

2007年度の鉄軌道事業設備投資計画は総額662億円

東京急行電鉄株式会社

安全対策、混雑緩和対策と鉄道ネットワーク拡充、サービス向上などに取り組みます。

故障に強い5000系車両を124両導入し、車両故障による運転支障の減少を図ります。

大井町線にATC（自動列車制御装置）を導入し、さらに安全性を向上させます。

「大井町線改良・田園都市線複々線化工事」を進め、2008年3月（予定）に大井町線（大井町～二子玉川間）で急行運転を開始、田園都市線の混雑緩和を図ります。

東京急行電鉄（本社：東京都渋谷区、社長：越村敏昭）では、2007年度に鉄軌道事業で総額662億円の設備投資を行います。

鉄道事業者の責務である安全対策をはじめ、混雑緩和対策や鉄道ネットワーク拡充のための大規模改良工事、サービス向上などに、引き続き積極的に取り組んでまいります。

安全対策では222億円を投資します。故障に強い5000系車両を124両導入して車両故障による運転支障の減少を図るほか、東横線、目黒線、田園都市線に続き大井町線に、よりきめ細かい速度制御が可能になるATCを導入して、さらに安全性を向上させます。また、踏切障害物検知装置や変電所の増設を進めるほか、耐震補強工事、地下駅の火災対策工事などを継続します。

混雑緩和対策と鉄道ネットワーク拡充では304億円を投資します。田園都市線の混雑緩和対策として実施している「大井町線改良・田園都市線複々線化工事」を進め、2008年3月（予定）に大井町線（大井町～二子玉川間）で急行運転を開始します。また、東横線の混雑緩和対策として進めている「目蒲線（現目黒線）改良・東横線複々線化工事」では、2008年に目黒線を日吉駅まで延伸します。さらに、東京メトロ副都心線（2008年6月、池袋～渋谷間開通予定）と東横線の2012年度の相互直通運転開始を目指し、「渋谷～横浜間改良工事」を進めます。

駅施設拡充などサービス向上では136億円を投資します。引き続きバリアフリー化を進めて2007年度中に全駅の約96%でバリアフリールートの確保を完了するほか、運行情報表示器の設置や、待合室の設置、ホーム屋根の延伸などを進めます。

2007年度設備投資の詳細は別紙1のとおりです。

以上

(別紙1)

1. 安全対策に222億円

「安全の確保」は鉄道事業者の最大かつ最重要の、お客さまに対する責務と考え、積極的に安全対策投資を行います。

5000系車両の増備(別紙2をご参照ください)

故障に強い5000系車両124両(田園都市線40両、大井町線36両、東横線24両、目黒線18両、池上線・東急多摩川線6両)をリースで導入します。5000系は2002年にデビューした当社の最新鋭車両で、信頼性を向上し、車両故障による運転支障の減少を図った車両です。さらに、床面とホームとの段差を小さくするなどバリアフリー対策も施しており、従来の主力車両だった8000系に比べ使用電力を約40%削減するなど、「人と環境に優しい車両」となっています。

大井町線へのATC(自動列車制御装置)導入

大井町線には現在、ATS(自動列車停止装置)を装備していますが、2008年3月(予定)によりきめ細かい速度制御が可能になるATCへ切り替え、さらに安全性を向上させます。

なお、当社の鉄道線では、既に田園都市線、目黒線、東横線、こどもの国線にATCを装備しており、これらの路線では速度超過の可能性はありません。また、ATSを装備している池上線、東急多摩川線では、より安全性を高めてお客さまに安心してご利用いただくため、2007年3月までに全てのカーブ区間とポイント部で速度制限対策工事を完了しています。これは、カーブ区間やポイント部の手前で、制限速度以下になるようにブレーキを自動制御するシステムです。

車両の改修

2006年3月に大井町線で発生した列車走行中の客室ドア開扉事故の対策として、事故車両と同じ電気回路となっている車両を対象とした改修工事を引き続き行います(2007年7月完了予定)。また、ワンマン運転の目黒線では、各駅で開扉を失念した状態では発車できないシステムに変更します(池上線・東急多摩川線は変更済み)。

踏切障害物検知装置の増設

踏切障害物検知装置を、東横線で2カ所、池上線で2カ所、大井町線で11カ所設置します。この装置は、踏切内で立ち往生している自動車などの障害物を検知し、列車の運転士に異常を知らせるものです。ATC設置路線では、接近する列車を自動的に減速させる機能も持っています。2007年度末で97カ所の踏切に設置を完了し、2010年度までに、自動車が通行できる鉄道線のすべての踏切に設置する予定です。

変電所の増設

現在、23カ所の変電所から各路線へ送電していますが、落雷などにより一部の変電所が送電できなくなった場合にも電車を通常運行できるように、8カ所の変電所の増設工事を進めます。

鉄道構造物の耐震補強工事

駅、高架橋、トンネルなどで耐震補強工事を進めています。2007年度は、東横線の学芸大学駅や都立大学駅付近の高架橋、田園都市線の渋谷～駒沢大学間のトンネル、13カ所の駅施設などで実施します。

地下駅の火災対策工事

2004年12月に改正された国の地下駅の火災対策基準に対応するため、地下駅の火災対策工事を引き続き行います。2007年度は田園都市線の池尻大橋駅と駒沢大学駅で工事を実施します。

2. 混雑緩和対策と鉄道ネットワーク拡充に304億円

依然として混雑率の高い田園都市線と東横線の混雑緩和を図るとともに、鉄道ネットワークの拡充により利便性を向上するために、大規模改良工事を推進しています。（別紙3をご参照ください）

大井町線改良・田園都市線複々線化工事

田園都市線の混雑緩和対策として進めている「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」では、2008年3月（予定）に大井町～二子玉川間の急行運転を、2008年度（予定）に大井町～溝の口間の急行運転を開始するため、引き続き工事を進めます。これにより、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し、田園都市線の混雑緩和を図ります。

・旗の台駅改良工事

大井町線ホームを2面4線にして急行待避線を新設し、老朽化した駅施設を更新してバリアフリー化する工事を、引き続き進めます。5月26日の終電後、上り線を新しいホームに切り替えます。

・等々力駅改良工事

引き続き、調査工事を実施します。

・上野毛駅改良工事

上り急行通過線を新設するとともに、新しい駅舎を建設してバリアフリー化します。

・田園都市線（二子玉川～溝の口間）複々線化工事

引き続き、大井町線の溝の口駅延伸のために二子玉川～溝の口間の線路を2線から4線に増やす工事を進めます。二子新地駅では、既に上下線とも新しいホームの使用を開始しており、線路の増設工事を進めます。高津駅では、引き続き新しいホームの建設工事を行います。溝の口駅では、引き続き大井町線の折り返し施設の建設工事を進めます。

目蒲線（現目黒線）改良・東横線複々線化工事

東横線の混雑緩和対策として進めている「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」では、2000年9月から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を行い、2006年9月に目黒線の急行運転を開始しました。引き続き、2008年の目黒線日吉駅延伸を目指し、武蔵小杉～日吉間の線増工事を進めます。

・武蔵小杉～日吉間線増工事

2006年9月に武蔵小杉～元住吉間を高架化し、既設線と合わせて上下2段の構造にしました。同区間では、目黒線の日吉駅延伸後は、上段を東横線、下段を目黒線が走ります。引き続き、元住吉～日吉間では目黒線用の線路2線を増設する工事を進めます。

東横線渋谷～横浜間改良工事

東京メトロ副都心線（2008年6月、池袋～渋谷間開業予定）との2012年度の相互直通運転開始を目指し、渋谷～代官山間の地下化工事と渋谷～横浜間の改良工事を進めます。相互直通運転により、横浜～渋谷～新宿～池袋が1本の路線でつながり、東横線は、副都心と横浜地区を結ぶ広域的な鉄道ネットワークの一翼を担う動脈路線の機能をもつこととなります。また、特急・通勤特急・急行列車を10両編成（現行は8両編成）にして混雑緩和を図るとともに、線路形状の改良や待避線の新設などにより所要時間の短縮を図ります。

この工事は2005年3月から「特定都市鉄道整備積立金制度」を活用して進めています。

・渋谷駅～代官山駅間地下化工事

地下駅となる新しい渋谷駅の建設工事は、躯体構築工事が完了し、2007年度は設備工事をを行います。また、渋谷駅から代官山駅までの範囲では、掘削に向けて工事を進めます。

・長編成化・速達性向上工事

中目黒駅で、10両編成に対応するために高架橋を拡幅してホームを延伸します。併せて耐震補強工事をを行います。

3．駅施設拡充などサービス向上に136億円

どなたにもご利用いただきやすい鉄道を目指して、駅や車両のバリアフリー化をはじめ、ホーム屋根の延伸や運行情報表示器の増設などに取り組みます。

バリアフリー化

2007年度中に蒲田駅、上野毛駅をバリアフリー化します。これにより、バリアフリールートが確保された駅は、東急線全98駅中94駅になります。2010年までにすべての駅をバリアフリー化する予定です。

駅ホームなどへの運行情報表示器の設置

列車の種別、行き先、発車時刻などを表示する運行情報表示器を、東横線のホームの未設置駅と大井町線全駅のホームと改札口付近に設置します。これにより、鉄道線全駅への設置が完了します。また、池上線と東急多摩川線の運行情報表示器を更新し、表示内容を充実させます。

待合室の新設

夏の暑い日や冬の寒い日でも快適に電車をお待ちいただけるよう、駅ホームへの待合室の設置を進めています。今年度は市が尾駅、旗の台駅、大岡山駅で設置します。これにより、待合室のある駅は21駅になります。

ホーム屋根の延伸

不動前駅、江田駅、荏原町駅でホーム屋根を延伸します。

シースルー改札の新設

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、低いカウンターも併設したオープンカウンター形式のシースルー改札の設置を進めています。今年度は青葉台駅、田園調布駅、大岡山駅で設置します。これにより、シースルー改札のある駅は15駅になります。

駐輪場の新設

武蔵小山駅、西小山駅で駐輪場を新設します。

以 上

(別紙2)

5000系車両



5000系車両の特長

機器の多重系化により信頼性を向上させ、車両故障による運転支障の減少を図ります。

車内スペースの拡大や空調機能の向上により、車内環境を改善しています。

車両床面とホームの段差を小さくするなど、バリアフリー対策を施しています。

従来の主力車両だった8000系より、使用電力を約40%削減しています。

(別紙3)

大規模改良工事

