【2026 年 10 月 26 日付訂正】
2026 年 4 月 28 日付の本ニュースリリースに、以下のとおり誤りがございましたので訂正いたします。
別紙 p.1「設備投資額(全事業)の推移」
【誤】26/3 期 設備投資額(新線除く)755 億円
【正】26/3 期 設備投資額(新線除く)899 億円
また、訂正に合わせてグラフの表記を変更し、グラフ上の数値を新線設備投資額を含む設備投資額の総額としました。
関係者の皆さまにご迷惑をおかけしましたことをお詫び申し上げます。

26―36　　2026年4月28日

2026年度　鉄道事業設備投資計画

～持続可能な鉄道事業の実現を目指し、総額993億円(新線建設除き 823 億円)の設備投資を実施～

東京地下鉄株式会社(本社:東京都台東区、代表取締役社長:小坂彰洋、以下「東京メトロ」)では、東京メトログループのミッションである「東京を走らせる力」のもと、東京を中心とした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、お客様の安全を第一に様々な取組みを進めています。

現中期経営計画「Run!～次代を翔けろ～」(2025～2027)に基づき、本計画の 2 年目となる 2026 年度に、鉄道事業において、安全・サービスの質的向上、新線建設、自動運転などの新技術の開発・推進の取組みに向けて総額993億円(新線建設除き 823 億円)の設備投資を実施します。

足許で労務費・資材価格の上昇、労働人口の減少、鉄道における安全・安定性の維持に対する社会的関心の高まりなどの経営環境変化が生じている中でも、中期経営計画で掲げた設備投資計画を予定通り実施することで持続可能な鉄道事業の実現を目指します。

〈2026 年度　鉄道事業設備投資計画　主な取組み〉

1. **安全対策**
   - ◆ 自然災害対策の推進(震災対策・大規模浸水対策)
   - ◆ トンネルの長寿命化(シールドトンネルの補修・補強)
   - ◆ CBTC(無線式列車制御システム)導入による遅延回復能力向上
2. **旅客サービスその他**
   - ◆ 輸送改善(大規模改良工事(南砂町)・折り返し設備整備(飯田橋駅～九段下駅間))
3. **車両更新・増備**
   - ◆ 南北線車両の 8 両化推進
4. **バリアフリー**
   - ◆ エレベーター整備
   - ◆ ホームと車両床面の段差・隙間縮小
5. **鉄道戦略**
   - ◆ 自動運転(GOA2.5(係員付き自動運転))の推進
   - ◆ CBM(状態基準保全)の推進
6. **新線建設**
   - ◆ 有楽町線・南北線の延伸

詳細は別紙のとおりです。

2027年3月期_鉄道事業設備投資計画

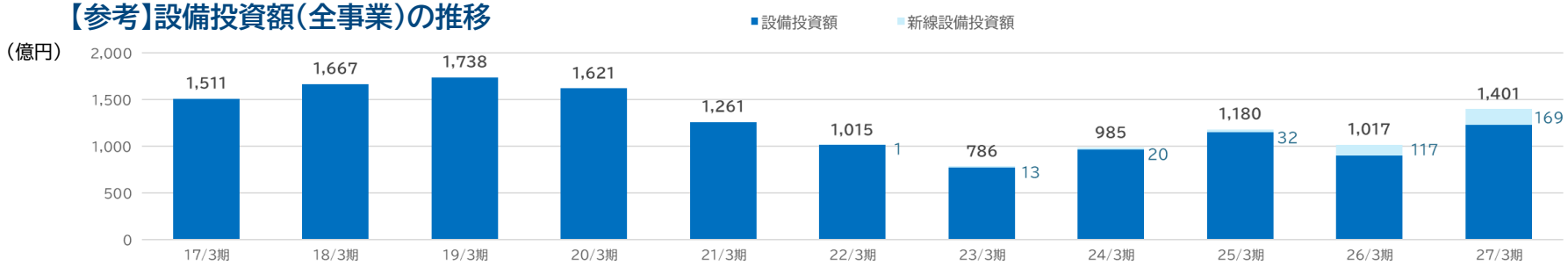
別紙

- 当社は中期経営計画の2年目となる2027年3月期に993億円(新線建設除き823億円)の鉄道事業設備投資を計画
  - 安全・サービスの質的向上を図るべく、減価償却費相当分を原資に着実に設備投資を実施するとともに、新線建設、DXや自動運転などの新技術の開発・推進に取り組む
  - 足許で厳しい環境変化が生じている中でも、中期経営計画(2025~2027)で掲げた設備投資計画を予定通り実施

27/3期　鉄道事業設備投資計画

安全対策	290億円	信号設備更新(CBTC)、車両の大規模改修、駅改装、変電所・電気室改良等
車両更新・増備	1億円	南北線8両編成化
バリアフリー	48億円	ホームドア更新、エスカレーター・エレベーター更新等
鉄道戦略	87億円	LED化、自動運転等
旅客サービスその他	395億円	東西線輸送改善、空調設備更新等
小計	823億円	
新線建設	169億円	有楽町線・南北線延伸
合計	993億円	

【参考】設備投資額(全事業)の推移



※グループ子会社による維持更新投資及びCVCをはじめ、成長に向けた出資等を除く

各路線における鉄道事業の取組み

別紙

- 安全で快適な鉄道サービスを提供するため、中期経営計画で掲げた施策等を各路線で着実に実施

下線部は2026年度に供用開始等を迎える施策

【丸ノ内線】
・CBTC化(導入済み)※1
・**増発(2026年度)**
・GOA2.5※2

【千代田線】
・**電気CBM　転てつ機モニタ整備(2026年度)** ※3
・シールドトンネル補修・補強

【半蔵門線】
・新造車両18000系(導入済み)
・CBTC化※1

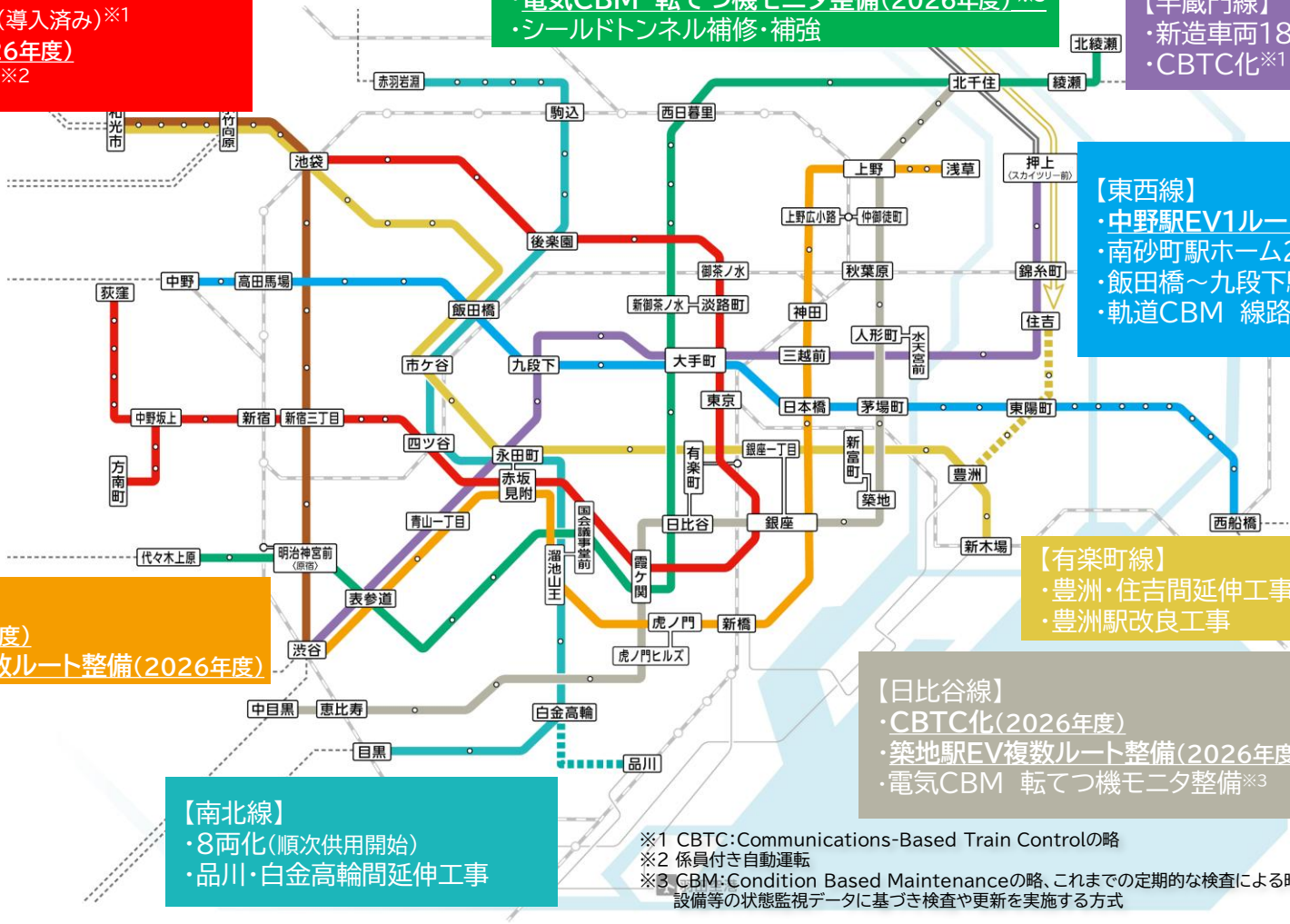
【東西線】
・**中野駅EV1ルート整備(2026年度)**
・南砂町駅ホーム2面3線化
・飯田橋～九段下駅間折返し設備整備
・軌道CBM　線路設備モニタリング

【有楽町線】
・豊洲・住吉間延伸工事
・豊洲駅改良工事

【日比谷線】
・**CBTC化(2026年度)**
・**築地駅EV複数ルート整備(2026年度)**
・電気CBM　転てつ機モニタ整備※3

【銀座線】
・**増発(2026年度)**
・**浅草駅EV複数ルート整備(2026年度)**

【南北線】
・8両化(順次供用開始)
・品川・白金高輪間延伸工事



※1 CBTC:Communications-Based Train Controlの略
※2 係員付き自動運転
※3 CBM:Condition Based Maintenanceの略、これまでの定期的な検査による時間基準保全(TBM)に対し、設備等の状態監視データに基づき検査や更新を実施する方式

鉄道事業（安全対策）

別紙

- 激甚化する自然災害（震災・大規模浸水）への対策を進めるとともに、高い遅延回復効果を発揮できるCBTCシステムの導入等を推進

自然災害対策の推進



■震災対策

・震災発生後の復旧性向上を目的とした、開削トンネルRC中柱等の耐震補強の推進

・2026年度は大手町駅、永田町駅、霞ケ関駅及び飯田橋駅の工事を推進

■大規模浸水対策

・関係する他社局とも連携しながら、浸水被害の防止・軽減による早期の復旧を目的とした、駅出入口、坑口（トンネルの出入口部分）、地上駅、変電所等の浸水対策の推進

（2036年度　自社施設完了予定）

・2026年度は志茂駅及び王子神谷駅の工事が完了予定





トンネルの長寿命化

■シールドトンネルの補修・補強

・千代田線北千住駅～町屋駅間における隅田川シールドトンネルの長寿命化を目的とした補修及び補強の推進

・2026年度は上記の一部区間でトンネル補強・補修が完了予定

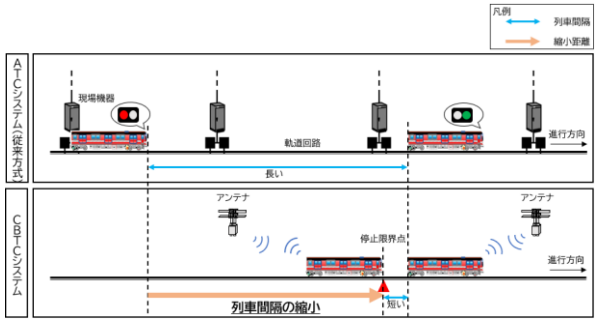
CBTC導入による遅延回復能力向上

■CBTC（無線式列車制御システム）導入

・ 無線技術を活用した列車制御により、列車間隔を詰めることが可能となり高い遅延回復効果を発揮できるCBTCシステムの導入を推進

・ 2024年12月に丸ノ内線全線で導入・供用を開始し、朝ラッシュ時間帯の定時運行性向上が確認できたため、2026年度に日比谷線、2028年度には半蔵門線へ導入完了予定

・さらに、相互直通する他鉄道事業者と連携してCBTCシステムの仕様共通化を推進



▲CBTCシステムの概要

※CBTC：Communications-Based Train Controlの略

鉄道事業（旅客サービスその他、車両更新・増備）

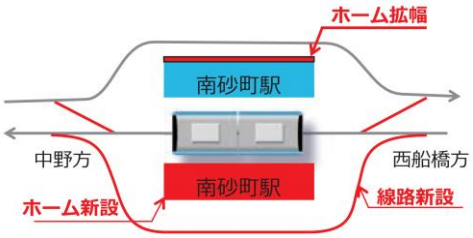
別紙

- 東西線において、列車の遅延防止・混雑緩和のため、南砂町駅の大規模改良工事や、飯田橋駅～九段下駅間の折返し設備整備を推進するほか、南北線において、より快適に安心してご利用いただくため、当社車両の8両編成化を推進

輸送改善（混雑緩和・遅延対策）

■大規模改良工事（南砂町駅）

・東西線の混雑緩和に向け、ホームの2面3線化により交互発着可能な遅延吸収機能を備えた駅とするほか、バリアフリー設備の整備を推進
・2026年度は新設トンネル築造及び軌道敷設を実施予定

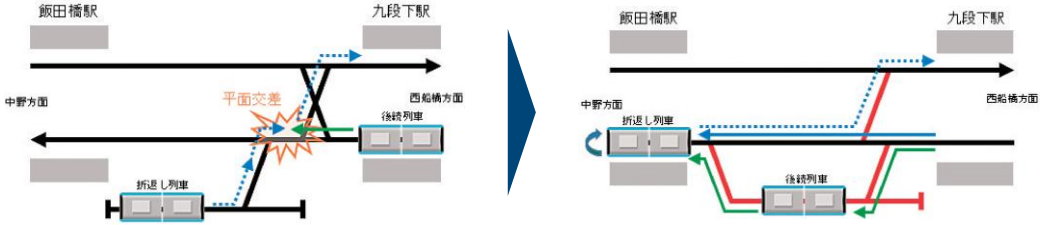


▲南砂町駅改良工事の整備計画

■折返し設備整備（飯田橋駅～九段下駅間）

・折返し設備を整備し、平面交差を解消することで、折返し列車と後続列車の同時運行が可能となり、増発することで東西線の混雑緩和を実現
・2026年度は軌道敷設及び道路復旧を実施予定

【現状】　【計画】



■南北線車両の8両化推進

・南北線9000系車両の大規模改修に合わせ、2025～2027年度の間に新たに6編成を8両化（累計7編成導入完了予定）
・2026年度は上記のうち、1編成を8両化予定（累計5編成導入完了予定）



■（参考）銀座線・丸ノ内線の増発

（2026年度）
・銀座線：平日朝・タラッシュ時及び平日・土休日の日中時間帯の増発
・丸ノ内線：平日・土休日の日中時間帯の増発

■（参考）混雑見える化に向けた各種取組み

・東京メトロmy!アプリで全路線の混雑状況を配信するとともに、混雑の偏りが大きい駅や混雑度が高い駅では、新設したディスプレイで複数列車の混雑状況を号車ごとにリアルタイムで配信し、分散乗車・混雑平準化を推進

鉄道事業（バリアフリー）

別紙

- すべてのお客様が鉄道を安心してご利用いただけるよう駅や車両のさらなるバリアフリー化のため、エレベーター整備、駅のホーム段差・隙間縮小等を促進
- ホームドアについては、2025年度に全駅（9路線180駅）※1で設置完了

バリアフリー化の促進



■エレベーター整備

EV1ルート整備完了：2030年度目標

〈EV1ルート整備〉
2026年度：中野駅供用開始予定

〈複数ルート整備〉
（2026年度）
・浅草駅※2供用開始予定
・築地駅供用開始予定
・小竹向原駅：設置の実現に向けて検討を推進

副都心線池袋駅
2024年度供用開始



■ホームと車両床面の段差・隙間縮小

2027年度
全駅整備完了予定※1

各列車の車いすスペース・フリースペースの
ある車両扉の乗降口に設置



〈2026年度整備予定〉
・有楽町線全駅完了予定
・半蔵門線全駅完了予定
・南北線一部駅整備予定
・副都心線全駅完了予定

■（参考）ホームドア整備

2025年度
全駅設置完了※1



■（参考）shikAI

（視覚障がい者向けナビゲーションシステム）

＜shikAI整備＞
利用者の多い駅に拡充予定
（高田馬場駅、三越前駅及び茅場町駅）



※1 大規模改良工事実施中の南砂町駅を除く
※2 東京都交通局との乗換ルート兼用

鉄道事業（鉄道戦略）

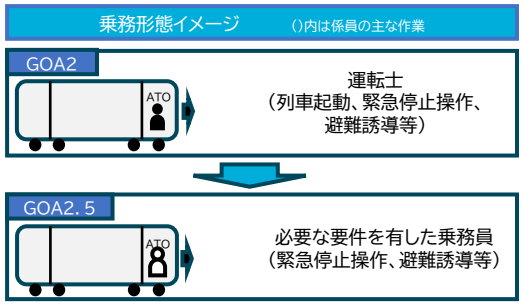
別紙

- 新技術の導入により、安全の確保を前提に輸送システムの変革を推進
- さらなる安全、安定性向上のため、定められた技術基準に基づく、駅設備、車両や線路、トンネル、信号や電気設備等の計画的な点検・保守による維持管理はもとより、保全業務の最適化を図るべく、CBMを推進

自動運転

- 丸ノ内線において、GOA2.5（係員付き自動運転）の夜間走行試験を実施中であり、2027年度下期での一部導入を目指す。
- なお、ワンマン運転（GOA2相当）は、既に9路線のうち4路線（丸ノ内線、有楽町線、南北線及び副都心線）においては全線で実施しており、今後も安全の確保を前提に、2031年度までに銀座線、日比谷線、千代田線※1への導入を目指していく。





CBM※2の推進

- 鉄道設備の各分野において、CBM（状態基準保全）を開発・導入することで、メンテナンスの最適化（作業の効率化・検査周期の最適化）を推進

（軌道CBM）

- 2024年度に千代田線で導入した営業車両を用いた線路設備モニタリングシステムを他路線へ拡大しており、2026年度は東西線への導入に向けて推進

（電気CBM）

- 転てつ機の状態を常時監視し、不具合の予兆を検出するシステムを導入予定





※1 北綾瀬駅～綾瀬駅間を運転する3両編成列車は既にワンマン運転を導入済
※2 CBM：Condition Based Maintenanceの略、これまでの定期的な検査による時間基準保全（TBM）に対し、設備等の状態監視データに基づき検査や更新を実施する方式

旅客運輸収入の拡大に向けた需要喚起策

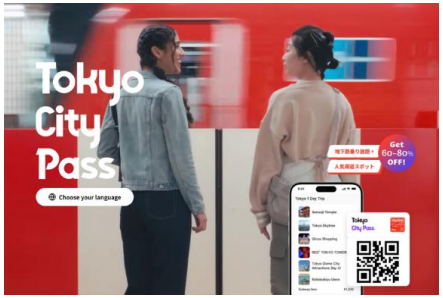
別紙

- 旅客運輸収入、特に定期外収入の更なる拡大に向けて、企画乗車券の販売強化・新商品開発を推進

企画乗車券の販売強化、インバウンド旅行者向け新商品の開発

- 交通・観光プラットフォーム事業会社であるリンクティビティ株式会社と資本業務提携を実施（2024年4月）。400社以上の海外旅行会社とのネットワークを活用し、旅行者向け商品 Tokyo Subway Ticket※1の販売を強化
- 東京の主要な観光スポット※2や魅力的な体験（浅草寺でお香をあげる等）を凝縮したチケットとTokyo Subway Ticketとのセット商品Tokyo City Pass※3を発売（2025年3月）





クレカ乗車（後払い乗車サービス）・ QR企画券

- 東京メトロ全線でのクレジットカード※4のタッチ決済による後払い乗車サービス及び当社を含む関東の鉄道事業者11社局での同サービスの相互利用を開始（2026年3月25日）
- QR企画券について、東京メトロ線全線有効の24時間券に加え、Tokyo Subway Ticket及び東京メトロ・都営地下鉄共通1日乗車券を対象券種に追加（2026年3月25日）
- QR企画券の特性を活かし、BtoC向けの新商品開発やBtoB向けのプロモーション企画を実施



※1 東京をご旅行で訪れるお客様がご購入いただける東京メトロ線全線及び都営地下鉄線全線が使用開始から24/48/72時間に限り乗り降り自由な乗車券
※2 東京スカイツリー®、東京タワー、チームラボプラネッツTOKYO DMM.com等。主要な観光スポットは選択制
※3 1日券：4,100円、2日券：4,900円、3日券：5,900円 （選択するスポットによっては加算料金あり）
※4 タッチ決済対応のカード（クレジット・デビット・プリペイドも含む。）が対象。さらに、後払い乗車サービスでは同カードが設定されたスマートフォン等も対象となる。

有楽町線・南北線の延伸

別紙

- 有楽町線・南北線の延伸は、2030年代半ばの開業目標に向け、着実に建設を進める。
- 2024年11月に両線着工済であり、2026年度中にシールド工事発注を予定。
- 2025年3月に東武鉄道と締結した基本合意に基づき、有楽町線延伸部と東武スカイツリーライン・伊勢崎線・日光線との相互直通運転に向けた取組み※1を推進する。

延伸の概要

	有楽町線（豊洲・住吉間）	南北線（品川・白金高輪間）
概要	• 建設キロ：4.8km • 開業目標：2030年代半ば	• 建設キロ：2.5km • 開業目標：2030年代半ば
整備効果	• 臨海部および都心部の観光拠点とのアクセスの向上やまちづくり面での寄与 • 東西線、日比谷線、千代田線の混雑緩和へ寄与	• 品川駅※2での複数の他路線接続 • 品川駅や羽田空港へのアクセス向上等へ寄与
人員予測	• 輸送人員 30.3万人/日 （需要定着年次41/3期）	• 輸送人員 15.4万人/日 （需要定着年次41/3期）



建設費・資金のスキーム※3

建設費	4,000億円 （有楽町線延伸：2,690億円　南北線延伸：1,310億円）	
資金	地下鉄補助 2,376億円	都市鉄道融資 1,624億円

【地下鉄補助】国及び自治体から交付される補助金であり、返済不要。なお、補助金分は圧縮記帳されるため償却対象資産にならない。
【都市鉄道融資】23/3期に全額借入。借入分は「新線建設推進資金信託」として管理し、事業の進捗に応じて取り崩していく。
- 返済期限：40年
- 据置期間：13年
- 返済方法：元金均等返済
- 利率：固定1.5%

※1 住吉・押上間は半蔵門線と線路共用　※2 新駅の名称は仮称
※3 両路線の延伸部は、地下鉄補助及び鉄道・運輸機構による都市鉄道融資（財政融資資金）により建設。
27/3期以降、国の地下鉄補助は当年度一括交付から複数年度交付へ変更された。交付時期の後ろ倒しによる各年度の支払い資金については、当面、23/3期に全額借入した都市鉄道融資を活用することで必要額を確保していく。