





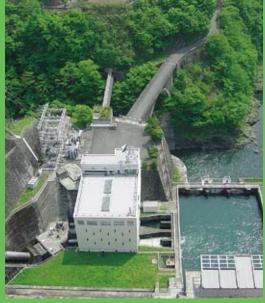
東京都交通局径計画

平成25年2月



東京都交通局







はじめに

都営交通は、現在、一日に約300万人のお客様に利用され、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います。

これまで交通局は「東京都交通局経営計画-ステップアップ2010-」(平成22~24年度)に基づき、安全対策や施設・車両のバリアフリー化などに取り組んできました。加えて、東日本大震災後の電力エネルギー改革の一環として、水力発電所で発電した電気を新電力にも供給できるようにするとともに、地下鉄サービスの一体化、地下鉄車内での携帯・WiMAX利用など新たな施策にもスピード感を持って対応しています。

交通局を取り巻く事業環境は厳しく、震災の影響等による乗車料収入の減少からは回復したものの、今後も少子高齢化が進展し、東京においても人口減少が見込まれる中、乗客数の大幅な増加は期待できません。一方、首都直下地震へ備え、東京の防災力を強化することが求められている中、高度経済成長期に造られた多くの構造物の老朽化対策など、施設の安全性向上策にも万全を期さなければなりません。財務状況については、平成23年度決算では地下鉄事業の経常損益は6年連続で黒字となったものの、多額の累積欠損金と長期債務を抱えています。また、バス事業、軌道事業、新交通事業の経常損益は赤字となっており、厳しい状況にあります。

このような状況を踏まえ、平成25年度を初年度とする3か年の「東京都 交通局経営計画 2013」を策定しました。

この新しい経営計画に基づき、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、地下鉄改革、電力エネルギー改革など喫緊の課題に的確に対応し、東京の発展に貢献していきます。また、経常損益の改善に向けて、グループ各社等と一体となって不断の経営改革に取り組むことにより、都営交通としての使命をしっかりと果たし、お客様に信頼・支持される都営交通を目指していきます。

目 次

東京	京都交通局経営方針	1
I	交通局を取り巻く事業環境と今後の経営の方向	
	交通局を取り巻く事業環境 交通局の経営の基本的な考え方 局事業の課題と今後の経営の方向 高速電車事業、自動車事業、軌道事業、新交通事業、電気事業、懸垂電車事業、関連事業	8
П	計画期間における具体的な取組	
4 <u>-</u> 1	のの方針 安全・安心の確保 (1) 防災対策の強化 (2) 安全管理体制の強化 (3) 安全輸送基盤の整備	27 28 34
2	(3) 女主制送基盤の登備 (4) 駅施設・車両の安全性の強化 質の高いサービスの提供 (1) 地下鉄のサービス一体化 (2) 輸送力の増強・ダイヤの見直し	39 43 44
	(3) 駅・車両・停留所の快適性の向上 (4) 観光客等の誘致促進 (5) お客様本位のサービスの推進	49 56 60
3	東京の発展に貢献	64 68 70
4	経営基盤の強化 (1) 関連事業の推進 (2) 経営効率化の推進 (3) グループ経営の推進 (4) 人材育成と職場の活性化	77 78 80 82
Ш	財政収支の目標	
3 4 5	高速電車事業(都営地下鉄)	87 88 89 90
⟨参≉	考〉関連事業	91

本計画の位置づけ

本計画は、これからの交通局の経営のあり方と、それを実現していくための 具体的な取組を示したものです。

交通局を取り巻く事業環境を踏まえ、経営の基本的な考え方を示すとともに、 各事業が抱える課題解決に向け、今後の経営の方向を明らかにしています。

また、「2020年の東京」へのアクションプログラム2013など都の施策との整合を図りながら、計画期間中の主要な事業や財政収支目標を示しています。

【計画期間】

平成25年度から平成27年度までの3か年

※ 計画事業の達成状況については、交通局のホームページで公表します。 (http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/)

東京都交通局 経営方針

私たちは、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、お客様に信頼・支持される都営交通をめざします。

このため、公共交通機関の使命である安全の確保を最優先に、多様化・高度化するニーズを的確に把握し、真にお客様本位のサービスの創造と不断の経営改革に取り組んでいきます。

お客様への4つの約束

お客様の安全・安心を何よりも大切にし、災害に 強く、事故のない都営交通をめざします。

お客様に心から喜んでいただけるサービスを提供 し、快適で利用しやすい都営交通をめざします。

公営交通としての使命と社会的役割を十分に果た し、人と環境に優しく、東京の発展に貢献する都営 交通をめざします。

経営基盤を強化し、事業環境の変化に迅速かつ的 確に対応できる都営交通をめざします。

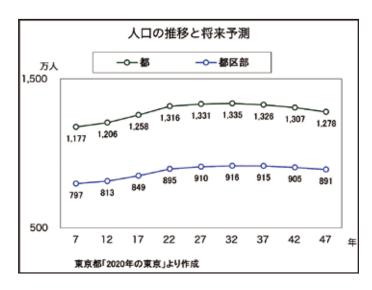
I 交通局を取り巻く事業環境と 今後の経営の方向

交通局を取り巻く事業環境

社会経済状況の変化

【人口及び景気の動向】

○ 東京都の人口は、今後も当分の間、増加が続くものの、徐海に増加幅は狭まっていくと予測をに対するとでは、平成32年頃も光では、中々に減少に転じ、東京もとでは、東京をでは、東京をできません。本が急速に進み、将来的には、公共交通機関の乗客数の大幅を増加は期待できません。



○ わが国の景気は、平成24年後半、世界景気の減速等を背景として、厳しい 状況となり、デフレが継続してきました。一部に下げ止まりの兆しもみられ るものの、先行きについては、なお予断を許しません。

【首都直下地震への備え】

- 平成24年4月に公表された「首都直下地震等による東京の被害想定」で明らかになった東京の防災上の課題や東日本大震災の教訓を踏まえ、都は地域防災計画を修正し、東京の防災力を強化する取組を進めています。
- 交通局では、これまでに、国の通達に基づく高架部の橋脚や地下駅の中柱の 補強などの耐震対策を完了しています。今後は、大地震が発生しても、施設が 大きな損傷を受けることなく機能を保持でき、運行の早期再開が可能となるよ う、一歩進んだ安全対策に取り組んでいく必要があります。
- 首都直下地震の発生時に帰宅困難者の一斉帰宅に伴う混乱を回避するため、帰宅困難者対策条例により、鉄道事業者は駅等で利用者保護に努めることとされ、利用者に対して施設内での待機や安全な場所への案内や誘導が求められています。

【新たなエネルギー社会への動き】

- 電力市場の競争性を高める電力エネルギー改革が求められており、新電力の育成を推進するため、交通局では奥多摩の水力発電所で発電した電気を、 新電力にも供給できるようにしました。
- 震災に伴う電力不足を契機に、省エネ・エネルギーマネジメントによるエネルギー利用の効率化、再生可能エネルギーの利用拡大、自立・分散型電源の確保等の取組が進展しています。
- 鉄道やバスなどの公共交通機関は、特に人口が稠密な都市において、自家 用車に比べて CO₂排出量が少なく、環境にやさしい交通手段として利用促進 が期待されています。
 - 一方、大量の電力を消費する鉄道においては、積極的な省エネルギー対策 の推進や再生可能エネルギーの利用拡大など、環境負荷低減への取組が求め られています。

公共交通を取り巻く現状と課題

【安全・安定輸送の確立】

○ 日々の生活に不可欠な公共交通機関は、様々な自然災害や事件・事故に対しての被害の防止・軽減、早期の復旧や、迅速・正確な情報提供など、お客様の安全・安心を確保するため、ハード・ソフト両面の取組により、一層の安全性の向上と安定的な運行に取り組む必要があります。

【社会資本ストックの老朽化への対応】

○ 高度経済成長期に道路や橋りょうなど、集中的に整備が進められ、以来、 東京は都市機能が高度に集積した都市として発展してきました。しかし、社 会資本の基盤である多くのインフラが40~50年を経過し、笹子トンネルの天 井板落下事故などもあり、老朽化の問題が指摘されています。鉄道など交通 機関の構造物についても、専門的知見や調査なども参考にし、安全輸送を支 える基盤として、計画的に補修・改良するなど、適切に維持管理する必要が あります。

【地下鉄改革】

○ 東京の地下鉄は、都営地下鉄と東京メトロとの二つの事業者によって運営されています。このため、都は国に対して経営の一元化を求めており、サービスの一体化を進めています。

【都市の再編・整備】

- 環状2号線の整備が進捗し、豊洲新市場の工事が進展する臨海地域の強化やアジアヘッドクォーター特区***の指定を受けた品川・田町地域の再開発、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会招致を視野に入れた国立霞ヶ丘競技場周辺のまちづくりなどを踏まえ、交通需要へ的確に対応することが求められています。
- 東京の都心部では、東京スカイツリー®をはじめ、臨海部における東京ゲートブリッジなど、新たな施設の開業・開設が相次ぎ、観光需要が高まっています。また、羽田空港の国際化が進展する中、訪日外国人旅行者の受入環境の充実が求められています。

【ユニバーサルデザインの推進】

○ 少子高齢化が進む中、施設のバリアフリー化や子育てしやすい環境の整備が求められています。高齢者、障害者、外国人を含む観光客等、誰もが円滑で快適に移動できる公共交通の実現に向けた、ユニバーサルデザイン^{注2}の視点は、これまで以上に重要なものとなっており、さらなる取組が求められています。

【価値観やライフスタイルの多様化】

○ 都市の成熟化に伴い、人々の価値観やライフスタイルが多様化しています。ソーシャルネットワーキングサービス(SNS) ***もこの数年で急速に普及しており、交通局でもいち早くツイッターやフェイスブックによる情報発信を行ってきました。

公共交通機関は、基本的な輸送サービスの提供に加えて、駅・車内の快適性向上、情報通信技術を活用したお客様への情報提供等、これまでにも増して多様で質の高いサービスを提供していく必要があります。

東京都が新たな外国企業誘致プロジェクトを実施するエリア。東京の中心部を対象に、大胆な規制緩和や手厚い税制・財政・金融支援を総合的に実施する。

注2 ユニバーサルデザイン

障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をあらかじめデザインする考え方

注3 ソーシャルネットワーキングサービス (SNS)

友人知人等の社会的ネットワークをオンラインで提供することを目的とするコミュニティ型の会員制インターネットサービス。利用者の登録・公開 情報を利用してニーズに応じた広告を表示するなど、さまざまなビジネスモデルが構築されている。

注1 アジアヘッドクォーター特区

公営企業を取り巻く現状と課題

【公営企業に求められる役割】

- 公営企業は、地域住民の生活に身近な社会資本を整備し、必要なサービスを提供する役割を担っており、企業としての経済性を発揮しつつ、その本来の目的である公共の福祉を増進していくためには、経営環境の変化に適切に対応し、公営企業のあり方を絶えず見直していくことが不可欠となっています。
- 公営企業の中でも公営交通は、民間事業者と競合しており、民間委託や民間的経営手法の導入等、経営の一層の効率化や事業運営体制の強化に取り組む必要があります。また、公営企業の更なる経済性の発揮を目的に、企業会計原則の考え方を取り入れた地方公営企業会計制度の見直しが予定されています。
- 公営企業は、行政施策と連携し、福祉や環境対策で、民間企業を先導する 役割を果たすとともに、地域社会への貢献に的確に取り組むことが求められ ています。

交通局の経営の基本的な考え方

- 交通局は、高速電車事業(都営地下鉄)、自動車事業(都営バス)、軌道 事業(都電荒川線)、新交通事業(日暮里・舎人ライナー)、懸垂電車事業 (上野動物園モノレール)、電気事業(発電)を経営しています。
- こうした事業の運営に当たっては、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、安全の確保を最優先に、質の高いサービスを提供し、公 共の福祉を増進していきます。

また、公共交通機関としての役割を果たすとともに行政施策と連携した取 組を推進し、東京の発展に貢献していきます。

さらに、安全管理、技術継承などの面から、交通局との一体的な執行体制 が必要な業務を担うグループ各社等と一体的かつ効率的な事業運営を行うと ともに、様々な経営努力により、経営基盤の強化を図っていきます。

○ このような考え方に基づき、「安全・安心の確保」、「質の高いサービス の提供 | 、「東京の発展に貢献 | 、「経営基盤の強化 | の4つの方針の下、 今後の事業展開を図り、お客様に信頼・支持される都営交通を目指していき ます。

安全・安心の確保

お客様の安全・安心を何よりも大切にし、災害に強く、事故のない 都営交通をめざします。

- 公共交通機関として、安全管理体制を強化し、経営トップから事業所まで一 丸となって、お客様の安全の確保を最優先に、事業運営に取り組みます。
- 首都直下地震等に備え、帰宅困難者対策や、大地震発生後の早期運行再開を図 るための耐震対策を進めるなど、様々な災害への備えを一層強化します。
- 関係機関と連携しながら各種訓練を充実させるとともに、情報提供を強化 し、災害や事故等の異常事態発生時に、お客様の安全確保と運行の早期復旧 を図ります。
- ホーム上の安全対策を強化するなど、安全性向上のために積極的な投資を 行うとともに、施設・設備・車両等の適切な維持管理及び更新に着実に取り 組み、安全輸送を支える基盤の整備に万全を期していきます。

2 質の高いサービスの提供

お客様に心から喜んでいただけるサービスを提供し、快適で利用し やすい都営交通をめざします。

- 東京メトロと連携し、東京の地下鉄サービスの一体化を進め、お客様の利 便性向上を図ります。
- 路線やダイヤの見直しなど、輸送サービスの向上に努め、混雑緩和や定時 性の向上、乗換利便性の向上を図っていきます。
- 多様化・高度化するお客様のニーズを的確に把握し、必要な施設や車両の機能向上を進め、分かりやすく利便性の高い情報提供・案内サービスを拡充するなど、便利で快適なサービスを提供します。
- 地下鉄、バス、軌道、新交通を併せもつ強みを活かすとともに、東京メトロや相 互直通運転各社など他の交通事業者との連携を強化し、通勤・通学のお客様はもと より、観光客も含めたすべてのお客様に利用しやすいサービスを提供します。
- お客様の声を真摯に受け止め、お客様への対応の迅速化を図り、きめ細かな サービス改善に努めるなど、お客様本位のサービスを提供します。

3 東京の発展に貢献

公営交通としての使命と社会的役割を十分に果たし、人と環境に優 しく、東京の発展に貢献する都営交通をめざします。

- ユニバーサルデザインの考え方に基づき、駅等の一層のバリアフリー化を進め、 高齢者や障害者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通機関を目指します。
- 都営交通の環境に対する取組や公共交通の環境優位性を積極的にPRし、 自家用車から都営交通への転換を促進することで、低炭素社会の実現に寄与 していきます。あわせて、施設等の省エネルギー化や再生可能エネルギーの 利用を推進するなど環境への負荷を可能な限り低減します。
- 都営交通として、オリンピック・パラリンピック競技大会招致のPRを積極的に行い、開催する際は、観客・スタッフの輸送に適切に対応していくなど、様々な行政施策に積極的に取り組みます。あわせて、臨海地域をはじめ、東京のまちづくりと連携し、東京の更なる進化に貢献します。
- 地域に密着した交通機関として、地元区等と連携し、沿線地域の活性化に 取り組んでいきます。

4 経営基盤の強化

経営基盤を強化し、事業環境の変化に迅速かつ的確に対応できる都 営交通をめざします。

- 全ての事業で経常収支の黒字化を目指し、収支の改善を進めます。
- 乗車料収入の確保に努めるとともに、不動産、広告、構内営業などの関連 事業については、従来の手法にとどまらず、新たな取組を展開することにより、一層の収益拡大を図ります。
- 安定的な事業運営を実現していくため、スリムで効率的な執行体制を構築 するとともに、徹底したコスト管理を進め、一層の経営効率化に取り組んで いきます。
- 職務に対する高い意欲を持つ優れた人材の育成と技術の継承を計画的に進めていくとともに、職員が十分に能力を発揮できる職場づくりに取り組んでいきます。
- グループ各社等と相互に協力して業務を遂行し、人材育成や技術継承を図るなど、一体的かつ効率的な事業運営を行っていきます。

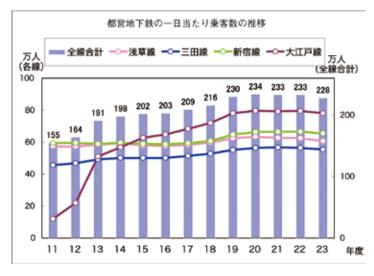
局事業の課題と今後の経営の方向

高速電車事業(都営地下鉄)

《現状と課題》

【将来的には伸びが期待できない乗客数】

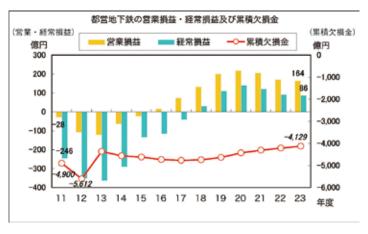
- 都営地下鉄は昭和35年の浅草線の営業開始から順次路線を拡大し、現在の 営業キロは、4路線の合計で109kmとなっています。
- 平成23年度の1日当たりの乗客数は、東日本大震災の影響により、前年度よ
 - り減少し、228万人にとどまり ましたが、その後、震災の影響 からは回復しています。
- しかしながら、今後は、少子 高齢化が一層進行するととも に、平成32年頃をピークに、東 京においても人口が減少するこ とが見込まれるなど、長期的に は乗客数の伸びは期待できませ ん。



【累積欠損金と長期債務】

- 経常損益は、平成18年度決算から黒字基調となり、平成23年度には、86億 円の黒字を確保し、経営状態は着実に改善しています。
- 安全・安心への対策や老朽化した施設や設備の更新など、今後の事業運営

には多額の投資が必要となる一方で、平成23年度末で4,129億円に上る累積欠損金と9,583億円の長期債務(特例債を除く)を抱えており、その解消に向け、一層の経営改善を進めていく必要があります。



【都営地下鉄と東京メトロ】

○ 東京の地下鉄は、都営地下鉄と東京メトロの二つの事業者によって運営されています。このため、都は国に対し、経営の一元化を求める一方、平成22年度に開催された国と都における「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会」での合意に基づき、九段下駅の壁の撤去などの乗換改善をはじめとしたサービスの一体化を進めています。

◆ これまでの主な取組 ◆

地上部の高架柱や地下の中柱について調査・検討の上、首都直下地震に備えた震災対策に着手するなど安全対策を更に進めました。また、東京の地下鉄サービスの一体化を進め、乗換の改善を図りました。さらに、全駅での1ルートの確保*4に向けたエレベーター整備などのバリアフリー化や駅・車内における利便性、快適性向上に取り組みました。

- ・東日本大震災の影響による電力の供給力不足への対応(車両・駅構内照明の一部消灯等による節電)(平成23年度)
- ・駅ホームへの内方線付き点字ブロックの敷設(ホームドア設置駅を除く)(平成23年度完了)
- ・九段下駅のホーム及びコンコース階の壁の撤去、岩本町駅と秋葉原駅と の乗換駅追加指定、春日駅・後楽園駅及び市ヶ谷駅の改札通過サービス (平成24年度)
- ・地下鉄トンネル内の携帯電話の通信サービス及びW i M A X ***による大容量・高速通信サービスの開始(平成24年度完了)



通勤通学時などの利便性の向上とともに、 災害等により万が一、地下で列車が停止し た場合でも、インターネット等で情報の入 手や安否確認が可能となる。

- ・帰宅困難者向け備蓄品の都営管理全101駅への配備(平成24年度)
- ・全106駅中103駅でのエレベーター等による1ルートの確保(平成24年度)
- ・全車両での優先席の増設 (平成24年度)

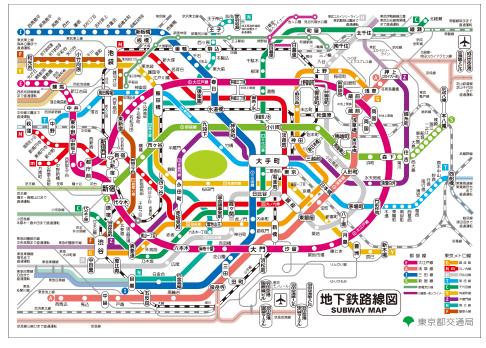
注4 1ルートの確保

ホームから道路又は公共用通路までエレベーター等を利用して移動可能な経路を一つ以上確保すること。

注5 WiMAX

高速大容量のモバイルブロードバンド通信方式の一つで、Worldwide Interoperability for Microwave Accessの略。WiMAXに対応したパソコンやスマートフォンなどを用いてメールやインターネットなどが利用可能

- 公共交通機関として、安全管理体制を強化し、安全意識の更なる浸透、安全風土の醸成を図り、ヒューマンエラー等に起因する事故やトラブルの防止を徹底します。
- 首都直下地震等に備えた帰宅困難者対策や耐震対策など、防災対策を強化 し、災害時の備えに万全を期します。
- トンネルなどの構築物について、予防保全型管理手法に基づいた計画的な 改修を行い、施設の健全度を保持し、長寿命化を進めます。
- 施設・設備・車両の必要な改修、更新、機能強化を計画的に進めるとともに、 お客様の安全を確保するための設備投資に、重点的に取り組んでいきます。
- お客様の利便性の向上を図るため、地下鉄改革を推進し、地下鉄サービスの一体化をより一層進めていきます。
- 全ての人に優しい交通機関として、バリアフリー対策をこれまで以上に推進するなど、ハード・ソフト両面で、より便利で快適な輸送サービスを提供します。
- 再開発事業との連携も視野に入れ、駅施設の大規模改良について検討し、 地下鉄の利便性、快適性の更なる向上を目指します。
- 都営交通ネットワークの活用や他の交通事業者と連携したサービスを積極 的に提供し、観光客誘致を含めた利用促進を図ります。
- 環境にやさしく、大量輸送が可能な交通手段である地下鉄の特性を十分に 発揮できるよう、関係機関とも連携した利用促進を図るとともに、積極的に 省エネルギー対策に取り組み、CO₂削減に貢献します。
- より一層の効率化に取り組むことにより、経営基盤の強化を図り、累積欠損金の解消及び長期債務の縮減を目指します。





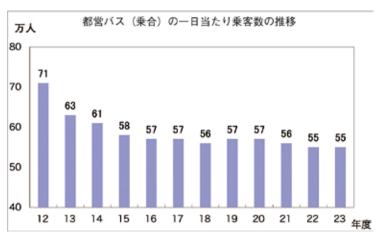
▲大江戸線12-600形

自動車事業(都営バス)

《現状と課題》

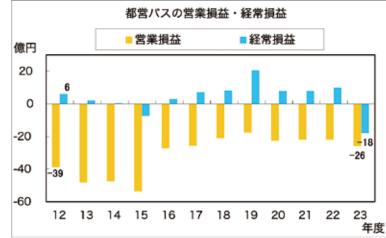
【事業環境の変化】

- 都営バスの一日当たりの乗客数 (乗合) は、鉄道の開業等により、減少傾向にありましたが、豊洲・勝どき及びその周辺の開発などにより、近年はほぼ横ばいで推移しています。
- 平成14年に実施された乗合バスの参入規制の緩和に伴い、コミュニティバ
 - スを運行する新規事業者が参 入するなど、都営バスとの競 合が起きています。
- 今後は、都心部における再開発や都市計画道路の整備に対応して路線の新設・経路変更やダイヤを見直すなど、都市の変化を的確に捉えた事業運営を行っていく必要があります。



【厳しい経営状況】

- バス事業の営業損益は一 貫して数十億円の赤字です が、業務の委託や給与水準の 引き下げなど、支出の削減に 努め、経常損益は、平成16年 度から平成22年度まで毎年黒 字を確保するなど、財務状況 を改善してきました。



○ しかし、平成23年度は配当金収入が減少したことなどから経常損益が赤字となり、経営状況は厳しい局面にあります。



◆ これまでの主な取組 ◆

ハード・ソフト両面で安全対策を進めるとともに、誰もが利用しやすい サービスの提供に努めました。また、被災地支援など社会的課題にも的確 に対応しました。

- ・ドライブレコーダー**の全車導入(平成23年度)
- ・GPS機能付き携帯電話を使った近隣停留所案内など新たな情報提供サービスの開始 (平成23年度)
- ・東日本大震災の被災地復興支援のため、宮城県、岩手県のバス事業者へ の車両無償譲渡 (平成23年度)
- ・東京スカイツリー®の開業に合わせたバス路線・ダイヤの見直し(平成24年度)
- ・全車両のノンステップバス化(平成24年度)
- ・夕張市からの支援要請に対応した車両無償譲渡(平成24年度)
- ・ハイブリッドバス車両の導入拡大(平成24年度までに128両)

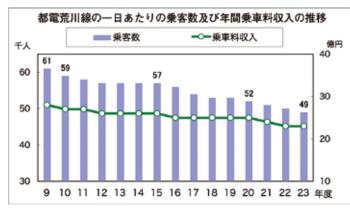
- 公共交通機関として、安全管理体制を強化し、安全意識の更なる浸透、安全風土の醸成を図り、ヒューマンエラー等に起因する事故やトラブルの防止を徹底します。
- 首都直下地震等に備え、防災対策を強化します。
- 安全対策を着実に実施し、お客様に安心してご利用いただけるよう事故防止に努めます。
- 乗客潮流の変化を的確に捉え、限りある経営資源を有効に活用することで、地域における公共交通ネットワーク全体の利便性や効率性が高まるよう、路線やダイヤの見直しを進めます。
- 乗り降りが容易で気軽に利用できる高齢者等の身近な足としての役割を果たすため、停留所や車両において、誰もが利用しやすく、便利で快適なサービスを提供します。
- 地域の拠点を結ぶとともに、鉄道を補完するバスの利便性を活かし、また、東京の交通ネットワークを活用し、通勤・通学のお客様に加えて、観光客などの利用促進を図ります。
- 公営企業として、環境対策や福祉への取組を一層強化し、都の行政施策と 積極的に連携した事業運営を進めます。
- 一層効率的で無駄のない事業運営を行い、収入・支出両面にわたり、経営 改善を確実に進め、計画期間内の収支均衡を図ります。

軌道事業(都電荒川線)

《現状と課題》

【減少が続く乗客数】

- 都電荒川線の1日あたりの乗客数は、平成9年度までは6万人台で推移していましたが、沿線の学校や企業の移転などもあり、平成23年度には4万9千人となり、その後も減少傾向にあります。沿線地域では、学生や生産年齢人口が減
 - 少していることから、今後とも乗 客数の伸びは期待できません。
- 一方で、東京に残った唯一の 都電である荒川線は、地域の身近 な足として親しまれているととも に、沿線には観光スポットも多 く、沿線住民以外の方にもご利用 いただいている路線です。



【厳しくなる財務状況】

- 経常損益は平成11年度以降、黒字を確保していましたが、乗客数の減少等により、平成20年度以降は赤字基調となっていることから、これまでも経営効率化を図ってきました。
- 老朽化が進む車両や設備の更新 に伴い、経営状況は更に厳しくな

都電荒川線の営業損益・経常損益

百万円
600
400
-200
-95
-400
-600
-800
-800
-801
-9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 度

ることが見込まれることから、一層の経営改善に取り組む必要があります。



都電マスコットキャラクター 「とあらん」



◆ これまでの主な取組 ◆

安全対策を進めるとともに、停留場での情報提供や誰もが利用しやすい新型車両などサービス向上に取り組みました。また、都電マスコット「とあらん」をイベント等で活用するなど、沿線地域の活性化に努めました。 一方、経営効率化を図るため、保守業務の委託化を進めました。

- ・軌道施設・電気施設・車両の保守業務の委託化(平成8年度以降順次拡大)
- ・環境負荷低減とユニバーサルデザインに配慮した新型車両の導入 (9000 形2両、8800形10両) (平成19~22年度)
- ・都営交通100周年に合わせた33年ぶりの花電車の運行(平成23年度)
- ・都電サポーターの発足(平成23年度)
- ・運行状況をより詳細に把握できる運行管理装置の更新(平成24年度)
- ・全停留場への接近情報表示装置の設置 (平成24年度)

- 公共交通機関として、安全管理体制を強化し、安全意識の更なる浸透、安全風土の醸成を図り、ヒューマンエラー等に起因する事故やトラブルの防止を徹底します。
- 首都直下地震等に備え、防災対策を強化します。
- 停留場におけるお客様の安全を確保するための取組を進めていきます。
- 沿線地域の足として、より便利で快適な輸送サービスの提供に努めます。
- 地元区等と連携し、荒川線の魅力向上と観光PRに取り組み、増収・増客と沿線地域の活性化に努めます。
- 乗客潮流を踏まえたダイヤの見直しを図るほか、様々な取組により効率的 な運営を徹底し、早期の経営安定化を目指します。



▲都電おもいで広場



▲9000形車両

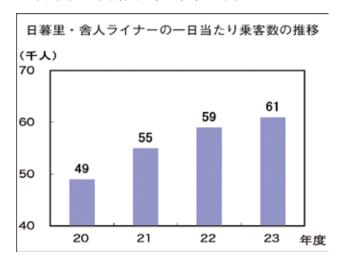
j

新交通事業(日暮里・舎人ライナー)

《現状と課題》

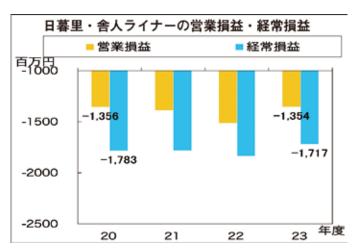
【順調な乗客数の伸び】

- 日暮里・舎人ライナーの1日当たりの乗客数は、平成19年度末の開業以来、 順調に増加しており、平成23年度は6万人を超えました。
- これまでも、乗客数の増加に対応し、混雑緩和を図るため、車両の増備 や、座席レイアウトの変更とともに、平日の朝ラッシュ時間帯の増発などの ダイヤ改正を実施し、輸送力を増強してきました。
- 沿線では、住宅等の開発が進んでいることから、乗客数の増加が続いており、平日朝のラッシュ時間帯の混雑緩和対策が課題となっています。



【大きい資本費負担】

○ 建設に係る初期投資が多額なため、開業から当分の間は赤字基調が続くことから、経営改善の取組を着実に進め、経営安定化を図っていく必要があります。



◆ これまでの主な取組 ◆

車両増備などにより混雑緩和を図るとともに、地元区や沿線施設と連携し、地域の活性化に努めました。

- ・足立区、建設局との共催による舎人公園「春の花火と千本桜まつり」の 実施(平成20年度以降毎年)
- ・既存車両の座席レイアウト変更による混雑緩和対策(平成21~23年度)
- ・足立花火大会に併せた臨時列車の運行(平成21年度以降毎年)
- ・新造車両の2編成増備及び始発繰上げを含めたダイヤ改正の実施(平成23 年度)

- 公共交通機関として、安全管理体制を強化し、安全意識の更なる浸透、安全風土の醸成を図り、ヒューマンエラー等に起因する事故やトラブルの防止を徹底します。
- 首都直下地震等に備え、防災対策を強化します。
- お客様の流動やラッシュ時の混雑状況などに応じて、輸送力の増強とオフピーク対策を実施していきます。
- 地域に密着した交通機関として、地元区や施設と協力した街のにぎわいづくりに取り組むなど、沿線地域の活性化に寄与します。
- 沿線PRによる増客に努めるとともに、コスト削減を実施し、財務体質の 改善を図り、着実に経営安定化を図ります。



▲日暮里・舎人ライナー路線図



▲舎人公園駅

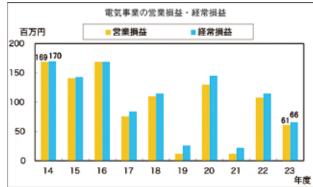
1

電気事業(発電)

《現状と課題》

【電気事業の状況】

- 交通局は、昭和32年以降、多摩川 の流水を活用した水力発電による電 気事業を経営しています。
- これまでの間、経営効率化に取り 組みながら、安定的に電気を供給し ています。
- 東日本大震災以降の電気事業を取



り巻く環境の変化などを踏まえ、東京都地方公営企業設置条例を改正し、これまで東京電力に限定してきた電気の供給先について、他の事業者にも売却可能としました。

- 環境にやさしいクリーンエネルギーである水力発電による電力を安定的に 供給するため、施設・設備の老朽化への対応を図りつつ、引き続き、効率的 かつ安定的な経営を行っていきます。
- 電気事業を取り巻く社会経済環境の変化などに的確に対応し、入札により 決定した事業者に電気を売却し、電力エネルギー改革に寄与していきます。





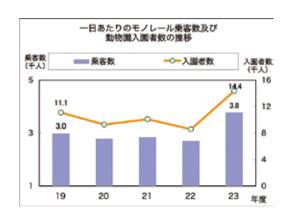
▲多摩川第三発電所

懸垂電車事業(モノレール)

《現状と課題》

【日本で初めて開業したモノレール】

- 上野動物園内のモノレールは、将来の都市交通機関の開発のために実験線として建設した、わが国初のモノレールです。
- 営業キロは0.3 kmで、昭和32年から営業を開始しましたが、平成11年度に上野動物園を所管する建設局に無償で施設を譲渡し、交通局はその施設を使用して、モノレールの営業と線路・車両等の維持管理を行っています。



- 安全管理体制を強化し、安全意識の更なる浸透、安全風土の醸成を図り、 ヒューマンエラー等に起因する事故やトラブルの防止を徹底します。
- 建設局と連携し、施設、車両などの安全輸送基盤の機能維持を図るととも に、計画的な保守管理を行い、安全の確保に万全を期します。
- 事業運営に当たっては、お客様に親しまれ、楽しんでもらえるよう努めていきます。



▲40形車両



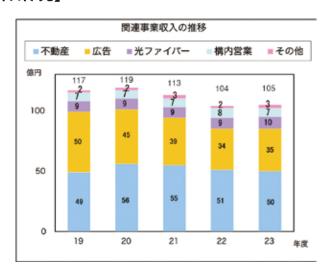
▲上野動物園内

関連事業(不動産・広告・構内営業など)

《現状と課題》

【景気動向の影響等による厳しい事業環境】

- 関連事業は、乗車料収入の大幅な増加が見込めない中、所有する土地・建物や駅空間・車両などの経営資源を有効活用し、本来事業の経営基盤の強化に資することを目的としています。
- しかしながら、関連事業収入は、 リーマン・ショックを発端とする長引 く景気低迷や東日本大震災の影響など を受け、平成20年度以降、減少傾向に ありました。



- 今後は、駅空間を効果的に活用した店舗設置を行うなど、新たな展開により、関連事業を積極的に推進し、収入拡大に取り組んでいく必要があります。
- また、土地・建物の有効活用に際して、子育て環境の整備に寄与するな ど、社会的要請にも対応していく必要があります。

◆ これまでの主な取組 ◆

関連事業収入の拡大を図り、様々な取組を行いました。また、社会的要請や被災地支援にも対応してきました。

- ・駅構内専門店舗の設置拡大(平成5年度から順次実施)
- ・局有地を市街地再開発事業として活用(有楽町イトシア)(平成19年度)
- ・広告付きバス停留所の設置 (平成19年度~22年度)
- ・区と協働した、障害者が働く駅構内店舗の設置(平成19年度から順次実施)
- ・被災地の復旧・復興を応援するため、神保町駅構内での「福島産直市」等の開催(平成23年度~24年度)

- 事業用不動産や未利用地等を積極的に活用し、長期安定収入の確保に努めます。また、保育施設整備など沿線地域の社会的要請へ対応していきます。
- 構内営業については、駅の改修などに合わせて駅空間の効果的活用を図り、 お客様のニーズや地域特性に合ったサービスを積極的に提供していきます。
- 広告事業については、新規広告媒体の展開や既存媒体の再構築を行い、媒体価値の向上につなげることで、広告主のニーズに応えていきます。



▲事業用不動産例(有楽町イトシア)



▲特殊媒体広告 (新宿ラウンドボード)



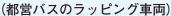
▲広告付きバス停留所



2020年オリンピック・パラリンピック競技大会招致に係る取組

交通局では、2020年のオリンピック・パラリンピック競技大会の東京開催に向けて、様々な招致 P R 活動を行っています。

- ・都営地下鉄各駅や車内、都営バス車内でのPRポスターの掲示
- ・大江戸線1列車 (8両編成) が、全てオリンピック・パラリンピック招致PR一色となった2020年オリンピック・パラリンピック東京招致応援大江戸線メディアライナーの走行
- ・都営バスや日暮里・舎人ライナーでの招致PRラッピング車両の走行
- ・都電荒川線で、ロンドンオリンピックのメダリストを一日所長に迎え、オリンピック・パラリンピック招致号の走行などにより、スポーツ振興やオリンピック 招致気運を醸成
- ・都営地下鉄各駅のホームドアや自動改札機などへの招致ロゴをあしらったステッカーの掲示





(大江戸線のヘッドマークにも)



(都電の車体にもこのとおり)



Ⅱ 計画期間における具体的な取組

各計画事業の平成24年度末実績については、一部、見込みの数量を 記載しています。

4つの方針

経営方針で示した"お客様への4つの約束"を踏まえ、「安全・安心の確保」、「質の高いサービスの提供」、「東京の発展に貢献」、「経営基盤の強化」の方針の下で、各計画事業に取り組んでいきます。

| 安全・安心の確保

■全26事業

防災対策の強化

9事業

安全管理体制の強化

4事業

安全輸送基盤の整備

4事業

駅施設・車両の安全性の強化

2

質の高いサービスの提供 ■全40事業

地下鉄のサービス一体化

輸送力の増強・ダイヤの見直し 8事業

駅・車輌・停留所の快適性の向上 17事業

観光客等の誘致促進

7事業

お客様本位のサービスの推進 _{4事業}

3 東京の発展に貢献 ■全25事業

電力エネルギー改革・環境負荷低減の推進

福祉施策の推進

5事業

行政施策との連携強化

沿線地域との共生

4事業

4 経営基盤の強化

■全17事業

関連事業の推進

3事業

経営効率化の推進

5事業

グループ経営の推進

1事業

人材育成と職場の活性化 8事業

<計画事業数>

■3か年に取り組む計画事業として、33の新規事業を含め、100事業を選定しました。 (方針別の計画事業数は、再掲を含みます。)

安全・安心の確保

防災対策の強化

- 1 交通局危機管理対策計画の修正
- 2 地下鉄施設の耐震対策の強化《新規》
- 3 地下鉄駅エレベーターの地震時閉じ込め防止機能の強化《新規》
- 4 地下鉄駅構内での帰宅困難者の一時受入れ体制の充実《新規》
- 5 災害時の情報提供の充実(列車運行情報表示装置の改修) 《新規》
- 6 地下鉄の浸水防止対策
- 7 災害に備えた通信手段の強化(衛星電話の導入) 《新規》
- 8 都電荒川線踏切の停電時の電源確保《新規》
- 9 日暮里・舎人ライナー駅舎天井の耐震対策《新規》

安全管理体制の強化

- 10 安全管理体制の強化
- 11 各種訓練の充実
- 12 安全に関する教育・指導の徹底《新規》
- 13 総合指令の構築

安全輸送基盤の整備

- 14 地下鉄構造物の長寿命化
- 15 土木構造物の強化
- 16 大江戸線車両への運転状況記録装置の設置
- 17 施設・設備の適切な更新

駅施設・車両の 安全性の強化

- 18 大江戸線へのホームドアの整備
- 19 ホームドアの拡大の検討
- 20 駅構内監視カメラの機能強化
- 21 ホーム対向壁の改修
- 22 エスカレーターの改修・更新
- 23 駅係員呼出インターホンの整備
- 24 車両の火災対策の強化
- 25 都電荒川線停留場の安全対策(固定式ホーム柵の設置) 《新規》
- 26 都電荒川線停留場の監視カメラ機能強化《新規》

防災対策の強化 <9事業>

1 交通局危機管理対策計画の修正

平成24年11月に修正された東京都地域防災計画や平成25年に策定予定の東京 都新型インフルエンザ等対策行動計画を踏まえ、交通局危機管理対策計画の震 災編及び新型インフルエンザ編を修正します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
震災編修正 新型インフ ルエンザ編 修正		_		震災編及び新型インフルエ ンザ編は19年度策定 風水害編策定を検討

2 地下鉄施設の耐震対策の強化《新規》



「首都直下地震等による東京の被害想定」を踏まえ、施設の安全性をさらに 高め、早期の運行再開を図るため、高架部の橋脚及び地下部の柱の耐震補強を 進めます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
進捗率5%	進捗率 20%	進捗率 38%		(対象施設)高架橋脚及び 地下構築中柱 約3,800本 阪神・淡路大震災を踏まえ た国の通達に基づく耐震対 策は実施済

3 地下鉄駅エレベーターの地震時 閉じ込め防止機能の強化《新規》



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、改修可能なエレベーターに、緊急停止した際のリスタート機能**を追加します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
29基	_	_	29基	24年度までに 85基整備

4 地下鉄駅構内での帰宅困難者の 一時受入れ体制の充実《新規》



帰宅困難者対策として、地下鉄各駅において、お客様に一時的に駅改札外のコンコースなどで待機していただくために必要な備蓄品について、今後の国や都における検討・協議の状況を踏まえ、必要に応じて、品目の追加等を検討していきます。

全駅配備済の備蓄品



注7 リスタート機能

地震の揺れを感知して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、着床後にドアを開放することにより、従来の救助までの閉じ込め時間を短縮する機能(設備の損傷の程度により、運転が再開されない場合がある)

災害時の情報提供の充実(列車運行 5 情報表示装置の改修)《新規》





大規模災害発生時等に、帰宅困難者等のお客様に迅速にNHKの緊急災害放送を 提供できるよう、駅改札口に設置している列車運行情報表示装置を改修します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
69台	75台	_	144台	24年度までに45駅改修 全駅各1台は25年度完了 全改札は26年度完了

列車運行情報表示装置



6 地下鉄の浸水防止対策



集中豪雨による地下鉄への万が一の浸水を防ぐため、道路面の通風口に浸水防止機を増設します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
浸水防止機増設 29か所 出入口浸水対策 14出入口	_		29か所 14出入口	浸水防止機は24年度まで に100か所設置 25年度完了

※全ての駅出入口の止水板の高さは、「首都直下地震等による東京の被害想定」の最大津 波高を上回っています。





7 災害に備えた通信手段の強化 (衛星電話の導入) 《新規》



災害時の通信手段を強化するため、業務無線等に加えて、本局及び全ての都 営バス営業所等に、衛星電話を新たに導入します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
本局、全19 営業所・支 所	_		20か所	25年度完了

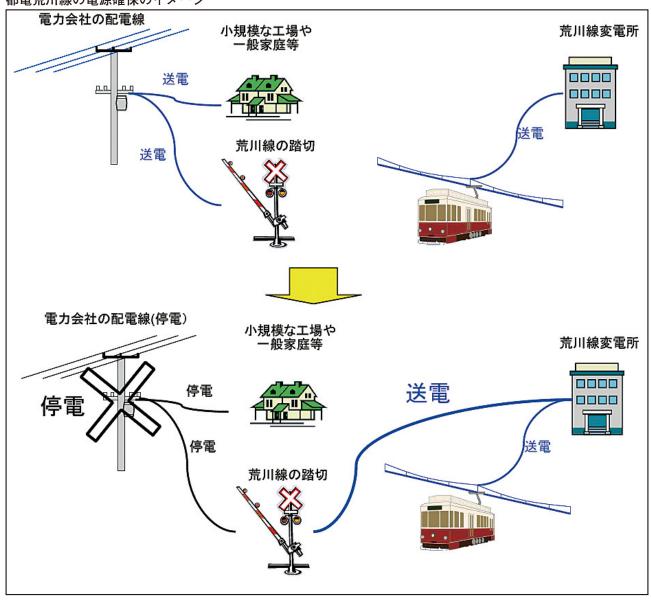
8 都電荒川線踏切の停電時の電源確保 《新規》



都電荒川線の踏切について、電力会社の配電線からの電源に加えて、荒川線の変電所等からの電源を確保することで、沿線停電時にも機能を維持します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
実施	_		_	25年度完了

都電荒川線の電源確保のイメージ



9 日暮里・舎人ライナー駅舎天井の 耐震対策《新規》



日暮里・舎人ライナーについて、駅舎におけるお客様の一層の安全確保及び 早期の運行再開を図るため、駅天井の耐震対策を実施します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
設計・工事	工事完了			

特集記事

東日本大震災直後の対応とその後の被災地支援

平成23年3月11日14時46分に発生した東日本大震災では、東京でも震度5強の大きな揺れが観測され、首都圏の多くの交通機関が運行休止となりました。このような状況の中、都営交通では直ちに被害状況の把握、安全点検を実施し、いち早く地下鉄、バス、都電の運行を再開しました。なかでも、地下鉄、バスは翌朝まで終夜運転を行い、多くのお客様の輸送に当たりました。また、甚大な被害を受けた被災地や東京へ避難している被災者への様々な支援活動を行いました。

- ・医療救護班の被災地へのバスによる輸送
- ・東京都緊急受入施設に避難していた被災者を対象とした上野動物園バスツアーに おける輸送
- ・岩手県、宮城県のバス事業者へのバス車両49両の譲渡
- ・東京で避難生活をしている高齢者や障害者への都営交通1日乗車券の無料での発行
- ・地下鉄車内や駅における被災自治体のPRポスターの掲出

安全管理体制の強化 <4事業>

安全管理体制の強化

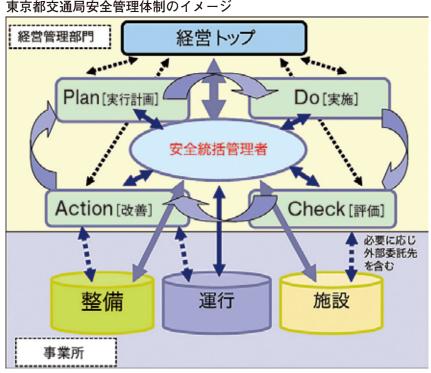
お客様に安心して都営交通をご利用いただくため、安全管理規程準に基づく明 確な責任・権限の下、輸送の安全確保に係るPDCAサイクル準を適切に機能さ せ、経営トップから事業所職員まで一体となって、安全管理体制を強化します。

安全方針

私たちは、お客様の安全・安心を何よりも大切にし、災害に強く、事故のな い都営交通をめざします。

このため

- ○決められたルールを確実に守ります。
- ○日頃から情報を共有し、事故の"芽"を摘むことに努めます。
- ○安全・安心な車両、設備などの提供に努めます。
- ○安全を守るための取組を絶えず見直し、改善に努めます。



注8 安全管理規程

輸送の安全を確保するための事業運営方針、事業の実施及び管理体制、方法を規定したもので、平成18年10月1日に施行された鉄道事業法等におい て作成、届出が義務づけられた。

注9 PDCAサイクル

計画 (Plan) 、実行 (Do) 、評価 (Check) 、改善 (Action) のプロセスを順に実施し、改善を次の計画に結びつけ、質の向上や継続的な業務改善 活動などを推進する手法

11 各種訓練の充実

災害等の異常事態に対する即応力の維持・向上のため、日頃から職場単位で個別に訓練を行うとともに、各部門が合同で、異常時総合訓練、自然災害防止訓練、都営バスの事故等を想定した情報伝達訓練等を実施します。

実施にあたっては、警察、消防等の関係機関と連携するほか、訓練シナリオの一部を明らかにしないブラインド方式を取り入れるなどの工夫を凝らし、訓練のレベルアップを図ります。

また、東京メトロ等との合同訓練を定期的に実施するほか、連絡通報システム^{注10}を活用した職員の安否確認訓練を行います。

異常時総合訓練



情報伝達訓練



12 安全に関する教育・指導の 徹底《新規》

都営バス全車両に設置したドライブレコーダーやバスの運転訓練車、地下鉄の運転シミュレータを活用した教育・指導や事故防止研修を実施します。

運転訓練車と車内での研修





注10 連絡通報システム

都内に震度6弱以上の地震が発生した場合、交通局職員の安否確認と勤務地への参集状況を迅速・確実に把握することを目的とした携帯電話のメール機能を用いたシステム

13 総合指令の構築



地下鉄の安全・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 対応や早期復旧体制を強化するため、現在分散している運輸指令(3か所)と電気 指令(1か所)を1か所に集めるほか、車両指令、信号通信指令の機能を加えるな ど、指揮命令系統を統合・強化した総合指令の運用を全面的に開始します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
運輸指令及 び車両指令 稼動(新宿 線・大江戸線)	→	→	→	24年度に運輸指令及び車 両指令稼動(浅草線・三田
信号通信指 令、電力指 令稼動	→	→		線)、旅客指令稼動

総合指令のイメージ

◎安全・正確な運行の確保、異常時の迅速な対応・早期復旧体制の強化



安全輸送基盤の整備 <4事業>

14 地下鉄構造物の長寿命化



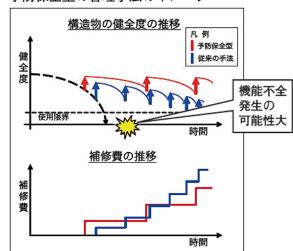
地下鉄構造物について、長寿命化及び補修費用の平準化を図るため、新たに導入した予防保全型の管理手法に基づき、浅草線、三田線で順次施工を進めます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
浅草線 工事実施 三田線 試験施工	→ 試験施工 の検証 工事実施	†		24年度までに浅草線・三 田線補修計画を策定

施工状況



予防保全型の管理手法のイメージ



15 土木構造物の強化



経年や塩害^{注11}による土木構造物の劣化に対して機能回復を図るため、地下鉄のトンネル、高架区間、駅部について、健全度を調査の上、はく落・塩害対策を計画的に進め、安全レベルを維持していきます。

16 大江戸線車両への運転状況 記録装置の設置



万が一の事故の原因究明や、再発防止策の立案に役立てるため、大江戸線の 車両に運転状況記録装置を搭載します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
12編成 31/55	14編成 45/55	8編成 53/55	34編成	28年度全編成完了 浅草線、三田線、新宿線は 搭載済

(下段:累計)

17 施設・設備の適切な更新

都営交通を安全かつ安定的に運行するため、老朽化した電気室や変電設備、 冷房装置、換気空調設備などについて、計画的に更新します。

また、更新に当たっては、最新の設備・機器を導入することにより、信頼性 を高め、省エネルギーにも貢献していきます。

駅施設・車両の安全性の強化 <9事業>

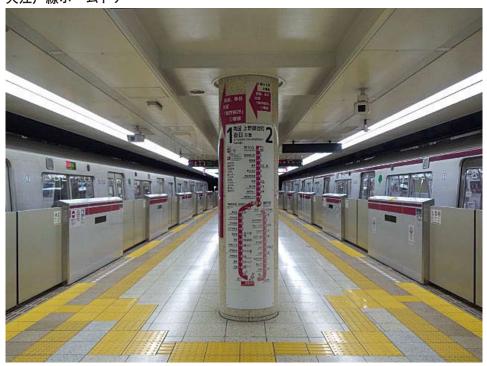
18 大江戸線へのホームドアの整備



(地下針

ホーム上の安全対策を強化するため、平成25年6月までに、大江戸線全38駅へのホームドア整備を完了します。

大江戸線ホームドア



19 ホームドアの拡大の検討



ホームドアを導入していない路線について、輸送面の影響、技術面の課題などへの対応を含め、整備に向けた検討を進めます。

20 駅構内監視カメラの機能強化



地下鉄駅における防犯機能を高めるため、引き続き、ホーム上及び改札窓口にカメラを増設し、映像を記録する装置を設置します。また、映像記録箇所の拡大について検討します。

21 ホーム対向壁の改修

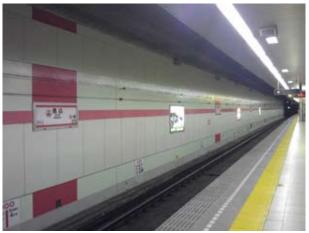


ホーム対向壁²¹²の健全性を調査し、壁のはく落等を未然に防ぐ改修を実施することにより、列車の安全運行を確保します。

改修前



改修後



22 エスカレーターの改修・更新



設置から30年以上経過したエスカレーターについて、順次、更新・改修を実施し、安全性の向上を図ります。

23 駅係員呼出インターホンの整備



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るよう、係員呼出インターホンの設置を進めます。

24 車両の火災対策の強化



車両火災発生時の延焼等を防止するため、天井材の不燃化や、前後の車両への煙の流入を防ぐ扉の設置を進めます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
浅草線 3編成 25/27 大江戸線 7編成 27/55	浅草線 2編成 27/27 大江戸線 7編成 34/55	大江戸線 7編成 41/55	浅草線 5編成 大江戸線 21編成	《天井材の不燃化と扉の設置》 浅草線は26年度全編成完了 《天井材の不燃化》 大江戸線は29年度までに 全編成完了(扉は設置済) 三田線・新宿線は対応済

(下段:累計)

25 都電荒川線停留場の安全対策 (固定式ホーム柵の設置) 《新規》



停留場からの転落事故を防止し、お客様により安全に都電荒川線をご利用いただけるよう、設置可能な全ての停留場に固定式ホーム柵を設置します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
8停留場	9停留場	_	17停留場	24年度までに
16面	12面		28面	2停留場4面設置

固定式ホーム柵のイメージ



26 都電荒川線停留場の監視カメラ 機能強化《新規》



お客様の混雑状況を把握し、状況に応じた適切な運行を行うため、都電荒川 線停留場の監視カメラの新設・更新を行います。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
(新設) 庚申塚 (更新) 町屋駅前 荒川遊園地前 王子駅前 大塚駅前			5停留場 (10台)	

ラム

都営地下鉄駅と都営管理駅

都営地下鉄は、大江戸線を除く浅草線、三田線及び新宿線の3線で、他の鉄道会社 と相互直通(相互乗り入れ)運転を実施しています。相互直通運転とは、異なる鉄 道事業者の路線にまたがって相互に車両が乗り入れ、あたかも同一鉄道事業者の路 線のような車両の運行形態をいいます。

この他の鉄道会社と乗り入れしている繋ぎ目の駅は共同使用駅と呼び、両者が定めた区分により、それぞれ財産として持っています。そのため、各社が公表した自社線の駅数を足していくと、各社が共同使用駅をカウントしているため、実際に存在する駅数よりも多くなります。これが都営地下鉄駅の数で106駅です。

両社の駅であるとしても、その駅で働いている駅員などは、どちらか一方の職員の みで構成されています。これは、どちらかの会社が、駅の管理をもう一方の会社から 任されているからです。この、自分の会社で管理している駅が都営管理駅です。

都営地下鉄では、押上駅を京成電鉄に、白金高輪駅と白金台駅を東京メトロに、 目黒駅を東急電鉄に、新線新宿駅を京王電鉄に管理を任せており、泉岳寺駅は京浜 急行電鉄から任されています。

したがって、都営管理駅は101駅になり、都営地下鉄駅より少なくなります。

2 質の高いサービスの提供

地下鉄のサービス 27 東京の地下鉄サービス一体化 28 分かりやすい案内サインへの改良 29 旅行者向け乗車券の発売 《新規》 30 バリアフリー化の推進(乗換駅等へのエレベーター整備) 《新規》 輸送力の増強・ 31 地下鉄のダイヤの見直し ダイヤの見直し 32 新宿線車両の更新(10両化) 33 大江戸線大泉学園町方面への延伸 34 バス路線・ダイヤの見直し 35 バスの定時性向上・走行環境改善への取組 36 都電荒川線のダイヤの見直し 37 日暮里・舎人ライナーの車両増備とダイヤの見直し《新規》 38 日暮里・舎人ライナーのオフピーク対策《新規》 駅・車両・停留所の 39 勝どき駅の大規模改良 快適性の向上 40 駅施設の大規模改良の検討《新規》 再掲 バリアフリー化の推進(乗換駅等へのエレベーター整備) 《新規》 41 地上駅ホームへの待合室の設置《新規》 42 トイレのグレードアップ 43 駅ホームのベンチの増設《新規》 44 駅空間再生プロジェクト《新規》 45 親しみやすい駅長事務室への改良 46 駅におけるお客様への案内の充実 47 大江戸線車両の更新《新規》 48 バス停留所上屋・ベンチの整備 49 バス停留所における運行情報サービスの改善 50 バス車内の情報サービスの強化《新規》 51 バス車内のインターネット接続環境の向上《新規》 52 荒川遊園地前停留場のホーム延長《新規》 53 都電荒川線車両の更新(7000形の置き換え)《新規》 54 日暮里・舎人ライナー日暮里駅における利便性の向上《新規》 観光客等の誘致促進 55 国内外からのお客様誘致の積極的な展開 再掲 旅行者向け乗車券の発売 《新規》 56 駅案内係(コンシェルジュ)の配置の拡大 57 地下鉄駅へのバス路線図の掲示《新規》 58 外国人にも分かりやすい停留所表記の拡大 59 都電荒川線の魅力向上と沿線地域の活性化 60 日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化 お客様本位の 61 お客様センターの開設・運営《新規》 サービスの推進 62 お客様に期待されるサービスの提供 63 お客様の立場で考える組織風土の醸成 64 サービス介助士の資格取得の拡大

地下鉄のサービス一体化 <4事業>

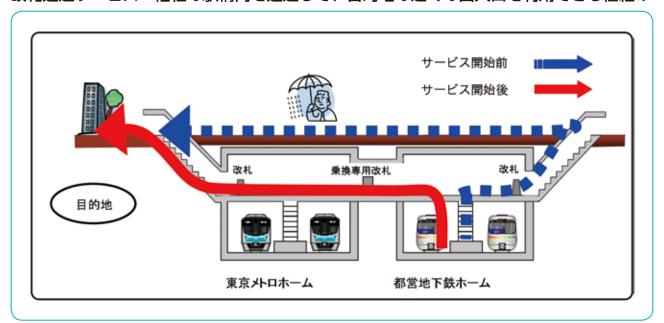
27 東京の地下鉄サービス一体化



お客様の乗換利便性向上のため、東京メトロと連携を図りながら、東京の地 下鉄サービスの一体化に取り組んでいきます。

平成25年度は門前仲町駅及び六本木駅で改札通過サービスを実施します。

改札通過サービス:他社の駅構内を通過して、目的地の近くの出入口を利用できる仕組み



九段下駅壁撤去工事



28 分かりやすい案内サインへの改良



東京メトロと統一したデザインによる、分かりやすい駅案内サインについて、平成25年度に全駅の整備を完了します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
18駅 101/101	_	-	18駅	都営管理駅全駅完了

(下段:累計)

ホーム案内板



出口案内標識



ホーム柱巻サイン



29 旅行者向け乗車券の発売《新規》









東京メトロと連携して、旅行者向けに、2日間、3日間有効の都営地下鉄・東京メトロ共通乗車券を平成25年度目途に新たに発売します。

また、他の交通事業者と都営交通1日乗車券等とのセット乗車券や、空港や旅行代理店等での乗車券発売について、順次拡充していきます。

30 バリアフリー化の推進(乗換駅等 へのエレベーター整備)《新規》



駅のバリアフリー化をより一層進めるため、他路線との乗換駅等において、 エレベーターを設置し、利便性の向上を図ります。

これにより、東京メトロとの乗換経路のバリアフリー化を図るとともに、東京メトロの1ルート確保に協力します。

輸送力の増強・ダイヤの見直し <8事業>

31 地下鉄のダイヤの見直し



地下鉄の混雑緩和と利便性向上を図るとともに、相互直通運転各社との連携を一層強化し、増客・増収を図るため、適宜、ダイヤの見直しを行います。

32 新宿線車両の更新(10両化)



新宿線の混雑緩和を図るため、新宿線車両の6編成について、現行の8両編成から10両編成化し、輸送力を増強します。また、車内表示器を液晶モニター化し、お客様案内サービスの向上を図ります。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
3編成	_	3編成	6編成	27年度末で28編成中 10編成が10両化

新造車両のイメージ





33 大江戸線大泉学園町方面への延伸



大江戸線の延伸について、土地区画整理事業や街路事業などの進捗状況を踏まえながら、関係機関と連携し、事業化について、採算性も含め、引き続き検討を進めていきます。

34 バス路線・ダイヤの見直し



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、地域における公共交通ネットワーク全体の利便性や効率性を向上さ せます。

35 バスの定時性向上・走行環境 改善への取組



バスカメラ^{注13}による違法駐車車両の調査や、バス優先レーンの走行環境調査などを関係機関と協力して実施します。また、走行環境の変化等に応じて随時ダイヤの見直しを行いながら定時性の確保に努めます。

36 都電荒川線のダイヤの見直し



お客様の利用動向に合わせたダイヤの見直しを適宜行い、都電荒川線の効率的な運行や定時性の向上に取り組みます。

37 日暮里・舎人ライナーの車両増備 とダイヤの見直し《新規》



日暮里・舎人ライナーの混雑緩和を図るため、平成27年度に新たに車両1編成を増備し、ダイヤ改正を行います。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
設計	設計・製造	1編成増備	1編成	

38 日暮里・舎人ライナーのオフピーク対策《新規》



朝ラッシュ時の混雑緩和を図るため、IC乗車券を活用したオフピーク対策 を実施し、最混雑時間帯における混雑率の抑制に取り組みます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
冬季より 実施	→	→	I	

7 4

地下空間の利用

地下の空間は、大きく2つに分けられます。それは、道路や公園などの公共空間と宅地や商業地などの民有地の空間です。地下の空間に鉄道を整備する場合、両者とも所定の手続きが必要となりますが、特に、民有地の空間を利用する場合は、地上権設定の権利を取得するのに長い年月と多額の費用を要する可能性があります。このことから、これまでの地下鉄の整備では、主に道路などの公共空間を利用してきました。ちなみに、大江戸線環状部は、工期短縮と建設費削減のため、可能な限り公共空間の利用を図り、リニア車両の導入により急カーブの走行が可能であったことから、道路下を通過する割合が全体の約80%となっています。

東京の中心市街地には、地下鉄、駐輪場などの交通施設、上下水道やガス、さらには電気や通信などの都市施設が道路の下に整備されています。道路の下を利用するに当たり、道路管理者の許可は当然として、下水道管やガス管などの他の埋設物との調整が必要です。このことから、地下鉄のルートや駅の位置は、現状の道路線形や埋設物位置だけでなく、将来の道路や埋設物の計画と整合を図った上、他の鉄道との乗換えなどを踏まえて計画してきました。

もちろん、たとえば浅草線の建設当時は大江戸線の計画がなかったように、将来計画 のなかったものが新たにできることもあり、これらに対応し、これまでも、地下鉄の出 入口や連絡通路の増設など、常に利便性の向上に努めてきました。

駅・車両・停留所の快適性の向上 <17事業>

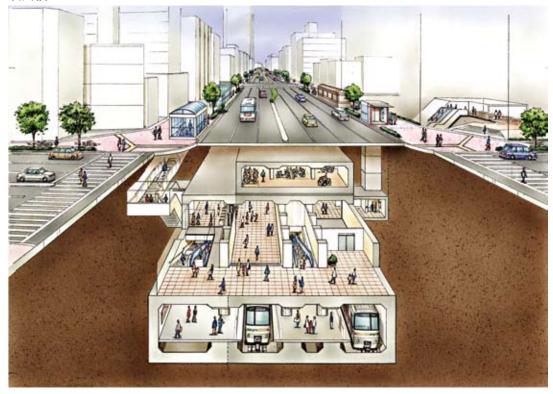
39 勝どき駅の大規模改良



勝どき駅周辺の開発によるお客様の増加に対応するため、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を行い、平成27年度に供用開始します。駅改良に当たっては、駅ホームやコンコースにはLED照明を採用するなど、省エネにも配慮します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
工事	→	供用開始	Ι	

改良後のイメージ



40 駅施設の大規模改良の検討《新規》



再開発事業との連携も視野に入れ、駅施設の大規模改良について調査・検討 し、地下鉄の利便性、快適性のさらなる向上を目指します。

再掲 バリアフリー化の推進(乗換駅等 へのエレベーター整備)《新規》



平成25年度に、全ての駅でのエレベーター等による1ルートの確保を完了します。さらに、駅のバリアフリー化をより一層進めるため、他路線との乗換駅等において、エレベーターを設置し、利便性の向上を図ります。また、お客様がスムーズに移動できるよう、プチバリア^{注14}に対してもきめ細かな対応をしていきます。【計画事業番号30のとおり:45ページ】

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
エレベーター 設計6駅	エレベーター 設計3駅 竣工2駅	エレベーター 竣工4駅	エレベーター 設計9駅 竣工6駅	28年度以降も 順次実施

浅草線日本橋駅エレベーター



41 地上駅ホームへの待合室の設置《新規》



三田線と新宿線の地上駅について、お客様が快適に列車をお待ちいただけるよう、ホーム等へ空調設備を備えた待合室を設置します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
_	三田線1駅 新宿線1駅	三田線4駅 新宿線1駅	フ駅	起終点駅を除く

42 トイレのグレードアップ



駅のトイレをお客様が快適にご利用いただけるよう、ユニバーサルデザインを取り入れ、清潔感と機能性を備えたトイレへ計画的に改良していきます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
設計7か所 竣工5か所	設計9か所 竣工7か所	設計7か所 竣工9か所	設計23か所 竣工21か所	

東大島駅



九段下駅



43 駅ホームのベンチの増設《新規》



お客様の快適性の向上を図るため、駅ホームのベンチを増設します。

44 駅空間再生プロジェクト《新規》



日比谷駅と神保町駅において、駅を集中的に改修し、利便性の高い店舗を展開するなど、明るく魅力的な駅空間を創出します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
設計	工事	店舗 オープン	Ι	

親しみやすい駅長事務室への改良 45



表示が分かりにくく、鉄扉で中が見えなかった駅長事務室の入口を、地下鉄全駅 でシースルー化し、お客様が利用しやすく親しみやすい駅長事務室に改良します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
7駅 101/101	_	-	25年度 完了	都営管理駅全駅完了

(下段:累計)









46 駅におけるお客様への案内の充実



列車遅延時・事故発生時等に、お客様への迅速な案内が行えるよう、改札窓 口に都営地下鉄の全列車の運行状況が分かる駅係員用の運行情報端末を配備し ます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
浅草線・ 三田線 整備	新宿線・ 大江戸線 整備		-	26年度全線整備

47 大江戸線車両の更新《新規》



大江戸線車両の4編成について、LED車内照明やより効率的な制御方式を採用するなど、環境に配慮した車両に更新します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
設計・製造	2編成	2編成	4編成	

48 バス停留所上屋・ベンチの整備



(バフ

お客様が快適にバスをお待ちいただけるよう、停留所上屋の整備を行うとと もに、ベンチの増設を進めていきます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
上屋	上屋	上屋	上屋	
20棟	20棟	20棟	60棟	
ベンチ	ベンチ	ベンチ	ベンチ	
50基	50基	50基	150基	

停留所上屋とベンチ





49 バス停留所における運行情報 サービスの改善



簡易型バス接近表示装置^{*15}を増設し、お客様が快適に都営バスをお待ちいただけるよう、停留所における情報提供サービスを充実していきます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
20基	20基	20基	60基	24年度までに600基設置

簡易型バス接近表示装置



50 バス車内の情報サービスの強化 《新規》



都営バス車内の次停留所名表示装置を液晶式に更新し、表示を見やすくする とともに、情報案内の充実を図ります。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
次停留所名 表示装置 30両	次停留所名 表示装置 30両	次停留所名 表示装置 30両	次停留所名 表示装置 90両	液晶式次停留所名表示器 は、都01系統などで実施

注15 簡易型バス接近表示装置

51 バス車内のインターネット 接続環境の向上《新規》



通信事業者が整備している無線LAN機器(Wi-Fi²¹⁶等)の設置場所として都営バス車内を提供することで、利用者の利便性を向上させていきます。

52 荒川遊園地前停留場のホーム延長 《新規》



荒川遊園地前停留場について、混雑時のお客様の安全を確保し、円滑に乗り降りできるよう、停留場のホームを延長します。

53 都電荒川線車両の更新(7000形 の置き換え)《新規》



更新時期を迎えた7000形車両について、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインとするとともに、省エネルギーにも配慮した車両に更新します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
発注 製造	3両	7両	10両	

54 日暮里・舎人ライナー日暮里駅における利便性の向上《新規》



日暮里・舎人ライナー日暮里駅について、平成25年度に駅長事務室の入口をシースルー化し、お客様が利用しやすく親しみやすい駅長事務室に改良します。あわせて、定期券発売所を移設するとともに、新たに店舗を設置し、駅の利便性を向上させます。

注16 Wi-Fi

観光客等の誘致促進 <7事業>

55 国内外からのお客様誘致の積極的な 展開



(地下鉄) (バス)

地下鉄、バス、軌道、新交通を併せもつ強みを活かすとともに、東京メトロや相互直通運転各社とも連携を強化して、交通ネットワークを活用したPRを展開し、国内外からのお客様誘致に積極的に取り組みます。

都営地下鉄では、東京メトロと共同して(公財)東京観光財団が発行する「東京ハンディガイド」に英語、ハングル、中国語で、東京の地下鉄をPRする広告を出稿し、外国人観光客誘致を図ります。

また、都営バスではその利便性と魅力を分かりやすく紹介するキャンペーン 「ゆるっ都バス旅 都バスでめぐる小さな旅」を継続して展開し、広報誌や動 画等で観光客や修学旅行生などの誘致を積極的に行っていきます。

東京の地下鉄・共同PR広告【英語版】



再掲 旅行者向け乗車券の発売《新規》









東京の観光客誘致を促進するため、旅行者向けに、2日間、3日間有効の都営 地下鉄・東京メトロ共通乗車券を平成25年度目途に新たに発売します。

また、他の交通事業者と都営交通1日乗車券等とのセット乗車券や、空港や旅行代理店等での乗車券発売について、順次拡充していきます。

【計画事業番号29のとおり:45ページ】

56 駅案内係(コンシェルジュ)の 配置の拡大



観光やビジネスで都営交通をご利用いただく外国人のお客様への対応のため、コンシェルジュの配置を拡大します。

コンシェルジュ



57 地下鉄駅へのバス路線図の掲示 《新規》



地下鉄駅の改札口付近等にバス路線図を掲示し、都営バスで行ける主な施設までの所要時分や運行頻度等を分かりやすくご案内します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
10駅	10駅	10駅	30駅	

門前仲町駅のバス路線図



58 外国人にも分かりやすい 停留所表記の拡大



外国人観光客の方にも安心して都営バスをご利用いただけるよう、停留所標 識柱に英語、ハングル、中国語の表記を追加していきます。







59 都電荒川線の魅力向上と 沿線地域の活性化



地元で都電荒川線を応援・PRしていただいている都電サポーター**17の方々や沿線4区と緊密に連携して、都電荒川線の新たな魅力を引き出すとともに、幅広い地域の方に情報を発信して、より多くのお客様にご利用いただけるよう積極的なPRを展開します。

都電とバラ(荒川車庫前)



60 日暮里·舎人ライナーの魅力向上 と沿線地域の活性化



日暮里・舎人ライナーの沿線の施設や地元区などと連携したイベントを積極的に展開するとともに、車窓風景を活かしたPRを行うなど、日中や土休日のお客様誘致に積極的に取り組んでいきます。

日暮里・舎人ライナーからの車窓



お客様本位のサービスの推進 <4事業>

61 お客様センターの開設・運営 《新規》

これまで分散していたお客様窓口を一本化して、都営交通の全事業を網羅したお客様センターを平成25年4月に設置し、お客様の利便性向上とお客様への対応の迅速化を図るとともに、お客様のご意見、ご要望などをデータベース化し、さらなるサービス向上を図ります。

また、センター設置を契機として、新たに都営バス及び都電にも遺失物管理・検索システムを導入します。これにより、都営交通での遺失物情報を一元的に管理し、お客様からのお問合せに、より迅速に対応します。

62 お客様に期待されるサービスの 提供

お客様の声や、都営交通巡回モニター制度^{注18}におけるモニター評価の集約・ 分析などを通じて、局全体でハード・ソフト両面にわたるサービス向上策を検 討し、実施します。また、他社の優れた点や学ぶべき点を参考にして、さらな るサービス向上の取組を行います。

63 お客様の立場で考える組織風土の 醸成

経営のトップから第一線の事業所の職員までが一堂に会した交通局サービス シンポジウムの開催をはじめ、職場の実態や課題を踏まえた組織風土づくりに 取り組みます。



交通局サービスシンポジウム

64 サービス介助士の資格取得の拡大



高齢者や障害を持つお客様などが、いつでも快適に安心して、都営地下鉄を ご利用いただけるよう、駅員のサービス介助士の資格取得を拡大します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
100名 取得	100名 取得	100名 取得	300名 取得	

コラム

コミュニティバス

一般的にコミュニティバスとは市区町村内の交通不便地域内で地域住民の交通需要に 対応し、利便性向上のために運行する地域密着型のバスを指し、行政がバス会社に委託 してバスを運行し、行政サービスとして提供する形が採られているバスを指します。市 街地の狭い道に路線を設定することが多いことなどから、使用車両は一般的にマイクロ バスと呼ばれているサイズの小型バスを使用しています。

都営バスでも、平成13年度から平成15年度まで、台東区のコミュニティバス「めぐりん」の運行を受託しました。また、平成17年度から江東区のコミュニティバス「しおかぜ」の運行を受託しています。

しかし、それよりもずっと以前に都営バスがコミュニティバスと同じようなミニバスと呼ばれていた小型バスを都心で走らせていました。このミニバス東01系統は東京駅から霞ヶ関の官庁街を回って新橋駅までを走り、小型バスで頻回運行をすることで、都心部の自家用車、社用車による業務交通をバスに吸収し、路面交通の混雑緩和、交通公害の減少を目的とし、昭和49年2月に運行を開始しました。しかし、期待に反して利用者が見込みを大幅に下回り、都営バス一の不採算路線となってしまい、昭和58年8月に廃止しました。

ミニバス東01系統



3 東京の発展に貢献

電力エネルギー改革・ 環境負荷低減の推進

- 65 電気の供給先の拡大《新規》
- 66 環境にやさしい設備・車両の導入
- 67 地下鉄地上駅への太陽光発電設備の導入《新規》
- 68 駅・車両・停留所等の照明の LED化《新規》
- 69 トンネル湧水の河川等への放流
- 70 低公害ノンステップバス車両の導入
- 71 次世代燃料・車両の環境施策への協力
- 72 省エネ運転の徹底
- 73 環境PRによる都営交通の利用促進

福祉施策の推進

74 触知案内図・音声案内装置等の整備

再掲 サービス介助士の資格取得の拡大

再掲 駅ホームのベンチの増設《新規》

再掲 バス停留所上屋・ベンチの整備

75 ヘルプマークの普及への協力《新規》

行政施策との連携強化

- 76 都電荒川線沿線の魅力ある街並みづくりへの協力《新規》
- 77 先行まちづくりプロジェクトの実施(目黒駅前地区再開発事業)
- 78 行政施策と連携したポイントサービスの展開
- 79 電子マネーの利用による花粉症対策への協力
- 80 企業の森への参加
- 81 中学生の職場体験への協力
- 82 お客様へのマナーの呼びかけ

沿線地域との共生

- 83 都市景観と調和した駅出入口への改修
- 84 地域における交通安全の取組《新規》
- 再掲 都電荒川線の魅力向上と沿線地域の活性化

再掲 日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化

電力エネルギー改革・環境負荷低減の推進 <9事業>

65 電気の供給先の拡大《新規》

これまで東京電力に限定的に供給していた、水力発電所において発電した電気を、入札により決定した事業者に供給し、電力エネルギー改革に寄与していきます。

66 環境にやさしい設備・車両の導入

地球温暖化の防止に寄与するため、局施設の整備や車両の更新に当たっては、省エネルギーにより CO_2 排出量を削減するなど、環境に配慮した設備・車両を積極的に導入していきます。

- エスカレーターの改修・更新
- V V V F 制御方式^{注19}の車両の導入(新宿線6編成、都電荒川線10両) 等

67 地下鉄地上駅への太陽光発電設備 の導入《新規》



東大島駅と高島平駅において、駅ホームの上屋の改修・更新にあわせて、太陽光発電設備を導入するとともに、自然光を取り込むことにより、駅の消費電力の削減を図ります。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
設計	工事	完了	I	27年度完了

注19 VVVF制御方式

68 駅・車両・停留所等の照明 のLED化《新規》





駅や車両、停留所に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きます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
(駅照明)	(駅照明)	(駅照明)	(駅照明)	
9駅	1 O駅	11駅	30駅	
(車内照明) 新宿線7編成	(車内照明) 新宿線5編成 大江戸線2編成	(車内照明) 新宿線5編成 大江戸線2編成	(車内照明) 新宿線17編成 大江戸線4編成	
(バス照明付	(バス照明付	(バス照明付	(バス照明付	
標識柱)	標識柱)	標識柱)	標識柱)	
100基	100基	100基	300基	

都庁前駅のLED照明 (コンコースとエレベーターホール)





69 トンネル湧水の河川等への放流



トンネル内で発生する湧水を、水質改善や修景用水として活用するため、河 川や庭園の池などに放流していきます。

修景用水として活用している事例(池上梅園)



70 低公害ノンステップバス車両の 導入



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、窒素酸化物 (NOx)・粒子状物質 (PM) の削減に寄与します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
20両	60両	100両	180両	24年度に全車 ノンステップ化完了

低公害ノンステップバス



次世代燃料・車両の環境施策への協力 71



CO。削減対策として、環境に関する新技術の開発や次世代燃料等の普及拡大 のために、実証実験のフィールドを提供していきます。

72 省エネ運転の徹底



都営バス全車両に搭載したエコドライブ用機器注意を積極的に活用することに より、省エネ運転の徹底を図り、燃料消費量の抑制に努めます。

環境PRによる都営交通の利用促進 73

都営交通の環境に対する取組や公共交通の環境優位性を、車内ポスターなど により積極的にPRすることで、自家用車から都営交通への転換を促進し、CO。 削減に寄与します。



福祉施策の推進 <5事業>

74 触知案内図・音声案内装置等 の整備



視覚障害を持つお客様が駅を安心してご利用いただけるよう、駅構内に触知 案内図を整備するとともに、ホーム階段などを中心に駅構内に誘導チャイムを 設置します。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
触知案内図 44か所 誘導チャイム 10か所	触知案内図 43か所 誘導チャイム 10か所	触知案内図 27か所 誘導チャイム 10か所	触知案内図 114か所 誘導チャイム 30か所	触知案内図は24年度まで に61か所設置 27年度全改札設置完了

サービス介助士の資格取得の拡大 再掲



高齢者や障害を持つお客様などが、いつでも快適に安心して、都営地下鉄を ご利用いただけるよう、駅員のサービス介助士の資格取得を拡大します。

【計画事業番号64のとおり:61ページ】

駅ホームのベンチの増設《新規》 再揭



お客様の快適性の向上を図るため、駅ホームのベンチを増設します。【計画事 業番号43のとおり:51ページ】

バス停留所上屋・ベンチの整備 再掲



お客様が快適に都営バスをお待ちいただけるよう、停留所上屋の整備を行う とともに、ベンチの増設を進めていきます。 【計画事業番号48のとおり:53ページ】

75 ヘルプマークの普及への協力 《新規》

ヘルプマーク^{注21}を都営地下鉄各駅で配布するとともに、優先席にステッカー を標示し、マークの普及に協力していきます。

鞄につけたヘルプマーク



車両掲出ステッカー



大江戸線車内



注21 ヘルプマーク

人工関節を使用している方や内部障害をお持ちの方など、援助や配慮を必要としていることが外見からはわからない方が、援助を得やすくなるよう平成24年度に東京都が新たに作成したマーク

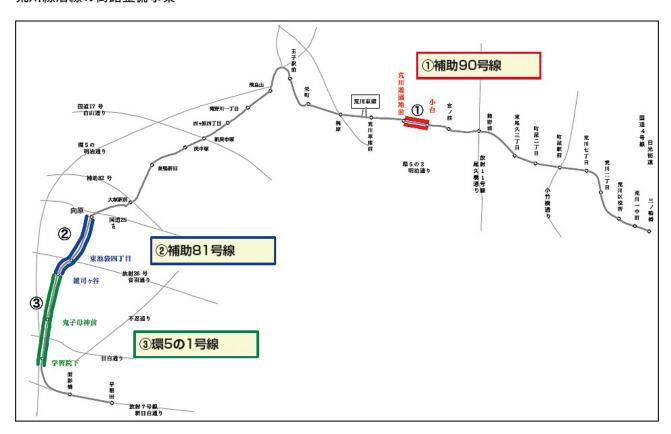
行政施策との連携強化 <7事業>

76 都電荒川線沿線の魅力ある街並みづくりへの協力《新規》



街路整備事業の実施に合わせて、補助81号線ではセンターポール^{*22}化を行うなど、都電荒川線沿線の魅力ある街並みづくりに協力していきます。

荒川線沿線の街路整備事業



77 先行まちづくりプロジェクトの実施 (目黒駅前地区再開発事業)

地域の活性化に寄与するため、都営バス目黒分駐所跡地を活用した先行まちづくりプロジェクト²²³を関係局と連携して、推進していきます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
権利変換計画認可	工事着手	†	1	30年度利活用開始予定

78 行政施策と連携したポイントサービスの展開









都営交通ポイントサービス(ToKoPo)を活用することにより、環境施策をは じめとした様々な行政施策と連携した取組を積極的に実施していきます。



79 電子マネーの利用による花粉症 対策への協力





都営地下鉄の駅構内等にある店舗や自動販売機で、ICカード乗車券の電子マ ネー機能を利用して買い物をすると、その売上げの一部が花粉の少ない森づくり 運動*24へ募金される仕組みにより、都の花粉症対策に協力していきます。

協力店舗や自動販売機にある目印のステッカー THE PROPERTY OF THE PROPERTY O 日間がしています このお店・自動販売機等で PASMO電子マネーをご利用いただくと、 売上金の一部が 花粉の少ない森づくり運動 に役立てられます。 STOP! 在粉 東京都交通局 東京都産業労働局 (公財)東京都農林水産振興財団

企業の森への参加 80

都営交通100周年記念事業の一環として協賛した「企業の森」において、森林 の所有者の方や(公財)東京都農林水産振興財団と協力して、花粉の少ない森づく りに継続的に寄与していきます。





81 中学生の職場体験への協力

次世代を担う青少年の育成に寄与するため、都の青少年健全育成対策の取組である中学生の職場体験に協力していきます。

中学生配布用ガイドブック



バス停留所周辺でのビラ配り



82 お客様へのマナーの呼びかけ

車内での携帯電話の取扱いなどに関するマナーポスターを作成し、駅や車内に掲示していきます。また、小学生向けのマナー読本を作成し、授業で活用されるよう都内全ての小学校へ配付します。

マナーポスター



マナー読本



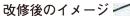
沿線地域との共生 <4事業>

83 都市景観と調和した駅出入口への改修



歩道上の老朽化した地下鉄の出入口について、上屋の壁面をシースルー化するなど、地域の景観に配慮した出入口にします。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
設計2駅	設計2駅 竣工2駅	竣工2駅	竣工4駅	





84 地域における交通安全の取組《新規》



都営バス営業所において、地元の警察署と連携して、高齢者の方や小学生等を 対象とした交通安全教室、安全講習会を実施し、バス車内での転倒事故や自転車 との接触事故などの事故防止の啓発に努め、地域の皆様の安全に寄与します。

スタントマンによる事故の再現



バスの死角体験



再掲 都電荒川線の魅力向上と 沿線地域の活性化



都電荒川線の魅力向上と沿線地域の活性化に寄与するため、地元区や都電サポーター、商店街等との連携強化に努め、沿線案内や地域に密着したイベントなどを積極的に展開します。【計画事業番号59のとおり:59ページ】

路面電車の日の様子



再掲 日暮里・舎人ライナーの魅力向上と 沿線地域の活性化



日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化に寄与するため、地元区や 施設等とも連携しながら、地域に密着したイベントなどを積極的に展開します。

【計画事業番号60のとおり:59ページ】



足立区観光交流協会ホームページ 歩こうあだち 日暮里・舎人ライナー沿線 おでかけマップ

コラム

地下鉄の保守と24時間運行

大晦日から元日にかけて、地下鉄は24時間運行ですが、普段、夜中は運行していませ ん。それは、終電から始発までの短い時間に、営業時間中にはできない様々な保守作業 (点検、交換、修理)を行っているからです。具体的には、レールをミリ単位の精度で 保持する保線の作業、列車などへ電気を送る設備や列車の速度を制御する信号保安装置 などの電気・信号設備の機能を維持するための作業です。

しかし、ニューヨークの地下鉄は、普段も24時間運行です。それは、都営地下鉄が複 線(2線)であるのに対して、ニューヨークの地下鉄は、建設当初から急行運転や24時間 運行を予定し、そのほとんどが複々線化(4線)又は3線化されているからです。夜中は 一部の線路だけを使用し、走る線路を日によって交互に変えることで、保守作業ができ るのです。

このように、都営地下鉄も線路を増やせば、24時間運行ができるかもしれませんが、 トンネルを拡張するなど大規模な工事を行う必要があるため、膨大なコストがかかりま す。このコストに見合った需要を創出できるかどうかが鍵となります。

(保守作業の工程イメージ)

1:00 終電

信号保安装置の終業処理/送電停止 作業現場への移動

2:00 保守作業

※レール、電気、信号保安装置など

4:00 作業現場からの回送

信号保安装置の始業処理/送電開始

5:00 始発



(夜間レール交換作業)

4 経営基盤の強化

関連事業の推進

再掲 駅空間再生プロジェクト《新規》

85 広告事業の積極的展開

86 資産の利活用の推進

経営効率化の推進

87 業務の見直し

88 組織体制の見直し

89 職員定数の削減

90 コスト管理の徹底

91 経営状況の公表

グループ経営の推進

92 グループ経営の推進

人材育成と職場の 活性化

93 技術力の維持・向上

94 プロフェッショナル職員の育成

95 運輸系職員の人事任用制度の見直し

96 人事考課制度の効果的な活用

97 運輸系職員の人材確保《新規》

98 コンプライアンスの推進と職場の活性化

99 健康管理の充実

100 ワークライフバランスの推進

関連事業の推進 <3事業>

再掲 駅空間再生プロジェクト《新規》



日比谷駅と神保町駅において、より魅力的で利便性の高い店舗を展開するなど、収益力の強化を図ります。【計画事業番号44のとおり:51ページ】

25年度	26年度	27年度	3か年計	備考
設計	工事	店舗 オープン	Ι	

85 広告事業の積極的展開

駅広告にデジタルサイネージ²²⁵を導入するなど、新規媒体の開発を進めるとともに、駅広告看板の配置見直しなど既存媒体の再編整備を進め、広告媒体の価値を向上させ、広告料収入の拡大に取り組みます。

注25 デジタルサイネージ

86 資産の利活用の推進

局が所有する不動産の有効活用を推進し、収益力の一層の強化を図るとともに、保育施設など地域の社会的要請にも対応していきます。

25年度	26年度	27年度	3か年計	備 考
都営バス大 塚支所の利 活用調査	都営 黒地 野	旧所青目用 出か山の始 事では いか山の始 が口のの のが のがい がいしの のがい のがい のがい のがい のがい のがい のがい のがい のがい のが		牛込柳町駅出入口上部空間 は28年度利活用開始予定 都営バス大塚支所は29年 度利活用開始予定 都営バス目黒分駐所跡地は 30年度に利活用開始予定

都営バス目黒分駐所跡地再開発の完成イメージ



経営効率化の推進 <5事業>

87 業務の見直し

業務全般にわたり、不断の見直しを行うことにより、効率的な事業運営に努めます。

88 組織体制の見直し

業務の見直しと合わせて組織の見直しを適時・適切に行い、簡素で効率的な組織体制づくりを進めます。

89 職員定数の削減

業務や組織の見直し、関連団体の活用、委託の拡大などの効率化を進めることにより、職員定数を100人削減します。

<職員定数>

· 平成24年度

6.616人

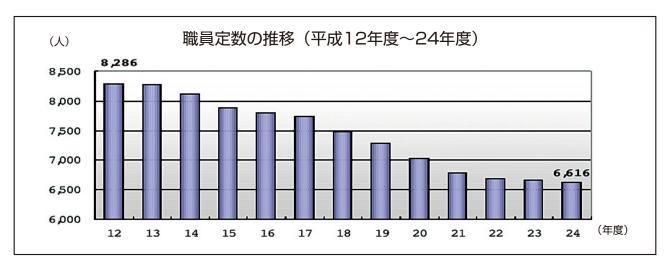
・平成25年度から平成27年度までの増減数

▲100人

(計) 6.516人

(参考) これまでの定数削減の取組

·平成12年度:8,286人 → 平成24年度:6,616人(1,670人削減)



90 コスト管理の徹底

契約方法の見直しや、ライフサイクルコストの低減、維持管理経費の縮減や 業務改善など、あらゆる面でコスト管理を徹底するとともに、職員一人ひとり のコスト意識の醸成を図ります。

- 長期継続契約制度の採用や一括発注の実施など、効率的な契約手法による コスト縮減
- 施設や設備の整備及び改修時における新工法・新材料の採用等により、工 事コストを縮減
- 地下鉄構造物について予防保全型の管理手法を活用し、長寿命化及び補修 費用の低減を図り、ライフサイクルコストを低減
- 駅や車両、停留所にLED照明を導入し、消費電力を低減するとともに長 寿命化による廃棄コストの削減
- 地下鉄の車両について、エネルギー効果の高いVVVF車両を導入し、消費電力を低減
- 都営バスに搭載したエコドライブ用機器を活用して省エネ運転の浸透を図り、バスの燃料使用量を縮減
- 事務用品の節約や、水道光熱費等の維持管理費の縮減など、業務改善による経費縮減を徹底

91 経営状況の公表

本計画の達成状況を把握し、進行管理を的確に行うため、PDCAサイクルを適切に機能させ、事業運営に活かしていきます。

また、経営の状況や安全・サービス・社会貢献の取組等について、東京都交通局経営レポートを通じて公表し、経営の透明性を確保します。



東京都交通局2012経営レポート

グループ経営の推進 <1事業>

92 グループ経営の推進

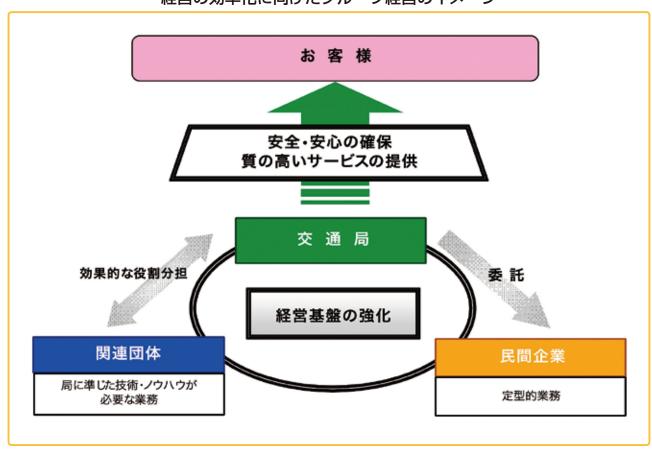
定型的な業務は可能な限り民間事業者へ委託するとともに、交通事業者の使命である『お客様の安全』に直接関わる業務については、グループ各社等との効果的な役割分担のもと一体的な事業運営を行っていきます。

これまで局の職員が直接行っていた作業計画の策定や進行管理、委託会社への指導監督などの業務もグループ各社等に担わせることで経営の効率化に努めます。

また、安定的な業務履行を確保するためにも、指導監督の徹底、人事交流等を通じて人材育成や技術・ノウハウの継承を図っていきます。

こうした取組により、お客様の安全・安心を確保しつつ、サービス向上に努めていきます。

経営の効率化に向けたグループ経営のイメージ



人材育成と職場の活性化 <8事業>

93 技術力の維持・向上

技術の継承を図るため、実地に即した研修を実施するとともに、民間技術専門機関等を活用した技術専門研修を継続していきます。また、関連団体との連携を強化し、交通局グループ一体となって、技術力の維持・向上に努めます。

94 プロフェッショナル職員の育成

プロフェッショナル職員の育成を図るため、OJTや実務研修を充実させる 取組を推進するとともに、地下鉄の運転シミュレータやバスの運転訓練車など を活用した安全研修、CS²²⁶研修を継続していきます。



地下鉄の運転シミュレータでの研修

95 運輸系職員の人事任用制度の 見直し

次代を担う人材の登用・育成を図るため、運輸系職員の人事任用制度などのあり方を検討し、見直しを行います。

96 人事考課制度の効果的な活用

人事考課制度の効果的活用を図るとともに、昇任、昇給等により職員の能力や業績を適切に処遇に反映させ、職員の職務意欲の向上を図ります。

97 運輸系職員の人材確保《新規》

運輸系職員について、より優秀な人材を確保していくため、新たな採用PRの実施や選考方法の見直しを検討していきます。

98 コンプライアンスの推進と職場の活性化

非行事故等を防止するためのコンプライアンス^{注27}の推進や職員表彰制度等の 充実により、職場の活性化を図ります。

99 健康管理の充実

職員の心身の健康維持・増進を図るため、相談体制の充実、ストレスチェックの活用などによりメンタルヘルス対策を充実強化するとともに、SAS(睡眠時無呼吸症候群) **28検診の継続的な実施、受動喫煙防止対策などを進めます。

100 ワークライフバランスの推進

超過勤務を計画的に削減するなど、ワークライフバランスを推進するとともに、職員の働きがいを高め、職員が能力を発揮できる職場づくりに取り組みます。

注27 コンプライアンス

企業が法令や社会規範・企業倫理を守ること。

注28 SAS(睡眠時無呼吸症候群)

上気道の閉塞により睡眠中に無呼吸を繰り返す病気であり、交通局では安全対策の一環としてSAS検診を実施している。

Ⅲ 財政収支の目標

各事業の収支見込は、次の前提条件により算定しています。

- 1 「Ⅱ 計画期間における具体的な取組」に掲げた計画事業を計上しています。
- 2 算定上は、料金改定、物価の上昇及び給与改定を見込んでいません。
- 3 消費税及び地方消費税の金額を含んでいます。
- 4 その他の事項については、平成25年度を基準とし、所要額を計上しています。
- 5 各計数は、表示単位未満を四捨五入し端数調整をしていないため、合計等と一致しない場合があります。

高速電車事業 (都営地下鉄)

【基本的考え方】

- ダイヤの見直しなどにより乗車料収入の増加を図ります。
- 企業債の発行を抑制し、支払利子の減少を図るとともに、施設・車両の省 エネルギー化などにより経費の削減を図ります。

【収支目標】

○ 3か年の計画期間中、100~150億円の経常利益の確保に努め、累積欠損金と 長期債務の縮減を図ります。

【収支見込】

科目	25年度	26年度	27年度
営業収益	1,432	1,432	1,433
営業外収益	35	29	55
特別利益	7	7	0
収入計	1,475	1,467	1,488
営業費用	1,204	1,200	1,200
営業外費用	158	148	142
支出計	1,363	1,348	1,342
営業損益	228	232	233
経常損益	105	112	146
純損益	112	120	146
当年度末繰越損益	△3,911	△3,791	△3,645
当年度資金残 (△不足)	△92	△80	△101
当年度末累積資金残(△不足)	771	691	590

長期債務(特例債を除く)	9,132	8,777	8,394
--------------	-------	-------	-------

自動車事業(都営バス)

【基本的考え方】

- 路線・ダイヤの見直しなどにより乗車料収入の増加を図るとともに、資産 の利活用により賃貸料収入の増加を図ります。
- 車両使用期間の延長などにより経費の削減を図るとともに、企業債の発行 を抑制し、支払利子の減少を図ります。

【収支目標】

○ 経営改善を確実に進め、3か年の計画期間中に経常収支の均衡を目指します。

【収支見込】

科 目	25年度	26年度	27年度
営業収益	397	398	399
営業外収益	15	15	15
特別利益	5	5	0
収入計	416	418	414
営業費用	400	400	399
営業外費用	15	14	14
支出計	415	414	413
営業損益	$\triangle 3$	△1	0
経常損益	$\triangle 3$	△1	1
純損益	2	4	1
当年度末繰越損益	1	4	5
当年度資金残 (△不足)	△13	△21	△26
当年度末累積資金残(△不足)	266	246	220

軌道事業(都電荒川線)

【基本的考え方】

- 沿線の労働人口の減少などから乗車料収入の増加は見込めませんが、沿線4 区と連携して観光PRなどにより増収に努めます。
- 老朽化した車両や設備の更新により、減価償却費の増加が見込まれます が、効率的な運営を徹底し、費用の抑制に努めます。

【収支目標】

○ 3か年の計画期間中、経常損益の改善に努めます。

【収支見込】

科 目	25年度	26年度	27年度
営業収益	28	28	28
営業外収益	1	1	1
特別利益	0	5	0
収入計	29	33	28
営業費用	31	31	31
営業外費用	0	0	1
支出計	31	31	32
営業損益	$\triangle 3$	$\triangle 3$	$\triangle 3$
経常損益	$\triangle 3$	$\triangle 2$	△3
純損益	$\triangle 2$	2	△3
当年度末繰越損益	△1	1	$\triangle 3$
当年度資金残 (△不足)	$\triangle 3$	3	$\triangle 2$
当年度末累積資金残(△不足)	6	9	7

新交通事業(日暮里・舎人ライナー)

【基本的考え方】

- 建設に要した資本費負担(減価償却費及び支払利子)が大きく、経常損益 は当面、赤字が続く見込みです。
- 日中や土休日のお客様誘致に取り組み、乗車料収入の増加を図ります。
- 車両修繕費の見直しなどにより、経費の削減を図ります。

【収支目標】

○ 3か年の計画期間中、経常損益の改善に努めます。

【収支見込】

科 目	25年度	26年度	27年度
営業収益	48	51	52
営業外収益	0	0	0
特別利益	0	0	0
収入計	49	52	52
営業費用	60	60	58
営業外費用	7	8	8
支出計	67	68	66
営業損益	△11	△8	$\triangle 6$
経常損益	△18	△16	△14
純損益	△18	△16	△14
当年度末繰越損益	△123	△139	△153
当年度資金残 (△不足)	3	5	7
当年度末累積資金残(△不足)	$\triangle 4$	1	8

電気事業(発電)

【基本的考え方】

○ 電力を取り巻く環境は流動的ですが、電気の売却に競争性を取り入れ、電 力料収入の確保を図ります。

【収支目標】

3か年の計画期間中、経常利益の確保に努めます。 \bigcirc

【収支見込】

科 目	25年度	26年度	27年度
営業収益	11.2	11.2	10.6
営業外収益	0	0	0
特別利益	0.1	0.1	0
収入計	11.3	11.3	10.6
営業費用	10.3	10.2	9.9
営業外費用	0.6	0.6	0.6
支出計	10.8	10.8	10.5
営業損益	0.9	1.0	0.6
経常損益	0.4	0.4	0.1
純損益	0.5	0.5	0.1
当年度末繰越損益	0	0	0
当年度資金残 (△不足)	△0.0	1.8	△7.0
当年度末累積資金残(△不足)	30.4	32.2	25.2

(参考) 関連事業(各事業の収入のうち、関連事業に係る収入を再掲しています。)

【基本的考え方】

○ 保有する土地・建物の有効活用、広告事業の展開、駅構内店舗等の推進な どにより、収入の増加を図ります。

【収入目標】

○ 3か年の計画期間中、年間収入額の拡大に努めます。

【収入見込】

科目	25年度	26年度	27年度
土地・建物	50	51	51
広 告	38	38	39
通信	13	13	13
構内営業	7	7	7
その他	3	3	3
合 計	111	112	113



都営地下鉄の地上駅

都営地下鉄には、三田線に志村三丁目駅、蓮根駅、西台駅、高島平駅、新高島平駅、西高島平駅の6駅、新宿線に東大島駅と船堀駅の2駅、地上駅があります。

三田線は、志村坂上駅と志村三丁目駅の間で、武蔵野台地の一部である豊島台から、赤塚田圃と呼ばれていた低湿地帯に入ります。電車はできるだけ平らなところを走った方が、無駄に加速と減速を繰り返したりせず電気効率が良くなります。そこで巣鴨方面からできるだけ平らに走らせると、台地から低湿地に入る志村付近の崖で、地上に出てくることになりました。また、建設している当初は、高島平から先で相互直通運転も検討されていたため、どこかで地上に出る必要があったのです。

続いて新宿線の東大島駅と船堀駅です。この二つの駅は、よく見ると荒川の東西 にそれぞれ位置しています。

地下鉄の駅は、できるだけ地上から浅い方が便利ですし、建設費も安くなります。しかし、荒川は川幅が広く、トンネルを河床の下に通すには、川から離れている所から深く潜りますので、両岸に駅を作ろうとすると、非常に深く駅を作ることになります。そこで、地上に駅をつくり、荒川に橋を架けることにしました。

ちなみに、荒川の西岸に作られた東大島駅は、日本でも珍しい川の上に作られた駅で、旧中川の東岸と西岸をつなぐ橋のように作られており、関東の駅百選に選定されています。

(付表) 計画事業内訳(局事業別) 計画事業費内訳

高速電車事業(都営地下鉄)

方針別

計画事業番号・計画事業名

1 安全・安心の確保

防災対策の強化

- 1 交通局危機管理対策計画の修正
- 2 地下鉄施設の耐震対策の強化 《新規》
- 3 地下鉄駅エレベーターの地震時閉じ込め防止機能の強化《新規》
- 4 地下鉄駅構内での帰宅困難者の一時受入れ体制の充実 《新規》
- 5 災害時の情報提供の充実 (列車運行情報表示装置の改修) 《新規》
- 6 地下鉄の浸水防止対策

安全管理体制の強化

- 10 安全管理体制の強化
- 11 各種訓練の充実
- 12 安全に関する教育・指導の徹底 《新規》
- 13 総合指令の構築

安全輸送基盤の整備

- 14 地下鉄構造物の長寿命化
- 15 土木構造物の強化
- 16 大江戸線車両への運転状況記録装置の設置
- 17 施設・設備の適切な更新

駅施設・車両の 安全性の強化

- 18 大江戸線へのホームドアの整備
- 19 ホームドアの拡大の検討
- 20 駅構内監視カメラの機能強化
- 21 ホーム対向壁の改修
- 22 エスカレーターの改修・更新
- 23 駅係員呼出インターホンの整備
- 24 車両の火災対策の強化

2 質の高いサービスの提供

地下鉄のサービス一体化

- 27 東京の地下鉄サービス一体化
- 28 分かりやすい案内サインへの改良
- 29 旅行者向け乗車券の発売 《新規》
- 30 バリアフリー化の推進

(乗換駅等へのエレベーター整備) 《新規》

輸送力の増強・ダイヤの見直し

- 31 地下鉄のダイヤの見直し
- 32 新宿線車両の更新(10両化)
- 33 大江戸線大泉学園町方面への延伸

駅・車両・停留所の快適性の向上

- 39 勝どき駅の大規模改良
- 40 駅施設の大規模改良の検討 《新規》

再掲 バリアフリー化の推進

(乗換駅等へのエレベーター整備) 《新規》

- 41 地上駅ホームへの待合室の設置 《新規》
- 42 トイレのグレードアップ
- 43 駅ホームのベンチの増設 《新規》
- 44 駅空間再生プロジェクト 《新規》
- 45 親しみやすい駅長事務室への改良
- 46 駅におけるお客様への案内の充実
- 47 大江戸線車両の更新 《新規》

観光客等の誘致促進

- 55 国内外からのお客様誘致の積極的な展開
- 再掲 旅行者向け乗車券の発売 《新規》
 - 56 駅案内係(コンシェルジュ)の配置の拡大
 - 57 地下鉄駅へのバス路線図の掲示 《新規》

お客様本位のサービス の推進

- 61 お客様センターの開設・運営 《新規》
- 62 お客様に期待されるサービスの提供
- 63 お客様の立場で考える組織風土の醸成
- 64 サービス介助士の資格取得の拡大

3 東京の発展に貢献

電力エネルギー改革・ 環境負荷低減の推進

- 66 環境にやさしい設備・車両の導入
- 67 地下鉄地上駅への太陽光発電設備の導入 《新規》
- 68 駅・車両・停留所等の照明の L E D 化 《新規》
- 69 トンネル湧水の河川等への放流
- 73 環境PRによる都営交通の利用促進

福祉施策の推進

- 74 触知案内図・音声案内装置等の整備
- 再掲 サービス介助士の資格取得の拡大
- 再掲 駅ホームのベンチの増設 《新規》
 - 75 ヘルプマークの普及への協力 《新規》

行政施策との連携強化

- 78 行政施策と連携したポイントサービスの展開
- 79 電子マネーの利用による花粉症対策への協力
- 81 中学生の職場体験への協力
- 82 お客様へのマナーの呼びかけ

沿線地域との共生

83 都市景観と調和した駅出入口への改修

自動車事業(都営バス)

方針別

計画事業番号・計画事業名

1 安全・安心の確保

防災対策の強化

- 1 交通局危機管理対策計画の修正
- 7 災害に備えた通信手段の強化 (衛星電話の導入) 《新規》

安全管理体制の強化

- 10 安全管理体制の強化
- 11 各種訓練の充実
- 12 安全に関する教育・指導の徹底 《新規》

2 質の高いサービスの提供

輸送力の増強・ダイヤの見直し

- 34 バス路線・ダイヤの見直し
- 35 バスの定時性向上・走行環境改善への取組

駅・車両・停留所の 快適性の向上

- 48 バス停留所上屋・ベンチの整備
- 49 バス停留所における運行情報サービスの改善
- 50 バス車内の情報サービスの強化 《新規》
- 51 バス車内のインターネット接続環境の向上 《新規》

観光客等の誘致促進

- 55 国内外からのお客様誘致の積極的な展開
- 再掲 旅行者向け乗車券の発売 《新規》
 - 57 地下鉄駅へのバス路線図の掲示 《新規》
 - 58 外国人にも分かりやすい停留所表記の拡大

お客様本位のサービス の推進

- 61 お客様センターの開設・運営 《新規》
- 62 お客様に期待されるサービスの提供
- 63 お客様の立場で考える組織風土の醸成

3 東京の発展に貢献

電力エネルギー改革・ 環境負荷低減の推進 66 環境にやさしい設備・車両の導入

68 駅・車両・停留所等の照明のLED化 《新規》

70 低公害ノンステップバス車両の導入

71 次世代燃料・車両の環境施策への協力

72 省エネ運転の徹底

73 環境PRによる都営交通の利用促進

福祉施策の推進

再掲 バス停留所上屋・ベンチの整備

75 ヘルプマークの普及への協力 《新規》

行政施策との連携強化

77 先行まちづくりプロジェクトの実施

(目黒駅前地区再開発事業)

78 行政施策と連携したポイントサービスの展開

81 中学生の職場体験への協力

82 お客様へのマナーの呼びかけ

沿線地域との共生

84 地域における交通安全の取組 《新規》

軌道事業(都電荒川線)

方針別

計画事業番号・計画事業名

1 安全・安心の確保

防災対策の強化

- 1 交通局危機管理対策計画の修正
- 8 都電荒川線踏切の停電時の電源確保 《新規》

安全管理体制の強化

- 10 安全管理体制の強化
- 11 各種訓練の充実
- 12 安全に関する教育・指導の徹底 《新規》

駅施設・車両の 安全性の強化

- 25 都電荒川線停留場の安全対策(固定式ホーム柵の設置) 《新規》
- 26 都電荒川線停留場の監視カメラ機能強化 《新規》

2 質の高いサービスの提供

輸送力の増強・ダイヤの見直し

36 都電荒川線のダイヤの見直し

駅・車両・停留所の快適性の向上

- 52 荒川遊園地前停留場のホーム延長 《新規》
- 53 都電荒川線車両の更新(7000形の置き換え) 《新規》

観光客等の誘致促進

- 再掲 旅行者向け乗車券の発売 《新規》
 - 59 都電荒川線の魅力向上と沿線地域の活性化

お客様本位のサービス の推進

- 61 お客様センターの開設・運営 《新規》
- 62 お客様に期待されるサービスの提供
- 63 お客様の立場で考える組織風土の醸成

3 東京の発展に貢献

環境負荷低減・省エネルギー 対策の推進

- 66 環境にやさしい設備・車両の導入
- 73 環境PRによる都営交通の利用促進

福祉施策の推進

75 ヘルプマークの普及への協力 《新規》

行政施策との連携強化

- 76 都電荒川線沿線の魅力ある街並みづくりへの協力 《新規》
- 78 行政施策と連携したポイントサービスの展開
- 82 お客様へのマナーの呼びかけ

沿線地域との共生

再掲 都電荒川線の魅力向上と沿線地域の活性化

新交通事業(日暮里・舎人ライナー)

方針別

計画事業番号・計画事業名

1 安全・安心の確保

防災対策の強化

- 1 交通局危機管理対策計画の修正
- 5 災害時の情報提供の充実 (列車運行情報表示装置の改修) 《新規》
- 9 日暮里・舎人ライナー駅舎天井の耐震対策 《新規》

安全管理体制の強化

- 10 安全管理体制の強化
- 11 各種訓練の充実
- 12 安全に関する教育・指導の徹底 《新規》

2 質の高いサービスの提供

輸送力の増強・ ダイヤの見直し

- 37 日暮里・舎人ライナーの車両増備とダイヤの見直し 《新規》
- 38 日暮里・舎人ライナーのオフピーク対策 《新規》

駅・車両・停留所の 快適性の向上

54 日暮里・舎人ライナー日暮里駅における利便性の向上 《新規》

観光客等の誘致促進

再掲 旅行者向け乗車券の発売 《新規》

60 日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化

お客様本位のサービス の推進

- 61 お客様センターの開設・運営 《新規》
- 62 お客様に期待されるサービスの提供
- 63 お客様の立場で考える組織風土の醸成

3 東京の発展に貢献

電力エネルギー改革・ 環境負荷低減の推進

- 66 環境にやさしい設備・車両の導入
- 73 環境PRによる都営交通の利用促進

福祉施策の推進

75 ヘルプマークの普及への協力 《新規》

行政施策との連携強化

- 78 行政施策と連携したポイントサービスの展開
- 79 電子マネーの利用による花粉症対策への協力
- 82 お客様へのマナーの呼びかけ

沿線地域との共生

再掲 日暮里・舎人ライナーの魅力向上と沿線地域の活性化

計画事業費内訳

4つの方針			区	分	(単位	立:億円)
サンツ ノJェ	地下鉄	バス	軌道	新交通	その他	合 計
安全・安心の確保	340.9	0.2	3.6	0.6	0.1	345.4
質の高いサービスの提供	270.3	0.8	18.5	6.7	10.7	307.0
東京の発展に貢献	33.2	45.4	0	0	0.1	78.7
経営基盤の強化	0	0	0	0	5.2	5.2
合 計	644.4	46.4	22.1	7.3	16.1	736.3

高速電車事業(都営地下鉄)		計画年度別	山 (単位	立:百万円)
	25年度	26年度	27年度	3か年計
安全・安心の確保	10,813	10,869	12,407	34,089
質の高いサービスの提供	6,811	7,583	12,640	27,034
東京の発展に貢献	552	1,913	854	3,319
合 計	18,176	20,365	25,901	64,442

自動車事業(都営バス)	計 画 年 度 別 (単位:百万円)			
	25年度	26年度	27年度	3か年計
安全・安心の確保	16	1	1	18
質の高いサービスの提供	28	28	28	84
東京の発展に貢献	564	1,515	2,465	4,544
合 計	608	1,544	2,494	4,646

軌道事業(都電荒川線)	計 画 年 度 別 (単位:百万円)			
70C 3-7K (EP-E7107 11437)	25年度	26年度	27年度	3か年計
安全・安心の確保	259	61	39	359
質の高いサービスの提供	16	549	1,281	1,846
東京の発展に貢献	0	0	0	0
合 計	275	610	1,320	2,205

新交通事業	計 画 年 度 別 (単位:百万円)			
(日暮里・舎人ライナー)	25年度	26年度	27年度	3か年計
安全・安心の確保	11	50	0	61
質の高いサービスの提供	111	4	555	670
東京の発展に貢献	0	0	0	0
合 計	122	54	555	731

計画事業は計画期間中の主要な事業を選定したものであり、交通局では、計画事業の他に、施設・車両の保守や機器の改良・更新など様々な業務を行っています。したがって、ここで計上している計画事業費は交通局の事業運営に係る費用の一部です。

(参考) 25年度の一般改良費(施設・設備の拡充、更新に係る費用)

(単位:百万円)

地下鉄	バス	軌道	新交通	
28,600	3,055	699	300	

東京都交通局経営計画2013

発行 平成25年2月

編 集 東京都交通局総務部

住 所 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

電話 03-5320-6011

印刷 川口印刷工業株式会社

