

現行運賃制度における 当社の課題認識と要望について



2022年3月2日
東京地下鉄株式会社

東京メトロは首都圏鉄道ネットワークの要として、日々のお客様の移動を支えるとともに、首都機能維持の役割を果たすため、今後とも安全・サービス水準を持続的に維持・向上させていきたい。

【当社の課題認識と要望】

課題1 テレワークの定着等の社会・行動変容が生じているなか、自然災害対策、セキュリティ確保、ホームドア・エレベーター設備整備、訪日外国人への対応など、社会的要請とともに大都市東京の高度化する多様なお客様ニーズに応えるべく、良質な輸送サービスを柔軟かつ迅速に提供していきたいと考えている。

しかしながら、現状、これら施策が適切なコストとして十分に反映できていない。

→ 事業者のインセンティブを削がないような運賃制度

課題2 新たな感染症への対応、突発的な大規模災害発生、急激な物価上昇(電気料金の急騰)等にも対応できる、安定的な経営基盤を保持する必要がある。

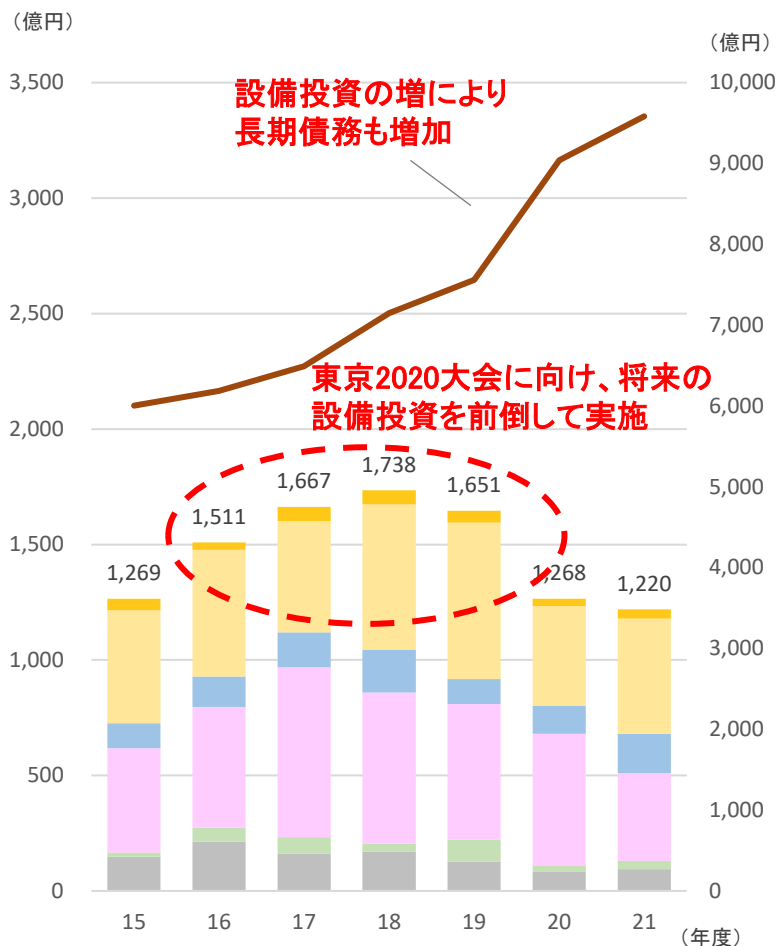
→ 不測の事態があっても、首都東京の重要なインフラとして、持続的なサービスの提供を可能とする運賃制度

課題3 その他今後の検討にあたっての課題

→ 一律でない、ケースに応じたより柔軟な運賃・料金制度

これまで、首都東京の都市機能を守るための自然災害対策、お客様に安心してご利用いただくためのホームドア整備、誰もがより便利にご利用いただくためのバリアフリー設備整備等について、キャッシュフローを超える積極的な設備投資を行ってきた結果、長期債務も増加。

設備投資額【左軸】と 長期債務残高【右軸】



設備投資の内容

項目	施策例
自然災害対策 (都市機能を災害から守る)	<ul style="list-style-type: none"> ・震災対策 ・大規模浸水対策
安全対策 (安心してご利用いただく)	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームドア整備 (整備率 83%) ・セキュリティ強化 (駅構内、車内セキュリティカメラ設置等)
輸送改善 (通勤混雑のストレスなく)	<ul style="list-style-type: none"> ・東西線輸送改善(南砂町駅等) ・千代田線輸送改善(北綾瀬駅10両化) ・丸ノ内線輸送改善(方南町駅6両化)
旅客サービス (誰もが、より便利に)	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー設備整備(エレベータ1ルート整備率 98%) ・周辺開発に伴う駅大規模改良(虎ノ門駅等) ・駅空間整備(渋谷駅、虎ノ門ヒルズ駅開業等)
関連事業	<ul style="list-style-type: none"> ・流通事業(駅構内店舗開発等) ・不動産事業(メロシティ六本木開業等)
環境対策 その他	<ul style="list-style-type: none"> ・環境対策(太陽光パネル設置等) ・その他(情報システム等)

※ 2021年度は単体予算。グループ子会社による維持更新等の設備投資を除く数値。

安心してご利用いただくための施策

車内セキュリティカメラの設置拡大

昨今、車両内における傷害事件が相次いで発生したことにより、お客様の乗車の不安が高まっており、その対策の必要性がさらに増大している。

車内セキュリティの早期強化のため、計画を前倒しして、車内セキュリティカメラの設置を早期に完了する。



首都東京のインフラとしての機能を守るための施策

大規模浸水対策

頻発している甚大な風水害の状況を踏まえ、首都東京のインフラである地下鉄の運行を確保し、都市機能を守る観点から、大規模浸水対策の重要性が高まっている。

国や東京都による各種洪水・浸水想定を踏まえ、トンネル坑口の防水ゲートの設置、換気口への新型浸水防止機の設置や出入口の完全防水化、変電所の浸水対策、駅での避難確保・浸水防止計画や荒川下流タイムラインの運用など、総合的な対策について、他社局と連携しつつ取り組んでいる。



▲防水対策前



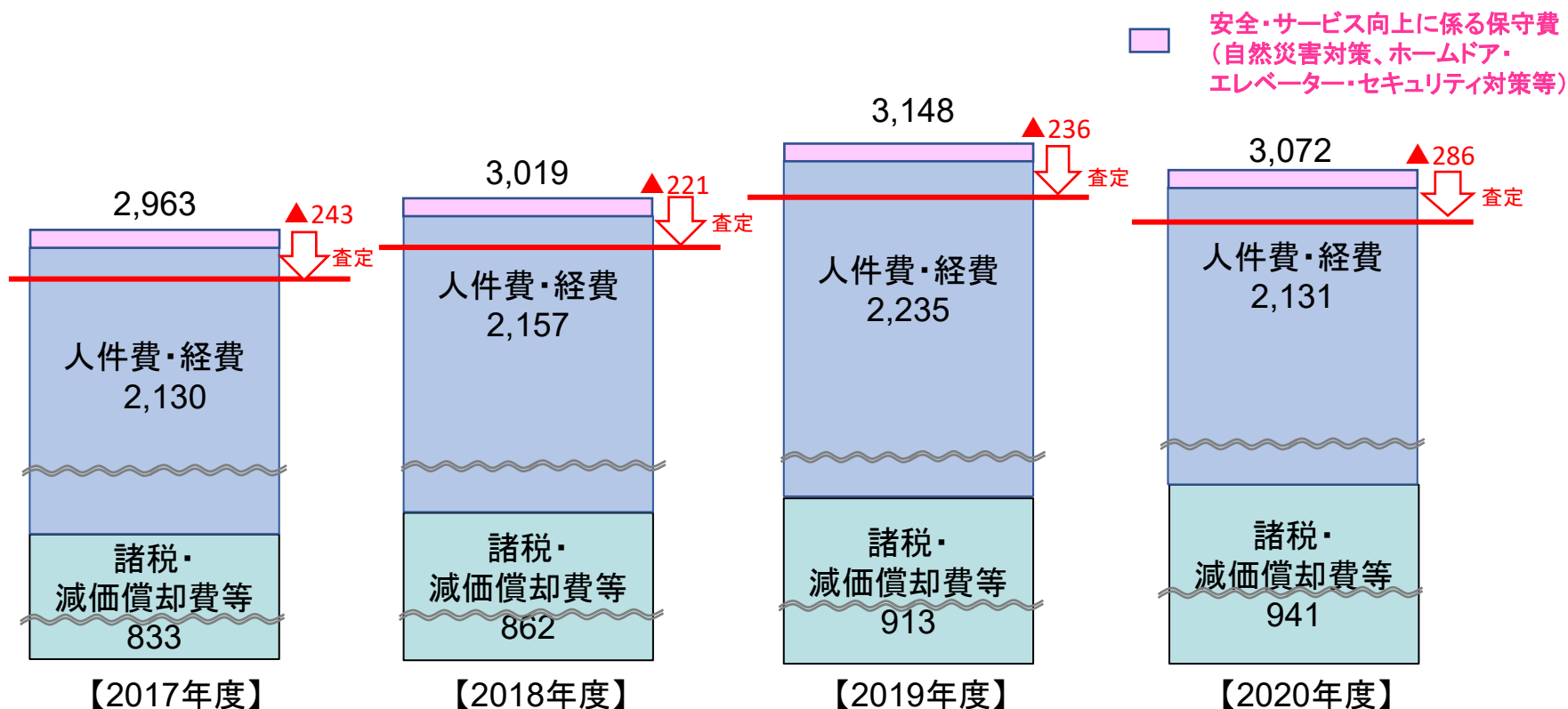
▲防水対策後

運賃の認可にあたっては、事業環境が大きく異なる地方公営地下鉄等との比較により単位当たりコストを算定し、人件費・経費が査定される仕組み。

この仕組みにおいては、社会的要請や利用者ニーズに対応すべく積極的に整備した安全・サービス向上の費用も査定されてしまうため、事業者の投資インセンティブを削ぐ形になっている。

運賃原価のベースとなる実績コストの推移

(単位: 億円)



※法人税等、事業報酬は除く