



東京地下鉄株式会社
社会環境報告書2006



東京

Tokyo Metro 

メトロ

あらゆるステークホルダーから 信頼され、愛され、 選ばれる企業となるために



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、東京都区部を中心に8路線の地下鉄網を運営し、一日576万人のお客様にご利用いただいております。安全で、安定した輸送を提供することが東京メトロの最も基本的な使命ですが、それを踏まえた上で、一人ひとりのお客様の心に響くサービスを目指し、サービスの改善に取り組んでいるところです。

2004年の民営化以来、お客様センターを設置し、サービスマネージャーを配置するなど新しいサービスを導入してきましたが、今後もお客様視点に立って、より便利で快適で魅力的なサービスの提供に努めます。

また、東京メトロは、収益性のさらなる向上と経営基盤の強化に努めているところです。2004年に中期経営計画「Dash! Tokyo Metro Plan 2006」を策定しましたが、それに定めた数値目標は全て達成する見

込みです。これから新たな中期経営計画の策定に入りますが、株式上場・完全民営化を目指して、より挑戦的な計画にしたいと考えています。

そして、東京メトロは、社会や環境にも積極的に貢献していきます。その先に東京メトロが見ているものは、関連会社を含めた東京メトログループ総体として、あらゆるステークホルダーから信頼され、愛され、選ばれる企業像にほかなりません。

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

今日の鉄道事業には、高齢化社会の本格化など社会構造の変化に対応するための施設・設備のバリアフリー化、駅を拠点とする沿線の活性化、既成概念にとられない異分野とのパートナーシップといった、さまざまな変革が求められています。2005年12月にオープンした「Echika表参道」は、そうしたこれからの駅の一つの理想像を形にしたものと自負しております。また、ほかの輸送機関に比べてCO₂排出量がきわめて

少ない鉄道には、エネルギー効率に優れた、人と環境にやさしい乗り物としての期待が高まっています。東京メトロは2004年から環境マネジメントシステムを構築し、環境保全への全社的な取り組みを着々と進めているところです。

公共性の高い事業者として、こうした社会的要請に応え、社会的責任を一つひとつ確実に果たしていくことなくして、東京メトロの発展はありえません。東京メトロはそのための体制づくりを進め、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。

東京メトロは、日本の総人口の約10%が集中し、さらに増加を続ける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、社会、環境に貢献できる企業として、このエリアの発展に寄与してまいります。皆様のご支援とご理解を賜りますよう、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

会社概要

2006年3月31日現在

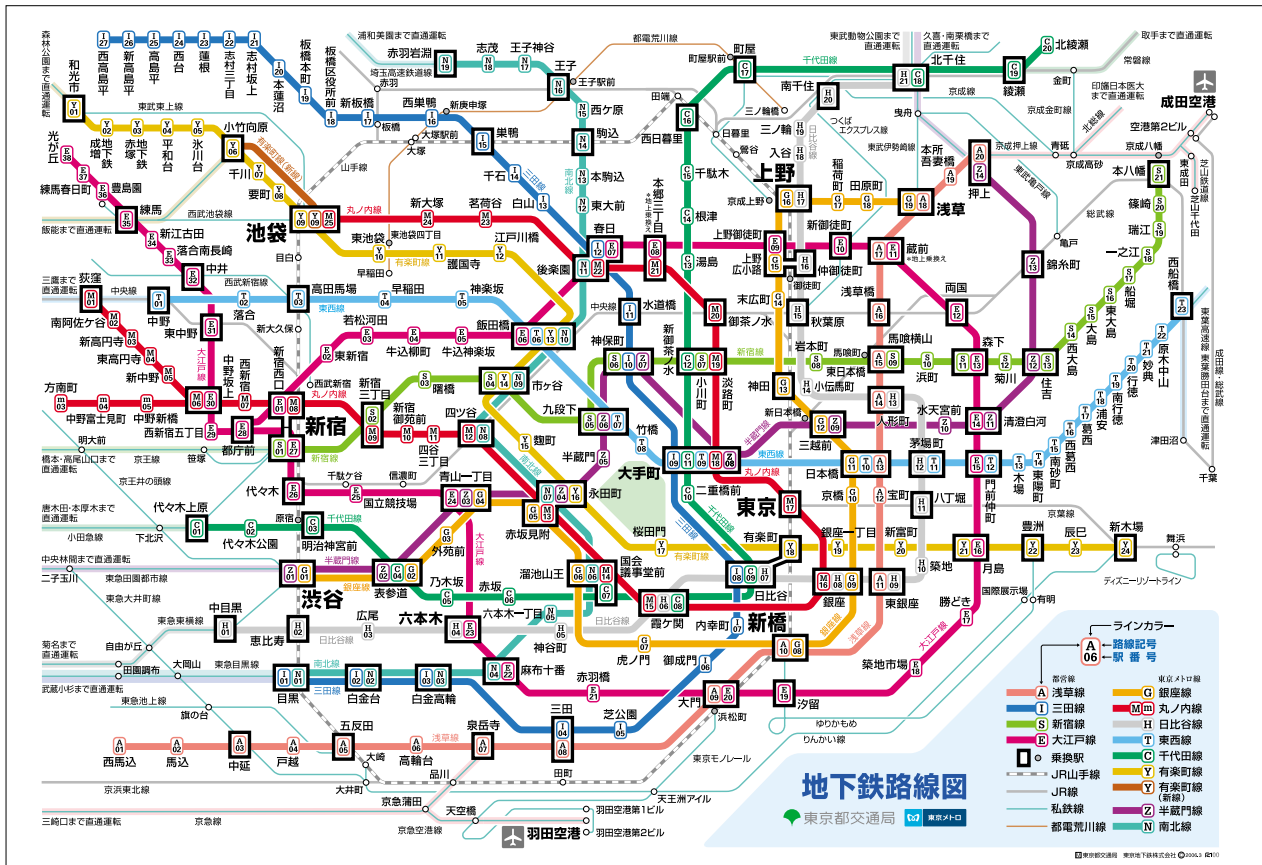
名称	東京地下鉄株式会社 Tokyo Metro Co., Ltd.
本社所在地	東京都台東区東上野三丁目19番6号
設立	2004年4月1日
資本金	581億円
株主	政府(53.4%)、東京都(46.6%)
売上	3,306億円(平成17年度)
事業内容	1. 旅客鉄道事業の運営 (2006年4月1日現在) 2. その他関連事業の運営 ・不動産事業(オフィスビルの賃貸等) ・商業テナント事業(駅構内店舗、商業施設の運営等) ・IT事業(光ファイバーケーブルの賃貸等)
従業員数	8,643人

営業状況

営業路線

 銀座線 (浅草～渋谷間)14.3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
 丸ノ内線 (池袋～荻窪間)24.2キロ (中野坂上～方南町間)3.2キロ	 有楽町線 (和光市～新木場間)28.3キロ
 日比谷線 (北千住～中目黒間)20.3キロ	 半蔵門線 (渋谷～押上間)16.8キロ
 東西線 (中野～西船橋間)30.8キロ	 南北線 (目黒～赤羽岩淵間)21.3キロ

路線距離	全線183.2キロ(営業キロ)
駅数	168駅
車両数	2,515両
輸送人員数	1日平均576万人(平成17年度)
建設中の路線	13号線 池袋～渋谷間8.9キロ(建設キロ)



関連事業 (2006年4月1日現在)

不動産事業

資産の有効活用を図るため、オフィスビル、ショッピングセンター、ビジネスホテル等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等を展開しています。



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して賃貸事業を推進。駅構内無線LANサービスも導入しています。



広告事業

車内の中吊りポスター、駅構内などの駅貼りポスター、さらには車体広告など、多様な広告媒体を提供しています。



発行の経緯

東京地下鉄株式会社(以下「東京メトロ」という。)は、2004年、帝都高速度交通営団から事業を引き継ぎ、特殊会社として早期の株式上場と完全民営化に向けた新たなスタートを切りました。また、同時に東京メトロとグループ会社で構成される「東京メトログループ」が誕生しています。

これに伴い、東京メトロでは、安全・安定運行を実現するための取り組みはもとより、環境への取り組み、お客様へのサービスや社会貢献についての考え方なども含めて、広く社会にご理解いただくことが重要になると考えました。

特に、今後、株式上場と完全民営化によって自立した民間企業として事業を展開していく上で、当社を支えていただいているお客様や地域社会、株主などのステークホルダーに向けて、私たちの取り組みや考え方をお伝えすることは重要な責務になってきます。

今回は、コーポレート・ガバナンスやコンプライアンスといった経営基盤の側面から、環境保全活動、社会に向けた活動に至る広範な取り組みについて、皆様にご報告するために第1号として「社会環境報告書2006」を作成することにしました。

本報告書の構成

本報告書では、まず経営者から皆様へのお約束となる「トップコミットメント」に始まり、会社の概要をご紹介します。また、コーポレート・ガバナンスやリスクマネジメント、コンプライアンスの体制についてご説明し、環境保全に向けた取り組み、安全な運行を実現するための取り組みやお客様へのサービスについて、株主・投資家への情報開示、役職員の教育や安全な労働環境づくりに向けた取り組みなどについてご報告します。

報告対象期間

2005年度(2005年4月1日～2006年3月31日)の取り組みを対象としていますが、継続的な取り組みや重要な事項については、2006年度及び2004年度以前の情報を含めています。

報告対象範囲

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。

参照ガイドライン

- ・環境省「環境報告書ガイドライン(2003年度版)」
 - ・GRI*「サステナビリティ・リポーティング・ガイドライン(2002年版)」
- *Global Reporting Initiative

なお、本報告書にアンケート用紙を添付しております。次回報告書を作成する際の参考にさせていただきますので、本報告書について皆様の忌憚なきご意見をお寄せくださいますようお願い申し上げます。

トップコミットメント	1
会社概要	3

特集 都市高速鉄道第13号線の開業に向けて「人と環境にやさしい地下鉄建設」がキーワードです。 5

東京メトロの経営基盤

経営ビジョン	7
コーポレート・ガバナンス	9
リスクマネジメント	10
コンプライアンス	11

地球環境と東京メトロ

環境基本方針・推進体制	13
環境目標	15
環境会計	16
事業と環境の関係	17
地球温暖化を防止するために	18
廃棄物を削減するために	20
資源消費を削減するために	22
騒音・振動を低減するために	23
環境汚染を予防するために	24

社会と東京メトロ

お客様のために	
安全な運行を目指して	25
便利な地下鉄を目指して	27
安心な地下鉄を目指して	29
社会貢献	31
株主・投資家のために	33
社員のために	34

東京メトログループ各社の取り組み	37
------------------	----

第三者所感	38
-------	----

都市高速鉄道第13号線の開業に向けて

東京メトロは今、池袋・新宿・渋谷という東京の3つの副都心を結ぶ「都市高速鉄道第13号線(以下「13号線」という。)」の建設を進めています。この工事では、環境にやさしい建設を進めるために認証取得した環境マネジメントシステムISO14001を着実に運用し、発生した建設泥土の再利用をはじめとするさまざまな環境配慮を徹底しているほか、工事の状況をわかりやすくお伝えするなど、数々のユニークなアプローチを導入しています。

「人と環境にやさしい地下鉄建設」がキーワードです。

13号線 乗り換え 路線マップ

池袋・渋谷間の駅名は仮称です。



13号線はこんな路線です

13号線は、埼玉県和光市から池袋・新宿を経て渋谷までの路線として計画され、和光市～池袋間には有楽町線として既に営業していますが、現在建設中の池袋～渋谷間8.9kmはその延伸工事となります。着工は2001年6月。2008年6月の開業を目指して、着々と工事を進めています。

この路線は、池袋以西では東武東上線、西武有楽町線・池袋線と、渋谷以南では東急東横線よりみなとみらい線と相互直通運転を行う予定ですので、埼玉県南西部から都心を経由して横浜方面に至る広域的なネットワークとして副都心への重要な足となり、沿線の発展や既設路線の混雑緩和、地上の交通渋滞緩和などに大きく寄与するものと考えています。

13号線開通の効果

鉄道ネットワーク充実によるメトロの利便性向上

池袋、新宿七丁目、新宿三丁目、明治神宮前、渋谷の各駅で他線と連絡するため、お客様の利便性が向上します。

埼玉南西部と横浜を一本の路線で接続

東武東上線、西武有楽町線・池袋線、東急東横線などとの相互直通運転により、池袋・新宿・渋谷の3副都心への便利な足となり、沿線の街づくりをサポートします。

乗り換え駅の混雑緩和

JR山手線・埼京線、池袋・新宿・渋谷などの乗り換え駅での混雑が緩和されます。

明治通りの交通渋滞緩和

13号線は明治通りの地下を通るため、明治通りの慢性的な交通渋滞緩和に貢献します。



広報紙「ちかみち13(サーティーン)」

人にやさしい駅をつくります

13号線では「人にやさしい駅づくり」に努め、あらゆるお客様に配慮したバリアフリー化を積極的に推進します。地上の出入口からホームまで楽に移動できるエレベーターの整備、全駅でのエスカレーターの整備、傾斜型券売機の設置など、バリアフリーへの取り組みを徹底します。



最新型車両を導入します

13号線に導入されるのは「10000系」と呼ばれる最新型の車両で、快適性はもちろん、リサイクル性や車体強度、耐火性の向上、省メンテナンスをコンセプトに開発されており、東京メトロの今後の標準車両となる予定です。



文化財保存にも取り組んでいます

江戸時代、鬼子母神を中心に町屋が広がっていた雑司が谷地区では、工事に先立って豊島区教育委員会の指導のもと文化財保護法に基づいて遺跡調査を行っており、茶碗や徳利など、江戸時代の生活用品が多数出土しています。



環境にやさしい 建設工事を 進めています

建設副産物の再利用

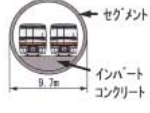
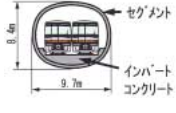
13号線では従来の円形トンネルで有効活用されない上下空間を縮小した複合円形トンネルを明治神宮前駅～渋谷駅間において採用し、発生土量を抑え、建設建材の縮減、環境負荷低減を図るとともに、建設費も従来の円形トンネルと同等に抑えることができました。

また、泥土圧シールドから発生した土は、土質改良装置にて改質し、埋め立て工事に利用し、泥水式シールドから発生した余剰泥水については、シールドトンネル内のインバート(中埋め)材や開削工事の埋め戻し材に再利用しています。

このように、建設発生土については発生量を抑えるとともに、可能な限り再利用する取り組みを積極的に推進しています。さらに、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊などの廃棄物については再資源化工場にて再生し、積極的に再利用しています。

混合廃棄物などの処理についてはp21をご参照ください。

断面形状の比較と環境負荷低減効果

	円形トンネル	複合円形トンネル
断面形状		
トンネルの純空間	100%	98.1%
掘削土量	100%	91.1%
セグメント製作における生コンクリート	100%	93.8%
インバートコンクリート	100%	60.0%

建設汚泥リサイクル施設

13号線泥水式シールド工事で発生する余剰泥水に砂やセメントなどを混ぜて練った流動化処理土をリサイクル材として使用するため、2005年6月、新木場車庫用地に建設汚泥リサイクル施設を完成しており、現在フル稼働しています。



建設汚泥リサイクル施設

工事車両の排出ガス低減

建設現場周囲への排出ガスを低減するため、健康被害との関連が指摘される浮遊粒子状物質(PM)を排出しない天然ガス自動車15台を2002年から導入しています。2003年10月の東京都「環境確保条例ディーゼル車規制基準」施行に先立つ取り組みで、地下鉄工事だけでなく今後の建設工事のあり方にも一石を投じるものとして注目されました。



(右)天然ガス自動車

電動化建設機械の積極的導入

13号線建設現場では、騒音や振動、排出ガス低減対策として、電動掘削機である「テレスコピックラムシェル」など電動化建設機械の導入を積極的に進める一方、シールド設備から発生する騒音や振動を軽減する「防音ハウス」の設置など、建設現場周辺への環境配慮を徹底しています。

また、ディーゼル駆動に代えて「電動化クレーン」の導入に際し、2005年6月、雑司が谷地区にて東京都環境局、豊島区役所、沿道関係者などの皆様の前でデモンストレーションを行い、ディーゼル駆動との違いを実感していただきました。



電動化掘削機械(左:テレスコ、右:バックホウ)



防音ハウス

工事の状況をお知らせしています

13号線建設では工事看板、作業のお知らせはもとより「わかりやすい地下鉄建設」を目指し、進捗状況について、工事現場に設置した街頭モニター「ストリームビジョン」にてお知らせしているほか、定期的に行う発行する広報紙「ちかみち13(サーティーン)」でも、進捗や工法の解説などの情報を発信しています。また、新宿3丁目に設けた「地下鉄13号線展示室」では、13号線のジオラマや建設機械の模型などを展示、地下鉄建設についてわかりやすく紹介しています。

詳細についてはp31をご参照ください。

地下鉄13号線展示室



開館時間
9:00~17:00
(入館は16:30まで)
入場料 無料
休館日 年末年始
(12/29~1/3)

「自立経営」と「お客様視点」をキーワードに、 グループ理念の達成を目指しています。

産業構造、人口構造の変化や技術革新の進行、規制緩和による競争の激化といった厳しい経営環境の中、東京メトログループは今、民間企業グループとして自らの経営判断と自己責任に基づく自立的な経営を行っていくことを目指した変革の途上にあります。

長年にわたって首都圏の鉄道ネットワークを構築してきた歴史と、その中で培われた技術という独自の事業基盤を活

かし、①ITなど先端技術の導入によって付加価値を創造すること、②グループとしての総合力を発揮しながら、鉄道事業と相乗効果のある事業を積極的に展開していくこと、によってお客様をはじめとするステークホルダーから信頼され、サポートされ、選択される企業になること。それが、変革を通じて東京メトログループが目指すものです。

経営ビジョンと経営計画

東京メトログループは、完全民営化後をも視野に入れた長期的な「グループ理念」、グループの将来ありたい姿を右のようにまとめています。

その実現のため、お客様、地球環境を含めた社会、株主・投資家の皆様、社員というステークホルダーに対してなすべきことを示すのが「経営方針」です。

経営方針

お客様に向けて

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。

駅の多機能化・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。

社会に向けて

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。

投資家に向けて

経済合理性に基づいた企業経営を行い、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が継続でき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。

社員に向けて

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。

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。

これら「グループ理念」と「経営方針」に基づき、社員がとるべき行動を示したのが、以下の「社員行動指針」で、東京メトロの経営ビジョンはこれら3要素から構成されています。

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。

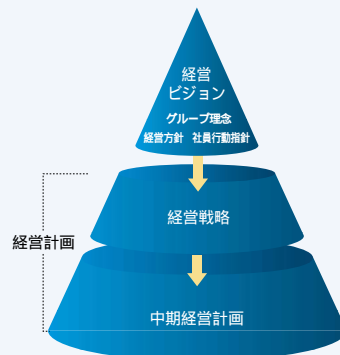
世界都市東京のネットワークを支える者として、強い「自覚」と「責任」を持つ。

常にお客様の視点に立ち、創造的に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。

経営ビジョンを実現するための「経営計画」は、早期の株式上場を目的とする「経営戦略」と、これを着実に達成するための「中期経営計画」から構成されています。





東京メトロ



中期経営計画の概要

完全民営化に先立つ株式上場の時期は、株主である政府と東京都により決定されますが、東京メトログループでは、2008年6月開業を目指して現在建設中の13号線の開業後、できる限り速やかに株式上場することを目標としています。そして、その目標達成に向けて、「成長の追求」と「効率的な企業経営」などを柱とする「経営戦略」によって収益性向上を図るため、民営化の初年度である2004年度から2006年度までの3年間の具体的な目標や取り組みを「中期経営計

画」としてまとめました。それが「Dash! Tokyo Metro Plan 2006」です。

この計画では、この3年間で「自立した経営体制の確立」「収益性の向上による経営基盤の強化」のための期間と位置付けており、「お客様視点」に立ったサービスの提供を中核として「東京を走らせる力」というグループ理念の実現に向けた取り組みを盛り込んでいます。(2004年度策定)

具体的な取り組みと数値目標

「自立経営」と「お客様視点」を主眼とする「Dash! Tokyo Metro Plan 2006」の具体的な実施計画の概要は以下のとおりです。

また、2006年度までに達成すべき数値目標を以下のとおり設定しています。

実施計画の概要

お客様のニーズを的確にとらえたサービスの向上

施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザインの導入などにより、すべてのお客様に優しい鉄道を目指します。また、お客様の声を積極的に聞き、お客様に喜ばれるサービスを提供します。

シームレスな交通ネットワークの充実

13号線の建設を推進し、各私鉄との相互直通運転の実施や、ICカード乗車券による相互利用の実現を目指します。

安全・安定運行の徹底

トンネルや車両、設備などの保守管理の確実な実施、お客様の安全を確保する設備等の充実、不測の事態に備えたリスクマネジメントの強化を徹底します。

関連事業の積極的な展開

駅スペースを有効活用して駅の魅力を高めるなど、関連事業の積極的な展開により鉄道事業との相乗効果を追求します。

新たなビジネスの創出

ITをはじめとする先端技術を活かし、新たなビジネスモデルを構築します。

効率的な企業経営

キャッシュフローの範囲内での効率的な設備投資、さまざまなコスト削減活動を推進します。

グループ価値の最大化を目指したグループ経営

グループ管理体制の強化、財務面での連携強化など、グループとしてのメリットを最大限に追求します。

自律的・機能的な組織づくり

経営計画の策定と実施を推進する経営企画本部制や、運輸部門と技術部門の連携を強化する鉄道本部制の導入など、機能的な組織づくりを推進します。

明るく活力ある企業風土

民間企業にふさわしい人材育成の方針を策定し、社員の能力を引き出す人事制度を強化・充実させます。

企業市民としての社会的責任の重視

地球環境に優しい企業活動の実施、地域社会との共生等の促進、リスクマネジメントの強化など優良な企業市民として、社会に対する責任を果たしていきます。

数値目標

債務残高

2003年度見込9,137億円の長期債務残高(単体)を、13号線の建設中であっても増加させることなく、約9,000億円に縮減する。

連結ROA

連結での総資産営業利益率(ROA^{*})を、費用対効果重視の投資などにより2003年度見込3.6%から4.7%に向上させる。

社員数

安全・サービスの維持・向上を図りながら業務の効率化を行い、生産性の向上を図ることにより、2003年度見込9,198人の社員数を約8,800人とする。

*ROA:(営業利益/総資産)×100%

中期経営計画の進捗状況

計画の進捗は、2005年度、それぞれの取り組みはおおむね順調に実行されており、引き続き各施策の徹底によって経営基盤強化に努めます。この順調な進捗を受け、東京メ

トログループでは、引き続き経営ビジョンの実現を目指して経営戦略を達成するための次期中期経営計画策定の準備を始めています。

全ステークホルダーから信頼されるための 経営体制づくりを進めています。

東京メトロは、早期の株式上場と完全民営化を実現するためにも、企業価値をいっそう向上し、株主・投資家、お客様、沿線住民の皆様をはじめとするステークホルダーから

信頼される企業になることを目指しており、東京メトロ内部、東京メトログループ全体の両面でのコーポレート・ガバナンスの強化を着々と進めています。

東京メトロのガバナンス強化

透明で機動的な経営体制を目指して

東京メトロの取締役会は12名の社内取締役で構成され、原則として毎月1回の開催により、経営に関する重要事項についての決定や取締役の職務執行の監督などを行っています。また、取締役会の下部組織として「経営会議」を設置、経営政策や重要な経営事項などについて審議することで、経営の機動的かつ円滑な遂行を図っています。

厳正な内部統制体制を目指して

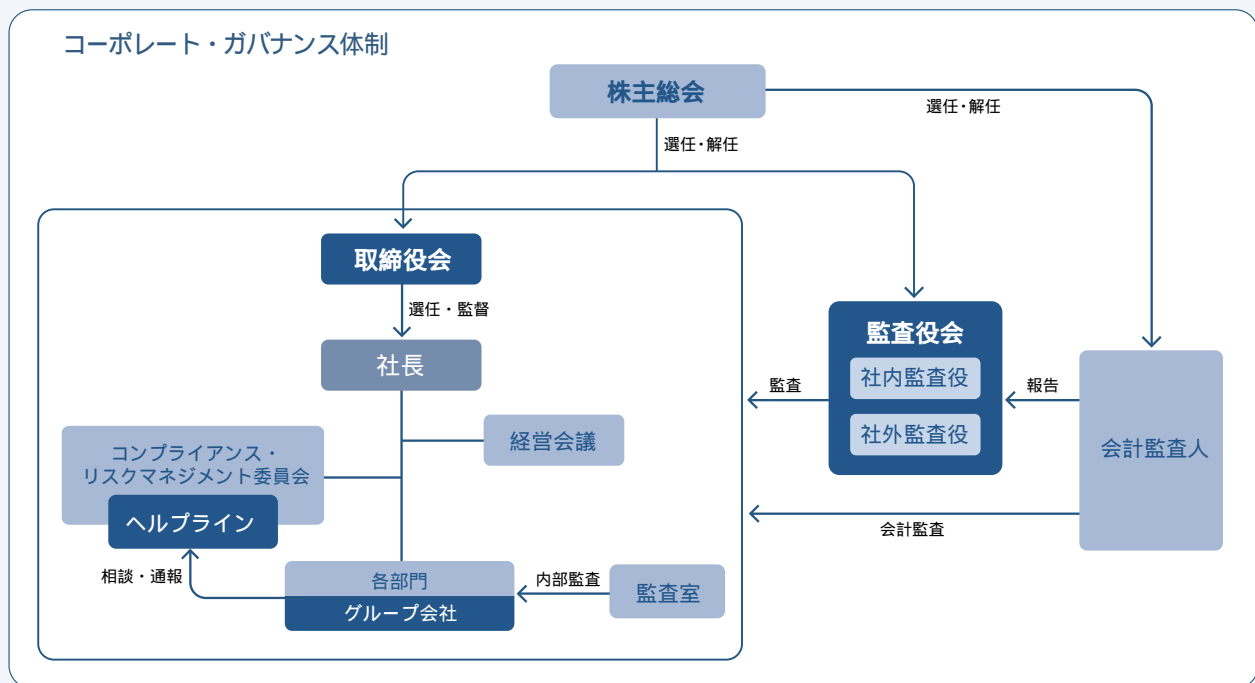
東京メトロは監査役制度を採用しています。監査役は3名の社外監査役を含む計4名で、監査役会の開催のほか、取締役

会や経営会議に出席するなど、取締役会の職務執行を厳正に監視しています。

内部監査については監査室が行い、内部監査と監査役監査との役割を明確にしています。

東京メトログループとしてのガバナンス強化

東京メトログループを取り巻く経営環境の変化に備え、自立した民間企業グループとして安定した経営を確立するため、2006年度からは「グループマネジメント基本構想」に基づいてグループ会社の役割と責任を明確化する取り組みを開始しています。



さまざまなリスクに備えるための組織体と対策の整備を進めています。

東京メトロは、鉄道の運行に関連するリスク、企業不祥事や法令違反などにつながるリスクなど、さまざまな経営上のリスクを見据え、東京メトログループ全体でこれに備えるための体制づくりを進めることが企業価値の向上につな

がると考えています。この認識から、2005年4月には「リスクマネジメント基本方針」を策定、リスクの洗出しをはじめとする具体的な取り組みを開始しています。

東京メトロのリスクマネジメント

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活動します。
- 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推進体制

この基本方針に沿って、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」に基づき、計画の策定や必要な対応について協議・検討するため、2005年4月に「コンプライアンス・リスクマネジメント委員会」を設置しました。

2005年度、同委員会においては、リスクマネジメントの推進に関し、

- ① 体制の整備及び具体的運用に関する事項
- ② リスク対策に係るPDCA*サイクル確立に向けての、社内リスクの洗出し
- ③ 緊急のリスク対応として、アスベストに関する対策の策定

について協議しました。

*PDCA：PLAN(計画)、DO(実行)、CHECK(評価)、ACTION(改善)

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p25～26をご参照ください。

リスクマネジメント推進体制

経営会議

【付議事項】
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・決定



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
「東京メトログループヘルプライン」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

法令遵守を超え、企業価値向上を目指した コンプライアンス経営を進めています。

東京メトロは、法令や条例、社内規程の遵守はもとより、社会的倫理や通念、慣習に従って適正な行動をとることによって、あらゆるステークホルダーに配慮した公正・公平な事業展開を目指しています。そこにあるのは、不祥事を防止することだけでなく、東京メトログループ全体の企業価値向上、社会から信頼される企業への成長につなげてい

きたいという思いです。その思いを実現するため、東京メトログループ全体に適用される「コンプライアンス行動基準」の策定、「コンプライアンスマニュアル」の作成をはじめとする、組織的なコンプライアンス強化に向けた取り組みを開始しています。

コンプライアンスの徹底

コンプライアンス行動基準の策定

2005年4月、全役職員向けに策定された「東京メトログループ コンプライアンス行動基準」では、お客様、投資家、取引先、社員、社会の各ステークホルダーに対して果たすべき責任の内容を具体的に明記したうえで、東京メトログループ役職員としての心構えをまとめています。また、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。

この行動基準に沿って、前述のコンプライアンス・リスクマネジメント委員会にてコンプライアンスに関連する計画策定や施策の検討などを行っています。

p10をご参照ください。



コンプライアンスマニュアルの作成

同委員会では、2005年度、東京メトログループ全役職員のコンプライアンス意識を啓発するために「東京メトログループ コンプライアンスマニュアル」の作成を進めました。2006年3月に完成し、パートタイマー、アルバイト等を含む東京メトログループの全役職員に向けて約12,000部配付しています。

このマニュアルは、各ステークホルダーに対してとるべき行動や望ましい考え方について、過去の身近な事例を題材とする具体的なケーススタディ形式でわかりやすく解説するとともに、関連の法令や社内規程についても紹介する構成となっています。

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、セクシャルハラスメント・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、私的利用は行わず、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まない。



ヘルプラインの設置

コンプライアンスに関連する疑問や相談、あるいは全役職員にコンプライアンスに反する行為があった場合の内部通報制度として、2006年3月から「東京メトロヘルプライン」を設置しています。内部窓口に加えて、社外に外部窓口を設けており、パートタイマー、アルバイト等を含む東京メトログループの全役職員が利用できる体制としています。

コンプライアンス教育の取り組み

東京メトロでは、コンプライアンス意識の徹底を図るため、社内報「めとろはーと」などを通じたコンプライアンス関連情報の発信、研修などの取り組みにも力を入れています。従来、階層別研修にも職員へのコンプライアンス研修を組み込んでおり、2006年3月には、役員や管理者を対象として、弁護士を講師とする研修会を実施、コンプライアンスの基礎から最近の鉄道業界での事例、コンプライアンス経営の心得などについて講義していただきました。

個人情報保護の考え方と体制

個人情報保護方針の策定

東京メトロは、定期券販売に必要なお客様の情報、あるいは防犯カメラの録画・録音情報など、事業の性質上さまざまな個人情報をお預かりしており、個人情報の取り扱いと保護についても、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」を制定した上で、「個人情報保護方針」を策定、従来以上の取り組みを徹底しています。この方針は駅などに掲出しているほか、ホームページでも公開しています。

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

個人情報保護推進体制

東京メトロでは、「個人情報保護規程」を踏まえ、下記のような社内の推進体制を敷き、個人情報の保護に努めています。

個人情報保護推進体制

機 関	職 務
個人情報総括管理者（総務部長）	<ul style="list-style-type: none"> 個人情報の管理に関する事務の総括 社内における個人情報の利用目的の監督 個人情報保護関係規程類の整備
個人情報管理者（各部等の長）	<ul style="list-style-type: none"> 部等が所管する個人情報の利用目的の特定 利用目的の変更等につき、本人へ通知又は公表 個人データ取扱台帳の整備 開示、部分開示、不開示の決定
個人情報取扱者（課長、所長、管区長及び区等の長）	<ul style="list-style-type: none"> 所管する個人情報の取扱いの適正を保つ 個人情報の取扱いにおける作業責任者 開示請求、訂正要求、苦情等の受理
個人情報担当者（各課等、各所等、各管区又は各区等の社員のうち個人情報取扱者が指名した者）	<ul style="list-style-type: none"> 個人情報の取扱いにおける作業担当者

個人情報保護マニュアルの作成

2005年9月、個人情報保護の重要性についての社内用啓発ツールとしてパンフレット「こんなときどうする？ これだけは知っておきたい個人情報保護」を作成し、東京メトログループ各社の主要部署に配布しました。これは、個人情報保護法の知識を解説し、具体的な事例に基づくケーススタディ形式で対応方法について紹介するものです。

個人情報保護についての教育

東京メトロでは、コンプライアンス研修の中に個人情報保護についての研修も組み込んでおり、役員員に対する教育を徹底しています。また、管理者向けのビデオ教材も配付し、わかりやすい教育に努めています。



鉄道は自動車に比べて環境に優しい交通手段ですが、電力を多量に使用するなど環境へのインパクトが大きいことも事実です。東京メトロでは、さまざまな角度から環境保全への取り組みを推進し、企業市民として信頼されるよう、その責務を果たしています。

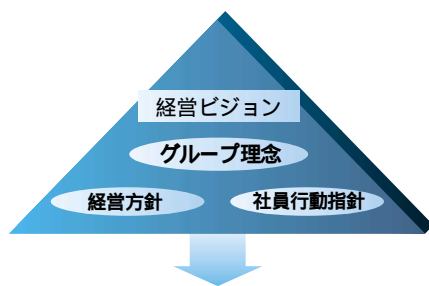
環境基本方針・推進体制

環境マネジメントシステム、推進体制を整備し、 全員参加の姿勢で活動に取り組んでいます。

環境基本方針を策定

東京メトロでは、経営方針の中で「地球環境の保全に積極的に取り組みます。」と謳っています。これを受けて、より具

体的な活動の方向性を決めるため、以下のような環境基本方針を策定し、これに基づく取り組みの重要性について従業員一人ひとりに周知徹底しています。



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。

「鉄道でエコ キャンペーン」開始

国土交通省と鉄道業界の連携のもと、鉄道が環境にやさしい交通機関であることを知っていただくための「鉄道でエコ キャンペーン」が2005年10月からスタートしています。東京メトロでも車内中吊り広告などで告知する一方、社員の啓発にも努めています。このキャンペーンの詳細については以下のサイトをご覧ください。



(社)日本民営鉄道協会HP
<http://www.mintetsu.or.jp/eco/about.html>

独自の環境マネジメントシステムを構築

2005年度は、環境基本方針に基づいて環境目標を定め、これを全社職員で達成するための仕組みとなる環境マネジメントシステム「東京メトロEMS^{*}」を構築しました。

これは、これまで各で行われてきた環境への取り組みを全社的に管理し継続的改善を行うこと、さらにはグループ全体への展開をねらいとするものです。その推進の中心となる組織体は総務部担当取締役を委員長とする「環境委員会」で、環境目標策定や、環境活動の検証・評価等についての協議・決定を行っています。

^{*}Environmental Management Systemの略。

環境教育による啓発

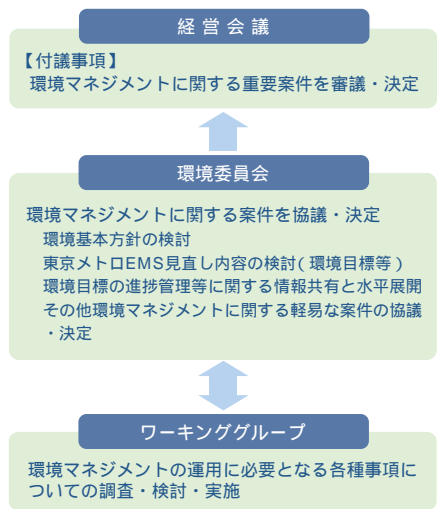
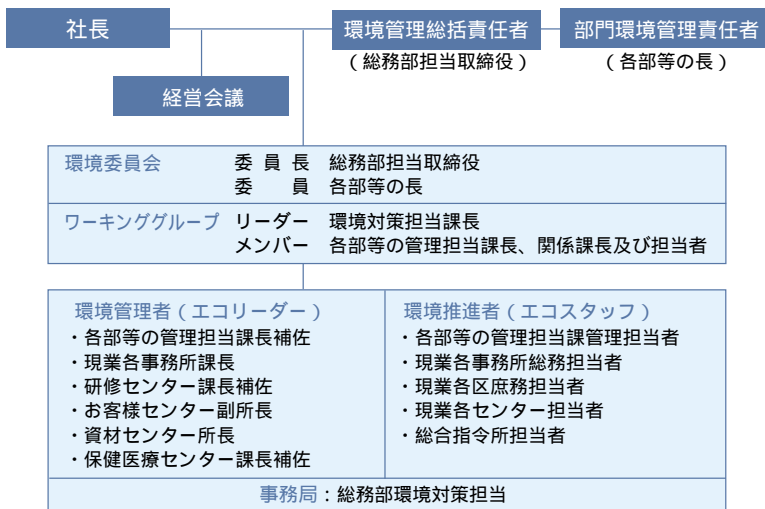
全社員参加の仕組みとしての「東京メトロEMS」を十分に機能させるためには、環境関連の社員教育が欠かせません。このため、2005年度は、以下のような講座を開講しました。

- 2005年6月23日
講座名：鉄道総合技術アカデミー「鉄道を取り巻く環境」
対 象：運輸営業部・車両部・工務部・電気部・建設部の社員。
- 2006年1月16日、18日
講座名：「東京メトロ環境マネジメントシステム説明会」
対 象：各部等のエコリーダー、エコスタッフ。

環境関連法規制の遵守状況

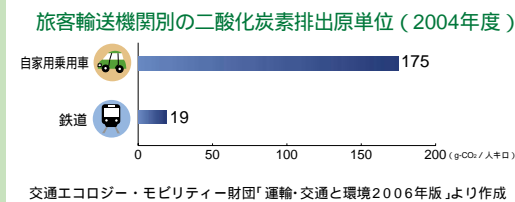
2005年度、法規制の遵守状況の一斉点検を行いました。その結果、環境関連法規制についての違反、訴訟等が発生していないことを確認しています。

環境マネジメント推進体制



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二酸化炭素の量(原単位)」を比較すると、下表のとおり、鉄道は自家用車の約10分の1となります。つまり鉄道



は環境にやさしい交通手段であり、鉄道の利用が地球温暖化防止に資することは明らかです。東京メトロは今、株式上場、完全民営化を控えて事業の見直しや経営基盤の強化を進めていますが、ステークホルダーから信頼される企業となる上で、環境保全へのより積極的な取り組みが必須の条件であると考えています。以上を踏まえて東京メトロは、環境にやさしい鉄道の利用促進を図るとともに、中期経営計画の中でも環境面からの業務見直し、環境マネジメントシステムの強化、環境負荷低減のための活動推進を掲げ、日々実践しています。

2005年度の目標は、ほぼ達成しました。 新規施策の導入によりさらなる改善を継続します。

東京メトロでは、これまで各部門が個別に行ってきた環境活動を全社的・組織的に推進すべく、環境マネジメントシステムを導入しました。2005年度はその活動の初年度となりますが、目標をおおむね達成することができ、その成果が確実に出ております。今後は取り組み範囲をさらに拡大し、活動を充実させていきます。

環境目標と取り組み実績

取り組みテーマ	環境目標	2005年度目標値	2005年度実績値	目標達成度	2006年度目標値
地球温暖化防止	省エネ活動の推進	チーム・マイナス6%等温暖化防止活動の推進	チーム・マイナス6%に参加温暖化防止活動を推進		省エネルギーの遵守
	環境配慮型車両の導入	60両(1,256両/2,515両)	60両(1,256両/2,515両)		80両(1,336両/2,515両)
	ポイラー灯油使用量の削減	2004年度比5%削減(4,579ℓ削減)	2004年度比27%削減(24,911ℓ削減)		—
	低公害車の導入	保有率35%(38台/106台)	保有率43%(45台/104台)		保有率50%(53台/104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	「東京メトロ沿線ウォーキング」4回 「花さがしスタンプラリー」など		沿線ウォーキング・スタンプラリーの継続実施
	インバーター照明機器の導入	—	—	—	3駅(12駅/165駅)
	高効率変圧器の導入	—	—	—	3電気室(40電気室/376電気室)
廃棄物の削減	廃棄物管理の推進	廃棄物処理に関する法規制の遵守	法規制の遵守		分別収集の徹底
	駅務機器のリサイクル	リサイクル率100%	リサイクル率100%		リサイクル率100%
	建設副産物のリサイクル	発生土・アスファルト塊・コンクリート塊：100% 建設汚泥：70%	発生土・アスファルト塊・コンクリート塊：100% 建設汚泥：100%		発生土・アスファルト塊・コンクリート塊：100% 建設汚泥：70%
	使用済み乗車券のリサイクル	リサイクル率100%	リサイクル率100%		リサイクル率100%
	建築工事廃棄物の発生抑制	—	—	—	トイレ改良に伴うコンクリート塊の再利用促進
	車両用蛍光灯のリサイクル	—	—	—	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	実施率95%	実施率97.6%		実施率97.5%
	紙使用量の削減	2004年度比1%減(2t削減)	2004年度比8%増(16t増)	×	2005年度比1%減
	車両自動洗浄機再利用水の活用	再利用水利用率50%	再利用水利用率86%		再利用水利用率85%
	トンネル内湧水の活用	河川放流の実施	渋谷川への放流を実施		河川放流の継続実施
	駅トイレへの節水栓の設置	—	—	—	設置率36.9% (69駅78箇所/163駅211箇所)
騒音・振動の低減	列車走行時の振動・騒音低減	ロングレール化率100% 防振まくらぎ敷設総キロ83.9km	ロングレール化率100% 防振まくらぎ敷設総キロ83.9km		防振まくらぎ敷設総キロ85.8km
	騒音・振動対策型建設機械の活用	電動化建設機械の運用	13号線建設で実施		電動化建設機械の継続運用
	遮光壁・防音壁の設置	—	—	—	遮光壁・防音壁の設置1箇所
	車両走行状態監視装置の導入	—	—	—	3式
	摩擦調整材噴射装置の導入	—	—	—	3式
環境汚染の予防	PCB廃棄物処理の推進	PCB保有台数の確認、 PCB処理業者への早期登録	PCB保有台数調査の実施、 コンデンサ587台の早期登録の実施		PCB廃棄物の早期・適正処理
	電気設備の絶縁油の削減	削減量28,000ℓ	削減量29,813ℓ		—
	有害物質の厳正管理・適正処理	アスベストの厳正管理・一部適正処理	アスベスト調査と対策の実施		アスベストの厳正管理・適正処理
	空調機等における新冷媒化の推進	—	—	—	新冷媒化台数176台 (1,065台/5,449台)
環境意識の啓発	環境教育の実施	環境管理者・推進者(エコリーダー・スタッフ)教育の実施	環境管理者・推進者計173名に教育を実施		社員への環境教育の実施

達成 × 未達成 該当なし

環境保全活動の効果とコストを測定、 しっかり把握して経営に反映します。

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」及び社団法人日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2003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)

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、電気設備の絶縁油の削減、アスベストの厳正管理・適正処理	91,854
	地球環境保全コスト	省エネ型車両への改良、ボイラー灯油のガス化	21,877
	資源循環コスト	駅務機器、建設副産物、乗車券、駅ゴミ等のリサイクル、トンネル内湧水の活用	2,635,093
	小計		2,748,824
上・下流コスト	低公害車の導入、グリーン購入の推進	28,450	154,570
管理活動コスト	環境マネジメントシステムの運用、社員教育、環境に関するイベントの実施	0	47,090
研究開発コスト		0	0
社会活動コスト		0	0
環境損傷対応コスト		0	0
合計		3,970,358	2,950,484

環境保全効果

区分	内容	効果
地球温暖化防止	省エネ型車両の導入	導入両/総両 1,256両/2,515両
	ボイラー灯油使用量の削減	24,911ℓ 削減
	低公害車の導入	導入台数/総台数 45台/104台
廃棄物の削減	駅務機器のリサイクル	82,020kg
	建設副産物のリサイクル	125,029t
	乗車券のリサイクル	213,723kg
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	実施率 97.6%
騒音・振動の低減	防振まくらぎの敷設	3,968m
環境汚染の予防	電気設備の絶縁油の削減	削減量 29,813ℓ

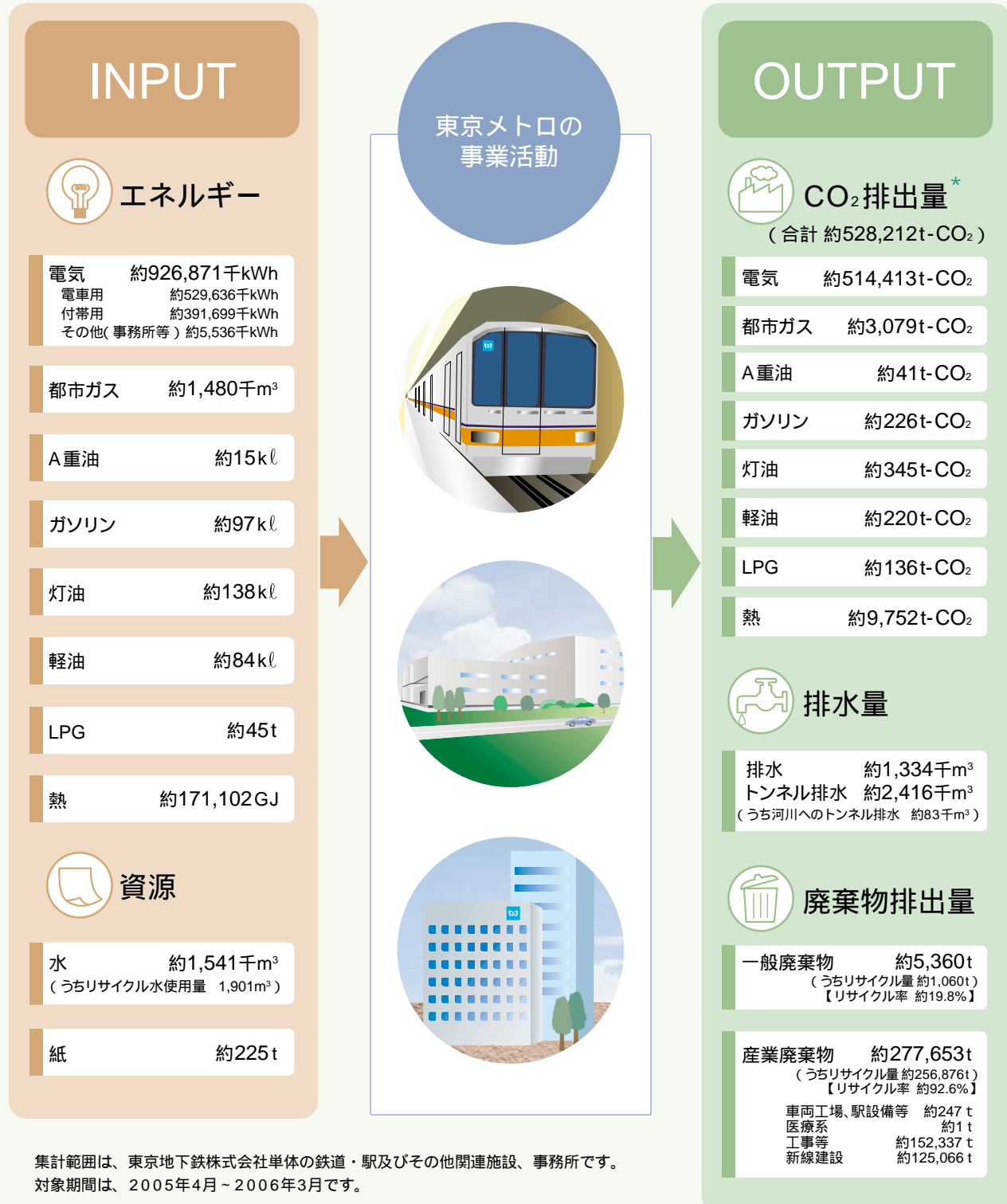
環境保全活動に伴う経済効果

(単位：千円)

区分	内容	金額
収益	古レール、車輪、鉄屑(鉄)・トロリ線、被覆電線(銅)のリサイクルによる売却額	143,300
費用節減	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、PCB廃棄物処理早期登録による費用節減額	52,422
合計		195,722

集計範囲は、東京地下鉄株式会社単体です。
 対象期間は、2005年4月～2006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。

事業に伴う環境への負荷を数値的に把握し、 環境保全への取り組みの基礎としています。



電力の効率的利用をはじめ、さまざまな省エネルギーへの取り組みを進めています。

関連する2005年度目標

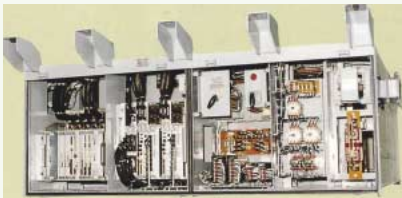
省エネルギー活動の推進
環境配慮型車両の導入
ボイラー灯油使用量の削減

低公害車の導入
環境に関するイベントの実施

車両での取り組み

高効率VVVFインバータ制御装置の導入

車両の加減速を制御する装置として、VVVF*インバータ方式の導入を進めています。VVVFは、車両に供給される直流の電力で交流モータを動かすために、直流を最適な電圧・周波数の交流に変換するインバータを使用した制御方式で、電力損失が少ない、モータの整流子がないためにエネルギー消費が少なく保守性に優れるなどの利点を持っています。また、主回路素子として採用しているIGBT**も、小型化・騒音低減・省エネルギー化に貢献しています。



VVVFインバータ制御装置

2005年度は、千代田線、有楽町線、半蔵門線の車両計60両にVVVF制御装置を導入、全線2,515両中1,256両、49.9%の導入比率となっています。

* Variable Voltage, Variable Frequencyの略。
** Insulated Gate Bipolar Transistorの略。

電力使用効率化のための配慮

鉄道における最大の使用エネルギーは電力です。電車の電力使用量は、やや増加傾向にあります。これは電車の加速能力や冷暖房能力の向上を目的とした前向きな施策の実施によるものと考えられます。

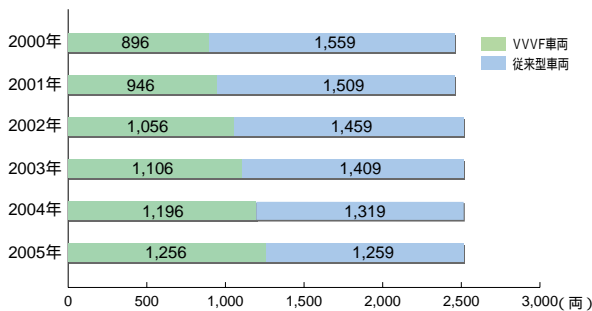


アルミニウム車両

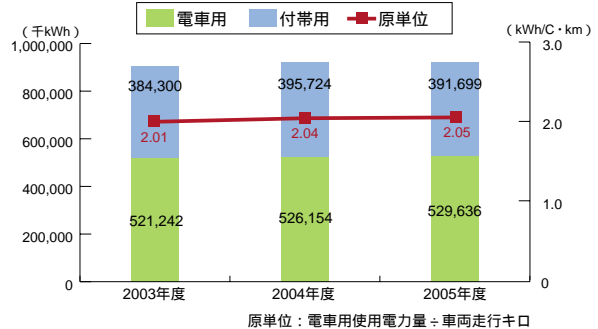
東京メトロでは、VVVFインバータ方式の導入のみならず、以下のようにさまざまな面から車両の省エネルギー化を進め、お客様の利便性・快適性の向上と電力使用量の削減の両立を図っていきます。

アルミニウム車導入による車両の軽量化
ブレーキ作動時の運動エネルギーを電気エネルギーに変換する電力回生ブレーキ導入による電気利用の効率化
保守が容易で軽量のシングルアーム式パンタグラフを導入

省エネ車両導入状況の推移



鉄道用電力使用量の推移



施設・設備での取り組み

ボイラー灯油をガスへ転換

これまで、車両部工場敷地内のボイラーでは灯油を燃料として使用してきましたが、煤煙等の低減を図るためにガスの使用を推進しています。

2005年度は、目標としていた前年比5%削減を大きく上回る27% (24,911リットル)の削減となりましたが、これはガスボイラー化工事を前倒して実施したことによるものです。

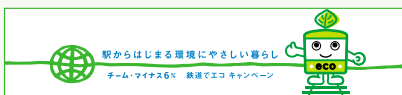
低公害車を積極的に導入

CO₂排出削減を図るため、業務用車両にハイブリッド車などの導入を積極的に進めています。2005年度末の登録台数は104台のうち45台を低公害車* (うちハイブリッド車23台)としています。また、地下鉄建設工事用車両にも天然ガス車を導入、建設機械にも電動クレーンなどを導入し、排出ガスとともに振動や騒音の低減も図っています。

*天然ガス車、液化天然ガス車、ハイブリッド車等を指します。

チーム・マイナス6%に参加

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、水道の使い方など日常レベルでの活動を社内報などを通じて社員一人ひとりに徹底しています。



省エネルギーに向けた取り組み

インバータ型照明器具の採用

地下という環境の特性上、通常の鉄道事業に比べて照明器具数、電力使用量も多くなります。このため、駅構内・事務室などの施設において、既存照明器具の更新時には、HFインバータ型の安定器を備えた発光効率のよい省エネルギー照明器具を導入しています。

また、信号機、旅客案内など表示システムは白熱灯からLED方式に逐次変更し、使用電力量の削減を図っています。



LED方式の案内表示

氷蓄熱システムの導入

割安な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ことにより、化石燃料の使用率が大きい昼間の電力量削減、CO₂排出量抑制を図っています。現在、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、建設中の13号線でも、できる限りスペースを確保し積極的に導入する予定です。

さまざまな環境イベントの実施

「鉄道でエコ キャンペーン」の取り組みの一つとして、沿線の名所などを徒歩で巡る「東京メトロ沿線ウォーキング」を実施しており、2005年度は春・秋の計4回で約18,000名のお客様にご参加いただきました。また、2005年度から私鉄6社の共催による「花さがしスタンプラリー」を春夏・秋の年2回実施。多くのお客様に鉄道を利用して数多くの花の名所を訪れていただきました。

当社では、こうしたイベントを、環境にやさしい鉄道のご利用促進の機会として位置付けています。



(上・下)東京メトロ沿線ウォーキング

リサイクルの徹底によって、 循環型社会の実現に貢献しています。

関連する2005年度目標

廃棄物管理の推進
 駅務機器のリサイクル
 建設副産物のリサイクル
 使用済み乗車券のリサイクル

駅・事務所での取り組み

乗車券の100%リサイクル

乗車券は紙製の普通乗車券や回数乗車券などと、プラスチック製のカードや定期券に分類されます。うち紙製乗車券については、処理業者を通じてトレットペーパーへリサイクルしています。

プラスチック製乗車券については、ほかのペットボトル等とともに、処理業者を通じて固形燃料としてリサイクルしています。また、ベンチの素材など、新たなリサイクル方法の検討を行っています。

駅ゴミ分別収集の徹底

駅で発生するゴミについては、1992年から「紙くずなど」「新聞・雑誌」「空きカン・空きビン」の3種の分別回収ボックスによる分別を推進してきました。2005年4月からは、防犯上の観点から中身の見えるゴミ箱とし、全161駅



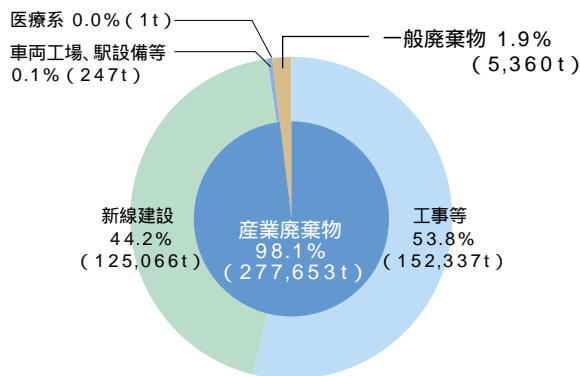
透明ゴミ箱

251か所の改札口付近に設置、さらにすべ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高揚を図っています。

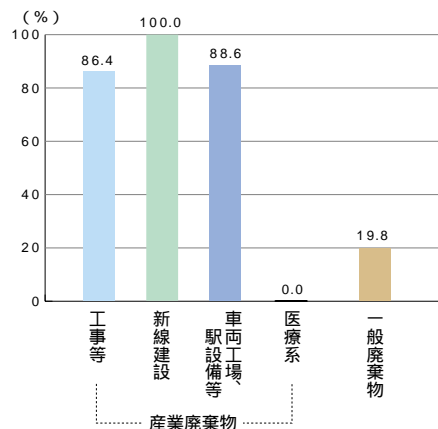
事務所ゴミのリサイクル

本社事務所のゴミのリサイクルを推進しています。文書類については、焼却処理をやめ、溶解処理としてリサイクルの質の変換を図っています。さらに、制服など被服類のマテリアルリサイクルも進めています。

廃棄物の内訳



内訳別リサイクル率



東京メトロでは13号線の新線建設により発生する廃棄物を含めて、工事から出る廃棄物が全体の95%以上と、その大半を占めています。東京メトロでは廃棄物の削減に注力していますが、特にこれらの工事から出る廃棄物については積極的に取り組みを進め、新線建設ではほぼ100%のリサイクル率を達成しています。今後とも、廃棄物の削減、リサイクル率の向上の両面から、循環型社会の実現に向けて活動を進めていきます。

車両での取り組み

車両のリサイクル性向上

東京メトロの車両は、2005年度においては2,515両中、2,485両、98.8%の車両がアルミニウム合金で作られています。

従来の地下鉄車両は数種のアルミニウム合金で作られていましたが、1995年度からは、リサイクル性向上を図るためアルミニウム合金の種類を可能な限り統一した車両を導入しました。さらに2004年度に導入した東西線新造車両からは、全て統一したアルミニウム合金の車両となっています。また、座席クッションをリサイクル可能な難燃性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も取り組んでいます。

車両の再利用

各路線で使用した旧型車両は、長野電鉄、東葉高速鉄道、銚子電鉄、あるいはアルゼンチンのブエノスアイレス市地下鉄「メトロピラス」などで再利用されています。



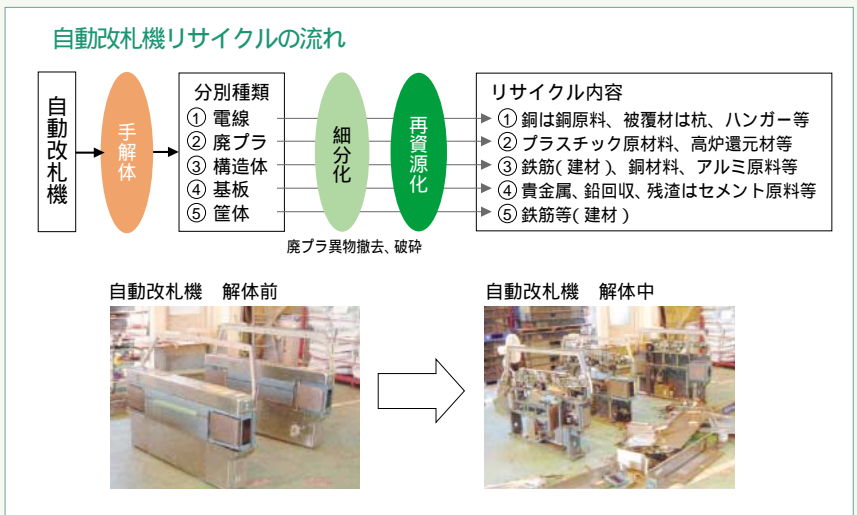
メトロピラス

設備・工事での取り組み

自動改札機の再資源化

更新時期を迎えた自動改札機は、これまで業者に売却し、処理を委託していましたが、2005年度から廃棄物の再

資源化を確実に実施するという考え方のもと専門業者を選定し、解体費用を負担の上、環境保全の観点から人手による手解体・細分化を経た徹底的な再資源化によるリサイクルを行っています。2005年度は493台(273通路)を実施しました。

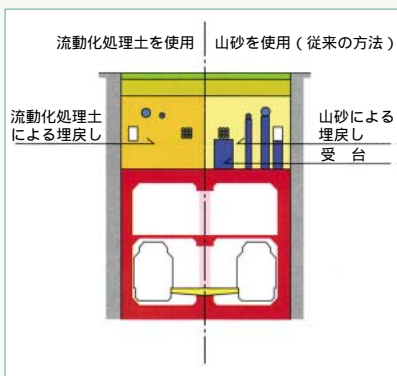


建設発生土のリサイクル

従来、開削・シールド工事の発生土は埋め立て等に利用され、含水率の高い建設汚泥は産業廃棄物として処理されていました。また、開削部の埋め戻し材には山砂が使用されていましたが、13号線の建設工事では、作業空間をつくるための杭打ちの段階から発生土を抑制する工法を採用しているほか、建

設汚泥を一般残土に改質した上でかさ上げ工事や埋め立て工事に利用しています。

また、2005年に新設した新木場の建設汚泥リサイクル施設では、余剰泥水に砂やセメントなどを混ぜて練った「流動化処理土」を製造し、この処理土を開削部埋め戻し材やシールドトンネルのインパート(中埋め)材として活用しています。



流動化処理土の活用例

建設廃棄物のリサイクル

地下鉄工事で発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊は再資源化施設に搬入、再生された資材を積極的に利用しています。また、建設混合廃棄物については減量化するとともに、分別収集を徹底し、再資源化しています。

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。

関連する2005年度目標

グリーン購入の推進
紙使用量の削減

車両自動洗浄機での再利用水の活用
トンネル内湧水の活用

省資源への取り組み

積極的なグリーン購入

環境基本方針にも掲げているとおり、東京メトロでは「環境に優しい物品を積極的に使用」するため、以下の7点に配慮した上で、可能となるあらゆる物品について積極的なグリーン購入を推進しています。

- 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

2005年度、金額ベースでのグリーン購入達成率は97.6%で、目標の95%を上回っています。業務用自動車の買い替え時期に合わせたハイブリッド車、天然ガス車などの低公害車導入もグリーン購入の一環です。

紙類使用量削減に向けて

2005年度の紙使用量は、前年度比1%減(2t削減)の環境目標に対して8%増(16t増)となり、残念ながら目標未達となりました。対策として、紙使用量の削減に関する全社的なワーキンググループを立ち上げ、社内ネットワークの活用や集約・両面印刷の徹底など、紙使用量削減に向けた取り組みを推進します。

車両洗浄機での水の再利用

綾瀬車両基地、鷺沼車両基地では、作業排水をろ過して不純物を取り除いた上で、車両自動洗浄機、台車洗浄装置(綾瀬車両基地)で再利用しています。鷺沼では貯水タンクの容量の問題から上水も一部使用していますが、綾瀬では100%再利用しています。



車両自動
洗浄機



台車洗浄装置

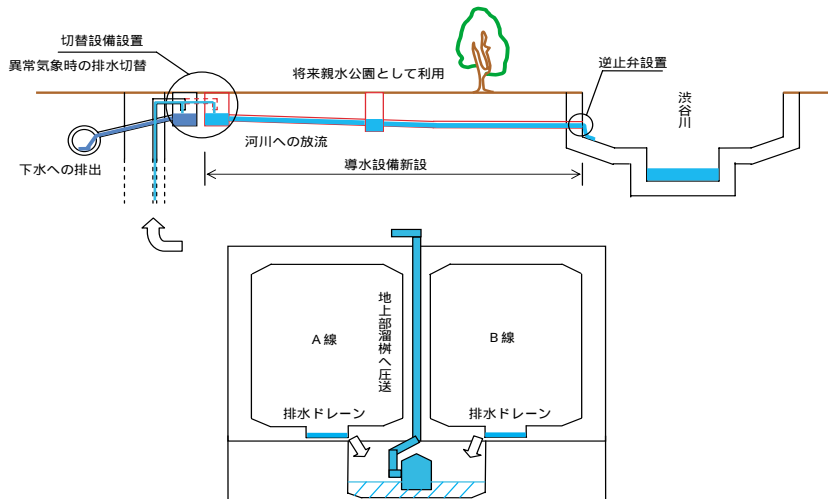
トンネル湧水を河川に放流

東京メトロでは、地下鉄トンネル内の湧水を路線各所のポンプ室から下水道管に排水しています。中でも日比谷線恵比寿ポンプ室の湧水排出量は最も多く、隣接する渋谷川の水質浄化のための施策として、また河川局からの要請も受けて放流を行っています。2005年度、同ポンプ室の総排水量は103,680m³で、そのうち83,097m³を渋谷川に放流しました。



河川への放流

日比谷線恵比寿ポンプ室トンネル湧水河川放流



乗り心地の向上、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。

関連する2005年度目標

列車走行時の騒音・振動低減
騒音・振動対策型建設機械の活用

列車の騒音・振動対策

レール重量化とロングレール化

列車が走行する際の騒音や振動を低減することは、乗客の皆様、沿線地域社会の環境双方にとって重要なテーマです。このため、東京メトロでは、レール1m当たりの重量を上げる「重量化」と、レールを長くして継目を減らす「ロングレール化」によって、乗り心地の向上と騒音・振動の低減を図っています。

ロングレール化とは、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。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すべ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。

また、分岐器の交換時にはポイントレールに継目のない弾性ポイントを採用し、分岐器内の継目を減らすことで騒音と振動の低減を図っています。



60kgロングレール

防振まくらぎの採用

軌道はレールとまくらぎ、そしてまくらぎへの荷重を分散する道床から構成されますが、まくらぎとコンクリート道床がじかに接していると、列車走行時の振動が地盤から周囲へ伝わってしまいます。このためまくらぎを箱で抱き込み、まくらぎと箱の間にゴム弾性材を入れることで振動を軽減する「防振まくらぎ」の設置を進めています。新線はすべてこの方式としているほか、既路線でもまくらぎの老朽化に伴う更

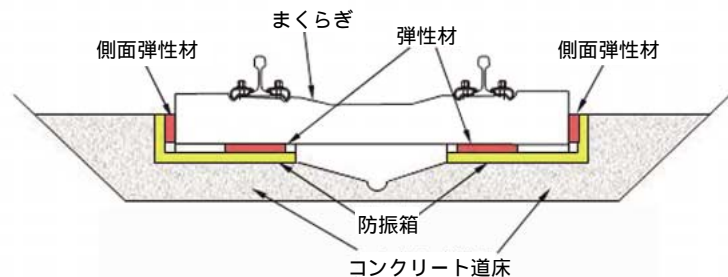
新時期に合わせて交換しており、年間3,000m前後敷設されています。

また、砕石道床の場合は砕石下にゴムシート緩衝材を重ねて敷き、騒音と振動の低減を図っています。



防振まくらぎ軌道

防振まくらぎの一般断面図



自動塗油器による騒音の低減

列車がカーブを通過する際、内側のレールと車輪との摩擦によって発生する騒音を低減するため、レールに自動的に塗油する装置を設置しています。

車両振動検知装置の設置

車輪にフラットと呼ばれる異常摩耗が生じると、振動により乗り心地の低下、騒音の発生を招き、お客様の快適性を損なうだけでなく、近隣住民の方々の生活環境に影響することがあります。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配置し、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。また、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

環境に有害な化学物質の 適正な管理と処理に努めています。

関連する2005年度目標

PCB廃棄物処理の推進
電気設備の絶縁油の削減
有害物質の厳正管理・適正処理

有害物質の適正管理・ 処理

PCBの適正処理

PCB*は、従来、トランス、コンデンサ、安定器などの絶縁油に使われており、東京メトロでもコンデンサ4,715台、安定器65,925台を、厳正に保管しています。

東京都の処理計画では2010年度までの処理が義務付けられていますが、東京メトロでは2008年度までの早期処理を目指しており、2005年度は早期登録の対象となっているコンデンサ587台の登録を実施しました。

* 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。

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、あるいは絶縁体に六フッ化硫黄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。こうした製品は、油と比べて特殊な消火設備の必要がないなどのメリットもあります。

保線大型機械車への粒子状物質 減少装置の設置

保線用大型機械車が作業をするときには、ディーゼルエンジンから多量の排出ガスが発生します。排出ガスの中には黒煙、炭化水素、一酸化炭素等が含まれていますが、これらの排出を低減するために、保線用大型機械車の触媒に八都県市の条例*に定める粒子状物質排出基準に適合した「粒子状物質減少装置」を設置しています。

* 八都県市(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市)の条例によるディーゼル車運行規制。



粒子状物質減少装置

冷媒の変更

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変更する措置を継続しています。

アスベスト緊急調査の実施 駅や車両の調査

東京メトロでは、2005年8月、駅や車両におけるアスベスト(石綿)の使用状況についての調査を行いました。その結果、丸ノ内線1駅の一部通路二重天井内のコンクリート面に吹付け石綿が存在することが判明しました。

しかし、大気飛散濃度測定を実施した結果、大気への飛散は認められませんでした。これについては除去することとし、除去工事実施までの期間、再度の飛散濃度測定を実施するなど点検監視を行います。

トンネルや換気口の調査

トンネルや換気口についての石綿吹付け処理状況の調査を実施した結果、トンネルでは銀座線に1か所、換気口では丸ノ内線に1か所、日比谷線に4か所、東西線に1か所、千代田線に5か所、石綿が使用されていることが判明しました。このため、2005年8月4日から9月9日にかけて大気飛散量調査を実施しましたが、いずれも石綿の大気への飛散は認められませんでした。現在、万全を期すため、撤去工事を進めています。





輸送の安全・安定の確保はもちろんのこと、地下鉄と駅をより便利に楽しくすることも東京メトロの大切な責務。そのために、常にお客様の声に耳を傾けています。お客様、株主・投資家の皆様、社員、そして社会全体にとって存在価値ある企業となることが東京メトロの願いです。

安全な運行を目指して 首都を支える交通のライフラインにふさわしい 安全への配慮を徹底しています。

首都東京を支える交通機関という重責を担う東京メトロにとって、輸送の安全性確保は何より優先すべき使命です。地下という特殊な環境下での安全・安定輸送、地震など異常時への対応について取り組みを徹底、使命を遂行する努力を重ねています。2005年度は以下の重点目標のもと、安全対策充実を図りました。

2005年度安全防災対策の重点目標

- ① 事故等の総発件数の対前年度比減
- ② 事故・災害・事件対応の充実
- ③ ヒューマンエラーの排除
- ④ 請負工事及び委託作業における事故防止

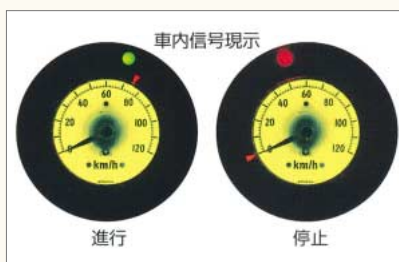


車両指令と施設指令を統合、関係箇所への的確な情報発信によって集中的・効率的な輸送管理業務を行うため、1996年から「総合指令所」を設けています。

安全・安定運行を目指す取り組み

安全な走行を確保する技術

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、多くの路線ではCS(Cab Signal)ATCと呼ばれる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、地下を走り運転室からの見通しの悪い地下鉄に適した方式です。今後東西線にも導入、全線この方式となる予定です。



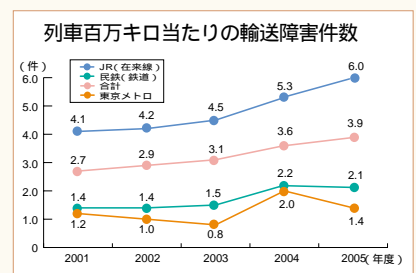
車内信号機イメージ (CS-ATC)

ホームの安全を確保する技術

ホームの安全対策として、南北線では1991年の開業時から全駅で、ホームと線路内を分離するホームドアを設置。また、2002年に千代田線綾瀬～北綾瀬間、2004年に丸ノ内線中野坂上～方南町間で、腰高の可動式ホーム柵を設置しています。丸ノ内線中野坂上～方南町間では、列車とホームの間隔を解消する可動ステップを導入しています。可動式ホーム柵は、今後丸ノ内線全線、可動ステップは丸ノ内線3駅28か所に設置予定です。さらに、2001年からホームに非常停止ボタンを設置、2006年度中にホーム柵等を設置しない全駅へ導入予定です。



可動式ホーム柵

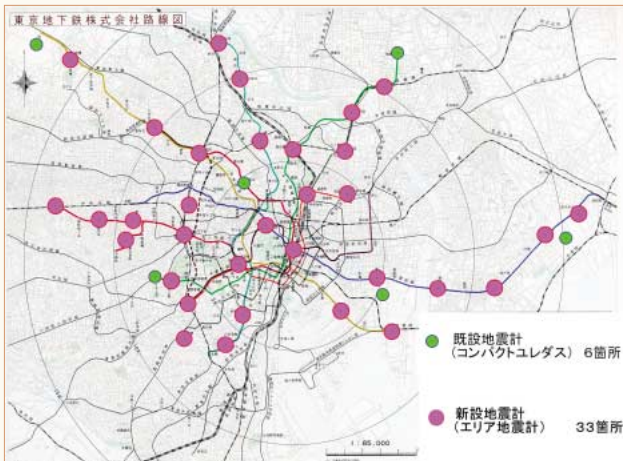


「平成17年度鉄道事故等の発生状況について」(国土交通省)より作成

異常事態に備える 取り組み

「エリア地震計」を増設

地震発生時に備え、メトロネットワーク全域6か所に設置している地震警報装置「コンパクトユレダス」から、総合指令所の情報表示装置に地震警報が表示され、大きさに応じた運転規制を行います。また、地震警報自動通報システムにより、自動的に全路線のすべての電車に緊急停止の警報が出され、これを受けて乗務員は手動により電車を停止させます。これに加え2004年11月の新潟県中越地震や、政府の首都直下型地震被害想定を受けての対策として100ガル以上の揺れを検知した場合に、ATC(自動列車制御装置)と連動して列車を自動停止させるシステムを今後導入する予定です。



エリア地震計設置マップ

また、2006年6月から、新たに33か所に「エリア地震計」を設置し、エリア地震計の表示に応じた点検を行い、従来の全線同一方法による点検ではなく安全が確認できた区間から運転を再開できるようにしました。

なお、トンネル、高架橋、建物等については、阪神・淡路大震災後から耐震性を見直し、必要な箇所には耐震補強工事を実施しています。

火災に備える整備計画の見直し

2003年2月の韓国大邱市地下鉄の火災を契機とし、国土交通省は「地下鉄道の火災対策基準」(旧基準)を見直し、2004年12月に「地下鉄道の火災対策基準」(新基準)を制定しました。これを踏まえて2005年3月に新たな整備計画を策定し、旧基準で不適合となっている設備(二方向避難通路や排煙設備の整備)については、省令の定めるとおり

2008年度末までに整備し、新基準により不適合になった設備については、大光源火災に対する安全性を考慮し、2009年度末までに、大光源火災に対する排煙設備、車両の耐燃措置の強化及び貫通扉の設置などを進めています。

地域特性に応じた水害対策

大雨などによる浸水への備えとして、出入口を歩道より高くする、止水板を設置するなどの対策を講じています。また、路上の換気口には浸水防止機を設置しており、気象庁の大雨情報を受けて遠隔操作で閉鎖、浸水を防ぐ仕組みになっています。トンネル坑口付近に河川がある御茶ノ水駅などでは防水ゲートを設置、大手町、水天宮前駅などでは、隅田川以西への浸水を考慮して、トンネル全断面を閉鎖する防水ゲートを設置するなど、地域特性に合わせた浸水対策をとっています。



駅止水板



トンネル防水ゲート

テロ防止に向けた取り組み

海外の鉄道テロ事件を受けて国土交通省が設置した「鉄道テロ対策連絡会議」での審議内容をふまえ、2006年2月に「テロ対策危機管理規程」を制定して、その危機管理レベルに基づいて警戒・警備体制をとっています。また、「危機管理カード」付きティッシュペーパーの配布などを通じたお客様への呼びかけ、販売員や清掃員への「テロ対策協力ワッペン」着用依頼など「目に見えるテロ対策」にも取り組んでいます。



危機管理カード



テロ対策協力ワッペン

地域防災ネットワークによる異常時総合想定訓練

2005年11月9日、有楽町線市ヶ谷駅の訓練線で「北区地域防災ネットワーク」が中心となり、東京直下型地震を想定した異常時総合想定訓練を実施し、情報伝達、お客様の救出・救護、旅客誘導等、初期対応能力の一層の向上を図りました。地域防災ネットワークとは、1995年に発生した「阪神・淡路大震災」「地下鉄サリン事件」などを教訓に、一線一事故対応はもとより広域的同時多発事故にも対応できる組織として、鉄道の全現業が職種を越えた横断的対応体制で異常時に対処できるよう、全線を12の地域ブロックに分割した組織です。



異常時総合想定訓練



内部監査を実施

2005年9月～10月、各職種全25現場職場を対象に輸送の安全確保に関する内部監査を実施しました。事故防止に対する基本的な取り組みや規程類の整備状況、事故情報の周知徹底などを重点とした今回の監査では、「ヒューマンエラーによる事故の防止」の取り組みが確認されました。

便利な地下鉄を目指して お客様視点に立ち、使いやすく楽しい駅づくりを 推進しています。

東京メトロが株式上場と完全民営化を目指す上で欠かせない条件であり、企業として重視すべき大きな課題の一つ、それはお客様の声に耳を傾け、それをサービスに反映していくことです。東京メトロでは、中期経営計画の最重要目標でもある「お客様のニーズを的確にとらえたサービスの向上」

達成に向けてさまざまな仕組みを整備し、ハード、ソフト両面でCS(Customer Satisfaction = お客様満足度)向上に取り組むことで、お客様から愛され、選ばれる企業になれるよう努めています。

お客様の声を聞く仕組み

「東京メトロお客様センター」の設置

営団時代、お客様の声を聞く窓口は、総務部広報課、テレホンセンター、各駅に分散し、わかりにくくなっていました。しかし2004年の東京メトロ発足後は、お問い合わせやご意見・ご要望を1か所で一元管理するために「東京メトロお客様センター」を設置、わかりやすく機能的な仕組みとしています。これによりお客様ニーズの把握や各所への情報発信、サービスへの反映が容易になりました。

同センターでは以下のとおり、電話、メール、ファクシミリ、書簡にてご意見を受け付けています。また、駅の投書箱

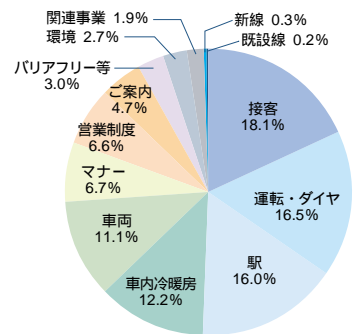
「東京メトロお客様センター」

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.tokyometro.jp/contact/goiken/index.html>

年中無休 営業時間 9:00~20:00

お客様の声の分析体制

お客様の声は、「週報」「月報」の形式で全文掲載するイントラネット、社内報「めとろはーと」などを通じて全社員・役員に通知されています。また、イントラネットでは、1年分のお客様の声を総括した「年報」を「お客様からの通信簿」としてまとめ、寄せられたご意見・ご要望などをテーマごとに詳細に分析してサービスへの反映に役立てています。2005年度、「お客様センター」への総コール数は89,090件(前年度比24%増)、うちご意見・ご要望は7,160件(前年度比4.3%増)でした。また、東京メトロから積極的にお客様の声をうかがう試みとして、2005年12月、調査員を駅構内に派遣しての「お客様満足度調査」を実施し、8,150名ものお客様からご回答をいただきました。



やご来社にいただいたご意見もすべて同センターに送られ、管理されています。

でのお客様対応や現場社員との話し合い、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。

CS向上の推進体制

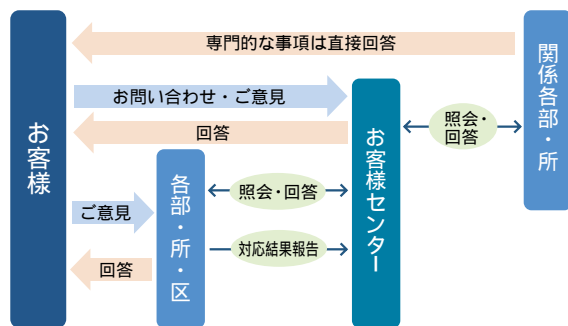
お客様の声は「お客様サービス課」によって社内にてフィードバックされ、「CS推進会議」を通じて各部を横断した対策の検証・実施を行い、CS向上を実現する仕組みになっています。また、対面

お客様の声の反映事例

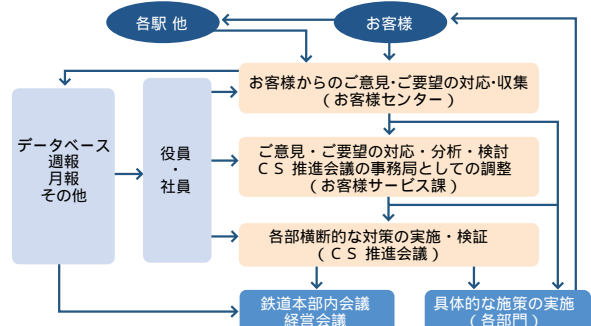
接客教育の見直し

2005年度の「お客様からの通信簿」で最もご意見・ご要望の多かった「接客」については、教育内容・手法を見直し、

お客様の声(流れ図)



CS推進体制



便利で楽しい駅づくりの取り組み

駅構内店舗開発

1988年の「上野メトロピア」の設立を皮切りに、東京メトロでは、駅スペースを有効活用してさまざまな機能を複合した便利な駅づくり事業を展開してきました。2003年には、これを発展させた「地下鉄の駅を便利に楽しく変える『EKIBEN』」プロジェクトを開始、駅ごとのマーケットに合わせたコンセプト

を設定し、さまざまな「メトロピア」を導入しています。

2005年12月、表参道駅にオープンした「Echika表参道」は、「EKIBEN」プロジェクトの進化形として駅と街の機能を融合した試みで、鉄道利用者以外のお客様にもご利用いただくためのさまざまな取り組みを徹底しています。

「ステップアップハートM」の名称のもとで体系的な改善策を実施しています。その結果、2006年2月から接客についてのご意見は2か月連続で前年同月比減少となりました。

東西線のダイヤ改正(2005年12月)

平日、土曜日、休日の快速列車運転時間の延長、夜8時以降の西船橋方面行き増発などのダイヤ改正により、お客様の利便性向上を図りました。

半蔵門線三越前駅の自動改札機増設(2005年12月)

朝の改札前広場の混雑を解消するため、自動改札機を2通路分増設し、お客様からのご要望にお応えしました。

お客様視点をふまえた新サービス

サービスマネージャーの配置

改札口やきっぷうりば周辺を中心に、運賃や乗り換え、駅構内施設についてご案内する専門スタッフを主要駅(11駅)に配置しています。

迅速なお忘れ物検索

お忘れ物をデータベースに登録、システム化によって検索時間を大幅に短縮しています。

「メトロパス」の充実

他社路線との連携により利便性を高め、割引運賃などのサービスを付加した「メトロパス」シリーズの充実化を図っており、現在「小田急東京メトロパス」「リムジン&メトロパス」「東武東京メトロパス」「東上東京メトロパス」「御殿場ハイウェイ&メトロパス」に「東急東京メトロパス」が加わっています。

ICカードの発行

2007年3月から、民鉄各社と共通のICカード乗車券「PASMO」に参加することにより、「Suica」との相互利用が可能となり、乗り換えの利便性を高めるとともに、さまざまな付加サービスの提供を予定しています。

街との融合を目指し、駅の未来像を示した「Echika表参道」



Echika

街の延長として

従来の地下のイメージを一新する魅力的な空間を創造し、多様化するお客様のニーズに対応した「Echika表参道」は、東京メトロが考えるこれからの駅のモデルです。計画推進に当たっては、地上の既存店舗と競合せず、かつ近隣の環境と調和することを第一に考えました。また、約250名のお客様への聞き取り調査やグループインタビューに基づき、文字の大きな新サインシステムによる駅構内案内、女性用パウダーコーナーを設置した快適できれいなトイレ、エスカレーター7基増設、駅構内をご案内するサービスマネージャーの配置など、お客様の声を踏まえた、安心して快適な駅づくりに努めています。

うち16店舗が出店企業にとっての1号店もしくは新業態店舗となっていることも、最新トレンド拠点としての「Echika表参道」の大きな特長です。東京メトロでは「Echika表参道」を一つのブランドとして位置付け、今後地域に即した付加価値の高い駅づくりに取り組んでいきます。



案内所



パウダーコーナー

トレンド発信拠点として

「Echika表参道」はフランスの市場をイメージした「フードコート広場」をはじめ5つのゾーンから構成されています。全25店舗(メトロス売店除く)の



安心な地下鉄を目指して

すべてのお客様に安心してご利用いただくための改善を進めています。

東京メトロの駅数は合計168。毎日平均、東京都の人口の約半数に当たる576万人のお客様にご利用いただいています。したがって、駅を便利にするだけでなく、あらゆるお客様に安心してご利用いただける施設とすることも、東京メ

トロの大切な使命です。東京メトロでは、お客様からの声を受けて、より安全・安心で使いやすい駅づくりを推進するため、バリアフリー化の推進、旅客案内システムの改善などさまざまな施策を実施しています。

安心でわかりやすい地下鉄を目指して

運行情報の表示

事故による運行の遅れなどについて、これまでは主に放送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、運行停止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、2005年度からきっぷうりばや改札口付近に運行情報表示器を設置、2006年度設置予定の東西線各駅を除く全駅への設置を完了しました。



運行情報表示器

新サインシステム

従来から「乗換案内表示がわかりづらい」といったお客様の声があったため、専門家やお客様へのヒアリング、お客様の行動調査、他社事例研究などを経た上で、2004年4月から銀座駅と大手町駅をモデル駅として新サインシステムを試験導入し、さらに目の不自由なお客様への調査も実施して検討を重ねました。この新サインシステムによ

り、移動時間が平均4.5分短縮されたことが行動調査からわかりました。2005年12月以降、これらの調査をもとにより見やすく改善されたサインシ

ステムを、新装された表参道駅をはじめ82駅に展開しています。今後は、その範囲をさらに拡大する予定です。

新しい旅客案内システムの主な変更点

リングマークに駅ナンバリングの路線記号を追加

目の不自由なお客様にもリングマークを判読していただくための処置です。

ホーム階段付近の柱に「柱巻きサイン」を設置

使用すべき階段をご案内するため、目線に近い位置に表示したサインです。

路線案内サインの背景色を変更

従来白地だった背景色を濃紺とし、文字を光らせてわかりやすくしました。

駅ナンバリング表示箇所拡大

従来ホームの駅名看板だけに表示していましたが、駅出入口の駅名看板、コンコースやホームの壁付けのりば誘導サイン、停車駅案内図に拡大しました。



新サインシステム



女性専用車両の導入

近年の痴漢被害増加を受け、朝の通勤・通学ラッシュ時に、女性のお客様に安心して地下鉄をご利用いただけるよう、2005年5月から半蔵門線で「女性専用車両」を導入しました。その後10月に有楽町線、2006年3月からは日比谷

線でも導入を開始しており、今後も範囲を拡大していく予定です。





人にやさしい地下鉄を目指して

バリアフリー化の推進

東京メトロでは、2000年に施行された「交通バリアフリー法」に基づき、高齢者、お身体の不自由なお客様をはじめ、すべ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、点字ブロック、多機能トイレや階段昇降機、段差を解消するためのスロープ、幅広自動改札機、車内車椅子スペースなどがあります。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力を入れています。

お客様の声の中でも特にご要望の多いエレベーターやエスカレーターについては、2010年までの整備目標を策定して順次工事を行っており、地上からホーム階まで1ルートで行ける駅をできるだけ増やすよう努めています。

マタニティマークの配付

「妊娠初期の場合は外見からはわかりにくいいため、周囲の方に妊婦と気づいてもらえない」といったお客様の声にお応えし、妊産婦であることを示す「マタニティマーク」(ボールチェーンタイプ)の無償配付を決定しました。首都圏の鉄道事業者15社とともに2006年8月から取り組みを開始しています。



マタニティマーク



エレベーター



エスカレーター



スロープ



階段昇降機



点字ブロック

駅係員呼出しインターホンの設置

東京メトロでは、ホームでのさまざまな非常事態に備える設備を整備していますが、お客様の安心をさらに高める取り組みとして、インターホンによる駅係員との連絡設備の設置を開始しました。これは、不審物を発見した時など駅係員へ迅速にご連絡いただくための設備で、2006年度中に一部を除く各駅に設置する予定です。



駅係員呼出しインターホン

AED(自動体外式除細動器)を設置

2005年9月から、上野、日本橋、新橋、銀座など合計10駅構内にAED(Automated External Defibrillator=自動体外式除細動器)を設置しました。今後50駅に設置する予定です。

東京メトロでは駅係員が受講する「救急救命講習」に2005年度からAEDの取り扱いについての科目も加え、万が一の場合に迅速な対応ができる体制を整えています。



駅設置のAED

お客様の命を救ったAED

2005年12月18日、銀座線銀座駅構内で女性のお客様が倒れて心肺停止状態に陥った際、同駅の助役2名が、周囲のお客様のご協力のもと、救急隊到着までの間、心肺蘇生措置とAEDによる応急処置を行いました。幸いにもお客様は無事回復されました。なお、この助役2名は東京消防庁より消防総監感謝状をいただきました。ご協力をいただいたお客様に心より感謝いたします。

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責務です。

東京メトロでは、グループ理念を実現するために、お客様、株主・投資家、社会、社員というステークホルダーそれぞれのためにできること、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、沿線の地域社会とのつながり、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、

広く社会に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大切な責務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貢献活動を進めています。

地域社会との交流

沿線住民の皆様との交流を深めるため、それぞれの駅で、年間を通じて、社員が地元の祭りやイベントに参加するなどの活動を続けています。2005年度の主な事例は以下のとおりです。

- 4月3日「荒川土手さくら祭り」に参加(王子運輸区)
- 4月29日 荒川区主催「川の手荒川祭り」に参加(南千住駅務区)
- 5月8日 西葛西「ふれあい祭り」に参加(浦安駅務区)
- 6月4・5日「しょうぶ祭り」に参加(北千住駅務区)
- 7月21日「新橋こいち祭り」に参加(新橋駅務区)
- 9月18日 中野坂上祭礼「みこし巡礼」に参加(中野電車区ほか)
- 11月7日 千代田区大手町地域の一斉清掃を実施(大手町駅務区)
- 11月22日 保育園児の白金高輪駅見学会を実施(白金高輪運輸区)



大手町地区の一斉清掃(大手町駅務区)

11月20日には有楽町線東池袋駅構内にてフリーマーケット「メトロdeフリマ in 東池袋」を開催しました。駅構内でのフリーマーケットはきわめて珍しい試みですが、100を超えるブースが出店、お客様からご好評をいただきました。

13号線建設に関する広報活動

現在建設中の13号線については、「わかりやすい地下鉄建設」を目指し、工事の進捗状況などをお伝えしてご理解をいただけるよう、さまざまな取り組みを行っています。

「ストリームビジョン」の設置

工事現場に街頭モニター「ストリームビジョン」を設置、工事情報などをわかりやすく表示しています。



広報紙の発行

13号線建設に関する広報紙「ちかみち13(サーティーン)」を定期的に発行、進捗状況や工法について、キャラクターや図解などを用いてわかりやすく解説しています。また、沿線の情報や住民の皆様の声も掲載しています。



「地下鉄13号線展示室」

13号線のジオラマや断面模型、建設機械の模型などを展示、地下鉄の歴史や、あまり知られていない地下鉄工事の詳細について楽しく学べる施設になっています。2003年度の設立以来、2003年度279名、2004年度1,537名、2005年度1,339名にご来館いただきました。



展示室のご案内はp6をご参照ください。

海外研修生の受け入れ

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。2005年度に受け入れたJICA研修生は14か国19名で、地下鉄建設を計画する中国の北京地鉄運営有限責任公司からの研修生は2名(1993年から延べ24名)でした。

また、2005年度、海外からの訪問・見学者は34か国366名でした。東京メトロでは、こうした海外からのお客様に向けて英語版の「東京メトロハンドブック」を作成、毎年更新しています。



韓国鉄道公社による綾瀬車両基地見学



上海の市交通関係者による13号線見学

教員の民間企業研修

小・中・高等学校の教員の皆様を対象に、産業界や企業活動への理解を深めていただく研修を、2005年8月15日～17日に実施、8名の参加者に駅構内施設やサービスマネージャーの業務などを見学していただきました。

芸術・文化支援

地下鉄博物館の活動

「地下鉄博物館」は、地下鉄についての知識の普及、沿線の文化行事振興などの活動を推進する「財団法人メトロ文化財団(以下「財団」という。)」が管理・運営する施設で、青少年をはじめとするお客様への地下鉄についての理解促進に貢献しています。2005年11月27日には開館以来延べ250万人の来場者を数えたことを記念し、「入館者250万人達成セレモニー」が開催されました。2005年度、同博物館では、こうしたイベントのほか主に右のような特別展を開催しています。



「地下鉄博物館」

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 <http://www.chikahaku.jp/>
10:00~17:00開館(月曜日、祝日・振替休日となる場合その翌日及び年末年始 休館)

入館料	おとな	こども
一般	210円	100円(※満4歳以上中学生まで)
団体(※20人以上)	155円	80円(※満3歳以上中学生まで)

※税込価格です。
※団体で来館する場合は予約が必要です。

特別展の開催

「丸ノ内線開通の記録展」(3月23日~5月8日)

営団地下鉄として戦後初めて開通した丸ノ内線について、丸ノ内線300型車両実物の他、写真パネルの展示などを行いました。

「SFメトロカード展」(6月21日~8月7日)

東京メトログループからの寄贈を受けて収蔵されている1,200種類のSFメトロカードを展示しました。



「東京メトロ不思議発見展」(11月8日~2006年1月9日)

日頃お客様の目に触れない「新橋駅の幻のホーム」など、各路線の不思議について、テーマ別に展示しました。



交通マナー高揚、交通文化助成活動

財団では、歴史の長い「マナーポスター」の作成などによる交通道德高揚、文化行事を展開しています。2005年度に行った主な活動は以下のとおりです。

「地下鉄のはなし」の作成

東京メトロの施設、設備などについてわかりやすく解説する小学校4年生用の社会科副教材「地下鉄のはなし」を26万部作成し、東京都全域・近隣の小学校2,336校に配付しました。



鉄道教室の開催

8月20日、小学生とその親を対象に参加者を募集し、44組89名様に、東京メトロの駅員・乗務員と交流するとともに、施設、地下鉄博物館を見学していただきました。

「メトロ児童絵画展」

地下鉄についての知識や興味を持っていただくため、小学生を対象に地下鉄をモチーフとした絵画・ポスター作品を募集、6,808点の応募がありました。うち優秀作品300点を、銀座駅コンコース(10月7日~10月16日)、地下鉄博物館(10月18日~11月3日)に展示しました。



音楽を通じた社会貢献

「メトロコンサート」

青少年への音楽文化普及を目指して「メトロコンサート」の開催を続けており、2005年度は第27回~31回を地下鉄博物館ホールにて開催しました。2005年度は5回の開催合わせて約1,500名の来場者があり、季節に合わせ、声楽・管弦楽・打楽器等による多彩なプログラムで演奏を行っています。

- 第27回『はる なつ あき ふゆ みんなで お・で・か・け』 2005年5月28日 来場者207名
- 第28回『夏休み!うみ・やま リズムにのって』 7月30日 来場者327名
- 第29回『秋の小夜曲(セレナード)コンサート』 10月22日 来場者299名
- 第30回『クリスマスコンサート』 12月17日 来場者279名
- 第31回『音楽の世界旅行~ドイツへの旅~』 2006年2月25日 来場者378名

「Metro Music Oasis」

銀座駅構内「銀座のオアシス」ではコンサート「Metro Music Oasis」を実施、多くのお客様にお楽しみいただいています。2005年度は5月、9月、12月、2006年3月の計4回開催しました。



株式上場を見据えて経営基盤を強化し、積極的な情報開示に向けた準備を開始しています。

株主構成の変遷

営団時代～国鉄と東京都が出資

現在の東京メトロは、「東京地下鉄株式会社法」のもと、政府が53.4%、東京都が46.6%の株式を保有する特殊会社です。

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公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。

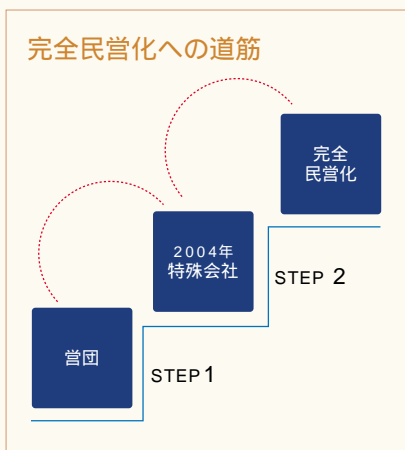
その後、「民間にできることは、できるだけ民間に委ねる」という政府方針のもと、2001年閣議決定の「特殊法人等整理合理化計画」にて民営化に至るプロセスが定められました。2002年「東京地下鉄株式会社法」が公布・施行され、完全民営化に向けた第1段階として2004年に営団を特殊会社とすること、できるだけ速やかに政府と東京都が保有する株式の売却を行うことが決定され、完全民営化への道筋が規定されました。

早期の株式上場を目標に

こうして2004年4月1日に特殊会社「東京地下鉄株式会社」が誕生しましたが、「東京地下鉄株式会社法」のもと、政府と東京都が株主となっています。

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すべて売却し、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立するなど、完全民営化に向けての準備を進めており、2008年6月開業を目指して現在建設中の13号線の開業後、できる限り速やかに株式上場することを目標に掲げています。



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・投資家の皆様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・ガバナンスの強化、コンプライアンスやリスクマネジメント体制の整備なども、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等については、現在、証券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、ホームページでの情報開示などを行っています。

今後は、情報開示の方法や姿勢についてもさらに検討を行い、株式上場に向けて、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。

情報開示体制充実化の第一歩として、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。

財務状況(連結)

科目	第1期 2005年3月	第2期 2006年3月
営業収益 (百万円)	352,624	357,312
経常利益 (百万円)	46,804	59,403
当期純利益 (百万円)	26,514	30,748
1株当たり当期純利益 (円)	45.64	52.92
自己資本利益率 (%)	18.3	17.8

社員一人ひとりがいきいきと働ける 活気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、いうまでもなく社員であり、社員がプロ意識をも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「明るく活力ある企業風土の構築」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、さらに働きやすい環境としていくことこそ、自主自立した企業として成長する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気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、障害の有無、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、女性の活用をさら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、会社全体で見ると、2005年度末現在、就業人員8,643名のうち女性は161名(うち管理職6名)となっており、女性雇用率は高いとはいえません。採用数の大部分を占める運輸現業部門における女性専用の宿泊施設の整

就業人員

	男性	女性	計
現業部門	7,700名	47名	7,747名
本社部門	782名	114名	896名
合計	8,482名	161名	8,643名

備が遅れていたことが、その大きな理由です。

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、宿泊施設の整備を着実に進める一方、女性が働きやすい企業風土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。

障害者雇用の推進

障害者雇用については営団時代から積極的に推進してきましたが、鉄道現業での作業上の制約も多く、雇用機会の拡大が難しい面もありました。このため、2004年に障害者雇用という社会的要請に応えるため主に建物等の清掃業務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、さらに2005年に障害者雇用促進法に基づく特例子会社^{*}の認定を受ける等、障害者の雇用の創出と機会の提供を行ってきました。

その結果、2006年6月現在、東京メトロとメトロフルールを併せた障害者雇用率は1.83%となり、法定雇用率1.8%を超えました。今後ともこれを維持・向上していきたいと考えています。

^{*}特例子会社：障害者雇用の促進を目的とした特例の子会社であり、親会社とは別法人であっても、障害者雇用のために様々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、雇用した障害者を親会社の雇用とみなす制度。

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始めとして、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、2003年に公布された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しました。この計画に基づき、2006年から以下のような制度を導入し、仕事と家庭の両立への支援を強化しました。今後は、これらの制度の利用促進、働き方についての意識改革に関する情報提供を進めていきたいと考えています。

育児休職制度の改正

子どもが満3歳になって最初の年度末まで休職することができるようになりました。(従来は満1歳まで)

短時間勤務制度の開始

子どもが小学校に入るまでの期間、1日の労働時間、週の労働日数を複数の組み合わせから選択して短縮することができます。

育児・介護退職者等再雇用制度の開始

妊娠、出産、育児又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

年間総労働時間	1,963時間(2004年度)
年休消化率	89.9%(2005年度)

株式会社メトロフルール

深川工場など全7か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、各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、特に障害者の定着を重視し、自立に向けた支援を含め、環境面の取り組みも進めています。

高齢者雇用の推進

東京メトロでは、高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、最高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、健康状態等、大きな問題がなければ、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、今後もこの制度のさら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等、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、新人研修等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

職場等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。

研修の実施

2005年10月、東京メトログループの課長補佐以上の管理者約600名を対象とする管理者研修において、ダイバーシティの観点から障害者の「ノーマラ

社員の能力向上を目指す人材育成体制

株式上場と完全民営化、そしてその後も見据える東京メトログループにふさわしい人材育成のあり方を追求し、2005年度の研修計画では「内容の充実」、「対象者の拡大」の2面から研修を強化しました。具体的には、外部機関研修の積極的活用によりメニュー多様化と効果向上を図ったほか、経営マインド向上やCS関連研修の充実、コミュニケーション能力向上などを目指す内容としています。また新任者だけでなく、集合研修の機会が少ない駅務区ベテラン係員などを含む既任者向けの研修、グループ価値向上に向けてグループ会社社員対象の研修を実施するなど、数々の新規施策を実施しました。

新規施策のポイント

外部機関研修の積極活用
統括係員クラス以下を対象とするコミュニケーション能力向上研修
ベテラン係員へのCS向上研修
部門間相互理解促進とCS意識向上のための部門間交流講座の充実
新任管理者研修、新任助役研修の人材育成関連内容の充実
後輩指導・育成力強化のための駅務指導職研修、技術指導職研修の新設
適正な労務管理とコンプライアンス強化のための監督職事前研修
新たに研修対象者をグループ会社社員に拡大

イゼーション」、女性活用のための「ポジティブアクション」をテーマに専門家による講演会を行いました。

表彰制度

従来から業務改善・発明考案に対する表彰制度はありましたが、2004年度からは事務スタッフなどにもその範囲を拡大し、「企業価値向上活動表彰」としてメニューを充実させています。2005年度は「リンク式ブレーキ装置改良によるブレーキ効率向上」、「車両走行安全性確認試験の自営化による技能向上とコスト削減」の2件が最優秀賞を受賞しました。

企業価値向上活動表彰式



インターンシップの開始

東京メトロは、2005年度から、大学生や大学院生を対象に、一定期間研修生として受け入れるインターンシップを開始しました。その第1回として、8月15日～8月26日、2名の電気系専攻の学生が参加しました。



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うえで、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。

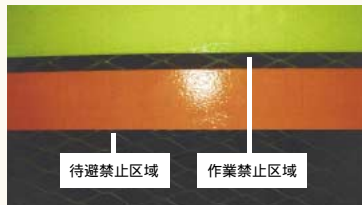
労働災害の低減に向けて

2005年度の労働災害は11件で、前年比6件の減少となりました。重大災害はなく、また前年比減とはなりませんが、東京メトロでは基本動作の励行など小さな取り組みを確実に積み重ねていくことが大切であると考えており、危険予知活動等ゼロ災運動に取り組んでいます。

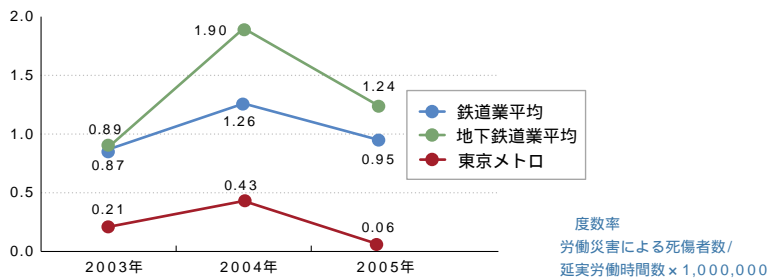
特殊な労働環境ならではの取り組み

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ちですが、東京メトログループは鉄道業平均と比較してむしろ低い水準にあります。

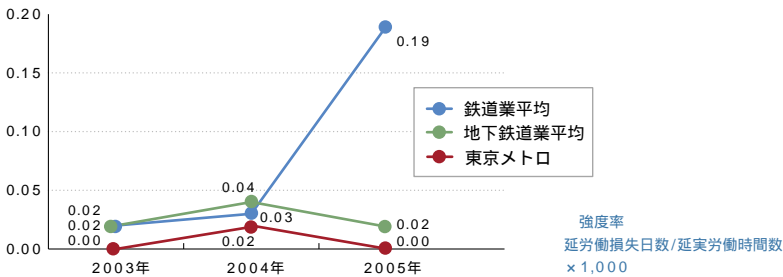
これは、トンネル内という地下鉄特有の作業環境の中で、列車通過時に待避をしてはならない区域を「待避禁止区域」として、また列車運行中に作業をしてはならない区域を「作業禁止区域」として明示するなど、作業の安全性を確保する独自の取り組みを確実に進めていることによるものです。



災害発生率(度数率)



災害発生率(強度率)



「安全の指標 平成18年度」(中央労働災害防止協会)より作成

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「保健医療センター」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。2005年4月から中期経営計画の一環としてスタートした「健康メトロ21プラン」もその考え方に立ち、社員一人ひとりの主体的な取り組みを会社として応援していくことを目的としています。

2005年度は、循環器病、タバコ、アルコール、がん、心の健康の5つを重点項目として設定し、健康保健組合との連携によるがん検診、禁煙マラソンなどを実施しました。また、2006年度からは、新たに6つ目の重点項目として歯の健康を設定し、職場を巡回して「歯みがき教室」を行う「それいけ！歯みがき隊」が発足しました。

さらに、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ています。



「それいけ！歯みがき隊」による歯みがき教室

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、「保健医療センター」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」や健康保健組合にて相談を受け付けており、予防に努めています。

東京メトログループ各社の取り組み

東京メトログループ各社では、環境基本方針を共有し、13号線の工事で発生する泥土・泥水のリサイクルや、ゴルフ練習場における雨水の再利用など、グループを挙げた環境活動に積極的に取り組んでいます。

メトロ開発株式会社

13号線建設で活用される 独自の泥土・泥水リサイクル技術

メトロ開発株式会社は、地下鉄建設での豊富な経験を踏まえた建設事業コンサルティングをはじめ、工事に関する調査・計測・設計・施工管理、さらには環境調和型商品の開発・販売・リース、そして鉄道高架下のテナントとしての空間開発などの事業を通じて、人と街、環境と調和する街づくりに貢献しています。

13号線の工事で発生する泥土については、東京都の認可のもと、「Mハード¹」で改質処理を行ったうえで再利用として東京臨海地域部商業地区造成のためリサイクル事業に活用されています。また余剰泥水については、東京都「個別指定制度」のもと、13号線工事における開削工事の埋め戻しやインポート材などに流動化処理土としてリサイクルし、産業廃棄物処理を13号線のプロジェクト内で完結させています。

メトロ開発株式会社のこうしたリサイクル技術は、流動化処理土「Mソイル²」や、建設汚泥改質材「Mハード」として一般工事向けの商品に結実しており、今後そのさらなる普及と拡販を目指していきます。

- 1 Mハードとは、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、再生土としてよみがえらせる建設汚泥改質材です。
- 2 Mソイルとは、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、用途に応じた設計と厳密な品質管理により製造するリサイクル率100%の流動化処理土です。



リサイクル施設

株式会社メトロスポーツ

雨水の積極利用など、 環境に配慮したゴルフ練習場を運営

株式会社メトロスポーツは、1995年よりゴルフ練習場「メトログリーン東陽町」を運営・管理しています。約200ヤード、90打席の「メトログリーン」は弓形ボールと細い糸で編んだネットを使用した構造により、解放感あふれた練習場として、近隣の皆様に親しまれています。また、3階建ての館内は段差をなくし移動を容易にするエレベータの設置などのバリアフリー設計、左打席を中央に配置するなどの細心の配慮も好評いただいています。

「メトログリーン」では、地下ピットに溜った雨水を天然芝の水まき用としてスプリンクラーや、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、社員のアイデアで人工芝廃材を再利用して打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。

さらに、交換したネットは近隣の企業及び学校でクラス避けや、ボールの飛び出し防止等として再利用されています。



地下ピット



騒音低減マット

東京メトログループ

(株)地下鉄ビルディング
不動産(ビル)の運営管理 東京都新宿区 従業員数52名

(株)メトロセルビス
清掃業務全般及び役員・人材サービス業務 東京都台東区
従業員数113名

(株)メトロコマース
物販・サービス業務、広告業務及び駅務業務 東京都台東区
従業員数578名

メトロ開発(株)
高架下の運営管理及び建設関連業務 東京都中央区
従業員数110名

(株)メトロフードサービス
飲食業及び福利厚生関係業務 東京都千代田区 従業員数55名

(株)地下鉄メンテナンス
電気関係保守業務及び工務関係保守業務 東京都港区
従業員数272名

メトロ車両(株)
車両関係保守業務 東京都台東区 従業員数122名

(株)メトロスポーツ
スポーツ施設運営業務 東京都江東区 従業員数4名

(株)メトロフルール
建物等の清掃業務 東京都江東区 従業員数27名

(株)メトロプロパティーズ
駅構内店舗・商業ビル等商業施設の運営管理 東京都台東区

第三者所感

株式会社トーマツ環境品質研究所

代表取締役 古室 正充

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2006」(以下、「報告書」という)を拝見し、第三者としての所感を述べさせていただきます。なお、本所感は、報告書に記載されている情報の正確性などにつき、一般に公正妥当と認められる基準を判断基準として第三者審査意見を述べるものではありません。

報告書の特徴

本報告書は、東京メトロにとって最初の報告書となりますが、東京メトロの環境や社会に対する活動をコンパクトかつ、誠実にまとめています。

トップコミットメントにおいて、社会環境への取り組みを「経営理念の実現」として捉えて、その意義、現状や課題が述べられていること、「地球環境と東京メトロ」のページにおいて経営ビジョンと環境基本方針の関連が明確に描かれていることなど、その活動が経営の一環として位置付けられている点は評価できます。

また、今回は特集として、2008年度の開業を目指して建設中の13号線における社会環境への取り組みを取り上げています。普段あまり直接目に触れることのない建設工程においても、着実に社会環境への配慮を行っていることをわかりやすく伝えようとする工夫がなされています。

そして、女性登用が課題である点について、人員統計データを基にその原因と今後の方向性が述べられており、今後の対応が期待されます。

今後期待したいこと

(1)「次期中期経営計画」と環境目標との連動

「東京メトロの経営基盤」で示されている2007年度からの次期中期経営計画と、現在環境マネジメントシステムで運用されている環境目標との連動を図り、環境と経営の両立についてより強いコミットを示してはいかがでしょうか。

(2)報告範囲の拡大

今回、グループ会社の取り組みは主に事例として紹介されました。今後予定されている完全民営化を踏まえ、社会環境活動についても、グループ各社の活動に対する考え方や方向性、各種パフォーマンス等の記載範囲は拡大すべきと思われます。

(3)コミュニケーションツールとしての報告書の活用

今回は最初の報告書ということもあり、東京メトロ側からの記載が中心となっているかと思われます。今後は、本報告書を第一歩として、「お客様のために」の「お客様の声を聞く仕組み」で記載されているような「お客様の声」と同様、社員・株主・取引先等ステークホルダーからの声も把握し記載することも検討してはいかがでしょうか。その対応結果又は対応の方向性も記載することにより、報告書のコミュニケーションツールとしての側面が充実し、活動の改善にも役立つと思われます。

鉄道業界はゆるぎない安全性の確保、高齢化社会への対応、輸送におけるCO₂削減など、様々な期待をされている業界です。今後の完全民営化を踏まえて、あらゆるステークホルダーから信頼され、愛され、選ばれる企業となるために、今回の経営の一環としての活動という視点を大切にしつつ、社会面、環境面での活動について段階的かつ積極的に展開されることを期待しています。



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

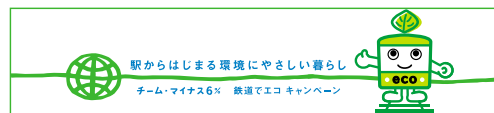
Tel : 03-3837-8274 Fax : 03-3837-7048

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>



本書は古紙再生率100%の再生紙と、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：2006年12月