



TOKYU RAILWAYS



人へ、街へ、未来へ。



東急電鉄

目次

I. 変わりゆく世の中に対応する東急電鉄のこれから

- 1. 事業環境の変化 4
- 2. 中期事業戦略「3つの変革」と「4つの価値」 5

II. 時代に即した社会的価値の提供に向けて

- 1 -1 安全・安心への取り組み 10
- 2 環境配慮の取り組み 19
- 2. ユニバーサルなサービスの進化 23
- 3. 都市交通における快適性の向上と課題の解決 26
- 4. 人、街、暮らしをつなげるプラットフォーム 30

III. 東急電鉄の軌跡 35

IV. データ集 39



東急電鉄は1922年の「目黒蒲田電鉄株式会社」設立に始まり、東京都西南部から神奈川県東部に計9路線、営業キロ110.7kmの鉄軌道路線を運営しています。

2019年10月1日、事業を取り巻く環境変化にスピード感をもって対応していくために、事業持株会社である東急株式会社より鉄軌道事業を承継し、「東急電鉄株式会社」として営業を開始しました。分社化によって、鉄道事業会社としての専門性を一層高め、より安全でより強靱な鉄道の実現と、現場に近くスピード感のある経営体制の実現を目指すとともに、将来的な鉄道ネットワークの拡充などによる利便性向上や、グループ内の各事業・地域の皆さまなどと連携した駅周辺のまちづくりなど、長期的思考で未来を見据えた事業展開を行い、さらなる事業成長を図っていきます。

東急グループの存在理念

「美しい時代へ」

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する

東急電鉄のスローガン

「人へ、街へ、未来へ。」

3つのポリシー

【お客さま】
笑顔をつなぎ、
幸せを運ぶ鉄道

【従業員】
強く、優しく、しなやかに、
未来へ走る鉄道

【会社のありよう】
日本一の街の
日本一の鉄道

I

変わりゆく世の中に対応する
東急電鉄のこれから



1 事業環境の変化

加速する社会の変容

変わりゆく世の中に対して、迅速な適応が求められる

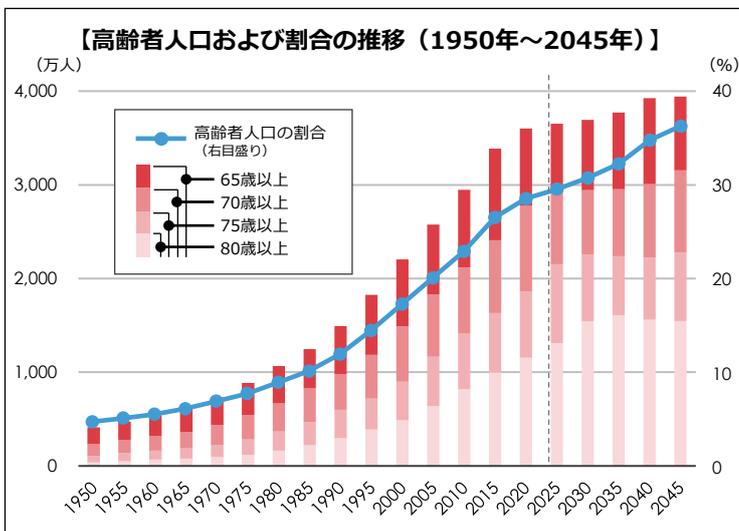
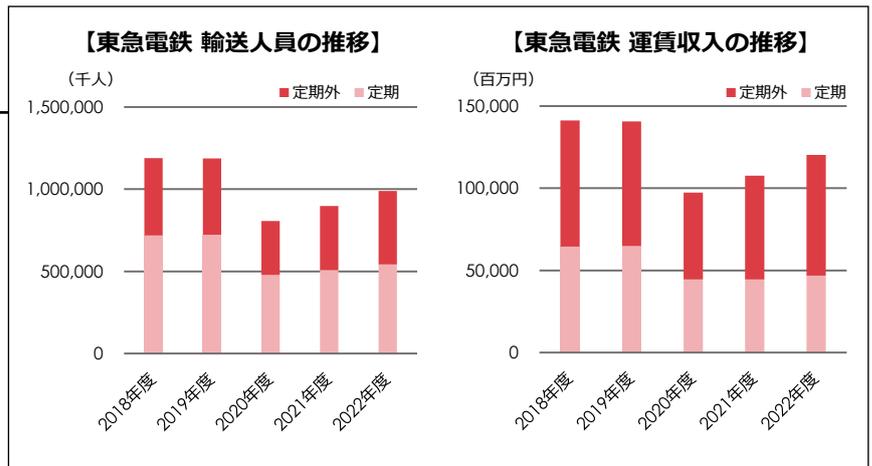
近年、人口動態の変化やテクノロジーの深化に伴い、人々の消費行動や移動手段が変わりつつあります。グローバルの視点では国際都市間の競争が激化し、世界中を見渡しても自然災害や資源・エネルギーの逼迫など、環境問題への関心が高まっています。さらに2019年末以降、新型コロナウイルスが世界中で大流行し、ライフスタイルが大きく変化しました。

国内における主な変化

新しいライフスタイルの定着

国内外の新型コロナウイルスの大流行を受けて、ライフスタイルや働き方の多様化が加速し、日々の生活が大きく変容しました。

鉄道事業においてもコロナ禍の影響は大きく、当時（2020年度）の輸送人員および運賃収入は前年度比で30%以上減少。現在は行動制限の解除などによる外出機会の増加を受け、段階的に回復していく見込みです。



多様化するお客さまのニーズ

全人口に占める高齢者の割合は全国で増加傾向にあり、将来的にもさらに増える見込みです。すべてのお客さまの安全を確保した上で、安心して快適にご利用いただけるよう、駅・車両のバリアフリー化や多機能化を進めていきます。

(出典) 総務省統計局
「高齢者人口及び割合の推移（1950年～2045年）」をもとに作成（2023年）
※2025年以降は推計値

デジタルテクノロジーの進展

各領域において、急速にデジタル技術が発展している中で、いかに人工知能（AI）やIoT技術、ビッグデータ、5Gなどのテクノロジーを効果的に活用できるかに注目が集まっています。

グローバルレベルでの脱炭素社会へのシフト

2015年に採択されたパリ協定に伴い、120以上の国と地域でカーボンニュートラルの取り組みを推進。日本においても、行政や各企業が脱炭素化の取り組みを強化しています。

エネルギー資源の価格高騰

近年の経済回復に伴うエネルギー需要増や、天候不順、災害、国際情勢などにより、エネルギーの需供バランスが崩れ、エネルギー資源の価格が高い水準で推移しています。

4つの価値

アフターコロナに即した社会的価値の持続的提供

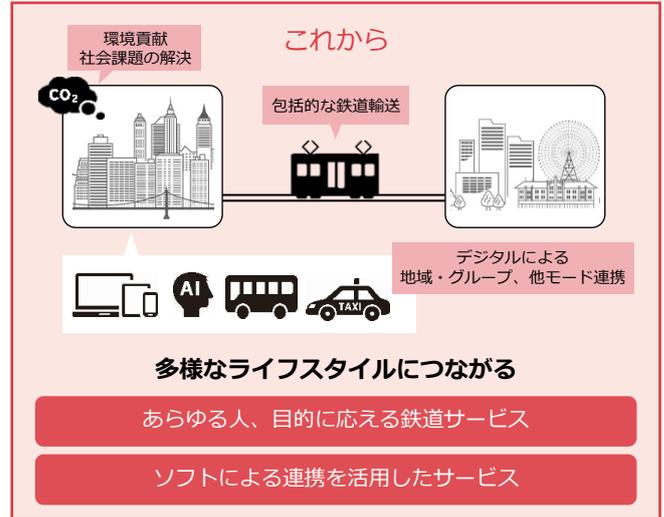
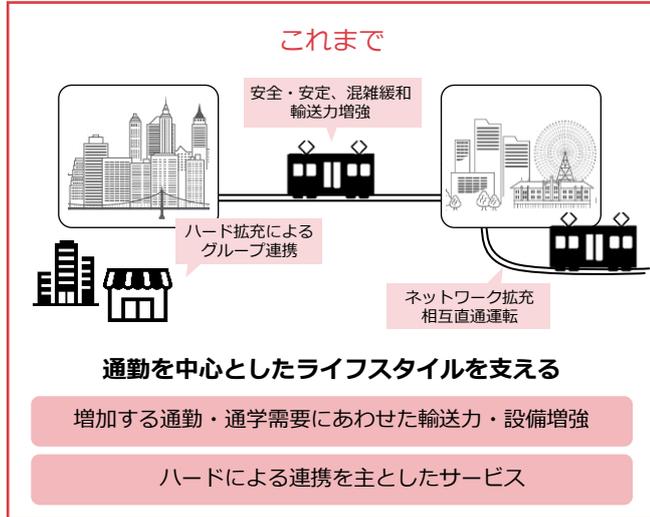
新しい生活様式にすやかに対応し、以下の「4つの価値」を持続的に提供することにより、時代に即した公共交通としての役割を将来にわたり果たしていきます。

①安全・安心・環境のさらなる追求

③都市交通における快適性の向上と課題の解決

②ユニバーサルなサービスの進化

④人、街、暮らしをつなげるプラットフォーム



1 安全・安心・環境のさらなる追求

鉄道に期待される「安全・安心」や「環境性能」のさらなる向上により、街にやさしく、お客さまに信頼される都市交通であり続けます。

安全・安心

●事故防止、異常時の復旧力強化

設備健全性の維持

車両新造、信号保安装置などの更新や保守・点検の確実な実施

踏切の安全性向上

検知精度の高い3D式障害物検知装置の設置を推進

司令所機能の高度化

日常の運行安定性の向上や
異常時対応の迅速化を実現

安全共創館の新設

社員教育に特化した施設整備、
教育プログラム充実により
人材力・技術力を強化



●災害対策

浸水対策

激甚化する豪雨に備え、
地下換気口のかさ上げや法面の補強を実施

構造物の耐震補強

省令に基づく耐震に加えて
災害時の復旧性を向上させる補強を実施



法面補強による土砂災害対策

環境

●環境性能の向上

脱炭素・循環型社会への貢献

再生可能エネルギーによる運行路線の拡大など
環境性能向上とあわせた鉄道利用促進策により環境負荷を低減



環境性能を向上させた2020系



ホーム照明をLED化した
南町田グランベリーパーク駅

2 ユニバーサルなサービスの進化

整備が完了したホームドアに加え、バリアフリーを一層拡充し、あらゆるお客さまがご利用しやすい鉄道として、共生社会の実現に貢献します。

● シンプルな移動体験

- ・ 便利な定期施策などの検討
- ・ モバイル端末でのPASMO※の推進
- ・ キャッシュレス、ゲートレスの推進
- ・ 駅通信環境の整備

※PASMOは株式会社パスモの登録商標です



● 誰もが等しく利用しやすい鉄道 (高齢者、障がい者、外国人など)

- ・ 段差に配慮した駅空間
(ホームと車両の段差・隙間の解消)
- ・ 属性や要望に合わせた経路のご案内
- ・ 子育て世代、高齢者の負担軽減施策



バリアフリー連絡アプリを使用している様子



通勤・通学需要に注力した鉄道



あらゆるお客さまが容易に快適に利用できる鉄道サービスを目指す

3 都市交通における快適性の向上と課題の解決

車両の増結・増備、適正なダイヤ設定、有料着席列車の導入などにより、利便性・快適性を向上し、混雑や都心一極集中といった課題の解決に努めます。

● 交通アクセス改善

- ・ 東急新横浜線開業効果の最大化
- ・ 新空港線の早期実現

● 郊外型生活の利便性向上

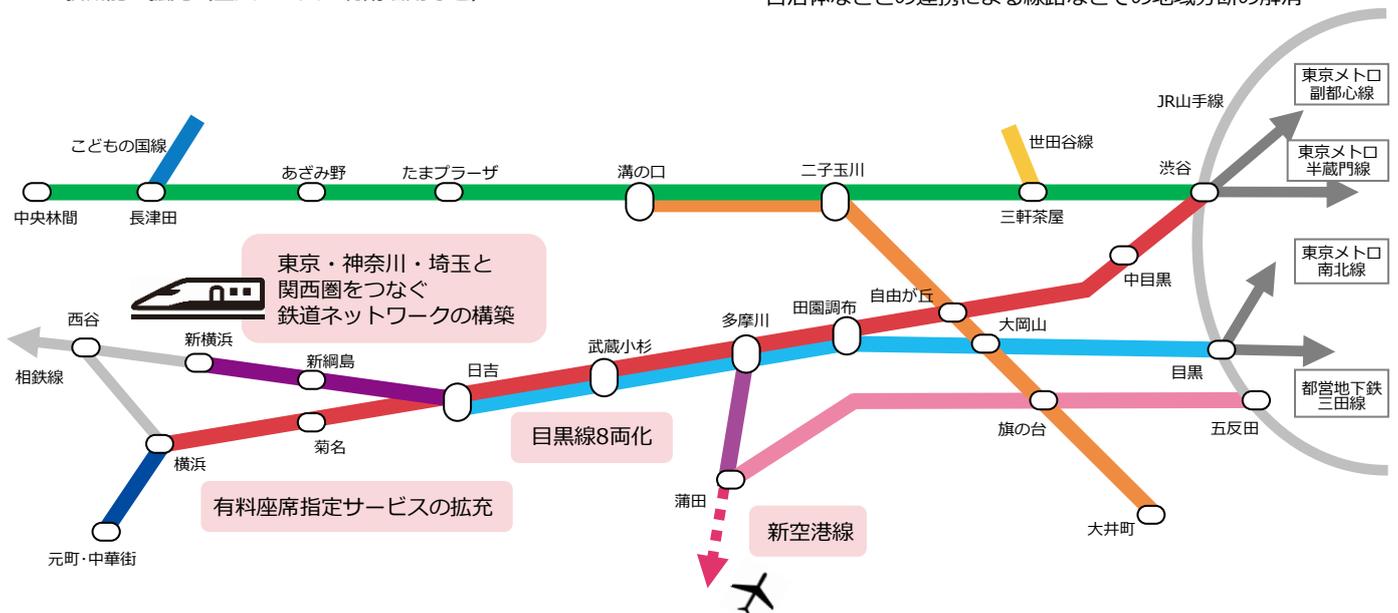
- ・ 多地点間移動の促進 (便利な乗車券など)
- ・ 駅機能の拡充 (空スペースの有効活用など)

● 車内空間の快適化

- ・ 朝ラッシュピークの分散化
(オフピーク施策、リアルタイム混雑情報など)
- ・ 混雑を感じない車内空間の拡充
(目黒線8両化、有料座席指定サービス「Q SEAT」の拡充など)

● 地域分断の解消

- ・ 自治体などとの連携による線路などでの地域分断の解消



4 人、街、暮らしをつなげるプラットフォーム

駅の魅力を高めるリニューアルやアプリなどのデジタル技術の活用により、沿線地域とのつながりをつくり、人々が行き交う豊かで活気のあるまちづくりに貢献します。

● 地域とつながる駅空間の創出

地域の特色が感じられる駅

路線、地域ごとのコンセプトに沿った駅デザイン
 (「Tokyu Station Pride」)

地域の魅力発信

駅空間や東急線アプリなどの活用



田園都市線地下区間
各駅リニューアルの推進



● サービスプラットフォームの構築

地域のサービス、他の交通手段をつなげる
プラットフォームの構築

「クレジットカードのタッチ機能」
および「QRコード」に対応した改札機



東急新横浜線開業による
綱島、新横浜エリア活性化

● 沿線開発・地域との連携

地域の魅力を高めるさまざまな取り組みや各種再開発プロジェクトとの連携



渋谷駅



池上駅



南町田グランベリーパーク駅

駅やアプリで
その地域にあるコンテンツが分かり
そこに出かけたいくなる



交通と商業の連携など、多種多様な
サービスがスマートフォンで完結

他の駅、街にも
行ってみたいくなる

II

時代に即した
社会的価値の提供に向けて



1-1 安全・安心への取り組み

高水準な鉄道インフラの維持・更新

安全性と安定性の確保は鉄軌道事業の最重要責務

安全の確保は、最も取り組まなければならない事業の根幹です。当社では、2021年5月に公表した中期事業戦略「3つの変革・4つの価値」に基づき、固定費削減・生産性向上を目的とした事業構造変革をはじめとする経営努力を徹底しながら、2022年度は385億円、2023年度からは各年度450億円規模の設備投資を継続して実施。安全・安心や運行安定性を維持、向上させるための設備更新を中心としつつ、鉄道に今後期待される駅、車両のさらなるセキュリティ強化、脱炭素・循環型社会の実現に向けた省エネ設備の導入や鉄道サービスのDX化のための5G通信網の整備など、将来にわたり公共交通としての使命を果たし続けるために必要な取り組みを進めています。

また、経営トップから第一線にいる現場の従業員まで、一人ひとりが多面的な想像力を働かせ、リスクを先取りして解消する安全最優先の企業文化醸成に努めています。

公共交通としての責任を果たすために、18年ぶりに運賃改定を実施

当社ではこれまで安全性・安定性の確保を目的に「3つの100%」として、ホームドア・センサー付固定式ホーム柵、車内防犯カメラ、踏切障害物検知装置を完備するなど、業界水準を大きく上回る規模の設備投資を継続的に実施してきました。

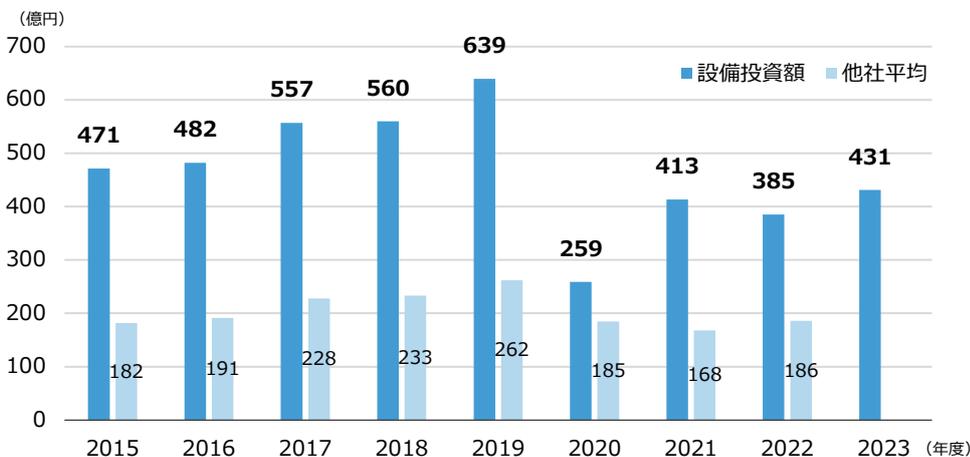
一方、設備維持に要する費用は年々増加し、加えて、新型コロナウイルス感染症拡大によるテレワークなどの新しい生活様式の定着により、特に定期利用者が同業他社と比較しても大きく減少していることから厳しい経営状況にあります。

このような経営環境下において、安全性・安定性を支える高水準な鉄道インフラを適切に維持・更新し、将来世代に負担を先送りすることなく鉄道事業を継続するとともに、社会に必要とされる価値を今後も提供していくため、さらなる経営努力を前提として2023年3月18日より運賃を改定しました。消費税率変更によるものを除くと、2005年以来18年ぶりの運賃改定となります。

申請日	2022年1月7日
認可日	2022年4月8日
改定日	2023年3月18日
初乗り運賃 (3kmまで)	1円単位140円(改定前126円) 10円単位140円(改定前130円)

改定率・増収率一覧	上限運賃	
	改定率	増収率
定期外	13.5%	12.0%
定期	通勤	13.8%
	通学	0.0%
	計	12.1%
合計	12.9%	11.7%

【設備投資額の推移】



安全対策の重点施策

①ホーム・駅の安全

ホームからの転落防止策として、東急線全駅※にホームドア・センサー付固定式ホーム柵を設置（※世田谷線、こどもの国線を除く）

②車内の安全

車両内の防犯対策として、当社所属の全車両に車内防犯カメラを設置（※こどもの国線を除く）

③踏切の安全

踏切内を立体的に検知でき、検知精度が高い3D式踏切障害物検知装置を導入

④気候変動リスクや大規模災害への対策

集中豪雨や大規模な台風、首都直下地震など、環境問題や大規模災害に備えて、警戒体制および復旧体制を整備

1 ホーム・駅の安全

ホームからの転落事故や列車との接触事故を防ぐために、ホームドアまたはセンサー付固定式ホーム柵の設置を東急線の全駅※で進め、2020年3月22日の大井町線等々力駅の運用開始をもって、整備が完了しました。（※世田谷線、こどもの国線を除く）

- 東急線全駅※にホームドア・センサー付固定式ホーム柵の設置
2020年3月22日設置完了（※世田谷線、こどもの国線を除く）

- 転落防止ゴム・スレッドラインの設置

列車とホームの隙間に転落しないようホームの側面の隙間を狭める転落防止ゴムや、ホームの床面を一部点減させることで急行列車が通過する際の接触を防ぐスレッドラインなどを設置

- 非常停止ボタン・転落報知器の設置

万一の転落に備えて、ホームには非常停止ボタンを、ホームの下には転落報知器を設置



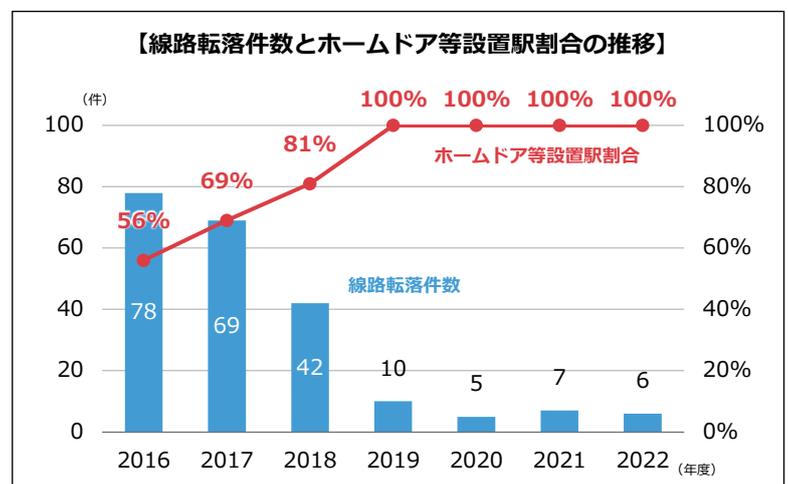
ホームドア



センサー付固定式ホーム柵

効果

- ホームドアの整備により、線路転落件数が着実に減少
- 転落事故件数は、2016年度に78件、2017年度に69件だったが、ホームドア整備により2019年度以降は大幅に減少



ホームドア・センサー付固定式ホーム柵100%設置完了まで

〈ホーム転落を防止する中長期（抜本）施策〉

- 1998.3 池上線センサー付き固定式ホーム柵設置（ワンマン運転開始）
- 2000.8 東急多摩川線センサー付き固定式ホーム柵設置（ワンマン運転開始）
- 2000.8 目黒線全駅ホームドア設置（ワンマン運転開始）
- 2012.3 大井町線大井町駅ホームドア設置
- 2013.10～2014.9 つきみ野駅昇降ロープ式ホームドア実証実験
- 2015.1 東横線・田園都市線・大井町線 全64駅への2020年末までのホームドア整備を決定
- 2016.1 田園都市線6扉車の4扉車への置き換え開始（2017年度まで）
- 2017.5 ホームドア整備完了時期前倒し決定（2019年度末まで）
- 2020.3 東横線・田園都市線・大井町線全駅ホームドア設置完了



つきみ野駅
昇降ロープ式
ホームドア



夜間回送列車
による一括運搬

〈ホームドア早期整備を実現させた創意工夫〉

①ホームドア設置時間短縮に向けた、夜間回送列車によるホームドアの一括運搬

車庫にて1ホーム分のホームドア（20～40開口分）を昼間に積み込み、夜間回送列車にて一括運搬、ホームに搬出・設置
定量効果 1ホーム（10両編成）の搬入・設置に通常8日（8夜間）必要なところ、1日（1夜間）での搬入・設置を実現

②車両工事を伴わない新たなホームドア開扉システムの開発

東横線、目黒線、大井町線には、車両側のドア開閉操作とホームドアの開閉が連動する「情報伝送装置（トランスポンダ）」を導入。「情報伝送装置」のない田園都市線ではホーム上の列車検知センサーを活用した新たなホームドア開扉システムを開発

③基礎杭打設など施工量の多い「盛土ホーム」における工法の工夫

「盛土ホーム」においては、ホームドアによる荷重増加に加え、風圧を大きく受けるため、ホームへの基礎杭打設が必要だった。ホーム上で施工できる工法とともに、既存のホーム擁壁を最大限活用する補強工法を一部擁壁形式にて採用。工程の短縮を実現

定量効果 杭1本あたりのコストを3分の2に削減し、限られた予算で広範囲の施工を実現。既存擁壁を活用しない場合に比べ工程を3～5割削減

2 車内の安全

当社が保有する全車両に車内防犯カメラの設置や、非常通報ボタンの設置などを通じて、車両や車内の安全を確保しています。

●お客さまへのお願いや注意喚起

非常用設備を認識してもらうためのピクトグラムや各種ご案内サイン、開扉時の引き込まれを防止するための注意喚起ステッカーなどを貼付しているほか異常が発生した際にはお客さまへのお願いを示した映像を放映するなどより安全に鉄道をご利用いただくためのお願いや注意喚起をさまざまな形で実施



引き込まれ防止ステッカー

●車内に防犯カメラを設置

当社保有の全車両1,297両（2023年9月末時点、こどもの国線を除く）に防犯カメラを設置（2020年7月25日設置完了）

●車内非常通報ボタンを設置

お客さまの体調異常や車内の異常を乗務員に知らせる車内非常通報ボタンを、車両連結部付近や窓の横、車いすスペースに設置。一部の車両を除き乗務員との通話が可能

●非常ブレーキ装置を搭載

運転士の体調が急変したときに備え、ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキがかかる装置を全車両に搭載



車内非常通報ボタン

4Gデータ通信機能を備えたLED蛍光灯一体型の防犯カメラ「IoTube」

車両内のセキュリティ向上を目的に、2020年4月からソフトバンクの4Gデータ通信に対応した、LED蛍光灯一体型の防犯カメラ「IoTube（アイ・オー・チューブ）」を順次導入。2020年7月、全車両に設置完了しました。これまで、車内に設置された防犯カメラの記録映像は、カメラから記録媒体を抜き取って専用パソコンで確認する必要がありました。4Gのデータ通信によってカメラの映像データを送信できるIoTubeを活用することで、遠隔地からでもカメラで撮影した映像を迅速に確認することが可能になります。



導入時期 2020年4月から順次導入、
2020年7月25日に設置完了
導入車両 東急電鉄所属全車両（1,297両）
※2023年9月末時点、こどもの国線を除く

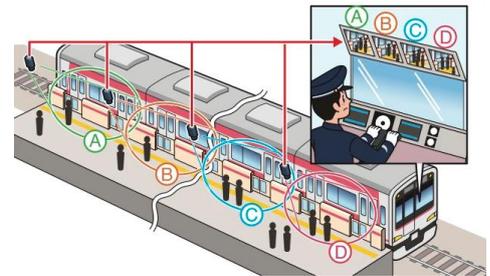
ワンマン運転の実施

東急線は、目黒線、池上線、東急多摩川線でワンマン運転を実施しており、2023年3月18日より、目黒線から直通する東急新横浜線にワンマン運転を拡大しました。また、東急新横浜線との直通運転にあわせて、東横線でも実施しています。

ワンマン運転時も安全に運行できるよう、ホームドアや信号システムなどの設備に加え、運輸司令部や駅からの応援体制を含めたバックアップ体制の構築など、安全対策に取り組んでいます。

●乗降が分かるモニターの設置

ホームに設置したカメラでお客さまの乗降を撮影し、運転席のモニターに投影。運転士が確認しながらドアの開閉を行います。



●運輸司令部との連携

異常時などに車内非常通報ボタンを押した際、運転士が応答できない場合は運輸司令部に自動で転送され、司令員が応答します。また、トラブルなどで駅と駅の間で停車した場合は、運転士または運輸司令部から車内放送で状況をお知らせします。



3 踏切の安全

踏切での事故を防ぐことも当社の重点施策の一つです。軌道線も含めて東急線のすべての踏切に非常ボタンを設置。さらに3D式踏切障害物検知装置の導入を進めています。

●非常ボタンを設置

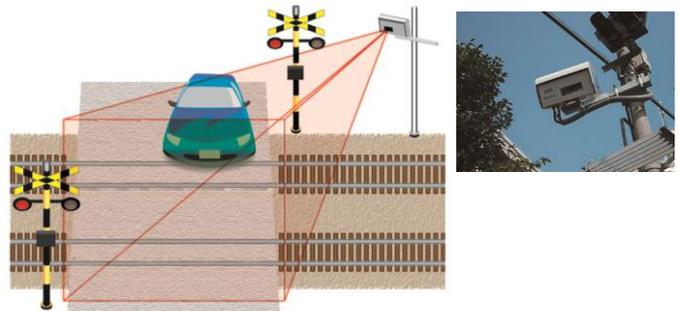
軌道線も含めて東急線のすべての踏切に、接近する列車の運転士に異常を知らせる非常ボタンを設置

●踏切障害物検知装置（3D式・レーザー式）を設置

2021年7月、全踏切135カ所※において踏切障害物検知装置（3D式センサーまたはレーザー式センサー）の設置を完了。踏切で立ち往生している自動車などの障害物をレーザー光などによって検知し、接近する列車の運転士に異常を知らせます。
（※世田谷線、こどもの国線を除く）

3D式踏切障害物検知装置

2013年度からは、踏切全体を検知範囲とすることが可能な3D式装置の導入を開始。2023年3月末までに、世田谷線、こどもの国線を除く全踏切135カ所のうち107カ所で設置完了。今後もレーザー式センサーの検知装置から3D式のものへ置き換えを進めていきます。



4 気候変動リスクや大規模災害への対策

近年、集中豪雨や大規模な台風など、気候変動による影響が拡大傾向にあります。主な例では、2019年10月、台風19号の接近に伴い、全路線で計画運休を実施。タイムラインを定め、ホームページや東急線アプリなどを通じたきめ細やかな情報発信に努めました。

近い将来、首都直下地震や南海トラフ巨大地震が発生する可能性も示唆されており、これらの環境問題や大規模災害に備えて、警戒体制および復旧体制を整備。指示系統を明確にするなど、お客さまの安全を第一に今後も気候変動リスクや大規模災害への対策を進めていきます。

● 法面補強による土砂災害対策

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を行っています。

2023年度は田園都市線の鷺沼～たまプラーザ間、南町田グランベリーパーク～つきみ野間で着手しています。



施工前



施工後

● 地下区間の浸水対策

大雨時に屋外に設置している換気口や通風口から地下施設への浸水を防ぐために、換気口や通風口をかさ上げする対策を進めています。2023年度は田園都市線の渋谷～池尻大橋間で着手しています。

また、機器室の出入り口には浸水を防ぐ防水扉を設置しています。



対策前



対策後



機器室の防水扉

● 耐震補強工事

国土交通省の通達に基づく耐震補強の優先度が高い高架橋柱については、2021年度で補強が完了しています。現在はさらなる減災対策として、災害時の復旧性の向上を目的とした補強を実施しています。

また、2018年度の耐震省令の改正により新たに追加された、ロッキング橋脚を有する橋りょうの耐震補強工事は、4橋のうち3橋実施済みで、残りの1橋の工事を進めています。



対策前（高架橋柱）



対策後（高架橋柱）



対策前



対策後

事故や災害を未然に防ぐために

万一、事故や災害が発生した場合に備えて

運輸司令所には東急線沿線の気象情報などの集中監視システムを設置し、沿線各所に配備した地震計や風速計、雨量計、積雪計の情報を集めるなど、万全の準備を行っています。

また、事故や災害などが発生した場合に備え、警戒体制および復旧体制を整備。折返し施設の増強や、現場事務所増設（池尻・戸越・白楽）による現場アクセス性向上、各種訓練の実施（部門合同訓練、他社合同技術協議会、警察・消防合同訓練）などを通じて事故発生時の影響最小化に努めています。

悪天候や地震のときの運行について

風が強い日

強風が吹くと車体があおられ、安全に運行できない場合があります。沿線には20カ所に風速計を設置しており、当社が定めた基準を超える風が吹いた場合には、風速によって車両の速度を落としたり、運転を見合わせたりして安全を確保します。

基準：風速計（20カ所）

風速20m/秒

計測された路線の一部区間で速度を落として運転

風速25m/秒

計測された路線の運転を一時見合わせ

風速30m/秒

計測された路線の運転を中止

大雨の日

大雨によって運転士の視界が悪くなると安全に運転できなくなることがあります。沿線の15カ所に設置された雨量計で、当社が定めた基準を超える雨が降ったとき、または運転士の目視による状況報告により、減速や運転見合わせを判断します。

基準：雨量計（15カ所）または運転士の目視

雨量レベル1

計測された路線の一部区間で速度を落として運転

雨量レベル2

計測された路線で速度を落とし、運転を中止

雨量レベル3

計測された路線の運転を中止

レベル1：1時間で30mm または 連続5時間で150mm以上、かつ降り続く場合
レベル2：1時間で50mm または 連続5時間で200mm以上、かつ降り続く場合
レベル3：1時間で50mm かつ 総雨量が300mm以上に達し、なお降り続く場合

大雪の日

積雪が多い場合や、見通しが悪い場合は、速度を落とした運行や、運転見合わせによって安全を確保します。沿線の8カ所に設置された積雪計と併設された監視カメラに加え、外部の気象会社からの降雪予報をもとに運輸司令所で積雪状況をリアルタイムに把握します。

基準：積雪計（8カ所）

積雪6cm以上

計測された路線で時速60km以下で運転

積雪11cm以上

計測された路線で時速40km以下で運転
※ただし世田谷線は時速25km以下

運転の継続が困難

・視認距離が200m以下
・線路上の積雪が多い
路線ごとに運転中止

大地震の場合

東急線全線に「早期地震警報システム」を導入しており、大きな地震がくると予想された場合は列車の運転を止めます。また地震発生後の移動が困難な場合に備えて、東急線の各駅では一時滞在施設に移動するまでの一時的な待機場所として駅構内を提供しています。

基準：地震計（6カ所）、気象庁の緊急地震速報

震度4

発災後、一時停止
その後ゆっくり走って安全確認

震度5弱

発災後、一時停止
運輸司令所で安全を確認後、注意しながら運行

震度5強以上

発災後ただちに停止
線路などの異常を確認後、ゆっくり運行

さらに雪による影響を減らすために…

- 大雪時は、駅ホーム、ホーム屋根、踏切道などの除雪要員を増員し、除雪体制を強化
- 分岐器（ポイント）に融雪機（電気ヒーター）を設置し、レールを温めて雪を溶かす

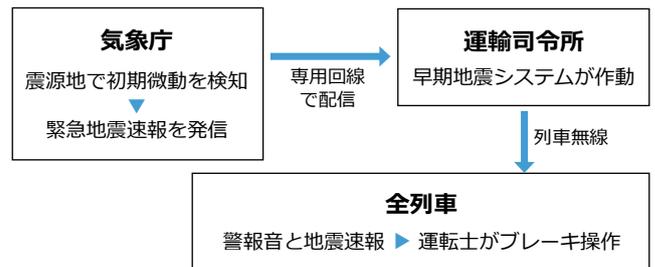


積雪計



分岐器の融雪機

早期地震警報システム



事故の未然防止や早期復旧に向けてAIやIoTを活用

「鉄道に、イノベティブなアイデアを。-Make the Sustainable Growth」をスローガンに、AI（人工知能）やIoTなどの先端技術を活用した実証実験の実施、実用化を通じ、事故の未然防止や早期復旧などに取り組んでいます。

1 ローカル5GとAIを活用した取り組み

住友商事と当社は、総務省の「令和5年度地域デジタル基盤活用推進事業（実証事業）」として、2023年10月よりローカル5GとAIを活用した「線路巡視」に関する共同実証実験を実施。熟練技術者を含む業界従事者の減少が懸念される鉄道業界において、作業現場における自動化や省力化、安全性の向上が求められており、そのために必要なインフラとして、高速大容量で超低遅延かつ多数同時接続という特長を持ち、独立したネットワーク網を構築できるローカル5Gの活用が期待されています。

本実証実験では、電車の前方に設置した高精細カメラで撮影した映像をローカル5GでAI解析用サーバに伝送し、線路設備などの異常を解析することで、これまで係員が毎日現地に出向いて1日数時間かけ路線全体を目視で確認していた巡視業務を、AIが解析した異常該当箇所のみを現地確認し、1日数十分で行える仕組みの構築を目指し、業務の効率化・高度化を図ります。

2社は2021年度から本実証実験を進めており、2022年度は横浜高速鉄道などととも汎用性の高いソリューションの構築を目指し、AI解析精度などを向上させてきました。さらなるデータの集積を行うため、2023年度は横浜高速鉄道のほかに、名古屋市交通局、九州旅客鉄道、西日本鉄道、伊豆急行と本実証実験を行います。複数の鉄道事業者との共同実証実験により、「都市環境」のみならず、「地下環境」、「地方環境」におけるさまざまな路線環境データを集積し、AIによる異常解析の精度を向上させることで、将来的には鉄道業界全体において使用可能な汎用性の高いソリューションの構築を目指します。

※西日本鉄道、伊豆急行は、高精細カメラで撮影した映像のAIによる異常解析を行う形式で実証予定

【本実証実験の体制図】



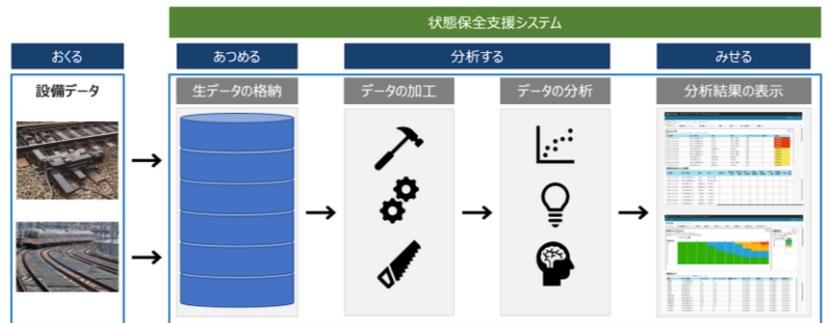
本実証実験の概要図



2 状態保全（CBM）支援システムの運用開始

テクノロジーを活用した鉄道設備の保守業務の高度化に向け、当社と日本IBM社が共同で開発した「状態保全（CBM：Condition Based Maintenance）支援システム」を活用した、鉄道設備の状態モニタリング、リスクスコアの可視化を2023年4月より運用開始しました。

本システムは、遠隔で取得した鉄道設備に関するデータを蓄積・分析することで、設備の故障リスクを可視化する機能を実装したものです。これらの機能を活用することでこれまで行ってきた定期的な点検と比べ、現地検査の見直しによる業務の効率化、夜間作業の負担軽減、データに基づく円滑な技術伝承といった効果が期待されるほか、適切な設備更新計画の策定・実行によるコスト抑制、故障の未然防止による運行品質の維持・向上が期待されます。



〈鉄道設備データの状態モニタリング機能（対象：転てつ機）〉

- ・鉄道設備のデータをリアルタイムで伝送し、クラウド上で参照することができる機能
- ・遠隔で取得したデータを確認でき、効率的な検査を実施することが可能に
- ・取得したデータが一定の条件を満たした場合、アラートにより設備故障の兆候を察知可能

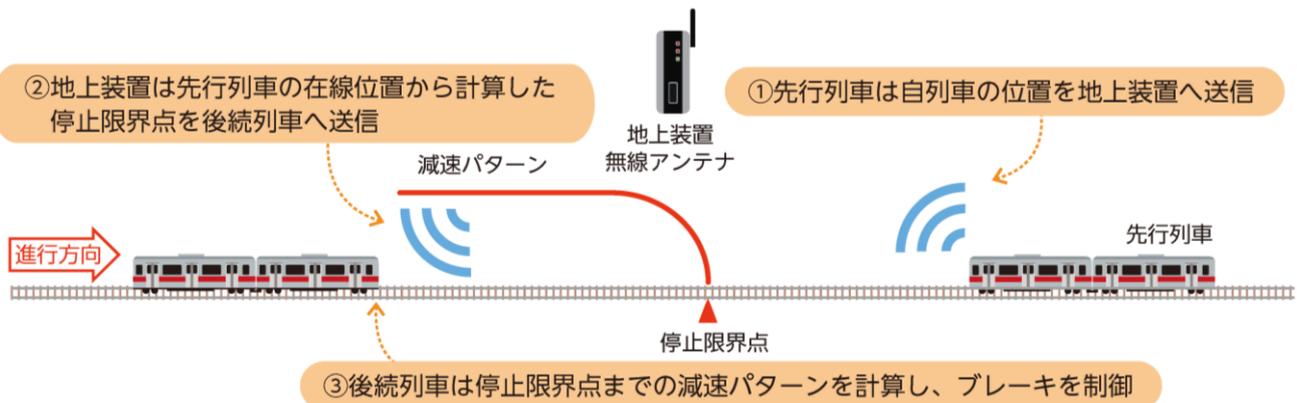
〈分析結果に基づく設備の劣化状況・設備の重要性に基づくリスクスコアの可視化（対象：転てつ機、レール）〉

- ・一定期間蓄積した鉄道設備データを分析し、現状のコンディションと設備ごとの重要性とを掛け合わせて総合的にリスクスコアを算出
- ・マトリクス表示に基づくリスクを5段階で評価することで、優先してメンテナンスすべき対象を可視化
- ・経験や知見に基づくこれまでの判断に定量的な評価基準を加えることで、より効率的なメンテナンス計画の立案、実施に貢献

3 無線式列車制御システム（CBTCシステム）の導入

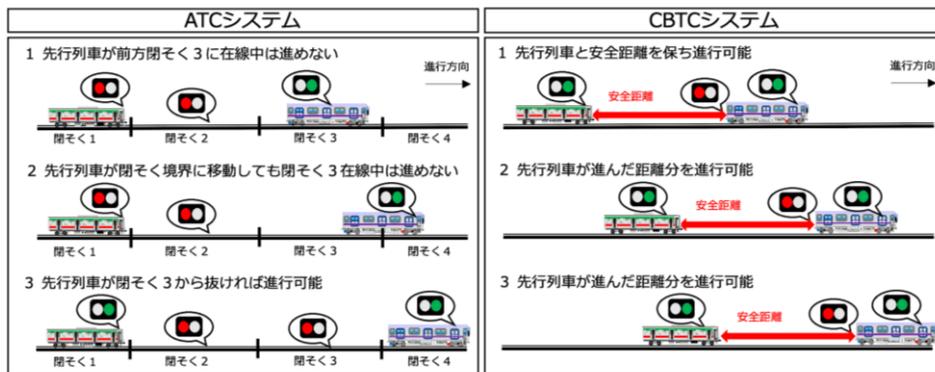
CBTCシステムは、列車の安全・安定運行を確保するために、無線通信技術を活用して列車の位置や速度を連続的に把握し、列車間の安全な間隔を確保する新方式のシステムです。先行列車が進行すると、後続列車はその進行距離に応じ、従来システムよりも速やかに進行可能となるため、高い遅延回復効果が得られるとともに、システムを構成する設備全体を2系統設けることで安定稼働につながり、運行の安定性が向上します。加えて、従来のシステムと比較して省設備化が図られることにより、メンテナンス性の向上や環境負荷の低減にも寄与します。また、踏切制御を高度化し、列車速度に応じて踏切の警報開始地点を可変することにより、特に列車が遅延し低速度での運転時に踏切遮断時間の改善も見込まれます。

2028年度に田園都市線、2031年度に大井町線で導入予定です。田園都市線では相互直通運転を行っている東京メトロ半蔵門線と共通化したCBTCシステムを同時期に導入予定で、これにより双方の路線で遅延回復効果が得られ、運行の安定性が向上します。また、相互直通運転を実施する際、車両に各路線の信号保安システムに対応した装置を搭載する必要がありますが、同一の車上装置にて両線を相互に運行することが可能となり、ライフサイクルコストの効率化が図られます。



●従来のATC（Automatic Train Control）システムとの違い

従来のATCシステムと異なり、CBTCシステムでは、先行列車との安全距離を保った状態で、先行列車が進んだ距離分が速やかに進行可能となるため、遅延回復効果の向上が見込まれます。



安全のための保守管理

日々の保守管理作業を通して、輸送の安全を確保する

運行の安全性を確保するために、法令などで定められた基準をベースに作成した社内規定に従い、各種設備の定期的な確認や検査など保守管理作業を行っています。

線路の保守

日々多くの列車運行により繰り返し荷重を受けるレールは、交換作業にミリ単位の高度な技術が求められます。超音波探傷や巡視による目視確認などさまざまな検査を行い、計画的に交換しています。



分岐器レール交換作業



レール切断作業

電気設備の保守

変電所や架線・高圧配電線、各種照明、多機能な案内装置、安全を守る保安装置や列車無線、ホームドアなど多岐にわたる電気設備は、それぞれを専門とする技術者により点検整備を行っています。



軌陸車を使用した架線設備の点検



変電設備の補修作業

車両の保守

長津田、元住吉、雪が谷大塚、上町にある検修施設で、車両の使用状況に応じて定期的に検査を実施しています。また4年に一度、恩田にある車両総合事務所で車両を分解して検査・メンテナンスを行い、各機器の異常の有無など、走行に関するすべてを確認しています。



車両を制御する運転台の点検



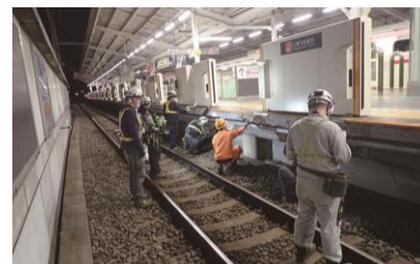
台車の点検

構造物・建築物などの検査

高架橋・トンネルなどの土木構造物や、駅舎・屋根といった建築構造物について、目視や打音などにより定期的に検査を実施。消防設備、換気設備、空調設備、昇降機設備などの点検も行っています。検査結果はデータベース化して、維持管理に役立てています。



ホーム屋根の点検



ホームスラブの点検

1-2 環境配慮の取り組み

エコな交通手段としての鉄道



鉄道の二酸化炭素排出量は自家用乗用車の約5分の1

昨今、グローバルレベルでの脱炭素社会へのシフトが急速に進んでいる中で、新・中期事業戦略でも示したように、鉄道における環境性能のさらなる向上は東急電鉄が今後も追求していかねばならない価値の一つです。

そもそも鉄道は大量輸送機関であり、環境にやさしい乗り物といわれています。実際、鉄道でお客さま1人を1km運ぶ際に排出するCO₂（輸送人キロ当たりの排出量）は自家用乗用車に比べて5分の1ほど。だからこそ当社は鉄道事業が地球環境改善に直結する事業と捉えており、技術革新や再生可能エネルギーの活用・発電などの取り組みはもちろん、環境に貢献する移手段として鉄道の利用を促進する施策も検討していきます。

● CO₂の削減効果の試算（鉄道と自家用乗用車の比較）

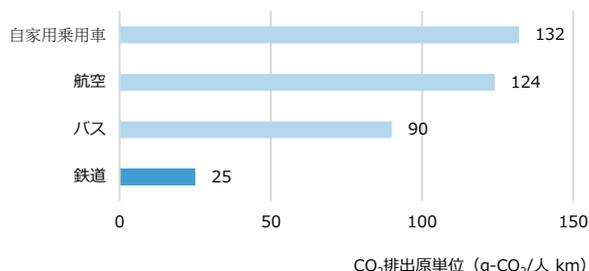
【輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（2021年度 旅客）】

東急電鉄の2022年度の輸送人キロ：約91億km
年間約9億9千万人のお客さまを1人1回当たり約9.3km輸送

この距離の輸送をCO₂に換算すると…
お客さま1人当たりで**232g-CO₂**排出される*

自家用乗用車で同じ距離を移動した場合：**1,228g-CO₂**

⇒ 鉄道のCO₂排出量は自家用乗用車よりも約**1.0kg**少なくなる



※2022年4月より東急線は実質CO₂排出ゼロの再生可能エネルギー由来の電力100%で運行しています

出典：国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」

再生可能エネルギー由来の電力100%にて全路線を運行

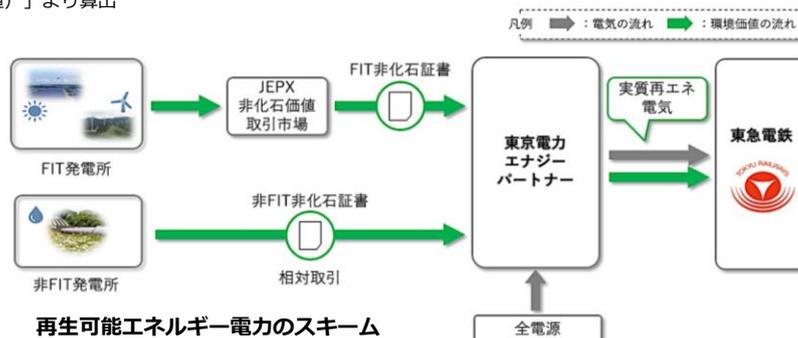
日本初、鉄軌道全路線において二酸化炭素排出量の実質ゼロを実現

沿線エリアでの脱炭素・循環型社会実現に向けた象徴的アクションとして、2022年4月1日より東急線全路線での運行にかかる電力を再生可能エネルギー由来の実質CO₂排出ゼロの電力に置き換えています。再生可能エネルギー由来の電力100%にて全路線を運行するのは日本初の取り組みです。

世田谷線では、2019年3月より再生可能エネルギー100%電力での運行を開始しており、現在、東横線をはじめとした鉄道8路線で使用する電力を対象を拡大しています。東京電力エナジーパートナー株式会社の再生電力メニュー※1により、CO₂排出量が実質的にゼロとなります。年間で約16万t-CO₂を削減できる見込みで、一般家庭の年間CO₂排出量に換算すると約58,000世帯※2にあたります。

※1 RE100に対応したトラッキング付非化石証書活用によるメニュー

※2 環境省「令和2年度 家庭部門のCO₂排出実態統計調査（速報値）」より算出

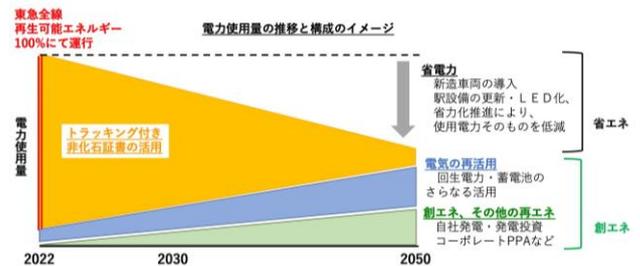


●「環境ビジョン2030」と今後の電力調達・長期ロードマップ目標

東急は「環境ビジョン2030～なにげない日々が、未来をうごかす～」において環境と調和するまちづくりを進めていく上で、環境に良い行動を特別な負担感なく選択できる日常を目指しており、今回の取り組みを脱炭素・循環型社会の実現に向けた重要施策としています。また、同ビジョンでは連結CO₂排出量を2030年に46.2%削減（2019年比）、2050年に実質ゼロを目標としていて、年間CO₂排出量551,059t-CO₂の約3割を占める鉄道事業の脱炭素化は目標達成に向けて大きく前進するものです。

今回、鉄軌道全路線の運行にかかる電力をトラッキング付非化石証書の購入によって、実質再生可能エネルギー100%電力に置き換えたとしても、地域環境への負荷を低減するためには年間使用電力量を削減する努力を続ける必要があります。さまざまな環境施策を進めることで、年間使用電力量の削減と電力調達の最適化を図ります。

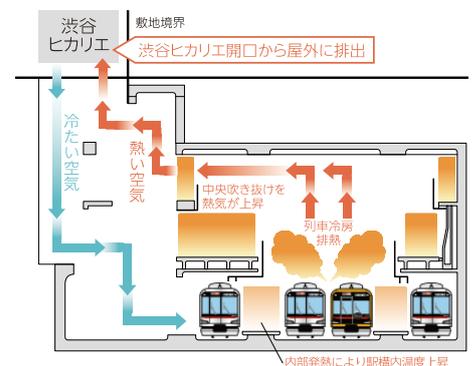
2022年9月に創立100周年を迎えた東急および東急電鉄は、2019年10月に日本の鉄軌道事業を含む企業グループとしては初めて、再生可能エネルギーに関する国際イニシアティブ「RE100」に加盟、2021年5月に発表した中期3か年経営計画では「脱炭素・循環型社会」を重要テーマに掲げており、次の100年に向けても持続可能なまちづくりを目指し、引き続きCO₂の削減に取り組んでいきます。



東横線渋谷駅の自然換気システム

世界初の地下駅における大規模自然換気システムを採用

地下駅全体の換気・空調を行う際のエネルギー低減のため、東横線渋谷駅では、換気に自然の力を利用しています。直結している「渋谷ヒカリエ」には屋外へつながる吹き抜けを設けており、駅にも冷房の排熱で暖められた構内の空気の通り道として、ホーム階から3層にわたる吹き抜けを設けました。熱い空気は、対流によって「渋谷ヒカリエ」の吹き抜けから外へ排出され、代わりに外の冷たい空気が内部へと導かれます。このような地下駅における大規模自然換気システムの採用は世界初の試みです。



元住吉駅の太陽光発電システム

鉄道業界最大規模の太陽光パネルを設置

元住吉駅のホーム屋根部分とコンコースの上部には、140キロワット分の太陽光発電システムを設置。このシステムにより、2022年度は元住吉駅全体の電力使用量の約10%を賄っています。また、ホーム屋根の一部には透光性の高いテフロン膜を使用し、自然光による快適さを提供しています。

ほかにも元住吉駅ではホーム屋根に降った雨水をホーム下に設置した貯留槽に貯めてトイレの洗浄水として利用しており、駅トイレの水使用量の約25%を賄っています。さらに改札正面のコンコースを緑化。樹木への水やりはポンプを使わず、土壌の下に貯留した雨水から植物が必要な水だけを吸い上げる灌漑システム（テラポンド工法）を採用しています。



エコ車両の導入

田園都市線を低騒音・省電力の新型車両に置き換え完了

新型車両「2020系」では、低騒音型の主電動機や駆動装置を採用し、沿線環境・車外の騒音を旧型車両（8500系）と比べ約10dB低減。また、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、車内全照明と前照灯・尾灯へのLED灯採用により、使用電力を旧型車両と比べ約50%削減しています。

なお田園都市線においては、旧型車両（8500系）にかわる新型車両「2020系」の導入が2022年度に完了しました。そのほか、大井町線「9000系」の更新に向けた車両新造に着手しており、「9000系」は西武鉄道へ譲渡予定です。



田園都市線 2020系

エコ運転の取り組み

終日・全列車で導入可能な「惰行」を活用した新しい運転手法

東急線では、新たな設備投資などの費用をかけずに運転方法の工夫だけで消費電力を減らす「エコ運転」という運転手法を実施しています。もともと、2011年の東日本大震災後から節電を目的に、スピードを一気に上げてから急減速する一般的な運転手法ではなく、一定の速度で加速を止め、ブレーキの使用頻度を減らしてゆっくり走るという「エコ運転」に取り組んでいたものの、この運転手法が使用できるのは混雑が少ない時間帯の運行かつ、急行との待ち合わせがない各駅停車のみに限られていました。

現在実施している「エコ運転」は、ダイヤグラム上の余裕時分を利用しつつ、消費電力を使う「力行」時間を大幅に減らした惰性による「惰行」で走る運転手法です。ダイヤ上遅れを出さない速度は維持しつつ、駅間の勾配なども活用しながら、終日・全列車でのエコ運転を可能としています。また運行中の電車のほかに、車庫に停まっている電車においても、パンタグラフを降ろして待機電力を節約し、消費電力の削減に努めています。

エコ運転導入後の2022年度とコロナ禍前の2019年度を比較すると、より電力効率の良い新型車両の導入などの効果もあり、電車1両を1km走らせるために必要な消費電力を1カ月あたり約12%削減しました。今後も、より効果的なエコ運転の追及、推進に取り組めます。

みんなのえきもくプロジェクト

資源を無駄なく、歴史ある木造駅の記憶をつなげる

廃材処理時のCO₂削減に向けて、池上線池上駅改良工事で確保した古材「えきもく」を駅および沿線で活用する取り組み。工事前に設置していたホームベンチの復活や「えきもく」を使用した椅子作成ワークショップなど、古材を通じてこれまで駅を利用してきた方や地域の皆さまと育んできた歴史ある木造駅の記憶を未来とつなげるイベントを実施しています。

なお「えきもく」の一部は、国産古材の収集・加工・販売を行う古材日和グループのノウハウを活用して、2024年10月までの期間、「ステーションウッド」という商品名で販売する実証実験を行っています。

新横浜駅「Shin-Yoko Gateway Spot」

新横浜線の待合室において、壁面などの内装材にえきもくや、相模鉄道のレンガ、JR東海の東海道新幹線再生アルミなど各社の歴史を象徴する素材を活用しています。



大井町「PARK COFFEE」

街のコミュニティ形成拠点として大井町エリアに開業したカフェの内装にえきもくや、東急線車両の座席の一部や手すりといった廃棄部材などを活用しています。



TSO DENBUSワークスペース

休館中の「電車とバスの博物館B棟」を活用したシェアオフィスに、えきもくを活用して製作した机や椅子、備品などを設置しました。



池上駅の駅ビル

旧池上駅の記憶を継承し、新しくなった池上駅の駅ビルのさまざまな場所に、えきもくを活用した家具やモニュメントなどを設置しました。



木になるリニューアル

環境に優しく快適な駅を目指して

2016年、開業から約90年が経過した池上線戸越銀座駅を、お客さまや周辺住民の皆さまのご意見を参考に、木造駅舎の雰囲気を踏襲してリニューアルしました。「木になるリニューアル」と名づけたこのプロジェクトでは、東京都内の多摩地区で生育、生産される木材「多摩産材」を用いたホーム屋根の建て替えや、トイレ・駅舎内外装の改修を実施。さらに商店街と連携した駅施設デザインの検討や街の情報発信機能の整備などを行い、話題づくりと来街促進を図りました。リニューアルした戸越銀座駅は、2017年度グッドデザイン賞をはじめ、数々の賞を受賞しています。

2017年からは、池上線旗の台駅でも「木になるリニューアル」に着手し、2019年7月に完了しました。老朽化したホーム屋根の建て替えでは、池上線ならではの温かみのあるデザインと素材を採用し、待合室にも木材を活用。空調完備の居心地のよい空間に生まれ変わりました。本プロジェクトでは、約210㎡の多摩産材を使用。従来の鉄骨造に比べて、材料製造時の二酸化炭素放出量を約180トン削減するとともに、炭素固定化により約140トンの二酸化炭素を貯蔵することで、合わせて約320トンの二酸化炭素削減に寄与しています。

また、池上線長原駅においても駅舎および軒下空間を改修するプロジェクトが2021年12月に竣工しました。今後も新たな駅での実施に向けて検討を深度化させ、脱炭素化・循環型社会の実現に貢献していきます。



戸越銀座駅



旗の台駅



長原駅

ブックオフと連携したお忘れ物リユース・リサイクル

東急線沿線における「モノを捨てない」資源循環型まちづくりを目指して

東急、東急電鉄、東急バス・東急トランセとブックオフは、2021年12月以降、東急電鉄や東急バス・東急トランセが鉄道・バス施設内で拾得したお忘れ物のうち、法的に保管期間が過ぎ所有権を取得したのものについて、ブックオフを通じてリユース、リサイクルを図る取り組みに関する実証実験を実施。お忘れ物の回収からリユース、リサイクルまでの運用体制が整い、一定の効果が得られたことから、2023年4月より本運用を開始しました。

直近1年間（2022年6月～2023年5月）でブックオフが回収した東急電鉄および東急バス・東急トランセのお忘れ物の実績は約10トンでした。うち、約66%は国内外のブックオフ店舗にてリユース商品となり、その他は原則リサイクル資源として循環させています。

この結果、本取り組み開始前の2020年度（2020年6月～2021年5月）の東急電鉄および東急バス・東急トランセの年間廃棄量約28トンに対して、1カ月あたり約35%の廃棄量削減につながり、約25トンのCO₂排出削減に寄与しました。



ブックオフ嵐山倉庫 選定作業

ユニリーバと連携したプラ容器回収の取り組み

ご家庭で使用したユニリーバ製品のプラスチック容器を回収・リサイクル

ユニリーバと当社は、プラスチックがごみにならない循環型社会を目指し、ユニリーバ製品の使用済みプラスチック容器の回収ボックスを設置・リサイクルする取り組みを実施しています。

2022年3月28日から、毎日の暮らしの中でお得にエコ活ができるプログラムとしてユニリーバ・ジャパンが実施している「UMILE（ユーマイル）プログラム」での連携を開始しており、南町田グランベリーパーク駅にて、ご家庭で使用後に洗浄・乾燥したユニリーバ製品のプラスチック容器の回収・リサイクルを行っています。2023年11月19日からは、たまプラーザ駅にも回収ボックスを設置しています。



回収ボックス

2 ユニバーサルなサービスの進化

バリアフリーの強化

気持ちよく利用できる駅を目指して

すべてのお客さまが利用しやすい鉄道駅を目指し、段差の解消が必要とされていた99駅全駅でバリアフリールート of 整備を完了しています。東横線・田園都市線渋谷駅の出入口B7や出入口A6におけるエレベーターの整備、田園都市線三軒茶屋駅、桜新町駅でのエレベーターの増設工事なども完了し、すでに運用を開始しました。

さらに、全駅で点字運賃表を設置しており、自動券売機、自動改札機でも点字表示をしているほか、構造が複雑な駅では、構内の施設の場所や現在地を点字でご案内する触知案内板を設置しています（一部音声案内付き）。ホーム上においても、どちらがホームの内側か分かるように、内側に凸型の線のある内方線付き点状ブロック（ホーム縁端警告ブロック）を、センサー付き固定式ホーム柵を設置するすべての駅に敷設しています。



内方線付き点状ブロック

●バリアフリー連絡アプリケーション

車いすや白杖を利用されるお客さまの電車の乗り降りを支援する業務を正確・円滑に実施するために、バリアフリー連絡アプリケーションを開発。2017年より本格運用しています。

これまで介助が必要な車いす利用者や視覚障がい者の方のご案内を対象とした駅間の連絡について、駅係員が確実に連携できるように、情報共有が容易かつ入力が簡単なアプリを開発したことで、ヒューマンエラーによるミスが減り、確実な案内ができるようになりました。

連携する情報のデジタル化

- ・乗車駅・降車駅の駅係員間の情報連携をアプリケーション上で実施
- ・列車運行状況を別システムから取得し、ダイヤが乱れた際なども現在の運行状況に合わせてご案内が可能に
- ・東京メトロが使用する「お客さまご案内用アプリ（社員用）」と連携し、お客さまの乗車列車やQRコードを使用した乗車位置などのご案内情報を両社でリアルタイムに共有・連携

ヒューマンエラー防止

- ・降車予定駅に電車が近づくと、一定間隔で端末にアラートを通知
- ・ホームドアに貼り付けられたQRコードを読み取ることで、正確な乗車位置を連携

情報の可視化

- ・乗車駅・降車駅の管理者が、現在進行中の対応ステータスを一覧で確認可能



東京メトロ アプリ画面

東急電鉄 アプリ画面

●ホームの車両乗降口の段差・隙間の解消

どなたでも安全にホームと車両を乗り降りできるよう、ホームと車両床面の段差・隙間を縮小する取り組みを進めています。各列車の車いすスペースがある車両ドアの一部の乗降口には、可能な限りホームと車両の隙間を縮小するためにくし型状ゴムを設置。2023年9月末時点で4カ所への設置が完了しました。

ホームページおよび東急線アプリでは、バリアフリーガイドラインに定める段差・隙間の目安値を満たす車両ドアなどの位置を公表しており、各路線・各駅の詳細な状況を掲示することで、お客さまのスムーズな乗降や移動をサポートします。

2022年2月には、西日本旅客鉄道、大阪市立デザイン教育研究所、大阪市立大学が協働して推進していた「こども隙間転落防止プロジェクト」に当社が参画（現在は京王電鉄も参画）。保護者への啓発活動に加え、お子さま自身に列車乗降時のホームと列車の「隙間」を認知していただくことを目的とした取り組みを進めており、その一環としてオリジナルキャラクター「スキマモリ」を起用した啓発を行っています。



転落防止ゴム



東急線アプリでのご案内イメージ

オリジナルキャラクター「スキマモリ」

●サービス介助士資格取得講座の実施

お年寄りや身体の不自由なお客さまにも安心して東急線を利用していただけるよう、「おもてなしの心と介助技術」の習得に努めています。鉄道の現業で活躍する駅係員と乗務員の全員がサービス介助士を取得しており、取得率は2023年3月末時点で100%です。



実技講座の様子

●東急電鉄ホームページにおける音声読み上げ用ページ

東急線各線の運行情報や、鉄道・バスの運賃・乗換案内、各駅時刻表について、東急電鉄HP内に音声読み上げ用ページを設定しています。視覚障がいのある方も運行情報などをホームページ上でご確認ください。

内閣総理大臣表彰を受賞

2020年12月16日、東急電鉄は「令和2年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰」のうち、最も高い評価を受けた取り組みに贈られる「内閣総理大臣表彰」を受賞。首相公邸において表彰式が執り行われ、菅内閣総理大臣（当時）から表彰を受けました。

本表彰は、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進について顕著な功績のあった者を顕彰し、優れた取り組みを広く普及させることを目的として実施されているものです。



表彰式の様子

主な評価ポイント

- ・大手民鉄初の取り組みとして、2019年度末までに東急線全駅※にホームドア・センサー付固定式ホーム柵の設置を完了させ、ホーム上の安全性向上、安定運行に大きく寄与 ※世田谷線・こどもの国線を除く
- ・東急線アプリによる、運行情報や各駅バリアフリー情報などさまざまな情報を多くのお客さまに提供
- ・緊急時には駅ホーム上や改札口に設置のデジタルサイネージに案内を掲出し、聴覚に障がいのあるお客さまへ情報を提供
- ・障がいのあるお客さまの列車乗降案内時に、乗車駅、降車駅の駅係員間で正確かつ容易に情報連携できる「バリアフリー連絡アプリ」の開発
- ・サービス介助士資格の取得推進、「接客サービス選手権」の定期的な開催による駅係員の接客技術の向上

東京都「心のバリアフリー」好事例企業に選定

2022年3月、令和3年度東京都「心のバリアフリー」サポート企業に登録されるとともに、鉄道業界で初めて本事業の好事例企業に選定されました。「心のバリアフリー」は東京都によって2018年度に創設され、心のバリアフリーに対する社会的気運の醸成を図るため、意識啓発などに取り組む企業を本事業のサポート企業として登録し、特に優れた取り組みを実施している企業を好事例企業として選出するものです。

当社は駅係員・乗務員に対する「サービス介助士」資格取得や、接客サービスや車内アナウンスに関する社内コンテストの実施、ホームドアなどの先進的なバリアフリー設備の整備が高く評価され、鉄道業界初の好事例企業の選定にいたりました。



主な評価ポイント

- ・「サービス介助士」の資格取得を進め、2021年3月31日時点で取得率100%（一部2020年度採用社員を除く）を維持
- ・資格取得の知識を生かし、お困りのお客さまに積極的にお声がけし「心のバリアフリー」を心掛けたご案内を実施
- ・駅係員、乗務員の接客技術の向上を目的とし、さまざまなお客さまへの接客を想定した「接客サービス選手権」「A-1コンテスト」を実施
- ・大手民鉄初の取り組みとして、2020年3月に東急線全駅（世田谷線・こどもの国線を除く）にホームドア・センサー付固定式ホーム柵の設置を完了し、ホーム上の安全性向上、安定運行に大きく寄与するなど、さまざまなハード面における取り組みも実施

駅構内トイレ「3つの100%」を完了

東急線各駅で使いやすい洋式トイレを整備

これまで、東急線各駅において、お客さまがご利用しやすいよう構内トイレの大便器洋式化およびウォシュレット設置の取り組みを2014年度より進めており、2023年3月にすべての駅構内トイレで完了。2021年2月に完了した構内トイレ洗面器の非接触・自動水栓化100%と合わせて、「3つの100%」を達成しました。

さらにより使いやすい多機能トイレを目指して、全室オストメイト（人工的な排泄機能を持つ方）にも対応。お子さま連れのお客さまのためにベビーベッドも設置しています。

2022年に新しく供用された駒沢大学駅の構内トイレには、旧玉川線の敷石として保管されていた廃材などが使われており、2022年度グッドトイレ選奨「奨励奨」を受賞しました。

- ※1 設置駅85駅565台（なお、全個室内にシートクリーナーを設置）
東白楽駅、荏原中延駅、世田谷線（上町駅除く）、
こどもの国線は構内トイレがございません。
- ※2 「ウォシュレット」はTOTO株式会社の登録商標です。
- ※3 多機能トイレ内の補助的手洗器・オストメイトは一部手動水洗です。

3つの100%

当社線内構内トイレの大便器洋式化 **100%** ※1
ウォシュレット®設置 **100%** ※2
手洗器非接触・自動水洗化 **100%** ※3



駒沢大学駅のトイレ

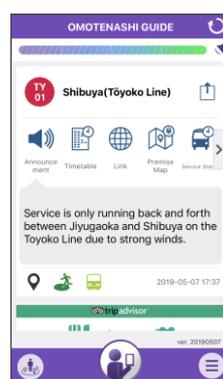
おもてなしガイド

アナウンス音声などを多言語化し訪日外国人をサポート

2019年8月より、今後増加する訪日外国人に東急線を安全・安心・快適に利用してもらうために、ヤマハが開発した音響通信技術「SoundUD」を用いた音のユニバーサルデザイン化支援システム「おもてなしガイド」を、東急線の全駅（世田谷線・こどもの国線を除く）と全列車に導入しています。

駅係員・乗務員に配布しているタブレット端末に「おもてなしガイド」の放送用アプリをインストールすることで、災害・輸送障害時の計画運休・間引き運転・折返し運転などに関する案内のほか、駆け込み乗車といった注意喚起など、48種類のアナウンスを「日・英・中・韓」の4言語での放送が可能に。駅構内では、駅の放送装置とタブレット端末を接続することで構内放送を行い、列車内においては車掌マイクを通じてタブレット端末から発せられる音声を送ります。また、駅・列車でアナウンス音声とあわせて「音声トリガー」と呼ばれる音響通信音を流しており、お客さまはスマートフォンなどにインストールした「おもてなしガイド」アプリで受信した放送内容を13言語の文字情報で確認できます。

当社では、これまで駅の改札窓口などでの1対1の多言語ご案内強化に取り組んできましたが、「おもてなしガイド」を活用することで、特に災害・輸送障害時に、今まで以上に多くの訪日外国人に迅速かつきめ細かな情報提供を行っています。また、ホームページの多言語対応や券売機の言語拡充を進めるなど、今後もさまざまなインバウンド向けの施策を進めていきます。



放送音声：4言語
日本語、英語、中国語、韓国語

多言語表示：13言語
日本語、英語、中国語<簡/繁>、韓国語、フランス語、スペイン語、ドイツ語、タイ語、タガログ語、ベトナム語、マレー語、インドネシア語

3 都市交通における快適性の向上と課題の解決

鉄道ネットワークの拡大・強化

相互直通運転を進めることで多方面へのアクセスが大幅に向上

創業以来、鉄道ネットワークの拡充と強化に取り組んでいます。直近では2023年3月18日より相鉄線西谷駅から新横浜・新綱島を經由し、日吉駅までの区間をつなぐ「相鉄・東急新横浜線」が開業^{*}。相鉄線との相互直通運転が始まるとともに、東西交流の拠点となる新横浜での新幹線アクセスの強化が実現しました。

また、東急線から羽田空港へのアクセス利便性を向上する新空港線計画も推進中です。2022年10月14日、当社は大田区と共同で、新空港線の整備主体となる第三セクターとして「羽田エアポートライン株式会社」を設立しました。新空港線の事業化に向けて関係者との協議・連携を図っていきます。

^{*}相鉄新横浜線のうち西谷～羽沢横浜国大間の2.1kmは2019年11月30日に開業済み



相鉄・東急新横浜線の開業に伴いネットワーク化された鉄道7社局の車両



相互直通運転の歩み

1964年7月22日開始 (2013年3月15日終了)	東横線と営団（現：東京メトロ）日比谷線との相互直通運転を開始（日吉～北千住間）
1979年8月12日開始	田園都市線～新玉川線～営団（現：東京メトロ）半蔵門線との相互直通運転開始
2000年9月26日開始	目黒線と営団（現：東京メトロ）南北線・都営三田線との相互直通運転開始
2001年3月28日開始	目黒線と埼玉高速鉄道南北線との相互直通運転開始
2003年3月19日開始	田園都市線が営団（現：東京メトロ）半蔵門線を介し、東武伊勢崎線・日光線との相互直通運転開始
2004年2月1日開始	横浜高速鉄道みなとみらい線開業、東横線との相互直通運転開始
2013年3月16日開始	東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転を開始
2023年3月18日開始	東急新横浜線開業、東横線・目黒線に接続し、相鉄新横浜線との相互直通運転を開始

東急新横浜線

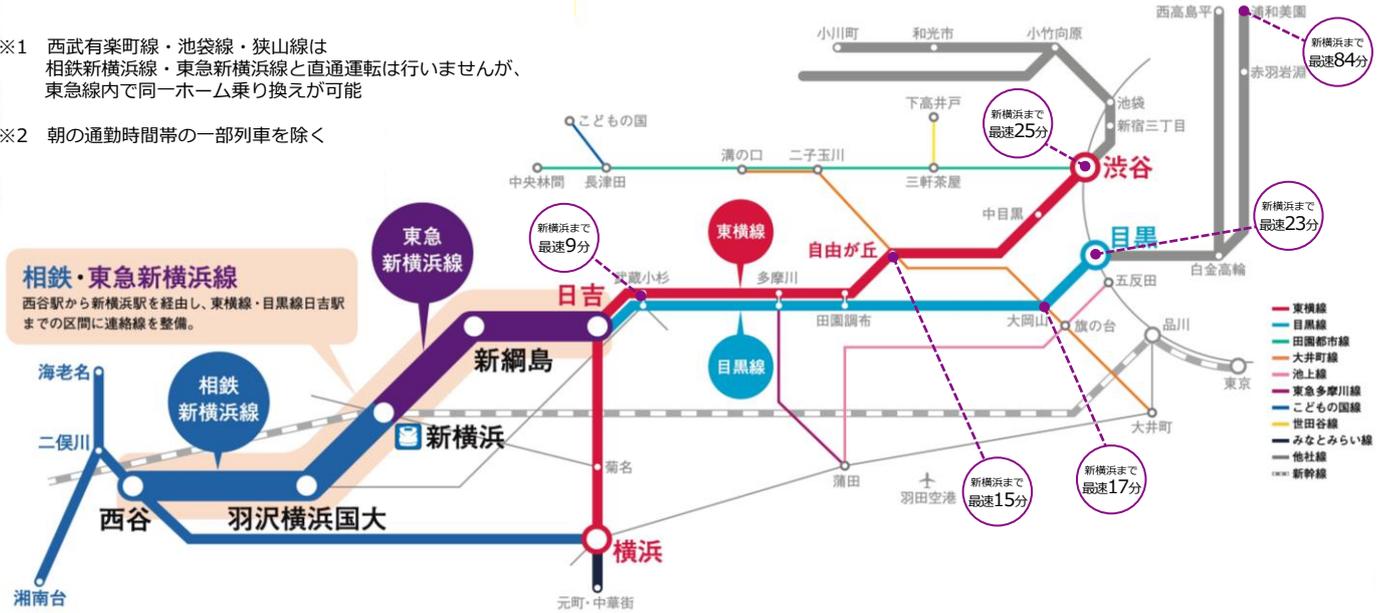
2023年3月18日、相鉄新横浜線・東急新横浜線が開業。神奈川県央地域および横浜市西部から東京23区西部、東京多摩北部、埼玉中央地域・西部地域に至る広域的な鉄道ネットワークが形成されることで、地域間の連携と活性化が図られ、各地域のさらなる発展に寄与します。

相鉄本線・相鉄いずみ野線、東急東横線・目黒線に接続し、東京メトロ南北線・副都心線、都営三田線、埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線、東武東上線まで直通運転を行い、7社局14路線を結ぶ広大な鉄道ネットワークを形成することで、所要時間の短縮、乗換回数の減少など交通利便性・速達性が向上します※1。さらに、東急線内から東海道新幹線へのアクセス強化にも寄与します。

なお、相鉄新横浜線・東急新横浜線を介した直通運転形態について、相鉄本線からの列車は東急目黒線方面に乗り入れ、南北線、都営三田線、埼玉スタジアム線に直通します※2。また、相鉄いずみ野線からの列車は東横線方面に乗り入れ、副都心線や東上線に直通します※2。

※1 西武有楽町線・池袋線・狭山線は相鉄新横浜線・東急新横浜線と直通運転は行いませんが、東急線内で同一ホーム乗り換えが可能

※2 朝の通勤時間帯の一部列車を除く

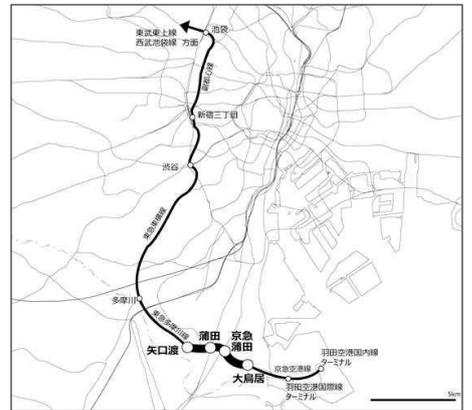


新空港線

新空港線（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）は、交通政策審議会の『東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成28年4月20日付 第198号答申）』で答申された路線で、JR京浜東北線・東急多摩川線および東急池上線蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクの解消や、羽田空港へのアクセス利便性の向上に資する路線です。

東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である渋谷、新宿、池袋や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス向上が期待できます。

交通政策審議会第198号答申から抜粋した路線図



第三セクター「羽田エアポートライン株式会社」の設立

2022年10月14日、当社は大田区と共同で新空港線の整備主体となる第三セクターの発起人として羽田エアポートライン株式会社を設立しました。今後、新空港線の事業化に向けて、羽田エアポートライン株式会社を中心となって先行整備区間として矢口渡～京急蒲田間の検討の深度化を進めていきます。

商号	羽田エアポートライン株式会社
設立年月日	2022年10月14日
代表取締役社長	玉川 一二（大田区副区長）
事業内容	鉄道事業法に基づく第三種鉄道事業 ほか
資本金	295,000,000円
出資比率	大田区：61% 東急電鉄株式会社：39%



第三セクター設立に関する協定書の調印式

新型車両の導入

2020系、6020系、3020系が次々と登場

輸送力の増強などを目的に、2018年3月、田園都市線と大井町線に新型車両が加わりました。田園都市線に導入された車両が「2020系」、大井町線に導入された車両が「6020系」です。さらに目黒線では、新型の「3020系」を導入しています。

3つの新型車両には空気清浄機を設置し、座席の背もたれには高いハイバック仕様を採用。また、2020系ではドア上・連結部・座席上に、6020系と3020系ではドア上に液晶ディスプレイが配置され、多言語案内の充実を図るとともに、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。

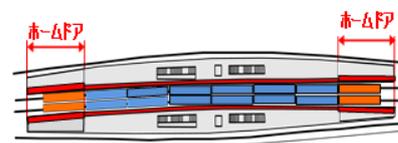


左から、3020系、6020系、2020系

目黒線8両編成化

「東急新横浜線」開通による将来的な需要増を見越して、目黒線では新型3020系を導入し、全26編成の8両化を進めています。8両編成となることで輸送力が強化され、車内の快適性も向上する見込みです。

6両編成から8両編成に変更していくのに伴い、各駅では追加される2両分のホームドアの延伸工事を実施。また、車内の案内表示器をLED表示器から液晶モニタに変更し、運行状況や必要な情報を文字やイラストなどの視覚情報と4カ国語対応により、より分かりやすくお客さまに提供できるようになりました。



ホームドア2両分追加イメージ

有料座席指定サービス「Q SEAT」

帰宅するお客さまの着席ニーズに応える取り組み

2018年12月14日より、大井町線では平日夜の有料座席指定サービス「Q SEAT」を導入しています。これは平日夜の帰宅ラッシュ時に、大井町線を利用して田園都市線方面に帰宅するお客さまの着席ニーズに応えるものです。

現在運行している大井町線急行列車（7両編成）のうち1両を、ロングシートからクロスシートへ転換できる車両に置き換え、大井町駅発・田園都市線直通の急行列車（長津田駅行き）として運行しています。既存車両よりも広い座席に加えて、電源コンセントとカップホルダーを設置しており、さらに車内Wi-Fiサービスも無料で利用可能。新たに帰りの「選択肢」を提供することで、快適な通勤ルートとして、大井町線の魅力をより一層高めています。

さらに2023年8月10日より、東横線においてもサービスを開始しました。平日の夜に渋谷駅を発車する、一部の急行元町・中華街行きの4・5号車で利用可能です。



クロスシート

大井町線



運行区間 大井町線大井町駅～田園都市線長津田駅（種別：急行）
サービス区間 【有料座席指定サービス乗降可能駅】大井町～二子玉川
 【有料座席指定サービス降車専用駅】溝の口～長津田
 【フリー乗降駅】たまプラーザ、あざみ野、青葉台
料金 大人・小児一律500円（税込）

東横線



運行区間 東横線渋谷駅
 ～みなとみらい線元町・中華街駅（種別：急行）
サービス区間 【有料座席指定サービス乗降可能駅】渋谷～菊名
 【フリー乗降駅】横浜～元町・中華街
料金 大人・小児一律500円（税込）



役立つコンテンツが詰まったお客さま向けアプリケーション

東急線の運行情報、各駅の時刻表や列車走行位置、また、運休や遅延などの運転支障が生じた際に便利な迂回ルート検索や遅延証明書の発行など、東急線に関するさまざまな情報やサービスを発信するスマートフォン向けアプリケーション「東急線アプリ」を提供しています。

2022年9月、東急が進める「まちづくりDX」を加速させるための特別組織「Urban Hacks」と連携し、DX推進の一環として「CX（顧客体験）」領域にも力点を置き、アジャイル開発による東急線アプリのリニューアルを実施。お客さまの生のお声をもとに従前のアプリの課題を把握・検証し、ユーザーインターフェイスなどを大幅に改良しました。

〈駅視-vision（エキシビジョン）〉

駅構内の様子を配信するサービス「駅視-vision（エキシビジョン）」を鉄道会社として初めて導入しました。駅の混雑状況などを、視覚的に、かつタイムリーに発信することで、乗車の見合わせや迂回ルートの選択など、行動判断の一助としていただき、負担感の軽減や、東急線のさらなる安全性向上を図っています。

〈車両別混雑度の表示〉

混雑の平準化、遅延の解消を目的に、東横線、目黒線、田園都市線における平日全列車の、車両別の混雑度を表示するサービスを展開しています。到着する列車の車両ごとの混雑度を6段階の色やアイコンで表示し、空いている車両を「見える化」することで、通勤時など、利用する列車の乗車時間を変えることができない場合でも、お客さま自身で車両を選択し、快適に乗車いただくことが可能です。

〈列車走行位置の表示〉

各路線における列車のリアルタイムな走行位置を表示するサービスです。あと何分まで到着するのか、一目瞭然となります。

※東急多摩川線・池上線・世田谷線の遅延時間は非表示となります

〈駅情報の表示〉

ホーム出口や、各サービス・施設の位置など、駅構内を分かりやすいアイコンでナビゲート。アプリで事前にチェックいただくことで、スムーズな駅の利用が実現します。

〈ホームと車両床面の段差・隙間の表示〉

ホームと車両床面の段差・隙間が比較的小さい乗降口に関する情報を提供しています。またエレベーター、エスカレーター、階段、ホーム屋根、車いすスペースの位置を一画面で確認することができ、ご利用前に乗車駅と降車駅のこれらの情報をあわせてご確認いただくことで、お客さま自身でより便利な乗降口を事前に選んでいただけるようになります。

〈バスナビ/マイバス〉

東急線アプリでは鉄道だけでなくバスの情報も提供中（「バスナビ」）。東急線駅名や停留所名称を検索することで、時刻表はもちろん、バスの位置情報や所要時間などが分かります。

また、「マイバス」（最大5停留所）を設定することで、停留所付近（3つ前の停留所から表示）のリアルタイムなバスの位置情報を、メニュー画面をスライドするだけで簡単に入手できます。



駅視-visionの画面イメージ



「車両別混雑度」表示画面



「列車走行位置」表示画面



「バス位置情報」表示画面

4 人、街、暮らしをつなげるプラットフォーム

再開発事業と連携した駅改良プロジェクト

官民が連携し、安全で便利、快適なインフラを目指す

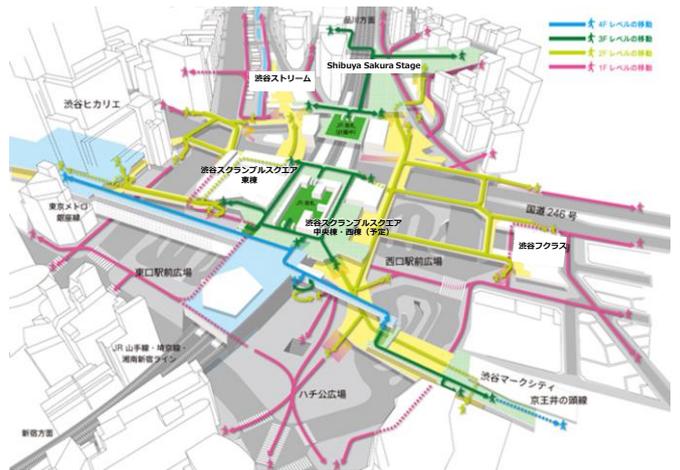
東急グループでは、渋谷駅周辺の再開発事業を筆頭に、東急線沿線でさまざまなまちづくりのプロジェクトを進行しています。官民が連携することで、駅を中心としたインフラの安全性・利便性・快適性を高めています。

1 渋谷駅

各鉄道会社が谷の底で開発を重ね、発展を遂げた渋谷駅。その結果、利用者にとって街の構造は決して便利なものではありませんでした。

再開発にあたり、駅構内の動線を大きく改良し、安全かつ回遊性の高い街を目指しています。その動線整備のポイントとなるのが、快適性を高める「アーバン・コア」と歩行者デッキです。「アーバン・コア」とは、地下と地上を結び人々を誘導する、街に開かれた縦軸空間。スリバチ地形である渋谷の縦移動を便利にするため、エレベーターやエスカレーターにより多層な都市基盤を上下に結びます。

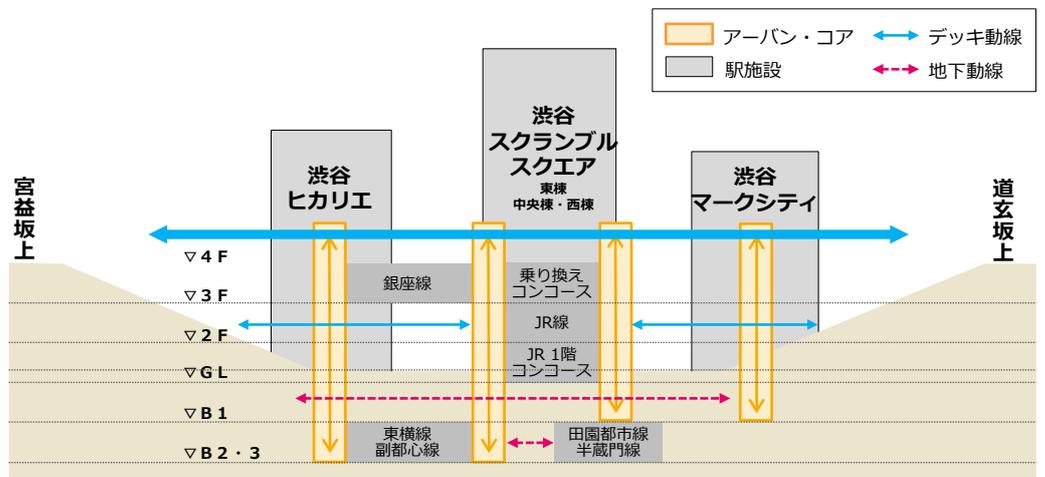
当社は、再開発を推進する東急(株)や東急不動産をはじめ、各関係者と連携を図っています。



渋谷駅周辺デッキ 整備イメージ



(上) 渋谷ヒカリエのアーバン・コア
(下) 渋谷スクランブルスクエアのアーバン・コア



案内サインの改善

渋谷区とともに、駅とその周辺のサインの設置位置、掲載内容、デザインの統一を実施。2019年11月、案内サインの改善の一環として渋谷駅の利便性向上と、街の回遊性の向上を目的に地下出入口番号を振り直しました。

これらサインへの取り組みが評価され、第54回日本サインデザイン賞「経済産業大臣賞」を受賞しました。



2 南町田グランベリーパーク駅

2019年11月13日、南町田に駅・公園・商業施設が融合した、新しい暮らしの拠点「南町田グランベリーパーク」が誕生しました。南町田駅（改称前）の周辺を開発した南町田拠点創出まちづくりプロジェクトは、町田市と連携し、鶴間公園と2017年に閉館したグランベリーモールの跡地を中心に、都市基盤・都市公園・商業施設・駅などを一体的に再整備したものです。公園や商業施設を含む新しいまちの名称を「南町田グランベリーパーク」とし、「まちのぜんぶが“パーク”となる」というコンセプトのもと、歩いて楽しいまちを構成しました。

同時期に駅改良工事を実施し、公園や商業施設と融合した開放的な駅空間にするとともに、エスカレーターやホームドアを設置して安全性と利便性を追求。また、駅名を「南町田」駅から「南町田グランベリーパーク」駅に改称し、平日も急行列車が停車する駅へと生まれ変わりました。

南町田グランベリーパークは国際的な環境認証制度LEED®において、駅舎部分については2020年6月22日に「LEED NC（新築部門）」のゴールド認証を、駅舎含む開発エリアについては同年7月22日に「LEED ND（まちづくり部門）」のゴールド認証を取得しました。



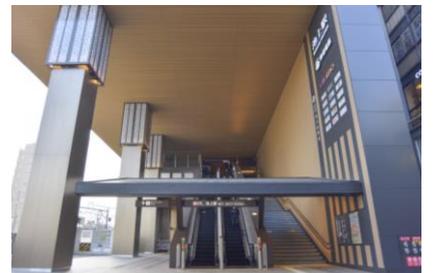
3 池上駅

池上エリアのまちづくり機運の高まりを受け、池上線池上駅利用者の安全性と地域の利便性向上を果たす駅舎改良および駅ビルの開発プロジェクトを実施しました。駅舎の改良にあたっては、北側に1カ所ある改札口を橋上化し、南口を新設。これにより改札内にあった踏切を廃止し、2020年7月から新駅舎の運用を開始しました。

2021年3月には商業施設「エトモ池上」がオープン。街のさらなる発展に資する拠点を目指して、地域に求められる保育園や、公共・公益施設などの生活支援施設、大田区立池上図書館、東急ストアなど全17店舗で構成されます。

さらに東急（株）は大田区と「地域力を活かした公民連携によるまちづくりの推進に関する基本協定」を締結しており、駅を中心とした地域の持続的な発展を目指します。

2021年10月には、地域特性を生かした温かみのあるデザイン、施設各所から池上線を間近に眺められる設計、地域生活を支える施設の充実、「みんなのえきもくプロジェクト」による地域連携などが評価され、鉄道建築協会賞「特別賞」を受賞しました。



4 新綱島駅

綱島駅東口エリアは、東急新横浜線・新綱島駅開業によるアクセス向上や、横浜市施行の新綱島駅周辺地区土地区画整理事業、商・公・住複合再開発の進行に伴い、来街者が増加するなどさらなる成長・発展が見込まれるエリアです。綱島駅東口エリアの約2.7haにおよぶ土地区画整理事業では、綱島街道をはじめとする車道や歩道の拡幅、バスやタクシー乗り場、公共駐輪場、交流を育む広場など、街のインフラが整備されます。

新綱島駅に直結する複合再開発建物「新綱島スクエア」は低層棟と高層棟の2棟で構成。1～3階には生活の拠りどころとなる商業施設、4～5階には文化を通じた新しい体験ができる横浜市港北区民文化センター「ミズキーホール」を設ける計画です。高層棟は地上29階・地下1階建て、総戸数252戸の分譲タワーマンション「ドレッセタワー新綱島」と一部商業施設から構成されます。商業施設部分は2023年12月6日より順次開業、ミズキーホールは2024年3月24日に開館予定です。



田園都市線5駅リニューアルプロジェクトがスタート

田園都市線地下区間の5駅（池尻大橋駅・三軒茶屋駅・駒沢大学駅・桜新町駅・用賀駅）は、当社初の地下鉄である「新玉川線」として1977年に開業しました。開業後40年以上が経過した今、この田園都市線の地下区間5駅における鉄道の安全・安心向上を目的とした設備更新工事に伴い、「脱炭素・循環型社会」の推進、地域とつながる駅空間の実現、「サステナブルな地下駅づくり」を目指すリニューアルプロジェクト「Green UNDER GROUND」がスタート。プロジェクト名に含まれる「Green」には、「快適・安心」「スムーズ」「クリーン・サステナブル」「親しみが生まれる」「新しさがある」などの想いを込め、訪れた人が心地良く、ワクワクする体験ができる空間を目指します。

第1弾 駒沢大学駅リニューアル「UNDER THE PARK」

地域の憩いの場である都立駒沢オリンピック公園の最寄り駅として、公園とともにあるライフスタイルをイメージするデザインを取り入れ、広がりを感じられる空間を創出します。また、東口・西口に接続するビルや駅構内では、お客さまの利便性向上と、街の魅力を生かした駅機能・サービスの導入により、地域に開かれた新たな駅のあり方の実現を目指します。2024年夏に竣工予定です。



第2弾 桜新町駅リニューアル「WITH THE CHERRYBLOSSOMS」

ステーションカラーである桜色の既存タイルを最大限生かしながら、桜新町駅周辺の風景や人々の暮らしに寄り添うような空間デザインとしています。地下2階、地下3階のホーム階では、桜並木を想起するアーチ状の壁面を新設し、木材のカウンターやベンチを設置することで、桜の木の下に人が佇むようなほっとする居場所を創出します。



その他の駅リニューアル

● 奥沢駅

目黒線の8両編成化に合わせてホームと車庫を改修するとともに、目黒線の速達性を向上するため、上り線側に待避線と通過線を整備。上り線側駅舎と、駅ビルをつなぐ連絡デッキは、2021年2月26日に供用を開始し、街の回遊性向上に寄与しています。リニューアルした駅ビルには、2022年度に店舗がオープンしました。



奥沢駅 連絡デッキ

● 都立大学駅

多くの方に安全・安心・快適に利用いただくために、都立大学駅の外壁改修および屋根延伸の工事を実施しました。現在はコンコースの改修工事も実施中です。



都立大学駅
改修後の外壁

ラッピング電車

楽しい見た目がSNSなどでも話題に

地域を盛り上げるキャンペーンの一環として、さまざまなラッピング列車を運行しています。

昭和20年代に池上線と旧目蒲線を走っていた懐かしい車両をモデルにデザインされた「きになる電車」や30年ぶりに復活した池上線の「緑の電車」、玉電開通110周年や世田谷線50周年記念で登場した「幸福の招き猫電車」、こどもの国の魅力を発信するために装飾された「うしでんしゃ・ひつじでんしゃ」など、乗るだけでなく車両を見た方にも楽しんでいただける仕掛けを施しています。



(左) きになる電車 (右) 緑の電車



幸福の招き猫電車



(左) うしでんしゃ
(右) ひつじでんしゃ

クレジットカードのタッチ機能やQRコードを活用した乗車券サービスに関する実証実験

デジタルチケットサービス「Q SKIP」の販売サイトをオープン

2023年8月30日より、東急線で「クレジットカードのタッチ機能」および「QRコード※」を活用した乗車サービスに関する実証実験を田園都市線全駅で開始しました。デジタルチケットサービス「Q SKIP」の販売サイト上でクレジットカードを使用して乗車券をご購入いただき、入場時に「タッチ機能に対応したクレジットカード」または「スマートフォンなどに表示されるQRコード」を対象改札機の読取部にかざすことで、券売機や窓口を介さずスムーズにご利用いただけるサービスです。2024年春までに一部駅を除く東急線全駅に対象改札機を設置し、サービスを拡大する予定です。

また、すでに多くのお客さまにご利用いただいている交通系ICカードを主軸として、東急線沿線にお住まいの方だけでなく、インバウンドの回復による訪日外国人を含む来街者の方へも、柔軟でシームレスな乗車を実現するために、タッチ決済に対応したクレジットカードを使用した後払いの乗車サービスについても、2024年春以降の実施に向け検討していきます。

今後も、人の移動・交流、街とのつながりを創出し続け、誰もが利用しやすい安全・安心な鉄道サービスと、新しい生活様式にあった社会的価値を持続的に提供すべく、域内移動需要の創出を目的としたさまざまな乗車サービスを提供してまいります。

デジタルチケットサービス「Q SKIP」販売サイト：<https://www.q-skip.tokyu.co.jp/>

Q SKIP



※「QRコード」は株式会社デンソーウェーブの登録商標・JIS、ISO規格です

地域と連携したイベント

東急線沿線の緑化活動

東急電鉄は、沿線地域の皆さまと一緒に緑化活動を行っております。各沿線では季節に合わせ花植えを年に2回、春と秋に実施しています。



世田谷線における花植え



多摩川駅での花植え

KOMAZAWA MOAI FARM

田園都市線地下区間5駅のリニューアルプロジェクト「Green UNDER GROUND」の第1弾として、2024年に竣工する駒沢大学駅。その駅から徒歩1分の場所で「駒沢大学駅前地域循環プロジェクト“KOMAZAWA MOAI FARM”」を2023年5月27日から10月1日にかけて実施しました。本プロジェクトは、駒沢大学駅に隣接する(株)イマックスの建物建替事業地約2,300㎡を暫定活用し、(株)イマックス、(株)フードリボン、(株)ドトールコーヒーのパートナーとともに、駒沢大学駅周辺の事業者、地域住民参加型の環境・循環をテーマにした農園を企画・運営したものです。農園では、苗植え体験や日常的な水やりなど野菜の栽培、地域資源循環に関するワークショップを通じて、地域の皆さまが一体となって街の魅力や価値を再発見するような、街に開かれたコミュニティ活動を行いました。



2023 東急電車まつりin長津田

2023年10月15日、車両の検査を行っている長津田車両工場および隣接する東急テクノシステムの長津田工場を見学できる「東急電車まつり」を開催しました。本イベントは東急線をご利用のお客さまや近隣に住む皆さまに車両工場内を見学していただき、東急線の安全に対する取り組みへの理解を深めてもらうためのもので、2019年まで毎年開催していました。今回は約2,500名の方を招待し、普段は公開していない車両工場内で実演体験や設備の見学会を実施。また、各種鉄道グッズ・飲食物の販売や東急吹奏楽団によるコンサートなどを行いました。



相鉄・東急新横浜線スタンプラリー

相鉄・東急新横浜線の開業および相鉄線と東急線の相互直通運転開始を記念して、2023年2月26日から5月7日までの期間でスタンプラリーを開催しました。

相鉄線・東急線の各5駅と、そうてつローゼンおよび東急ストアの各10店舗にスタンプ台を設け、さらに開通した2023年3月18日以降は、相鉄・東急新横浜線の駅や駅周辺の施設にスタンプ台を設置しました。集めたスタンプの数に応じて、オリジナルクリアファイルや開業を記念したグッズ詰め合わせ、相鉄グループ・東急グループでご利用いただける飲食券や商品券などをプレゼントしました。



いい街いい電車プロジェクト

ヒトとヒト、ヒトとマチを結ぶ電車へ

「いい街いい電車プロジェクト」はさまざまな安全対策、便利さや快適さへの投資、国際化や情報化社会への対応、同時にお客さまや沿線地域社会とのかかわりなどを通して、街と電車がより良くなるためのプロジェクトです。

お客さまと、また地域の皆さまと、さらにコミュニケーションを深めより良い関係を築いていくためにも当社は駅と電車の果たす役割を今まで以上に意識し、従来の輸送サービス業という発想から、「ヒトとヒト、ヒトとマチを結ぶ」電車へとステージアップを目指し、これからもさまざまな活動に挑戦していきます。



URL <https://ii.tokyu.co.jp/>

企画乗車券

ワンデーパスと組み合わせたお得で便利な企画乗車券を販売

東急電鉄では、東急線全線が1日乗り降り自由になる「東急線ワンデーパス」をはじめ、おトクで便利な企画乗車券を多数発売しています。

人気商品の「横濱中華街 旅グルメきっぷ」は、東急線・みなとみらい線の1日乗車券と対象店舗のお食事券がセット。東急線や中華街・みなとみらいエリアを丸1日楽しめる企画乗車券です。



横濱中華街 旅グルメきっぷ

おとな 3,300円 こども 2,200円

東急線1日乗車券
+ みなとみらい線1日乗車券
+ 対象店舗・施設お食事券

電車とバスの博物館

車両の展示や運転体験シミュレーターなどが充実

田園都市線宮崎台駅の高架下に、当社が運営する「電車とバスの博物館」があります。当館はもともと東急創立60周年を記念して開館したもので、2016年に現行の形でリニューアルオープンしました。

かつての電車車両やバスが保存・展示しており、昔の駅と電車の風景を垣間見ることが可能。また、電車を走らせたり、ホームに停めたりと、電車やバスの運転を体験できる6種類のシミュレーターも設置しています。

URL <https://denbus.jp/>



東急デハ200形 (旧玉川線)

休館中の「電車とバスの博物館 B棟」をシェアオフィス化

2020年2月末より休館中のB棟を、「大人がワクワクするアミューズメントシェアオフィス」をコンセプトとした個人向けシェアオフィスとして暫定活用しています。普段味わえない電車の客席や、飛行機の操縦席間近でのデスクワークが可能です。座席数は4エリア29席と休憩コーナーの4席の計33席からなります。

キッズワールド
モハ510形



III

東急電鉄の軌跡



東急電鉄の軌跡

1920

- 1922. 09. 02 目黒蒲田電鉄（東急電鉄の前身）創立
- 1923. 11. 01 目蒲線 目黒～蒲田間全線開通
- 1929. 12. 25 大井町線 大井町～二子玉川間全線開通

1920年代の
渋谷駅（東横線）



1930

- 1932. 03. 31 東横線 渋谷～桜木町間全線開通
- 1934. 10. 01 池上電気鉄道を合併
- 11. 01 東横百貨店を開業
- 1936. 12. 24 五島慶太が取締役社長に就任
- 1938. 04. 01 (旧) 東京横浜電鉄が玉川電気鉄道を合併
- 1939. 10. 01 (旧) 東京横浜電鉄を合併
- 10. 16 (新) 東京横浜電鉄に商号変更

東横線渋谷～桜木町間全線開通
(1932年、田園調布駅付近空撮)



東横百貨店開業（1934年）



1940

- 1941. 06. 30 相模鉄道を傘下におさめる（～1947年）
- 1942. 05. 01 京浜電気鉄道、小田急電鉄を合併
東京急行電鉄に商号変更
- 1943. 07. 01 大井町線が溝の口（当時溝ノ口）まで乗り入れ開始
- 1944. 05. 31 京王電気軌道を合併
- 1948. 06. 01 京王帝都電鉄（現：京王電鉄）、小田急電鉄、
京浜急行電鉄を分離
- 1948. 08. 23 東急横浜製作所（現：総合車両製作所）設立

戦時統制下で鉄道各社が東急グループ入り

陸上交通事業調整法（1938年）によって鉄道各社を合併するものの、戦後の独占禁止法などの影響で分離・再編成が進んだ。

沿線開発の一環として文化娯楽施設に注力

- 1956 東急文化会館
- 1957 五島プラネタリウム
- 1960 五島美術館
- 1962 スリーハンドレッドクラブ（ゴルフ場）

北海道、上信越、伊豆を中心に 観光・ホテル事業を多角化

- 1956 東急観光
- 1957 函館バス・定山溪鉄道・群馬バス
- 1958 上田丸子電鉄・白馬観光開発・
東京ヒルトンホテル
- 1959 伊東下田電気鉄道・
白馬東急ホテル・宗谷バス
- 1960 北見バス・銀座東急ホテル
- 1961 富士航空
- 1964 日本国内航空・斜里バス
- 1968 東急ホテルチェーン

1950

- 1953. 01. 19 城西南地区開発趣意書を発表
- 1959. 04. 11 伊東下田電気鉄道（現：伊豆急行）設立

1960

- 1961. 12. 10 伊豆急行線 伊東～伊豆急下田間が開通
- 1962. 01. 27 日本初のオールステンレスカー7000系が登場
- 1963. 10. 11 大井町線を田園都市線に名称変更
- 1964. 08. 29 東横線と営団（現：東京メトロ）日比谷線が
相互直通運転を開始（日吉～北千住間）
- 1966. 04. 01 田園都市線 溝の口～長津田間が開通
- 1967. 04. 28 こどもの国線 長津田～こどもの国間が開通
- 1968. 04. 01 東横線でATS（自動列車停止装置）を使用開始
田園都市線 長津田～つくし野間が開通
- 1969. 05. 10 玉川線（渋谷～二子玉川園間）と
砧線（二子玉川園～砧本村間）を廃止
玉川線（三軒茶屋～下高井戸間）を
世田谷線に名称変更

東横線と日比谷線が
相互直通運転開始
(1964年)



三角錐体論を標榜 (1965年)



五島昇社長のもと、4事業部門（交通・開発・流通・健康産業）をもって総合的に事業展開を図るために「三角錐体論」をとらえ、グループを再整備。1973年に使用を開始した東急グループのマークは三角錐体の俯瞰図となっている。

1970

- 1970. 03. 01 池上線にATSを設置、鉄道全線にATS設置完了
- 1971. 02. 20 自動化駅（自動改札機の実験）が誕生
（モデル駅：祐天寺・学芸大学・桜木町）
- 1972. 04. 01 田園都市線つくし野～すずかけ台間が開通
- 1976. 10. 15 田園都市線 すずかけ台～つきみ野間が開通
- 1977. 04. 07 新玉川線（現：田園都市線）の渋谷～二子玉川間が開通
初のATC（自動列車制御装置）導入
- 1978. 08. 01 新玉川線が営団半蔵門線と直通運転開始
- 1979. 04. 01 東横線にTTC（列車運行総合制御装置）を導入
08. 12 田園都市線～新玉川線～営団半蔵門線の全列車直通運転開始

新玉川線渋谷～二子玉川間が開通（1977年）



つきみ野～中央林間間が開通（1984年）



1980

- 1982. 04. 03 高津駅高架下に「電車とバスの博物館」をオープン
05. 16 田園都市線・新玉川線にTTCを導入
- 1984. 04. 09 つきみ野～中央林間間が開通、田園都市線が全通
- 1989. 10. 25 東横線 渋谷駅に自動改札機を導入
12. 04 田奈一号踏切道を廃止
田園都市線のすべての踏切の廃止が完了

独自のSTRUM（ストラム）工法で電車を止めずに工事

鉄道の地下化や高架化工事の際に、仮線を設けずに終電から初電までの間に線路を切り替えられるSTRUM工法を採用。東急電鉄・東急建設独自の工法で、電車を止めずに早期立体化を実現。

1990

- 1991. 03. 16 田園都市線・新玉川線に新型ATCを導入
- 1993. 03. 20 横浜市営地下鉄線 新横浜～あざみ野間が開通し田園都市線と接続
- 1996. 03. 12 田園調布～多摩川間改良工事地下化完成
11. 20 キャロットタワー（三軒茶屋）開業に伴い、
新玉川線と世田谷線が地下道で接続
- 1997. 03. 20 東横線 渋谷～菊名間にATC導入

2000

- 2000. 03. 29 こどもの国線通勤線化、恩田駅開業
08. 06 目黒線を目黒～武蔵小杉間の目黒線と
多摩川～蒲田間の東急多摩川線の2系統に変更
田園都市線・新玉川線の線名を田園都市線に統一
多摩川園駅と二子玉川園駅を多摩川駅と二子玉川駅に駅名を変更
09. 26 目黒線と営団南北線・都営三田線との相互直通運転を開始



目黒線～南北線～都営三田線の相互直通運転開始（2000年）

- 2001. 03. 28 目黒線が埼玉高速鉄道と相互直通運転開始
東横線に「特急」を新設
- 2003. 03. 19 田園都市線が営団半蔵門線を介し、
東武伊勢崎線・日光線との相互直通運転を開始
03. 21 電車とバスの博物館が宮崎台駅に移転・リニューアルオープン
- 2004. 01. 30 東横線 横浜～桜木町間の営業を終了
02. 01 横浜高速鉄道みなとみらい線が開業し、東横線との相互直通運転を開始
東横線全線ATC化
- 2005. 05. 09 田園都市線に女性専用車両を導入
07. 25 東横線に女性専用車両を導入
- 2008. 02. 23 大井町線にATCを導入
06. 22 目黒線が日吉駅まで延伸
- 2009. 07. 11 大井町線が溝の口駅まで延伸

サービスアップ109（2001年）

「選ばれる東急」を目指し、駅でのお客さまサービス向上を図る取り組みを「サービスアップ109」として展開。さらにサービス介助士を養成し、駅に配置するなど、より快適に鉄道を利用できる環境を整備した。

- 2010. 09. 03 東急線の全駅（世田谷線の一部の駅を除く）にAEDを設置
- 2012. 04. 02 東急車輛製造の鉄道車両事業をJR東日本に譲渡
- 2013. 03. 16 東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転を開始
東急線アプリ配信開始
- 12. 20 東急線駅構内・駅近隣商業施設「etomo（エトモ）」誕生
- 2014. 02. 28 すべての駅がバリアフリー化
- 2015. 01. 09 2020年までに全駅ホームドア整備完了を決定
- 2017. 05. 12 ホームドア整備について1年前倒しとなる
2019年度までの整備完了を決定
- 07. 11 混雑緩和策「グッチョイモーニング」をスタート
- 07. 21 横浜と伊豆急下田を結ぶ
伊豆観光列車「THE ROYAL EXPRESS」の運行開始
- 2018. 03. 28 新型車両2020系、6020系が登場
- 12. 14 大井町線有料座席指定サービス「Q SEAT」運行開始
- 2019. 09. 02 東京急行電鉄が東急に商号変更
- 10. 01 会社分割により鉄軌道事業を東急電鉄が承継、営業開始
- 11. 13 南町田グランベリーパークがまちびらき
- 11. 22 新型車両3020系が登場



東横線・東京メトロ副都心線の相互直通運転開始（2013年）



ホームドア・センサー付固定式ホーム柵の設置100%達成（2020年）

- 2020. 03. 22 大手民鉄初となる
ホームドア・センサー付固定式ホーム柵の設置100%達成
- 07. 19 池上駅の駅舎がリニューアルし、運用開始
- 07. 25 4Gデータ通信に対応したLED蛍光灯一体型の防犯カメラ「IoTube」を当社所属全車両に導入完了
- 2021. 01. 20 こどもの国線を除く東急線全線において、
終電時刻の繰り上げを実施
- 07. 06 踏切障害物検知装置設置100%を達成
- 07. 30 「サステナブルな地下駅」を目指す
田園都市線地下区間5駅のリニューアルプロジェクト
「Green UNDER GROUND」がスタート
- 11. 26 ローカル5Gを活用した線路の異常検知および
運転支援業務の高度化に関する実証実験を実施
（基地局設置駅は自由が丘駅）
- 2022. 03. 28 ユニリーバ・ジャパンと連携し、南町田グランベリーパーク駅に
日用品プラスチック容器回収ボックスを設置・リサイクルする実証実験を開始
- 04. 01 東急線全路線を再生可能エネルギー由来の電力100%にて運行開始
- 09. 02 **東急（株）グループ創立100周年**
- 12. 23 ローカル5Gを活用した線路巡視業務の効率化・高度化および
線路敷地内の安全性向上に関する実証実験を実施
（基地局は自由が丘駅、菊名駅、妙蓮寺駅、
東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線横浜駅）
- 2023. 03. 15 駅構内トイレ「3つの100%」を達成
- 03. 18 東急新横浜線が開業し、相鉄新横浜線と直通運転を開始
新横浜駅、新綱島駅が開業
- 04. 01 ブックオフと連携した、鉄道・バス施設のお忘れ物を
リユース、リサイクルする取り組みの本運用を開始
- 08. 10 東横線で有料座席指定サービス「Q SEAT」運行開始
- 08. 30 「クレジットカードのタッチ機能」「QRコード」を活用した
乗車サービスの実証実験開始
デジタルチケットサービス「Q SKIP」の販売サイトがオープン
- 11. 21 ローカル5GとAIを活用し、
複数の鉄道事業者と線路巡視業務高度化の共同実証実験を実施



池上駅の駅舎がリニューアル（2020年）



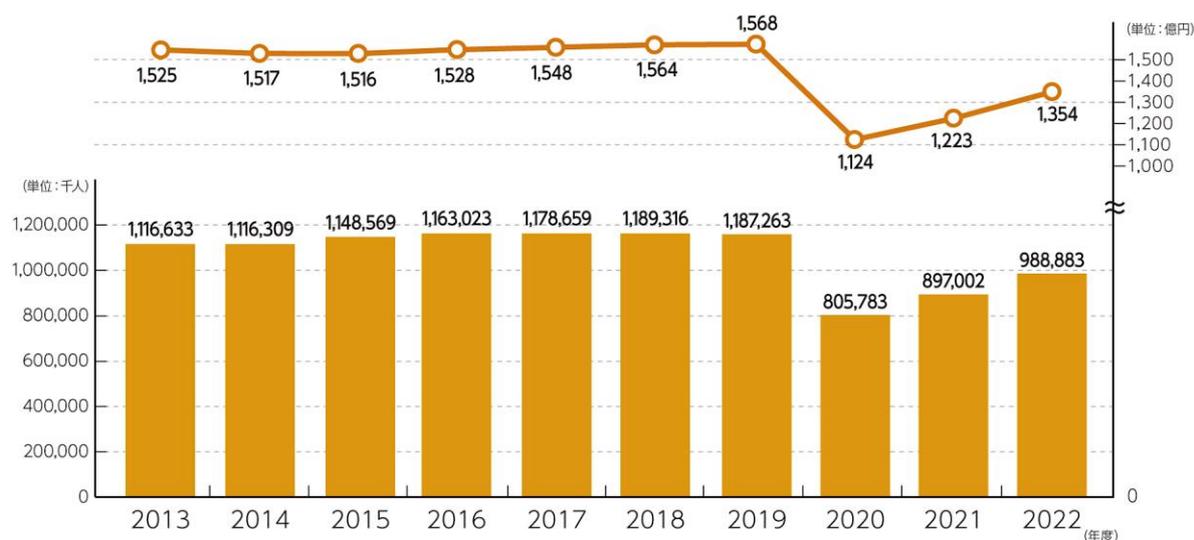
東急新横浜線が開業（2023年）

IV

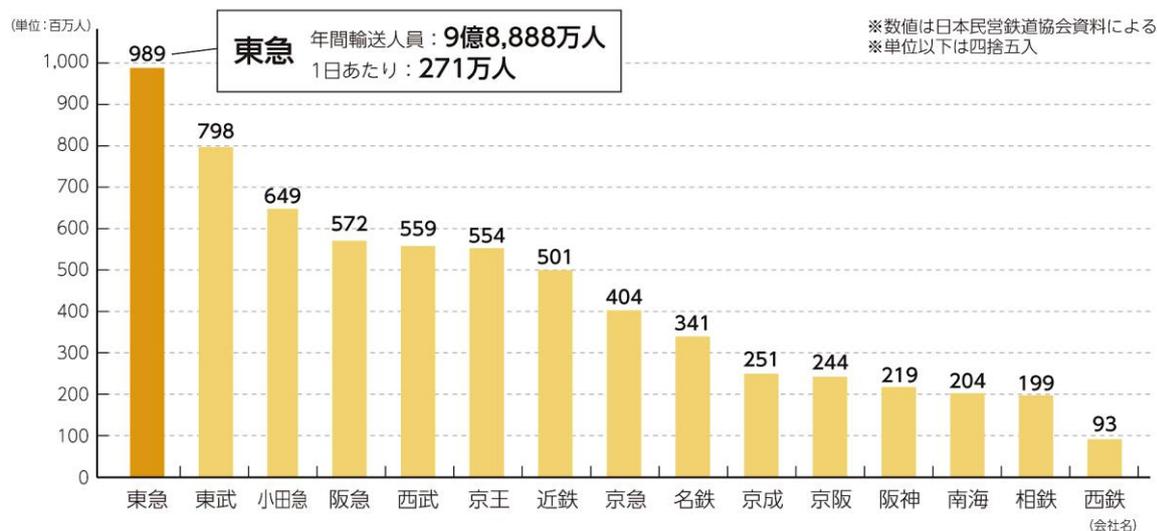
データ集



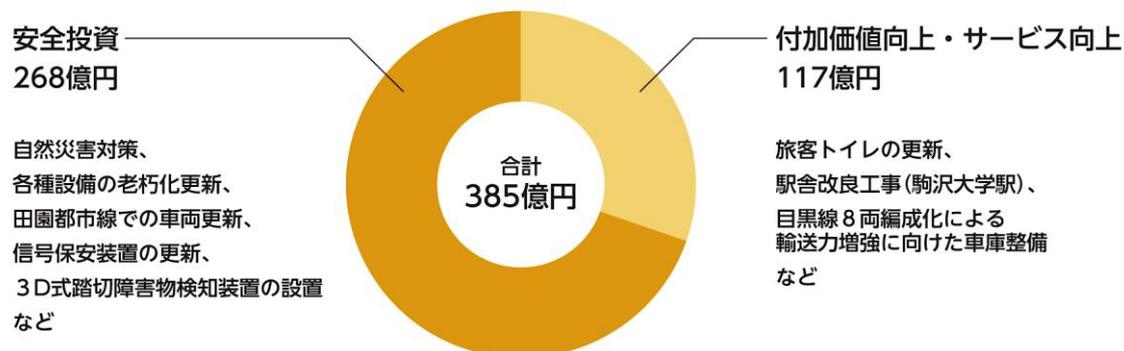
鉄軌道事業年度別営業収益・輸送人員 (2022年度)



大手私鉄の輸送人員 (2022年度)



鉄軌道事業の設備投資実績 (2022年度)



各駅の一日平均乗降人員*

* 注1：自線内相互乗換人員は除く（ただし、こどもの国線と田園都市線との相互乗換人員は含む）
注2：他社線との相互乗換人員及び相互直通運転による通過人員を含む

東横線 (Tōyoko Line)

2022年度一日平均輸送人員 1,024,382人 (前年比 10.9%増)

東横線は、渋谷～横浜間、全長24.2kmの路線で、1964年から2013年3月15日まで、東京メトロ日比谷線との相互直通運転を実施。2001年3月には東急電鉄初の「特急」の運転を、2003年3月には平日の朝夕通勤時間帯に「通勤特急」の運転を開始しました。2004年2月の横浜高速みなとみらい線（横浜～元町・中華街）との相互直通運転開始に伴い、横浜～桜木町間は、2004年1月に廃止しました。2013年3月16日には、東京メトロ副都心線との相互直通運転を開始しました。2023年8月からは平日夜に有料座席指定サービス「Q SEAT」を組み込んで運行を開始しました。列車編成は特急・通勤特急・急行は20m車10両（一部の列車は8両）、各駅停車は20m車8両です。

区間 km	駅名	開通年月日	駅名の変遷	2022年度 各駅一日平均乗降人員				2021年度 平均乗降人員
				定期(人)	定期外(人)	合計(人)	前年比(%)	
1.5	渋谷 (Shibuya) 定期券 うりば		(並木橋)廃止(1946.5.31)	202,954	181,829	384,781	13.8	338,257
0.7	代官山 (Daikan-yama)			7,985	18,216	26,201	13.1	23,168
1.0	中目黒 (Naka-meguro)			84,107	71,674	155,782	11.1	140,240
1.0	祐天寺 (Yūtenji)			12,032	15,895	27,927	8.4	25,761
1.4	学芸大学 (Gakugei-daigaku)	1927.8.28	碑文谷(開通時) 青山師範(1936.4.1) 第一師範(1943.12.1) 学芸大学(1952.7.1)	32,954	34,823	67,776	7.8	62,867
1.4	都立大学 (Toritsu-daigaku)		柿ノ木坂(開通時) 府立高等前(1931.7.25) 府立高等(1932.3.31) 都立高校(1943.12.1) 都立大学(1952.7.1)	19,147	25,206	44,353	9.3	40,570
1.2	自由が丘 (Jiyūgaoka) 定期券 うりば		九品仏(開通時) 自由ヶ丘(1929.10.22) 自由が丘(1966.1.20)	33,542	45,091	78,634	8.3	72,615
0.8	田園調布 (Den-en-chōfu)			8,868	9,639	18,507	6.5	17,378
1.3	多摩川 (Tamagawa)		丸子多摩川(開通時) 多摩川園前(1931.1.1) 多摩川園(1977.12.16) 多摩川(2000.8.6)	4,346	7,193	11,539	11.6	10,342
0.5	新丸子 (Shin-maruko)			8,125	10,407	18,532	8.3	17,115
1.3	武蔵小杉 (Musashi-kosugi)		新設(1945.6.16) (工業都市)開業(1939.12.11) 廃止(1953.3.31)	76,042	64,509	140,551	9.0	128,947
1.5	元住吉 (Motosumiyoshi)			21,956	17,097	39,053	5.4	37,060
2.2	日吉 (Hiyoshi) 定期券 うりば			79,914	47,034	126,948	12.1	113,212
1.7	綱島 (Tsunashima)		綱島温泉(開通時) 綱島(1944.10.20)	49,609	38,122	87,731	7.8	81,372
1.3	大倉山 (Okurayama)	1926.2.14	太尾(開通時) 大倉山(1932.3.31)	27,509	20,363	47,872	6.8	44,836
1.4	菊名 (Kikuna)			61,662	49,378	111,040	10.8	100,255
1.2	妙蓮寺 (Myōrenji)		妙蓮寺前(開通時) 妙蓮寺(1931.1.1)	12,445	11,193	23,638	7.5	21,989
0.7	白楽 (Hakuraku)			22,328	13,855	36,184	14.4	31,636
1.2	東白楽 (Higashi-hakuraku)		新設(1927.3.10) (新太田町)廃止(1946.5.31)	7,821	6,524	14,345	13.1	12,679
0.9	反町 (Tammachi)		(神奈川)廃止(1950.4.7)	6,043	6,866	12,909	7.8	11,971
	横浜 (Yokohama) 定期券 うりば	1928.5.18	新設(1928.10.15) (高島町)高島(開通時) 本横浜(1928.8.3) 高島町(1931.1.20) 廃止(2004.1.31) (桜木町)廃止(2004.1.31)	167,675	141,073	308,749	12.2	275,095

2023年10月現在

(高島町)高島(開通時) 本横浜(1928.8.3)
高島町(1931.1.20) 廃止(2004.1.31)
(桜木町)廃止(2004.1.31)

東急新横浜線 (Tōkyū Shin-yokohama Line)

東急新横浜線は、相鉄新横浜線と新横浜駅で接続し、東横線・目黒線日吉駅までの区間を結ぶ2023年3月18日に開業した新しい路線です。開業により、相鉄線と東急線の相互直通運転が可能となり、広域鉄道ネットワークが拡充され、速達性の向上、新幹線アクセスの向上、乗換回数などの減少などが実現しました。

区間 km	駅名	開通年月日	駅名の変遷	2022年度 各駅一日平均乗降人員				2021年度 平均乗降人員
				定期(人)	定期外(人)	合計(人)	前年比(%)	
2.2	日吉 (Hiyoshi) 定期券 うりば			738	5,735	6,473	-	-
3.6	新綱島 (Shin-tsunashima)	2023.3.18		522	13,272	13,794	-	-
	新横浜 (Shin-yokohama)			4,865	56,146	61,011	-	-

2023年10月現在

目黒線 (Meguro Line)

2022年度一日平均輸送人員 315,867人(前年比 11.0%増)

2000年8月に目蒲線の運行系統を目黒～多摩川～武蔵小杉間と多摩川～蒲田間の2系統に変更し、目黒～武蔵小杉間が目黒線になりました。これと同時にホームドアを導入し、ワンマン運転を開始しました。2000年9月には東京メトロ南北線および都営三田線と、2001年3月に南北線を介し埼玉高速鉄道との相互直通運転を開始しました。2006年9月に急行運転を開始し、2008年6月には日吉駅まで延伸しました。列車種別は、急行・各駅停車、編成は20m車8両です。

区間 km	駅名	開通年月日	駅名の変遷	2022年度 各駅一日平均乗降人員				2021年度 平均乗降人員
				定期(人)	定期外(人)	合計(人)	前年比(%)	
●	目黒 (Meguro)			126,199	97,131	223,329	11.9	199,638
●	不動前 (Fudō-mae)		目黒不動前(開通時) 不動前(1923.10)	13,361	13,569	26,931	7.8	24,981
●	武蔵小山 (Musashi-koyama)		小山(開通時) 武蔵小山(1924.6)	22,891	25,442	48,334	10.0	43,946
●	西小山 (Nishi-koyama)		新設(1928.8.1)	17,304	12,150	29,454	6.7	27,612
●	洗足 (Senzoku)	1923.3.11 旧:目蒲線として開通 目黒～丸子(現:沼部)		5,634	7,605	13,239	8.2	12,238
●	大岡山 (Ookayama)			8,823	9,176	17,999	17.1	15,372
●	奥沢 (Okusawa)			4,973	6,498	11,472	8.2	10,597
●	田園調布 (Den-en-chōfu)		調布(開通時) 田園調布(1926.1.1)	4,956	5,192	10,148	8.9	9,322
●	多摩川 (Tamagawa)		多摩川(開通時) 丸子多摩川(1926.1.1) 多摩川園前(1931.1.1) 多摩川園(1977.12.16) 多摩川(2000.8.6)	1,280	2,038	3,318	11.3	2,981
●	新丸子 (Shin-maruko)	2000.8.6		2,100	4,296	6,395	11.3	5,746
●	武蔵小杉 (Musashi-kosugi)			23,251	17,959	41,209	11.5	36,951
●	元住吉 (Motosumiyoshi)	2008.6.22		9,606	6,855	16,461	8.3	15,201
●	日吉 (Hiyoshi)			29,772	16,127	45,899	14.6	40,054

2023年10月現在

目蒲線 メモ

1923年11月に全通した目蒲線は、東急電鉄の「発祥路線」で、現在の田園調布や洗足などの住宅地開発にあたり、都心との交通を確保するために建設されました。2000年8月の運行系統変更により、目黒線と東急多摩川線になりました。

東急多摩川線 (Tōkyū Tamagawa Line)

2022年度一日平均輸送人員 129,519人(前年比 6.2%増)

2000年8月に目蒲線の運行系統を目黒～多摩川～武蔵小杉間と多摩川～蒲田間の2系統に変更し、多摩川～蒲田間が東急多摩川線になりました。これと同時にホーム柵を導入し、ワンマン運転を開始しました。列車種別は各駅停車のみで、編成は18m車3両です。

区間 km	駅名	開通年月日	駅名の変遷	2022年度 各駅一日平均乗降人員				2021年度 平均乗降人員
				定期(人)	定期外(人)	合計(人)	前年比(%)	
●	多摩川 (Tamagawa)		多摩川(開通時) 丸子多摩川(1926.1.1) 多摩川園前(1931.1.1) 多摩川園(1977.12.16) 多摩川(2000.8.6)	1,348	1,809	3,157	7.8	2,927
●	沼部 (Numabe)	1923.3.11 旧:目蒲線として開通 目黒～丸子(現:沼部)	丸子(開通時) 武蔵丸子(1924.6.1) 沼部(1926.1.1)	5,034	4,442	9,476	6.9	8,862
●	鵜の木 (Unoki)		新設 鵜ノ木(1924.2.29) 鵜の木(1966.1.20)	9,262	8,447	17,709	8.2	16,362
●	下丸子 (Shimomaruko)		新設(1924.5.2)	19,857	9,827	29,684	5.6	28,099
●	武蔵新田 (Musashi-nitta)	1923.11.1 旧:目蒲線として開通	新田(開通時) 武蔵新田(1924.6)	13,262	10,326	23,588	6.6	22,137
●	矢口渡 (Yaguchi-no-watashi)		矢口(開通時) 矢口渡(1930.5.21) (本門寺道) 新設(1925.10.12) 道塚(1936.1.1) 廃止(1946.5.31)	13,071	10,184	23,255	6.7	21,789
●	蒲田 (Kamata)			44,409	29,226	73,635	5.9	69,530

2023年10月現在

田園都市線 (Den-en-toshi Line)

2022年度一日平均輸送人員 1,079,251人(前年比 10.4%増)

田園都市線は、当社が中心になって開発を進めてきた「東急多摩田園都市」の動脈として建設した路線で、1984年4月、つきみ野～中央林間間の開通により、渋谷～中央林間間31.5kmが全通しました。渋谷～二子玉川間は、東急電鉄初の地下鉄「新玉川線」として、1977年4月に開通しました。東京都市高速鉄道11号線の一部にあたり、この区間は東急電鉄が、渋谷から都心方面は帝都高速度交通営団（現東京メトロ）が半蔵門線として建設しました。2000年8月には、田園都市線と新玉川線の路線名を田園都市線に統一しました。また2003年3月には半蔵門線を介して東武伊勢崎線・日光線と相互直通運転を開始、全長約100kmの首都圏ネットワークが誕生しました。列車編成は、急行・準急・各駅停車ともに、20m車10両です。

区間 km	駅名	開通年月日	駅名の変遷	2022年度 各駅一日平均乗降人員				2021年度 平均乗降人員
				定期(人)	定期外(人)	合計(人)	前年比(%)	
1.9	渋谷 (Shibuya) <small>定期券 うりば</small>			334,561	217,602	552,163	12.7	490,046
1.4	池尻大橋 (Ikejiri-ohashi)			32,372	24,440	56,812	8.6	52,328
1.5	三軒茶屋 (Sangen-jaya) <small>定期券 うりば</small>			65,035	59,955	124,990	13.4	110,173
1.5	駒沢大学 (Komazawa-daigaku)	1977.4.7		38,683	28,810	67,494	20.0	56,268
1.3	桜新町 (Sakura-shimmachi)			36,103	25,851	61,954	8.8	56,968
1.8	用賀 (Yoga)			31,810	28,612	60,422	8.6	55,631
0.7	二子玉川 (Futako-tamagawa)		二子玉川(開通時) 二子読売園(1940.12.1) 二子玉川(1944.10.20) 二子玉川園(1954.8.1) 二子玉川(2000.8.6)	38,740	46,436	85,176	11.8	76,207
0.6	二子新地 (Futako-shinchi)		二子新地前(開通時) 二子新地(1977.12.16)	9,170	9,998	19,168	7.1	17,903
0.7	高津 (Takatsu)	1927.7.15		14,507	11,963	26,470	6.8	24,773
0.8	溝の口 (Mizonokuchi)		溝ノ口(開通時) 溝の口(1966.1.20)	79,056	55,680	134,736	8.1	124,686
1.5	梶が谷 (Kajigaya)			19,935	14,399	34,334	6.8	32,150
1.0	宮崎台 (Miyazakidai)			25,501	18,969	44,470	8.8	40,874
1.0	宮前平 (Miyamaedaira)			26,354	16,913	43,267	7.8	40,122
1.4	鷺沼 (Saginuma)			30,538	25,960	56,498	8.9	51,863
1.1	たまプラーザ (Tama-plaza)			36,076	37,825	73,901	9.1	67,725
1.1	あざみ野 (Azamino) <small>定期券 うりば</small>	1966.4.1		67,779	44,864	112,644	8.8	103,563
1.3	江田 (Eda)			20,361	9,816	30,177	5.9	28,502
1.5	市が尾 (Ichigao)			21,216	15,780	36,996	5.5	35,066
1.0	藤が丘 (Fujigaoka)			11,366	13,216	24,581	6.3	23,115
1.4	青葉台 (Aobadai)			55,002	36,920	91,922	9.3	84,111
1.1	田奈 (Tana)			5,543	3,295	8,838	5.0	8,414
1.2	長津田 (Nagatsuta)			69,173	42,302	111,474	9.4	101,864
1.2	つくし野 (Tsukushino)	1972.4.1		6,433	3,828	10,260	9.0	9,413
1.2	すずかけ台 (Suzukakedai)			6,134	3,721	9,855	9.6	8,996
1.1	南町田グランベリーパーク (Minami-machida Granberry Park)	1976.10.15	南町田(開通時) 南町田グランベリーパーク(2019.10.1)	21,957	20,634	42,591	12.2	37,963
1.2	つきみ野 (Tsukimino)	1984.4.9		4,791	5,297	10,088	12.0	9,006
	中央林間 (Chuo-rinkan)			59,605	33,807	93,412	9.3	85,428

2023年10月現在

田園都市線 メモ

田園都市線の地下区間である池尻大橋～用賀間の5駅の構内にはそれぞれ色が付いています。これは、特徴のない地下駅に個性を持たせ、お客さまが今、どこの駅にいるのか簡単に確認できるようにするために付けられたものです。各駅の色は、池尻大橋「柿色」、三軒茶屋「レモン色」、駒沢大学「若葉色」、桜新町「桜色」、用賀「水色」です。

大井町線 (Ōimachi Line)

2022年度一日平均輸送人員 415,869人(前年比 9.2%増)

大井町線は、現在の田園都市線の溝の口～中央林間間を大井町線の延長線として建設するにあたり、1963年10月に路線名を田園都市線に変更しました。その後、新玉川線(現：田園都市線 渋谷～二子玉川)の開通を受けて1979年8月に、大井町～二子玉川間の運行になり、線名を再び大井町線に変更しました。2008年3月には急行運転を開始し、列車種別は急行と各駅停車になり、2009年7月に溝の口まで延伸しました。2018年12月からは平日夜に有料座席指定サービス「Q SEAT」を組み込んで運行を開始しました。編成は20m車7両(急行)と5両(各駅停車)です。

区間 km	駅名	開通年月日	駅名の変遷	2022年度 各駅一日平均乗降人員				2021年度 平均乗降人員
				定期(人)	定期外(人)	合計(人)	前年比(%)	
0.8	大井町 (Ōimachi)			56,750	48,407	105,157	8.3	97,074
0.7	下神明 (Shimo-shimmei)		戸越(開通時) 下神明(1936.1.1)	4,147	4,142	8,289	7.0	7,750
0.6	戸越公園 (Togoshi-kōen)		蛇窪(開通時) 戸越公園(1936.1.1)	5,434	6,707	12,141	5.9	11,468
0.6	中延 (Nakanobu)	1927.7.6		10,451	8,935	19,385	4.3	18,582
0.5	荏原町 (Ebara-machi)			7,701	6,800	14,501	6.0	13,684
0.8	旗の台 (Hatanodai)		東洗足(開通時) 池上線旗ヶ岡と統合し改称 旗の台(1951.3.1)	11,597	11,366	22,964	9.6	20,958
0.8	北千束 (Kita-senzoku)		池月(1928.10.10) 洗足公園(1930.5.21) 北千束(1936.1.1)	2,803	3,854	6,657	10.5	6,022
0.5	大岡山 (Ōokayama)			12,037	11,332	23,368	12.3	20,818
1.0	緑が丘 (Midorigaoka)	1929.12.25	中央山(開通時) 緑ヶ丘(1933.4.1) 緑が丘(1966.1.20)	3,860	5,431	9,291	10.8	8,389
0.8	自由が丘 (Jiyūgaoka)		自由ヶ丘(開通時) 自由が丘(1966.1.20)	16,175	30,196	46,371	6.7	43,453
0.7	九品仏 (Kuhombutsu)			5,814	6,206	12,019	7.9	11,139
0.5	尾山台 (Oyamada)	1929.11.1	新設(1930.4.1)	15,541	12,375	27,916	24.2	22,468
0.9	等々力 (Todoroki)			13,628	12,226	25,854	5.7	24,470
1.2	上野毛 (Kaminoge)			10,050	10,254	20,304	9.8	18,490
2.0	二子玉川 (Futako-tamagawa)	2009.7.11	二子玉川(開通時) 二子読売園(1940.12.1) 二子玉川(1944.10.20) 二子玉川園(1954.8.1) 二子玉川(2000.8.6)	18,812	29,098	47,910	11.1	43,141
	溝の口 (Mizonokuchi)			25,543	23,477	49,020	8.7	45,088

2023年10月現在

こどもの国線 (Kodomonokuni Line)

2022年度一日平均輸送人員 10,342人(前年比 7.4%増)

こどもの国線は、皇太子殿下(現：上皇陛下)ご成婚を記念して開設された「こどもの国」への交通機関として、1967年4月に開業した路線で、東急電鉄では唯一の単線です。2000年3月に通勤線化し、長津田～こどもの国間の中間に恩田駅が開業しました。列車種別は各駅停車のみで、編成は20m車2両です。なお、この路線の施設は横浜高速鉄道が保有しており、東急電鉄は第2種鉄道事業者としてその運営を行っています。

区間 km	駅名	開通年月日	駅名の変遷	2022年度 各駅一日平均乗降人員				2021年度 平均乗降人員
				定期(人)	定期外(人)	合計(人)	前年比(%)	
1.8	長津田 (Nagatsuta)			6,293	4,049	10,341	7.4	9,631
1.6	恩田 (Onda)	1967.4.28	新設(2000.3.29)	—	856	856	15.9	739
	こどもの国 (Kodomonokuni)			6,292	3,195	9,487	6.7	8,894

2023年10月現在

池上線 (Ikegami Line)

2022年度一日平均輸送人員 203,100人 (前年比 7.4%増)

池上線は、池上電気鉄道によって建設された路線で、池上本門寺や洗足池などの名所、旧跡への足としても利用されてきました。1998年3月にホーム柵を導入し、ワンマン運転を開始しました。列車種別は各駅停車のみで、編成は18m車3両です。

区間 km	駅名	開通年月日	駅名の変遷	2022年度 各駅一日平均乗降人員				2021年度 平均乗降人員
				定期(人)	定期外(人)	合計(人)	前年比(%)	
0.3	五反田 (Gotanda)			54,899	33,899	88,798	7.8	82,403
1.1	大崎広小路 (Osakihirōkōji)	1928.6.17		2,493	4,502	6,995	10.9	6,308
0.7	戸越銀座 (Togoshi-ginza)	1927.10.9	(桐ヶ谷)廃止(1953.8.11)	8,490	9,528	18,018	9.8	16,410
1.0	荏原中延 (Ebara-nakanobu)			6,280	5,480	11,760	6.8	11,006
0.6	旗の台 (Hatanodai)		旗ヶ岡(開通時) 大井町線東洗足と統合し改称 旗の台(1951.5.1)	5,592	7,058	12,649	9.3	11,578
0.6	長原 (Nagahara)	1927.8.28		6,924	7,047	13,971	7.8	12,959
0.6	洗足池 (Senzoku-ike)			9,145	6,726	15,871	7.4	14,781
0.7	石川台 (Ishikawa-dai)		石川(開通時) 石川台(1928.4.13)	6,282	7,274	13,556	8.1	12,542
0.8	雪が谷大塚 (Yukigaya-ōtsuka)		雪ヶ谷(開通時) 調布大塚と合併 雪ヶ谷大塚(1933.6.1) 雪が谷大塚(1966.1.20) (調布大塚)新設(1927.8.19) 廃止(1933.6.1)	10,956	9,655	20,611	6.5	19,349
0.7	御嶽山 (Ontakesan)		御嶽山前(開通時) 御嶽山(1933.6.1)	14,070	7,692	21,762	5.7	20,593
0.9	久が原 (Kugahara)	1923.5.4	末広(開通時) 東調布(1928.4.13) 久ヶ原(1936.1.1) 久が原(1966.1.20)	6,808	7,809	14,618	9.7	13,325
1.1	千鳥町 (Chidorichō)		新設 慶大グランド前(1926.8.6) 千鳥町(1936.1.1)	7,903	6,052	13,955	7.8	12,947
1.0	池上 (Ikegami)			17,566	15,403	32,969	7.1	30,775
0.8	蓮沼 (Hasunuma)	1922.10.6		3,382	4,126	7,508	6.3	7,060
	蒲田 (Kamata)			36,728	26,815	63,543	7.1	59,338

2023年10月現在

世田谷線 (Setagaya Line)

2022年度一日平均輸送人員 52,283人 (前年比 8.3%増)

世田谷線は東急電鉄唯一の軌道線です。以前は日・玉川線(通称:玉電)の一部でしたが、1969年5月、同線の渋谷～二子玉川間が廃止された際、三軒茶屋～下高井戸間が独立して残り、名称も世田谷線になりました。その名のとおり、世田谷区民の身近な足として親しまれています。車両は低床式の300系で、接続の2両編成で運行しています。

区間 km	駅名	開通年月日	駅名の変遷	2022年度 一日平均乗降人員				2021年度 平均乗降人員
				定期(人)	定期外(人)	合計(人)	前年比(%)	
0.3	三軒茶屋 (Sangen-jaya)			52,844	51,722	104,566	8.3	96,580
0.6	西太子堂 (Nishi-taishido)		西山(開通時) 西太子堂(1939.10.16)					
0.5	若林 (Wakabayashi)	1925.1.18	若林(開通時) 玉電若林(1939.10.16) 若林(1969.5.11)					
0.5	松陰神社前 (Shōin-jinja-mae)							
0.3	世田谷 (Setagaya)							
0.5	上町 (Kamimachi)							
0.7	宮の坂 (Miyanosaka)		(豪徳寺)廃止(1945.7.15) 豪徳寺を移設し改称 宮ノ坂(1945.7.15) 宮の坂(1966.1.20)					
0.8	山下 (Yamashita)	1925.5.1	山下(開通時) 玉電山下(1939.10.16) 山下(1969.5.1)					
0.8	松原 (Matsubara)		(六所神社)廃止(1949.9.1) 六所神社を移設し改称 玉電松原(1949.9.1) 松原(1969.5.11)					
0.8	下高井戸 (Shimo-takaido)		(七軒町)廃止(1949.9.1)					

2023年10月現在

玉電メモ

1907年8月の渋谷～玉川間全線開通以来、「玉電」の愛称で親しまれていた玉川線は、新玉川線建設工事のために1969年5月にその姿を消しました。現在では世田谷線が、そのころの面影を残しています。
旧玉川線・砧線開通年月日: 道玄坂上～三軒茶屋(1907年3月6日) / 三軒茶屋～玉川(1907年4月1日) / 渋谷～道玄坂上(1907年8月11日) / 玉川～砧(1924年3月1日)
※いずれも1969年5月10日廃止

車両紹介

3020系・6020系・2020系



(左) 3020系車両、(中) 6020系車両、(右) 2020系車両

2018年3月、田園都市線に登場した2020系は、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されました。2020系と基本的な設計が共通化している車両として、2018年3月に大井町線に6020系が登場、2019年内には目黒線に3020系が登場します。車内には「ナノイー[®]」方式の空気清浄機を設置し、座席はハイバック仕様を採用。デジタルサイネージでは多言語案内や豊富な情報サービスを提供しています。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により、車両故障の未然防止や運行の

さらなる安定化を実現するほか、防犯カメラの設置により車内のセキュリティを高めています。さらに騒音や使用電力を低減するなど、沿線環境にもやさしい車両です。6020系の一部の編成には、2018年12月からは、平日夜に有料座席指定サービス「Q SEAT」を組み込んで運行を開始しました。ロングシートからクロスシートへ転換し、既存車両より広い座席、電源コンセントとカップホルダーを設置しているほか、車内Wi-Fiサービスも無料でご利用いただけます。

※「ナノイー」はパナソニックの商標です。

5000系・5050系・5080系



(左) 5000系車両、(右上) 5050系車両、(右下) 5080系車両

5000系は2002年5月、「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。車体の軽量化により、走行時の騒音を低減するとともに、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。ホームと車両の出入口の段差縮小や吊り手の一部と荷棚を低くするなどバリアフリー化を図るとともに、熱線吸収・紫外線

カット窓ガラスの採用、冷房効率のアップなど、お客さまに快適にご利用いただけるよう配慮しています。また、東急電鉄の車両では初めて、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。現在は、東横線で5050系、目黒線で5080系も活躍しています。

6000系



2008年3月、大井町線の急行列車用に登場しました。田園都市線などで活躍している5000系をベースに製作しており、外観は、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、スピード感を演出するラインをあしらいました。また、座席幅を従来の車両より10mm広げて460mmにしたほか、車いすスペースには2段手すりを設置するなど、より一層のバリアフリー対策をほどこしています。2017年度には混雑緩和と利便性向上を目的として、6両編成から7両編成に増結を行いました。

7000系



2007年12月、池上線・東急多摩川線に登場しました。5000系をベースに、18m車3両編成のワンマン運転仕様にしました。2両目の両端に3人がけのセミクロスシートを設置し、ベビーカーや大きなお荷物などともにご乗車になるお客さまのためのフリースペースを設けるなど、快適性を向上させています。

1000系



1988年に東京メトロ日比谷線との相互直通運転のために導入した車両で、7200系以来の18m車両です。現在は、池上線と東急多摩川線で活躍しています。

9000系



1986年に導入した車両で、東急電鉄では初めて交流モーターを採用しました。左右が非対称の前面や車内の一部にクロスシートを採用するなど、それ以前の車両とは様式を大きく変えた車両です。現在は大井町線で活躍しています。2003年には、車内表示器と、ドア開閉を知らせる音声案内装置を取り付けました。

3000系



目黒線と東京メトロ南北線・都営三田線との相互直通運転(2000年9月開始)に向けて1999年4月に登場しました。お客さまからのご意見や、乗務員・検修係員の声を反映し、「すべてにやさしく美しい車両」をコンセプトに開発しました。車内は落ち着いた色調がベース。吊り手の一部や荷棚を低くし、車内外の気温を検知して最適な車内温度に制御できる冷房装置を搭載した初めての車両です。

300系



1999年7月、世田谷線に登場した車両で、乗降口を広げるためにプラグドアの採用や、段差をなくすことにより、お客さまにやさしい空間を提供しています。車体は軽量セミステンレス製で、制御装置にはIGBT-VVVFインバータ方式を採用し、省エネルギーと保守の省力化、低騒音を実現しました。2001年には、鉄道友の会からグローリア賞を贈られました。2019年3月には、水力および地熱のみで発電した再生可能エネルギー100%の電力による運行を開始しました。

施設紹介

● 保線区

業務内容

線路巡視などの手段で早めに補修し、軌道の不良箇所の芽を摘むだけでなく、分岐器検査・ロングレール検査・レール遊間検査・高速軌道検測車による動的検査などを定期的を実施することで軌道部材のすべてを管理および補修を行っています。
ほかにも計画的な工事立案や確実な工事管理を伴う改良工事・保守工事・設計業務や、沿線のお客さま対応や樹木・草刈管理を行うCS・軌道整備業務、軌道整備車など東急線全線の大型機械の運行管理や定期検査など、安全の確保と品質管理強化に向けてさまざまな方法で保線業務に取り組んでいます。

新丸子保線区



検査対象

東横線・目黒線・東急新横浜線・池上線
東急多摩川線・横浜高速鉄道みなとみらい線

所在地

神奈川県川崎市中原区上丸子天神町392-1
(最寄り駅：新丸子駅)

梶が谷保線区



検査対象

田園都市線・大井町線
こどもの国線・世田谷線

所在地

神奈川県川崎市高津区末長1丁目52-21
(最寄り駅：梶が谷駅)

● 車両総合事務所

業務内容

車両機器の主要部分を取り外し、全般にわたる検査を8年を超えない期間内に行う「全般検査」と、車両機器の重要な装置の主要部分についての検査を4年または走行キロ60万kmを超えない期間で行う「重要部検査」を実施しています。

長津田車両工場



検査対象

東急電鉄所属全車両

所在地

神奈川県横浜市青葉区恩田町704 (最寄り駅：恩田駅)

● 検車区

業務内容

車両の使用状況に応じて3カ月を超えない期間に各部の状態および機能検査を行う「月検査」と、車両の使用状況に応じて10日間を超えない期間に車両の主要部分について機能検査を行う「列車検査」を実施しています。また営業線における出庫検査や入庫検査に加えて、故障の初期対応も行っています。

元住吉検車区



検査対象 東横線、目黒線、東急新横浜線所属車両

所在地 神奈川県川崎市中原区木月3丁目36-1
(最寄り駅：元住吉駅)

長津田検車区



検査対象 田園都市線、大井町線、こどもの国線所属車両

所在地 神奈川県横浜市緑区長津田町2406
(最寄り駅：長津田駅)

雪が谷検車区



検査対象 池上線、東急多摩川線所属車両

所在地 東京都大田区北嶺町46-14
(最寄り駅：雪が谷大塚駅)

(雪が谷検車区) 上町班

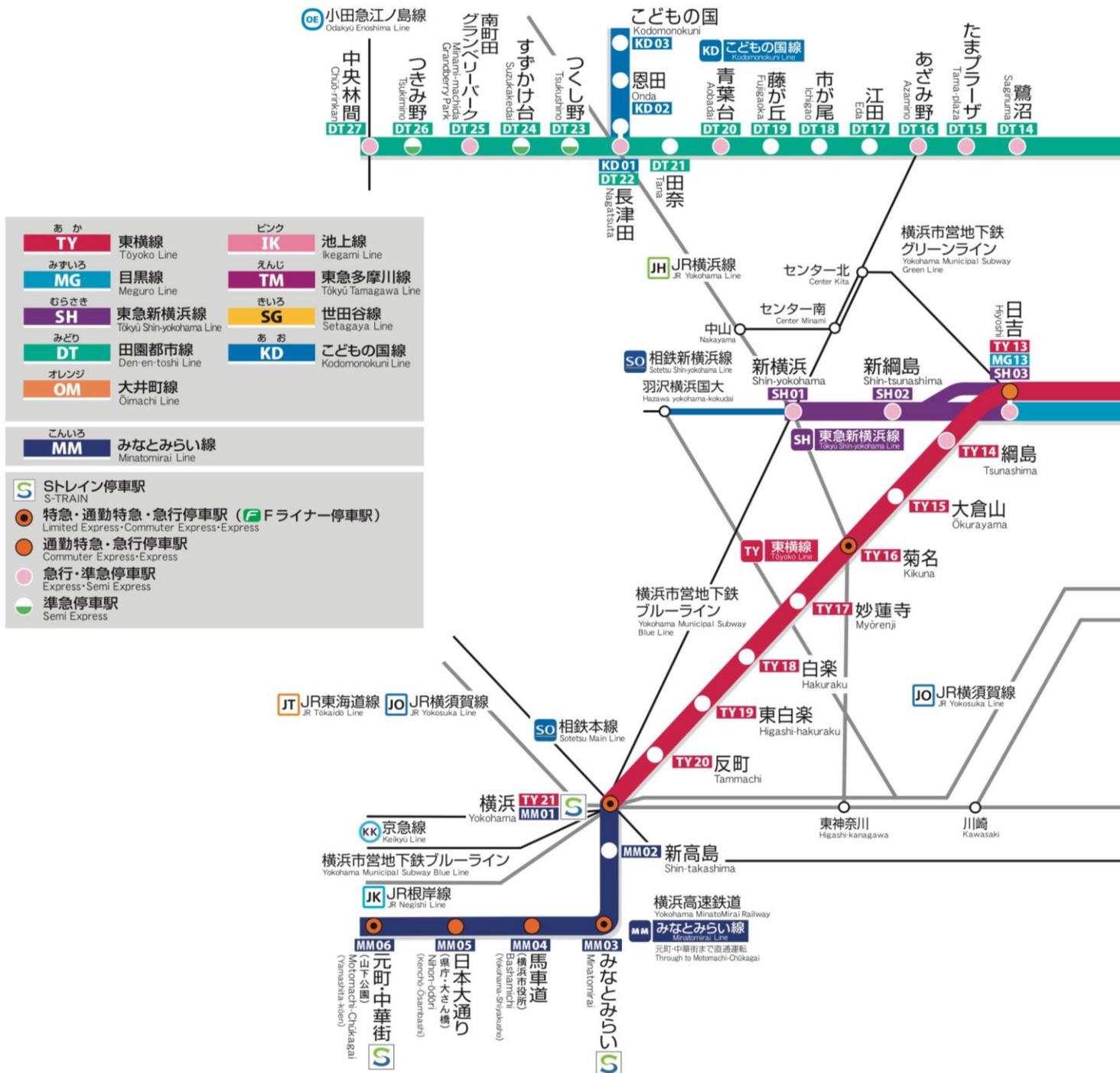


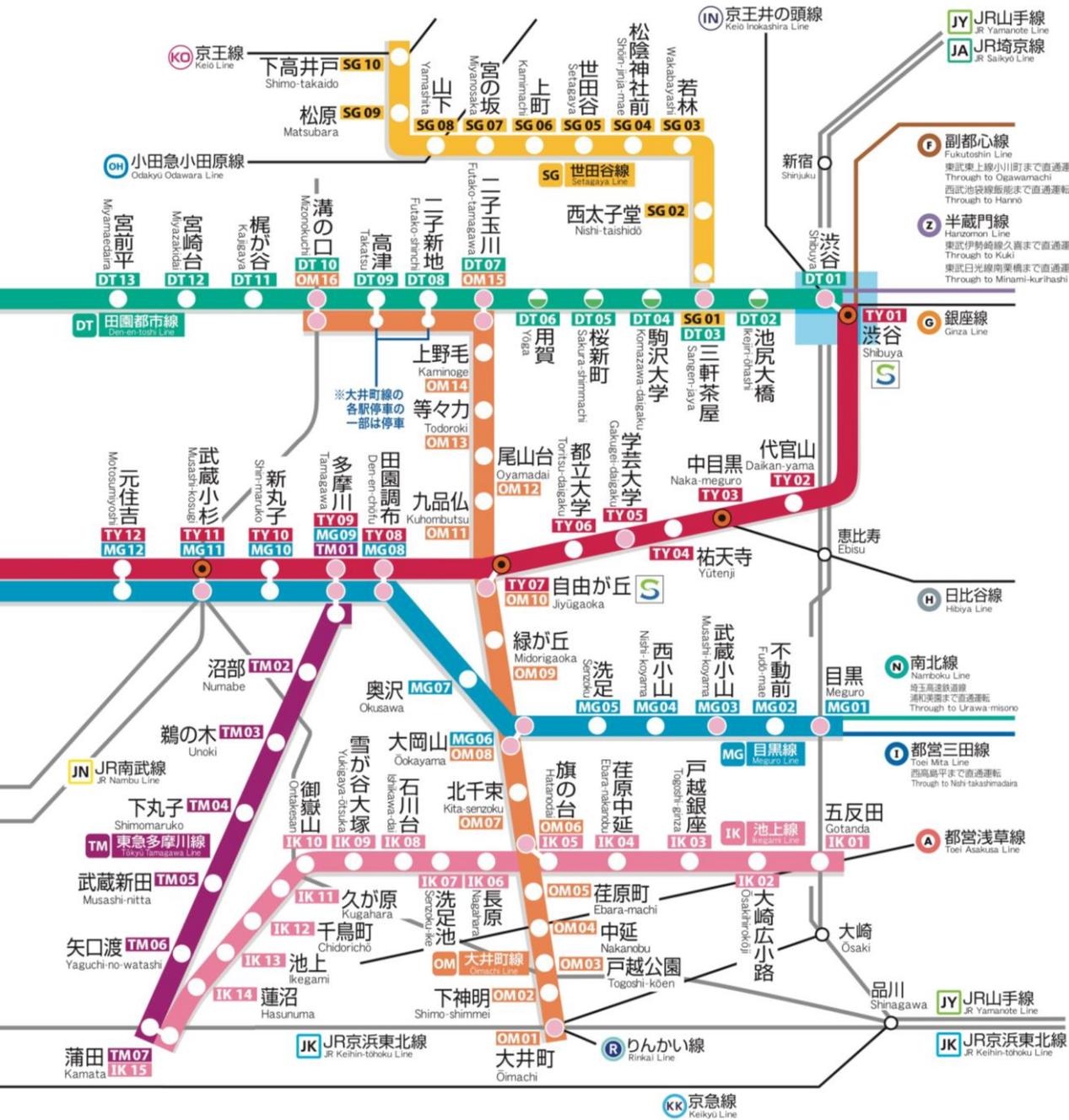
検査対象 世田谷線所属車両

所在地 東京都世田谷区世田谷3-4-3
(最寄り駅：上町駅)

東急線・みなとみらい線路線案内

線名	区間	キロ程	駅数
TY 東横線	渋谷～横浜	24.2	21
MG 目黒線	目黒～日吉	11.9	13
SH 東急新横浜線	新横浜～日吉	5.8	3
DT 田園都市線	渋谷～中央林間	31.5	27
OM 大井町線	大井町～溝の口	12.4	16
IK 池上線	五反田～蒲田	10.9	15
TM 東急多摩川線	多摩川～蒲田	5.6	7
KD こどもの国線	長津田～こどもの国	3.4	3
鉄道計		105.7	89
SG 世田谷線	三軒茶屋～下高井戸	5.0	10
軌道計		5.0	10
鉄軌道合計		110.7	99





S STレイン停車駅のご案内 ※土休日のみの運行となります。



東急電鉄株式会社

経営戦略部 人事開発課 採用担当

電話 : 03-5459-5339 mail : tetsudousaiyou@tkk.tokyu.co.jp