

東京の地下鉄の一元化等に関する協議会

(第3回)

平成22年11月17日(水)

11:00~12:00

国土交通省8階国際会議室

1. 開会

2. 議題

(1) 都営地下鉄と東京メトロの経営状況について

(2) 都営地下鉄と東京メトロの今後の利用者サービス向上
方策について

(3) その他

3. 閉会

<配布資料>

(議題1関係)

資料1 都営地下鉄の長期債務と累積欠損金について(東京都)

資料2 いわゆる「3倍基準」について(国土交通省)

(議題2関係)

資料3 乗継割引の拡大等の利用者サービス向上策について(東京都)

資料4 乗継割引の拡大等の利用者サービス向上策について(メトロ)

(議題3関係)

資料5 都営地下鉄の保有資産について(東京都)

資料6 東京メトロの保有資産について(メトロ)

(参考資料)

東京メトロ所有の不動産について(東京都)

東京メトロの不動産事業の一例(東京都)

「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会（第3回）」

出席予定者名簿

久保	成人	国土交通省鉄道局長
田村	明比古	国土交通省官房審議官（鉄道）
飯塚	厚	財務省大臣官房参事官兼理財局
猪瀬	直樹	東京都副知事
河島	均	東京都技監
金子	正一郎	東京都交通局長
梅崎	壽	東京地下鉄（株）代表取締役社長

（敬称略）

資料 1

(東京都)

都営地下鉄の長期債務と累積欠損金について

- 都営地下鉄事業は、2006（平成18）年度決算において、経常黒字に転換し、2009（平成21）年度決算では、122億円の黒字を計上した。長期債務についても、直近の9年間で、1兆6,860億円から1兆1,180億円へと、約5,700億円圧縮している。

このような経営状況から、今後、確実に長期債務の圧縮や累積欠損金の解消を図ることができると考えている。

また、都営地下鉄の累積欠損金の存在については、現在の安定的な経営状況及び起債や補助金等の資金調達スキームがあることを踏まえれば、事業運営上、問題がない。

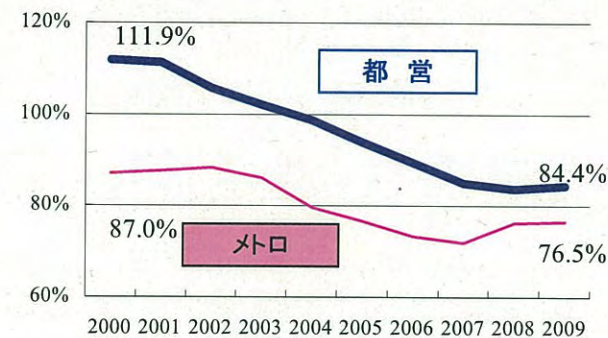
- 都は、これまで都営地下鉄と東京メトロが二元的に地下鉄の建設と運営を行ってきたという歴史的経緯を踏まえ、利用者の利便性向上と経営の効率化を図る観点から、国と一元化等に関する協議を行っている。これは、民間企業同士のM&Aとは全く異なる都市交通政策に関わるものであり、一般的な取引ルールを一元化の議論にそのまま当てはめることは適当でない。
- なお、一般の企業会計の考え方に基づいて、固定資産と無利子長期借入金を時価評価して試算すれば、都営地下鉄の財務状況は健全でポジティブである。

都営とメトロの経営実態に関する考察

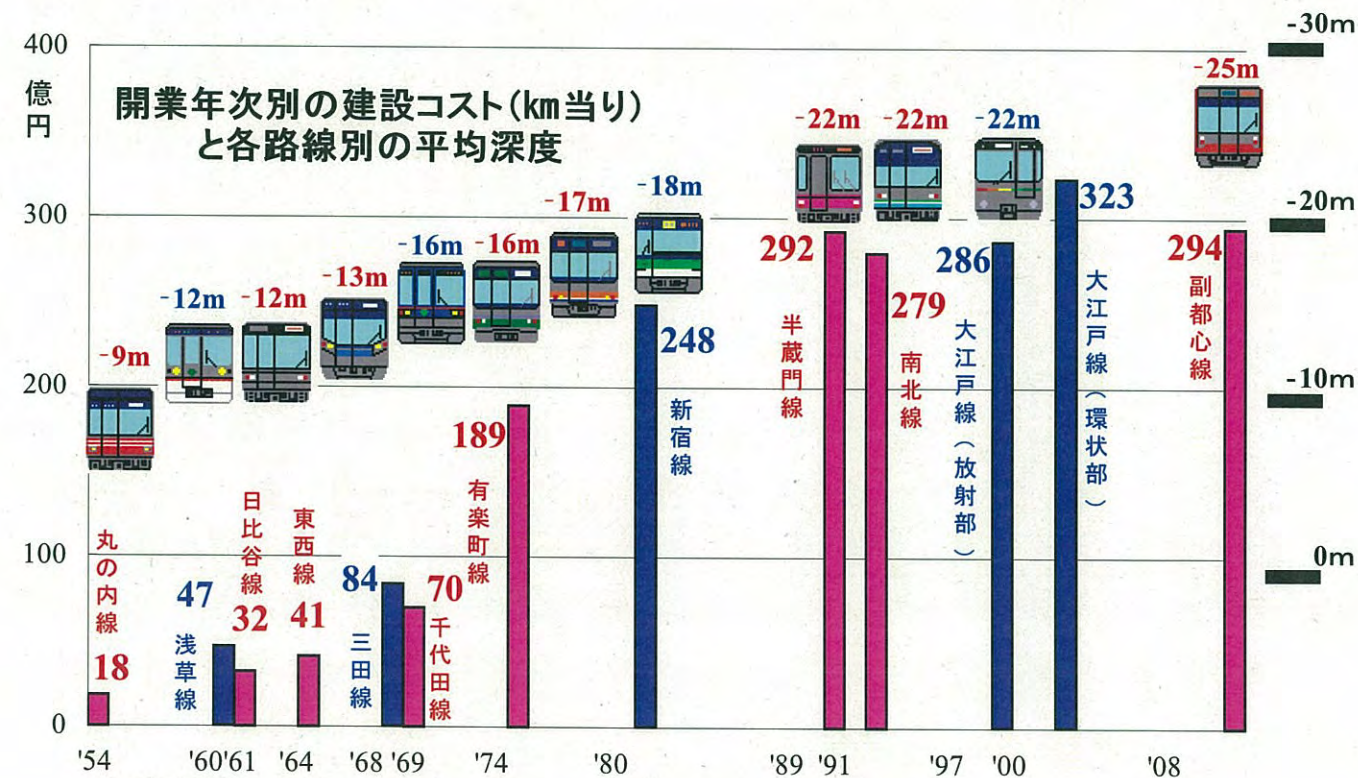
- 営業係数だけでみると、メトロ77%、都営84%と、メトロの方が経営効率がいい。
- しかし、そのトレンドをみると、近年その差は確実に縮小している。

(単位:百万円)

区分	営業収益 A	営業費用 C	営業係数 C÷A
メトロ	333,489	255,161	76.5%
都 営	132,223	111,592	84.4%



- 営業係数には減価償却費が含まれている。開業年次が後になるほど地下鉄は深くなり、建設コストも割高になる。先発であるメトロと、後発の都営を単純に比較することはできない。

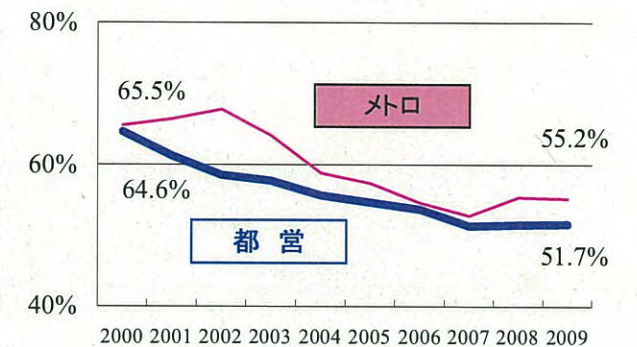


※初開業年度を基本とするが、半蔵門線は半蔵門～三越前開業時、新宿線は新宿～岩本町開業時、大江戸線は放射部は練馬～新宿開業時、環状部は全線開業時とした。
※各路線別の平均深度は、地上駅を除く駅の平均深度とした。

- 減価償却費を控除した営業係数でみると、メトロ55%、都営52%と、都営が優っている。
- トrendで見ても、一貫して都営地下鉄の方が勝っている。

(単位:百万円)

区分	営業収益 A	営業費用	減価償却費 控除後D	控除後 営業係数 D÷A
メトロ	333,489	255,161	184,088	55.2%
都 営	132,223	111,592	68,327	51.7%



- メトロに比べ都営の方が運賃単価は高くなっている。
- 仮に、運賃単価をメトロ並みに補正した場合には、メトロの方が若干優っている。

●運賃比較

キロ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	～27	28～40	平均単価
メトロ	160円				190円				230円				270円				300円				128円				
都 営	170円				210円				260円				310円				360円				410円				145円

※平均単価は定期を含む全乗客の単価である

(単位:百万円)

区分	営業収益			営業費用			補正後 営業係数 D÷B
	営業収益 A	乗車料	乗車料 補正後B	営業費用C	減価償却費 控除後D	減価償却費 控除後D	
メトロ	333,489	295,290	333,489	255,161	71,073	184,088	55.2%
都 営	132,223	122,640	117,845	111,592	43,265	68,327	58.0%

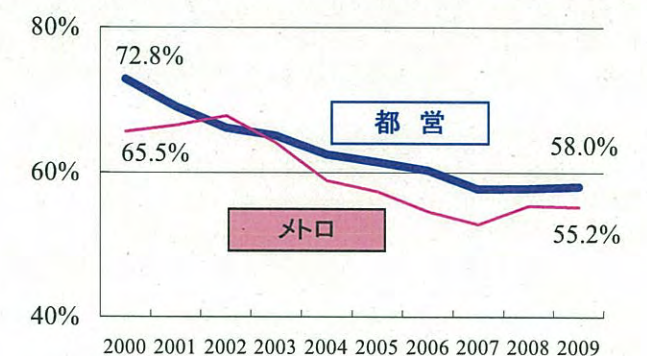
※「乗車料補正後B」は、都営の乗車料をメトロ単価に合わせた(128円/145円)場合

- 1941年から山の手線内の金城湯池に地下鉄を建設・営業し、日100万人以上の乗客路線を5本抱えるメトロの優位性を表しており、延人キロ当りのコストも割安である。
- しかし、運賃単価の違いまで考慮しても、両者の差は縮まっており遜色ない水準である。

路線	一日平均乗客数	順位
東西線	1,321千人	1
千代田線	1,139千人	2
日比谷線	1,094千人	3
丸の内線	1,094千人	4
銀座線	1,020千人	5
有楽町線	917千人	6
半蔵門線	858千人	7
南北線	446千人	12
副都心線	308千人	13
メトロ計	6,328千人	
大江戸線	792千人	8
新宿線	665千人	9
浅草線	627千人	10
三田線	567千人	11
都営計	2,652千人	

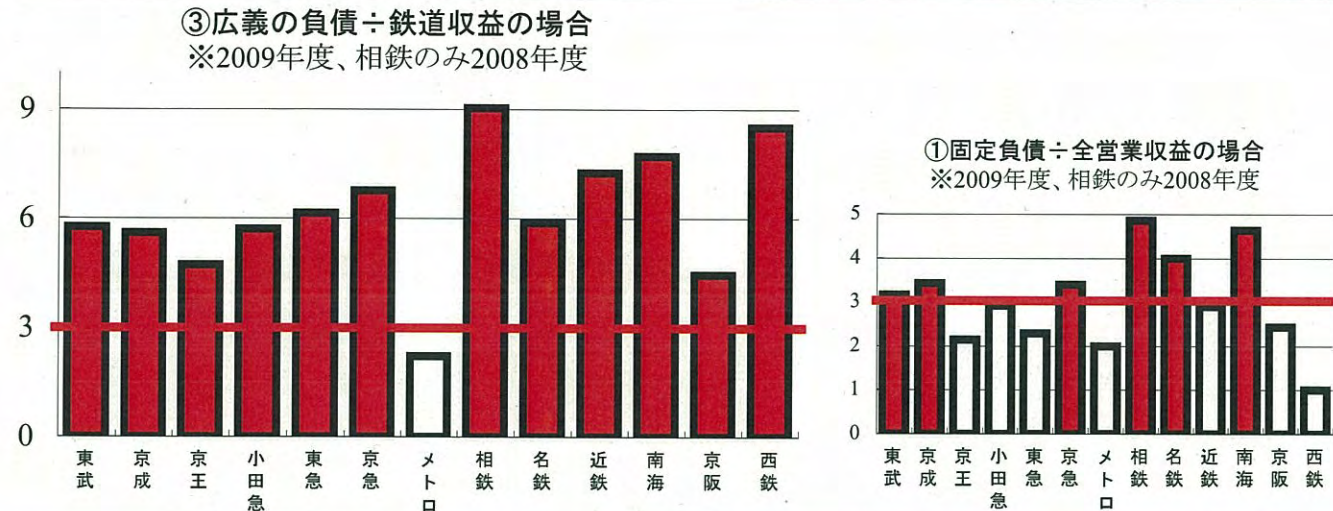
(単位:億万人キロ、百万円、円/人キロ)

区分	延人キロ	減価償却費 控除後	人キロ当り コスト
メトロ	185.2	184,088	9.9
都 営	59.7	68,327	11.4

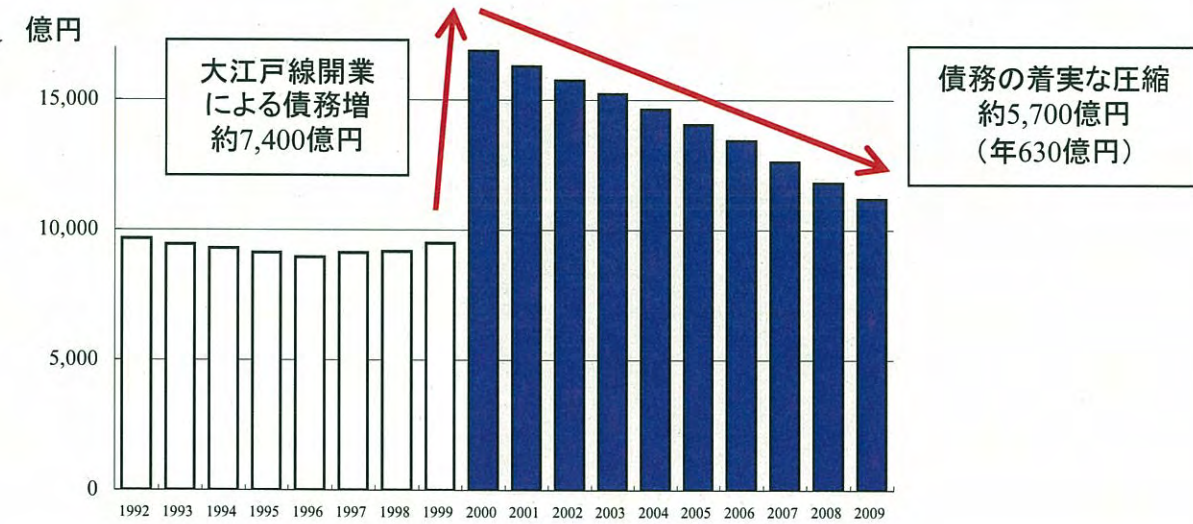


都営地下鉄の長期債務について

全国的に見て、経営状況が優れている関東大手の私鉄でも守れない3倍基準は、そもそも基準として適当ではない。



都営地下鉄の債務の大半は2000年に開業した大江戸線によるもの、その後、9年間で5,700億円の着実な債務の圧縮を図ってきた。



経営的に黒字転換を達成し、大規模な新規投資も予定されていないため、都営地下鉄は、今後も確実に債務を償還できる体力を備えている。

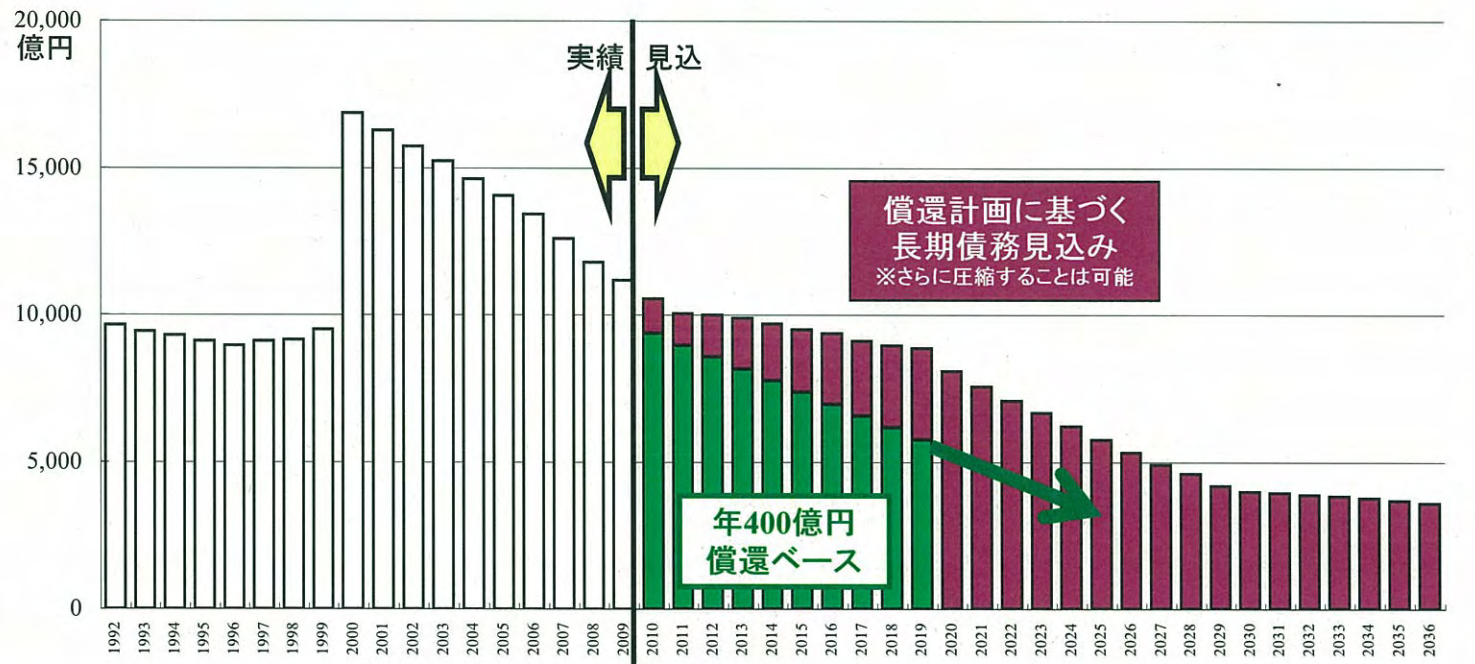
毎年400億円以上償還できる体力はあり、10年後の債務水準を5,000億円台(営業収益の4倍程度)とすることは十分に可能である。

- 国は何をもって長期債務を営業収益の3倍以内とするか明らかにしていないが、最も値が低くなる場合＜長期債務(固定負債のうち社債等のみ)÷全営業収益＞でも民鉄協大手の約半分(13社中5～7社)が既存不適格となる。
- 全営業収益ではなく鉄道営業収益とした場合、東京メトロ以外の全社が既存不適格となる。
- 流動負債のうち短期借入金や社債等を加えると、大手平均でも5を超える。これが都営と比較すべき水準である。

区分		東武	京成	京王	小田急	東急	京急	メトロ	相鉄	名鉄	近鉄	南海	京阪	西鉄	平均	都営
①固定負債÷全営業収益	2009	3.17	3.42	2.15	2.92	2.29	3.40	1.99		3.99	2.90	4.64	2.43	1.01	2.65	8.46
	2008	3.08	3.36	1.91	3.06	2.35	3.09	2.04	4.85	3.49	2.84	4.95	2.13	0.94	2.66	8.81
②固定負債÷鉄道収益	2009	4.53	4.35	3.13	4.00	4.40	4.50	2.05		4.71	4.92	5.54	3.31	5.79	3.83	8.46
	2008	4.22	4.25	2.75	4.16	4.17	4.32	2.09	6.69	4.06	4.84	5.89	2.99	5.28	3.78	8.81
③広義の負債÷鉄道収益	2009	5.75	5.60	4.72	5.70	6.14	6.76	2.21		5.88	7.25	7.72	4.46	8.50	5.16	8.46
	2008	5.48	5.39	4.36	5.76	6.04	6.27	2.24	9.03	5.54	6.80	7.50	4.17	7.65	5.07	8.81

※合併・ホールディングス化、事業分割等が行われた西武、阪急、阪神、相鉄(2009のみ)は除いている。

	①固定負債／全営業収益	②固定負債／鉄道収益	③広義の負債／鉄道収益
2009年度 12社合計	固定負債 51,319億円	固定負債 51,319億円	固定負債 51,319億円
	鉄道収益 13,399億円	鉄道収益 13,399億円	流動負債 17,843億円 鉄道収益 13,399億円
	＝2.7	＝3.8	＝5.2



2009年度末
債務残高
1兆1,180億円

2009年度末
償還可能資金
1,422億円

今後10年間
償還体力
年400億円以上

10年後
債務残高
5,000億円台

営業収益
1,300億円台

4倍程度

繰越資金 482億円
配当金累積109億円
割賦償還金831億円
(2010・2011年度分)

償還実績 176億円
利益剰余金124億円
配当金 40億円
金利・経費減60億円

都営地下鉄の財務状況について

「東京の地下鉄を考える懇談会」
出席者作成資料

国際会計基準(IFRS)公正価値を反映した試算でも、
都営地下鉄の財務状況は健全でポジティブである。

東京都高速電車事業会計貸借対照表及びIFRS公正価値を反映して試算した財政状態計算書
(2010年3月31日)

(単位:百万円)

	科 目	現行の 貸借 対照表	再評価後		科 目	現行の 貸借 対照表	再評価後
借	非流動資産	1,633,494	1,086,975	貸	非流動負債	588,559	1,114,668
	有形固定資産	1,605,942	1,059,423		特例債(※)	25,555	25,555
	無形固定資産	6,596	6,596		一般会計長期借入金(※)	155,000	152,834
	建設仮勘定	4,141	4,141		他会計長期借入金(※)	90,000	76,648
	投資	16,815	16,815		割賦未払金(有利子部分)(※)	83,717	83,717
	株式	3,566	3,566		割賦未払金(無利子部分)(※)	208,000	147,501
	債券	13,204	13,204		退職給与引当金	26,287	26,287
	その他投資	45	45		借入資本金(企業債)(※)		555,719
					繰延税金負債(土地再評価)		16,000
					繰延税金負債(債務評価益)		30,407
方	流動資産	130,128	130,128	方	流動負債	75,319	75,319
	現金	110,506	110,506		一時借入金	0	0
	貯蔵品	1,690	1,690		未払金	62,558	62,558
	未収金	13,695	13,695		その他流動負債	12,761	12,761
	その他流動資産	4,236	4,236		負 債 合 計	663,878	1,189,987
					資本金	944,168	388,449
	資産 合 計	1,763,621	1,217,102		自己資本金	388,449	388,449
					一般会計出資金	388,449	388,449
					借入資本金(企業債)(※)	555,719	
					資本剰余金	586,519	0
					国庫補助金	269,305	
					一般会計補助金	287,232	
					その他資本剰余金	29,982	
					利益剰余金(△欠損金)	△ 430,944	△ 430,944
					当年度未処理欠損金	△ 430,944	△ 430,944
					前年度繰越	△ 443,298	△ 443,298
					当年度純損益	12,355	12,355
					その他の資本の構成要素		69,610
					土地再評価差額金		24,000
					債務評価益		45,610
	資 本 合 計	1,099,743	27,115		資 本 合 計	1,099,743	27,115
	負 債 ・ 資 本 合 計	1,763,621	1,217,102		負 債 ・ 資 本 合 計	1,763,621	1,217,102
					長期債務合計	1,117,991	1,088,381

- (注1) 借方、貸方とも左列の金額が現行公営企業会計での金額、右列の金額が今回IFRSにより再評価した金額を示す。
(注2) 単位未満端数未調整
(注3) ※の科目は長期債務に該当
(注4) 今回の試算はIFRSに基づいて行ったが、現時点で算定が困難な科目等については一部日本基準で作成している。
これにより、全てをIFRSで作成した場合は金額が異なる科目がある。
ただし、これらの科目は、退職給付引当金を除き、100億円(=資産合計1.8兆円の0.6%)以下の科目であり、影響は僅少であると考えられる。

都営地下鉄の資本合計金額の推移(試算)
(2009年度～2014年度)



資料 2

(国土交通省)

いわゆる「3倍基準」について

— 都営地下鉄と東京メトロの経営統合は、東京メトロの株式価値を毀損しないことが基本 —

平成14年12月10日 参議院国土交通委員会
— 東京地下鉄株式会社法案審議 —
〔続訓弘君の質問に対する 扇国土交通大臣答弁:要旨〕

・一元化のためには、都営地下鉄の財政
状況の改善が必要、少なくとも

①単年度の経常損益の黒字化

②累積欠損金の解消

③長期債務の大幅な圧縮

この三つが重要な課題。

平成18年度より黒字化

平成21年度累積欠損金:約4,309億

～いわゆる3倍基準について～
長期債務残高の規模について、当時の同業
他社の状況と比較するため、参考に示したも
のであり、あくまで目安。

<参考>

都営の平成21年度長期債務残高
1兆1,179億91百万円
(21年度営業収益1,322億の約8.5倍)

(参考:平成14年当時の状況)

JR東日本(H13) ——— 2.2倍
関東大手8社平均(H12) — 2.7倍
営団(H13) ————— 3.0倍
末期の国鉄(561) ——— 7.0倍
都営地下鉄(H13) ——— 11.0倍

※関東大手8社平均は平成20年度では2.8倍程度。(固定負債÷全営業収益(単体ベース)による値)

(参考) 都営地下鉄と東京メトロの株式価値について

証券会社3社の評価結果

一定の前提に基づく試算結果として国土交通省に提示されたものであり、あくまで一つの参考値

都営地下鉄	:	企業価値 (4,517億円～5,393億円)	<	負債 (7,190億円～11,796億円)	⇒ 株式価値はマイナス
東京メトロ	:	企業価値 (11,179億円～13,254億円)	>	負債 (7,175億円～7,350億円)	⇒ 株式価値はプラス

※ 企業価値はEV/EBITDA倍率を用いた類似企業比較法により評価。

注1. 企業価値及び負債の()内の金額は、証券会社3社の評価の集計結果。

注2. 「EBITDA＝営業利益＋減価償却費」、「企業価値＝EBITDA×類似企業のEV/EBITDA倍率」、「株式価値＝企業価値－負債」

注3. 類似企業のEV/EBITDA倍率は、JR本州3社のレンジ(7～8倍)を適用。

注4. 公営企業会計による都営地下鉄の負債額の推計方法は各社により異なる。

例：例えば、「都営地下鉄2008年度決算値のうち、借入資本＋地下鉄特例債＋長期借入金＋その他固定負債により推計」する等。

現状では、都営地下鉄と東京メトロの経営一元化は、東京メトロの株式価値を毀損するものであると評価。

株主から見た企業価値

○ 企業価値＝「企業が将来にわたって生み出す利益の合計額」(伊藤邦雄著「ゼミナール企業価値評価」)

⇒ 企業の値段を算定するためには、過去の投下資本の結果を表しているB/S上の簿価総資産を用いるのではなく、将来にわたって生み出すキャッシュフロー(収益力)により評価するのが基本。

○ 企業価値の評価方法については、「類似企業比較法」や「DCF法」を使用するのが代表的。

- 「類似企業比較法」: 評価対象企業と類似する上場企業を選定し、その類似企業の財務諸表等から諸倍率を求め、評価対象企業の理論株価を算出するもの。評価倍率には、EV/EBITDA倍率、PER倍率、PBR倍率を用いるのが通例(注)。
- 「EV/EBITDA倍率」: 企業買収に必要な時価総額と買収後返済すべき負債を、企業が生み出すキャッシュフローの何年分で回収できるかを示すもの。
- 「DCF法」: 将来キャッシュフローを現在価値に割り引いたものの総和として求めるもの。

○ 「DCF法」については収益予想や割引率の算出過程が複雑で、計算も難しいことから、類似企業比較法を用いるのが適当。

○ 都営地下鉄と東京メトロを評価する場合、鉄道事業は設備投資が大きく、多額の減価償却費が生じることから、EV/EBITDA倍率を用いるのが適当。

※ 特に都営地下鉄は、公営企業会計の採用、補助金の受給及び法人税の非課税といった特殊性があり、PER倍率及びPBR倍率を用いるのは妥当でない。

(注) ➤ $EV/EBITDA \text{倍率} = EV \div EBITDA$

EV(Enterprise value)＝有利子負債＋少数株主持分＋時価総額－現金及び現金同等物

EBITDA(Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization)＝営業利益＋減価償却

➤ $PBR(\text{Price Book-value Ratio}) = \text{株価} / 1 \text{株当たりの純資産}$

➤ $PER(\text{Price Earnings Ratio}) = \text{株価} / 1 \text{株当たりの純利益}$

資料 3

(東京都)

乗り継ぎ割引の拡大など利用者サービス向上について

- 二元的運営のもとでは、運賃面のサービスの改善は、それぞれの収益の範囲内で行えず、経営の効率化についても、それぞれが努力しているが、おのずから限界がある。

利用者の利便性を最大限に向上させるためには、都営地下鉄と東京メトロの経営を一元化して、重複する組織・人員の解消や、資材調達・業務発注の規模のメリットの発揮など、抜本的な効率化を実現するとともに、両者の収益を合わせて、利用者に還元していく必要がある。

- 都市交通審議会（現：交通政策審議会）の第一号答申（１９５６年）に、地下鉄の運賃については、経営主体が２つになった場合でも、同一経営主体の地下鉄を利用する場合と同様に取り扱う制度を実施すべき、とある。

その後、運輸省（現・国土交通省）は、この答申を踏まえて、都営地下鉄開業当初の１９６１（昭和３６）年から乗り継ぎ割引を実施するよう、これまで指導してきた。

このことから、国も、元来、地下鉄は一元的に利用されるべきだと考えているということがわかる。

- なお、乗り継ぎ割引については、現在の割引額は７０円となっているほか、定期についても１５％割引を実施しており、他の鉄道事業者との間で実施している乗り継ぎ割引（定期外のための概ね２０円かつ初乗り区間など短距離に適用）と比べて、格段に充実している。

これまで運賃改定などの機会をとらえて順次拡大してきた経緯を踏まえ、２つの地下鉄を乗り継ぐ利用者の負担の緩和を図るため、今後とも経営に与える影響を考慮しながら、実施していく必要があると考えている。

(参考)

○東京及びその周辺における都市交通に関する第1次答申（抜粋）

（都市交通審議会答申第1号 1956年8月14日）

1 運賃の適正化

現在の国有鉄道及び郊外私鉄の運賃は、昭和28年1月に制定されたものであって、その後の経済情勢の変化等により、収支のアンバランスをきたしている。かかる状態は、現在有している程度の輸送サービスの維持を困難ならしめ、将来の輸送力の増強を不可能にするおそれがあると認められるので、早急に、都市輸送力を増強し、通勤通学交通に適確に対処しうる適正な運賃を検討して、これを実施する必要がある。

なお、現在、運輸収入構成の定期対定期外の比率は、輸送人員構成の比率と逆の現象を示しており、交通事業者にとってはピーク時の輸送需要に見合う施設を整備する必要があり、それ以外の時間帯には余剰遊休施設を保有することとなり、定期旅客を輸送するために投資効率の低い資本を投じているといえる。従って、定期運賃についても、適正な割引率を検討することが必要である。

2 運賃通算制の採用

国鉄及び私鉄の定期旅客運賃は、遠距離逓減制になっているが、国鉄と私鉄あるいは私鉄相互間を利用する定期旅客の運賃は、企業体ごとに打ち切り計算をした額の併算となるので、同一距離であっても一企業体のもとに遠距離逓減の計算をした場合に比して相当高額となり、利用者負担の不均衡をきたし、都市の不均衡な膨張の原因ともなっている。従って、これらの欠陥を是正するため運賃の通算制を採用することが望ましい。これを実施する場合には、交通事業者にとって多額の減収をきたし、またその精算事務が繁雑となるので、これらの難点を克服する措置を講じ、通算制の実施を推進すべきである。

3 異なる経営主体の地下高速鉄道を利用する旅客の運賃制度の適正化

将来、営団以外の経営主体の地下高速鉄道が建設された場合、経営主体の異なる地下高速鉄道を利用する旅客に対する運賃については、負担の公平及び便益性に留意し、あたかも同一経営主体の地下高速鉄道を利用する場合と同様に取扱を行いうる制度を実施すべきである。

○ 東京メトロと都営地下鉄の乗り継ぎ割引の経緯

実施時期	普 通 運 賃		定 期 運 賃
	割 引 額	改 訂 理 由	
1961 年 6 月	銀座線・日比谷⇄都営線 併算額の 5 円引き 荻窪線・丸ノ内線⇄都営線 併算額の 10 円引き 都営 20円均一 営団は線別均一運賃 ・荻窪線・日比谷線:20 円均一 ・銀座線・丸ノ内線:25 円均一 ・銀座・丸ノ内線～荻窪線・日比谷線:40 円均一 ・荻窪線～(銀座・丸ノ内線経由)～日比谷線:50 円均一		併算額の 290 円 ～510 円(14%) 引
1961 年 11 月	併算額の 10 円引き(初乗りのみ 5 円引き) (初乗額 都20円(均一) 営団20円)	営団の対キロ区間 制導入	
1963 年 2 月	併算額の 10 円引き(初乗りのみ 5 円引き) (初乗額 都20円 営団20円)	都営の対キロ区間 制導入	それぞれの定期 運賃を 15%引き して併算
1966 年 1 月	併算額の 10 円引き (初乗額 都20円 営団30円)	営団運賃改定	
1974 年 10 月	併算額の 20 円引き (初乗額 都60円 営団60円)	営団・都営運賃改 定	
1977 年 5 月	併算額の 30 円引き (初乗額 都80円 営団80円)	営団・都営運賃改 定	
1982 年 1 月	併算額の 40 円引き (初乗額 都 120 円 営団 100 円)	営団運賃改定	
1995 年 3 月	併算額の 50 円引き (初乗額 都 170 円 営団 140 円)	都営運賃改定	
2000 年 12 月	併算額の 70 円引き (初乗額 都 170 円 営団 140 円)	大江戸線 環状部開業	

段差解消に向けた対応状況について

2010年3月31日現在

事業社名	1日あたりの平均利用者が5千人以上の駅					(参考) 全駅		
	駅数	段差が解消されている駅			駅数	段差が解消されている駅		
		A	B	B/A * 100		C	C/A * 100	うち基準に適合している設備により段差が解消されている駅
JR北海道	31	22	71%	22	71%	465	32	32
JR東日本	468	377	81%	377	81%	1,692	568	568
JR東海	85	69	81%	69	81%	399	181	105
JR西日本	286	218	76%	217	76%	1,221	471	382
JR四国	7	7	100%	7	100%	259	121	40
JR九州	67	56	84%	56	84%	560	140	119
JR旅客会社6社小計	944	749	79%	748	79%	4,596	1,513	1,246
東武鉄道	111	93	84%	93	84%	196	111	103
西武鉄道	78	70	90%	70	90%	91	75	74
京成電鉄	47	37	79%	37	79%	64	41	41
京王電鉄	64	52	81%	52	81%	68	56	56
小田急電鉄	68	68	100%	68	100%	70	70	70
東京急行電鉄	87	85	98%	85	98%	88	86	86
京浜急行電鉄	70	60	86%	60	86%	71	60	60
相模鉄道	23	22	96%	22	96%	24	23	23
名古屋鉄道	75	65	87%	64	85%	272	213	176
近畿日本鉄道	119	82	69%	69	58%	327	213	100
南海電気鉄道	49	31	63%	29	59%	99	48	38
京阪電気鉄道	57	45	79%	43	75%	84	61	47
阪急電鉄	81	65	80%	61	75%	85	67	63
阪神電気鉄道	36	29	81%	28	78%	41	32	29
西日本鉄道	23	19	83%	16	70%	75	56	24
大手民鉄15社小計	988	823	83%	797	81%	1,655	1,212	990
東京地下鉄	137	90	66%	37	27%	137	90	37
札幌市交通局	46	44	96%	36	78%	46	44	36
仙台市交通局	16	16	100%	16	100%	17	17	17
東京都交通局	96	78	81%	39	41%	98	79	40
横浜市交通局	39	38	97%	35	90%	40	39	36
名古屋市交通局	80	71	89%	70	88%	81	72	71
京都市交通局	29	29	100%	29	100%	31	31	31
大阪市交通局	98	97	99%	97	99%	100	99	99
神戸市交通局	20	19	95%	14	70%	25	24	19
福岡市交通局	16	16	100%	16	100%	35	35	35
地下鉄10社局 小計	577	498	86%	389	67%	610	530	421
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	2,509	2,070	83%	1,934	77%	6,861	3,255	2,657
中小民鉄、路面電車等 小計	299	259	87%	226	76%	2,623	1,358	847
鉄軌道全体 合計	2,808	2,329	【78%】	2,160	【71%】	9,484	4,613	3,504

注 1)「基準」とは、公共交通移動等円滑化基準第4条をいう。

2)「基準に適合している設備により段差が解消されている駅」とは、開閉とびらに窓があり、かご内に手すり等が設置されているエレベーターなどにより、乗降場ごとに、段差が解消された経路を1以上確保している駅をいう。

3)「段差が解消されている駅」とは、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を1以上確保している駅をいう。

4)新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合、別駅として計上している。

5)2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全て事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

6)【】内は、2008年度末の数字を示している。

(備考) 国土交通省ホームページより作成

トイレ設置状況について

2010年3月31日現在

事業社名	総駅数	トイレを設置している駅数		車椅子対応型トイレを設置している駅数			移動円滑化基準第9条に適合している トイレを設置している駅数			
		1日あたりの 平均利用者 数が5千人 以上の駅	A	うち5千人 以上の 駅数	トイレを設置して いる5千人以上の駅に 対する割合 (%)	B/A * 100	うち5千人 以上の 駅数	C	トイレを設置 している5千人 以上の駅に 対する割合 (%)	C/A * 100
JR北海道	465	247	29	35	25	86%	31	25	86%	
JR東日本	1,692	1,327	446	452	363	81%	412	350	78%	
JR東海	399	276	85	82	71	84%	80	71	84%	
JR西日本	1,221	892	273	274	226	83%	250	216	79%	
JR四国	259	183	7	33	7	100%	10	7	100%	
JR九州	560	379	64	85	48	75%	47	30	47%	
JR旅客会社6社小計	4,596	3,304	904	961	740	82%	830	699	77%	
東武鉄道	196	193	109	99	90	83%	99	90	83%	
西武鉄道	91	91	78	70	65	83%	50	48	62%	
京成電鉄	64	64	47	40	38	81%	40	38	81%	
京王電鉄	68	67	63	61	57	91%	59	55	87%	
小田急電鉄	70	70	68	69	68	100%	62	61	90%	
東京急行電鉄	88	80	80	74	74	93%	74	74	93%	
京浜急行電鉄	71	62	62	47	47	76%	44	44	71%	
相模鉄道	24	24	23	24	23	100%	23	22	96%	
名古屋鉄道	272	166	72	81	62	86%	71	59	82%	
近畿日本鉄道	327	277	119	128	96	81%	86	78	66%	
南海電気鉄道	99	99	49	49	40	82%	34	30	61%	
京阪電気鉄道	84	65	55	53	47	86%	32	30	55%	
阪急電鉄	85	85	81	80	77	95%	42	40	49%	
阪神電気鉄道	41	39	36	35	34	94%	29	28	78%	
西日本鉄道	75	72	22	34	21	96%	34	21	96%	
大手民鉄15社小計	1,655	1,454	964	944	839	87%	779	718	75%	
東京地下鉄	137	136	136	112	112	82%	112	112	82%	
札幌市交通局	46	46	46	45	45	98%	40	40	87%	
仙台市交通局	17	17	16	17	16	100%	17	16	100%	
東京都交通局	98	96	96	95	95	99%	95	95	99%	
横浜市交通局	40	40	39	40	39	100%	26	25	64%	
名古屋市交通局	81	81	80	80	79	99%	73	72	90%	
京都市交通局	31	31	29	31	29	100%	18	18	62%	
大阪市交通局	100	100	98	99	97	99%	43	41	42%	
神戸市交通局	25	25	20	25	20	100%	13	12	60%	
福岡市交通局	35	35	16	35	16	100%	25	11	69%	
地下鉄10社局 小計	610	607	576	579	548	95%	462	442	77%	
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	6,861	5,365	2,444	2,484	2,127	87%	2,072	1,859	76%	
中小民鉄、路面電車等 小計	2,623	1,310	247	507	215	87%	296	164	66%	
鉄軌道全体 合計	9,484	6,675	2,691	2,991	2,342	【84%】 87%	2,368	2,023	【66%】 75%	

注 1) 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合、別駅として計上している。

2) 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全て事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

3) 【 】内は、2008年度末の数値。

(備考) 国土交通省ホームページより作成

東京圏における主要区間の混雑率

2009年度

事業者名	線 名	区 間	混雑率 (%)
都営地下鉄	浅 草	本所吾妻橋→浅 草	122
	三 田	西 巢 鴨→巢 鴨	139
	新 宿	西 大 島→住 吉	154
	※ 大 江 戸	中 井→東 中 野	162
東京メトロ	日 比 谷	三 ノ 輪→入 谷	156
	銀 座	赤 坂 見 附→溜 池 山 王	161
	丸 ノ 内	新 大 塚→若 荷 谷	157
	東 西	木 場→門 前 仲 町	197
	有 楽 町	東 池 袋→護 国 寺	167
	千 代 田	町 屋→西 日 暮 里	178
	半 蔵 門	渋谷→表 参 道	170
	※ 南 北	駒 込→本 駒 込	146
	※ 副 都 心	要 町→池 袋	106
東 武	伊 勢 崎	小 菅→北 千 住	140
	東 上	北 池 袋→池 袋	138
西 武	池 袋	椎 名 町→池 袋	172
	新 宿	下 落 合→高 田 馬 場	159
京 成	押 上	京 成 曳 舟→押 上	160
	本 線	大 神 宮 下→京 成 船 橋	149
京 王	京 王	下 高 井 戸→明 大 前	167
	井 の 頭	神 泉→渋谷	139
小 田 急	小 田 原	世田谷代田→下 北 沢	187
東 急	東 横	祐 天 寺→中 目 黒	174
	田 園 都 市	池 尻 大 橋→渋谷	187
京 急	本 線	戸 部→横 浜	152
J R 東日本	東 海 道	川 崎→品 川	190
	横 須 賀	新 川 崎→品 川	181
	中 央 (快 速)	中 野→新 宿	194
	中 央 (緩 行)	代 々 木→千 駄 ヶ 谷	91
	京 浜 東 北	上 野→御 徒 町	198
	常 磐 (快 速)	松 戸→北 千 住	173
	常 磐 (緩 行)	亀 有→綾 瀬	171
	総 武 (快 速)	新 小 岩→錦 糸 町	180
	総 武 (緩 行)	錦 糸 町→両 国	203
※ 3 区間を除く31区間の平均混雑率			167

注 1) 混雑率とは、最混雑時間帯1時間の平均

2) ※以外の区間は、国土交通省公表のデータ、※は東京都、東京メトロの独自データ
(備考) 国土交通省ホームページ等より作成

運賃共通化により利便性が向上する事例

- 運賃共通化により、運賃が安くなると同時に所要時間も短くなるケースが増え、利便性が大幅に向上する。

メトロ～都営の例①（護国寺～上野御徒町）



所要時間13分短縮(34分→21分)
運賃 30円減(190円→160円)

メトロのみを利用した場合

護国寺→飯田橋→茅場町→仲御徒町・上野御徒町
(乗り換え2回)

所要時間 34分(乗車22分、乗換9分、待ち3分)
運賃 190円

メトロ～都営を乗り継いだ場合

護国寺→飯田橋→上野御徒町
(乗り換え1回)

所要時間 21分(乗車12分、乗換6分、待ち3分)
運賃 260円 → **通算運賃 160円**

メトロ～都営～メトロの例（広尾～表参道）



所要時間 3分短縮(20分→17分)
運賃 30円減(190円→160円)

メトロのみを利用した場合

広尾→霞ヶ関→表参道
(乗り換え1回)

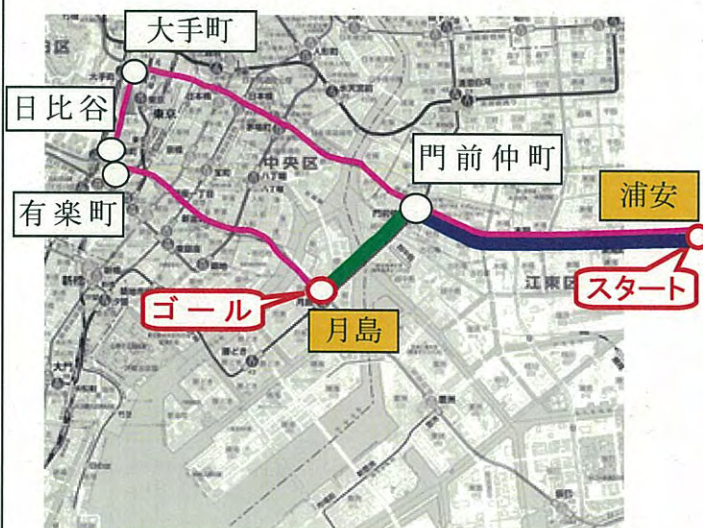
所要時間 20分(乗車16分、乗換3分、待ち1分)
運賃 190円

メトロ～都営～メトロを乗り継いだ場合

広尾→六本木→青山一丁目→表参道
(乗り換え2回)

所要時間 17分(乗車7分、乗換7分、待ち3分)
運賃 420円 → **通算運賃 160円**

メトロ～都営の例②（浦安～月島）



所要時間 22分短縮(38分→16分)
運賃 40円減(230円→190円)

メトロのみを利用した場合

浦安→大手町→日比谷・有楽町→月島
(乗り換え2回)

所要時間 38分(乗車26分、乗換10分、待ち2分)
運賃 230円

メトロ～都営を乗り継いだ場合

浦安→門前仲町→月島
(乗り換え1回)

所要時間 16分(乗車13分、乗換1分、待ち2分)
運賃 290円 → **通算運賃 190円**

都営～メトロ～都営の例（東大島～本所吾妻橋）



所要時間 5分短縮(23分→18分)
運賃 20円減(210円→190円)

都営のみを利用した場合

東大島→馬喰横山・東日本橋→本所吾妻橋
(乗り換え1回)

所要時間 23分(乗車17分、乗換4分、待ち2分)
運賃 210円

都営～メトロ～都営を乗り継いだ場合

東大島→住吉→押上→本所吾妻橋
(乗り換え2回)

所要時間 18分(乗車11分、乗換4分、待ち3分)
運賃 430円 → **通算運賃 190円**

東京メトロまたは都営地下鉄のみ —— を利用した場合の経路

東京メトロ —— と都営地下鉄 —— を乗り継いだ場合の経路

資料 4

(メトロ)

資料4

乗継割引の拡大等の利用者サービス向上策について(東京メトロ)

(1) 運賃の乗継負担の軽減について

当社と都営地下鉄を乗り継ぐお客様に対して、現在行っている割引以上の乗継負担の軽減について、都営地下鉄と協議の上取り組んでいきたい。

仮に、連絡運賃を東京メトロの運賃水準に共通化した場合の例は、別添資料1のとおりです。

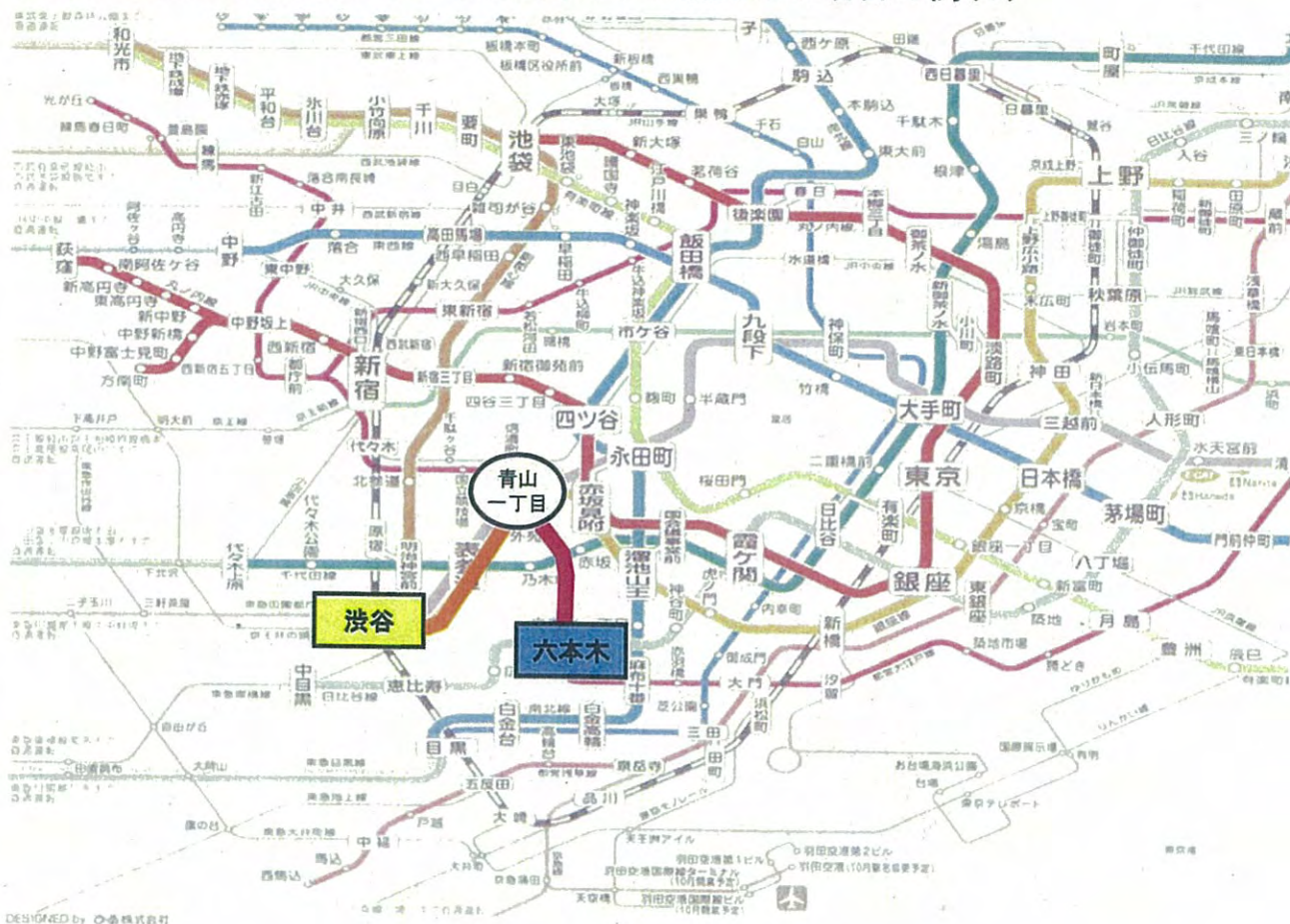
(2) 東京メトロのサービス向上に向けた主要プロジェクト

東京メトロは、お客様視点に立ち、これまでもサービス向上に鋭意取り組んできましたが、今後は、新線建設への投資分も含め、営業線のサービス向上に、より積極的に取り組んでいきます。

サービス向上に向けた主要プロジェクトは、別添資料2のとおりです。

資料4-(1)

仮に、連絡運賃を東京メトロの運賃水準に共通化した場合の例(1)



渋谷

(東京メトロ銀座線)

青山
一丁目

(都営大江戸線)

六本木

← 160円
(2.7km) →

← 170円
(1.3km) →

160円+170円-70円=260円

100円減

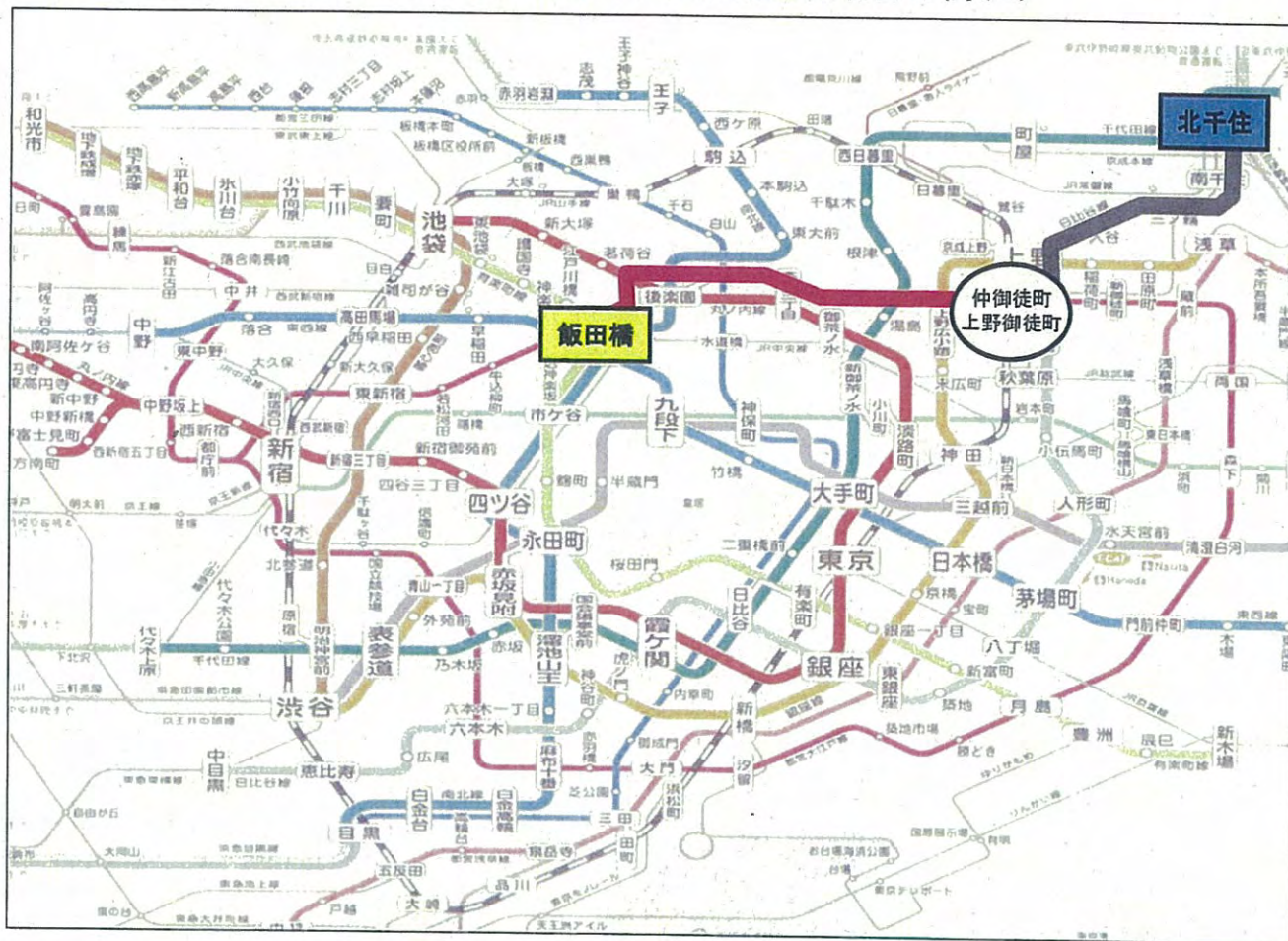
2.7km+1.3km=4.0km ⇒ **160円**

資料4-(1)

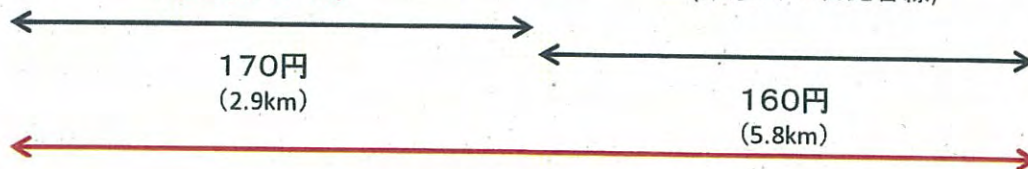
東京地下鉄(株)©

別添資料1

仮に、連絡運賃を東京メトロの運賃水準に共通化した場合の例(2)



飯田橋 (都営大江戸線) 上野御徒町 仲御徒町 (東京メトロ日比谷線) 北千住



$$170\text{円} + 160\text{円} - 70\text{円} = \underline{260\text{円}}$$



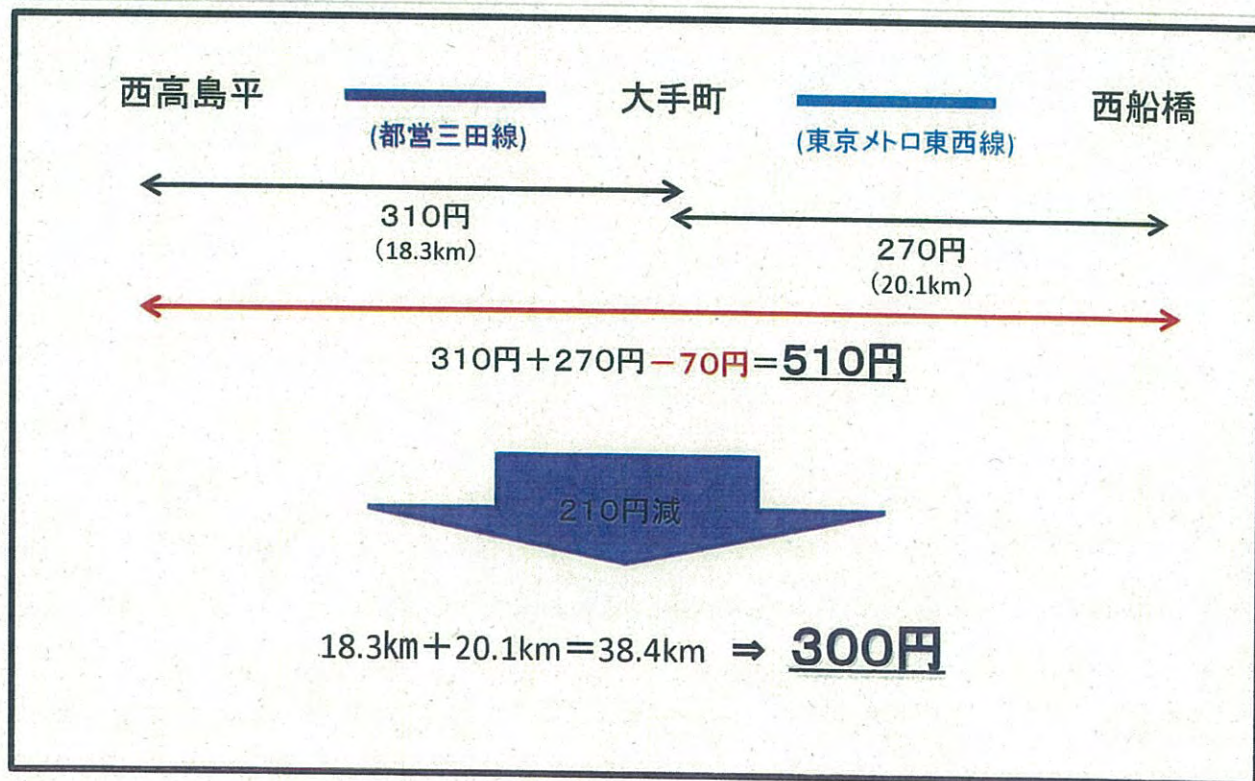
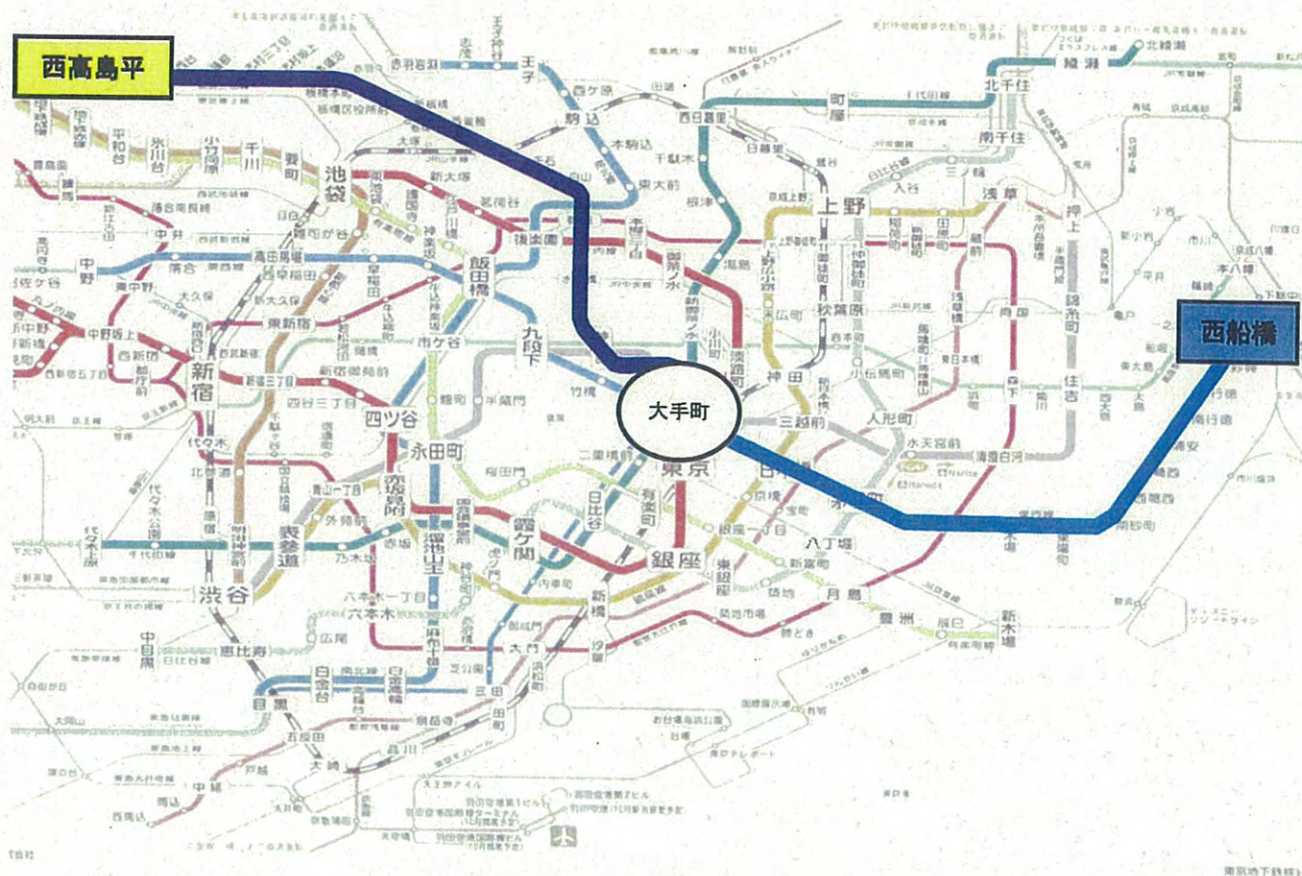
$$2.9\text{km} + 5.8\text{km} = 8.7\text{km} \Rightarrow \underline{190\text{円}}$$

資料4-(1)

東京地下鉄(株)©

別添資料1

仮に、連絡運賃を東京メトロの運賃水準に共通化した場合の例(3)



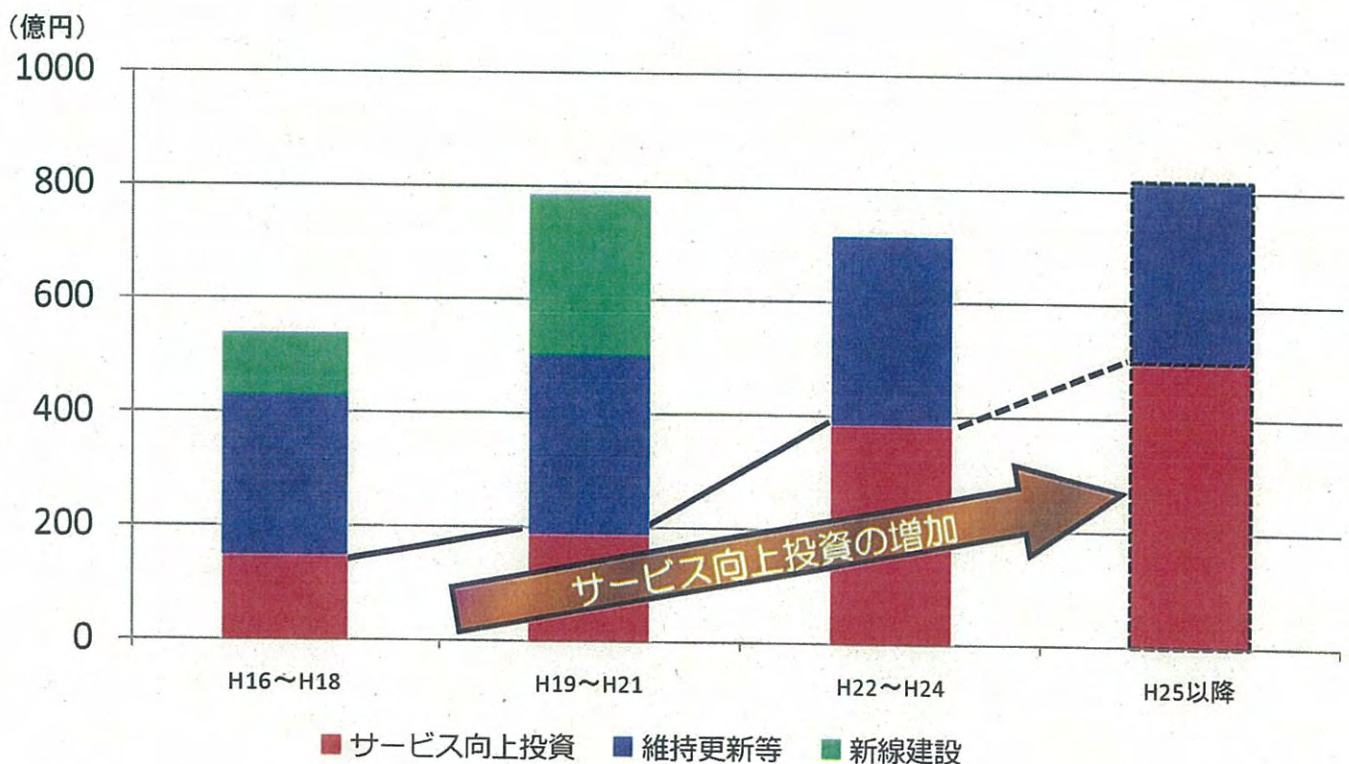
資料4-(2)

東京地下鉄(株)©
別添資料2

東京メトロのサービス向上に向けた主要プロジェクト

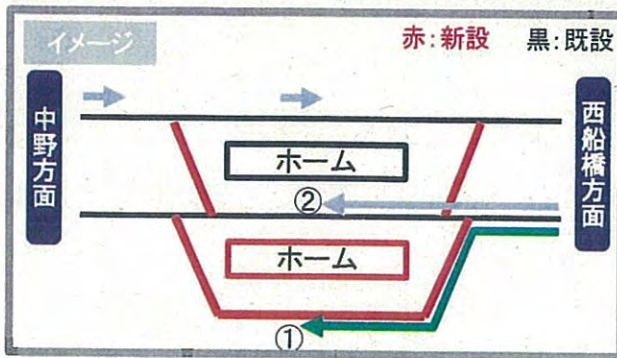
- 1 東西線において、駅の大規模改良等により混雑緩和、遅延防止に取り組みます。
- 2 有楽町線・副都心線において、連絡線設置等による輸送の安定化、相互直通ネットワークの拡大を図ります。
- 3 銀座線のリフレッシュを行います。
- 4 バリアフリー設備の整備に取り組みます。
- 5 ホームドアの設置に取り組みます。
- 6 新型車両の導入、駅の改装等、お客様サービスの向上を目指します。

(参考) 鉄道投資の総額と主な内訳 (年平均)



1 東西線において、駅の大規模改良等により混雑緩和、遅延防止に取り組みます。

(1) 駅構内大改良による線路増設（候補駅：南砂町駅ほか）



大規模掘削による線路増設等により、列車の交互発着を可能とする等、混雑緩和と遅延防止を図ります。

総額：約450億円

(2) 茅場町駅・門前仲町駅ホームの延伸・拡幅

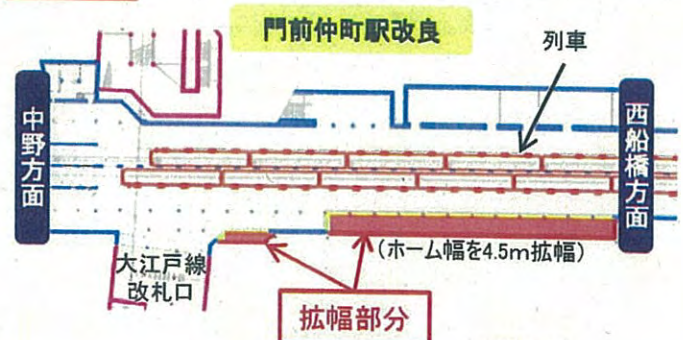


ホームの延伸・拡幅等により、ホーム上の混雑緩和と遅延防止を図ります。

【完成年度】
門前仲町駅H24年度
茅場町駅H28年度

総額：約100億円*

※エレベーター・駅改装等を含む



(3) ワイドドア車両の導入

ドアの幅が広い新型車両を導入することにより、お客様の乗降をスムーズにします。(H23年度までに13編成130両導入)

総額：約180億円



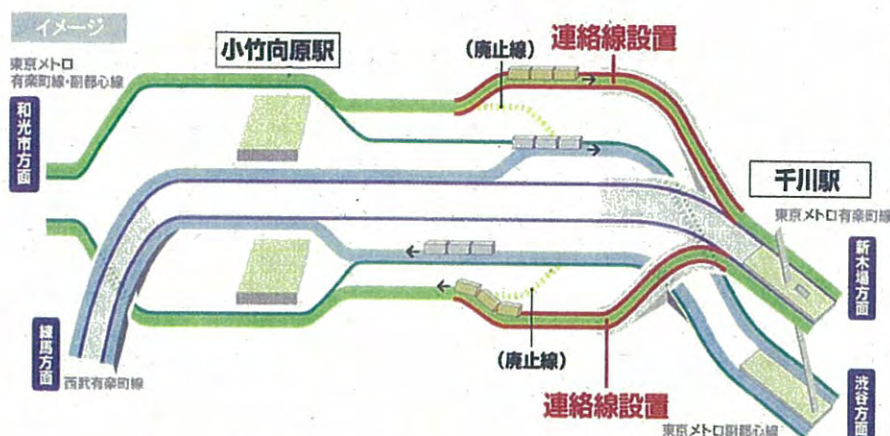
東西線15000系

(4) ダイヤ改正（列車増発等）

(1)～(3)の取組みと併せ、ダイヤ改正により列車増発等を行います。

2 有楽町線・副都心線において、連絡線設置等による輸送の安定化、相互直通ネットワークの拡大を図ります。

（１）小竹向原～千川駅間の連絡線設置

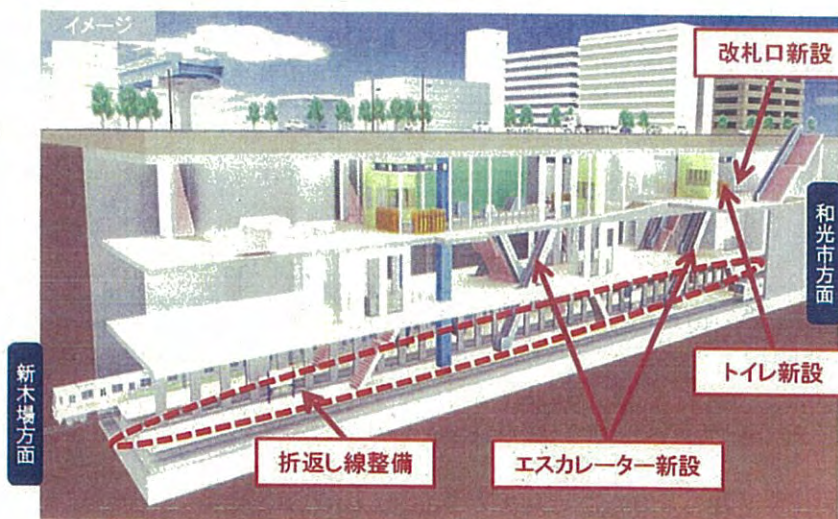


日常的な遅延発生 の 縮小や、輸送障害発生時の円滑なダイヤ回復を図るため、新たに連絡線を設置し、平面交差を解消します。

【完成年度】小竹向原駅⇒千川駅：H24年度
千川駅⇒小竹向原駅：H26年度

総額：約200億円

（２）豊洲駅の大改良



輸送障害発生時の円滑なダイヤ回復を図るため、折返し線の整備を行います。

また、駅周辺の再開発等に伴う改札口・ホーム等の混雑緩和を図るため、駅改良を行います。

【完成年度】駅改良：H24年度
折返し線：H25年度

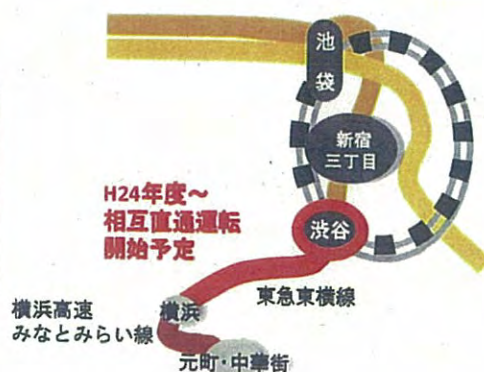
総額：約60億円

（３）相互直通ネットワークの拡大

副都心線と東急東横線等との相互直通運転により、お客様の利便性の向上を図ります。

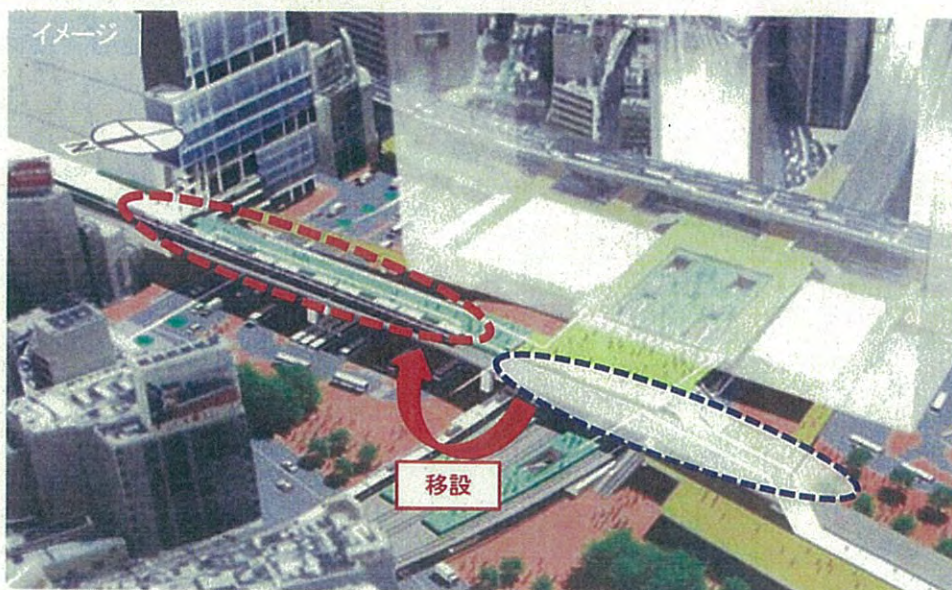
【開始年度】H24年度

総額：約50億円



3 銀座線のリフレッシュを行います。

■ (1) 渋谷駅の移設・大改良



渋谷駅街区基盤整備の一環として銀座線渋谷駅を移設し、乗り換え利便性の向上やバリアフリー設備の整備等を図ります。

【完成年度】H33年度

総額: 約100億円*

※当社負担分のみ

■ (2) 銀座駅ほか各駅のリニューアル



より快適な駅を目指し、銀座駅、日本橋駅、新橋駅等各駅のリニューアルに順次取り組みます。

総額: 約420億円

■ (3) 新型車両の導入



(注) 写真は現行の01系

銀座線に新型車両を導入します。
(H27年度までに41編成246両導入)

総額: 約350億円

4 バリアフリー設備の整備に取り組みます。

■ (1) エレベーター・エスカレーターの整備

エレベーター、エスカレーター等のバリアフリー設備の整備をより積極的に進めます。出入口用地の取得が困難な駅についても、関係者の協力を得て、シールド駅等構造上設置が極めて困難な駅を除き、ホームから地上までのエレベーターによるワンルート整備に取り組み、今後10年間で整備率100%を目指します。

さらに、今後は可能な箇所から2ルート目についても順次整備を進めていきます。

年平均：約120億円

エレベーター



エレベーターのワンルート整備率

・H21年度末 66%
・H24年度末 80%

【これまでのエレベーター整備について】

- 当社には古い路線が多く、同時に東京都心部に位置することから、営業線への新たなエレベーターの設置のためには、用地取得や構造上の厳しい制約を克服していく必要があります。
- 当社では、平成6年3月に丸ノ内線後楽園駅に既設線として初めてのエレベーターを設置して以降、鋭意段差の解消に努めてきました。
- 用地取得ができなかった場合には、歩道上にエレベーター用の出入口を整備することも考えられますが、道路構造令により残存幅員を3.5m確保する必要があります。
- このような中でも、周辺の再開発動向を常に把握しつつ出入口設置を持ちかけることはもちろん、合築による出入口の整備(例：根津駅)、駅隣接の変電所を移設しエレベーターを整備(例：四谷三丁目駅)するなどの工夫を行っており、平成21年度末現在で、ワンルート整備率66%となっています。
- エレベーター扉に窓が設置されておらず、移動円滑化基準に適合していない駅においては、平成23年度までに窓の設置工事を行い、基準に適合させる予定です。
- 併せて、現中期経営計画期間中(H22～H24)に、新たな駅での段差を解消し、整備率は概ね80%となります。

出入口用地の取得が困難な駅において設置した例

個人の協力を得て、一般住宅との合築により設置(根津駅)



道路管理者の協力を得て設置(茅場町駅)



再開発事業者と連携して設置(大手町駅)



窓なしエレベーターの改修



■ (2) トイレの整備

多機能トイレ・車椅子トイレの整備をより積極的に進めます。

多機能トイレ・車椅子トイレの整備には、設置のスペースが必要であり、スペース確保のために、駅の大規模改良等と併せて整備しています。

多機能トイレ・車椅子トイレについては、このような方針により、今後10年間で整備率100%を目指します。

年平均: 約10億円



H24年度末 90%

新宿御苑前多機能トイレ

(車椅子対応トイレの機能に加え、ベビーシート等の乳幼児用設備、オストメイト対応設備などを設置した、身体の不自由なお客など様々なお客様の使用に配慮したトイレ)

11

6 新型車両の導入、駅の改装等、お客様サービスの向上を目指します。

□□ (1) 新型車両の導入



千代田線16000系(36編成360両)
(新型モーター等の導入により、従来より20%電力使用量削減を実現)

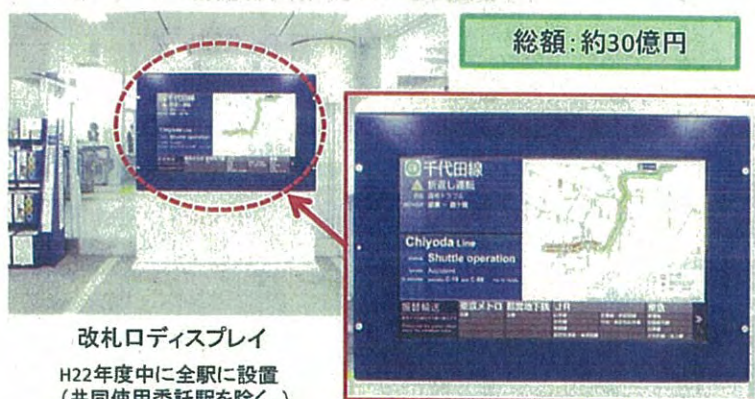
安全性や快適性の向上を図るとともに、省エネルギー、リサイクル性に優れた環境配慮型の新型車両を積極的に導入します。

(年平均約90両導入※)

年平均:約120億円

※東西線及び銀座線の新造車両を含む

□□ (2) 運行情報の提供

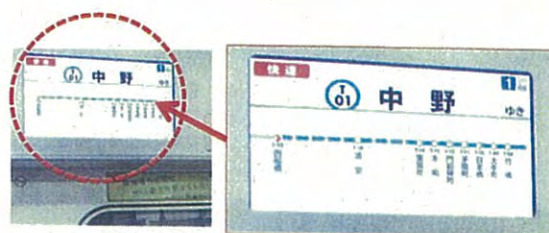


改札口ディスプレイ

H22年度中に全駅に設置
(共同使用委託駅を除く。)

総額:約30億円

文字だけでなく路線図イメージを表示する
ほか、英語での運行情報提供も実施



車内ディスプレイ
(運行情報・各駅情報を表示)

年平均:約11億円

お客様への運行情報等の提供を充実
するため、改札口ディスプレイ及び
車内ディスプレイの設置を進めています。

(年平均約140両導入※)

※新造車両含む

□□ (3) お客様センターの開設・サービスマネージャーの配置

H16年4月からお客様センターの開設、サービスマネージャーの配置を行いました。
特に、お客様センターについては、H22年4月からフリーダイヤルサービスを開始する等、より多くの
お客様の声にお応えできるよう体制を強化しています。

運営費年平均:約8億円

お客様センター



H21年度問合せ件数:16万件

サービスマネージャー



銀座駅ほか13駅に配置

□□ (4) 駅の改装



待ち合わせコーナーの設置
(赤坂見附駅)



パウダールーム
(池袋駅)



エコ・ステーション
(南行徳駅)

より快適に駅をご利用いただくため、
改装工事を実施します。
(年平均約6駅実施※)

一部の駅においては、パウダールーム
を設置するなど、利便性の高い駅を目
指します。

また、太陽光発電パネル、自然光の透
過性が高い膜屋根を設置する等
(エコ・ステーション)、環境に配慮した
取組みを進めています。

年平均: 約100億円

※銀座線各駅のリニューアルを含む

□□ (5) セキュリティカメラの設置



H22年度末までに
約6,500台の設置を完了



駅構内の安全性向上のため、
高画質・高機能のセキュリティ
カメラの設置を進めています。

総額: 約30億円

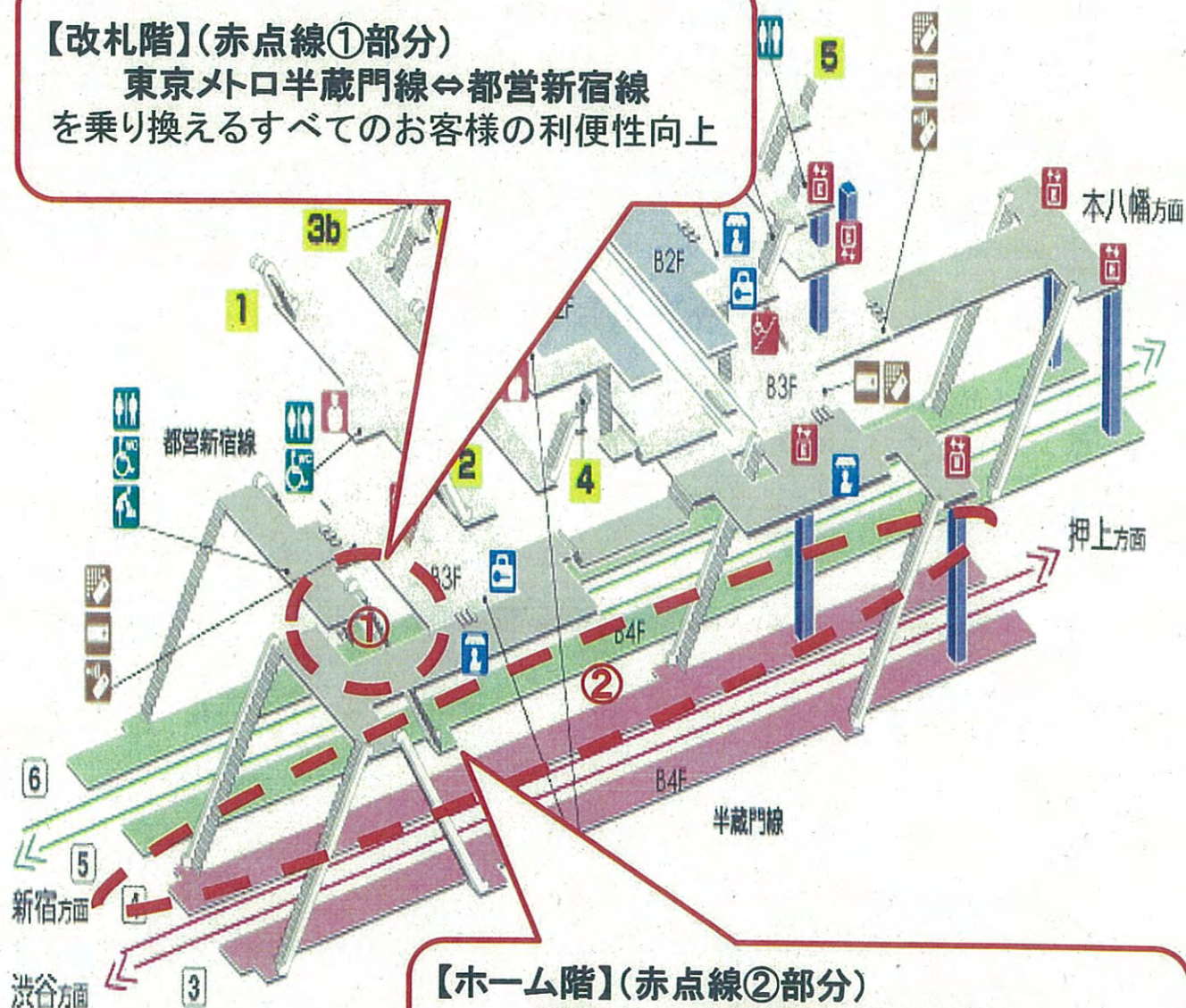
注: 本資料に記載の投資額・完成年度等については、今後の関係各所等との協議により変更となる可能性があります。

九段下駅については、乗り継ぎ利便向上のための改装実施に向け、都営地下鉄と協議の上取り組んでいきたい。

その他の乗り継ぎ利便向上が図られる駅の可能性についても、都営地下鉄と協議していきたい。

【改札階】(赤点線①部分)

東京メトロ半蔵門線⇄都営新宿線
を乗り換えるすべてのお客様の利便性向上



【ホーム階】(赤点線②部分)

東京メトロ半蔵門線(押上方面)
⇒都営新宿線(新宿方面)
へ乗り換えるお客様の利便性向上

資料 5

(東京都)

都営地下鉄及び都営地下鉄の「子会社」に相当する会社が所有する不動産

都営地下鉄が所有している主な土地

総面積	約 2 6 9, 0 0 0 m ²
	〔 鉄道事業 2 3 5, 0 0 0 m ² 〕
	〔 鉄道事業外 3 4, 0 0 0 m ² 〕
価 格	約 5 9 4 億円
	〔 鉄道事業 5 0 5 億円 〕
	〔 鉄道事業外 8 9 億円 〕

※300m²以上、線路用地及び駅舎用地を除く

東京交通サービス(株)(都営地下鉄の「会社法上の子会社」に相当する会社)が所有している不動産(建物)

該 当 な し

都営地下鉄が所有している関連事業の不動産(建物)

【一棟所有】

棟 数	8 棟 (貸店舗・貸事務所 7、駐車場 1)
床 面 積 計	約 1 2, 7 0 0 m ²
建物取得価格	約 2 8 億円

【「会社法上の子会社」に相当する会社との共有】

該 当 な し

【「企業会計基準における持分法適用会社」に相当する会社との共有】

箇 所 数	2 ヶ所 (貸店舗・貸事務所 2)
床 面 積 計※	約 2 3, 6 0 0 m ²
建物取得価格	約 1 9 億円

※都営地下鉄の持分相当部分の面積の合計

【「会社法上の子会社」「企業会計基準における持分法適用会社」に相当する会社以外との共有】

箇 所 数	1 0 ヶ所 (貸店舗・貸事務所 1 0)
床 面 積 計※	約 5, 9 0 0 m ²
建物取得価格	約 1 9 億円

※都営地下鉄の持分相当部分の面積の合計

都営地下鉄が保有している主な土地

(2010年3月末現在)

		名 称	所 在	地 積	簿 価 (円)
鉄 道 事 業		錦町変電所	千代田区神田錦町3-5-2他	500.92㎡	181,441,548
		馬喰横山換気所ビル	中央区東日本橋3-6-1他	331.28㎡	263,411,241
		高輪台換気所	港区高輪3-2-320	372.57㎡	40,181,170
		大門変電所	港区浜松町2-5-1	2,270.00㎡	515,900,000
		牛込柳町仮泊所・換気所	新宿区原町1-11-1他	366.77㎡	883,478,253
		坂町変電所	新宿区坂町24-1	535.98㎡	115,879,449
		春日総合庁舎	文京区本郷1-252-1他	1,623.77㎡	379,714,956
		大島車両検修場	江東区大島9-216-1他	6,484.35㎡	433,654,282
		大島車両検修場	江東区大島9-915-5他	4,790.58㎡	267,232,292
		大島総合庁舎	江東区大島9-915-14	6,083.69㎡	320,480,709
		木場庁舎	江東区木場5-15-11他	4,615.75㎡	16,535,963,465
		二本榎変電所	品川区東五反田4-81-4他	616.95㎡	48,360,500
		馬込変電所	大田区西馬込1-34-3	1,195.88㎡	19,947,540
		馬込車両検修場	大田区南馬込6-1他	54,228.46㎡	1,906,353,881
		代々木駅A3出入口(代々木クリスタルビル)	渋谷区代々木1-35-1他	1,164.62㎡	23,357,551,690
		坂下変電所	板橋区志村3-24	1,414.87㎡	41,620,760
		板橋変電所	板橋区本町41-11	745.42㎡	63,372,086
		志村車両検修場	板橋区高島平9-1-1他	137,227.00㎡	1,448,416,568
		光が丘庁舎	練馬区光が丘2-25-29	471.74㎡	218,025,000
		高松庁舎	練馬区高松5-4334-1他	8,007.34㎡	2,995,305,566
		一之江換気所	江戸川区松江6-1226-2他	821.13㎡	196,288,972
		篠崎換気所	江戸川区篠崎7-89	575.00㎡	139,844,613
		大和田換気所	市川市大和田1-157-1他	503.78㎡	107,923,240
		小 計		234,947.85㎡	50,480,347,781
鉄 道 事 業 外	オフィス	セントラルプラザ大島	江東区大島5-495-1他	572.45㎡	67,041,079
	商業施設	本八幡地下鉄会館	市川市八幡2-136-2他	305.91㎡	557,557,902
	駐車場	五反田立体駐車場	品川区西五反田2-5-4	338.71㎡	632,751
	そ の 他	旧西神田第五建設事務所	千代田区西神田2-10-9他	402.13㎡	85,400,000
		旧赤羽橋建設事務所	港区東麻布1-29-7他	484.85㎡	5,267,674,196
		旧牛込神楽坂作業用地	新宿区筆筈町5-3他	450.62㎡	1,233,026,228
		旧千石会館	文京区白山5-13-206他	480.82㎡	106,945,249
		旧馬込車両工場	大田区西馬込1-27-1	8,981.91㎡	375,594,951
		旧馬込車両工場引込線	大田区西馬込1-4-9他	1,733.56㎡	81,704,618
		新河岸代替地	板橋区新河岸1-1131-1他	15,786.42㎡	139,089,943
		鹿浜代替地	足立区鹿浜5-28-7	788.77㎡	47,972,843
		旧シールド基地	江戸川区篠崎7-86	1,900.00㎡	407,336,862
		瑞江換気所隣地	江戸川区瑞江2-5-9他	1,641.51㎡	438,157,022
		船堀代替地	江戸川区船堀5-1259-4他	561.02㎡	116,437,449
		小 計		34,428.68㎡	8,924,571,093
	合 計			269,376.53㎡	59,404,918,874

※上記の土地は、線路用地や駅用地を除いたもののうち、300㎡以上の面積のものである。

都営地下鉄が所有している関連事業の不動産(建物)について(一棟所有分)

建物名	所 在	構 造	床面積	建築時期	建物取得価格 (百万円)	敷地面積	敷地取得価格 (百万円)	主な利用方法	テナント数	取得目的・経緯
代々木クリスタルビル	渋谷区代々木1-35-1	SRC造地下3階 地上8階建	7,539.99㎡	1999.12	2,144	1,169.39㎡	23,358	地下鉄出入口 貸店舗 貸事務所	10	大江戸線代々木駅出入口用地として取得した土地の有効活用として開発
本八幡地下鉄会館	市川市八幡2-16	RC造地下1階 地上6階建	1,553.56㎡	1987.12	334	305.91㎡	373	地下鉄出入口 貸店舗	3	新宿線本八幡駅用地として取得した土地の有効活用として開発
五反田立体駐車場	品川区西五反田2-5	S造	1,680.00㎡	1993.3	160	338.71㎡	1	立体駐車場 (3基)	—	五反田第一建設事務所跡地の有効活用として開発
落合南長崎駅出入口	新宿区西落合3-104-1	SRC造地下3階 地上2階建	98.03㎡	1997	13	373.02㎡	1,118	地下鉄出入口 貸店舗	1	大江戸線落合南長崎駅出入口用地として取得した土地の有効活用として開発
西新宿五丁目駅出入口	新宿区西新宿5-375-74	SRC造地下1階 地上3階建	539.03㎡	1997	47	556.69㎡	5,544	地下鉄出入口 貸店舗	1	大江戸線西新宿五丁目駅出入口用地として取得した土地の有効活用として開発
大門宮本町ビル	港区芝大門1-16-5	SRC造地下1階 地上7階建	906.99㎡	1999.7	※	235.34㎡	2,075	地下鉄出入口 貸店舗	1	大江戸線大門駅出入口用地として取得した土地の有効活用として開発
板橋本町駅出入口	板橋区大和町14-4	SRC造地下3階 地上2階建	153.66㎡	1997	68	252.07㎡	37	地下鉄出入口 貸店舗 貸事務所	1	三田線板橋本町駅出入口として取得した土地の有効活用として開発
本郷三丁目駅出入口隣	文京区本郷3-204-5	RC造地上3階建	227.43㎡	1982.9	50	86.45㎡	借 地	貸事務所	1	大江戸線本郷三丁目駅出入口建設時、移転補償建物として取得
合 計			12,698.69㎡	1982.9	2,817	3,317.58㎡	32,506		18	

※ 大門宮本町ビルは、大門駅と一体で工事されたため、取得価格が算定できない。

都営地下鉄が所有している関連事業の不動産(建物)について
(区分所有分／「企業会計基準における持分法適用会社」に相当する会社との共有)

建物名	所 在	構 造	床面積 (上段:都営地下鉄持分) (中段:関連会社持分) (下段:全体)	建築時期	建物取得価格 (百万円)	敷地面積 (上段:都営地下鉄持分) (中段:関連会社持分) (下段:全体)	敷地取得価格 (百万円)	主な利用方法	テナント数	取得目的・経緯
有楽町駅前ビル (イトシア)	千代田区有楽町2-7-1	SRC造地下4階 地上21階建	※ 6,359.19㎡	2007.9	31	816.56㎡	74	貸店舗 貸事務所	-	・旧本局用地の有効活用として共同開発 ・(株)東京交通会館及び近隣地権者との共有
			※ 8,766.36㎡		2,209	-	-			
			76,466.87㎡		-	6,808.12㎡	-			
東京交通会館ビル	千代田区有楽町2-10-1	SRC造地下4階 地上15階建	17,206.56㎡	1965.6	1,822	4,880.38㎡	377	貸店舗 貸事務所	13	・旧本局用地の有効活用として開発 ・(株)東京交通会館との共有
			47,937.92㎡		3,249	-	-			
			65,144.48㎡		-	5,911.88㎡	-			
合 計			23,565.75㎡	-	1,853	5,696.94㎡	451	-	13	-
			56,704.28㎡		5,459	-	-			
			-		-	-	-			

※ 有楽町駅前ビルについては、専有部分がないため、共有部分のうちの持分相当面積である。

都営地下鉄が所有している関連事業の不動産(建物)について
(区分所有分/「会社法上の子会社」「企業会計基準における持分法適用会社」に相当する会社以外との共有)

建物名	所 在	構 造	床面積 (上段:専有) (下段:全体)	建築時期	建物取得価格 (百万円)	敷地面積 (上段:持分) (下段:全体)	敷地取得価格 (百万円)	主な利用方法	テナント数	取得目的・経緯
KDX神保町ビル	千代田区神田神保町1-14-20	RC造地下1階 地上8階建	299.22㎡ 3,444.56㎡	1994.5	127	51.53㎡ 466.08㎡	33 —	地下鉄換気所 貸事務所	1	三田線神保町駅換気所用地 として取得した土地の有効活 用として共同開発
須田町佐志田ビル	千代田区神田須田町2-5-2	SRC造地下2階 地上9階建	1,122.71㎡ 5,601.98㎡	1994.9	591	276.26㎡ 639.05㎡	40 —	貸店舗 貸事務所	3	都電須田町変電所跡地の有 効活用として共同開発
三田NNビル	港区芝4-2-287	SRC造地下3階 地上24階建	※ 282.98㎡ 57,127.96㎡	1995.6	156	212.14㎡ 7,619.37㎡	23 —	地下鉄出入口 貸店舗 貸事務所	—	三田線三田駅出入口用地と して取得した土地の有効活 用として共同開発
三田ステーション ビルアマタ	港区芝5-31	SRC造地下2階 地上12階建	728.32㎡ 2,953.54㎡	1997.3	553	168.34㎡ 398.71㎡	71 —	地下鉄出入口 貸店舗 貸事務所 住居	5	浅草線三田駅出入口用地と して取得した土地の有効活 用として共同開発
本郷三丁目THビル	文京区本郷2-306-33	SRC造地下1階 地上7階	552.74㎡ 1,620.25㎡	2000.12	172	228.54㎡ 275.97㎡	656 —	地下鉄出入口 貸事務所 住居	1	大江戸線本郷三丁目駅出入 口用地として取得した土地の 有効活用として共同開発
セントラルプラザ 大島	江東区大島5-433-1	SRC造地下2階 地上13階建	1,905.84㎡ 15,493.51㎡	1997.7	126	572.45㎡ 2,694.47㎡	67 —	地下鉄出入口 貸店舗 貸事務所 都民住宅	2	新宿線大島駅出入口用地と して取得した土地の有効活 用として共同開発
人形町駅出入口 ビル	中央区日本橋人形町	地下3階 地上9階建	471.96㎡ 2,008.86㎡	1964.5	60	地上権 182.03㎡	25 —	地下鉄出入口 貸倉庫	1	浅草線人形町駅出入口用地 として地上権設定した土地の 有効活用として共同開発
浅草駅出入口ビル (雷一ビル)	台東区雷門2-6-4	SRC造地下2階 地上8階建	581.33㎡ 1,844.64㎡	1961	32	249.85㎡ 249.85㎡	35 —	地下鉄出入口 貸事務所	2	浅草線浅草駅出入口用地と して取得した土地の有効活 用として共同開発
アクス本八幡	市川市八幡3-1-1	RC造地下2階 地上9階建	125.46㎡ 19,300.08㎡	1997.3	27	62.63㎡ 3,597.97㎡	81 —	貸店舗 貸事務所	1	本八幡市街地再開事業によ り権利床取得
本八幡キャピタル タワー	市川市八幡3-5	RC造地下2階 地上24階建	※ 79.73㎡ 15,595.49㎡	1999.11	19	38.45㎡ 2,357.90㎡	29 —	貸店舗 貸事務所 住居	—	本八幡市街地再開事業によ り権利床取得
合 計			5,851.07㎡ —	—	1,863	1,860.19㎡ —	1,059 —	—	16	—

※ 三田NNビル及び本八幡キャピタルタワーについては、専有部分がないため、共有部分のうちの持分相当面積である。

都営地下鉄の「会社法における子会社」に相当する会社が所有する不動産（建物）について

建物名	所 在	構 造	床面積 (上段: 専有) (下段: 全体)	建築時期	建物取得価格 (百万円)	敷地面積 (上段: 持分) (下段: 全体)	敷地取得価格 (百万円)	主な利用方法	テナント数	取得目的・経緯
		「会社法における子会社」に相当する会社が所有している建物はない。								

東京都交通局が保有する社宅(職員宿舎)について

2010年4月1日現在

社宅(寮)名	所在地	棟数	種類	敷地面積 (㎡) ※1	延床面積 (㎡)	建物構造			取得価格 (円)	用地費 ※2	建物費 ※3	償却累計額	残存価額	予算科目	築年数	戸数 ※4	入居数 ※4	専用面積 (㎡)	間取り	家賃(月 額使用 料)	駐車場の有無 (月極料 金)	備考	
							階層																
田町第二寮	港区芝浦3-2-23 (田町操車場内)	1	家族	732.22 (1,389.02)	5,178.18	SRC造	9階	(2～9F住戸)	223,228,357	1,691,672	221,536,685	26,407,279	196,821,078	関連費	31年	70	46	57.96	3DK	58,800	無		
渋谷寮	渋谷区東2-26-11 (渋谷自動車営業所内)	1	小世帯	447.11 (11,736.27)	1,420.44	RC造	5階	(2～5F住戸)	138,063,503	8,426,696	129,636,807	90,421,955	47,641,548	関連費		20	20	46.36	2DK	36,800	無		
用賀寮	世田谷区用賀3-6-7	1	家族	3,292.56	3,047.94	RC造	5階		242,189,808	2,165,700	240,024,108	30,243,035	211,946,773	関連費	29年	43	19	60.50	3DK	48,000	無	2012年度末廃寮予定	
志村寮	板橋区高島平9-1 (志村車両検修場内)	4	独身	10,551.84 (137,227.00)	10,551.84	RC造	5階	(2～6F住戸) 1階部分は 鉄道線路	1,257,526,282	111,373,563	1,146,152,719	421,522,670	836,003,612	関連費	39年	(16)	(0)	17.01	1R	19,100	無	4号棟(閉鎖中)	
			14													5	20.80	1R	19,100	1号棟5戸・2号棟4戸・3号棟5戸			
			25													25	34.02	1LDK	31,300	1号棟5戸・2号棟10戸・3号棟10戸			
			(32)													(0)	34.02	2DK	31,300	4号棟(閉鎖中)			
			79													35	34.02		31,300	1号棟30戸・2号棟24戸・3号棟25戸			
田端寮	北区東田端2-18-15	1	家族	1,913.43	3,086.08	RC造	5階		246,769,947	592,029	246,177,918	31,018,418	215,751,529	関連費	26年	36	25	62.96	3DK	50,700	無		
千住寮	足立区梅田2-3-11 (千住自動車営業所内)	1	独身	1,279.90 (8,440.35)	6,467.92	SRC造	9階	(2～9F住戸)	1,459,549,419	7,589,671	1,451,959,748	100,071,860	1,359,477,559	関連費	36年	18	12	27.68	1DK	25,000	無		
			小世帯													83	21	43.80	2DK	39,600			
浦安寮	千葉県浦安市猫夷5-11-14	1	小世帯(独 身可)	975.68	1,344.00	RC造	5階		91,890,818	13,489,172	78,401,646	69,085,806	22,805,012	関連費	38年	34	14	34.97	2DK	25,800	無	2010年度末廃寮予定	
葛西寮	江戸川区中葛西4-9-24 (江戸川自動車営業所内)	1	独身	1,176.45 (15,215.41)	7,549.12	SRC造	8階	(2～8F住戸)	546,257,367	96,213,676	450,043,691	94,705,267	451,552,100	関連費	34年	44	38	26.13	1K	24,100	無		
			家族													70	66	52.25	3DK	42,300			
東雲寮	江東区東雲2-7-41 (深川自動車営業所内)	1	家族	1,606.01 (22,417.2)	2,893.34	SRC造	7階	(5～7F住戸)	965,323,969	52,113,274	913,210,695	516,072,523	449,251,446	関連費	19年	35	23	64.38	3DK	69,000	無		
北寮	北区神谷3-10-19 (北自動車営業所内)	1	小世帯(独 身可)	4,771.77 (13,376.15)	9,539.43	SRC造	13階	(3～13住戸)	3,895,830,965	850,448,183	3,045,382,782	1,427,558,849	2,468,272,116	関連費	15年	98	77	32.50	1DK	38,800	無		
			家族													63	45	62.57	3DK-A	74,700			
			家族													10	6	72.56	3DK-B	86,700			
計								9,066,630,435	1,144,103,636	7,922,526,799	2,807,107,662	6,259,522,773	平均築年数 29.67年		742	477							

※1 自動車営業所、操車場及び車両検修場内にある寮の敷地面積には、建築面積(()内は全体面積)を記載

※2 自動車営業所、操車場及び車両検修場内にある寮の用地の取得価格には全体面積から建築面積分を按分算出した価額を記載

※3 建物の取得価格には、躯体の他、電気設備や給排水設備等を含む。

※4 戸数、入居数の計は閉鎖中の寮を除いている。

資料 6

(メトロ)

東京メトロ及び東京メトロの子会社が所有する不動産

東京メトロが所有している主な土地

総面積 約 1,018,000 m²
〔鉄道事業 870,000 m²〕
〔鉄道事業外 148,000 m²〕

簿 価 約 388 億円
〔鉄道事業 311 億円〕
〔鉄道事業外 77 億円〕

※300m²以上、線路用地及び駅舎用地を除く

東京メトロの子会社が所有している不動産

【一棟所有】

棟 数 2 棟 (住宅 1、駐車場 1)
床 面 積 計 約 200 m²
建物及び構築物簿価 約 2 千万円

【区分所有】

棟 数 1 ヶ所 (住宅)
床 面 積 計 86 m²
建物及び構築物簿価 約 1 千万円

東京メトロが所有しているその他事業の不動産

【一棟所有】

棟 数 27 棟 (オフィス 2、ホテル 2、住宅 16、その他 7)
床 面 積 計 約 86,300 m²
建物及び構築物簿価 約 115 億円

【東京メトロのグループ会社との共有】

箇 所 数 3 ヶ所 (オフィス 2、ホテル 1)
床 面 積 計※ 約 64,900 m²
建物及び構築物簿価※ 約 82 億円

※グループ全体での持分

【東京メトロのグループ会社以外との共有】

箇 所 数 7 ヶ所 (オフィス 7)
床 面 積 計※ 約 78,800 m²
建物及び構築物簿価※ 約 133 億円

※東京メトロの持分相当部分の合計

東京地下鉄(株)が所有している主な土地

(平成22年3月末現在)

	名 称	所 在 地	地積(㎡)	簿価(円)
鉄 道 事 業	竹ノ塚車庫・工場	東京都足立区栗原4丁目11-5 他	38,631.00	932,288,912
	北千住変電所	東京都足立区千住1丁目78-4 他	329.40	58,133,258
	足立区公園	東京都足立区千住東1丁目1-8	912.84	21,797,074
	綾瀬変電所	東京都足立区東綾瀬1丁目1-1 他	506.66	23,531,561
	綾瀬合宿所	東京都足立区東綾瀬1丁目1-1	2,109.70	105,255,834
	綾瀬車庫・工場	東京都足立区谷中4丁目4-3 他	147,477.36	1,712,471,836
	西日暮里変電所	東京都荒川区西日暮里5丁目589-10 他	723.74	44,571,517
	千住技術区詰所	東京都荒川区南千住2丁目28-2 他	390.02	7,965,926
	千住車庫・工場	東京都荒川区南千住4丁目397-8 他	40,957.02	495,889,092
	旧掘削土搬出用地	東京都板橋区赤塚新町3丁目113-1	575.20	99,849,476
	葛西変電所	東京都江戸川区中葛西5丁目19-12	1,773.00	36,100,000
	王子事務所	東京都北区王子5丁目1-75 他	2,853.43	20,344,328
	深川車庫・工場	東京都江東区塩浜2丁目15-1 他	86,860.25	2,060,233,635
	資材センター	東京都江東区塩浜2丁目483-17 他	16,875.64	393,191,263
	新木場事務所	東京都江東区新木場1丁目1-93	2,936.31	1
	新木場車庫・工場	東京都江東区新木場1丁目2-7 他	147,315.31	2,168,232,014
	深川技術区詰所	東京都江東区新砂1丁目790-17	12,952.39	226,284,842
	東陽乗務区詰所	東京都江東区東陽4丁目12-9	384.58	38,978,496
	東陽町変電所	東京都江東区南砂2丁目4-6	985.88	65,550,436
	代々木合宿所	東京都渋谷区上原3丁目1032-30	325.12	74,234,016
	渋谷技術区詰所	東京都渋谷区渋谷2丁目18-3 他	607.00	163,753,740
	明治神宮前変電所	東京都渋谷区神宮前6丁目31-13 他	1,313.55	28,415,542
	道玄坂事務所詰所	東京都渋谷区道玄坂1丁目24-3	1,264.92	11,473,518
	代々木技術区合宿所詰所	東京都渋谷区西原3丁目21-5 他	325.71	52,482,982
	落合技術区詰所	東京都新宿区上落合1丁目2-1 他	1,949.53	295,743,812
	四ツ谷変電所	東京都新宿区四谷3丁目8-2 他	861.41	1,779,981,421
	新高円寺変電所	東京都杉並区梅里1丁目179-5	661.15	14,464,454
	上野事務所本館	東京都台東区東上野3丁目133-1 他	2,118.06	1,775,809,316
	上野車庫・工場	東京都台東区東上野4丁目8 他	8,960.84	330,115,160
	上野事務所別館	東京都台東区東上野4丁目88-1 他	1,006.68	357,796,018
	下谷事務所	東京都台東区東上野5丁目51-10	383.68	447,514,002
	人形町事務所	東京都中央区日本橋人形町2丁目25-21	538.11	61,119,977
	飯田橋変電所	東京都千代田区飯田橋4丁目9-5 他	542.83	56,831,309
	新大塚変電所	東京都豊島区南大塚3丁目22-5	1,266.19	3,215,223
	本町変電所	東京都中野区本町3丁目73-7 他	618.54	24,502,048
	中野技術区詰所	東京都中野区弥生町5丁目9-6 他	2,353.00	92,548,228
	中野車庫・工場	東京都中野区弥生町5丁目20-3 他	59,100.28	118,990,098
	中野富士見町宿泊所	東京都中野区弥生町5丁目20-50	380.99	1,258,891
	研修センター	東京都中野区弥生町5丁目50-1	2,444.72	2,297,494
	小竹乗務区詰所	東京都練馬区小竹町2丁目15-4 他	1,745.71	16,212,369
	江戸川橋第2技術区詰所	東京都文京区春日2丁目117-1 他	439.79	633,342
	小石川車庫・工場	東京都文京区小日向1丁目10-15 他	27,216.00	239,401,891
	小石川技術区詰所	東京都文京区小日向1丁目37-4	899.00	5,342,503
	根津事務所	東京都文京区根津2丁目38-16	338.90	2,760,250
	赤坂変電所	東京都港区赤坂3丁目102-1 他	1,670.88	4,451,480,587
	白金高輪事務所	東京都港区白金1丁目12-1	509.22	2
	中目黒変電所	東京都目黒区上目黒1丁目220-1 他	530.37	51,617,385
	和光技術区詰所	埼玉県和光市谷中52-1	1,361.00	2
	有楽町線乗務管区和光詰所	埼玉県和光市新倉1丁目1584-1	1,318.09	1
	和光車庫・工場	埼玉県和光市新倉1丁目4308-4 他	119,652.86	4,093,555,342
	行徳車庫・工場	千葉県市川市妙典6丁目442-2 他	54,274.64	373,867,693
	旧船橋変電所用地	千葉県船橋市二子町601-1 他	1,174.00	24,313,175
	鷺沼車庫・工場	神奈川県川崎市宮前区小台1丁目18-102 他	67,132.50	7,673,053,167
	小 計		870,835.00	31,135,454,459

東京地下鉄(株)が所有している主な土地

(平成22年3月末現在)

		名 称	所 在 地	地積(㎡)	簿価(円)
鉄道事業外	オフィス	渋谷地下鉄ビル	東京都渋谷区渋谷1丁目16-14	2,633.65	254,985,600
		メトロシティ西池袋	東京都豊島区西池袋5丁目1-3 他	620.51	319,951,396
		赤坂MKビル	東京都港区赤坂4丁目9-9 他	654.50	4,206,969
	ホテル	東京メトロ清澄白河ビル	東京都江東区白河1丁目1-12 他	999.94	70,207,190
		AOYAMA M'S TOWER	東京都港区南青山2丁目27-18他	1,861.00	760,268,052
	住宅	メトロステージツツ家	東京都足立区ツツ家3丁目9-8	1,662.63	54,578,489
		メトロステージS小茂根	東京都板橋区小茂根4丁目24-19	490.00	45,498,219
		メトロステージS成増	東京都板橋区成増1丁目17-17	309.00	28,983,220
		メトロステージS千早	東京都豊島区千早2丁目15-15	849.00	191,883,136
		メトロステージS練馬北町6	東京都練馬区北町7丁目18-6	1,131.00	115,181,053
		メトロステージS練馬北町1	東京都練馬区北町7丁目11-12 他	1,006.00	186,149,578
		メトロステージS練馬北町2	東京都練馬区北町7丁目6-20 他	620.00	123,109,425
		メトロステージS練馬北町3・4・5	東京都練馬区北町7丁目7-1 他	496.00	146,058,654
		メトロステージS赤塚	東京都練馬区北町8丁目27-8	385.00	124,282,495
		メトロステージS光が丘	東京都練馬区田柄3丁目29-1 他	1,398.00	99,528,141
		メトロステージ小日向	東京都文京区小日向2丁目3-1	604.00	903,703
		メトロステージS妙典塩焼	千葉県市川市塩焼1丁目14-10 他	527.00	132,446,438
		メトロステージS妙典富浜	千葉県市川市富浜1丁目4-7	330.00	143,215,325
	ゴルフ練習場	メトログリーン東陽町	東京都江東区新砂1丁目6-40 他	15,775.00	158,115,344
	クローゼット	メトロクローゼット東葛西	東京都江戸川区東葛西4丁目26-13	448.00	11,202,322
	商業施設	メトロ・エム高島平	東京都板橋区高島平9丁目23-1	18,182.20	33,679,196
		赤塚新町用地店舗	東京都板橋区赤塚新町3丁目117-1	687.60	97,272,374
		南砂一丁目店舗	東京都江東区南砂1丁目8-1他	2,538.98	473,429,604
		東上野四丁目用地店舗	東京都台東区東上野4丁目94 他	721.73	1,113,225,600
		志木用地店舗	埼玉県朝霞市三原3丁目345-5	948.46	9,512,502
	福利厚生施設	亀有社員寮	東京都足立区中川4丁目105-4	720.18	35,148,688
		綾瀬社員寮	東京都足立区谷中4丁目20-13 他	3,012.00	30,684,064
		北馬込社員寮	東京都大田区北馬込1丁目74-1 他	1,362.60	886,178
		馬込社員寮	東京都大田区中馬込2丁目8-1 他	20,056.24	32,173,241
		高砂社員寮	東京都葛飾区柴又4丁目981-2 他	2,285.90	17,769,250
		深川社員寮	東京都江東区塩浜2丁目483-10 他	6,292.18	149,580,933
		深川体育館	東京都江東区新砂1丁目625-62 他	11,692.89	466,104,160
		深川総合運動場	東京都江東区新砂1丁目790-18 他	21,878.33	699,698,035
神楽坂クラブ		東京都新宿区白銀町26	354.47	23,478,917	
大宮社員寮		埼玉県さいたま市北区東大成町1丁目107-1	2,390.76	912,842,352	
浦安社員寮		千葉県浦安市当代島2丁目489	1,685.95	25,125,695	
保養所		静岡県伊東市音無町193-1 他	1,111.59	41,319,501	
その他	旧社員寮用地	東京都葛飾区新宿2丁目3262-2 他	470.76	4,971,400	
	旧自動車庫用地	東京都台東区下谷1丁目113-1 他	556.04	358,188,192	
	旧保養所用地	神奈川県逗子市久木1丁目458 他	3,587.39	22,955,000	
	旧保養所用地	栃木県日光市中宮祠2570-16 他	14,753.00	164,602,990	
小 計				148,089.48	7,683,402,621
合 計				1,018,924.48	38,818,857,080

※ 上記土地は、線路用地・停車場用地を除いたもののうち、300㎡以上の面積のものである。

東京メトロが所有しているその他事業の不動産について(一棟所有分)

建物名	所 在	構 造	建築時期	延床面積 (注3)	建物及び 構築物簿価 (百万円)	土地面積	土地簿価 (百万円)	建物の 主な利用方法	テナント 数	取得目的・経緯
ベルビー赤坂	港区赤坂3-1-6	地上9階 地下4階	1979.9	14,312㎡	907	—	—	赤坂見附駅 商業ビル	47	銀座線・丸ノ内線赤坂見附駅用地上空の有効活用
メロシティ南池袋	豊島区南池袋2-29-12	地上8階 地下2階	1990.5	1,753㎡	267	219㎡	104	オフィス	8	有楽町線隧道用地上空の有効活用
メロシティ西池袋	豊島区西池袋5-1-3	地上8階 地下1階	1990.9	3,930㎡	354	620㎡	319	地下鉄出入口 オフィス	1	有楽町線池袋駅出入口用地上空の有効活用
メロ・エム後楽園	文京区春日1-2-3	地上6階 地下2階	1994.4	13,832㎡	609	—	—	後楽園駅 商業ビル	30	丸ノ内線後楽園駅用地上空の有効活用
東京メトロ清澄白河ビル	江東区白河1-6-12	地上14階 168室	2005.2	4,174㎡	929	999㎡	70	ビジネスホテル	1	半蔵門線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用
南砂一丁目店舗	江東区南砂1-8-1	地上2階	2005.12	3,563㎡	395	2,538㎡	473	商業店舗	1	半蔵門線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用
東京メトロ東陽町ビル	江東区南砂2-1-5	地上7階地下2階 203室	2006.6	5,078㎡	608	—	—	変電所施設 ビジネスホテル	1	東西線東陽町駅変電所施設用地上空の有効活用
メロクローゼット東葛西	江戸川区東葛西4-26-13	地上1階 ロッカー:15/部屋:89室	2008.7	266㎡	54	448㎡	11	クローゼット	—	東西線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用
Esola池袋	豊島区西池袋1-12-1	地上9階 地下3階	2009.11	9,456㎡	3,959	—	—	地下鉄出入口 商業ビル	40	有楽町線池袋駅出入口用地上空の有効活用
メロステージS妙典塩焼	千葉県市川市塩焼 1-14-10	地上4階 24戸	2006.3	725㎡	116	527㎡	132	賃貸住宅	1	東西線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用
メロステージS妙典富浜	千葉県市川市富浜1-4-7	地上4階 16戸	2006.3	497㎡	95	330㎡	143	賃貸住宅	1	東西線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用

注1)平成22年3月末現在

注2)高架下物件を除く

注3)延床面積のうちベルビー赤坂、メロシティ西池袋、メロ・エム後楽園は鉄道事業財産分を含む

注4)単位未満切り捨て表示

東京メトロが所有しているその他事業の不動産について(一棟所有分)

建物名	所 在	構 造	建築時期	延床面積 (注3)	建物及び 構築物簿価 (百万円)	土地面積	土地簿価 (百万円)	建物の 主な利用方法	テナント 数	取得目的・経緯
メトロステージS練馬北町1	練馬区北町7-11-12	地上3階 39戸	2005.3	1,133㎡	19	1,006㎡	186	賃貸住宅	1	有楽町線変電所施設用地上空の有効活用
メトロステージS練馬北町6	練馬区北町7-18-6	地上3階 38戸	2008.9	1,333㎡	243	1,131㎡	115	賃貸住宅	1	有楽町線変電所施設用地上空の有効活用
メトロステージS千早	豊島区千早2-15-15	地上3階 46戸	2005.3	1,173㎡	186	849㎡	191	賃貸住宅	1	有楽町線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用(注4)
メトロステージS光が丘	練馬区田柄3-29-1	地上3階 51戸	2006.2	1,445㎡	220	1,398㎡	99	賃貸住宅	1	有楽町線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用(注4)
メトロステージS成増	板橋区成増1-17-17	地上4階 24戸	2006.3	644㎡	117	309㎡	28	賃貸住宅	1	有楽町線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用(注4)
メトロステージS小茂根	板橋区小茂根4-24-19	地上4階 14戸	2006.3	409㎡	70	490㎡	45	賃貸住宅	1	有楽町線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用(注4)
メトロステージS新桜台	練馬区小竹町2-79-9	地上4階 15戸	2006.3	364㎡	69	169㎡	28	賃貸住宅	1	有楽町線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用(注4)
メトロステージS赤塚	練馬区北町8-27-8	地上4階 38戸	2006.3	1,139㎡	159	385㎡	124	賃貸住宅	1	有楽町線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用(注4)
メトロステージS練馬北町2	練馬区北町7-6-20	地上3階 23戸	2006.3	671㎡	128	620㎡	123	賃貸住宅	1	有楽町線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用(注4)
メトロステージS練馬北町3,4,5	練馬区北町7-7-1	地上2,3階 20戸	2006.3	562㎡	111	496㎡	146	賃貸住宅	1	有楽町線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用(注4)
メトロステージS千川1,2	板橋区幸町59-8,59-1	地上3階 13戸	2007.3	389㎡	31	257㎡	34	賃貸住宅	1	有楽町線建設のために代替地・資材置場として取得した用地の有効活用(注4)

注1) 平成22年3月末現在

注2) 高架下物件を除く

注3) 延床面積のうち東京メトロ東陽町ビル、Esola池袋は鉄道事業財産分を含む

注4) 有楽町線と光市～池袋間建設工事は、都道放射36号外の建設と同時に進められる計画であったが、地下鉄工事が先行せざるをえなくなり、当社が自ら用地買収を行う必要が出てきたため、

東京都等と協議の上、当社が地権者からの買取り要求に対応するための代替地を取得し、事業の促進を図ったという経緯によるものである

注5) 単位未満切り捨て表示

東京メトロが所有しているその他事業の不動産について(一棟所有分)

(新線建設用として取得した土地を交換取得した物件等)

建物名	所 在	構 造	建築時期	延床面積	建物及び構築物簿価 (百万円)	土地面積	土地簿価 (百万円)	建物の 主な利用方法	テナント 数	取得目的・経緯
メトログリーン東陽町	江東区新砂1-6-40	地上3階 90打席	1995.4	2,756㎡	457	15,775㎡	158	ゴルフ練習場	—	・高島平資材センターの一部を東京都からの要請により交換取得した用地の有効活用(当該地域は工業専用地域である)
メロ・エム高島平	板橋区高島平9-23-1	地上2階	1999.4	13,557㎡	834	18,182㎡	33	商業ビル	7	・高島平資材センター廃止に伴う用地の有効活用。なお、当該用地は丸ノ内線建設のための鉄道用地を東京都からの要請により交換取得したものである
メトロステージ小日向	文京区小日向2-3-1	地上3階 12戸	1999.1	650㎡	170	604㎡	0.9	賃貸住宅	1	・独身寮廃止に伴う用地の有効活用
メトロステージツ家	足立区一ツ家3-9-8	地上5階 34戸	2003.3	2,246㎡	301	1,662㎡	54	賃貸住宅	1	・千代田線建設用地として取得した土地を足立区からの要請により交換取得した用地の有効活用
メトロステージS楼新町	世田谷区弦巻4-5-4	地上3階 9戸	2006.3	282㎡	52	232㎡	16	賃貸住宅	1	・日比谷線建設用地として取得した土地を東急電鉄からの要請により交換取得した用地の有効活用

注1)平成22年3月末現在

注2)高架下物件を除く

注3)単位未満切り捨て表示

東京メトロが所有しているその他事業の不動産について(区分所有分/グループ会社との共有)

建物名	所 在	構 造	建築時期	延床面積 (上段:メトロ所有) (中段:グループ会社所有) (下段:全体) (注3)	建物及び 構築物簿価 (百万円)	土地面積 (上段:メトロ所有) (中段:グループ会社所有) (下段:全体)	土地簿価 (百万円)	建物の 主な利用方法	テナント数	取得目的・経緯
新宿地下鉄ビル	新宿区西新宿1-1-2	地上8階	1966.8	7,722㎡	2,252	—	—	新宿駅	26	・丸ノ内線新宿駅用地上空の有効活用 (※地下鉄ビルディングとの共有物件)
				19,433㎡		—				
		地下3階		27,155㎡		2,624㎡		百貨店		
渋谷地下鉄ビル	渋谷区渋谷1-16-14	地上13階	1974.3	—	2,768	2,633㎡	303	オフィス	16	・銀座線建設のために資材置場として取得した用地の有効活用 (※地下鉄ビルディングとの共有物件)
				23,426㎡		181㎡				
		地下2階		23,426㎡		2,814㎡				
AOYAMA M's TOWER	港区南青山2-27-18	地上25階地下2階	2008.3	10,596㎡	3,215	878㎡	1,031	変電所施設	1	・銀座線変電所用地上空及び福利厚生施設跡地の有効活用 (※地下鉄ビルディングとの共有物件)
				3,723㎡		653㎡				
		ホテル:170室/住宅:50戸 店舗:13店舗		14,319㎡		1,532㎡		ホテル		

注1)平成22年3月末現在

注2)高架下物件を除く

注3)延床面積のうち新宿地下鉄ビル、AOYAMA M's TOWERは鉄道事業財産分を含む

注4)単位未満切り捨て表示

東京メトロが所有しているその他事業の不動産について(区分所有分/グループ会社以外との共有)

建物名	所 在	構 造	建築時期	延床面積 (上段:メトロ所有) (下段:全体) (注3)	建物及び 構築物簿価 (百万円)	土地面積 (上段:メトロ所有) (下段:全体) (注4)	土地簿価 (百万円)	建物の 主な利用方法	テナント数	取得目的・経緯
赤坂MKビル	港区赤坂4-9-9	地上8階 地下1階	1990.5	3,348㎡ 7,323㎡	655	654㎡ 1,371㎡	4	オフィス	1	・丸ノ内線建設のために代替地・資 材置場として取得した用地の有効 活用 ・近隣との共同開発
千住MKビル	足立区千住宮元町13-13	地上9階 地下1階	1993.4	2,041㎡ 3,175㎡	382	275㎡ 554㎡	86	オフィス	9	・千代田線隧道用地上空の有効活 用 ・近隣との共同開発
アクロポリス東京	新宿区新小川町6-29	地上10階 地下3階	第1期:1994.12 第2期:1997.4	2,074㎡ 20,262㎡	349	286㎡ 6,061㎡	67	オフィス	1	・有楽町線変電所用地上空の有効 活用 ・近隣との共同開発
新半蔵門ビル	千代田区一番町13-1	地上7階 地下1階	1996.3	173㎡ 4,377㎡	35	56㎡ 656㎡	183	オフィス	1	・半蔵門線半蔵門駅出入口用地上 空の有効活用 ・近隣との共同開発
センターまちや	荒川区荒川7-50-9	地上22階 地下2階	1996.3	58㎡ 25,557㎡	5	14㎡ 3,221㎡	12	オフィス	1	・千代田線町屋駅出入口用地上空 の有効活用 ・近隣との共同開発
茗荷谷駅MFビル	文京区小日向4-6-15	地上8階 地下1階	1998.6	7,689㎡ 10,045㎡	624	— 2,730㎡	—	茗荷谷駅 オフィス	3	・丸ノ内線茗荷谷駅用地上空の有 効活用 ・近隣との共同開発
渋谷マークシティ	渋谷区道玄坂1-12-1他	地上25階 地下2階	2000.4	63,447㎡ 139,520㎡	11,242	50㎡ 14,420㎡	222	車両基地 オフィス	オフィス:26 店舗:76 ホテル:1	・銀座線車両基地用地上空の有効 活用 ・近隣との共同開発

注1)平成22年3月末現在

注2)高架下物件を除く

注3)延床面積のうち茗荷谷MFビル、渋谷マークシティは鉄道事業財産分を含む

注4)土地面積の全体の欄のうち千住MKビル、茗荷谷駅MFビル及び渋谷マークシティは鉄道事業財産分及び共同事業者持分を含む

注5)単位未満切り捨て表示

東京メトロの子会社が所有している不動産(一棟所有分)

所有者	建物名	所 在	構 造	建築時期	延床面積	建物及び構 築物簿価 (百万円)	土地面積	土地簿価 (百万円)	主な利用方法	テナント数	取得目的・経緯
㈨地下鉄ビルディング	浦和土地	埼玉県さいたま市浦和区常盤 4-55-2	更地駐車場	1987.4	—	5	206㎡	5	賃貸駐車場	—	社員寮廃止に伴う用地の有効活用
メトロ開発㈨	綾瀬クリエートメ ロ	足立区綾瀬4-9-12	地上3階 11室	1991.7 (取得)	242㎡	15	174㎡	177	賃貸住宅	—	社員寮として取得したマンション の有効活用

東京メトロの子会社が所有している不動産(区分所有分)

所有者	建物名	所 在	構 造	建築時期	延床面積 (上段:専有) (下段:全体)	建物及び構 築物簿価 (百万円)	土地面積 (上段:持分) (下段:全体)	土地簿価 (百万円)	主な利用方法	テナント数	取得目的・経緯
メトロ開発㈨	コルム目黒不動前	品川区小山1-2-5	地上8階 164室のうち5室所有	1991.7 (取得)	86㎡ 7,564㎡	15	51㎡ -	29 -	賃貸住宅	—	社員寮として取得したマンション の有効活用

注1)平成22年3月31日現在

注2)メトロスポーツ及びメトロプロパティーズについては、不動産を所有していない。

注3)単位未満切り捨て表示。

東京メロが保有する社宅(職員宿舎)について

2010年4月1日現在

2010年4月1日現在

社宅(寮)名		所在地	棟数	種類	敷地面積 (㎡)	延床面積 (㎡)	建物構造		取得価格 (円)			償却累計額	残存価額	予算科目	築年数	戸数	入居数	専用面積 (㎡)	間取り	家賃(月 額使用 料)	駐車場の有 無(月極料 金)	備考	
								階層		用地費	建物費												
高砂アルファ45	A棟	葛飾区柴又4-1-16	2	家族	2,285.90	1,552.60	RC造	5階	5戸	728,387,198	17,769,250	436,041,906	418,921,296	309,465,902	各事業関連	18年	25	25	55.3	2DK	21,800	無	入居資格:満21歳以上かつ勤続1年以上の有配偶者 入居期間:9年間(馬込第一住宅のみ12年間)
	B棟	葛飾区柴又4-1-15						4階	5戸							274,576,042	20年	20					
馬込第一住宅C棟		大田区中馬込3-24-16	1	家族	1,278.30	1,164.40	RC造	5階	5戸	150,349,129	1,109,723	149,239,406	90,471,290	59,877,839	各事業関連	36年	25	23	41.1	2DK	10,600	無	
北馬込住宅		大田区北馬込1-11-5	1	家族	1,362.60	1,096.00	RC造	4階	6戸	116,288,677	886,178	115,402,499	67,621,645	48,667,032	各事業関連	36年	24	24	41.1	2DK	10,600	無	
浦安住宅	A棟	千葉県浦安市当代島2-5-10	2	家族	1,685.95	621.50	RC造	3階	4戸	253,218,288	25,125,695	228,092,593	126,909,146	126,309,142	各事業関連	38年	12	12	40.9	2DK	10,300	無	
	B棟	千葉県浦安市当代島2-5-11				1,553.80		5階	6戸								30	30					
亀有住宅		足立区中川4-40-14	2	家族	720.18	206.30	S造	2階	3戸	65,895,590	35,148,688	30,746,902	24,373,945	41,521,645	各事業関連	35年	6	6	68.6	3DK	17,100	無	
東綾瀬アルファ20		足立区東綾瀬1-1-8	1	家族	972.53	1,639.50	RC造	5階	5戸	546,839,407	51,314,091	495,525,316	406,614,580	140,224,827	各事業関連	15年	20	20	65.0	3DK	42,000	有 (10,500)	
大宮アルファ44		埼玉県さいたま市北区東大成町1-107	1	家族	2,390.76	3,247.00	RC造	7階	3～8戸	1,857,381,452	912,842,352	944,539,100	553,629,169	1,303,752,283	各事業関連	14年	44	38	60.1	3DK	41,900	有 (5,250)	
深川アルファ96		江東区塩浜2-27-14	1	家族	2,086.58	7,888.90	SRC造	11階	6～9戸	1,976,826,884	49,619,364	1,927,207,520	1,048,097,820	928,729,064	各事業関連	12年	96	96	73.4	3LDK	47,400	有 (18,900)	
馬込アパート	A棟	大田区中馬込3-22-5	2	独身	2,299.68	1,313.43	RC造	4階	12～13室	471,278,396	4,097,167	238,122,052	252,091,673	219,186,723	各事業関連	44年	37	37	15.0	1R	8,000	無	入居資格:独身社員 (地方出身の高校新卒者等に限って入居を認めている) 入居期間:満30歳到達までもしくは10年間まで。ただし、30歳到達年度末時点において入居期間5年未満の場合は5年まで入居可
	B棟					1,140.90		4階	5～8室			229,059,177				40年	29	26	22.6		12,000	無	
綾瀬アパート		足立区谷中4-20-33	1	独身	1,771.38	3,025.10	RC造	5階	8～24室	854,820,605	17,912,912	836,907,693	557,734,732	297,085,873	各事業関連	35年	80	70	13.8	1R	10,000	無	
フィオーレ深川		江東区塩浜2-27-7	1	独身	4,204.60	5,982.80	SRC造	11階	8～16室	2,187,521,362	99,961,569	2,087,559,793	1,194,412,854	993,108,508	各事業関連	14年	134	123	19.5	1R	15,100	無	
フィオーレ馬込		大田区中馬込2-13-5	1	独身	3,450.54	6,266.96	RC造	6階	9～36室	1,575,546,732	1,187,932	1,574,358,800	589,508,077	986,038,655	各事業関連	10年	140	106	21.1	1R	17,100	有 (地上18,900) (地下24,150)	
南柏アパート(賃借)		千葉県柏市中新宿2-20-1	1	独身	2,244.57	2,817.85	RC造	3階	20～44室	—	—	—	—	—	—	17年	100	42	15.1	1R	12,000	無	
計								10,784,353,720	1,216,974,921	9,567,378,799	5,330,386,227	5,453,967,493	平均築年数	25.6年	822	698							

※建物の取得価格には、躯体の他、電気設備や給排水設備等を含む。

※グループ会社が保有する社宅(職員宿舎)はない。

営団の関連事業の推進に係る行革審答申及び閣議決定

今後における行財政改革の基本方向

(昭和61年 6月10日 臨時行政改革推進審議会・答申)

帝都高速度交通営団

帝都高速度交通営団については、5年以内に可及的速やかに特殊会社に改組し、地下鉄のネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点において、公的資本を含まない完全な民営企業とする。

なお、当該特殊会社については、

- ①財政投融资の対象とするなど資金調達について十分配慮されたものとして性格づけるものとする。
- ②業務範囲については、公益上支障のない限り大幅にこれを認め、弾力的投資活動を行わせるものとする。
- ③順次、民間資本を導入し、民営的性格を強めていくものとする。

また、利用者利便の向上を図るため、都営地下鉄との間で総合的な情報案内の実施、乗継の円滑化等サービスの一体化を推進するものとする。

特殊法人の整理合理化について

(平成 7年 2月24日 閣議決定)

統廃合及び民営化の推進等

帝都高速度交通営団については完全民営化する。その第一段階として現在建設中の7号線及び11号線が完成した時点を目途に特殊会社化を図るものとし、そのために必要な措置として、首都圏の地下鉄ネットワークの概成の進め方、助成措置の在り方、現行以上に規制強化とならない特殊会社に対する規制の在り方等について早急に検討に着手し結論を得るとともに、その方向で東京都と調整を行うものとする。また、政府は、できる限り速やかに完全民営化が図られるよう配慮するものとし、関係地方公共団体に対しても同様の配慮を行うよう要請するものとする。

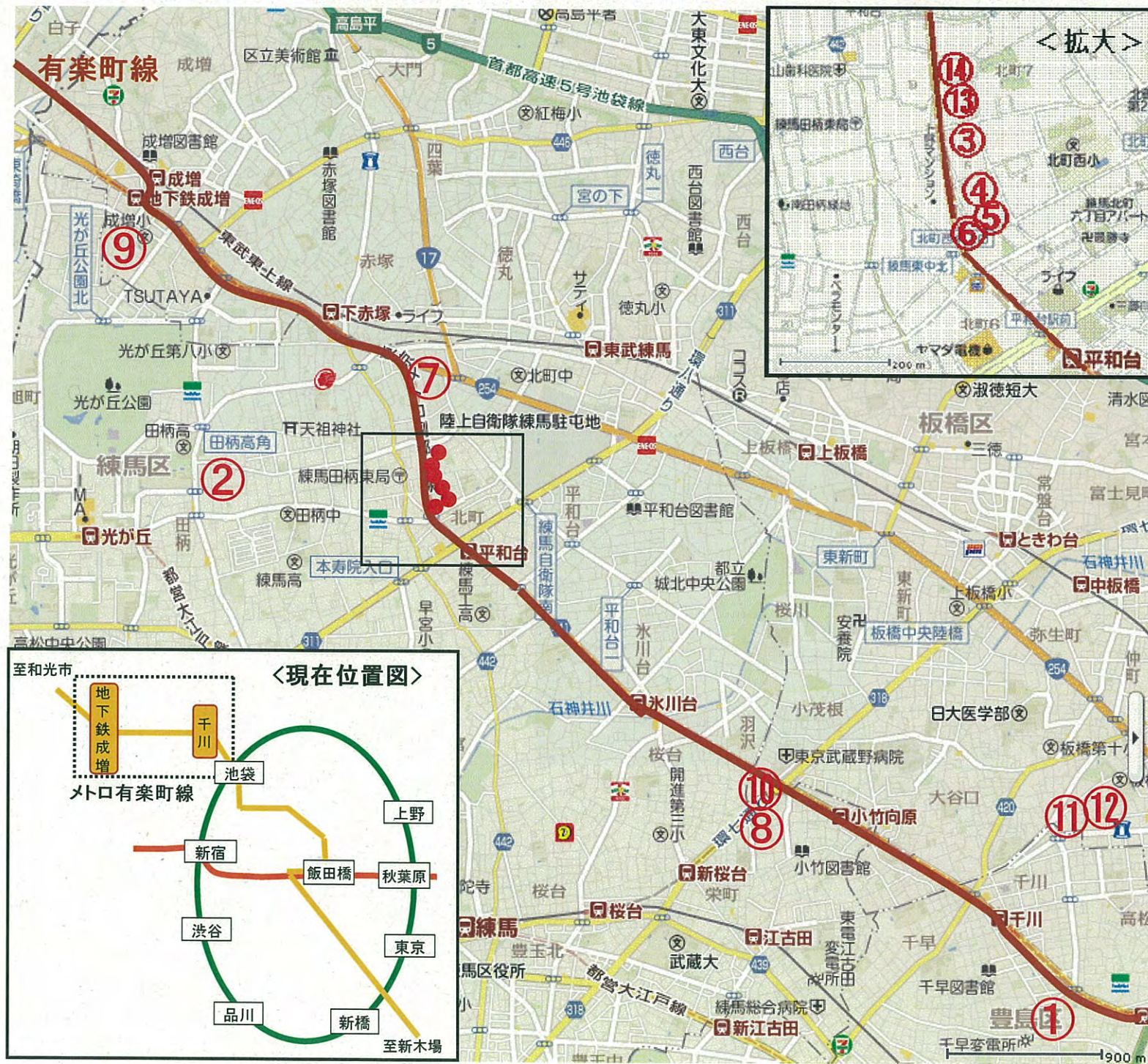
事業の合理化、効率化等

帝都高速度交通営団については、当面、各種業務の機械化、外注化等により要員縮減、業務の効率化に努めるとともに、関連事業の推進等による増収に努めることにより経営の一層の効率化及び経営基盤の強化を図る。

参考資料 (東京都)

東京メトロ所有の不動産について(有楽町線沿線)

- 有楽町線沿いに賃貸マンションを数多く所有しており、そのすべてが学生専用のワンルームマンションである。
- 建築時期はメトロ民営化(2004年)後に建築したものが多く、特に2006年に集中している。
- ほとんどが、代替地・資材置場であった不動産を転用している。



東京メロ所有建築物(賃貸住宅)一覧

	建物名	所在地	構造	間取り	建築時期	取得目的・経緯	
						活用場所	建築目的路線等
1	トロステージS千早	豊島区千早2-15-15	RC造 地上3階46戸	ワンルーム ※21.4㎡	2005.3	代替地・資材置場	有楽町線
2	トロステージS光が丘	練馬区田柄3-29-1	RC造 地上3階51戸	ワンルーム ※29.8㎡	2006.2	代替地・資材置場	有楽町線
3	トロステージS練馬北町2	練馬区北町7-6-20	RC造 地上3階23戸	ワンルーム ※25.4～25.6㎡	2006.3	代替地・資材置場	有楽町線
4	トロステージS練馬北町3	練馬区北町7-7-1	RC造 地上3階10戸	ワンルーム ※24.0～24.4㎡	2006.3	代替地・資材置場	有楽町線
5	トロステージS練馬北町4	練馬区北町7-7-1	RC造 地上3階6戸	ワンルーム ※22.2㎡	2006.3	代替地・資材置場	有楽町線
6	トロステージS練馬北町5	練馬区北町7-7-1	RC造 地上2階4戸	ワンルーム ※19.6㎡	2006.3	代替地・資材置場	有楽町線
7	トロステージS赤塚	練馬区北町8-27-8	RC造 地上4階38戸	ワンルーム ※25.1㎡	2006.3	代替地・資材置場	有楽町線
8	トロステージS新桜台	練馬区小竹町2-79-9	RC造 地上4階15戸	ワンルーム ※19.2～19.5㎡	2006.3	代替地・資材置場	有楽町線
9	トロステージS成増	板橋区成増1-17-17	RC造 地上4階24戸	ワンルーム ※20.0～22.1㎡	2006.3	代替地・資材置場	有楽町線
10	トロステージS小茂根	板橋区小茂根4-24-19	PC造 地上4階14戸	ワンルーム ※24.7㎡	2006.3	代替地・資材置場	有楽町線
11	トロステージS千川1	板橋区幸町59-8	RC造 地上3階5戸	ワンルーム ※23.4～24.1㎡	2007.3	代替地・資材置場	有楽町線
12	トロステージS千川2	板橋区幸町59-1	RC造 地上3階8戸	ワンルーム ※20.2㎡	2007.3	代替地・資材置場	有楽町線
13	トロステージS練馬北町1	練馬区北町7-11-12	PC造 地上3階39戸	ワンルーム ※24.9～25.1㎡	2005.3	変電所施設用地上空	有楽町線
14	トロステージS練馬北町6	練馬区北町7-18-6	鉄骨造 地上3階38戸	ワンルーム ※24.6㎡	2008.9	変電所施設用地上空	有楽町線
15	トロステージS妙典塩焼	千葉県市川市塩焼1-14-10	PC造 地上4階24戸	ワンルーム ※25.8㎡	2006.3	代替地・資材置場	東西線
16	トロステージS妙典富浜	千葉県市川市富浜1-4-7	PC造 地上4階16戸	ワンルーム ※25.8㎡	2006.3	代替地・資材置場	東西線
17	トロステージーツ家	足立区ーツ家3-9-8	RC造 地上5階34戸	2LDK 59.4㎡	2003.3	交換取得地 (足立区からの要請)	千代田線
18	トロステージS桜新町	世田谷区弦巻4-5-4	RC造 地上3階9戸	ワンルーム ※21.1㎡	2006.3	交換取得地 (東急電鉄からの要請)	日比谷線
19	トロステージ小日向	文京区小日向2-3-1	鉄骨造 地上3階12戸	2DK～3LDK ※42.4～63.7㎡	1999.1	独自寮の廃止	—

※不動産会社の賃貸募集情報による

区 間	着工年月日	開業年月日
池袋 ～ 地下鉄成増(営団成増)	1972. 2. 26	1983. 6. 24
地下鉄成増(営団成増) ～ 和光市	1978. 9. 1	1987. 8. 25

東京メトロの不動産事業の一例(商業施設・ホテル・賃貸住宅)

◆AOYAMA M's TOWER 港区南青山2-27-18

株式会社地下鉄ビルディング

お問い合わせ サイトマップ

会社案内 ビル賃貸 商業施設 広告宣伝・駐車場経営 HOME

HOME > ビル賃貸 > AOYAMA M's TOWER

ビル賃貸

AOYAMA M's TOWER

東京メトロ銀座線「外苑前」駅から徒歩2分、神宮外苑の豊かな緑に隣接した立地条件を活かし、東京メトロとの共同事業でホテルを核とした複合施設を開発し、平成20年3月に完成いたしました。

建物は一括で東急リノベーションに賃貸しており、1・2階低層部分を商業施設「PASSAGE AOYAMA」、3階から12階までを家具付賃貸住宅「東急ステイ青山レジデンス」、13階から25階までを滞在型ホテル「東急ステイ青山プレミア」で構成されています。

AOYAMA M's TOWER

DATA	
所在地	: 港区南青山2-27-18 ▶ 地図はこちら
最寄り駅	: 外苑前駅(銀座線)
敷地	: 2,515.78㎡
面積	: 建築延面積/14,319.83㎡
構造規模	: 鉄筋コンクリート造・鉄骨造、地下2階/地上25階
完成年月日	: 平成20年3月31日
駐車場	: 43台
お問い合わせ	: ビル事業部 03-3343-3568(9:00-17:30)

リンク集 社会貢献 個人情報保護方針

COPYRIGHT 2005 SUBWAY BUILDING CO.,LTD. ALL RIGHTS RESERVED.

(株式会社地下鉄ビルディングHPより)



敷地:

変電所:

《概要》

敷地: 2,515.78㎡

東京地下鉄株式会社持分 74/100

株式会社地下鉄ビルディング持分 23/100

建物:

(1)ホテル・賃貸住宅・店舗・

駐車場 (登記床面積 12,813㎡)

東京地下鉄株式会社持分 7237/10000

株式会社地下鉄ビルディング持分 2763/10000

①PASSAGE AOYAMA(商業施設 1・2階)

レストラン・雑貨・エステ・ギャラリー等13店舗

②東急ステイ青山レジデンス(家具付賃貸住宅 3~12階)

フロント・朝食・スポーツジム・リネン交換・

ルーム清掃サービス付

(1ヶ月~1年未満の滞在用 50戸)

③東急ステイ青山プレミア(ホテル 14~25階)

17~28㎡でシングル中心、170室

(2)変電所 (登記床面積 697㎡)

東京地下鉄株式会社持分 1/1

ほとんどが地下2階部分

