

# 「東京都交通局経営計画2022」 意見募集の実施結果

募集期間：令和4年2月15日（火）から令和4年3月16日（水）まで <30日間>

意見件数：105件（61者）

提出方法：インターネット（電子申請）（105件）

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
I 交通局を取り巻く事業環境と今後の経営の方向		
各事業の課題と今後の経営の方向		
1	<p>現在、新型コロナウイルス感染症の影響で、収益が減少しているかと思う。そこで鉄道グッズや、部品販売で増益を目指してみたいか。</p> <p>また、更新により、廃車になった車両が発生しているかと思うが、そこで廃車になった車両の部品を積極的に販売してみたいか。</p> <p>他事業者では、車両部品やグッズを数多く販売し、多くの部品やグッズが売れている。それを参考にし、車両部品やグッズを今以上に販売すればある程度増収にはなるのではないかと思う。</p>	<p>交通局では、これまでも駅や営業所窓口、Webサイト上での都営交通グッズ販売のほか、イベント等において鉄道やバスの車両部品などの販売を行っており、今後もこうした取組を継続していきます。</p>
2	<p>冊子版14ページの都営バスの旅客需要の創出について、アニメやドラマ作品とのコラボをもっと充実してほしい。このコロナ禍において、アニメやドラマとコラボしたラッピングバスやデジタルラリーといったイベントを行えば、都営バスを利用する人が増えると思う。</p>	<p>都営バスでは、これまでも、映画とのタイアップとして、アニメ映画の主人公を描いたラッピングバスの運行や、新作映画に関連するスポットを巡るクイズラリー等のキャンペーンを行ってきました。</p> <p>今後も、都営バスの魅力を広く伝えられるよう、多様な主体と連携しながら、様々な媒体を活用したPR活動を展開し、旅客誘致に取り組んでいきます。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
3	<p>都営バスの経営について、先行きが不透明なことは分かるが、曖昧すぎる。コスト削減は限界に来ていると思われるため、もっと収入を増やす方法を、利用者の意見もきちんと聴きながら具体的に探るべき。そのため、沿線自治体、事業所、学校等にもっと営業をかけるなど、日常的に話し合いをして、信頼関係を築けるようにしてほしい。</p> <p>例えば、通勤高速バスの運行など、収益を見込めそうな新規事業も検討すべき。「密を避ける」ニーズは、少なくないはず。</p> <p>また、新しく開通した道路や既存路線バスがあまり通っていない道路を積極的に活用し、BRT的な新規路線ももっと開業させるべきだと思う。</p>	<p>都営バスでは、これまでも、お客様や地元自治体等から寄せられる様々なご意見も参考にしながら、地域のニーズや需要の変化をきめ細かく把握し、路線・ダイヤの見直しを行っており、需要が高まっている地域では路線の新設や増便を、利用が減少している路線については廃止や減便を行っています。</p> <p>また、サービスの充実に向けて、路線バス事業だけでなく貸切バス事業も行っており、沿線地域・自治体との連携を図りながらご利用の拡大に努めています。</p> <p>新型コロナウイルス感染症を契機とした人々の行動変容に伴い、感染症収束後も厳しい経営状況が続く見通しですが、引き続きコスト縮減や収益力の強化を図るなど、持続可能な経営基盤の確立に向けて取り組んでいきます。</p>
4	<p>冊子版14ページについて「採算性が低い路線」とあるが、路線分割などの方法を取れば赤字が軽減されると思う。</p> <p>都営バスの路線は総じて距離が長く、他系統との重複区間が多すぎる。</p>	<p>ターミナル駅等に向けて、複数の路線が重複する区間もありますが、こうした路線を分割した場合、お客様は途中で乗り換える必要が生じ、利便性の低下とそれに伴う乗客数の減少が懸念されます。</p> <p>引き続き、乗客潮流にあわせて路線を設定していきます。</p>
<b>II 計画期間における具体的な取組</b>		
<b>01 安全・安心の確保</b>		
5	<p>電気工作物等の保安について、職場付近に寮や社宅を建設し、事故時の早期復旧対応ができるように、職員の配置を考慮した体制を構築してほしい。</p>	<p>電気工作物等の保安については、夜間も各所に一定数の人員を配置しており、事故発生時は、緊急時の対応マニュアル等により、迅速な対応を行い、早期の復旧に努めています。</p> <p>また、大規模地震等の発災時には、交通局の職員住宅に居住する職員のほか、事業所周辺に居住している職員があらかじめ指定された場所に参集し、早期復旧等の応急対策業務に従事することとしています。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
6	<p>バス運転手のネームプレートが、運転手の右上という、乗客から見えない位置に掲示している。乗客の命を預かる大切な仕事なのだから、運転手名は車内の乗客が視認できるように、責任を持って表示してほしい。</p> <p>また、これまで、急発進・急停車するバス運転手に何度も遭遇している。そのため、バスに乗車したら走って着席し、降りる際は扉に挟まれないよう走って降車するのが常となっている。運転手教育をしっかりとした上で安全運行してほしい。</p>	<p>乗務員氏名の掲示は、車内前方の正面付近に設置した名札差しにより行っていますが、車両構造やスペースの都合上、正面付近に設置できない車両については、乗車時に視認しやすい運転席右上に設置することとしています。</p> <p>また、バスの安全な運行に向け、全乗務員に対して、基本動作の徹底と安全意識の向上を図る安全研修等を定期的実施するほか、運行管理者がバスに添乗し、運転操作を確認の上、必要に応じて指導を実施しています。</p> <p>こうした取組を通じて、今後も乗務員の教育・指導の徹底を図り、安全運行を確保していきます。</p>
7	<p>冊子版27ページの各種訓練について、東京メトロのみならず、他の鉄道事業者との合同訓練を深めてほしい。都営地下鉄と相互直通している他の鉄道事業者との間では、緊急時における連携がまだ不足していると感じている。</p>	<p>相互直通先等の各鉄道事業者とは、日々必要な情報を事業者間で共有し、連携を図っています。</p> <p>東京メトロとの訓練を継続して実施するとともに、他の鉄道事業者との合同訓練については、内容等を検討するなど、引き続き関係者と密接に連携を図りながら安全対策に万全を期していきます。</p>
8	<p>全ての駅にホームドアを設置してほしい。</p> <p>また、改修中でも簡易的なものを設置してほしい。</p>	<p>2023年度の地下鉄駅のホームドアの全駅整備に向けて、現在、残る浅草線への設置のための準備工事を進めています。引き続き、早期の整備完了に注力していきます。</p> <p>また、現在進めている三田線のホームドア改修については、ホームドア撤去期間中は一時的に固定柵を設置しており、安全確保に努めています。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
9	<p>東京メトロは近年設置しているホームドアがほぼ透明のため、安全性が保たれるとともに開放感を感じられ、構内の美的外観も保持できている。</p> <p>しかし都営地下鉄のホームドアは、ドア部分がちょっと透明なだけの旧態依然のタイプで、構内にいて圧迫感を毎回感じるとともに、ホームドアが無かった時と比べて暗い印象を受ける。</p> <p>安全性の関係で設置はやむを得ないとしても、せめて透明部分の面積を大幅に増やして乗客の気分を塞ぎがちにしないでほしい。こういう時期のためなおさら思う。</p>	<p>現在導入を進めているホームドアは、安全面を中心に設計時に様々な検討を行い、ホームの足元の視認性向上のため、ドアにガラス窓を採用しています。</p> <p>ガラス窓については、大きさや強度、それに伴うドア可動部分の重量や開閉時間への影響、そしてコスト等を総合的に勘案し、現在の仕様としています。</p> <p>いただいたご意見を、今後の設備更新の参考にさせていただきます。</p>
10	<p>視覚障害利用者の安全を確保するため、都営地下鉄のワンマン化・ホームの無人化は、ただちにやめてほしい。</p>	<p>交通局では、ホーム上の安全対策として、ホームドア未設置駅の全ての駅に警備員を配置し、駅係員・警備員等による声かけや誘導案内の徹底を図るとともに、ご利用のお客様にもお声がけなどのご協力を呼びかけています。</p> <p>また、三田線及び大江戸線のワンマン運転については、乗降客の状況を勘案し、朝夕ラッシュ時にホーム監視員を配置するとともに、非常停止ボタン等を設置してお客様の安全に十分配慮しています。</p>
11	<p>前から気になっていたが、点字ブロックの素材を、つるつるしていないものに変えることは可能なのだろうか。雨の日などに傘の水分が垂れて滑りやすくなっており、けがをする人がいないか心配になっている。とりあえずボコボコして分かるのであれば、表面がざらざらしたブロックに変えてもよいのではないか。</p> <p>また、けがや事故を防ぐという観点であれば、駅員をちゃんと配置したほうがよいように思う。</p>	<p>駅ホームの点字ブロックについては、改修の機会を捉えて、より滑りにくいものに更新しています。</p> <p>また、駅構内では適宜駅係員が巡回をしており、何らかの異常を発見した場合や、お客様からお申し出があった場合には、速やかに状況を把握し適切な対応を行っています。</p>
12	<p>都営地下鉄駅ホームのホームドア側の点字ブロック敷設について、乗降部に警告ブロック、それ以外は誘導ブロックを配置してほしい。</p>	<p>都営地下鉄では、ホーム先端部の視覚障害者誘導用ブロックについて、法令等に基づき、順次更新しています。今後も改修工事等の機会を捉えて、整備を進めていきます。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
13	<p>視覚障害者が、改札を安全で迷わずに通れるようにするため、次のことを実施してほしい。</p> <p>①「改札口が分からない」「他の乗客とぶつかる」などの危険・不便を解消するために、1箇所となっている有人改札口について、入札口と出札口とを別々に設けてほしい。</p> <p>②双方向式の自動改札は、視覚障害者を衝突に導く危険なものである。駅員が声をかけて衝突を防ぐと交通局は言うが、実際はそれでは不十分であり、対策を講じてほしい。</p>	<p>現状、限られた空間ではスペースの確保が困難であることなどから、一部の自動改札機を除き双方向式としています。</p> <p>引き続き、障害のある方をはじめお困りのお客様に対して、安全にご利用いただけるよう駅係員が積極的に声かけを行ってまいります。</p>
14	<p>荒川水系流域治水プロジェクトや城南地区河川外3河川流域治水プロジェクトに交通局の参加や取組記載がないようであるが、全国的に流域治水プロジェクトが策定されている中で、交通局の参加や連携、取組の記載は今後考えているか、伺いたい。</p> <p>風水害に備えるべく、当たり前の取組とはいえ、とてもよいことをされている（今後していく）ので、流域治水プロジェクトに関する記載もあったほうがよいと思うため意見として記す。</p>	<p>ご指摘のプロジェクトは、河川流域ごとに、河川管理者、下水道管理者、都道府県、区市町村等からなる協議会を組織し、流域全体で緊急的に実施すべき治水対策の全体像を取りまとめるものであり、交通局は参加の要請を受けていません。</p> <p>なお、風水害対策については、減災に関する事業者向けの協議会等に参加するなどしており、国や自治体等とも連携して取り組んでいます。</p>
15	<p>新型コロナウイルス感染症対策として、車両に抗ウイルスコーティングが施工されているが、自動改札機やホーム上のベンチ、手すりなどにも施工できないか。</p>	<p>駅構内における新型コロナウイルス感染症への対応については、業種別ガイドラインに基づき、手すりやボタンなど多くの方が手を触れる場所を中心に、毎日、消毒作業を行っています。</p> <p>今後とも、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に向けて取り組んでいきます。</p>
16	<p>計画案では、「地下鉄車内の防犯カメラの設置を進めるなど、防犯対策の強化を図っていきます。」と書いてあるが、到達目標では、車両更新分16編成しか設置されないように見える。</p> <p>事件のあった他事業者では、全ての車両に防犯カメラを設置するようだが、交通局でも車両の防犯カメラの設置をもっとスピーディに進め、乗客の安全を守ることを考えた方がよいと思う。</p> <p>（ほか類似のご意見2件）</p>	<p>車内の防犯カメラは、車両更新にあわせて設置を進めており、今年度末までに都営地下鉄の約4割の車両へ設置し、計画期間の3か年で16編成を加え、約5割の設置を完了する予定です。</p> <p>また、既存の車両についても、いただいたご意見を含め昨今の情勢を鑑み、全車両への導入を目指し、具体的な設置方法等について検討してまいります。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>・女性専用車両は、公共交通の公正性という観点から見ると「男性」という特定の属性に対し一律協力を要請し、負担を強いるという不適切な手法である。よって反対を表明する。</li> <li>・三田線、大江戸線に女性専用車両を作ってほしい。</li> <li>・終日女性専用車両の運用をするとともに、通報があった場合の駅員の対応マニュアルを徹底するなど、二次被害を起こさないようにしてほしい。</li> <li>・女性専用車両について、男性差別に当たるので、それについて不快に思う乗客も少なからずいるものと思う。</li> <li>・痴漢対策を強化してほしい。車両内カメラの設置などを求める。時間指定なしで女性専用車両は必要だと思う。</li> <li>・女性専用車両は不要である。混雑差が見られるし、根本的な痴漢対策になっていない。痴漢が他の車両に入るだけだし全く意味がない。防犯カメラ、警備員のほうが効果があると思う。</li> </ul> <p>（ほか女性専用車両・痴漢対策に関するご意見12件）</p>	<p>現在、都営地下鉄では、痴漢等の犯罪の未然防止に向け、駅係員等による巡回、他の鉄道事業者や警察と連携したキャンペーン等の実施、車内への防犯カメラの設置のほか、2005年から新宿線に女性専用車両を導入しています。女性専用車両の導入拡大には、他の車両が混雑することなど様々な課題がありますが、一方で、依然として痴漢被害のお申し出を受けています。</p> <p>こうした中、コロナ禍以降、混雑率は全体的に低下しており、導入拡大に伴う他の車両への影響は比較的小さくなると想定されることなどから、朝のラッシュ時間帯の利用状況等を踏まえながら、女性専用車両の導入拡大を検討することとしています。</p> <p>多くのお客様のご理解とご協力を得ながら、誰もが安心して都営地下鉄を利用できる環境づくりを進めていきます。</p>
18	<p>首都直下地震に備えて、都営地下鉄でも耐震補強工事を施工しているが、先月西台～高島平間を散歩したところ高架部分に耐震補強がされていない箇所があった。三田線でも高架部がかなり傷んでいるところもあり、首都直下地震が来ると大惨事につながる。志村坂上～西高島平間と地下部分の補強工事と、駅の中柱の補強工事について施工、検討をお願いしたい。</p>	<p>都営地下鉄では、阪神・淡路大震災を踏まえた耐震対策は既に完了しており、施設の崩壊などの被害に対する安全性は確保されています。現在は、東日本大震災を踏まえ、地震発生後に早期の運行再開を図るための更なる耐震対策として、高架部の橋脚及び地下部の中柱の補強を推進しています。</p> <p>三田線高架部については、補強に当たり駅の大規模な改修が必要な一部の柱を除き、2021年7月に補強が完了しており、補強されていない柱は、耐震診断の結果、十分な耐力を有しており補強不要と診断された柱になります。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
19	<p>千葉県北西部で発生した地震で日暮里・舎人ライナーが脱輪した事故、「走行路に脱輪防止のクッションと緊急地震速報の自動ブレーキを導入する」との発表があった。しかし、日暮里・舎人ライナーの沿線には2ヶ所しか地震計がついていないため、地震計を増設し、自動的に電車を停めることができれば、事故防止につながると思うので検討をお願いしたい。</p>	<p>日暮里・舎人ライナーでは、これまで気象庁からの緊急地震速報を受信した際に、手動で列車を一斉に停止する操作をしていましたが、2022年3月から自動で列車を一斉停止させる機能を追加しています。これにより、より迅速に列車を減速・停止させることとし、発災時における安全性の向上を図ります。地震計で大きな揺れを感知する前に停止動作に入るため、より高い安全性に資すると考えています。</p> <p>あわせて、分岐部の走行路において、“へこみ部”の段差を解消する部材を設置し、万が一脱輪した際の衝撃の緩和により、発災時の安全性を向上させる取組を進めています（2022年度中に完了予定）。</p>
20	<p>地下鉄の改修工事をする際に、財政収支計画を立案し、財政状況を見極めながらコスト削減をするのは当然だが、駅構内や建物の老朽化が激しいため、改修工事計画を検討する必要がある。</p> <p>また、全ての利用者が使いやすいよう、バリアフリー設備などの費用も含めて計画を検討しつつ、収支の適正化をお願いしたい。</p>	<p>交通局では、地下鉄構造物や建築物などの施設について予防保全の考え方に基づいた計画的な補修を進めるとともに、事業の平準化も考慮しながら、コストの縮減に努めています。</p> <p>本計画に基づき、乗換駅等でのエレベーター整備やホームと車両の段差・隙間の縮小に向けた取組等を進め、駅の更なるバリアフリー化など、誰もが利用しやすい公共交通機関を目指していきます。</p>
21	<p>電気工作物等の維持管理や工事設計業務等について、情報通信技術を駆使して業務の効率化をしてほしい。</p>	<p>交通局では、5Gをはじめとするデジタル技術を活用した効果的な維持管理手法について検討・導入を進め、安定した輸送基盤を構築することとしています。</p> <p>デジタル技術の進展は目覚ましいことから、常に最新の技術動向を注視し、絶えず検証・見直しを行っていく必要があると考えています。</p> <p>いただいたご意見については、引き続きデジタル技術活用の検討を進める中で、参考とさせていただきます。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
<b>02 質の高いサービスの提供</b>		
22	<p>大江戸線の朝ラッシュ時間帯において、7時半～8時半の都庁前行の本数を4分間隔にしてほしい。</p>	<p>都営地下鉄及び日暮里・舎人ライナーでは、定期的実施している乗客量調査等によって、混雑状況を把握し、必要に応じてダイヤ改正などを行っています。引き続き、輸送需要の変化に対応し、適正なダイヤ設定を行っていきます。</p>
23	<p>三田線や新宿線は都心部の本数を確保しつつ、郊外部の本数適正化を行ってもよいのではないか（都心部で5分間隔を維持しつつ、岩本町や大島、新板橋で半数の列車を折り返して郊外部は10分に1本にするなど）。</p> <p>また、新宿線の急行はダイヤ改正で中途半端な存在になるので、増発か廃止かどちらかにしてほしい。</p> <p>さらに、日中のダイヤを各停だけにする場合は、5分間隔か6分間隔の分かりやすいダイヤにしてほしい。</p> <p>（ほか類似のご意見1件）</p>	
24	<p>次回のダイヤ改正で、三田線については、5時台、6時台、16～22時台の列車本数の増発を実現してほしい。</p> <p>また、日暮里・舎人ライナーについて、初電の繰り上げと平日の6時台、7時台、16～23時台の列車本数の増発、土休日の最終電車の繰り下げの検討をお願いしたい。</p>	
25	<p>このご時世で仕方ない部分も重々承知するが、ダイヤ見直しにより、浅草線の西馬込～泉岳寺は昼間毎時6本となった。これは都営地下鉄では最少本数である。</p> <p>他路線の他区間との本数や輸送量との整合性は取れているか、伺いたい。</p>	

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
26	<p>宿75、高71、早81の各系統は東京女子医大で路線を分割する。</p> <p>また、宿74系統については宿75、高71、早81系統と新設短縮系統の回送車の活用便のみによる運行とし、ほかは東京女子医大→医療センター→大久保通り→東新宿駅→抜弁天→東京女子医大、もしくはその逆回りの循環線に短縮することで、コスト削減と定時運行確保を図る。</p> <p>上記により、車両数削減の上、現在杉並支所で担当している高71系統を新宿支所に移管し、運行を効率化してほしい。</p>	<p>都営バスでは、地域のニーズや需要の変化をきめ細かく把握し、代替交通の有無などの路線特性を踏まえて、路線・ダイヤの見直しを行っており、引き続き、適切に対応していきます。</p>
27	<p>中央防波堤行きのバスについて、朝一番と、平日17時以降が、かなり混雑し、乗れない事態も発生している。</p> <p>運転手の安全確認もやりにくそうなので、中央防波堤行きの朝と平日夕方の本数を増やすか、朝はテレコムセンターから東京レポート駅に行くバスを中央防波堤行きに変更して、運転手の安全も確保してほしい。</p>	<p>東京レポート駅と中央防波堤とを結ぶ波01系統については、朝ラッシュ時間帯の需要が大きい路線であり、現在、その時間帯に多くの便を運行するなど、必要な輸送力を提供していると考えています。</p> <p>ご意見にありましたように、始発のバスなどにおいては、混雑が発生することがありますが、ダイヤ上、車両間隔を適正に設定する必要があるため、特定の時刻に2便を連続で運行することは難しいことから、ご要望にお応えすることは困難と考えています。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
28	<p>都営地下鉄にも、通勤客をターゲットとした有料列車を運行させてほしい。東京メトロでは、通勤客をメインターゲットにした有料列車が数多く走っている。</p> <p>また、都営地下鉄に乗り入れしている他事業者でも有料列車がすでに走っており、これらの列車の地下鉄区間への直通を望む通勤客の声もSNSなどでよく見かける。</p> <p>さらには、コロナ禍で密を避けた有料列車での通勤需要が高まっているという実情がある。</p> <p>有料列車の運行には、指定券券売機や座席予約システムの導入、車内検札の乗務員増員などコストがかかることも承知している。しかし、コロナ禍で鉄道事業が減収となっている現状を見つめ、増収への転換に寄与する有力手段の一つとして、今こそ有料列車運行開始にぜひとも舵を切ってもらいたいと思う。</p> <p>（ほか類似のご意見2件）</p>	<p>都営地下鉄において有料の座席指定列車を導入するためには、需要を十分見定める必要があるとともに、車両の確保やダイヤの設定、座席予約システムの構築など、様々な課題があると考えています。</p>
29	<p>冊子版44ページの三田線の8両編成車両投入に関して、新型車両6500形13編成分のみを8両編成として運行するとしているが、8両編成と6両編成とが混在すると、ダイヤ編成や運用に制約が生じるため好ましくない。</p> <p>上記問題の解決及び更なる混雑緩和のため、既存車両6300形の8両化あるいは新型車両6500形の増備（置換え）による三田線所属車両全編成の8両化はしないのか。</p> <p>（ほか類似のご意見1件）</p>	<p>三田線の新型車両6500形13編成の導入は、老朽化した既存車両の更新にあわせて行います。全編成の8両化については、8両編成運用開始後のお客様のご利用状況や関係各社の動向などを踏まえ検討していきます。</p>
30	<p>冊子版44ページを見て、新宿線の10-300形の第37～48編成「10-370F～10-480F」の車両は、導入から15年位しか経っていない。全車両を新造車両に置き換えないで、この車両の更新にあわせて、機器を最新のものに更新するとともに中間車2両のみを新造して、10両化すればいいと思う。</p> <p>（ほか類似のご意見1件）</p>	<p>地下鉄については、既存車両の老朽化に伴いメンテナンス費が増加することや、補修部品等の入手が困難になることなどから、新型車両への更新を行っています。</p> <p>新型車両の更新では、機器の効率化による省エネを目指すほか、各車両へのフリースペースの設置や、多言語対応の車内液晶モニターによる分かりやすい案内表示など、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた「人にやさしい車両」として行っています。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
31	<p>他のバス事業者は実施しているので、混雑対策として一番前の席を開放してほしい。皆マスクをして対策しているので、空いているのはもったいないと思う。</p>	<p>都内の新型コロナウイルス感染症の収束の見通しは未だ不透明な状況にあり、都営バスでは、引き続きお客様と乗務員の安全を確保しながら事業運営していくことが重要と考えています。</p> <p>（公社）日本バス協会発行のガイドラインでは「座席の閉鎖などの対策を講じること」とされており、当分の間は、これまでと同様、前方2席の閉鎖とともに、窓開けの取組、お客様に対するマスク着用や会話をお控えいただくなどをお願い等、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に引き続き取り組んでいくこととしています。</p> <p>いただいたご意見については、今後の対応に向けた参考とさせていただき、状況等に変化が生じた場合には、改めて検討していきます。</p>
32	<p>冊子版45ページには「地下鉄12号線（大江戸線）の大泉学園町方面への延伸については、コロナの影響も踏まえた将来的な旅客需要の見通しや事業の収支採算性の確保等の課題があります。」とあり、乗客数も回復の見通しが無いと見たほうが間違いはない。</p> <p>このため、延伸しても乗客数、運賃収入の増加は期待できず、長期にわたり負債を抱えることが目に見えている。従って、延伸計画は中止又は無期凍結とし、社会情勢を見極めることが望ましい。</p>	<p>地下鉄12号線（大江戸線）の大泉学園町方面への延伸は、国の交通政策審議会答申において「検討などを進めるべき路線」と位置付けられ、「『未来の東京』戦略」において「関係者と事業化について協議・調整を進める」こととしています。</p> <p>こうした状況を踏まえ、交通局では、将来の旅客需要を分析しながら、収支採算性の確保等の課題について、関係機関と連携し、検討を進めていきます。</p>
33	<p>新宿線の市ヶ谷（中間改札を廃止）・神保町・小川町などの入口を東京メトロと共通化して、経費を節減できないか。</p>	<p>中間改札の廃止や改札口の共通化を実施する場合、実施に係る改札設備やシステムの改修が必要になるなどの課題があります。</p>
34	<p>東京メトロとの並走ルート（新宿～新宿三丁目）（九段下～神保町～大手町）などを東京メトロと共有・料金を特定運賃として東京メトロ水準に統一できないか。</p>	<p>一般的に、鉄道事業者においては、普通旅客運賃をお客様の乗車区間の距離に応じて定めています。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
35	<p>三田線と相鉄線との直通運転を実施してほしい。都営地下鉄の車両も相鉄線への直通を行って本数を確保してほしい。</p>	<p>運行計画については、現在関係各社と調整中です。</p> <p>なお、交通局は、地方公営企業として、独立採算制のもと、運賃収入を主な財源として事業運営を行っています。</p>
36	<p>冊子版46ページの東急新横浜線との直通運転について、新型車両6500形も既存車両6300形も現状では相模鉄道への直通に対応していないとの情報があるが、ダイヤ編成や運用に制約が生じるほか、車両使用料の支払い回避のために通常の直通運転では対応している走行距離の各社局間相殺ができず、場合によっては交通局が相模鉄道に車両使用料を支払うことになる。</p> <p>つまり、都民の税金を民間企業に渡すという会計上でも大きな問題になるが、これについてどう考えているか。</p>	
37	<p>コロナ禍でキャッシュレス決済が増えており、交通系ICカードやスマートフォンアプリを使ってデジタル化した一日乗車券を導入すべき。紙の切符は使用量が減っており、その費用削減にもつながると思う。</p>	<p>交通局の多くの企画乗車券は、ICカード式のPASMOに搭載してご利用いただくことが可能です。また、対応するスマートフォン等で専用アプリをインストールしていただければ、PASMOと同様のサービス「モバイルPASMO」「Apple PayのPASMO」がご利用いただけます。</p> <p>さらに、東京メトロもご利用いただける企画乗車券「Tokyo Subway Ticket」は、事前にオンライン決済し、駅の券売機でQRコードをかざして発券することが可能です。</p>
38	<p>冊子版47ページのMaaSの推進に関しては、都内全域の観光需要の創出やアフターコロナにおける行動変容も踏まえ、利用する人を楽しませるイベントなどにより、交通需要の創出をしてほしい。</p>	<p>移動の付加価値を高め、お客様のニーズに即した便利で快適なサービスを提供していくため、東京メトロなど他の事業者と連携し、MaaS等のデジタル技術を活用した新たなサービスを検討していきます。</p> <p>また、新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえながら、沿線自治体等と連携したイベントなどを実施し、移動需要の創出に努めます。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
39	<p>隙間の縮小について、浅草線と三田線のみ計画が載っているが、新宿線と大江戸線は整備しないのか。</p> <p>新宿線については既にかさ上げはしているが、隙間の縮小については現状バラバラのドア位置で行われており、全駅で統一された号車のドア部にくし状ゴムを設置するべきでは。</p> <p>大江戸線においても、現状は段差の縮小がメインな対策だと思われるが、くし状ゴムの設置を進めるべきでは。</p>	<p>本計画では、新たに導入する8両編成車両の対策が必要な三田線のほか、ホームドアの設置を進めている浅草線で、ホームと車両の段差・隙間の縮小に向けた整備を優先的に進めることとしています。</p> <p>なお、新宿線では、車両編成などにより車いすスペースの位置が異なるため、隙間が大きな箇所に、くし状ゴムを設置しています。</p> <p>また、日暮里・舎人ライナーは、車両とホームの隙間が極力狭くなるよう、駅ホームの形状を概ね直線としています。</p>
40	<p>電車とホームの隙間をなくすため、可動ステップ、くし状ゴムを浅草線、三田線に設置すると本計画案に掲載していたが、可能であれば大江戸線、日暮里・舎人ライナーにもくし状ゴムを設置してほしい。できるだけカーブしている駅にくし状ゴムの設置をお願いしたい。</p>	
41	<p>冊子版50ページの都営交通におけるバリアフリーの取組では、「車いす利用のお客様に配慮し、通路幅を900mm以上に広げた幅広改札機を各改札口に設置」と記載されている。</p> <p>確かに幅広改札機は設置はされているが、実際は入場又は出場の一方通行設定になっている自動改札が多く、実際には車いす利用者が利用できないケースも多く、バリアフリーの取組として記載するのは矛盾しているのでは。</p>	<p>幅広改札機は、両方向の通路設定を原則としています。</p> <p>時間帯や駅の特性により一方通行設定で運用している場合がありますが、車いすをご利用のお客様等については、駅係員が声かけし、当該改札機を通行できるようにするなど、適切な対応に努めています。</p>
42	<p>都営地下鉄の全てのエスカレーターに、行き先を含む音声案内を整備してほしい。</p>	<p>都営地下鉄では、行き先等のご案内のため、バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編に基づき、エスカレーターの声案内装置を順次、設置しています。今後もエスカレーター更新などの機会を捉えて、整備を進めていきます。</p>
43	<p>三田線の地上駅部分（志村三丁目～西高島平）において、21時以降もホームの放送を、ボリュームを下げるなどの工夫をしてでも流してほしい。入ってくる電車がどこ行きかが分からないので困っている。</p>	<p>都営三田線の地上駅のうち3駅（西台・高島平・新高島平）については、地域の要請を受け、21時～翌朝7時にかけてホーム上の自動放送を止めていましたが、西台駅での試行を経て、令和4年3月12日から22時～翌朝7時に変更しました。お困りの際には、駅係員にお申し出いただければ対応します。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
44	<p>都営バスの車外放送を停車中に流す対策を講じてほしい。 また、どの系統でもこれを統一してほしい。</p>	<p>都営バスでは、全ての停留所において、乗車扉が開いている間、車両から系統名や行先などの自動案内放送を繰り返し流しています。</p>
45	<p>バス停名が視覚障害者に分かるようにする対策を講じてほしい。日常生活用具で給付されるシグナルエイドに対応し、音声で名称を案内する方式にしてほしい。</p>	<p>シグナルエイドに対応した音声発信器は、現状ではスペース等の点から設置は困難ですが、少しでも分かりやすくするため、バス停の文字については、基準の範囲内で、できるだけ大きな文字にするよう努めていきます。</p> <p>なお、ホームページ（都バス運行情報サービス）の運行情報は、音声読み上げソフトに対応していますので、ご利用をご検討ください。</p>
46	<p>都営バスで実施している左折時警報装置で停留所への接近・停車を音で知らせる方式を広げてほしい。その際警報音は音響式信号機（視覚障害者付加装置）の音とはっきり区別できるものにしてほしい。</p>	<p>左折時警報装置は、2021年4月1日時点で、1,320両（1,526両中）に設置しています。今後も車両更新時に導入を拡大していきます。</p> <p>また、音響式信号機との区別のしやすさについては、装置メーカーにご要望を伝えていきます。</p>
47	<p>時々大江戸線を利用するが、前から走行音が大きいと感じており、最近窓開けにより更に音が大きくなったと感じるので、車内騒音低減に関してはできるだけ早く取り組んでもらえると嬉しい。</p>	<p>大江戸線では、車内騒音の低減を図るため、操舵台車の試験導入を計画しています。</p> <p>試験導入に先立ち、昨年度から今年度までにかけて試験用操舵台車による走行試験を実施し、車内騒音の低減を確認しています。</p> <p>操舵台車は、交通局として初めての試みであるため、導入効果や維持管理面など様々な観点から検証を進めていきます。</p>
48	<p>ホームドアの関係から車両が見えづらく、ぱっと見で何線に乗っているの分かりづらい。</p> <p>新宿線の最近導入された車両は、窓横だけでなく車体上部にも太い路線帯があり、老若問わず非常に識別がしやすいので、浅草線や三田線、大江戸線も車体上部の帯を太くした上で追加してほしい。</p> <p>知人で色覚に障害のある方が、見えづらくて何線か分からなくなると言っているため、全ての人に優しい車体外観をお願いしたい。</p>	<p>ホームドア設置以前の車両は、各路線とも低い位置に路線帯を貼り付けていましたが、ホームドア設置後の新造車両は、各線の路線カラーがホームドア越しに判別できるようにデザインを変更しています。</p> <p>また、ホームドア固定柵部分にも各線の路線カラーを貼り付けており、何線であるか識別ができるよう工夫しています。</p> <p>いただいたご意見を参考に、今後も判別がしやすいデザインの導入に努めていきます。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
49	<p>多言語対応の車内液晶モニターについて、常に日本語を表示させてほしい。また、中国語は簡体字以外の言語も表示してほしい。</p>	<p>車内液晶モニターにつきましては、2画面の内1画面を次駅表示や乗換案内等に使用しており、外国人のお客様にも都営交通を安全・快適にご利用いただけるよう、日本語と他言語とを交互に表示しています。もう1画面は、デジタルメディア「チカッ都ビジョン」として、映像広告等に使用しています。</p> <p>また、多言語表記につきましては、都が定めている「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針（鉄道等編）」に準じています。</p>
50	<p>地下鉄の案内サインは過去数年おきに変わっているが、内容自体が大きく変わるものではなく、視認性よりもデザインを統一する目的だと思われるものが多いことから、費用がかかっているように見えた。利用者にとっては過度にデザイン統一することよりも視認性が大事であり、現在のサインでも問題なく、コロナ禍の厳しい経営状況の中では公共の投資としてふさわしくないため、やめるべきだと思う。</p>	<p>都営地下鉄では、より分かりやすい案内を目指し、2006年度から2013年度にかけて東京メトロと共通化したデザインに改良しました。</p> <p>その後、国内外から東京を訪れる旅行者も含め、誰もが円滑かつ快適に移動できるよう案内サインの見直しを行い、2017年度から順次改良を進めています。</p> <p>改良費用についても、案内サインの素材や器具の見直し等により、削減を図っています。</p>
51	<p>地下鉄駅改札口付近への発車標の取り付け工事を追加してほしい。交通局では、設置しない事が駆け込み乗車防止のためという見解の様だが、逆に改札口付近への発車標の取り付けが、駆け込み乗車の防止になると思う。ちなみに、他の鉄道会社では当然の様に設置している。</p>	<p>改札口付近で発車時刻を表示することは、駆け込み乗車を助長する恐れがあり、慎重に検討していく必要があると考えています。</p>
52	<p>都営地下鉄は飲料自販機の抗菌対策がよくできていると思う。 安心して利用できるキレイで清潔な駅構内サービスの展開をお願いしたい。</p>	<p>交通局では、「事業者向け東京都感染拡大防止ガイドライン」を店舗等の運営事業者へ周知するとともに、店舗においては、従業員の検温、手洗い、マスク着用の徹底、飛沫防止のためのアクリル板や消毒設備の設置及び清掃、飲料自動販売機においては、抗ウイルス・抗菌加工、定期的な消毒清掃等を行い、感染拡大防止に取り組んでいます。</p> <p>今後も安心してご利用いただける駅構内サービスを展開していきます。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
53	<p>「新たな駅構内サービスについて検討」とのこと、期待している。神保町駅とか五反田駅の店舗はよく利用している。</p>	<p>新たな駅構内サービスへのご期待をいただきありがとうございます。 今後もお客様のニーズを捉えながら、駅構内サービスの充実に努めていきます。</p>
54	<p>本計画をはじめ、交通局が発行する情報誌などを全て、PDFファイルデータとして提供をしているが、スマートフォンやタブレット端末等の使用時は開くのが面倒である。</p> <p>電子ブックがあれば、いつでもどこでも閲覧ができるため、導入する必要があると思う。</p>	<p>交通局では、広報誌をお客様の利用環境に左右されることなく閲覧できるよう、ブラウザで表示可能な電子ブックでホームページに掲載しています。</p>
<b>03 東京の発展への貢献</b>		
55	<p>浅草線のリニューアルにあわせて、ずっと後回しにされている蔵前駅の連絡通路を作ってほしい。現状の地上乗り換えは大変不便である。蔵前駅の乗り換えの不便さはとてもよく話題に挙がり、都営交通の評価を下げている要因のトップである。コロナ禍により、地域輸送が重要となって来ている中、観光需要の大きい駅に投資するよりも地域住民を大切にすべきではないか。</p> <p>（ほか類似のご意見1件）</p>	<p>蔵前駅では、連絡通路の新設に向けた検討を進めてきましたが、道路下に埋設物が輻輳していることから、移設等が必要となるほか、排煙設備の強化など、駅舎に大規模な改修が必要となることが判明しました。</p> <p>今後も引き続き、蔵前駅の乗換利便性の向上について、整備のあり方も含め検討を進めていきます。</p>
56	<p>都営交通オリジナルショップの開設、楽しみにしている。</p> <p>記念切符やグッズを購入した際にノベルティを付けていただくことが多く、とても嬉しいが、無料でいただくのも悪いので、それらも購入できるようになるとありがたい。</p> <p>また、民間企業とのコラボも今後どのような展開をされるのか楽しみである。</p>	<p>都営交通オリジナルショップ（仮称）へのご意見ありがとうございます。</p> <p>オリジナルショップでの実施内容については、都営交通沿線の企業等とのコラボレーション商品を含め、今後具体的な検討を進めていきます。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
57	燃料電池バスの導入について、今春、イワタニ水素ステーション東京羽村が開設されることもあり、青梅支所にも導入を検討してほしい。	燃料電池バスの導入に当たっては、バックアップ体制を含めて、営業所の近隣に複数の水素ステーションが必要と考えています。青梅支所への導入については、水素ステーションが遠方にあり車両運用が難しいこと、また、バックアップとなるステーションがないことなどから、現時点では困難と考えています。今後とも、水素ステーションの整備状況などを踏まえ、燃料電池バスの導入を進めていきます。
58	地下鉄及びバスの新型車両の導入に当たり、省エネルギー化をより高めていくことは当然である。しかしながら、水素バスの新規導入や三田線の新型車両の導入は費用が莫大となるため、既存の車両を活用して環境に優しい車両とするべきだと考える。	地下鉄については、既存車両の老朽化に伴いメンテナンス費が増加することや、補修部品等の入手が困難になることなどから、新型車両への更新を行っています。 新型車両の更新では、機器の効率化による省エネを目指すほか、廃車となる車両について、車体材料等のリサイクルを行い、環境に配慮しています。 また、バスについては、燃料電池バスの改造技術が確立されていないことや、コストが割高であることから、現状では困難と考えています。 今後とも、環境に配慮した車両の導入に努めていきます。
59	子育て世帯へのサービス拡充をしてほしい。	都営地下鉄では、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ご利用いただけるよう、大江戸線の一部の車両に子育て応援スペースを設置しています。2022年度には都営地下鉄の全路線へ展開するとともに、導入車両を順次拡大します。
<b>04 持続可能な経営基盤の確立</b>		
60	地下鉄駅の5G通信環境を構築してほしい。5Gがどこでも当たり前に見える便利な東京になるとよいと思う。	地下鉄駅空間への5G環境の整備を見据え、通信事業者等の関係機関と調整しながら、アンテナ基地局設置に向けた検討を進めていきます。

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
61	<p>現在、職員採用試験を受けるのに30歳前後と年齢制限があり、それにより動力車操縦者運転免許所持者が受験を断念するなど、即戦力となる人材を受け入れるチャンスを逃していると考えます。年齢制限を撤廃又は動力車操縦者運転免許所持者優先枠による職員採用を実施すれば、広い視野で輸送の使命を果たすべく活気ある人材育成につながると思う。</p>	<p>運輸系職員の採用選考においては、その職務に必要とされる能力を踏まえ、職種ごとに免許等の受験資格を定めています。</p> <p>年齢要件については、それぞれの職種の特性を踏まえ、入局後のキャリア形成等の観点から設定しています。</p> <p>また、都営地下鉄の運転士については、安全確保のために駅係員としての知識も必要と考えており、駅係員として採用した後、選考により車掌・運転士に任用される人事制度となっています。</p> <p>引き続き、有為な人材の確保に向けた採用選考のあり方について検討していきます。</p>
62	<p>収益力の強化も大変重要であると思うが、交通局全体で兼務を強化するなどして総人員の削減にも取り組むべきであると考えます。1人の駅員が日替わりで近隣の駅を兼務することで、各駅で余剰人員を確保する必要がなくなるし、複数の駅での勤務をすることでキャリアアップにつながる。</p>	<p>駅係員の配置につきましては、駅ごとではなく、複数駅を管轄する駅務区で包括的に管理し、効率的な運営を行っています。</p> <p>また、複数の路線や駅での業務を経験するため、駅係員は定期的に勤務駅を異動することとしています。</p>
63	<p>例えば、大規模駅の一部窓口だけでも、都営交通協力会などへ委託して見てはどうか。委託会社社員のキャリア育成にもなる。</p>	<p>都営地下鉄の駅業務は、安全性、サービス水準の維持、経営の効率化を図る観点から、2007年度から関連団体に委託しており、各駅の特性や業務量等を考慮し、2021年度は交通局が管理している101駅のうち59駅を委託しています。</p> <p>引き続き、関連団体も含めた交通局グループ総体として最大の経営効果を発揮できるよう、効率的かつ効果的な事業運営に努めていきます。</p>
64	<p>新宿線のワンマン化について検討すべき。東京メトロなどの他事業者では、10両編成でのワンマン運転が既の実現又は実現に向けた動きが始まっている。全駅ホームドアがついており踏切もない新宿線は、ワンマン化のハードルが低い。</p>	<p>新宿線のワンマン化については、国が定める技術基準に基づき車両やその他設備の改修を行う必要があります。そのための多額の費用や、相互直通運転をしている京王電鉄との協議が必要など課題も多く、慎重に検討する必要があると考えています。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
65	<p>都営地下鉄の全線無人運転化を希望する。鉄道保安のため、運輸職員の人員を減らし、技術職員数を増やしてほしい。</p>	<p>地下鉄の無人運転化については、現在、国等において、トンネル内での発火・発煙の検知、障害物への衝突防止、異常発生時に駅間で停止した場合のお客様の安全確保など様々な課題について、技術的要件等を検討している段階であり、引き続き、その検討状況を注視していきます。</p>
66	<p>東京さくらトラムについて、保線管理を委託することでかえってコストが高くなっているのではないかと懸念がある。</p> <p>例えば、他国では業務委託を公共サービスで進めた結果、基本業務にも支障をきたし、コンサルタント料などに莫大な経費が掛かっている。</p>	<p>東京さくらトラムの保線管理は、安全・安定運行の確保や事故の未然防止に関わる重要な業務です。そのため、費用対効果等を踏まえつつ、高度な安全管理体制と業務遂行力を有する団体を活用するなど、グループ総体として最大の経営効果を発揮するよう努めています。</p>
<h3>III 財政収支計画</h3>		
67	<p>収益力を強化するのであれば、第一に無料乗車証を廃止すべき。これについては、割引運賃制度で代替できる。</p> <p>普段都営バスを利用しているが、ほとんどの利用者がシルバーパスか無料乗車証。その方たちで席が埋まり、運賃を全額払って乗っている人たちは立たされる。ひどい時は満車で乗れないなんてこともあった。そうした状況が続けば客離れは加速する一方だ。</p> <p>これは地下鉄や路面電車でも同じことが言える。</p> <p>机上の数字だけで判断せず、現場を實際目で確かめて経営計画を立ててほしい。</p> <p>（ほか類似のご意見3件）</p>	<p>東京都都営交通無料乗車券、東京都シルバーパス等は、都の福祉施策の一環として、一般会計等から補填を受けて発行されています。</p> <p>引き続き、様々な観点から経営改善に努めていきます。</p>
<h3>IV その他</h3>		
68	<p>京急線の泉岳寺～品川間を第二種鉄道事業者として共有するなど、新幹線アクセスを確保できないか。</p>	<p>都営地下鉄では、浅草線・三田線・新宿線において、異なる鉄道事業者間でも乗り換えなしに利用できる相互直通運転を行っており、列車の運行等、様々な面で連携しながら、お客様の利便性の向上を図っています。浅草線については、京急線との相互直通運転により、京急品川駅において新幹線へのアクセスを確保しています。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
69	<p>テレワークによる影響で輸送人員低下は免れないと痛感したので、鉄道物流事業に取り組んでほしい。駅施設を物流施設拠点にし、鉄道で人が運べないなら、物を運び収益の確保に努めてほしい。</p>	<p>旅客輸送を担う地下鉄への鉄道貨物輸送事業の導入に当たっては、地下鉄による貨物輸送のニーズに加え、輸送に必要な鉄道車両、貨物の搬入・積み下ろしに必要な施設・設備、駅施設や車両内におけるお客様の安全の確保など、様々な課題があると考えています。</p>
70	<p>都営交通は民営化すべきではないか。</p>	<p>都営交通は、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、多くのお客様にご利用いただいています。</p>
71	<p>都営地下鉄は全ての路線で規格が異なるため、車両の共通化などによるコスト削減が難しく、民営化しても経営改善が期待できないことから、民営化するのであれば、東京メトロとの一元化ではなく、乗り入れ先の私鉄に移管をお願いする方が現実的では。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響など事業環境が大きく変化する中、首都東京の公営交通事業者として、持続可能な経営基盤の確立を図りながら、中長期的に安定したサービスを提供していきます。</p>
72	<p>全般を通じて、「到達目標」で様々な目標を掲げているが、その多くが、箇所数や駅数を示す程度である。3か年の到達目標にしているのであれば、場所や3年間の各年にどんなことをする計画なのか、もっと、具体的に外部に表明してもらいたい。どうやってそれを実現していくのか、よく分からず、本気度が伝わってこない。</p> <p>今回の計画でそれができないのであれば、詳細計画やアクションプログラムなど、何らかの方法で、明らかにしていただきたい。交通局が本気で取り組んでいくことを示すべきと考える。</p>	<p>本計画では、計画期間中の主な取組のうち、整備完了などの事業効果が発現する時期とその内容を「到達目標」として設定しています。</p> <p>なお、取組については、構想段階にあり今後具体化を図っていくものも含んでいます。また、取組の進捗状況については、定期的にお示ししていく予定です。</p>
73	<p>大江戸線の延伸構想については本計画案で取り上げられているが、東京メトロが南北線白金高輪～品川間の事業許可申請を既に出しており、「三田線の品川駅への延伸（都心部・品川地下鉄構想）」についても、都の関係各局と東京メトロとできちんと調整する旨取り上げてほしい。</p>	<p>南北線の延伸（品川・白金高輪間）については、2022年1月28日に東京地下鉄株式会社が鉄道事業許可を申請したと承知しています。今後の動向を注視しながら、必要に応じ、調整を図っていきます。</p>
74	<p>現在三田線で走っている6300形の初期型だが、6500形の導入に伴いそろそろ廃車すると思う。できれば他の鉄道会社に第二の人生で走ってもらえると嬉しい。解体されるともったいないので、1両も廃車せず末永く走ってもらえればなによりである。ぜひ検討をお願いしたい。</p>	<p>過去に三田線の車両を譲渡した事例もありますが、廃車となる車両については、その都度、車両の状態や他事業者のニーズ等を考慮して、対応を検討することとしています。</p>

No.	ご意見（概要）	交通局の考え方・対応等
75	<p>仕事が少なく所得が低い視覚障害者の移動のバリアをなくし、平等と社会参加を推進するために、以下の対策を講じてほしい。</p> <p>①多摩地域など、都営バスが運行していない地域では、都営交通無料乗車証の提示による無料の乗車を認めてほしい。</p> <p>②江戸川区の葛西駅から一之江駅区間・新宿駅都庁循環など都営バスと民営バスが併走する区間で都営交通無料乗車証の提示による無料の乗車を認めてほしい。</p> <p>③障害者の都営交通無料乗車制度を東京メトロにも適応してほしい。</p> <p>④無料乗車証を持たない障害者の都営地下鉄の単独料金を半額にしてほしい。</p>	<p>交通局では、身体障害者手帳をお持ちの方等に対して、都の福祉施策の一環として、東京都都営交通無料乗車券を発行しています。民営バス及び東京メトロにおける運賃割引については、各事業者の判断となります。</p> <p>また、都営地下鉄では、身体障害者手帳を所持する方が介護者と共に同一券種、同一区間の乗車券を同時に購入される場合には割引（5割引）を適用しています。</p>
76	<p>点字ブロック敷設、音声案内など視覚障害者団体等の要望に基づく改善に当たっては、当事者団体の代表が現場で立会って確認することを制度化してほしい。</p>	<p>交通局では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、沿線の区等がバリアフリーに関する協議会を組織した場合には、局の職員が委員として出席しており、同協議会における「まち歩き点検」等にも障害者団体や住民の方々とともに参加し、現地確認等を通じて様々なご意見を伺っています。</p>
77	<p>交通局の広告掲出審査要領を改めて、都営バス・都電のカイロプラクティックの広告を規制してほしい。</p>	<p>カイロプラクティック等に関する広告を含め、都営交通への広告の掲出については、局が定める広告掲出審査要領に基づき、広告主の実績や運営体制、広告内容等を十分に検討した上で、妥当と判断したもののみ可としています。</p>