

中期経営計画 東京メトロプラン2015

～さらなる安心・成長・挑戦～ 進捗報告

東京メトログループでは、2013年3月、中期経営計画「東京メトロプラン2015～さらなる安心・成長・挑戦～」を策定しました。グループ理念「東京を走らせる力」の実現を目指し、中長期視点で取り組むべきさまざまな施策を実現していくことで、持続的な企業価値の向上を図り、全てのステークホルダーから信頼され、選択され、支持される企業グループを目指していきます。以下、2014年度の進捗状況をご報告します。

私たちの決意

安心＝安全＋サービス

～全てのお客様に安心してご利用いただくために～

全てのお客様に東京メトロを「安心」してご利用いただきたい。それは、たゆみなく「安全」の追求と、お客様視点に立った質の高い「サービス」の提供、この両方がそろって初めて可能になると私たちは考えます。私たちは、お客様に「安心」をお届けできるよう、より一層努力していきます。

東京メトログループでは、2004年4月の発足から、グループ理念である「東京を走らせる力」の実現を目指し、さまざまな取り組みを進めてきました。しかしながら、下記のような数多くの対応すべき課題がある状況です。

対応すべき課題

- ☐ 鉄道事業におけるさらなる自然災害対策や危機管理機能の強化
- ☐ 関連事業における収益力向上
- ☐ サービスの向上、人口減少・少子高齢化の進展への対応
- ☐ 全事業領域における技術・技能の維持向上・伝承など

課題の解決に向け、東京メトログループは、「東京メトロプラン2015」期間である2013年度から2015年度までの3年において、「さらなる安心を提供する」「東京とともに成長する」「新たな可能性に挑戦する」という3つのキーワードをもとに、7つの重点施策をはじめとする各種施策を着実にスピード感を持ってチャレンジングに実行しています。

中期経営計画における3つのキーワードと7つの重点施策

Keyword 01 さらなる安心を提供する

「安心」とは、「安全」と、これを前提とした「サービス」の両方がそろって初めてお客様に提供できるものと考えます。東京メトログループはこれまで、安全の確保やサービスの向上に取り組んで

きましたが、自然災害対策をはじめとする安全性の向上及び鉄道サービス向上への社会的要請の高まりを踏まえ、お客様に地下鉄を安心してご利用いただけるよう、より一層努力していきます。

重点施策 1 | 自然災害対策の推進

① 震災対策

これまでに、国の通達に基づく高架橋柱や地下駅の中柱の補強工事、橋りょう・高架橋落橋防止対策を完了しています。これらの補強により、震度7クラスの地震動でも、トンネル、高架橋、地上建物が崩壊、崩落することはありません。

今後は、首都直下地震などに備え、従来補強不要と判定されていた高架橋の柱を対象に耐震補強工事を実施し、早期運行再開に努めるため、さらなる安全対策を推進していきます。また、帰宅困難者対策条例に基づき、大規模災害発生時においてお客様の保護に努めます。

② 大規模浸水対策

中央防災会議や東京都ハザードマップの被害想定により、多くの駅において浸水被害の可能性があることが判明しています。浸水などの恐れが生じた場合にはお客様の避難を第一として、

安全かつ速やかに東京メトロ社員が地上まで誘導する体制を既に整備しています。加えて、出入口への止水板や防水扉の設置、トンネルへの防水ゲートの設置などを推進してきました。

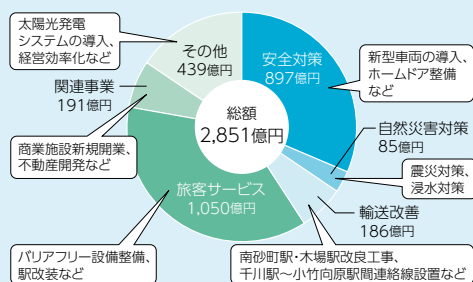
今後は、出入口への対策に注力するほか、換気口への新型の浸水防止機設置や、坑口（トンネルの出入口部分）における対策の強化などをさらに進めていきます。

主な取組み		完了予定年度
震災対策	高架橋柱の補強 (約1,200本、2012年度から開始し、2014年度末時点で 755本完成)	2017年度
	地上部の石積み擁壁の補強(約1,800m)	2017年度
大規模浸水対策	出入口の浸水防止の強化 (対象数412出入口のうち、2014年度末時点で 80箇所完成)	2022年度
	換気口の浸水対策の強化 (全数で511機のうち、2014年度末時点で 427機対策済み)	2015年度
	坑口・地上駅・その他箇所	2022年度

■ 設備投資計画

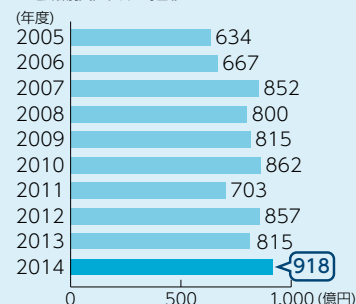
2013年度～2015年度の3年間の設備投資総額は過去最大規模の2,851億円を見込んでいます。安全対策に897億円、自然災害対策に85億円、輸送改善に186億円、旅客サービスに1,050億円など、鉄道事業に投資するほか、関連事業に191億円を投資します。

▶ 2013年度～2015年度の設備投資総額



*記載金額は、表示単位未満を切り捨てているため、合計と内訳が一致しない場合があります。

▶ 設備投資額の推移



■ 経営目標値

本中期経営計画において達成すべき数値目標は下記のとおりです。今後も「東京を走らせる力」というグループ理念のもと、企業価値の向上に向けた取組みを推進していきます。

● 連結キャッシュフロー

(当期純利益+減価償却費)の3か年総額

2013年度～2015年度目標
3,375億円

企業の価値を端的に表す要素であり、今後も長期的に増加させていく必要があるため、前計画に引き続き目標値として設定しています。

● 連結D/Eレシオ

負債/株主資本

2015年度末目標
1.3倍

債務削減は進んでいます。絶対額は依然大きいですが、前計画に引き続き目標値として設定しています。

● 連結ROA

営業利益/((前期末総資産+当期末総資産)÷2)

2015年度末目標
6.3%

多くの固定資産を擁する鉄道事業者として、引き続き資産の効率的な運用に取り組む必要があるため、前計画に引き続き目標値として設定しています。

中期経営計画に関するその他詳しい情報は、下記WEBサイトで紹介しています。

WEB <http://www.tokyo-metro.jp/corporate/profile/plan/>



重点施策 2 | ホームドアの整備

ホームから線路内への転落事故や、ホームにおける列車との接触事故を防止するため、鉄道他社に先駆けて1991年の南北線開業時にホームドアを設置しました。2014年度末時点では、全駅のうち47%に設置済みです。

相互直通運転を実施している路線においては、扉の数や位置が異なる車両が乗り入れている場合があり、相互直通運転先の各社間において規格の統一が必要であるときは、ホームドアの設置に時間がかかります。今後も相互直通運転先の各社と協議の上、全ての路線へのホームドア設置を目指します。

主な取組み

- 銀座線への設置に順次着手すべく、ホーム補強工事などを実施
- 日比谷線・千代田線への設置について具体的な検討を実施
- その他未設置路線(東西線・半蔵門線)についても検討

▶ ホームドア導入状況 (2015年3月末現在)

導入路線	導入駅数	全179駅中 84駅に設置
南北線	19駅 (全駅)	
千代田線	2駅 (綾瀬駅、北綾瀬駅)	
丸ノ内線	28駅 (全駅)	
副都心線	11駅 (全駅)	
有楽町線	24駅 (全駅)	

重点施策 3 | 東西線輸送改善

東西線は、ダイヤ改正やオフピーク通勤の促進など、これまでさまざまな取組みを進めてきたものの、依然として混雑の激しい路線であり、一層の混雑緩和及び乗降時間短縮による遅延防止が必要です。そのため、南砂町駅や木場駅をはじめとした大規模な改良工事の実施により、抜本的な対策を確実に実行していきます。

① 南砂町駅改良工事(2022年度工事完了予定)

南砂町駅構内において、線路及びホームを増設します。同一

方向に進む列車がホームの両側に交互に発着することで、十分な停車時間を確保することにより、混雑緩和及び遅延防止を図ります。

② 木場駅改良工事(2022年度工事完了予定)

木場駅構内において、ホーム及びコンコース拡幅のほか、エレベーター・エスカレーターの増設により、お客様の流れを分散し、ホーム階及び改札階の混雑解消を図ります。

重点施策 4 | バリアフリー設備整備

東京メトロには古い路線が多く、多くの駅が都心部に位置することから狭あいであり、用地取得なども困難であることから、バリアフリー設備整備には厳しい制約を克服する必要があります。このような状況でも、ホームと地上をつなぐバリアフリー設備を少なくとも1ルート確保するため、さまざまな工夫によりエレベーターなどの整備に努めてきました。これからも引き続き、積極的な用地取得などにより、バリアフリー設備の早期整備を進めます。

具体的には、エレベーターなどによる1ルート整備（段差解

消）が、2014年度に完了し、引き続きエレベーターによる1ルート整備率100%実現に向け取り組むことに加え、病院に近い駅などに複数ルートを整備するほか、乗換ルートへの整備を進めます。

▶ 2014年度完成の主なバリアフリー設備

線名	駅名	設備名	使用開始
銀座線	虎ノ門駅	多機能トイレ	2014年10月
丸ノ内線	中野新橋駅	エレベーター	2014年8月
千代田線	千駄木駅	エレベーター	2014年6月
半蔵門線	三越前駅	エレベーター	2015年3月

重点施策 5 | 銀座線のリニューアル

銀座線浅草駅～上野駅間が開業してから、2012年12月30日で85年を迎えました。東洋初の地下鉄として東京の街をつないできた歴史を大切にしながら、先端の機能を取り入れ発信する路線というイメージの定着を目指し、【伝統×先端の融合】を路線コンセプトとした上で、銀座線全線のリニューアルを実施します。

主な取組みとして、エリアごとに設定したコンセプトに沿った「駅デザインコンペ」の結果を参考に、全駅を改装します。また、新型1000系車両への更新（2016年度までに38編成228両導入）、ホームドア設置（大規模改良工事予定の駅を除き2018年度末完了予定）に向けた補強工事などを実施します。

Keyword 02 東京とともに成長する

東京メトログループは東京圏を事業基盤としており、その成長がグループの成長にもつながっています。東京メトログループは、首都東京の都市機能を支えたとともに、これまで以上に

沿線エリアの魅力や価値を高める施策を、地域や相互直通運転先の各社などと連携して実施し、人の動きの創出にも取り組んでいきます。

重点施策 6 | 沿線活性化、営業推進

東京メトロは、首都圏において、相互直通運転先を含めると532.6kmにわたる鉄道ネットワークの中核を担っています。その存在感を活かして、「人の動き」の創出と「まちづくり」への貢献、沿線の活性化につなげていきます。具体的には、沿線地域や相互直通運転先の各社と連携した各種イベント実施やタイアップした

企画乗車券の発売、駅周辺の再開発との積極的な連携、地域の実情に応じた施設の整備、協賛活動など、沿線地域との連携を密にし、地域活性化に貢献します。また、地下鉄で東京のお出かけをより楽しんでいただけるよう、シニアや外国人旅行者のお客様への利用促進施策により、「人の動き」を創出します。

Keyword 03 新たな可能性に挑戦する

将来の経営環境の変化も踏まえ、東京メトログループのさらなる発展を目指し、安全の確保及び成長に資する新技術の研究・開発、既存領域における可能性の拡大に挑戦するとともに、

新たな領域における可能性にも挑戦していきます。このため、社員一人ひとりが新たな施策や困難な課題にさらに積極的に取り組んでいきます。

重点施策 7 | 海外への展開

東京メトロでは、海外からの視察・研修の受入れなど国際協力を推進し、海外の鉄道コンサルティング業務を行う日本コンサルタンツ株式会社への出資、「ベトナム国ハノイ市都市鉄道規制機関強化及び運営組織設立支援プロジェクト」への参画などを行っています。今後は、世界的な環境・交通問題による鉄道分野への需要の増加、政府の新成長戦略による官民一体の

鉄道インフラの海外輸出強化により、東京メトロに対する協力・支援への期待が高まることが想定されます。これまでに培った地下鉄建設・運営ノウハウを活かし、日本コンサルタンツ株式会社と協調し、海外都市鉄道整備事業プロジェクトへの参画により国際協力を推進し、新たな可能性に挑戦していきます。