

3月28日、大井町線の急行運転を開始、田園都市線の混雑緩和を目指します
さらに新型車両導入、田園都市線の夕刻・夜間の増発など、快適・便利な鉄道を目指した施策に取り組みます

東京急行電鉄株式会社

2008年3月28日(金)、大井町線での急行運転を開始します。急行列車は、二子玉川～大井町間(上り)の所要時間を、朝ラッシュ時には約6分短縮して約18分で結びます。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。あわせて、大井町線にATC(自動列車制御装置)を導入するなど、安全性も向上させます。

大井町線の急行列車は、現行の各駅停車より1両多い6両編成で運行し、輸送力を増強します。急行列車用として、故障に強く環境にやさしい新型車両「6000系」を導入します。

田園都市線では、朝ラッシュ時のさらなる混雑緩和のため、ピーク時間帯の前後に急行列車を計2本増発するとともに、昨年4月から導入している「準急」の運転時間帯を10分拡大し、渋谷着7時50分～9時00分とします。また、平日夕刻・夜間のサービス向上のため、19時台以降に、下り列車7本を増発します。

東京急行電鉄(本社:東京都渋谷区、社長:越村敏昭)では、田園都市線の朝ラッシュ時における高い混雑率(2006年度の池尻大橋～渋谷間・最混雑1時間平均の混雑率は196%)を重要な課題と位置付け、同線の混雑緩和に努めています。これまでも、6ドア・座席格納車両の導入や故障に強い5000系車両の増備、準急運転開始などに取り組んでいますが、これらの施策の一環として、大井町線の急行運転を開始します。詳細は以下の通りです。

1. 大井町線の急行運転開始

2008年3月28日(金)、大井町線で急行運転を開始します。朝ラッシュ時(上り)の二子玉川～大井町間の所要時間は、現行の約24分(各駅停車)が、急行では約6分短縮し、約18分となります。これにより、大岡山駅からの目黒線および地下鉄線経由、大井町駅からのJR線経由など、田園都市線から都心方面へ向かうお客さまの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。

例 (現行)

長津田 (準急約40分) 渋谷 (JR山手線約13分) 品川 合計乗車時間 約53分

(大井町線急行運転開始後)

長津田 (準急約24分) 二子玉川 (大井町線急行約18分) 大井町 (JR京浜東北線約3分) 品川 合計乗車時間 約45分

路線図は、別紙をご覧ください。

さらに、運行本数をこれまでより増発するとともに、急行列車は6両編成(各駅停車は現行通り5両編成)での運転とし、輸送力を増強します。

1時間あたりの運転本数

朝ラッシュピーク時	18本	20本(急行5本、各駅停車15本)
日中	10本	12本(急行4本、各駅停車8本)
夕ラッシュピーク時	13本	16本(急行4本、各駅停車12本)
土休日の日中～夕刻	10本	12本(急行4本、各駅停車8本)

開始時期 2008年3月28日(金)

運転区間 二子玉川～大井町

大井町線の溝の口への延伸および大井町～溝の間急行運転開始は2008年度中に実施予定

急行停車駅 二子玉川、自由が丘、大岡山、旗の台、大井町

運転時間帯 平日 6～23時台 土休日 9～20時台

所要時分(二子玉川～大井町間)

()内は現行(各駅停車)との比較

	朝ラッシュ時	日中	夕ラッシュ時
二子玉川 大井町 (上り)	18分 (6分)	16分 (5分)	16分 (6分)
大井町 二子玉川 (下り)	19分 (4分)	16分 (5分)	17分 (5分)

安全対策

急行運転開始に先立ち2月23日(土)、大井町線の信号システムを現行のATS(自動列車停止装置)からATC(自動列車制御装置)に切り替えます。列車速度を自動的に制御することで、先行列車との間隔保持やカーブ区間での速度制御が可能になり、安全性がより高まります。これにより、東急線全線(世田谷線を除く)のカーブ区間での速度制限対策が完了します。

また、大井町線内にある自動車が通行できるすべての踏切(29カ所)に、障害物検知装置を設置します。この装置は、踏切内で立ち往生している自動車などの障害物を検知するもので、異常を検知した場合は、ATCにより接近中の列車を自動的に減速させます。さらに、大井町線内のすべての踏切(33カ所)の遮断かんに設置している注意表示幕のデザインを変更し、自動車・歩行者などの視認性を向上させて注意を喚起します。このほか、ホーム上では運行情報表示器と自動放送装置の新設により、列車の接近・通過をお知らせするなど、急行運転の開始に合わせてさまざまな安全対策を実施してまいります。

2. 大井町線急行列車用の新型車両「6000系」導入

大井町線の急行列車用に、新型車両「6000系」を導入します。6000系は、機器の多重系化により信頼性が向上した5000系(田園都市線、東横線、目黒線で運行)をベースにしており、車両故障による運転支障の減少を図っています。また、車体の軽量化に加え、防音車輪を装着することで、走行時の騒音を現行の大井町線車両より軽減させています。さらに、座席幅の拡大や、空調機能の向上による車内環境の改善を実現した車両です。車体には、大井町線の路線カラーであるオレンジ色のラインを施し、親しみやすさを演出しました。

形式 6000系

導入予定 2008年3月28日(金)

導入本数 6編成36両

写真と詳細は、別紙をご覧ください。

3. 田園都市線・こどもの国線のダイヤ改正

朝ラッシュ時と、夕刻・夜間の混雑緩和などを目的として、田園都市線のダイヤ改正を行います。これに伴い、こどもの国線のダイヤ改正も行います。

(1) 田園都市線

平日朝の増発

ピーク時間帯の前後に、上り急行を各1本増発します。また、8時台と10時台に下り急行を各1本増発します。

「準急」運転時間帯を拡大

2007年4月、平日の朝8時台に渋谷駅へ到着する上り急行を、二子玉川～渋谷間の各駅に停車する「準急」に変更したことにより、列車ごとの混雑が平準化し、遅延抑制に一定の効果が表れています。このため、準急運転時間帯を約10分拡大して渋谷着7時50分～9時00分とし、より一層の混雑の平準化と遅延抑制に努めます。

平日夕刻・夜間の増発

田園都市線では、夕刻以降の帰宅時間帯にも、混雑によりお客さまにご迷惑をおかけしております。この時間帯の混雑を緩和するため、平日の18時台以降終電まで、下り急行3本・各停4本、上り急行2本・各停8本を増発します。

土休日の朝と夕刻・夜間の増発

土休日には8～10時台に急行1往復、各停2往復を、19時台以降に下り急行3本・各停2本、上り急行3本・各停5本を増発します。さらに、長津田行き最終列車の運転時刻を現行より5分繰り下げて渋谷発24時20分とし、お客さまの利便性向上を図ります。

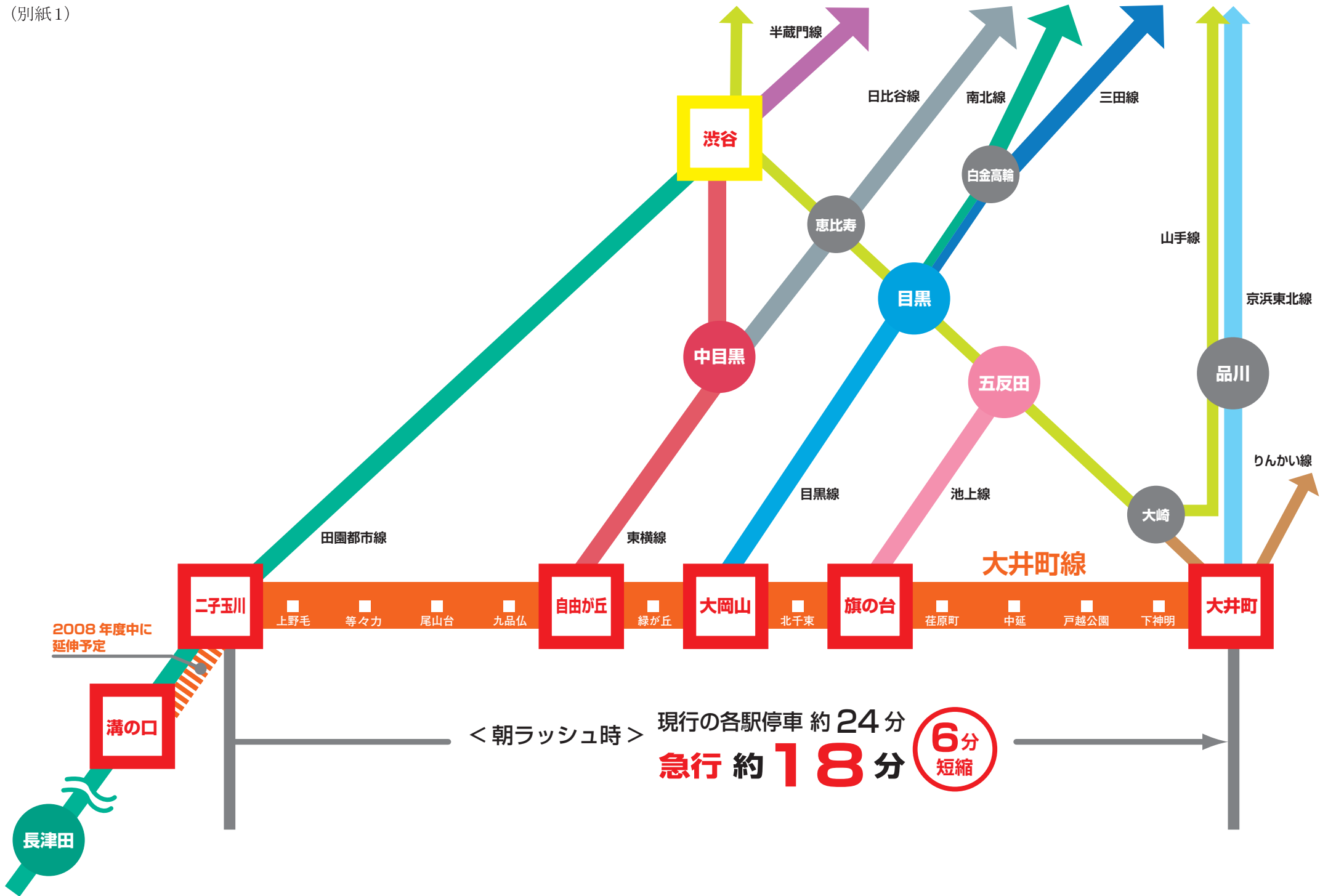
(2) こどもの国線

田園都市線の夕刻・夜間の増発に伴い、接続を考慮して一部の列車の発車時刻を変更します。運転本数と終電時刻は現行どおりです。

(参考)「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」の概要

着工時期	1993年
工事内容	二子玉川～溝の口間を複々線化し、大井町線を溝の口まで延伸するとともに、溝の口～大井町間で急行(6両編成、各駅停車は5両編成)の運転を行うために、大井町線の施設を改良する工事です。
事業効果	溝の口～大井町間の朝ラッシュ時の所要時間を現行の31分(各駅停車)から22分(急行)に短縮し、田園都市線から都心へ向かうルートを選択肢を増やすことにより、田園都市線の混雑緩和を図るものです。なお、この事業は特定都市鉄道整備事業計画の認定を受けて進めているものです。

以上



(別紙2)

新型車両「6000系」の概要

形 式	6000系
導入予定	2008年3月28日(金)
導入編成数	6編成
最大寸法	先頭車：20285mm(長さ)×2800mm(幅)×4050mm(高さ) 中間車：20000mm(長さ)×2800mm(幅)×4050mm(高さ)
定 員	先頭車：139人 中間車：150人
制御装置	IGBT-VVVF インバータ方式
製作会社	東急車輛製造株式会社
主な特徴	

(1) 車両性能・デザイン

当社の標準車両5000系をベースに設計し、大井町線急行運転対応と、田園都市線での使用を考慮した走行性能を有しています。前面部は、都会的なシャープさと先進性を表現したスタイリッシュな流線型で、当社のコーポレートカラーである赤色をフロントマスクから屋根上に流れるように配色しました。側面部には、大井町線の路線カラーであるオレンジで、スピード感を演出したラインをあしらいました。内装には、側面のアイボリーホワイトと連結面の木目を組み合わせた、明るいデザインを採用します。座席は、オレンジと赤色を基調に、洗練されたイメージとしました。

(2) 安全性

電気機器や保安装置などを多重系化することで、故障に強い車両とし、車両故障による運転支障の減少を図ります。

(3) バリアフリー・快適性の向上

一人あたりの座席幅を、従来の大井町線の主力車両より10mm拡幅し、460mmとします。

空調装置に空気清浄機能を追加し、車内環境の向上を図ります。

車椅子スペースにはユニバーサルデザインに考慮した高低2段の手すりを設置し、車椅子をご利用のお客さまの安全性を高めるとともに、立っているお客さまにも背もたれなどとして快適にお使いいただけるよう配慮しました。

7人掛けの座席の2カ所に、人間工学に基づいた握りやすい握り棒を設置します。

各ドアの上に、15インチの液晶ディスプレイを2台ずつ配置(計16台)し、右側の画面には、停車駅案内、乗り換え案内や運行情報を、左側の画面には動画広告を表示します。

ドアガラスは複層ガラスを採用し、車内の結露防止と走行音の低減を図り、窓ガラスには、紫外線・赤外線の高減を図った熱線吸収・紫外線カット強化ガラスを使用しました。

ドア開閉時には、ドア上部に設置されたチャイムやランプで注意を喚起し、視覚障害や聴覚障害をお持ちのお客さまの乗降の安全に配慮します。

(4) 環境面への配慮

従来から採用している低騒音機器や、機器の集約化による軽量化に加え、防音車輪を使用することで、走行時の騒音を低減させるとともに、使用電力/二酸化炭素排出量を従来の大井町線の主力車両より削減させています。

(別紙3) 6000系写真

