

団体名	東京臨海高速鉄道株式会社				
代表者	代表取締役社長 齋藤 真人			所管局	都市整備局
所在地	東京都江東区青海1-2-1			電話番号	03-3527-6760
基本財産 /資本金等	124,279百万円	都出資等割合 /都持株比率	91.3%	設立 年月日	平成3年3月12日
設立 目的	東京圏鉄道ネットワークの充実を図るとともに、臨海副都心の開発を促進し、既成市街地と臨海副都心とを結ぶ大量の輸送需要に 応えるため、旧京葉貨物線を有効活用することにより、臨海副都心、大井町、大崎に至る鉄道事業を行うことを目的とする。				
主 な 事 業	(1) 鉄道事業法に基づく第一種鉄道事業 (2) 上記に付帯する事業				
組 織	年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	対前年度比
	常勤役員数	4人	4人	4人	100.0%
	常勤職員数	322人	331人	311人	94.0%
	都派遣職員数	18人	18人	17人	94.4%
	都退職者数	3人	2人	1人	50.0%

区 分		令和2年度	令和3年度	令和4年度	対前年度 差引増減額	対前年度比 (%)	主な増減理由
損 益 計 算 書	営業利益(損失)	2,791,653	1,347,934	1,196,711	2,544,645	-	(営業収益) 乗車人員の増加のため (営業費用) 減価償却費の減のため (営業外費用) 借入金等の残高の減少による支払利息の減少等による減のため
	営業収益	11,694,952	13,092,523	15,347,974	2,255,451	117.2%	
	営業費用	14,486,605	14,440,457	14,151,263	289,194	98.0%	
	売上原価	6,107,854	6,212,342	6,253,647	41,305	100.7%	
	販売費・一般管理費	8,378,751	8,228,115	7,897,616	330,499	96.0%	
	営業外利益(損失)	837,267	676,189	489,135	187,054	-	
	営業外収益	10,365	14,125	9,411	4,714	66.6%	
	営業外費用	847,633	690,315	498,546	191,769	72.2%	
	経常利益(損失)	3,628,921	2,024,123	707,576	2,731,699	-	
	特別利益(損失)	106,281	16,370	10,909	5,461	66.6%	
税引前当期純利益	3,522,639	2,007,753	718,485	2,726,238	-		
法人税等	469,750	4,210	75,172	79,382	-		
当期純利益	3,992,389	2,011,963	793,657	2,805,620	-		
貸 借 対 照 表	資産合計	205,877,082	202,321,685	194,296,671	8,025,014	96.0%	(流動資産) 有価証券や普通預金の減のため (固定資産) 減価償却が進んだこと等による減のため (固定負債) 鉄道・運輸機構長期未払金等の返済による減のため
	流動資産	11,562,676	14,790,914	12,211,982	2,578,932	82.6%	
	固定資産	194,314,406	187,530,770	182,084,689	5,446,081	97.1%	
	負債合計	118,577,833	117,120,192	108,301,520	8,818,672	92.5%	
	流動負債	13,426,122	13,453,471	17,392,119	3,938,648	129.3%	
	固定負債	105,151,711	103,666,721	90,909,401	12,757,320	87.7%	
	純資産合計	87,299,248	85,201,493	85,995,150	793,657	100.9%	
うち資本金	124,279,000	124,279,000	124,279,000	0	100.0%		
うち繰越利益剰余金	36,979,752	39,077,507	38,283,850	793,657	-		

戦略1 公共インフラの担い手としての安定的な事業運営

<p>3年後 (2023年度)の 到達目標</p>	<p>収益の確保と徹底的な事業精査等による経費の節減を通じた経常黒字の確保</p> <p>安全・安定輸送のため最大限の補助金確保等による既存施設の維持更新、大規模設備投資の計画的実施</p> <p>ホームドア3駅及び車両1編成等</p> <p>鉄道施設の譲渡代金等の約定返済を着実に実施(2023年末時点で残高728億円まで減少)</p>	<p>実績 (2022年度末時点)及 び要因分析</p>	<p>2022年度決算では経常黒字(707百万円)を確保し、乗車人員の回復に伴う営業収益の増加や、経費の節減等による営業費の減少により、3期ぶりの黒字転換を達成した。また、経費の節減と安全性向上に必要な設備投資の着実な推進の両立を実現した(2021年度に天王洲アイル駅及び品川シーサイド駅のホームドア導入工事を、2022年度に東京テレポート駅のホームドア導入工事を実施)。さらに、長期借入金・未払金の返済を着実に推進した(2022年度末残高850億円)。</p>
-----------------------------------	---	--------------------------------------	---

個別取組事項	到達目標	2022年度計画	2022年度実績	要因分析	対応方針
徹底的な事業精査による経費節減を通じた経常黒字の確保	目標	<ul style="list-style-type: none"> 乗車人員の動向や個々の施設の現況等を踏まえ、各々の内容等を精査し、先送りや規模見直し等を弾力的に行い経費を節減する。 他鉄道会社の経費削減について情報収集し、当社の取組に活かしていく。 【例】更新設備のダウングレード、清掃規模の縮小等 以上の取組により経常黒字を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> 2022年度決算では707百万円の経常黒字を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 乗車人員が前期比で15.7%回復したことで、営業収益が前期比で17.2%増加した一方、引き続き経費の節減等に取り組んだことで、営業費が前期比で2.0%減少した結果、3期ぶりの経常黒字(707百万円)を確保した。 【節減事例】他社の廃車車両を社員が確認し、状態の良い部品を格安で買い受け、部品購入費用を削減(17百万円)。メーカー推奨の部品交換時期等にある設備について交換部品の精査を実施(14百万円) 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症の5類感染症への移行に伴い、沿線イベントの再開等による来訪者の増加も期待される一方で、安定的な事業運営を行う経営基盤を築いていくためには、引き続き、さらなる収益の確保と経費の節減等により、黒字基調の経営水準への安定的な移行を目指していく。
収益の確保による経常黒字の確保	目標	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域や施設との連携を図り、地域の発展に寄与するとともに集客増や増収に繋がる取組を実施する。 駅の構内空間の広告等の活用、オリジナルグッズの開発や販路の拡大等により収益増を図り、経常黒字を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> 以下の新たな取組等により前期を18百万円上回る関連事業収入(597百万円)を確保するなどし、3期ぶりの経常黒字(707百万円)を達成 東京テレポート駅に電動キックボード「LUUP」のポートを設置 国際展示場駅にデジタルサイネージを設置 	<ul style="list-style-type: none"> 臨海エリアで電動キックボード「LUUP」のポート設置が進む中、当社においても導入に向け都港湾局と調整を行い、10月から設置した(平年度ベースで年間約120万円の増収)。 デジタルサイネージについて、設置者との交渉の結果、設置費用等を先方負担とし、沿線施設の開業に合わせ、8月から設置した(平年度ベースで年間約120万円の増収)。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、沿線地域・企業との連携を深め、構内営業料をはじめとする関連事業収入の安定的な確保に努めていく。
最大限の補助金確保と計画的な設備投資	目標	<ul style="list-style-type: none"> 設備投資については、既存施設の老朽化、故障頻度等に応じて、実施範囲・時期等を個々に精査し、最少のコストで最大の効果を出していく。 最大限補助金を確保し、東京テレポート駅へのホームドア導入工事や橋脚への耐震補強工事を進めていく。 	<ul style="list-style-type: none"> 経費の節減等を行いつつ、安全・安定・安心輸送の確保に必要な設備投資を着実に進めた(設備投資額1,816百万円)。 主な実施例: 東京テレポート駅ホームドア導入工事(548百万円)。第4辰巳高架橋耐震補強工事(172百万円)。天王洲アイル駅エスカレーター更新工事(93百万円)。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存施設の状況等に応じて、設備投資の実施範囲等の精査を行う一方で、ホームドア整備や耐震補強工事については補助金430百万円を確保するなど、経費の節減と安全性向上に必要な設備投資の着実な推進の両立を図った。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、最少のコストで最大の効果を得るため、設備投資の実施範囲等の精査や、最大限の補助金等の確保等による経費の節減等を行い、安全性向上に必要な設備投資を計画的に実施していく。
鉄道運輸機構が建設した鉄道施設の譲渡代金等の着実な返済	目標	<ul style="list-style-type: none"> 長期借入金の約定返済に加え、鉄道運輸機構に対し長期未払金の返済を行い、残高を852億円まで減少させる。 	<ul style="list-style-type: none"> 長期借入金・長期未払金について、着実に返済(2022年度末残高850億円) 	<ul style="list-style-type: none"> 長期借入金を7億円、長期未払金を93億円返済し、2022年度末の残高は850億円にまで減少した。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、長期借入金の約定返済に加え、鉄道運輸機構に対し長期未払金の返済を行っていく。

<p>団体自己評価</p>	<p>新型コロナウイルス感染症に伴う経済活動の制約が徐々に緩和されたことにより、通勤・通学者等の回復、沿線施設やお台場地域でのイベントの再開等に伴う来訪者の増加が見られ、一日平均乗車人員が前期比15.7%増の180千人となったほか、構内営業料をはじめとする関連事業収入の確保にも取り組んだことで、運輸収入と運輸雑収合算で、前期比17.2%増の15,347百万円となった。あわせて、経費の節減等に取り組む、営業費用が前期比2.0%減の14,151百万円となった。この結果として、経常利益は3期ぶりの黒字(707百万円)となった。</p> <p>設備投資については、実施範囲等の精査や補助金の確保などにより、経費を節減しつつも、安全性向上に必要な設備投資については着実に進めた。</p> <p>長期借入金の約定返済や鉄道運輸機構に対する長期未払金の返済を着実に実施し、財務体質の安全性の維持・向上に努めた。</p> <p>「ポスト・コロナ」における当社の経営環境や社会情勢の変化を見極め、引き続き、さらなる収益の確保と経費の節減等を進めることで、黒字基調の経営水準への安定的な移行を目指していく。</p>
---------------	--

戦略2 安定的な事業運営の実現に向けた組織・人材体制づくりの推進

3年後 (2023年度)の 到達目標	固有社員比率を現状の64.3%から68%以上へと高める。 指導職以上における固有社員比率を48%以上とする。 職種の垣根を越えて参加できる研修により他職種の業務への理解や連携を深めつつ、研修の高度化を図り、業務の質を継続的に高める体制を整え、将来当社を支える人材の育成を目指す。 社員の意欲が高まり、不断の経営改善と生産性向上が図られる環境を実現する。	実績 (2022年度末時点)及び 要因分析	固有社員への切り替えを計画的に進めたことで、全社員に占める固有社員比率は71%にまで達している。 また、中核となる固有社員の育成や指導職ポストへの登用を進め、指導職以上における固有社員比率は49%を達成した。 さらに、社内横断型の研修の充実のほか、新たに若手社員の他社への研修派遣に向けた検討を進めるなど、人材育成体制を強化を図った。加えて、社員と経営層との意見交換や20周年事業の実施等を通じて、社員のエンゲージメント向上の取組を推進した。
--------------------------	---	-----------------------------	---

個別取組事項	到達目標	2022年度計画	2022年度実績	要因分析	対応方針
固有社員を中心とした人材体制づくりに向けた取組	目標	各部署の業務内容や育成状況等を踏まえ、他社等からの派遣社員を固有社員へ段階的に切り替えていくことにより、固有社員中心の人材体制づくりを進める。	<ul style="list-style-type: none"> 固有社員比率は64.3% (2020年11月時点) から71.9% (223名/310名) に到達 固有社員切り替えに向け、効果的な採用活動を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 他社等からの派遣社員ポストについては、各部署の人材育成状況等を踏まえ、順次固有社員への切り替えを進めている。 固有社員の採用に当たっては、Webテストや動画面接を活用した効率的・効果的な方法により採用活動を進めることで、新卒者はもとより、全国各地の鉄道会社経験者や外国籍の社員の採用につなげるとともに、運輸職では高卒採用や女性社員の採用を継続的に実施するなど、多様な人材の確保を図っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 各部署の人材育成状況等を踏まえ、派遣社員から固有社員への段階的な切り替えを進め、固有社員を中心とした人材体制づくりを更に推進していく。 引き続きWebテストや動画面接を活用した効果的な採用活動を進めることで、安定的な人材確保を図っていく。
指導職以上における固有社員比率の引き上げ	目標	新たな人事制度による評価・選考のもと、固有社員の育成を進め、指導職以上における固有社員比率を47%以上とする。	指導職以上における固有社員比率は41% (2020年11月時点) から49.5% (52名/105名) に到達	<ul style="list-style-type: none"> 新たな人事制度による人事評価等を踏まえ、2021年度の指導職昇任選考に合格した3名を2022年度に新たに各指導職ポストへ登用するなど、中核ポストへの固有社員の登用を継続的に進めた。また、将来の指導職候補者となる主任級昇任選考の合格者9名についても、各職場の中核の人材となるよう育成を進めている。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、新たな人事制度による評価・選考のもと、固有社員の育成を進め、指導職以上における固有社員比率の更なる引き上げを図っていく。
人材育成体制の強化	目標	<ul style="list-style-type: none"> 職種別 (駅務員、車掌、運転士等) に行っていた研修について、職種の垣根を越えて参加できる研修を企画する。 前年の育成状況を踏まえ、高卒社員等若手社員の教育を継続する。 	<ul style="list-style-type: none"> 従来の研修を高度化して実施 (駅係員の車掌体験教育、乗務員と指令員の相互研修、運輸部門の合同勉強会) 他鉄道関連会社への研修派遣に向けた検討 	<ul style="list-style-type: none"> 駅係員の車掌体験教育や乗務員と指令員との相互研修など、他職種の業務への理解や連携を深める取組に加え、運輸部門 (駅・乗務・指令) の合同勉強会では初めて他社との意見交換を行うなど内容の拡充を図った。 若手社員の教育育成の更なる推進のため、他の大手民鉄関連会社への研修派遣の企画・調整を進めた。社員に多様な業務経験を積ませ、スキル向上を図ることで、当社の事業運営に還元していく。 	<ul style="list-style-type: none"> 職種の垣根を超えた研修の充実など、既存の研修を不断に見直し、高度化を図る。 鉄道事業に関する幅広い知識・技能を習得することを目的とし、2023年度中に他鉄道関連会社への若手社員の研修派遣を実施するとともに、2024年度以降の更なる拡充を図る。
社員のエンゲージメントの向上	目標	<ul style="list-style-type: none"> 社員と経営層との意見交換の場を定期的開催し、業務に関するアイデアや提案等についても議論を行うなど、経営や事業運営への参画の機会を充実させる。 当社の事業範囲にとらわれない広い視点から鉄道事業の使命や意義についての理解を深めるため、他の鉄道事業者が主催する研修等への参加の拡充を進める。 	<ul style="list-style-type: none"> 社員と経営層が直接意見交換を行う「りんかい線車座ミーティング」を新たに企画・実施 (7月～11月・計4回開催) 全線開業20周年の記念事業を全社員参加型で推進 東京都交通局主催の技術セミナーに参加 	<ul style="list-style-type: none"> 社員 (指導職・主任級21名) が経営層と自由闊達に意見交換を行うことにより、固有社員の「経営」に対する認識や事業運営への参画意識の向上を図った。 全線開業20周年事業について、ロゴマークや企画案を全社員から募集するとともに、部署を横断したPT・WG体制を構築し、社員の一体感の醸成とエンゲージメントの向上を図った。 東京都交通局主催の技術セミナーに参加し、他社の工事・維持管理等の課題解決に向けた取組事例を学ぶことで、安全に対する視野の拡大と意識の向上を図った。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来の会社経営を担う固有社員の「当事者意識」を醸成し、より固有社員の主体性を発揮できる環境づくりを推進するため、「りんかい線車座ミーティング」を拡大して実施する。 2022年度の実施状況を踏まえ、全社員参加型の取組の強化・拡充を図る。 広い視点での安全意識を醸成するため、引き続き他の鉄道事業者が主催する研修等への参加・拡充を推進する。

団体自己評価	・固有社員を中心とした人材体制づくりについては、各部署における人材育成の状況や今後の見込等を踏まえ、他社等からの派遣社員ポストの固有社員への切り替えを順次進めた。また、固有社員の採用に当たっては、WEB活用による効率的・効果的な採用活動を行うとともに、高卒採用も含めた多様なアプローチによる人材確保に取り組んだ。この結果、全社員に占める固有社員の割合は71.9% (2023年3月31日時点) に達している。 ・指導職以上における固有社員比率の引き上げについては、新たな人事制度における人事評価や昇任選考等の適切な運用により適格者を選定し、現場の指導職ポストへの登用を積極的に行ったことにより、当初計画 (47%) を上回る数値 (49.5%) を達成した。 ・人材育成体制の強化については、駅係員の車掌体験教育や乗務員と指令員との相互研修など、職種の垣根を超えた研修を実施するとともに、若手社員の教育・育成の更なる推進のため、他鉄道関連会社への研修派遣を検討するなど、将来当社を支える人材育成に資する取組を積極的に進めた。 ・加えて、将来の会社経営を担う固有社員の「当事者意識」を醸成し、より固有社員の主体性を発揮できる環境づくりを推進するため、社員と経営層が直接意見交換を行う「りんかい線車座ミーティング」を新たに企画・実施するなど、社員のエンゲージメント向上にも取り組んだ。 ・これらの取組を通じ、今後の安定的な事業運営と会社の更なる発展の実現に向けた組織・人材体制づくりを着実に推進した。
--------	--

戦略3 ハード・ソフト両面からの安全・安定輸送の確保

<p>3年後 (2023年度) の到達目標</p>	<p>ホームドア5駅整備完了</p> <p>2023年度線路内転落件数3件以内</p> <p>第4辰巳高架橋の橋脚24基の耐震補強完了</p> <p>防災基本計画等に基づく訓練を年1回程度実施。他事例の学びによるPDCAサイクルの確立</p> <p>他鉄道事業者の事例を参考としつつ警察・消防と連携した実践的訓練を実施</p> <p>セキュリティ確保への対応強化</p>	<p>実績 (2022年度末時点)及び要因分析</p>	<p>補助金を確保しつつ、天王洲アイル駅、品川シーサイド駅、東京テレポート駅へのホームドアの設置を完了した(計5駅整備完了)。2022年度の線路内転落件数は1件。また、第4辰巳高架橋の橋脚9基の耐震補強を完了した(計24基補強完了)。さらに、警察署と連携した合同訓練を駅構内で実施したほか、巡回警備員による車内や駅構内の警備を実施した。</p> <p>加えて、異常時訓練の拡充などセキュリティ強化策の推進を図った。</p>
-----------------------------------	---	---------------------------------	---

個別取組事項	到達目標	2022年度計画	2022年度実績	要因分析	対応方針
補助金確保の上でのホームドア整備によるホーム上安全対策の推進	目標	・補助金を確保しつつ東京テレポート駅のホームドアを整備	・東京テレポート駅ホームドアは、都の補助金を確保し整備完了。2023年3月供用開始(7駅のうち、2022年度末時点で5駅の整備完了)	・東京テレポート駅のホームドア(総事業費541百万円)は、国・都・区の補助金(計330百万円)を確保して整備し、2023年3月に供用を開始した。	・補助金を確保しつつ、5駅整備に引き続き、新木場駅、東雲駅のホームドア整備方針の策定を進める。
補助金確保の上での災害に強い施設の整備	目標	・補助金を確保しつつ第4辰巳高架橋の橋脚9基の耐震補強を実施	・第4辰巳高架橋耐震補強工事について、都の補助金を確保し橋脚9基の補強完了。(補強対象橋脚数28基のうち、2022年度末時点で24基の補強完了)	・第4辰巳高架橋耐震補強工事は、国及び都の補助金(計115百万円)を確保し、2022年度には9基の橋脚の補強が完了、昨年度までの完了分と合わせて、合計24基の橋脚の補強を完了した。	・補助金を確保しつつ、(当初の3か年計画の前倒しでの実施に加え、)さらに第4辰巳高架橋の橋脚4基及び東雲第1高架橋の橋脚5基の耐震補強を実施する。
防災マネジメントの強化	目標	・防災上の新たなリスク洗い出し・評価 ・防災基本計画、事業継続計画(震災編)の見直し等 ・計画に基づく本社対策本部訓練等を実施	・1月に南海トラフ地震臨時情報発表時の対応を新たに整備 ・BCP(震災編)に基づくリスクの洗い出し・評価を継続実施。 ・11月に異常時総合訓練(旅客避難誘導・設備復旧)を実施 ・大規模地震を想定した安否確認システムによる安否確認訓練を全社員に8、3月、非常招集連絡訓練を社長を始め幹部社員に9月実施	・近年の地震や風水害などにみられる自然災害の激甚化を踏まえ、南海トラフ地震への対応を追加するなど防災力向上を図っており、震災に対するリスクの洗い出しと対策を議論している。 ・異常時総合訓練は、現業機関を始め警察も見学するなど地域防災力向上へ取り組んでいる。	・防災上の新たなリスクの洗い出し・評価を行いその対策を継続して検討する。 ・異常時総合訓練の拡充や本社対策本部訓練等を実施し更なる防災力向上を図る。
関係機関と連携した安全対策の推進	目標	・警察・消防と連携した訓練の実施 ・他社線との安全情報連絡会議参加や訓練視察等を実施	・7月に他社線内で発生した傷害事件を受けた取組として、品川警察署合同訓練の実施 ・11月に異常時総合訓練は、所轄警察署見学のものと旅客避難誘導並びに設備復旧訓練として実施 ・9月にJR東日本横浜支社「津波避難訓練」を本社・現場社員が参加	・関係機関(警察、消防)の連携を強化した結果、警察について異常時総合訓練を見学参加し、駅での合同訓練を実施するなど更なる取組へもつながっている。 ・JR東日本の津波避難訓練はコロナ禍においても継続し、旅客役として現場社員含め社員27名参加することにより知見が得られており、本取組を会議体等を通じ社内展開することにより更なる輸送の安全確保へ取り組んでいる。	・警察、消防と連携した訓練については、今後、より実践的な異常時総合訓練や本社対策本部訓練のあり方を検討する中で、調整を進めていく。 ・他社線等の訓練視察や情報交換はコロナ禍にあって限定的なものとなったが、今後さらに他社との連携を強化していく。
車内・駅構内におけるセキュリティ向上への取組	目標	・巡回警備員の増員や運転シミュレータの改修による異常時訓練の拡充 ・他社線を含めた内外の状況を踏まえた取組の継続	・警備員による車内・駅構内の巡回(車内3回/日・駅構内1回/日)を実施(通年) ・運転シミュレータの改修を完了し、異常時訓練を拡充 ・湾岸警察署による車内警備の実施(継続)	・巡回警備員の増員等により、車内や駅構内の警備体制の強化を図った。 ・運転シミュレータについて、新たにホームドア関連の異常時シナリオを追加したことで、異常時の対応力向上を図ることが可能となった。	・引き続き、警備員による車内・駅構内の巡回を実施していく。 ・運転シミュレータについて、更なる異常時の対応力向上を図るため、実態に合わせた仕様や訓練の様子を把握する設備の拡充を図っていく。 ・引き続き、湾岸警察署による車内警備を実施していく。

<p>団体自己評価</p>	<p>・補助金を確保し、新たに東京テレポート駅にホームドアを整備することでホーム上の安全対策を着実に推進した(従前に整備済みの国際展示場駅、大井町駅、天王洲アイル駅、品川シーサイド駅と合わせて計5駅整備完了)。</p> <p>・災害に強い施設の整備については、計画的に高架橋等の耐震補強を進めており、2022年度には国及び都の補助金を確保の上、第4辰巳高架橋の橋脚9基の補強を完了し、昨年度までの完了分と合わせて合計24基の補強を完了した。このほか、第1辰巳高架橋2基及び普田地下鉄駅橋脚1基について前倒しで補強を実施した。</p> <p>・関係機関と連携した安全対策の推進については、2021年度に発生した他社線での列車内傷害事象を踏まえた対応として、地元警察署と連携し実践的な訓練を実施した。</p> <p>・防災マネジメントの強化については、近年の自然災害の頻発化・激甚化を踏まえ、南海トラフ地震への対応を新たに整備したほか、異常時総合訓練や安否確認システムによる安否確認訓練を実施するなど、地域防災力向上へ取り組んでいる。</p> <p>・車内・駅構内におけるセキュリティ向上への取組については、警備警戒強化についての車内放送、ポスター掲示による注意喚起、駅巡回警備の強化など、車内・駅構内におけるセキュリティの向上に取り組んだ。</p> <p>・また、運転シミュレータの異常時シナリオの拡充による異常時の対応力向上を図ることにより、車内におけるセキュリティの向上に取り組んだ。</p> <p>・これらの取組により、ホームドア整備や耐震補強などハード面での安全対策が着実に進展するとともに、ソフト面においても防災対応力の強化や異常時の危機対応力の向上が図られ、継続的な輸送の安全確保の徹底に寄与した。</p>
---------------	--

戦略4 沿線のバリューアップを含め、あらゆるお客様の目線にたったハード、ソフトの取組の推進

<p>3年後 (2023年度)の 到達目標</p>	<p>全7駅でホームと車両の隙間に櫛ゴムを設置 天王洲アイル駅1基、東雲駅2基のエスカレーターリニューアル完了 2023年度に障害者用ICカードの運用開始を目指す 2024年の新車運行開始に向け手続き等が完了 ホーム整列ラインや車イス対応表示等の敷設、PDCAによるお客様サービスの改善 沿線企業等との連携、イベントタイアップ2023年度12件以上</p>	<p>実績 (2022年度末時点)及 び要因分析</p>	<p>全7駅でホームと車両の隙間への櫛ゴムの設置を完了したほか、天王洲アイル駅のエスカレーター1基のリニューアルを完了した。東雲駅のエスカレーター2基のリニューアルについては、2023年度の工事完了に向け工事に着手した。また、障害者用ICカードの運用を2023年3月に開始した。車両更新については、社内に検討会を立ち上げて集中的に検討を重ねたことにより、構造等の仕様及び車両の搬入・搬出方法を概ね確定した。さらに、東京テレポート駅のホームドア設置に併せてホーム整列ライン及び車イス対応表示の敷設を実施したほか、覆面調査等による継続的なPDCAによるサービス改善を図った。加えて、引き続き、沿線企業等との連携やタイアップ等を積極的に実施した(2022年度:26件)。</p>
-----------------------------------	--	--------------------------------------	--

個別取組事項	到達目標	2022年度計画	2022年度実績	要因分析	対応方針
バリアフリー化の推進	目標	<ul style="list-style-type: none"> 天王洲アイル駅のエスカレーター1基の更新工事を実施 東雲駅のエスカレーター2基の更新工事の設計を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 天王洲アイル駅のエスカレーター1基の更新完了。2023年3月供用開始 東雲駅のエスカレーター2基について、更新後の仕様及び仮設工法の検討設計を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 天王洲アイル駅のエスカレーター1基の更新について、利用者の利便性を最優先に、使用停止期間が最小となるよう仮設工事に配慮しながら、更新工事を完了した。 東雲駅のエスカレーター2基の更新について、消費電力削減や工事期間中の利便性に配慮した仮設工法を検討し設計を完了した。 	<ul style="list-style-type: none"> 使用停止期間が最小となるよう仮設工事に配慮しながら、東雲駅のエスカレーター2基の更新工事を着実に進める。
快適な車内環境の整備	目標	<ul style="list-style-type: none"> 構造等の仕様を確定 車両の搬入・搬出方法の確定 	<ul style="list-style-type: none"> 安全やバリアフリーへの配慮等も含めた構造等の仕様を概ね確定(防犯カメラや非常通報装置の設置数、ホームと車両との段差縮小等) 車両の搬入・搬出方法を概ね確定 	<ul style="list-style-type: none"> 社内に検討会を立ち上げ、構造等の仕様について集中的に検討を重ね、車両の搬入・搬出方法も含めて調整を着実に進めた。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両メーカーとの契約締結に向けて、構造等の仕様及び車両の搬入時期等の詳細について調整を推進するとともに、運輸局等への各種手続き(新型車両の構造等の仕様に関する申請、今後の点検等の実施基準の改訂等)の準備を進めていく。
高品質なお客様サービスの実現	目標	<ul style="list-style-type: none"> 的確な情報提供; 分かりやすい案内放送、声の出し方の徹底を継続。HPやSNSによるタイムリーな情報提供。 PDCAによるサービス改善; 覆面調査、お客様からの意見、要望、苦情等をサービス改善につなげていく。 	<ul style="list-style-type: none"> 明確な案内放送のためアナウンス用ガイドブックを作成。ホームドア設置に併せホーム整列ライン等を設置。運行状況をSNSで、混雑状況をHPで情報提供。 サービス改善の取組等の課題把握のため覆面調査を実施(2月)。当調査の分析結果や定期外旅客が多い当社の特性を踏まえたCS向上研修を実施(4月、3月) 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の専門用語をアナウンスで伝える際の言いかえを統一するなどしてアナウンスサービスレベルの向上と均一化につなげた。 東京テレポート駅のホームドア設置に併せ、ホーム整列ラインや車イス対応表示等を設置した。 覆面調査を分析し、結果から読み取れる強化すべき項目について、CS研修やOJT等を通じて底上げを図った。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、ガイドブックの必要に応じて適宜見直しを行い、お客様に分かりやすい案内放送を実現していく。 引き続き、お客様サービスの向上を図るため、乗車位置床サインの更新、車イス対応表示等の設置を進めていく。 引き続き、社員の接客スキルの確認と改善を目的とした覆面調査等を実施し、課題の把握を進め、CS研修等を通じて必要な改善策を実施していく。
地域活性化への取組強化や情報発信の充実	目標	<ul style="list-style-type: none"> 進出企業とのタイアップの実施 駅前観光施設の活用方法の拡充に向けた検討 沿線地域情報発信エリア拡充(新木場・東雲エリア等) MaaS等臨海地域における都の施策への参画やまちづくり協議会等の活動との連携 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線進出企業等とのタイアップを積極的に実施(2022年度:26件) 駅前観光施設の活用希望に対する検討を実施 沿線地域情報発信エリア拡充の前提となる人的ネットワーク構築 臨海地域における都のエリアマネジメント検討に参画。まちづくり協議会の各種活動に一般社員も含め参加協力し地域振興に貢献 	<ul style="list-style-type: none"> 有明アリーナ開業に伴い、国際展示場駅にデジタルサイネージを設置した。また、全線開業20周年記念事業として、人気アニメ「ラブライブ」とのコラボによるヘッドマーク列車の運行、駅名標の変更、記念乗車券等の発売のほか、沿線のかえつ有明中・高等学校による演奏会などを実施した。 新木場、東雲に加え大井町各エリアの地域振興団体について情報交換や主催イベントへの人的協力を実施、地域との関係強化に貢献した。 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線の集客施設等の開発や海上公園・未利用地等の新たな活用など、都・民間等の取組に応じ、輸送需要を支える鉄道事業者として沿線のイメージや魅力の確立・発信に貢献し、地域全体の集客力向上につなげる。 既存タイアップ事業の展開拡大に加え、新規進出企業との連携を積極的に働きかけていく。

<p>団体自己評価</p>	<p>・バリアフリー化の推進については、使用停止期間が最小となるよう仮設工事に配慮しながら、天王洲アイル駅のエスカレーター1基のリニューアルを完了し、お客様の利便性向上につながる取組を計画的に進めることができた。</p> <p>・快適な車内環境の整備については、車両の更新に向けて社内に検討会を立ち上げ、構造等の仕様について集中的に検討を重ね着実に推進した。</p> <p>・高品質なお客様サービスの実現については、ホームドア設置に伴うホーム整列ライン及び車イス対応表示の敷設を実施したほか、正確で分かりやすい案内放送の実現に向けた取組、覆面調査の結果から読み取れる強化すべき項目について、研修やOJT等を通じてサービス改善の底上げを図るなど、PDCAの流れを構築し、お客様サービスの向上を図った。</p> <p>・地域活性化への取組強化については、引き続き、沿線施設等とのタイアップの実施、人気アニメとのコラボレーションなど、地域企業等との連携を強化し、集客力向上につながる取組を進めた。</p> <p>・また、沿線地域振興各団体との交流、主催イベントへの資金面、マンパワー面双方での協力により、沿線地域振興に鉄道事業者としての貢献を実現できた。</p>
---------------	--

共通戦略

取組事項	2022年度計画	2022年度実績	要因分析	対応方針
手続のデジタル化	対都民・事業者等を対象とした手続のうち、対面での本人確認が必須な手続等を除き、2023年度までに70%以上のデジタル化を目指すこととし、2022年度までに概ね60%のデジタル化を行うとともに、2023年度の目標達成に向けた準備等を実施	対都民・事業者等を対象とした手続のうち、2022年度までに計4件の手続について規程改正を行い、80%（4件/5件）のデジタル化を実施	外部の事業者との調整が必要な一部手続については、引き続きデジタル化に向け取組を進めている。	対面での本人確認が必須な手続等を除き、対都民・事業者等を対象とした手続について、引き続きデジタル化に向けた取組を推進していく。
はんこレス	対都民・事業者を対象とした押印は引き続き廃止するとともに、内部手続については、経営状況等を踏まえ、引き続き対応を検討	押印の定めがある手続のうち、5件中、4件の押印廃止を達成	外部の事業者との調整が必要な一部手続については、引き続きはんこレスに向け取組を進めている。	対都民・事業者を対象とした押印は引き続き廃止するとともに、内部手続については、経営状況等を踏まえ、引き続き対応を検討していく。
FAXレス	2021年度までにFAXレスの取組は達成しており、引き続き取組を継続	100%の削減を達成（2022年度実績0件/2018年度実績26,000件）	FAXから複合機能機を利用した電子化を進めた。	2021年度までにFAXレスの取組は達成しており、引き続き取組を継続していく。
ペーパーレス	対応可能な業務（社内の幹部会議で使用する紙資料や各事業所から本社への報告等）を対象に、2018年度比65%削減する。	65%の削減を達成（2022年度実績17,500枚/2018年度実績50,000枚）	社内会議の資料の電子化や各部署における回覧資料の電子化を着実に進めた。また、社内PT活動により、各部署における取組を社内に還元し、共有化による取組強化も図った。	社内の幹部会議で使用する紙資料や各事業所から本社への報告等を対象に、引き続きペーパーレスに向けた取組を推進していく。
キャッシュレス	団体の規程等に基づく、対外的な案件は無し	該当なし	該当なし	該当なし
タッチレス	工事等にかかる相談等についてはメールや電話でも受け付けており、対応済。2020年度より始めた安全連絡会のWEB活用については、参加事業者の状況も踏まえて、継続を目指す。	安全連絡会のWEB活用については、2020年度に引き続き、2022年度もオンライン方式にて開催した。	新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、2020年度に引き続き、多数の関係事業者が参加する当社安全連絡会についてWEB活用による開催に向け準備を進め、2023年2月にYouTubeのライブ配信機能を活用して実施した。	工事等にかかる相談等についてはメールや電話でも受け付けており、対応済。2020年度より始めた安全連絡会のWEB活用については、参加事業者の状況も踏まえて、継続を目指す。
テレワーク	当社の業務状況を踏まえつつ、新型コロナウイルス感染拡大時等における都・国等からのテレワーク実施要請へ、都庁グループの一員として、適切に対応する。	月29%の出勤抑制を実施（実施件数241件/（当月の勤務日数22日×テレワーク勤務可能な職員数38名））	感染症の動向を踏まえるとともに、業務の見直しやWEB会議の実施等により、テレワークの推進に取り組んだ。	引き続き、「ライフ・ワーク・バランス」の観点から、テレワークの一層の定着につなげていく。
団体自己評価	<ul style="list-style-type: none"> ・手続のデジタル化、はんこレスについては、対応可能な手続について、当社規程等の改正を行うなど、デジタル化及びはんこレス化を推進した。 ・FAXレスについては、各事業所から本社への業務報告の電子化を着実に進め、2021年度までに100%達成済となった。 ・ペーパーレスについては、社内会議の資料の電子化や各部署における回覧資料の電子化を進め、65%の削減を実現することができた。また、社内でのPT活動において、各部署の取組の社内への還元、共有化による取組強化も図った。 ・タッチレスについては、2020年度に引き続き、多数の関係事業者が参加する当社安全連絡会について、YouTubeのライブ配信機能を活用して開催するなどの取組を継続的に実施した。 ・また、都・国等の指針に基づき感染対策を実施するとともに、「ライフ・ワーク・バランス」の観点からテレワークの推進に積極的に取り組んだ。 ・これらの取組を通じ、デジタル技術の活用による業務の効率化が着実に進展した。今後も、更なるDXの推進や業務改革に向けて取組を加速化させていく。 			

所管局所見

令和4年度の会社の経営状況としては、新型コロナウイルス感染症からの回復による、通勤・通学の再開、沿線施設等でのイベントの再開などにより、乗車人員は定期・定期外ともに増加したが、テレワークの浸透などの影響は引き続きしており、定期分の乗車人員の回復は微増であった。結果として令和元年以来3年ぶりの最終黒字を達成したものの、テレワークの浸透や定着、エネルギー価格の上昇、感染症の再拡大などの懸念材料により会社を取り巻く経営環境は依然として不透明な状況にある。このような不透明な状況を踏まえた会社の現在の重点的な課題は、主として収益の回復と安定的な運営、安全・安定輸送のための計画的な設備更新及び人材育成と、それを可能にする組織づくりである。

上記を背景に会社は以下4つの戦略について、3年後(2023年度)の到達目標に向け、個別取組事項に取り組んだ。

「公共インフラの担い手としての安定的な事業運営」については、新型コロナウイルス感染症に伴う経済活動の制約の緩和により、通勤・通学の再開、沿線施設やお台場地域でのイベントの再開等に伴う来訪者増加により、運輸収入と運輸雑収合算で、前期比17.2%増となったほか、先の見通しづらい経営環境の中にあっても、補助金を十分に活用してホームドア整備や耐震補強工事を進めるなど、安全運行確保のための取組を推進する一方、関連事業の増収に取り組みながら(前期比+18百万円)、事業の徹底した見直し及び精査による経費削減(他社廃車車両部品の格安調達による購入費用削減17百万円等)を図るなど、収益の回復及び戦略的な経費執行に努めた。また、長期借入金・長期未払金等を着実に返済し、令和4年度末の有利子負債残高は前期比9,491百万円の減少となった。今後とも、収益の確保及び更なる計画的な経費執行並びに設備投資のほか、有利子負債の計画的な返済など経営基盤の強化に取り組むことが必要である。

「安定的な事業運営の実現に向けた組織・人員体制づくりの推進」については、中核ポストへの固有社員の登用を継続的に進め、指導職以上における固有社員比率の引き上げを行った結果、令和4年度は当初計画の48%を上回る49%を達成した。また、若手社員を中心とした人材育成と技術継承による社員一人ひとりの能力向上に資する取組を進めるとともに、職種の垣根を超えた研修実施や社員と経営層の直接の意見交換の実施など、社員のエンゲージメント向上にも取り組んだ。この様な組織・人員体制に関連する取組は今後も継続及び更なる深化の必要がある。

「ハード・ソフト両面からの安全・安定輸送の確保」については、ハード面では、補助金330百万円を活用し東京テレポート駅でのホームドア設置を実施し、また、計画的に高架橋等の耐震補強を進め、第4辰巳高架橋の橋脚9基の補強を完了した。ソフト面では、南海トラフ地震臨時情報発表時の対応を新たに整備したほか、異常時総合訓練の実施、大規模地震を想定した安否確認システムによる安否確認訓練を実施するなど、事故・災害等への更なる対応力の強化を図った。また、過去の他社線での鉄道車両における傷害事件を受けて、警察と連携し合同訓練を実施するなど取組の強化を図った。

「沿線のバリエーションアップを含め、あらゆるお客様の目線にたったハード・ソフトの取組の推進」については、ハード面では、天王洲アイル駅のエスカレーター1基の更新完了、楯状ゴムの全駅設置によりホームと車両の隙間解消を図るなど、お客様の利便性向上につながる取組を計画的に進めた。ソフト面では、コロナ後の鉄道利用者数回復も見据え、地域の活性化や沿線の魅力を発信できるような様々な取組を推進した。具体的には、人気アニメとのタイアップによる各種企画、まちづくり協議会との積極的な連携など、地域性も考慮した独自の取組を実施した。

また、会社は、手続きのデジタル化や5つのレスの推進の取組を進めている。

以上のとおり、新型コロナウイルス感染症からの回復途上という不透明な経営環境の中で、運輸外収入の確保にも努めるとともに、鉄道会社の役割である「安全・安定輸送」を確保しながら徹底したコスト縮減等により安定経営に取り組む、また、創意工夫を図りながらお客さまサービスの改善にも取り組んだ。一方、ポスト・コロナの環境下での収益の確保、全線開業から20年以上が経過し経年劣化した施設・設備の更新が必要な中での有利子負債の確実な返済等の課題については、今後継続したモニタリングが必要である。

総務局所見

経営改革プランに掲げた目標のうち、戦略1「公共インフラの担い手としての安定的な事業運営」について、新型コロナ感染症に伴う経済活動の制約の緩和による運輸収入の回復とともに、事業見直し・精査による経費削減や補助金を活用し設備投資を行う等により、3期ぶりの黒字転換を達成している。

戦略2「安定的な事業運営の実現に向けた組織・人員体制づくりの推進」について、中核となる固有社員の育成や指導職ポストへの登用を進め、指導職以上の固有社員比率が目標を上回り達成したほか、職種の垣根を超えた研修実施や社員と経営層の直接の意見交換の実施など、社員のエンゲージメント向上に取り組むなど、取組を大きく前進させている。その他、共通戦略による「5つのレス」等についても、取組を着実に進めている。

引き続き、各種事業を積極的に推進していくとともに、経営基盤の安定化や人材育成等の取組を一層進めていくことを期待する。