

2015年1月9日

特定都市鉄道整備事業計画期間の 終了に伴う運賃の取扱いについて

東京急行電鉄株式会社

当社は、特定都市鉄道整備積立金制度(以下、特々制度)を活用し、「東横線渋谷～横浜間改良工事」を進めてきました。同工事は、東横線と東京メトロ副都心線の相互直通運転などを目的としたもので、2013年3月に東横線渋谷駅を地下化したことにあわせ、直通運転を開始しました。

2005年2月10日に特定都市鉄道整備事業計画の認定を受けた同工事は、鉄道運賃収入の2%を特定都市鉄道整備積立金として積み立て、認定工事費の約2割を積立金から充当することで、工事を集中的に進めてきました。このたび、特々制度上の事業計画期間が終了する2015年2月9日をもって積み立てを終了します。

積立終了後の運賃は、「東横線渋谷～横浜間改良工事」の完成や、前倒しで実施を予定しているホームドア整備など安全・安心のための設備投資によって、減価償却費など費用の増加が見込まれますが、これまでの積立金を取り崩すことや一層の経営努力により、現行の運賃を据え置きます。

特定都市鉄道整備事業計画および積立終了後の運賃については、別紙のとおりです。

以 上

【別紙】

1. 特定都市鉄道整備事業計画について

○ 特定都市鉄道整備事業計画(東横線渋谷～横浜間改良工事)

「東横線渋谷～横浜間改良工事」は、東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転を実施するため、渋谷駅～代官山駅間を地下化するほか、東横線のさらなる利便性向上を図るため、特急・通勤特急・急行の停車駅を10両編成の規格に改良し、あわせて一部の駅で通過線設備を新設するものです。

同工事は、2005年2月10日に特定都市鉄道整備事業計画の認定を受け、鉄道運賃収入の2%を特定都市鉄道整備積立金として積み立ててきました。10年間の積立期間の総額は、認定工事費の15.9%にあたる251億円になる見込みです。この全額を工事費に充当したことで、工事を集中的に進めることができました。

主要な工事である渋谷駅～代官山駅間地下化工事および特急・通勤特急・急行停車駅の長編成化工事は、計画通りに工事を進め、2013年3月15日の終電後に渋谷駅～代官山駅間の地下化切替工事を実施し、16日から相互直通運転を開始しました。これにより、東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線から東京メトロ副都心線を経て、東武東上線、西武有楽町線・池袋線までがひとつの路線として結ばれ、渋谷駅で乗り換えをせずに横浜方面から新宿・池袋を経由し埼玉西南部へのアクセスが可能になり、広域的な路線間の乗継利便性が向上しました。

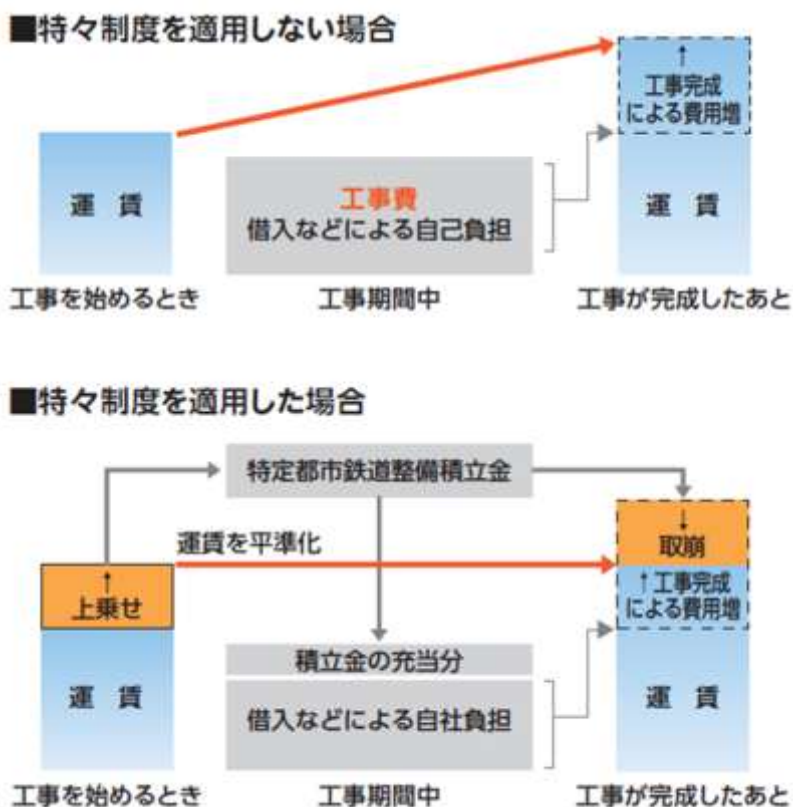
渋谷～横浜間改良工事の認定工事費	1,581億円
特定都市鉄道整備積立金の総額	251億円
2013年度までの積立額	228億円
2014年度の積立見込額	23億円
認定工事費に対する積立金の割合	15.9%

※2014年度の積立額は、2015年2月9日までの見込額です。

(参考) 特定都市鉄道整備積立金制度(特々制度)とは

特々制度は、混雑緩和対策のための輸送力増強工事など、大規模改良工事を促進させるための制度です。鉄道事業者は、国土交通省の認定を受け、10年間の整備事業計画期間中、工事にかかる費用の一部を積立金として運賃に上乗せし、工事費に充当します。これにより、当該工事に係る借入金の利息を軽減することができ、集中的に工事を進めることが可能になるため、大規模な改良工事をより迅速に進めることができます。

また、工事が完成した後は、設備の増加によって減価償却費などの費用が増加するため、収入が不足します。これにより、運賃の値上げをする必要がありますが、これまでの積立金を取り崩すことで、運賃の上昇を抑制することができます。



2. 積立終了後の運賃について

2015年2月9日をもって特定都市鉄道整備積立金の積み立てを終了します。積立終了後の運賃は、以下の理由により、鉄軌道事業の費用が増加する見込みであり、これまでの積立金の取り崩しをおこなっても若干の収入不足が見込まれますが、これらの不足分は一層の経営努力によって吸収し、現行の運賃を据え置きます。

① 「東横線渋谷～横浜間改良工事」の完成

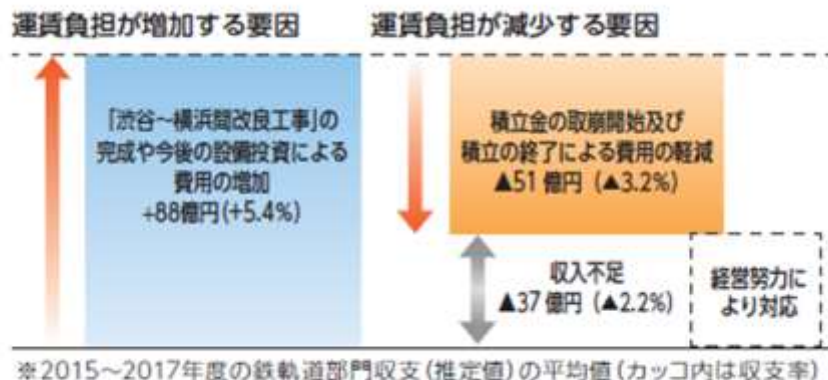
2013年3月の東横線と東京メトロ副都心線の相互直通運転開始にあわせて、大部分の工事が完成しました。工事費のうち約2割は積立金を充当する見込みですが、残りの約8割は当社負担として実施したことから、工事完成により減価償却費などの費用が増加します。

② 今後の設備投資計画(安全・安心な鉄道を目指して)

より安全・安心なホームを目指して、これまでのホームドア設置計画を前倒して実施します。既に設置を進めている東横線に加え、田園都市線、大井町線の全64駅に対し、2020年を目標に設置を進めます。

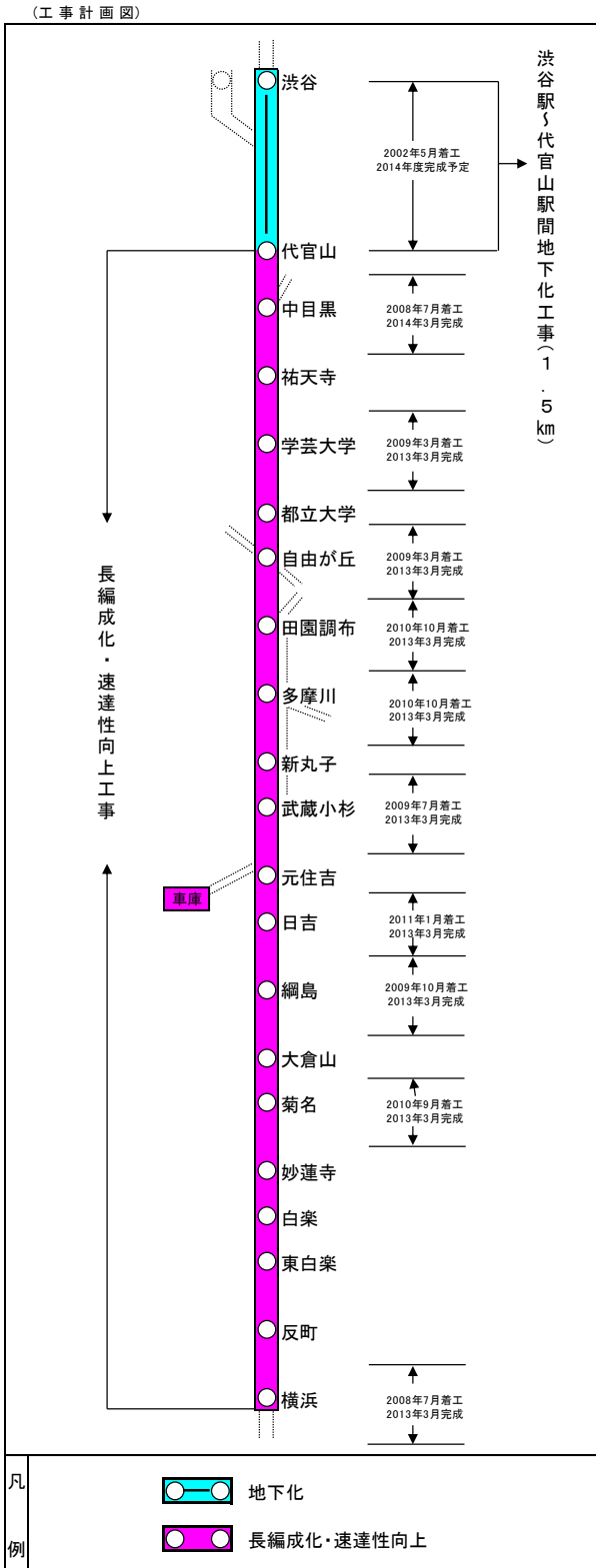
このほか、東日本大震災を教訓として、今後想定される首都直下型地震へ備えつつ、高度成長期に集中的に整備された鉄道施設の老朽化対策を進めるほか、高齢化や国際化を見据え、より一層のバリアフリー化を進めます。

あらゆるお客さまに安心してお使いいただける鉄道を目指し、2015～17年度に約1,460億円の設備投資を実施します。



【参考】

1. 「東横線渋谷～横浜間改良工事」の概要



1. 渋谷駅～代官山駅間地下化工事

渋谷駅～代官山駅間地下化工事は、東京メトロ副都心線との相互直通運転に向けて、渋谷駅から代官山駅までの約1.5kmを地下化する事業です。東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転は2013年3月に開始しました。現在は、地上部に残った東横線旧渋谷駅と高架橋などの撤去を進めており、2014年度に完成する予定です。

2. 長編成化・速達性向上工事

東京メトロ副都心線との相互直通運転を目的とし、代官山駅～横浜駅間を、特急・通勤特急・急行の停車駅は、8両編成対応から10両編成対応の規格に改良するものです。またラッシュ時における上り線の速達性向上を図るため、通過線設備を整備します。

長編成化工事(中目黒駅・学芸大学駅・自由が丘駅・田園調布駅・多摩川駅・武蔵小杉駅・日吉駅・綱島駅・菊名駅・横浜駅・元住吉車庫)は、東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転の開始に伴い、ホーム延伸部分を供用開始しました。

また、祐天寺駅は通過線整備を含む、駅改良工事に2013年4月から着手し、2016年度に完成する予定です。

2. 特々制度を活用したこれまでの取り組み

首都圏の人口増加にともなう朝ラッシュ時の通勤・通学による混雑を緩和することを主な目的として、これまでに総額で5,000億円を超える大規模な輸送力増強工事を進めてきました。

これらの工事費の一部には「特定都市鉄道整備積立金制度」を活用させていただき、大規模なネットワーク改良工事を集中的に進めたことで、利便性が大きく向上しました。

① 輸送力増強と混雑緩和

東横線と田園都市線の混雑緩和を目的に、複々線化などによる輸送力増強を図ってきました。

東横線では、隣接する目黒線において、2000年に都営三田線・東京メトロ南北線との相互直通運転を実施し、2006年には急行運転を開始、2008年に日吉駅まで延伸するなど、目黒線の利便性向上を進めてきました。これにより、都心方面のアクセスが東横線と目黒線に分散され、東横線の混雑が緩和しました。さらに2013年には、東横線の特急・通勤特急・急行列車を10両に長編成化し、一層の混雑緩和を図りました。

田園都市線では、隣接する大井町線において、2008年に急行運転を開始し、2009年に溝の口駅まで延伸するなどの改良を進め、大井町線の利便性を高めてきました。これにより、田園都市線から大井町線を経由して都心方面へアクセスしやすくなり、田園都市線の混雑が緩和されました。さらに、2007年から急行列車と各駅停車の混雑を平準化するため「準急」を新設したほか、2009年からオフピーク通勤を促進する「早起き応援キャンペーン」を開始するなど、ハード・ソフトの両面から混雑緩和にむけたさまざまな取り組みを実施しています。

また、車両の軽量化による騒音の低減、環境への配慮、バリアフリー化、液晶ディスプレイによる情報サービスの充実などを図った5000系を東横線、田園都市線に導入したほか、大井町線には急行専用車両の6000系を、この10年間で計541両(当社保有車両の約44%)を導入しました。

これらの取り組みにより、ピーク時は200%を超えていた東横線・田園都市線の混雑は大きく改善しました。今後も、さらなる混雑緩和に向けた取り組みを進めていきます。

② 乗継利便性の向上

他社線への乗り継ぎを改善するシームレス化を進め、路線間の乗り換え時間を大きく短縮しました。これまでに、田園都市線・目黒線で都心側の地下鉄と相互直通運転を実施しており、2013年に東横線と東京メトロ副都心線で相互直通を開始したことで、輸送人員の85%を占める東横線・田園都市線・目黒線の3路線で乗り換えせずに都心方面へアクセスすることが可能になりました。

また、田園調布駅・多摩川駅・大岡山駅や二子玉川駅で同一方向の対面乗換化を進め、階段を上り下りせずに同一方向の乗り換えを可能にしたほか、旗の台駅で2面4線化によるホーム拡幅により乗り換え動線を改良するなど、東急線各線でも乗り換えが容易になり、利便性が向上しました。

③ 駅機能の強化

これらの大規模改良工事に合わせて、改札口の増設や、バリアフリー設備の設置などを進めたことで、全般的な駅機能の改善につながりました。

大井町線改良の一環で設置した上野毛駅の急行通過線設置に合わせ、駅をリニューアルし、改札口を設置しました。同様に、二子新地駅や中目黒駅でも改札を増やし、地域の皆さまにご利用しやすい駅になりました。

また、駅施設の段差解消に向け、エレベーターなどのバリアフリー設備の設置をあわせて進めたことで、駅のバリアフリー対応が大きく進みました。「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)に基づき対象となる全95駅について、2013年度にバリアフリー化を完了しています。

3. 今後の設備投資計画

昨今、少子・高齢化が進み、障がい者のみならず高齢者の社会進出が一般的になったこと、想定される首都直下型地震や気候条件の変化などの自然災害リスクの高まり、高度成長期に建設された社会資本が一斉に老朽化を迎えること、外国人旅客の増加などの本格的な国際化、技術革新による情報化の進展など、このような社会環境の急速な変化にともない、鉄道事業に求められる役割もまた変わりつつあります。

今後は、混雑緩和のための輸送力増強への取り組みに加え、これまで以上にあらゆるお客さまを想定して、誰もが安全・安心して利用できる鉄道を目指し、高水準の設備投資を実施していきます。

① さらに安全で安心な鉄道の実現(3か年平均 約310億円)

○ ホーム上安全対策・踏切安全対策(3か年平均 約101億円)

ホーム上の抜本的な安全対策として、従来の設置計画を大幅に前倒し、2020年を目標に東横線・田園都市線・大井町線の全64駅にホームドアを設置します。これまで、車両のドア位置が異なることなどの課題から設置に時間がかかる見込みでしたが、田園都市線6ドア車45両を4ドア車に置き換え、整備を進めます。

これにより、ホームの安全性が大きく高まり、高齢者やお子さま連れのご家族、移動制約者の方など、あらゆるお客さまが安心して利用できる駅になります。また、輸送障害の8割を占める列車との接触事故が防止され、運行が長時間にわたって止まることなく、より安定的な鉄道ネットワークが維持されます。

さらに、高齢者などの踏切事故を防止する目的で、2014年から東急線の踏切道135カ所に、空間検知方式の踏切障害物検知装置の設置を開始しました。これにより、高齢者の渡り残りなどを検知しやすくし、踏切道における不慮の事故を防止します。

○ 災害などのリスクへの継続対策(3か年平均 約36億円)

東日本大震災を契機とした自然災害へのさらなる対応や、高度成長期に集中的に整備された社会資本の老朽化から、万一の災害時であっても安全に利用できる鉄道施設であるため、防災対策や老朽化対策を強化していきます。防災対策では、倒壊の恐れがある「せん断破壊先行型」の高架橋柱について、2015年度を目標に対策を進めます。

なお、さらなる対策として、倒壊の恐れはないものの損傷が発生する恐れのある高架橋柱の耐震補強範囲を広げるとともに、盛土や擁壁等の土構造物などについても耐震検討を着手しました。

また、老朽化対策として、これまで建設後30年以上経過するような築年数の高い高架橋を中心に剥落防止対策等の補修工事を実施してきましたが、これまで以上に早いサイクルで補修を実施する予防保全の考え方を導入し、建設後30年を経過していない比較的新しい高架橋の約20カ所を対象として、コンクリートの剥落対策を実施するなど、今後の老朽化に起因した事故を防止するとともに、構造物の長寿命化を図ります。

② 誰でも利用しやすい鉄道施設へ(3か年平均 約176億円)

○ 更なるバリアフリーの推進(3か年平均 約16億円)

すでに当社線で段差の解消が必要とされる全95駅でエレベーターの設置などによってバリアフリー経路は確保されていますが、より使いやすい鉄道を目指し、今後更なるバリアフリー設備の増強を進めます。エスカレーターが設置されていない池尻大橋駅や南町田駅など6駅へ新設するほか、道路や線路にまたがる渋谷駅や菊名駅などでは、複数のバリアフリー経路を確保するため、エレベーターを増設します。

また、都立大学駅など5駅でホーム屋根を延伸し、雨の日でも電車とホームの乗り降りを円滑にします。これら取り組みによって、あらゆるお客さまがより一層使いやすい駅施設を目指します。

○ 更なる輸送力増強(3か年平均 約67億円)

これまでの複々線化などの大規模な改良工事により、ピーク時間帯の混雑率は改善傾向にあります。就業者の高年齢化や、将来のネットワーク拡大に伴う利用者増加などを踏まえ、さらなる混雑緩和対策が求められます。

ネットワーク拡大により今後もお客さまの増加が見込まれる東横線・目黒線の輸送力増強に取り組むとともに、大井町線の輸送力増強についても継続的に実施します。

○ 国際化・情報社会への対応(3か年平均 約13億円)

国際戦略特区の設定や、オリンピック・パラリンピックの開催決定を受け、東京の国際化が進むなか、これまで以上にあらゆる国籍の方々にとって利用しやすい鉄道にするため、案内の多言語化や、観光案内所の設置などを進めていきます。

また、情報化社会の進展にあわせ、お客さまに速やかに正確な情報を提供する環境を整備するため、駅構内への案内モニター設置による異常時情報の提供や、携帯端末の普及に伴い、駅構内や車内における情報環境の整備を推進します。

(単位：億円)

分類	内訳	2015年度	2016年度	2017年度	計
さらに安全で安心な 鉄道の実現	ホーム上の安全対策・踏切安全対策	90	114	99	302
	災害等のリスクへの対応	40	36	33	109
	その他安全対策関連	165	169	185	520
	計	295	319	318	931
誰でも利用しやすい 鉄道施設へ	バリアフリーの推進	13	11	23	48
	更なる輸送力増強	66	67	68	201
	国際化・情報社会への対応	31	1	9	40
	その他	77	91	72	240
	計	187	170	171	529
合計		482	489	489	1,460

4. 鉄軌道部門の収支実績および推計値

前述の設備投資計画に基づく、2015年度～17年度における鉄軌道部門の収支は、以下のとおりとなる見込みです。

運賃負担が増加する要因

「渋谷～横浜間改良工事」の完成

および今後の設備投資計画による増加 88億円

運賃負担が減少する要因

積立金の取崩開始および

積立終了による費用の軽減 51億円

これらの費用の増減を含めた収支は、以下の表に記載のとおり、3か年の合計で97.8%の収支率となり、収入が不足する見込みです。この不足分は、一層の経営努力により吸収し、運賃は据え置きます。

(単位：億円、%)

			2013年度 (実績)	2014年度 (推定)	2015年度 (推定)	2016年度 (推定)	2017年度 (推定)	3か年計
収 入	運賃収入	定期外	735	730	734	733	735	2,202
		定期	601	605	613	622	630	1,865
		小計	1,336	1,335	1,347	1,355	1,365	4,067
	その他	239	238	237	237	236	711	
	準備金取崩額	19	19	25	25	25	75	
	収入合計	1,594	1,592	1,609	1,617	1,626	4,853	
支 出	適正コスト	562	570	581	590	599	1,770	
	資本費	991	1,016	1,050	1,067	1,077	3,194	
	準備金繰入額	26	23	0	0	0	0	
	支出合計	1,579	1,609	1,631	1,657	1,677	4,964	
差引			14	-17	-21	-39	-50	-111
収支率			100.9	99.0	98.7	97.6	97.0	97.8

5. お問い合わせについて

◆お電話によるお問い合わせ

東急お客さまセンター Tel 03-3477-0109

※なお、お客さまには広報誌「HOTほっとTOKYU」(各駅で無料配布)でもお知らせします

◆インターネットによるご案内

インターネットホームページ <http://www.tokyu.co.jp/>

以 上