

2004年12月8日

## 鉄軌道運賃の改定申請について

東京急行電鉄(本社:東京都渋谷区、社長:上條清文)では、2004年12月10日(金)、国土交通大臣宛に鉄軌道旅客運賃の変更認可申請を行う予定です。

申請理由、申請内容は次のとおりです。

### 1. 申請理由

- (1) 大井町線大井町～二子玉川間改良工事および田園都市線二子玉川～溝の口間複々線化工事」に係る特定都市鉄道整備準備金の積立終了ならびに取崩開始。
- (2) 同日付で、特定都市鉄道整備事業計画の認定申請を行う予定の「東横線渋谷～横浜間改良工事」に係る特定都市鉄道整備準備金の積立開始。
- (3) 2007年度に予定している、東横線武蔵小杉～日吉間の複々線化(目黒線の日吉延伸)や田園都市線二子玉川～溝の口間の複々線化(大井町線の溝の口延伸)など、特定都市鉄道整備事業に関連する工事の完成により資本費が増大することなど。

### 2. 主な申請内容

- (1) 申請予定日 2004年12月10日(金)
- (2) 改定率 上限運賃平均0.4%
- (3) 特別加算運賃の廃止 田園都市線渋谷～溝の口間に設定している特別加算運賃(普通10円・通勤定期1か月320円)を廃止
- (4) 初乗り運賃(3キロまで) 上限運賃120円(現行110円)
- (5) 軌道(世田谷線) 上限運賃140円均一(現行130円均一)
- (6) 定期運賃平均割引率 通勤37.6%(現行38.8%)  
(鉄軌道合計) 通学73.8%(現行73.7%)

詳細は別紙のとおりです。

# 鉄軌道運賃の改定申請について

## 1. 鉄軌道事業の概要

当社線は、東京南西部から神奈川東部を営業エリアとし、軌道を含む合計8路線で構成される営業キロ100.1kmの典型的な通勤・通学路線で、東横線中目黒駅において東京メトロ日比谷線、田園都市線渋谷駅において東京メトロ半蔵門線、目黒線目黒駅において東京メトロ南北線・都営三田線、また、本年2月からは東横線横浜駅において横浜高速鉄道みなとみらい線とそれぞれ相互直通運転を行うなど、都心に直結した面的な鉄道ネットワークを構成していることが特徴です。

輸送人員は、目黒線と東京メトロ南北線・都営三田線との相互直通運転や東横線の特急運転の開始により、2000年度から増加に転じ、一日平均で約269万人のお客さまにご利用いただいております。

朝間ラッシュ時の混雑率は、東横線は目黒線への旅客転嫁により、2003年度実績で173%となっておりますが、田園都市線では同年度実績で195%と依然として高水準であり、同線の混雑緩和が急務となっております。

## 2. 輸送力増強等への取り組み、および今後の設備投資

当社はこれまで、朝間ラッシュ時の混雑緩和対策として、列車の長編成化や運転間隔の短縮などを積極的に実施してまいりましたが、特に混雑率の高い東横線と田園都市線については、抜本的な輸送力増強策に取り組んでまいりました。

東横線については、1987年に「特定都市鉄道整備事業計画」の認定を受け、「目蒲線(現目黒線)目黒～多摩川園(現多摩川)間改良工事および東横線多摩川園～日吉間複々線化工事」を鋭意進めてまいりました。2000年8月には、目黒線として目黒～武蔵小杉間での運行を開始し、同年9月には目黒駅において営団(現東京メトロ)南北線、都営三田線と相互直通運転を開始いたしました。さらに2001年3月には営団(現東京メトロ)南北線を経由して埼玉高速鉄道線とも相互直通運転を開始いたしました。これにより、東横線の最混雑区間である祐天寺～中目黒間の最混雑1時間あたりの混雑率は、認定時の195%(1986年度実績)から173%(2003年度実績)へと大幅に改善されております。今後は、現在工事中の目黒線目黒～洗足間立体交差化工事、および東横線武蔵小杉～日吉間線増工事を鋭意進め、2006年度に目黒～武蔵小杉間での急行運転、2007年度には武蔵小杉～日吉間の延伸をそれぞれ実施する計画です。

さらに、東横線は東京メトロ13号線との相互直通運転を行うため、2002年に東横線渋谷駅～代官山駅間地下化工事に着手しておりますが、今般、この相互直通運転に加え、

さらなる混雑緩和を図るため、特急・通勤特急・急行列車の10両化（現行8両）対応を柱とする「東横線渋谷～横浜間改良工事」を実施することとし、この度の旅客運賃変更認可申請と併せて「特定都市鉄道整備事業計画」の認定申請を行う予定です。相互直通運転開始は、2012年度を予定しております。

田園都市線については、1995年に「特定都市鉄道整備事業計画」の認定を受け、「大井町線大岡山～二子玉川園（現二子玉川）間改良工事および田園都市線二子玉川園～溝の口間複々線化工事」を実施することといたしました。その後、2000年度に大井町線改良工事区間を当初の「大岡山～二子玉川間」から「大井町～二子玉川間」に変更いたしております。

工事完成後は、溝の口～大井町間で直通の急行を運行する予定であり、これにより田園都市線から大井町線への旅客転嫁が図られ、田園都市線の混雑が大幅に緩和されることとなります。1999年度には二子玉川駅において田園都市線と大井町線を同一方向同一ホームとし、乗換利便の向上を図りました。溝の口駅改良工事や旗の台駅改良工事など、その他の工事区間についても順次着工し、2004年度の竣工を目指し工事を進めてまいりましたが、用地買収や一部地元協議に時間を要していることから、誠に遺憾ながら溝の口～大井町間の急行運転の開始時期を2007年度に変更させていただいております。

今後は、全体工事の早期完成に向け全力をあげて取り組んでいくほか、その間の対策として本年10月に田園都市線のダイヤ改正を実施し、朝間最混雑1時間の運転本数を28本から1本増加の29本といたしました。

旅客サービス向上については、新型車両の導入、バリアフリー施設の整備などに積極的に取り組んでまいります。新造車両については、エネルギー消費効率の向上による環境対策や、軽量化による騒音の軽減を図った新形式車両「5000系」の導入を2002年度より進めており、現在東横線、田園都市線、目黒線に計96両を導入済みで、今後は順次、旧型車両からの置き換えを図ってまいります。

駅バリアフリー施設については、2004年度上期末でエレベーターを55駅に108基、エスカレーターを30駅に136基設置しており、全98駅中86駅がバリアフリー化されております。引き続き整備を進め、2010年までに全駅のバリアフリー化を完了する予定です。

また本年1月より、こどもの国線を除く鉄道線全線の回数券をこれまでの区間式から、券面金額の区間であればどの駅からもご利用可能な金額式に変更し、利便性の向上を図ったほか、定期券の購入が可能な多機能券売機をこどもの国線を除く鉄道線の全駅に導入いたしました。今後、設置台数を順次増加させてまいります。

保安面では、2006年度の完成を目指し、目黒線目黒～洗足間立体交差化工事を進めており、この工事が完成いたしますと既に廃止済みの2箇所を含め18箇所の踏切道が廃止されます。このほか、非常通報ボタンの設置や高架橋の耐震補強工事等を引き続き進めてまいります。

これらの工事を着実に実施するため、2004年度から2007年度までの4年間で、2,140億円を投じてまいります。

### 3. 運賃改定の理由

1995年3月に「特定都市鉄道整備事業計画」の認定を受けた「大井町線改良・田園都市線複々線化工事」については、2005年3月に10年間の認定期限を迎えるため、特定都市鉄道整備準備金の積み立てを終了し、既に積み立てた準備金の取り崩しを開始することによってお客さまへ還元をいたします。これに伴い、田園都市線渋谷～溝の口間に設定してありました特別加算運賃を廃止いたします。

一方、この度の旅客運賃変更認可申請と併せて「特定都市鉄道整備事業計画」の認定申請を行う予定の「東横線渋谷～横浜間改良工事」に係る準備金の積み立て（鉄道線運賃収入の2%）を新たに開始いたします。

当社といたしましては、今後も各種増収策や合理化などの経営努力を行ってまいります。特定都市鉄道整備事業に関連する工事の完成による、資本費の増加等に伴う収支不足分を解消し、鉄道事業の健全な運営を確保するため、1995年以来10年間据え置いてまいりました初乗り運賃を10円引き上げさせていただくことなどを内容とした運賃改定の申請をさせていただくことといたしました。

### 4. 主な申請の内容

- (1) 申請予定日 2004年12月10日(金)
- (2) 改定率 上限運賃平均0.4%
- (3) 特別加算運賃の廃止 田園都市線渋谷～溝の口間に設定している特別加算運賃（普通10円・通勤定期1か月320円）を廃止
- (4) 初乗り運賃(3キロまで) 上限運賃120円(現行110円)
- (5) 軌道(世田谷線) 上限運賃140円均一(現行130円均一)
- (6) 定期運賃平均割引率 通勤37.6%(現行38.8%)  
(鉄軌道合計) 通学73.8%(現行73.7%)
- (7) 改定率・増収率一覧

|       |     | 上 限 運 賃 |       |
|-------|-----|---------|-------|
|       |     | 改 定 率   | 増 収 率 |
| 定 期 外 |     | 0.0%    | 0.0%  |
| 定 期   | 通 勤 | 1.2%    | 1.1%  |
|       | 通 学 | 0.4%    | 0.4%  |
|       | 計   | 1.1%    | 1.0%  |
| 合 計   |     | 0.4%    | 0.4%  |

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| 5 . 添付資料                      | ( ページ ) |
| ( 1 ) 申請・現行運賃比較表              |         |
| 普通旅客運賃                        | 1       |
| 通勤定期旅客運賃                      | 2       |
| 通学定期旅客運賃                      | 3       |
| ( 2 ) 主要区間申請・現行比較運賃           | 4       |
| ( 3 ) 鉄軌道部門収支の実績および推定         | 5       |
| ( 4 ) 輸送人員の推移および今後の見通し        | 6       |
| ( 5 ) 特定都市鉄道整備事業計画について        | 7       |
| ( 6 ) 設備投資実績・計画               | 9       |
| ( 7 ) これまでの経営合理化の状況および今後の取り組み | 1 1     |
| ( 8 ) 好評をいただいている企画商品          | 1 1     |
| ( 9 ) 利用者サービスの向上策             | 1 2     |
| ( 1 0 ) お問い合わせについて            | 1 4     |

## (1) 申請・現行運賃比較表

## 今回改定のポイント

- ・田園都市線渋谷～溝の口間の特別加算運賃(普通10円・通勤定期1か月320円)は、廃止いたします。
- ・鉄道線(こどもの国線を除く)の初乗り運賃を120円(現行110円)とします。
- ・世田谷線については、140円均一(現行130円均一)とします。
- ・通勤定期および通学定期の一部区間で設定していた上限運賃を下回る実施運賃は、上限運賃に戻すとともに、通勤定期については、割引率の引き下げを行います。
- ・東横線横浜～桜木町間の廃線に伴い、運賃の最大設定キロ程を58kmから56kmに変更し、56kmの運賃は55kmの運賃と同額といたします。

## 普通旅客運賃(大人)

## 鉄道対キロ区間制(こどもの国線、世田谷線を除く)

(単位:キロ、円)

| キロ程   | 現行実施運賃 | 申請上限運賃 |
|-------|--------|--------|
| 1～3   | 110    | 120    |
| 4～7   | 150    | 150    |
| 8～11  | 190    | 190    |
| 12～15 | 210    | 210    |
| 16～20 | 240    | 240    |
| 21～25 | 260    | 260    |
| 26～30 | 290    | 290    |
| 31～35 | 320    | 320    |
| 36～40 | 360    | 360    |
| 41～45 | 390    | 390    |
| 46～50 | 420    | 420    |
| 51～55 | 450    | 450    |
| 56    | 480    |        |
| 57～58 | 480    |        |

田園都市線渋谷～溝の口間内の区間を乗車する場合および同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合(同区間相互にまたがって乗車する場合を含む)は、10円を加算した額としておりましたが、今回加算運賃を廃止いたします。

## 鉄道均一制(こどもの国線)

(単位:円)

|      | 現行運賃 | 申請上限運賃 |
|------|------|--------|
| 全線均一 | 150  | 150    |

## 軌道均一制(世田谷線)

(単位:円)

|      | 現行運賃 | 申請上限運賃 |
|------|------|--------|
| 全線均一 | 130  | 140    |

## 通勤定期旅客運賃（大人1か月）

表定制（こどもの国線、世田谷線を除く全線）

（単位：キロ、円）

| キロ程   | 現行実施運賃 | 現行上限運賃 | 申請上限運賃 |
|-------|--------|--------|--------|
| 1     | 3,460  | 4,050  | 4,200  |
| 2     | 3,980  |        |        |
| 3     | 4,050  |        |        |
| 4     | 5,020  | 5,520  | 5,710  |
| 5     | 5,520  |        |        |
| 6     | 5,520  |        |        |
| 7     | 5,520  |        |        |
| 8～11  | 6,990  | 6,990  | 7,210  |
| 12～15 | 7,730  | 7,730  | 7,940  |
| 16～20 | 8,830  | 8,830  | 9,030  |
| 21～25 | 9,570  | 9,570  | 9,670  |
| 26～30 | 10,670 | 10,670 | 10,780 |
| 31～35 | 11,770 | 11,770 | 11,910 |
| 36～40 | 13,250 | 13,250 | 13,400 |
| 41～45 | 14,350 | 14,350 | 14,510 |
| 46～50 | 15,450 | 15,450 | 15,620 |
| 51～55 | 16,560 | 16,560 | 16,730 |
| 56    | 16,830 | 17,660 |        |
| 57    | 16,880 |        |        |
| 58    | 16,920 |        |        |

田園都市線渋谷～溝の口間内の区間を乗車する場合および同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合（同区間相互にまたがって乗車する場合を含む）は、320円を加算した額としておりましたが、今回加算運賃を廃止いたします。

鉄道均一制（こどもの国線）（単位：円）

|      | 現行運賃  | 申請上限運賃 |
|------|-------|--------|
| 全線均一 | 5,520 | 5,520  |

軌道均一制（世田谷線）（単位：円）

|      | 現行運賃  | 申請上限運賃 |
|------|-------|--------|
| 全線均一 | 4,770 | 5,140  |

## 通学定期旅客運賃（大人1か月）

表定制（こどもの国線、世田谷線を除く全線）

（単位：キロ、円）

| キロ程   | 現行実施運賃 | 現行上限運賃 | 申請上限運賃 |
|-------|--------|--------|--------|
| 1     | 1,500  | 1,740  | 1,800  |
| 2     | 1,710  |        |        |
| 3     | 1,740  |        |        |
| 4     | 2,150  | 2,370  | 2,370  |
| 5     | 2,370  |        |        |
| 6     | 2,370  |        |        |
| 7     | 2,370  |        |        |
| 8     | 2,880  | 2,990  | 2,990  |
| 9     | 2,990  |        |        |
| 10    | 2,990  |        |        |
| 11    | 2,990  |        |        |
| 12～15 | 3,310  | 3,310  | 3,310  |
| 16～20 | 3,780  | 3,780  | 3,780  |
| 21～25 | 4,090  | 4,090  | 4,090  |
| 26～30 | 4,570  | 4,570  | 4,570  |
| 31～35 | 5,040  | 5,040  | 5,040  |
| 36    | 5,310  | 5,670  | 5,670  |
| 37    | 5,330  |        |        |
| 38    | 5,360  |        |        |
| 39    | 5,380  |        |        |
| 40    | 5,400  |        |        |
| 41    | 5,430  | 6,140  | 6,140  |
| 42    | 5,450  |        |        |
| 43    | 5,480  |        |        |
| 44    | 5,500  |        |        |
| 45    | 5,520  |        |        |
| 46    | 5,550  | 6,610  | 6,610  |
| 47    | 5,570  |        |        |
| 48    | 5,600  |        |        |
| 49    | 5,630  |        |        |
| 50    | 5,650  |        |        |
| 51    | 5,680  | 7,090  | 7,090  |
| 52    | 5,700  |        |        |
| 53    | 5,730  |        |        |
| 54    | 5,750  |        |        |
| 55    | 5,770  |        |        |
| 56    | 5,790  | 7,560  |        |
| 57    | 5,800  |        |        |
| 58    | 5,810  |        |        |



鉄道均一制（こどもの国線）（単位：円）

|      | 現行運賃  | 申請上限運賃 |
|------|-------|--------|
| 全線均一 | 2,370 | 2,370  |

軌道均一制（世田谷線）（単位：円）

|      | 現行運賃  | 申請上限運賃 |
|------|-------|--------|
| 全線均一 | 2,380 | 2,560  |

## (2) 主要区間申請・現行比較運賃

(単位：円)

| 区 間       | 種 別 | 普 通<br>(大人) |            | 通勤定期<br>(大人1か月) |            | 通学定期<br>(大人1か月) |            |
|-----------|-----|-------------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|
|           |     | 現行<br>運賃    | 申請上<br>限運賃 | 現行<br>運賃        | 申請上限<br>運賃 | 現行<br>運賃        | 申請上限<br>運賃 |
| 渋谷～中目黒    |     | 110         | 120        | 4,050           | 4,200      | 1,740           | 1,800      |
| 渋谷～自由が丘   |     | 150         | 150        | 5,520           | 5,710      | 2,370           | 2,370      |
| 渋谷～武蔵小杉   |     | 190         | 190        | 6,990           | 7,210      | 2,990           | 2,990      |
| 渋谷～日吉     |     | 210         | 210        | 7,730           | 7,940      | 3,310           | 3,310      |
| 渋谷～菊名     |     | 240         | 240        | 8,830           | 9,030      | 3,780           | 3,780      |
| 渋谷～横浜     |     | 260         | 260        | 9,570           | 9,670      | 4,090           | 4,090      |
| 渋谷～池尻大橋   |     | 120         | 120        | 4,300           | 4,200      | 1,710           | 1,800      |
| 渋谷～三軒茶屋   |     | 160         | 150        | 5,340           | 5,710      | 2,150           | 2,370      |
| 渋谷～二子玉川   |     | 200         | 190        | 7,310           | 7,210      | 2,990           | 2,990      |
| 渋谷～溝の口    |     | 220         | 210        | 8,050           | 7,940      | 3,310           | 3,310      |
| 渋谷～たまプラーザ |     | 250         | 240        | 9,150           | 9,030      | 3,780           | 3,780      |
| 渋谷～青葉台    |     | 270         | 260        | 9,890           | 9,670      | 4,090           | 4,090      |
| 渋谷～長津田    |     | 300         | 290        | 10,990          | 10,780     | 4,570           | 4,570      |
| 渋谷～中央林間   |     | 330         | 320        | 12,090          | 11,910     | 5,040           | 5,040      |
| 目黒～田園調布   |     | 150         | 150        | 5,520           | 5,710      | 2,370           | 2,370      |
| 目黒～武蔵小杉   |     | 190         | 190        | 6,990           | 7,210      | 2,990           | 2,990      |
| 大井町～自由が丘  |     | 150         | 150        | 5,520           | 5,710      | 2,370           | 2,370      |
| 大井町～二子玉川  |     | 190         | 190        | 6,990           | 7,210      | 2,990           | 2,990      |
| 五反田～雪が谷大塚 |     | 150         | 150        | 5,520           | 5,710      | 2,370           | 2,370      |
| 五反田～蒲田    |     | 190         | 190        | 6,990           | 7,210      | 2,990           | 2,990      |
| 多摩川～蒲田    |     | 150         | 150        | 5,520           | 5,710      | 2,370           | 2,370      |

印は、田園都市線渋谷～溝の口間利用の場合に適用の特別加算運賃（普通10円、通勤定期1か月320円）を含む額で、今回の申請において廃止いたします。

■は、現行上限運賃より低い実施運賃

## (3) 鉄軌道部門収支の実績および推定

(単位：億円、%)

|        |        |     | 2003年度<br>(実績) | 2005年度～2007年度 |       |
|--------|--------|-----|----------------|---------------|-------|
|        |        |     |                | 現行            | 申請    |
| 収<br>入 | 運賃収入   | 定期外 | 694            | 2,193         | 2,192 |
|        |        | 定期  | 514            | 1,549         | 1,565 |
|        |        | 小計  | 1,208          | 3,742         | 3,757 |
|        | その他    |     | 183            | 551           | 551   |
|        | 準備金取崩額 |     | 53             | 216           | 216   |
|        | 収入合計   |     | 1,444          | 4,509         | 4,524 |
| 支<br>出 | 適正コスト  |     | 514            | 1,567         | 1,567 |
|        | 資本費    |     | 877            | 2,882         | 2,883 |
|        | 準備金繰入額 |     | 24             | 74            | 74    |
|        | 支出合計   |     | 1,415          | 4,523         | 4,524 |
| 差引     |        |     | 29             | 14            | 0     |
| 収支率    |        |     | 102.0          | 99.7          | 100.0 |

支出については、新ヤードスティック方式等で算出

## (4) 輸送人員の推移および今後の見通し

[実績]

(単位：千人、%)

|     | 1998年度  | 1999年度  | 2000年度  | 2001年度  | 2002年度  | 2003年度  |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 定期外 | 355,565 | 361,978 | 375,139 | 393,153 | 399,656 | 411,370 |
| 定期  | 580,425 | 573,091 | 571,715 | 570,294 | 569,089 | 573,380 |
| 計   | 935,990 | 935,069 | 946,854 | 963,447 | 968,745 | 984,750 |
| 前年比 | 98.9    | 99.9    | 101.3   | 101.8   | 100.5   | 101.7   |

[将来推定]

(単位：千人、%)

|     | 2004年度  | 2005年度  | 2006年度    | 2007年度    |
|-----|---------|---------|-----------|-----------|
| 定期外 | 415,161 | 424,167 | 432,955   | 443,136   |
| 定期  | 565,433 | 567,207 | 568,985   | 570,767   |
| 計   | 980,594 | 991,374 | 1,001,940 | 1,013,903 |
| 前年比 | 99.6    | 101.1   | 101.1     | 101.2     |

## (特記事項)

- ・2000年 9月 目黒線と営団(現東京メトロ)南北線、都営三田線の相互直通運転開始
- ・2001年 3月 東横線で特急運転開始、目黒線・営団(現東京メトロ)南北線・埼玉高速鉄道線の3線相互直通運転開始
- ・2003年 3月 田園都市線・営団(現東京メトロ)半蔵門線・東武伊勢崎線の3線相互直通運転開始
- ・2004年 2月 東横線と横浜高速鉄道みなとみらい線の相互直通運転開始  
(横浜～桜木町間は2004年1月31日廃止)

## (5) 特定都市鉄道整備事業計画について

「目蒲線（現目黒線）目黒～多摩川園（現多摩川）間改良工事および東横線多摩川園～日吉間複々線化工事」

1987年12月に特定都市鉄道整備事業計画の認定を受けており、都心側地下鉄との相互直通運転を開始するなど工事の大半が終了し、残る工事区間につきましても鋭意進めております。

## これまでの進捗状況

|          |  |
|----------|--|
| 1991年11月 | 日吉駅改良工事完了  |
| 1996年2月  | 田園調布駅地下化、多摩川園駅（現多摩川駅）高架化完了。<br>駅改良工事は97年6月に完了      |
| 1997年6月  | 大岡山駅で大井町線、目蒲線（現目黒線）地下化切り替えが完了。駅改良工事は、98年12月に完了     |
| 1997年7月  | 目黒駅地下化切り替え完了。駅改良工事は98年9月に完成                        |
| 1997年8月  | 東横線多摩川～武蔵小杉間上り線の本設高架への切り替えを行う。下り線は99年5月に完了         |
| 1999年10月 | 不動前駅高架仮設駅に切り替えを行い2箇所の踏切を解消                         |
| 2000年8月  | 目蒲線（目黒～蒲田間）の運転系統を、目黒～武蔵小杉間（目黒線）と多摩川～蒲田間（東急多摩川線）に変更 |
| 2000年9月  | 目黒線と営団（現東京メトロ）南北線、都営三田線との間で相互直通運転開始                |
| 2000年11月 | 奥沢駅改良工事完了  |
| 2000年12月 | 洗足駅改良工事完了  |
| 2003年1月  | 不動前駅改良工事完了   |

## 今後の見通し

現在進めております工事のうち、目黒～洗足間立体交差化工事では、掘削が完了した箇所から躯体の構築工事を行っており、2006年度の完成を予定しております。また、武蔵小杉～日吉間線増工事については、高架橋の構築工事などを進めており、2007年度の完成を予定しております。

## サービス改善効果

2000年には目黒～武蔵小杉間で目黒線の運行を開始し、目黒駅において営団（現東京メトロ）南北線、都営三田線と、さらに2001年には営団（現東京メトロ）南北線を経由して埼玉高速鉄道線と相互直通運転を開始いたしました。これにより、東横線の最混雑区間である祐天寺～中目黒間の最混雑1時間あたりの混雑率は、認定時の195%（1986年度実績）から173%（2003年度実績）へと大幅に改善されております。今後、目黒～洗足間立体交差化工事、武蔵小杉～日吉間線増工事を鋭意進め、2006年度に目黒～武蔵小杉間において目黒線の急行運転を、2007年度に目黒線の日吉までの延伸をそれぞれ予定しております。

また、大岡山駅で目黒線と大井町線、田園調布～武蔵小杉間各駅で東横線と目黒線がそれぞれ同一方向同一ホームになることにより、乗り換えの利便性が大きく向上いたしました。

「大井町線大井町～二子玉川間改良工事および田園都市線二子玉川～溝の口間複々線化工事」

1995年3月に「大井町線大岡山～二子玉川園（現二子玉川）間改良工事および田園都市線二子玉川園～溝の口間複々線化工事」として特定都市鉄道整備事業計画の認定を受けております。また、東京臨海高速鉄道線の大井町接続決定に合わせ、2000年11月には大井町線の改良区間に大井町～大岡山間を追加する変更認定を受けております。

#### これまでの進捗状況

|          |  |
|----------|--|
| 1993年10月 | 二子玉川園駅（現二子玉川駅）工事着手                                 |
| 1996年6月  | 溝の口駅改良工事着手   |
| 1999年9月  | 二子玉川園駅（現二子玉川駅）で田園都市線・大井町線の入れ替え工事が完了し、同一方向同一ホーム化が実現 |
| 2000年9月  | 二子玉川駅改良工事完了  |
| 2002年1月  | 二子玉川～溝の口間線増工事、旗の台駅改良工事着手                           |
| 2002年11月 | 大井町駅改良工事着手   |
| 2003年6月  | 等々力駅地下化工事（調査工事）着手                                  |

#### 今後の見通し

大井町駅、旗の台駅については、高架橋構築工事等を行っております。

等々力駅については、学識経験者を中心とした「等々力駅地下化工事技術検討委員会」を設置し、地下化工事による等々力溪谷等への影響について調査検討を行っております。今後、技術検討委員会での検討結果を踏まえ、地元および自治体等のご理解をいただいた上で、工事への本格的な着手を予定しております。

二子玉川～溝の口間線増工事については、ホームの構築工事、高架橋の構築および盛土の築造工事を行っております。

上記工事を進め、2007年度には、大井町線の溝の口延伸ならびに急行運転を開始したいと考えております。

#### サービス改善効果

二子玉川駅で田園都市線と大井町線が同一方向同一ホームとなり、乗換の利便性が大きく向上しました。

工事完成後、溝の口～大井町間で直通の急行を運転することにより、溝の口～大井町間の朝間所要時間が現行の31分から22分に短縮され、田園都市線から都心へのルートに大岡山・目黒経由と大井町経由の二つが加わることとなります。

田園都市線から大井町線へお客さまが転嫁することで、田園都市線の最混雑区間である池尻大橋～渋谷間の最混雑1時間あたりの混雑率は、現在の195%（2003年度実績）から、2007年度に予定されている急行運転開始時には176%へと緩和される見込みです。

「東横線渋谷～横浜間改良工事」

東横線と東京メトロ13号線との相互直通運転を行うため、2002年に東横線渋谷駅～代官山駅間地下化工事に着手しておりますが、今般、この相互直通運転に加え、東横線のさらなる混雑緩和を図るため、特急・通勤特急・急行列車の10両化（現行8両）対応を柱とする「東横線渋谷～横浜間改良工事」を実施することとし、この度の旅客運賃変更認可申請と併せて「特定都市鉄道整備事業計画」の認定申請を行う予定です。相互直通運転開始は2012年度を予定しております。

これまでの進捗状況

2002年 5月 渋谷駅～代官山駅間地下化工事に着手

今後の見通し

2012年度に東京メトロ13号線との相互直通運転開始し、完成は2014年度を予定しております。

サービス改善効果

東横線と東京メトロ13号線との相互直通運転により、東横線は横浜～渋谷～新宿～池袋を結ぶ、首都圏における広域的なネットワークの一翼を担う動脈路線としての機能を持つこととなります。さらに、特急・通勤特急・急行列車の10両化により、東横線の最混雑区間である祐天寺～中目黒間の最混雑1時間あたりの混雑率は、現在の173%（2003年度実績）から、147%（2013年度予測）に緩和されるとともに、朝間の横浜～渋谷間の通勤特急の所要時間は、現行の37分が32分に短縮される見込みです。

## (6) 設備投資実績・計画

## 設備投資実績と計画

(単位：億円)

|          | 01年度 | 02年度  | 03年度  | 04年度  | 05年度  | 06年度  | 07年度  |
|----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|          | 実績   | 実績    | 実績    | 計画    | 予定    | 予定    | 予定    |
| 輸送力増強    | 207  | 202   | 237   | 258   | 383   | 447   | 481   |
| 安全対策     | 90   | 123   | 81    | 127   | 147   | 123   | 102   |
| サービス改善   | 56   | 38    | 27    | 22    | 24    | 19    | 7     |
| 合計       | 353  | 363   | 345   | 407   | 554   | 589   | 590   |
| (うち特々工事) | (96) | (103) | (145) | (161) | (221) | (282) | (341) |

## 主要プロジェクトの内容

## ア. 「目蒲線(目黒線)改良・東横線複々線化工事」

目的 目蒲線(現目黒線)目黒～多摩川園(現多摩川)間を改良するとともに、東横線多摩川園～日吉間を複々線化し、目黒駅において営団(現東京メトロ)南北線と都営三田線へ乗り入れるというもので、目黒線に東横線の実質的な複々線としての機能を持たせることにより、混雑が大幅に緩和されます。

効果 複々線化による混雑緩和および所要時間の短縮(利便性・快適性の向上)  
都心側地下鉄との相互直通運転による新ルート創設(利便性の向上)  
複々線化区間および大岡山駅での同一方向同一ホーム化  
(利便性の向上)  
エスカレーター・エレベーターの新設(利便性・快適性の向上)

工事費 2,979億円

工期 目黒～武蔵小杉間 2000年8月運転開始(営団(現東京メトロ)  
南北線と都営三田線との相互直通運転開始は9月)  
不動前～洗足間地下化は2006年度完成予定  
武蔵小杉～日吉間 2007年度完成予定

イ.「大井町線改良・田園都市線複々線化工事」

- 目 的 大井町線大井町～二子玉川間を急行6両運転対応の規格に改良するとともに、田園都市線二子玉川～溝の口間を複々線化し、溝の口～大井町間で直通の急行を運転することによって、大井町線に実質的な田園都市線の複々線化機能を持たせるものです。
- 効 果 複々線化による混雑緩和および所要時間の短縮(利便性、快適性の向上)  
都心への新ルート創設(利便性の向上)  
エスカレーター、エレベーターの新設(利便性、快適性の向上)
- 工事費 1,565億円
- 工 期 2007年度 急行運転開始

ウ.「東横線渋谷～横浜間改良工事」

- 目 的 東横線と東京メトロ13号線の相互直通運転により、鉄道ネットワークの機能強化を図ります。また、特急・通勤特急・急行列車の10両化(現行8両)を行い、混雑緩和を図るとともに所要時間の短縮を行います。
- 効 果 都心側地下鉄との相互直通運転による新ルート創設(利便性の向上)  
特急・通勤特急・急行の長編成化による混雑緩和および所要時間の短縮  
エスカレーター・エレベーターの新設(利便性・快適性の向上)
- 工事費 1,581億円
- 工 期 相互直通運転開始 2012年度  
完成予定 2014年度

## (7) これまでの経営合理化の状況および今後の取り組み

自動改札機導入による改札業務の自動化、列車運行総合制御装置導入による運行管理の集中制御および自動化、ホーム監視カメラ・遠隔監視装置設置による旅客案内管理業務の集中化、さらには保守部門の統廃合・外注化、管理部門の合理化などにより、過去8年間で796人の要員合理化を実施いたしました。

また、積極的に業務経費の節減に努めるとともに、軌道の直結道床化、車両のVVVF化などによるメンテナンスフリーを推進し、修繕費の削減にも努めてまいりました。

今後も引き続き合理化に務め、さらなる生産性の向上を図ってまいります。

|            |        | 1960<br>年度 | 1965<br>年度 | 1975<br>年度 | 1985<br>年度 | 1995<br>年度 | 2003<br>年度 |
|------------|--------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 従業員数       | (人)    | 3,238      | 3,526      | 3,057      | 3,203      | 3,251      | 2,455      |
|            | 指数     | 100        | 109        | 94         | 99         | 100        | 76         |
| 車両走行<br>キロ | (千km)  | 36,919     | 50,710     | 70,346     | 114,152    | 139,315    | 165,137    |
|            | 指数     | 100        | 137        | 191        | 309        | 377        | 447        |
| 生産性        | (km/人) | 11,402     | 14,382     | 23,011     | 35,639     | 42,853     | 67,266     |
|            | 指数     | 100        | 126        | 202        | 313        | 376        | 590        |

## (8) 好評をいただいている企画商品

## 連絡割引定期券

- ・内 容 東急線（こどもの国線、世田谷線を除く）と横浜高速鉄道みなとみらい線の連絡割引定期券
- ・割引内容 1か月定期と3か月定期は約1割引、6か月定期は約2割引
- ・発売箇所 東急線各駅（こどもの国駅、恩田駅、世田谷線各駅を除く）と横浜高速鉄道みなとみらい線各駅
- ・発売期間 2004年2月1日から1年間（延長を予定しております）

## みなとみらいチケット

- ・内 容 東急線各駅（横浜駅、こどもの国駅、恩田駅、世田谷線各駅を除く）から横浜駅までの東急線内往復乗車券と横浜高速鉄道みなとみらい線の日乗車券を組み合わせたものです。
- ・割引内容 東急線各駅～横浜間往復割引＋みなとみらい線一日乗車券
- ・発売箇所 東急線各駅（横浜駅、こどもの国駅、恩田駅、世田谷線各駅を除く）
- ・発売期間 通年

## 世田谷線散策きっぷ

- ・内 容 当日に限り何回でも世田谷線各駅で乗り降りができる乗車券  
乗車券裏面は散策に便利な沿線案内になっています。
- ・割引内容 大人300円、こども150円
- ・発売箇所 世田谷線三軒茶屋、上町、下高井戸の各駅
- ・発売期間 通年



( 9 ) 利用者サービスの向上策

輸送サービスの向上

ア．運転ダイヤの改善

東横線 2004年2月1日ダイヤ改正

みなとみらい線との相互直通運転開始に合わせて実施

・ 渋谷～横浜間の所要時間の短縮（1分）

平日上り朝間ラッシュ時の通勤特急横浜 渋谷間37分（改正前38分）

平日下り日中の最速特急渋谷 横浜間26分（改正前27分）

田園都市線・大井町線 2004年10月19日ダイヤ改正

朝間ラッシュ時および夜間の増発等を実施

・ 朝間上りラッシュ時の増発

平日上り朝間ラッシュ時の急行1本増発（最混雑1時間 28本 29本）

平日上り急行3本を鷺沼始発から長津田始発に変更

・ 夜間下りの増発

平日下り夜間の増発（渋谷発19時以降急行4本、各停2本、このうち渋谷始発2本）

イ．新型車両の導入

軽量化による騒音の低減、環境への配慮、バリアフリー化、液晶ディスプレイによる情報サービスの充実等を図った新形式車両5000系を、2002年度から計96両導入しており、今後も当社の主力車両として導入を続ける予定です。

運転保安度の向上

横浜高速鉄道みなとみらい線との相互直通運転にあわせ、2004年1月に東横線菊名～横浜間の信号保安装置をATC（自動列車制御装置）化いたしました。また、目黒～洗足間立体交差化工事につきましては、2006年度の完成予定で、既に廃止済みの2箇所を含め18箇所の踏切道が廃止されます。

乗車券の充実

ア．共通乗車カード「パスネット」導入

2000年10月に関東地区の各鉄道事業者17社・局で共通でご利用になれる乗車カードとして導入し、お客さまの利便性が飛躍的に向上しました。現在は、21社・局共通でご利用になれます。

今後は、JR東日本および関東地方のバス事業者と相互利用が可能なICカードの開発に向けて各鉄道事業者と協議してまいります。

イ．世田谷線へのICカード乗車券「せたまる」導入

2002年7月より世田谷線にICカード乗車券「せたまる」を導入いたしました。ICカード化したのは、世田谷線定期券「せたまる定期券」と、企画乗車券「せたまる回数券」の2種類です。このうち「せたまる回数券」は、ICカードの機能を活用し、1乗車ごとに利用日や時間帯に応じたポイントを付与し、累積ポイント10ポイントにつき1乗車分の運賃を追加料金（チャージ）時に還元いたします。

#### ウ．金額式回数券への変更

2004年1月より、こどもの国線を除く鉄道全線の回数券を発着駅を固定した「区間式」から、券面金額内の区間であればどの駅からもご利用可能な「金額式」に変更いたしました。これまでの区間式回数券では、乗り越し区間分の運賃を別途お支払いいただいていたましたが、金額式回数券では、実際にご乗車いただいた区間の運賃と券面金額との差額のみをお支払いいただくだけで精算ができます。

#### 駅設備の充実

##### ア．バリアフリー設備の整備

2000年に制定された「交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）」の主旨に則り、国、自治体と協力しながら、高齢者や体の不自由なお客さまにもご利用いただきやすい鉄道を目指します。当社では、2004年度上期末でエレベーターを55駅に108基、エスカレーターを30駅に136基設置しており、全98駅中86駅（88%）がバリアフリー化されています。今後も国、自治体と協力しながらバリアフリー化を進め、2010年までに全駅のバリアフリー化を完了する予定です。その他、多機能トイレの新設および既存トイレの改修についても進めてまいります。

##### イ．シースルー改札の設置

シースルー改札は接客サービスの向上を目的として設置しております。従来は窓口越しにご案内いたしておりましたが、ゆとりある空間でお客さまに快適にご利用いただけるよう、新たにオープンカウンターを設置いたしました。車いすのお客さまやお子さまにもご利用いただきやすいよう、一般的な高さのカウンターと低いカウンターを用意しており、今後、乗換駅や乗降人員の多い駅に設置していく予定です。2004年10月現在、東横線渋谷駅ほか8駅に設置しております。

##### ウ．運行情報表示器の設置

ダイヤが乱れた場合の運行関係情報などをお客さまに迅速に提供できるよう、改札口およびホームにLED式の運行情報表示器、メッセージ表示器を設置しております。このうち、改札口については鉄道線86駅（こどもの国駅、恩田駅を除く）中84駅で設置、配信を行っております。残る蒲田駅、五反田駅につきましても今年度中に整備いたします。

#### その他

2004年2月、「お忘れ物検索システム」を導入いたしました。駅でお預かりしているお忘れ物を各駅の係員が本システムを用いてスピーディーに検索できるようになり、サービスの向上を図りました。

( 1 0 ) お問い合わせについて

お客さまからのお問い合わせ先 ( 運賃・料金・時刻等 )

東急お客さまセンター Tel 03 - 3477 - 0109

なお、お客さまには広報誌『HOTほっとTOKYU』(各駅で無料配布)でもお知らせいたします

情報サービスの案内

インターネットホームページ <http://www.tokyu.co.jp/>

