

「東京都交通局経営計画2025」 意見募集の実施結果

募集期間：令和7年2月13日(木)から 令和7年3月14日(金)まで <30日間>
 意見件数：88件(43者) 提出方法：インターネット(電子申請)(88件)

多くのご意見をお寄せいただきありがとうございました。

No.	ご意見(概要)	交通局の考え方・対応等
II 交通局を取り巻く事業環境と経営の考え方		
1	経営の見直しの中に、都営地下鉄のワンマン運転の拡大に関する記載が無かったが、今後ワンマン運転を拡大するつもりはないのだろうか。浅草線のワンマン化は乗り入れ先との兼ね合いから当面の間は困難だとは思うが、新宿線に関しては京王電鉄との協議のみで済むため、早急にワンマン化すべきである。浅草線に関しても、将来的にワンマン化できるよう、乗り入れ先との協議が求められる。(ほか類似のご意見1件)	ワンマン運転の拡大については、国が定める技術基準に基づいた車両・設備の改修や、相互直通運転を行っている鉄道事業者との協議などの課題もあることから、慎重に検討を進める必要があります。
2	都営バスに接続バスの導入を検討してはどうか。 使用可能な路線に導入(運行可能な道路環境でありかつ、高頻度運行路線が望ましい)し、同時に運行本数を見直すことによってバス運転手減少対策と省エネ推進を同時に達成できると思う。	連節バスは大量輸送には効果がありますが、一般的な路線バス車両と比べ全長が長く、走行可能な路線や停車できるバス停が限られること、車両整備工場の大規模な改修が必要になることなどの課題があります。
3	都営地下鉄・都営バスエリアでのマンション・オフィス開発によって利用客増加の可能性が目に見えるほどに明らかであります。 ですが、乗務員の不足が顕著な増発等ができません。 乗務員採用のために横浜市交通局のような大幅な賃上げと採用枠の増加、そのための原資の確保として通勤・通学定期券の割引率の拡大などの既存の需要の掘り起こしを行うべきだ。	公共交通の担い手が不足する中、養成型選考の拡充や短時間勤務の導入などにより人材の確保に努めています。
III 計画期間における具体的な取組		
01 誰もが円滑に移動できる公共交通		
4	連絡通路にエレベーターを設置して欲しい、特に蔵前、東日本橋、宝町、本蓮沼、板橋本町、板橋区役所前は連絡通路に階段またはエスカレーター(上りのみ)しかなく高齢者から見れば足の負担に影響があつてケガする場合があります。また駅の構造によって難しい部分もありますが出来るだけ設置の検討をお願いしたい。	都営地下鉄では、整備に必要な空間の確保等の課題がある中、駅の構造や周辺状況等を踏まえ、再開発等の機会も捉えながら、バリアフリーの充実を進めています。 浅草線東日本橋駅では、エレベーター設置に向けて、現在、土木工事を行っています。
5	都営地下鉄のホームから地上の出入り口までのバリアフリーを強化してほしい。エレベーターが1基あったとしても、他はエスカレーターが少ない駅も多く、エレベーターに人が集中してしまう。例えば新宿線の大島駅などは他駅と比較してエスカレーターが極端に少なく不便。	都営地下鉄では、誰もが円滑に移動できるように、エレベーターの整備によりバリアフリーの充実を図っています。 バリアフリーの充実にあたっては、整備に必要な空間の確保などの課題がある中、駅の構造や周辺状況等を踏まえ、再開発等の機会も捉えながら進めています。 また、エスカレーターの整備についても同様に、様々な条件を総合的に勘案し検討することとしています。
6	トイレ改修と鉄道車両関係がとても良かったと思う。 2010年以降の比較的新しいトイレも、内装そのままが良いので早急に全洋式化をお願いしたい。	都営地下鉄及び日暮里・舎人ライナーでは、お客様が駅のトイレを快適にご利用いただけるよう、トイレの改修を計画的に進めています。
7	日暮里・舎人ライナーのトイレを都営地下鉄と同じウォッシュレットにして欲しい	
8	以前、お客様センターへ「都営交通において、外気導入機能付きの空調装置や、強制換気装置の設備のある路線や車両を教えてください」と尋ねたところ、「舎人ライナーの一部車両を除きそのような設備はない」との回答を得た。 コロナ禍において再認識された換気的重要性や、車内環境の向上の観点からも、今後新しく製造される車両(既に増備途上の車両は、仕様変更により)においては「外気導入機能付きの空調設備」もしくは「常時稼働可能な強制換気装置」を標準装備するとともに、既に導入済みで今後の使用予定が10年～20年以上の車両においては、機器の更新時等に外気導入機能のある空調装置への取替や、換気装置の取付を行うことにより、車内環境の向上が図られるように検討をお願いしたい。 特に、都営地下鉄の車両は直通運転先では途中通過駅のある「優等列車」に使用されることもあり、特にラッシュ時など長時間ドアが開かない時間帯・区間がある場合に、酸欠を起因とした体調不良者が発生した場合、ダイヤ乱れによる影響が広範囲に及ぶ可能性もあることから、前向きにご検討をお願いしたい。	地下鉄車内の換気については、車両の窓開けや車両ドアの開閉により対応しています。
9	現在走行している「5500形」について、京急線や京成線など、乗り入れ先の路線へ乗り通して利用する際、高速走行時の揺れが大きいと感じることがある。メンテナンスの費用などは増加してしまうと思いますが、乗り心地が良くなるのであれば、5500形と同様の台車構造を採用し、JRのE233系等で実績のある「軸バネダンパー」等の揺れを防止する設備の追加装着を検討していただけないか。	車両の乗り心地の改善については、日頃から検討しています。
10	「5500形」について、停車寸前の「回生ブレーキから空気ブレーキに切り替わる際と、停止時の衝動」が、どんなに丁寧な運転をする運転士の方でも出てしまうため、乗り心地が悪く感じる。 安全性を損なわない範囲でプログラムの調整を行って頂くなど、停車寸前の乗り心地の改善について検討をお願いしたい。	
11	都営地下鉄で導入されている子育て応援スペースですが、とても良い取り組みだと感じます。しかし、京成や京急の電車には設置されていないように感じます。 せっかく良い取り組みを導入されているので、直通している他社の電車にも導入拡大していただきたいと思う。	子育て応援スペースについては、相互直通運転を行う各社などにも情報提供を行っています。
12	浅草線では、「5500形」では自動放送が流れるものの、相互乗り入れを行っている京急電鉄や京成電鉄等の車両では自動放送が流れない状態となっている。 京急・京成電鉄等では、タブレット端末にステレオケーブルを接続して自動放送を行っており、既に車両側の設備としては整っている。 地下区間では肉声放送だとしても聞き取りづらい場面もあり、また、インバウンド対応の観点からも、乗り入れ他社の車両においてはタブレット自動放送を行うなど、浅草線全列車で自動放送が行われるようにしていただけないか。	都営浅草線では本年3月1日より、相互直通運転を行う他社の車両においても、タブレットによる自動放送を実施しています。
13	他社局で導入が進むスマートバス停やバスロケやアプリでの車内混雑具合の表示などでのデジタル技術の活用は検討されていないのか。	バス接近表示装置の更新や都バス運行情報サービスのリニューアル内容については、現在検討を進めているところです。(全体版P35)
14	浅草線の放送は、乗務員の声から自動音声になったことで外国語案内が可能となり外国人にとっては便利になったと思います。一方で、日常的に利用している身としては自動音声に頼りすぎて不便になったと感じます。具体的には、泉岳寺駅での連絡や八広駅での追い越しの有無に関する利用者に寄り添った案内が廃止されたことです。最新技術を活用することも大切だと思いますが、必要に応じて従来の方法も残すなど共用して便利な案内をしていただきたい。 また、浅草線は特にトラブルが多いからこそ、普段から乗務員の放送技術を維持するためにラッシュ時間のみ乗務員の声で放送する等の訓練をして異常時に対する即応力を維持していただきたい。	都営地下鉄では、自動放送装置等による案内を基本としていますが、必要に応じて肉声による案内放送も実施しています。 また、定期的な研修、訓練等を通じて、案内技能の維持・向上など異常時における対応力の向上に取り組んでいます。
15	導入済みの6500形は相模鉄道への乗入れに対応していないが、今後の車両更新でも相模鉄道への乗入れ対応はしないのか。現在でも車両運用及びダイヤに制約が生じており、東急電鉄と相模鉄道の車両の負担が重くなっている。交通局にとっては新横浜まで行ければよくて相模鉄道への乗入れ対応することに対する費用対効果が小さいのは何となくわかるが、柔軟な車両運用とダイヤ設定のために三田線車両も三社局直通対応させて東急電鉄、相模鉄道に対してもう少し協力するという姿勢は見せてほしい。	
16	京王2000系も京王の方と調整をして都営新宿線に試運転をした上で乗入れをお願いしたい。	相互直通運転等を行っている各事業者とは、日頃から車両の運用や運行ダイヤの調整等のために様々な情報交換を行っています。 引き続き、各事業者と協力しながら、適正なダイヤ設定を行っていきます。
17	京急線のウィング号を浅草線からも乗れるようにして頂きたいです。 品川駅でウィング号から浅草線に乗り換える人が上下線ともに多数いるため接続列車が混雑する原因となっていると感じます。車両については現行通り京急車両を、予約システムはKQuickでのみ購入可能とするなど京急線内で採用されている方式を使用すれば実現可能かと思えます。 ラッシュ時だけでも需要に合わせて、押上方面発着の電車は西馬込方面ではなく、可能な限り混雑する京急線直通列車となるようにダイヤの適正化を図って頂きたいです。	

No.	ご意見(概要)	交通局の考え方・対応等
18	鉄道車両は8500形や10-300形1次車を残していただけるのがとても有難い。欲を言えば、都営新宿線を全て線内各駅停車化してパターンダイヤ化してほしい。	
19	東急と接続して8両編成から6両編成に減少したのに、本数が増えないで込み具合が解消されなかった。白金高輪折り返しを増やし、日中なら5分間隔か4分間隔。ラッシュアワーおよび日中の本数を増やして欲しい。	
20	都営地下鉄三田線を発着する東急相鉄新横浜線の直通電車の毎時間の運転本数を2本ではなく、毎時4本に増やしてください。 相鉄東急新横浜線は毎時間凄く乗車率が高いので、本数が少なく日吉が白金高輪で乗り換えるのが非常に時間ロスと効率が悪いです。	
21	昼間時間帯に運転されている北総線經由成田空港行きエアポート快特と京成線經由成田空港行きの快速電車が連続すると浅草線内の停車駅や途中の経路地が異なるため、誤乗を誘発する結果になってしまっている。実際、外国人をはじめとした旅行者が間違っているのをよく見かけます。以前のように、終点を佐倉などの駅に分かりやすいダイヤにして頂きたいです。	
22	定期的に乗客量の調査等されている為、ご存じかと思いますが、浅草線の帰宅ラッシュ時間に運転される北総線方面直通の電車が特に混雑が激しいと以前から感じています。 現在運転されている、青砥や京成高砂までの電車と北総線内(新鎌ヶ谷・矢切など)の駅で折り返す電車を一体化して浅草線からの北総線方面行きを増発して混雑を分散して頂きたいです。	都営地下鉄及び日暮里・舎人ライナーでは定期的に行っている乗客量調査などによって混雑状況や旅客の流動等を把握し、必要に応じてダイヤ改正等を行っています。 なお、今年度は、都営地下鉄各線及び日暮里・舎人ライナーにおいて、朝ラッシュ時間帯の混雑緩和や帰宅時間帯の利便性向上等を図るためのダイヤ改正を行っています。
23	空港行きの電車がキャリアバックでスペースを占領されるなど混雑の原因となっている。 空港利用者と一般利用者を分けるためにもエアポート快特を増発していただきたいです。	
24	鉄道の混雑率が近年上昇している。満員電車は身体的にも精神的にも利用者の負担になり、著しく生活の質を下げる。混雑緩和に向けた実効性ある取り組みが必要。 実効性ある取り組みとして、運行本数の増加による輸送力の増強が必要。	
25	ダイヤ改正で新宿線の平日夕方の急行列車(新宿駅から)を増発して30分間隔(20時ぐらいまで)と普通も含め、さらに早朝5時台に大島から本八幡行きを1本増やして運行間隔を短縮して欲しい。特に大島の5時25分発本八幡行きが出ると23分待ちとなり間隔が空いてしまうため1本増やすことで待ち時間の短縮及び時差ピズ(オフピーク)に繋がるのではないと思う。他にも日暮里舎人ライナーも早朝5時台に5時0分に(現行見沼代親水公園が午前5時8分発)、さらに舎人公園駅発日暮里行き(舎人公園が5時12分発)を新設5時0分に繰り上げてオフピークにつなげて欲しい。早朝及び夕夜ラッシュ増発(現行は4分10秒間隔を3分30秒に、特に17~22時台まで)休日の朝5~10時と最終電車を(日暮里駅発、現行0時3分)0時10分まで運行して欲しい。しかしレール(コンクリート)及び保守点検もあるので慎重に検討をお願いしたい。	
26	「東京都交通局経営計画2022」意見募集の実施結果にも記載がありますが、乗り入れ他社から地下鉄区間、また地下鉄線内発の有料着席列車の運行について、前向きに検討をお願いするとともに、経営計画に検討を行う旨の記載をお願いしたい。 交通局の増収となるだけでなく、乗り入れ他社との相乗効果による需要喚起や、沿線への人口定着により、安定した収益が見込めると思う。 以前の意見にも記載があった通り、券売機の設置やシステムの構築など初期コストがかかることや、需要予測・ダイヤ設定など乗り入れ他社との調整も必要となり、実現に向けたハードルもあると思いますが、ぜひ実現に向けて検討をお願いしたい。 例 浅草線の場合は、朝・夕の「ウイング号」を浅草線内発着として設定。車両は京急電鉄の2100形を使用。(2019年に、浅草橋発の「初日号」で浅草線内乗り入れ実績があり、車両面のハードルは低い) 新宿線の場合は、京王線内で「京王ライナー」としての運用実績があり、日々の直通運転で乗務員の方も取扱いに慣れている「5000系」を使用し、「京王ライナー」の一部列車を新宿線内まで延長運転とする。(こちらも、車両面でのハードルは低い)	相互直通運転等を行っている各事業者とは、日頃から車両の運用や運行ダイヤの調整等のために様々な情報交換を行っています。 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。
27	バス乗務員に苦戦していると記述しているが、乗務員一人当たりの輸送人員を増やす検討(ダイヤ、車両等)はされないのか。	
28	湾岸エリアでの需要増加に対する対応については記述が無いが経営的にも重要事項だと思うが、あえて記述しないのか。「交通局を取り巻く事業環境と課題」にすら記述が無い	
29	港湾系施設で働いており、品川駅へ向かう際に田99系統、浜95系統を利用します。 利用状況からして増便は難しいとおもいますが、平日夕方の田99系統の芝浦埠頭バス停の品川駅方面バスが毎時十数分と早く終業後に利用しづらい。付近会社員の利便性を考え、土日ダイヤ同様に35~50分ぐらいにバスが来るよう改善を願いたい。 また現在、浜95系統と田99系統の芝浦付近バス停の品川方面のダイヤがほぼ重複しており両方利用できない事があるので互いの間隔を空けたダイヤを設定して頂きたい。	
30	運輸職員の確保について ○ダイヤ、特に運行時間帯の大幅見直しで、要員削減と待遇改善を図り、将来の乗務員安定確保を(都営、はとバス委託路線共に)。 1. 平日始発の繰り下げ、終車の繰り上げ。深夜バスの縮小・廃止 2. 現在、多くの路線で平日とほぼ同じになっている土曜日・休日の始発・終車について、路線の実情を加味しつつ、平日より更に始発を繰り下げ、終車を繰り上げる。 →始発・終車の時刻を変えないまま終日の運行回数を削減すると、特に日中の運行間隔が極端に開いてしまう。 3. 年末年始は、全線で運行時間帯を概ね日中のみに絞った特別ダイヤを適用する他、大晦日から正月三が日にかけて、全便運休となる路線を大幅に拡大する。 →早番・遅番勤務をなくし、中出・中休勤務のみとすることで、日中の運行回数をできるだけ確保しつつ、ご利用がほとんど期待できない時間帯の運行を取り止め、乗務員不足の緩和につなげる。	都営バスでは、お客様のご利用状況等を踏まえて、路線やダイヤの設定を行っています。 乗務員の確保が厳しさを増す中、需給の変化を見極めながら、引き続き、効率的かつ効果的な路線運営に努めます。

No.	ご意見(概要)	交通局の考え方・対応等
31	三田線の車両更新について、導入予定が2027に1編成、11編成導入完了が2029年度とだいぶ遅く感じるが、大江戸線の車両更新を優先した結果か。	
32	三田線 編成 更新完了(予定)2029年度 ※2027年度に1編成更新では遅いと思う。沿線人口の増加に伴い、ラッシュ時の混雑を勘案し、2年の前倒しが必要であると思う。	
33	車両更新編成数が11編成で完了となっているが、導入済みの6500形13編成と合わせて24編成で更新完了とし、残りは6両編成の6300形を残すつもりなのか。全37編成の8両化はしないということか。(ほか類似のご意見1件)	
34	自分は相鉄・東急直通の路線を經由して都営三田線を利用しています。相鉄線・東急線で結構な人数と乗り合わせており、通勤ラッシュ時に立ったまま1時間とかの日もあります。そのため車両増設には大賛成です。とはいえ現場の方々の労働環境も大事ですので、その兼ね合いのなかでの車両増設を行っていただければと思います。	
35	朝ラッシュ及びタラッシュの混雑が酷いので、早期の車両更新が必要だと思う。特にタラッシュ時の5分間隔の6両編成が続く時間帯は混雑率も高く、8両編成を運用して混雑率を減少していただきたい。	車両の更新は、車両の設計・製作などに相当期間を要すること等を踏まえて計画しています。更なる8両化については、今回発表した11編成の更新による効果やお客様のご利用状況等を踏まえ総合的に判断することとしています。また、ダイヤについては、定期的に行っている乗客量調査等によって混雑状況を把握し、必要に応じて改正等を行っています。
36	三田線の輸送力強化について、車両の新造・更新のみで11編成分8両化を実施するとありますが、廃車となる編成から増結用の一部捻出し、残存する6300形に連結することで、6300形も一部8両化を実施して、より早急かつ安価に輸送力強化を図ることは出来ないか。	
37	三田線の8両編成化は、2029年度の更新では遅い。既に、直通先の東急目黒線では、各駅停車に混雑が集中するダイヤの影響もあって8時台の上り各駅停車、ならびに根本的な輸送力不足によって18時台の下りのほぼ全列車において積み残しが発生しており、列の後方で並んでいる場合は1本待つことが常態化しつつあることから、中間車の新造も選択肢として、一刻も早く全編成について対応するべきである。東急では早々に全ての編成の8両化が完了しており、三田線側ではその恩恵を受け続けている状況である一方で、この間、東急では運賃値上げもあり、東急線利用者としては一方的に損失を被り続けている状況である。未だにほぼ全てが6両編成のみで、そもそも8両化をする意思すら判然としない東京メトロ、埼玉高速鉄道と比べて今回計画に記載されたことは一定の評価はしたいが、「東京都の交通局」としては、直通先の沿線で多くの都民が損失を被り続けていることに対して、どのように考えているのか。	
38	三田線の新型車両の導入に伴い、6300型は引退後に一部を伊豆急行に譲渡してほしい。(ほか類似のご意見1件)	車両の譲渡については、他事業者のニーズ等を踏まえた上で対応することとしています。
39	舎人ライナーの混雑対策には感謝しますが、今度こそ320形の増備をお願いしたい。320形は歴代の舎人ライナーの車両の中で圧倒的に最も好きなので、1本だけで終わらせないでほしい。今後こそ320形の増備をお願いしたい。(ほか類似のご意見1件)	契約時の状況により、日暮里・舎人ライナーに導入する車両の形式を決定します。
40	都営大江戸線の延伸の考え方については理解ができ、大泉学園方面を延伸については賛成します。しかし、大幅に工事経費、騒音問題、住民説明会などの必要性を示す計画的に推進は不可欠であるが、もう少し、練馬区だけではなく近隣区を呼びかけて積極的に協議会を設置したほうがいいのではないか。	
41	大泉学園町の交通機関へのアクセスが年々悪化していると感じる。鉄道に乗るためには西武池袋線の大泉学園駅や東武東上線の朝霞駅などに行く必要があるがどの駅に行くにも西武バス(泉33,38系統など)に乗る必要があり約20分かかる。そして去年に西武バスの運転士不足などにより西武バス泉38系統の廃止が決定した。また泉33などもダイヤ改正により年々混雑度が増し不便になってきていると感じる。この傾向は今後も続くと考えられるため将来が不安だ。このような現状があるため大江戸線延伸についてより速い動き、実現をお願いしたい。またそのためにも大江戸線延伸事業の予算を十分に増やしていただきたい。大泉学園町の鉄道空白地帯の解決をよろしくをお願いしたい。	地下鉄12号線(大江戸線)大泉学園町方面への延伸については、将来の旅客需要や収支採算性等に関する調査・検討を、地元区と情報共有を密にしながら進めています。
42	都営大江戸線の大泉学園町延伸ですが、個人的には、さらにその先の新座市、清瀬市方面への延伸で、最終的には武蔵野線と接続する東所沢駅への延伸計画があるので、武蔵野線の不通時の代替手段としての整備および、新座市や清瀬市から新宿方面への所要時間短縮につながるのを、実現してほしいと思う。	大泉学園町から東所沢までの延伸については、国の交通政策審議会答申において「事業性に課題があり、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待」との課題が示されています。

No.	ご意見(概要)	交通局の考え方・対応等
02 移動を軸にした多彩な価値の提供		
43	民間企業との連携がありますが、個人的には、アニメやアイドルグループやVtuberとのコラボイベントも利用者の増加につながるので、検討してほしいと思う。(ほか類似のご意見2件)	旅客需要の創出に当たっては、幅広い視点で検討することとしています。
44	みんくる大好きです。より一層のグッズ展開、イベント開催を期待したい。	今後も皆さまに喜んでいただけるような魅力的なグッズの展開、イベント開催を進めていきます。
45	都電8500形のリニューアルが楽しみにしている。 都電初のフルカラーLED行先表示器の採用をお願いしたい。 日英交互表示を希望する。	引き続き東京さくらトラム(都電荒川線)の魅力向上に努めていきます。
46	都電8500形リニューアルはとても良い。 塗装は最新型の8900形と同じ塗り分けで、アクセントの部分を8500形伝統の黄緑色で統一してほしい。	
47	都営地下鉄駅構内でのホテル事業の展開をするというのはいかがか。 都内のホテル価格の高騰からも分かるようにインバウンドの増加等により都内のホテル需要は非常に高いと思う。ホテルとしての立地としても駅近という観点では都営地下鉄駅構内は最適なものですし、お客様のニーズもあると思う。 地下でのホテル事業の展開に様々な法律の縛りがあるのであれば、簡易宿泊所やインターネットカフェのようなものでも良いと思うし、できるのであれば、条例等の改正をするのもいかがか。 過去に地下鉄京橋駅にホテルメトロという地下ホテルがあったという記事がインターネット上にあった。都内で地下でのホテル事業の展開が成功すれば、地下街の発展した大阪などの他の大都市圏にもこのアイデアを輸出できるのではと思う。またワズスペンディングの観点からも都の所有する地下空間でのホテル事業の利益が高ければ税収の増加にも貢献できるのではないか。	駅構内の活用にあたっては、設備やスペース上の制約を勘案して、引き続きお客様ニーズを捉えたサービスを展開してまいります。
48	浅草駅の、あの不便極まりない出入り口の対策があまりにも遅い。雷門や東武線乗換えに近い2カ所の出入口には、エレベーターやエスカレーターがなく不親切だと思う。	雷門方面改札につながる出入口は、老朽化に加え、エレベーター等がないことから、雷門方面へのアクセスとして、代替となる出入口を確保した上で更新することとしています。 このため、まずは代替となる出入口の整備を進めるとともに、当該出入口の更新に向けた準備を進めます。
49	以前から泉岳寺駅の工事をされていると思います。 ダイヤ乱れの際には狭いホームに乗換する乗客があふれそうになっており、大変不便で窮屈なため改善していただきたい。早期の供用開始を目指すとともに、具体的に完成予定時期は決まっているのか。	泉岳寺駅の大規模改良事業については、埋蔵文化財の出土に伴う発掘調査に時間を要していますが、早期の供用開始に向け工事を進めます。
50	蔵前駅の浅草線と大江戸線の地上乗換え。何期か前の経営計画では、泉岳寺駅改修とともに、対策を講じると謳っていたが、今回は全く触れていない。	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。 このため、蔵前駅の乗換利便性の向上については、整備のあり方も含め検討を進めています。
03 安全・安心な交通機関		
51	10-300形初期車が少なくともあと5年は残ることが確定して安心した。 この車両が特に好きなので、これからも積極的に新宿線を利用していこうと思う。 災害や犯罪に備えて各種訓練を実施していることも素晴らしい。	今後もお客様が安心してご利用いただけるよう各種訓練に努めていきます。
52	防犯カメラが全車両に設置完了した一方で、前面にカメラが付いていないことに気がついた。相互直通運転で行っている時に例えば踏切事故、人身事故などもある。そうした中で前面にドライブカメラを設置することで記録、他社との連携にも対応が繋がるため、ぜひ検討をお願いしたい。	ドライブカメラの設置については、費用対効果や技術面、運用面などを踏まえた検討が必要と考えています。
53	都営地下鉄では耐震補強工事を進めているが、特に地上区間と蔵前、宝町、新橋、板橋本町、芝公園、市ヶ谷、馬喰横山、住吉でそろそろ駅などに耐震補強工事を実行した方がよいと思う。特に駅の構造によるがホーム中柱の補強をさらに強化し、首都直下型地震などに対応して欲しい。崩れると運転再開が困難となり大幅に時間がかかるのでぜひ検討をお願いしたい。	都営地下鉄では阪神淡路大震災を踏まえた耐震対策を2010年度に完了し、施設崩壊の被害に対する安全性を確保しています。 それ以降は、更なる耐震対策として地下部の中柱及び高架部の橋脚の耐震補強を進めています。高架部(地上区間)は大規模改修が必要な駅を除き補強が完了し、現在は、地下部の中柱の耐震対策を進めています。
54	日暮里舎人ライナーにおいて、地震で脱輪事故が発生し、走行路中央部の段差が解消されたと思うが、日暮里、舎人公園の一部、見沼代親水公園には走行路中央部(分岐部)が設置されていなかった。また地震が起きた時に再び脱輪事故が発生するので駅の構造、レールにもよるが設置の検討をお願いしたい。	千葉県北西部地震に伴う脱輪事故の発生後、当該箇所のほか、同様な事象が起りうる箇所段差解消を完了しています。
55	スマートメンテナンスの実現に向けた取組 同業他社では、CBM導入に向けた相互の取り組みがすでに進んでいる。 営業車両への線路モニタリング装置の設置や、鉄道車両の検査体系(※)のCBM化などに向け、他社との情報交換や技術協力を得ながら、着実に進めていただきたい。 ※JR東日本等ですで行われている「新保全体系」や「モニタリング保全」、JR東海で実施された検査周期の延伸など	技術動向等を踏まえ、メンテナンス品質の維持・向上に取り組んでいます。
56	運行システムの改良は朝ラッシュ時の輸送力強化に活かすべき。	現在、大江戸線にて整備を進めている無線式列車制御システム(CBTC)では、先行列車との間隔を縮めることができるため、高い遅延回復効果が見込まれます。
04 脱炭素でエコな移動手段		
57	太陽光発電設備の設置について、三田線の西高島平、新高島平、西台、蓮根、志村三丁目 新宿線の船堀に設置して欲しい。駅の構造にもよるが、太陽光発電設備を設置することでエコにも繋がるし災害時に停電時も使える事も出来るのでぜひ検討をお願いしたい。	施設の改築等に合わせて、庁舎の屋上等へ太陽光パネルを設置することとしています。 なお、地上駅の駅舎の屋根に太陽光パネルを載せるためには、大規模な改修が必要となります。
58	2030年カーボンハーフに向けて取り組むとあるが、東京都交通局として、2030年にCO2を50%削減することを目標としているという認識で良いのか。また、2027年度に2000年度比で75%と目標設定していることとの関係性も教えて欲しい。他の交通会社は将来の目標を設定して取り組んでいるのだから、東京都交通局も将来目標を明確にしてほしい。	2030年度にCO2排出量を2000年度比50%とすることを中長期目標としています。2027年度は2030年度のカーボンハーフに向けた中間地点であることから、CO2排出量削減の指標として2000年度比75%を目指すとしています。
59	世界的な動きに惑わされては、正しい判断はできない。まず、地球温暖化がGHG、特にCO2が問題だという科学的な根拠はなく、その対策として唯一、BEVだと決めつけていることが大きな過ちである。仮にCO2であると仮定したとしても、LCAで(材料発掘から墓場、リサイクルまで)を比較すると、ICE車両VS BEVの比較すると、走行距離によって、CO2排出量は、BEVの方が多くなることもある。BEVには、まだ多くの問題があり、課題が解決できていないばかりか、商品として劣る点が多く存在する(充電時間、充電ステーション、充電渋滞、低温時の性能劣化および短い航続距離など、有害物質の廃棄やレアアースの採掘現場による環境汚染や人体健康被害は、土地や河川、海を汚染している)。さらに資源のない日本にとって、電池やモーターに欠かせないレアアースを多く持っているのは、中国など産産国、独裁国家で有事には対処できない。また全世界BEVになるほどのレアアースなどの確保は不可能。したがって、脱炭素=BEVではなく、非化石燃料(e-Fuel, Bio Ethanolなど)へ方針転換すべきであり、石油企業と協力して進めるべき。特にe-Fuelは、欧州でも認められ、現存するICE車両も長く活用できるため、よほどBEVの傾注するより、脱炭素、カーボンハーフに貢献できる。これが、東京都、日本の進むべき、世界をリードすべき方針。BEVは走行時に排出ゼロだ！などと単純に見なしてはいけない。重量が重くなって、かえってPMが増加したりしており、物事を俯瞰的に判断すべき。	世界的にカーボンニュートラルへの動きが加速し自動車の電動化が拡大している中、ゼロエミッション東京の実現に貢献するため、都営バスにおいて、都の施策と連携を図りながら、ZEVの導入拡大を進めることとしています。

No.	ご意見(概要)	交通局の考え方・対応等
05 持続可能な事業運営		
60	<p>民間では初任給が月30万円超えが当たり前の時代です。そのうえ、少子化により労働力確保が社会的な課題となっています。特にバス運転士は全国的に人手不足が原因で減便や廃止が行われているとの報道を見かけます。より好条件な職を求めて職員が離職するようなことがないよう、給与や待遇面に問題はないか改めて議論すべきだと思います。</p> <p>将来的な交通局の事業継続をしていくために、運賃の引き上げを行ってでも高水準な給与条件等で人材確保を安定して行っていただき、減便や路線の廃止が起きないようにしていただきたい。</p>	
61	<p>人材確保・プロフェッショナル職員の育成について</p> <p>コロナ禍以降、特にウクライナ情勢の悪化を発端として物価やエネルギー費用が上昇しており、職員の方の日々の生活も負担が増していると考えられる。また、少子高齢化による労働人口減少や、ベテラン職員の大量退職を控えている中、民間においては2年連続の高い賃上げ率となるなど、働き手の確保のための待遇改善が進んでおり、交通局においても、同様の水準の賃上げがなされなければ、人材の流出や、採用難への対応が出来ない可能性があると考えられる。</p> <p>この点、ICT技術の活用による業務DX化や省力化と並行して、人材の確保や定着、モチベーションの向上によるより良いサービスの提供や、現業機関における技術の継承などが安定して確実に進められ、安全安定輸送を将来にわたって行っていくことを目的として、下記のように経営計画に明記し、具体的な施策の実行について検討をお願いしたい。</p> <p>経済産業省「マルチステークホルダー方針」等をもとに、職員への処遇改善について経営計画に明記すること。 https://www.meti.go.jp/policy/economy/jinzai/syotokukakudaisokushin/r4_chinagesokushinzeisei.html</p>	<p>職員の給与等については、引き続き東京都人事委員会の勧告等を踏まえ適切に対応していきます。</p>
62	<p>記述が無いがデジタル技術を活用した業務の効率化等に向けた取組みでAIカメラを活用した乗降データ取得の実証実験を行っているが、割と画期的なことだと思うが、今後に本格的に採用するとか検討しないのか。</p>	<p>バスに乗り込み職員が実施している乗降調査について、AIカメラを活用したシステムの導入を目指すこととしています。(全体版P80)</p>
63	<p>グループ経営の推進の記述は幹部の天下り先確保など変な誤解を産むので記述しない方が良いのではないのか。</p>	<p>これまでも関連団体との適切な役割分担のもと、グループ一体となって事業を運営しており、今後も事業環境の変化に的確に対応するため、関連団体を活用しながら、グループ経営の推進を図ります。</p>
64	<p>経営計画2025(案)にも記載がありますが、少子高齢化による労働人口減少、転職市場の活性化による人材の流動化など、採用が厳しくなっているとの認識を交通局においても持たれていると思う。同業他社からの転職もあり、待遇が良いとされる交通局本体の採用でさえそのような状況になっているということは、関連団体ではもっと厳しい状況になっているのではと考える。</p> <p>安定した人材の確保や定着の促進は、安全安定輸送の実現やサービス向上に不可欠であることから、現在関連団体へ委託している下記の業務について、下記の法令等を踏まえたくえで交通局としての現状認識や、考え方を教示願う。</p> <p>また、今後の施策の策定にあたり、関連団体への委託料単価引き上げによる待遇改善や、段階的に委託体制そのものを見直すことも選択肢として含め、持続可能な事業運営が可能な体制の構築に向け、総合的な観点で再検証頂くことを要望する。</p> <p>・東京交通サービス株式会社(TKS)に委託しているものの内、保守点検(車両)および車両の全般・重要部検査</p> <p>・一般財団法人東京都営交通協力会に委託しているものの内、駅係員業務</p> <p>・鉄道事業法 第十八条の二 輸送の安全性の向上 「鉄道事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。」とされていますが、関連団体への委託を行っている現状において、採用数に対し離職者が上回ることや、採用予定人数を充足せずに人手不足が解消されないといった事態が発生している場合、安全性の維持・向上が図られない可能性がある。</p> <p>・SDGsの観点 SDGs目標8「働きがいも経済成長も」に基づき、待遇改善を含む働きがいの確保は交通局の事業持続性にも寄与する。</p>	<p>公共交通の担い手が不足する中であっても、グループ総体として安定した事業運営を行えるよう、グループ一体となって人材育成や技術力の維持・向上等を着実に進めることとしています。</p>
65	<p>新宿支所の利活用の記述が消えたが案件自体無くなったのか。</p>	<p>都営バス新宿支所周辺で行われる再開発を通じて取得する資産の利活用について検討することとしています。(全体版P82)</p>
66	<p>収益力を強化するために、都営バスだけでなく地下鉄でも東京都政や一般企業・映画などの広告をラッピングして広告収入を増やす取り組みを導入されてはいいか。</p>	<p>大江戸線を対象にラッピングライナー(車体広告)を販売しており、引き続き広告収入の増収を図るよう取り組んでいきます。</p>
67	<p>都バスの運転手の減少傾向の状況があるが、都バスだけではなく、全国的に減少傾向にある。路線を廃止・本数を減便したり増加があるが、運転手の有給休暇の導入、休憩の導入、給料面も、力を発揮し、都営交通として支える経営状況も考えるべき。</p> <p>こうした環境の下、都民の皆さまに経営計画を理解できるよう、随時に経営状況や運営収支等を情報公開すべきである。</p>	<p>企業努力の積み重ねによる経営改善や職員が活躍できる職場環境づくりなど、持続可能な事業運営に努めています。また、毎年度、経営状況等をとりまとめた「東京都交通局経営レポート」を作成し、ホームページで公表するとともに、予算や決算等についても掲載しています。 https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/about/information/</p>

No.	ご意見(概要)	交通局の考え方・対応等
IV 経営の見直し		
68	都営交通を支える経営状況は厳しい状況の中、運賃改定を行うべきであり、地下鉄の運営収支、バス等の運営収支を支えるには運賃改定を不可欠であり2026年に向けた方向性に示したほうがいいのではないか。	
69	現在の料金と混雑率の組み合わせは本当に都民が求めているものか絶えず検証と改善が必要。	
70	料金改訂をタブーとせず都民の求めるサービスを提供することを第一に考えるべき。	
71	<p>高速電車事業、電気事業以外は厳しい見通しが示されていますが、物価・労務費・金利の上昇といった外的要因により、高速電車事業も含め、運輸事業はこの先も厳しい経営環境が続くことが予想される。</p> <p>引き続き経営改善に務めることを前提としつつ、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優秀な人材の確保・定着のための労務費の原資(業務委託先への委託費の増額も含む) ・資機材の調達費、電気代等事業運営にあたり必要な費用の高騰への対応 ・「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」等の公的な指針を踏まえた、価格転嫁の促進 ・その他経費等の増加への対応 ・職場環境を改善するための工事の原資 <p>上記を目的として、運賃改定についても積極的に検討してもよいのではないか。</p> <p>昨年、国土交通省の「収入原価算定要領」が改正され、昨今の物価などの高騰を一定程度転嫁できる環境は整ったと考える。</p> <p>すぐの運賃改定は難しいと考えますので、運賃改定が実施できるまでの間の数年程度は一般会計からの相当額(※)の補填を行うなど、原資の確保に充てることを提案する。</p> <p>(※収入原価算定要領の内容を踏まえ、直近5年間の消費者物価指数、賃金構造統計調査等の上昇率を考慮した金額。)</p>	今後の経営状況によっては運賃改定が必要となる可能性もありますので、経営状況を見極めつつ、お客様への影響を踏まえて慎重な検討を進めます。
72	<p>東京メトロとの間でシンガポールに倣った運賃通算制の実施を「東京都交通局経営計画2025(案)」の内容については概ね理解できる。努力して実行していただきたい。その上で、担い手不足や物価高騰の環境下では、都営交通でも近い将来運賃引き上げが必要になると思われる。</p> <p>すでにJR東日本が2026年春からの運賃引き上げに動き出していること、都営地下鉄は1995年から消費税を除いて運賃が維持されていることなどから、一定水準の引き上げは消極的ではあっても利用者の理解を得られるだろう。そこで、次期運賃引き上げでは、単なる値上げではなくシンガポールに倣った、都営地下鉄と東京メトロとの運賃通算制を実施するよう、経営計画に盛り込んでほしい。</p>	東京メトロとの運賃通算制については、両地下鉄とも減収となり経営に大きな影響を与えることなど、様々な課題があると考えています。
73	混雑緩和に有効な時間帯別料金の導入を真剣に検討すべき。	時間帯別運賃については、システム改修経費や社会受容性などの課題があり、引き続き国や他事業者の動向を注視しています。
74	<p>高齢化が進み4人のうち1人が高齢者という時代が来ている。一方、少子化が進んでいる。</p> <p>そこで、シルバーパスの制度を見直しして1000円で利用できる対象を子育て世代(妊婦や生後2年まで)と障害者、生活保護世帯に限定して高齢者は一律20510円にすべきだ。</p> <p>そして名称も前者がブロンズパス、後者がシルバーパスと異なるパスにしてほしい。</p> <p>高齢者が増え続けると1000円の優遇措置は維持コストの増大を招く、年寄りばかりが優遇され、混雑解消にもならない。一律20510円に引き上げることで得られた収益でサービスの向上を目指してほしい。高齢者も利用しやすいように1日乗車券を都営地下鉄とメトロ共通で700円にしてほしい。</p>	東京都シルバーパスは、都の福祉施策の一環として発行されており、都営交通のほか、民間路線バスも乗車が可能な乗車券です。交通局において制度を所管していませんので、回答は差し控させていただきますが、いただいたご意見は所管局に共有します。
75	都営バスのシルバーパス料金を大幅に値上げした方が良いと思う。当然ながら高齢者や非課税世帯の安すぎる価格設定は経営を圧迫します。また、一般客が1万円の定期代がかかるのに対して無料という破格の価格設定はあまりにも不公平が強い。高齢者がごく一部しかいないなら分かりますが、マジョリティとなった時代背景に合わせ、他の都市を参考に、大幅に値上げを行うべきではないか。	
V 経営指標		
76	混雑緩和に真剣に向き合うために、政策目標、指標に鉄道の混雑率を入れてほしい。	国の答申においては、混雑緩和についてピーク時における個別路線の混雑率を180%以下にすることを目指すとされています。
その他		
77	バスの新型車両導入にあたっては、運転手の運転のしやすさ向上のため、左前方のタイヤハウス(タイヤやサスペンションが納まる部分)上の座席がないタイプの車両を積極的に導入してほしい。それが安全運転につながり、乗客の安全につながると思う。	バスの導入に当たっては、車両メーカーの仕様を基準に、安全性の確保のほか、誰もが利用しやすい車両となるよう座席を配置しています。
78	都営バス(23区用車両)の旅客座席を増やして欲しい(昔の車両だと30人座れたが、今は、19人と10人以上のイスが無くなりイスに座れて乗れるという価値を疎かにしている)	
79	訪日観光客の増加に対する対応については記述が無いが経営的にも重要事項だと思うが、あえて記述しないのか。「交通局を取り巻く事業環境と課題」にすら記述が無い	地下鉄駅における翻訳対応透明ディスプレイやバス車内におけるAI通訳機の導入など、外国人旅行者も含め、誰もが円滑に移動できる公共交通を目指すこととしています。
80	全体的な印象がハードウェアの充実が目立つが利用者が期待しているサービスの改善や充実化などソフトウェア的な面が非常に弱く感じた。	新たな乗車サービスの導入や災害等の異常事態に対する訓練の充実など、目指す姿の実現に向けてハード・ソフト両面から取組を着実に進めることとしています。
81	再生可能エネルギーPR館『エコっと白丸』もありますが出来れば(仮)都営交通ミュージアムまたは都営交通資料館を開設して貰えると嬉しい。都営地下鉄の走っていた車両、バス、都電、日暮里舎人ライナーの車両などを展示、シミュレーション、パロラマショー、歴史、資料などいろいろな体験型施設を作ることで大人から子供まで楽しめるようなミュージアムまたは資料館に繋がるのではないと思う。コラボ企画や地域との連携にもつながってゆくはず。お客さまが楽しめる場所があればとても良い。ぜひ検討をお願いしたい。	「都電おもいで広場」に、車内の見学が可能な旧型の都電車両2両を展示しているほか、今年度、局主催イベントで都営バスの開業時に運行していた「円太郎バス」を展示しました。また、所蔵する過去の写真をデジタルアーカイブ化してホームページで公開するとともに、都内自治体と連携し、地域の資料館で開催される企画展等で歴史的資料を展示しています。
82	地下鉄やバスは今後に予定されている東京メトロ有楽町線や南北線の延伸、JR東日本の羽田空港アクセス線や臨海地下鉄の新規開業で利用者数に影響が出ると思われるが全く記述が無いが考慮されていないのか。	鉄道新線の開業は当局の事業に影響が生じることが見込まれる一方で、将来の輸送需要や都営線での利用者数を正確に見通すことが難しい側面もあります。今後も、鉄道新線の開業に係る動向を注視しながら事業を運営していきます。