



# 中期経営計画「東京メトロプラン2024」の変更について

■中期経営計画「東京メトロプラン2024」の変更について	.....	P3
■中期経営計画の基本方針と重点戦略	.....	P4
■中期経営計画(2022～2024年度)における主な施策		
一コスト構造改革・次世代型業務変革	.....	P5
一鉄道事業の成長に向けたアクションプラン	.....	P6
一安全性・利便性の向上	.....	P7
一新線建設	.....	P8
一都市・生活創造事業の成長	.....	P9
一ESGに関する取組み	.....	P10
■設備投資計画	.....	P11
■財務・資本戦略	.....	P12
■経営目標		
一経営目標値	.....	P13
一非財務KPI	.....	P14
■東京メトログループの価値創造プロセス	.....	P16

# 中期経営計画「東京メトロプラン2024」の変更について

当社グループは、2022年4月7日に公表した「東京メトロプラン2024」に基づき、取組みを進めてきましたが、旅客運輸収入や電気料金、調達金利等、中計策定時の前提が大きく変化してきていることから、引き続き、基本方針『構造変革・新たな飛躍』に基づく各種施策に取り組みつつ、設備投資計画の見直しやポストコロナを見据えた経営目標値の上方修正を行うこととしました。

## 【グループ理念】

### 「東京を走らせる力」

私たち東京メトログループは、鉄道事業を中心とした事業展開を図ることで、首都東京の都市機能を支え、都市としての魅力と活力を引き出すとともに、優れた技術力と創造力により、安全・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。

## 【経営体系】

～安心で、持続可能な社会へ～

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

中期経営計画

事業計画

## 【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  
役職員の行動規範

サービス  
行動規範

コンプライアンス  
行動基準

□ …変更なし

□ …変更あり

- ・ 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
- ⇒変更なし

### ・ 中期経営計画

旅客運輸収入や電気料金、調達金利などの前提が  
中計策定時から大きく変化

⇒引き続き、基本方針『構造変革・新たな飛躍』に基づく  
各種施策に取り組みつつ、  
2022～2024年度の設備投資計画等  
の見直しに加え、  
経営目標値を上方修正

### ・ 事業計画

⇒引き続き、「構造変革・新たな飛躍」の取組みを着実に推進

### ・ 東京メトログループの行動規範・行動基準

⇒変更なし

環境変化を踏まえ、コスト構造改革や成長に向けた取組みを加速

現中計の設備投資を約450億円(約13%)削減の一方で、成長投資※は前中計実績比約3倍の約820億円を確保

※ 成長投資:新規不動産取得・開発(駅直結バリアフリー対象含む)、自動運転、技術開発(CBM)等

引き続き「東京メトロプラン2024」で掲げた基本方針と重点戦略に基づき、安全の確保を前提に、各種施策を積極的に推進します。

## 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に貢献

- 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

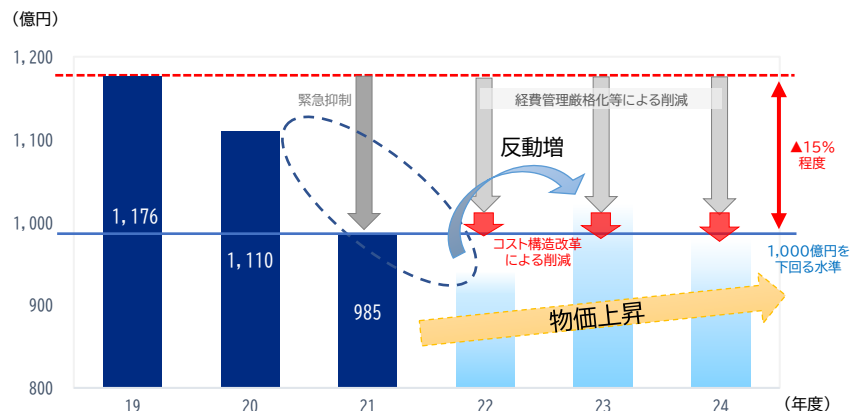
- ⑨ 脱炭素・循環型社会への貢献
- ⑩ 経営基盤の強化（人権の尊重、ダイバーシティ推進、ガバナンス強化等）

引き続き、コスト構造改革による経費抑制に向けた取組みを実施していきます。

## ▶ コスト構造改革

- 経費(鉄道)※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

【経費(鉄道)※の削減イメージ】※電気料金除く



継続的な経費抑制を実施するため、設備数の増加や老朽化に伴い増加する修繕費等の抑制に向け、以下の取組みを実施

### ■ 設備の状態等を踏まえた検査・更新周期等の見直し

- 設備の故障発生状況や性能向上に加え、状態監視データ等も踏まえた検査・更新周期等の見直し

### ■ ご利用状況等を踏まえたスペックの見直し

- ICカード普及状況を踏まえた自動改札機のIC専用機化
- 環境に配慮した駅照明・内照式看板の照度等の見直し

### ■ 相互直通他社との仕様共通化検討

- 相互直通他社との信号保安設備や車両装置等の仕様共通化

将来的に労働人口の減少が見込まれる中DX等により働き方・仕事像を変革し、効率的な事業運営の実現に向けて取り組みます。

## ▶ 次世代型業務変革

- DX等により既存の勤務形態(時間・場所)に捉われない、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・思考的な業務に従事することを目指す。
- 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を見据え、安全の確保を前提とした効率的な事業運営を図ることで、2030年度には事業運営に必要な人数が9,000人となると想定。(現行比10%減)

### ■ ホーム・改札口における駅社員配置時間の見直し

- ホームドアの設置状況や、ICカードの利用率等を踏まえ、安全の確保を前提として、遠隔対応機器も活用しながら、ホーム・改札口における駅社員の配置時間の見直しを図る。あわせて駅社員における柔軟な働き方を実現する。

### ■ 設備保全業務の見直し

- これまでの一定周期ごとの検査によるTBMに対し、軌道・土木構造物や車両、電気設備の状態監視データに基づいた新たな保全の形としてCBMを実現することで、業務の効率化を図る。

※ TBM:Time Based Maintenance  
※ CBM:Condition Based Maintenance

### ■ 自動運転(GoA2.5)に向けた取組み

- 将来的な労働人口の減少を見据え、安全・安定輸送の確保を前提として、自動運転の取組みを推進する。
- 1991年の南北線開業以来培ってきた、列車自動運転技術とワンマン運転の運行管理ノウハウをベースに、2024年度に丸ノ内線に導入予定のCBTCの技術を活かし、車掌が列車の先頭車両に乗務する自動運転(自動化レベルGoA2.5)の実現に向け、更なる機能向上を図る。
- 今後、次の自動化レベルに向けて、基礎技術開発を推進していく。



2023年度  
丸ノ内線実証試験準備開始

※ GoA2.5:自動化レベル…緊急停止操作等を行う係員付き自動運転  
乗車形態のイメージ…列車の先頭に乗務する係員【緊急停止操作、避難誘導等】  
※ CBTC:無線式列車制御システム

# 主な施策②(安全性・利便性の向上)

「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、2025年度のホームドア全線整備完了をはじめとした各種バリアフリー設備整備を促進していきます。  
 虎ノ門ヒルズ駅整備により交通結節機能の強化を図るほか、駅・まち一体となったゆとりある空間の構築を図ります。

## ▶ バリアフリー設備整備

- 「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、2025年度のホームドア全線整備完了をはじめとした各種バリアフリー設備整備を促進

### ▶ ホームドア整備



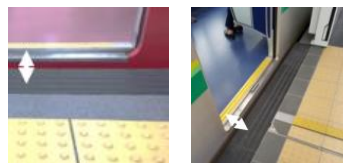
2022年度末時点の進捗状況

全路線	88%整備完了
H 日比谷線	68%整備完了
T 東西線	52%整備完了
Z 半蔵門線	79%整備完了

2025年度  
全線整備完了予定

※一部の大規模改良工事実施中の駅を除く

### ▶ ホームと車両床面の段差・隙間縮小



段差縮小後 隙間縮小後

2024年度日比谷線設置完了予定

### ▶ 車両更新



半蔵門線18000系 車両のフリースペース

2025年度導入完了予定

### ▶ エレベーター整備

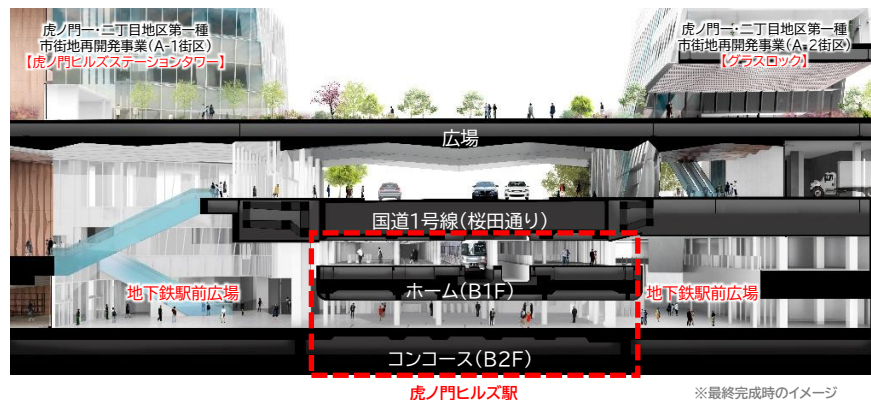


### ▶ バリアフリートイレ



## ▶ 日比谷線虎ノ門ヒルズ駅

- 「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」の実現に向けて、事業主体である独立行政法人都市再生機構から当社が設計・工事を受託し、2020年6月6日にホーム階(地下1階)の供用を開始
- 「まちと一体となった駅」の整備の一環として、2023年7月にステーションタワーと直結することにより、これまでにない広々とした地下鉄駅前広場が創出



虎ノ門ヒルズステーションタワーから見た虎ノ門ヒルズ駅

※最終完成時のイメージ

# 主な施策③(鉄道事業の成長に向けたアクションプラン)

テレワークやネットショッピングなどのオンライン活動が定着した世の中において、移動に「価値」を加えることで、お客様に選択いただける商品・おでかけスタイルを提供し、顧客体験価値の創出と、ご利用促進に取り組みます。

## ▶顧客体験価値の創出に向けたアクションプラン

オンライン活動が定着したネクストノーマルの時代において  
東京メトロに乗っておでかけしたくなるような多様な「価値」を、移動と組み合わせて提供します

### 目的地と連動した移動価値

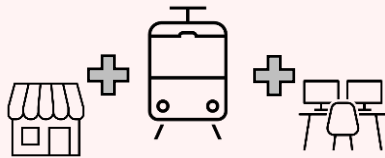
旅行・観光・ビジネスなどのおでかけで、ご乗車に加えて、目的地や施設の利用がお得になる  
→ 東京におでかけしたくなるような仕掛けづくり

#### 沿線施設との連携

企画乗車券 + 観光施設 / 体験メニュー



乗車 + 沿線商業施設、乗車 + ワークスペース  
「ものみゆさんくーぼん」、「東京まぢめぐりクーポン」等



### 他サービスと連携した移動価値

「東京メトロmy!アプリ」を介して、他の移動手段による観光予約やおでかけ情報の入手などができる  
→ 「my! 東京MaaS」を推進し、他サービスが持つ「楽しみ」を提案することで、ご乗車の機会が増えるような仕掛けづくり

#### 東京メトロmy!アプリ

他の移動手段による観光予約

- ・ 観光バス
- ・ 人力車
- ・ 水上タクシー  
(2023年3月時点)

おでかけ情報の入手

経路検索の結果画面で目的地周辺スポットのおでかけ情報を表示  
(2023年3月導入)

Let's  
ENJOY  
TOKYO

レッツエンジョイ東京が提供する情報と連携



(表示イメージ)

### 頻度に応じた移動価値

通勤・通学・日々の外出等でご利用されるお客様の、日常的なご利用がお得になる  
→ 「あと一回」「もうひと駅」乗りたくなるような仕掛けづくり

#### メトポの活用

ランク制度  
(2023年3月1日導入)



休日メトロ放題  
(2023年度中導入予定)



(イメージ)

➡これらの施策を進め、国内外のお客様の「東京の都市内観光(City Tourism)」を推進



## ▶次世代乗車システムの検討促進

- ・ キャッシュレスやゲートレスといった次世代の乗車システムによる新たなサービスの開発・検討を加速



## ▶組織体制の強化

- ・ 2023年4月より、「CX・マーケティング部」を新設し、さらなる需要創出に向けた取組みを強化

# 主な施策④(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。

経営に影響を及ぼさない十分な公的支援のもとに、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。(2023年3月末に工事施行認可申請予定)

## ▶ 新線の概要

	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設キロ:4.8km</li> <li>経由地:豊洲～東陽町～住吉</li> <li>開業目標:2030年代半ば</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設キロ:2.5km</li> <li>経由地:品川～白金高輪</li> <li>開業目標:2030年代半ば</li> </ul>
意義・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光拠点とのアクセスの向上やまちづくりの効果を期待</li> <li>東西線の混雑緩和への寄与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>品川駅で複数の他路線と接続</li> <li>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の向上等に寄与</li> </ul>
輸送人員予測	<ul style="list-style-type: none"> <li>30.3万人/日 (需要定着年次2040年度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15.4万人/日 (需要定着年次2040年度)</li> </ul>



※新駅の名称は仮称。

## ▶ 新線建設のスキーム

建設費	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

※両路線の延伸部は、地下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



不動産事業の拡大とまちづくりとの連携により、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するとともに流通事業、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。

## ▶ 不動産事業

- 地域のまちづくりに寄与し、都市創造の担い手として新たな価値を創出する計画として、大手不動産デベロッパーや周辺地権者と進めている神宮前六丁目再開発(明治神宮前駅)の開業や他鉄道会社などと進めている新宿駅西口地区開発計画(新宿駅)の推進
- 池袋二丁目用地のホテル事業としての開発や、遊休資産の有効活用として、旧研修センターや旧家族寮用地の住宅事業としての開発



▲神宮前六丁目再開発イメージ

2023年度竣工予定  
2024年春開業予定

## ▶ 流通事業

- 表参道駅など商業エリアにおいて、街の個性を活かした地域とのつながりを深める商業施設の開発
- 老朽化が進む東西線各駅の高架下施設について、駅まち一体の賑わいを創出するリニューアル工事を行徳駅から順次推進
- 駅構内のスペースを有効活用し、新たに自動販売機・コインロッカーを増設するほか、社会ニーズを捉えたモバイルバッテリースタンドなどの設置拡大



▲高架下商業施設リニューアル(行徳駅)イメージ

2023年度竣工予定  
2023年度開業予定

## ▶ 広告・情報通信事業

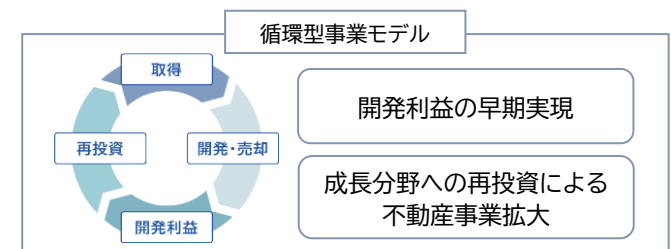
- 駅構内デジタルサイネージにおいて、LEDを使用した大型サイネージの設置を拡大するとともに、配信システムを見直し、放映の場所や時間帯を自由に設定できる柔軟な商品設計の推進
- 中ぶりやまど上などの媒体の販売期間の見直しや、貸切車両などインパクトのある新商品の導入
- 災害に強い東京メトロ光ファイバーネットワークのデータセンターなどへの賃貸営業強化



▲駅構内デジタルサイネージ(渋谷駅)

## ▶ REIT組成とアセットマネジメント事業参入に向けた準備

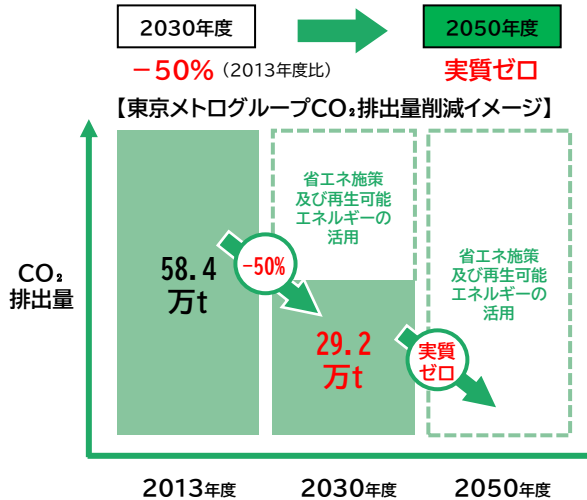
- 開発利益の早期実現や、不動産取得・開発といった成長分野への再投資による不動産事業拡大を目的に、保有不動産を流動化させ売却・取得・開発を循環させる事業モデルを構築
- この事業モデルを一体的に推進するため、アセットマネジメント事業へ参入
- 2023年4月より、アセットマネジメント事業の参入に向けた組織体制を強化し、外部専門家とともに、検討を深度化



脱炭素・循環型社会への貢献や人権の尊重、ダイバーシティの推進等、ESGの取組みを推進することで、経営基盤の強化を図るとともに、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

## 脱炭素・循環型社会への貢献

### 省エネ・再エネ施策の推進



- 長期環境目標「メトロCO<sub>2</sub>ゼロ チャレンジ 2050」における2030年度CO<sub>2</sub>排出削減目標の引き上げを実施(2013年度比-30%⇒-50%)
- 目標達成に向け、本社ビル・総合研修訓練センターで使用する電力のCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロや新型車両の導入、再エネ電力等の調達等を推進



▲半蔵門線18000系の導入



▲丸ノ内線四ツ谷駅の太陽光パネル

## 経営基盤の強化

### 人権方針の策定

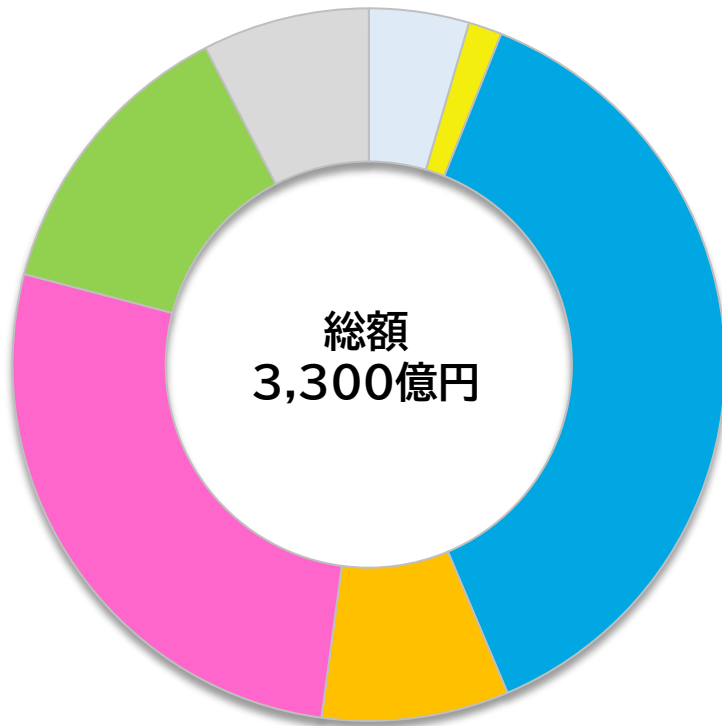
- 国連「ビジネスと人権に関する指導原則」に基づき、取引先や社員をはじめ、すべてのステークホルダーの人権を尊重した事業運営を行うコミットメントとして、東京メトログループ人権方針を策定(2023年3月)
- 方針策定に合わせ、優先して取り組むべき人権課題を特定
- 策定にあたり、人権に関する有識者とのダイアログを実施し、いただいた意見を同方針に反映(2023年1月)  
【ダイアログをお願いした有識者(五十音順)】
  - ・国連開発計画ビジネスと人権 リエゾンオフィサー/弁護士 佐藤 暁子氏
  - ・LRQA サステナビリティ株式会社 代表取締役 富田 秀実氏
- 今後、同方針に基づき、人権デュー・ディリジェンスや各種研修等を実施し、サステナビリティ経営を推進



▲有識者と当社役員・社員による人権ダイアログ

2022～2024年度の3か年について、3,300億円の設備投資を計画しています。

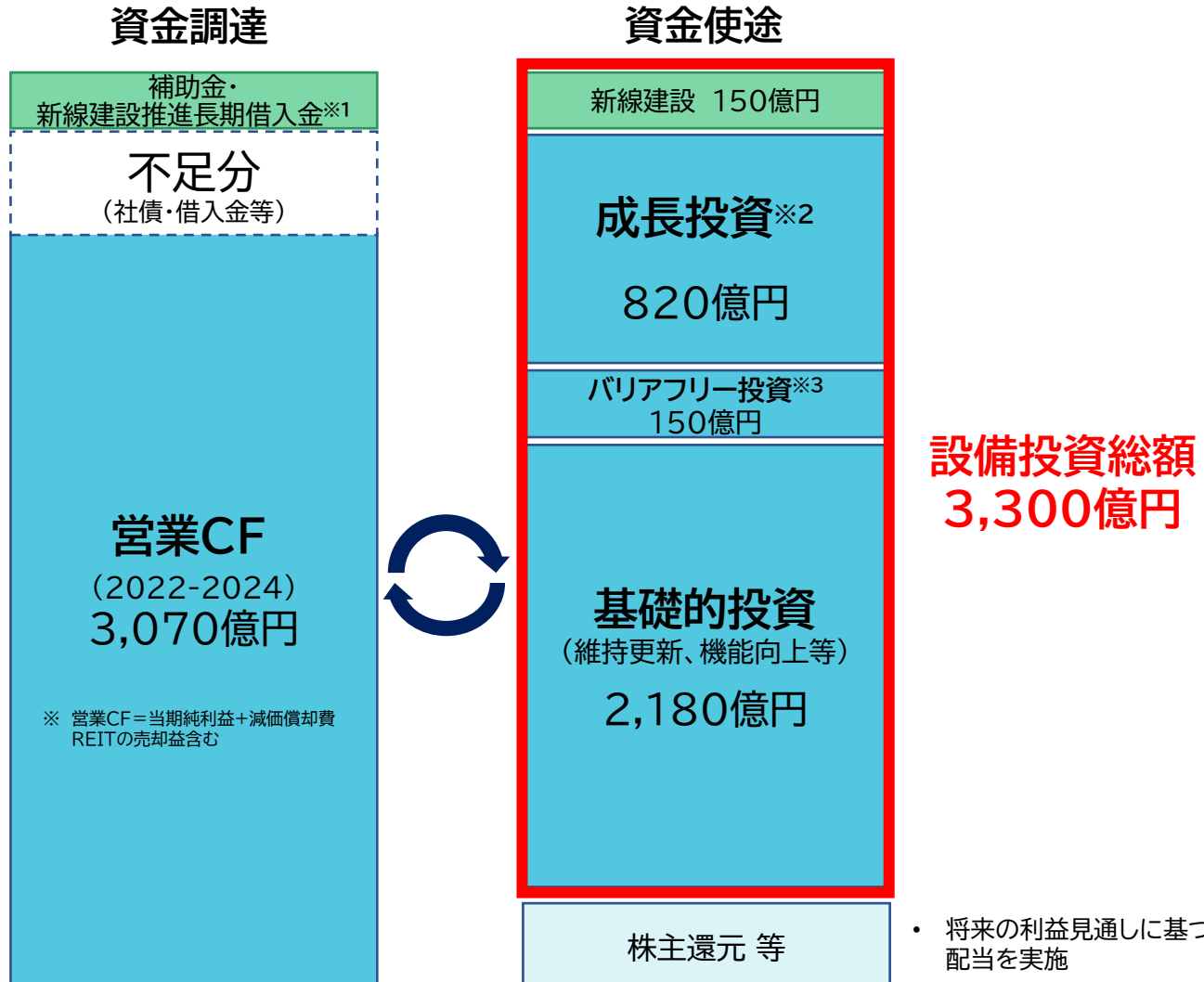
## 3か年設備投資計画



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
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
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
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

※ グループ子会社による維持更新等の設備投資は除く

今後、配当や成長投資の原資となるフリーキャッシュフローの創出を目指し、少なくとも2024年度以降はフリーキャッシュフローの黒字化を目指してまいります。



※1 鉄道・運輸機構による都市鉄道融資(財政融資資金)  
 ※2 新規不動産取得・開発(駅直結バリアフリー対象含む)、自動運転、技術開発(CBM)等  
 ※3 鉄道駅バリアフリー料金を活用し整備

# 経営目標値

財務指標については、以下の水準を目標として設定し、回復・成長に向けて取り組んでまいります。  
非財務指標については、引き続き、環境・社会課題への当社の取組みを定量的に示すことにより、サステナビリティ経営ビジョンの実現を目指します。

## 財務指標

指標	当初目標(2022.4.7公表)	修正目標(2023.3.24公表)	考え方
3か年連結EBITDA総額 営業利益+減価償却費の3か年総額	2022~2024年度目標 <b>3,400億円</b>	2022~2024年度目標 <b>3,600億円</b>	「連結EBITDA」を指標として設定し、キャッシュ創出力の向上を目指します。
連結純有利子負債/EBITDA倍率 (債務残高-現金同等物)/(営業利益+減価償却費)	2024年度末目標 <b>※新線除く 7.7倍</b>	2024年度末目標 <b>(※新線除く 6.3倍)</b>	本業から得られるキャッシュと負債のバランスを示す「連結純有利子負債/EBITDA倍率」を指標として設定し、財務健全性の向上を目指します。
連結ROA 営業利益/((期首総資産+期末総資産)/2)	2024年度末目標 <b>※新線除く 3.0%</b>	2024年度末目標 <b>(※新線除く 3.5%)</b>	総資産から得られる利益の割合を示す「連結ROA」を指標として設定し、資産効率性の向上を目指します。

※ 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)および新線建設費を含めた数値とした。

## 非財務指標

指標	当初目標(2022.4.7公表)	修正目標(2023.3.24公表)	考え方
鉄道運転事故件数 <sup>注1</sup>	2022~2024年度目標 <b>毎年0件</b>	2022~2024年度目標 <b>毎年0件</b>	安全を最優先とし、過去の事故を決して繰り返さず、たゆみなき「安全」の追求により、すべてのお客様に「安心」を提供します。
鉄道駅バリアフリー化率 <sup>注2</sup> (ホームドア・エレベーター1ルート・バリアフリートイレ)	2024年度末目標 <b>93%</b>	2024年度末目標 <b>92%</b>	バリアフリー設備整備により、すべ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。
CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>注3</sup>	2024年度目標 <b>46.7万t-CO<sub>2</sub>以下</b> (2013年度比20%減)	2024年度目標 <b>45.5万t-CO<sub>2</sub>以下</b> (2013年度比22%減)	多くのエネルギーを使用して事業活動を展開する企業として、2050年カーボンニュートラルに向け、CO <sub>2</sub> 排出量の削減を目指します。

注1 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

注2 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すべて完了した駅数の割合

注3 当社グループ全事業におけるCO<sub>2</sub>排出量

マテリアリティごとに2030年を目標とするKPIを設定し、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着実に推進してまいります。

提供価値	マテリアリティ	取組の方向性	KPI	2024年度目標値(中計)	2030年度目標値	
<b>Theme1</b> 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 <sup>※1</sup> (自社起因外を除く)	0件	ゼロを目指す	
			インシデント件数 <sup>※2</sup>	0件	ゼロを目指す	
		安定性の向上	定時運行率 <sup>※3</sup>	98%	98%	
	②強靱で安心な 交通インフラの構築	社会インフラの強靱化 (自然災害対策)	浸水対策整備率	60%	75%	
<b>Theme2</b> 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	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 <sup>※4</sup> (ホームドア・EV1ルート・バリアフリートイレ)	92%	100%	
		メトポ	メトポ会員数	100万人	150万人	
		新たな乗車 サービスの 普及	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	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	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	
<b>Theme3</b> 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	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	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	25万人	40万人

※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すべて完了した駅数の割合

# 非財務KPI②

提供価値	マテリアリティ	取組の方向性	KPI	2024年度目標値(中計)	2030年度目標値
Theme4 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	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	環境基本方針に 基づく取組の継続的な実施	環境基本方針に 基づく取組の継続的な実施
	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	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
Theme5 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	年間25名	実績を報告 ※目標値について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	年間40名 (2023年度から毎年度)	実績を報告 ※目標値について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	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	7.4%	10%以上
			女性管理職比率	前年度比増	10%以上
			女性採用比率	30%	35%
			障がい者雇用率	法定雇用率以上	法定雇用率以上
			育児休職取得率	男女ともに100% (2022年度下期以降)	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)	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	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	実績を報告 <sup>※5</sup>	実績を報告 <sup>※5</sup>	
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	人権方針に基づく取組の 継続的な実施	人権方針に基づく取組の 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	継続して0件	継続して0件	

※5 調査実施後、目標設定

## 価値創造プロセス

## 東京メトログループの価値創造プロセス

新型コロナウイルス感染症の感染拡大や激化する自然災害など当社グループを取り巻く環境が大きく変化する中、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。

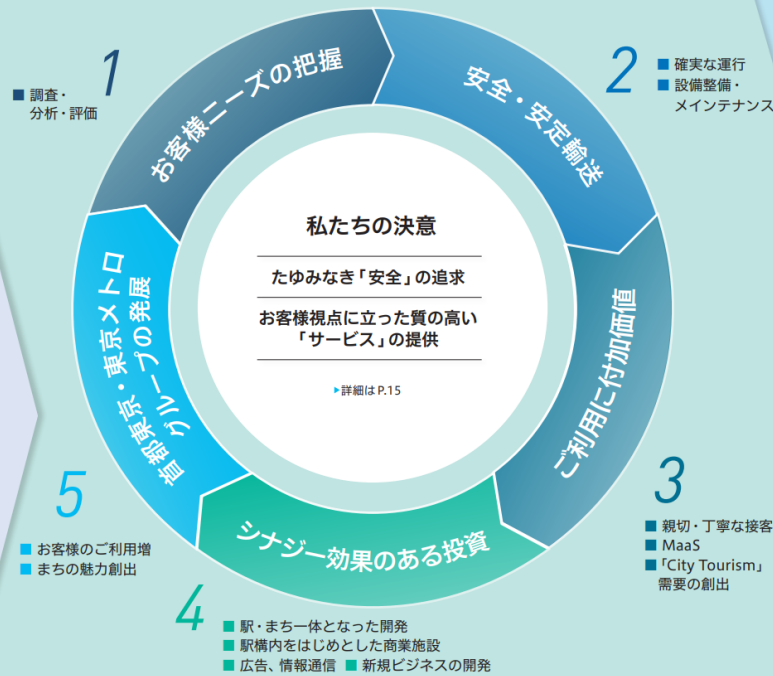
安心で、持続可能な社会へ



### 価値創造の源泉

<b>自然資本</b>	<b>強み</b>
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	大都市東京に位置する事業エリア
<b>製造資本</b>	
首都東京の都市機能を支える稠密な鉄道ネットワーク 路線距離 <b>195.0キロ</b> (直通運転を含め550.8キロ) 駅数 <b>180駅</b>	首都圏鉄道ネットワークの中核
<b>社会・関係資本</b>	
幅広い顧客基盤 1日平均輸送人員 <b>522万人</b> ※	都市機能を支える社員の使命感・技術力
<b>知的資本</b>	
東洋初の地下鉄として蓄積した豊富なノウハウ・データ <b>1927年開業</b>	都市機能を支える社員の使命感・技術力
<b>人的資本</b>	
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 <b>11,794名</b> ※	都市機能を支える社員の使命感・技術力
<b>財務資本</b>	
持続可能な成長を支える財務基盤 自己資本比率 <b>34.1%</b> ※	

### 価値を生み出すビジネスモデル



### 提供価値

グループ理念の実現  
東京を走らせる力

### サステナビリティ重要課題

<b>鉄道</b>	<b>Theme 1</b> 地下鉄を安全に、そしてつよく	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
<b>ひと</b>	<b>Theme 2</b> 一人ひとりの毎日を活き活きと	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
<b>まち</b>	<b>Theme 3</b> 東京に多様な魅力と価値を	⑤ 都市・地域の魅力度向上
<b>地球</b>	<b>Theme 4</b> 地球にやさしいメトロに	⑥ 脱炭素・循環型社会の実現 ⑦ 海外への展開・支援
<b>経営基盤</b>	<b>Theme 5</b> 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 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



※ 1日平均輸送人員は2021年度実績、グループ従業員数及び自己資本比率は2021年度末時点実績





注意事項

ここに掲載されている情報のうち、過去の実績以外のものは将来の見通しであり、これらは現在入手可能な情報から得られた当社の判断に基づいています。従って、実際の業績はこれらと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。

発行:東京地下鉄株式会社 〒110-8614 東京都台東区東上野3-19-6 <https://www.tokyometro.jp/index.html>



見やすく読みまちがえにくい  
ユニバーサルデザインフォント  
を採用しています。