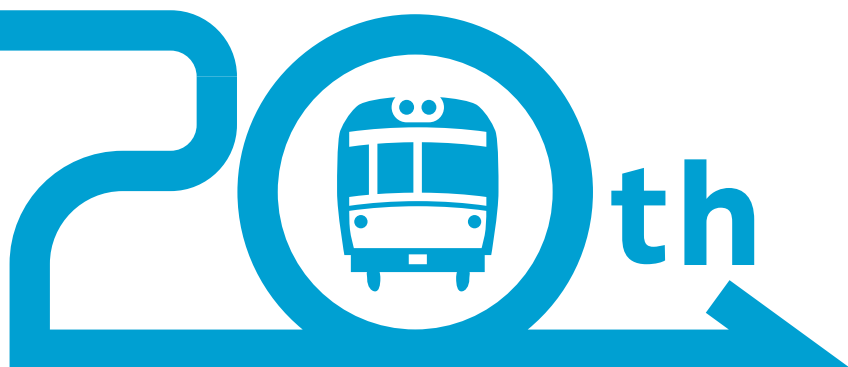




東京メトログループ サステナビリティレポート

Sustainability Report

2024



Anniversary & Future



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、安全・安心で快適なより良いサービスを提供し、
東京に集う人々の活き活きとした毎日に貢献します。



Keeping Tokyo on the Move

CONTENTS

- 2 目次
- 3 経営体系
- 5 トップメッセージ
- 9 価値創造の歴史
- 11 価値創造を支える資本
- 13 価値創造プロセス
- 15 サステナビリティ経営
- 19 東京メトロプラン2024
- 25 ステークホルダーエンゲージメント



鉄道

- 27 **Theme 1** 地下鉄を安全に、そしてつよく
- 28 安全・安定輸送の実現
- 29 強靱で安心な交通インフラの構築



ひと

- 31 **Theme 2** 一人ひとりの毎日を生き活きと
- 32 移動の安心、利便性・快適性向上
- 38 多様なライフ・ワークスタイルへの対応



まち

- 42 **Theme 3** 東京に多様な魅力と価値を
- 43 都市・地域の魅力度向上



地球

- 49 **Theme 4** 地球にやさしいメトロに
- 50 脱炭素・循環型社会の実現
- 61 海外への展開・支援



経営
基盤

- 64 **Theme 5** 新たな時代を共に創る力を
- 65 技術開発・DX・パートナーシップの強化
- 67 人権の尊重／ダイバーシティ推進／人財育成
- 75 ガバナンス強化
- 82 社外取締役メッセージ

- 85 2023年度 主な財務・非財務データ
- 89 会社概要

サステナビリティレポート発行に当たって

東京メトログループは、「東京を走らせる力」という理念のもと、「安心で、持続可能な社会」の実現を図るべく、サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）に基づく各種施策を推進しています。

本レポートは、東京メトログループのサステナビリティに対する決意や取組みについて、ステークホルダーの皆様に広く発

信し、ご理解を一層深めていただくことを目的として発行しています。

本レポートを通じて、引き続き皆様とのコミュニケーションを図り、社会に提供できる価値を高めてまいります。本レポートの内容やサステナビリティに関する取組みについてのご意見・ご感想がありましたらお寄せいただけますと幸いです。

参照したガイドライン

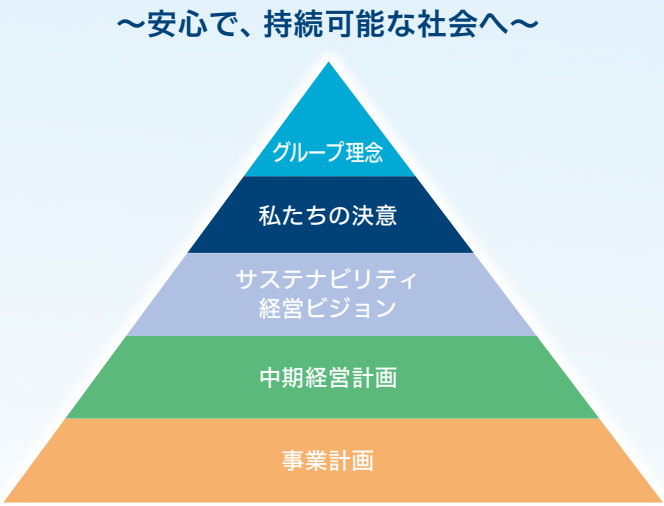
- ・環境報告ガイドライン（2018年度版、環境省）
- ・GRIスタンダード（GRI）
- ・ISO 26000（国際標準化機構）

- **対象範囲**／原則として東京地下鉄株式会社を中心とした、東京メトログループ全社
- **対象期間**／2023年4月～2024年3月（ただし、継続的な取組みや重要な事項については、2024年度及び2023年度以前の情報を含めています）

- **報告書発行**／2024年12月（前回発行：2023年10月）

- **免責事項**／本レポートには、東京メトログループの現時点における計画や経営方針・経営戦略に基づいた将来の見通しが含まれています。これらは現時点で入手可能な情報から得られた当社の判断に基づいており、様々な要因によって、実際の事業活動が異なる結果になる場合がありますことをご了承ください。

経営体系



東京メトログループの行動規範・行動基準

輸送の安全に係る
役職員等の行動規範

▶ P.28

サービス
行動規範

▶ P.32

コンプライアンス
行動基準

▶ P.78

私たちの決意

私たちは、お客様の安全を第一に、たゆみなき「安全」の追求とお客様視点に立った質の高い「サービス」の提供によって、すべてのお客様に「安心」をお届けすることを使命とし、より一層取り組んでまいります。

たゆみなき「安全」の追求

2000年3月8日、中目黒において日比谷線列車脱線衝突事故を起こしました。

私たちは、事故の反省に立って、このような悲惨な事故を決して繰り返さないという固い決意を持ち、輸送の安全に対する意識の改革や設備改良に取り組んできました。

私たちは「安全」を確保するためには、全社員がお客様の安全を第一に、たゆまぬ努力を継続することが必要であると考えます。日比谷線列車脱線衝突事故を風化させることなく、職種を問わず、新人からベテランに至る全社員が、安全を最優先する意識を持ち、組織能力としての「現場力」を高めるとともに、新技術の開発や導入などにより、さらなる安全文化を築き上げることが私たちの大きな務めです。

たゆみなき「安全」の追求、これが鉄道を運行する私たち東京メトログループの使命です。

お客様視点に立った質の高い「サービス」の提供

東京メトログループでは、様々なお客様の声に耳を傾け、お客様の声を具体的なサービスに反映するよう努めてきました。

一方、少子高齢化、駅周辺の再開発、訪日外国人の増加などによる社会の構造化変化等に伴い、お客様のニーズはますます多様化し、今後一層これらに対応する質の高い「サービス」の提供が求められています。

このような認識のもと、『お客様の声』がグループ理念を実現する貴重な経営資源であることを全社員が心に留めながら、「地下鉄をわかりやすく快適に」ご利用いただくため、様々なアイデアを形にしていきます。

東京メトログループは、こうした取組みを通じて、鉄道業界におけるお客様満足度ナンバーワンとなることを目指します。

サステナビリティ経営ビジョン

SDGsの目標年次である2030年に向けた当社グループの企業経営の思想及びステークホルダーへの提供価値を示したもののとして、2020年9月に特定した当社のサステナビリティ重要課題（マテリアリティ）をもとに、2022年3月にサステナビリティ経営ビジョンを策定しました。（マテリアリティの詳細はP.17）

2030年に向けたこれからの東京メトログループ

東京メトログループは、グループ理念「東京を走らせる力」のもと、「安心で、持続可能な社会」の実現に向けて、サステナビリティを経営の中心に据え、5つのテーマに基づく価値を創造し、すべてのステークホルダーから選ばれる企業グループを目指します。

マテリアリティ テーマ （提供価値）	Theme 1 地下鉄を安全に、 そしてつよく	Theme 2 一人ひとりの 毎日を生き活きと	Theme 3 東京に多様な 魅力と価値を	Theme 4 地球にやさしい メトロに	Theme 5 新たな時代を 共に創る力を
マテリアリティ （重要課題）	①安全・安定輸送の実現 ②強靱で安心な 交通インフラの構築	③移動の安心、利便性・ 快適性向上 ④多様なライフ・ワーク スタイルへの対応	⑤都市・地域の 魅力度向上	⑥脱炭素・循環型社会 の実現 ⑦海外への展開・支援	⑧技術開発・DX・ パートナーシップの 強化 ⑨人権の尊重/ ダイバーシティ推進/ 人財育成 ⑩ガバナンス強化
取組みの 方向性	たゆみなき「安全」の 追求のために ■安全を最優先とし、過去 の事故を決して繰り返さ ないという全役職員の固 い決意 ■継続的な改善、設備改良、 新技術の導入等による事 故の未然防止 ■首都直下地震や激甚化 する気象災害に備えたス ピード感を持った対策の 推進 ■感染症拡大、テロ・サイ バー攻撃等の脅威、犯罪 等事件などに備えた危機 管理機能の強化	■すべての人に、より安 心・快適な移動を提供 ■「my! 東京MaaS」の推 進を軸とするモビリティ 変革に挑戦 ■社会やライフ・ワークス タイルの変化によって多 様化するニーズに対応し た事業展開 ■「my! 東京MaaS」の推 進とも連携した、一人ひ とりが「自分らしく」あ るためのサービス提供	■地域に根差した魅力の発 掘・発信を通じて、「ひと と「まち」をつなぎ、沿線 地域の豊かさを創出 ■多様なパートナーとの連 携を通じた、駅・まち一 体の調和のとれた空間整 備、交通ネットワークの 磨き込みにより、東京の 魅力と価値を共創	■先端技術や再生可能エ ネルギーの活用による CO ₂ 排出量の削減、資源 循環の推進による環境負 荷の低減 ■公共交通の利用促進及び 環境性能に優れた鉄道技 術の国内外への展開 ■これまで培ってきた技術 やノウハウの海外展開に よる現地交通サービスの 発展支援を通じ、海外各 都市の持続可能な発展に 貢献	■あくなき技術力の研鑽、 デジタルトランスフォー メーション、パートナ ーシップの強化による業務 の変革と新たな企業価値 の創出 ■人権の尊重、ダイバーシ ティ推進、人財育成、健 康経営・働き方改革の推 進、労働安全衛生の確保 ■公正な組織統治の着実な 実施

中期経営計画「東京メトロプラン2024」（2022年度～2024年度）

2023年3月に設備投資計画の見直しや経営目標値の上方修正を行いました。（▶ P.22）

「鉄道を核とした 都市・生活創造型企業グループ」として 社会のサステナビリティに貢献する



Top Message

東京地下鉄株式会社
代表取締役社長

山村明義

2024年10月23日、当社は東京証券取引所プライム市場に上場しました。これからも、全てのステークホルダーから選ばれる企業グループを目指し、サステナビリティを経営の中心に据え、価値創造の取り組みをさらに加速させてまいります。

2023年度を振り返って／ 中期経営計画「東京メトロプラン2024」の進捗

当社の業績はコロナ禍により2020～2021年度は赤字でしたが、2022年度には黒字に転換、2023年度にはようやくコロナ禍後の姿が見えてきました。人流は大きく変わり、特にテレワークやオンライン会議なども定着したため、営業収益そのものは減収の状態が続いていますが回復基調にあります。2024年度はさらに回復から成長につなげていきたいと考えています。

現在、当社は中期経営計画「東京メトロプラン2024」を推し進めています。この中期経営計画は、コロナ禍及びその後の世の中で求められる当社の在り方について、コロナ禍中に議論し、策定したものです。議論の中で、注目したキーワードは3つあります。1つ目は「安心な空間」です。コロナ禍での経験を踏まえて、世の中はより日常に安心感を求めるようになるのではないかと考えました。2つ目は「パーソナライズド」です。オンライン・Eコマース・テレワークの進展と相まって「個」の追求が加速していく、と捉えました。3つ目は「デジタル」。コロナ禍の赤字を受け、コスト構造改革を実施する必要がありました。デジタル技術（DX）を活用した経営の変革の必要性です。この3つの観点を基に、「構造変革・新たな飛躍」を基本方針に定めました。

また、コロナ禍を経て、鉄道事業とシナジーのある都市・生活創造事業の強化の必要性を感じました。駅とまちが一体となった連携プロジェクトは、そこに集うすべての人にとって魅力的なまちを目指していくものです。2023年度に、虎ノ門ヒルズ駅を全面開業できたことも一つの大きな成果といえます。今後もこうした取り組みを推進し、東京に集う一人ひとりにとって魅力的なまちづくりに貢献していきたいと考えています。

また、昨今インバウンドのお客様等が増加したことなどお出かけ需要が高まっています。お出かけ需要の喚起につながる施策がますます重要になっており、今後も様々な施策を展開していきます。

→中期経営計画については、P.19

事業活動そのものが社会貢献であり サステナビリティの課題解決である

当社にとってサステナビリティとは、人々の「安心」に持続的に貢献していくことだと考えています。東京メトロの基幹事業である鉄道事業は社会生活に欠くことのできない重要な社会インフラであり、安全性・利便性が人々の移動を支えています。また、都市・生活創造事業では駅とまちを一体的に整備することで、快適な空間とサービスを提供します。事業活動を通じて社会に貢献し、企業価値向上に取り組んでいくことがマテリアリティとして掲げるサステナビリティ重要課題の解決につながっているのです。

2023年度は、主に長期環境目標「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」の達成に向けた取り組みや、人権デュー・ディリジェンスをはじめとする人権尊重に関する取り組み、社員一人ひとりを人財と捉えた人的資本経営を推進しました。

→サステナビリティ経営については、P.15

2050年度にCO₂排出量実質ゼロ 達成のための推進力は省エネ・再エネ

「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」では、2030年度に2013年度比50%のCO₂削減を、2050年度にCO₂排出量実質ゼロを目標としています。この目標を達成するために、「省エネ施策の実施」と「再生可能エネルギーの活用」を推進しています。

省エネ施策の実施では、電力貯蔵装置や駅補助電源による回生電力の有効活用、車両の省エネルギー化、LED化等を実施しています。再生可能エネルギーの活用では2024年4月から、丸ノ内線と南北線の全電力を水力発電由来の再生可能エネルギーに置き換え、東西線では一部電力に家庭用太陽光発電の余剰電力を使用した運行を始めました。

さらに、これらの施策推進のためにインターナルカーボンプライシング（ICP）を導入し、省エネ・再エネ等の取り組みでCO₂排出量コストを加味した投資判断を行っています。

また、当社は自動車移動と比較してCO₂の削減に貢献しています。2022年度の乗車データからCO₂排出削減

減貢献量を算出すると、約177万トンもの削減に貢献したことになります。これは、東京都のCO₂排出量全体の3%に相当します。このような情報を積極的に発信することで、お客様が鉄道移動を選択する機会を増やし、もっと環境にやさしい社会生活が送れると気づいていただくきっかけを提供していきます。

また、MaaSによって交通モード間や各種サービスとの連携を実現することで、ご自宅から目的地までのバリアを少なくし、シームレスにご移動いただけるようにしていきます。これは鉄道をご利用いただくお客様の増加、ひいては環境保全にもつながると考えています。これを機に、より多くのお客様に自家用車等からメトロへモーダルシフトしていただくことを目指しています。

→「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」については、P.52

人権を尊重することが お客様の安全につながる

当社は2023年3月に「東京メトログループ人権方針」を定め、2023年度は人権デュー・ディリジェンスを通じて、人権への負の影響を特定し、その防止または軽減の取り組みを始めました。当社は有識者とのダイアログを踏まえ、取り組むべき人権重要課題7つを設定しています。

その中でも、一番に掲げているのは「安全に商品・サービスの提供を受ける権利の侵害」です。当社特有の課題として、お客様が安全に移動できるという当たり前のことを提供し続けることが、事業の根底であり、果たすべき社会的責任であると捉えています。すなわち、この当たり前を損なうことが人権侵害であると考え、お客様の人権を守るためにも安全を追求していきます。

また、2024年3月には、鉄道業界では初となる「カスタマーハラスメント対応ポリシー」を制定しました。私は、駅係員等に対して酷罰されたお客様からの暴行が減らないことや、お客様センター職員や駅係員に心無い言葉をかけるお客様がいることで、そこで働く社員の尊厳が損なわれてしまう状況に心を痛めていました。折しも日本民営鉄道協会による共同でのメッセージ発信や、東京都での条例化などもあって、カスタマーハラスメントに対する社会の考え方が変わりつつあります。そうした状況を受けて制定したポリシーには、カスタマーハラスメントの基準を示すとともに対応方針をきちんと発信することで、「社員が安心してお客様の安全を守る職務に全うできる環境を

整備したい」という意思が込められています。

社員が安心して職務に全うすることができれば、お客様にはより安心安全なご移動を提供できるはずです。これからの時代はそういう認識がもっと広まることを願っています。

→人権尊重に向けた取組みは、P.67、79

人的資本経営推進のための 人財の三要素「自律」「挑戦」「協働」

中期経営計画で掲げる「構造変革・新たな飛躍」を成し遂げていくのは人財です。そこで、中計実現・達成のための人財戦略で目指す組織像を掲げ、その実現に向け「東京メトログループDE&I宣言」を制定しました。また、戦略を推進する人財に求める人財像として「自律」「挑戦」「協働」の三要素を導き出しました。特に「協働」については、鉄道事業特有の「チームで仕事をする」という考え方が込められており、鉄道会社らしいもののできたと考えています。

この三要素を支える人事施策には、「WORK×LIFE SMILE ACTION ～社員一人ひとりの最大活躍のために～」というテーマを掲げました。多様な人財が最大活躍できる環境をつくることで、社員一人ひとりのワークライフが輝かしいものであるようにという願いが込められています。このテーマのもと、人財戦略の実現に向けて、「働きやすさ向上」「やりがい創出」「人財育成」「健康経営」の観点から、様々な人事施策をより推進していきます。

→人的資本経営については、P.69

東京メトロの未来を支える コーポレート・ガバナンスの強化

私は今、日本社会が変化の入り口にいると感じています。そういう時期にこそ、経営層は未来に向かって社員を引っ張っていく、牽引力を発揮するべきだと考えています。

当社は、株式上場を見据えて2023年度に社外取締役を取締役の3分の1以上となる4名にするとともに、女性取締役も2名選任し、多様性を高めました。役員構成が変わってから一年が経過し、かなり取締役会での議論が活発化してきています。以前は同質的な役員構成であったために、視点も価値観も近くなってしまう傾向がありました。多様な経歴をもつ方々が加わり、互いが自らの価値



観を見直し続ける機会ができたことで、議論がより健全なものになったと感じています。これからも充実した議論が行われるように工夫していきます。

→コーポレート・ガバナンスについては、P.75

100周年を見据えて、これまで以上に 都市のサステナビリティに貢献する地下鉄へ

当社の始まりは、1927年に上野と浅草の間に開通した銀座線です。それ以前の東京では満員の路面電車と自動車の増加による渋滞が社会問題になっていました。創業者の早川徳次はロンドンで地下鉄を見て、これこそが都市の交通渋滞を解決する主役になると確信しました。しかし、軟弱地盤である東京に地下鉄が建設できるか、需要がどれだけあるのか、事業としての地下鉄の将来性に疑問を持つ人が少なくありませんでした。それでも早川は、様々な人に会って人脈を広げ、地道な調査活動を続

けました。近代日本資本主義の父、新紙幣の顔にもなった渋沢栄一もその一人です。その甲斐あって、やがて多くの賛同者が集まり、東洋初の地下鉄をつくることができました。1927年に営業を開始したので、2027年には100周年になります。

現在の東京の渋滞緩和や環境負荷低減への寄与を考えると、地下鉄は東京にとって不可欠であり、早川に先見性があったことを感じます。今年で東京メトロは設立20周年を迎えますが、2027年の地下鉄開通100周年を前に、有楽町線や南北線の延伸など、地下鉄ネットワークの充実に取り組み、東京の発展に貢献したいと考えています。

東京メトロは、これからもお客様の安全を第一に、首都東京の都市機能を支える交通事業者として、鉄道を核とした都市・生活創造型企業グループを目指してまいります。今後とも変わらぬご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

東京メトログループの歩み

東京メトログループの歩みは、1920年、前身である東京地下鉄道株式会社の創立から始まります。創業者である早川徳次の「地下鉄こそが、東京の交通事情を改善し、都市の発展に必要不可欠のものだ」という信念のもと、1927年に東洋初の地下鉄を開業しました。1941年には、帝都高速度交通営団が設立され、20世紀後半の東京の発展を地下鉄ネットワークの拡充という点から支えました。

2004年には、現在の東京地下鉄株式会社（東京メトロ）として新たなスタートを切り、現在では、東京都区部を中心に9路線195.0キロ、180駅からなる首都圏最大級の路線ネットワークを有する企業として、輸送の安全の確保に何よりも優先して取り組むとともに、安全性の向上、お客様の視点に立ったサービスの充実に日々努めています。ポストコロナにおける社会・行動変容など、時代とともに変化する社会のニーズを捉え、これからも様々な価値を提供し、「安心で、持続可能な社会」の実現を目指します。



東洋初の地下鉄開業
■2.2キロの地下鉄からのスタート

飽和状態だった東京の交通網に対して、地下鉄こそが都市の発展に必要不可欠であるという考えのもと、東洋初の地下鉄として浅草～上野間の2.2キロを開業しました。



丸ノ内線、日比谷線、東西線、千代田線開業
■高度経済成長とともに

1954年の丸ノ内線開業前後は、テレビ、冷蔵庫、洗濯機などが続々と生まれ、地下鉄は新しい生活文化とともに戦後の復興に貢献。1960年代は年間約6キロのペースで新線建設を推進し、1964年の東京オリンピックに合わせて日比谷線を全線開業。また、急増する通勤需要に対応すべく東西線や千代田線も順次開業しました。



有楽町線、半蔵門線開業
■省エネルギー車両の導入

新線の開業・延伸に合わせ、最新技術の導入も積極的に進めました。1971年に運転を開始した6000系車両において、「チョップ制御方式」と「回生ブレーキ方式」を組み合わせた世界初の省エネ車両を導入し、車両の省エネ性を向上させました。



南北線開業
■日本の地下鉄初の「ホームドア」導入

南北線では1991年の開業当初から、各駅にホームドアを設置。ホーム上の安全性・快適性向上を図ったほか、「人にやさしい地下鉄」を目指し、バリアフリー化も積極的に進め、昨今のバリアフリー設備推進の先駆けとなりました。



東京メトロ誕生／副都心線開業
■東京メトロとして新たなスタート

2004年の東京メトロ誕生後、翌年には駅ナカ商業施設「Echika表参道」をオープンさせるなど、お客様の日常をサポートする関連事業にも力を入れています。また、2008年には副都心線が開業し、9路線からなる現在の東京メトロのネットワークが完成しました。

2020年代～

選ばれる鉄道会社へ
■ネクストノーマルを見据えて

お客様の安全を第一に、3つのキーワード「安心な空間」「パーソナライズド」「デジタル」をベースとして、鉄道事業の持続可能性の向上を図るべく、『構造変革』に取り組むとともに、新線建設、お出かけ機会の創出、都市・生活創造事業の強化等、『新たな飛躍』を目指した取組みを推進します。

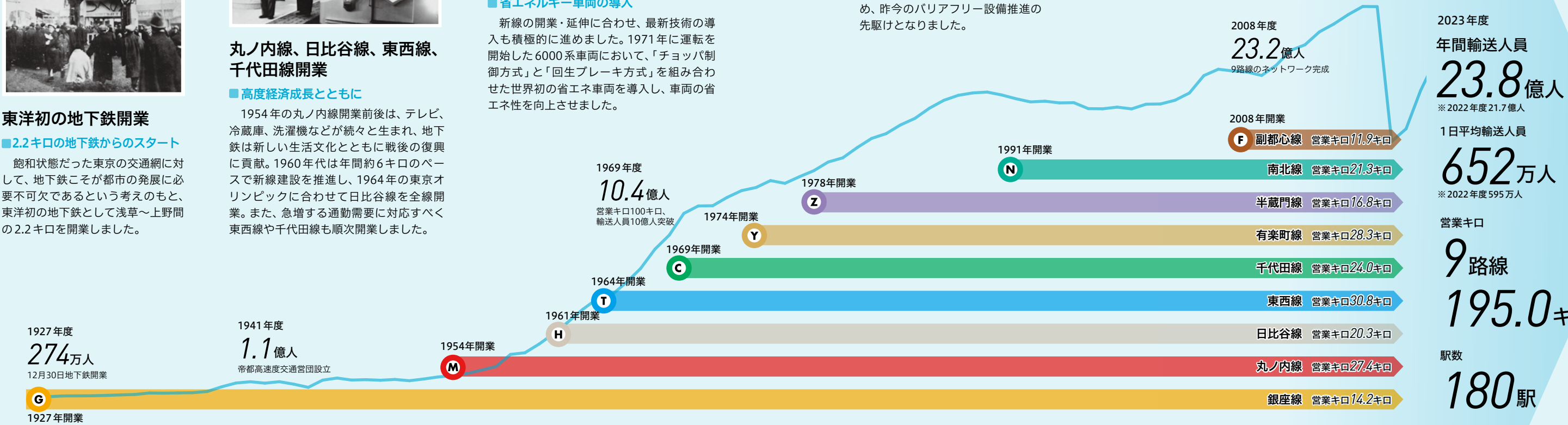
2010年代

さらなる安心の提供
■自然災害対策の推進

従来の対策に加え、激甚化する自然災害に対応し、首都東京の都市機能を支えるべく、震災対策や大規模浸水対策といった自然災害対策の推進を図ってきました。



安心で、持続可能な社会へ



1920	1940	1960	1980	2000	2020
メトロの出来事	世の中の出来事				
1920 東京地下鉄道株式会社創立	1923 関東大震災	1941 帝都高速度交通営団設立	1986 「地下鉄博物館」オープン	2000 日比谷線列車脱線衝突事故	2020 サステナビリティ重要課題(マテリアリティ)を特定
1925 浅草駅～上野駅間着工	1925 ラジオ放送の開始	1943 女性車掌を発令	1987 保有車両2,000両突破	2001 アメリカ同時多発テロ事件	2020 新型コロナウイルス感染症拡大
1927 浅草駅～上野駅間開業	1926 昭和に改元	1944 女性運転士を発令	1988 全駅構内で終日禁煙実施	2002 戦後初の女性運転士を発令	2021 東京2020オリンピック開催
	1929 第二次世界大戦開戦	1945 第二次世界大戦終戦	1989 平成に改元	2003 半蔵門線全線開業	2021 東京2020パラリンピック開催
		1947 第一次ベビーブーム	1995 阪神・淡路大震災地下鉄サリン事件	2004 東京地下鉄株式会社設立	
		1953 NHKがテレビ放送を開始		2008 副都心線全線開業	
		1958 東京タワー完成	1971 第二次ベビーブーム	2017 メトロ初の海外現地法人「ベトナム東京メトロ」設立	
			1973 第一次オイルショック		
			1978 第二次オイルショック		

東京メトロの強み、資本

地下鉄開業から97年間にわたって積み上げてきた当社の強み、資本です。これらの資本を戦略や事業の中で掛け合わせることで、新たな価値を創造し続けます。 ※各データは2024年3月末時点



強み 1

大都市東京に位置する事業エリア

当社の沿線である東京は日本の経済・金融活動の中心地。日本のみならず世界中から人々が集まり、世界最大級の大都市圏と言える東京には、当社グループにとって多くの事業可能性が秘められています。



強み 2

首都圏鉄道ネットワークの中核

数多くの他社線と相互直通運転を行っている当社路線の総路線距離は**556.6キロ（直通運転を含む）**にも及びます。そのネットワークの中心を担うのが東京の地下を網目状に走る東京メトロです。



強み 3

都市機能を支える社員の使命感・技術力

東京メトロの定時運行率は、世界的にもトップレベルの**99%**。企業理念「東京を走らせる力」の下、首都東京を支えているという強い使命感と技術力を持った社員がお客様の日常を支えています。

製造資本

特徴

- 首都東京の都市機能を支える稠密な鉄道ネットワーク
- 東京を網の目状に広がる鉄道網
- 多数の直通路線との相互乗り入れ

路線距離 **195.0**キロ
(直通運転を含め556.6キロ)

駅数 **180**駅

相互直通路線数 **13**路線

社会・関係資本

特徴

- 大都市東京での幅広い顧客基盤
- 地域、自治体との強固な信頼関係

1日平均輸送人員 **652**万人

メトボ会員数 **52.5**万人
※メトロポイントクラブ（メトボ）

©TOKYO MARATHON FOUNDATION
東京メトロは東京マラソン2025のオフィシャルパートナーです

知的資本

特徴

- 東洋初の地下鉄として蓄積した豊富なノウハウ・データ
- ノウハウ・データを活かした各種規程、マニュアル

1927年開業

論文・研究発表件数 **80**件
※2023年度実績

人的資本

特徴

- 首都東京の都市機能を支え、新たな価値を生み出す人材

グループ従業員数 **11,390**名

従業員あたり研修受講時間 **75.6**時間/人

普通救命技能認定保持者 **全社員**
※単体、休職中等の一部社員を除く

財務資本

特徴

- 持続可能な成長を支える財務基盤

3か年の設備投資額（連結）と主な施策
総額 **3,300**億円

新線建設 150億円
自然災害対策 50億円
安全対策 1,240億円
輸送改善 280億円

自己資本比率（連結） **33.0%**

連結純資産 **6,683**億円

設備投資金額（連結） **985**億円

その他 250億円
都市・生活創造事業 440億円
旅客サービス 890億円

環境資本

特徴

- 世界中から人材・資金・情報が集まり、豊富な観光資源や文化が集積する首都東京

東京都の外国人旅行者数
約 1,954万人
(2023年)

東京メトログループの価値創造プロセス

東京メトログループの3つの強みである『大都市東京に位置する事業エリア』『首都圏鉄道ネットワークの中核』『都市機能を支える社員の使命感・技術力』を基に事業展開を行うことで、グループ理念「東京を走らせる力」を実現し、「安心で、持続可能な社会」を目指します。

安心で、持続可能な社会へ



東京メトログループのサステナビリティ重要課題（マテリアリティ）とテーマ

東京メトログループは、2020年9月に「サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）」を特定し、課題解決に向け自社の意志を込めた5つのマテリアリティテーマを定めました。

さらに2021年度には、社内外の環境変化等を踏まえて、マテリアリティの一部見直しを行い、現在の5テーマ10課題としました。

また、SDGsの目標年次である2030年に向けた当社グループの企業経営の思想及びステークホルダーへの提供価値を示したものとして、「サステナビリティ経営ビジョン（→P.4）」を2022年3月に定めました。

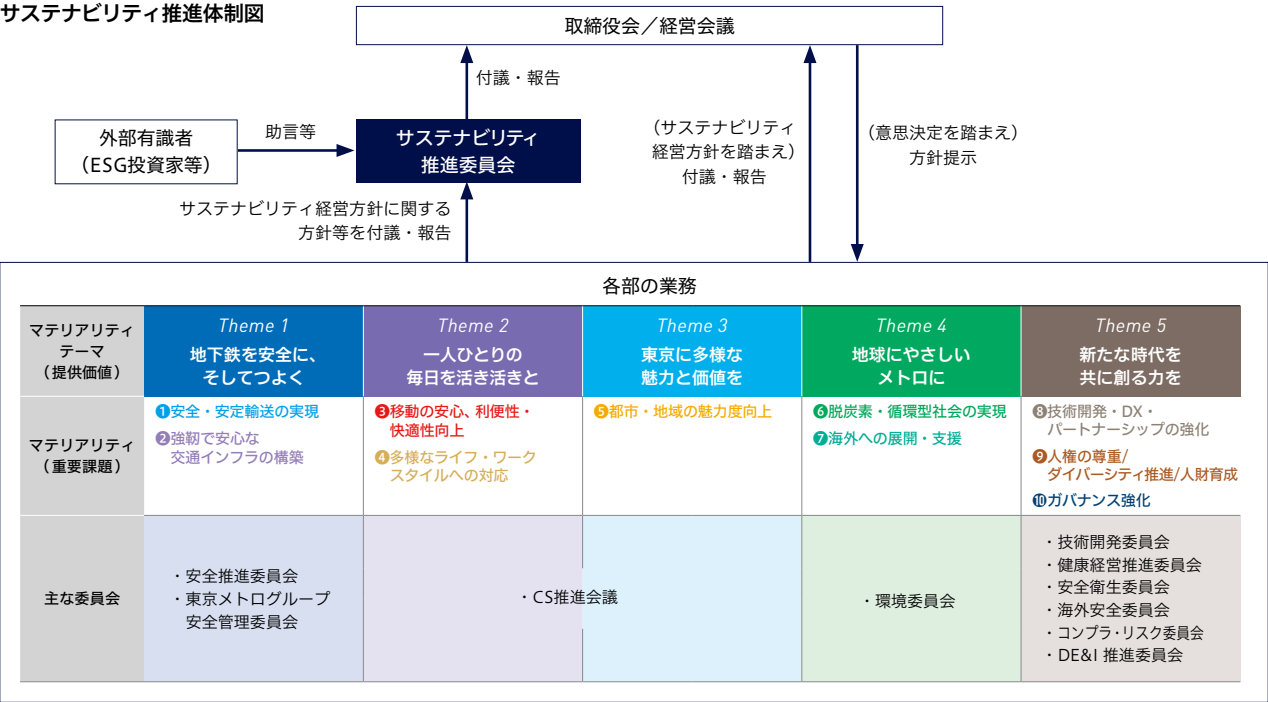
	マテリアリティテーマ（提供価値）	マテリアリティ（重要課題）
Theme 1	地下鉄を安全に、そしてつよく ～ Realizing a Safer and More Resilient Subway ～	① 安全・安定輸送の実現（→ P.28） ② 強靱で安心な交通インフラの構築（→ P.29）
Theme 2	一人ひとりの毎日を生き活きと ～ Contributing to the Active Lives of All People ～	③ 移動の安心、利便性・快適性向上（→ P.32） ④ 多様なライフ・ワークスタイルへの対応（→ P.38）
Theme 3	東京に多様な魅力と価値を ～ Enhancing the Multifaceted Charms and Value of Tokyo ～	⑤ 都市・地域の魅力度向上（→ P.43）
Theme 4	地球にやさしいメトロに ～ Making Thoughtful Choices for a Healthy Planet ～	⑥ 脱炭素・循環型社会の実現（→ P.50） ⑦ 海外への展開・支援（→ P.61）
Theme 5	新たな時代を共に創る力を ～ Cultivating Resources for Our Sustainable Future ～	⑧ 技術開発・DX・パートナーシップの強化（→ P.65） ⑨ 人権の尊重/ダイバーシティ推進/人財育成（→ P.67） ⑩ ガバナンス強化（→ P.75）

サステナビリティ重要課題とテーマの特定プロセスについてはWebサイトに掲載しています。
<https://www.tokyometro.jp/corporate/csr/materiality.html>

サステナビリティ推進体制

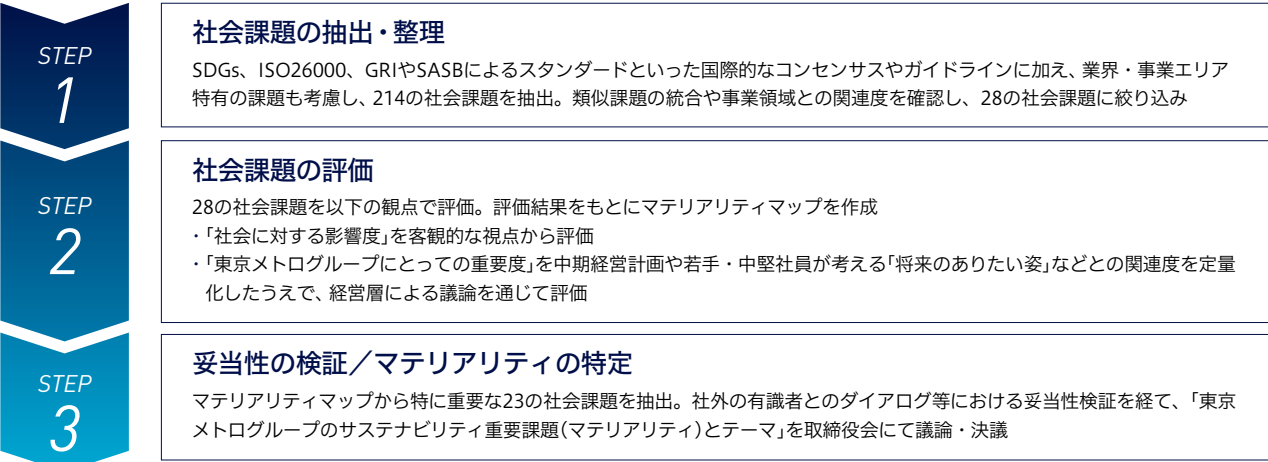
東京メトログループのサステナビリティ経営を推進するため2019年に発足したサステナビリティ推進会議においてサステナビリティに関する経営方針や目標、各種戦略等の議論を行うとともに、これらの進捗管理を行ってきました。2023年4月からは社内規程化等により体制を強化し、社長を委員長とするサステナビリティ推進委員会を設置、運用しています。なお、その構成員等については、適宜見直しを行うとともに、必要に応じて外部有識者等の助言も求める形としています。

サステナビリティ推進体制図



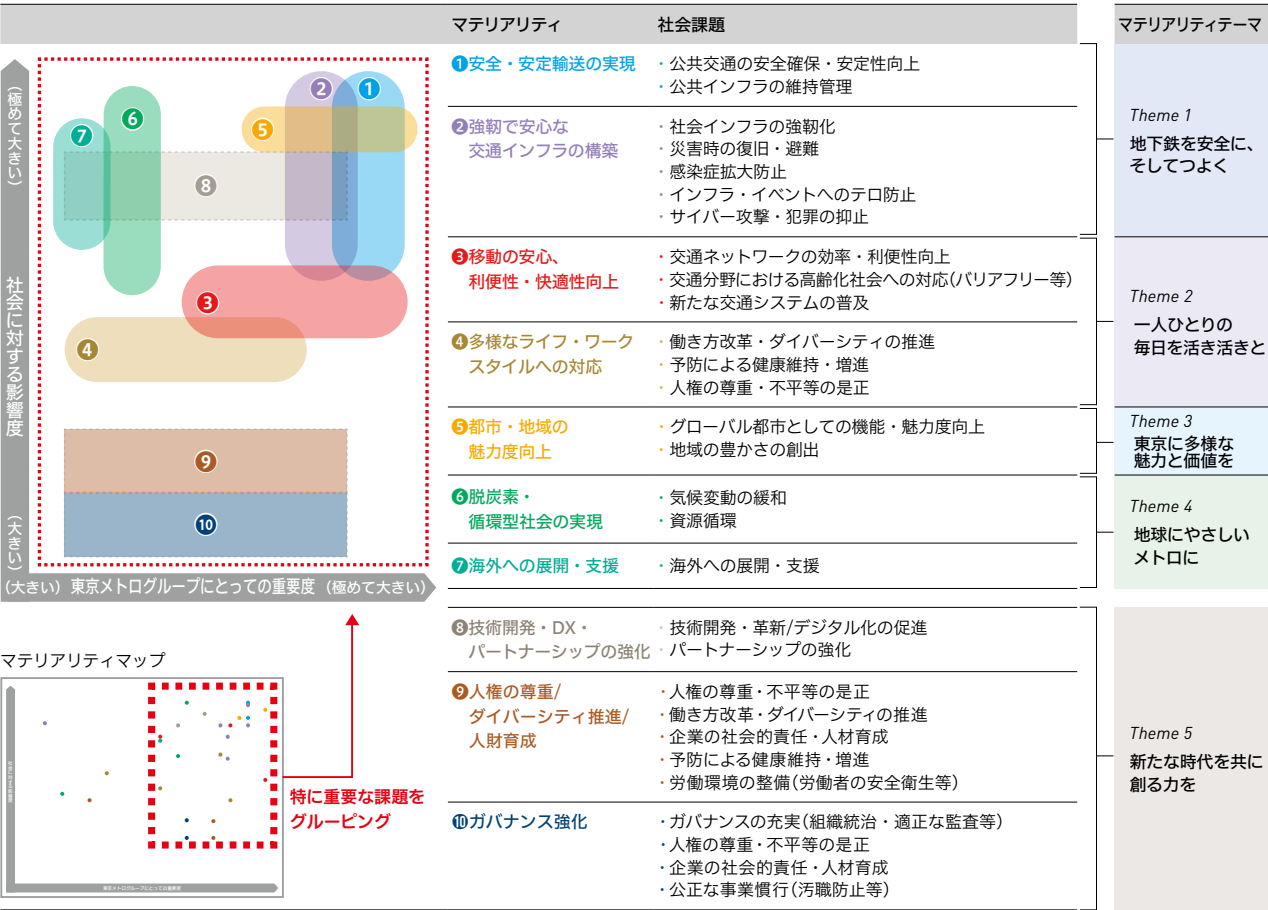
サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）の特定プロセス

マテリアリティは、GRI等のガイドラインを参照し、2019年度から2020年度にかけて以下のプロセスで特定しました。東京メトログループを取り巻く社会課題を起点に、重視して取り組むべき課題の整理や評価を行ったうえで、社長を議長とするサステナビリティ推進会議において社会課題の抽出から評価、妥当性の検証まで議論を重ねたのち、取締役会における複数回の議論によりマテリアリティを特定しました。



サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）の見直し

2021年度にはサステナビリティに関する社内外の環境変化等を踏まえ、社会課題を再評価しました。その結果、資源循環や人権の尊重に係る社会課題、セキュリティ強化など新たな施策に係る課題がより重要であると捉え、マテリアリティの一部見直しを行いました。見直したマテリアリティは取締役会にて決議され、これらをもとにKPIを策定し、施策を進めています。



サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）に基づく KPI と目標値の設定

マテリアリティに基づく取組みの成果や進捗を把握し、社会課題の解決を着実に行うため、2030 年を目標とする KPI を設定しました。これらの進捗を報告することで、社会課題の解決に向けた取組みを推進していきます。

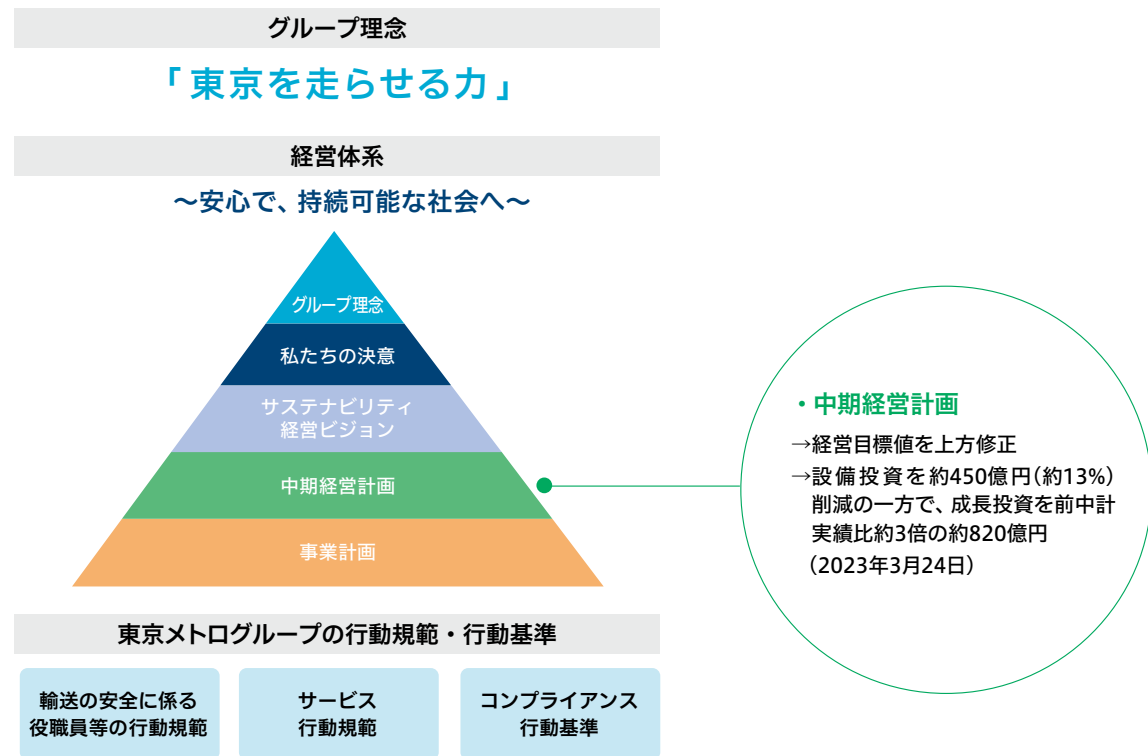
提供価値	マテリアリティ		取組みの方向性		KPI		2023 年度実績	2024 年度目標値（中計）	2030 年度目標値
Theme 1 地下鉄を安全に、 そしてつよく	①安全・安定輸送の実現	安全の確保		鉄道運転事故件数※1（自社起因外を除く）		0 件	0 件	ゼロを目指す	
				インシデント件数※2		0 件	0 件	ゼロを目指す	
		安定性の向上		定時運行率※3		99%	98%	98%	
	②強靱で安心な交通インフラの構築	社会インフラの強化化（自然災害対策）		浸水対策整備率		60%	60%	75%	
Theme 2 一人ひとりの 毎日を生き活きと	③移動の安心、利便性・快適性向上	利便性・快適性向上	お客様満足度	JCSI(日本版顧客満足度指数)における「顧客満足」評点		68.2 点	72.0 点以上	75.0 点以上	
			バリアフリー	鉄道駅バリアフリー化率※4（ホームドア・EV1 ルート・バリアフリートイレ）		91%	92%	100%	
		新たな乗車サービスの普及	メトボ	メトボ会員数		52.5 万人	100 万人	150 万人	
			MaaS	【定性目標】 東京メトロ my! アプリ等を活用した パーソナライズされたサービスの普及	東京都交通局と共同で、両社局の公式アプリ(「東京メトロ my ! アプリ」及び「都営交通アプリ!」)を介した観光遊覧船(シンフォニークルーズ)の利用予約を開始	パーソナライズされた目的地を提供 ●他企業等との連携によるお出かけの際に役立つ情報やサービス提供 ●リアルタイム混雑情報の全路線対応	当該サービス導入実績・概要を報告		
④多様なライフ・ワークスタイルへの対応	多様なニーズへの対応		【定性目標】 お客様ニーズに対応したサービスの導入	・積極的な店舗入替を実施するとともに、新業態の自動販売機を設置 ・デジタルサイネージについては、設置に向けて準備を推進 ・第4世代通信サービスについては通信事業者が策定する計画に協力し、整備を推進 ・新規ビジネス開発については、事業化した土木検査システムの外販に注力するとともに、お客様ニーズに対応した新規サービスの導入に向けた事業検証の実施	流通事業、広告事業、情報通信事業、 新規ビジネス開発に関する実績・概要を報告	流通事業、広告事業、情報通信事業、 新規ビジネス開発に関する実績・概要を報告			
Theme 3 東京に多様な 魅力と価値を	⑤都市・地域の魅力度向上	まちの活性化		開発物件数		1 件	4 件（2022 年度～2024 年度）	13 件（2022 年度～2030 年度）	
		地域連携	沿線等との連携施策	沿線等連携施策の参加人数		17.6 万人	20 万人（2022 年度～2024 年度）	60 万人（2022 年度～2030 年度）	
			City Tourism	City Tourism 企画券利用者数		15.7 万人	25 万人	40 万人	
Theme 4 地球にやさしい メトロに	⑥脱炭素・循環型社会の実現	脱炭素社会の実現		当社グループ全事業における CO2 排出量		36.0 万 t-CO2、38.4% 減（2013 年度比）	45.5 万 t-CO2 以下、22% 減（2013 年度比）	29.2 万 t-CO2 以下、50% 減（2013 年度比） ※参考：2050 年度実質ゼロを目標とする	
		循環型社会の実現		【定性目標】 資源循環等の推進	当社グループが運営する一部の飲食店から排出される廃食用油を SAF（化石燃料以外を原料とする持続可能な航空燃料）の原料に再利用する取組みに関する合議書を締結	環境基本方針に基づく取組みの継続的な実施	環境基本方針に基づく取組みの継続的な実施		
	⑦海外への展開・支援	海外都市交通発展支援		海外鉄道ビジネス関与都市数		24 都市	49 都市（2022 年度～2024 年度）	実績を報告（目標値は状況を踏まえて設定）	
Theme 5 新たな時代を 共に創る力を	⑧技術開発・DX・ パートナーシップの強化	技術開発		【定性目標】 技術開発の推進		—	技術開発の成果について実績・概要を報告	技術開発の成果について実績・概要を報告	
				【定性目標】 専門人材の育成		—	鉄道技術等に係る専門人材について実績・概要を報告	鉄道技術等に係る専門人材について実績・概要を報告	
		DX	データ分析人材 （基礎レベルの技術者）の育成			27 名	年間 25 名	実績を報告（目標値は状況を踏まえて設定）	
			内製開発人材 （基礎レベルの技術者）の育成			45 名	年間 40 名	実績を報告（目標値は状況を踏まえて設定）	
	パートナーシップの強化		【定性目標】 外部企業等とのパートナーシップによる 新たな企業価値の創出	アクセラレータープログラム 2023 の募集を開始するとともに、過去の採択企業であるマチルダ等と事業検証を実施	外部企業等とのパートナーシップによって創出された 新たな共創件数について実績・概要を報告	外部企業等とのパートナーシップによって創出された 新たな共創件数について実績・概要を報告			
	⑨人権の尊重/ダイバーシティ推進/ 人財育成	ダイバーシティ推進		女性社員比率		7.2%(2024.4.1 時点、出向派遣者含む)	7.4%	10% 以上	
				女性管理職比率		3.0%(2024.4.1 時点、出向派遣者含む)	前年度比増	10% 以上	
				女性採用比率		19.6%(2024.4.1 入社)	30%	35%	
				障がい者雇用率		3.19%(2024.6.1 時点)	法定雇用率以上	法定雇用率以上	
				育児休職取得率	男性：95.7% 女性：100%	男女ともに 100%	男女ともに 100%		
		労働安全衛生		労働災害件数（鉄道重大災害件数）		1 件（2024.3.31 時点）	継続して 0 件	継続して 0 件	
		社員とその家族の健康と幸福		【定性目標】 健康経営の推進	2023 年度健康経営優良法人に認定	健康経営に関する指標の実績・概要を報告	健康経営に関する指標の実績・概要を報告		
		社員の働きがい（働きやすさ・やりがい）の創出		社員満足度	全社員を対象に調査を実施した。上司からのサポートや周囲との連携などソフト面が強みである一方で、職場環境などハード面が弱みなどの結果となった。改善に向け、各所属長等によるアクションプランの策定及び所属員への共有や、今後の職場環境整備等について検討を進めた	実績を報告※5	実績を報告※5		
		⑩ガバナンス強化	人権の尊重		【定性目標】 ステークホルダーの人権尊重	取引先、お客様、社員に対して影響調査を実施	人権方針に基づく取組みの継続的な実施	人権方針に基づく取組みの継続的な実施	
	ガバナンス強化		業務上の組織的な刑法・行政法規違反件数		1 件	継続して 0 件	継続して 0 件		

※1 鉄道運転事故とは、鉄道事故等報告規則第3条の中で分類されている以下7つを指す：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
※2 インシデントとは、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態のこと
※3 全路線終日における5分以内の所要時間から算出

※4 全駅(180 駅)のうち、ホームドア設置、エレベーター 1 ルート整備、バリアフリートイレ整備が全て完了した駅数の割合
※5 KPI 設定時には「調査実施後、目標設定」としていたが、今後策定する職場環境整備の計画を踏まえて設定することとした

中期経営計画「東京メトロプラン2024」

当社グループは、ポストコロナのネクストノーマルを見据えて、持続可能な鉄道事業の運営と成長戦略による収益拡大を実現すべく、「構造変革・新たな飛躍」を基本方針に掲げ、4つの重点戦略による、2022年度から2024年度までの中期経営計画「東京メトロプラン2024」を策定しました。



中期経営計画の基本方針と重点戦略

基本方針

ネクストノーマルを見据えて
構造変革・新たな飛躍

お客様の安全を第一に、3つのキーワード「安心な空間」「パーソナライズド」「デジタル」をベースとして、鉄道事業の持続可能性の向上を図るべく、安全の確保を前提に、次世代に向けたコスト構造や業務の抜本的な見直し等、『構造変革』に取り組むとともに、新線建設、お出かけ機会の創出、都市・生活創造事業の強化等、『新たな飛躍』を目指した取組みを推進します。

重点戦略・施策

コスト構造改革による持続可能な事業運営の実現	1 設備・業務のスリム化や新技術の活用等によるコスト構造改革
さらなる安全・安心の提供と鉄道事業の進化による東京の多様な魅力と価値の向上	2 安全性・利便性の向上(セキュリティ強化・バリアフリー化促進等) 3 有楽町線延伸・南北線延伸等によるネットワーク発展・充実 4 地域との連携・メトポの活用等による新たなお出かけ機会の創出 5 新技術の導入とDXによる鉄道オペレーションの進化
都市・生活創造事業の成長等により東京に集う一人ひとりの活き活きとした毎日へ貢献	6 不動産事業の拡大とまちづくりとの連携 7 お客様の「新たな日常」を支える各種事業の展開 8 海外鉄道ビジネスの拡大・新規ビジネスの開発推進
ESGの取組みによる持続可能な社会の実現への貢献	9 脱炭素・循環型社会への貢献 10 経営基盤の強化(人権の尊重、ダイバーシティ推進、ガバナンス強化等)

東京メトログループ中期経営計画に関する内容は、下記冊子に詳しく記載しています。
「東京メトロプラン2024」パンフレット
<https://www.tokyo-metro.jp/corporate/profile/plan/index.html>

コスト構造改革による持続可能な事業運営の実現

1 設備・業務のスリム化や新技術の活用等によるコスト構造改革

ポストコロナにおける行動変容を見据え、コロナ禍では、安全の確保を前提に、施工の優先順位や時期、仕様等、計画内容を見直すとともに、足元の設備投資・経費の緊急抑制を行いました。引き続き持続可能な事業運営を実現すべく、設備・業務のスリム化など抜本的なコスト構造改革による固定費の削減にグループ一体となって取り組んでいきます。

なお、電気料金を除く鉄道事業経費については、将来的な物価上昇や、足元の緊急抑制の反動増が見込まれる中であっても、コスト構造改革を継続し、1,000億円を下回る水準(コロナ前比-15%程度)に抑えていく方向です。

設備・業務のスリム化	新技術の活用
安全の確保を前提に、設備・業務のスリム化を実施	●状態基準保全(CBM)の導入に向けた技術開発 ●車両情報監視・分析システム(TIMA)活用による検査内容の見直し CBM : Condition Based Maintenance TIMA : Train Information Monitoring and Analysis system
■規模の見直し お客様のご利用実態に合わせた整備数の縮小 設備状態に合わせた更新範囲等の縮小	■スペックの見直し 汎用品の活用や機能限定等による仕様の見直し 設備の状態に合わせたメンテナンス項目の見直し
■周期の見直し 設備運用実績等に基づいた検査・更新周期等の延長	■設備の廃止・集約 利用実態、代替機能の有無や環境変化に合わせて廃止・集約
その他取組み	
●ご利用状況に応じた運行本数の適正化(ダイヤ改正) ●保有資産の売却・流動化等の検討 ●効率的な事業運営の実現(組織体制の見直し、要員配置の見直し、ワンマン運転等に向けた検討) ●資材の共同調達の検討	

さらなる安全・安心の提供と鉄道事業の進化による東京の多様な魅力と価値の向上

2 安全性・利便性の向上(セキュリティ強化・バリアフリー化促進等) (→P.29)

激甚化する自然災害への対策や社会情勢の変化に応じたセキュリティ強化、バリアフリー設備整備により、安全・安心で快適な鉄道サービスをお客様へ提供します。新線建設のほか、お出かけ機会の創出、新技術・DXの活用による鉄道オペレーションの進化を図り、安全で快適な移動を実現します。

3 有楽町線延伸・南北線延伸等によるネットワーク発展・充実 (→P.43)

■新線建設

有楽町線・南北線の延伸とその事業運営は、当社の未来への成長戦略です。経営に悪影響を及ぼさない十分な補助金等の公的支援をもとに、鉄道ネットワークの強化を通じて、臨海部・都心部へのアクセス利便性の向上や沿線まちづくりへの寄与、東京圏の国際競争力の強化に貢献していきます。(2023年3月27日工事施行認可申請)

4 地域との連携・メトポの活用等による
新たなお出かけ機会の創出 (→P.36、45)

都内の観光地や商業施設等と連携したCity Tourism(東京の都市内観光)の促進や、ポイントサービスの魅力向上に向けた取組みを進め、コロナ禍で減少したお出かけ機会の創出によってお客様のwell-beingを実現し、地域の皆様とともに東京の魅力と価値を共創していきます。

5 新技術の導入とDXによる
鉄道オペレーションの進化 (→P.65)

DX等により、「将来にわたる安心の提供」の実現と「社員の新たな働き方」の確立に向けた「次世代型業務変革プロジェクト」を推進し、ポストコロナにおけるお客様の生活様式の変化や生産年齢人口の減少といった経営環境の変化に適応することで、事業運営の持続性を向上させていきます。

都市・生活創造事業の成長等により東京に集う一人ひとりの生き活きとした毎日に貢献

6 不動産事業の拡大とまちづくりとの連携 (→P.43)

東京という「都市」を創造する不動産開発を強化していくとともに、駅周辺の都市開発と一体となって魅力的な空間の構築を図ることで、人やまちの進化に貢献していきます。

- 大手不動産デベロッパーや他鉄道会社等と連携し、拠点となるターミナル駅の再整備等により、地域のまちづくりに寄与するとともに、都市創造の担い手として開発等を主導し、新たな価値を創出します。
- 引き続き駅直結のオフィス・商業ビル・住宅・ホテルなどの沿線価値向上につながる取得・開発を推進していきます。



東急プラザ原宿「ハラカド」

7 お客様の「新たな日常」を支える各種事業の展開 (→P.39)

流通事業、広告事業、情報通信事業の展開・成長を通して、お客様の「新たな日常」を支え、ニーズに迅速に対応することで、より豊かな生活の実現に貢献していきます。

- 駅直結商業施設の開発
- 高架下商業施設のリニューアル
- 駅構内を有効活用したサービスの展開
- デジタルサイネージ設置拡大・柔軟な商品設計の推進
- 技術進化に伴う新たな通信インフラへの対応
- 社会・経済発展の重要なインフラである光ファイバーケーブルの賃貸拡大



浦安駅高架下商業施設イメージ

8 海外鉄道ビジネスの拡大・新規ビジネスの開発推進

今後の当社の成長を支える源泉のひとつとすべく、海外鉄道ビジネスへの参画・拡大を図り、海外各都市の持続的な社会の発展に向けた取組みを進めるとともに、我々にはないノウハウを持つ様々な分野の方々とのスピード感をもって連携し、社会の新しいニーズに合わせた事業の開発により、多様なライフ・ワークスタイルの実現に貢献します。

■海外鉄道ビジネス(→P.61)

- 海外技術コンサルティング事業
- 海外鉄道研修事業
- O&M(オペレーション&メンテナンス)事業
- 国際交流活動

■新規ビジネスの開発(→P.38)

- プログラボ
- CocoDesk(個室型ワークスペース)
- 鉄道運営ノウハウを活用したビジネス
- スタートアップ企業との共創



ESGの取組みによる持続可能な社会の実現への貢献

9 脱炭素・循環型社会への貢献

脱炭素社会への取組みとして、TCFD提言への賛同及び情報開示や省エネ・再エネ施策等を推進するとともに、循環型社会への取組みとして、資源の分別・リサイクルや廃棄物の削減等をより一層推進することで、持続可能な社会の実現を目指します。

- TCFD提言への賛同・情報開示(→P.50)



- 省エネ施策及び再生可能エネルギーの活用(→P.54)



- 資源環境の推進(→P.57)

10 経営基盤の強化(人権の尊重、ダイバーシティ推進、ガバナンス強化等)

■人権の尊重、ダイバーシティ (→P.67)

- 人権の尊重
- 仕事と育児の両立支援
- 人権方針の策定(→P.67)
- 女性活躍
- 障がい者雇用の推進

■人財育成 (→P.69)

デジタル人財の育成強化

2023年5月1日、経済産業省のDX認定制度に基づく「DX認定事業者」に認定されました。

■コーポレート・ガバナンスのさらなる強化 (→P.75)

より信頼される企業グループとなるために、コーポレート・ガバナンスの強化を図り、経営の透明性・公平性の確保と、さらなる迅速な業務執行を実現します。

また、1/3以上の独立社外取締役の選任や女性取締役の選任等により、取締役会の多様性と適正規模の両立を図っています。

設備投資計画

2023年3月に行った中期経営計画の変更により、新線建設を含む3か年設備投資額総額は3,300億円を見込んでおり、これまでに引き続き、安全対策・バリアフリー設備整備等を推進するとともに、都市・生活創造事業の拡大などにより経営基盤の強化を目指します。

なお、駅直結のバリアフリー対象用地を含む新規不動産取得・開発、自動運転やCBMなどの技術開発等の成長投資に、前中計比約3倍となる820億円を配分しています。

3か年の設備投資額(連結)と主な施策

その他 250億円

- 社内ネットワークシステム改良
- 新技術開発・導入

都市・生活創造事業 440億円

- 不動産事業
- 流通事業
- 広告・情報通信事業

旅客サービス 890億円

- バリアフリー設備整備
- 駅リニューアル
- 日比谷線虎ノ門ヒルズ駅整備

新線建設 150億円

- 有楽町線延伸
- 南北線延伸

自然災害対策 50億円

- 震災対策
- 大規模浸水対策

安全対策 1,240億円

- 新型車両導入
- ホームドア整備
- 信号保安設備改良
- 変電所設備改良

輸送改善 280億円

- 東西線輸送改善
- 豊洲駅改良

総額
3,300億円

※2023年3月24日公表 変更計画

※グループ子会社による維持更新等の設備投資は除く

経営目標値(2023年3月24日修正)

財務指標

3か年連結EBITDA総額

営業利益+減価償却費の3か年総額
2022年度～2024年度目標

3,600億円

<参考>
2019年度～2021年度実績:
2,891億円

連結純有利子負債/EBITDA倍率^{※1}

(債務残高-現金同等物)/(営業利益+減価償却費)
2024年度末目標

7.7倍(新線除く6.3倍)

<参考>
2023年度末実績:6.9倍

連結ROA^{※1}

営業利益/((期首総資産+期末総資産)/2)
2024年度末目標

3.2%(新線除く3.5%)

<参考>
2023年度末実績:3.8%

非財務指標

鉄道運転事故件数^{※2}

2022年度～2024年度目標

毎年0件

<参考>
2023年度末実績:0件

鉄道駅バリアフリー化率^{※3}

(ホームドア・EV1ルート・バリアフリースイッチ)
2024年度末目標

92%

<参考>
2023年度末実績:91%

CO₂排出量^{※4}

2024年度目標

45.5万t-CO₂以下

(2013年度比22%減)

<参考>
2023年度末実績:36.0万t-CO₂
(2013年度比38.4%減)

※1 これまで新線建設推進長期借入金は含めない数値目標としていたが、借入の確定に伴い、修正目標においては、新線建設推進長期借入金(約1,900億円)及び新線建設費を含めた数値とした。

※2 自社起因外を除く。鉄道運転事故とは、鉄道事故等報告規則第3条の中で分類されている以下7つを指す: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

※3 全駅(180駅)のうち、ホームドア設置、エレベーター1ルート整備、バリアフリースイッチ整備が全て完了した駅数の割合

※4 当社グループ全事業におけるCO₂排出量

2024年度の取組み

■「東京メトロプラン2024」最終年度の事業計画

当社の旅客運輸収入は、テレワーク定着等の影響はあるものの、インバウンド等のご利用増により、回復傾向にあります。これに加えて、コスト構造改革による設備・業務のスリム化等により、経営状況は着実に回復してきました。

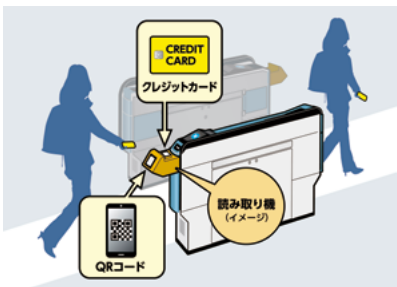
今年度は中期経営計画「東京メトロプラン2024」の最終年度として、基本方針である「構造変革」の取組みを継続しつつ、「新たな飛躍」としてさらなる成長に向けた施策を積極的に進めていきます。これらを推進することで、ネクストノーマルにふさわしい「鉄道を核とした都市・生活創造型企業グループ」として、首都東京の都市機能を支え、新たな価値の創造によって持続的な企業価値の向上を図り、すべてのステークホルダーから信頼され、選択され、支持される企業を目指していきます。

2024年度の主な施策

新たな乗車サービスの展開

クレジットカードのタッチ決済とQRコード※を活用した乗車サービスの実証実験を開始します。

※QRコードは株式会社デンソーウェブの登録商標です。



メトポ※活用によるお出かけ機会の創出

「メトポ」(メトロポイントクラブ)と「To Me CARD」のメトロポイントを統合し、新たなお出かけ機会の創出につなげます。

※メトポとは、あらかじめご登録いただいたPASMOで当社線をご利用いただく、ご利用状況に応じてポイントを進呈するサービスです。



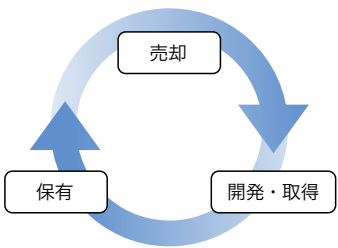
インバウンド戦略の推進

交通・観光プラットフォーム事業を展開する「リンクティビティ株式会社」と資本業務提携を締結し、インバウンド向け新商品の開発や乗車サービスを拡充します。



不動産事業の拡大

不動産事業の成長を目的に、保有不動産を流動化させ、売却・開発・取得を循環させる事業モデルの構築と、この事業モデルを一体的に推進するためのアセットマネジメント事業への参入に向けた準備を進めていきます。(2024年4月1日付けで「東京メトロアセットマネジメント株式会社」を設立)



脱炭素・循環型社会への貢献

3つの取組みを通じて脱炭素・循環型社会への貢献をさらに強化します。

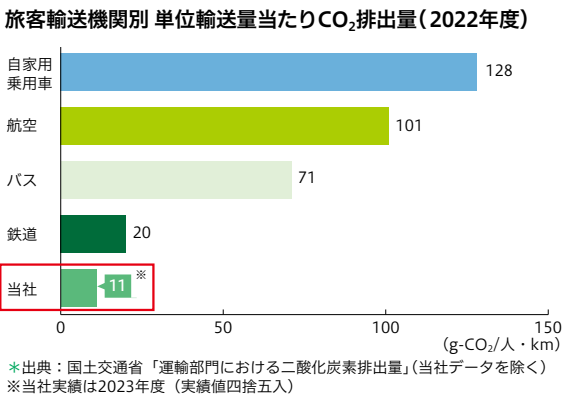
●ポジティブインパクト(削減貢献量)の算出

東京メトロのカーボンニュートラルに向けた取組みによる削減貢献量を算出した結果、自動車と比較し、年間約176.9万トンのCO₂の排出を回避できていることがわかりました。

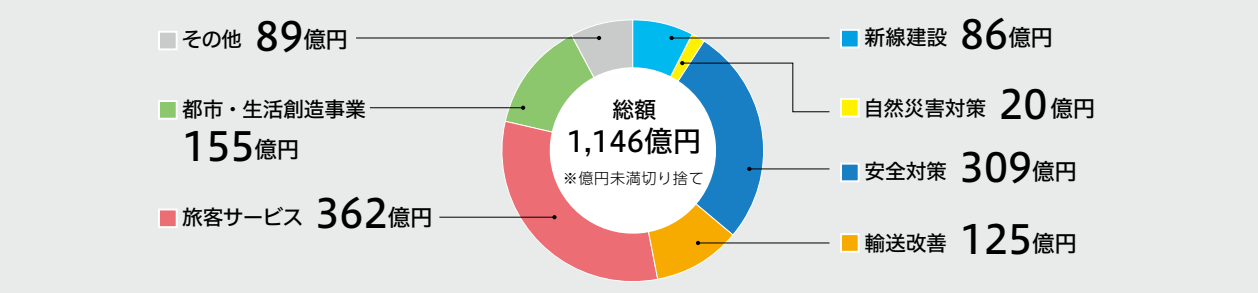
●丸ノ内線・南北線の全電力の再エネ化、東西線の一部電力も実質再エネ化

●インターナルカーボンプライシング※の運用開始

※低炭素投資・対策推進に向け、企業内部で独自に設定、使用する炭素価格のこと。
企業の低炭素投資・対策を推進するために用いられる。



2024年度の設備投資予算と取組み



新線建設

●有楽町線と南北線の延伸

	有楽町線延伸(豊洲・住吉間)	南北線延伸(品川・白金高輪間)
路線概要	・建設キロ: 4.8km ・経由地: 豊洲～東陽町～住吉	・建設キロ: 2.5km ・経由地: 品川～白金高輪
意義・効果	・観光拠点等とのアクセス向上やまちづくりの効果を期待 ・東西線の混雑緩和への寄与	・品川駅で複数の他路線と接続 ・都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や羽田空港へのアクセス向上等に寄与
輸送人員予測(2040年度時点)	30.3万人/日	15.4万人/日



※新駅の名称は仮称

都市・生活創造事業

●不動産事業の拡大とまちづくりの連携

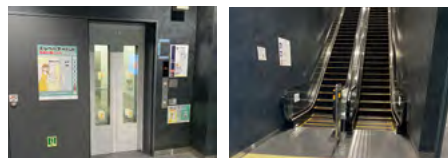


●お客様の「新たな日常」を支える各種事業の展開



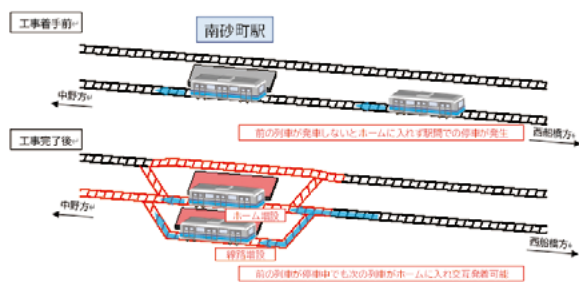
旅客サービス

●エレベーター・エスカレーター整備



輸送改善

●東西線輸送改善



自然災害対策

●震災対策の強化

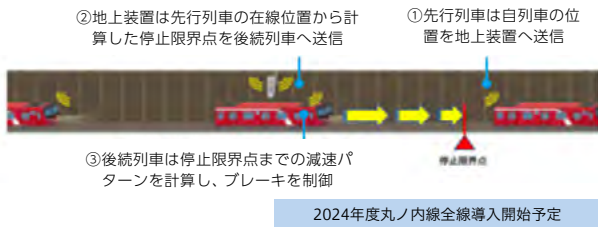


●大規模浸水対策の実施



安全対策

●CBTC(無線式列車制御)システムの導入による保安度向上



●ホームドア整備の推進

全路線	94%	整備完了予定
東西線	65%	整備完了予定
半蔵門線	79%	整備完了予定

※2024年度末時点の予定。銀座線、丸ノ内線、日比谷線、千代田線、有楽町線、南北線、副都心線は2023年度末時点で全駅整備済。

▶ 東京メトログループのステークホルダー

Diagram illustrating the five stakeholders of the Tokyo Metro Group, arranged in a circle around the central entity:

- お客様** (Customers)
- 株主・投資家** (Shareholders/Investors)
- 社員** (Employees)
- 取引先** (Business Partners)
- 地域・社会** (Community/Society)

Central Entity: **東京メトログループ** (Tokyo Metro Group)

ステークホルダー	主な対話方法	主なテーマ	2023年度の主な取組み・成果
お客様	●お客様センター ●お客様モニター制度 ●CS調査 ●各種イベント・広報物 ●Webサイト ●SNS	●たゆみなき「安全」の追求 ●お客様視点に立った質の高い「サービス」の提供	●お客様センターへの問い合わせ、ご意見、ご要望数：366,864件 ●お客様モニターへのアンケート：6回、オンライングループインタビューの実施：5回 ●CS調査：4回 ●公式アプリダウンロード数：2,117,661回（2024年3月末時点） ●公式サイト アクセス数：41,647,221回（2023年4月～2024年3月末時点） ●公式X（旧Twitter）フォロワー数：1,546,228人（2024年3月末時点） 
株主・投資家	●株主総会 ●IR活動 ●Webサイト	●経営の透明性、公正性	●株主総会 ●気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）に即した開示 ●Webサイトでの適時適切な情報提供（中期経営計画、有価証券報告書等） ●CDP認証の取得（非公開）
社員	●グループ社内報（各種広報物） ●社員意識調査 ●各種教育、セミナー ●社内外相談窓口 ●チームメトロミーティング ●組合協議 ●社内提案制度 ●社内イントラネット ●1on1ミーティング	●働きがいにあふれた職場づくり ●こころとからだの健康づくり ●人財育成	●社員のニーズ等を踏まえた施策の導入（2023年度導入例：一部社員を対象としたキャリアアシートの導入、ワーキングマザー向けキャリア形成支援サービスの導入、DE&Iに関連する情報発信サイトの新設（社内イントラネット）、福利厚生の拡充、外部医療機関における禁煙治療の費用補助、異業種交流研修、内製開発人財育成研修等） ●人権研修（9,901名） ●社内提案制度（2023年度応募件数：141件） ●チームメトロミーティング（2023年度実施回数：176回） ●東京メトログループカスタマーハラスメント対応ポリシー制定 
取引先	●ビジネスパートナーとの定期的なコミュニケーション（サプライヤー、テナント、協業先等との対話） ●取引先アンケート ●アクセラレータープログラム ●Webサイト	●透明・公正・公平であり、品質を担保した最適な調達 ●環境に配慮した調達 ●取引先との信頼関係の強化	●日常的なコミュニケーションによる信頼関係の構築 ●社会面、環境面に配慮した責任ある調達の実施 ●グリーン購入の推進 ●アクセラレータープログラムの実施（2023年度採択件数：1件） ●Webサイトを活用した調達情報の発信 ●調達ガイドラインの改定（人権・環境の記載拡充） ●パートナーシップ構築宣言の制定
地域・社会	●各職場における地域・社会との連携 ●各種イベント ●政府機関、国際機関との連携	●首都東京の発展 ●地域社会との共生 ●国際社会への貢献	●まちづくりとの連携（地域企業・行政等の対話） ●地域の魅力の掘り起こし（エリアマネジメント協議会、自治体、商店街との連携、スタンプラリー開催等） ●次世代育成支援（2023年度実施例：キッズニア東京への出展、JFAこころのプロジェクト「夢の教室」協賛等） ●スポーツ振興（2023年度実施例：東京マラソンへの特別協賛、東京マラソン大会当日のボランティア参加等） ●地域振興・文化支援（2023年度実施例：ふるさとPRイベント開催サポート、沿線地域の清掃、（公財）木口文庫財団による音楽イベントの開催等） ●海外都市鉄道整備事業への支援（ベトナム・フィリピン・インドネシア） ●大学生及び中学生とのダイアログ（写真） ●台東区との包括連携協定締結 



鉄道

Theme

1

地下鉄を安全に、そしてつよく



東京メトログループは、首都圏の鉄道ネットワークの中核を担う交通事業者として、安全の確保・安定性の向上が最も重要な使命と考えています。

たゆみなき「安全」の追求のために、安全を最優先とし、過去の事故を決して繰り返さないという全役職員の固い決意のもと、継続的な改善への取組み、設備改良、新技術の導入等により、事故の未然防止に努めます。

さらに、全ての人に「安心」してご利用いただくために、感染症拡大、切迫する首都直下地震、気候変動に伴い激化する気象災害、テロ・サイバー攻撃、犯罪などの様々な脅威に備え、スピード感を持って対策を推進し、危機管理機能を強化します。



安全に関する情報は「安全報告書2024」で詳しく報告しています。

https://www.tokyo-metro.jp/safety/prevention/safety_report/index.html

安全・安定輸送の実現

グループ理念である「東京を走らせる力」を念頭に、2000年3月8日に発生させた日比谷線列車脱線衝突事故の反省に立つて二度とこのような大事故を繰り返さないよう、当該事故をはじめとした過去の教訓に基づく安全対策の実施はもちろんのこと、東京メトログループ全役員・社員を対象とした安全研修、ヒューマンファクターに着目した事故の分析等、たゆみなき「安全」の追求に取り組んでいます。

安全に関する考え方

安全方針

社長は、輸送の安全の確保を第一の課題として、「たゆみなき安全の追求」のために、安全に関する基本的な方針を次のとおり定める。

- (1)安全の最優先
過去の悲惨な事故を繰り返してはならないという強い決意のもと、自らの使命と責任を認識し、安全を最優先する意識を持つ。
- (2)継続的改善による事故未然防止及び災害対応
自ら業務の改善に努めるとともに、予防保全を推進することにより、事故の未然防止及び災害による被害の防止に取り組み、東京メトログループ一体となって安全を追求する。

輸送の安全に係る役職員等の行動規範

- (1)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る。
- (2)輸送の安全に関する法令及びこれに関連する規程類をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正かつ忠実に職務を遂行する。
- (3)職務の遂行に当たり、憶測によらず確認を励行し、疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱いを行う。
- (4)事故、事故のおそれがある事態、災害その他輸送の安全の確保に支障を及ぼすおそれがある事態が発生したときは、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る。
- (5)輸送の安全に関する状況を理解するとともに、安全に係る情報を迅速かつ正確に関係各所に伝達し、その共有化を図る。
- (6)積極的な情報交換及び意思疎通により組織を越えて連携し、常に問題意識を持って継続的に業務の改善を行う。
- (7)輸送の安全に関する設備を充実させるとともに、適切な維持管理により、常に健全な状態に保つことに努める。
- (8)知識の習得、技術・技能の維持・伝承に努めるとともに、事故に至る前の事象に関する情報の収集・活用により、事故の未然防止を図る。
- (9)平時から自然災害の発生に備えることにより、被害及び旅客の混乱の防止並びに早期復旧に努める。

※「輸送の安全」とは、列車の運転のみならず、お客様が利用される施設や自然災害対策設備などを含むお客様の安全に係るすべてのものを指している。

安全管理の体制（運輸安全マネジメント）

「安全」を確保するために、経営トップから現場までが一丸となり安全管理体制の構築・改善を行い、輸送の安全性を向上させることが運輸安全マネジメントです。社長を最高責任者として、安全統括管理者及び各管理者等の責務を明確にし、全社員がたゆまぬ努力を継続することによって、たゆみなき「安全」の追求に努めています。

列車運行・鉄道施設の維持管理

列車の運行に際し、総合指令所における一元的な輸送管理体制のもと、駅係員・乗務員（運転士・車掌）への確実な情報共有とお客様への的確な情報発信を行っています。

また、車両や線路、トンネル、駅設備、信号や電気設備などの鉄道施設について、車両、工務及び電気の技術部門が互いに連携し、技術基準に基づき計画的な点検・保守を行い、健全な状態を維持することで、安全・安定輸送の確保に努めています。

安全意識の高い企業風土の形成

決して忘れてはならない日比谷線列車脱線衝突事故はもちろんのこと、過去の事故の教訓を風化させず、「安全確保」への強い想いを未来に繋ぎ、安全意識の高い企業風土を築き上げていくことを目的に総合研修訓練センター内に安全繁想館を開設しました。

この施設を活用し、東京メトログループ全役員・社員に「安全研修」を継続的に実施することで、社員一人ひとりが事故の重さを心に刻み、職責を再確認し、事故の発生を未然に防ぐために自ら考え、気づくことができるよう社員の育成に努めています。



安全繁想館

マテリアリティ① 安全・安定輸送の実現

取組みの方向性	KPI	2023年度実績	2024年度目標値（中計）	2030年度目標値
安全の確保	鉄道運転事故件数※1 （自社起因外を除く）	0件	0件	ゼロを目指す
	インシデント件数※2	0件	0件	ゼロを目指す
安定性の向上	定時運行率※3	99%	98%	98%

マテリアリティ② 強靱で安心な交通インフラの構築

取組みの方向性	KPI	2023年度実績	2024年度目標値（中計）	2030年度目標値
社会インフラの強靱化 （自然災害対策）	浸水対策整備率	60%	60%	75%

※1 鉄道運転事故とは、鉄道事故等報告規則第3条の中で分類されている以下7つを指す：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

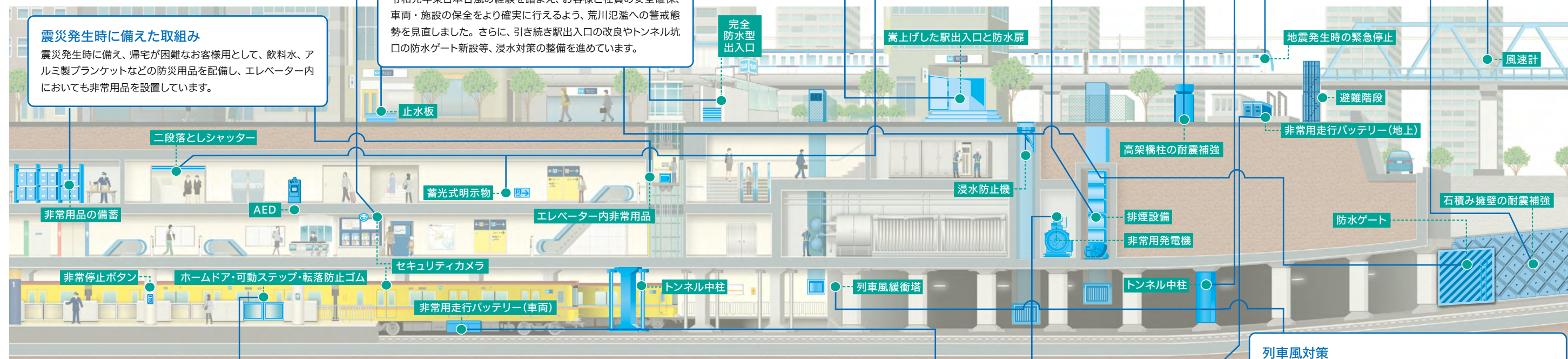
※2 インシデントとは、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態のこと

※3 全路線終日における5分以内の所要時間から算出

強靱で安心な交通インフラの構築

安全防災の取組みとセキュリティの強化

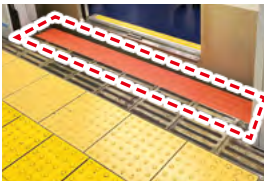
従来から取り組んできた自然災害対策に加え、近年、日本各地で発生した自然災害の被害状況を踏まえた基準等の改正や被害想定の見直しを受け、追加対策を進めています。また、テロ行為や犯罪に備えたさらなるセキュリティレベルの向上を図ります。



ホーム転落や接触の防止

線路内への転落事故・列車との接触事故を防止し、ホーム上の事故0を目指して、ホームドアの設置とあわせて、乗降の際の踏み外しを防止するため、可動ステップ、転落防止ゴム、CPラインの設置を推進しています。



※ Color Psychology (色彩心理) ライン：ホーム縁端に色をつけることで危険な箇所であることを認識できるようにしています。

▶ ホームドア整備率

92%

(2024年3月末時点)

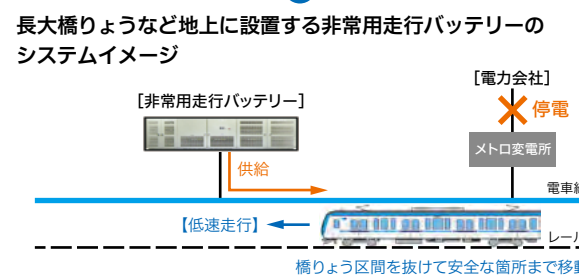
お客様の安全確保に向けた取組み

万が一の事故や災害等、不測の緊急事態が発生した際、お客様の避難誘導や応急救護等の適切な対応がとれるように異常時を想定した全社的な訓練を定期的 to 実施し、異常時対応能力の向上を図っています。2023年度は関東大震災から100年の節目にあたることから、震度6強の首都直

下型地震が発生し列車が脱線した想定で訓練を実施、脱線した車両からの避難誘導、負傷者の救護、帰宅困難者対応、技術区員による脱線車両の復旧及び施設の点検等の訓練を行い、指令員、駅社員、乗務員、技術区員間の対応について確認しました。

大規模停電対策

大規模停電が発生したときに、駅間や長大橋のように停止した列車が最寄駅まで走行できるようにするため、非常用走行バッテリーの整備を完了しました。

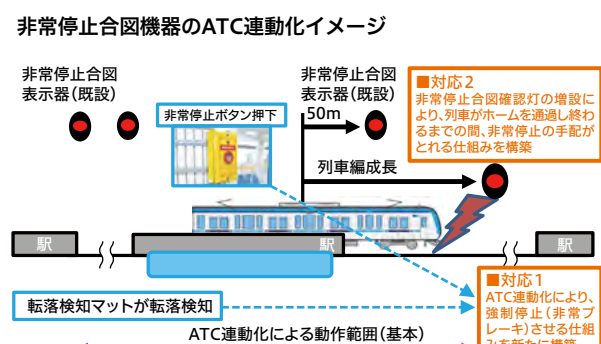


列車風対策

お客様の転倒事故などを防止するため、トンネル内から地上部に風を放出する列車風緩衝塔を設置して風速を低減するなどの対策を行っています。

列車の非常停止

非常時のお客様の安全を確保するため、非常停止合図器の操作や転落検知マットが検知した場合にATC信号を遮断し、列車を非常停止させるように連動化を行っています。ATC連動化が完了していない駅においては、列車がホームを通過し終わるまでの間、非常停止の手配がとれる仕組みを構築するため、非常停止合図表示器を増設しました。



ひと Theme 2



一人ひとりの毎日を 生き活きと



東京メトログループは、東京に集う人々の生活や経済活動を支える存在として、一人ひとりの生き活きとした毎日に貢献するためのサービスを展開していきます。

混雑緩和やバリアフリー対応に加え、「my! 東京 MaaS」の推進を軸とするモビリティ変革にも挑戦し、全てのお客様にこれまで以上に安心・快適な移動を提供します。

さらに、少子高齢化や働き方改革の進展など、社会やライフ・ワークスタイルの変化によって多様化するニーズに応える事業展開を行うとともに、「my! 東京 MaaS」の推進とも連動した、一人ひとりが「自分らしく」あるためのサービスを提供します。

マテリアリティ③ 移動の安心、利便性・快適性向上

取組みの方向性		KPI	2023 年度実績	2024年度目標値(中計)	2030 年度目標値
利便性・ 快適性向上	お客様 満足度	JCSI(日本版顧客満足度指数)における「顧客満足」評点	68.2点	72.0点以上	75.0点以上
	バリア フリー	鉄道駅バリアフリー化率※ (ホームドア・EV1ルート・バリア フリートイレ)	91%	92%	100%
新たな乗車 サービスの 普及	メトポ	メトポ会員数	52.5万人	100万人	150万人
	MaaS	【定性目標】 東京メトロmy!アプリ等を活用 したパーソナライズされた サービスの普及	東京都交通局と共同で、両社局の公式ア プリ(「東京メトロmy!アプリ」及び「都 営交通アプリ!」)を介した観光遊覧船(シ ンフォニークルーズ)の利用予約を開始	パーソナライズされた目的地を提供 ・他企業等との連携によるお出かけ の際に役立つ情報やサービス提供 ・リアルタイム混雑情報の全路線対応	当該サービス導入 実績・概要を報告

マテリアリティ④ 多様なライフ・ワークスタイルへの対応

取組みの方向性	KPI	2023年度実績	2024年度目標値(中計)	2030年度目標値
多様なニーズへの対応	【定性目標】お客様ニーズに対応したサービスの導入	- 積極的な店舗入替を実施するとともに、新業態の自動販売機を設置 - デジタルサイネージについては、設置に向けて準備を推進 - 第4世代通信サービスについては通信事業者が策定する計画に協力し、整備を推進 - 新規ビジネス開発については、事業化した土木検査システムの外販に注力するとともに、お客様ニーズに対応した新規サービスの導入に向けた事業検証の実施	流通事業、広告事業、情報通信事業、新規ビジネス開発に関する実績・概要を報告	流通事業、広告事業、情報通信事業、新規ビジネス開発に関する実績・概要を報告

^{*} 全駅(180駅)のうち、ホームドア設置、エレベーター1ルート整備、バリアフリートイレ整備が全て完了した駅数の割合

移動の安心、利便性・快適性向上①

～お客様の声を活かしたサービスの実現～

サービスに関する考え方

鉄道業界におけるお客様満足度ナンバーワンを目指し、東京メトロ全役職員が一体となってお客様視点に立った質の高いサービスを提供していきます。

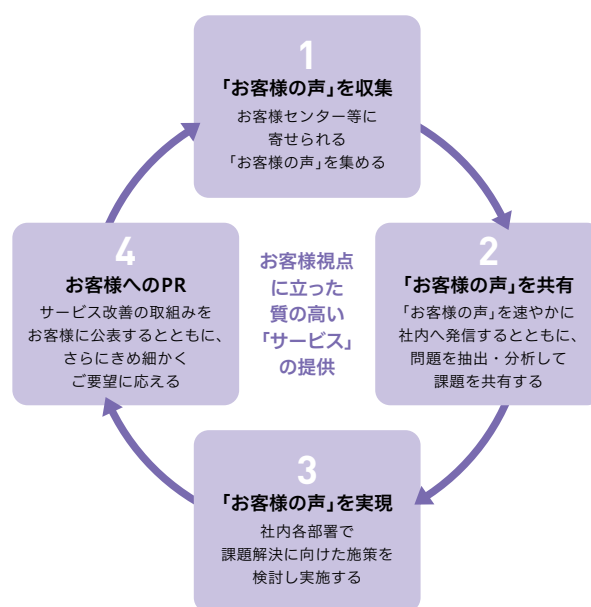
サービス行動規範

- ① 私たちは、輸送の安定を確保するための確に職務を遂行します。
- ② 私たちは、多様化する「お客様の声」に耳を傾け、お客様に喜ばれるサービスを迅速に提供します。
- ③ 私たちは、あらゆるお客様に安心してご利用いただけるよう、感謝の気持ちを持って親切・丁寧に対応します。
- ④ 私たちは、自らの技術がお客様の満足につながるよう、常に工夫を重ねていきます。
- ⑤ 私たちは、お客様に便利で快適にご利用いただけるよう、サービスの向上に挑戦し続けます。

サービス向上のための体制と活動

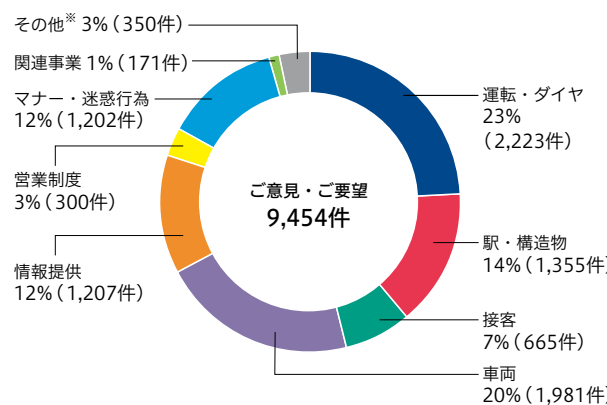
東京メトログループでは、様々な「お客様の声」に耳を傾け、「お客様の声」を具体的なサービスに反映させるよう努めています。

お客様のご要望・ご期待に応える4つの活動



お客様からのご意見・ご要望は、「週報」「月報」「四半期報」「年報」の形式で取りまとめ、社内共有を図るとともに、課題の抽出・分析・対応に活かしています。また、お客様とのコミュニケーションを通じた利用実態やニーズの把握、サービスの改善や新サービス実現を目的に、「お客様モニター制度」を設け、外国出身のお客様をはじめ、幅広い層のお客様へアンケート・インタビュー等を実施しています。このような取組みを継続的に実施し、お客様サービスの向上を目指します。

お客様からのご意見・ご要望(2023年度)



^{*} 新型コロナウイルス対策に関するご意見・ご要望124件を含む

東京メトロ お客様センター

0570-200-222 営業時間：9：00～17：00

※音声のガイダンスに従って、お問合せ内容に当てはまる番号を選択してください。

WEB <https://www.tokyo-metro.jp/support/index.html>

2023年度 東京メトロ お客様モニター募集

応募受付 6/16 (9時～18時)

お客様の声に耳を傾け、サービス改善に取り組みます。

◎協力いただく内容(一部変更となる場合があります)

① インターネットを使用した「アンケート」
東京メトロのサービス全般に関するアンケート(2回)
② インターネットを使用した「インタビュー」(1回)
③ 東京メトロの施設等に際する「フィールド調査」(1回)
※調査実施期間中は、お客様の声に関するお問い合わせは、お電話でのみ受付いたします。

◎募集要件(下記1～4の全てを満たす必要があります)

① 東京メトロに最も近い駅(2023年7月1日現在)
② インターネットが利用できる環境にあり、お電話でのやり取りが可能な方
(e-mailアドレスが必須です)
③ 電子メールの送受信、日曜日の電話などを行うことができる方

◎応募方法
東京メトロ公式ホームページから応募ください。
<https://www.tokyo-metro.jp/support/2023/>
※応募受付期間は、2023年7月1日(土)～2024年6月30日(日)です。

◎応募締切
2023年6月16日(金) 18:00まで

◎応募人数
2023年度 募集人数 500名

東京メトロの公式ページ「お問い合わせ」からお問い合わせください。
東京メトロの公式ページ「お問い合わせ」からお問い合わせください。

移動の安心、利便性・快適性向上②

～全ての人に便利に安心してご利用いただくために～

誰もが便利に安心して使える地下鉄へ

ご高齢のお客様やお身体の不自由なお客様をはじめ、全てのお客様に安心・安全にご利用いただくことも大切なサービスだと考えています。地上の出入口とホーム及び通路のスムーズな行き来のためにエレベーターやエスカレーターをはじめ、スロープ、誘導ブロック、構内点字案内標を設置するなど、鉄道施設のバリアフリー化に取り組んでいます。

バリアフリー化の推進

全てのお客様に安心をお届けできるよう、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化を推進しており、主にエレベーターや車内の車いすスペースなどの整備に取り組んでいます。

ホームと車両床面の段差・隙間縮小

車いすをご利用のお客様のより円滑な乗降を目的に、ホームと車両乗降口の段差の低減・隙間の縮小化を進めています。整備状況はWebサイトをご覧ください。

<https://www.tokyometro.jp/safety/barrierfree/barrierfree7/index.html>

安心してご利用いただくための社員の取組み

全駅社員に対して、サービス介助士資格の取得を推進するとともに、総合研修訓練センター等を活用し、正しい介助方法の習得と、事故の未然防止を目的としたバリアフリー研修を実施しています。



お客様ご案内用アプリ(社員用)

お忘れ物通知サービス「Tile」の導入

2021年12月から、飯田橋駅構内のお忘れ物総合取扱所に、お忘れ物通知サービス「Tile(タイル)」の専用アクセスポイント「Tileアクセスポイント」を設置しています。Tileのついたお忘れ物が忘れ物総合取扱所に届くと、その位置情報が持ち主のアプリに通知され、お忘れ物を早期に見えます。



(左) Tile装着イメージ
(右) お客様への通知イメージ

みえるアナウンス試験導入

お客様のスマートフォンに駅構内のアナウンス内容を文字表示できる多言語アナウンスサービス「みえるアナウンス」を、国内で初めて7駅に試験導入しました。これにより、視覚的な情報の提供が可能となりました。

誘導ブロック、音響、音声案内の整備

目の不自由なお客様が出入口～ホームまで安全にご利用いただけるよう誘導ブロックを整備しているほか、一部の駅に音響案内又は、音声案内を整備しています。

エレベーターの整備

ご高齢のお客様やお身体の不自由なお客様がシームレスに安心してご利用いただけるようエレベーター1ルート、複数ルート、乗換ルートの整備を進めています。

▶ 2024年3月末
エレベーター1ルート整備率

98.3%

バリアフリースイールの整備

お客様ご案内用アプリ(社員用)の導入と相互直通運転先との情報連携強化

車いすをご利用のお客様をはじめ、列車の乗車及び降車に介助を必要とされるお客様をご案内する際、乗車駅と降車駅で電話による情報共有を実施してきましたが、2021年3月から乗車列車や乗車位置等のご案内情報をリアルタイムに共有・連携することができる「お客様ご案内用アプリ(社員用)」を導入しました。また、2023年3月からは東急電鉄とのアプリ連携を開始し、相互直通運転先との情報連携を強化しています。デジタル技術を活用することで、よりスムーズなご案内やより正確なご案内に取り組んでいます。

スムーズメトロ

2020年7月から、車いす等をご利用のお客様をはじめ、お身体の不自由なお客様やご高齢のお客様が駅構内を円滑に移動できるように、駅構内のバリアフリー移動経路、ホームと車両床面の段差・隙間及び車いす対応トイレ等に関する情報をわかりやすくお届けするWebサービス「スムーズメトロ」の提供を開始しました。

<https://www.smoothmetro.jp/>



目の不自由なお客様向け 駅構内ナビゲーション システム「shikAI」の導入

視覚障がい者の方に安心して駅をご利用いただくことを目的に、リンクス(株)が開発した「shikAI」を導入しました。誘導ブロックに設置したQRコードを専用アプリで読み込み、目的地への進路や距離を音声案内します。
※QRコードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。



ご利用イメージ



QRコード設置イメージ

移動の安心、利便性・快適性向上③

～交通ネットワークの効率・利便性の改善～

銀座線

渋谷駅における大規模改良工事

渋谷駅街区基盤整備事業の一環として、銀座線渋谷駅を移設する工事を行い、2020年1月に新ホームの供用を開始しました。今後も、渋谷駅周辺の大規模再開発に合わせて工事を進めていきます。

丸ノ内線、日比谷線、半蔵門線

CBTCシステムの導入

日本の地下鉄では初となるCBTC（無線式列車制御システム）の導入を予定しています。遅延回復の効果が得られる等、運行の安定性の向上に寄与します。

丸ノ内線

自動運転（自動化レベルGOA2.5）の実証試験準備開始

丸ノ内線において2025年度から車掌が先頭車両に乗務する自動運転（自動化レベルGOA2.5）の実証試験を行うため、2023年4月から試験準備を進めています。

少子高齢化や働き方改革等、社会環境が変化する中、当社事業の継続と安全・安心な輸送サービスを提供していくには、輸送システムの変革が必要です。その一環として、1991年の南北線開業以来、改良を積み重ねてきた列車自動運転技術とワンマン運転の運行管理ノウハウに加え、2013年度から開発に着手し、2024年度に丸ノ内線へ導入するCBTC（無線式列車制御システム）の技術を活かし、自動運転（自動化レベルGOA2.5）の実現を目指します。導入目標路線は10年を超えるワンマン運転の運行実績がある丸ノ内線としました。

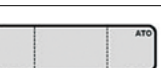
車掌が先頭車両に乗務することにより、通常の車掌業務に加え、緊急停止の処置や駅間での急病人の発生など緊急事態に対しても従来通り適切に対応していきます。

東西線

東西線輸送改善プロジェクト

飯田橋駅～九段下駅間において、折返し設備の整備のほか、南砂町駅等の改良工事を進めています。



自動化レベル (IEC(JIS)による定義※)	乗務形態のイメージ (〔 〕内は係員の主な作業)	国内の導入状況
GOA0 目視運転 TOS	 運転士（及び車掌）	路面電車
GOA1 非自動化運転 NTO		踏切道があるなどの一般的な路線
GOA2 半自動運転 STO	 運転士〔列車起動、緊急停止操作、避難誘導等〕	一部の地下鉄 等
GOA2.5 (緊急停止操作等を行う係員付き自動運転) ⇒ IEC及びJISには定義されていない	 列車の前頭に乗務する係員〔緊急停止操作、避難誘導等〕	無し
GOA3 添乗員付き自動運転 DTO	 列車に乗務する係員〔避難誘導等〕	一部のモノレール
GOA4 自動運転 UTO	 係員の乗務無し	一部の新交通 等

※ IEC 62267 (JIS E 3802)：自動運転都市内軌道旅客輸送システムによる定義
(IEC：国際電気標準会議 (International Electrotechnical Commission) 電気及び電子技術分野の国際規格の作成を行う国際標準化機関)

GOA: Grade of Automation
TOS: On Sight Train Operation
STO: Semi-automated Train Operation
NTO: Non-automated Train Operation
DTO: Driverless Train Operation
UTO: Unattended Train Operation

東京の地下鉄のサービス一体化

お客様の利便性向上に向け、東京都交通局と連携しながら、両地下鉄のサービスの一体化を進めており、旅行者向けの両地下鉄共通乗車券「Tokyo Subway Ticket」の提携観光施設を拡大しサービス向上を図りました。

メトロポイントクラブ（メトポ）を活用した取り組み

メトポの「ランク制度」

2023年3月から、メトポ会員のお客様を対象に、東京メトロ線の毎月のご利用状況に応じて会員ランクが判定され、ランクに応じてポイントが進呈される「ランク制度」を導入しています。ランクは4段階で、上位ランクになるほど高いポイント進呈率（最大10%）を設定しており、乗れば乗るほどお得にご利用いただけます。今後も、ポイントサービスの魅力向上に向けた取組みを推進します。

メトポとTo Me CARDのメトロポイントの統合

2024年4月に、PASMOをお持ちの方を対象とした従来の「メトポ」とTo Me CARDをお持ちの方を対象とした「メトロポイント」の2つのポイントサービスを統合しました。このことにより、共通のポイントが貯まる・使えるようになりました。



リアルタイム混雑状況

2023年12月から2024年3月まで、号車ごとのリアルタイム混雑状況を半蔵門線青山一丁目駅渋谷方面行きホームのディスプレイに表示し、乗車時の行動変容の効果を検証する実証実験を実施しました。お客様により安心して快適に地下鉄をご利用いただけるような取組みを進めていきます。

休日メトロ放題

2022年春にトライアルを実施し、多くのお客様から好評いただいたことから、2023年11月から通年でメトポ会員のお客様を対象に、事前に登録料として月額2,000円をお支払いいただくと、1か月の土日祝日が実質乗り放題になる「休日メトロ放題」のサービスを実施しています。今後も、お客様のお出かけ機会を創出する取組みを進めていきます。



東西線オフピークプロジェクト

東西線における朝ラッシュ時間帯のオフピーク通勤・通学を促進するため、「東西線オフピークプロジェクト」を実施しています。2024年3月末時点で、約13,800人のお客様に継続的にご参加いただきました。



ディスプレイ表示イメージ



多様なライフ・ワークスタイルへの対応

多様化する社会ニーズに応えるべく、一人ひとりの毎日に寄り添ったサービスを展開します
働き方改革、ダイバーシティの推進、健康志向の高まりなど、社会全体の多種多様なニーズを捉え、一人ひとりのライフ・ワークスタイルに対応する新たな事業に積極的に取り組んでいきます。

沿線のお客様の子育てを支援

保育事業者と連携した保育所の整備

沿線地域の子育てを応援するため、行政や保育事業者と連携し、待機児童数の多いエリアに保育所を開設しています。
2024年3月末現在、計8箇所まで保育所を展開しています。



チェリッシュナーサリースクールやなか

子ども向けロボットプログラミング教室の開設

未来を担う子どもたちに「夢を実現するチカラ」を身に付けてほしいという思いから、ロボットプログラミング教室「プログラボ」を展開しています。2024年4月には晴海校を開校し、計15校を運営しています。プログラボでは、ロボットプログラミングにおける問題発見・考察・実践と試行錯誤を重ねる経験を通じて、「筋道を立てて考える力」「目標に向かい最後までやり抜く力」等を育みます。

また、2023年11月にパナマ共和国で開催された国際ロボットコンテストの世界大会「WRO PANAMA 2023」における「ROBO MISSION Elementary」部門に当社の教室の生徒が出場し、世界5位入賞となりました。



WRO PANAMA 2023



〈プログラボ開校校〉計15校（葛西、目黒、綾瀬、茗荷谷、赤塚、月島、曳舟、王子、津田沼、本郷三丁目、西日暮里、東陽町、鷺沼、海老名、晴海）

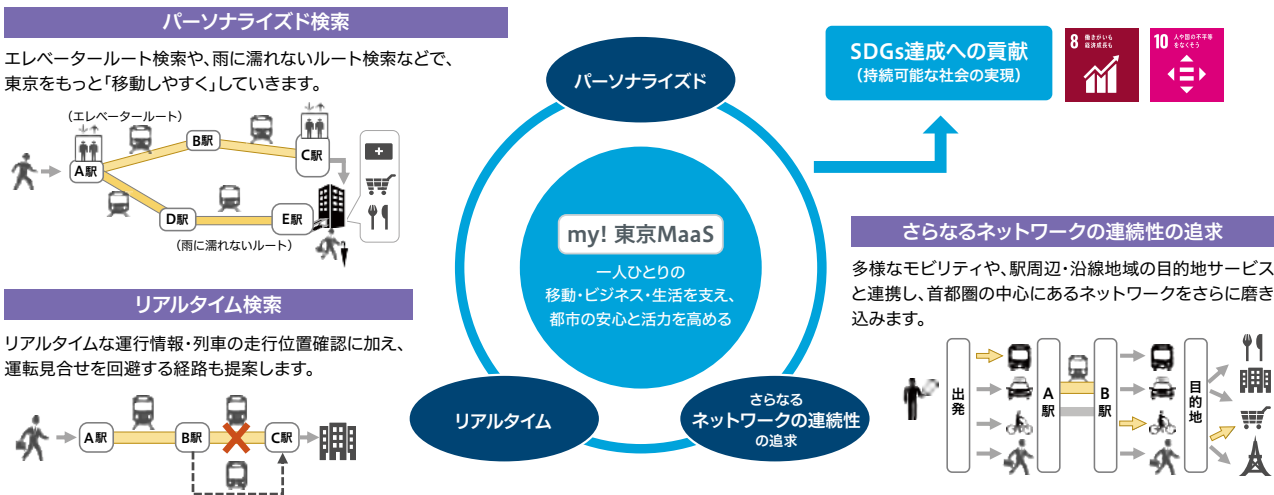
my! 東京 MaaS の取組み

鉄道、シェアサイクル、タクシー、コミュニティバス等の多様なモビリティやサービスと連携し、東京における大都市型MaaSの取組み「my! 東京MaaS」を開始しました。「my! 東京MaaS」のキーワードは、「パーソナライズド」「リアルタイム」「さらなるネットワークの連続性の追求」の3点です。モビリティの枠組みを超えた多様なパートナーとの連携を通じ、大都市東京に集う一人ひとりにとっての「移動のしやすさ」や「わたし好みの東京」の実現を目指して、様々な取組みを実施していきます。

2020年8月に「my! 東京MaaS」の取組みの第一歩として、様々な機能を搭載した「東京メトロmy! アプリ」を公開しました。新たに鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル

を含むマルチモーダルな経路検索機能を搭載し、出発地から目的地まで連続性の高いスムーズな移動を実現しました。また、「混雑見える化」の取組みとして、東京メトロ全路線で、号車ごとのリアルタイムな混雑状況を確認できます。さらに、東京をもっと移動しやすくするため、各種モビリティサービスとの連携を強化しました。また、東京において、もっと『楽しく』『便利に』過ごしていただけるよう、異業種で提供される食事やアクティビティ体験等の各種サービスとの連携を開始しました。今後も、様々な取組みにより、多種多様な価値観と文化があふれる東京に集う一人ひとりの移動・ビジネス・生活を支え、都市の安心と活力を高めるとともに、SDGsの達成につなげていきます。

東京メトロが考える大都市型MaaS

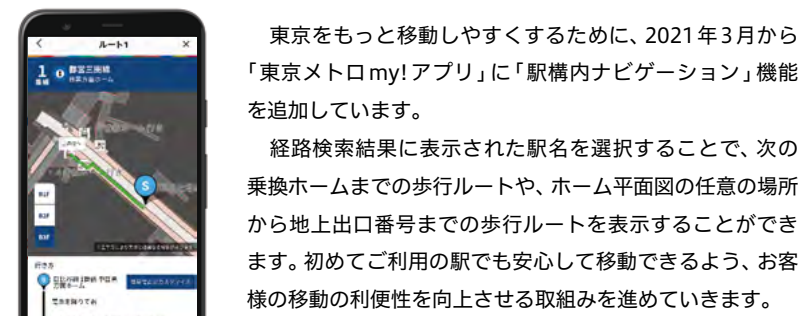


東京メトロ my! アプリ



※MaaSとは
「MaaS（マース：Mobility as a Service）」とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。」
※出典：国土交通省ウェブサイト（<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html>）

駅構内ナビゲーション機能（東京メトロ×都営地下鉄）



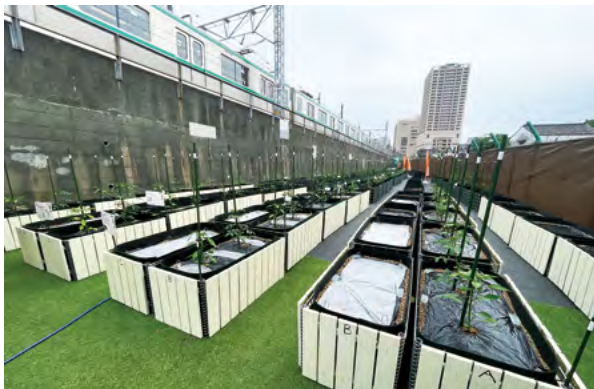
東京をもっと移動しやすくするために、2021年3月から「東京メトロmy! アプリ」に「駅構内ナビゲーション」機能を追加しています。
経路検索結果に表示された駅名を選択することで、次の乗換ホームまでの歩行ルートや、ホーム平面図の任意の場所から地上出口番号までの歩行ルートを表示することができます。初めてご利用の駅でも安心して移動できるよう、お客様の移動の利便性を向上させる取組みを進めていきます。

Theme 1	Theme 2	Theme 3	Theme 4	Theme 5
地下鉄を安全に、 そしてつよく	一人ひとりの毎日を 活き活きと	東京に多様な 魅力と価値を	地球にやさしい メトロに	新たな時代を共に 創る力を

■ お客様の日常を支える新たな価値の創造

「シェア畑garden 北千住」開設

区画分けした大型プランターを利用者が“自分の畑”として契約し、手軽に野菜作りが楽しめる都市部の狭小地でも開設可能なサポート付き貸し農園サービスです。「シェア畑garden 北千住」は株式会社アグリメディアが運営しています。畑には栽培に必要な種・苗・農具等を完備し、経験豊富なアドバイザーが野菜作りを指導してくれるため、知識や経験がない初心者の方でも安心して手軽に農作物を育てることができる環境となっています。



介護付有料老人ホームの開発

高齢者人口の増加に伴い、高齢者が安心して暮らせる住環境のニーズが高まっていることを受け、2018年まで社員向け家族寮として活用していた大田区北馬込の用地において、東京メトログループ初の介護付有料老人ホームを開発しました。2024年7月に「チャームスイート旗の台」として開業し、株式会社チャーム・ケア・コーポレーションにより運営しています。当施設では東京メトロ線で使われていた鉄道用レールを館銘板や館内展示に再利用しています。



スケートボードパーク&スクールオープン

日比谷線南千住駅徒歩約1分の高架下^{ランプ}にスケートボードパーク「RAMP ZERO」を2024年3月オープンいたしました。未来を担う子どもたちにスケートボードを通じて多様性、協調性、やり抜く力を身に付け、将来、自身の夢への挑戦を楽しむ心を育んで欲しいという思いから立ち上げました。

「RAMP ZERO」は約300㎡の敷地に3台のミニランプ（楕円を半分に切ったようなスケートボード用構造物）を備え、初心者から上級者まで楽しめる施設です。ミニランプは異なるサイズや形状で設置されており、スケートボード技術を段階的に向上させることができます。また、南千住駅から徒歩1分の立地で、電車を利用して気軽に訪れることができます。

施設内には安全性を重視したアイテムを導入し、快適な休憩スペースや初心者向けレッスンプログラムも提供しています。さらに、地域コミュニティとの交流を深めるイベントやワークショップも開催予定です。

「RAMP ZERO」は、スケートボードを通じて新たな体験と挑戦を提供しています。



■ eスポーツ大会「第1回 TOKYO METRO CUP STREET FIGHTER 6」開催

900名以上のお客様にご応募いただき2024年3月に行った大会公式配信では参加者と視聴者ともに大きく盛り上がりました。当社は、世代や性別に関わらず多くの方が楽しめるeスポーツの裾野拡大と、東京に多様な魅力と価値を提供することを目的に、引き続き東京メトロ主催のeスポーツ大会を開催します。



■ 駅で気軽に受け取れる新しい食生活の提案

「Tokyo Metro ACCELERATOR 2021」で最終審査を通過した株式会社マチルダと半蔵門線清澄白河駅で「毎日の夜ごはんがちょっと楽しくなる」家庭料理のテイクアウトステーションを2023年3月27日に設置しました。提供する家庭料理は日替わりの献立で主菜・副菜・汁物がセットになっており、栄養バランスだけでなく大人も子どもも楽しめるメニューや味付けが特徴となっています。本取組みを通じて、ほっとする家庭料理を通勤・通学に便利な“駅”で気軽に受け取ることができる仕組みを共創し、お客様のwell-beingを実現しながら、東京の多様な魅力と価値の向上を目指しています。



■ 持続可能な地域づくりと健康的なライフスタイルの提案

東西線妙典駅徒歩5分の高架下でダンス・ヨガのレッスンスタジオ「greener^{グリーナー}」を運営しています。発表会やマルシェなどのイベントも開催し、沿線の皆様の健康や活力の増進に寄与する活動を進めています。

■ 駅構内における新たなサービスの提供

駅をご利用いただくお客様の利便性を高めるため、多様なニーズに合わせた新たなサービスの導入を推進します。

個室型ワークスペース「CocoDesk^{ココデスク}」を提供

「CocoDesk」は電源コンセントやWi-Fiに加え、快適な広さを確保し、エアコンも完備した個室型のワークスペースです。個室型のため周囲を気にすることなく、テレワークや読書・学習スペースとして快適に安心してご利用いただけます。また換気扇による換気、抗菌コーティングも実施しています。移動中のスキマ時間を有効に活用いただけるよう、順次、駅構内へのブース設置を進めています。

▶ CocoDesk設置駅

35駅／72台（同一駅名は1駅として計上）
（2024年3月末現在）

WEB 設置場所の詳細は、Webサイト
（<https://www.fujifilm.com/fb/solution/menu/cocodesk>）をご確認ください。

魅力的な店舗展開

これまで駅の開発規模、乗降人員、立地特性に合わせて「Echika」「Echika fit」「Metro pia」といったブランドで店舗展開を行い、駅を利用されるお客様にとって便利で気軽に立ち寄れるスペースを創出してきました。今後も多様化していくお客様のニーズにお応えし、より快適で魅力的な駅空間を提供していきます。



Echika表参道

完全無人書店の開業

人々のライフスタイルの多様化を受け、2023年9月26日に完全無人店舗である「ほんたす ためいけ 溜池山王メトロピア店」を開業しました。今後もお客様のニーズや街のイメージなどに合わせた店舗開発を行っていきます。



ほんたす ためいけ 溜池山王メトロピア店

デジタルサイネージの展開、 光ファイバーケーブルの賃貸

人々のコミュニケーションが変化していく中で、お客様の移動中に訴求できるメディアとして紙媒体だけでなく、デジタルサイネージを車両内や駅構内などに設置し多種多様なコンテンツを提供しています。

また、全路線に敷設された光ファイバーケーブルの賃貸事業を行っています。



デジタルサイネージ

高架下における店舗展開

鉄道高架下用地の有効活用を図るため、東西線及び千代田線高架下を中心に、「M'av北綾瀬 Lieta (千代田線高架下)」、「M'av行徳 (東西線高架下)」等の店舗展開を行っています。今後もお客様のニーズや周辺店舗・街のイメージなどに合わせた店舗展開を行い、より快適な高架下環境の整備に取り組んでいきます。



マーヴ北綾瀬リエッタ

まち Theme 3

東京に多様な 魅力と価値を



東京メトログループは、時代の大きな転換期を迎えるに当たり、地域や都市の多様な魅力と価値こそが重要な社会的意義を持つことになると考えています。

地域に根差した魅力の発掘・発信をすることで、多くの「ひと」と「まち」をつなぎ、沿線地域の豊かさを創出します。

また、多様なパートナーとの連携を通じて、駅・まち一体の調和のとれた空間整備や交通ネットワークの磨き込みにより、グローバル都市・東京の多様な魅力と価値を共創します。

マテリアリティ⑤ 都市・地域の魅力度向上

取組みの方向性		KPI	2023 年度実績	2024 年度目標値 (中計)	2030 年度目標値
まちの活性化		開発物件数	1件	4件 (2022年度～2024年度)	13件 (2022年度～2030年度)
地域連携	沿線等との連携施策	沿線等連携施策の参加人数	17.6万人	20万人 (2022年度～2024年度)	60万人 (2022年度～2030年度)
	City Tourism	City Tourism 企画券利用者数	15.7万人	25万人	40万人

都市・地域の魅力度向上

有楽町線・南北線の延伸

有楽町線・南北線の延伸とその事業運営は、当社の未来への成長戦略です。2030年代半ばの開業を目指し、経営に悪影響を及ぼさない十分な補助金等の公的支援のもとに、鉄道ネットワークの強化を通じて、臨海部・都心部へのアクセス利便性の向上や沿線まちづくりへの寄与、東京圏の国際競争力の強化に貢献していきます。

(2024年6月17日 都市計画変更の告示)

●有楽町線延伸(豊洲・住吉間)

- 建設キロ 4.8km
- 意義・効果
 - ・臨海地域と都区部東部の観光拠点等とのアクセス利便性の向上や地域のまちづくりの面での効果が期待
 - ・東西線の混雑緩和への寄与



●南北線延伸(品川・白金高輪間)

- 建設キロ 2.5km
- 意義・効果
 - ・品川駅で山手線、東海道線等のJR東日本主要幹線、羽田空港に連絡する京急線、東海道新幹線と接続
 - ・六本木・赤坂等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅とのアクセス利便性向上等に寄与



※両路線の延伸部は、地下鉄高速鉄道整備事業費補助及び鉄道・運輸機構による都市鉄道融資(財政融資資金)により建設予定

台東区との包括連携に関する協定

沿線地域の多様なコミュニティとのさらなる連携強化を目的として、2023年6月に社会・地域コミュニティ活性化プロジェクトチームを設置しました。また1927年に日本初の地下鉄(上野-浅草間)が開通した土地である台東区と様々な分野での課題解決に向け連携・協力し、沿線地域のより一層の活性化につなげるため、2024年3月に「台東区と東京地下鉄株式会社との包括連携に関する協定」を締結しました。



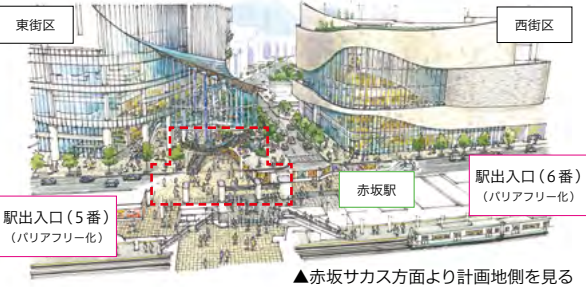
えき・まち連携プロジェクトの推進

駅周辺で都市開発を検討している開発事業者等と早期の段階から連携することにより、空間的・構造的な制約により当社単独では解決が困難な課題を解決し、魅力的な地下鉄駅空間を検討するため、「えき・まち連携プロジェクト」として提案を公募しています。

これまでに、計27駅※において公募しており、今後も都市開発事業者と協議しながら、都市開発と一体となった地下鉄駅空間の整備を目指していきます。

※2024年3月末現在、11駅において公募を実施中

赤坂二・六丁目地区開発計画及び赤坂駅完成イメージ図



まちの活性化×駅の利便性向上

大手不動産デベロッパーや他鉄道会社等と連携し、拠点となるターミナル駅の再整備等により、地域のまちづくりに寄与するとともに、都市創造の担い手として開発等を主導し、新たな価値を創出していきます。また、東上野四丁目A-1地区での再開発事業への事業協力等を通じて、沿線価値向上につながるまちづくりを推進します。



新宿駅西口地区開発計画イメージ

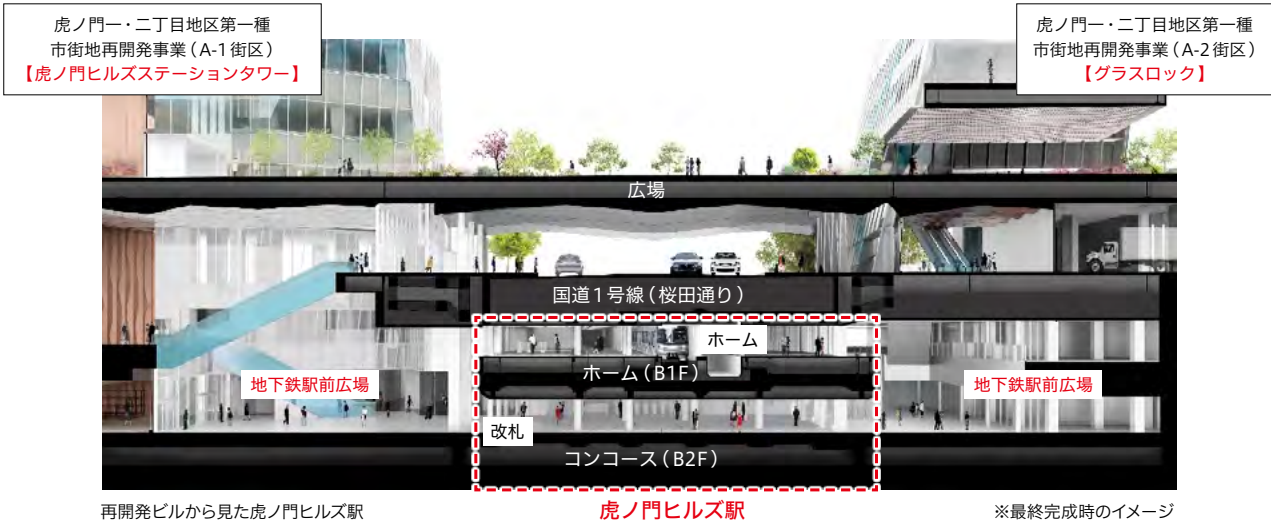
日比谷線虎ノ門ヒルズ駅整備

虎ノ門ヒルズ駅は、日比谷線が全線開業して以来、56年ぶりに誕生した駅です。当駅及びその周辺は、都市の国際競争力の強化に向け、「生活環境を備えた国際的なビジネス・交流拠点の整備」及び「交通結節機能の強化」を目指した「特定都市再生緊急整備地域の整備計画」に位置付けられています。

その実現に向け、UR都市機構が事業主体となって関係者間調整を行い、既存営業路線の安全運行を確保しながらの駅整備を当社が担い、駅に隣接する再開発組合と連携し、協力を得ながら、駅の拡張工事を進めてきました。

2020年6月より暫定的な出入口を設けた新駅として開業してきましたが、2023年7月から日比谷線ホーム下に位置する地下2階部分に、通路(コンコース)と改札を新設することで、当駅を介して虎ノ門ヒルズステーションタワー(A-1街区)とグラスロック(A-2街区)、そしてその先のまちへと行き来できるようになり、「駅まち一体」のまちづくりを実現しました。

これにより、駅とまちが連携、進化していくことで、人々の多様な交流や新たな賑わいを生み出し、より豊かな生活の実現に貢献していきます。



再開発ビルから見た虎ノ門ヒルズ駅

虎ノ門ヒルズ駅

※最終完成時のイメージ

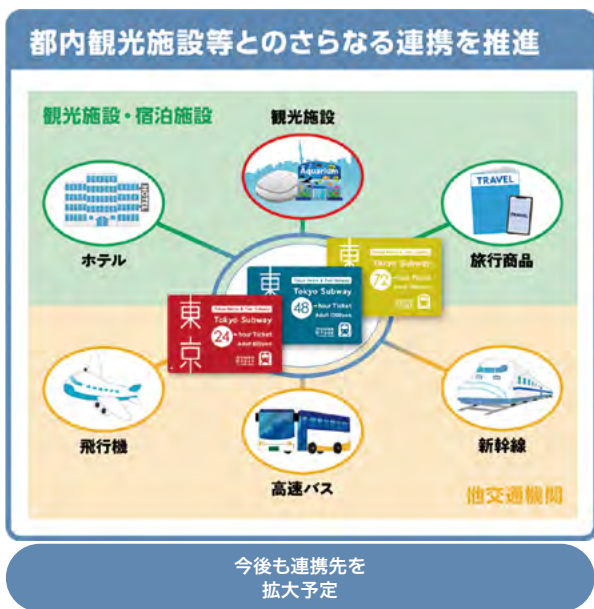


City Tourism（東京の都市内観光）の促進

都内の観光地や商業施設等と連携したCity Tourism（東京の都市内観光）を促進し、沿線と連携した東京の魅力発信や便利な乗車手段の提供により、観光都市東京の活性化を目指し、お客様のお出かけ機会を創出します。

観光施設や旅行会社と連携した観光需要の喚起

旅行者向け企画乗車券「Tokyo Subway Ticket」と、都内観光施設入場券等とのセット商品をオンラインで発売しています。また旅行会社等と共同で、駅や沿線の歴史、文化、街並みを散策していただく企画ツアーを実施する等、都市内観光の需要創出に努めています。



「Tokyo Subway Ticket」をWeChatミニプログラム「旅日」内で販売

国内の鉄道事業者として初めてSNSアプリ「WeChat」のミニプログラム「旅日」内において「Tokyo Subway Ticket」の販売を開始しました。中国最大のSNSアプリであるWeChatと連携することで、中国からの訪日外国人のお客様により便利に東京の観光を楽しんでいただくことができるようになりました。



「東京満喫オリジナルプラン作成サービス」の開始

「Tokyo Subway Ticket」と観光施設や体験メニューをお客様ご自身で自由に組み合わせて、オリジナルプランを作成できるサービスを開始しました。東京都内の現在7箇所の観光施設及び体験施設から、お好みの施設・体験を自由に組み合わせてオリジナルプランを作成し、都市内観光をお楽しみいただけます。



お得な企画乗車券発売によるCity Tourismの促進

東京メトロ24時間券の認知度向上と魅力ある沿線地域の活性化を目的に、東京メトロ24時間券と商業施設で利用できるクーポンブックをセットにした「ものみゆさんくーぼん」及び「東京まちめぐりクーポン」を発売しました。新しいスタイルでの都市内観光を提案することで、今後も沿線の活性化に努めています。



沿線地域との連携

沿線のイベント実行委員会、自治体、商店街との連携を通じて、東京の都市としての魅力・活力の創出と、東京に集う人々の活き活きとした毎日に貢献していきます。

東京メトロ全駅をめぐる「東京メトロ全駅スタンプラリー」、同時開催の「メトロ街めぐりスタンプラリー」では、



デジタルスタンプ取得の様子
(東京メトロ全駅スタンプラリー)



東京メトロ全駅
スタンプラリー



メトロ街めぐり
スタンプラリー



島根県アートの旅
スタンプラリー

神田カレーグランプリ連携企画

神田カレー街活性化委員会が開催する「神田カレー街食べ歩きスタンプラリー」と連携し、当社の5駅にもスタンプを設置することで、沿線地域へのスタンプラリー参加者の回遊性を高め、沿線地域及び神田カレーグランプリのさらなる活性化に取り組みました。



神田カレー街食べ歩きスタンプラリー

リンクティビティ株式会社と資本業務提携

交通・観光プラットフォーム事業を展開するリンクティビティ株式会社との資本業務提携により、世界各国での「Tokyo Subway Ticket」のさらなる販売強化を行うとともに、東京ならではの様々な観光施設をフリーパスで回れる乗車券付きの新商品「Tokyo City Pass」（仮称）の開発を進めています。これらの施策を通じ、東京の都市内観光「City Tourism」を推進するとともに、沿線地域のにぎわいに貢献してまいります。また、今後予定している各種クレジットカードのタッチ決済及びQRコードを活用した乗車サービスにおける企画乗車券の販売に関しても、連携して実証実験を進めていきます。



※ QRコードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

次世代育成

キッズニア東京への出展やJFAこころのプロジェクト「夢の教室」への協賛等を通じて、次世代を担う子どもたちの育成を支援しています。

キッズニア東京への出展

2015年度から次世代育成を目的に、子ども向け職業・社会体験施設「キッズニア東京」に、オフィシャルスポンサーとして「地下鉄」パビリオンを出展しています。

運転士及び車両や軌道のメンテナンスの仕事体験を通じて、地下鉄への興味を持っていただくとともに、運輸部門と技術部門の協働で地下鉄が運行されていること、協力することの大切さを伝えています。



体験イメージ

© KCJ GROUP

地下鉄博物館の運営支援

当社は、公益財団法人メトロ文化財団による地下鉄博物館事業の支援を行っています。地下鉄博物館では、日本唯一の地下鉄の博物館として、地下鉄の歴史のほか、地下鉄が都市生活の中でどのような役割を担っているかなどを「みて、ふれて、動かして」学習できることをコンセプトに、小中学生などの若い世代のお客様に理解いただけるような展示を行っています。



▶ 2023年度来館者数

約 151,000 名

JFA こころのプロジェクト「夢の教室」への協賛

2013年度から次世代育成及び沿線地域の活性化を目的として、公益財団法人日本サッカー協会が実施している「夢の教室」※に協賛しています。2023年度は市川市の小学校で冠授業を行いました。

※ 夢の教室：夢先生として派遣されたアスリート等が「夢を持つことやそれに向かって努力することの大切さ」を伝えていくプログラム。



▶ 2023年度開催数

3校 / 11クラス

鉄道ワークショップ及び沿線教育機関との連携

2013年度から東京大学生産技術研究所次世代育成オフィスと連携し、中高生向けに鉄道を題材とした「リアルなSTEAM教育※」そして「将来を考えるきっかけ」となるプログラムを提供しています。

※ STEAM教育：Science（科学）、Technology（技術）、Engineering（工学）、Arts（芸術）and Mathematics（数学）のそれぞれの頭文字をとったもので理数教育に創造性教育を加えた教育手法のこと。



沿線教育機関との連携

2017年度から鉄道を安全にご利用いただくことを目的に、総合研修訓練センターにおいて、都立文京盲学校の生徒を対象に鉄道施設体験学習会を開催しています。非常停止ボタンやホームドア等に触れるほか、普段は降りることのできないホームの下から、ホームの高さを体感していただきました。



スポーツ振興

東京や沿線地域で実施されるスポーツイベント等に参加・協力を行うなどのスポーツ振興活動を行っています。

東京マラソン等への参画

スポーツと文化が融合した東京の魅力を実感できる「東京マラソン」を2007年の第一回大会から特別協賛社として支え、東京の発展に貢献しています。2009大会から東京メトログループ社員やその家族が給水ボランティアとして参加し、大会を支えています。また、「東京2025世界陸上」についてもプリンシパルサポーターとして協賛し、大会の成功に貢献していきます。

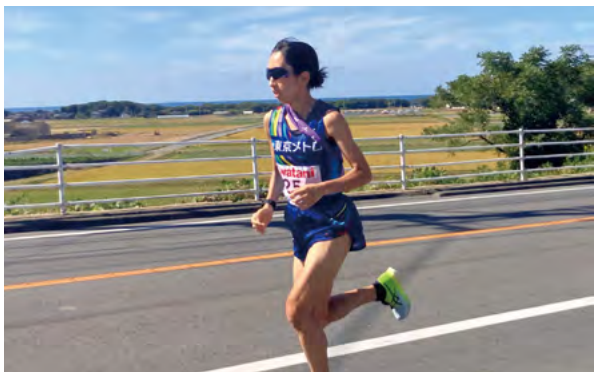


©東京マラソン財団

女子駅伝部の活動

2020年に女子駅伝部を発足し、2022年度には全日本実業団対抗女子駅伝競走大会予選会（プリンセス駅伝）に創部3年目で初出場を果たしました。引き続き、全日本実業団対抗女子駅伝競走大会（クイーンズ駅伝）出場・優勝、さらにはトラック種目及びマラソンでの上位成績を目指し、当社沿線地域を中心に練習を行っています。

<https://www.tokyo-metro.jp/ekiden/>



女子駅伝部 森田選手

パラスポーツの普及・認知度向上に向けた取組み

障がいの有無、性別、年齢を超えて楽しむことができるパラスポーツの発展に向けて、2017年10月に車いすフェンシングの安直樹選手を正社員として採用し、選手活動の支援に加えて、活動報告等を積極的に発信しています。東京メトロをご利用になるお客様を対象にパラスポーツ体験会を開催するなど、パラスポーツの普及・認知度向上に向けた取組みを実施しています。



車いすフェンシング 安選手（パリ2024パラリンピック出場）
※ 2023年度車いすフェンシング体験会の様子

地域振興・文化支援

地域社会の持続的発展に寄与するため、地域・地方の情報発信のほか、沿線地域文化の振興を図っています。

ふるさとPRイベント開催をサポート/ 音楽イベントの開催

「地方・東京の交流人口の増加による双方の持続的な発展」及び「新しい銀座駅の新たな魅力を地方自治体と共創」することを目的とし、銀座駅構内で地方自治体が実施する「ふるさとPRイベント」のサポート、地域・地方の情報発信に貢献しています。またメトロ文化財団では、気軽に楽しくクラシック音楽に触れていただくため、様々な音楽イベントを開催しています。



▶ 2023年度ふるさとPR
イベント開催数

8件



▶ 2023年度音楽
イベント開催数

15回

地球にやさしい メトロに



東京メトログループは、気候変動をはじめとする環境問題や国際社会・地域社会における課題の解決にも積極的に取り組む必要があると考えています。

鉄道をより一層環境にやさしい交通手段にしていくとともに、利便性を向上させ、公共交通の利用促進に努めます。加えて、先端技術や再生可能エネルギーの活用範囲の拡大によるCO₂排出量の削減、事業を通じて生じる廃棄物の削減等にも取り組み、グループ全体で気候変動の緩和や資源循環に向けた取組みを一層推進します。

さらに、これまで培ってきた技術やノウハウを国内外に広く展開することで、各都市の交通サービスの発展支援や環境負荷軽減を図り、海外各都市の持続可能な発展に貢献します。

マテリアリティ⑥ 脱炭素・循環型社会の実現

取組みの方向性	KPI	2023年度実績	2024年度目標値（中計）	2030年度目標値
脱炭素社会の実現	当社グループ全事業におけるCO ₂ 排出量	36.0万t・CO ₂ 38.4％減（2013年度比）	45.5万t・CO ₂ 以下、 22％減（2013年度比）	29.2万t・CO ₂ 以下、 50％減（2013年度比） ※参考：2050年度実質ゼロを目標とする
循環型社会の実現	【定性目標】 資源循環等の推進	当社グループが運営する一部の飲食店から排出される廃食用油をSAF（化石燃料以外を原料とする持続可能な航空燃料）の原料に再利用する取組みに関する合議書を締結	環境基本方針に基づく取組みの継続的な実施	環境基本方針に基づく取組みの継続的な実施

マテリアリティ⑦ 海外への展開・支援

取組みの方向性	KPI	2023年度実績	2024年度目標値（中計）	2030年度目標値
海外都市交通発展支援	海外鉄道ビジネス関与都市数	24都市	49都市 （2022年度～2024年度）	実績を報告 ※目標値については状況を踏まえて設定

脱炭素・循環型社会の実現①

～TCFDフレームワークに基づいた統合的な環境経営情報開示～

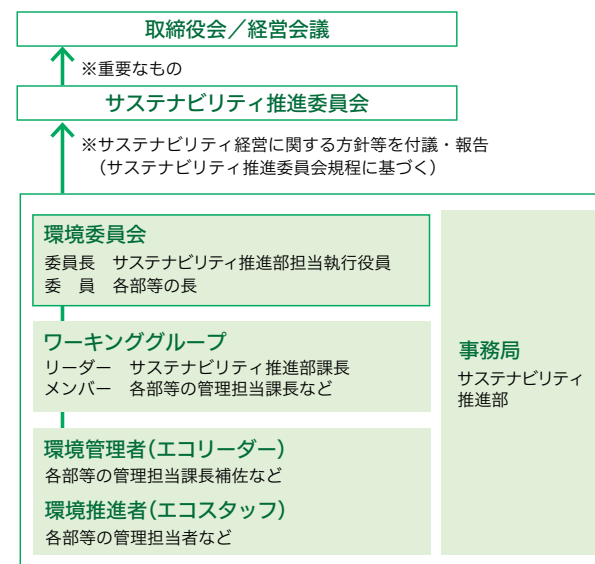
2022年3月、当社は、金融安定理事会（FSB）により設置された「気候関連財務情報開示タスクフォース（以下、TCFD）」提言への賛同を表明しています。以下に、『ガバナンス』、『戦略』、『リスク管理』、『指標と目標』の観点で当社の取組みを示します。

ガバナンス(P.50)	戦略(P.51)
社長が議長となるサステナビリティ推進委員会で環境基本方針や長期環境目標、気候関連非財務指標の設定等を行うとともに、気候関連のリスク/機会の検討、承認、フォローアップを実施し、重要要件は取締役会に付議、報告しています。	脱炭素社会実現シナリオ（2℃未満/1.5℃の場合）、温暖化進展シナリオ（4℃シナリオ）下における外部環境の変化の影響を分析し、12のリスクと5つの機会に分け取組みの方向性について示しています。
リスク管理(P.52)	指標と目標(P.52)
脱炭素社会実現シナリオ（2℃未満/1.5℃の場合）、温暖化進展シナリオ（4℃シナリオ）下における12のリスクについて、ハード面及びソフト面での対策を行っています。	長期環境目標「メトロCO ₂ ゼロ チャレンジ 2050」を設定し、当社グループ全事業が排出するCO ₂ 排出量について「2030年度に-50％（2013年度比）」「2050年度実質ゼロ」を目指しています。また、実績値についても第三者保証を取得しています。

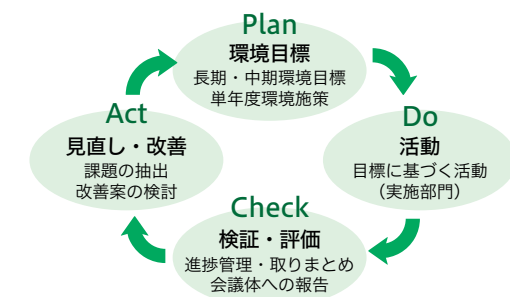
ガバナンス

気候変動や資源循環関連対応を中心とした環境保全活動を全社的に推進するため、サステナビリティ推進部担当執行役員が委員長を務める環境委員会を設置し、「環境マネジメント推進体制」のもと、PDCAサイクルに沿って環境マネジメントシステムを運用しています。環境基本方針に基づき、各部等の活動進捗状況の検証・評価、結果の報告、見直しを行い、マテリアリティテーマ4「地球にやさしいメトロに」実現に向けた環境保全活動を継続的に改善しています。中でも、環境方針や長期環境目標、気候関連非財務指標の設定等は、社長が議長であるサステナビリティ推進委員会で気候関連のリスクや機会の検討・承認・フォローアップを実施し、重要案件は経営会議や取締役会に付議・報告しています。

環境マネジメント推進体制



環境マネジメント推進体制におけるPDCAサイクル



環境基本方針

サステナビリティ経営ビジョンに示されたマテリアリティテーマである「地球にやさしいメトロに」の実現に向けて、東京メトログループの一人ひとりが取り組むべき、より具体的な環境保全活動の方向性を示した環境基本方針を定めています。

- 私たちは、事業のあらゆる場面で先端技術を用い、更なる省エネルギー化と再生可能エネルギーの活用を推進し、温室効果ガスの削減を通じ、気候変動の緩和に努めます。
- 私たちは、資源循環の推進や環境に優しい物品の調達を通じ、環境負荷の軽減に貢献します。
- 私たちは、事業を通じて生じる廃棄物・排気・排水・騒音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。
- 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国内外における利便性向上と利用促進を通じて、地球環境の改善に貢献します。
- 私たちは、事業が環境に与える影響を把握・分析し社会に開示する他、関連する法規制を遵守し、環境汚染の予防に努めます。
- 私たちすべての役員・社員は、教育・研修等を通じて、環境への意識を啓発し向上させます。

戦略

他の交通手段と比較してCO₂排出量が少ない鉄道事業の特性を活かし、運輸部門の脱炭素化に貢献しています。また、気候変動による水害の激甚化を想定し、止水板及び防水ゲートの設置等のハード面の対策とBCP（事業継続計画）の策定や関係自治体等との連携等のソフト面の対策を行っています。

さらに、長期環境目標「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」を設定し、当社グループ全事業が排出するCO₂排出量について「2030年度-50%（2013年度比）、2050年

度実質ゼロ」を目指しています。2024年3月には当社の持つ環境優位性をCO₂削減貢献量として算出・公表するとともに、同年4月からインターナルカーボンプライシングを導入し、省エネの推進及び再エネの推進の加速を図ることで、各ステークホルダーとの連携を深め、モーダルシフトや当社線のご利用を促し、脱炭素社会の実現への寄与を図ります。なお、当社は2022年3月にTCFD提言への賛同を表明しており、提言のフレームワークに準じた情報開示を行っています。

主な移行リスク／機会(脱炭素社会実現シナリオ：2℃未満／1.5℃の場合)

種類	外部環境の変化 (シナリオ別)	生じる影響	リスク 機会	時間軸	影響	取組みの方向性
政策・法規制	炭素税の導入	素材価格の高騰	リスク	長期	中	●より低炭素な製品調達
		電気料金の上昇 [※]	リスク	短中期	中	●安価で大量の再エネ電力調達（PPA等） ●省エネ効果の高い車両、設備等の導入・更新
		ガソリン代高騰による車離れ	機会	短中期	中	●公共交通の利用促進（利便性向上やPRなど）
市場	エネルギーミックスの変化	電気料金の上昇	リスク	短中期	大	（上記「炭素税の導入：電気料金の上昇」の記載と同様）
		電力供給の不安定化による停電増加	リスク	長期	中	●BCPに沿った対応の徹底、必要に応じた計画の改善
	環境にやさしい交通手段の普及	燃料電池バス・EV、自転車等を組み合わせたMaaSの進展	機会	長期	中	●多様なパートナーと連携した「my! 東京 MaaS」の推進
評判	ステークホルダーの環境意識の高まり	お客様の通勤機会の減少	リスク	長期	中	●環境にやさしい交通手段である鉄道の利用促進（「my! 東京 MaaS」の推進等）
		環境優位性の評価によるお客様の需要増加	機会	長期	大	●新たなお出かけ機会の創出（東京の都市内観光「City Tourism」による需要創出等）
		ESG評価を重視した新たな投資家層の拡大	機会	短中期	中	ESGに関する情報開示の推進

参照シナリオ
・Sustainable Development Scenario（出典：IEA『WEP2020』『WEO2021』『ETP2020』） ・Net Zero Emissions by 2050 Scenario（出典：IEA『WEO2021』『Net Zero by2050』）
※電気料金の上昇リスクについては、2023年度より燃料価格や市場価格の影響を受けにくい新たな電気料金制度のもとで電力を使用している。

主な物理的リスク／機会(温暖化進展シナリオ：4℃以上の場合)

種類	外部環境の変化 (シナリオ別)	生じる影響	リスク 機会	時間軸	影響	取組みの方向性
急性	豪雨の激甚化、洪水の頻発化	鉄道施設の損傷	リスク	短中期	大	●駅出入口、換気口、トンネル出入口等の浸水防止対策の継続実施 ●浸水被害軽減のためのBCPの継続的な改善（早期復旧策含む） ●関係自治体、河川管理者等との連携体制の構築
		運休の発生	リスク	短中期	中	
		沿線地域の被災	リスク	短中期	大	
		浸水想定域拡大に伴う設備投資増	リスク	短中期	中	
慢性	平均気温の上昇	新型感染症の発生	リスク	短中期	大	●新型コロナウイルス感染症対策で培った知見の活用（窓開け、換気設備、混雑状況発信、消毒液設置等） ●地下駅や車両の空調効率化 ●利用状況に応じた輸送の見直し ●新たなお出かけ機会の創出（東京の都市内観光「City Tourism」による需要創出等） ●「駅・まち一体」開発の推進（地上に出ない移動環境の提供）
		空調需要の増加	リスク	長期	中	
		夏季の突出え	リスク	長期	中	
		気温上昇による地上移動の忌避	機会	長期	中	

参照シナリオ
・RCP8.5（出典：IPCC『AR5』） ・SSP5-8.5（出典：IPCC『AR6』）

浸水防止対策

駅出入口の止水板



アルミ製のパネルを2～3段設置することで、水の流入を防止する。

浸水防止機



道路面の換気口からの浸水を防ぐ浸水防止機。水深2m又は6mの水圧に対応。

防水ゲート



トンネルの断面を閉鎖することができる防水ゲートを設置。

防水扉



出入口全体を閉鎖できる防水扉を設置。

完全防水型の出入口



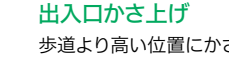
周囲を強化ガラスで覆い、全面をスチール扉で閉扉することで、想定浸水深2m以上に対応。

防水壁



地盤の低い地域にある坑口には両脇に防水壁を設置。

出入口かさ上げ



歩道より高い位置にかさ上げを実施。

リスク管理

脱炭素社会実現シナリオ、温暖化進展シナリオの各シナリオ分析に基づき12のリスクと5の機会を設定しています。現在、設定したリスクについてサステナビリティ推進委員会においてTCFD提言に基づく気候関連リスクのフォ

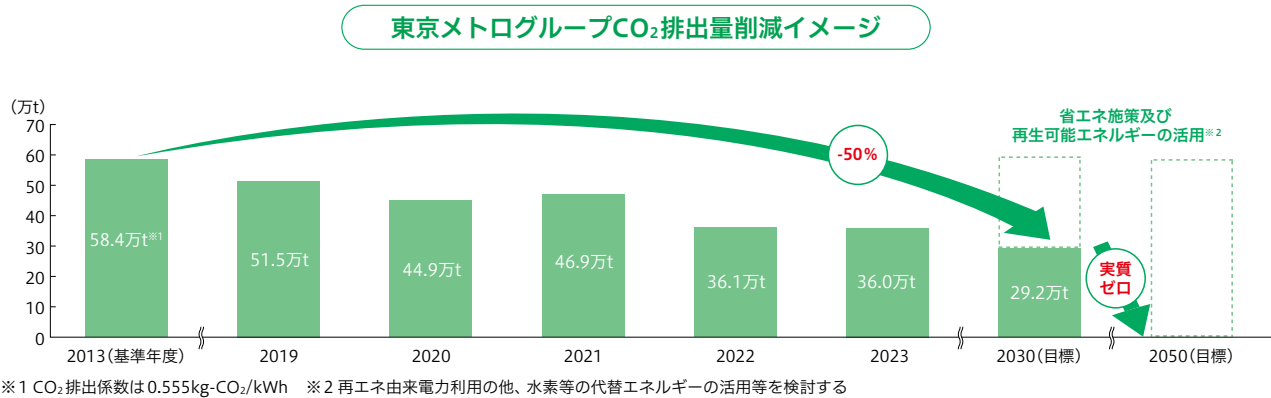
ローアップを実施しており、今後は全社的なリスクマネジメントとの連携も含めた気候関連リスクの管理体制構築の検討を進めます。

指標と目標

長期環境目標（～2050年度）

2022年3月に長期環境目標「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」を設定し、東京メトログループ全事業が排出するCO₂量について「2030年度-50%（2013年度比）、2050年度実質ゼロ」を目指しています（2023年3月改訂）。東京メトログループが排出するCO₂量は、そのほとんどが電力由来です。これまでもエネルギー効率に優れた

車両への更新等により省エネを推進してきました。その上で、グループ全体の電力を再生可能エネルギー由来の電力に順次置き換えることで、2050年度CO₂排出量実質ゼロを目指します。再生可能エネルギー由来の電力に関する調達方針については適宜見直しを実施し、最適な調達手段を検討していきます。



脱炭素・循環型社会の実現②

～省エネ施策及び再生可能エネルギーの活用～

再生可能エネルギーの活用

丸ノ内線・南北線の再生可能エネルギー化

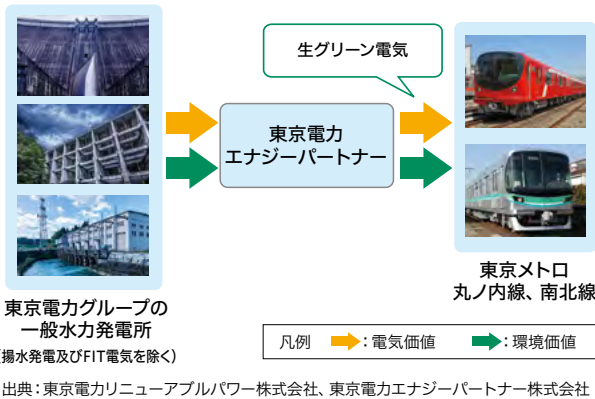
2024年4月1日から、東京電力エナジーパートナー株式会社が提供する水力発電由来の電力を供給する再エネメニュー「アクアプレミアム」を導入し、丸ノ内線、南北線（目黒駅は対象外）で使用する全電力を再エネ化しました。これにより、年間約61,000t-CO₂が削減される見込みです。

●アクアプレミアムの仕組み

水力発電由来の生グリーン電力[※]の供給を受けることにより、丸ノ内線、南北線で使用するすべての電力を再エネ化しています。

[※] 30分同時同量管理（再生可能エネルギーにより発電された電力量と当社に供給される電力量を30分単位で合わせる）を行い、再エネ由来の非化石証書を組み合わせて提供する電力のこと。これにより当社は100%水力由来の電力と水力由来の非化石証書を組み合わせた再エネを調達しています。

アクアプレミアム概要図



東京の都市機能を支える環境にやさしい輸送機関

鉄道は、自動車や航空機と比較して、環境にやさしい輸送手段とされています。中でも東京メトロは、50年以上前から省エネ車両の導入等、環境にやさしい取組みを積極的に実行し、単位輸送量当たりCO₂排出量（ひと1人を1km運ぶ場合に排出するCO₂の量）は、一般的な自家用乗用車の128g-CO₂/人・kmに対し、当社の2023年度の実績は11g-CO₂/人・kmでした。また、2022年度乗車データより東京メトロ線での輸送は、自動車輸送と比較して、年間約176.9万t-CO₂の排出を回避できていることがわかりました。この結果は、東京都のCO₂排出量の約3%にあたります。また、お客様が3回自動車で移動するところを東京メトロで移動していただくことで杉の木1本分を植林したこと

東西線の一部再生可能エネルギー化

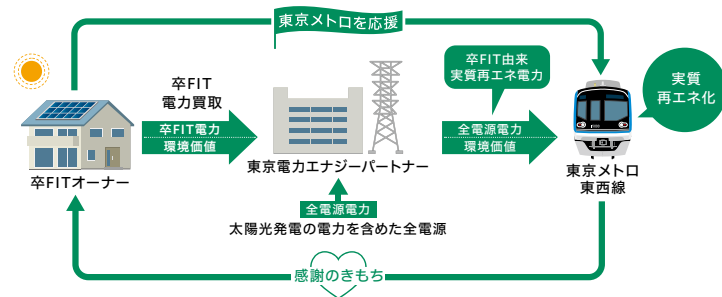
2024年4月1日から、東西線には東京電力エナジーパートナー株式会社が提供する「再エネ企業応援プラン」を導入し、家庭用太陽光発電で発電された余剰電力の環境価値を充てることで、使用電力の一部を実質再エネ化しました。これにより、年間約466t-CO₂が削減される見込みです。

●再エネ企業応援プランの仕組み

卒FITオーナー様[※]の太陽光発電で発電した余剰電力に含まれる環境価値を東京電力エナジーパートナー株式会社を通じて東京メトロへ提供するプランです。その環境価値を非FIT非化石証書（電源属性有り）として、東西線で使用する電力に充てることで使用電力の一部を実質再エネ化しています。

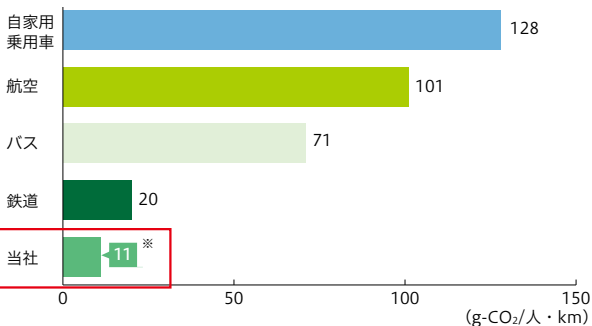
[※]再生可能エネルギーによる固定価格買取制度（FIT）での、ご家庭用太陽光発電による余剰電力買取期間が終了したお客様

再エネ企業応援プラン概要図



と同等になることもわかりました。このような環境にやさしい輸送機関であることを訴求し、モーダルシフトや需要創出を促す取組みを実施していきます。

旅客輸送機関別 単位輸送量当たりCO₂排出量（2022年度）



[※]出典：国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」（当社データを除く）
[※]当社実績は2023年度（実績値四捨五入）

中期環境目標（2022年度～2024年度）

指標	中期環境目標	中期環境目標に対する2023年度実績
CO ₂ 排出量 [◆]	45.5万トン以下（2013年度比▲22%）	36.0万トン（2013年度比▲38.4%）
再生可能エネルギー活用量	5,648千kWh	5,668千kWh
車両走行キロ当たり電車用電力実使用量	1.78kWh/C・km以下	1.79kWh/C・km
駅照明のLED化率 [※]	63.5%以上（170駅中108駅以上）	61.7%（170駅中105駅）
一般廃棄物・産業廃棄物（建設副産物を除く）のリサイクル率	93.0%以上	96.6%
建設副産物のリサイクル率	①建設発生土、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊：100% ②建設泥土：90%以上	①建設発生土、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊：100% ②建設泥土：100%
循環型社会に関係する施策等（食品ロス関係を含む）の実施回数	2回以上	2回

[◆]マークは当社グループ全事業の目標

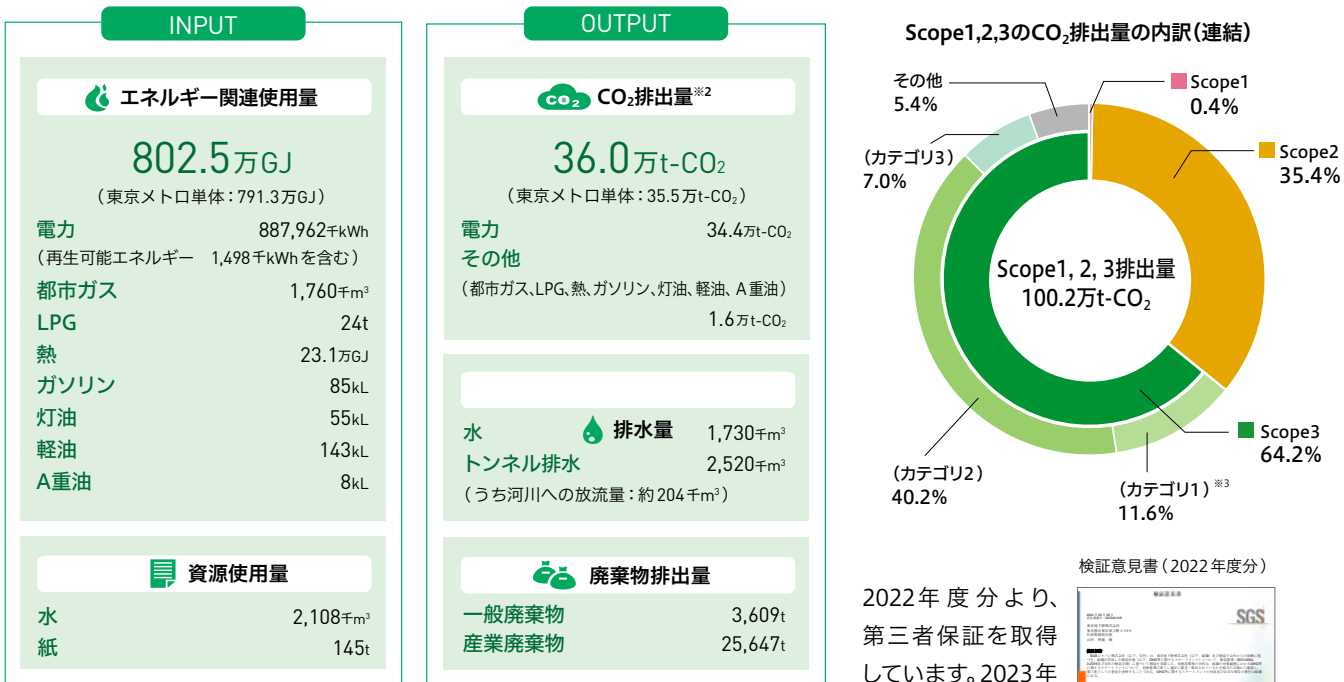
[※]全駅（180駅）のうち、管理委託駅（7駅）及び共同使用駅（3駅）を除いた170駅を対象

東京メトログループの事業活動における環境負荷

事業活動に伴い消費するエネルギーや水などの資源をインプット、事業活動に伴って排出されるCO₂や廃棄物などをアウトプットとして定量的に把握し、環境保全活動を改善するための指標としています。

東京メトログループのインプット・アウトプット

●対象範囲：東京メトログループ各社^{※1}の鉄道・駅及び関連事業施設、事務所 ●対象期間：2023年4月1日～2024年3月31日

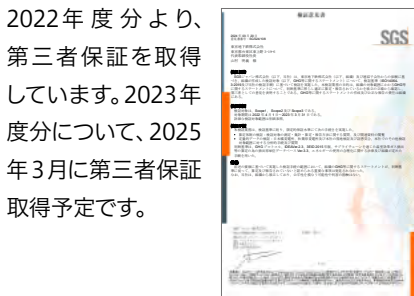


^{※1} 東京地下鉄（株）、（株）メトロセルビス、（株）メトロコマース、（株）メトロステーションファシリティーズ、メトロ車両（株）、（株）メトロレールファシリティーズ、メトロ開発（株）、（株）地下鉄メンテナンス、東京メトロ都市開発（株）、（株）メトロプロパティーズ、（株）メトロアドエージェンシー、（株）メトロライフサポート、（株）メトロビジネスアソシエ、（株）メトロフルール 計14社

^{※2} 購入した電力由来のCO₂排出量については、電力会社別の調整後排出係数により算定しました。

^{※3} カテゴリ1：東京メトロ単体

検証意見書（2022年度分）



2022年度分より、第三者保証を取得しています。2023年度分について、2025年3月に第三者保証取得予定です。

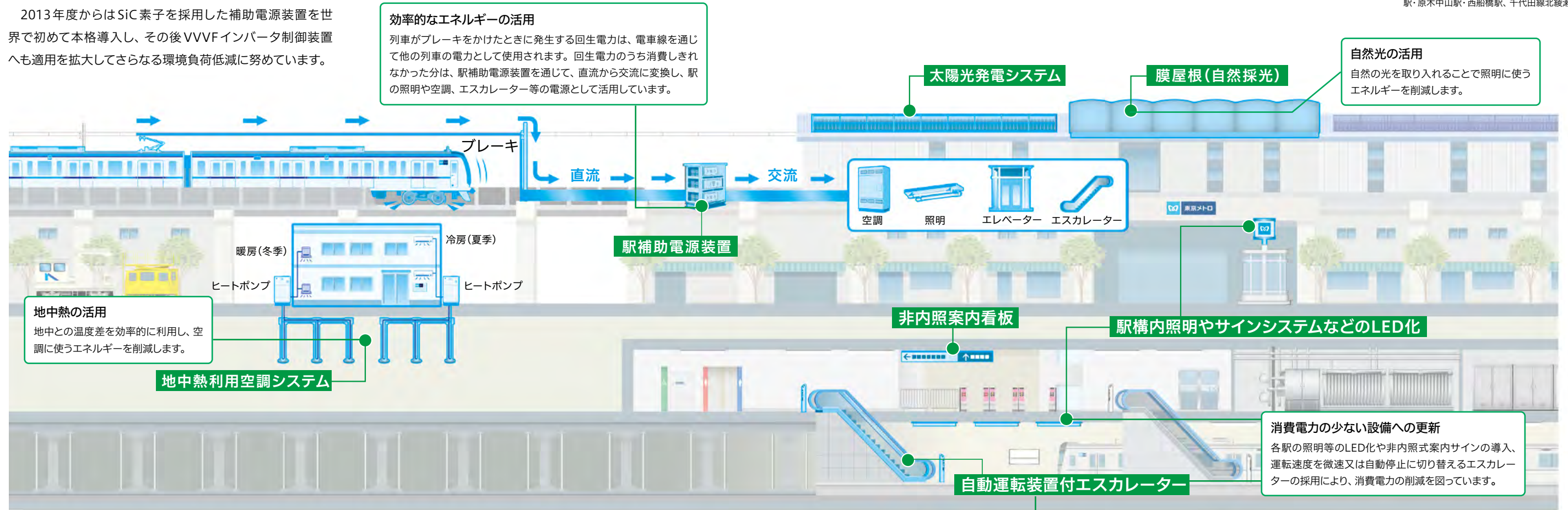
車両における省エネルギー対策

環境負荷低減に向け、エネルギー効率に優れた車両の開発・導入に積極的に取り組んでいます。2009年度から、各種新造車両等において、回転子に永久磁石を使用した永久磁石同期モータ（PMSM）を採用することでエネルギー効率の向上を図っています。

2013年度からはSiC素子を採用した補助電源装置を世界で初めて本格導入し、その後VVVFインバータ制御装置へも適用を拡大してさらなる環境負荷低減に努めています。

駅設備における省エネルギー対策

地下鉄という事業特性上、照明設備等多くの設備が必要となるため、駅構内照明のLED化、非内照式案内サインの導入をはじめ、駅補助電源装置の設置等により、事業活動における環境負荷を可能な限り低減していきます。



駅補助電源装置

▶ CO₂削減量
1,281 t-CO₂
▶ 設置箇所数
18箇所



太陽光発電システム

▶ CO₂削減量
642 t-CO₂
▶ 設置駅数
11駅

丸ノ内線四ツ谷駅、日比谷線南千住駅、東西線西葛西駅・葛西駅・浦安駅・南行徳駅・行徳駅・妙典駅・原木中山駅・西船橋駅、千代田線北綾瀬駅

鉄道用同期リラクタンスモーターシステムによる省エネ化を世界で初めて実現

さらなる鉄道車両の省エネ性能の向上を目指し、三菱電機株式会社と共同で、鉄道用「同期リラクタンスモーターシステム」について、2021年12月から実証試験を行い、省エネ化が可能であることを確認しました。本システムを試験搭載した日比谷線13000系車両にて、営業運用による消費電力量評価などの長期評価試験を行い、従来の誘導モーターシステムと比較して約18%の省エネ化が実現可能であることを確認しました。同期リラクタンスモーターの鉄道車両への適用を可能とし、営業運用により省エネ効果を定量的に確認したのは、世界で初めてとなります。

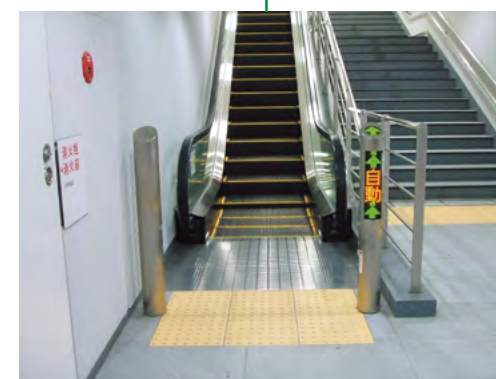


長期評価試験を実施した日比谷線13000系車両



試験搭載した同期リラクタンスモーター

※同期リラクタンスモーター：回転子鉄心内の磁気抵抗差によって生じる磁極との相互作用で発生する「リラクタンストルク」で駆動します。鉄道車両に広く採用されている誘導モーターと比較して、回転子の発熱損失が小さく、効率や質量特性に優れることが特徴です。



自動運転装置付エスカレーター

本社・総合研修訓練センターの電力を実質再エネ化

東京メトロ本社及び総合研修訓練センターで使用する電力を、実質的にCO₂排出量がゼロとなる再生可能エネルギー由来の電力に置き換えました。これにより、2023年度は年間1,626t-CO₂の削減が実現しました。

節電の取組み

駅務機器、駅構内照明、駅冷房の稼働時間等を見直すとともに、本社建物等の各事務所における室温の適正管理・不要な照明の消灯等を行うことにより、使用電力量の削減に努めています。

脱炭素・循環型社会の実現③

～資源循環の推進～

引退車両の座席シートを利用したアップサイクル商品の開発

「引退車両に新たな価値を」をテーマに、本来捨てられるはずだったものに新たな価値を付け加えることで魅力的な商品開発を検討する「東京メトロアップサイクルプロジェクト」を立ち上げました。第1弾の取組みとして、丸ノ内線02系引退車両の座席シート生地をメイン素材に活用しつつ、当社制服に採用される袖章タグや旧制服のボタンも取り入れた「東京メトロロゴ入りポーチ」「東京メトロボタン付き小ポーチ」「東京メトロボタン付きキーホルダー」の3種類（色違いで6種類）の商品を合計150個限定で販売し、販売開始後約3分で完売しました。

アップサイクルは元の素材そのものを活かすのが特徴であり、製品を原料に戻す際にエネルギーを必要とするリサイクルよりも環境負荷を低減させることができます。今後も引退車両等を活用したアップサイクル商品の開発を推進し、環境負荷低減に取り組むとともに、お客様に新たな価値を提供していきます。



SAF 製造に向けた取組みへの協力と「Fry to Fly Project」への参加

資源を効率的に利用する取組みの中で、使用済み食用油を持続可能な航空燃料 SAF(Sustainable Aviation Fuel) に利用し、脱炭素社会の実現を目指す取組みに賛同し、廃食用油を SAF 等へ再利用する取組みに関して、積極的に取り組み、相互に協力することを目的とした基本合意書を鉄道事業者では初めて締結しました。併せて、国内資源循環による脱炭素社会実現に向けた「Fry to Fly Project」に参加し、車内ビジョン等で情報を発信しています。グループ会社である株式会社メトロプロパティーズが運営する飲食店

等から排出される廃食用油（年間約3,600kg）とグループ会社である株式会社メトロライフサポートが運営する社員食堂等から排出される廃食用油（年間約4,000kg）の提供を開始しました。SAFの原料が100%廃食用油の場合、原料収集からSAFの製造・燃焼までのサプライチェーン全体で従来の航空燃料と比較してCO₂排出量を84%削減することが可能となります。



食品ロス削減啓発イベントの実施

2023年10月、食品ロス削減を目的に社内で食品ロス削減啓発イベントを行いました。これは食品ロス削減推進法（食品ロスの削減の推進に関する法律）において、10月は『食品ロス削減月間』と定められていることに合わせて実施したものです。

期間中は、社内に「食品ロス削減月間ポスター」、食堂・休憩室等の飲食スペースに「食べ残しゼロ啓発ポスター」を掲出したほか、食品ロスに関するクイズイベントを実施し、209名が参加しました。



事業全体で3R（リデュース、リユース、リサイクル）を推進

東京メトログループでは、駅や工事等で発生する廃棄物及び引退した車両の分別・リサイクルを適正に行うことで、環境負荷の低減に努めています。

廃棄物・建設副産物

主に駅・事務所及び工事に起因する廃棄物については、様々な用途への再使用・再生利用を図っています。

駅などの改良工事で発生した建設副産物のうち、建設発生土は港湾施設や採石場跡の埋立工事などで再利用し、アスファルト・コンクリート塊などは、道路復旧工事などの再生資材として活用しています。

▶ 一般廃棄物・産業廃棄物リサイクル率 **99.7%**

使用済み乗車券・定期券

お客様にご使用いただいた普通乗車券などの紙製の乗車券はトイレットペーパーなどに、磁気定期券などのプラスチック製のカード類は固形燃料にリサイクルしています。



車両

廃車時の材料の分別、リサイクルを徹底し、環境負荷の低減に努めています。また、廃棄車両の譲渡のほか車体に使用されているアルミニウムの再利用を行っています。

▶ リサイクル・リユース率 **100%**



車体の分解リサイクルの様子

車両洗浄水

車両基地からの排水の一部は、イオン交換樹脂を使用した再生水装置にて水質を改善した上で、車両自動洗浄機による車両外板清掃等に活用しています。

▶ リユース率 **89.7%**



引退した車両について

一部の車両は引退後、国内外の事業者に譲渡しており、2023年度は旧日比谷線03系車両が北陸鉄道及び上毛電鉄で導入されました。



脱炭素・循環型社会の実現④

～沿線地域とともに～

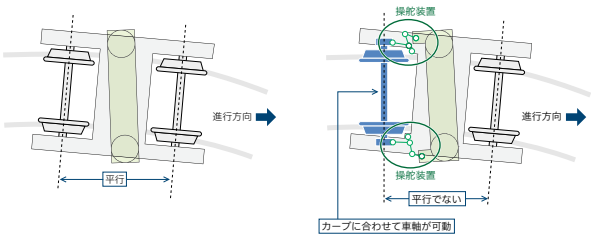
沿線の環境に配慮した騒音・振動の低減

車両や駅施設等に様々な技術を導入し、周辺環境に配慮した騒音や振動の低減を図っています。

車両

操舵台車

- ・**導入車両**：銀座線1000系、丸ノ内線2000系、日比谷線13000系
- ・**効果**：曲線を通過する際に車軸が曲線に沿うように舵を切ること曲線をスムーズに走行し、走行安全性を向上させるとともに車輪とレール間の摩擦による騒音・振動を低減します。



車両用低騒音型コンプレッサー

- ・**導入箇所**：694台/830台（うち新規導入34台）
- ・**効果**：ブレーキやドア開閉等で使用する圧縮空気生成時の動作音低減を目的とし、低騒音型コンプレッサーの導入を進めています。

駅施設等

防振まくらぎ

- ・**導入箇所**：120.301km/279.246km
- ・**効果**：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ることで、列車走行時に発生する振動の伝播を軽減します。

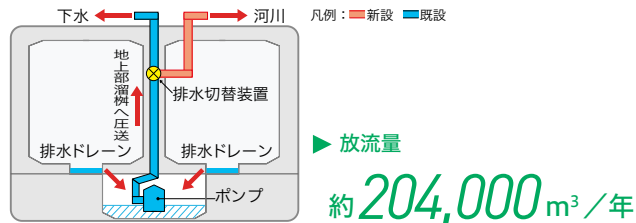
指向性スピーカー

- ・**導入箇所**：一部地上駅ホーム
- ・**効果**：音の伝わる範囲を限定させ、案内放送による近隣への音の拡散を低減します。

トンネル内湧水の活用

東京都から要請を受けて、日比谷線恵比寿駅、有楽町線市ヶ谷駅及び南北線王子駅付近のトンネル内湧水を河川等まで導水し放流しています。この取組みにより、河川等の水量確保と水質改善がなされ、周辺地域における潤いのある都市環境の再生に貢献しています。

トンネル内湧水の放流イメージ図



駅周辺清掃活動の実施

地元の自治体や周辺住民と合同で、駅構内や出入口上屋、駅周辺等の清掃活動を実施しています。これからも、沿線地域と連携した環境保全活動を推進していきます。



環境教育の実施とその他取組み

「安心して、持続可能な社会」を実現すべく、環境保全活動の主体である社員一人ひとりの意識向上を図るために、東京メトログループ役員・社員を対象にサステナビリティに関する教育を実施しました。また、環境月間や食品ロス削減月間を定め、クイズイベントの開催等の意識啓発も行いました。

主な実施状況(2023年度)

開催月	内容	人数
2023年4月	新入社員研修(総合職)	27名
2023年10月	役員研修会	20名
2023年4月～翌3月	サステナビリティブログ投稿(4回)	－
2023年6月	環境月間 クイズイベント参加者数	183名
2023年10月	食品ロス削減月間 クイズイベント参加者数	209名
2024年1～3月	全社員向けサステナビリティ研修	11,057名

2023年度の主な取組み・実績

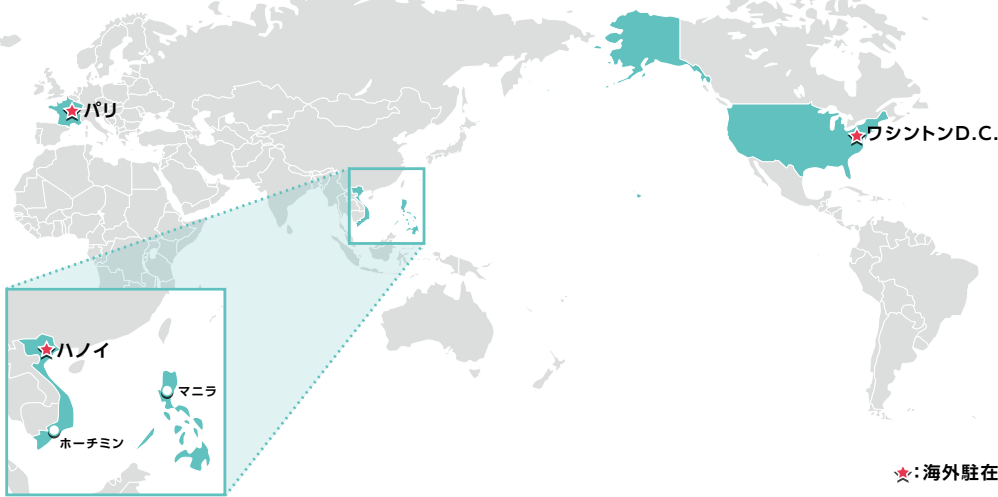
実施項目		2023年度の実績及び主要実施項目
地球温暖化防止		
鉄道事業の省エネ化	環境に配慮した車両の導入	新造車両14編成にVVVF制御装置、PMSM等を導入
	案内サインの省エネ化	非内照式案内サインを導入
	駅における省エネ活動	駅補助電源装置の設置のほか駅構内照明のLED化等により、事業活動における環境負荷を可能な限り低減
	省エネ運転	東西線にて、省エネ運転の試行
	ぎ電電圧の最適化	車上データを活用し、ぎ電電圧の最適化・回生電力の有効活用により電車用電力量を削減
関連事業の省エネ化	不動産物件の省エネ化	空調機更新時に省エネに配慮した機種を採用 「新宿駅西口地区開発計画」の事務用途において「ZEB Ready」を取得
	事務オフィスの省エネ化	省エネ活動の推進◆
再生可能エネルギーの活用		非化石証書の調達等により、本社及び総合研修訓練センターにて実質再エネ化
		太陽光発電システムによる再生電力を駅構内に活用
		水力発電由来の電力を供給する再生エネメニュー「アクアプレミアム」の導入
		東電EP社が提供する「再生エネ企業応援プラン」の導入
新技術の検討		技術開発委員会において省エネ・再生エネ活用にかかる新技術の調査・検討を実施
資源循環の推進・環境負荷の低減		
グリーンボンドの発行		グリーンボンドを発行し、調達資金を環境問題の解決に資する施策に充当
環境にやさしい物品の使用	グリーン購入の推進◆	事務用品等購入時に環境にやさしい物品を購入
	紙使用量の削減◆	紙資源の効率的な使用により紙使用量を削減(前年度比83.1%)
	車両自動洗浄機での再利用水の活用	車両自動洗浄機において、89.7%を再利用水に活用
	適正な廃棄物管理◆	廃棄物の分別収集徹底、リサイクルの促進等を実施
	文具リユースの実施◆	東京メトログループ内で文具リユースを実施
	使用済み乗車券のリサイクル	お客様の使用済み乗車券・定期券などのカード類のリサイクル率100%
	車体車両のリサイクル、リユース	廃車車両2編成を譲渡。アルミ車体のリサイクル率100%
環境負荷の低減	建設副産物のリサイクル	建設発生土、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、建設泥土のリサイクル率100%
	騒音の低減	操舵台車14編成の導入。低騒音型スクロール式コンプレッサーを17編成(34台)導入
	空調機における新冷媒化・フロン回収	空調機の新冷媒化及び使用済みフロンの回収作業を実施
	河川の水質改善	トンネル内湧水の河川放流による河川の水質改善
沿線地域と連携した環境保全活動の実施		沿線地域での清掃等の環境保全活動を実施
循環型社会に関係する施策の実施		環境月間(6月)・食品ロス削減月間(10月)を実施。Fry to Fly Project 参加イベントへの協力
公共交通の利用促進		
環境負荷の少ない地下鉄の利用促進		ソーシャルインパクトを算出し、公表 「乗ってエコ」スタンプラリー、企画乗車券発行等のイベントを実施。「my!東京MaaS」を推進
海外において環境負荷の低い公共交通への転換を支援		海外の都市鉄道の支援等を実施
社会への開示、環境関連法規制の遵守		
環境関連法規制の遵守◆		省エネ法や東京都環境確保条例などの環境関連法規制に適切に対応
CO ₂ 排出量算定の範囲拡大及び緻密化		Scope3の一部カテゴリーを算定。Scope1,2,3の第三者保証を取得(2022年度分)
環境保全活動に関する情報発信		サステナビリティレポート、Webサイト等で、当社の環境への取組みを発信
環境意識の啓発		
環境教育の実施◆		役員研修会、エコリーダー・エコスタッフ研修など役員・社員向けの環境教育を実施
経済運転に関する教育の実施		動力車操縦者養成時に、経済運転(惰行運転の活用等)に関する教育を実施

◆マークの目標は東京メトログループ各社においても共通目標を設定

海外への展開・支援

環境にやさしい鉄道技術の海外展開を通じて、世界各都市の持続可能な発展に貢献します。

世界を対象とした鉄道事業者等向けオンライン講座・訪日研修の「Tokyo Metro Academy」
2024年度は18オンライン講座と訪日研修(運転分野)を開催



ベトナム

- ・ベトナム東京メトロ(現地法人)を活用した都市鉄道整備支援
- ・ホーチミン市都市鉄道規制機関及び運営会社能力強化プロジェクト
- ・ベトナム国鉄道学校における都市鉄道研修能力強化プロジェクト

フィリピン

- ・フィリピン鉄道訓練センター設立・運営能力強化プロジェクト
- ・マニラ地下鉄施工管理
- ・南北通勤鉄道南線施工管理

海外技術コンサルティング事業

ベトナムにおける都市鉄道整備事業への支援

現地法人「ベトナム東京メトロ」と連携し、現地の都市鉄道整備事業に対する支援等を実施しています。

ハノイ市においては、友好・協力に関する覚書を締結しているハノイ市人民委員会やハノイ・メトロ・カンパニーに対し、継続的な支援を実施しています。

ホーチミン市においても、2017年12月から国際協力機構(JICA)より受注した「ホーチミン市都市鉄道規制機関及び運営会社能力強化プロジェクト」に参画しており、2020年2月にはホーチミン市都市鉄道管理局、ホーチミン市都市鉄道1号線運営会社との間で友好・協力に関する覚書を締結し、さらなる技術協力や人材育成を行うことに合意しました。



ホーチミン市での覚書締結式(2019年度)

さらに、2022年2月から「ベトナム国鉄道学校における都市鉄道研修能力強化プロジェクト」に参画し、都市鉄道分野の人材育成に係る研修カリキュラムの作成や指導員に対する研修を支援しています。

フィリピンにおける都市鉄道整備事業への支援

フィリピンにおいては、フィリピン運輸省が実施しているマニラ地下鉄・マニラ南北通勤鉄道南線の施工管理業務や、JICAが実施している「フィリピン鉄道訓練センター(PRI)設立・運営能力強化プロジェクト」に参画し、都市鉄道の整備及び人材育成体制の構築に向けた支援を行っています。



フィリピン・マニラでの会議の様子

海外鉄道研修事業

「Tokyo Metro Academy(オンライン講座・訪日研修)」

海外の鉄道事業者等を対象にオンライン講座と訪日研修の「Tokyo Metro Academy」を開催するとともに、鉄道に関する研修プログラム開発等の新規受注を目指しています。

Tokyo Metro Academyでは、2022年3月にオンライン講座を開講し、2023年11月に訪日研修を開催しました。研修を通して、これまで東京メトロが培ってきた都市鉄道における安全・安定運行実現のための鉄道運営のノウハウや経験を紹介していきます。今後もさらなる研修ラインナップの拡充を進めるとともに、受講国からの信頼を得ながら関係を構築することで、鉄道に関する研修プログラム開発等の新規受注を目指していきます。

これらの取組みを通じ、現地交通サービスの発展支援につながる様々なニーズに応え、世界各都市の持続可能な発展に貢献することを目的としています。



訪日研修の様子

O&M事業

O&M(オペレーション&メンテナンス)事業[※]については、具体案件への参画検討に向けた社内体制整備を進めるとともに、社外のパートナーと関係を構築し、入札参加を目指しています。

[※]鉄道の運行管理(O)、車両や施設の維持管理(M)又はその両方の業務について、政府・自治体等の鉄道管理者から一定期間請け負うビジネスです。

国際交流活動

世界各地の都市鉄道事業者等からの視察受入れや、JICA研修事業への協力を実施し、積極的に国際社会との交流を行っています。

また、国際会議・展示会の場を通じて、東京メトロの都市交通鉄道システムの先進性の理解促進及びPRを図っています。



渋谷駅での海外からの視察受入れの様子(2023年度)

担当者コメント

国際ビジネス部
(海外プロジェクト)・課長
室賀雅之



交通渋滞が深刻化するフィリピンの首都マニラにおいて都市鉄道の建設が進む中、2018年度から約6年間、同国の鉄道人材育成・監督の柱となる国立の鉄道員養成機関、PRIの組織設立と研修プログラムの確立・運用支援を実施してきました。プロジェクトは2024年7月末で完了となりましたが、PRIとは今後も連携を継続していきます。

「東京メトロは環境にやさしい交通機関であること」をもっと知っていただくために

東京メトロは、長期環境目標「メトロCO₂ゼロチャレンジ 2050」の達成に向けて、様々な取組みを推進しています（詳細はP.54～56、P.60を参照）。このような東京メトロの環境負荷低減のための取組みを少しでも多くの方に知っていただきたいという想いから、2024年4月から丸ノ内線・南北線の全列車が水力発電由来の再生可能エネルギーで運行を開始したことをPRするため、2路線にあるエコな駅を巡っていただく『乗ってエコ』スタンプラリーを実施しました。また、実施期間中には、東京メトロの環境優位性を訴求するため、CO₂削減貢献量を記載した駅ばりポスターや車内中張り広告も掲載しました。今後も安心して持続可能な社会を目指して環境負荷低減に向けた取組みを進めるとともに、すべてのステークホルダーの皆様楽しく体感いただきながら東京メトロの環境への取組みを知っていただくための企画を実施していきます。



「Tokyo Metro Academy」が日本鉄道賞特別賞を受賞

海外の鉄道事業者等を対象としたオンライン講座・訪日研修の「Tokyo Metro Academy」が第22回日本鉄道賞「鉄道先進国・日本！」を広く海外に紹介・貢献」特別賞を受賞しました。Tokyo Metro Academyのスタートは2021年6月開催の無料講座であり、当社の様々な取組みを紹介し、アンケートで世界の鉄道関係者の抱えるニーズを調査しました。その後、参加者の声を活かしてテーマを絞った本格的な有料講座を2022年3月より開講しました。2022年度末までの無料講座と有料講座の累計で46か国1,076名の鉄道関係者（アジア太平洋・中東・北米等）が参加し、当社のノウハウや経験を知ることにより、参加者の業務の参考としていただいています。参加者からの評価も高く、有料講座においては参加者の8割から「Excellent」の高評価を獲得しています。また、新たに対面講義・現場視察を行う訪日研修開催も計画しました。これら一連の実施内容が、「鉄道先進国・日本の国際貢献」の一翼を担うと同時に、さらなる発展と交流の広がり期待されたことが、今回の受賞につながっています。



第22回日本鉄道賞特別賞



Tokyo Metro Academy オンライン講座

経営基盤 Theme 5



新たな時代を共に創る力を



東京メトログループは、鉄道、ひと、まち、地球を軸とした各種取組みを確かなものとするため、これらを支える経営基盤を確立することが重要と考えています。健全な組織統治と公正な事業慣行を着実に実施するとともに、「技術開発ビジョン」に基づき、あくなき技術力の研鑽、デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進、様々なパートナーとの連携強化により、業務変革を実現するとともに新たな企業価値を創出します。また、グループ内においては、人権の尊重、ダイバーシティ推進、人材育成をはじめ、健康経営や社員の働き方改革の推進、労働安全衛生の確保に努め、安心して働ける魅力的な労働環境を創出します。

マテリアリティ⑧ 技術開発・DX・パートナーシップの強化

取組みの方向性	KPI	2023 年度実績	2024年度目標値（中計）	2030 年度目標値
技術開発	【定性目標】技術開発の推進	—	技術開発の成果について実績・概要を報告	技術開発の成果について実績・概要を報告
	【定性目標】鉄道技術等に係る専門人材の育成	—	鉄道技術等に係る専門人材について実績・概要を報告	鉄道技術等に係る専門人材について実績・概要を報告
DX	データ分析人材（基礎レベルの技術者）の育成	27名	年間25名	実績を報告（目標値は状況を踏まえて設定）
	内製開発人材（基礎レベルの技術者）の育成	45名	年間40名	実績を報告（目標値は状況を踏まえて設定）
パートナーシップの強化	【定性目標】外部企業等とのパートナーシップによる新たな企業価値の創出	アクセラレータープログラム2023の募集を開始するとともに、過去の採択企業であるマチルダ等と事業検証を実施	外部企業等とのパートナーシップによって創出された新たな共創件数について実績・概要を報告	外部企業等とのパートナーシップによって創出された新たな共創件数について実績・概要を報告

マテリアリティ⑨ 人権の尊重/ダイバーシティ推進/人材育成
マテリアリティ⑩ ガバナンス強化

取組みの方向性	KPI	2023 年度実績	2024 年度目標値（中計）	2030 年度目標値
ダイバーシティ推進	女性社員比率	7.2%（2024.4.1時点、出向派遣者含む）	7.4%	10%以上
	女性管理職比率	3.0%（2024.4.1時点、出向派遣者含む）	前年度比増	10%以上
	女性採用比率	19.6%（2024.4.1入社）	30%	35%
	障がい者雇用率	3.19%（2024.6.1時点）	法定雇用率以上	法定雇用率以上
	育児休職取得率	男性：95.7% 女性：100%	男女ともに100%	男女ともに100%
労働安全衛生	労働災害件数（鉄道重大災害件数）	1件（2024.3.31時点）	継続して0件	継続して0件
社員とその家族の健康と幸福	【定性目標】健康経営の推進	2023年度健康経営優良法人に認定	健康経営に関する指標の実績・概要を報告	健康経営に関する指標の実績・概要を報告
社員の働きがい（働きやすさ・やりがい）の創出	社員満足度	全社員を対象に調査を実施した。上司からのサポートや周囲との連携などソフト面が強みである一方で、職場環境などハード面が弱みとの結果となった。改善に向け、各所属長等によるアクションプランの策定及び所属員への共有や、今後の職場環境整備等について検討を進めた。	実績を報告※	実績を報告※
人権の尊重	【定性目標】ステークホルダーの人権尊重	取引先、お客様、社員に対して影響調査を実施	人権方針に基づく取組みの継続的な実施	人権方針に基づく取組みの継続的な実施
ガバナンス強化	業務上の組織的な刑法・行政法規違反件数	1件	継続して0件	継続して0件

※ KPI 設定時には「調査実施後、目標設定」としていたが、今後策定する職場環境整備の計画を踏まえて設定することとした。

技術開発・DX・パートナーシップの強化

持続的な成長の実現を目指す

新技術の開発・導入、デジタル技術を活用した業務変革及び様々なパートナーとの連携強化によって新たな事業や価値の創出を図り、持続的な企業価値の向上を目指します。

■ 新技術の開発・導入

技術開発ビジョン

5G・IoT・XR・AI等のデジタル技術が進化する中、持続的な企業価値向上を図るため、「技術開発ビジョン」に基づき、企業や研究機関等と連携して新技術の開発・導入を進めます。

具体的には将来にわたる安心の提供の実現を目指し、故障予知技術・劣化予測技術の促進（CBM）の検討・導入を進めています。

サービス面においては、お客様一人ひとりの安心で快適なご利用の実現に向け、鉄道業界で初めてデブスカメラとAIを用いた列車混雑計測システムを開発し、自社車両だけでなく他社車両も含めた列車混雑状況をリアルタイムでお客様に提供しています。



技術開発ビジョン

5Gを活用した鉄道システムの実証実験

5Gを活用し、地下のトンネル内や地上の線路内等に設置された地上設備と列車間での5G通信を実現するための実証実験を実施します。将来の人手不足を見据えた事業の効率化や、鉄道用通信基盤の標準化によりサステナブルな鉄道運営への貢献を目指します。

■ 外部連携による新たな価値の提供

東京メトロが保有する経営資源とスタートアップ企業のアイデア・技術を組み合わせ、新たな価値を共創することを目的としたオープンイノベーションプログラム「Tokyo Metro ACCELERATOR（東京メトロアクセラレーター）」を2016年度から実施しています。

「新規事業創出プログラム」と「鉄道事業課題解決プログラム」の2つのプログラムを設けており、幅広い外部連携を通じて、新たな事業領域に積極的に挑戦しています。



■ DX 認定の取得

DX認定制度とは、「情報処理の促進に関する法律」に基づき、デジタル技術による社会変革に対して経営者に求められる事項を取りまとめた「デジタルガバナンス・コード」に対応し、DX推進の準備が整っていると認められた企業を国が認定する制度です。

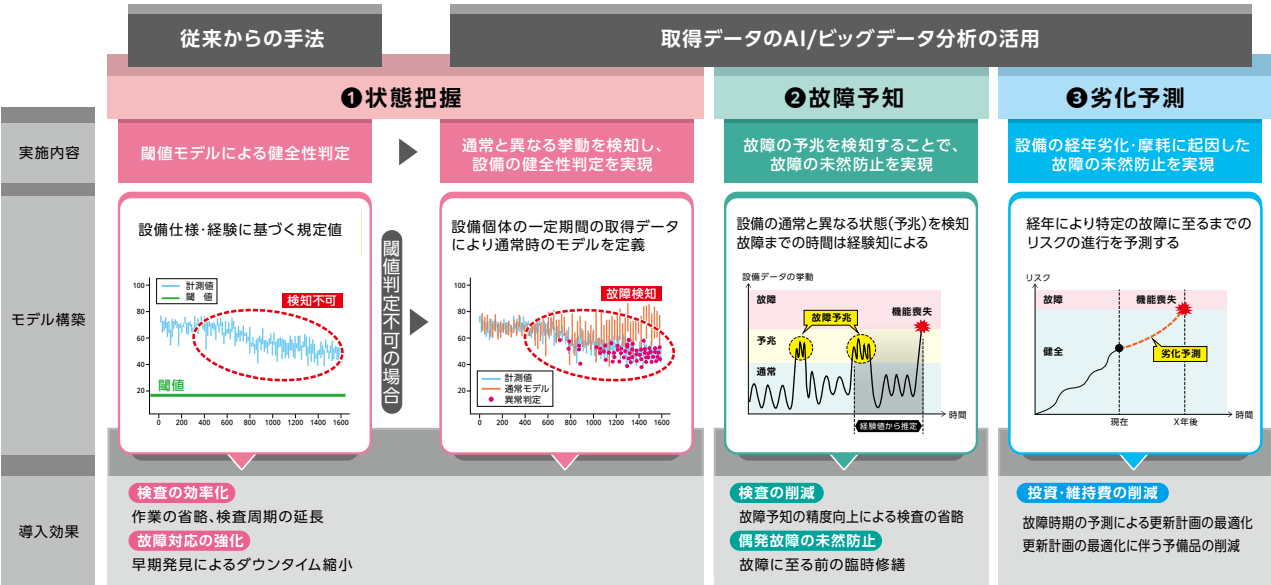
東京メトロは、2023年5月1日（月）に、経済産業省のDX認定制度に基づく「DX認定事業者」に認定されました。



■ 設備保全の技術開発

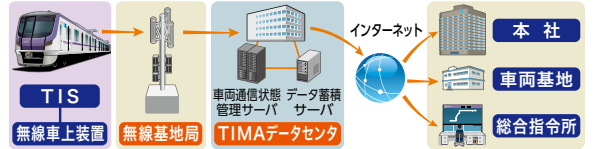
CBM（状態基準保全）の技術開発

これまでの設備保全は、検査や設備更新等を時間基準で行うTBM（時間基準保全）が基本でした。これに加えて、先端技術を設備保全に活用し、設備状態を常に把握することで検査の効率化を図るとともに、通常時と異なる設備挙動を故障予兆と捉えて事故や故障を未然に防止するCBM（状態基準保全）の技術開発に取り組んでいます。このCBM技術を取り入れることで、輸送の安全・安定性の向上及び社員にとって働きがいのある保全の姿を構築し、鉄道事業運営の持続性向上を目指します。



TIMAによる車両機器のモニタリング（車両CBM）

総合指令所等から遠隔で走行中の車両の機器状態をモニタリングできる「車両情報監視・分析システム（TIMA）」の導入を推進しています。



営業車両を用いた軌道の管理（軌道CBM）

営業車両に搭載した装置でレール及び付属装置類の撮影やレール変位測定を実施し、不具合の早期発見・劣化予測を実現する技術等を推進しています。



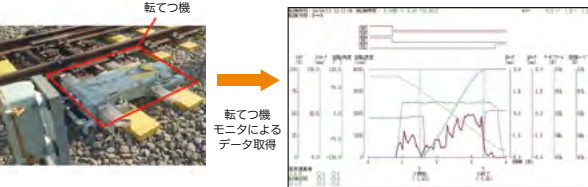
トンネル点検業務の効率化（トンネルCBM）

トンネル壁面の画像から変状を読み取り、はく離リスクの高い箇所を抽出するシステムを導入することで、トンネル打音点検の効率化を図っています。



転てつ機検査業務の効率化（転てつ機CBM）

転てつ機の状態を常時監視するシステムを導入することで、不具合の予兆検出や検査周期を最適化する技術の導入を推進しています（銀座線・東西線 一部導入済み）。



人権の尊重 /ダイバーシティ推進 /人財育成

東京メトログループ人権方針

東京メトログループは、2023年3月「東京メトログループ人権方針」を策定しました。

本方針は、グループ理念、私たちの決意、サステナビリティ経営ビジョン、行動規範・行動基準に基づき、人権尊重の取組みについての約束を示すもので、人権に関する国際規範等を踏まえ、東京メトログループすべての役員及び社員（雇用形態を問わない）に適用するとともに取引先・パートナー等に対しても、本方針への理解と支持を求め、ともに人権尊重を推進するものです。

WEB「東京メトログループ人権方針」
https://www.tokyometro.jp/news/2023/214921.html

WEB「東京地下鉄株式会社 調達ガイドライン」
https://www.tokyometro.jp/corporate/csr/environment/education/pdf/procurement_guideline.pdf

人権デュー・ディリジェンスの実施

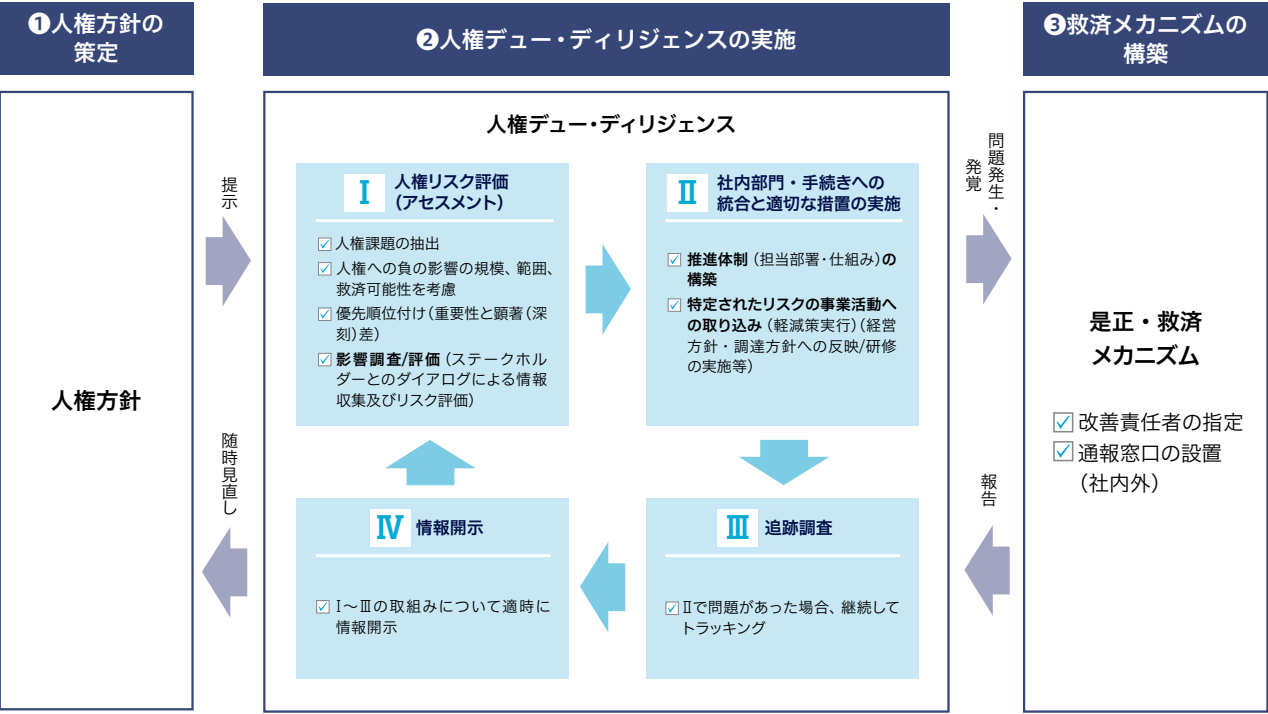
人権デュー・ディリジェンス*の実施に伴い、有識者とのダイアログを踏まえ、当社として取り組むべき人権重要課題を7つ設定しました。これらの設定した課題は、社会の変化や事業の動向等を踏まえ、適宜見直しを図ります。

※ステークホルダーへの人権リスクを特定し、停止、予防、軽減、是正するための仕組み。

7つの人権重要課題

- 安全に商品・サービスの提供を受ける権利の侵害
- 安全かつ健康的な作業環境・生活水準を享受する権利の侵害
- 過重労働の発生、休息・余暇をもつ権利の侵害
- ハラスメントの発生
- プライバシーの侵害
- 雇用条件・待遇における差別
- 機会・評価における差別

人権尊重の取組みの流れ



各ステークホルダーにおける人権への負の影響を特定し、その防止又は軽減に取り組むために影響調査を実施しました。

取引先	「ビジネスと人権に関する指導原則」に則り、企業として求められる人権尊重の取組みを行っているか等 701社へアンケート調査を実施（回答率：72.6％）
お客様	当社の事業運営による人権侵害がお客様に及んでいないか等の調査を実施（回答者：1,890名）
社員	就業環境（ハード・ソフト）が適切であるか等 全社員9,847名へアンケート調査を実施（回答率：89.1％）

影響調査の結果、取引先については、対応が必要な企業に対して是正措置を申し入れ、是正に至りました。また、5社を選定してヒアリングを行い、人権尊重への取組みへの理解を求め、リスク防止及び軽減へ向けた協力を依頼しました。また、2023年度には、当社が調達を行う取引先に遵守していただく「東京地下鉄株式会社 調達ガイドライン」においても人権の尊重に係る部分を充実させました。

今後、取引先が通報できる窓口の設置を予定しており、人権侵害の申し立てがあった際は速やかに調査し、人権への負の影響を是正する措置を講じます。

お客様については、「提供する施設の安全衛生」「多様なお客様が利用できる環境」について不足感を感じていることが判明しました。今後も継続して影響調査を行うとともに、各種清掃業務の着実な実施や、バリアフリー移動経路情報等を伝える「東京メトロmy! アプリ」「バリアフリー便利帳」のさらなる周知を図っていくほか、お身体の不自由なお客様をはじめとした全てのお客様に安心してご利用いただけるよう、エレベーター、エスカレーター及びバリアフリースイレの整備を進めます。

社員については、「人権方針の理解不足」「相談窓口の認知不足及び利用に係る不安」「ハラスメント」等に課題が見られました。今後も継続して、DE&I研修^{*1}やサステナビリティ研修^{*2}を通じて、人権方針の浸透や相談窓口の周知徹底・信頼性向上を推進します。

カスタマーハラスメントについては、著しい迷惑行為が発生していることを踏まえ、従業員の安全な就業環境を確保するため、2024年3月に「東京メトログループカスタマーハラスメント対応ポリシー」を制定しました。本ポリシーは、お客様等から当社グループ従業員に対してカスタマーハラスメントがあった場合の当社グループの姿勢を示すものです。お客様等の要求・言動がカスタマーハラスメントに該当すると当社グループが判断した場合、原則として以降のお客様対応をお断りします。また、必要に応じて、警察への通報及び刑事手続き並びに法的措置を含めた適切な措置を講じ、カスタマーハラスメントに対して毅然と対応します。

▶「東京メトログループカスタマーハラスメント対応ポリシー」はP.79

※1 2023年度受講者 9,901名
※2 2023年度受講者 11,057名

人権尊重の推進に関わる今後の取組み

今後も取締役会の監督のもと、サステナビリティ推進委員会での議論をもとに人権尊重の取組みを進めるとともに、人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて、人権への負の影響を特定し、その防止又は軽減に取り組みます。

対応策に優先順位をつける必要がある場合には、規模、範囲、救済可能性を考慮し、人権に対する最も深刻な負の影響に対処することを優先します。その上で、人権への負の影響を直接的又は間接的に引き起こした場合は、適切な手続きを通じて、是正及び救済に取り組みます。

また、関連するステークホルダーと誠実に対話し協議することにより、人権尊重の取組みの向上及び改善に努めるほか、役職員等及び社員に対して、教育・研修を通じて取引先・パートナー等に対しても、人権を侵害しないように理解浸透に努めます。

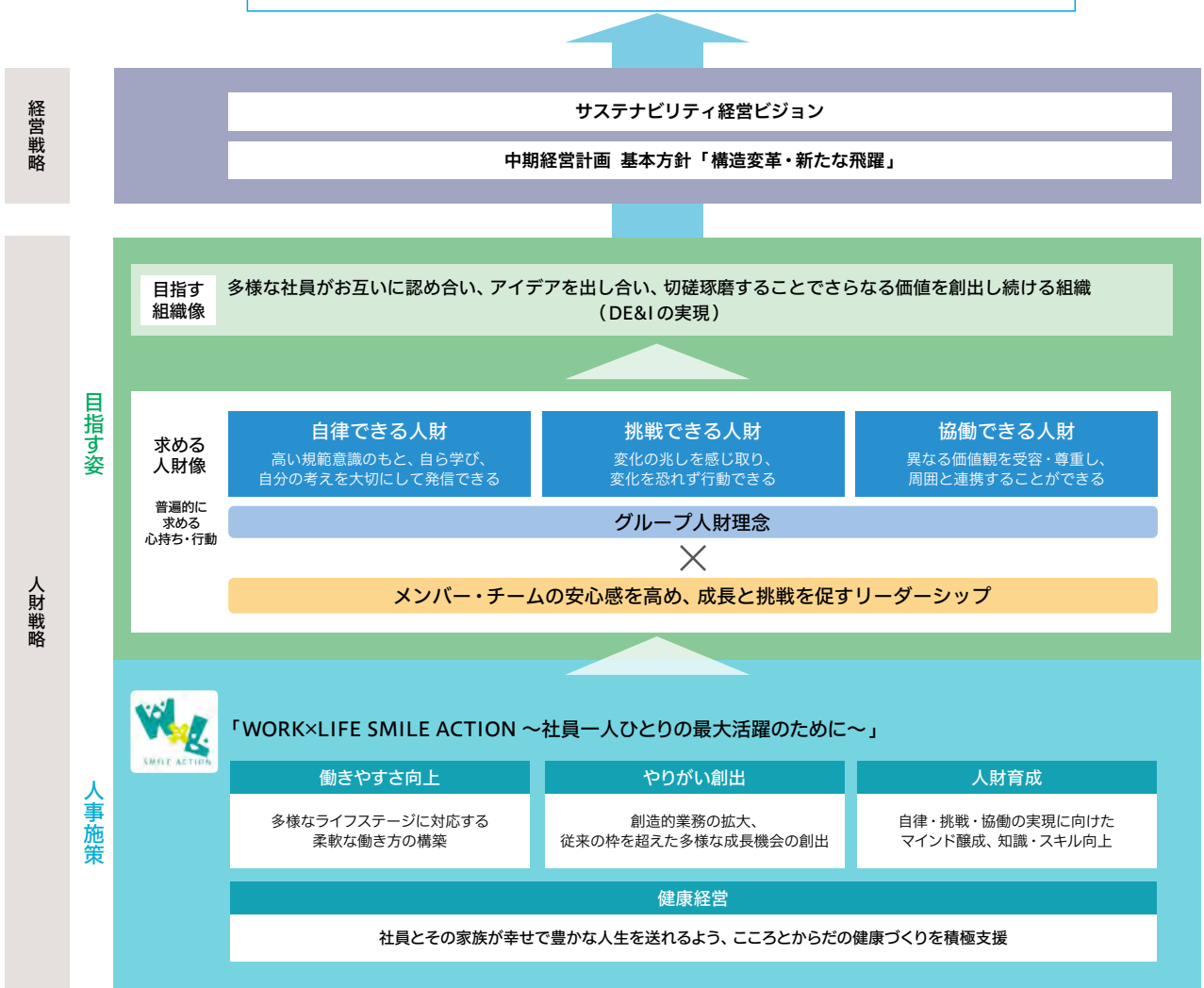
WEB 人権の取組みについては、当社Webサイトもご覧ください
https://www.tokyometro.jp/corporate/csr/humanrights/index.html

Theme 1	Theme 2	Theme 3	Theme 4	Theme 5
地下鉄を安全に、 そしてつよく	一人ひとりの毎日を 活き活きと	東京に多様な 魅力と価値を	地球にやさしい メトロに	新たな時代を共に 創る力を

■ 人的資本経営の推進

東京メトログループが、「鉄道を核とした都市・生活創造型企業グループ」となるためには『構造変革』と『新たな飛躍』への挑戦が必要です。そのために、これまで以上に経営戦略と連動した、より実効性の高い人財戦略を策定し、各種人事施策を展開していきます。

人的資本経営の全体像



■ 目指す組織像の実現

鉄道事業を中心として成長してきた東京メトログループですが、今後も、都市・生活創造事業を含め多様化するお客様のニーズに応えていくことで、選ばれ続ける企業であることを目指しています。

様々な環境変化があるなかにおいて、人財確保やイノベーションを実現するためには、社員一人ひとりが自律して創造的な業務に挑戦していくことが求められますが、その前提と

して、社員一人ひとりの最大活躍を引き出すことのできる企業風土の醸成が必要であると考えています。

これまでの経験等の延長線上で「答え」を出すことが難しくなっていることを踏まえ、“上位職が経験に基づき決定し下位職が実行する”ということだけでなく、“多様な社員がお互いに認め合い、アイデアを出し合い、切磋琢磨することでさらなる価値を創出し続ける”組織を目指していきます。

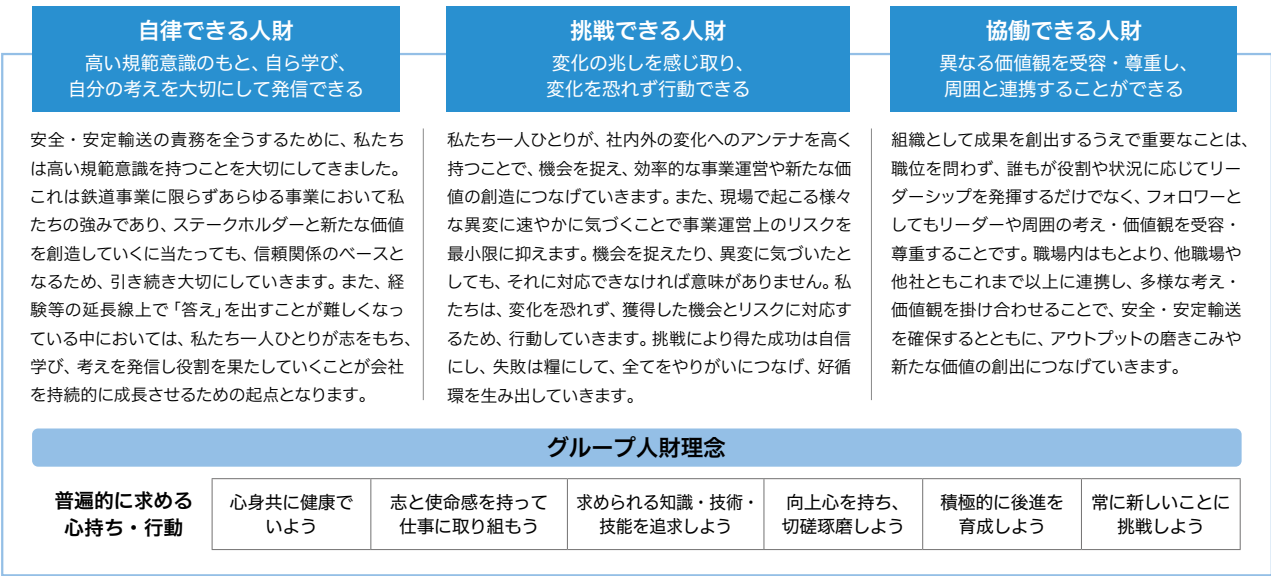
■ DE&Iの実現

目指す組織像の実現に向けて、DE&Iを推進していきます。多様化するお客様のニーズに応えることはもちろん、人財確保の観点からも、多様な人財を組織に迎え入れるとともに、社員一人ひとりの置かれた状況や特性に配慮した環境や機会を提供することにより、社員一人ひとりが能力を最大限発揮できる企業風土を醸成していきます。そして、エンゲージメント向上やイノベーションによる新たな価値創造へとつなげていきます。2023年には人事部担当執行役員を委員長とした「DE&I推進委員会」を設置し、DE&I推進に関わる事項を協議・報告する場を設けるとともに、「DE&I 宣言」を制定しました。

■ 人財戦略の中核となる求める人財像

人的資本経営を推進するに当たり、「求める人財像」（「自律」・「挑戦」・「協働」できる人財）を策定しました。「求める人財像」とは、社員に対して普遍的に求める心持ち・行

動を示した「グループ人財理念」を前提に、今、特に求める基本的な人財像を明確化したものであり、人財戦略の中核として位置付けています。



■ “メンバー・チームの安心感を高め、成長と挑戦を促すリーダーシップ”の実現

リーダーは、メンバー・チームの安心感を高め、成長と挑戦を促していく必要があります。具体的には、リーダーはまず、最前線で業務に従事しているメンバーの声に耳を傾け、思いやり、安心感を高めていきます。また、メンバーが自ら成長していくことを支援するとともに、挑戦を後押ししていきます。そして、チームとして最良のアウトプッ

トを出せるよう、メンバー同士のつながりや所属の垣根を越えたつながりを創出していく必要があります。

このようなリーダーシップが各組織におけるDE&I実現のために不可欠であり、その先に、メンバーの「自律」「挑戦」「協働」の実現やチームとしての成果創出があると考えられているため、リーダーの行動変革を促していきます。

■ 人事施策「WORK×LIFE SMILE ACTION ～社員一人ひとりの最大活躍のために～」



「WORK×LIFE SMILE ACTION ～社員一人ひとりの最大活躍のために～」をテーマに掲げ、人財戦略の実現に向け、「働きやすさ向上」「やりがい創出」「人財育成」、そして社員が活き活きと働く土台を築くための「健康経営」の観点から、各種人事施策を推進していきます。

経営戦略の実現
目指す組織像／求める人財像の実現

人的資本経営実現に向けた重点テーマ		主な課題	主な施策	指標 ^{※1}	2023年度実績	2024年度目標値(中計)
DE&Iの実現		人種、宗教、性別、年齢、性的指向・性自認、障がいの有無、国籍等に関わらず、多様な人財を組織に迎え入れるとともに、社員一人ひとりの置かれた状況や特性に配慮した環境や機会を提供することにより、社員一人ひとりが能力を最大限発揮できる企業風土を醸成していく	・DE&I推進委員会の設置 ・DE&I宣言の制定 ・全社員向けDE&I研修 ・女性管理職の積極登用 ・女性の積極採用 ・障がいの者の積極雇用	DE&I研修受講率	100%	100%
				社員満足度	全社員を対象に調査を実施した。上司からのサポートや周囲との連携などソフト面が強い一方で、職場環境などハード面が弱みとの結果となった。改善に向け、各所属長等によるアクションプランの策定及び所属員への共有や、今後の職場環境整備等について検討を進めた。	実績を報告 ^{※9}
				女性社員比率	7.2% ^{※3}	7.4%
				女性管理職比率	3.0% ^{※3}	前年度比増
				女性採用比率	19.6% ^{※4}	30%
				全労働者の男女の賃金差異 障がいの者雇用率	61.9% ^{※5} 3.19% ^{※6}	実績を報告 法定雇用率以上
人財戦略の中核となる求める人財像		経営戦略の実現のため、今、特に求める人財像を策定し、人財戦略の中核とすることで、多様な人財の活躍を促進していく	求める人財像の策定、周知・浸透	求める人財像の認知度調査	未実施	実績を報告
“メンバー・チームの安心感を高め、成長を促すリーダーシップ”の実現		経営環境が大きく変化する中において、安全・安心の提供や新たな価値の創造を実現するために、リーダーが部下の成長を促し、支援していく	・部長研修 ・新任マネジメント層への研修	部長研修受講率 新任マネジメント層への研修受講率	92% 98%	100% 100%
働きやすさ向上	ライフステージに合わせた働き方の実現	ライフステージに合わせて安心して働き続けられるよう、ソフト(柔軟な働き方等)、ハード(各職場の宿泊施設等)の整備を進めていく	・育児休職制度の拡充 ・介護休職制度の推進 ・短時間勤務制度の拡充 ・職場環境の整備 ・労働安全衛生の推進	育児休職取得率	男性：95.7% 女性：100%	男女ともに100%
				介護休職取得者数	13人	実績を報告
				短時間勤務取得者数	100人	実績を報告
				平均超過労働時間	23.9時間	25時間
				年次有給休暇取得率	100.6% ^{※7}	90%以上
				3年離職率	12.56%	10%以下
やりがい創出	新たな仕事像の確立 新たな知見・スキルの獲得 メリハリのある人事制度	DX等により人手のかかる業務を減らし、新たに生まれた時間を使って創造的な業務に従事することで、やりがい創出に繋げていく 部署の垣根・社内外の垣根を超えて、新たな知見・スキルを身に着的ための機会を提供していく 求める人財像と連動したメリハリのある人事制度としていく	次世代型業務変革プロジェクトの推進 社内複業制度の導入 フレキシブルラーニング休職制度の導入 人事制度の見直し(評価制度等)	事業運営に必要な人数	9,551人	未設定 ^{※10}
				社内複業利用者数	37人/6件	実績報告
				フレキシブルラーニング休職利用者数	11人	実績報告
	安心の提供を支える人財育成 デジタル人財の育成強化	安全・安定輸送の確保に貢献するとともに、求める人財像である「自律・挑戦・協働」に合致する人財を、マインド・スキルの両面から育成していく 業務変革及びビジネス展開を推進していくために、デジタル人財を育成していく	総合研修訓練センターを活用した全社横断的な階層別/目的別研修、各部門の専門性にに応じた教育・訓練 ・全社員向けDX研修 ・データ分析人財育成研修 ・内製開発人財育成研修 ・DX推進人財育成研修	(検討深度化後設定)	未実施	未設定 ^{※11}
				従業員あたり研修受講時間	75.6時間/人	前年度実績並み
				全社員向けDX研修受講率 ^{※2} データ分析人財育成研修受講者数 内製開発人財育成研修 ^{※2} DX推進人財研修受講者数 ^{※2}	96% 27人(累計：144人) 45人(累計：45人) 174人(累計：402人)	100% 25人/年 40人/年 100人/年
健康経営	社員が活き活きと働くための土台づくり	事業運営の根幹である社員と家族のこころとからだの健康づくりを支えていく	・健康経営推進委員会の設置 ・健康宣言の制定 ・禁煙、運動、睡眠に関する取り組み	健康経営の推進	2023年度健康経営優良法人に認定	健康経営に関する指標の実績・概要を報告
				非喫煙率	72.0%	79.0%
				運動習慣のある社員の割合	43.8%	48.0%
				睡眠により十分な休養が取れている社員の割合	83.9%	86.0%

※1 一部の指標や目標値については、今後拡充していく想定 ※2 グループ各社含む ※3 2024年4月1日時点(出向派遣者含む) ※4 2024年4月1日入社
※5 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規程に基づき算出し記載 ※6 2024年6月1日時点 ※7 2023年実績 ※8 2024年3月31日時点
※9 KPI設定時には「調査実施後、目標設定」としていたが、今後策定する職場環境整備の計画を踏まえて設定することとした ※10 2030年度に9,000人となると想定
※11 次期中計における目標値を今後設定予定

■ 働きやすさ向上

ライフステージに合わせて安心して働き続けられるよう、柔軟な働き方や職場環境の整備を推進します。

育児支援制度

育児休職制度については、子が3歳となる年度末まで取得可能であり、2022年10月から、男性の育児休職制度を一部有給化することで従来よりも取得しやすい制度としました。短時間勤務制度については、子が小学校3年生である年度末まで取得可能です。2024年4月から短時間勤務の取得通算年数を撤廃し、取得要件を緩和しました。また、次世代育成支援対策推進法に基づく行動計画の策定・実施等により、「くるみん認定」を受けています。



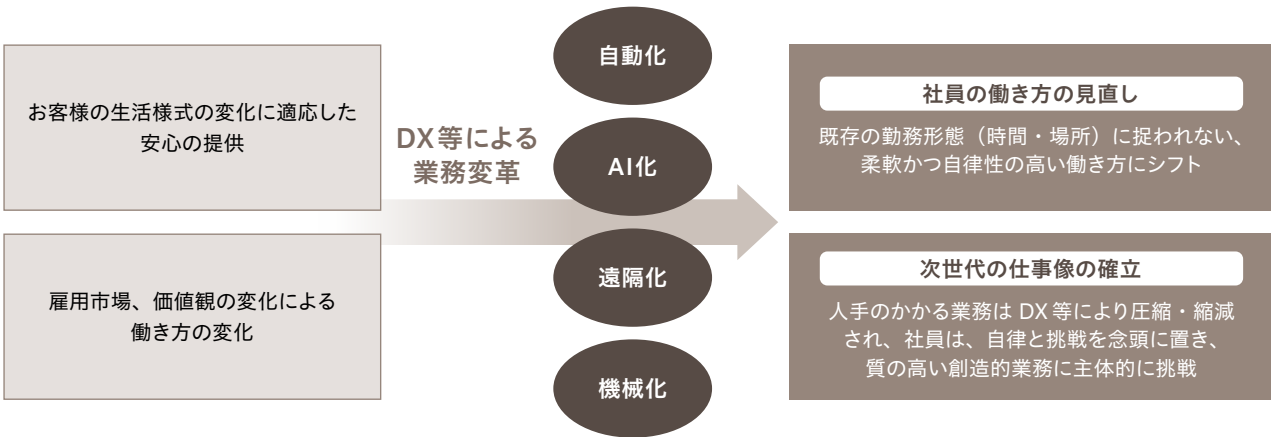
長期就業をサポートする休暇・休職制度

休暇制度では、傷病による通院やワクチン接種による症状や不妊治療等を理由に利用することができるセルフケア休暇を導入しています。また休職制度では、不妊治療休職(支援金の支給有)や配偶者同行休職も整備しており、多様なライフステージにおける社員の長期就業をサポートしています。

職場環境整備・労働安全衛生

長期的な計画に基づき、職場環境の整備等を推進することにより、誰もが長く活躍できる職場を実現していきます

次世代型業務変革プロジェクト概要



す。また、お客様に安心して東京メトログループをご利用いただくためには、社員が万全な状態で業務を遂行できる職場環境づくりが必要です。社員の安全確保と健康保持、職場環境の維持向上を図るため、職場ごとに安全衛生委員会等を設置し、労働災害の防止、疾病の予防等について調査・審議しています。また、当社・グループ会社・取引先が一体となって安全意識の向上を図るため、ヒヤリ・ハット情報を集約し、活用を図っています。

■ やりがい創出

新たな仕事像の確立や新たな知見・スキルの獲得機会の提供、メリハリのある人事制度等により、社員一人ひとりのやりがいを創出していきます。

次世代型業務変革プロジェクト

DX等により、「将来にわたる安心の提供」の実現と「社員の新たな働き方」の確立を目指す「次世代型業務変革プロジェクト」を推進しています。将来的な労働人口の減少が見込まれる中、DX等により既存の勤務形態(時間・場所)にとらわれない、柔軟かつ自律性の高い働き方を実現し、人手に頼っていた業務を変革することで、社員一人ひとりが創造的な業務に従事することを目指しています。

社内複業制度

社員が新たな知見・スキルを獲得し、新たな価値の創出へとつなげることを目的として、本業のほかに、職種・部門の垣根を越えて他の業務にも従事する「社内複業制度」を2022年度から導入しました。2023年度末までに6件の社内複業がスタートし、累計37名が活用しています。今後は、より多くの社員が社内複業を通じてスキル獲得や価値創出を実現できるよう、制度をさらに活性化させていきます。



フレキシブルラーニング休職制度

業務との両立が難しい自己研鑽（修学、資格取得等）を支援し、社員の学びなおしを促進することを目的として、最大2年間取得可能なフレキシブルラーニング休職制度を2021年度から導入し、2023年度末までに累計11名が活用しています。取得に際し、社員が取得目的や会社への還元方等を説明する制度とし、社員が自律的にキャリア形成について考える機会としています。

人事制度の見直し（評価制度等）

目指す姿（目指す組織像、求める人財像）の実現に向け、社員一人ひとりの活躍に応じた適切な評価、役職・評価結果に応じたメリハリのある報酬、適切な評価による登用・配置等が実現できるよう、各種人事制度を検証し、適宜見直しを行います。

人財育成

中期研修基本計画を策定し、その中で当社にとって変わらぬ責務である「安心の提供」、そして次世代の新たな働き方・仕事像を見据えた「社員の自律と挑戦を促す」人財育成のために、5つのテーマを設定しています。また、人財

育成におけるDXを推進し、自らが学びたいことをいつでも・どこでも学べる環境の整備等を通じて、各種研修・訓練の実施内容及び実施方法の最適化を図っています。

<5つのテーマ>	
【安心】	① 安心を提供する
【自律】	② 己を知り、未来を描く ③ 変化に適応する
【挑戦】	④ 新たな領域・変革に挑む
【企業風土】	⑤ 「自律」と「挑戦」を支える

中期研修基本計画に基づき2023年度研修実施計画を策定し、全社横断的な階層別、目的別の研修に加え、各部門の専門性に応じた教育・訓練にも積極的に取り組むとともに、社員全員が働きやすく、やりがいを創出できる職場づくりを目的に、以下の研修を実施しました。

また、デジタル技術の活用やデータ分析のさらなる推進のため、社内を牽引するデジタル人財の育成を強化し、業務変革や新しい領域でのビジネス展開につなげていきます。

DE&I研修

全社員を対象に、多様な社員が活き活きと働くことができる組織となることを目的とした、DE&Iに関する理解促進を図る研修を実施しています。

心理的安全性向上研修

管理職以上の社員を対象に、「異論を歓迎する職場づくり」を目的とした、組織やチームのメンバーが自分の意見や疑問を周囲に伝えることに対して不安を抱かない職場マネジメントに関する研修を実施しています。

企業価値向上活動発表会

会社の事業又は業務に関して創意工夫をし、安全性・サービス向上、業務効率化、費用削減、収益向上等により企業価値向上に貢献した社員の活動を広く発表し、表彰する制度を設けています。



健康経営

社員一人ひとりが活き活きと働くための土台である、社員本人とその家族のこころとからだの健康づくりを支えています。

人事部担当執行役員を委員長とした「健康経営推進委員会」において、健康課題を確実に解決していくために重点取り組み項目（喫煙対策・運動・睡眠等）の目標値を定め、組織的かつ計画的に健康づくり活動を推進しています。

また、「東京メトログループ健康宣言」を踏まえ、東京メトログループの社員・会社・健康保険組合が一体となって、お客様に安心を提供し続け、社員とその家族が幸せで豊かな人生を送れるよう、こころとからだの健康づくりに積極的に取り組んでいます。

社員が心身ともに健康で働ける職場づくりに向けた取り組みを実施した結果、優良健康経営を実践している企業として、2024年3月に健康経営優良法人2024（大規模法人部門）に認定されました。

東京メトログループ健康宣言

東京メトログループは、首都東京の都市機能を支え、安全・安心で快適なより良いサービスを提供し、東京に集う人々の活き活きとした毎日に貢献することを使命としています。

その使命を果たすためには、社員とその家族が健康意識を高く持ち、心身の健康を増進し、社員一人ひとりが活き活きと働いていることが大切だと考えます。

東京メトログループは、社員・会社・健康保険組合が一体となって、お客様に安心を提供し続け、社員とその家族が幸せで豊かな人生を送れるよう、こころとからだの健康づくりに積極的に取り組むことを宣言します。



<実施している取り組み>

- 東京メトロ本社及び総合研修訓練センターの施設内全面禁煙
- 東京メトロ禁煙デーの実施（現業）
- 外部医療機関における禁煙治療の費用補助
- 個別禁煙指導の実施
- 禁煙支援窓口における、個々人に合わせた禁煙支援
- スマートフォンアプリを使った歩数イベントの開催



【歩数イベント参加者数（過去3回分）】

2023年 5月実施回：1,621名

2023年11月実施回：1,567名

2024年 5月実施回：1,594名

- 睡眠測定デバイスを用いた睡眠改善プログラムの提供
- 栄養バランスに配慮した宅配型社食の導入
- 必要な栄養素をバランスよく取り入れた「健康ごはん」の考案
- ストレスチェック（相談窓口含む）の通年実施

人財戦略の実効性を検証し、高めていくための取り組み

エンゲージメント調査等を通じて、会社・仕事内容・職場・上司等に対する社員の期待度・満足度を継続的に調査し、人財戦略の実効性を検証していきます。また、抽出された課題に対して迅速に対応していくことにより、社員のエンゲージメントを向上させるべく、検証結果に基づき各組織ごとのアクションプランを策定・実行するとともに、全社的な課題については、具体的な取り組みやスケジュールについて精査を進めています。

<エンゲージメント調査等を踏まえ、2023年度から実施した施策>

- 全社員への情報端末貸与（現業社員へのiPad貸与）
- 1on1ミーティングの全社員への展開（これまでは本社全社員及び現業監督者以上のみを対象に実施）

WEB 人的資本経営の詳細については、公式Webサイトをご参照ください。
https://www.tokyo-metro.jp/corporate/work_life/index.html

ガバナンス強化①

～コーポレート・ガバナンス／コンプライアンス・リスクマネジメント～

コーポレート・ガバナンスに関する考え方

当社は、全てのステークホルダーへの提供価値を高め、より信頼される企業になるため、コーポレート・ガバナンスの充実を図ることで経営の透明性・公正性を確保するとともに、迅速な業務遂行に努め、よ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。

■コーポレート・ガバナンス体制

取締役会は、ジェンダー等多様性の観点も踏まえて選任した、社外取締役4名を含む取締役11名（うち女性2名）で構成しています。原則月1回の開催により、法令・定款に規定する事項や経営に関する重要な事項等についての決定及び業務執行の監督を行っています。また、社長の諮問機関である経営会議は、経営に関する重要な事項を審議し、迅速・適切に業務を執行しています。

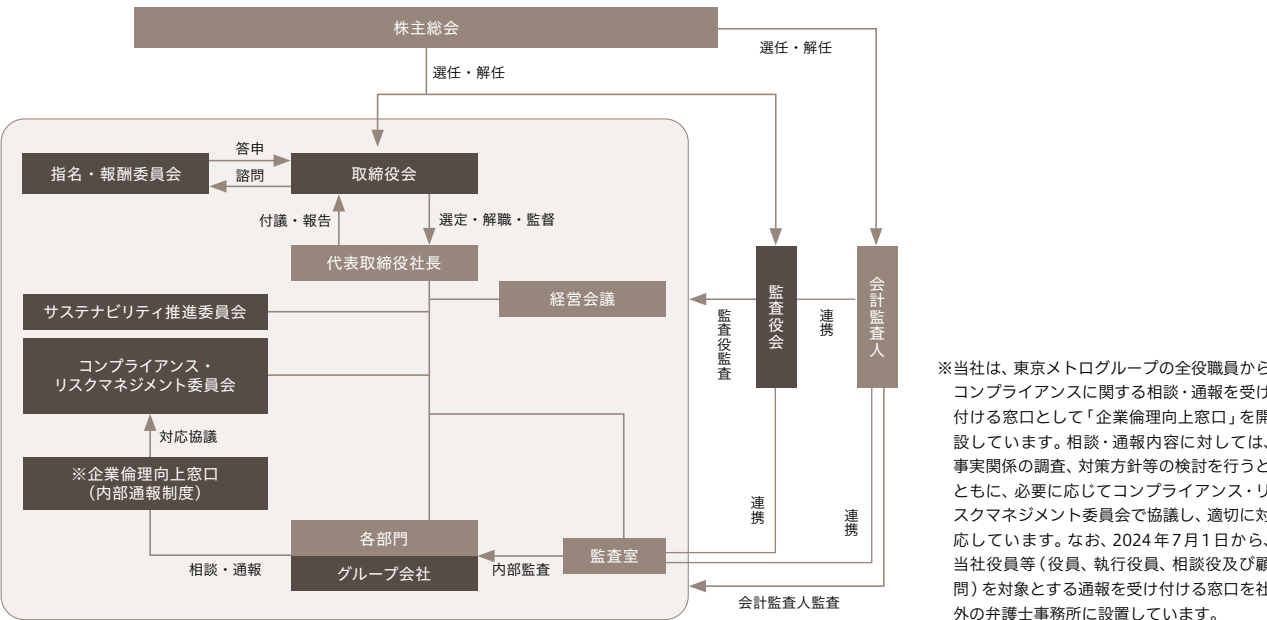
さらに監査役制度を採用し、3名の社外監査役を含む監査役4名で構成される監査役会の開催や取締役会など重要な会議への出席、重要な決裁書類の閲覧等、取締役の職務執行について厳正な監査を行っています。

グループ会社の管理については、体制の明確化及び指導・育成の推進により、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、グループ各社の役割が整理され、今後の事業戦略を着実に実行することで、企業価値の最大化を図ります。

なお、取締役等の指名・報酬等については、取締役会の機能の独立性・客観性と説明責任を強化するため、2022年7月に設置した任意の指名・報酬委員会で審議しており、その結果は随時取締役会に答申しています。

（ガバナンス関連データはP.88参照）

コーポレート・ガバナンス体制図



■執行役員制度の導入

当社は、2023年6月から、柔軟かつ迅速な業務執行を目的として、執行役員制度を導入しました。これまで取締役が担っていた「経営の監督（モニタリング）」と「業務執行」のうち「業務執行」を切り離し、これを執行役員が担う

ことで、取締役と取締役会は、経営の監督、中長期的な方向性の策定や透明・公正な意思決定等に専念します。それぞれの役割と責任を明確化し、さらなる企業価値の向上とサステナビリティ経営を推進していきます。

■役員報酬の決定方針

1 取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針に関する事項

当社は、取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針を取締役会の決議により決定しています。その内容は以下のとおりです。

- ①基本方針
- 当社は、社外取締役でない取締役に対し、役位に応じた職責等を踏まえた基本報酬を支給するとともに、事業年度ごとの業績に連動する役員賞与を支給します。社外取締役に対しては、その職責に鑑み、基本報酬のみを支給します。なお、取締役の報酬総額については、株主総会で決議された報酬限度額とします。
- ②取締役の個人別の報酬の内容についての決定に関する事項
- 取締役の個人別の報酬額（基本報酬・役員賞与）の決定については、取締役会において決議の上、代表取締役社長に一任します。代表取締役社長は、透明性及び公正性を確保する観点から、委員の過半数が社外取締役で構成される指名・報酬委員会に諮り、当該委員会の審議結果を踏まえてこれを決定します。
- ③基本報酬の決定に関する方針
- 基本報酬は、月例による固定報酬とし、役位に応じた職責、当社の業績、他社水準、従業員給与の水準等を勘案し決定します。
- ④業績連動報酬（役員賞与）の決定に関する方針
- 役員賞与は、事業年度ごとの業績に連動する指標として当社の業績、役位に応じた職責、代表権の有無等を勘案して決定し、現金報酬として毎年一定の時期に支給します。
- ⑤取締役の個人別の報酬（基本報酬・役員賞与）の額に対する割合の決定に関する方針
- 社外取締役でない取締役の基本報酬と役員賞与の割合については、事業年度ごとの業績に連動する報酬が全報酬の一定程度の割合を占める構成となるように、およそ8:2としています。

2 取締役の個人別の報酬等の内容の決定に係る委任に関する事項

当社においては、取締役会の委任決議に基づき代表取締役社長山村明義が取締役の個人別の報酬額の具体的内容を決定しています。

これらの権限を委任した理由は、当社全体の業績を俯瞰し、各取締役の職責を勘案して報酬内容を決定するには、業務執行を統括する代表取締役社長が適しているためです。

なお、取締役の個人別の報酬額の具体的内容については、透明性及び公正性を確保する観点から、委員の過半数が社外取締役で構成される指名・報酬委員会に諮り、当該委員会の審議結果を踏まえ決定されていることから、取締役会は、その内容が取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針に沿うものであると判断しています。

■役員報酬

2023年度において、当社の取締役及び監査役に支払った報酬等は以下のとおりです。

役員区分	報酬等の総額 （百万円）	報酬の種類別の総額（百万円）		対象となる 役員の員数
		基本報酬	業績連動報酬 （役員賞与）	
取締役 （社外取締役を除く）	231	193	37	15名
監査役 （社外監査役を除く）	20	20	-	1名
社外役員	69	69	-	7名

（注）1. 上記には、2023年6月27日をもって退任した取締役8名を含めています。
2. 上記基本報酬には、当期中に役員退職慰労引当金として費用計上した、取締役分8百万円、監査役分0百万円、社外役員4百万円を含めています。
3. 2023年3月24日開催の取締役会において、2023年6月27日をもって役員退職慰労金制度を廃止することについて決議し、2023年6月27日開催の第19期定時株主総会において、役員退職慰労金制度の廃止に伴う打切り支給について決議されています。
なお、役員退職慰労金制度の廃止に伴う打切り支給は、当該制度廃止時までの在任期間に応じた慰労金を退任時に支給するものです。
4. 上記業績連動報酬（役員賞与）は、当期中に役員賞与引当金として計上した額です。なお、当社の業績目標であり、業績連動報酬の指標としている連結営業利益の当事業年度における実績は、76,359百万円でした。
5. 取締役の報酬限度額は、年額300百万円です。
（2004年3月24日開催の創立総会決議 終結時点での取締役の員数12名（うち社外0名））
6. 監査役の報酬限度額は、年額70百万円です。
（2004年3月24日開催の創立総会決議 終結時点での監査役の員数4名（うち社外3名））

■取締役会の実効性評価

当社では、取締役会の機能を向上させ、ひいては企業価値を高めることを目的として、取締役会の実効性につき、自己評価・分析を実施しています。自己評価・分析につきましては、外部機関の助言を得ながら以下の方法で行いました。

<実施方法>

2023年10月に取締役会の構成員である全ての取締役及び監査役を対象にアンケートを実施しました。外部機関に直接回答することで匿名性を確保しました。また、一部の取締役に対して、外部機関によるインタビューを実施しました。

外部機関からの集計結果の報告を踏まえたうえで、2024年1月の取締役会において、分析・議論・評価を行い、2024年2月の取締役会において、抽出された課題への対応の方向性を決定しました。その結果の概要は以下のとおりです。

<結果の概要及び対応の方向性>

アンケート・インタビューの回答からは、社外取締役が増員されたことや取締役会の付議基準を見直したことで取締役会の議論が充実したこと、社外取締役に対する情報提供が適切に行われていること等、取締役会の構成・運営・議論に関しておおむね肯定的な評価が得られました。このことが

Theme 1	Theme 2	Theme 3	Theme 4	Theme 5
地下鉄を安全に、 そしてつよく	一人ひとりの毎日を 活き活きと	東京に多様な 魅力と価値を	地球にやさしい メトロに	新たな時代を共に 創る力を

ら、取締役会全体の実効性については確保されていると認識しています。

一方で、DX及び人的資本を含む中長期的な戦略、リスク管理体制の構築に関する議論の充実等、取締役会の機能のさらなる向上に向けた課題についても共有しました。

今後、当社の取締役会では本実効性評価を踏まえ、課題について十分な検討を行ったうえで迅速に対応し、取締役会の機能を高める取組みを継続的に進めていきます。

内部統制システム

「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」「資産の保全」の4つの目的を掲げ、これらの目的を達成するため、内部統制システムの基本方針を定め、業務の適正かつ効率的な遂行に取り組んでいます。

監査体制

当社では、内部監査、監査役監査、会計監査人監査が行われています。内部監査については、社長直轄の組織である監査室において、各種法令や規程類等に基づく適正な業務の執行状況について東京メトログループ全体の監査を行うとともに、高リスク領域を特定し、重大な誤り、不正及び法令違反を未然に防止できるよう、適切な助言・支援を行っています。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しています。また、必要に応じ各取締役から業務の執行状況についての個別聴取を行っています。加えて、監査役を補佐するための専任スタッフを監査役室に配置し、監査役監査の補助を行っています。会計監査人監査については、監査法人と監査契約を締結し、監査が行われています。

個人情報の保護

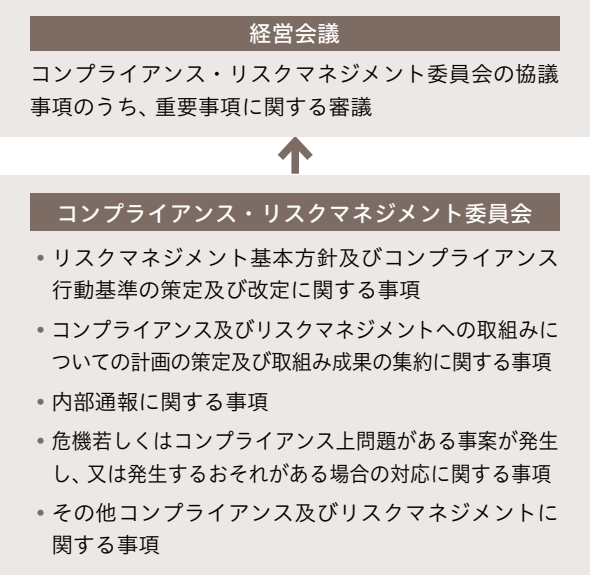
定期券購入者情報、To Meカード[※]会員情報、各種ワークショップをはじめとするイベント参加者情報等、多くのお客様の個人情報をお預かりしていることから、個人情報の保護及び適正な取扱いについて定めた「個人情報保護規程」及び「個人情報保護方針（駅やWebサイトに掲出）」を制定し、厳正な管理を行うとともに、社員への教育を徹底しています。また、法改正等に合わせて、個人情報の保護及び取扱いの見直しを適切に行っています。

※ Tokyo Metro To Me CARD（トゥーミーカード）：東京メトロが発行するPASMOを組み込んだクレジットカード

コンプライアンス・リスクマネジメントに関する考え方

コンプライアンスについては、法令の遵守だけでなく企業倫理の徹底や環境問題への取組み等を含めて捉え、体制強化に取り組んでいます。また、リスクマネジメントでは、会社を取り巻く様々なリスクに対して、適切な対応を行うために、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「リスクマネジメント基本方針」に基づき実施しています。

コンプライアンス・リスクマネジメント推進体制



コンプライアンス意識の浸透・定着

全役職員が、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ため、以下のとおり、コンプライアンス意識の浸透・定着に取り組んでいます。

①コンプライアンス行動基準の制定

全役職員がステークホルダーに対して果たすべき責任と、役員及び社員としての心構えをまとめた「東京メトログループコンプライアンス行動基準」を制定しています。

この行動基準に基づき、高い規範意識と使命感を持った行動を促すため、名刺サイズの「コンプライアンス行動基準携帯カード」を配付しています。

東京メトログループコンプライアンス行動基準	
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] 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、妊娠、出産、育児又は介護に関するハラスメント等人権を傷つけるいかなる言動も行いません。
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。	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。
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] 調達先等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。	6. 東京メトログループの役職員として [1] 会社資産を大切にし、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、不正入手や情報漏洩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。
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コンプライアンス啓発活動

コンプライアンスに関して社員一人ひとりがそれぞれの立場に応じた知識を習得し、グループ全体での意識向上を図るため、様々な機会で研修等の啓発活動を行っています。そのほか、贈収賄防止のための取組みとして、贈答品授受の禁止、虚礼の廃止、接待の申入れの固辞等を定期的に周知しています。

③ハラスメント防止に向けた取組み

職場におけるハラスメント等を防止するため、研修の実施、啓発教材の作成・活用等のほか、社内外に相談・通報窓口を設置し、相談受付から対策検討に至る体制を整え、繰り返し社員に周知を図っています。また、「業務上の指導におけるパワーハラスメント防止に関するガイドライン」を2020年3月に作成し、「指導」と「パワーハラスメント」の違いを理解するための手助けとして職場で活用しています。

④内部通報制度

企業倫理向上窓口を設置し、役員及び社員等からのコンプライアンスに関する相談・通報を受け付けています。相談・通報内容について社内調査を実施し、必要な対策を講じる等、適切に対応しています。

2022年6月の改正公益通報者保護法の施行に合わせて、内部通報制度のさらなる信頼性向上を図るため、外部機関を活用する等体制を強化しました。

■ カスタマーハラスメント防止に向けて

厚生労働省によるマニュアル及び日本民営鉄道協会による基本方針の公表がされる等、鉄道業界を含む社会全体においてカスタマーハラスメント対策強化の機運が高まっています。また、当社においてもカスタマーハラスメントに該当する著しい迷惑行為が発生していることを踏まえ、カスタマーハラスメント対策の検討を進めてきました。

「東京メトログループ人権方針」(2023年3月24日制定)に基づき、カスタマーハラスメントの抑制を図り、当社グループ従業員(以下、「従業員」)の安全な就業環境を確保するため、2024年3月に「東京メトログループカスタマーハラスメント対応ポリシー」を制定しました。

カスタマーハラスメントの抑制を図り、従業員の安全な就業環境を確保するため、お客様等には本ポリシーへの理解を求め、ともに人権を尊重し、お客様等と東京メトロとのさらなる健全な関係の構築を推進してまいります。

本ポリシーに基づき、お客様等から従業員に対する要求・言動がカスタマーハラスメントに該当すると東京メトログループが判断した場合、原則として以降のお客様対応をお断りいたします。また、必要に応じて、警察への通報及び刑事手続き並びに法的措置を含めた適切な措置を講じ、カスタマーハラスメントに毅然と対応します。

東京メトログループカスタマーハラスメント対応ポリシー

東京メトログループ(以下、「当社グループ」といいます。)は、「東京メトログループ人権方針」(2023年3月24日制定)に基づき、「東京メトログループカスタマーハラスメントポリシー」(以下、「本ポリシー」といいます。)を定めます。本ポリシーは、お客様等から当社グループ従業員(以下、「従業員」といいます。)に対してカスタマーハラスメントがあった場合の当社グループの姿勢を示すものです。

■ **カスタマーハラスメントに対する当社グループの姿勢**
お客様等の要求・言動がカスタマーハラスメントに該当すると当社グループが判断した場合、原則として以降のお客様対応をお断りします。また、必要に応じて、警察への通報及び刑事手続き並びに法的措置を含めた適切な措置を講じ、カスタマーハラスメントに対して毅然と対応します。

■ **当社グループにおけるカスタマーハラスメントの定義**
お客様等の要求・言動のうち、要求内容の妥当性に照らして、要求を実現するための言動が社会通念上不相当なものであって、従業員の安全及び心身の健康を脅かすおそれのあるものまたは当社グループの業務を不当に妨げるものをいいます。

■ **カスタマーハラスメントに該当すると考える行為の例**
・暴力
・暴言、威嚇、脅迫、差別的な言動
・過剰または不合理に権威を振りかざした要求
・長時間に及ぶ拘束、不合理な要求を繰り返す行為
・SNS／インターネット上での誹謗中傷
・セクシュアルハラスメント行為
・その他ハラスメント行為

■ リスクマネジメントの実施

ステークホルダーに重大な影響を及ぼす事態の発生時には、コンプライアンス・リスクマネジメント委員会を中心に、迅速に対応できる体制を構築しています。また、事業継続計画(BCP)を策定し、優先的に実施する業務や要員確保等、継続的な運用を図れる仕組みを整え、「安心」の一翼を担っています。

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。

ガバナンス強化②

～責任ある調達への推進～

お取引先様からの調達に関する考え方

私たちは、安全・安心で快適なより良いサービスを提供するため、「東京地下鉄株式会社 調達方針」に基づき、社会（人権を含む）や環境に配慮した最適な調達を行い、調達活動を通じて、お取引先様とともに、持続可能な社会の構築に貢献します。

責任ある調達の推進

持続可能な社会の構築を目指し、2017年6月に「東京地下鉄株式会社 調達方針」（調達方針）を制定しました。調達方針では、広く世界にも目を向けて国際調達を推進し、最適な調達を行う等、当社が目指す調達活動のあり方を示しています。

そして、「東京地下鉄株式会社 調達ガイドライン」（調達ガイドライン）において、調達方針を実践するための、日々の行動の具体的な指針を示しています。調達ガイドラインは、当社が目指す調達のために、現在物品・工事契約の取引先としてご登録いただいている約700社をはじめ、当社との取引を希望される全ての皆様にご理解いただくものであり、調達を実際に行うお取引先様に、遵守していただくものです。

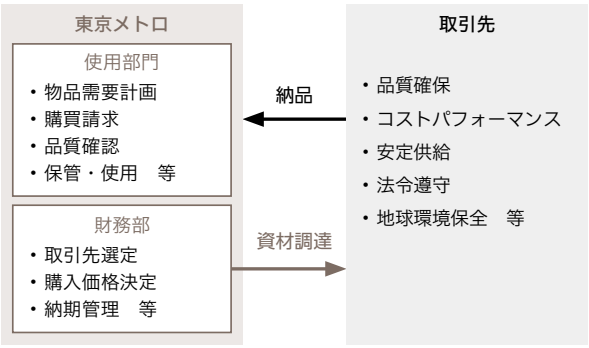
また、2024年3月に「パートナーシップ構築宣言」を制定し、適正な取引の実現に取り組んでいます。

資材調達における法令遵守

事業運営を支える上で、資材調達は非常に重要な役割を担っています。車両や機械設備、鉄道施設等の資産を維持するため、良質な資材を適切な時期に、適正な価格で購入することに努めています。

「東京メトログループコンプライアンス行動基準」において、公正な取引を行うことを定め、法令遵守を徹底しているほか、市場の動向や需要・在庫状況等の諸条件を十分に考慮し、安全な資材の安定的な調達を行っています。

資材調達の流れ



社外取締役メッセージ

2024年3月期より、当社の社外取締役は3名増え、4名になりました。
東京メトロのガバナンスに重要な外部の視点をもたらす社外取締役よりメッセージをいただきました。



社外取締役

杉山 武彦

空港施設株式会社
社外取締役
公益財団法人高速道路調査会
顧問

社外取締役

武井 奈津子

株式会社 TBS ホールディングス
社外取締役
日本電信電話株式会社
社外取締役

社外取締役

井村 順子

井村公認会計士事務所
代表
多摩大学大学院
MBAコース客員教授
三菱UFJ信託銀行株式会社
社外取締役監査等委員

社外取締役

小林 英三

日本証券金融株式会社
執行役会長
日本電子計算株式会社
取締役
日本ビルディング株式会社
取締役

社外取締役メッセージ



社外取締役
杉山 武彦
空港施設株式会社
社外取締役
公益財団法人高速道路調査会
顧問

緻密なネットワークを活かしてさらなる高みへ

一般的な鉄道会社とは違って、東京メトロの強みの原点は、大都市東京に非常に稠密な面でのネットワークを持っており、多様な「人」の多様な「移動」という大都市ならではの膨大な需要があることだと思います。その他の強みも全てそこから発していると私は捉えています。

そして長期的に見て、当社がさらに強みを発揮するための機会は2つあると考えています。1つは大都市ゆえの混雑への対応です。現状、東京では混雑によって移動が快適とは言えない部分がありますが、これを社会全体で改善しようという機運になった時には、当社がそれに貢献する機会があるでしょう。もう1つは、技術の発展への対応です。将来、自動車の自動運転がさらに高度化した時、都心部の交通の姿は今と大きく変わると思われます。自動運転の車両による交通と当社の輸送サービスが競合せず、相互に補完するよう上手く準備していくことで、新たな輸送サービスに発展させることができるでしょう。この2つの機会を上手く利用し、貢献することが、当社の強みをさらに高めることにつながります。

株式上場を果たした当社は、これまで以上に様々なステークホルダーに対する貢献が求められます。公共性と企業性のバランスを取りつつ、常に周りを見て、振り返りながら進んでいきたいと考えています。



社外取締役
武井 奈津子
株式会社TBSホールディングス
社外取締役
日本電信電話株式会社
社外取締役

多様な人の力を当社の発展へ

東京メトロは私が利用者として長年体験してきたとおり、大都市東京の公共交通機関を、安全かつ正確、清潔、安定的に継続して運行しています。

このように東京を支えてきた会社の企業文化、体制はもちろん、現場の社員一人ひとりの知識、経験、自律した行動やケイパビリティが当社の強みです。これを将来も発展的に維持するためには、当社がこれまでもそうしてきたように、社会や人々の意識の変化、すなわち時代の変化にあうように、体制や企業風土を常に進化させていくことが重要です。そうすることで、今後、人口減等の環境変化が生じた場合でもレジリエンスの高い対応ができるでしょう。

また、今、企業は、高い倫理観を持って自律できなければなりません。当社は創業以来社員が誠実さや高潔さを以て日々の業務を積み重ねてきたからこそ、社会から信頼を得てきました。今後、成長のために新しい分野に進もうとする際は、このスタンスがさらに重要になってくると思います。

現在の取締役会は多様性があり、また議長のオープンなスタンスによって、臆することなく活発に議論ができる場となっています。社員が、世代やジェンダーなどを越え、心理的な安全性が担保された状態で話し合い、考えを磨きあっていく、そんな会社であるよう貢献していきたいと考えています。



社外取締役
小林 英三
日本証券金融株式会社
執行役会長
日本電子計算株式会社
取締役
日本ビルディング株式会社
取締役

安全性・正確性を確保しつつ、新たなチャレンジを

当社の強みは、首都東京に鉄道網を持っており、それを運営する高い技術があることと、「安全性・正確性の追求」という意識が社員全員にカルチャーとして浸透していることだと考えます。一方で、今は過密地域の東京でも長期的には人口が減少し、それに伴って当社の利用者数も少なくなっていくことが予想されます。そのため、変化を見据え、鉄道以外の付加価値をつけていくことが求められます。

すでに当社の中にも具体的な新しい動きがありますが、新たなことを始める際に必要とされる柔軟性や、フットワークの軽さなどのカルチャーは、当社が大切にしてきた安全性・正確性とは多少特性が異なるものかもしれません。従来の方カルチャーを維持しながら、新しい文化を社内に構築し、補完しあっていくことが必要となってきています。方法としては、さらなる社外人材の確保や、企業レベルでの提携・出資などが考えられますし、株式市場に参加したことで新しい取組みがしやすい環境になったとも言えるでしょう。

お客様の期待である利便性等と、株主の期待である配当等につながる施策は、一致することあれば対立することもあります。これを経営上、どうマネジメントしていくのか、私の経験を活かしてアドバイスができればと考えています。これからは「東京を走らせる力」から、交通を原点に東京の付加価値を高め「東京をつくる力」になることを期待し、提言していきます。



社外取締役
井村 順子
井村公認会計士事務所
代表
多摩大学大学院
MBAコース客員教授
三菱UFJ信託銀行株式会社
社外取締役監査等委員

リスク感応度を高めて世界を走らせる成長を

「東京を走らせる力」というグループミッションの中に、東京という巨大な都市を重要な社会インフラのひとつとして支えてきた自信、そして、これからも東京の発展に寄与していくという強い信念を感じます。

当社の強みの源泉は鉄道業における技術力ですが、その業績が大きく落ち込んだ新型コロナ禍における課題は「構造改革」でした。しかしながら、そこから脱却しつつある今、新たな課題は「成長」です。

鉄道事業を主力としながら、関連する新たな事業ポートフォリオを一層、成長させることが今後の課題のひとつです。現在、新中期経営計画の策定に向けて、今後の成長をどのように描くかという議論はすでに始まっています。私は、公認会計士として長年会計監査に携わってきました。会計監査の出発点は、リスク認識です。環境変化の著しい現在、当社が新たな成長を実現するためには、リスクへの感応度をさらに高めることが求められるのではないのでしょうか。その体制の整備にあたって、これまで培った知見を活かしていきたいと思っています。

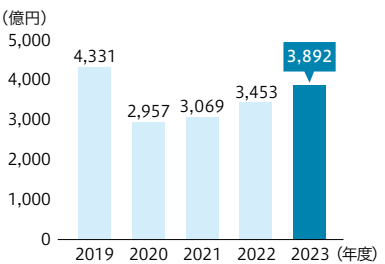
東京を駆け巡って仕事をしている私にとって、当社は「私を走らせる力」ですが、当社が私や「東京」だけでなく「世界を走らせる力」として飛躍することを期待し、その成長のために尽力していきます。

2023年度 主な財務・非財務データ

財務データ

営業収益（連結）

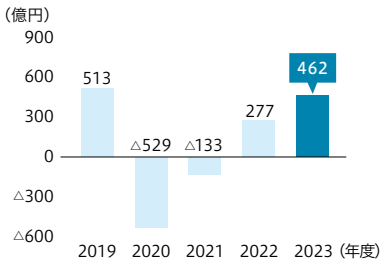
3,892 億円



経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加し、増収となりました。

親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失（連結）

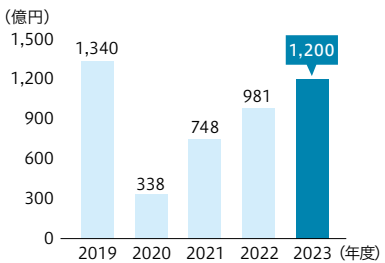
462 億円



経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加し、増益となりました。

連結キャッシュフロー※

1,200 億円

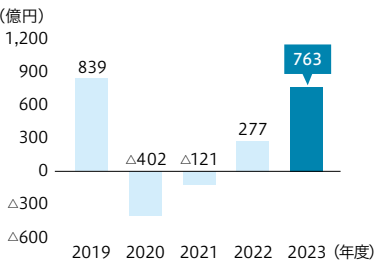


経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加し、連結キャッシュフローは今年度も引き続き増加しました。

※ 当期純利益 + 減価償却費

営業利益又は営業損失（連結）

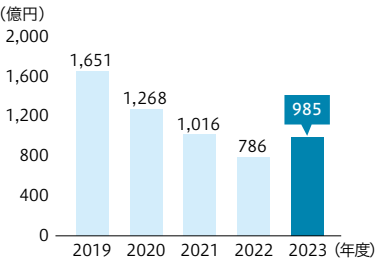
763 億円



経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加したことに加え、車両更新に伴う減価償却費の増等があったものの電気料の減等により営業費が減少したため、増益となりました。

設備投資額※

985 億円

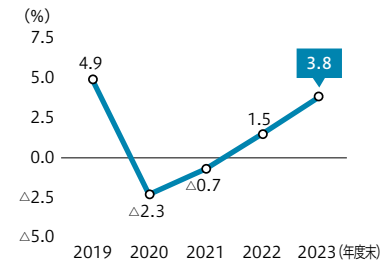


安全の確保を前提に、優先順位や仕様、時期等の見直しにより削減を図りつつ、安全対策や旅客サービスへの投資を推進したことにより、設備投資額は増加しました。

※ グループ子会社による維持更新等の設備投資を除く

連結 ROA※

3.8%

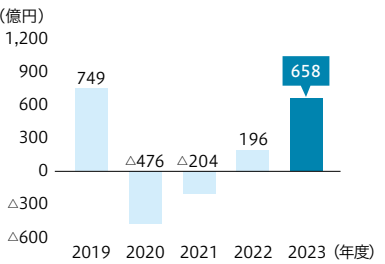


旅客運輸収入の増加等による増益により改善し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の水準まで着実に回復傾向にあります。

※ 営業利益 / ((期首総資産 + 期末総資産) / 2)

経常利益又は経常損失（連結）

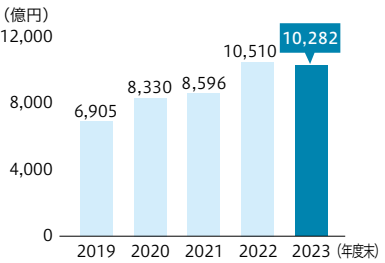
658 億円



経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加し、増益となりました。

連結純有利子負債※

10,282 億円

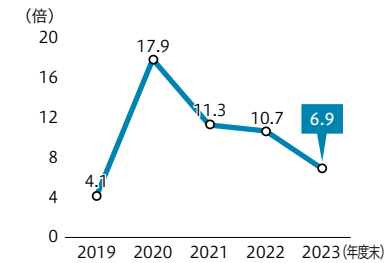


長期債務の償還等があったことにより連結純有利子負債が減少しました。債務残高と収益力のバランスを踏まえて財務健全性の確保に努めていきます。

※ 債務残高－現金同等物

連結純有利子負債 / EBITDA 倍率※

6.9 倍



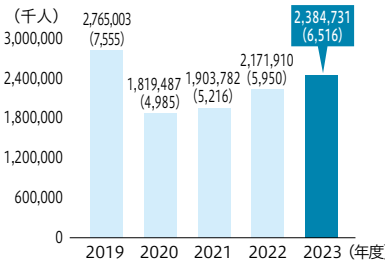
旅客運輸収入の増加等による増益に加え、長期債務削減の進捗により改善しました。

※ (債務残高－現金同等物) / (営業利益 + 減価償却費)

非財務データ

年間輸送人員（1日平均輸送人員※）

2,384,731 千人 (6,516 千人)

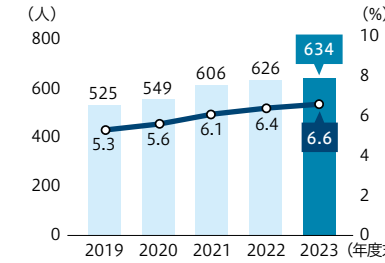


経済活動が活性化したこと等により、2022年度よりも増加しました。

※ 1日平均輸送人員は四捨五入表示

女性社員数・比率※

634 人・6.6%

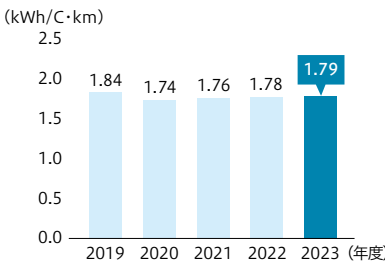


職場環境の整備や人事制度の充実を積極的に進めており、女性の社員数、比率は年々増加しています。今後も女性が長く活躍できる職場づくりを積極的に進めていきます。

※ 東京メトロ単体の数値

車両走行キロ当たり電車用電力実使用量

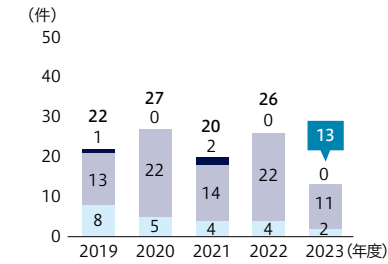
1.79 kWh/C・km



2023年度は、2022年度と比較し、概ね横ばいとなりました。

鉄道事故等総発生件数※

13 件

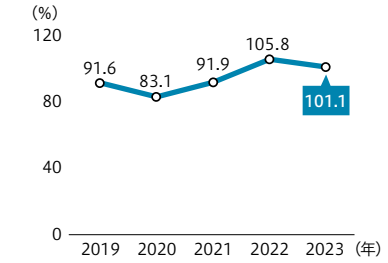


2023年度は、鉄道事故等が13件発生し、前年度比13件減少となりました。内訳は、鉄道運転事故が2件、輸送障害が11件、電気事故が0件、インシデントは0件でした。引き続き、さらなる減少に向けて対策を進めていきます。

※ 内訳の用語の定義及び件数の詳細は「安全報告書 2024」を参照

有給休暇取得率※

101.1%

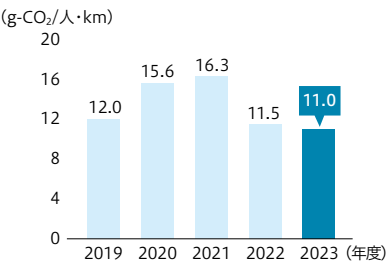


2020年～2021年上期にかけて新型コロナウイルス感染症の影響による行動制限に伴い、有給休暇取得率は低調に推移していましたが、行動制限の緩和に伴う積極的な取得等により、有給休暇取得率は大幅に増加しました。

※ 東京メトロ単体の数値

ひと1人を1km運ぶためのCO₂排出量

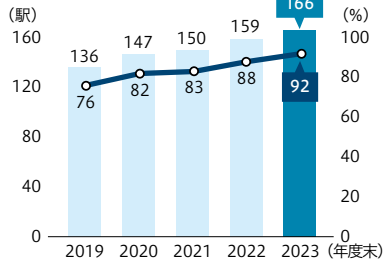
11.0 g-CO₂/人・km



輸送人員の増加により、2022年度よりも減少しました。

ホームドア設置駅数・整備率

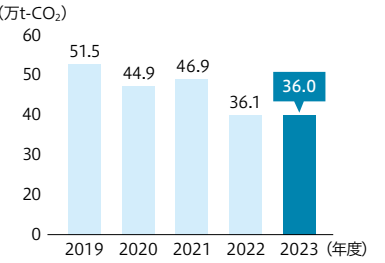
166 駅・92%



2023年度は、1路線7駅に設置を完了しました。今後も全路線全駅への設置完了を目指し、設置工事を進めていきます。

CO₂ 排出量

36.0 万 t-CO₂

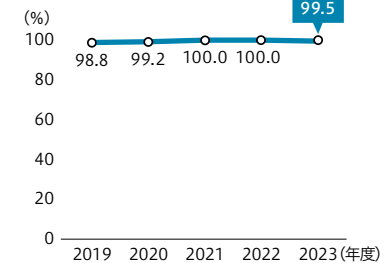


2023年度は、2022年度と比較し横ばいとなりました。

※ 2023年度分について、2025年3月に第三者保証取得予定

取締役の取締役会出席率※

99.5%



取締役会は、原則月1回の開催により、法令・定款に規定する事項や経営に関する重要な事項等についての決定及び業務執行の監督を行っています。

※ 東京メトロ単体の数値

2023年度 主な財務・非財務データ

社会関連データ (Social Data)

安全・サービス関連データ (年度)

指標	単位	2019	2020	2021	2022	2023
朝ラッシュ最混雑区間の混雑率 ^{※1}	%	199	123	128	140	162
定時運行率 ^{※2}	%	97.4	99.7	99.6	99.5	99.2
エレベーター整備率 (1 ルート) ◆	%	93	98	98	98	98

人財関連データ (年度)

指標		単位	連・単	2019	2020	2021	2022	2023
従業員数（連結）	合計◆	人	連結	11,742	11,818	11,794	11,571	11,390
	男性◆	人	連結	10,836	10,860	10,781	10,535	10,340
	女性◆	人	連結	906	958	1,013	1,036	1,050
	女性社員比率◆	%	連結	7.7	8.1	8.6	9.0	9.2
従業員数（単体）	合計◆	人	単体	9,865	9,881	9,880	9,721	9,551
	男性◆	人	単体	9,340	9,332	9,274	9,095	8,917
	女性◆	人	単体	525	549	606	626	634
	女性社員比率◆	%	単体	5.3	5.6	6.1	6.4	6.6
労働組合員数	◆	人	単体	9,630	9,622	9,555	9,510	9,284
女性管理職人数※3		人	単体	8	8	9	10	12
女性管理職比率※4		%	単体	2.4	2.3	2.3	2.5	3.0
障がい者雇用率※5		%	連結	2.98	3.07	3.03	3.05	3.19
採用人数※6		人	単体	443	285	234	196	235
女性採用比率※7		%	単体	18.9	23.5	23.1	23.5	19.6
3年離職率	◆	%	単体	8.9	6.3	9.7	11.1	14.9
平均勤続年数	◆	年	単体	16.3	16.6	17	17.3	17.7
	男性◆	年	単体	16.7	17.1	17.5	17.9	18.3
	女性◆	年	単体	9	9	9.3	9.7	10.3
離職率	◆	%	単体	1.7	1.5	1.7	1.4	1.5
労働災害件数（死亡災害）		件	単体	0	0	0	0	0
労働災害件数（鉄道重大災害）※8		件	単体	1	0	2	0	1
平均超過労働時間		時間/月	単体	28.4	23.3	25.2	24.8	23.8
年次有給休暇取得率		%	単体	91.6	83.1	91.9	105.8	100.6
育児休職取得者数	合計	人	単体	92	84	86	315	340
	男性	人	単体	54	20	34	275	310
	女性	人	単体	38	64	52	40	30
育児休職取得率		%	単体	21.4	23.9	35.8	79.3	96.0
	男性	%	単体	13.7	16	30.6	96.7※9	95.7
	女性	%	単体	100	100	100	100	100
介護休職取得者数		人	単体	5	0	3	3	13
社員1人当たりの年間平均研修時間		時間	単体	88.1	67.1	68.2	71.5	75.6

◆のデータについては、各年度末時点の数値

※1 2023年度は日比谷線 (三ノ輪→入谷) の数値
※2 2022年度は全路線終日における5分以内の所要時間から算出
※3 出向派遣者含む各年翌4月1日時点の人数
※4 出向派遣者含む各年翌4月1日時点の人数から算出
※5 各翌年6月1日時点の人数から算出
※6 各年4月2日～各翌年4月1日の間に入社した人数 (2020～2022年度の数値改訂)
※7 各年4月2日～各翌年4月1日の間に入社した人数から算出
※8 鉄道重大災害とは「触車」「墜落」「感電」を指す
※9 2022年10月1日～2023年3月31日の間の人数から算出 (2022年4月1日～2022年9月30日: 77.0%)

お客様関連データ (年度)

指標	単位	2019	2020	2021	2022	2023
「お客様の声」受付総件数	件	475,262	231,679	260,299	364,451	366,884
(ご意見)	件	13,490	7,656	6,876	8,506	9,454
(お褒め)	件	1,080	780	899	1,106	1,231
(照会)	件	460,692	223,243	252,524	354,839	356,199
お客様満足度 (総合評価) ^{※10}	10段階評価	7.98	7.97	7.85	8.27	8.36

環境関連データ (Environmental Data) (年度)

指標	単位	連・単	2019	2020	2021	2022	2023
エネルギー使用量	万GJ	連結	1,025.0	989.0	966.7	900.3	802.5
CO ₂ 排出量 Scope1※12	万t-CO ₂	連結	0.5	0.5	0.5	0.5	0.4
Scope2※12			51.0	44.4	46.4	35.6	35.5
Scope3※12			－	－	－	54.5	64.3※11
再生可能エネルギー活用量※13	千kWh	連結	641	1,096	2,319	5,468	5,668
再生可能エネルギーの活用によるCO ₂ 排出削減量(非化石証書等含む)※13	t-CO ₂	連結	282	484	1,040	2,472	2,269
紙使用量	t	連結	194.3	176.9	167.7	161.2	144.7
水使用量	千m ³	連結	2,205	1,706	2,030	1,974	2,108
一般廃棄物・産業廃棄物のリサイクル率	%	連結※14	96.8	98.1	98.3	97.7	99.7

ガバナンス関連データ (Governance Data)^{※15} (年度)

指標	単位	連・単	2019	2020	2021	2022	2023
取締役会の人数	人	単体	15	15	14	14	11
うち女性取締役人数	人	単体	0	0	0	0	2
うち社外取締役人数	人	単体	1	1	1	1	4 ^{※16}
取締役の取締役会出席率	%	単体	98.8	99.2	100.0	100.0	99.5
監査役会の人数	人	単体	4	4	4	4	4
うち女性監査役人数	人	単体	1	1	1	1	1
うち社外監査役人数	人	単体	3	3	3	3	3 ^{※16}
監査役の監査役会出席率	%	単体	98.1	100.0	98.1	100.0	100.0

2023年6月より社外取締役4名 (うち女性2名)

知財関連データ (Intellectual Property Data) (年度)

指標	単位	連・単	2019	2020	2021	2022	2023
研究発表件数	件	単体	113	91	74	70	80

※10 お客様モニター終了時のアンケート結果
※11 Scope3の対象カテゴリはカテゴリー1 18%、カテゴリー2 63%、カテゴリー3 11%、その他 8%
※12 2023年度分について、2025年3月に第三者保証取得予定
※13 太陽光発電計測装置の不具合箇所については推計値を使用
※14 2018年度～2021年度は単体、2022年度は連結
※15 各年6月末時点の人数
※16 社外取締役4名、社外監査役1名は、2024年10月に独立役員として届け出ている

会社概要

東京メトログループは、東京地下鉄株式会社及び15社のグループ会社と、
公益財団法人メトロ文化財団で構成され、鉄道事業と都市・生活創造事業を柱としています。



■ 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 財務大臣(26.71%)、東京都(23.29%)、
その他(50.00%)
※株主は2024年10月23日現在

■ 売 上 3,704億円(2023年度)

■ 事 業 内 容 1. 旅客鉄道事業の運営
2. 都市・生活創造事業の運営
・ 流通事業(駅構内店舗、商業施設の運営等)
・ 不動産事業(オフィスの賃貸等)
・ 情報通信事業(光ファイバーケーブルの賃貸等)

■ 従 業 員 数 9,551名(就業人員)
[2024年3月31日現在]

東京メトログループ

- 東京地下鉄株式会社
- 株式会社メトロセルビス (清掃業務全般及び警備業務)
- 株式会社メトロコマース (物販、サービス業務及び駅務業務)
- 株式会社メトロステーションファシリティーズ (駅設備保守管理業務)
- メトロ車両株式会社 (車両関係保守業務)
- 株式会社メトロレールファシリティーズ (工務関係保守業務)
- メトロ開発株式会社 (高架下の運営管理及び建設関連業務)
- 株式会社地下鉄メンテナンス (電気関係保守業務)
- 東京メトロ都市開発株式会社 (不動産開発、オフィスビル等の賃貸・運営管理)
- 株式会社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及び外食事業運営管理)
- 株式会社メトロアドエージェンシー (広告媒体管理及び広告代理業務)
- 株式会社メトロライフサポート (人事・厚生関係業務)
- 株式会社メトロビジネスアソシエ (人事・経理・システム管理に係る事務系業務)
- 株式会社メトロフルール (建物等の清掃業務)
- 東京メトロアセットマネジメント株式会社 (宅地建物取引業、金融商品取引業(投資運用業)及びこれらに付帯・関連する業務)
- VIETNAM TOKYO METRO ONE MEMBER LIMITED LIABILITY COMPANY (ベトナム都市鉄道整備事業の支援)
- 公益財団法人メトロ文化財団 (博物館運営をはじめとする公益事業)

[2024年4月1日現在]



営業状況(2023年度)

鉄道事業

東京都区部を中心に9路線からなる地下鉄ネットワークを保有し、東京の都市機能を輸送面から支える役割を果たしています。長年にわたって蓄積したノウハウをベースに、安全で安定した高頻度な運行を実現しています。また、新型車両の導入等、最先端の技術を積極的に取り入れることで、国際都市・東京を支える交通インフラとして常に進化しています。

営業路線

	銀座線 (浅草～渋谷間) 14.2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	
	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 (北綾瀬～代々木上原間) 24.0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	

●営業キロ 195.0キロ (2024年3月31日現在)
●駅数 180駅(うち地上駅21駅) ●車両数 2,724両
●輸送人員数 1日平均652万人(2023年度)

都市・生活創造事業

鉄道事業とのシナジー効果の発揮を基本に、当社所有地や駅構内スペースの有効活用を中心とした事業を展開しています。

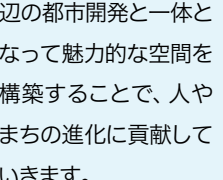
【流通事業】

駅を利用されるお客様が便利で気軽に立ち寄れる、駅直結の「Esola池袋」や駅構内の「Echika」「Echika fit」「Metro pia」といった、様々な商業施設を展開しています。また、駅構内にはコンビニ型売店「LAWSON METRO'S」をはじめ、自動販売機、コインロッカー、ATM、モバイルバッテリーレンタル機等を設置しています。さらに、PASMO電子マネー取扱店舗の拡大を進めているほか、PASMO機能を備えたクレジットカード「To Me CARD」の発行を行っています。



【不動産事業】

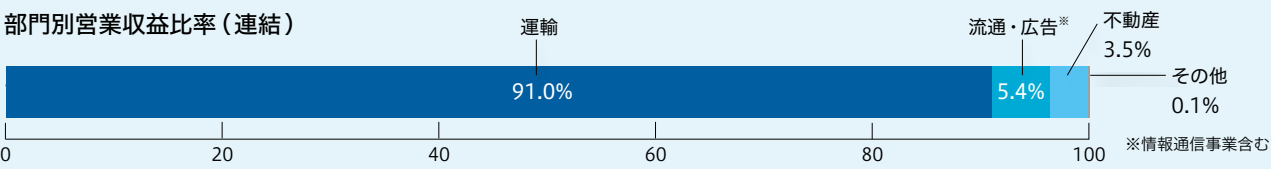
東京メトロ沿線を中心にオフィスビル、ホテル、住宅、ゴルフ練習場、レンタル収納スペースを展開しています。東京という「都市」を創造する不動産開発を強化していくとともに、駅周辺の都市開発と一体となって魅力的な空間を構築することで、人やまちの進化に貢献していきます。



【広告・情報通信事業】

車両内の「中ぶりポスター」や駅構内の「駅ばりポスター」をはじめとした紙媒体だけでなく、車両内や駅構内でのデジタルサイネージ等多様な媒体を提供し、多くのクライアントの皆様にご利用いただいています。また、全路線に敷設された光ファイバーケーブルの賃貸事業を行っています。







[編集]

東京地下鉄株式会社 経営企画本部 サステナビリティ推進部
Tokyo Metro Co., Ltd.

サステナビリティレポートへのご意見募集

「サステナビリティレポート2024」の内容や東京メトログループのサステナビリティに関する取組みについてのご意見・ご感想は、「東京メトロお客様センター」又は「東京メトロホームページ」までお寄せください。

東京メトロお客様センター（年中無休 営業時間 9:00～17:00）



TEL

0570-200-222



郵便

〒110-8614

東京メトロお客様センター

東京メトロホームページ



<https://www.tokyometro.jp/>

※ 画面最上段の「よくいただくお問い合わせ」内にある
「ご意見・ご要望に関するお問い合わせ」よりご意見
をお寄せください。



ユニバーサルデザイン(UD)の
考えに基づいた
見やすいデザインの文字を
採用しています。