

都営交通の  
あらまし  
2022



## 経営理念

私たち都営交通は、都民やお客様に信頼され、支持される公共交通機関として、安全・安心を何よりも大切にし、東京の都市活動や都民生活を支えています。

## 経営方針

- 都民やお客様の信頼に応えるため、安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、災害に強く、事故のない都営交通を実現します。
- お客様が求める質の高いサービスを提供し、快適で利用しやすい都営交通を実現します。
- 首都東京が抱える様々な課題に果敢に挑戦し、東京の発展に貢献する都営交通を実現します。
- 事業環境の変化にも迅速かつ的確に対応するとともに、中長期的に持続可能な事業運営を行っていくための経営基盤を確立します。

## C O N T E N T S

事業のあらまし	1
都営地下鉄	2
都営バス	14
東京さくらトラム(都電荒川線)	20
日暮里・舎人ライナー	23
関連事業	26
電気事業(水力発電)・モノレール	28
安全マネジメントの充実	29
環境対策の推進	30
お客様サービスの推進	31
経営状況	32
都営交通のあゆみ	34
組織と職員数・東京の交通	39
都営交通に関するご案内	40

# 事業のあらまし

都営交通（東京都交通局）は、東京都が経営する地方公営企業です。その運営は、お客様からいただく料金によって経費を賄う独立採算制を原則としています。

都営交通の歴史は、明治44（1911）年8月1日、東京市が電気局を開局して、路面電車事業と電気供給事業（火力発電事業）を開始したときに遡ります。その後、関東大震災で大きな被害を受けた市電の応急措置として、大正13（1924）年に乗合バス（市営バス）事業を開始しました。戦後は、昭和35（1960）年に都営地下鉄浅草線を開業、以降、三田線、新宿線、大江戸線を開業し、交通ネットワークの拡充を図ってきました。

さらに、平成20年3月30日には新交通事業である「日暮里・舎人ライナー」が開業したほか、上野動物園内のモノレールの営業（令和元年11月1日から休止）や多摩川の流水を利用した電気事業の6事業を経営しています。

都営交通（都営地下鉄、都営バス、東京さくらトラム（都電荒川線）、日暮里・舎人ライナー）は、東京の都市活動や都民生活に欠かせない公共交通機関として重要な役割を担っており、令和元年度には一日平均約360万人のお客様にご利用いただきました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は一日平均約253万人までご利用が減少し、今後もテレワーク等の行動変容に伴い、コロナ禍以前の水準への回復が期待で

きない、厳しい経営状況が続くものと見込んでいます。

加えて、少子高齢化の進行・労働力人口減少への対応や、気象災害の頻発・激甚化への対策の強化など、交通局を取り巻く事業環境は大きく変化しています。

このような中であっても、中長期的に安定した輸送サービスを提供し続けていくことが、首都東京の公共交通事業者として果たすべき責任と役割です。

こうした認識のもと、令和4年度を初年度とする3か年の経営計画を令和4年3月に策定しました。この計画に基づき、安全・安心の確保を最優先に、質の高いサービスを提供するとともに、まちづくりとの連携や、環境負荷の低減等を通じ、東京の発展に貢献していきます。あわせて、感染症収束後の需要動向を見極めつつ、持続可能な経営基盤の確立を図っていきます。

将来にわたり東京の都市活動や都民生活を支える公共交通機関としての使命を果たしていけるよう、また、これまで以上に、都民やお客様に信頼され、支持される都営交通を目指して、局一丸となって全力で取り組んでいきます。

## 令和3年度 運輸成績総表

令和3年度の全事業の乗車人員は、年間で約9億6,790万人で、一日当たり265万人でした。

乗車人員の事業別割合は、地下鉄75.3%、乗合バス20.2%、新交通2.9%、軌道1.6%、その他0.0%でした。

事業	種類	営業キロ (km)	路線数 (路線)	在籍車両数 (両)	走行キロ (千 km)	乗車料収入		乗車人員	
						年間 (百万円)	一日当たり (千円)	年間 (千人)	一日当たり (人)
地下鉄		109.0	4	1,206	123,887	(102,315) 111,920	(280,314) 306,630	728,727	1,996,512
	浅草線	18.3	1	224	22,607	(22,062) 24,161	(60,444) 66,195	190,652	522,336
	三田線	26.5	1	222	21,542	(22,471) 24,576	(61,566) 67,333	176,337	483,114
	新宿線	23.5	1	288	32,643	(28,135) 30,801	(77,082) 84,386	213,289	584,354
	大江戸線	40.7	1	472	47,095	(29,647) 32,382	(81,222) 88,716	247,006	676,730
自動車		-	-	1,503	45,361	(31,292) 33,351	(85,731) 91,372	195,582	535,840
	乗合	765.1	131	1,495	45,187	(31,064) 33,100	(85,105) 90,684	195,371	535,264
	貸切	-	-	8	174	(228) 251	(626) 688	211	576
軌道		12.2	1	33	1,466	(1,916) 2,055	(5,249) 5,631	15,529	42,546
新交通		9.7	1	100	8,012	(4,955) 5,400	(13,689) 14,916	28,058	77,507
懸垂電車		0.3	1	0	0	(0) 0	営業日数 0日 0 年平均 0日 0	0	営業日数 0日 0 年平均 0日 0
交通事業計		-	-	1,636	-	(38,163) 40,806	※ (104,556) 111,797	239,169	※ 655,256
計		-	-	2,842	-	(140,478) 152,726	※ (384,870) 418,427	967,896	※ 2,651,769

電気	水力発電所 3ヶ所	多摩川第一発電所	認可最大出力 / 19,000kW	販売電力量 116,188MWh (1,176百万円)
		多摩川第三発電所	認可最大出力 / 16,400kW	
		白丸発電所	認可最大出力 / 1,100kW	電力料収入 1,293百万円

- (注) 1 乗車料収入及び電力料収入のうち、( )内は消費税抜きである。  
 2 懸垂事業は、令和元年11月1日から運転休止している。  
 3 新交通事業は、令和3年10月8日から10日の間、運転休止している。  
 4 乗車料収入及び乗車人員の一日当たりの計(表中※)は、乗車料収入及び乗車人員の年間数値を365日で除した値である。(各事業の一日当たりの値の合計とは一致しない場合がある。)  
 5 地下鉄事業の乗車人員計は浅草、三田、新宿、大江戸各線と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。

## 都営交通の運賃

令和4年4月1日現在

都営地下鉄	都営バス	東京さくらトラム(都電荒川線)	日暮里・舎人ライナー	モノレール
180円～430円 (IC:178円～430円) ※三田線白黒～白金高輪間は 170円(IC:168円)	210円 (IC:210円) ※多摩地域、特殊路線を除く。	170円 (IC:168円)	170円～340円 (IC:168円～335円)	150円



# 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3年度は、一日平均約200万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

令和4年7月1日現在

		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	168両	72両	276両	296両	168両	
	両数×編成	8両×27編成	6両×28編成	8両×9編成	8両×2編成、10両×26編成	8両×37編成	8両×21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 (カッコ内は特急・急行)	北行30.6 南行30.8km/h (北行34.9 南行34.9km/h)	30.5km/h		西行34.8 東行34.8km/h (西行48.2 東行47.9km/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 (カッコ内は特急・急行)		北行35分50秒 南行35分40秒 (※2 19分35秒)	52分10秒		西行40分30秒 東行40分30秒 (西行29分15秒 東行29分25秒)	内回り※4 84分15秒 外回り 83分30秒		
相互直通運転		京急線、京成線、北総線、芝山線	東急線		京王線	—		

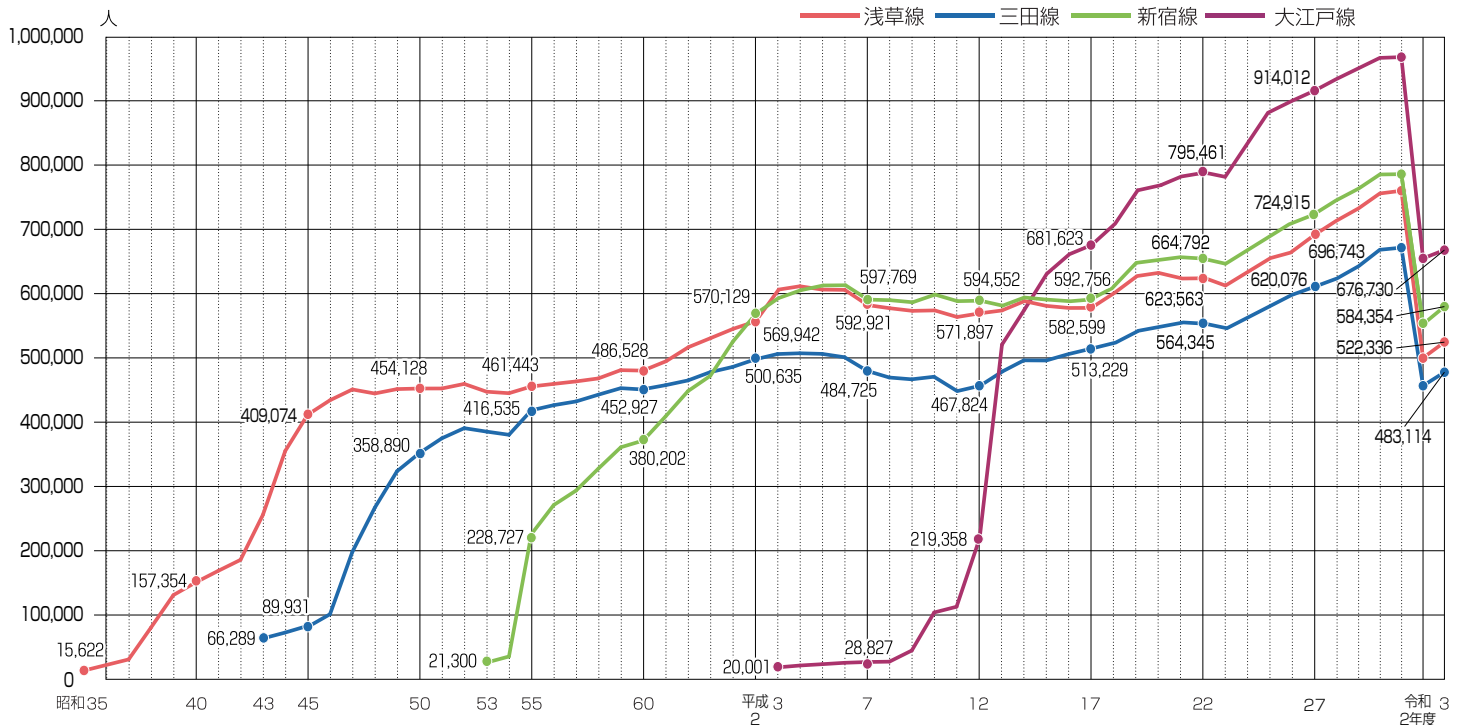
※1 ATS=自動列車停止装置 ATC=自動列車制御装置 ATO=自動列車運転装置

※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

区間	営業キロ(km)	開業年月日
浅草橋～押上	3.1	昭35.12.4
東日本橋～浅草橋	0.7	37.5.31
人形町～東日本橋	0.7	37.9.30
東銀座～人形町	2.4	38.2.28
新橋～東銀座	0.9	38.12.12
大門～新橋	1.0	39.10.1
泉岳寺～大門	2.6	43.6.21
西馬込～泉岳寺	6.9	43.11.15
営業キロ計	18.3	



## 新宿線

区間	営業キロ(km)	開業年月日
岩本町～東大島	6.8	昭53.12.21
新宿～岩本町	7.3	55.3.16
東大島～船堀	1.7	58.12.23
船堀～篠崎	4.9	61.9.14
篠崎～本八幡	2.8	平元.3.19
営業キロ計	23.5	



## 三田線

区間	営業キロ(km)	開業年月日
巢鴨～高島平	10.4	昭43.12.27
日比谷～巢鴨	7.3	47.6.30
三田～日比谷	3.3	48.11.27
高島平～西高島平	1.5	51.5.6
目黒～三田	4.0	平12.9.26
営業キロ計	26.5	



## 大江戸線

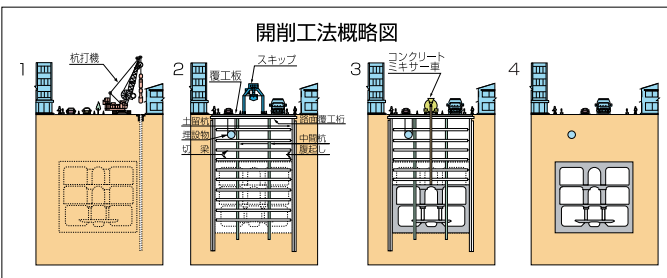
区間	営業キロ(km)	開業年月日
練馬～光が丘	3.8	平3.12.10
新宿～練馬	9.1	9.12.19
国立競技場～新宿	2.1	12.4.20
都庁前～国立競技場	25.7	12.12.12
営業キロ計	40.7	

## 〈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。

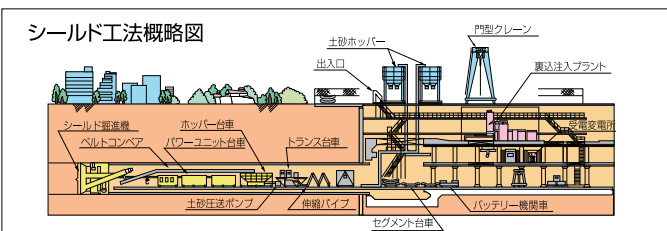
### ◆開削工法◆

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。



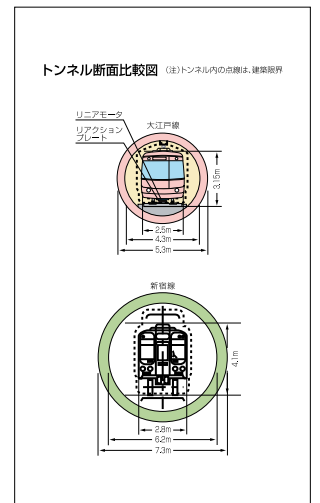
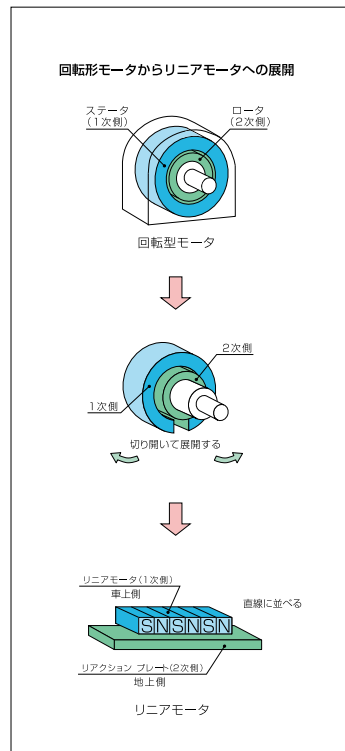
### ◆シールド工法◆

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。



# 〈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が設置されています。

列車無線には、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、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、新宿線のみ



▲列車無線装置

### ◆非常通報器

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

全車両に設置しています。



▲SOSマーク

▲非常通報器

### ◆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

## ◆テロ対策・防犯対策◆

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、車両の更新に合わせて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



### ◆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、三田線で工事を実施しています。



▲長寿命化工事

### ◆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。



壁に設置した例▶



▲ホームドアに設置した例

#### ◆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などに、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▶

### ◆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

### ◆ホーム端転落防止柵

ホームからの転落を防止し、お客様により安全にご利用いただけるよう、浅草線の必要な個所のホーム両端部に、転落防止用の柵を設置しています。



▲転落防止柵

### ◆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、三田線、新宿線と大江戸線の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。)。また、浅草線にも設置を進めています。



▲三田線のホームドア(可動式ホーム柵)

### ◆車両連結部の転落防止幌

ホームドア未設置駅において、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



## ◆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、震災後の早期復旧を可能とするため、地下部の柱のさらなる耐震補強を順次実施しています。



▲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、地震の揺れを感知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様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

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。



▲異常時総合訓練

### ◆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、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ます。



▲自然災害対応訓練

### ◆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3年度は、東京メトロの総合研修訓練センターにおいて、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いました。



▲都営地下鉄・東京メトロ合同訓練

### ◆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。



▲地下鉄運転シミュレータ



## 〈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月から開始しました。



▲PASMO

### ◆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。「モバイルPASMO」及び「Apple PayのPASMO」にも対応しています。



▲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

### ◆クレジットカード決済◆

定期券及び企画乗車券の購入代金の支払いに、クレジットカード決済をご利用いただけます。

(JCB、MUFG、DC、UFJ、NICOS、UC、VISA、マスター、アメリカンエクスプレス、ダイナースクラブ)



自動定期券発売機▶

### ◆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

### ◆女性専用車両◆

お客様により安心してご利用いただけるよう、新宿線では朝のラッシュ時間帯に、女性専用車両を平成17年5月から導入しています。

なお、女性専用車両は小学生以下の方、身体障害者とその介護者の方もご利用いただけます。



▲女性専用車両

### ◆地上駅待合室◆

平成27年11月から蓮根駅、平成28年3月から高島平駅の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や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(16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。

### ◆改札通過通知サービス「まもルール」◆

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「まもルール」(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。



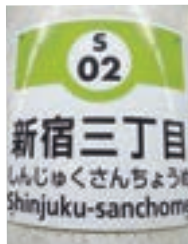
## ◆外国人旅行者等へのサービス◆

### ◆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

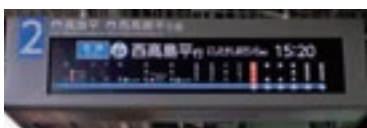
都営地下鉄及び鉄道各社の運行情報や遅延情報等を日本語、英語、中国語、韓国語で提供しています。全駅の改札口付近に、設置しています。



▲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

平成26年12月から、外国人旅行者の利用が多い35駅で無料Wi-Fiサービスを開始し、都営管理101駅全駅で利用可能となっています。

また、平成28年2月からは、車内でも無料Wi-Fiサービスの提供を開始し、全編成で利用可能となっています。

### ◆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、大江戸線新野御徒町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全景

### ◆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、上野御徒町駅ツーリストインフォメーションセンター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、高齢者の方、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、車いす利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。

### 都営地下鉄106駅のバリアフリー化の状況

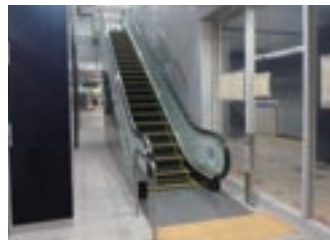
令和4年4月1日現在

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%)
車椅子利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



▲車椅子利用者対応トイレ

ベビーチェア

介助用ベッド

オストメイト\*に対する配慮施設(洗浄器具)  
※人工肛門等をご使用の方

## ◆車両のバリアフリー化◆

### ◆フリースペース

車いすをご利用のお客様、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列車に設置しています。一部の編成は全車にフリースペースを設置しています。

また、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していただけるよう、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「子育て応援スペース」を令和元年7月から設置しています。



▲子育て応援スペース



▲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。

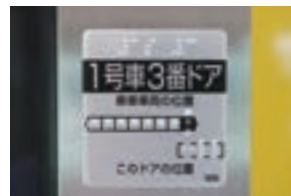
### ◆低い吊り手

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▶



### ◆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。全ての駅係員が救命救急講習を受講しています。



AED(中延駅)▶

### ◆サービス介助士◆

サービス介助士は、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。



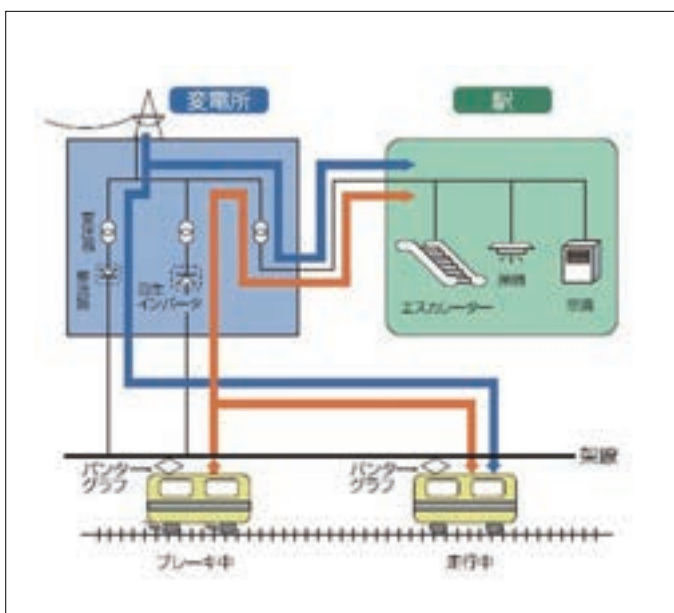
▲バッジ

## 〈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

### ◆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。



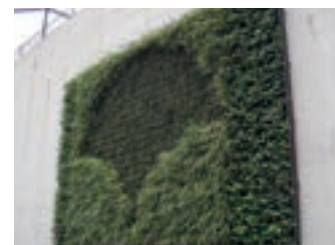
▲浅草線5500形車内LED灯

### ◆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)



▲壁面緑化(大島車両検修場)

### ◆省エネルギー車両の導入◆

地下鉄の全列車に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



# 〈各駅の概要〉

令和4年4月1日現在。ただし、「一日平均乗降人員」は令和3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	1,996,512	1,996,512	島式74駅 相対式30駅 上下式2駅	—	104駅 786基	106駅 249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	18,802	18,276	相対式	9.0	6	3	○	○	○
馬込	11,164	10,672	島式	12.7	1	2	○	○	○
中延	11,831	11,563	島式	11.0	1	2	○	○	○
戸越	8,745	8,327	島式	11.0	1	2	○	○	○
五反田	24,097	24,474	島式	12.1	4	2	○	○	○
高輪台	5,487	5,693	島式	18.2	4	1	○	○	○
泉岳寺	72,223	72,566	島式2面	11.4	2	1	○	○	○
三田	37,446	37,492	島式	12.5	6	1	○	○	○
大門	35,992	36,163	相対式	7.9	10	3	○	○	○
新橋	29,928	30,244	相対式	13.8	6	2	○	○	○
東銀座	28,620	29,475	相対式	9.4	2	2	○	○	○
宝町	11,225	11,513	相対式	13.6	5	2	○	○	○
日本橋	34,683	35,089	相対式	12.9	4	1	○	○	○
人形町	19,922	19,549	島式	15.6	1	3	○	○	○
東日本橋	30,362	30,262	相対式	8.6	2	1	○	○	○
浅草橋	21,614	21,304	島式	11.6	5	2	○	○	○
蔵前	14,223	13,988	相対式	7.5	2	2	○	○	○
浅草	15,763	17,546	相対式	16.6	1	3	○	○	○
本所吾妻橋	7,748	7,478	相対式	9.6		2	○	○	○
押上	82,461	80,661	島式2面	7.0	3	3	○	○	○
浅草線計	522,336	522,336	島式10駅	平均 11.6	19駅	20駅	20駅	20駅	20駅
			相対式10駅		66基	40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	36,486	34,799	島式	18.7	12	2	○	○	○
白金台	3,609	4,098	相対式	27.2	22	3	○	○	○
白金高輪	9,247	9,542	島式2面	28.7	14	5	○	○	○
三田	35,456	35,650	上下式	3番17.6	19	2	○	○	○
				4番23.8					
芝公園	10,294	10,473	相対式	20.6	5	3	○	○	○
御成門	17,207	17,581	島式	19.1	8	2	○	○	○
内幸町	13,278	13,748	島式	21.3	10	2	○	○	○
日比谷	31,005	31,496	島式	13.3	4	1	○	○	○
大手町	38,781	39,402	島式	12.9	5	3	○	○	○
神保町	51,411	51,494	島式	16.0	6	2	○	○	○
水道橋	15,234	15,777	島式	15.7	3	2	○	○	○
春日	26,839	26,835	相対式	13.4	8	3	○	○	○
白山	14,666	14,480	相対式	17.9	5	3	○	○	○
千石	12,511	12,176	島式	13.3	1	2	○	○	○
巢鴨	35,974	36,621	島式	13.4	9	2	○	○	○
西巢鴨	11,794	11,452	島式	13.9	3	2	○	○	○
新板橋	12,173	12,158	島式	11.5	2	2	○	○	○
板橋区役所前	14,631	14,543	相対式	10.8	1	3	○	○	○
板橋本町	15,232	14,655	相対式	10.4	3	2	○	○	○
本蓮沼	10,403	10,117	相対式	10.6		2	○	○	○
志村坂上	12,768	12,820	相対式	11.5	4	3	○	○	○
★ 志村三丁目	13,240	12,987	相対式	7.4	1	2	○	○	○
★ 蓮根	8,221	8,039	島式	7.8	1	1	○	○	○
★ 西台	10,735	10,695	相対式	8.7	1	2	○	○	○
★ 高島平	12,158	12,031	島式2面	10.1	1	2	○	○	○
★ 新高島平	4,160	4,075	相対式	8.5	2	2	○	○	○
★ 西高島平	5,599	5,369	相対式	7.7	2	2	○	○	○
三田線計	483,114	483,114	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、高齢者の方、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4年4月1日現在。ただし、「一日平均乗降人員」は令和3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	車椅子利用者 対応トイレ	駅冷房
	乗車	降車							
新宿	110,104	109,093	島式	26.5	14	1	○	○	○
新宿三丁目	25,623	26,788	島式	19.1	12	2	○	○	○
曙橋	15,575	15,174	相対式	17.4	8	3	○	○	○
市ヶ谷	34,834	35,972	相対式	17.5	9	3	○	○	○
九段下	40,478	39,834	相対式	19.2	18	4	○	○	○
神保町	47,242	47,949	相対式	9.2	9	4	○	○	○
小川町	27,884	28,035	島式	22.1	8	3	○	○	○
岩本町	20,321	20,247	島式2面	24.4	12	3	○	○	○
馬喰横山	43,031	43,206	相対式	17.3	17	3	○	○	○
浜町	8,263	8,339	島式	19.9	4	2	○	○	○
森下	28,964	29,577	島式	17.7	4	2	○	○	○
菊川	10,115	10,006	島式	17.4	5	2	○	○	○
住吉	17,223	17,142	相対式	14.9	5	2	○	○	○
西大島	11,519	11,444	島式	18.3	6	2	○	○	○
大島	13,742	13,385	島式2面	14.0	7	3	○	○	○
★ 東大島	12,863	12,820	相対式	10.1	4	5	○	○	○
★ 船堀	25,543	25,312	相対式	6.9	2	2	○	○	○
一之江	18,424	18,168	島式	18.7	6	3	○	○	○
瑞江	23,446	23,388	島式	12.3	4	1	○	○	○
篠崎	17,389	17,168	島式	13.2	3	2	○	○	○
本八幡	31,770	31,307	島式	21.0	12	1	○	○	○
新宿線計	584,354	584,354	島式13駅 相対式8駅	平均 17.9	21駅 169基	21駅 53基	21駅	21駅	19駅

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	車椅子利用者 対応トイレ	駅冷房
	乗車	降車							
新宿西口	22,104	20,834	島式	21.9	18	4	○	○	○
東新宿	14,189	14,091	島式	18.3	6	2	○	○	○
若松河田	12,811	12,979	島式	19.4	6	2	○	○	○
牛込柳町	8,884	8,623	島式	21.2	5	3	○	○	○
牛込神楽坂	5,561	5,819	島式	20.7	8	3	○	○	○
飯田橋	11,200	11,204	島式	32.1	14	2	○	○	○
春日	23,435	22,818	島式	22.3	14	2	○	○	○
本郷三丁目	8,023	8,270	島式	23.2	10	3	○	○	○
上野御徒町	21,014	20,954	島式	15.5	10	2	○	○	○
新御徒町	21,931	21,218	島式	15.5	13	3	○	○	○
蔵前	12,459	12,780	島式	17.9	8	2	○	○	○
両国	12,999	12,853	島式	15.2	10	3	○	○	○
森下	26,317	25,423	島式	22.5	9	2	○	○	○
清澄白河	15,548	15,672	島式2面	14.7	6	3	○	○	○
門前仲町	31,758	31,560	島式	18.5	8	2	○	○	○
月島	25,869	25,951	島式	15.0	5	2	○	○	○
勝どき	36,991	36,973	相対式	15.3	17	3	○	○	○
築地市場	8,459	9,014	島式	15.7	7	2	○	○	○
汐留	10,993	11,331	島式	17.8	5	3	○	○	○
大門	41,844	42,053	島式	22.8	19	2	○	○	○
赤羽橋	12,593	12,597	島式	21.0	8	2	○	○	○
麻布十番	12,771	12,666	島式	32.5	15	3	○	○	○
六本木	29,692	30,463	上下式	外回り32.8 内回り42.3	24	3	○	○	○
青山一丁目	24,456	24,122	島式	27.0	13	5	○	○	○
国立競技場	3,614	3,660	島式	28.4	21	4	○	○	○
代々木	12,378	12,434	島式	20.6	10	2	○	○	○
新宿	46,742	48,765	島式	36.6	16	2	○	○	○
都庁前	17,197	18,390	島式2面	18.5	19	3	○	○	○
西新宿五丁目	12,914	12,405	島式	23.3	7	2	○	○	○
中野坂上	16,049	16,098	島式	33.4	12	2	○	○	○
東中野	10,625	10,927	島式	38.8	10	2	○	○	○
中井	10,120	9,664	島式	35.1	8	2	○	○	○
落合南長崎	11,513	11,245	島式	17.0	5	2	○	○	○
新江古田	12,290	12,027	島式	12.5	5	2	○	○	○
練馬	32,368	32,218	島式	15.5	6	2	○	○	○
豊島園	4,352	4,227	島式	19.5	8	2	○	○	○
練馬春日町	9,702	9,585	島式	18.7	10	2	○	○	○
光が丘	24,965	24,813	島式	11.9	4	2	○	○	○
大江戸線計	676,730	676,730	島式36駅 相対式1駅 上下式1駅	平均 22.2	38駅 399基	38駅 94基	38駅	38駅	38駅

都営バスは、主に東京都のJR山手線と荒川に囲まれた地域及び江戸川区の一部並びに多摩地域の一部で運行しており、令和3年度は一日平均約53万5千人のお客様にご利用いただきました。今後、少子高齢化の進行やそれに伴う生産年齢人口の減少等により、長期的には乗車数の大幅な増加が期待できないなど、事業環境は厳しくなっていくものと見込まれます。

こうした中、都営バスでは、停留所上屋・ベンチの新設、建替えや運行情報のインターネット配信など、お客様の利便性向上を図っています。また、ノンステップバス等のひとにやさしい車両の導入、燃料電池バス等の環境にやさしい低公害車両の導入、地元自治体から要望を受けたバス路線の運行など、公営交通として社会的役割も担っています。

また、経営の効率化を図るため、一部の営業所（支所）において「管理の委託（注）」を実施しています。



## 都営バス(乗合)の概要

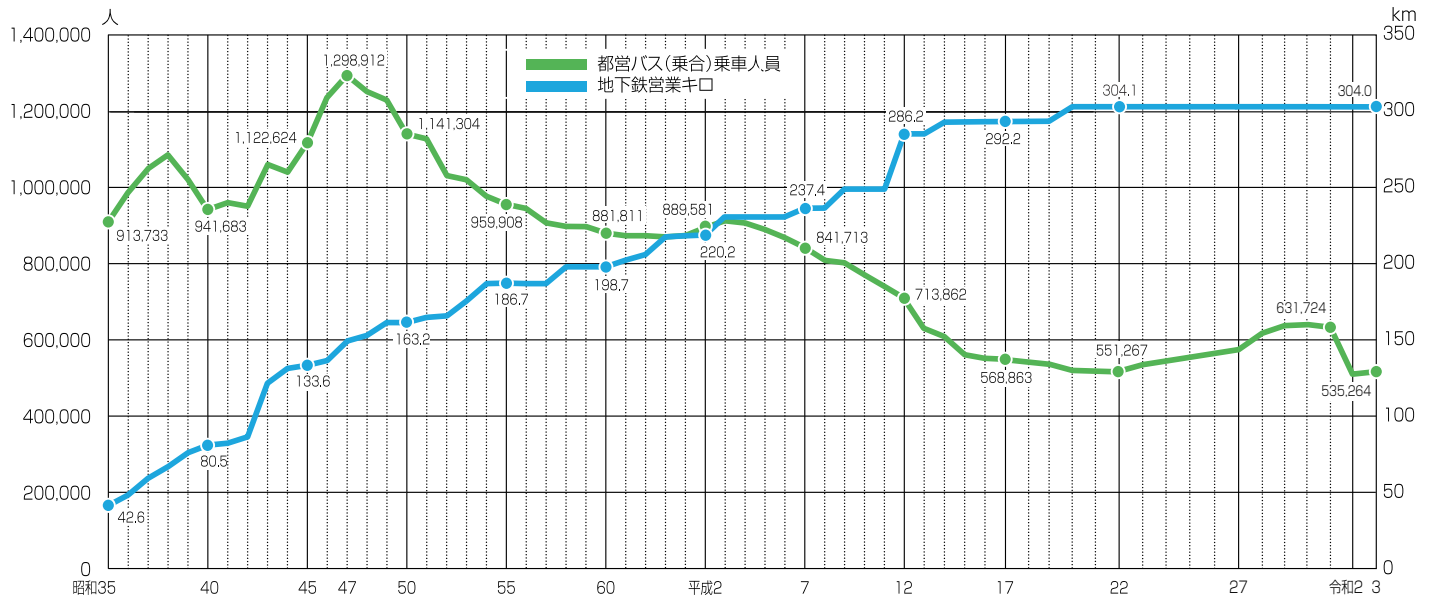
令和4年4月1日現在

営業キロ	765.1km
系統数	129系統
系統総長	1,073.3km
平均系統長	8.3km
停留所数	1,552か所(ポール数3,827本)
車両数	1,480両*1
平均定員	75人*2
平均時速	10.6km/h*2
営業所数	12か所 他支所7か所

\*1 江東区コミュニティバス「しおかぜ」を除く  
\*2 令和3年度の平均

(注)「管理の委託」とは、道路運送法に基づき、交通局が路線や運行ダイヤ、運賃の決定権を留保したまま、車両、営業所施設等を貸与し、運転業務、運行管理業務、車両整備業務を一体として他の事業者に委託することです。

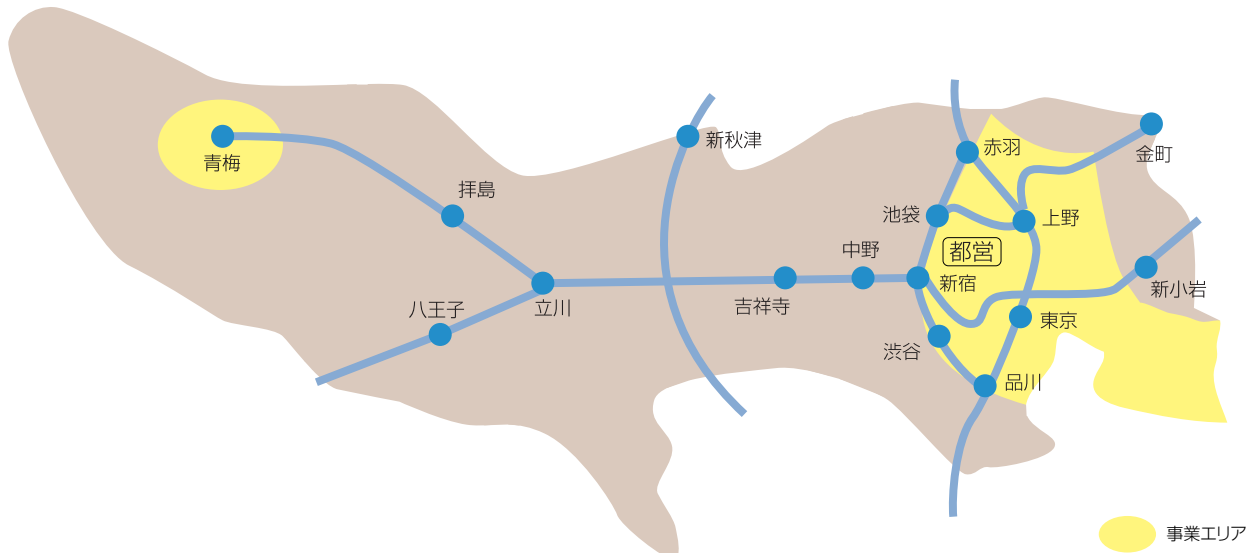
## 地下鉄営業キロ(注)と都営バス(乗合)乗車人員の推移(一日平均)



(注)「地下鉄営業キロ」は都営地下鉄と東京メトロの合計です。

## 都営バスの主な事業エリア

(注)道路運送法の需給調整規制(事業エリア)は平成14年2月に廃止されています。





## 〈安全・安心の確保〉

### ◆定期点検整備と日常点検◆

車両の定期点検整備のほか、毎日の運行前に日常点検を行っています。



▲乗務員による運行前の点検▲



▲営業所・自動車工場での整備▲

### ◆音声無線の導入◆

無線装置を全ての車両及び営業所等に装備し、運行管理や緊急時の連絡に活用しています。



▲IP無線（車載機）

▲IP無線（本局）

### ◆テロ対策・防犯対策◆

バスターミナルでの警戒や起終点での車内点検を徹底するとともに、爆破予告等の脅迫電話やテロ情報に対する警戒・緊急連絡体制を定めて対応しています。

また、バスジャックなどの不測の事態が発生した場合、緊急事態を周囲に知らせるSOS電光表示装置を導入しています。



▲SOS電光表示装置

### ◆酒気帯び出勤防止◆

始業・終業点呼等にアルコールチェックを実施するなど、酒気帯び出勤防止について、様々な取組を行っています。

アルコール検査▶



### ◆各種訓練◆

事故・災害等の異常時を想定した情報伝達訓練を毎年実施しているほか、関係機関と連携し、テロ対策訓練や消防訓練等を随時実施しています。



▲情報伝達訓練の様子▲

### ◆事故防止研修の充実◆

各営業所において、四半期ごとに乗務員を対象とした安全研修を実施しています。この研修では、座学だけでなく、バスの実車を用いるなど、乗務員が実際に体験する実技研修を取り入れています。



▲安全研修（座学）

### ◆バス運転訓練車の活用◆

バス運転訓練車は、運転手の視線を追跡・記録するアイマークレコーダーや車内の揺れを計測する加速度センサー、前方や左側方の状況を記録する距離計やカメラ、乗客の車内移動を確認する安全確認装置などを搭載しています。これにより、実際の走行状況を記録し、走行後ただちに客観的なデータを用いながら指導を受けることができます。



▲運転訓練車

▲運転訓練車車内の様子

### ◆ドライブレコーダーの活用◆

全車にドライブレコーダーを設置しています。記録された映像とデータを活用して、事故の原因を分析するとともに、乗務員の安全教育を実施して安全意識の向上を図っています。

### ◆交通安全教室の実施◆

各営業所において、地元の警察署と連携して、高齢者や小学生を対象とした交通安全教室を実施し、バス車内における転倒や自転車との接触などの事故防止の啓発に努めています。



▲交通安全教室

## 〈輸送サービスの向上〉

### ◆PASMO(パスモ)◆

PASMOは、(株)パスモが発行する首都圏をはじめとした主な鉄道・バスで利用できるICカードです。都営バス全路線でご利用いただけます。

PASMOには、都営バスIC定期券、都営バスIC一日乗車券の発売が可能です。また、モバイルPASMO又はApple PayのPASMOのご利用により、窓口においでいただくことなく、都営バスIC定期券をモバイル端末(スマートフォン)に付加することもできます。



▲PASMO

PASMOは株式会社パスモの登録商標です。Apple PayはApple Inc.の登録商標です。



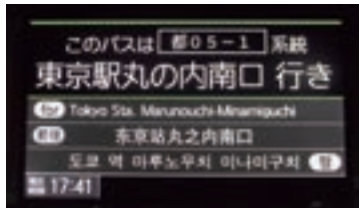
▲PASMO対応料金機

### ◆ToKoPo(トコポ)◆

PASMOを活用したポイントサービス「ToKoPo(トコポ)」が利用いただけます。(「ToKoPo(トコポ)」については、P.8を参照)

### ◆次停留所名表示装置の更新◆

バス車内に設置されている次停留所名表示装置をフルカラー液晶ディスプレイに更新し、情報案内の充実を図っています。平成28年度末に全ての車両への更新を完了しました。



次停留所名表示装置▶

### ◆車内デジタルサイネージによる情報発信◆

バス車内にデジタルサイネージを設置し、便利な乗車券のご案内や鉄道運行情報、天気予報やニュースなど、多彩な情報発信を行っています。

令和2年度末までに1,000両に設置しています。



▲車内デジタルサイネージ

### ◆バス案内用デジタルサイネージによる情報発信◆

都営地下鉄の改札口付近やバスターミナルにデジタルサイネージを設置し、運行情報等を多言語で案内しています。デジタルサイネージの特性を活かし、最新の運行状況を表示するとともに、タッチ操作により路線図を拡大して見やすく表示したり、QRコードにより手元のスマートフォンにのりば案内を表示させることができます。令和4年4月1日現在、24基設置しています。



▲バス案内用デジタルサイネージ

### ◆停留所の利便性の向上◆

お客様が停留所でバスを快適にお待ちいただけるよう、停留所の利便性の向上に取り組んでいます。

### ◆バス情報表示装置

バス車両の停留所への接近状況、乗車までの待ち時間、主要停留所までの所要時間など、多彩な情報をお客様に提供しています。

平成22年度から装置の更新を開始し、令和2年度末までに189基を設置しています。



▲バス情報表示装置

### ◆簡易型バス接近表示装置

バス停留所の標識柱に、低コストで設置できる簡易型バス接近表示装置を設置しています。

令和2年度末までに760基を設置しています。

また、平成28年度には、一部の接近表示装置を液晶型とし、英語による接近案内を開始しました。



▲液晶型接近表示装置

### ◆停留所上屋・ベンチの新設及び建替え

一定の歩道幅員があるなどの設置可能な場所に、上屋及びベンチの新設や建替えを行っています。新しいタイプの上屋は、景観に配慮したデザインで、雨風よけの強化ガラスを設置しており、お客様が快適にバスをお待ちいただけます。広告板のついたタイプの上屋は、その広告料収入により、上屋及びベンチの設置や維持管理の経費を賅っています。



▲広告付上屋



▲上屋



### ◆運行情報の配信◆

時刻表や停留所へのバス接近情報等を、スマートフォン・携帯電話やパソコンからリアルタイムで確認できるサービスを提供しています。



▲トップページ



▲系統運行状況

都バス運行情報サービスURL <https://tobus.jp/>

### ◆魅力あるバス路線◆

地域の実情やお客様のニーズに合わせた運行ルートやダイヤの見直しを適宜行い、利便性や効率性の向上を図っています。

また、バス専用レーン・優先レーンの設定や信号サイクルの見直しなど、関係機関に要請しながら、路線バスの走行環境を改善し、定時運行の確保を図っています。



▲バス専用レーン

### ◆貸切バス事業◆

学校行事や職場旅行などに利用できる観光バスを合計8両(令和4年4月1日現在)所有しています。そのうち3両は車いすに乗ったまま乗車することができるリフト付き観光バスです。

また、路線バスの車両を使用した貸切もっており、各種イベントの送迎などにご利用いただいています。



▲リフト付き観光バス

### ◆フルカラー行先表示器の導入◆

乗りたいバスを色でもわかるようにするため、バス車外に表示している行先表示器をフルカラー化する取組を行っており、令和4年4月1日現在、540両に導入しています。

また、令和2年度から、低コストで視認性の良い白色LEDの行先表示器も導入しています。



▲フルカラー行先表示器



# 〈ひとにやさしい都営バス〉

## ◆ひとにやさしい車両◆

平成11年度から更新する車両のノンステップ化を進め、平成24年度末に全ての車両をノンステップバス(注)としました。さらにより一層のバリアフリーを迫及するため車内後方の通路段差を解消したフルフラットバスを平成30年12月25日に運行開始しました。これらのバスには、車いすスペースも確保し、スロープを利用すれば車いすをご利用のお客様もより容易にご乗車いただけます。

(注)ノンステップバスとは、どなたでも容易に乗り降りできるよう、床面高さを約30cmとし、ステップをなくしたバスです。



▲フルフラットバスの車内

### ひとにやさしい車両導入状況

令和4年4月1日現在

	導入開始	内 容	車 両 数
ノンステップバス	H9.3	乗降口のステップをなくした、どなたでも乗り降りしやすい車両	1,480 <sup>*1</sup>
フルフラットバス	H30.12	車両後方の通路にある段差を解消した車両	(29) <sup>*2</sup>

\*1江東区コミュニティバス「しおかぜ」を除く  
\*2( )の数は、車両数の内数



▲フルフラットバス



▲車いすスロープ

## ◆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、全営業所及び主要バスターミナル等にAED(自動体外式除細動器)を設置しています。

また、全ての乗務員が救命救急講習を受講しています。



▲AED(営業所設置)



▲救命救急AED講習

## ◆ベビーカー・車いすのご利用◆

車内には、ベビーカーや車いすを利用されているお客様に、安全に、安心してご利用いただくため、補助ベルト及び固定ベルトを搭載しています。

令和2年9月からは、二人乗りベビーカーにお子様を乗せたまま都営バスにご乗車いただける取扱いを一部路線で試行し、令和3年6月からは対象を都営バスの全路線に拡大しています。



▲二人乗りベビーカーでのご利用

## ◆筆談具の設置◆

全車両に筆談具を、営業所には筆談器を設置し、お客様との円滑なコミュニケーションが図れるよう配慮しています。



▲筆談具によるコミュニケーション



▲筆談器(営業所設置)

# 〈環境にやさしい都営バス〉

## ◆燃料電池バス◆

燃料電池バスとは、燃料となる水素と酸素を化学反応させて作った電気により、モーターを駆動させ、走行するバスで、走行時には水しか排出しない環境に優れたバスです。

都営バスでは燃料電池バスの導入に向け、平成27年7月、走行実証実験を行いました。平成28年度に2両を導入し、平成29年3月21日から、市販車では日本初となる営業運行を開始、令和4年4月1日現在71両で運行しています。



▲燃料電池バス

## ◆環境にやさしい車両◆

更新する車両の全てを最新の排出ガス規制に適合したノンステップバスとし、NOx、PM(注)の削減に努めています。

(注) NOx 窒素酸化物、PM 粒子状物質

### 環境にやさしい車両導入状況

令和4年4月1日現在

	内 容		
アイドリング・ストップ&スタート装置付バス	バスの停止・発進に合わせてエンジンの自動停止・再スタートを行う		
	導入開始年	H6.1	在庫車両数(両) 1,380
新短期規制バス	平成16年 排出ガス規制(新短期規制)対応		
	導入開始年	H17.1	在庫車両数(両) 8
新長期規制バス	平成17年 排出ガス規制(新長期規制)対応		
	導入開始年	H17.11	在庫車両数(両) 224
新長期規制ハイブリッドバス	平成17年 排出ガス規制(新長期規制)対応		
	導入開始年	H19.10	在庫車両数(両) 100
ポスト新長期規制バス	平成21年 排出ガス規制(ポスト新長期規制)対応		
	導入開始年	H22.10	在庫車両数(両) 454
ポスト新長期規制ハイブリッドバス	平成21年 排出ガス規制(ポスト新長期規制)対応		
	導入開始年	H22.9	在庫車両数(両) 28
平成28年規制バス	平成28年 排出ガス規制対応		
	導入開始年	H29.11	在庫車両数(両) 595

## ◆最新の排出ガス規制(平成28年規制)適合車の導入

最新の排出ガス規制(平成28年規制)に適合するバスの運行を平成29年11月から開始しました。以下の技術等で規制をクリアしています。

- ①燃料の高圧噴射による燃焼最適化技術
- ②DPFと尿素水による排出ガス後処理技術
- ③総合的な電子制御技術



▲平成28年規制バス

## ◆ハイブリッド・ノンステップバスの導入

平成19年10月から運行を開始しました。

ハイブリッド・ノンステップバスは、バッテリー等を屋根に設置することで、ノンステップ化を実現しました。モーターによりエンジンの駆動力をアシストして低燃費であることから、CO<sub>2</sub>の低減に寄与しています。

平成22年9月には、ポスト新長期規制に適合したハイブリッド・ノンステップバスの運行を開始しています。



▲ハイブリッド・ノンステップバス

## ◆環境(エコ)定期券制度◆

都営バスの通勤定期券をお持ちのお客様が、二親等以内の同居のご家族と一緒に都営バスに乗車される場合、土・日・祝日等の適用日に限り、ご家族が割引運賃(大人100円・小児50円現金のみ)でご乗車いただける制度です。



# 東京さくらトラム(都電荒川線)

都電の歴史は、明治44年に東京市が東京鉄道株式会社から路面電車事業を買収し、東京市電気局として開局したときに遡ります。

都電には、かつて文字どおり“都民の足”として隆盛を誇った時代がありました。最盛期の昭和18年度には、一日平均193万人のお客様が利用されました。系統も41系統を数え、都電が都内を縦横に走っていました。しかし、自動車交通量が増大していく流れの中で、軌道敷内への自動車乗り入れによる輸送効率の低下が顕著となり、昭和42年から昭和47年にかけて181kmもの路線の廃止を余儀なくされました。

現在では、路線の大部分が専用軌道であること、代替バスを運行できる道路がないこと、沿線住民等の強い存続要望があったことなどにより、三ノ輪橋～早稲田間を走る都電荒川線のみを運行しています。

営業キロはわずか12.2kmですが、令和3年度は一日平均約4万3千人のお客様にご利用いただき、地域に密着した交通機関として親しまれています。

都電荒川線の魅力を国内外に積極的にアピールし、更なる利用者の誘致、沿線地域の活性化に寄与していくため、外国人を含む観光客の方にも親しみやすい路線愛称を付けることとし、広く意見募集を行いました。その結果平成29年4月に愛称を「東京さくらトラム」に決定しました。



8900形車両▶

## 東京さくらトラム(都電荒川線)の概要

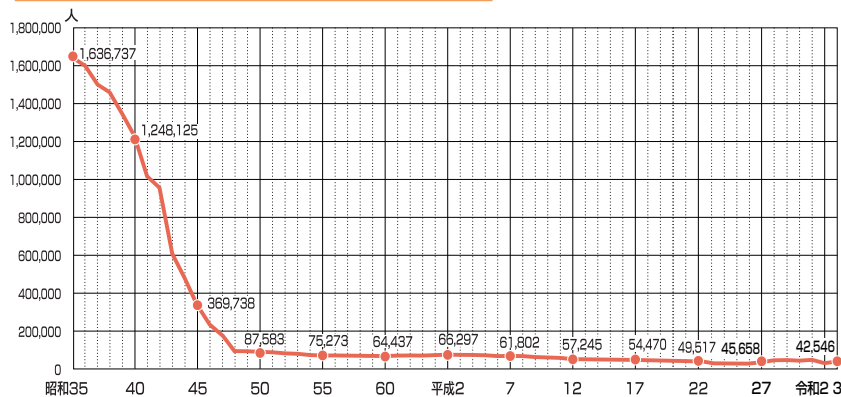
令和4年4月1日現在

線区	営業区間	三ノ輪橋～早稲田	
	営業キロ	12.2km(専用軌道部10.5km、併用軌道部1.7km)	
	停留場数	30か所	
車両	在籍車両数	33両	
	(内訳)	7700形	8両(定員62人)
		8500形	5両(定員65人)
		8800形	10両(定員61人)
		8900形	8両(定員62人)
9000形		2両(定員64人)	
規格	軌間	1,372mm	
	電気方式	直流600V	
	最短運転時隔	3分00秒	
運転	表定速度	13.1km/h	
	最高速度	40.0km/h	
	運転所要時分	56分	



▲とあらん  
都電マスコット  
キャラクター

## 都電荒川線の乗車人員の推移(一日平均)



## 東京さくらトラム(都電荒川線)路線図





## 〈安全・安心の確保〉

### ◆定期検査と点検◆

車両、軌道、架線、信号、通信ケーブルなどの点検・整備を、定期的に行っています。



◀車庫での点検状況▶

### ◆ブレーキランプの設置◆

後方からの追突を避けるため、全車両にブレーキランプを設置しています。

ブレーキランプ



### ◆固定式ホーム柵の設置◆

停留場からの転落事故を防止し、お客様により安全にご利用いただけるよう、平成24年度から設置可能な全ての停留場に固定式ホーム柵を設置しています。



▲固定式ホーム柵

### ◆車載映像記録装置◆

車載映像記録装置を全車両に設置しています。記録された映像とデータを活用して事故の原因を分析するとともに乗務員の安全教育を実施しています。

### ◆運転手異常時電車停止装置の設置◆

運転手に体調異常が生じた場合に備えて、運転手異常時電車停止装置を設置しています。

### ◆各種訓練◆

各関係機関と連携し、消防訓練、テロ対処訓練など安全・安心の確保に向けた訓練を定期的に行っています。



▲テロ対処訓練

## 〈輸送サービスの向上〉

### ◆PASMO(パスモ)◆

PASMOは(株)パスモが発行する首都圏の主な鉄道・バスに利用できる便利なICカードです。都電全車両でご利用いただけます。

PASMOには、都電IC定期券、都電IC一日乗車券の発売が可能です。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月から開始しました。



▲PASMO



▲PASMO対応料金機

### ◆ToKoPo(トコポ)◆

PASMOを活用したポイントサービス「ToKoPo(トコポ)」が利用いただけます。(「ToKoPo(トコポ)」については、P.8を参照)

### ◆電車接近表示装置◆

全停留場に、電車接近表示装置を設置し、お客様の利便性の向上を図っています。



▲電車接近表示装置

## ◆沿線地域の活性化◆

### ◆車両の導入

都電では平成19年5月及び平成21年1月に地域の観光振興にも役立てるよう、レトロ調の9000形を導入しました。また平成21年より景観に調和した優しさと親しみやすいデザインの8800形を導入、平成27年にはさらなる先進性と快適性、どなたでも乗りやすいユニバーサルデザインを取り入れた8900形を導入しました。8800形と8900形の塗色は沿線に咲き誇るバラの色をイメージしています。平成28年3月には7000形車体をリニューアルした、クラシックモダン調の7700形がデビューし、平成28年度中に8両がそろいました。



▲ローズレッド色の8800形

### ◆地域の景観にマッチした停留場の整備

地元自治体や地域とも連携しながら、沿線の新たな観光スポットとして、三ノ輪橋、庚申塚の停留場を昭和30年代の雰囲気を活かした停留場に整備しました。都電荒川線の魅力向上や地域の活性化に役立っています。

## 〈ひとにやさしい都電〉

### ◆停留場のバリアフリー化◆

全ての停留場で、スロープや視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに、車両との段差を解消するため停留場をかさ上げしています。



▲スロープ

### ◆車両のバリアフリー化◆

フリースペースや、車いすをご利用になるお客様専用の「降車用押しボタン」を全車両に設置しています。



▲フリースペース

## 〈環境にやさしい都電〉

### ◆沿線の緑化◆

沿線の景観向上や環境負荷の低減を図るため、都電サポーターや地元自治体と協力・連携して、沿線の緑化に取り組んでいます。また、荒川車庫前停留場付近、大塚駅前停留場付近及び町屋駅前停留場付近では、軌道を緑化し、植え付けた植物の生育状況について経過観察を行っています。



沿線のバラと9000形▶

### ◆省エネルギー車両◆

全ての車両で、省エネルギー効果の高いVVVF制御を採用しています。また車内照明にLED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。

### ◆環境(エコ)定期券制度◆

都電の通勤定期券をお持ちのお客様が、二親等以内の同居のご家族と一緒に都電に乗車する場合、土・日・祝日等の適用日に限り、ご家族が割引運賃(大人100円・小児50円現金のみ)でご乗車いただける制度です。

### ◆都電おもいで広場

荒川電車営業所内に、かつて活躍した車両2両を展示する施設を平成19年5月に開設しました。

また、地域と連携したイベント等にも利用できるスペースも併設しました。(年末年始を除く土・日・祝日のみ公開。入場無料。)



▲都電おもいで広場

### ◆都電サポーター事業

都電の魅力向上と沿線地域の活性化に寄与するため、地元自治体や都電サポーター(地元で都電の応援・PRをしてくれる皆さん)との連携強化に努め、沿線のPRや都電の魅力を引き出す地域に密着したイベントなどを積極的に展開しています。

### ◆三ノ輪橋おもいで館の開設

お客様の利便性の向上を図るとともに、地域とも連携して沿線情報を発信する新たな拠点として、平成30年10月に三ノ輪橋おもいで館を開設しました。都電をはじめ、都営交通及び沿線情報の案内や、乗車券・グッズ等の販売、各種案内冊子の配布などを行っています。 三ノ輪橋おもいで館▶



# 日暮里・舎人ライナー

日暮里・舎人ライナーは、荒川区の日暮里と足立区の舎人地区9.7kmを結ぶ新交通システムです。

建設に際しては、インフラ部（支柱、軌道桁、駅の主要構造物など）を、ルートに当たる尾久橋通りの整備と併せて東京都建設局が担当、インフラ外部（車両や電気施設等）を、東京都地下鉄建設㈱(注)が担当し、平成9年12月に工事着手しました。交通局は、平成19年10月1日に国から軌道法に基づく軌道事業譲渡許可を受けて運営することとし、平成20年3月30日に開業しました。

令和3年度は一日平均約7万8千人のおお客様にご利用いただきました。

この路線の開業により、沿線地域の交通アクセスは飛躍的に向上し、今後も道路渋滞の緩和や沿線地域の活性化が期待されています。

(注)都営地下鉄大江戸線環状部の建設を行った東京都の第三セクター



▲330形車両

## 日暮里・舎人ライナー路線図

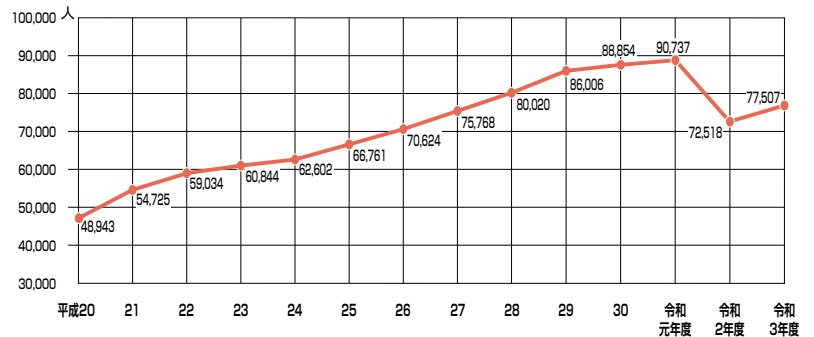


## 日暮里・舎人ライナーの概要

令和4年4月1日現在

線区	営業区間	日暮里(荒川区)～見沼代親水公園(足立区)
	営業キロ	9.7 km(全線高架複線)
	駅数	13駅
車両	輸送システム	側方案内軌条式新交通システム(コンピュータ制御による自動運転)
	(内訳)	300形・80両(5両×16編成)
		320形・5両(5両×1編成)
		330形・15両(5両×3編成)
定員	245人/編成(300形) 259人/編成(320形) 262人/編成(330形)	
規格	電気方式	三相交流600V
	最短運転時隔	3分14秒
運転	表定速度	上り27.7km/h 下り27.9km/h
	最高速度	60km/h
	運転所要時分	約20分

## 日暮里・舎人ライナーの乗車人員の推移(一日平均)



## 令和3年度一日平均乗降人員

単位:人

駅名	乗車	降車
日暮里	22,122	22,013
西日暮里	13,407	14,211
赤土小学校前	2,430	2,334
熊野前	3,998	3,876
足立小台	1,652	1,620
扇大橋	4,429	4,372
高野	2,749	2,707
江北	5,226	5,142
西新井大師西	5,184	5,153
谷在家	4,673	4,573
舎人公園	2,038	2,006
舎人	3,884	3,869
見沼代親水公園	5,716	5,632
日暮里・舎人ライナー計	77,507	77,507

(注)駅別乗降人員の一日平均は、端数未調整である。



## 〈安全・安心の確保〉

### ◆列車運行管理と駅構内の監視◆

日暮里・舎人ライナーはコンピュータ制御による自動運転を行っています。列車の運行管理や駅の安全監視などは全て指令室で係員が行っています。



▲指令室

### ◆ATO・ATC

安全な運行を確保するための保安装置として、「出発～次駅での停止～ドアの開閉」をコンピュータ制御で行う機能を備えた自動列車運転装置(ATO: Automatic Train Operation)を導入しています。

また、制限速度を上回ったときに自動的にブレーキをかける自動列車制御装置(ATC: Automatic Train Control)も導入しています。

### ◆安全確保のための保安設備◆

#### ◆非常通報器

車内で異常が発生したときにお客様から係員に通報できるよう、全ての車両に非常通報器を設置しています。



▲非常通報器と非常停止ボタン

#### ◆非常停止ボタン

非常時にお客様が列車を停止させることができるよう、全ての車両に非常停止ボタンを設置しています。

### ◆車内放送装置◆

非常時にお客様に音声情報を伝達できるよう、すべての車両に放送装置を設置しています(通常時は停車駅や乗り換えのご案内等を自動で放送しています。)

### ◆地震発生時の被害軽減策◆

#### ◆走行路の分岐部の段差解消

脱輪のおそれがある走行路の分岐部において、“へこみ部”の段差を解消する部材を設置します。



▲段差解消の一例(イメージ)

## 〈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月から開始しました。



PASMO対応自動改札機▶

### ◆ホームでの安全対策◆

#### ◆ホームドア

お客様の列車との接触や軌道への転落防止対策及び防風対策として、全駅にホームドアを設置しています。



▲ホームドアと視覚障害者誘導用ブロック

#### ◆視覚障害者誘導用ブロック

目の不自由なお客様のための視覚障害者誘導用ブロックを全駅に設置しています。

#### ◆自動火災報知設備ほか

駅構内で火災が発生した場合に備え、自動火災報知設備、消火器のほか、消防隊が消防ポンプ車と連結し、消火活動ができるよう、連結送水管設備を全駅に設置しています。



▲自動火災報知設備、消火器、連結送水管設備

#### ◆非常扉

火災等の非常時には、ホーム階から二方向避難として、階段とともにホーム端部にある非常扉から避難するルートを全駅に確保しています。



▲非常扉

### ◆各種訓練◆

大規模地震などの異常時の際、的確な避難誘導・復旧作業を行えるよう、警察・消防と連携し各種訓練を実施しています。



▲避難誘導訓練



▲異常時総合訓練

### ◆テロ対策・防犯対策◆

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、車両の更新に合わせて車内への防犯カメラの設置を進めています。



▲330形防犯カメラ

### ◆ToKoPo(トコポ)◆

PASMOを活用したポイントサービス「ToKoPo(トコポ)」が利用いただけます。(「ToKoPo(トコポ)」については、P.8を参照)

### ◆列車運行情報表示装置◆

全駅の改札口付近にディスプレイを設置し、列車の遅れ等の運行情報をすみやかに提供しています。

日暮里駅3階改札口ディスプレイ▶



### ◆案内表示器◆

列車の先行や時刻、接近情報やご案内などを表示しています。

案内表示器▶



## 〈ひとにやさしい日暮里・舎人ライナー〉

### ◆駅のバリアフリー化◆

#### ◆エレベーター・エスカレーター

全駅に「地上と改札階」、「改札階とホーム階」を結ぶエレベーター及び上り用エスカレーターを設置しています（日暮里・西日暮里・熊野前駅の一部には、下り用エスカレーターを併設）。



▲エレベーター・エスカレーター（日暮里駅）

#### ◆トイレ

全駅に高齢者の方、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、スペースを広くし、手すり、おむつ交換台、オストメイトの洗浄器具などを備えたトイレが設置されています。



▲車椅子利用者対応トイレ

#### ◆カメラ付インターホン

聴覚障害者対応として、指令区の係員と筆談ができるよう、令和2年2月から無人駅にカメラ及びモニター付きインターホンを設置しています。



カメラ付インターホン▶

### ◆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。

全ての駅係員が救命救急講習を受講しています。



▲AED（熊野前駅）

### ◆車両のバリアフリー化◆

#### ◆フリースペース

車いすをご利用のお客様、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列車に設置しています。一部の編成は全車にフリースペースを設置しています。



▲フリースペース

#### ◆車内点字シール

全ての車両の各ドアに、号車及びドア番号を示す車内点字シールを貼付しています。



▲車内点字シール

#### ◆車内表示器

お客様に文字情報を伝達できるよう、全ての車両にLCDやLEDによる車内表示器を設置しています。



▲LCD車内表示器

#### ◆低い吊り手

一部の車両に「低い吊り手」を設置しています。



▲低い吊り手

## 〈環境にやさしい日暮里・舎人ライナー〉

### ◆省エネルギー車両◆

全ての車両で、省エネルギー効果の高いVVVF制御を採用しています。

### ◆電力回生システム◆

列車の走行に使うモーターをブレーキ時に発電機として動作させ、発電した電力を電車線に戻して他の列車の走行に利用するほか、変電所に送電して駅の照明などに利用する「電力回生システム」を全ての列車に装備しています。



▲舎人公園駅



## 関連事業

関連事業とは、自動車運送事業、高速電車事業等の本来事業の経営基盤の強化に寄与し、質の高いサービスを提供するために、土地、建物などの資産の有効活用や広告事業を展開し、長期的に安定した収入を確保する事業です。

このうち、資産の有効活用としては、土地・建物や、鉄道高架下の貸付、駅構内での店舗営業・自動販売機の設置などを行っています。

また広告事業では、駅施設や地下鉄、バス、都電、日暮里・舎人ライナーの車両を主な媒体として、広告料収入を得ています。

さらに、通信サービスでは光ファイバーケーブル設備や携帯電話・PHS・Wi-Fi(無線LAN)等の基地局を設置するため、地下鉄駅構内・車内や、すい道内等を通信事業者等に提供し、設置料・使用料を得ています。

### ◆不動産事業◆

#### ◆土地・建物・鉄道高架下の貸付

不動産の有効活用として土地及び建物の貸付を行い、賃貸料収入を得ています。土地(鉄道高架下を含む。)については、ビル・店舗・駐車場の用地として、建物についてはテナントに貸付、それぞれ活用しています。



オフィスビル(目黒セントラルスクエア)▶



▲東京交通会館



▲有楽町駅前ビル(イトシア)



▲宿泊施設(巣鴨自動車営業所横)



▲駐車場(中延駅A4出入口横)



▲駐輪場(大島駅エレベーター横)



▲志村三丁目駅付近高架下

### ◆広告事業◆

車内、車体、駅構内などの交通広告媒体を販売し、広告料収入を得ています。

車内のポスターやステッカー、駅乗り場ポスターなどの一般的な媒体のほか、ラッピングバスや広告付きバス停留所、車内ビジョン、駅デジタルサイネージなど注目度と訴求効果の高い媒体など、様々な広告を展開しています。



▲ラッピングバス



▲広告付きバス停留所



▲駅構内デジタルサイネージ(日比谷駅)



▲地下鉄車内の液晶モニター広告(チカッ都ビジョン)



## ◆駅構内営業◆

駅構内に店舗や自動販売機、期間限定ショップ、金融機関ATM、宅配受取ロッカーなど様々な便利施設を設けているほか、PASMO電子マネーが使用できる店舗の拡大を通じて、お客様の利便性の向上と収益確保を図っています。



▲駅構内店舗（神保町駅）



▲期間限定ショップ（五反田駅）



▲外貨両替機（上野御徒町駅）



▲傘シェアリングサービス  
レンタルスポット（高島平駅）



▲宅配受取ロッカー（日暮里駅）



▲モバイルバッテリー  
レンタルスタンド



▲コンビニエンスストア（小川町駅）

## ◆通信サービス◆

### ◆光ファイバーケーブルの貸付・携帯電話・PHS・Wi-Fi（無線LAN）等

地下鉄全線（目黒駅～三田駅間を除く。）に、光ファイバーケーブルを敷設し、通信事業者への賃貸事業を行っています。

また、地下鉄駅構内では、携帯電話・PHS・Wi-Fi（無線LAN）・WiMAXの基地局の設置スペースを通信事業者に提供することで、駅構内（携帯電話・WiMAXは駅間を含む。）において各サービスを提供しています。

さらに、地下鉄車内にWi-Fi（無線LAN）アクセスポイントを設置し、全編成でサービスを提供しています。



▲光ファイバー工事



▲駅掲示ステッカー（Wi-Fi）

## ◆商品化許諾・撮影許諾◆

玩具などの商品化や、駅構内などでの映画やテレビドラマ、雑誌等の撮影を許諾し、都営交通のPRを行うとともに許諾料を得ています。



▲ロイヤリティー商品



▲テレビドラマ撮影風景

## ◆社会貢献への取組◆

公営交通事業者としての責任と役割を果たすため、関連事業においても様々な社会貢献に取り組んでいます。

不動産の有効活用では、保育所等の併設を公募条件とした利活用物件（サービス付き高齢者向け住宅）が、平成29年度当初に旧用賀職員寮跡地に開業しました。また、都の待機児童解消に向けた取組「とうきょう保育ほうれんそう」に交通局も参画し、区市町村等へ局有地の情報提供を行っています。

構内営業では、地元区との連携により、障害のある方が働く店舗を5店舗設置し、障害のある方の雇用機会の拡大を支援しています。



◀保育所等を併設したサービス付き高齢者向け住宅  
（用賀職員寮跡地）



▶障害者が働く店舗（高島平駅）▶

## 電気事業(水力発電)

電気事業の歴史は、東京市が明治44年8月に軌道事業(路面電車)と火力発電による電気供給事業を行う電気局(交通局の前身)を創設したときに始まります。

現在は、多摩川の流水を利用した水力発電による電気事業を運営しており、管理している水力発電所は、多摩川第一発電所及び白丸発電所(西多摩郡奥多摩町)並びに多摩川第三発電所(青梅市)の3か所です。最大出力の合計は3万6千5百キロワットで、一年間に発電する電力量は概ね一般家庭3万5千世帯の使用量に相当しています。

この電気はCO<sub>2</sub>フリーであり、近年その価値が高まっています。こうした「東京産水力発電の環境価値」に着目した新たな売電方法を、令和3年4月から導入しました。小売電気事業者を通じて、使用電力を100%再生可能エネルギーで賄うことを掲げる都内のRE100宣言企業など、再エネを積極的に利用する需要家に供給しています。

あわせて、交通局の再生可能エネルギー導入の率先行動として、都営バスの全営業所でも、この電気を使用しています。

令和3年11月には、白丸発電所・白丸調整池ダムに隣接する場所に東京都交通局再生可能エネルギーPR館(愛称:「エコっと白丸」)を開館しました。館内では、ジオラマシアターや壁面展示により交通局の水力発電の仕組みなどをわかりやすく伝えるとともに、奥多摩町の観光スポット等を紹介するコーナーを設け、地域の観光振興にも貢献しています。

なお、多摩川第一発電所及び多摩川第三発電所については、運転開始から50年以上が経過することから、大規模更新を計画しています。



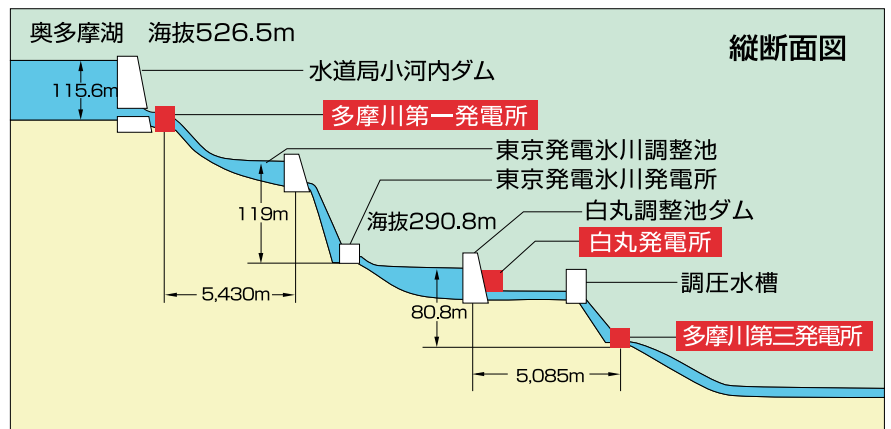
▲多摩川第一発電所



▲多摩川第三発電所



▲再生可能エネルギーPR館「エコっと白丸」



## モノレール

上野動物園の東園と西園を結ぶモノレールは、将来の新しい都市交通機関として実験的に建設した我が国で最初のモノレールです。この路線は、動物園の遊戯施設ではなく、鉄道事業法に基づく交通機関です。

昭和32年の開業以来、交通局の施設として運営してきましたが、平成12年に上野動物園を所管する東京都建設局に施設を無償で譲渡し、交通局がその施設を借り受けて管理運営を行ってきました。

なお、車両の経年劣化のため、令和元年11月から運行を休止しています。



# 安全マネジメントの充実

## ◆安全管理規程◆

平成18年10月、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」の施行に基づき、輸送の安全を確保するための事業の運営方針に関する事項等を定めたもので、安全統括管理者を中心とした安全管理の責任体制及びその管理実施方法等を規定した、「鉄・軌道事業安全管理規程」「自動車事業安全管理規程」をそれぞれ制定しました。

## ◆安全方針・安全重点施策◆

安全管理規程に基づき、安全に係る基本的な姿勢を示した「安全方針」を平成18年12月に制定しました。平成28年4月、改めて安全に対する姿勢を明確に示し、職員の安全意識の向上を図るため、改定しました。交通局経営方針の冒頭にある「都民やお客様の信頼に応えるため、安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、災害に強く、事故のない都営交通」の実現を目指して、4つの具体的な取組を『安全方針』として定めています。

この安全方針を具体化した「安全重点施策」を毎年度策定し、これを着実に実施することにより、安全の確保を図っています。

## 安全方針

**私たちは、都民やお客様の信頼に応えるため、安全・安心を最優先し、全職員が一丸となって、災害に強く、事故のない都営交通を実現します。**

このため

- 決められたルールを確実に守り、厳正に職務を遂行します。
- 常に情報を共有し、問題意識を持って職務に当たり、事故の芽を確実に摘み取ります。
- 安全・安心な車両、設備などを提供します。
- 安全を守るための取組を絶えず見直し、改善・実行します。

## ◆安全管理体制の見直し◆

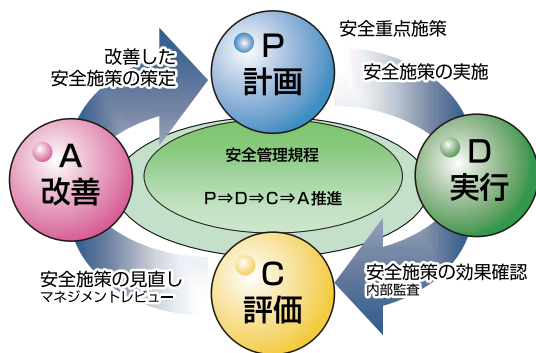
輸送の安全確保に関する重点施策などの計画を策定し、これを着実に実行するとともに、安全マネジメント内部監査の結果などを踏まえて検証を行い、継続的な改善を行うことにより、PDCAサイクルを適切に機能させ、経営トップから事業所まで一丸となった安全管理体制の強化に取り組んでいます。

### ◆安全マネジメント内部監査

年に1回、安全管理に係る取組が、安全管理規程等に定めるルールどおりに実施されているかを確認するとともに、そうした取組の見直し・改善状況をチェックしています。

### ◆マネジメントレビュー

安全マネジメント内部監査の指摘項目、安全重点施策の実施状況及び安全統括管理者の意見等をもとにしたマネジメントレビューを行い、次年度の計画策定に反映させています。



## ◆「都営交通安全の日」◆

お客様の安全・安心の確保を最優先にする姿勢と決意を示す取組として、平成19年から、毎年6月13日を「都営交通 安全の日」に決めました。この日は、浅草線浅草橋駅でのドア挟みによる死亡事故(平成6年)、都電荒川線での車両衝突事故(平成18年)という2つの重大事故が発生した、交通局職員が決して忘れてはならない日です。

安全の日を中心に、安全標語の募集、意見交換会、巡回や点検強化などを実施しています。

これからも二度とこのような事故を引き起こさないために、全職員が一丸となって安全輸送の確保に全力で取り組んでいます。



▲事業所巡回▲



▲事故防止研修

▲「安全の誓い」の碑の清掃

## ◆「事故から学ぶ展示室」◆

安全意識の高い職場風土をつくるため、過去の事故事例を基にした教育用資料の展示室を交通局研修所に開設しています。

(注)本施設は職員研修用のため、一般には公開していません。



▲事故から学ぶ展示室



# 環境対策の推進

## ◆環境マネジメントシステム◆

平成12年度から環境マネジメントシステム(EMS:Environment Management System)を取り入れ、環境対策の推進に取り組んでいます。

環境方針に基づいて毎年度、環境目標を設定し(plan)、目標の達成に努め(do)、その結果を検証して(check)、次年度の目標に反映させる(action)ことで、環境に配慮した事業運営を行っています。

環境方針の基本理念の下、交通事業者としての社会的役割を認識し、事業における環境への負荷を可能な限り低減するなど、積極的に取り組んでいます。

## 東京都交通局環境方針

### 基本理念

東京都交通局は環境に配慮した事業運営を行い、環境にやさしい公共交通の利用促進及び活性化をめざします。

都営交通は、東京の都市生活、都市活動を支える基盤的都市施設として、東京の公共交通の重要な一翼を担っています。交通事業者として、その重要性を認識し、事業における環境への負荷を可能な限り低減するなど、積極的に行動します。また、地下鉄、バス、都電などは交通機関のなかで環境にやさしいのりものであることから、東京都の交通需要マネジメント(TDM)施策に協力し、公共交通への誘導並びに交通ネットワーク整備・拡充による公共交通の利用促進及び活性化をめざします。

### 基本方針

- 1 環境関連の法規制等を遵守し、資源・エネルギーの適正管理を行い、環境の保全に努めます。
- 2 環境目的及び環境目標を設定し、その達成に努めます。そして、実施状況を定期的に調査し、見直すとともに継続的改善及び汚染の予防に努めます。
- 3 環境改善に主体的に行動できるよう、職員の育成を図ります。
- 4 環境にやさしい公共交通の利用を呼びかけていきます。

## ◆環境にやさしい施設の整備◆

地球温暖化対策として、局施設の整備に当たっては、照明のLED化や高効率なエスカレーター等を導入し、省エネルギー化を図ることでCO<sub>2</sub>排出量を削減するなど、環境に配慮した施設の整備を行っています。



▲照明のLED化



▲エスカレーターの改修・更新による省エネ化

## ◆環境対策の情報発信◆

ポスターや車内液晶モニター、ホームページなどを活用して、交通局の環境対策について、お客様へ情報を発信しています。



▲PR動画



▲駅貼りポスター

# お客様サービスの推進

## ◆サービス推進本部◆

平成3年3月に策定した「東京都交通局長期経営基本方針」において、「お客様本位のサービスの創造に挑戦する先導的企業を目指す」ことを経営理念として掲げました。この理念の実現に向け、具体的なサービス施策を検討し、その推進を図るため、平成4年2月に局長を本部長とする「サービス推進本部」を設置し、お客様満足度の向上に取り組んでいます。

## ◆サービス推進チームの活動◆

各職場の実態に応じたサービス推進活動を具体的に実践していくため、各事業所等に「サービス推進チーム」を設置し、より便利で快適なサービスの提供を目指して、さまざまな取組を行っています。

また、「サービス推進強化月間」を設け、各チームがサービス推進運動を強化するとともに、本部と各職場が一丸となってサービス推進運動に積極的に取り組んでいます。



▲強化月間中に着用する「ワッペン」

## ◆都営交通モニター制度◆

お客様視点のサービスを展開していくため、平成18年度から都営交通モニター制度を導入しました。450名のモニターの皆様に、局職員のお客様対応、駅や車両、バス停留所の状況について、サービスレベルを4段階で評価していただいています。

こうして得られた評価や意見を局事業に反映させ、より一層のサービス向上に努めています。

## ◆お客様へのマナーの呼びかけ◆

都営交通をより快適にご利用いただくために、駆け込み乗車の防止や優先席の適正な利用などのマナーポスター及び動画を作成し、公共交通利用時におけるマナーへのご理解とご協力をお願いしています。



▲マナーポスター(駆け込み乗車編)

## ◆マナーブックの配布◆

小学生の皆さんにも交通マナーを知っていただくため、「楽しく乗ろう!交通マナーブック」を作成し、都内の全ての小学校に配布するとともに、授業等で活用していただいています。

マナーブック▶



## ◆組織風土づくり◆

職場の実態や課題等を踏まえ、各サービス推進チームが中心となり、お客様の立場で自ら考える組織風土づくりに取り組んでいます。

また、「サービス推進発表会」を開催するなど、お客様本位のサービスについて考えながら、組織横断的に課題解決に挑む組織風土づくりにも取り組んでいます。



▲サービス推進発表会

## ◆お客様の声の活用◆

都営交通をご利用いただいているお客様の声(ご意見・ご要望等)については、交通局全体の情報として活かし、より一層のサービス向上を図るため、平成25年4月に開設した都営交通お客様センターにおいて集約しています。

その内容や措置状況を検討して、サービス推進本部会議に報告するとともに、交通局報等に掲載して全職員に周知し、サービスの向上に役立てています。

また、交通局のホームページでも、専用フォームで、お客様の声を受け付けています。なお、令和3年度にお客様から寄せられたご意見・ご要望等は17,799件でした。

## ◆各種マーク普及への協力◆

マタニティマークを配布するとともに、車内ステッカー等によるマークの普及促進に努めています。また、ヘルプマーク(援助や配慮を必要としていることが外見から分からない方々のためのマーク)についても同様に普及に協力しています。



◀マタニティマーク



◀ヘルプマーク

# 経営状況

令和3年度は、地下鉄、バス、都電、日暮里・舎人ライナーの4事業の合計で、年間9億6,789万6千人（一日平均265万2千人）のお客様にご利用いただきました。また、電気事業は年間116,188MWhの電気を供給しました。

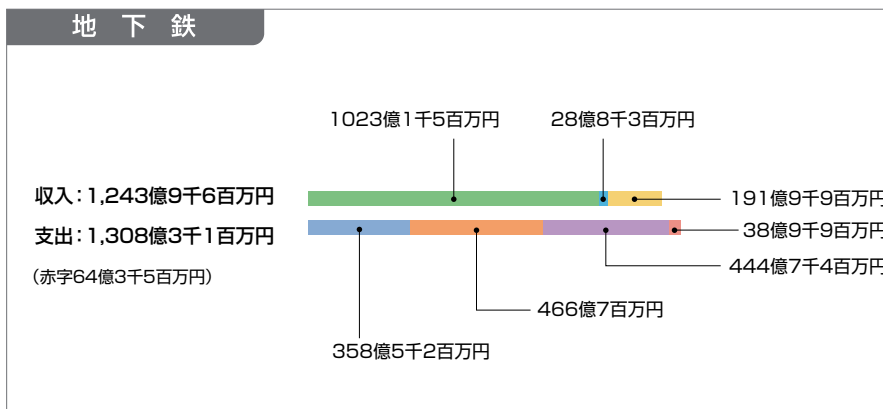
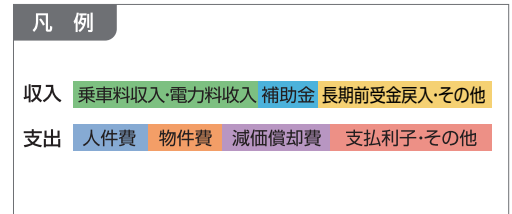
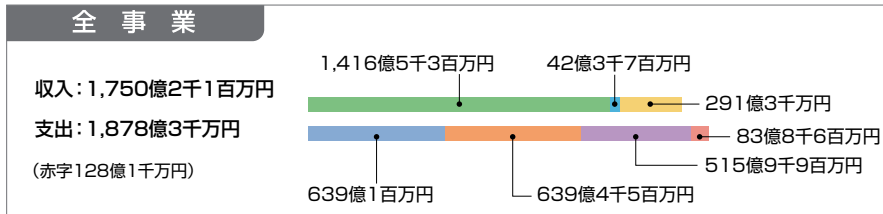
これにより、全事業の営業収益は1,559億1千3百万円、その他の収入も含めた経常収益は1,750億2千1百万円となりました。

一方、経常費用は1,878億3千万円となり、この結果、全事業の経常損益は128億1千万円の赤字となりました。

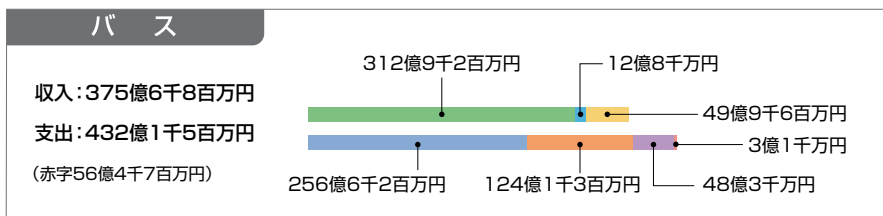
事業別には、電気事業は黒字を計上しましたが、地下鉄、バス、都電、日暮里・舎人ライナーは赤字となりました。なお、上野動物園モノレールは令和元年11月から運行を休止しています。

## 令和3年度決算事業別経常収支内訳(税抜)

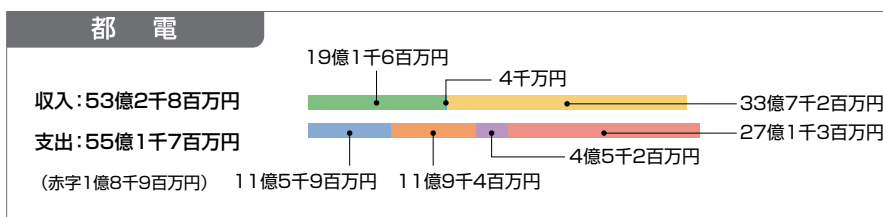
(注)数字は表示単位未満を四捨五入しており、合計等と一致しない場合があります。



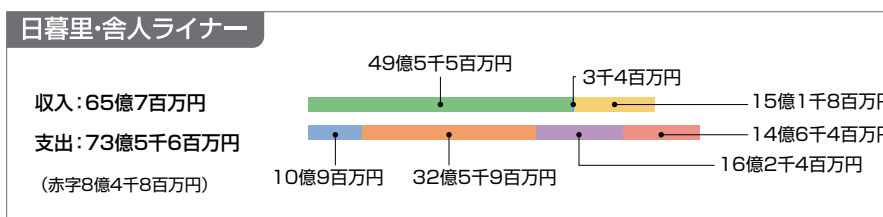
- #### 地下鉄の主な設備投資
- 地下鉄車両の更新(浅草線、三田線、新宿線、大江戸線) **245億5千1百万円**  
三田線でデザインを一新した新型車両6500形を9編成導入(供用は令和4年度)するとともに、浅草線で5500形車両を5編成、新宿線で10・300形車両を4編成、大江戸線でも12・600形車両を2編成導入しました。
  - ホームドアの整備(浅草線) **6億9千8百万円**  
令和5年度の全駅設置完了に向けて、浅草線へのホームドア整備を着実に進めました。
  - 乗換駅等へのエレベーター整備 **1億1千3百万円**  
新宿線小川町駅において新たにエレベーターを設置し、バリアフリー化を進めました。



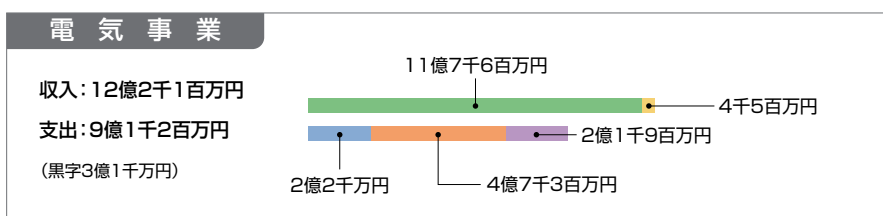
- #### バスの主な設備投資
- ひとと環境にやさしいバスの導入 **25億6百万円**  
最新の排ガス規制に適合したバスを140両導入し、既存の車両を更新しました。
  - バス停留所上屋の整備 **1億3千3百万円**  
バス停留所上屋の新設、建替を行いました。



- #### 都電の主な設備投資
- 接近表示器の更新 **1千2百万円**  
老朽化した停留場の接近表示器を、視認性を向上させたものに設備更新しました。



- #### 日暮里・舎人ライナーの主な設備投資
- 車両の更新 **5億3千2百万円**  
混雑対策として、全ての座席をロングシート化した車両への更新に向けた準備を進めました。



- #### 電気事業の主な設備投資
- 多重無線装置の更新 **8千4百万円**  
多重無線装置など安全確保のための設備更新を行いました。



令和3年度貸借対照表 (令和4年3月31日現在)

(単位: 百万円)

	高 速 電 車 計	交 通 事 業 計	電 気 事 業 計
( 資 産 の 部 )			
1 固 定 資 産	1,364,156	182,402	3,862
(1) 有 形 固 定 資 産	1,331,143	73,425	3,846
(2) 無 形 固 定 資 産	697	1,074	15
(3) 投 資 そ の 他 の 資 産	32,315	107,903	1
2 流 動 資 産	145,953	32,502	7,166
(1) 現 金 及 び 預 金	76,933	16,627	5,316
(2) 未 収 金	14,982	8,767	138
(3) 有 価 証 券	44,852	5,636	1,712
(4) 貯 蔵 品	2,965	210	
(5) 短 期 貸 付 金	2,366		
(6) 前 払 費 用	121	17	
(7) 前 払 金	3,701	1,244	
(8) 未 収 収 益	6	0	0
(9) そ の 他 流 動 資 産	28		
資 産 合 計	1,510,108	214,904	11,028
( 負 債 の 部 )			
3 固 定 負 債	667,799	70,569	188
(1) 企 業 債	233,152	53,329	
(2) 長 期 借 入 金	245,000		
(3) リ ー ス 債 務	116	44	1
(4) 引 当 金	29,531	17,196	187
(5) そ の 他 固 定 負 債	160,000		
4 流 動 負 債	73,632	22,581	136
(1) 企 業 債	20,578	5,152	
(2) リ ー ス 債 務	157	59	1
(3) 未 払 金	22,475	10,836	120
(4) 未 払 費 用	249	17	
(5) 前 受 金	6,305	1,296	
(6) 引 当 金	2,477	1,739	15
(7) 預 り 金	1,392	3,482	1
(8) そ の 他 流 動 負 債	20,000		
5 繰 延 収 益	390,735	1,492	548
(1) 長 期 前 受 金	390,735	1,492	548
負 債 合 計	1,132,166	94,642	872
( 資 本 の 部 )			
6 資 本 金	493,055	54,226	2,961
(1) 一 般 会 計 出 資 金	493,055	9,867	
(2) 再 評 価 積 立 金 組 入 額		1,261	
(3) 減 債 積 立 金 組 入 額		30,900	1,633
(4) そ の 他 剰 余 金 組 入 額		12,198	1,328
7 剰 余 金	△ 115,112	65,791	7,195
(1) 資 本 剰 余 金	99,616	172	0
(2) 利 益 剰 余 金 ( △ 欠 損 金 )	△ 214,728	65,618	7,195
8 評 価 差 額 等		245	
(1) そ の 他 有 価 証 券 評 価 差 額		245	
資 本 合 計	377,943	120,262	10,156
負 債 資 本 合 計	1,510,108	214,904	11,028

# 都営交通のあゆみ

## 事業全体

### 明治

44(1911). 8. 1

東京市電気局開局、路面電車事業と電気供給事業(発電事業)を開始

### 大正

12(1923). 9. 1

関東大震災で施設等に大きな被害を受ける

13(1924). 1.18

乗合バス事業開始

### 昭和

18(1943). 5.29

(財)東京市電気局協会(一財)東京都営交通協会の前身)設立

18(1943). 7. 1

都制施行により「東京都交通局」と改称

20(1945). 3.10

東京大空襲で施設等に大きな被害を受ける

23(1948). 8.14

(株)はとバス設立

27(1952). 5.20

トロリーバス事業開始

29(1954). 4. 1

貸切バス事業開始

32(1957).12.17

モノレール事業開始(上野動物園モノレール「東園」～「西園」開業)

32(1957).12.22

電気事業開始(多摩川第一発電所運転開始)

35(1960).12. 4

地下鉄事業を開始(1号線「浅草橋」～「押上」開業)

38(1963). 6. 3

(株)東京交通会館設立

42(1967). 1. 1

財政再建団体の指定を受ける

42(1967). 8. 1

東京都営交通事業財政再建計画(第一次財政再建計画)を策定<昭和41～48年度>

43(1968). 9.29

トロリーバス事業廃止

44(1969).10.16

東京交通サービス(株)設立

48(1973).10. 1

特定バス事業開始

51(1976).10.22

第二次財政再建計画を策定<昭和51～55年度>

55(1980).11.26

第三次財政再建計画を策定<昭和56～58年度>

59(1984). 1.18

東京都営交通事業経営健全化計画を策定<昭和59～平成2年度>

62(1987).11.12

東京トラフィック開発(株)設立

63(1988). 4. 1

お忘れもの取扱所(後のお忘れものセンター)開設

63(1988). 7.28

東京都地下鉄建設(株)設立

### 平成

2(1990). 6.15

広報誌「ふれあいの窓」創刊

2(1990).12. 6

東京都交通局総合案内所(後の都営交通インフォメーションセンター)を開設

3(1991). 3.28

東京都交通局長期経営基本方針を策定<平成3～12年度>

3(1991). 4. 1

都庁移転に伴い、本局が東京交通会館(有楽町)から都庁第二本庁舎(新宿)に移転

3(1991).12.24

東京都交通局前期総合実施計画(都営交通プラン'91)を策定<平成3～5年度>

4(1992). 2.27

サービス推進本部設置

6(1994). 4.28

東京都交通局中期総合実施計画(都営交通プラン'94)を策定<平成6～8年度>

9(1997). 2.27

東京都交通局後期総合実施計画(都営交通プラン'97)を策定<平成9～12年度>

11(1999). 4. 1

ホームページ開設

13(2001). 3. 5

東京都交通局経営計画(チャレンジ2001)を策定<平成13～15年度>

16(2004). 3. 9

東京都交通局経営計画(チャレンジ2004)を策定<平成16～18年度>

18(2006). 4. 3

都営交通巡回モニター制度開始

18(2006). 8. 1

ホームページを全面リニューアル(現行ホームページ)

18(2006).12.22

交通局安全方針策定

19(2007). 2. 2

東京都交通局経営計画(新チャレンジ2007)を策定<平成19～21年度>

19(2007). 3.18

ICカード乗車券「PASMO(パスモ)」サービス開始

19(2007). 6.13

「都営交通安全の日」実施

19(2007).11.28

「事故から学ぶ展示室」の設置

20(2008). 3.30

日暮里・舎人ライナー開業

22(2010). 2.22

東京都交通局経営計画(ステップアップ2010)を策定<平成22～24年度>

23(2011). 3.11

東日本大震災

23(2011). 8. 1

都営交通創業100周年

23(2011). 8. 1

「ToKoPo(トコポ)」サービス開始

25(2013). 2.15

東京都交通局経営計画2013を策定<平成25年～27年度>

25(2013). 4. 1

都営交通インフォメーションセンターと東京都交通局お忘れものセンターを拡大再編し、都営交通お客様センターを開設

28(2016). 2.12

東京都交通局経営計画2016を策定<平成28～33年度>

28(2016). 8. 1

新たな情報発信プロジェクト「PROJECT TOEI」始動

31(2019). 1.25

東京都交通局経営計画2019を策定<平成31(令和元)～令和3年度>

31(2019). 5.31

オープンデータ提供開始

### 令和

2(2020). 3.18

「モバイルPASMO」サービス開始

2(2020). 3.30

「都営交通アプリ」配信開始

2(2020). 4. 7

新型コロナウイルス感染症の拡大により、東京都に緊急事態宣言

2(2020).10. 6

「Apple PayのPASMO」サービス開始

3(2021). 1.20

緊急事態宣言等を踏まえ、都営地下鉄及び日暮里・舎人ライナーについて終電を繰り上げ。また、深夜バスの一部路線について、最終便を繰り上げ

3(2021). 7.23

東京2020オリンピックパラリンピック競技大会開催

4(2022). 3.30

東京都交通局経営計画2022を策定(令和4～6年度)



東京市電気局庁舎  
(昭和15年)

## 都営地下鉄

### 昭和

29(1954).3.29	都議会、都営による地下鉄の建設を決議
33(1958).3.1	1号線(現・浅草線)の免許を取得
35(1960).12.4	1号線「押上」～「浅草橋」開業、京成線と相互直通運転を開始
37(1962).5.31	1号線「浅草橋」～「東日本橋」開業
37(1962).9.30	1号線「東日本橋」～「人形町」開業
38(1963).2.28	1号線「人形町」～「東銀座」開業
38(1963).12.12	1号線「東銀座」～「新橋」開業
39(1964).10.1	1号線「新橋」～「大門」開業
43(1968).6.21	1号線「大門」～「泉岳寺」開業、京浜急行線と相互直通運転を開始
43(1968).11.15	1号線「泉岳寺」～「西馬込」開業
43(1968).12.27	6号線(現・三田線)「志村(現・高島平)」～「巢鴨」開業
44(1969).7.26	6号線6000形車両がローレル賞受賞
44(1969).8.1	6号線「志村」を「高島平」に駅名変更
47(1972).6.30	6号線「巢鴨」～「日比谷」開業
48(1973).11.27	6号線「日比谷」～「三田」開業
49(1974).7.28	駅冷房を開始(1号線「新橋」)
51(1976).5.6	6号線「高島平」～「西高島平」開業
53(1978).7.1	1号線を「浅草線」、6号線を「三田線」、10号線を「新宿線」に路線名変更
53(1978).12.21	新宿線「岩本町」～「東大島」開業
55(1980).3.16	新宿線「新宿」～「岩本町」開業、京王線と相互直通運転を開始
58(1983).12.23	新宿線「東大島」～「船堀」開業
61(1986).9.14	新宿線「船堀」～「篠崎」開業
63(1988).1.1	全駅で改札内終日禁煙を実施
63(1988).5.21	冷房車両導入開始(新宿線)

### 平成

元(1989).3.19	新宿線「篠崎」～「本八幡」開業
元(1989).3.19	浅草線「江戸橋」を「日本橋」に駅名変更
3(1991).3.31	浅草線、北総・公団線(現・北総鉄道)と相互直通運転を開始
3(1991).3.31	浅草線にアルミ車両(5300形)を導入
3(1991).6.27	初の女性鉄道営業職員が誕生
3(1991).9.1	駅構内の全面禁煙を開始

3(1991).12.10	12号線(現・大江戸線)「練馬」～「光が丘」開業
5(1993).6.22	三田線にオールステンレス車両(6300形)を導入
5(1993).11.11	12号線にTカード導入
6(1994).6.25	全駅に自動改札機設置完了
6(1994).11.1	Tカードを全線に拡大
7(1995).7.2	浅草線5000形車両引退
8(1996).3.26	営団地下鉄(現・東京メトロ)とのカード共通化を実施
9(1997).12.19	12号線「新宿」～「練馬」開業
9(1997).12.24	新宿線急行運転開始
10(1998).10.14	12号線都庁前駅が「関東の駅百選」に選定される
11(1999).8.31	初の女性車掌誕生
11(1999).9.30	三田線6000形車両72両をインドネシア共和国へ譲渡
11(1999).11.28	三田線6000形車両引退
11(1999).12.3	三田線にATCを導入
12(2000).4.20	「12号線」を「大江戸線」に名称変更
12(2000).4.20	大江戸線「新宿」～「国立競技場」開業
12(2000).8.6	新宿線東大島駅が「関東の駅百選」に選定される
12(2000).8.10	三田線全駅でホームゲート稼働
12(2000).9.18	大江戸線でラッピングライナー(全面広告車両)運行開始
12(2000).9.26	三田線「三田」～「目黒」開業、東急目黒線と相互直通運転を開始、ワンマン運転を開始
12(2000).10.14	共通乗車カードシステム「バスネット」導入
12(2000).12.12	大江戸線「国立競技場」～「大門」～「都庁前」開業
12(2000).12.28	大島車両検修場でISO14001の認証を取得
13(2001).4.14	大江戸線サービスタッフ活動開始(H17.3.31終了)
13(2001).10.1	大江戸線の環状部10駅がグッドデザイン賞を受賞
14(2002).2.28	認定鉄道事業者制度における「一般認定」を取得(以降、5年ごとに更新)
14(2002).5.30	大江戸線飯田橋駅が日本建築学会賞(作品)を受賞
14(2002).10.27	浅草線、芝山鉄道と直通運転を開始
14(2002).11.2	大江戸線汐留駅開業
15(2003).2.25	初の女性運転士誕生



## 都営地下鉄

### 平成

15(2003). 4. 1	駅業務の外注を実施
16(2004). 4. 1	駅ナンバリング実施
17(2005). 4. 1	駅案内係「コンシェルジュ」を配置
17(2005). 5. 9	新宿線に女性専用車両を試験的に導入(H18.12.11本格実施)
17(2005). 5.14	新宿線に新型車両(10-300形)を導入
17(2005). 9. 5	列車運行情報表示装置の設置を開始(H19.3.28全駅に設置完了)
18(2006). 4. 1	大江戸線車両けん引用に電気機関車(E5000形)を導入
18(2006). 4. 1	汐留連絡線使用開始
18(2006). 4. 1	「こども110番の駅」の取組を開始
18(2006). 7. 1	AEDを全駅に設置
18(2006).11. 3	浅草線5200形車両引退
20(2008). 1.11	Tカード(パスネット)の発売終了
20(2008). 3.15	共通乗車カード「パスネット」の自動改札機での使用終了
21(2009). 4. 3	新宿線東大島駅で駅工コ実施
24(2012). 2.23	大江戸線に新型車両(12-600形)を導入
25(2013). 3.23	10の交通系ICカードによる全国相互利用開始
25(2013). 3.31	全地下鉄駅の冷房化100%達成
25(2013). 4.27	大江戸線全38駅のホームドア整備完了
26(2014). 2. 1	総合指令全面運用開始
26(2014). 4.22	「Tokyo Subway Ticket」発売
26(2014). 6. 1	消費税率改定に伴う運賃改定を実施
26(2014).12. 1	訪日外国人向け無料Wi-Fiサービスを開始(主要35駅)
27(2015). 3.24	三田線志村三丁目駅、西台駅、新高島平駅及び新宿線船堀駅待合室の供用を開始
28(2016). 2. 5	車内で訪日外国人向け無料Wi-Fiサービスを開始
29(2017). 2.21	訪日外国人向け次世代券売機導入開始
30(2018). 3.10	「ツーリストインフォメーションセンター」を上野御徒町駅構内に設置
30(2018). 6.30	浅草線に新型車両(5500形)を導入
31(2019). 2.11	勝どき駅新設ホーム供用開始

### 令和

元(2019). 7.31	「子育て応援スペース」設置車両運行開始
元(2019). 8.10	新宿線全21駅のホームドア整備完了
元(2019). 9. 1	「PASMO PASSPORT」発売開始
元(2019).10. 1	消費税率改定に伴う運賃改定を実施
2(2020). 3. 7	浅草線4駅(新橋、大門、三田、泉岳寺)のホームドア整備完了
2(2020). 3.14	企画乗車券をICカードに搭載して発売開始
2(2020). 3.14	Tokyo Subway TicketのQRコード引換開始
2(2020). 3.30	企画乗車券購入代金のクレジットカード決済を開始
3(2021). 7.21	「ツーリストインフォメーションセンター」を新橋駅、新宿西口駅構内に設置
4(2022). 5.14	三田線に新型車両(6500形)を導入



浅草線 全線開業  
(昭和43年)



浅草線新型車両(5500形)導入  
(平成30年)

# 都営バス

## 大正

13(1924). 1. 18

乗合バス事業開始

## 昭和

17(1942). 2. 1

陸上交通事業調整法により路面交通事業8社10事業を統合

22(1947). 6. 25

民営バスとの相互乗り入れ運転開始

29(1954). 4. 1

貸切バス事業開始

40(1965). 2. 16

乗合バスワンマンカー導入開始

45(1970). 3. 1

初のバスレーン設置

47(1972). 11. 12

バス系統表示変更(番号式から駅名方式へ)

48(1973). 10. 1

特定バス事業開始(H19.4.1休止)

49(1974). 2. 25

ミニバス運行開始(S58.8.22廃止)

54(1979). 8. 1

冷房車両導入開始

56(1981). 4. 1

二階バス運行開始(H13.3.31終了)

57(1982). 4. 1

早稲田営業所にバスロケーションシステム導入

57(1982). 5. 26

新塗色バス運行開始(現行塗色)

59(1984). 3. 31

都市新バス・都01グリーンシャトル(渋谷駅前~新橋駅前)運行開始

63(1988). 12. 5

深夜バス(ミッドナイト25)4系統運行開始

## 平成

2(1990). 6. 18

深夜中距離バス(銀座~三鷹駅北口)運行開始(H12.12.12廃止)

2(1990). 12. 10

深夜急行バス(上野駅~春日部駅西口:ミッドナイトアロー-春日部)運行開始(H6.4.4休止)

3(1991). 4. 1

シャトルバス運行開始(新宿駅西口~都庁循環)

3(1991). 4. 1

超低床バス運行開始

3(1991). 12. 18

ディーゼル電気ハイブリッドバス導入開始

4(1992). 3. 27

リフト付超低床バス導入開始

4(1992). 3. 30

銀プラバス運行開始(H12.3.1廃止)

4(1992). 9. 8

初の女性運転手誕生

5(1993). 11. 11

Tカード(都バス・都電用)を導入

6(1994). 1. 18

ディーゼル蓄圧式ハイブリッドバス導入開始

6(1994). 1. 18

車高調整装置(ニーリング)付バス導入開始

6(1994). 2. 25

アイドリングストップ&スタートシステム付バス導入開始

6(1994). 10. 1

バス共通カード導入(H22.7.31取扱終了)

6(1994). 12. 21

CNG(圧縮天然ガス)バス導入開始

7(1995). 3. 11

黒煙除去装置(DPF)付バス導入開始

7(1995). 3. 17

らくらくステップバス(新低床バス)導入開始

9(1997). 3. 19

ノンステップバス導入開始

10(1998). 3. 30

東京駅からお台場への直通「快速バス」運行開始(H15.3.31廃止)

10(1998). 5. 1

虹01系統及び快速バスにPTPS(公共車両優先システム)導入

11(1999). 2. 20

CNGノンステップバスを全国で初めて導入開始

11(1999). 3. 31

アクセスラインバス(ALO1-東大島駅~さくらホール前循環)運行開始

11(1999). 7. 8

都バスマスコットキャラクター「みんくる」誕生

11(1999). 10. 1

デジタルMCA無線によるバス運行管理システムを導入

12(2000). 4. 10

ラッピングバス運行開始

12(2000). 11. 21

全国に先駆けて低硫黄軽油の使用を開始(H13.4.1全営業所に導入)

12(2000). 12. 12

大江戸線全線開業に伴うバス路線の再編整備を実施

12(2000). 12. 12

ラピッドバス、ダイレクトバス、フレキシブルバス運行開始

15(2003). 1. 8

都バス運行情報のインターネット配信開始

15(2003). 3. 31

粒子状物質減少装置(DPF)の装着完了

15(2003). 4. 1

営業所の管理の委託を開始(杉並支所)

15(2003). 8. 28

燃料電池バスの実証実験による営業運行開始(H16.12.28終了)

19(2007). 3. 26

「都庁第一本庁舎」に広告付停留所を試験設置

20(2008). 4. 26

観光路線バス運行開始

21(2009). 4. 13

非接触型ハイブリッドバス走行実験実施(H21.4.27終了)

22(2010). 6. 30

環境性能に優れた次世代合成燃料を使用したバスの実証運行開始(H22.12.23終了)

23(2011). 1. 31

非接触型ハイブリッドバス走行実験開始(H23.2.14終了)

23(2011). 3. 14

東日本大震災に伴う東京都の支援(医療救護班の派遣)(H23.4.26終了)

25(2013). 3. 23

10の交通系ICカードによる全国相互利用開始

25(2013). 3. 31

ノンステップバス 全車両導入完了

25(2013). 5. 26

GPSを用いたバス運行管理システムによる都バス運行情報の配信開始

25(2013). 12. 20

バス車内の無料Wi-Fiサービス提供開始

26(2014). 4. 1

消費税率改定に伴う運賃改定を実施

27(2015). 7. 27

燃料電池バスの都営バスへの導入に向けた実証実験実施(H27.7.30終了)

29(2017). 3. 21

市販車では日本初となる燃料電池バスの営業運行開始

30(2018). 12. 25

日本初となるフルフラットバスの営業運行を開始

## 令和

元(2019). 10. 1

消費税率改定に伴う運賃改定を実施

2(2020). 1. 20

リフト付き観光バス運行開始

2(2020). 3. 30

有明自動車営業所開所

2(2020). 3. 31

回数乗車券発売終了

2(2020). 9. 30

円太郎バスが国の重要文化財に指定

3(2021). 6. 7

二人乗りベビーカーを折り畳まずにすべての路線で乗車可能に



円太郎バス運行開始  
TT型フォード11人乗ワンマンバス  
(大正13年)



燃料電池バス営業運行開始  
(平成29年)

# 都電

## 明治

- 15(1882). 6.25 東京馬車鉄道(株)[後の東京電車鉄道(株)]が新橋～日本橋間に馬車鉄道を開業
- 36(1903). 8.22 東京電車鉄道(株)[後の東京鉄道(株)]が品川～新橋間に路面電車を開業
- 44(1911). 8. 1 東京市電気局開局、東京鉄道(株)を買収し、路面電車事業を開始
- 44(1911). 8.20 王子電気軌道(株)が飛鳥山上～大塚間に路面電車を開業(現在の荒川線「飛鳥山」～「大塚駅前」)

## 昭和

- 5(1930). 3.30 王子電気軌道「面影橋」～「早稲田」開業(現在の荒川線全線に相当する区間が開業)
- 17(1942). 2. 1 陸上交通事業調整法により路面交通事業8社10事業(王子電気軌道(株)を含む)を統合
- 34(1959).10.20 自動車の軌道敷内乗入れが実施される
- 42(1967). 8. 1 東京都交通局事業財政再建計画を策定、路面電車の廃止を決定
- 42(1967).12.10 第一次都電撤去
- 47(1972).11.12 第六次都電撤去、27系統「三ノ輪橋」～「王子駅前」と32系統「荒川車庫前」～「早稲田」を残して撤去終了
- 49(1974).10. 1 27系統と32系統を一本化し、「荒川線」と改称
- 53(1978). 4. 1 全車ワンマン化
- 53(1978). 5.18 新7000形車両、ローレル賞受賞
- 59(1984). 3. 1 冷房車両導入開始
- 61(1986). 4.10 運行管理システムを導入

## 平成

- 2(1990). 5. 2 8500形車両を導入
- 5(1993).11.11 Tカード(都バス・都電用)を導入
- 6(1994). 4. 1 電車無線使用開始
- 6(1994).10. 1 バス共通カードを導入
- 8(1996). 2. 5 初の女性運転手誕生
- 9(1997).10.14 三ノ輪橋停留場が「関東の駅百選」に選定される
- 12(2000). 5.31 ラッピング広告車両運行開始
- 12(2000).11.11 新停留場「荒川一中前(ジョイフル三ノ輪前)」を開設
- 15(2003). 5. 1 全停留場で終日禁煙を実施
- 19(2007). 5.26 荒川電車営業所内に「都電おもいで広場」を開設
- 19(2007). 5.27 三ノ輪橋停留場リニューアル
- 19(2007). 5.27 レトロデザインの新型車両9000形を導入
- 20(2008). 6.14 雑司ヶ谷停留場を都電雑司ヶ谷停留場に名称変更
- 21(2009). 4.26 先進性と快適性をめざした新型車両8800形運行開始
- 22(2010). 7.31 バス共通カード取扱い終了
- 23(2011). 4.18 都電マスコットキャラクター「とあらん」誕生
- 23(2011).10. 1 都営交通100周年記念花電車運行開始(運行日10月1日、10日、16日、23日、30日)
- 25(2013). 3.23 10の交通系ICカードによる全国相互利用開始
- 26(2014). 4. 1 消費税率改定に伴う運賃改定を実施
- 27(2015). 6.22 トリップアドバイザー「2015エクセレンス認証」受賞
- 27(2015). 9.18 8900形導入
- 28(2016). 3. 3 軌道緑化実証実験スタート
- 28(2016). 5.30 7700形導入
- 29(2017). 3.26 停留場副名称決定(熊野前「首都大学東京荒川キャンパス前」、荒川二丁目「ゆいの森あらかわ前」)
- 29(2017). 4.28 都電荒川線愛称決定「東京さくらトラム」
- 29(2017).11.16 駅ナンバリング実施
- 30(2018).10.21 都営交通案内所「三ノ輪橋おもいで館」を開設

## 令和

- 元(2019).10. 1 消費税率改定に伴う運賃改定を実施
- 2(2020). 3.14 企画乗車券をICカードに搭載して発売開始

# 日暮里・舎人ライナー

## 昭和

- 60(1985). 7.11 運輸政策審議会(答申第7号)が、日暮里・舎人線は、輸送需要を勘案の上、「新交通システム等」を導入すると答申

## 平成

- 7(1995).12.28 特許取得(東京都地下鉄建設(株))
- 9(1997).12. 1 工事着工
- 18(2006).11.13 路線名、駅名決定
- 19(2007).10. 1 東京都地下鉄建設(株)から東京都交通局への軌道事業の譲渡許可(平成20年3月30日付譲渡)
- 19(2007).10.31 運賃認可
- 20(2008). 3.30 日暮里・舎人ライナー開業
- 20(2008).10.27 乗車人員1千万人を達成
- 25(2013). 3.23 10の交通系ICカードによる全国相互利用開始
- 26(2014). 6. 1 消費税率改定に伴う運賃改定を実施
- 27(2015).10.10 330形導入
- 29(2017). 5.10 320形導入
- 29(2017).11.16 駅ナンバリング実施

## 令和

- 元(2019).10. 1 消費税率改定に伴う運賃改定を実施
- 2(2020). 2.27 カメラ付インターホン導入
- 2(2020). 3.14 企画乗車券をICカードに搭載して発売開始
- 2(2020). 3.30 企画乗車券購入代金のクレジットカード決済を開始
- 4(2022). 1. 5 江北駅に副名称「東京女子医大足立医療センター」設定

# その他

## 明治

- 44(1911). 8. 1 東京市電気局開局、渋谷、品川、深川の3火力発電所による電気供給事業開始

## 昭和

- 17(1942). 4. 1 配電統制令により電気供給事業を関東配電へ移譲
- 27(1952). 5.20 トロリーバス事業開始
- 32(1957).12.17 モノレール事業開始(上野動物園モノレール開業)
- 32(1957).12.22 多摩川第一発電所運転開始
- 38(1963). 2.23 多摩川第三発電所運転開始
- 42(1967). 1. 1 モノレールに2代目車両(M形)を導入
- 43(1968). 9.29 トロリーバス事業廃止
- 60(1985). 2.19 モノレールに3代目車両(30形)を導入

## 平成

- 12(2000). 4. 1 モノレールの施設を都建設局に無償譲渡(管理・運営は引き続き都交通局)
- 12(2000).11.11 白丸発電所運転開始
- 13(2001). 5.31 モノレールに4代目車両(40形)を導入
- 24(2012).11. 1 条例改正により、発電した電気の供給先を拡大
- 25(2013). 4. 1 新電力(特定規模電気事業者)に電気の供給を開始

## 令和

- 元(2019).11. 1 モノレール運行休止
- 3(2021).11. 6 再生可能エネルギーPR館「エコっと白丸」を開館



都電車両(7500形)  
(昭和37年)



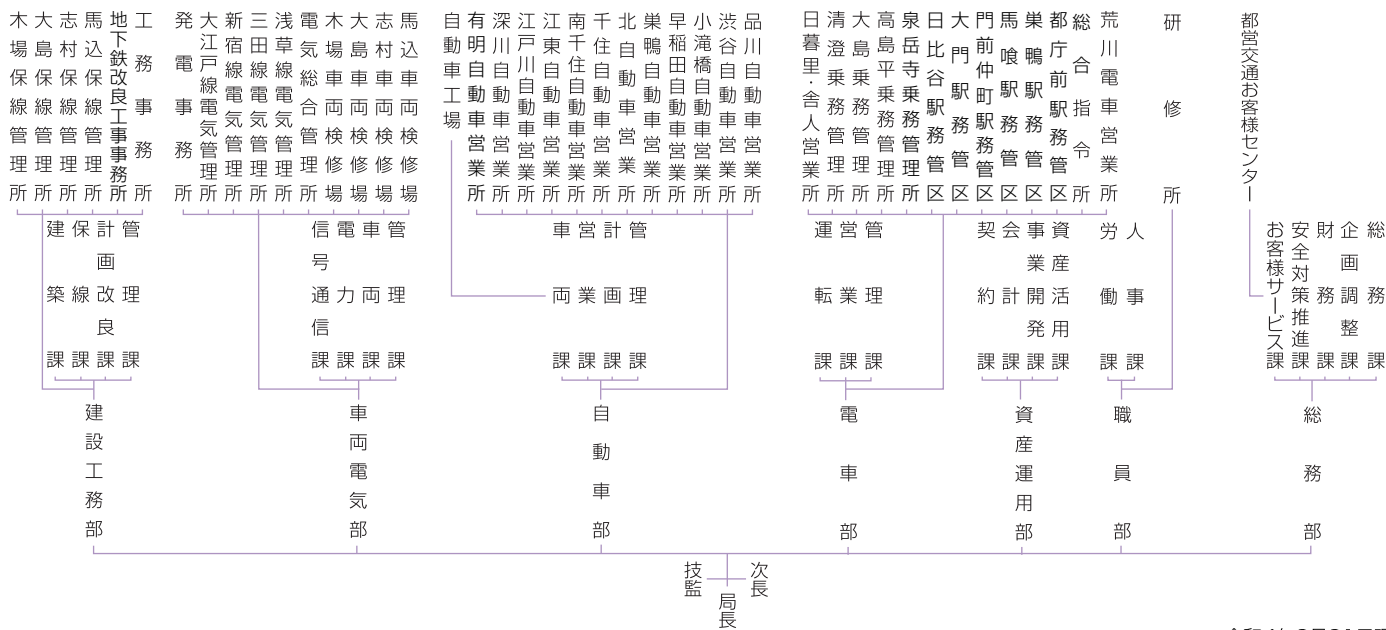
都電車両(8900形)導入  
(平成27年)



# 組織と職員数

令和4年4月1日現在

## お客様



令和4年3月31日現在

## 職員数

事務	技術	運 転						地下鉄車掌		鉄道営業	交通技能		その他	合 計									
		地下鉄	バ ス	都 電	新交通	懸 垂																	
1,355名	17名	756名	6名	701名	12名	2,053名	52名	82名	0名	19名	0名	0名	0名	268名	1名	592名	15名	628名	4名	87名	3名	6,541名	110名

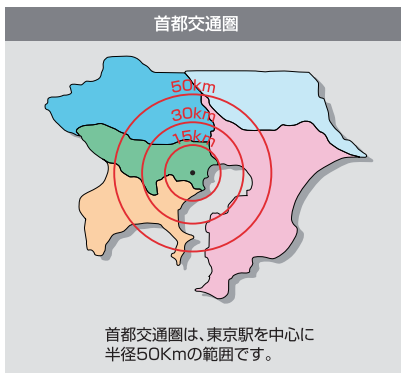
左列：常時勤務職員  
右列：再任用短時間勤務職員

# 東京の交通

東京都は、約1,352万人の人々が住み、また隣接する他県から都内へ通勤・通学する人々で、昼間人口が約1,596万人にもなる大都市です。(平成27年国勢調査より)

東京都区部では、一日約3,060万人の人々が公共交通機関を利用して移動しています。具体的には、都心と郊外を結ぶJRや私鉄、主に23区内を走る地下鉄(都営地下鉄・東京メトロ)、さらに、お客様の身近な足であるバス(都営バス・民営バス)などが人々の移動を支えています。

東京都交通局は、地方公営企業法に基づき、地下鉄、バス、都電、日暮里舎人ライナー等を経営しており、東京都区部における交通機関別占有率の約10.7%を占めています。(平成29年版都市・地域交通年報より)



首都交通圏・東京都区部 交通機関別シェア (平成27年度)

区 分	首都交通圏			東京都区部		
	年 間	一日平均	シェア	年 間	一日平均	シェア
J R	5,850,301	15,984	34.5	3,874,371	10,586	34.6
私 鉄	5,777,583	15,786	34.1	3,068,456	8,384	27.4
地 下 鉄	3,769,063	10,298	22.3	3,490,738	9,538	31.2
路 面 電 車	36,906	101	0.2	36,863	101	0.3
バ ス	952,290	2,602	5.6	374,194	1,022	3.3
ハイヤー・タクシー	552,605	1,510	3.3	353,353	965	3.2
合 計	16,938,748	46,281	100.0	11,197,975	30,596	100.0
上 都 営 計	1,211,735	3,311	7.2	1,196,433	3,269	10.7
記 別						
の 地下鉄	27,731	76	0.2	27,731	76	0.2
の 地下鉄	950,158	2,596	5.6	936,900	2,560	8.4
の 路面電車	16,711	46	0.1	16,711	46	0.1
の バス	217,135	594	1.3	215,091	588	1.9

参考：運輸政策研究機構「平成29年版都市・地域交通年報」  
(注)一日平均は年間数値を366日で除した値である。

# 都営交通に関するご案内

## ◆東京都交通局ホームページ◆

都営交通の運行情報や時刻表、トピックス、ニュースリリース、イベント情報などの最新情報を提供しています。

また、外国語版（英・中文繁体・中文簡体・韓・タイ・スペイン・フランス）も展開しています。

URL <https://www.kotsu.metro.tokyo.jp>



## ◆東京都交通局公式SNS◆

交通局では、Twitter、Facebook、Instagram 及び YouTube による情報発信を行っています。

〈日本語〉

**Twitter**



都営交通の運行情報、イベント情報などを発信しています。

<https://twitter.com/toeikotsu>



**Instagram**



都営交通に関する魅力的な写真・動画等を紹介しています（英語併記）。

[https://www.instagram.com/toeitransportation\\_official/](https://www.instagram.com/toeitransportation_official/)



**YouTube**



都営交通沿線の魅力や事業の紹介動画などを配信しています。

<https://www.youtube.com/user/toeikotsu>



**Facebook**



東京都交通局の取組やイベント情報を紹介しています。

<https://www.facebook.com/toeikotsu>



〈外国語〉

**Twitter**

運行情報を発信しています（英語のみ）。

[https://twitter.com/toeikotsu\\_eng](https://twitter.com/toeikotsu_eng)

沿線情報やお知らせなどを発信しています（英語のみ）。

[https://twitter.com/toeikotsu\\_info](https://twitter.com/toeikotsu_info)

**Facebook**

都営交通の利用方法や沿線の観光情報などを紹介しています。

英語：<https://www.facebook.com/toeitransportation.eng/>

中文繁体：<https://www.facebook.com/toeitransportation.chh/>

韓国語：<https://www.facebook.com/toeitransportation.kor/>

タイ語：<https://www.facebook.com/toeitransportation.thai/>

## ◆都営交通アプリ◆

駅構内の情報や、都営地下鉄各列車のリアルタイムの走行位置及び号車ごとの混雑予測情報など、利用する際に便利な情報を発信しているほか、東京さくらトラム（都電荒川線）や日暮里・舎人ライナー、都営バスの情報もご覧いただけます。



TOP画面

車両別混雑予測

駅情報検索

## ◆都営交通チャットボット◆

ホームページ及び都営交通アプリ上でチャットボットサービスを提供しています。



▲チャットボット小窓

## 都営交通の感染症対策の取組

都営交通では、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、各種取組を実施・推進しています。

主な取組

- ・車両の窓開け等による車内換気
- ・駅改札窓口やバス等の運転席へのビニールカーテン設置
- ・駅構内や車両内の定期的な清掃、消毒
- ・車両への抗ウイルスコーティングの施工
- ・お客様への感染予防に関する協力呼びかけの放送 等

## ◆広報誌の発行◆

沿線案内パンフレットなどを発行し、沿線情報や交通局の取組などを紹介しています。

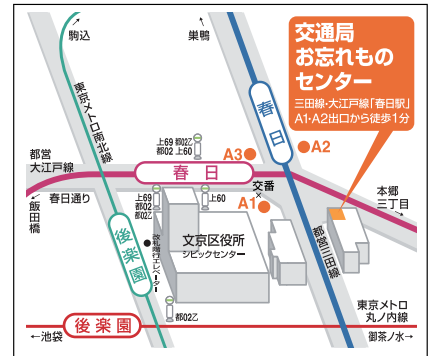
### おもな広報印刷物

- ふれあいの窓／都営さんぽで東京再発見！（年6回）
- 都電沿線情報マガジン さくらたび。（年4回）
- 都バス沿線ガイド 乗り隊歩き隊（年4回）
- 都バス路線案内 みんなのガイド（年1回）

（注）新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、発行回数・時期等が変更となる場合がございます。

## ◆交通局お忘れものセンター◆

都営交通を利用した際のお忘れ物は、駅や営業所で一時保管した後、交通局お忘れものセンターで1～4日間程度保管します。その後は警視庁遺失物センターへ移送します。



## ◆都営交通お客様センター◆

都営交通に関するお問い合わせ等（運賃、時刻、お忘れ物のお問い合わせ、ご意見・ご要望など）を電話、FAX、ホームページにて承ります。三者通話により外国語での対話が可能です。

お問い合わせ先 午前9時～午後8時（年中無休）

電話 03-3816-5700

03-3816-5711（注）外国語対応

FAX 03-3812-7640

◆自動通話ガイダンスに従って、下記の3つのうちからご希望のお問い合わせ内容にあわせて番号をお選びください。

- 1番：運賃・時刻・ルートなどのお問い合わせ
- 2番：お忘れ物などのお問い合わせ
- 3番：その他、ご意見・ご要望など

（注）三者通話ダイヤル（英語、中国語、韓国語、スペイン語、ポルトガル語）



▲「都営交通のコロナ対策」ポスター



# 地下鉄路線図

## SUBWAY MAP

