

田園都市線の混雑緩和策を積極的に推進します

東京急行電鉄株式会社

大井町線(大井町～二子玉川間)の急行運転を2008年3月(予定)に開始し、所要時間を短縮します。都心へのアクセス向上により、田園都市線から都心に向かうお客さまのルートを選択肢を増やし、混雑緩和を図ります。なお、大井町～溝の口間の急行運転開始は2008年度を予定しています。

田園都市線に、機器の多重系化により故障に強い新型車両(5000系)を3年間で250両導入することにより、信頼性向上を図り、車両故障による運転支障の減少や車内スペースの拡大を図ります。また、6ドア・座席格納車両を組み込んだ列車6編成を追加導入し、お客さまの混雑感の軽減と、列車遅延の抑制を図ります。

田園都市線では、一部の列車にお客さまのご利用が集中し、混雑することによる乗降時分の増加が、列車遅延発生の要因となっています。これを解消するため、2007年4月から、平日朝ラッシュのピーク時間帯(渋谷着8時台)における田園都市線上り急行列車を、二子玉川～渋谷間は各駅に停車する「準急」とし、当該時間帯・区間については全列車を各駅停車とすることで列車ごとの混雑を平準化し、列車遅延の抑制を図ります。

東京急行電鉄(本社:東京都渋谷区、社長:越村敏昭)では、田園都市線の混雑緩和策を、引き続き積極的に推進します。

現在、田園都市線の朝ラッシュ時は高い混雑率となっており(2005年度の田園都市線池尻大橋～渋谷間・最混雑1時間平均の混雑率は194%)、さらにこれが朝ラッシュ時の列車遅延の一因にもなっているなど、ご利用のお客さまに大変なご迷惑をおかけしています。当社ではこれまで、運転本数の増加や6ドア・座席格納車両の導入などにより混雑緩和に努めてまいりましたが、混雑率の改善には至っていないのが現状です。現在の状況ではこれ以上、運転本数を増やすことは難しくなっています。

その対策として現在、「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」を鋭意進めています。大井町線での急行運転開始について、その他の混雑緩和策と併せてお知らせします。

今後も田園都市線のさらなる混雑緩和に向け、上記以外の新たな対策についても取り組んでまいります。

1. 大井町線での急行運転開始

2008年3月(予定)大井町線で急行運転を開始し(現在は各駅停車のみ)朝ラッシュ時の二子玉川から大井町までの所要時分を約6分短縮します。田園都市線から都心方面へ向かうルートを選択肢を増やすことで、田園都市線の混雑緩和を図ります。

また、これに合わせて、大井町線の急行は6両編成(各駅停車は現行通り5両編成)での運転とし、輸送力の増強を図ります。

開始時期 2008年3月(予定) 開始日は、決まり次第お知らせします。

運転区間 大井町～二子玉川

大井町線の溝の口への延伸および大井町～溝の口間の急行運転開始は2008年度を予定

急行停車駅 大井町、旗の台、大岡山、自由が丘、二子玉川

所要時分 朝ラッシュ時：二子玉川 大井町 急行 約18分(現行：各駅停車 約24分)

運転本数 朝ラッシュ最混雑1時間：急行 5本、各駅停車 15本

編成車両 急行：6両編成、各駅停車：5両編成

その他 急行列車には、新型車両(5000系ベース)を使用します。

2. 田園都市線への新型車両(5000系)の追加導入

田園都市線では、混雑による列車遅延のほか、車両の老朽化を主な原因とする車両故障が発生しており、お客さまには大変なご迷惑をおかけしています。そこで、旧型車両から新型車両(5000系)への更新を積極的に進め、2007年度以降の3年間で、250両を順次導入します。5000系は、機器の多重化により信頼性が向上した車両で、車両故障による運転支障の減少を図っているほか、車内スペースの拡大や、空調機能の向上による車内環境の改善を実現した車両です。

また、朝ラッシュ時のスムーズな乗降による列車遅延の抑制と、車内スペース拡大による混雑感の軽減を目的として、渋谷駅到着時に最も混雑する5号車および8号車に、1車両の片側に6つ(通常は4つ)のドアがあり、混雑時には座席を格納できる車両を組み込んだ列車を追加導入します。2006年までに6編成を導入済みですが、2007年度にさらに6編成を追加導入し、田園都市線の混雑時間帯に集中的に使用します。

(1) 新型車両(5000系)の導入

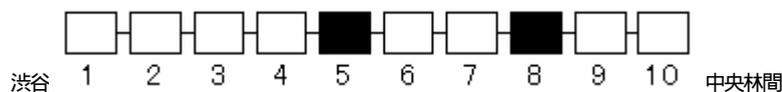
導入数 2007年度～2009年度までの3年間で、計250両を導入予定
(このうち2007年度は40両を導入)

(2) 6ドア・座席格納車両の追加導入

導入時期 2007年4月 1編成
5月 2編成
9月 3編成 計6編成

導入数 12両(1編成に2両ずつ導入)

車両位置 5号車と8号車(渋谷側から数えて5番目と8番目の車両)



座席格納区間 田園都市線長津田 渋谷 東京メトロ半蔵門線半蔵門間

導入効果 これまでの導入により、渋谷駅での停車時間が、従来の4ドア車両のみの編成と比べて平均約3秒短縮したほか、お客さまから「乗り降りしやすい」「ほかの車両よりも空いている気がする」「もっと導入してほしい」などのご意見をいただいています。

3. 平日朝ラッシュピーク時間帯における田園都市線上り急行列車の「準急」への変更

2007年4月5日(木)から田園都市線で、平日の朝8時台に渋谷へ到着する上り急行列車13本を新列車種別「準急」に変更し、二子玉川～渋谷間は各駅に停車させます。

現状では、一部の列車にお客さまのご利用が集中しているため、列車ごとの混雑率に大きな差異が生じており、これによる乗降時分の増加が列車遅延発生の要因となっています。今回、当該時間帯・区間については全列車を各駅停車とすることで、二子玉川駅等での各駅停車から急行への乗換えをなくすなどして、列車ごとの混雑を平準化します。これにより乗降時分を短縮し、列車遅延の抑制を図ります。

なお、準急導入により二子玉川～渋谷間の最短所要時分は、現行の急行より約2分増加しますが、慢性的な列車遅延の抑制を図ることにより、田園都市線全体の定時運行を目指してまいります。さらに、二子玉川～池尻大橋間をはじめとする各駅ホームのお客さまご案内要員を大幅に増員し、積極的に列車遅延の抑制を図ってまいります。

開始時期	2007年4月5日(木)
対象列車	平日の朝8時台に渋谷へ到着する上り急行列車13本 長津田発時刻 7時25分～8時19分
実施内容	対象の急行列車に限り「準急」とし、二子玉川～渋谷の各駅に停車させます。 二子玉川～渋谷間の駅(下線の付いている駅が、通常の急行停車駅) <u>二子玉川</u> 、用賀、桜新町、駒沢大学、 <u>三軒茶屋</u> 、池尻大橋、 <u>渋谷</u> 二子玉川～渋谷間以外の区間における準急の停車駅は、急行と同じ
所要時分	実施後の二子玉川～渋谷間：約15分(現行：急行 約13分、各駅停車 約17分)

(参考)「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」の概要

着工時期	1993年
工事内容	二子玉川～溝の口間を複々線化し、大井町線を溝の口まで延伸するとともに、溝の口～大井町間で急行(6両編成、各駅停車は5両編成)の運転を行うために、溝の口、二子玉川、上野毛、等々力、旗の台、大井町などの駅施設を改良します。
事業効果	溝の口～大井町間の朝間所要時間を現行の31分から22分に短縮し、田園都市線から都心へ向かうルートに、大岡山・目黒経由と大井町経由の2つを加えることにより、田園都市線から大井町線へのお客さまの転嫁を促し、田園都市線の混雑緩和を図るものです。

以上