

事業構造を変革し、サステナブルな鉄道サービスを提供します

～新しい生活様式にあった価値提供を目指し、終電繰上げやワンマン運転の拡大、CBMの推進などに取り組みます～

東急電鉄株式会社

当社の本年度上期の輸送人員・運賃収入は、新型コロナウイルス感染症流行の影響を受けたテレワークの一層の普及による通勤需要の減少などを要因として、前年比で約4割減少しました。また、お客さまのご利用動向も大きく変化し、ラッシュ時間帯の混雑率も減少、終電時間帯の輸送人員はコロナ禍以前と比べて大幅に減少している状況です。通勤利用を主体とする当社は、都心への通勤の減少により、収益に大きな影響を受けていますが、コロナ禍においても、社会活動を支えるエッセンシャル企業として、感染症対策を徹底しながら、安全で安定した鉄道サービスの提供に努めてきました。

この「新しい生活様式」はコロナ禍収束後も定着し、お客さまの働き方や行動様式も、コロナ禍以前の状況に完全には戻ることはないものと認識しています。当社はそのような社会の変化や新しいニーズに対応し、「人へ・街へ・未来へ」のスローガンのもと、人の移動・交流、街とのつながりを創出し続けるために、誰もが利用しやすい安全・安心な鉄道サービスと、鉄道による新しい生活様式にあった価値をサステナブルに提供すべく、以下の事業構造変革を推進していきます。

○運行サービス体系の適正化

① 終電時刻の繰り上げ

ホームドアなどの設備の増加に伴い、保守点検のための夜間作業時間や夜間作業に関わる要員の確保のため、2021年3月のダイヤ改正で、こどもの国線を除く全線で15分～30分程度の終電時刻の繰り上げを実施します。

② 運行ダイヤの適正化

お客さまのご利用動向の大きな変化を受け、運行ダイヤの適正化などを検討・実施していきます。

○テクノロジーの活用による事業運営の高度化

③ ワンマン運転の拡大

ホームドアや信号システムなどにより安全性を追求し、設備、技術と人の力を掛け合わせた、より高度な運行の実現を目指し、目黒線などで導入しているワンマン運転の実施拡大に向けた検討を進めます。

④ CBM(Condition Based Maintenance)の推進

センシング技術などを活用し保守業務の最適化を行うなど、デジタル技術を活用した業務改善を実施します。保守分野に限らず、事業のあらゆる領域においてデジタル技術の導入(DX)を進めます。

○成長戦略の推進

⑤ ネットワーク拡大とサービスの拡充

東急新横浜線の開業をはじめとした「ネットワークの拡大」に、重要な成長戦略として引き続き取り組んでいきます。また、有料座席指定サービスなど新しい生活様式にあったサービスの拡充、従前の利用形態や輸送人員に基づく現在の運賃や乗車券など、商品設計全般の見直しについても検討を進めていきます。

当社は、2020年度、総額250億円の設備投資を行うことを決定、実施しています。鉄道事業者の使命である「さらなる安全性の追求」に関わる投資は着実にを行い、お客さまの利便性向上につながる東急新横浜線開業をはじめとした「ネットワーク拡大」などの将来に向けた投資は、中断することなく推進していきます。

当社はこれまでも、全駅のバリアフリールート整備100%達成、大手民鉄初のホームドア・センサー付固定式ホーム柵の100%設置(※)、当社保有車両への車内防犯カメラの100%設置といった、安全対策への投資やサービス向上に積極的に取り組んできました。今後も、事業の根幹である安全確保のため、踏切内全体の障害物を検知する3D式の障害物検知装置の全踏切への設置をはじめ、設備のリニューアル、バリアフリーの充実、各種災害対策、低炭素循環型社会に向けた環境への取り組みなどを継続して実施していきます。

変革により強固となる事業構造を基盤として、ポストコロナにおける新しい生活様式にあった鉄道サービスをサステナブルにお客さまに提供していきます。

2020年度設備投資計画などの詳細は別紙のとおりです。

(※)世田谷線・こどもの国線を除く

以 上

2020年度設備投資計画の詳細

【安全・安心に関する設備投資】

1. 車内防犯カメラの設置

車両内のセキュリティ向上を目的として、ソフトバンク株式会社(以下、ソフトバンク)の4Gデータ通信に対応した LED 蛍光灯一体型の防犯カメラ「Io Tube (アイ・オー・チューブ)」(以下、Io Tube)の導入を進めてきましたが、2020年7月25日に、当社所属の全車両1,247両(2020年7月25日時点)(※1)へ導入が完了しました。

※1 こどもの国線を除く



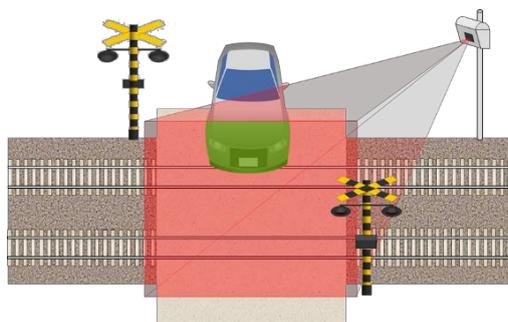
▲IoTube設置イメージ



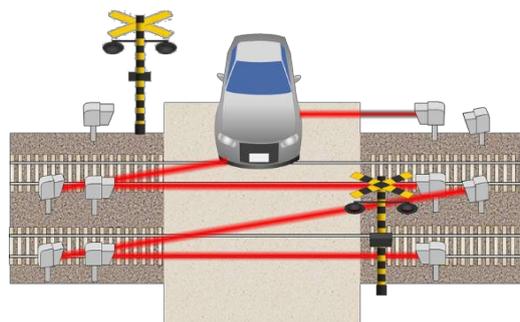
▲カメラ映像イメージ

2. 「3D式踏切障害物検知装置」の設置

2013年度から、踏切全体を広く範囲に検知可能な3D式の装置を導入開始し、2019年度時点で、全135踏切中(世田谷線、こどもの国線を除く)83カ所(61%)に設置済み、2020年度は12カ所で設置を予定しています。



▲「3D式踏切障害物検知装置」イメージ



▲「光線式踏切障害物検知装置」イメージ

3. 自然災害対策

近年増大する自然災害のリスクに対応するため、大雨時に土砂が線路内に流入しないよう線路脇の斜面をコンクリートなどで補強する対策や大雨時に屋外に設置している換気口から地下施設への浸水を防ぐために、換気口をかさ上げる対策などを進めています。



対策前



対策後



対策前



対策後

4. 新型車両の導入

田園都市線に従来よりも定員が増えた新型車両「2020系」を順次導入していますが、2020年度も継続して導入し旧型車両(8500系)との置き換えを進めます。2020系では、動作状態や機器状態を常に監視できる大容量情報管理装置を採用しており、設備不具合などを無線通信により把握し、異常時の早期復旧に繋げるほか、ビッグデータのリアルタイム蓄積を活用することで、メンテナンス性の向上や故障の未然防止に繋げるための検討を進めています。

5. バリアフリー整備の推進

桜新町駅にてエレベーターを整備し、バリアフリールートを複数設定するなどさらなるバリアフリーの充実を進めています。



【快適性向上とネットワーク拡大に関する設備投資】

6. 駅の快適性向上

池上駅は2020年7月19日に、駅舎の橋上化により改札口を2階に配置し、以前は北側に1カ所のみだった出入口を南側にも新設し、構内踏切を廃止しました。改札を出ると、740年以上の歴史をもつ池上本門寺の参道に繋がるようなイメージでデザインされた自由通路「池上仲見世」や、池上本門寺の伝統行事「お会式(おえしき)」の練り歩きに使用される灯明「万燈(まんどう)」・桜をモチーフとした柱が並び、門前町の”和”の雰囲気を感じられる駅となっています。



▲外観(2020年8月時点)

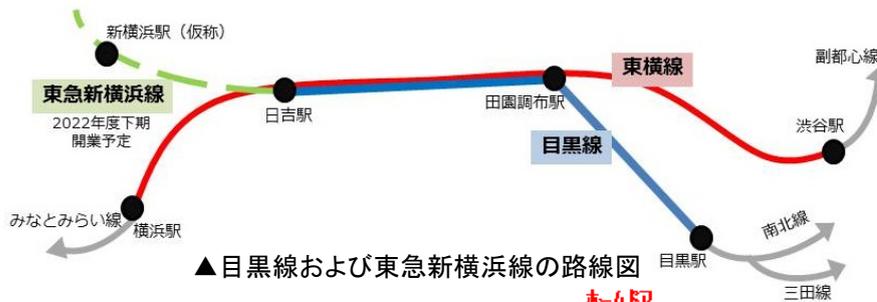


▲2階自由通路「池上仲見世」(2020年8月時点)

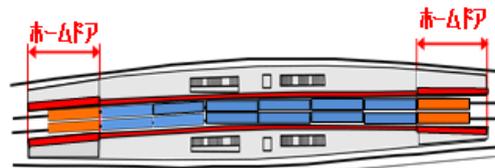
7. 東急新横浜線事業の推進

日吉駅～羽沢横浜国大駅の間に約10kmの連絡線(相鉄・東急直通線)を新設する計画を進めています。日吉駅～新横浜駅(仮称)を「東急新横浜線」、新横浜駅(仮称)～西谷駅を「相鉄新横浜線」として2022年度下期開業予定です。これらの連絡線の整備により、神奈川県中部や横浜市西部と東京都心部が直結され、首都圏の広域的な鉄道ネットワークが形成されるとともに、東急線から新幹線(新横浜駅)へのアクセスも向上します。

また目黒線8両編成化による輸送力増強に向けた車庫整備等を進めています。なお8両編成化に伴い追加される2両分のホームドアについても整備を行い、ホーム上の安全対策を実施します。



▲目黒線および東急新横浜線の路線図



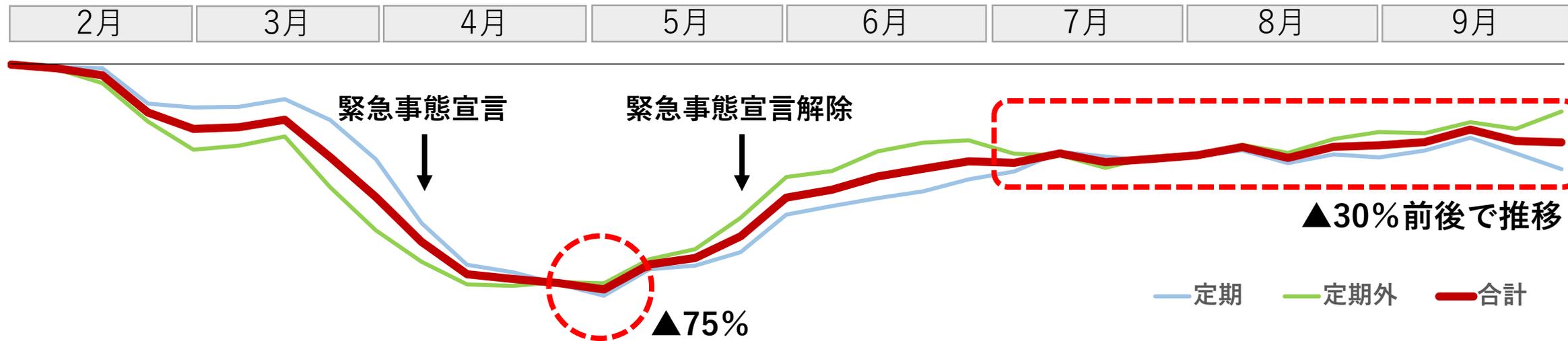
▲ホームドア2両分追加イメージ

新型コロナウイルスの影響による当社鉄道事業の現状

通勤行動の変化と需要の減少

テレワーク等の急速な普及に伴い、都心方面の通勤需要が減少しています

ご利用動向（全駅改札入出場）前年比較



輸送人員と運賃収入 (2020年度上期)

| | 定期 | 定期外 | 計 |
|-----------|---------|---------|---------|
| 輸送人員(千人) | 239,629 | 141,659 | 381,288 |
| 前年比 | ▲36.6% | ▲41.2% | ▲38.4% |
| | 定期 | 定期外 | 計 |
| 運賃収入(百万円) | 22,591 | 22,784 | 45,375 |
| 前年比 | ▲32.9% | ▲42.1% | ▲37.8% |

【参考】新型コロナウイルス感染症対策への取り組み

鉄道をご利用のお客さまに対する感染症対策 主な取り組み



車内換気のための窓開け
駅構内における開放可能なドアや窓等の開放



駅構内の施設・設備に対する除菌洗剤を用いた定期清掃
(エレベータ、エスカレータ、待合室、階段手すり、券売機、精算機、旅客トイレなど)



抗ウイルス・抗菌加工
(エレベータのボタン、自動改札機、券売機、精算機、
当社所属車両のつり革、手すり、握り棒など)

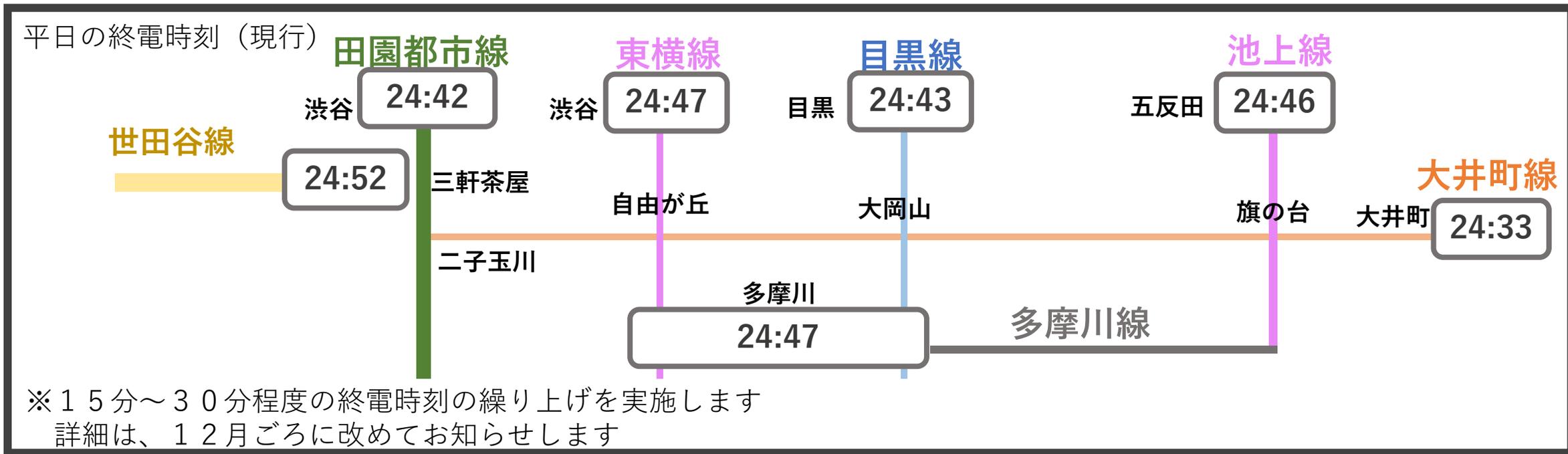


改札、案内窓口における、
ビニールカーテンなどの設置



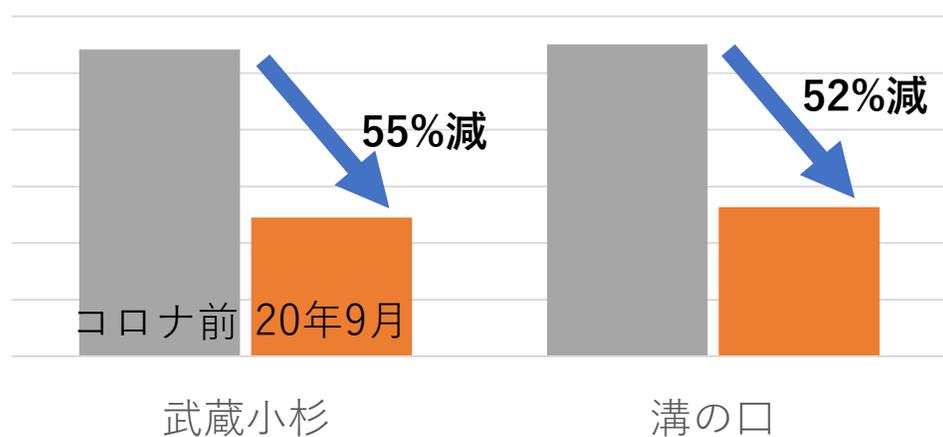
各駅におけるアルコール消毒液、
ウイルス除去剤の設置

終電時刻の繰り上げ



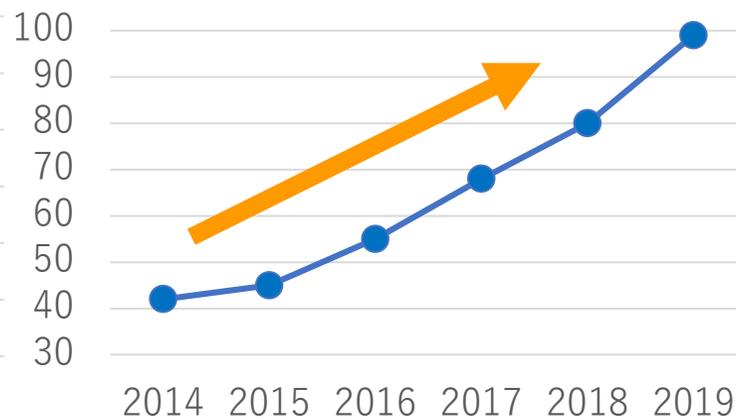
終電繰り上げによる影響人員は東急線1日当たり利用者の約0.3%と推計

深夜時間帯のご利用状況（0時台）



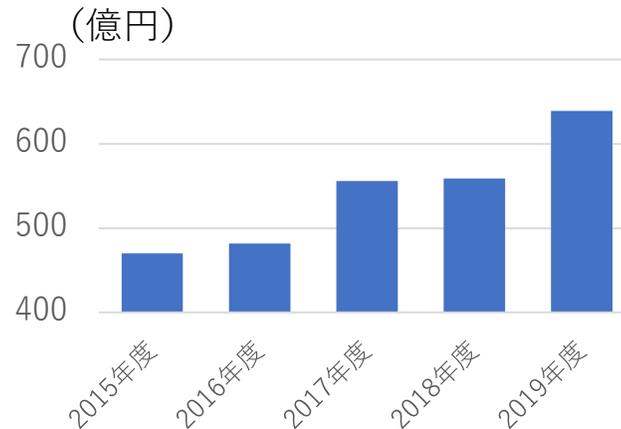
深夜時間帯のご利用は大幅に減少しています

ホームドア等設置駅数



ホームドアなどの設備量が大幅に増加しています

設備投資額推移



設備も増加し、保守量も増えています

【参考】終電繰り上げに伴う夜間作業時間増のイメージ（一例）

現在



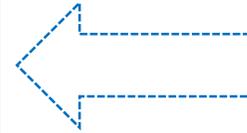
終電



安全確認※
～
準備作業など
約60分



実作業時間 約150分



後片付け
～
安全確認※など
約30分



始発

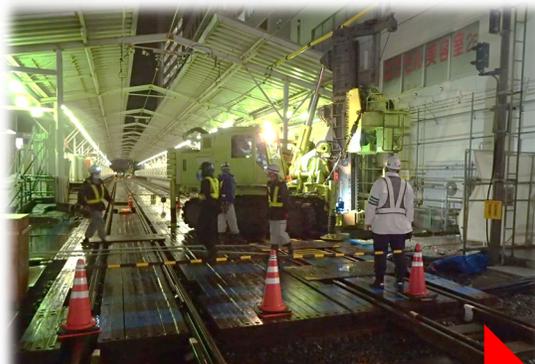
終電
繰り上げ後



終電

繰り上げ
約30分程度

安全確認※
～
準備作業など
約60分



実作業時間 約180分

後片付け
～
安全確認※など
約30分



始発

終電～始発の限られた時間で工事時間が約2割向上

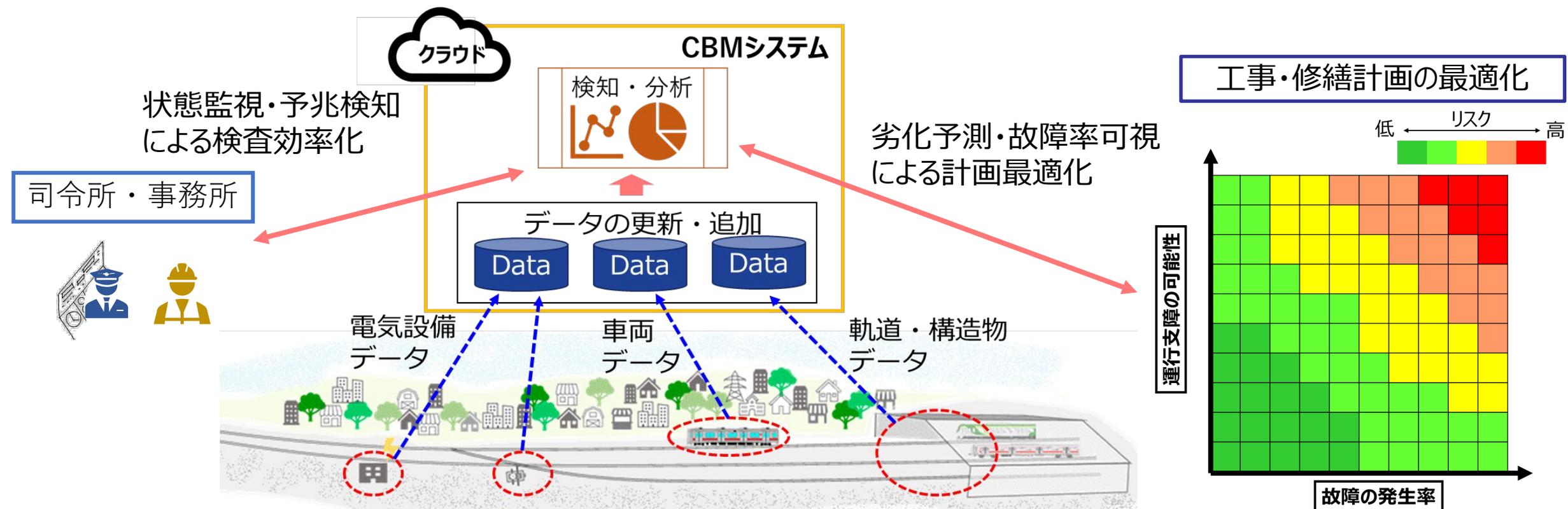
※車両の入出庫作業や駅構内の巡視等を含む

【参考】CBMの推進（デジタル技術を活用した保守業務の最適化）

人手を中心に定期的な検査を行う保全体系（TBM）から、センサーなどで取得した連続データを活用、設備の常時状態監視を行う保全体系（CBM）へ

- 検査内容の見直しによる効率化、AIなどを活用した故障予兆検知による運行支障の低減化、劣化予測に基づく修繕計画の最適化を図る
（軌道、土木構造物、建築設備、電気設備、車両、ホームドアなどで設備特性に応じ適宜実施予定）

※TBM(Time Based Maintenance)、CBM(Condition Based Maintenance)



美しい生活環境を創造し、調和ある社会と一人ひとりの幸せを追求

エッセンシャル企業としての社会的価値

『人へ、街へ、未来へ。』

「人の移動・交流、街との繋がり」の持続的創出

安全・安心・社会的
基盤としての鉄道

社会変化を契機とした
都市・交通課題の解決

新しい生活様式に
相応しいサービス

ESG経営の深化

信頼の源泉としての責務全う

移動の
安全安心
自由

雇用創出

低炭素
循環型社会

変化への
適応

連結経営の深化

連結視点と分社化意義の両立

人材力
技術力

迅速化

現場
重視

サステナブルな経営

(公共性と事業性の高レベルでの両立)

デジタルトランスフォーメーション

経営のあらゆる領域にデジタル技術を導入

既存アセット
との融合

データ
取得・活用

意思決定
高度化



安全・安心・社会的基盤としての鉄道

安全・安心して利用できる鉄道（バリアフリー、先進的な設備、感染症対策）
エッセンシャルなサービスの提供、人の動きをサポートし、社会・経済に貢献



今般の社会変化を契機とした都市・交通課題の解決

一人一人が快適な鉄道サービスの推進（混雑の分散、着席サービスなどの提供）
システム化を推進し、サービス向上と従業員の働き方改革を両立



新しい生活様式にふさわしい鉄道サービスの提供

子ども、高齢者、テレワーク利用者など多様な利用形態に合わせた商品の開発
リアルな体験とそれにつながる移動のプロモーション
シームレスな移動の実現、地域とつながる駅機能の強化、空間活用

3つの価値を提供し、サステナブルな鉄道事業を実現します

当社鉄道事業のこれまでの取り組み

安全投資3つの100%

- ・ホームドア・センサー付固定式ホーム柵 整備済
- ・車内防犯カメラ（LED蛍光灯一体型の防犯カメラ）整備済
- ・3D式踏切障害物検知装置 整備中



駅の機能強化

- ・バリアフリールートの整備 全駅整備済
- ・まちづくりとの連携、駅機能強化（南町田、池上など）



ソフト面でのサービスの充実

- ・サービス介助士資格の取得
- ・スマートフォン向けアプリ「東急線アプリ」による情報配信



ネットワークの強化

- ・相互直通運転による利便性向上
- ・東横線の相互直通化、一部優等列車長編成化(2013年3月)
- ・東急新横浜線開業、相互直通の拡大（2022年度下期予定）



低炭素循環型社会への取り組み

- ・再生可能エネルギー100%による世田谷線の運行
- ・多摩産材の活用による二酸化炭素削減への寄与



社会活動の基盤として先進的に取り組みを実施