

2018年度の鉄軌道事業設備投資計画

「安全・ストレスフリーな鉄道」の早期実現に向けた総額597億円

安全・安定輸送と混雑緩和のための取り組みを強化します

東京急行電鉄株式会社

当社は、2018年度、鉄軌道事業において、昨年度の設備投資計画額502億円から大幅に増額した総額597億円の設備投資を行います。とくに鉄道運転事故・輸送障害の未然防止などの安全対策に重点を置き、昨年度より大幅に増額した310億円を投資するほか、都心方面の輸送力増強と快適で便利な電車や駅の実現に向けた付加価値向上・サービス拡充・バリアフリー強化などに287億円を投資し、中期3か年経営計画の重要施策の1つである「『安全』『安心』『快適』のたゆまぬ追求」に、計画期間初年度として着実に取り組みます。

1. 安全・安定輸送を実現するための諸施策実施

2017年11月から2018年3月の間に実施した田園都市線の緊急安全総点検の結果を踏まえて、田園都市線の地下区間を中心に、健全性を高めるための大規模な設備更新を実施します。これは、点検方法の見直し・強化とともに、電気・建築設備の更新などによって未然防止策を講じるものです。また輸送障害発生時の支障区間を最小限にするため、用賀駅～二子玉川駅間に折返し運転設備の増設工事を進めており、2020年度の竣工を予定しています。

さらに田園都市線では新型車両「2020系」を6編成導入します。そのほか池上線・東急多摩川線でも6編成の車両更新を実施します。新型車両「2020系」は高機能の車両情報管理装置を搭載しており、車両と地上にてデータを送受信できるネットワークの整備を今年度進め、今後、車両の状態監視や故障の予兆検知などへの活用を目指します。

2. 2019年度の整備完了を目指したホームドア整備の推進

2019年度の整備完了を目指して、東横線・田園都市線・大井町線全64駅のホームドア整備を進めており、東横線は2018年3月末時点で21駅中18駅への設置が完了しました。今年度は田園都市線を中心に12駅に設置します。ホームからの転落事故や列車との接触事故を防止し、ホームにおける人身事故「0」を目指します(2018年3月末時点で全64駅中33駅設置済み)。

3. ハード・ソフト両面による、さらなる混雑緩和・遅延の低減

2017年度のダイヤ改正では各線での急行増発や大井町線急行列車の全7両編成化、従来よりも定員が増えた新型車両「2020系」「6020系」の導入など、ハード・ソフトの両面から遅延・混雑の解消に向けて取り組みました。今年度も新型車両「2020系」導入や、ラッシュ時の遅延回復に効果のあるデジタルATCの整備を2022年の供用開始に向け東横線で進めていくほか、東急線アプリなどのツールを活用した分散乗車やオフピーク通勤の推進などの各種施策を通じて、朝ラッシュ時をはじめとする東急線の混雑緩和に引き続き取り組みます。

4. 駅・鉄道の快適性向上

東横線・田園都市線渋谷駅では、6番出入口において地下2階から地上のスクランブル交差点付近につながるエレベーターの運用を開始するほか、三軒茶屋駅、桜新町駅のエレベーター増設や宮前平駅、江田駅のエスカレーター整備を進め、駅でのストレスフリーな移動の実現を目指します。

また街の中心となるような駅を目指し、池上駅の駅舎改良工事および駅ビル開発、旗の台駅のホーム屋根等のリニューアルを進めるほか、大井町線では、帰宅時の着席ニーズに応える施策として、平日夜の有料座席指定サービスを今年度冬に開始するなど、駅や鉄道の快適性向上を図ります。

以上

1. 安全・安定輸送を実現するための諸施策実施

(1) 田園都市線での緊急安全総点検の結果を踏まえた取組み

① 設備・点検強化などによる未然防止

メーカー検査への関与による施工品質管理の強化や重要設備の2重化などのハード面の対応強化を行うとともに、点検方法や周期の見直しによってリスク箇所を可視化し、輸送障害の未然防止に取り組みます。

② 設備の老朽化対策・健全性向上

緊急安全総点検で顕在化したリスクに対する工事を実施し、リスクの軽減を図ります。主にき電ケーブル短絡防止や電車線調整器(バネバランサー)、建築設備(排煙設備)などの更新工事に取り組みます。

(2) 新型車両の導入

田園都市線では、2018年3月に新型車両「2020系」の導入を開始しましたが、2022年までの旧型車両の置き換えに向けて6編成を新たに導入します。また池上線・東急多摩川線では、今年度に7000系6編成を導入し、旧型車両7700系全編成の置き換えを完了します。田園都市線の新型車両「2020系」と大井町線の新型車両「6020系」には高機能の車両情報管理装置を搭載しており、車両と地上にてデータを送受信できるネットワークの整備を進め、今後、車両の状態監視や故障の予兆検知などへの活用を目指します。



田園都市線「2020系」6編成



池上線・東急多摩川線「7000系」6編成

(3) 3D式踏切障害物検知装置

踏切の安全対策として、踏切内を立体的に検知できる3D式踏切障害物検知装置の設置を進めており、2018年3月末時点で東急線内全135踏切のうち62か所に設置しています。今年度は大井町線荏原町1号踏切・緑が丘3号踏切、目黒線大岡山2号踏切・大岡山3号踏切などに設置を予定しています。

2. 2019年度の整備完了を目指したホームドアの設置推進

ホーム上の安全対策として、東横線・田園都市線・大井町線全64駅のホームドア整備を進めています。2018年度には田園都市線の8駅を含めた12駅で運用を開始し、2019年度までの整備完了を目指します。

○ホームドア設置予定(目黒線:全13駅設置済み・池上線、東急多摩川線:全22駅にセンサー付きホーム柵設置済み)



3. ハード・ソフト両面による、さらなる混雑緩和・遅延の低減

(1) 東横線デジタルATC(自動列車制御装置)導入

当社で初となるデジタルATCの整備を東横線で進め、2022年の供用開始を目指します。デジタルATCは、現行のATC制限速度情報のほか、先行列車からの距離情報を追加することで、きめ細かな列車間隔の制御が可能となり、ラッシュ時間帯の列車運転間隔の短縮などによる遅延回復や定時運行の実現に寄与します。

(2) 混雑状況の「見える化」など、情報配信の強化

東急線アプリでは、輸送障害発生時などに、列車走行位置や目的地までの最新の所要時分実績、駅構内の混雑状況をリアルタイムで配信する「駅視—vision(エキシビジョン)」などの情報提供を行っており、輸送障害発生時に、お客さま自身が行動を選択しやすいよう情報の充実を図っています。

「駅視—vision(エキシビジョン)」は、2018年3月末時点で74駅に展開していますが、今年度中に東急線全線全駅(世田谷線、こどもの国線を除く)で展開予定です。



駅視—vision (エキシビジョン)



列車走行位置



駅間time

(3) オフピーク施策

「グッチョイクーポン」、「バスも！キャンペーン」、「会員制サテライトオフィス『New Work』」など、田園都市線を中心に、「移動手段」、「乗車時間」、「働く場所」の3つの選択肢を広げる施策を引き続き実施し、朝のピーク時間帯に集中する混雑の分散化に取り組みます。

4. 駅・鉄道の快適性向上

(1) 東横線・田園都市線渋谷駅の利便性向上

渋谷駅では、昨年度「ヒカリエ2改札」から東横線・副都心線ホームを結ぶエレベーターや、「ハチ公改札」付近から「渋谷地下街」を結ぶ上下エスカレーターを運用開始することにより、利便性を向上してきました。今年度は、出入口6番付近のエレベーターを運用開始し、地下2階(改札階)から地上スクランブル交差点付近を結ぶことで、地上や地下1階「渋谷ちかみちラウンジ」へのアクセスがさらに便利になります。



渋谷駅スクランブル交差点付近

(2) 駅の快適性・利便性向上

田園都市線では、つくし野駅東口と改札階を結ぶエレベーターの運用を2018年4月に開始しました。また、三軒茶屋駅、桜新町駅でエレベーターを増設するとともに、宮前平駅、江田駅でエスカレーター整備も行います。これによりストレスフリーな移動が実現します。



三軒茶屋駅付近 (平面図)



三軒茶屋駅エレベーター設置イメージ

(3) 街の中心となるような駅づくり

① 池上駅開発計画(駅舎改良・駅ビル開発)概要

築96年の駅舎の改良を進めています。改札口を橋上化し南口を新設するほか、改札内の構内踏切を廃止します。駅ビルは5階建てとし、大田区立池上図書館を駅ビル内に移転、整備するとともに、保育園、店舗などの導入を検討しています。建物のデザイン監修は株式会社 E.A.S.T.建築都市計画事務所が手がけ、740年以上の歴史をもつ池上本門寺を中心とした駅前町の歴史性を外観デザインに取り入れ、駅と街の一体感の形成を目指します。

② 旗の台駅改良工事「木になるリニューアル」概要

池上線戸越銀座駅リニューアル(「木になるリニューアル」)に引き続き、旗の台駅でも多摩産材を活用して、築66年の老朽化したホーム屋根や待合室のリニューアルを行っています。今後、駅舎の改修も予定しています。



▲池上駅駅ビル外観イメージ



▲旗の台駅駅改修後イメージ

(4) 大井町線有料座席指定サービス

大井町線では、今年度冬、平日の夜間帰宅時間帯に有料座席指定サービスを開始します。運転区間は、大井町線大井町駅から田園都市線長津田駅(種別:急行)で、19時30分から23時台の間5本程度の運行を予定しています。



大井町線有料着席サービス車両 (左: 通常時)



右: 有料着席サービス運用時)