



▲ITVモニター

◆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の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ます。



▲誘導ブロック

◆定期検査と点検◆

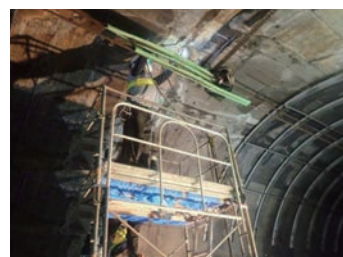
車両、軌道、架線、信号、通信ケーブル、トンネル、高架、橋梁などの点検・整備を、定期的に行っています。



▲車両点検状況▲

◆地下鉄構造物の長寿命化◆

地下鉄構造物の長寿命化及び補修費用の平準化を図るため、予防保全型の工事手法に基づき、浅草線、三田線、新宿線で工事を実施しています。



▲長寿命化工事

◆自然災害に対する備え◆

◆大規模地震対策

阪神・淡路大震災を契機とした耐震補強は完了し、安全性は確保していますが、現在は、施設の安全性を高め早期復旧を図るための更なる耐震対策として、駅等の地下部の中柱の耐震補強を実施しています。



▲耐震補強工事を施した地下部の柱

◆リスタート機能付エレベーター

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、地震の揺れを感じし階間で停止した場合、安全が確認された後、最寄階でドアを開放するリスタート機能の設置を進めています。

◆浸水対策

駅出入口など開口部からの浸水を防ぐため、止水板や防水扉を設置しています。



▲止水板



▲防水扉

◆強風対策

高架部や橋梁部を走行する際、強風の影響による事故を未然に防ぐため、新宿線の荒川橋梁等、都営地下鉄においては2か所に風速計を設置しています。



▲風速計

◆ゾーン地震計

地下鉄線内16か所に設置しています。地域ごとの震度を的確に測定し、地震発生時の点検作業のスピードアップを図り、安全を確認した上で、早期に運転を再開させます。



▲ゾーン地震計の管理画面

◆駅施設での災害対策◆

◆火災対策

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ます。万一、駅やトンネル内で火災が発生したときのために、駅構内に自動火災報知設備、非常放送設備、誘導灯などを設置しているほか、停電に備えて蓄電池や非常用発電機も設置しています。

また、国土交通省や東京消防庁の定めた基準等に基づき、駅の排煙設備の整備や避難経路の確保等火災に対する安全性の確保に努めています。さらに、東京都火災予防条例に基づき、蓄光式避難誘導明示物を全駅に設置しています。



▲蓄光式避難誘導明示物

◆帰宅困難者対策

首都直下地震等の大規模地震発生時に、地下鉄駅構内でお客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ます。



▲帰宅困難者向けの備蓄品

◆防災監視盤

駅長事務室には、防災監視盤を設置しており、ITVモニターや放送装置などによって、すぐにお客様の避難誘導に対応できるようになっています。



▲防災監視盤

◆各種訓練◆

◆異常時総合訓練

大き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ます。



▲乗客の避難誘導訓練



▲脱線復旧訓練

◆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、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ます。



▲止水板及び土のうの設置訓練

◆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ます。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いました。



▲帰宅困難者への対応訓練

◆地下鉄運転シミュレータの活用

地下鉄の車掌や運転士、指導職職員の養成や成業後の研修に活用し、基本操作の習熟や技能の向上を図るとともに、事故など様々な場面に対処する訓練も行い、異常時対応能力の向上に努めています。

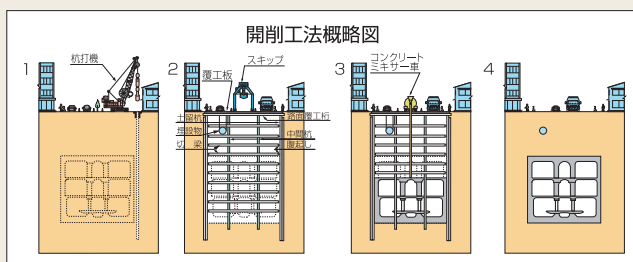


地下鉄の建設

地下鉄の建設工事は、トンネルの深さ、付近の地形や土質、埋設物や街路の状況、沿道の建物や構造物などを考慮し、周囲の環境や沿道に住む人々たちへの影響を最小限にとどめることを最優先に、最適な工法により工事を行っています。

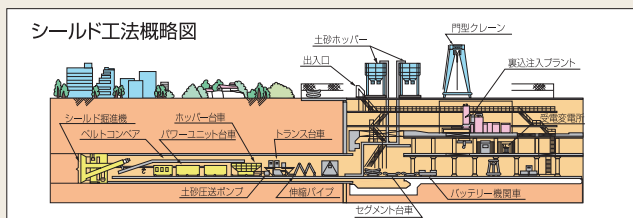
◆開削工法◆

工事範囲に杭を打設し、予定の深さまで地面を掘り下げたのち、構築物を築造する工法で、駅部などに採用しています。



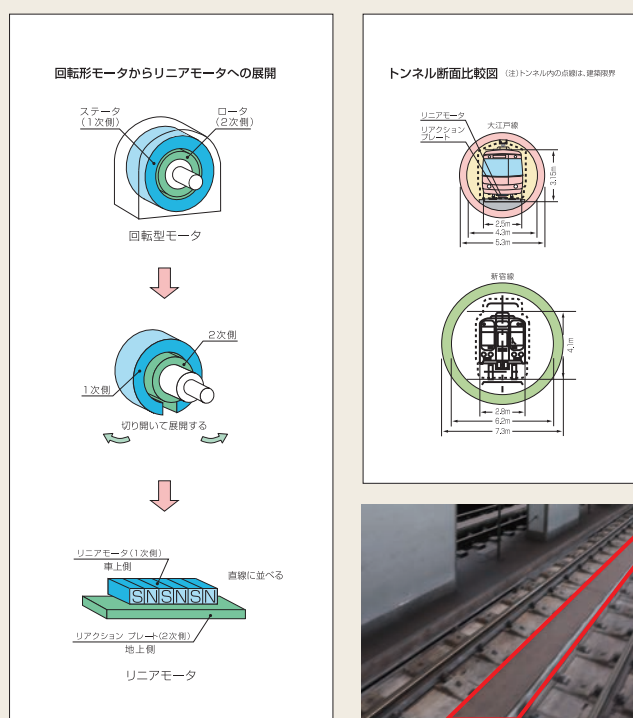
◆シールド工法◆

地中深くをもぐらのように掘り進む工法です。この工法は地表面に影響がほとんどなく、安全に工事が進められるという利点があります。地下鉄がだんだん深くなってきた昨今、駅間のトンネルはほとんどこの工法を採用しています。



リニアモータ

大江戸線では、リニアモータを使用しています。リニアモータ方式には、「浮上式」と「車輪式」があり、大江戸線は「車輪式」を採用しています。これは、車両に取り付けられたリニアモータとレールの間に敷いた、リアクションプレートとの間の磁力を利用して推進力を得る方法です。リニアモータを用いることにより、車両のコンパクト化、急カーブ・急勾配のスムーズな走行が可能になりました。



〈輸送サービスの向上〉

◆PASMO(パスモ)◆

PASMOは(株)パスモが発行するICカードです。首都圏の主な鉄道・バスの乗車をはじめ、電子マネーとして加盟店でのショッピングも可能です。JR東日本が発行するSuica(スイカ)との相互利用に加え、平成25年3月からPASMO・Suicaを含む10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ました。

また、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ICカードと同様のサービスが利用できる、「モバイルPASMO」のサービスを令和2年3月から、「Apple PayのPASMO」のサービスを令和2年10月から、「Google PayのPASMO」のサービスを令和4年9月から開始しました。



▲PASMO

PASMO・モバイルPASMOは株式会社パスモの登録商標です。
Apple Payは、Apple Inc.の商標です。
Google Payは、Google LLCの商標です。

◆ToKoPo(トコポ)◆

平成23年8月からPASMOを活用したポイントサービス「ToKoPo(トコポ)」を開始しました。ToKoPoに入会し、登録したPASMOで都営交通をSF(注)利用するとポイントが貯まり、貯まったポイントはPASMOにチャージすることができます。



▲ToKoPoロゴ

(注)PASMOにチャージ(入金)された、運賃に利用できる金額

◆案内サイン◆

多言語表記やピクトグラムの活用などによる、誰にでもわかりやすい案内サインを設置しています。また、ホーム上の案内板のデザインを統一するなど、東京メトロと案内サインを共通化しています。



▲ホーム案内板

◆女性専用車◆

お客様により安心してご利用いただけるよう、平日朝のラッシュ時間帯に、新宿線、大江戸線で女性専用車を運行しています。

なお、女性専用車は小学生以下の方、お身体の不自由な方とその介護者の方もご乗車いただけます。



◆地上駅待合室◆

平成27年11月から蓮根駅、平成28年3月から高島平駅で待合室の供用を開始しました。現在、三田線志村三丁目駅・蓮根駅・西台駅・高島平駅・新高島平駅と、新宿線東大島駅・船堀駅でご利用になれます。冷暖房用空冷式パッケージエアコンやベンチ等を設置し、猛暑や厳寒の日でも快適に電車をお待ちいただけます。



▲東大島駅待合室

◆タブレット端末の導入◆

お客様に迅速できめ細かなご案内を行うため、平成28年4月1日よりタブレット端末の配備を開始しました。現在、都営地下鉄全駅(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、定期券発売所(14か所)及び浅草線と新宿線の乗務員(車掌)に配備が完了しています。

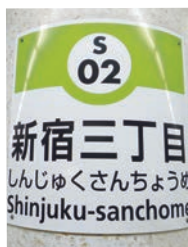
◆外国人旅行者等へのサービス◆

◆駅ナンバリング

東京メトロと共同で、外国人旅行者をはじめ、誰にでも東京の地下鉄をわかりやすくご利用いただくため、地下鉄の路線名と駅名に固有のアルファベットと番号を併記しています。

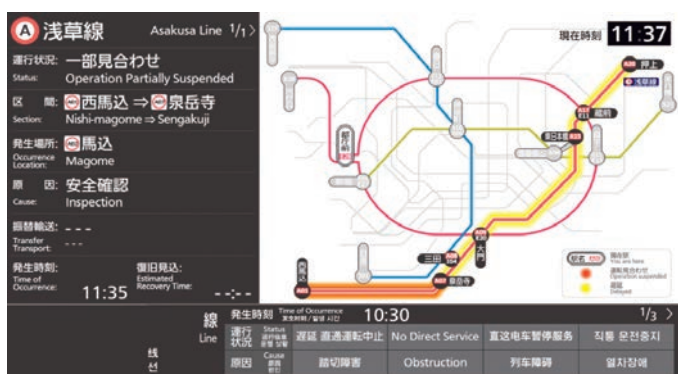


▲駅ナンバリング▶



◆列車運行情報表示装置

都営地下鉄及び鉄道各社の運行情報や遅延情報等を日本語、英語、中国語、韓国語で提供しています。全駅の改札口付近に、設置しています。



▲列車運行情報表示画面

◆行先案内表示器

都営地下鉄の列車種別、行き先、出発予定時刻、乗換・接続案内、列車接近情報等を日本語、英語、中国語、韓国語で提供しています。全駅のホームに設置しています。



▲行先案内表示器

◆無料Wi-Fiサービスの提供

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OpenRoaming(注)に対応した無料Wi-Fiを提供しています。

(注) 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

◆JNTO認定外国人観光案内所

平成26年12月25日から、大江戸線都庁前駅の都営交通案内所は日本政府観光局(JNTO)から外国人観光案内所カテゴリー2(注)の認定を受けています。

(注) 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

◆コンシェルジュ

外国人旅行者や高齢者など鉄道の利用に不慣れなお客様へのご案内のため、地下鉄の主な駅にコンシェルジュを配置しています。



▲コンシェルジュ

◆ツーリストインフォメーションセンター(TIC)

平成30年3月10日、大江戸線新橋駅構内にツーリストインフォメーションセンター(TIC)を開設しました。また、令和3年7月21日には新橋駅と新宿西口駅の構内にTICを新たに設置しました。英語・中国語が話せるスタッフが常駐し、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ご案内や、各種案内冊子の配布等を行っています。



▲上野御徒町駅TIC

◆Tokyo Subway Ticket

国内外の旅行者を対象にした、使用開始から24・48・72時間に限り、都営地下鉄と東京メトロ全線が乗り放題となる乗車券です。交通局では、ツーリストインフォメーションセンター(上野御徒町駅、新橋駅、新宿西口駅)及び三ノ輪橋おもいで館で発売しています。

令和2年3月からは、オンライン決済により取得したQRコードを、訪日外国人向け自動券売機にかざして発券できるようになりました。



▲Tokyo Subway Ticket

◆訪日外国人向け自動券売機

平成29年2月から、外国人旅行者の利用が多い駅33駅に、路線図や観光スポット等から行先を選択し乗車券を購入できる券売機(8言語対応)を導入しています。



▲訪日外国人向け自動券売機

〈ひとにやさしい都営地下鉄〉

◆駅のバリアフリー化◆

「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」の趣旨を踏まえて、駅のバリアフリー化を進めています。

平成25年度に、全ての駅でエレベーター等による1ルート確保(注)を完了しました。さらに駅のバリアフリー化をより一層進めるため「乗換駅等でのエレベーター整備による乗換経路のバリアフリー化」や「バリアフリールートの複数化」を進め、利便性の向上を図っています。また、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できるよう配慮した設備やスペースがあるトイレや、車いす使用の方にも利用しやすい低位型自動券売機、駅構内の設備を点字や音声でご案内する「触知案内板」なども設置しています。

今後も、順次計画的に駅のバリアフリー化を進め、どなたにも利用しやすい駅を目指していきます。

(注)ホームから改札階、改札階から地上までエレベーター等を利用して移動できるルートを1ルート以上確保すること。

都営地下鉄106駅のバリアフリー化の状況

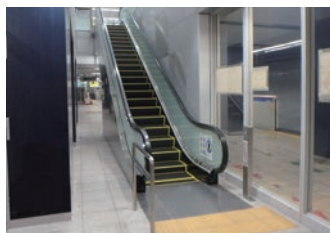
令和6年4月1日現在

エレベーターのある駅	106駅(100%)
1ルートの確保された駅	106駅(100%)
エスカレーターのある駅	104駅(98%)
車椅子使用者対応トイレのある駅	106駅(100%)

(注)点字運賃表、点字対応の自動券売機、視覚障害者誘導用ブロックはすべての駅に備えています。



▲地上と改札フロアを結ぶエレベーター



▲エスカレーター



▲低位型自動券売機



▲スロープ



▲通路幅の広い改札機



▲触知案内板



▲車椅子使用者対応トイレ

◆車両のバリアフリー化◆

◆フリースペース

車いすをご使用のお客様、ベビーカーをご利用のお客様、大きなお荷物をお持ちのお客様等にご利用いただけるフリースペースを全ての車両に設置しています。一部の編成は全車両にフリースペースを設置しています。



▲優先席、低い吊り手、低い荷棚、つかまりやすい縦の手すり

◆優先席

全ての車両に優先席を設置しています。

◆車内点字シール

全車両の各ドアに点字シールを取り付けています。

◆低い吊り手

全車両に、「低い吊り手」を設置しています。

◆さらなる取組

新造車両では、座席間の縦手すりや低い荷棚を設置し、利便性の向上を図っています。

車内ドア上部には、点滅でドアの開閉を知らせる表示灯のほか、液晶モニタで列車の種別・行先などの案内情報の充実や都政に関する情報等の発信に協力しています。また、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ます。



▲浅草線5500形の車内点字シール



案内情報装置とドア開閉表示灯▶

◆子ども・子育て支援◆

◆子育て応援スペース

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利用いただけるよう、令和元年7月から、一部の新型車両において、2か所のフリースペースに「子育て応援スペース」を順次設置しています。



▲子育て応援スペース

◆改札通過通知サービス「まもレール」

お子様の育成・見守り支援として、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」(予め登録した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)に参画しています。令和3年1月からは、見守り対象者をシニア(65歳以上)と障害をお持ちの方(19歳以上)にも拡大しました。

◆こどもスマイルスポット◆

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、令和5年7月、大江戸線上野御徒町駅に「こどもスマイルスポット」を開設しました。スポット内には、授乳室や乳児用液体ミルクなどの育児用品が購入できる自動販売機を設置しているほか、ベビーカーレンタルサービスも提供しています。



▲(左) 自動販売機
(中央) ベビーカーレンタルサービス「ベビカル」



▲ソファや棚が付いた授乳室

◆AEDの設置◆

お客様が急に心停止状態等になられた場合に対応するため、全駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しています。

また、全ての駅係員が救命救急講習を受講しています。

AED▶



◆サービス介助士◆

サービス介助士は、ご高齢の方やお体の不自由な方が、安心して社会参加できる環境を整えるため、お迎えする側に必要な「おもてなしの心」と「安全な介助技術」を学ぶ資格です。

お客様に快適に安心してご利用いただけるよう、地下鉄の駅係員や乗務員がサービス介助士の資格を取得する取組を進めています。



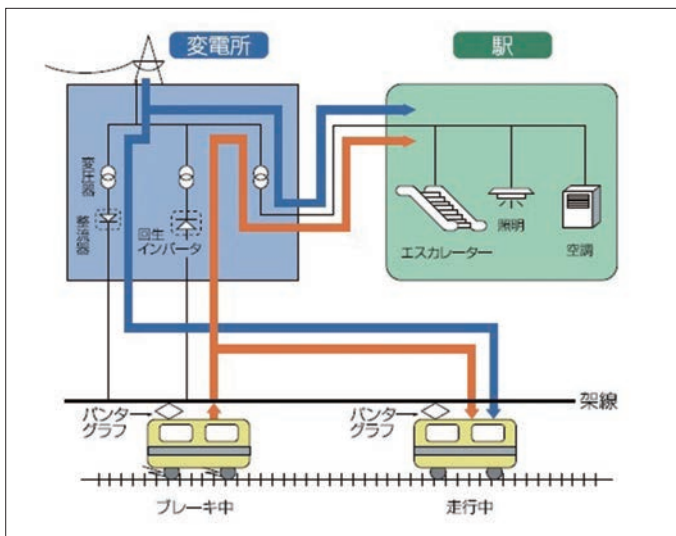
▲バッジ

〈環境にやさしい都営地下鉄〉

◆電力回生システム◆

列車を走らせるために使うモーターを、ブレーキ時は発電機として動作させることにより、列車のもっている走行エネルギーを電力に変換するものです。発生した電力は架線に戻して他の列車の走行電力に利用したり、変電所に送り返して駅の照明やエスカレーターの電力として再利用しています。

地下鉄の全列車に、このシステムを採用しています。



▲電力回生システム

◆省エネルギー車両の導入◆

地下鉄の全車両にVVVF制御(注)を採用し、環境負荷の低減に配慮した省エネルギー車両を導入しています。

(注) VVVF制御: Variable Voltage Variable Frequency(可変電圧、可変周波数)制御の略。直流をインバータで交流に変換して、交流のモーターで駆動する方式で、電力の効率的な使用が可能

◆駅・車両等の照明のLED化◆

駅や車両にLED照明を導入することにより、省エネ化、環境負荷の低減及び長寿命化を進めています。



▲浅草線5500形車内LED灯

◆屋上緑化・壁面緑化◆

環境負荷の低減を図るため、局施設の屋上緑化、壁面緑化を進めています。



▲屋上緑化(高島平総合庁舎)

〈各駅の概要〉

令和6年4月1日現在。ただし、「一日平均乗降人員」は令和5年度実績

全線合計	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルート の確保	車椅子利用者 対応トイレ	駅冷房
	乗車	降車							
計106駅	2,488,348	2,488,348	島式74駅 相対式30駅 上下式2駅	—	104駅 798基	106駅 252基	106駅	106駅	98駅

浅草線	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルート の確保	車椅子利用者 対応トイレ	駅冷房
	乗車	降車							
西馬込	21,341	20,704	相対式	9.0	6	3	○	○	○
馬込	12,819	12,310	島式	12.7	1	2	○	○	○
中延	13,315	13,141	島式	11.0	1	2	○	○	○
戸越	10,264	9,771	島式	11.0	1	2	○	○	○
五反田	28,122	28,447	島式	12.1	4	2	○	○	○
高輪台	6,454	6,731	島式	18.2	4	1	○	○	○
泉岳寺	97,221	97,897	島式2面	11.4	2	1	○	○	○
三田	49,629	49,865	島式	12.5	10	1	○	○	○
大門	47,704	47,766	相対式	7.9	10	3	○	○	○
新橋	41,974	41,541	相対式	13.8	6	2	○	○	○
東銀座	39,071	39,987	相対式	9.4	2	2	○	○	○
宝町	13,984	14,510	相対式	13.6	5	2	○	○	○
日本橋	43,488	44,268	相対式	12.9	8	3	○	○	○
人形町	26,010	25,417	島式	15.6	1	3	○	○	○
東日本橋	37,951	37,919	相対式	8.6	2	1	○	○	○
浅草橋	28,773	28,242	島式	11.6	5	2	○	○	○
蔵前	19,769	19,478	相対式	7.5	2	2	○	○	○
浅草	25,803	30,317	相対式	16.6	1	3	○	○	○
本所吾妻橋	10,374	9,976	相対式	9.6		2	○	○	○
押上	108,935	104,716	島式2面	7.0	3	3	○	○	○
浅草線計	683,003	683,003	島式10駅	平均	19駅	20駅	20駅	20駅	20駅
			相対式10駅	11.6	74基	42基			

三田線	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルート の確保	車椅子利用者 対応トイレ	駅冷房
	乗車	降車							
目黒	50,755	48,099	島式	18.7	12	2	○	○	○
白金台	4,535	5,128	相対式	27.2	22	3	○	○	○
白金高輪	11,621	11,905	島式2面	28.7	14	5	○	○	○
三田	47,839	48,182	上下式	3番17.6	19	2	○	○	○
				4番23.8					
芝公園	13,204	13,429	相対式	20.6	5	3	○	○	○
御成門	20,158	20,569	島式	19.1	8	2	○	○	○
内幸町	17,165	17,850	島式	21.3	10	2	○	○	○
日比谷	39,619	40,408	島式	13.3	4	1	○	○	○
大手町	49,755	50,598	島式	12.9	5	3	○	○	○
神保町	65,422	65,518	島式	16.0	6	2	○	○	○
水道橋	21,920	22,754	島式	15.7	3	2	○	○	○
春日	33,753	33,574	相対式	13.4	8	3	○	○	○
白山	22,853	22,575	相対式	17.9	5	3	○	○	○
千石	15,407	15,001	島式	13.3	1	2	○	○	○
巣鴨	42,408	43,026	島式	13.4	9	2	○	○	○
西巣鴨	14,391	13,984	島式	13.9	3	2	○	○	○
新板橋	14,135	14,114	島式	11.5	2	2	○	○	○
板橋区役所前	16,752	16,742	相対式	10.8	1	3	○	○	○
板橋本町	17,982	17,335	相対式	10.4	3	2	○	○	○
本蓮沼	12,114	11,829	相対式	10.6		2	○	○	○
志村坂上	14,407	14,436	相対式	11.5	4	3	○	○	○
★ 志村三丁目	14,878	14,565	相対式	7.4	1	2	○	○	
★ 蓮根	9,405	9,219	島式	7.8	1	1	○	○	
★ 西台	12,124	12,160	相対式	8.7	1	2	○	○	
★ 高島平	13,419	13,331	島式2面	10.1	1	2	○	○	
★ 新高島平	4,565	4,479	相対式	8.5	2	2	○	○	
★ 西高島平	6,226	6,003	相対式	7.7	2	2	○	○	
三田線計	606,811	606,811	島式14駅	平均 16.5	26駅	27駅	27駅	27駅	21駅
			相対式12駅		152基	62基			
			上下式1駅						

- ★赤字は地上駅（高架駅）
 - 「深さ」は、駅中心の地表からホーム面までの距離（高架駅の「深さ」は高さを表示）。各線の平均値は、高架駅を除く。
 - 「一日平均乗降人員」は、各駅別に四捨五入しているため、それぞれの合計値と各線ごとの計および全線合計の数値は異なる。
 - 乗車人員は都営線相互の乗り換え客を一人として計算したものであり、4線の乗車人員の単純合計ではない。
- 携帯電話は、全駅で使用可能
 - エスカレーター・エレベーターには、都所有以外のものも含む。
 - 1ルートの確保とは、ホームから改札階、改札階から地上までエレベーター等を利用して移動できるルートが1ルート以上確保された駅をいう。
 - 駅冷房は地下駅において、100%実施済み
 - ★赤字は待合室設置駅
 - 「車椅子利用者対応トイレ」は、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できるよう配慮した設備やスペースがあるトイレ

令和6年4月1日現在。ただし、「一日平均乗降人員」は令和5年度実績

新宿線	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルート の確保	車椅子使用者 対応トイレ	駅冷房
	乗車	降車							
新宿	137,949	135,674	島式	26.5	14	1	○	○	○
新宿三丁目	33,272	34,902	島式	19.1	12	2	○	○	○
曙橋	17,891	17,400	相対式	17.4	8	3	○	○	○
市ヶ谷	42,165	43,438	相対式	17.5	9	3	○	○	○
九段下	52,410	52,410	相対式	19.2	18	4	○	○	○
神保町	57,889	58,123	相対式	9.2	9	4	○	○	○
小川町	34,341	34,830	島式	22.1	8	3	○	○	○
岩本町	24,893	25,006	島式2面	24.4	12	3	○	○	○
馬喰横山	53,142	52,989	相対式	17.3	17	3	○	○	○
浜町	10,281	10,395	島式	19.9	4	2	○	○	○
森下	34,658	35,588	島式	17.7	4	2	○	○	○
菊川	11,653	11,487	島式	17.4	5	2	○	○	○
住吉	19,918	19,897	相対式	14.9	5	2	○	○	○
西大島	13,376	13,360	島式	18.3	6	2	○	○	○
大島	15,515	15,156	島式2面	14.0	7	3	○	○	○
★ 東大島	14,745	14,732	相対式	10.1	4	5	○	○	
★ 船堀	28,457	28,335	相対式	6.9	2	2	○	○	
一之江	20,901	20,630	島式	18.7	6	3	○	○	○
瑞江	26,435	26,414	島式	12.3	4	1	○	○	○
篠崎	19,220	19,043	島式	13.2	3	2	○	○	○
本八幡	35,124	34,425	島式	21.0	12	1	○	○	○
新宿線計	704,235	704,235	島式13駅	平均 17.9	21駅	21駅	21駅	21駅	19駅
			相対式8駅		169基	53基			

大江戸線	一日平均乗降人員（人）		ホーム形式	深さ（m）	エスカレーター	エレベーター	1ルートの確保	車椅子使用者 対応トイレ	駅冷房
	乗車	降車							
新宿西口	26,935	24,646	島式	21.9	18	4	○	○	○
東新宿	18,263	17,716	島式	18.3	6	2	○	○	○
若松河田	13,789	14,013	島式	19.4	6	2	○	○	○
牛込柳町	9,987	9,741	島式	21.2	5	3	○	○	○
牛込神楽坂	6,431	6,801	島式	20.7	8	3	○	○	○
飯田橋	13,586	13,453	島式	32.1	14	2	○	○	○
春日	29,062	28,387	島式	22.3	14	2	○	○	○
本郷三丁目	10,161	10,446	島式	23.2	10	3	○	○	○
上野御徒町	26,332	26,574	島式	15.5	10	2	○	○	○
新御徒町	27,703	26,501	島式	15.5	13	3	○	○	○
蔵前	16,872	17,354	島式	17.9	8	2	○	○	○
両国	16,155	15,850	島式	15.2	10	3	○	○	○
森下	31,526	30,277	島式	22.5	9	2	○	○	○
清澄白河	18,932	19,281	島式2面	14.7	6	3	○	○	○
門前仲町	37,926	37,820	島式	18.5	8	2	○	○	○
月島	32,664	33,011	島式	15.0	5	2	○	○	○
勝どき	40,410	40,667	相対式	15.3	21	4	○	○	○
築地市場	11,059	12,089	島式	15.7	7	2	○	○	○
汐留	17,365	17,626	島式	17.8	5	3	○	○	○
大門	54,248	53,904	島式	22.8	19	2	○	○	○
赤羽橋	17,308	16,929	島式	21.0	8	2	○	○	○
麻布十番	15,413	15,285	島式	32.5	15	3	○	○	○
六本木	39,300	40,308	上下式	外回り32.8 内回り42.3	24	3	○	○	○
青山一丁目	32,744	32,050	島式	27.0	13	5	○	○	○
国立競技場	6,351	6,416	島式	28.4	21	4	○	○	○
代々木	15,353	15,407	島式	20.6	10	2	○	○	○
新宿	59,425	62,957	島式	36.6	16	2	○	○	○
都庁前	22,312	23,690	島式2面	18.5	19	3	○	○	○
西新宿五丁目	15,935	15,141	島式	23.3	7	2	○	○	○
中野坂上	18,906	19,208	島式	33.4	12	2	○	○	○
東中野	11,921	12,268	島式	38.8	10	2	○	○	○
中井	12,237	11,718	島式	35.1	8	2	○	○	○
落合南長崎	13,066	12,865	島式	17.0	5	2	○	○	○
新江古田	13,968	13,717	島式	12.5	5	2	○	○	○
練馬	37,341	37,079	島式	15.5	6	2	○	○	○
豊島園	6,772	6,754	島式	19.5	8	2	○	○	○
練馬春日町	10,906	10,797	島式	18.7	10	2	○	○	○
光が丘	27,515	27,435	島式	11.9	4	2	○	○	○
大江戸線計	836,179	836,179	島式36駅	平均 22.2	38駅	38駅	38駅	38駅	38駅
			相対式1駅		403基	95基			
			上下式1駅						