

2013年度の鉄軌道事業設備投資計画

駅・高架橋の耐震補強やホームドア設置など、総額488億円

引き続き、安全対策に取り組みます

東京急行電鉄株式会社

減災対策として、引き続き、駅・高架橋・トンネルなどの耐震補強工事を進めます。

東横線中目黒駅と学芸大学駅にホームドアを設置します。

残る1駅のバリアフリールート確保に向けた改良工事を行います。

環境配慮型の新型車両を18両導入します。また、駅構内照明のLED化を進めます。

当社は、2013年度に鉄軌道事業で総額488億円の設備投資を行います。鉄道事業者の最重要の責務である安全対策に一層注力するとともに、すべてのお客さまに快適に東急線をご利用いただけるようサービス向上などに積極的に取り組んでいきます。

安全対策とサービス向上の取り組みには、368億円を投資します。

減災対策として、駅・高架橋・トンネルなどの耐震補強工事を進めます。ホーム上の安全対策については、東横線中目黒駅・学芸大学駅にホームドアを設置します。その他の駅についても、固定式ホーム柵の設置や非常停止ボタンの増設を進めるほか、踏切の安全対策など、引き続き、災害・事故に強い東急線を目指していきます。

下神明駅の駅舎改良工事や久が原駅と御嶽山駅での多機能トイレ設置のほか、渋谷駅や二子玉川駅へのエスカレーターの増設などを行い、より快適な東急線を目指していきます。また、東横線の車両18両を節電や環境に配慮した新型車両5000系に更新するとともに、各駅の構内照明のLED化を積極的に推進し、今年度は、二子玉川駅や溝の口駅などで実施します。

輸送力増強への取り組みには、120億円を投資します。

東横線では、祐天寺駅での特急・通勤特急・急行列車の通過線整備などを行います。また、本年3月に開始した東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転開始に伴い、不要となった東横線旧渋谷駅および渋谷高架橋などの撤去工事を行います。

2013年度設備投資の詳細は別紙のとおりです。

以上

(別紙)

1. 安全対策とサービス向上の取り組みに368億円

「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であり、積極的に安全対策投資を行います。また、すべてのお客さまに安心して快適にご利用いただける鉄道を目指し、バリアフリー化などの駅改良工事に取り組んでいきます。新型車両の導入など、環境対策にも積極的に取り組みます。

引き続き、減災対策を進めます

大規模な地震に備え、駅・高架橋・トンネルの耐震補強工事など鉄道設備の被害軽減対策を進めます。2013年度は、五反田駅・下神明駅・綱島駅や学芸大学駅付近高架橋、東横線田園調布駅付近や田園都市線青葉台駅付近のトンネルなどで実施します。



高架橋の耐震補強工事

ホームや踏切の安全対策を進めます

車いすをご利用のお客さまや目の不自由なお客さまにも安心して東急線をご利用いただけるよう、駅構内のバリアフリー化とホームからの転落事故防止策を進めており、今年度は、東横線中目黒駅と学芸大学駅にホームドアを設置します。その他の駅についても、固定式ホーム柵の設置や非常停止ボタンの増設などを進めていきます。そのほか、踏切事故を防ぐために、障害物検知装置や監視カメラを増設します。

全駅バリアフリールート確保に向けて

2011年3月に着工した下神明駅改良工事は、今年度にバリアフリー化を完了し、2014年度の駅舎完成を目指しています。これにより東急線97駅全駅でバリアフリールートが確保されます。

どなたでも利用しやすい駅を目指して

今年度は、久が原駅と御嶽山駅に多機能トイレを設置し、渋谷駅と二子玉川駅にはエスカレーターを増設します。また、溝の口駅では駐輪場を新設するなど、さらなる快適性の向上に取り組んでいきます。

駅や車両の環境対策を進めます

当社では、車両への電力回生ブレーキ()の導入率を2001年度から100%を継続するなど、節電や環境への配慮と混雑緩和・快適性向上の両立に取り組んでいます。

今年度は、東横線の18両を新型車両5000系に更新します。5000系車両は、機器を多重化することにより、一部機器に故障が発生しても列車運行への影響を最小限に抑えた車両です。さらに、床面とホームとの段差を小さくするなどのバリアフリー対策に加え、従来の主力車両であった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。

今年度の更新により、東急線全車両の約53%が環境配慮型車両になる予定です。

また、各駅の構内照明のLED化を積極的に推進し、今年度は二子玉川駅や溝の口駅、蒲田駅などで実施します。これにより、お客さまの利便性を向上させつつ駅全体の消費電力の削減を目指します。



4月に東横線に導入した「Shibusaya Hikarie号」



自由が丘駅のコンコースLED照明(導入事例)

() 回生ブレーキ

ブレーキ作動時に発生した電気エネルギーを、架線を通じて他の電車に送り、再び利用することができるブレーキ機能。大手民鉄・東京メトロ16社の平均導入率は79.9%(2011年度)

2. 輸送力増強の取り組みに120億円

東横線では、祐天寺駅での特急・通勤特急・急行列車の通過線を整備し、速達性向上に向けた取り組みなどを行います。また、本年3月に開始した東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転開始に伴い、不要となった東横線旧渋谷駅および渋谷高架橋などの撤去工事を行います。

なお、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。

以上