

**2008年度の鉄軌道事業設備投資計画は総額665億円**

東京急行電鉄株式会社

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

2009年6月の大井町線の溝の口駅延伸に向けて「大井町線改良・田園都市線複々線化工事」を進め、田園都市線の混雑緩和を図ります。

「目黒線改良・東横線複々線化工事」を進め、2008年6月22日、目黒線を日吉駅まで延伸します。

新造車両を122両導入し、輸送力増強と、安全で快適な運行に努めます。

東京急行電鉄（本社：東京都渋谷区、社長：越村敏昭）では、2008年度に鉄軌道事業で総額665億円の設備投資を行います。

混雑緩和策や鉄道ネットワーク拡充のための大規模改良工事をはじめ、鉄道事業者の最重要の責務である安全対策、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。

混雑緩和策と鉄道ネットワーク拡充では331億円を投資します。田園都市線の混雑緩和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」では2008年3月28日に大井町線大井町～二子玉川間の急行運転を開始しましたが、引き続き、2009年6月に大井町線を溝の口駅まで延伸し、大井町～溝の口間で急行運転を開始するための工事を進めます。また東横線の混雑緩和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6月22日に目黒線を日吉駅まで延伸します。さらに、東横線と東京メトロ副都心線（2008年6月14日、池袋～渋谷間開業）との2012年度の相互直通運転開始を目指し、東横線渋谷～代官山間地下化工事や特急・通勤特急・急行列車の10両化対応工事を柱とする「東横線渋谷～横浜間改良工事」を進めていきます。

安全対策では212億円を投資します。2008年度は車両86両を、機器の多重系化により信頼性が向上した5000系車両と、これをベースに製作した7000系車両に更新します（目黒線に増備する5000系車両36両と合わせ、2008年度に導入する新造車両は計122両）。また、世田谷線の踏切に鉄道線と同様の「非常ボタン」の設置を進めるほか、変電所の増設や、鉄道構造物の耐震補強工事、地下駅の火災対策工事なども継続して進めてまいります。

駅施設拡充などのサービス向上では122億円を投資します。引き続き駅のバリアフリー化を進めて2008年度中に全駅の約98%でバリアフリールートの確保が完了するほか、待合室の新設、ホーム屋根の延伸などを継続して進めてまいります。

2008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. 混雑緩和策と鉄道ネットワーク拡充に331億円

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。

### 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28日に大井町～二子玉川間の急行運転を開始しました。引き続き、2009年6月に大井町線を溝の口駅まで延伸し、大井町～溝の口間で急行運転を開始するため、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するとともに、コンコースを設置して大井町線と池上線の乗り換えをやすくし、バリアフリー化しました。引き続き、駅舎の改築工事を行います。

#### ・上野毛駅改良工事

2007年12月にバリアフリー化しました。引き続き、新駅舎完成に向けて工事を進めてまいります。

#### ・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～溝の口間を複々線化する工事を進めます。溝の口駅では大井町線折り返しのための線路拡幅工事を進めています。

### 目蒲線(現目黒線)改良・東横線複々線化工事(別紙2をご覧ください)

東横線の混雑緩和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、2006年9月に目黒線の急行運転を開始しました。2008年6月22日には、目黒線を日吉駅まで延伸します。

#### ・武蔵小杉～日吉間線増工事

武蔵小杉～日吉間は2000年4月から工事を行ってきましたが、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。2008年6月22日に目黒線を日吉駅まで延伸することにより、日吉～多摩川～目黒～都心方面～埼玉方面(東京メトロ南北線・埼玉高速鉄道線、都営三田線)の直通運転が実施されます。

#### ・目黒線への新造車両の導入

目黒線の延伸に伴い、5000系車両36両を新しく導入し、輸送力を増強します。

## 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14日、池袋～渋谷間開業）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ています。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、相互直通運転開始に合わせて、特急・通勤特急・急行列車を10両編成（現行は8両編成）にして輸送力を増強し、混雑緩和を図ります。

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～代官山間地下化工事

2008年6月14日の副都心線開業にともない、2012年度に東横線の駅となる新しい渋谷駅（別紙3をご覧ください）が開業します。また、渋谷駅から代官山駅までの範囲では、掘削工事を進めます。

### ・長編成化・速達性向上工事

10両編成に対応するため、今年度は中目黒駅と横浜駅でホーム延伸工事を行います。

## 2. 安全対策に212億円

「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。

### 新造車両への更新（別紙4をご覧ください）

2008年度は、86両の車両を新造車両へ更新し、安全性を向上させます。内訳は、5000系車両80両（田園都市線）と、5000系をベースに製作した7000系車両6両（池上線・東急多摩川線）です。5000系ベースの車両は、機器の多重系化により信頼性を向上した車両です。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」です。

### 変電所の増設

現在、27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、2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。2008年度は、東横線の中目黒駅付近高架橋、田園都市線の渋谷～駒沢大学間のトンネルなどで実施します。

### 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。現在、池尻大橋駅、駒沢大学駅などで工事を進めており、2008年度末までにすべての対象駅の火災対策工事が完了します。

世田谷線の踏切への「非常ボタン」設置

踏切で異常が発生した際、列車の運転士に知らせる「非常ボタン」を世田谷線の17カ所の踏切に設置します。なお、鉄道線ではすべての踏切に「非常ボタン」を設置済みです。

### 3. 駅施設拡充などサービス向上に122億円

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、待合室の新設やホーム屋根の延伸などに取り組みます。

バリアフリー化

2008年度中に高津駅、田園都市線渋谷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96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。

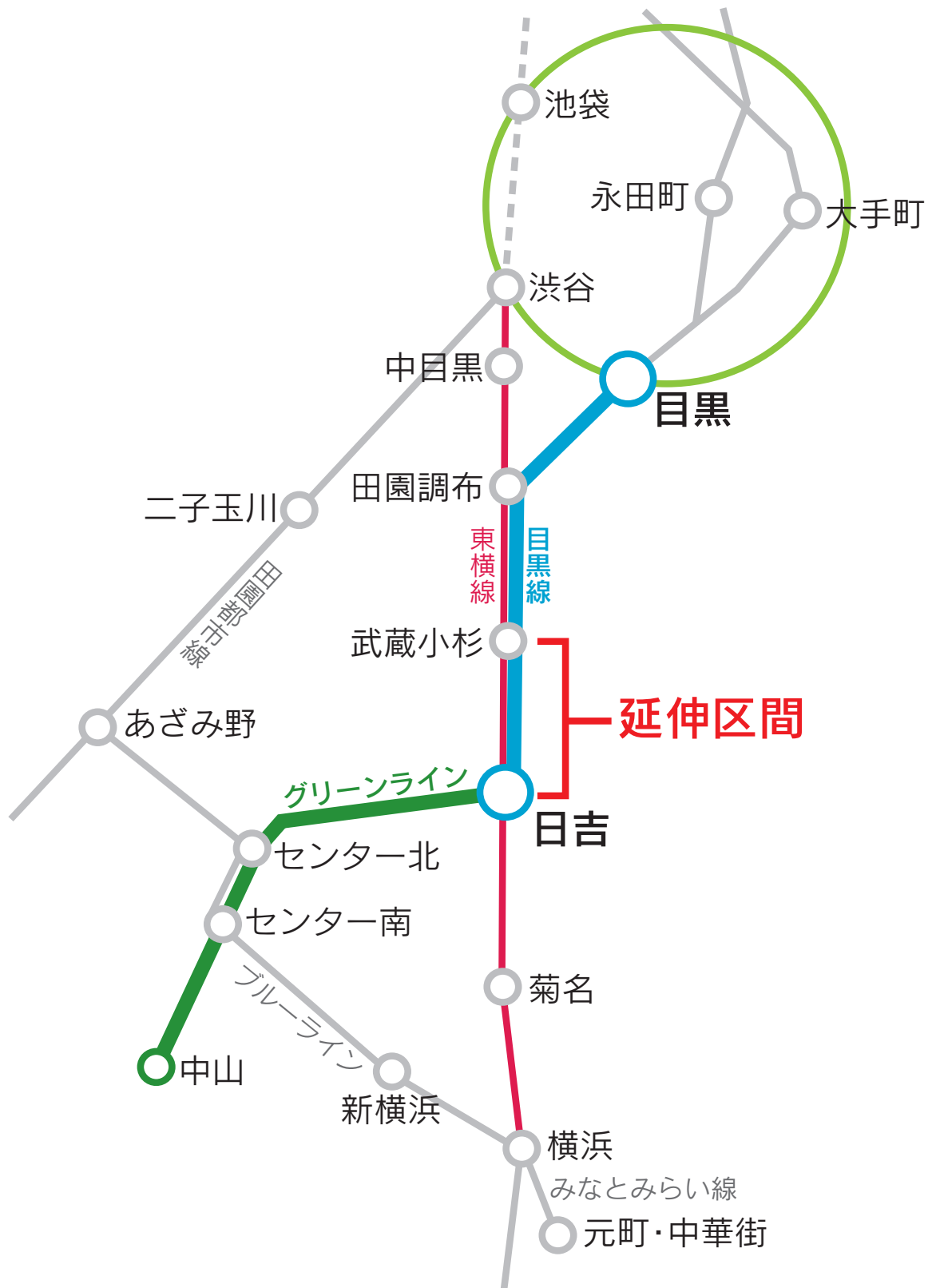
待合室の新設

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。2008年度は二子新地、高津の2駅で設置します。これにより、待合室のある駅は22駅(36カ所)になります。

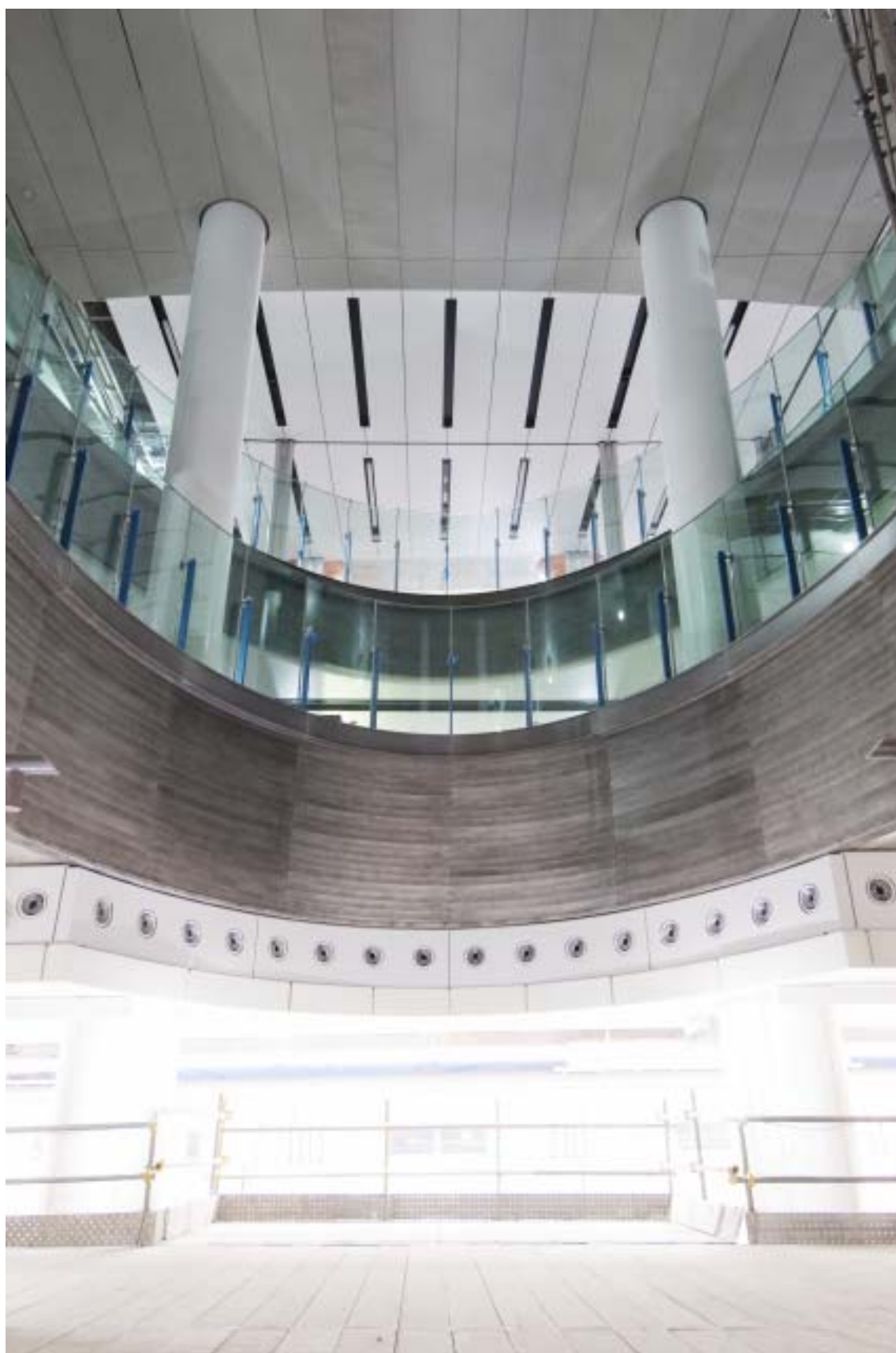
ホーム屋根の延伸

江田駅など3駅でホーム屋根の延伸工事を進めていきます。

以 上



(別紙3)  
東横線、副都心線渋谷駅



(別紙4)

田園都市線の5000系車両



池上線・東急多摩川線の7000系車両

