



東京地下鉄株式会社
社会環境報告書 2008



会社概要

(2008年3月31日現在)

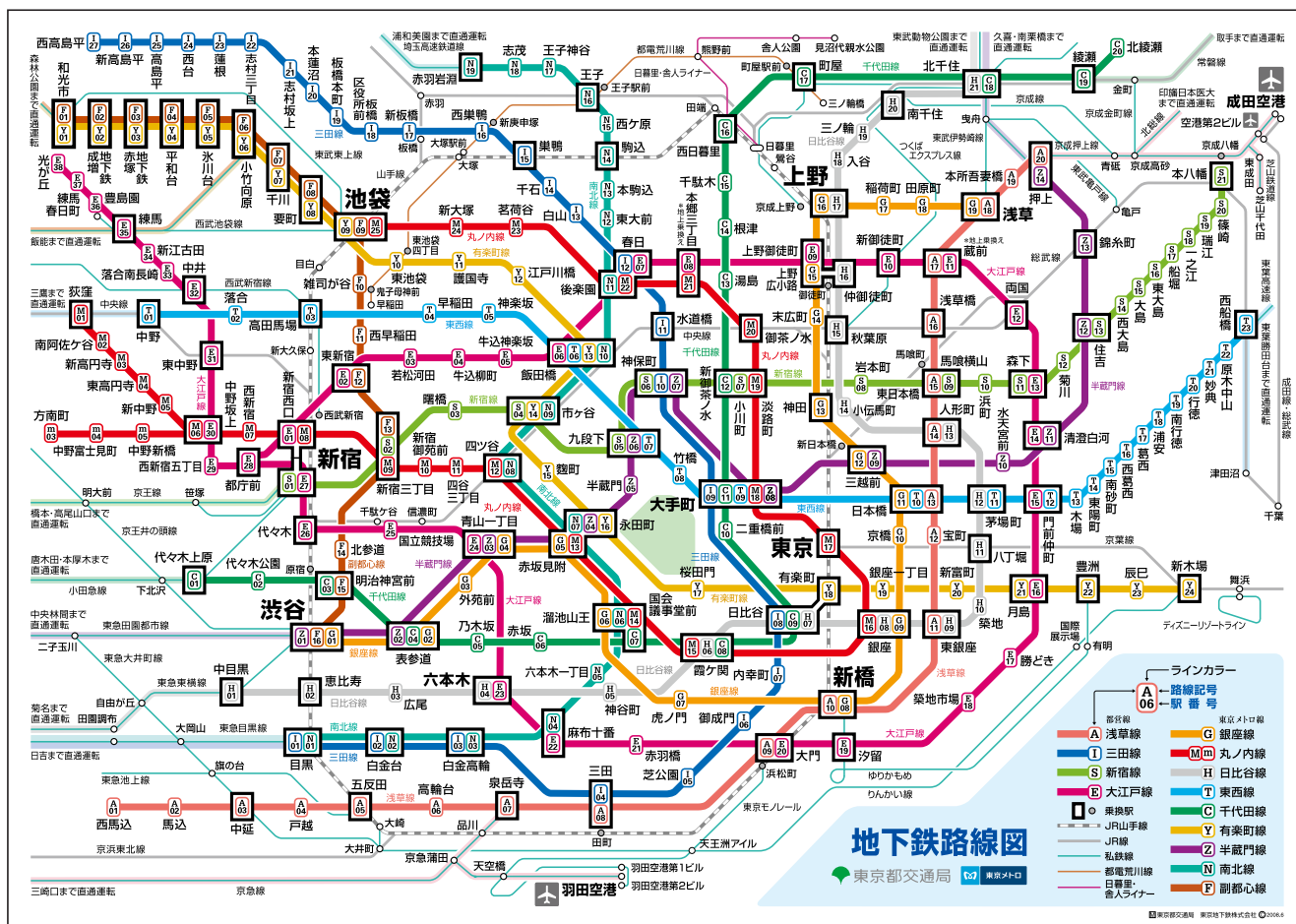
- **名称** 東京地下鉄株式会社
Tokyo Metro Co.,Ltd.
- **本社所在地** 東京都台東区東上野三丁目19番6号
- **設立** 2004年4月1日
- **資本金** 581億円
- **株主** 政府(53.4%)、東京都(46.6%)
- **売上** 3,383億円(2007年度)
- **事業内容**
 1. 旅客鉄道事業の運営
 2. 関連事業の運営
 - 不動産事業(オフィスビルの賃貸等)
 - 商業テナント事業(駅構内店舗、商業施設の運営等)
 - IT事業(光ファイバーケーブルの賃貸等)
- **従業員数** 8,509名
(就業人員)

営業状況 (2008年6月14日現在)

営業路線

- | | |
|--|---|
|  銀座線
(浅草～渋谷間) 14.3キロ |  丸ノ内線
(池袋～荻窪間) 24.2キロ
(中野坂上～有楽町間) 3.2キロ |
|  日比谷線
(北千住～中目黒間) 20.3キロ |  東西線
(中野～西船橋間) 30.8キロ |
|  千代田線
(綾瀬～代々木上原間) 21.9キロ
(綾瀬～北綾瀬間) 2.1キロ |  有楽町線
(和光市～新木場間) 28.3キロ |
|  半蔵門線
(渋谷～押上間) 16.8キロ |  南北線
(目黒～赤羽岩淵間) 21.3キロ |
|  副都心線
(小竹向原～渋谷間) 11.9キロ ※運行区間は和光市～渋谷間20.2キロ | |

- **路線距離** 全線 195.1キロ(営業キロ)
- **駅数** 179 駅
- **車両数** 2,663両
- **輸送人員数** 1日平均 640万人(2008年度上半期)



関連事業

不動産事業

資産の有効活用を図るため、オフィスビル、住宅、ビジネスホテルなどの事業を展開しています。



商業テナント事業

地下鉄駅スペースを有効活用し、「メトロピア」や「エチカ」としてコンビニエンスストアやカフェなどを展開しています。



IT事業

これからの情報通信の核となる光ファイバーを地下鉄網とともに張り巡らせて賃貸事業を推進。駅構内無線LANサービスも導入しています。



広告事業

車内の中張りポスター、駅構内などの駅ばりポスター、更には車体広告など、多様な広告媒体を提供しています。



編集方針

東京地下鉄株式会社（以下「東京メトロ」という。）は、2006年度から社会環境報告書を発行し、本報告書が3回目の発行となります。

今回は、2008年6月14日に開業した「副都心線」を特集として取り上げ、建設段階から、現在ご利用いただいている駅設備などについて、社会・環境に配慮した取り組みを紹介しています。

また、東京メトロを支えていただいているお客様や社会、投資家など全てのステークホルダーの皆様に向け、東京メトロの経営基盤とそれに基づく社会環境活動の詳細について紹介しています。

本報告書には、アンケート用紙を添付しております。皆様とのコミュニケーションを通じ、より良い活動につなげていきたいと思っておりますので、忌憚のないご意見をお寄せくださいますようお願い申し上げます。

● 対象範囲

- ・東京メトロ単体での活動を報告対象範囲としています。
- ・活動事例の報告については、一部グループ会社の活動を含めています。

● 対象期間

2007年度（2007年4月1日～2008年3月31日）の取り組みを対象としています。継続的な取り組みや重要な事項については、2008年度及び2006年度以前の情報を含めています。

● 参照したガイドライン

- ・環境省「環境報告ガイドライン（2007年版）」
- ・GRI※「サステナビリティ・リポーティング・ガイドラインG3（2006年版）」

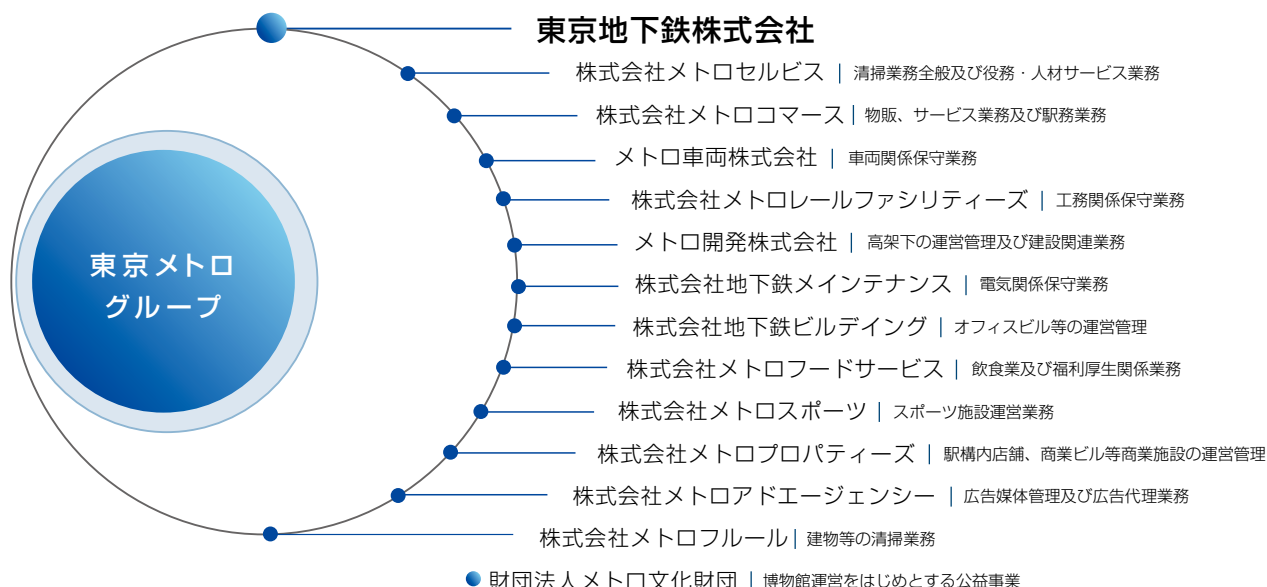
※ GRI：Global Reporting Initiative の略称です。

● 報告書発行：2008年11月

- ・前回発行：2007年11月
- ・次回発行予定：2009年10月

目次

● 会社概要	1
● 編集方針／目次	2
● トップコミットメント	3
● 特集：副都心線開業	5
● 東京メトロの経営基盤	
● 経営ビジョンと経営計画	11
● コーポレート・ガバナンスと内部統制	13
● リスクマネジメント	15
● コンプライアンス	16
● 安全・安定運行への取り組み	17
● 地球環境と東京メトロ	
● 環境基本方針・推進体制	21
● 環境目標と取り組み実績	23
● 事業と環境の関係	25
● 地球温暖化を防止するために	26
● 廃棄物を削減するために	29
● 資源消費を削減するために	31
● 騒音・振動を低減するために	32
● 環境汚染を予防するために	33
● 環境会計	34
● 社会と東京メトロ	
● お客様のために	35
● 社会のために	40
● 株主・投資家のために	44
● 社員のために	45
● 第三者所見	48





あらゆるステークホルダーからの期待に応え、



多くのお客様にご利用いただく 公共交通機関として

平素より東京メトロをご利用いただきまして、ありがとうございます。

東京メトロは、首都圏の鉄道ネットワークの中核を担う鉄道会社です。運営する地下鉄網は、2008年6月の副都心線開業により、9路線195.1kmになりました。

一日640万人のお客様にご利用いただく公共交通機関として、輸送の安全の維持向上を何よりも優先しながら輸送の利便性、快適性の向上に取り組むとともに、お客様の日常をサポートする関連事業にも積極的に取り組むなど、お客様の視点に立った充実したサービスの提供に日々努めています。

また、地域社会と密接なコミュニケーションを図るとともに、地球環境保全への取り組みやコンプライアンス経営に努め、社会からも高く評価される企業グループを目指しています。

持続的な発展に向けた ステップアップを図ります

東京メトロでは、2007年度から新たな中期経営計画「Step Up Tokyo Metro Plan 2009」に基づき、これまで以上に「お客様視点」に立ったより優れたサービスの提供に努めてまいります。また、本中期経営計画期間中の株式上場を目指し、経営基盤の整備・強化を促進し、あらゆるステークホルダーからの期待に応え、持続的に企業価値を向上させることを図ってまいります。

持続的な企業価値の向上を目指します

社会・環境への貢献を通じて、 東京の更なる発展に 寄与していきます

ここにお届けする報告書は、東京メトロが「東京を走らせる力」というグループ理念の実現に向けて取り組んでいる、さまざまな活動についてご紹介するものです。

今日の企業経営には、情報化や国際化、少子高齢化の進展、環境への関心の高まりなどの社会情勢の変化に伴い、多くの取り組みが求められています。

鉄道事業者である東京メトロにおいては、駅構内の施設・設備のバリアフリー化や、エネルギー効率に優れた新型車両の導入など、さまざまな取り組みが社会的な使命となっています。このたび開業した副都心線には、このような使命を果たすべく、駅構内の施設や設備、車両などにさまざまな工夫が施されています。

公共性の高い鉄道事業者として、東京メトロでは、こうした社会的要請や各ステークホルダーからのニーズを的確に把握し、誠実に対応していくことが、持続的な発展のために必須であると考えます。そして、そのための社内体制づくりを進め、コーポレート・ガバナンスやコンプライアンス、リスクマネジメントといった、企業経営の根幹の強化に取り組んでいます。

また、地球環境の保全についても、経営方針の一つに掲げ、積極的に取り組んでいます。鉄道は、優れた輸送効率を有し、マイカーに比べて約10分の1のCO₂排出量で人を運ぶことができます。この事業特性を活かし、東京メトロでは利便性の向上と利用促進を通じて、より多くのお客様にご利用いただき、社会全体としての環境負荷の低減に資することを目指しています。

これからも東京メトロは、東京都心部という事業基盤の可能性を活かした多彩な事業展開を推進してまいります。そして、社会、環境に貢献できる企業として、東京の更なる発展に寄与していきたいと考えています。

皆様の一層のご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。



東京地下鉄株式会社
代表取締役社長

梅崎 寿



F

副都心線とは

開業日 2008年6月14日(土)

建設区間 池袋～渋谷間8.9km

運行区間 和光市～渋谷間20.2km
うち有楽町線の線路を使用する区間
和光市～小竹向原8.3km

着工 2001年6月15日

駅数 和光市～渋谷間16駅
うち有楽町線の駅を使用する駅
和光市～氷川台間5駅

所要時間 池袋～渋谷間16分
(急行列車は11分)

運行間隔 朝混雑時 17本/時
(平均3分35秒間隔)

編成数 8・10両編成

運転方式 ATO(自動列車運転装置)によるツーマン運転
(和光市～小竹向原間)
ATOによるワンマン運転
(小竹向原～渋谷間)

線名はこうして決まりました

「東京都西部、埼玉県及び神奈川県と都心部との結節点である 池袋・新宿・渋谷 という三大副都心を縦断して走る」

という路線の特色をイメージして名づけました。

路線カラーと路線記号

路線カラーは**ブラウン**

F

路線記号は「F」

その他の地下鉄の路線カラーと路線記号

G 銀座線
オレンジ
M 丸ノ内線
レッド
H 日比谷線
シルバー
T 東西線
スカイ

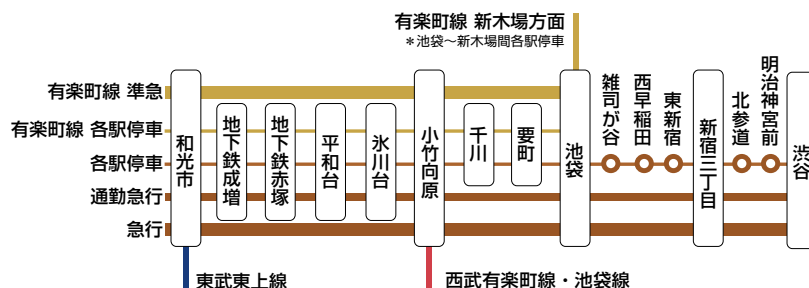
C 千代田線
グリーン
Y 有楽町線
ゴールド
Z 半蔵門線
パープル
N 南北線
エメラルド

停車駅のご案内

副都心線では和光市～渋谷間で優等運転を行い、「急行」を設定しています。

また、朝ラッシュ及び夕方ラッシュ時間帯に「通勤急行」を設定しています。

あわせて有楽町線有楽町線池袋間で優等運転を開始し「準急」を新設しています。



副都心線、開業。

更に便利で快適な地下鉄になりました。

POINT!

- ① 東京の三大副都心（池袋・新宿・渋谷）を結びます。
明治通り沿いに走る副都心線はビジネス、ショッピング、エンターテインメントの主要エリアを結び、南北の移動を更にスムーズにする地下鉄です。
- ② 相互直通運転でネットワークが広がります。
和光市駅では東武東上線と、小竹向原駅からは西武有楽町線・池袋線と相互直通運転を行います。2012年度には渋谷駅で東急東横線との相互直通運転を開始予定。
埼玉県南西部と神奈川県横浜方面がつながります。
- ③ 都心へのアクセスがますます便利になります。
副都心線は他の地下鉄を含め、他社線との接続が充実。都心へ向かうルートが増えました。
- ④ 「急行」のある地下鉄です。
たとえば池袋～渋谷間の所要時間は、急行を利用すれば11分。平日朝夕のラッシュ時には「通勤急行」も運転します。和光市～渋谷間は急行25分、通勤急行30分、小竹向原～渋谷間を急行15分、通勤急行17分で結びます。


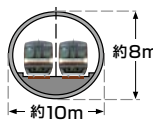
1 環境に配慮した地下鉄建設

2001年の着工から2008年の開業まで、副都心線は環境マネジメントシステム ISO14001を着実に運用し、「人と環境にやさしい地下鉄建設」をテーマに建設を進めてきました。

建設副産物の発生抑制

地下鉄工事は、大規模な都市土木工事で期間も長く、地下トンネルの掘削により多量の土砂などが発生します。これを抑制するため、明治神宮前～渋谷間のトンネルでは、従来の円形トンネルの有効活用されない空間を縮小した「複合円形トンネル」を採用しました。これにより発生する土砂の量が約9%削減されたほか、線路の土台となるインバート（中埋め）コンクリートの使用量が約40%削減されました。

▶円形トンネルと複合円形トンネルの比較

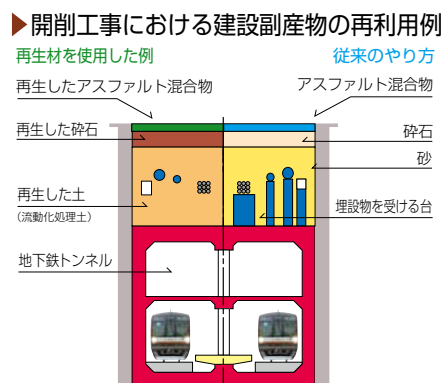
	円形トンネル（従来）	複合円形トンネル
断面形状		
掘削土量	100	91.1
インバートコンクリート	100	60.0

*円形トンネルを100とした場合

建設副産物のリサイクル

建設工事で発生した建設副産物については、リサイクルした上で、さまざまな用途に活用しました。泥土圧シールド工事で発生した泥土は、土質改良装置で改質

した上で埋め立て工事に再利用しました。また、泥水シールド工事で発生した余剰泥水は、リサイクル施設において砂やセメントと混ぜ、流動化処理土として再生し、開削工事でのトンネルから地上までの埋め戻し材などに再利用しました。



排出ガス・騒音対策

建設工事で使用する自動車の排出ガス対策として、天然ガス（CNG）自動車を導入したほか、建設機械についても排ガスがゼロで騒音の小さい電動化建設機械を用いるなど、排出ガスとともに騒音や振動の低減を図り、建設時の地域環境への配慮を最大限行いました。



電動化建設機械（テレスコ）



2

安全性・快適性・環境へ配慮した駅・車両

快適空間



改札付近やホーム、アプローチ空間、ロビー空間などに、天井の高い大空間や吹き抜けを設けました。

開放的なデザインにすることで、視覚的にも「楽しい駅」を体感していただけます。

新設6駅の中で、雑司が谷駅、東新宿駅、新宿三丁目駅、明治神宮前駅にこの快適空間が設けられています。



サインシステム

東京メトロのサインシステムは、東京に初めていらした方、ご高齢の方、お仕事でお急ぎの方、小さなお子様をお連れの方、メトロに乗り慣れていない方にも、わかりやすいデザインを目指しました。



環境にやさしいLEDシステム

副都心線区間では光源をこれまでの蛍光灯からLEDへ変更し、環境へ配慮しています。

エレベーター・エスカレーター

副都心線の新しい駅にはエレベーターが設置されています。

また、エレベーター内には音声案内装置が備えられており、車椅子の方や視覚障がい者の方にも便利に利用していただけるようになっています。



ホームから出入口までの主な階段に上り下り2台のエスカレーターが設置されています。

車両・車内



副都心線を走るの、最新型車両である10000系と、従来の7000系を改良した車両です。

この最新型10000系は、従来からのアルミ合金車体を採用し、構造・工法の見直しで車体剛性が向上した車両です。天井部の構造と、蛍光灯や空調ダクトを一体化したことにより、広い客室空間を実現しました。貫通扉や荷棚には開放感と安心感のある透明の強化ガラス素材を使用するなど、車内の快適さにも配慮しています。また、メンテナンス性や操作性の向上、そして、車体に使用しているアルミ合金の種類を統一するなどリサイクル性の向上も図っています。



駅冷房（氷蓄熱システム）

快適な駅空間のために、冷房システムは、雑司が谷駅から明治神宮前駅までの6駅で氷蓄熱システムを導入し、安価な夜間電力の利用などでコスト削減を図っています。

また、電力使用のピーク時間帯を避け夜間電力を使用することで火力発電などに頼らない、環境にやさしい冷房システムを導入しています。



氷蓄熱槽



チラー（冷凍機）

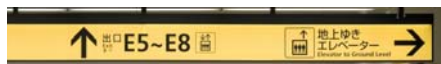
軌道

列車を支える重要な役割を果たすレールにも最新の技術が盛り込まれています。走行に伴う繰り返し荷重による疲労限度が従来よりも上がったき損しにくい60kgレールや、振動や騒音をできる限り軽減するための防振まくらぎ軌道を採用するなど、安全・快適のための探求はここにも活かされています。





乗車系



降車系

色識別でわかりやすく

乗車系は「ダークブルー」、降車系は「イエロー」と目的に応じてサインシステムの色を変えることで電車に乗り慣れていない方にもわかりやすいデザインになっています。



多機能トイレ



雑司が谷駅から明治神宮前駅までの各駅には多機能トイレを男女別に設けています。

多機能トイレは幅90cm以上を確保した自動式扉としています。

室内は車椅子利用者にも配慮し回転半径を1.5m以上確保できるように設計しています。

また、ベビーシートやフィッティングボードなども設置し、さまざまなお客様の利用ニーズに応えるよう配慮しています。



可動式ホーム柵・可動ステップ



乗降する全てのお客様の安全を第一に考え、副都心線小竹向原～渋谷駅に可動式ホーム柵を設置しました。

また、ホームと車両の隙間が広い箇所には可動ステップを設置し、転落防止に役立っています。



ステップ張出状態



可動式ホーム柵

可動式ホーム柵は、乗り入れが予定されている5社のさまざまな車両に対応できる開口幅になっています。

信号保安装置



列車の安全な運行のために欠くことのできない設備が信号保安装置です。ここにもさまざまな工夫が凝らされています。

信号保安装置には、自動列車制御装置である新CS-ATC (Cab Signal-Automatic Train Control) 方式を採用しており、カーブ通過時や先行列車との間隔を保つために速度制御を行っています。

列車運行に影響を及ぼす地震が発生した場合などは、列車を強制的に停止させるようになっており、お客様の安全を守るような仕組みも搭載しています。



非常用発電機



災害時、駅空間のさまざまな防災設備を稼働・維持させるために必要な設備です。

停電時でもお客様の安全を確保するため、防災設備へ電力供給ができるガスタービン式発電機が設置されています。



3

地域文化を発信する駅

地域社会が持つユニークな文化を各駅のデザイン

F
09

池袋

緑と文化を育みながら今も
進化を続ける副都心

池袋駅は、東京都北西部や埼玉県南西部と都心をつなぐターミナル駅。駅を中心に百貨店や専門店が軒を連ね、西口には東京芸術劇場もあります。重要文化財に指定されているフランク・ロイド・ライト設計の自由学園明日館へも徒歩5分です。



池袋駅の周辺には、かつてさまざまなアーティストが集い、自由に創作活動する「池袋モンパルナス」がありました。そこでこの駅のデザインコンセプトとなったのが、「エネルギー」と「芸術の自由さ」です。ホーム壁面のデザイン画は、池袋界隈の町の活気（エネルギー）と芸術の自由さをステーションカラーである「ブラン・ネージュ（白色）」のキャンバス上に奔放に延びるジャンシャヌ（群青色）などの線や長方形を用いて表現しています。宮田亮平氏のパブリックアート作品「幸せのリング」も見られます。

F
10

雑司が谷

路地を曲がれば
歴史と文化に出会える町

雑司が谷駅周辺は、どこか懐かしい街並みが今も残るところ。地下鉄工事に先立ち遺跡の調査が行われ、江戸時代の生活用品が出土しました。緑も多く、細い路地を歩いて行くと、雑司が谷旧宣教師館のように特徴のある建物にも出会います。



雑司が谷駅は、けやき並木など緑豊かで閑静な住宅街と商店街にまたがって位置し、周辺には鬼子母神や雑司ヶ谷霊園といった歴史と文化のある施設が点在します。このような地域性から選ばれたデザインコンセプトは、「木漏れ日」と「過去への思い出」。ステーションカラーは、木々の多さをイメージした「青竹色」です。ホーム壁面のデザイン画は「木漏れ日」がモチーフ。改札口周辺の広間などでは、石畳風の床で「過去への思い出」を表現しています。木村光佑氏のパブリックアート「雑司が谷物語」「雑司が谷の詩」も設置しています。

F
11

西早稲田

水と緑と学生たちの
さわやかな街

神田川に近く、近辺には戸山公園がある西早稲田駅。早大理工、学習院女子大学など学校が多いエリアでもあります。学生の多いこの町には、評判の洋食屋さんやカフェが点在。今では少なくなった名画座もあります。



西早稲田駅周辺には学校施設が多く、神田川などの緑と水に恵まれた地域でもあることから、デザインコンセプトは「文教」と「水流」、ステーションカラーは「水色」と設定されました。床には主に水色と白色のタイルで「水流」を表現。2連シールドの構造的な特徴を生かしたホームの曲面壁には、4色のタイルを波型に配置することで「水流」や「文教」地区の澄んだ空気感やそよ風を表現しています。地下1階には天津恵氏の陶板壁画「大宇宙にはばたく」、山口晃氏のステンドグラス「地下鐵道乃圖」も設置しています。

F
12

東新宿

新しいビルと懐かしの
商店街が同居するエリア

駅前付近には新しいビルが増えたものの、老舗ライブハウスや少し歩くと昔ながらの商店街があったり、本格的な韓国料理の店、食材店が軒を連ねています。韓国の音楽、映画、TVドラマのビデオなども揃い、韓流ファンはもちろん誰もが楽しめるエリアです。



東新宿駅にほど近い百人町では、その昔、鉄砲百人組の武士たちが内職でつつじを栽培していたといわれています。また現在は商業地域であると同時に、住宅地でもあり、多種多様な地域性が融合し、活気に満ちている（アクティブ）地域性から、「つつじ」と「アクティブ」がこの駅のデザインコンセプトとなり、ステーションカラーにはつつじの「薄紅」が選ばれました。ホームの壁面やベンチのデザインにもつつじの花が使われています。地下4階では中山ダイスケ氏の作品「新宿躑躅」が見られます。

コンセプトに採用し、情報発信地として魅力ある駅を目指しています。

新宿三丁目

百貨店や映画館などが
建ち並び賑わいのあるエリア

新宿三丁目駅周辺は、有名百貨店でのショッピングや映画など、あらゆる年齢層が楽しめる場所。花園神社もすぐそばです。新しい地下通路が完成し、雨の日も傘をささずに新宿駅南口方面まで行けるようになりました。

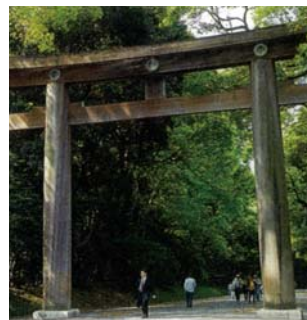


デザインコンセプトは、駅周辺に広がる現代的な街の夜景を象徴した「光の帯」と、かつての宿場町「内藤新宿」。主な通路では壁面上部の照明で「光の帯」を表現し、地下3階のホームに設置された階段の壁面には、内藤新宿ゆかりの下り藤、そして江戸っ子の憧れの色でもあった江戸紫から選ばれたステーションカラー「藤色」の和紙をガラスに挟み込んだデザインを採用しました。地下の改札付近には、山本容子氏のステンドグラス「Hop, Step, Hop, Step」、千住博氏の陶板壁画「ウォーターフォール」も設置されています。

北参道

神宮外苑にも近い
緑豊かで静かな街

明治神宮などの緑に恵まれたエリア。明治通り沿いにはオフィスビルが建ち並び一方、一步入ると住宅地としての顔も持っています。新駅誕生で、アクセスの良さも魅力のひとつとなりました。近くには国立能楽堂もあります。



国立能楽堂にも近いこの駅のデザインコンセプトは、「能楽」と「喧嘩からの開放」。組子障子や能楽の白木舞台をイメージした壁面をはじめ、随所に和紙や漆喰に代表される和の素材感や、和み・伝統美といった「和」を意識したデザインが用いられ、落ち着いた大人の空間を演出しています。ホーム壁面に使用しているステーションカラーは、黄金色に輝く能舞台を思わせる「ジョーヌ・サフラン(黄金色)」。

明治神宮前

ブランドショップと
杜の緑に彩られ賑やかさと
優雅さのある街並み

初詣はもちろん、年間を通して多くの参拝者が訪れる明治神宮があり、有名ブランドの旗艦店やファッション関連企業のオフィスが集まるエリアである一方、邸宅街としての一面もあります。千代田線・JR線(原宿駅)と接続しています。



有名ブランドショップが建ち並び流行発信地であること、明治神宮に近いことから選ばれたデザインコンセプトは、「ファッション」と「杜」。ホーム壁面のデザイン画には、ステーションカラーの「スモークブルー」を用いて、ブランドショップのガラスに反射する神宮の杜の光を表現しています。地下1階の壁面では、武田双雲氏の書「希望」や、野見山曉治氏のステンドグラス「いつかは会える」など、パブリックアートを鑑賞できます。

渋谷

若者を魅了し続ける
東京南西エリア・
横浜エリアへのターミナル

渋谷駅は銀座線、半蔵門線、東急東横線、東急田園都市線、京王井の頭線、JR線が乗り入れるターミナル駅。2012年度には東急東横線との相互直通運転が開始される予定であり、更なる発展に向けて現在再開発を進めています。



副都心線渋谷駅は、半蔵門線その他既設路線との連絡を考慮して、宮益坂下交差点付近に建設されました。半蔵門線とは改札内で直結し、利便性を向上させています。その他の路線とは地上経由で接続します。駅の地下3階では絹谷幸二氏の陶板壁画「きらきら渋谷」が、地下2階では大津英敏氏のステンドグラス「海からのかおり」を見ることができます。

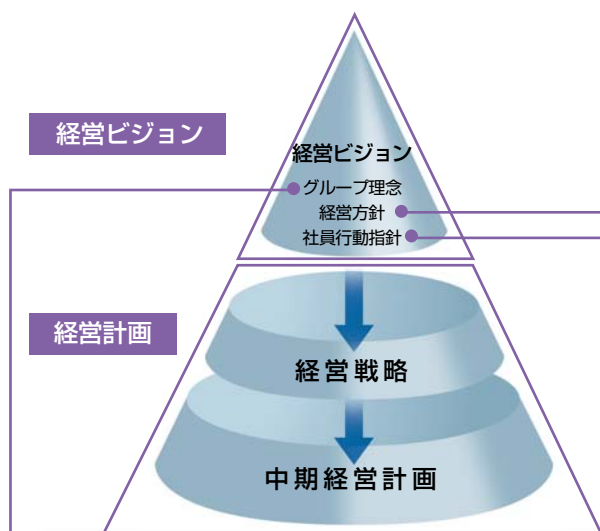
東京メトロ の 経営基盤



経営基盤の強化に努め、「持続的な企業価値の向上」を目指します。

経営ビジョン

「経営ビジョン」とは、東京メトログループの完全民営化以降をも見据えた企業経営の思想です。長期的な視点で「グループのありたい姿」を示した「グループ理念」、東京メトログループがその実現のために、お客様、社会、投資家、社員に対して何を提供していくのか、そのために何をするのかを示した「経営方針」、それらに基づき社員がとるべき行動を示した「社員行動指針」から構成されています。



グループ理念

東京を走らせる力

私たち東京メトログループは、鉄道事業を中心とした事業展開を図ることで、首都東京の都市機能を支え、都市としての魅力と活力を引き出すとともに、優れた技術力と創造力により、安心で快適なより良いサービスを提供し、東京に集う人々の生き活きとした毎日に貢献します。

社員行動指針

- 安全の大切さを心に刻み、社会からの揺るぎない信頼を獲得しよう。
- 世界都市東京のネットワークを支える者として、強い「自覚」と「責任」を持とう。
- 常にお客様の視点に立ち、創造的で心に響くアイデアを形にしよう。
- 自由な議論とチームワークを大切に、オープンで生き活きとした企業グループをつくろう。
- 民間企業としての自立意識を強く持ち、新たな利益を創造しグループ価値を向上させよう。

経営方針

お客様に対して

- 安全を最優先に、シームレスな都心ネットワークを活かすとともに乗り換え利便性の向上を図り、より正確でスムーズな移動手段を提供します。
- 東京に集う人々のニーズを的確にとらえ、質の高いサービスを提供するとともに、運賃水準の維持に努めます。
- 駅が多機能化・バリアフリーを促進し、多くのお客様にご利用いただけるような快適で魅力ある空間を創出していきます。

社会に対して

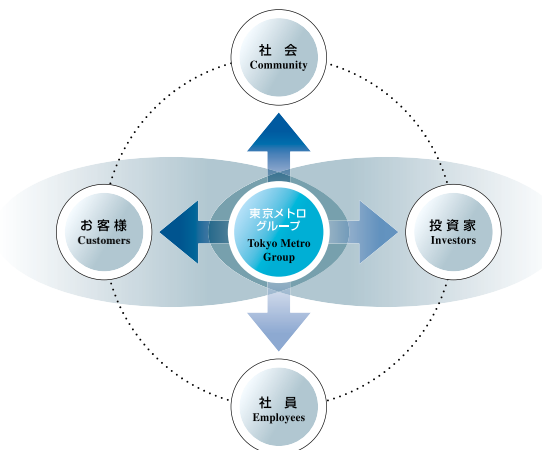
- 地球環境の保全に積極的に取り組みます。
- 優良な企業市民として、首都東京の発展と地域社会との共生、さらに国際社会への貢献に積極的に取り組みます。
- コンプライアンス重視の経営を実践し、倫理面からも評価される企業グループになります。

投資家に対して

- 常に企業価値の向上を意識した経営を行い、グループ全体の収益力向上とコスト削減により健全な財務体質を確立します。それにより、早期の上場と安定配当を可能とする利益体質を構築します。
- グループ成長のベースとして、業界最高水準を行く技術力の維持・向上に努めます。
- IR活動、ディスクロージャーに力を入れ、投資家との揺るぎない信頼関係を築きます。

社員に対して

- 社員のやりがい、働きがい、活力を引き出す企業グループになります。
- 民間企業として競争に勝つことのできるプロフェッショナル集団を目指します。
- 柔軟な発想と主体性を持ち、自ら問題を発見し解決できる人材を育成します。





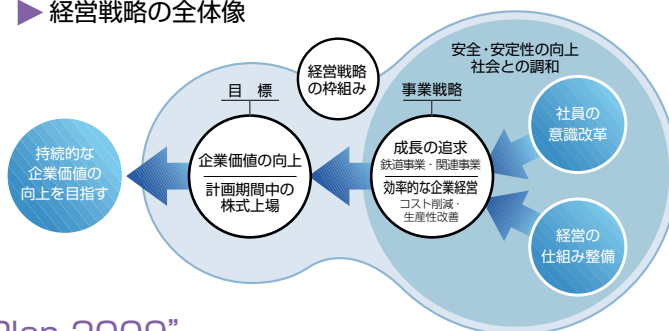
経営計画

経営計画は、経営ビジョンを具現化するための「経営戦略」と、その着実な実現にむけた3カ年「中期経営計画」から構成されます。

経営戦略

安全・安定性の向上及び社会との調和を前提に、各事業戦略を実行するとともに、各事業戦略の実行を支える経営の仕組みの整備及び実際に戦略を実行する主体となる東京メトログループ一人ひとりの社員の意識改革を行い、企業価値の向上・計画期間中の株式上場を目指します。

経営戦略の全体像



中期経営計画「Step Up Tokyo Metro Plan 2009」

持続的な企業価値の向上を目指す

2007年度からの3年間を計画期間とする中期経営計画「Step Up Tokyo Metro Plan 2009」を策定しました。前中期経営計画に引き続き、経営基盤の整備・強化を推進し、これまで以上に「お客様視点」に立った、より優れたサービスを提供することで、「持続的な企業価値の向上」を図るとともに、本中期経営計画期間中の株式上場を目指します。

実施計画の概要

- 鉄道輸送の安全・安定運行を維持するとともに、更なる信頼性の向上に取り組みます。
- 鉄道ネットワークの充実を図り、便利な鉄道を創造します。
- すべてのお客様が使いやすい駅を目指します。
- お客様のニーズにあった商品開発・情報提供を推進します。
- 成長のエンジンとなるべく、関連事業の積極的な展開を促進します。
- 持続的な成長を図るためコスト削減・生産性改善活動など効率的な企業経営を推進します。
- 計画の実行主体である人材の育成・社員の意識改革に取り組みます。
- 企業運営の前提となる社会的責任を果たします。

数値目標（連結）

キャッシュフロー（3カ年総額） 2,920億円（2004～2006年度実績） → 3,200億円（2007～2009年度目標）

- キャッシュフロー（Cash Flow）とは、企業の営業活動によって得られた資金状況を示す指標です。
- 「Step Up Tokyo Metro Plan 2009」では、当期純利益＋減価償却費の合計を意味します。
- 企業の価値を端的に示す要素であり、持続的な企業価値の向上を目指す東京メトログループにとっては、キャッシュフローの長期的な増加が最優先の課題です。

D/E レシオ 3.4倍（2006年度実績） → 2.2倍

- D/E レシオ（Debt Equity ratio）とは負債／株主資本で算出される、企業の財務上の安全性を示す比率です。
- 前中期経営計画「Dash! Tokyo Metro Plan 2006」では債務残高を数値目標に掲げていましたが、「Step Up Tokyo Metro Plan 2009」では、企業の安全性に対する比較のしやすさを考慮し、D/E レシオを目標とします。

ROA 7.3%（2006年度実績） → 7.3%

- ROA（Return on Assets）とは総資産営業利益率のことであり、営業利益／総資産で算出されます。企業が総資産をどれだけ効率よく使用して利益をあげているかを示す指標です。
- 費用対効果を重視した投資を行い、コストの削減と売上増加による利益水準の向上と併せて資産の効率的な活用を推進します。

中期経営計画の進捗状況

2007年度は、鉄道輸送における安全・安定性の向上をはじめとした各施策が着実に実施されました。今後とも「東京を走らせる力」というグループ理念のもと、企業価値の向上及び計画期間中の株式上場の実現に向けた取り組みを推進していきます。



コーポレート・ガバナンスと内部統制

全てのステークホルダーへの提供価値を高め、信頼される企業となるために、コーポレート・ガバナンスの充実に努めています。

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスに関する考え方と体制

東京メトロは、お客様、社会、投資家、社員など全てのステークホルダーに提供する付加価値の向上に努めています。また、信頼される企業として、経営の透明性・公正性を確保し迅速な業務執行に努めるとともに、コーポレート・ガバナンスの充実を図り、効率的な企業経営による経営基盤の強化を目指しています。

東京メトロの取締役会は社内取締役13名で構成され、原則として毎月1回開催し、法令または定款に規定するものや、経営に関する重要な事柄についての決定及び業務執行に対する監督を行っています。また、迅速で適切な業務執行を行うために、「経営会議」を取締役会の下部組織として設置し、経営政策や重要事項などについて審議しています。

東京メトロでは、監査役制度を採用し、3名の社外監査役を含む監査役4名で構成され、監査役会の開催のほか、取締役会その他重要な会議への出席、重要な決裁書類の閲覧など、取締役の職務執行について厳正な監査を行っています。

監査体制の連携強化

東京メトロでは、内部監査、監査役監査、会計監査を行っています。

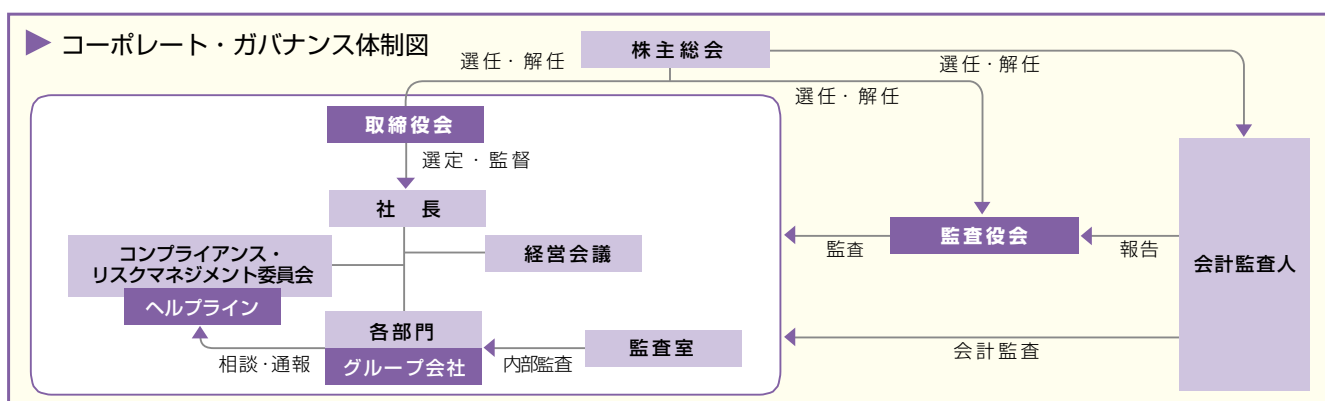
内部監査については、社長直轄の組織である監査室に11名を配置し、社内規程に基づく適正な業務の執行状況について計画的に内部監査を行うとともに、グループ会社の監査も行っています。

2007年度は、監査計画に基づき将来的な株式上場への対応として、東京メトロ全部門の2006年度に作成したりん議文書などの処理状況について、またグループ会社の主要業務の執行状況について、それぞれ関係書類の閲覧及びヒアリングによる監査を実施しました。

監査役監査については、監査役会を定期的に開催し、監査方針及び監査計画に基づき、業務執行状況について監査を実施するとともに、必要に応じ各取締役から業務の執行状況について個別聴取するなど、厳正な監査を行っています。

会計監査については、監査法人と監査契約を締結し、監査を実施しています。

これらの監査の相互連携を強化するため、監査役は監査室及び会計監査人から監査に関する報告を受けるほか、相互に緊密な連携を保ち意見交換を行うなど、効果的な監査を実施するよう努めています。



グループガバナンス体制の整備

東京メトログループの各グループ会社に対する管理体制を明確化し、指導及び育成を推進することにより、コーポレート・ガバナンスの強化と発展を図るため、「グループ会社管理規程」を制定しています。

これにより、本体・グループ会社の役割が整理され、今後の事業戦略の展開に応じグループとしての企業価値の最大化を図ります。

内部統制

内部統制システムの整備と運用

東京メトロでは、内部統制システムの適切な整備・運用によりコーポレート・ガバナンスの徹底を図り企業価値向上に努めています。

内部統制システムの基本方針

コンプライアンスの推進、財務報告の信頼性の確保、業務の有効性・効率性の向上及び資産保全を達成するため、当社における内部統制システムの基本方針を次のとおり決議しています。

(1) 取締役・使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- ・コンプライアンスに関する規程及び行動基準に基づき、コンプライアンスを重視した職務の執行を推進します。
- ・副社長を委員長とするコンプライアンスに関する委員会を設置し、必要な案件を協議します。
- ・監査室は、各部門の業務全般について内部監査に関する規程に基づき監査を実施します。
- ・コンプライアンスの一層の浸透を図るため、すべての役職員を対象とする研修を継続的に実施します。
- ・内部通報制度を設け、コンプライアンスに反する行為又は疑問のある行為に対して適切に対処します。
- ・財務報告の信頼性を確保するための内部統制を整備及び運用します。
- ・秩序や安全を脅かす反社会的勢力とは決して関係を持たず、反社会的勢力の活動を助長するような行為は行いません。

(2) 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

- ・取締役の職務執行に係る文書に関し、文書管理に関する規程に基づき適切に保存及び管理します。

(3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- ・リスクマネジメントに関する規程及び基本方針に基づき、リスク管理体制を構築し、具体的リスクへの対応を適切に実施します。
- ・副社長を委員長とするリスクマネジメントに関する委員会を設置し、必要な案件を協議します。
- ・鉄道輸送の安全確保のため、事故、災害及び不測の異常事態に関しては、事故、災害等の対策に関する規程に基づき適切に対応するほか、鉄道輸送について更なる安全管理体制の充実を図ります。

(4) 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

- ・社長を議長とする取締役会を開催し、経営に関する最重要事項の審議、取締役の職務執行状況の監督等を行うほか、経営の機動的かつ円滑な遂行のために、社長を議長とする経営会議を開催し、経営に関する重要事項を審議します。
- ・取締役会において中期経営計画に基づく経営目標値及び業績評価指標を踏まえた年度計画を策定し、業績の管理を行います。
- ・業務組織、業務分掌、職制及び職務権限に関する規程に基づき、組織的かつ効率的な職務執行を図ります。

(5) 当社及びグループ会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制

- ・コンプライアンス及びリスクマネジメントに関する規程に基づき、コンプライアンス及びリスクマネジメントへの取組みを、グループ全体として推進します。さらに、内部通報制度の相談・通報範囲をグループ全体とします。

- ・グループ会社管理に関する規程に基づき、グループ全体の適正かつ効率的な業務執行を図ります。

- ・財務報告の信頼性を確保するための内部統制を、グループ全体の取組みとして推進します。

- ・グループ会社における重要事項の決定については、当社の承認を必要とします。

- ・監査室は、グループ会社の業務全般について内部監査に関する規程に基づき監査を実施します。

(6) 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項

- ・監査役室に室長を含む使用人数名を置き、監査業務を補助すべき専属の使用人とします。

(7) 上記の使用人の取締役からの独立性に関する事項

- ・監査役室は業務執行部門から独立した組織とし、監査役室長は監査役の命を受け、監査役の監査に関する補助業務を行います。
- ・監査役室の使用人の人事については、監査役と事前協議します。

(8) 取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制その他の監査役への報告に関する体制

- ・監査室は、内部監査結果について社長に報告後、監査役に報告します。
- ・取締役及び使用人は、監査役に対し、計算書類及びその附属明細書、株主総会に提出する議案及び書類並びに会社に著しい損害を及ぼすおそれのある事実及び後発事象に関する文書を提出するとともに、業務執行に関する重要な決裁文書等の文書類を回付し、説明を行います。
- ・取締役及び使用人は、監査役会規程の定めるところに従い、監査役会において報告を行います。

(9) その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

- ・代表取締役は、監査役と定期的に意見交換を行います。
- ・取締役は、監査役が重要な会議に出席し、必要に応じて意見を述べるよう措置します。
- ・監査室及び会計監査人は、監査役又は監査役会に、監査に関する報告をするほか、相互の監査計画についての意見の交換を図り、連絡を密にします。
- ・監査役又は監査役会は、その職務の執行上必要がある場合は、社長の承認を得て監査役室以外の使用人に臨時に監査に関する業務を行わせることができます。



リスクマネジメントの運用により、重要なリスクの的確な把握と適切な対応に努めています。

東京メトログループ リスクマネジメント基本方針

- ① 私たちは、ステークホルダーの生命・身体・利益を損なわないようにします。
- ② 私たちは、社会環境の変化の動向を注視してリスクを的確に把握し、これらのリスクに対し適切な処理に努めます。
- ③ 私たちは、関連する法令等の制定・改正等の動向を注視し、コンプライアンス行動基準、法令等を常に遵守します。
- ④ 私たちは、リスクが顕在化した場合や法令に違反する事態が発生した場合、責任ある行動をとるとともに、再発防止のために最善を尽くします。

リスクマネジメント

リスクマネジメント推進体制

東京メトロでは、2005年4月に「リスクマネジメント基本方針」に沿って、コンプライアンス及びリスクマネジメントの推進・運用に関する基本的事項を定めた「コンプライアンス・リスクマネジメント基本規程」を制定するとともに、計画の策定や必要な対応について協議・検討する「コンプライアンス・リスクマネジメント委員会」を設置しています。

2007年度は、同委員会においてコンプライアンス及びリスクマネジメントに関する取り組み状況などについての報告や、具体的なリスク対策として以下の規程の制定について協議を行いました。

- ・ 情報管理規程
- ・ 内部者取引管理規程
- ・ 適時開示規程
- ・ 情報システム管理規程

▶ リスクマネジメント推進体制

経営会議

コンプライアンス・リスクマネジメント委員会の協議事項のうち、重要事項に関する審議



コンプライアンス・リスクマネジメント委員会

- リスクマネジメント基本方針及びコンプライアンス行動基準の策定及び改定に関する事項
- コンプライアンス及びリスクマネジメントへの取り組みについての計画の策定及び取り組み成果の集約に関する事項
- 「東京メトロヘルプライン」に関する事項
- 危機発生時の初期対応及び復旧後の再発防止策に関する事項
- その他コンプライアンス及びリスクマネジメントに関する事項

リスクマネジメントの実施状況

東京メトロでは、各部等及びグループ会社において全てのリスクの洗い出しを行った上で、コンプライアンス・リスクマネジメント基本規程に基づき、リスクマネジメントに関する年度計画を策定し、この計画に従ってリスク対策を検討・実施しています。

情報管理規程の制定

東京メトロでは、情報管理体制の整備のため2007年11月に「情報管理規程」を制定しました。この規程は、情報の適正な管理を目的としており、管理体制や管理方法及び各種禁止事項などの社員の責務を定めています。

内部者（インサイダー）取引管理規程の制定

東京メトロ及び全てのグループ会社では、内部者取引の未然防止のため、「内部者取引管理規程」を制定しました。本規程については、イントラネットに解説を掲載するなど社員への周知徹底を図っています。

クライシス対応体制

お客様の安全をはじめ、ステークホルダーに対し重大な影響を及ぼす事態（クライシス）の発生時においては、コンプライアンス・リスクマネジメント委員会（ただし、事故・災害等の発生時にあっては、「事故・災害等対策規程」に基づく事故・災害等対策本部）を中心として、迅速に対応できるような体制づくりを進めています。

▶ 具体的な安全対策・防災対策についてはp17～20をご参照ください。



コンプライアンスに対する意識を個人レベルにまで浸透させ、公正な企業活動を行います。

コンプライアンス

コンプライアンス行動基準・コンプライアンスマニュアル

2005年4月に制定した「東京メトログループコンプライアンス行動基準」は、ステークホルダーに対して果たすべき責任と役職員としての心構えをまとめたものです。この行動基準はカード形式として全役職員に配付しており、常時携帯を義務付けています。

また、行動基準の内容を身近な事例を題材とするケーススタディ形式で解説した「コンプライアンスマニュアル」を作成し、全役職員に配付しています。



コンプライアンスマニュアル

コンプライアンス研修・教育

東京メトロでは、コンプライアンス・リスクマネジメント基本規程に基づき、コンプライアンスの取り組みに関する年度計画を策定し、この計画に従ってコンプライアンスへの取り組みを推進しています。

従来の階層別研修などに加え、2007年度からは、東京メトログループの全役職員を対象としたコンプライアンス研修を実施し、その中でコンプライアンスに

関する個人・職場レベルでの行動目標を設定し、日々の業務の中での意識の浸透と行動の定着を図っています。

個人情報保護

東京メトロは、定期券販売に必要な情報など、お客様の個人情報をお預かりしており、その取り扱いと保護について、重要な社会的責任と認識しています。このため、2005年4月の「個人情報保護法」施行に先立って「個人情報保護規程」「個人情報保護方針」を制定するなど、厳正な管理体制を整備しています。この方針は駅などで掲出しているほか、ホームページでもご覧いただけます。

また、個人情報の取り扱いを解説した「個人情報保護マニュアル」を作成し、個人情報の重要性について啓発に努めています。



個人情報保護マニュアル

ヘルプラインの設置・運用

東京メトログループの全役職員からコンプライアンスに関する通報・相談を受け付ける窓口として「東京メトログループヘルプライン」を開設し、問題の早期発見・解決に努めています。

東京メトログループ コンプライアンス行動基準

私たち東京メトログループの全役職員は、あらゆるステークホルダーに配慮した公正な企業活動を行うとともに、そのために必要な心構えを自覚し実践することが、グループの持続的かつ安定的な発展にとって不可欠であると考えています。私たちは、以上のことを具現化した「東京メトログループコンプライアンス行動基準」を定め、グループ理念の実現に向け、法令、規則の遵守はもちろんのこと、常識や倫理を重んじて行動します。

1. お客様への責任

- (1) お客様の安全を第一に考え、安定的かつ快適な鉄道輸送を目指します。
- (2) お客様のニーズを捉え、高品質で最適な価格により有益なサービスを提供します。
- (3) お客様に様々な情報を分かりやすく伝えるとともに、お客様からのご意見やご要望に耳を傾け、サービスの改善に活かします。

2. 投資家への責任

- (1) 企業情報を適時かつ適切に提供することにより、投資家からの正当な評価と信頼を獲得します。
- (2) 投資家からのご意見を真摯に受け止め、収益性・効率性の向上による企業価値の増大を目指します。

3. 取引先への責任

- (1) 談合等の不正行為を排除し、公正な取引を行います。
- (2) 調達先などに対して優越的な地位を濫用せず、対等な立場で接します。
- (3) 適正な調達先を選定し、取引の公正性を確保するとともに、安全な原材料・資材を安定的に調達します。

4. 社員への責任

- (1) 安全かつ健全な職場環境を整え、社員にとって働きがいのある職場作りに努めます。

- (2) 基本的人権を尊重し、セクシュアルハラスメント・パワーハラスメントなど人権を傷つける言動を行いません。

5. 社会への責任

- (1) 環境保全活動に取り組むとともに、より環境負荷の少ない事業を目指した企業経営を実践します。
- (2) よき企業市民として、事業を通じて社会の発展に貢献し、地域社会との交流に努めます。
- (3) 秩序や安全を脅かす反社会的勢力とは決して関係を持たず、反社会的勢力の活動を助長するような行為も行いません。

6. 東京メトログループの役職員として

- (1) 会社資産を大切に、私利私欲は行わず、業務のために正当に使用します。
- (2) 自社の知的財産権を積極的に活用・保護するとともに、第三者の権利を決して侵害しません。
- (3) 情報の入手及び管理を適切に行い、不正入手や情報漏えいのないよう徹底します。
- (4) 個人情報の取り扱いについては、目的以外で利用したり、同意なく第三者へ情報の提供はしません。
- (5) 職場においては公私をきちんと区別し、個人的な問題を持ち込みません。

安全・安定 運行への 取り組み



**お客様の安全を第一に、
安全管理体制の充実による輸送の
安全確保に努めています。**

東京メトロは、鉄道事業の運営は安全の確保を第一の課題として行うものとし、お客様の安全を最優先に、コンプライアンスを重視した経営を推進して、「安全・安定性の向上」及び「社会との調和」を目指しています。

輸送の安全の確保に関する基本的な方針

役員及び社員は輸送の安全を確保するため、常に次の事項を心掛けて行動いたします。

- 安全の確保を最優先とし、一致協力して輸送の使命を達成することに努めます。
- 安全に関する関係法令等を遵守して忠実に職務を遂行し、その職務の遂行に当たっては、憶測によらず確認の励行に努め、最も安全と思われる取扱いを行います。
- 常に輸送の安全に関する状況を理解するように努め、安全に係る情報は、迅速かつ正確に関係箇所に伝達し、その共有化を図ります。
- 事故・災害等の発生時には、人命救助を最優先に行動し、相互に協力して速やかに安全かつ適切な処置をとります。
- 常に問題意識を持って行動し、業務の見直しが必要な場合は、積極的に対処します。

輸送の安全の確保に関する基本方針に基づき、毎年度、「安全防災対策の重点目標」を設定し、役員及び社員が一丸となって事故防止に努め、安全で安定した輸送の確保に努めています。

平成19年度安全防災対策の重点目標

1. 事故等の総件数の対前年度比減

係員取扱不良件数、車両故障件数、設備故障件数及び請負業者による事故やミスの総発生件数を前年度より減少させるため、数値目標を設け、安全・安定輸送の確保を図りましょう。

2. ヒューマンエラーの排除

一人ひとりが、自社・他社の事故事例やヒヤリ・ハットの体験を学び、なぜヒューマンエラーが発生するかを考え、規程類を遵守してヒューマンエラーの防止に努めましょう。

3. 事故・災害・事件対応の充実

駅構内や列車内の巡回及び警戒・警備は目的を持って行い、車両や施設の点検保守を確実に実施しましょう。

日ごろから、異常気象等の情報に注意を払い早期の対応をしましょう。

地域防災ネットワーク活動を一層充実させ、全社的な危機管理意識の醸成に努めましょう。

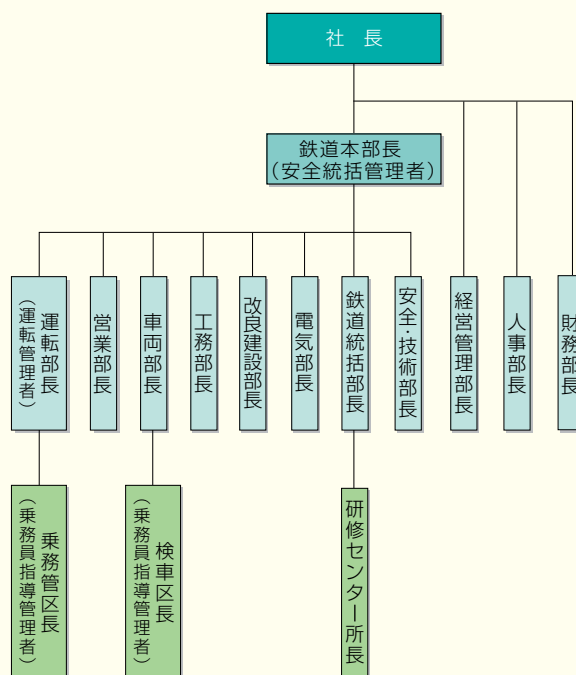
4. 請負工事及び委託作業における事故防止

請負業者等に対して、作業の安全管理についての指導を強化し、作業に当たっては、関係者間で十分に打合せを行い、事故の防止に努めましょう。

平成19年4月1日 社長 梅崎 壽

▶ 安全管理体制

社長を最高責任者とし、輸送の安全の確保に関する業務を統括する安全統括管理者をはじめ、運転管理者、乗務員指導管理者及び各責任者の責任体制を明確にして、安全管理体制を構築しています。



平成20年4月1日現在

安全管理体制の構築

安全管理について

東京メトロでは、2006年10月に制定した「安全管理規程」に基づき、輸送の安全確保に関する施策や事故対策の計画等を策定しています。また、安全管理体制の維持・向上を図るため、安全マネジメントのPDCA(計画、実施、評価、改善)サイクルを実行しています。

更に、安全管理体制に係る内部監査を毎年行い、取り組みの状況、規程類の整備、事故情報の有効活用方法等について、的確な指導や安全管理が実際に行われているか点検し継続的な改善を図っています。

安全管理の方法

- ・安全管理に関する会議の開催
- ・役員による現業職場への巡視
- ・事故発生時の緊急体制の整備
- ・事故情報の共有化
- ・タウンミーティングの実施
- ・安全管理体制に係る内部監査の実施

安全管理体制に係る内部監査実績(2007年度)

部門名	職場数	部門名	職場数
営業部	4	建設部	2
運転部	3	鉄道統括部	1
車両部	5	経営管理部	1
工務部	3	人事部	1
電気部	5	財務部	1

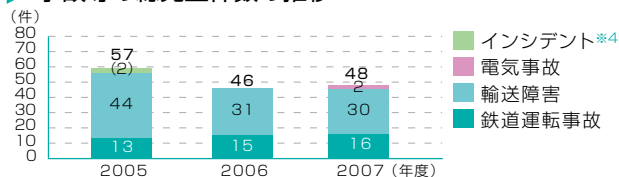
鉄道事故等の状況

鉄道事故等の発生状況

2007年度は、2006年度と比べ輸送障害※1が1件減少しましたが、鉄道運転事故※2が1件増え、電気事故※3(感電死傷事故)が2件発生し、全体として2件増加でした。

なお、これらの事故については、原因とともにその要因を分析し、再発防止対策を講じて、事故の再発防止に努めています。

事故等の総発生件数の推移



※1 輸送障害とは、列車に運休または30分以上の遅延が生じた事故をいいます。

※2 鉄道運転事故とは、「列車衝突事故」「列車脱線事故」「列車火災事故」「踏切障害事故」「道路障害事故」「鉄道人身障害事故」「鉄道物損事故」をいいます。

※3 電気事故とは、「感電死傷事故」「電気火災事故」「感電外死傷事故」「供給死傷事故」をいいます。

※4 インシデントとは、鉄道事故等が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

安全への取り組み

設備等の更新による保安度向上

東京メトロでは、安全に関わる設備に必要な施策を計画的に実施しています。特に信号保安設備であるCS-ATC(車内信号式自動列車制御装置)の新CS-ATC化を東西線、有楽町線にて進める等、更なる安全性の向上を目指しています。

設備等の更新実績

- ・信号保安設備の改良
 - ー有楽町線和光市～池袋間の新CS-ATC化
- ・車両の更新
 - ー有楽町線・副都心線への新型車両10000系車両導入

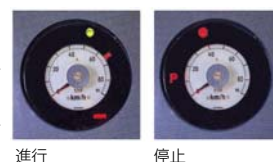


新CS-ATC対応の有楽町線車両

安全な走行を確保する技術について

東京メトロは、列車の速度を絶えず監視し、制限速度を超えた場合、自動的に制限速度以下に戻すATC(Automatic Train Control=自動列車制御装置)をいち早く導入しました。現在、東京メトロの全路線で、CS(Cab Signal)-ATCを導入しています。

これは、線路脇ではなく運転室に信号機に相当するものを設置し、走行中も絶えず制限速度を表示するシステムです。なお、現在は従来のCS-ATCを更に高性能化した新CS-ATCを導入し、保安度を向上させるとともに乗り心地の改善や運転効率の向上を図っています。



進行

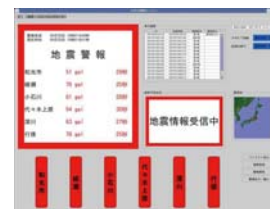
停止

震災対策の推進

大地震に備えて、トンネルや高架橋等の耐震性の再検討を行い、構造物及び建物の緊急耐震補強工事を実施しています。

また、早期の運転再開ができるように過去の地震を教訓として、既設の6台の地震計に加えてエリア地震計を33台増設し、これまで全線同一方法だった点検を詳細なエリアごとに必要な点検をするように変更しています。

更に、2007年10月から、気象庁から発信される緊急地震速報を活用した「早期地震警報システム」の運用を開始し、地震対策を強化しています。



早期地震警報装置画面図



東西線江戸川第一橋りょう橋脚耐震補強



安全・安定運行への取り組み

火災対策の推進

東京メトロでは、大火源火災に対する安全性向上のために、避難誘導設備、排煙設備、二段落としシャッター、消火栓設備等の整備、ケーブルの耐燃措置、車両天井材の耐燃措置、貫通扉の設置による延焼防止等の設備の整備に取り組んでいます。地下駅等の設備及び電気設備の整備は2009年度を、車両に係る整備は2011年度を目標に火災対策基準の適合を推進しています。

● 設備等の主な整備実績

- ・避難誘導設備の整備
- ・排煙設備の整備
- ・二段落としシャッター整備
- ・車両貫通扉の設置
- ・蓄光式明示物の整備

駅における防災管理施設について

東京メトロの駅には、自動火災報知設備をはじめ、非常放送設備・排煙設備・消火設備等を整備しています。これらの設備は、駅事務所内の防災管理施設で集中管理され、駅構内を総合的に監視しています。万一、火災が発生した場合でも、お客様の避難誘導や消火活動等が迅速・的確に行える体制をとっています。



風水害の安全対策

台風や大雨による風水害の対策として、気象情報の有効活用や浸水防止設備の整備等を行っています。

特に都市部では、局地的大雨による水害が多く発生しています。そのため、より精度の高い情報を短時間で入手するために「東京メトロ気象情報オンラインシステム」を導入しています。これにより、早期の浸水防止対策に活用しています。

また、強風時の安全対策として、風速計を橋りょう等の強風による影響を受けやすい場所に設置し監視を行っています。



東京メトロ気象情報オンラインシステム

駅の安全対策

駅におけるお客様の安全を確保するため、さまざまな設備の導入により安心してご利用いただけるよう努めています。

● 駅の安全対策に関する実績

- ・ホームドア・可動式ホーム柵・可動ステップの設置
- ・非常停止ボタンの設置



丸ノ内線の可動式ホーム柵

- ・駅係員よびだしインターホンの設置
- ・自動体外式除細動器(AED)の設置



非常停止ボタン

鉄道テロ対策

日々の輸送に関する安全維持向上だけでなく、現在厳しさを増す国際テロ情勢や駅構内の犯罪等に備え、警戒・警備を実施しています。

また、従来の「防犯・監視カメラ」の機能を向上させた「セキュリティカメラ」を設置する等監視体制の充実を図っています。

更に、テロ災害発生時の対処に関する訓練のため、2007年11月に東京都が主催した「大規模テロ災害対処共同訓練」に参画する等実践的対処法を学び対策レベルの向上に努めています。

● 鉄道テロ対策の実績

- ・セキュリティカメラの設置
- ・中身の見えるゴミ箱の設置
- ・不審物の発見等に関するご協力をお客様にお願いするポスターやテロップの掲示及び放送の実施
- ・駅係員及び警備員による駅構内の巡回実施
- ・駅売店員・清掃員の「テロ対策協力ワッペン」の着用



不審物発見の協力を依頼するポスター

安全文化の構築・技術の伝承への取り組み

社員の研修

ヒューマンエラーを排除し輸送の安全を確保するためには、知識と技能を備えた人材の育成が重要です。そのため、各種の研修を実施することにより輸送における安全性の確保に努めています。

● 研修に関する実績

- ・駅の信号取扱者等の研修
- ・乗務員養成研修
 - －CAI(コンピュータによる補助教材)を活用した教育の実施
 - －電車運転シミュレータを活用した研修
- ・鉄道総合技術アカデミー※
- ・事故防止に関する研修
 - －事故防止オープンセミナーの開催
 - －「事故に学ぶ展示室」を活用した研修
- ・救命技能講習



車掌用シミュレータ

※鉄道総合技術アカデミー（企業内スクール）：東京メトロが培ってきた地下鉄運行のノウハウや技術を、将来を担う若手社員に伝承していくため、毎年、25名程度を選抜して開催する研修です。

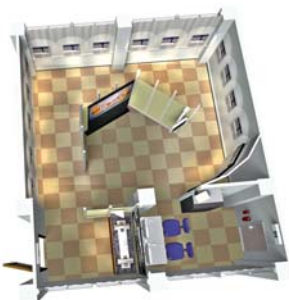


運転士用シミュレータ

「事故に学ぶ展示室」について

2007年3月、研修センター内に「事故に学ぶ展示室」を開設し、過去の重大事故発生時において、安全の確保に努めてきた歴史及び教訓を風化させないようにしています。

また、本施設を活用し各種研修や職場内教育における事故防止教育を行い、安全確保の意識高揚に役立てています。



事故に学ぶ展示室

その他の安全活動

重大事故等の未然防止、事故発生時の円滑な対応及び安全意識の高揚のための取り組み等、各種の安全活動を実施し、安全の確保に努めています。

同時多発的な事故災害やテロに対応して、お客様の避難誘導、救護等を円滑に行えるよう、駅係員や乗務員のほかに車両、工務、改良建設、電気の各部の現業社員が、職種を越えた横断的な応援体制（12ブロックに分けた地域防災ネットワーク）を構成し、消防署や警察署等と連携した異常時総合想定訓練等を実施しています。

また、請負工事や委託作業における事故の未然防止のため、地下鉄の特殊性を踏まえた安全教育を行う等、鉄道運行の安全と作業員の安全性の維持向上を目指しています。

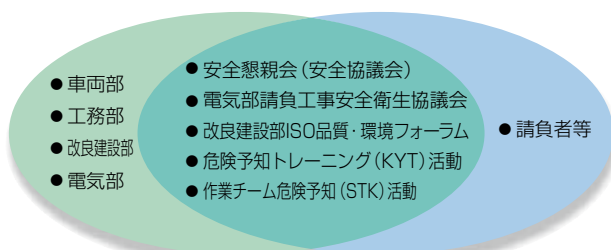
● 安全活動の実績

- ・ 事故の芽・ヒヤリハット情報の収集と活用
- ・ 地域防災ネットワークの活動
 - －警察署とのNBC（核物質、生物剤または化学剤）テロ対処訓練等
- ・ 各種講演会の開催
 - －安全講演会、安全の日講演会、警察・消防による講習会等
- ・ 安全に関する各種職場内活動
 - －KYT（危険予知トレーニング）活動、ゼロ災運動、点呼時等の安全教育、OJT（職場内教育）等
- ・ 請負工事及び委託作業における事故防止の活動



警察署とのテロ対処訓練

技術部門と請負者等との安全の取り組み



緊急時対応訓練

お客様の安全を確保するために、万一の事故、災害等不測の緊急事態が発生した際、「迅速」「冷静」「的確」に判断し行動ができるよう、異常時を想定したさまざまな訓練を実施しています。

● 訓練に関する実績

- ・ 対策本部設置・運営訓練
 - －「東京直下型地震災害対策本部」の設置
- ・ 異常時総合想定訓練
 - －避難誘導、救出救護等
- ・ 大規模テロ災害対処共同訓練
- ・ 自衛消防活動訓練



救出救護訓練



自衛消防活動訓練審査会

安全研究

過去の事故を教訓に、安全性の維持・向上、車両走行安定性の向上や騒音の低減を目指した研究等にも取り組んでいます。

● 安全研究に関する実績

- ・ 車両走行状態監視装置の開発
- ・ PQモニタリング台車の開発
- ・ 摩擦調整材車上噴射装置の開発

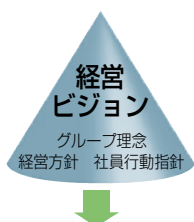
地球環境 と 東京メトロ



東京メトログループ環境基本方針・
環境マネジメントシステムのもと、
グループ全体で活動に取り組んでいます。

環境基本方針・推進体制

東京メトログループでは、「地球環境の保全」を経営方針に明示し、地球環境問題を一つの経営課題として捉え、積極的な環境保全活動に取り組んでいます。その活動の土台となるのが「環境基本方針」です。これは、グループ全体として環境問題をどう捉え、どのように取り組むかを示したもので、5つの項目から成り立っています。



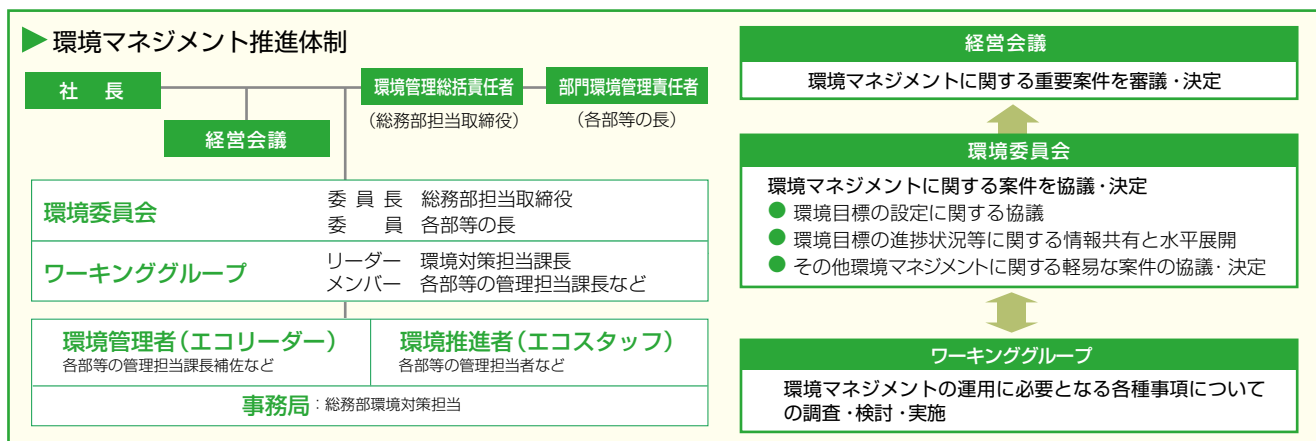
東京メトログループ環境基本方針

- ① 私たちは、エネルギー効率の高い交通手段である地下鉄の利便性の向上と利用促進を通じて、東京の環境改善に貢献します。
- ② 私たちは、エネルギーの効率的利用を心がけ、地球温暖化防止に努めます。
- ③ 私たちは、環境に優しい物品を積極的に使用し、資源消費や廃棄物の削減に努めます。
- ④ 私たちは、騒音や振動などの環境負荷の低減を図り、地域社会との調和を目指します。
- ⑤ 私たちは、環境に関連する法規制を遵守し、環境汚染の予防に努めます。

環境マネジメントシステムの運用

東京メトロでは、これまで部門ごとに実施してきた環境保全活動を全社的に推進するため、2005年度に環境マネジメントシステムを構築しました。このシステムは、「環境マネジメント推進体制」のもと、PDCA※サイクルの流れに沿って運用されています。環境基本方針に基づいて環境目標を設定し(Plan)、目標の達成に向けて全社員で活動し(Do)、活動の進捗状況を定期的に検証・評価し(Check)、必要により見直しを行う(Action)ことで、環境保全活動を継続的に改善しています。

※ PDCA : Plan (計画)、Do (実施)、Check (評価)、Action (改善)



グループ全体への拡大展開

東京メトログループ各社では、これまで事業活動に沿ってさまざまな環境保全活動を実施してきましたが、グループ全体としての環境負荷の把握や活動実績の取りまとめなど、グループ全体での環境マネジメントシステムの構築が課題となっていました。

そこで2007年12月から、東京メトロではグループ各社の活動状況などを調査し、グループ各社と協力して環境マネジメントシステムのグループ全体への拡大展開

に向けた取り組みを開始しました。2008年2月には、グループ各社の環境担当者を対象に、環境マネジメントシステムの運用に関する合同説明会を実施しました。

2008年4月からは、グループ共通の環境目標を設定し、グループ全体での環境マネジメントシステムの運用を開始しています。



合同説明会



環境基本方針・推進体制

環境教育による啓発

より良い環境保全活動に取り組むためには、その活動主体である社員一人ひとりの意識向上が欠かせません。2007年度は、新たに新入社員やグループ社員向けの環境教育を実施するなど教育対象を拡大し、より多くの社員へ環境保全に関する意識の浸透を図りました。

▶ 環境教育の実施状況

開催月	講座名	対象者
4月	新入社員研修「企業活動における環境保全」	新入社員
5月	新任指定職研修基本セミナー「企業活動における環境保全」	新任指定職など
5月	新任管理者研修基本セミナー「企業活動における環境保全」	新任課長補佐・現業長など
6月	鉄道総合技術アカデミー「鉄道を取り巻く環境」	営業部・運転部・車両部・工務部・電気部・建設部の社員
10～12月	東京メトログループ環境担当者教育「東京メトログループにおける地球環境保全への取り組みについて」	東京メトログループ各社の環境担当者
2月	東京メトログループ環境担当者合同説明会「東京メトログループにおける今後の環境保全活動について」	東京メトログループ各社の環境担当者

環境関連法規制の遵守状況

2007年度も、法規制の遵守状況の一斉点検を行い、環境関連法規制についての違反、訴訟などが発生していないことを確認しました。

ISO報告会による情報共有

東京メトロでは、地下鉄の建設工事などを担当する改良建設部においてISO14001※の認証を取得しています。1999年に認証取得して以来、毎年「環境報告会」として活動事例などの報告会を開催し、社内での情報共有を進めてきました。また、2004年のISO9001認証取得後は、「ISO報告会」として環境・品質に関する活動を報告しています。

環境マネジメントシステムと品質マネジメントシステムを車の両輪として効果的に運用することにより、人と地球に優しい地下鉄を目指します。



ISO 報告会

内部監査の実施

2007年度、環境マネジメントに関する業務の執行状況などについて内部監査を実施し、適正に行われていることを確認しました。

外部表彰の受賞

2008年6月、東京メトロは「環境保全功労者」関東運輸局長表彰を受賞しました。本表彰は、事業経営の環境保全に関する活動に顕著な功績のあった事業者を表彰するものです。今回の受賞は、環境に配慮した列車の運行や駅施設の省エネルギー化、建設工事におけるリサイクルの推進などが高く評価されたことによるものです。



表彰式

※ ISO14001：国際標準化機構 (International Organization for Standardization) による環境マネジメントシステムの国際規格です。

鉄道と環境

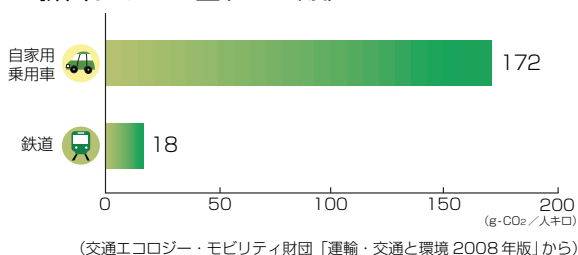
鉄道と自家用車の「ひと1人を1km運ぶために排出するCO₂量」を比較すると、表のとおり、鉄道は自家用車の約10分の1となります。つまり優れた輸送効率をもつ鉄道は環境にやさしい交通手段であり、自家用車から鉄道利用へのシフトが地球温暖化防止に資することは明らかです。

一方で鉄道は、列車の運行や駅構内の照明、エスカレーター、冷房装置の使用などに電力をはじめとする多量なエネルギーが必要であり、環境へのインパクトが大きいことも事実です。

実際に東京メトロでも、鉄道事業の運営をはじめとする事業活動に伴い、2007年度では約54万トンのCO₂を排出しています。これは一般家庭の約10万4千世帯分にも相当します。

以上を踏まえて東京メトロでは、環境にやさしい交通手段である鉄道の利便性の向上と利用促進を通じて、より多くのお客様に鉄道をご利用いただき、社会全体の

観点から地球温暖化防止に貢献していきたいと考えています。また同時に、列車の運行をはじめとする事業活動に伴うエネルギー使用量の削減を図るため、省エネルギー型の車両を導入するなどのさまざまな環境保全活動に取り組んでいます。

▶ ひと1人を1km運ぶために排出するCO₂量 (2006年度)



環境目標と取り組み実績

取り組みテーマごとに具体的な目標を設定し、計画的に活動を進めて

環境目標と取り組み実績

東京メトロでは、「地球温暖化防止」や「廃棄物の削減」など、環境問題に対応した「取り組みテーマ」ごとに詳細な環境目標を設定し、計画的に活動を進めています。2007年度の取り組み実績は下表のとおりとなり、概ね目標を達成することができました。2008年度からは、環境マネジ

▶ 環境目標と実績

取り組みテーマ	環 境 目 標	2007年度	
		目 標	実 績
地球温暖化防止	省エネ活動の推進	省エネ活動の推進	空調温度の適正管理等省エネルギー活動を実施
	環境配慮型車両の導入	新造車両の導入／140両 制御装置更新／52両	10000系新造車両を導入／140両 制御装置更新（VVVF化）工事を実施／52両
	環境に配慮した列車運行の実施	経済運転の実施 回送運行距離の縮減	動力車操縦者養成時等に経済運転（惰行運転の活用等）に関する教育を実施 ダイヤ改正時に回送運行距離を縮減
	低公害車の導入	低公害車の導入／12台	自動車導入・更新時にハイブリッド車等の低公害車を導入／13台
	環境に関するイベントの実施	東京メトロ沿線ウォーキング・スタンプラリーの実施	東京メトロ沿線ウォーキング・スタンプラリーを実施
	環境配慮型駅設備の導入	自動運転装置付エスカレーターの導入／20台	副都心線各駅へ微速待機型エスカレーター設備を導入／稼働は2008年6月～
		氷蓄熱システム設備の導入／7駅	駅の空調システムに、夜間電力を用いて製氷し、昼間の冷房に使用する氷蓄熱システムを導入／1駅導入・稼働、副都心線6駅の稼働は2008年6月～
		インバーター式照明機器の導入／4駅	駅の照明機器に高効率インバーター式機器を導入／工事計画変更により2駅へ導入
		—	—
	受変電・送電効率の向上	高効率変圧器の導入／16電気室	電力ロスを低減する高効率変圧器を導入／工事計画変更により5電気室へ導入
		力率改善用進相コンデンサの導入／2変電所	無効電力と呼ばれる電力のロスを軽減するためのコンデンサ（蓄電器）を導入／2変電所
	自然エネルギーの活用	太陽光発電システムの導入／1式	地上駅屋根への太陽光発電システム導入工事を実施／工事計画変更により稼働は2008年9月～
廃棄物の削減	廃棄物管理の推進	廃棄物管理の推進	駅・事務所等での分別収集を徹底、リサイクルを促進
	使用済み乗車券のリサイクル	乗車券のリサイクル／リサイクル率100%	お客様の使用済み乗車券・カード類等をリサイクル／リサイクル率100%
	建設副産物のリサイクル	建設副産物のリサイクル ／建設発生土・アスファルト塊・コンクリート塊：100% ／建設汚泥：70%	副都心線建設工事等において、建設副産物をリサイクル ／建設発生土・アスファルト塊・コンクリート塊：100% ／建設汚泥：100%
	車両のリサイクル	車両用蛍光管のリサイクル／リサイクル率100%	使用済みの車両用蛍光管をリサイクル／リサイクル率100%
環境に優しい物品の使用 ・ 資源消費の削減	グリーン購入の推進	グリーン購入の推進／実施率97.5%	事務用品等購入時にグリーン購入を実施／実施率99.1%
	紙使用量の削減	紙使用量の削減／2006年度比1%削減	両面・集約印刷等、紙資源の効率的な使用方を徹底／2006年度比1.2%削減
	水資源の効率的な使用	車両自動洗浄機再利用水の活用／再利用水使用率85%以上	車両自動洗浄機において再利用水を活用／再利用水製造装置の一時的な故障により、再利用水使用率83.2%
		トンネル内湧水の活用	トンネル内湧水の河川放流を実施
		駅トイレへの節水栓の設置／9駅9カ所	駅トイレへの節水栓の設置工事を実施／工事計画変更により8駅8カ所へ設置
騒音・振動の低減	車両における騒音・振動の低減	車両走行状態監視装置の運用	車輪のフラットによる振動発生状況を監視し、随時車輪転削を実施
		摩擦調整材噴射装置の導入	車両側から摩擦調整材を噴射させ、騒音を低減させる装置の導入研究を実施
		車両用低騒音型コンプレッサーの導入／42台	10000系新造車両に低騒音型のスクロール式コンプレッサーを導入／42台
	軌道における騒音・振動の低減	防振まくらぎの敷設促進／2.3km 弾性型締結装置の導入	銀座線・丸の内線・日比谷線・東西線・千代田線の各線にて防振まくらぎ敷設工事を実施／工事計画変更により1.8km敷設 荒川・中川橋りょうへ騒音・振動対策型のレール締結装置を導入
環境汚染の予防	有害物質の厳正管理・適正処理	騒音・振動対策型建設機械の活用	工事において低騒音・低振動型建設機械（バックホウ・クレーン）を活用
		PCB廃棄物の早期・適正処理	PCB処理工場の受入停止により処理実績なし
		アスベストの厳正管理・適正処理	廃棄処分車両、厚生施設におけるアスベスト撤去工事を実施
	新冷媒化の推進	VOCの削減／削減量860kg 空調機等における新冷媒化の推進／新冷媒化台数447台	橋りょう及び駅構内塗装工事において、低VOC塗料を使用／削減量1,149kg 駅冷房装置、車両冷房装置等の冷媒更新工事を実施／新冷媒化台数448台
環境意識の啓発	環境教育の実施	環境教育の実施／280名	各種研修時等に社員への環境教育を実施／317名

います。

メントシステムのグループ拡大展開を踏まえ、グループ全体での目標を設定し、その達成に向けた活動に取り組んでいます。

グループ共通目標 目標達成度： 未着手 未達成 達成

		2008年度	詳細内容 掲載ページ
目標達成度	目 標		
	空調温度の適正管理等省エネルギー活動の実施		28
	10000系新造車両の導入／70両、9000系新造車両の導入／6両		27
	制御装置更新（VVVF化）工事の実施／42両		27
	動力車操縦者養成時等に経済運転（惰行運転の活用等）に関する教育の実施		27
	タイヤ改正時に回送運行距離が最小限となるよう配慮		27
	自動車導入・更新時におけるハイブリッド車等低公害車の導入／14台		28
	東京メトロ沿線ウォーキング・スタンプラリー（東京メトロ線内・他社共同企画）の実施		27
	副都心線各駅での微速待機型エスカレーターの稼動／6駅		28
	氷蓄熱システム空調設備の導入・稼動／副都心線6駅、その他1駅		07・08・28
	駅の照明機器に高効率インバーター式機器の導入／10駅		28
—	副都心線各駅等へのLED式案内看板等の導入／10駅		07
—	地域熱供給会社から冷水を購入し、空調に使用する地域冷暖房システムの導入／1駅		28
	電力ロスを低減する高効率変圧器の導入／21電気室		28
	—		28
	地上駅での太陽光発電システムの稼動／1式（北綾瀬駅）		28
	分別収集の徹底、リサイクルの促進		29
	お客様の使用済み乗車券・カード類等のリサイクル／リサイクル率100%		29
	工事における建設副産物のリサイクル ／建設発生土・アスファルト塊・コンクリート塊：100% ／建設汚泥：70%		06・30
	車両用蛍光管のリサイクル／リサイクル率100%		30
	グリーン購入の実施／実施率97.5%		31
	紙使用量の削減／2006年度比1%削減		31
	車両自動洗浄機における再利用水の活用／再利用水利用率85%以上		31
	トンネル内湧水の河川放流		31
	駅トイレへの節水栓の設置／19駅23カ所		31
	車両走行状態監視装置の運用		32
	摩擦調整材噴射装置の導入試験・研究の実施		32
	新造車両に低騒音型スクロール式コンプレッサーの導入／23台		32
	防振まくら敷設工事の実施／22km		32
	橋りょう部への騒音・振動対策型レール締結装置の導入		32
	工事における低騒音・低振動型建設機械の活用		06・28
	PCB廃棄物の早期・適正処理		33
	アスベストの厳正管理・適正処理		33
	橋りょう及び駅構内塗装工事における低VOC塗料の使用／削減量2,000kg		33
	車両及び駅における空調機等の新冷媒化／新冷媒化台数280台		33
	社員への環境教育の実施／280名		22



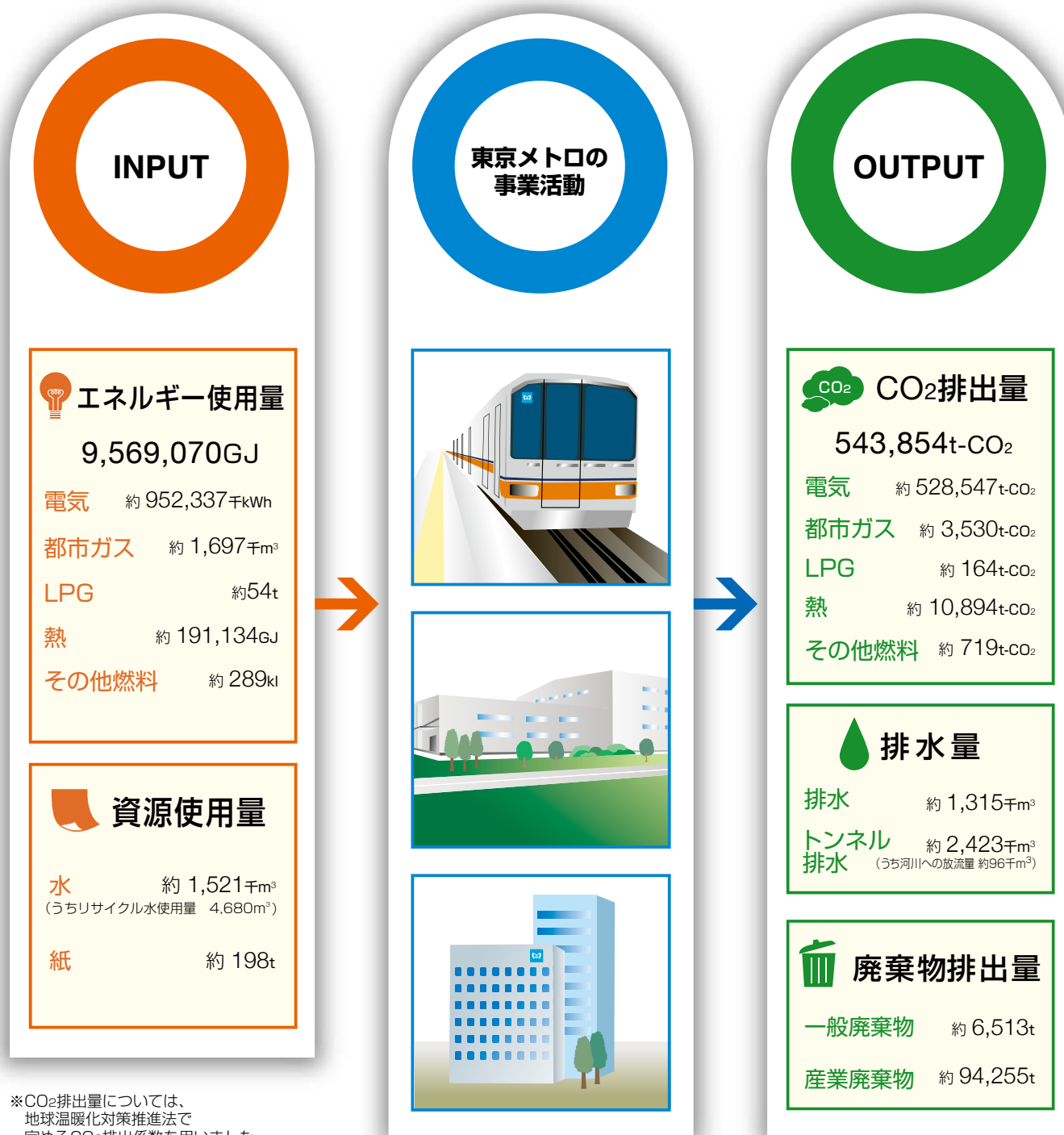


事業と環境の関係

事業活動に伴う環境への負荷を定量的に把握し、
環境への取り組みの基礎としています。

事業と環境の関係

●対象範囲：東京メトロ単体の鉄道・駅及びその他関連施設、事務所 ●対象期間：2007年4月1日～2008年3月31日



※CO₂排出量については、
地球温暖化対策推進法で
定めるCO₂排出係数を用いました。



地球温暖化を防止するために

環境配慮型車両の導入や自然エネルギーの活用など、地球温暖化の防止に向けた活動に取り組んでいます。

地球温暖化を防止するために

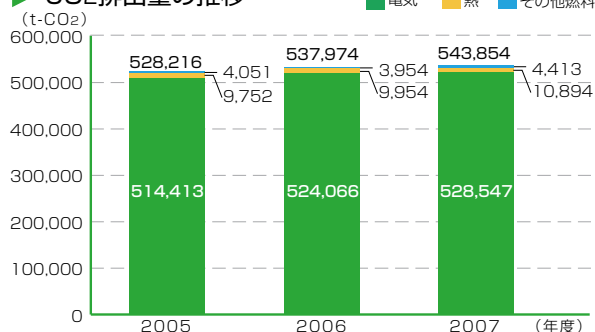
2007 年度目標

- 省エネ活動の推進
- 環境配慮型車両の導入
 - ・新造車両の導入 (140 両) ・制御装置更新 (52 両)
- 環境に配慮した列車運行の実施
 - ・経済運転の実施 ・回送運行距離の縮減
- 低公害車の導入 (12 台)
- 環境に関するイベントの実施
 - ・沿線ウォーキング・スタンプラリーの実施
- 環境配慮型駅設備の導入
 - ・自動運転装置付エスカレーターの導入 (20 台)
 - ・氷蓄熱システム設備の導入 (7 駅)
 - ・インバーター式照明機器の導入 (4 駅)
- 受変電・送電効率の向上
 - ・高効率変圧器の導入 (16 電気室)
 - ・力率改善用進相コンデンサの導入 (2 変電所)
- 自然エネルギーの活用
 - ・太陽光発電システムの導入 (1 式)

CO₂ 排出状況

エネルギーの使用に伴う CO₂ 排出量は、右図のとおり「電気」の使用によるものが東京メトロ全体の約 97% を占めており、そのうち約 99% が鉄道事業によるものです。

2007 年度も、環境配慮型車両の積極的な導入などの省エネルギー施策を推進しましたが、副都心線開業に向けた試運転の実施や、社会的要請であるバリアフリー設備の増設などの影響により、CO₂ 排出量は 2006 年度に比べ 5,880 トン (約 1%) 増加しており、今後も更なる省エネルギー施策の強化を進めていく必要があると考えています。

CO₂ 排出量の推移

環境効率性指標

列車運行の環境効率性

東京メトロでは、列車運行に伴うエネルギーの効率的な使用を図るため、「車両走行キロ当たりの電力使用量」を列車運行の環境効率性を示す指標として、その低減を目指しています。

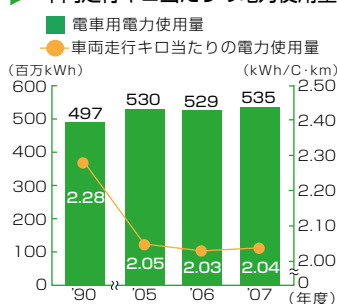
2007 年度は、副都心線開業に向けた試運転などにより電力使用量が増加したため、前年度に比べわずかに増加しましたが、基準年である 1990 年度に比し約 10% の低減となりました。

旅客輸送の環境効率性

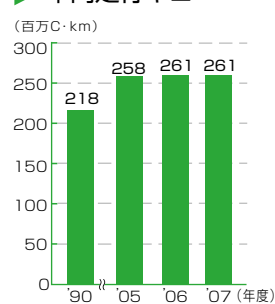
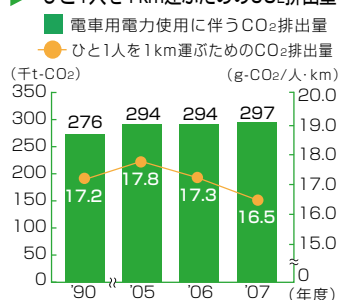
東京メトロでは、環境にやさしい交通手段である鉄道事業の特性を踏まえ、「ひと 1 人を 1km 運ぶための CO₂ 排出量」を指標として、旅客輸送の環境効率性の更なる向上を目指しています。

2007 年度は、旅客輸送量 (延人キロ) の増加により、「ひと 1 人を 1km 運ぶための CO₂ 排出量」は 16.5 g となり、基準年である 1990 年度に比し約 4% の低減となりました。

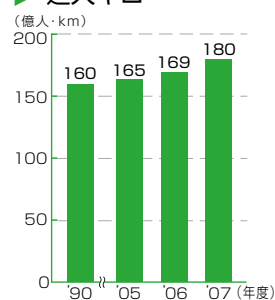
車両走行キロ当たりの電力使用量



車両走行キロ

ひと 1 人を 1km 運ぶための CO₂ 排出量

延人キロ





車両での取り組み

環境配慮型車両の導入

東京メトロにおける最大の使用エネルギーは電力であり、中でも列車の運行に使用する電力は、全体の50%以上を占めています。この電力使用量を削減するために、東京メトロでは、エネルギー効率に優れた環境配慮型車両の導入を進めています。

環境配慮型車両とは、以下の3点を満たす車両を指します。

① VVVFインバータ制御装置 ② 電力回生ブレーキ ③ アルミニウム車体

2007年度は、環境配慮型車両として新たに有楽町線・副都心線用の10000系新造車両140両を導入しました。また、既存の車両についても有楽町線及び千代田線の車両計52両について、環境配慮型車両への改良を実施しました。

これにより、2007年度末現在、東京メトロでは、全2,653両の車両のうち1,514両が環境配慮型車両となり、導入率は約57%となりました。

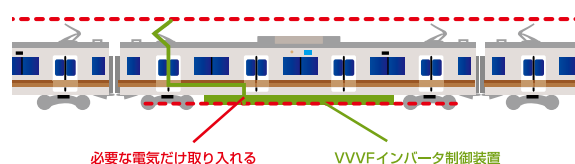


10000系車両

環境配慮型車両の仕組み

① VVVFインバータ制御装置

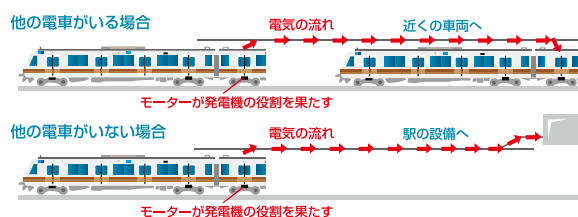
環境配慮型車両では、半導体素子を高速に入り切りして回転数に応じた最適な電圧と周波数を作り出せる「VVVFインバータ制御装置」を導入することで、必要な電気だけを取り込むことができるとなり、従来型車両に比べ電気を無駄なく利用することができます。



② 電力回生ブレーキ

電力回生ブレーキとは、ブレーキをかけた際に車両のモーターが発電機の役割を果たして発電される電気を、架線に戻して走行中の他の電車に送る仕組みです。

また、南北線では、電力回生ブレーキから送られた電力が、駅の照明やエスカレーターなどの駅設備でも使用されています。



③ アルミニウム車体

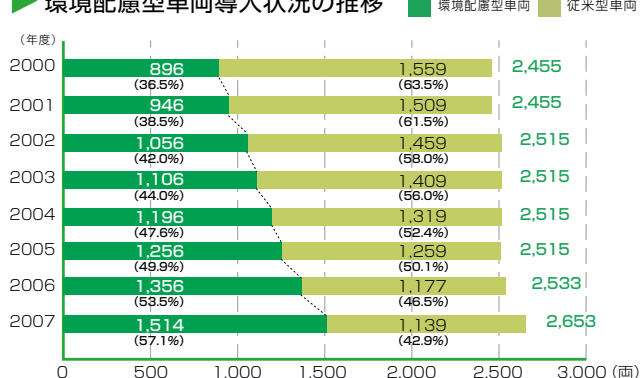
アルミニウムで造られた車体は、ステンレスなどで造られた車体に比べて軽いため、より少ないエネルギーで走行することができます。

東京メトロでは、全ての車両がアルミニウム車体となっています。



アルミニウム車体

環境配慮型車両導入状況の推移



環境に配慮した列車運行の実施

東京メトロでは、列車運行に係るエネルギーの削減を図るため、環境に配慮した列車の運行を実施しています。具体的には、列車を運転する動力車操縦者の養成時に、惰行運転の活用など、エネルギーの効率的な利用に資する運転方法について教育を実施しています。2007年度は、約200名に対して教育を行いました。

また、ダイヤの改正時には、回送運行の距離が最小限となるよう配慮しています。

環境に関するイベント等の実施

鉄道が環境にやさしい交通手段であるということを知っていただき、より多くのお客様にご利用いただけるよう、各種のイベントを開催しています。

2007年度は沿線の名所を徒歩で巡る「東京メトロ沿線ウォーキング」や私鉄6社共催の「花と寺めぐりスタンプラリー」を開催しました。

また、2007年夏から2008年春までの1年間、季節ごとに「環境にやさしい東京メトロでECO」ポスターを作成し、駅構内で掲出しました。

ポスターでは、マイカーから鉄道利用へのシフトが地球温暖化防止につながることを伝えとともに、四季を感じることでできる魅力的な沿線スポットや便利な乗車券を紹介しています。



東京メトロ沿線ウォーキング



「環境にやさしい東京メトロでECO」ポスター

施設・設備での取り組み

低公害車の導入

東京メトロでは、業務で使用する自動車にハイブリッド車などの低公害車を導入しています。2007年度はハイブリッド車を4台、低排出ガス車を9台導入しました。その結果、2007年度末の登録台数105台のうち、約63%の66台が低公害車（うちハイブリッド車29台）となっています。

また、副都心線建設工事などで使用した工事用車両についても、天然ガス車を導入、建設機械にも電動化掘削機械（テレスコなど）を導入し、排出ガスだけでなく騒音や振動の低減も図っています。



電動化掘削機械
(左：テレスコ、右：バックホウ)

環境配慮型駅設備の導入

東京メトロでは、地下鉄という事業特性上、エスカレーターや冷房用空調機器、照明など多くの電気設備が必要となります。これらの設備で使用する電気エネルギーの削減を図るため、各種の環境に配慮した駅設備を導入しています。

● 自動運転装置付エスカレーターの導入

お客様が近づくと、センサーが感知し作動する自動運転装置付エスカレーターを導入しています。一定時間お客様の利用のない際に、停止状態となる「完全停止型」のものと、微速運転となる「微速待機型」のものがあり、新たに開業した副都心線の各駅にも、これらのエスカレーターを導入しました。



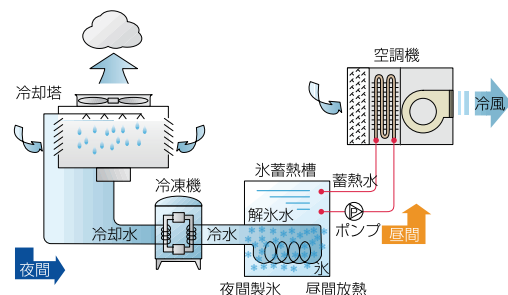
自動運転装置付エスカレーター

● 氷蓄熱システムの導入など

氷蓄熱システムは、夜間の電力を利用して氷を製造して蓄え、これを昼間の駅冷房などに活用するもので、化石燃料の使用率が大きい昼間の電力量削減、CO₂排出量抑制を図ることができます。丸ノ内線新大塚駅、有楽町線池袋・江戸川橋駅、半蔵門線清澄白河・住吉・押上駅に導入されており、2007年度には、新たに南北線の王子神谷駅にも導入しました。

また、一部の駅では地域冷暖房システムを導入し、地域熱供給会社から送られた冷水を活用して冷房を行っています。（2007年度末現在、35駅に導入）

▶ 氷蓄熱空調システム図



● インバーター式照明機器の導入など

地下という環境のため、駅構内やトンネル内には多くの照明機器が必要となります。駅構内では、照明機器の更新時に高効率のインバーター式照明機器など、電力効率に優れた照明機器を導入しています。

また、駅構内の各種表示機器については、LED方式の表示機器を導入し、使用電力量の削減を図っています。



インバーター式照明機器



LED方式の案内表示

受変電・送電効率の向上

東京メトロでは、列車の運行から駅の電気設備に至るまで、多様な用途で電気を使用しています。これらの電気の受変電・送電に当たり、電力のロス进行を最小化するなど、効率的な電力の使用に向けて、さまざまな工夫を凝らしています。

● 高効率変圧器の導入

高効率変圧器は、従来の変圧器よりも電力のロスが少ないものです。東京メトロでは2006年度から導入を開始しており、2007年度は、東京駅・銀座一丁目駅など5カ所の電気室に導入しました。



高効率変圧器

● 力率改善用進相コンデンサの導入

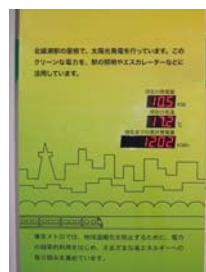
力率改善用進相コンデンサとは、無効電力と呼ばれる電力のロスを軽減するために設置されるコンデンサ（蓄電器）で、効率的に電力を使用することが可能になります。2007年度は、新たに2カ所の変電所に導入しました。

自然エネルギーの活用

環境にやさしいクリーンな自然エネルギーの活用に向けて、東京メトロでは、2008年9月に太陽光発電システムを千代田線北綾瀬駅に導入しました。太陽光発電パネルをホーム屋根上に設置し、晴天時には最大20kWの電力を供給することができます。また、駅ホームには表示装置を設置し、リアルタイムで発電の状況をご覧ください。ことができます。



太陽光発電パネル



表示装置

省エネ活動の推進

日本の温室効果ガスを1990年比6%削減しようという「京都議定書」の目標達成に向けて、政府が「国民運動」として位置付けている「チーム・マイナス6%」に企業として参加し、冷暖房の温度調整、アイドリングストップなど日常レベルでの省エネ活動を社員一人ひとりに徹底しています。



廃棄物を削減するために

グループ全体で、廃棄物の削減・資源の有効利用に努め、循環型社会の実現に貢献しています。

廃棄物を削減するために

2007年度目標

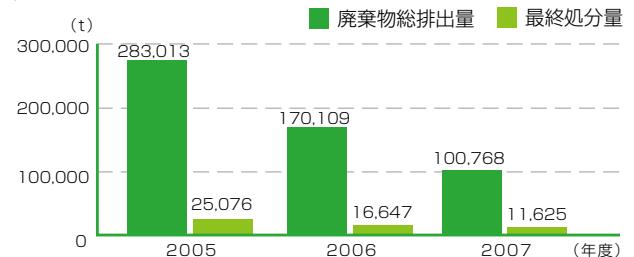
- 廃棄物管理の推進
- 建設副産物のリサイクル（発生土等 100%、建設汚泥 70%）
- 使用済み乗車券のリサイクル（100%）
- 車両のリサイクル
・ 車両用蛍光管のリサイクル（100%）

廃棄物排出状況

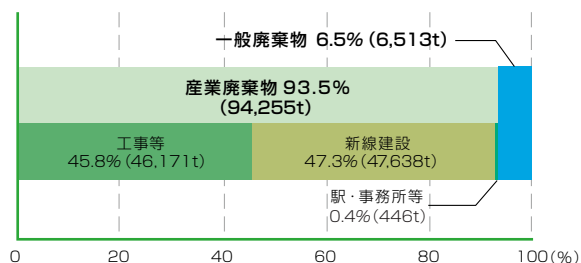
東京メトロから排出される廃棄物には、主に駅や事務所から排出されるものと、工事で排出されるものがあります。そのうち副都心線建設を含めた工事から出る廃棄物が全体の90%以上と大半を占めています。

2007年度の排出状況は右図のようになり、2006年度比で総排出量は約40%、最終処分量は約30%の削減となりました。これは副都心線建設工事の進捗により、工事から出る廃棄物が減少したためです。

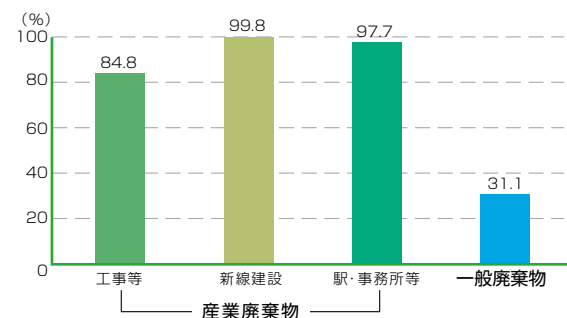
廃棄物の総排出量と最終処分量



廃棄物総排出量の内訳



内訳別リサイクル率



駅・事務所での取り組み

乗車券のリサイクル

お客様にご使用いただく乗車券は、普通乗車券や回数券などの紙製のものと、定期券やカードなどのプラスチック製のものに分類されます。

東京メトロでは、これらの乗車券を100%リサイクルしており、紙製のものはトイレトペーパーに、プラスチック製のものは固形燃料としてリサイクルしています。



乗車券をリサイクルしてできたトイレトペーパー

駅ゴミ分別収集の推進

駅で発生するゴミについては、1992年から「紙くすなど」「新聞・雑誌」「空きカン・空きビン」の分別回収ボックスによる分別収集を推進してきました。

2005年4月からは、防犯上の観点から分別回収ボックスの中身が見えるようにし、設置場所も各駅の改札口付近にしています。

更に、全ての資源ゴミをリサイクルしていることを示すシールを貼付し、お客様の分別意識の向上を図っています。



透明な分別回収ボックス

事務所ゴミのリサイクル

本社・グループ各社の事務所では、分別収集・リサイクルを推進しています。本社では廃棄物を13種類のリサイクル用途ごとに分別し、社員による分別収集とリサイクルを徹底しています。

更に、制服など被服類のリサイクルも進めています。

車両での取り組み

車両用蛍光管のリサイクル

車両に使われている蛍光管のリサイクルを進めています。2007年度は20,500本のリサイクルを実施し、リサイクル率は100%となりました。

車両のリサイクル性向上

東京メトロでは、資源の有効利用を図るため、リサイクルしやすい車両の導入に努めています。2004年からは、車体に使われるアルミニウム合金の種類を全て統一しています。それ以前に製造された初期型アルミ車両が廃車される場合は、そのアルミを自動車部品にリサイクルしています。

また、座席についても、クッション材をリサイクル可能なポリエステル繊維製に更新するなど、車両全体のリサイクル性向上に努めています。

車両の再利用

各路線で使用した旧型車両は、適切なメンテナンスの後、長野電鉄やアルゼンチンのメトロビアスなど、国内や海外のさまざまな鉄道で再利用されています。



メトロビアス

設備・工事での取り組み

自動改札機の再資源化

2005年度から更新が必要となった自動改札機を再資源化しています。

再資源化を確実に実施するために、解体作業は人の手で行われ、電線や廃プラなどに分別されます。更に異物の除去や破碎など、再利用しやすい形にし、銅原料や建材などにリサイクルされます。

▶ 再資源化の内容

分別種類	リサイクル内容
電線	銅原料、杭、ハンガー等
廃プラ	プラスチック原材料、高炉還元材等
構造体	鉄筋(建材)、銅原料、アルミ原料等
基板	貴金属、鉛、セメント原材料等
筐体	鉄筋(建材)等



自動改札機 解体前



自動改札機 解体中

建築工事廃棄物の発生抑制

駅のトイレなどの改修工事を行う際には、コンクリートの塊などが発生します。

東京メトロでは、これらの再利用を推進し、資源を有効に活用しています。



再利用されるコンクリート塊

グループ会社の取り組み

建設工事に伴う建設副産物のリサイクル

メトロ開発㈱では、地下鉄建設での豊富な経験で培ったリサイクル技術を活かして、環境調和型商品の開発・販売などを行っています。

副都心線の建設工事で発生する泥土については、「Mハード※1」として改質処理を行った上で、東京臨海地域の商業地区造成などのリサイクル事業に活用されています。

また、シールド工事で発生する余剰泥水については、流動化処理土「Mソイル※2」としてリサイクルした上で、開削工事の埋め戻しやインポート材などとして再利用し、産業廃棄物処理を副都心線の建設プロジェクト内で完結させています。



リサイクル施設

※1 Mハード:さまざまな種類の建設汚泥を、わずか5分間で粒状固化し、再生土としてリサイクルした建設汚泥改質材です。

※2 Mソイル:泥水式シールドや泥土圧式シールドから発生する建設汚泥を、埋め戻しなどの用途に応じてリサイクルした流動化処理土です。

食品廃棄物のリサイクル

(株)メトロフードサービスでは、社員食堂などから排出される食品廃棄物のリサイクル活動に取り組んでいます。

食品廃棄物を排出する社員食堂など4カ所に生ゴミ処理機を設置して処理を行い、引き取り先の農地にて土壌改良剤として有効活用されています。



生ゴミ処理機

ゴルフ練習場での活動

(株)メトロスポーツは、ゴルフ練習場「メトログリーン東陽町」を運営・管理しています。

「メトログリーン東陽町」では、雨水を地下ピットに貯水して、天然芝の水まきや水流を使った集球に活用するなど、環境に配慮した運営に努めています。また、人工芝の廃材を再利用して送球設備内のボール落下音を低減するなど、騒音対策にも力を入れています。

更に、防球ネット更新の際に交換したネットは、近隣の企業や学校で、カラス避けやボールの飛び出し防止用のネットなどとして再利用されています。



騒音低減マット



資源消費を削減するために

限りある資源を有効に活用するため、
全社をあげて工夫を重ねています。

資源消費を削減するために

2007年度目標

- グリーン購入の推進 (実施率 97.5%)
- 紙使用量の削減 (2006 年度比 1% 減)
- 水資源の効率的な使用
 - ・ 車両自動洗浄機再利用水の活用 (85%)
 - ・ トンネル内湧水の活用
 - ・ 駅トイレへの節水栓の設置 (9 駅 9 カ所)

積極的なグリーン購入

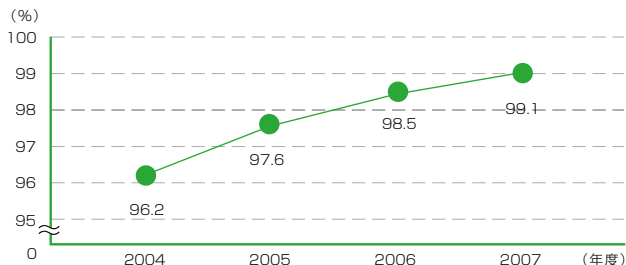
東京メトロでは、環境にやさしい物品を積極的に使用するため、事務用品をはじめとする物品の購入時に、以下の7点に配慮した「グリーン購入」を推進しています。

グリーン購入のための配慮事項

- ① 必要性の検討
- ② 環境情報の入手・活用
- ③ 環境汚染物質への配慮
- ④ 省資源・省エネルギーへの配慮
- ⑤ 長期使用性・再利用可能性への配慮
- ⑥ 再生材料等の使用への配慮
- ⑦ 処理・処分の容易性への配慮

2007年度のグリーン購入実施率は99.1%となり、2006年度よりも0.6ポイント上昇しました。今後もこの水準の維持に努めていきます。

▶ グリーン購入実施率の推移



紙使用量の削減

2007年度の紙の使用量は、198トンでした。全社的な両面・集約印刷の再徹底などを実施したことにより、紙の使用量は2006年度比で約2.3トン(1.2%)削減することができました。今後も社内情報ネットワークの活用による資料の電子化などを推進し、紙使用量の更なる削減に取り組めます。

車両自動洗浄機での水の再利用

東京メトロでは、車両の自動洗浄機で再利用水を使用しています。2007年度は、綾瀬工場の再利用水製造装置の一時的な故障により、再利用水の利用率は83%となりました。



車両自動洗浄機



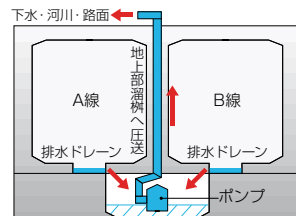
台車洗浄装置

トンネル内湧水の活用

東京メトロでは、地下鉄トンネル内の湧水を活用し、水辺環境の回復やヒートアイランド現象の緩和のため、河川局からの要請も受けて、河川への放流を行っています。

2007年度は、日比谷線の恵比寿ポンプ室から渋谷川に約9万6千㎡を放流しました。

▶ トンネル内湧水の放流 イメージ図



河川への放流

駅トイレへの節水栓の設置

東京メトロでは、お客様にご利用いただく駅トイレでの節水に取り組んでいます。トイレの改修工事に合わせて節水栓の設置を進めており、2007年度は8駅8カ所のトイレに設置しました。



騒音・振動を低減するために

乗り心地の向上と沿線環境の改善のために、
さまざまな騒音・振動対策を実施しています。

騒音・振動を低減するために

2007年度目標

- 車両における騒音・振動の低減
 - ・車両走行状態監視装置の運用
 - ・摩擦調整材噴射装置の導入
 - ・車両用低騒音型コンプレッサーの導入(42台)
- 軌道における騒音・振動の低減
 - ・防振まくらぎの敷設促進(2.3km)
 - ・弾性型締結装置の導入
- 工事における騒音・振動の低減
 - ・騒音・振動対策型建設機械の活用

ロングレール化の推進

列車の走行時に発生する騒音や振動を低減し乗り心地の向上を図るために、東京メトロでは、レールを長くして継目を減らす「ロングレール化※」を推進しています。

ロングレールにするには一定の条件が必要ですが、敷設可能な区間については全てロングレール化するよう、交換時期に合わせて敷設を進めています。



ロングレール

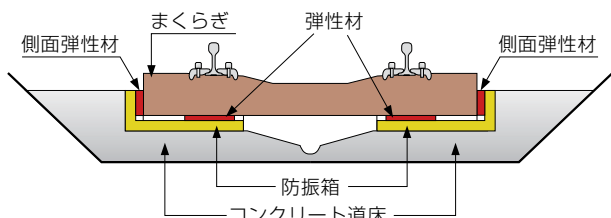
※ロングレール化：標準25mのレールを溶接によって200m以上つなぎ合わせることを指します。

防振まくらぎの敷設

防振まくらぎとは、まくらぎとコンクリート道床の間にゴム製の弾性材を入れたものです。弾性材によって、列車走行時に発生する振動が周囲に伝わるのを軽減することができます。

2007年度は、工事計画の見直しにより1.8kmの敷設工事を実施しました。

▶ 防振まくらぎの一般断面図



弾性型締結装置の導入

弾性型締結装置は、ばねやゴムを利用してレールをまくらぎに固定する装置で、従来の締結装置よりも振動や騒音を低減することができます。

2007年度は荒川・中川橋りょうへ導入しました。

車両振動検知装置の設置

列車の車輪にフラットと呼ばれる摩耗が生じると、振動により乗り心地の低下、騒音の発生を招きます。東京メトロでは、各路線の線路脇に振動測定データ記録装置を設置し、列車の振動レベルを監視することでフラットを早期に発見し、車輪の削正など迅速な騒音低減措置を講じています。

レール削正車による整形

急曲線に形成されるレールの凹凸については、レール削正車による整形を随時実施しています。



レール削正車

摩擦調整材噴射装置の導入

カーブでのレールと車輪の接触による騒音や摩耗の発生などを低減するために、東京メトロでは列車の運行状態に合わせて「摩擦調整材」をレールに噴射し、車輪とレールの摩擦状態をコントロールする車上装置を研究開発しています。



摩擦調整材の噴射の様子

車両用低騒音型コンプレッサーの導入

コンプレッサーは空気を圧縮する機械で、圧縮された空気は車両の扉の開閉やブレーキ装置の作動などに使用されています。コンプレッサーの稼動時に発生する騒音を低減するために、東京メトロでは低騒音型のコンプレッサーの導入を進めており、2007年度は10000系新造車両に42台を導入しました。



環境汚染を予防するために

有害化学物質の適正な管理と処理に努めています。

環境汚染を予防するために

2007年度目標

- 有害物質の厳正管理・適正処理
 - ・ PCB 廃棄物の早期・適正処理
 - ・ アスベストの厳正管理・適正処理
- VOC の削減 (860kg)
 - 新冷媒化の推進
 - ・ 空調機等における新冷媒化の推進 (447台)

PCB 廃棄物の適正処理

東京メトロでは、コンデンサや安定器などに含まれる PCB※を厳正に保管し、法に基づき必要な毎年度の届出を実施しています。また、環境リスクの低減を図るため、可能な限り早期の処理を目指しています。

2007年度は唯一の受け入れ先である処理工場の受入停止により、処理実績はありませんでした。

※ Polychlorinated Biphenyls (ポリ塩化ビフェニル)：工業的に合成された化合物で、絶縁油などに使われてきましたが、人体に悪影響があることがわかり、1974年に製造が禁止されています。

アスベストの厳正管理・適正処理

車両について

車両の断熱材に微量に含まれるアスベストについては、飛散の可能性がないことが確認できましたが、車両の廃棄時には飛散防止処置を行い、アスベスト含有品を撤去した上で、解体処理を行うこととしています。

2007年度は廃棄処分となる車両20両に対し、アスベストの撤去工事を実施しました。今後は、撤去工事にあたって発生する騒音に留意し、防音設備の設置を進め、アスベストの厳正な処理を実施していきます。

その他建物について(馬込住宅)

2006年度に、労働安全衛生法施行令・石綿障害予防規則の改正に基づく調査を実施した結果、厚生施設の一部で使用されている吹付け材に、基準を超えるアスベストが検出されました。2007年度は、当該施設の解体工事を行い、アスベストの厳正な処理を実施しました。

土木学会「環境賞」を受賞

2008年5月、東京メトロの実施した「地下鉄営業線内におけるアスベスト除去」が、土木学会「環境賞」を受賞しました。本表彰は、環境への負荷を低減する画期的な業績やプロジェクトを表彰するものです。

今回の受賞は、地下鉄という空間的・時間的に制約の多い中、新たに開発した装置により、確実にトンネル内のアスベストを除去したことが高く評価されたことによるものです。

VOCの削減

東京メトロでは、光化学スモッグの発生原因の一つである揮発性有機化合物 (VOC) の排出削減に取り組んでいます。屋外構造物の塗装などに伴うVOCの削減を図るため、2007年11月に東西線新砂町高架橋において6種類の低VOC塗料を試験塗装した結果、VOCを約35～97%削減することができました。

この結果を踏まえ、2008年1月からは、日比谷線蛇崩川橋りょうにおいても低VOC塗料での塗装を実施しました。

これらにより、2007年度は約1トンのVOCを削減することができました。



新砂町高架橋



蛇崩川橋りょう

新冷媒化の推進

駅構内用、車両用冷房装置で使用している冷媒を、指定フロンからオゾン層を破壊しない代替フロンへ更新しています。2007年度は、448台の冷房装置の冷媒を更新しました。

保線大型機械車への粒子状物質減少装置の設置

保線用大型車の作業時には、ディーゼルエンジンから大気汚染の原因となる粒子状物質が排出されます。東京メトロでは、これらの排出を低減するため、保線大型機械車に「粒子状物質減少装置」を設置しています。



保線大型機械車

電力機器用絶縁油の削減

電力関連機器用の絶縁油の使用量を削減するため、樹脂モールド変圧器、あるいは絶縁ガスを使用した製品や、真空遮断器への代替を進めています。



環境保全活動のコストと効果を測定、しっかり把握して経営に反映します。

環境会計

東京メトロでは、環境保全活動に伴うコストと効果を把握するため、環境省「環境会計ガイドライン2005年版」及び(社)日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」を参考にしながら、環境会計を導入しています。環境会計については、今後、経営の判断材料として活用できるよう継続的に改善していきます。

▶ 環境保全コスト

(単位：千円)

（単位：千円）

分類		主な取り組み内容	投資額	費用額
事業エリア内コスト	公害防止コスト	騒音・振動の低減、アスベストの厳正管理・適正処理、VOCの削減	960,857	171,985
	地球環境保全コスト	環境配慮型車両・低公害車・氷蓄熱システム設備・インバーター式照明機器・高効率変圧器・力率改善用進相コンデンサの導入、空調機等における新冷媒化の推進	4,320,921	39,779
	資源循環コスト	駅ゴミ・事務所ゴミ・被服・乗車券・車両用蛍光灯・建設副産物等のリサイクル・適正処理、駅トイレへの節水栓の設置	312,726	1,033,449
	小計		5,594,504	1,245,213
上・下流コスト		グリーン購入の推進	0	331,870
管理活動コスト		環境マネジメントシステムの運用、社会環境報告書の作成・発行	0	37,418
研究開発コスト		摩擦調整材噴射装置の導入	0	8,238
社会活動コスト		環境に関するイベントの実施	0	15,755
環境損傷対応コスト		—	0	0
合計			5,594,504	1,638,494

▶ 環境保全効果

区分	内容	効果
地球温暖化防止	低公害車の導入による燃料削減量(CO ₂ 削減量)	ガソリン：0.4kl (0.9t-CO ₂)
廃棄物の削減	駅・事務所ゴミのリサイクル量(リサイクル率)	2,290t (36.0%)
	乗車券のリサイクル量(リサイクル率)	142t (100.0%)
	建設副産物のリサイクル量(リサイクル率)	47,541t (99.8%)
	グリーン購入実施率	99.1%
環境に優しい物品の使用・資源消費の削減	紙の削減量	2.3t
	車両自動洗浄機の再利用水使用量	4,680m ³
	トンネル内湧水の河川放流量	96,996m ³
	防振まくらぎの敷設距離	1.8km
騒音・振動の低減	VOCの削減量	1.1t
環境汚染の予防	空調機等の新冷媒化台数	448台

▶ 環境保全活動に伴う経済効果

(単位：千円)

区分	内容	金額
収益	鉄くず、古レール、古車輪、トロリー線、被覆電線などのリサイクルによる売却額	365,994
費用節減	低公害車の導入、車両自動洗浄機再利用水の活用、トンネル内湧水の活用による費用節減額	33,943
合計		399,937

- 集計範囲は、東京メトロ単体です。
- 対象期間は、2007年4月～2008年3月です。
- 集計単位の金額は、千円未満を切り捨てて表示しています。

- 環境保全コストの費用額には減価償却費は含んでいません。
- 環境保全活動に伴う経済効果は実質的效果のみを計上し推定的効果は算定していません。

社会 と 東京メトロ



全てのお客様にとって
安心で便利な地下鉄になるよう、
さまざまな取り組みを行っています。

便利な地下鉄を目指して

「東京メトロお客様センター」の取り組み

東京メトロでは、お客様からの声を貴重な情報として捉え、一括して管理するために「お客様センター」を設置しています。お客様からのお問い合わせに対応だけでなく、社内報などを通じて社内へのフィードバックも行っています。

「PASMO」や「Tokyo Metro To Me CARD」といった新サービスの導入時には、IC教育研修の実施や外線電話受付体制の強化により、お客様からのお問い合わせの増加に対応しています。

また、お客様センターの存在をより多くの方に知っていただくため、PRポスターの掲出も行っています。

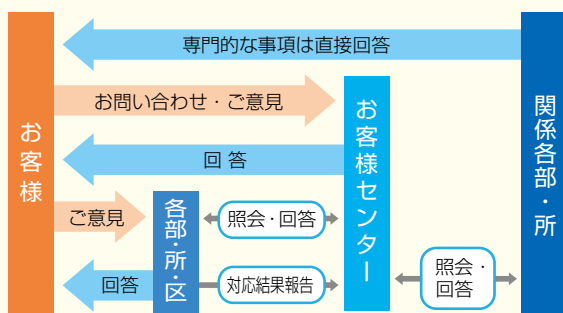


お客様センターPRポスター



お客様センター

お客様の声を聞く仕組み



「東京メトロお客様センター」

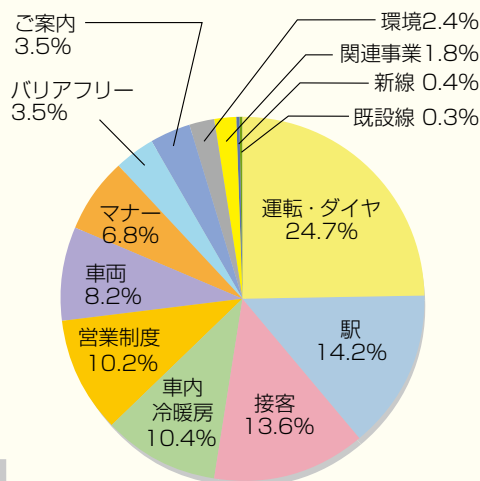
Tel : 03-3941-2004 Fax : 03-3941-2030
 お手紙 : 〒110-8614 東京メトロお客様センター係
 ホームページ
<http://www.tokyo-metro.jp/contact/goiken/index.html>

● 年中無休 ● 営業時間 9:00～20:00

お客様からの通信簿

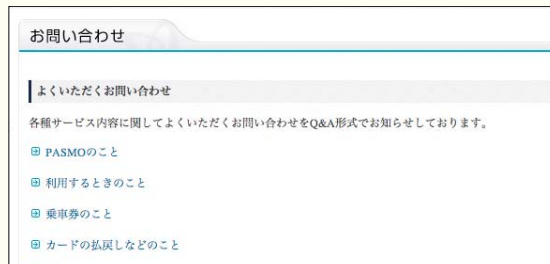
東京メトロでは、1年間に寄せられたお客様からの声を「お客様からの通信簿」としてまとめ、効率的なサービスの向上に役立てています。

2007年度に寄せられたお客様の声は106,608件(前年度比13.2%増)、そのうちご意見・ご要望は7,893件(前年度比0.5%増)でした。ご意見・ご要望についての内訳は下記のようになっています。



よくいただくお問い合わせをホームページで紹介

PASMOや乗車券についてなど、よくいただくお問い合わせについては、ホームページでQ&A形式で紹介しています。



ホームページ

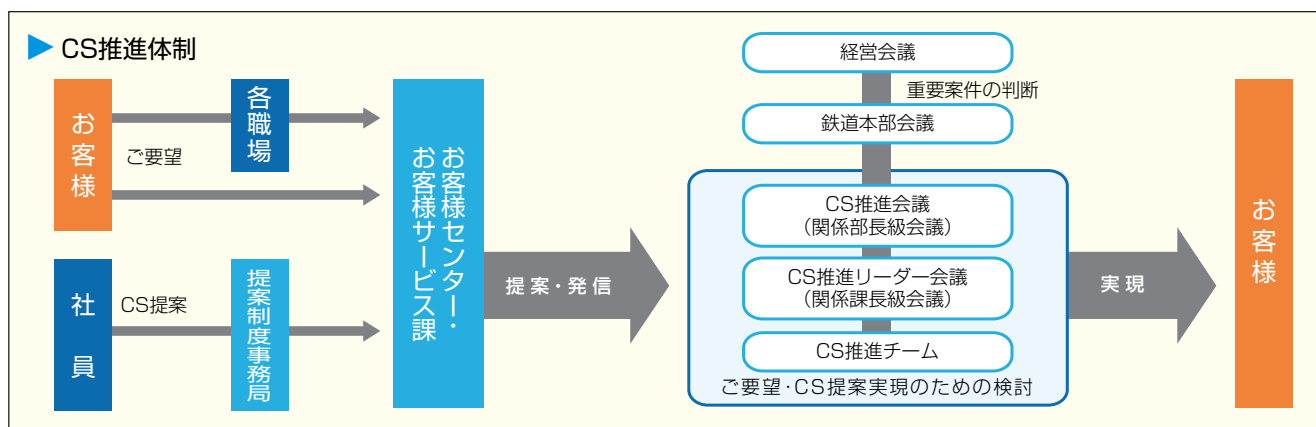
<http://www.tokyo-metro.jp/contact/index.html>



お客様のために

お客様満足度向上の推進体制

東京メトロでは、CS (Customer Satisfaction = お客様満足度) 向上を実現するための体制を構築しています。お客様センターに寄せられたお客様の声は、「お客様サービス課」によって社内にフィードバックされます。そして「CS推進会議」で各部を横断した対策の検証・実施を行います。また、対面でのお客様対応や現業社員との話し合い、お客様の声に応じた現地調査を行うことなども「お客様サービス課」の役割です。



お客様満足度調査

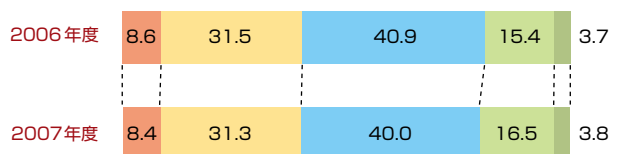
東京メトロでは、より良いサービスを提供するため、2005年から毎年「お客様満足度調査」を実施し、お客様センターには直接寄せられないお客様の声の把握に努めています。

2007年度は、対面調査、インターネット調査、グループインタビューを行い、合計10,000人以上ものお客様にご協力いただきました。

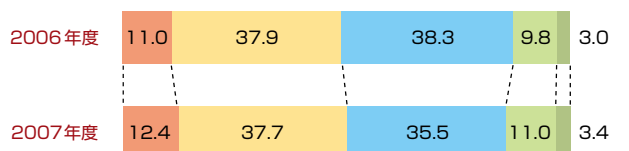
これらの結果を踏まえ、より一層サービスを向上させていきます。

▶ お客様満足度調査結果

● 駅（駅設備・駅員）に対する評価



● ダイヤ、乗務員、車両に対する評価



■ 非常に満足 ■ やや満足 ■ どちらとも言えない ■ やや不満 ■ 非常に不満

● 施策が評価として表れている項目

- ・ IC導入による自動改札機通過
- ・ バリアフリー設備の整備
- ・ 運転見合せ時などにおける情報提供

● より一層の取り組みが必要な項目

- ・ 案内表示のわかりやすさ
- ・ 接客の向上
- ・ 快適なトイレの提供
- ・ 適度な車内温度
- ・ 遅延・混雑緩和

ステップアップステーションセンターでの研修

「ステップアップステーションセンター」は、駅に勤務する社員が現実に近い形での研修を実施できるように、東京メトロの駅を再現した研修施設です。

自動券売機や自動改札機などの駅務機器の取り扱いに関する研修はもちろん、実際の場面を想定したロールプレイングを交えた接客に関する研修も実施し、新入社員をはじめとしてベテランの社員に至るまで、駅に勤務する社員の総合的なスキルアップを図り、お客様満足度の向上に努めています。



ステップアップステーションセンターでの研修



お客様の声の反映事例

ホームベンチの設置

「ベンチを設置してほしい」

→ホームで列車をお待ちになるお客様からのご要望にお応えして、新たにベンチを設置しました。
(銀座線 田原町駅)



新たに設置したベンチ

注意ステッカーの貼り替え

「10センチ程度の段差がある場所には、わかりやすいように、注意喚起してほしい。」

→貼ってあったステッカーが、剥げて見えない状態だったので、新しく貼り替えました。

また、駅構内の巡回をしっかり行い、事故の未然防止を図ることとしました。



注意ステッカー

海外からのお客様への対応

海外からのお客様に向けて、東京メトロのホームページでは地下鉄の乗り方や乗車券の種類などを英語・中国語(繁体字)・中国語(簡体字)・韓国語でもご覧いただけるようにしています。更に路線図については、上記の4言語に加え、スペイン語・ドイツ語・フランス語・ロシア語でも掲載しています。

▶ 外国語サイト「Welcome to Tokyo Metro」



ホームページ

<http://www.tokyo-metro.jp/global/>

お客様視点をふまえたサービス

サービスマネージャーの配置

東京メトロでは、高齢のお客様や地下鉄に不慣れなお客様などに安心してご利用いただけるよう、駅の案内係「サービスマネージャー」を主要駅に配置しています。日中に各駅で最も混雑する改札口、きっぷうりばの周辺を中心に、駅構内を移動しながらお客様のご案内を行っています。



配置開始日	配置駅	駅数	合計
2004年4月1日	銀座、上野、日本橋	3駅	3駅
2004年9月1日	大手町、新宿、飯田橋	3駅	6駅
2005年4月1日	池袋、表参道、九段下、日比谷(有楽町)	5駅	11駅
2007年7月1日	六本木、東京、新橋	3駅	14駅

迅速なお忘れ物検索

東京メトロの各駅をはじめ、お忘れ物総合取扱所やお客センターからのお忘れ物の検索を可能とし、お忘れ物の問い合わせに速やかに回答できるよう、「お忘れ物検索システム」を導入しています。

本システムは、駅の社員がお忘れ物をお預かりした際に、お忘れ物の特徴などをデータベースに登録することで、各駅やお客センターなどにおいても、リアルタイムでお忘れ物を探ることができるものです。

本システムの導入前までは、駅にお忘れ物の問い合わせがあった場合、問い合わせのあった駅の社員が電話で関係駅などへ照会した後、照会結果をお客様に回答する、というプロセスを経ていました。本システムの導入により、問い合わせのあった駅にてデータベースの検索が可能となったため、検索時間が大幅に短縮されました。

CS 推進発表会の開催

2008年3月、東京メトロCS推進発表会を開催しました。これは、駅務管区及び乗務管区ごとに1年間お客様満足度の向上のために取り組んだ活動内容を発表するもので、活動事例の共有にも役立っています。

2007年度の最優秀賞は、「サービスマインドを拡げるから所有へ」というテーマで発表を行った霞ヶ関駅務管区でした。

発表内容 ・サービスハンドブックの制作 ・《孫の手》手帳の制作
・接客向上委員会 News の発行



CS 推進発表会

安心な地下鉄を目指して

運行情報の表示

鉄道の運行状況については、適時・適切な情報提供が求められます。事故による運行の遅れなどについて、以前は主に放送などでお客様にご案内していたため、きっぷうりばや改札口周辺のお客様までご案内が行き届かず、運転見合せを知らずにきっぷを購入されるなどの問題がありました。

これを改善するため、きっぷうりばや改札口付近に運行情報表示器を設置し、適時・適切な運行情報の提供に努めています。



運行情報表示器

「Tokyo のりかえ案内」端末

日ごろ地下鉄に慣れていないお客様にも、より便利に東京の地下鉄を利用していただくため、ルート検索システム「Tokyo のりかえ案内」端末を駅構内（表参道、上野、後楽園、秋葉原、豊洲の5駅）に設置しています。

これは駅のナンバリングを利用して、首都圏の地下鉄や鉄道の乗り換えルートを検索できるもので、乗り換え結果をプリントアウトしてお持ちいただくことができます。

日本語だけでなく英語でのご案内もできるため、海外からのお客様にも安心してご利用いただけます。



「Tokyo のりかえ案内」端末



検索画面

バリアフリー化の推進

東京メトロでは、「交通バリアフリー新法」に基づき、全てのお客様が安心して気軽に地下鉄をご利用いただけるよう、ハード、ソフト両面でのバリアフリー化に取り組んでいます。

主なバリアフリー設備としては、エレベーター、エスカレーター、段差を解消するためのスロープや階段昇降機などがあります。また、傾斜型の自動券売機を設置したり、音声案内、点字表示など、きっぷうりばのバリアフリー化にも努めています。

また、駅構内でのバリアフリー設備の設置箇所などを紹介した冊子「バリアフリー便利帳」を作成し全駅で配布するなど、バリアフリーに関する情報提供に努めています。



バリアフリー便利帳

主なバリアフリー設備



エレベーター



エスカレーター



スロープ



階段昇降機



点状・線状ブロック



傾斜型自動券売機

マタニティマークの配付

東京メトロでは、「妊娠初期は周囲の方に妊婦と気付いてもらえない」といったお客様の声に対応するため、首都圏の鉄道事業者20社とともに、「マタニティマーク」（ボールチェーンタイプ）を無償配付しています。



マタニティマーク

トイレ・待合室の整備

東京メトロでは、お客様のニーズを常に意識し、より快適で使いやすいトイレを目指し、多機能トイレやパウダーコーナーの設置などを進めています。

また、待合室についても冷暖房設備の設置を行っており、多くのお客様に快適に過ごしていただけるよう、整備を進めています。



多機能トイレ



パウダーコーナー



より良いサービスの提供を目指して

各種情報冊子の発行

東京メトロをより便利に楽しくご利用いただくため、沿線の魅力的なスポットや四季折々のイベント情報などを紹介する「TOKYO METRO NEWS/TOKYO METRO INFO」や「ボンジュールメトロ」、海外からのお客様を対象に乗車券情報などを多言語で紹介する「Tokyo Metro Guide」、主要駅の駅周辺マップを掲載している「東京メトロナビ」などを発行しています。冊子は駅構内のラックにて配布しているほか、一部WEBサイトでもご覧いただけます。



情報冊子

メトロピア

メトロピアは、待ち合わせに役立つコーヒESHOPやいざという時に便利なコンビニエンスストアなどを中心に、ドラッグストア、雑貨店などの専門店として駅構内で展開しています。2007年度は、霞ヶ関駅に金融商品情報発信ブース「NOMURA CUBE」、駒込駅にドラッグストア「コクミン」、赤坂駅にベーカリー&カフェ「フレッシュベーカリー神戸屋」の計3店舗を新たにオープンしました。今後も各駅の特徴にあわせた店舗展開を行っていきます。



NOMURA CUBE

メトロクローゼット

メトロクローゼットは、日ごろあまり使用せずには収納しきれなくなったシーズン用品やレジャー用品、CDや書籍などを収納することができるレンタル収納スペース建物です。2008年8月現在、東西線葛西駅～浦安駅間の「メトロクローゼット東葛西」と、日比谷線北千住駅～南千住駅間高架下の「メトロクローゼット南千住」の2カ所を展開しています。

24時間監視の防犯カメラやICキーの設置などによるセキュリティシステムを導入しているほか、空調設備を完備しており、安心してご利用いただけるスペースを提供しています。



メトロクローゼット東葛西

PASMO

PASMO（パスモ）は、首都圏のほとんどの電車とバスでご利用いただけるICカードで、加盟店舗では電子マネーとして使うこともできます。また、Suica（スイカ）との相互利用サービスを実施しており、Suica事業者（JR東日本など）・加盟店舗でのご利用も可能となっています。

定期入れから出さずにカードを自動改札機の読取り部にタッチするだけで利用することができ、チャージしてあれば定期券の乗り越しも改札機にタッチするだけで自動精算されます。また、記名式のカードをご利用いただいている場合、紛失時にも再発行が可能のため、安心してお使いいただけます。

PASMO



To Me CARD

「Tokyo Metro To Me CARD」は、ショッピングなどの通常のクレジットカード機能に加え、定期券購入やSF乗車ポイントサービス、PASMOオートチャージサービスなど、東京メトログループでの特別なサービスが受けられるクレジットカードです。カードを使うことでメトロポイントが貯まり、貯まったポイントはPASMOへのチャージなどに使用することもできます。

また、2008年3月から、To Me CARDとPASMOのサービスを1枚のカードでご利用いただける「Tokyo Metro To Me CARD PASMO」も発行しています。クレジットカード機能やICカード乗車券機能に加え、定期乗車券やオートチャージサービスの機能などが搭載でき、1枚のカードで通勤もショッピングも可能となるため、より便利に東京メトロをご利用いただけます。

To Me CARD PASMO



小田急電鉄新型ロマンスカーの乗り入れ

2008年3月15日から、千代田線・有楽町線に小田急電鉄の新型ロマンスカーの乗り入れを開始しました。これにより、毎日の通勤や、休日の箱根へのアクセスが、より便利で快適になりました。



乗り入れ路線図



社会との交流、事業への理解促進は、公共交通事業者としての大切な使命です。

東京メトロでは、グループ理念を実現するために、お客様、社会、投資家、社員というステークホルダーそれぞれのためになすべきことを明確化し、それを経営方針としています。とりわけ、社会のために、沿線の地域社会とのコミュニケーションを深め、その発展に貢献するとともに、広く東京メトロの事業について理解を深めていただく活動は、公共交通事業者としての大切な使命であると考えています。このことから、東京メトロでは多方面にわたる社会活動を進めています。

地域・社会とのかかわり

地域社会との交流

東京メトロでは、多くのお客様が集う駅構内を中心に、さまざまなイベントを開催することを通じて、皆様とのふれあいの場を設けています。

また、沿線で開催されるさまざまなお祭りやイベントへの参加・支援、清掃活動などを通じて、地域の皆様と一体となったコミュニケーション活動を実施しています。

● 2007年度の主な活動

- ・「原宿表参道元氣祭スーパーよさこい 2007プレイベント」の開催（明治神宮前駅・銀座駅）
- ・「東京メトロジュニアミュージアム」の開催（日本橋駅）
- ・「メトロ・ミュージック・オアシス」の開催（銀座駅）
- ・「メトロ・デ・フリマ in 東池袋」の開催（東池袋駅）
- ・ウォーキングイベントの開催
- ・東京メトロサクスイベント映画試写会の開催（文京シビックホールなど）
- ・「地下鉄開通80周年イベント綾瀬車両基地見学会 & 車両撮影会」の開催（綾瀬車両基地）
- ・東京マラソンへの協賛
- ・自治体主催の駅前放置自転車クリーンキャンペーンへの参加（全駅）
- ・地域祭事、イベントへの参加
- ・自社施設周辺の清掃、地域清掃活動への参加
- ・「こども110番」への協力（全駅）



原宿表参道元氣祭スーパーよさこい2007



地域清掃活動への参加

メトロ・デ・フリマ in 東池袋の開催

2007年9月、「リサイクル運動市民の会」と連携して、東池袋駅構内でフリーマーケットを開催し、多くのブース出店とお買い物のお客様で賑わいました。東京メトロからも「メトロブース」を出展し、社員から提供された商品を販売しました。ブースでの売上金は、沿線地域の盲学校へ全額寄付しました。



メトロ・デ・フリマ in 東池袋

東京マラソンへの協賛

東京メトロでは、「東京マラソン 2007」に引き続き、2008年2月に開催された3万人以上が参加するアジア最大級のマラソン大会「東京マラソン2008」を特別協賛企業として応援しました。東京マラソンへの協賛・協力を通じて、当社の事業基盤である東京の更なる発展に貢献していきます。



東京マラソン 2008



視察・見学等を通じた交流

より多くの方に東京メトロの事業について理解を深めていただくために、東京メトロでは小中学生の社会科見学をはじめ、さまざまな視察・見学者の受け入れを実施しています。また、大学・大学院生のインターンシップ、教員の民間企業研修、養護学校生の社会実習など、若い世代を中心とした社会経験への協力も実施しています。

更に、社会に目を向け始める小学校高学年の子供たちの調べ物に役立てたり、総合学習の一つとして教育現場でご利用いただける、学校をモチーフにしたWEBサイト「東京メトロこども大学」を開設しています。

● 2007 年度の主な活動

- ・ 視察、見学者の受け入れ
 - －車両基地（中野、綾瀬、深川など）の見学 延べ約 4,500 名
 - －副都心線工事現場（新宿、早稲田）の見学 延べ約 3,100 名
- ・ 大学・大学院生のインターンシップ
- ・ 教員の民間企業研修
- ・ 養護学校生の社会実習
- ・ 福祉団体の現場実習
- ・ 子供向けWEBサイト「東京メトロこども大学」の運営

国際交流・国際協力

東京メトロでは、JICA 研修生の受け入れ、海外地下鉄事業者との交流などを通じて、国際的な技術交流に取り組んでいます。運行体制や安全対策など、海外からの訪問・視察の目的に合わせ、総合指令所や研修センターなど東京メトロの各種施設の案内・説明を実施しています。



JICA 研修

● 2007年度の主な活動

- ・ JICA 研修生の受け入れ 24カ国36名
- ・ 北京地下鉄からの研修生の受け入れ 2名（1993年から延べ28名）
- ・ 海外からの訪問・視察者の受け入れ 38カ国 271名

子供向けWEBサイト 「東京メトロこども大学」

子供たちへの地下鉄事業の理解促進や地球環境問題への啓発などを図るため、2007年3月から子供向けWEBサイト「東京メトロこども大学」を開設しました。

「地下鉄がおもしろくなる」をテーマに「環境」「安心・安全」「ユニバーサルサービス」の3つの軸でコンテンツを展開。社会に目を向け始める小学校高学年の子供たちを対象に自由研究や、総合学習として活用できるよう、環境問題・乗車マナーや、まだまだ知られていない東京メトロの魅力を伝えています。子供のみならず、幅広い年代にご利用いただけるWEBサイトとなっております。

また、2008年9月には「Global Campus（グローバルキャンパス）英語コース」を新たに開設。東京メトロを舞台にクイズやゲーム、バーチャルコンテンツを交え、楽しみながら英語を学べる場を提供しています。2011年から予定されている英語必修化（小学5・6年生）を見据えた構成となっており、日本の未来を担う子供たちに向けたコンテンツとなっています。



東京メトロこども大学

UITP アジア・太平洋地区 日本スタディーツアー

東京メトロは、UITP（国際公共交通連合）の依頼を受け、JR 東日本、日本鉄道車両輸出組合と協力して、2007年10月に「UITP アジア・太平洋地区 日本スタディーツアー」を開催しました。ツアーには、日本の公共交通事情、特に IC カードや関連事業についての理解を深めることを目的として韓国、中国、シンガポールなど5カ国から計27名が参加しました。

東京メトロでは、IC カード「PASMO」や関連事業の現状などについてのプレゼンテーションを行うとともに、研修センターや車両基地などの視察を通じて、鉄道技術の国際交流を推進しました。



UITP アジア・太平洋地区
日本スタディーツアー



メトロ文化財団を通じた活動

メトロ文化財団は、東京メトログループにおける社会貢献活動の一翼を担う企業財団として、地下鉄博物館の運営を中心に、芸術・文化支援活動や交通道德啓発活動などを通じて、社会とのコミュニケーションに努めています。

地下鉄博物館の運営

地下鉄博物館は、特に小・中学生など若い世代のお客様を対象に地下鉄に関する知識の普及と理解を深めていただくことを目的に、「みて、ふれて、動かして学ぶ」というコンセプトを意識した展示を行っています。また、常設展示のみならず特別展やイベントなどを開催しています。2007年度は、約13万5千人のお客様が入館しました。

2007年度の主な活動

- ・特別展の開催
 - －「さよなら東西線5000系車両と新型車両10000系の登場展」
 - －「地下鉄開通80周年記念展－地下鉄の誕生と発展の足跡」
 - －「地下鉄建設工法の変遷展」

地下鉄博物館のご案内

東京都江戸川区東葛西 6-3-1
東京メトロ東西線葛西駅高架下

Tel：03-3878-5011

ホームページ

<http://www.chikahaku.jp/>

開館時間／10：00～17：00

休館日／毎週月曜日

(祝日・振替休日となる場合は、その翌日)
年末年始



地下鉄博物館風景

「地下鉄開通80周年記念展－地下鉄の誕生と発展の足跡」の開催

昭和2年に東洋初の地下鉄が上野～浅草間に開通して80周年を迎えるに当たり、東京メトロが主催する「地下鉄開通80周年」記念行事の一環として、特別展を開催しました。地下鉄建設の経緯などにスポットを当てながら、80年間進歩し続けた地下鉄の歴史について、写真パネルや年表などを展示して紹介しました。



特別展風景

芸術・文化支援活動

メトロ文化財団では、お客様をはじめとする多くの方々の文化的で豊かな日々に貢献できるよう、音楽会や絵画展、写真展の開催などの文化活動を実施しています。

2007年度の主な活動

- ・地下鉄博物館内「メトロコンサート」の開催
- ・東京メトロ「メトロポリス・クラシックス」コンサートの開催
- ・出張音楽会「音楽の贈りものコンサート」の開催
- ・「メトロ芸術文化展（メトロ児童絵画展、メトロ写真教室・写真展、メトロ文学館）」の開催
- ・沿線地域文化などの紹介冊子「でかけましょ!!」の作成・配布（年3回発行：1回5万部）
- ・「メトロ歴史散歩」の開催

出張音楽会「音楽の贈りものコンサート」の開催

メトロ文化財団では、コンサート会場まで足を運んで音楽に触れる機会の少ない方々にも生の演奏を楽しんでいただこうと、沿線地域の福祉施設、病院、養護学校などの施設に演奏者が出張する音楽会を行っています。2007年度は、順天堂東京江東高齢者医療センターなどをはじめ、各所で延べ7回開催しました。



コンサート風景

交通道德啓発活動

東京メトロをご利用になるお客様に向けたマナーポスターの掲出や、小学生用に東京メトロの各種施設・設備などについてわかりやすく解説した「地下鉄のはなし」の作成・配布などを通じて、交通マナーの啓発活動を実施しています。

2007年度の主な活動

- ・「マナーポスター」の制作・掲出（全駅構内、中吊り）
- ・「地下鉄のはなし」の作成・配布（50万部）
- ・「鉄道教室」の開催



マナーポスター

「鉄道教室」の開催

沿線地域の小学生を対象に参加者を募集し、東京メトロの施設見学や社員との交流を行う「鉄道教室」を開催しています。2007年度は、東京メトロの車両の保守・検査を行う「行徳検車区」や東西線「妙典駅」などの見学、駅員・乗務員との交流、地下鉄博物館見学を実施し、小学生の親子214名が参加しました。



鉄道教室風景



地下鉄開通80周年を迎えるにあたり、お客様への感謝の気持ちをこめ、記念イベントなどによるコミュニケーション活動を行いました。

地下鉄開通 80周年イベント開催



東京メトロではお客様への感謝の気持ちを胸に、2007年10月から2008年1月にかけて地下鉄開通80周年記念イベントを開催しました。今回は東京メトロとなつてから初めての周年イベントでしたが、社内に推進事務局を設け、「あの日の東京も、のせている。」をキャッチフレーズに、お客様参加型のイベントを実施し、東京の発展とともに歩んだ地下鉄の歴史をPRしました。



新橋駅「幻のホーム」



80周年ラッピング車両



副都心線トンネルウォーク

地下鉄開通80周年イベント一覧

日程	イベント名
10月～1月	80周年記念Webサイト「あの日の東京も、のせている。」公開
11月～1月	記念ポスターの掲出
11月18日	副都心線トンネルウォーク
12月 1日	新橋駅「幻のホーム」特別公開
12月～1月	80周年ラッピング車両の運転
12月15日	綾瀬車両基地イベントの開催
12月～1月	地下鉄博物館特別展

「綾瀬車両基地イベント」の開催

地下鉄開通80周年を記念して、2007年12月、綾瀬車両基地において車両基地見学会と車両撮影会を開催しました。車両基地見学会では、電車の車体のクレーン吊り上げの実演、高所作業車添乗体験などを実施し、普段見ることのできない鉄道の舞台裏を楽しんでいただきました。また、鉄道グッズなどの販売やチャリティーオークションを実施し、売上金を「歳末たすけあい」へ全額寄付しました。更に、耳の不自由なお客様にも楽しんでいただけるよう、社員による「手話ボランティア・ガイドツアー」を実施しました。



車両基地見学会



車両撮影会

地下鉄の開通

東京メトロのルーツである地下鉄の誕生は、「地下鉄の父」である早川徳次の尽力あってこそのものでした。大正3年、ロンドンで地下鉄を目の当たりにした早川は、東京の交通量や湧水量を独自に調査し、さまざまな苦難を乗り越え、大正9年に「東京地下鉄道株式会社」を発足し、ついに昭和2年12月30日、上野～浅草間で東洋初の地下鉄が開業しました。駅上のビルや駅構内には「地下鉄食堂」や日用雑貨店「地下鉄ストア」を開店し、評判を呼びました。

地下鉄の開通から現在まで

- 1920 東京地下鉄道株式会社創立
- 1927 東洋初の地下鉄営業開始
- 1941 帝都高速度交通営団設立
- 1953 路線名称を銀座線に正式決定
- 1959 丸ノ内線全線開業
- 1964 日比谷線全線開業
- 1969 東西線全線開業
- 1978 千代田線全線開業
- 1988 有楽町線全線開業
- 2000 南北線全線開業
- 2003 半蔵門線全線開業
- 2004 東京地下鉄株式会社誕生
- 2007 地下鉄開通80周年
- 2008 副都心線開業



「地下鉄の父」
早川徳次



開通当時と現在の銀座線上野駅





株式上場を見据えて経営基盤を強化し、積極的な情報開示などの取り組みを進めています。

株主構成の変遷

■ 営団時代～国鉄と東京都が出資

東京メトロの前身である帝都高速度交通営団（営団）は、1941年に地下鉄網の整備拡充を図るために官民の出資による特殊法人として設立されました。その後、戦後の新線建設資金への公的資金導入の条件として民間資本を排除し公共性を高める必要があったことから、1951年に日本国有鉄道（国鉄、現在のJR）と東京都を出資者とする資本構成になりました。なお、国鉄出資分は国鉄民営化を経て、政府に移管されました。

■ 営団民営化への流れ

戦後の営団は、東京の地下鉄網を着実に建設してきました。日本の高度経済成長期を経て東京の地下鉄網がほぼ完成し、営団の役割は、それまでの新線建設から、整備された地下鉄網を活用した鉄道事業の経営へと変化しました。このため、1986年から営団の民営化が検討されるようになりました。

その後、「民間にできることは、できるだけ民間に委ねる」という政府方針のもと、2002年「東京地下鉄株式会社法」が公布・施行され、完全民営化への道筋が規定されました。

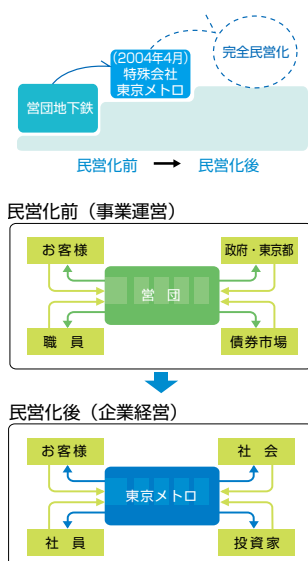
■ 完全民営化に向けて

こうして2004年4月1日に特殊会社「東京地下鉄株式会社」が誕生しました。

今後、株式上場を果たすとともに政府と東京都が保有する株式を全て売却し、新会社の設立根拠法である「東京地下鉄株式会社法」を廃止した時点で完全民営化が実現することになります。

東京メトロでは、2006年4月に株式上場準備室を設置するなど、完全民営化に向けての準備を進めており、2007年度からの3年間を計画期間とする中期経営計画「Step Up Tokyo Metro Plan 2009」期間中の株式上場を目指しています。

▶ 民営化のプロセス



IR体制の確立に向けて

■ 経営基盤の強化

現在、東京メトロでは株式会社として株主への安定した利益還元を実現できるようコスト削減と収益性向上に努め、経営基盤の確立を急いでいます。

また、コーポレート・ガバナンスの充実、コンプライアンスやリスクマネジメント体制の強化なども、自主自立経営を行う企業として重要なテーマであると考えています。

■ 一歩ずつ積極的な情報開示へ

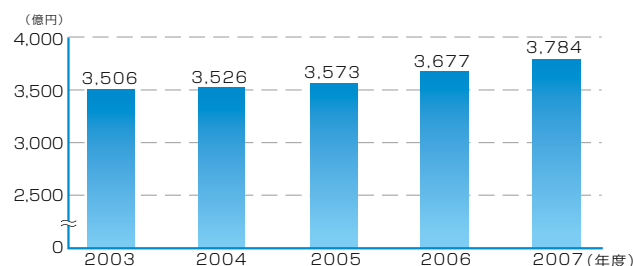
株主・投資家の皆様に向けた財務状況の開示などについては、現在、金融商品取引法で求められている有価証券報告書に加え、決算情報などをホームページで開示しています。

今後は、情報開示の方法や姿勢についても更に検討を行い、株式上場を見据えて、より積極的なIR（Investor Relations＝投資家向け広報活動）体制を構築していきます。

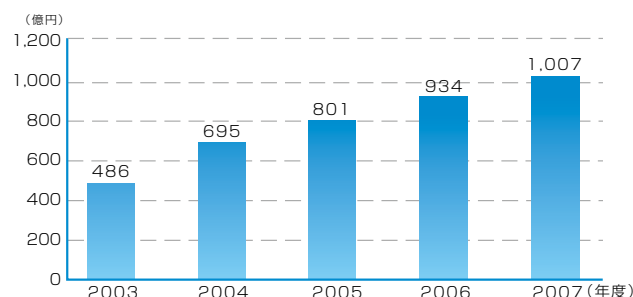
その第一歩として、決算公表時期の早期化を進めており、今後も一つひとつ改善を重ねることによって、迅速かつ適正な情報開示に努めていきます。

▶ 営業指標推移（連結）

営業収益



営業利益





社員一人ひとりがいきいきと働ける活力に満ちた職場づくりを進めています。

東京メトログループのグループ理念を実現する主体は、社員であり、社員がプロ意識を持っていきいきと働ける環境がなければ、目標の完遂はありえません。経営計画に「社員の働きやすい職場環境の整備」を掲げているのは、まさにそのためでもあります。

東京メトログループは、それぞれの職場で、社員一人ひとりが持つ能力とポテンシャルを最大限に発揮できる仕組みをしっかりと整え、更に働きやすい環境を整備していくことこそ、企業として成長していくための基本であると考えています。

ダイバーシティに基づく職場づくり

東京メトログループは、社員一人ひとりがいきいきと働ける活力に満ちた職場づくりの土台となるのは「ダイバーシティ」であると考えています。「ダイバーシティ」とは、性別や年齢、障がいの有無、働き方などの多様性を尊重し、個人の能力を引き出すとともに企業としての総合力を高めていこうという考え方です。東京メトログループでは、この考え方をもとに、人材の採用、活用を行っていきます。

女性への活用に向けて

東京メトロでは、従来から、特に本社部門において、女性を男性と同様に活用してきました。1997年以降は、それまで男性の職場とされていた車掌、運転士への登用や技術現業部門への配属を行うなど、女性の活用を更に積極的に進めており、管理職にも登用しています。近年では、主に本社部門に配属される事務系の総合職採用者のうち、3～4割程度が女性となっています。

しかし、会社全体でみると、2007年度末現在、就業人員8,509名のうち女性は197名（うち管理職5名）となっており、女性雇用率は高いとはいえません。

このため、今後は、主に性別に関するダイバーシティの実現方策として、「ポジティブアクション」に力を入れ、女性が働きやすい職場環境や人事制度を構築し、本社部門、現業部門ともに魅力ある職場づくりに取り組んでいきたいと考えています。

▶ 就業人員（2008年3月31日現在）

	男性	女性	合計
現業部門	7,497名	98名	7,595名
本社部門	815名	99名	914名
合計	8,312名	197名	8,509名

障がい者雇用の推進

障がい者雇用という社会的要請に応えるため、2004年に、主に建物等の清掃業務などを請け負う子会社として「株式会社メトロフルール」を設立し、障害者雇用促進法に基づく特例子会社※の認定を受け、障がい者の雇用の創出と機会の提供に努めています。

2008年6月現在、東京メトロとメトロフルールを合わせた障がい者雇用率は、法定雇用率1.8%を超えていま

すが、今後もメトロフルールを中心とした業務範囲の拡大を図り、雇用機会の充実に向け、取り組んでいきます。

※特例子会社：障がい者雇用の促進を目的とした特例の子会社です。
障がい者雇用のためにさまざまな環境を整備するなど、一定の条件を満たし、厚生労働大臣の認定を得ることによって、親会社とは別法人であっても、雇用した障がい者が親会社の雇用としてみなされます。

株式会社メトロフルール

2008年6月現在、深川工場など全11カ所の清掃業務を請け負っています。雇用が増えるとともに、職場ごとのマニュアル整備など安全対策に力を入れており、特に障がい者の定着を重視し、自立に向けた支援も含め、環境面の取り組みも進めています。

仕事と家庭の両立に向けて

東京メトロは、仕事と家庭の両立をはじめとして、社員が各々のライフスタイルに合わせて無理なく働くことのできる制度や企業風土を構築し、働き方に関するダイバーシティを実現したいと考えています。

その一環として、次世代育成支援対策推進法（次世代法）に基づく行動計画を策定・実施し、仕事と家庭の両立に向けた各種の支援制度を導入・強化しました。2007年5月にはこれらの取り組みが評価され、東京労働局長から次世代法に基づく基準適合一般事業主認定を受けました。

今後も、これらの支援制度の利用促進に向けて、多様な働き方に関する情報提供に努めていきます。



▶ 主な支援制度

制 度	内 容
妊娠休暇制度	妊娠中の社員が、出産日または出産休暇開始日の前日まで取ることができる休暇です。
出産休暇制度	産前産後を通じて、14 週まで（多胎妊娠の場合は 22 週まで）取ることができる休暇です。
育児休職制度	0 歳～満 3 歳の子の育児をする社員は、原則として社員が希望した期間、育児休職することができます。
子の看護休暇制度	0 歳～小学校 3 年生までの子の育児をする社員が、子の看護のためにとることができる休暇です。
短時間勤務制度	0 歳～小学校 3 年生までの子の育児をする社員は、原則として社員が希望した期間、1 日または 1 週間の所定労働時間の一部を減じた短時間勤務を選択することができます。
育児介護等退職者再雇用制度	妊娠、出産、育児または介護による退職後、原則 10 年まで再雇用の機会があります。

▶ 労働状況（2007年度）

年間総労働時間	2,031 時間
年休消化率	83.8%

■ 高年齢者雇用の推進

東京メトロでは、高年齢者雇用安定法により 65 歳までの雇用が義務化される以前から、高年齢者雇用に対して積極的に取り組んできました。1993 年度以降、65 歳まで定年退職者を再雇用する制度を段階的に導入し、2002 年度からは、健康状態などに問題がなければ、原則として 60 歳定年退職者のうち希望者全員を特別嘱託として再雇用しています。

「団塊の世代」の大量退職、少子高齢化の進行など社会環境の変化とともに、優れた技術を持つ高年齢者の力を活かしていくことが企業にとってますます重要な課題となるため、今後もこの制度の更なる活用を促進していきます。

また、定年退職後の生活設計について考えてもらうため、毎年 57 歳到達者を対象として、「ライフプラン研修」を実施し、マネープランや、健康管理といった生活一般の情報提供に加え、実際の再雇用者に体験談を話してもらうなど、再雇用後の生活に関する情報提供を行っています。

ダイバーシティを支える体制

■ 人権に関する啓発

人権についての社員の意識向上のため、「人権啓発推進委員会」を設置しているほか、新人研修などに人権教育を組み込んでいます。

■ セクシュアル・ハラスメント防止の取り組み

職場などにおける性的な言動の防止については、社内規程（就業規則解釈基準）において規定を設け社員への周知を図っているほか、人事部に相談窓口を設置し、相談の受け付けから対策の検討に至る体制を整えています。

社員の能力向上を目指す 人材育成体制

■ 研修計画

東京メトロでは、中期経営計画に掲げた「中長期の視点での人材育成を図る人事施策の充実」に基づき、中期経営計画と対象期間を連動させた 3 年間の「中期研修計画」を策定しています。

中期研修計画では、重要テーマとして①企業としての基本的責任の遂行、②持続的な企業価値向上の 2 つを掲げ、これらに資する研修を重点的に実施しています。2007 年度は、主に以下の研修を実施しました。

● 2007 年度の主な研修実績

- ・安全意識啓蒙研修の実施
- ・安全性向上のため運転士・車掌の資質向上に向けた研修の実施
- ・お客様満足度向上に資する研修の実施
- ・技術技能の伝承に関する研修の強化
- ・コンプライアンス研修の全社規模での実施
- ・管理者層のマネジメント力強化研修の実施
- ・コミュニケーション能力向上に資する研修の強化
- ・外部機関研修への派遣拡大
- ・キャリア開発研修の実施

■ 表彰制度

会社の事業の質を向上させる社員の力を活性化させるために、全社員を対象とした「企業価値向上活動表彰制度」を設けています。

2007 年度は優秀賞として『「メトロ&ぐるっとパス」の企画立案及び販売促進活動」などの 12 件と、優良賞 12 件の表彰がありました。



表彰式



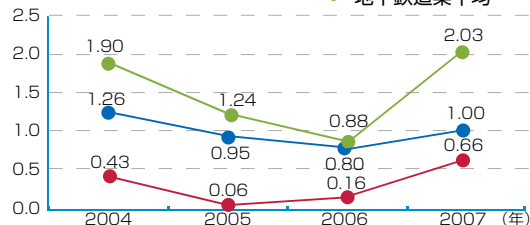
安全で健康な作業環境づくり

社員がいきいきと働ける環境を整える上で、事故や災害のない安全な職場づくりを推進することも重要な取り組みになります。とりわけ現業の職場の安全性はお客様の安全、運行の安全に直結しています。このため、東京メトログループでは全社一丸となって労働災害の低減に努めています。

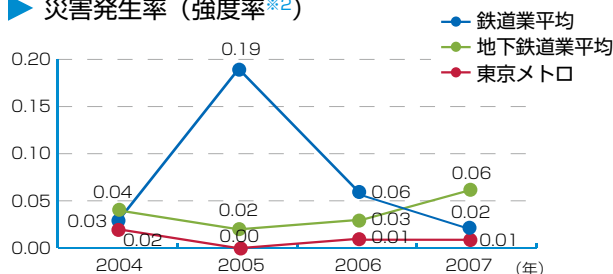
労働災害の低減に向けて

2007年度の労働災害発生件数は37件で、前年度比12件の増加となりました。災害発生の主な原因としては、基本動作が徹底されていなかったということがあります。今後は同様の災害が起こることのないように、教育などの取り組みを実施していきます。

▶ 災害発生率（度数率※1）



▶ 災害発生率（強度率※2）



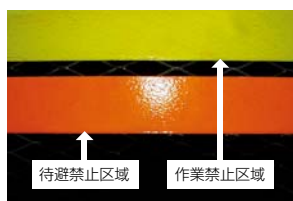
※1 度数率：労働災害による死傷者数／延実労働時間数×1,000,000

※2 強度率：延実労働損失日数／延実労働時間数×1,000

特殊な労働環境ならではの取り組み

トンネルという特殊な作業環境のため、一般に地下鉄事業では労働災害が多いと思われるが、東京メトロは鉄道業平均と比較してむしろ低い水準にあります。

これは、トンネル内という地下鉄特有の作業環境の中で、列車通過時に待避をしてはならない区域を「待避禁止区域」として、また列車運行中に作業をしてはならない区域を「作業禁止区域」として明示するなど、トンネル内作業の安全性を確保する独自の取り組みを確実に進めていることによるものです。



待避・作業禁止区域



トンネル内作業

健康づくりにおける独自のプラン

東京メトログループは、「お客様の安全は社員の健康から」という考え方のもと、病気や疲労を防止し、健康を保持・増進させるための施策を実施し、社員が心身ともに健康で働ける職場づくりを進めています。

東京メトロ「健康支援センター」では、社員の自己管理を支援するという立場から、社員の健康管理意識の向上に努めています。2007年度は、「メタボリックシンドローム、タバコ、歯の健康、がん、心の健康」の5つを重点項目とし、「それいけ！歯みがき隊による歯みがき教室」「東京メトロ健康フェスタ」などのキャンペーンを実施すると同時に、社内報での定期的な情報提供も行いました。

2008年度の重点項目も2007年度と同じ5項目としており、特に「メタボリックシンドローム」については特定保健指導を実施しています。

また、生活習慣病などの複合要因についての情報を提供できる新健康管理システムを導入し、社員の疾病予防と動力車操縦者・運転関係係員の身体機能管理を中心とした健康支援に力を入れています。



「それいけ！歯みがき隊」による
歯みがき教室



健康フェスタ

メンタルヘルスの保持・増進のために

心の病気については、「健康支援センター」に専門の心療内科医を置いて治療体制を敷いているほか、「総合生活相談室」や健康保険組合の実施する保健事業にて相談を受け付けており、予防に努めています。

社内交流活動

社員同士の親交を深めるため、さまざまな社内行事を開催しています。春には社員の家族も参加するオリエンテーリング大会、秋には野球大会や駅伝大会を開催しました。

グループ全体の社員が参加するため、業務ではあまり関わることのない社員同士の交流を図ることができる貴重な機会となっています。



東京地下鉄株式会社（以下、「東京メトロ」という。）の「東京地下鉄株式会社 社会環境報告書 2008」（以下、「報告書」という。）を拝読させていただき、また、東京メトロ環境対策担当者からのヒアリングの結果、報告書に対する第三者としての所見を述べさせていただきます。

今回の報告書は、特集として、東京の三大副都心を結ぶ「副都心線」の開業について社会・環境の側面から取り上げ、地下鉄建設における環境配慮の具体的対策や安全性・快適性に配慮した駅・車両の詳細な説明がなされています。

1. 副都心線の開業

副都心線建設時の複合円形トンネル採用による発生土量の抑制や建設副産物のリサイクルなどの環境配慮の具体的対策、車両の改良や可動式ホーム柵の設置などの安全性・快適性に関する取り組みも説明されており、地下鉄利用者にとって有用な情報が報告されています。なお、さらに建設コストや削減コストなどの定量的な情報があればより理解が深まるのではないかと思います。

2. 東京メトロの経営基盤

今回は、まず初めに「持続的な企業価値の向上を目指す」というキーワードを提示し、次に具体的な中期経営計画を解説しており、東京メトログループの経営目標が明確に伝わってきます。経営方針においては、ステークホルダー別に行動内容も記しています。今後は、これらの行動の計画と実践結果を具体的にまとめて説明されるか、以下の安全・環境・社会への取り組みと関連付けた構成にすると経営ビジョンがよりクリアに理解できるものと思われます。また、企業価値の向上を表す財務情報の開示も増やしていく必要があると思います。

3. 安全・安定運行への取り組み

鉄道事業の最優先項目は安全輸送です。輸送の安全確保に関する基本方針のもとに防災対策、安全管理体制などを詳細に記載しており、また、鉄道事故の発生状況も記載して利用者の信頼性確保に努めています。毎日利用する地下鉄の安全性について、読者は最大の関心を寄せており、他の鉄道と違う地下鉄独自の持つ安全性への配慮などを分かりやすく解説してもらえると、さらに東京メトロに対する理解・信頼が増すのではないかと思います。

4. 地球環境と東京メトロ

企業の環境問題の取り組みは、ステークホルダーの最大の関心事のひとつです。東京メトロは、環境問題に対処するため、鉄道事業において環境配慮型車両の導入を積極的に推し進め、また新線建設や業務に伴う産業廃棄物の高いリサイクル率などを維持しています。また、これらの取り組みの結果を環境会計により具体的な数値として示しており、読者にとって説得力のある情報となっています。ただし、環境会計は単年度表示であるので、比較可能性を保つために数年度の比較開示にするともより良い情報になると思います。



東洋大学 経営学部 教授
公認会計士

中村 義人

- ・ 建設産業経理研究所理事
- ・ (社) 全国建設業協会経営委員会委員
- ・ (社) ニューオフィス推進協議会
オフィスセキュリティ制度委員
- ・ (社) 協力隊を育てる会監事
- ・ (社) 大阪 ESCO 協会特別会員



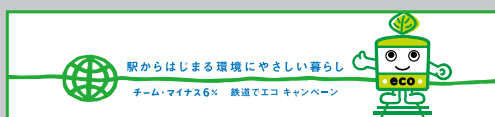
東京地下鉄株式会社

- お問い合わせ先

東京地下鉄株式会社 総務部
〒110-8614 東京都台東区東上野三丁目19番6号
Tel : 03-3837-8274 Fax : 03-3837-7048

- 東京メトロの企業情報につきましてはホームページをご覧ください。

<http://www.tokyometro.jp>



VOC(揮発性有機化合物)の発生が少なく生分解性や脱墨性にすぐれた大豆インキを使って印刷しています。

発行：2008年11月