

2018年春、田園都市線に新型車両「2020系」を導入します 更なる快適性と安全性を追求し、沿線の街や駅と調和した車両を目指します

東京急行電鉄株式会社

当社は2018年春、田園都市線に新型車両「2020系」（以下、本車両）を導入します。本車両は、2020年の東京オリンピック、さらに2022年の当社創業100周年に向けて、田園都市線により親しみを持っていただき、沿線の街や駅と調和する車両にすることを目的に命名し、導入するものです。2018年春に30両（10両×3編成）、以降も順次導入を予定しています。

車内には、空気清浄機を当社として初めて設置し、座席はハイバック仕様を採用することによって車内の快適性向上を図ります。また、デジタルサイネージをドア上と連結部、さらに座席上には3連で配置し、多言語案内の充実化を図るとともに、ニュースや天気予報など充実した情報サービスを提供します。安全面では、車両機器を常に監視できる大容量情報管理装置を採用することで、車両故障の未然防止を図り、運行のさらなる安定化を実現するほか、防犯カメラを設置し、車内のセキュリティを向上させます。さらに環境面では、騒音や使用電力を低減することで、沿線環境に優しい車両を目指します。

本車両は、当社が展開する沿線の商業施設などのデザインを手掛ける株式会社丹青社がデザインを監修し、沿線の駅や街との親和性を高めます。沿線のお客さまに親しみと、これまでにない新しさを感じていただくことを目指し、エクステリアは、コンセプトカラー「INCUBATION WHITE」（美しい時代へ孵化していく色）を使用し、車両の先頭形状はまるみを帯びたやわからみのある顔をイメージしています。さらに、インテリアは、沿線の風景をイメージした座席や照明も含めた室内全体のカラーコーディネートにこだわり、親しみやすさと心地良さを感じていただけるようなデザインとしました。

田園都市線は、1966年4月の溝の口～長津田間が開通し、本年度で開業50周年を迎えました。開通以来、1979年に地下鉄半蔵門線との相互直通運転開始、2003年の東武伊勢崎線、日光線との相互直通運転開始など鉄道ネットワークの拡充により、利便性の向上を図ってきました。

当社は、今後もいつでもどこでも安全で安心・快適な移動ができる「いい電車」を実現し、魅力ある沿線を目指します。

本車両の詳細については、別紙のとおりです。



エクステリアイメージ



インテリアイメージ

以上

【別紙】

新型車両「2020系」の概要

■導入時期

2018年春

■導入車両数

30両（10両×3編成）（以降、順次導入予定）

■新型車両コンセプト

当社は多摩田園都市をはじめとした「街づくり」を起源とし、沿線のお客さまへ「美しい生活環境」を提供することを目指してきました。今般、製作する新型車両は、ご利用されるお客さまのさらなる安全性と快適性を追求します。また、「沿線の街や駅との調和」や「美しい生活環境」といったキーワードを大切にしながら、沿線のお客さまに親しみをもっていただくとともに、これまでにない新しさを感じていただけるような外観、車内空間としました。

■主な特徴

①快適性の向上

- ・当社初となる空気清浄機「ナノイー（※1）」の設置と、冷房および暖房機能の向上により、車内環境を改善
- ・座席はハイバック仕様を採用し、座り心地を改善
- ・ドア上や座席上等に液晶ディスプレイを配置し、多言語案内の充実化を図るとともに、ニュースや天気予報など充実した情報サービスを提供（1両あたり36台（※2））
- ・荷棚の高さを低い位置へ変更し、荷物の積み下ろしをしやすい形状に変更
- ・フリースペースを全車両に設置し、車椅子やベビーカーをご利用のお客さまに配慮

②環境性の向上

- ・低騒音型の主電動機や駆動装置を採用し、沿線環境および車内空間の騒音を低減（旧型車両（※3）の車外騒音と比較して約10dB）
- ・次世代半導体素子を用いた制御装置による主電動機の高効率駆動や、車内の全照明と前照灯・尾灯へのLED灯の採用により、使用電力を削減（旧型車両（※3）と比較して約50%）

③安全性の向上

- ・機器の状態監視が常時可能な大容量情報管理装置の採用により、車両故障の未然防止を図り、運行のさらなる安定化を実現
- ・踏面ブレーキとディスクブレーキの併用によるブレーキ性能の向上
- ・車内防犯カメラ設置により、車内犯罪行為を未然に防止

※イベント企画、営業開始日、車両の製作状況などについては、順次、お知らせします。

※1 「ナノイー」はパナソニック株式会社の商標登録です

※2 中間車両を基準としています

※3 8500系と比較しています

■丹青社について

本車両は、当社が展開する駅直結型商業ビル「エトモ市が尾」、「渋谷ヒカリエ ShinQs」の多機能レストルーム「スイッチルーム」や、渋谷駅構内の「渋谷ちかみちラウンジ（※）」などのデザインを手掛ける株式会社丹青社がデザインを監修し、田園都市線沿線の駅や街との親和性を高めます。

※トイレ、授乳室に加え女性パウダールーム、男性ドレッシングルーム、ベビールーム、コンシェルジュが常駐するラウンジ。



渋谷ヒカリエ ShinQs 「スイッチルーム」



渋谷ちかみちラウンジ



田園都市線を走行する「2020系」（イメージ）



リニューアル後の南町田駅への到着シーン（イメージ）

以 上

■いい街 いい電車 プロジェクトとは…

「いい街 いい電車 プロジェクト」とは、選ばれる沿線日本一に向け、沿線のみなさまとの近くて良い関係「近イイ関係」を目指すプロジェクトです。駅がもっと身近になる活動を通して、愛着のある「いい街」と、いつでもどこでも安全に移動できる、安心・快適な「いい電車」の実現に向け、積極的に活動します。



【参考】

田園都市線の主な歴代車両

形式	車両外観	概要
5000系		1954年、当時、超軽量高性能車として登場しました。車体を張殻構造として軽量化を図り、大形化したにも関わらず、従来車の3分の2の重量に軽減されました。
7000系		1962年に導入した、日本初のオールステンレス車両です。東急車輛製造（現在の総合車両製作所）がアメリカのバッド社と技術提携したことによりステンレス車両の製作が実現しました。
7200系		1967年に導入した、7000系同様オールステンレスの車両です。正面は「く」の字状の折妻形状とし、ステンレスの非加工性を加味した斬新なデザインでした。下降式の窓を採用し、使いやすくなりました。
8500系		1975年、東京メトロ半蔵門線との相互直通運転のために田園都市線に導入したもので、初めてATC装置を備えた車両です。当時の通勤用車両として技術的な集大成と認められ、1976年には、鉄道友の会よりローレル賞を受賞いたしました。現在は田園都市線と大井町線で活躍しています。
2000系		1992年、「人にやさしい電車」を目指して、握り棒の増設や新しいデザインの貫通扉・シートを導入するなど通勤電車のアメニティーを追求した車両として登場しました。
5000系		2002年、「人と環境に優しい車両」をコンセプトとして田園都市線に登場しました。機器の多重系化により信頼性が向上した、高性能の車両です。走行時の騒音を低減するとともに、車体の軽量化により使用電力量を従来の主力車両に比べて約40%削減しています。当社の車両では初めて、停車駅や乗換案内を表示する液晶ディスプレイをドア上に設置し、お客さまの利便性向上に努めています。

【参考】

【田園都市線溝の口～長津田間開通50周年】

【田園都市線と多摩田園都市開発の歴史】

2016年4月、田園都市線は溝の口～長津田間開通50周年を迎えました。東急多摩田園都市の大動脈として誕生してから、街とともに発展し沿線の皆さまとともに成長してきた田園都市線の歴史が半世紀の節目を迎えることとなりました。

東急多摩田園都市の開発は、大正時代、東急電鉄の前身である「田園都市株式会社」の田園調布の開発に遡ります。田園調布の開発思想を引き継いだ五島慶太が、東京の人口過密化を予測し、優良な宅地の供給を目指した「城西南地区開発趣意書」を1953年に発表し、開発総面積5,000万㎡という、民間最大規模の東急多摩田園都市の街づくりがスタートしました。

街の発展に大きく貢献したのが、田園都市線の建設と一体となった周辺開発です。

1966年の溝の口駅～長津田駅間の開通にはじまり、1984年の中央林間駅への延伸で、街の動脈が完成。線路と道路の立体交差による踏切ゼロなど、住宅地開発の枠を超え、都市開発としての基盤を築きました。また、1979年の半蔵門線との相互直通運転開始、2003年の東武伊勢崎線、日光線との相互直通運転開始など鉄道ネットワークを拡充し利便性を高めながら今日に至っています。

公園、教育、医療、文化施設など東急多摩田園都市は、総合的な都市基盤整備を視野に入れた地域開発がバランスよく展開されています。それぞれの駅を中心に、華やぎや利便性を高めてきました。近年は都市機能やインフラの整備だけでなく、沿線住民のライフスタイルに合わせた多彩な生活サービスの拡充にも注力しています。

様々な世代がいきいきと安心、快適に暮らしていくために沿線の生活環境のさらなる質の向上を図っています。



溝の口駅における田園都市線延長線開通式



二子玉川園での開通祝賀式の様子

以 上