

# 東急電鉄の混雑緩和への取組

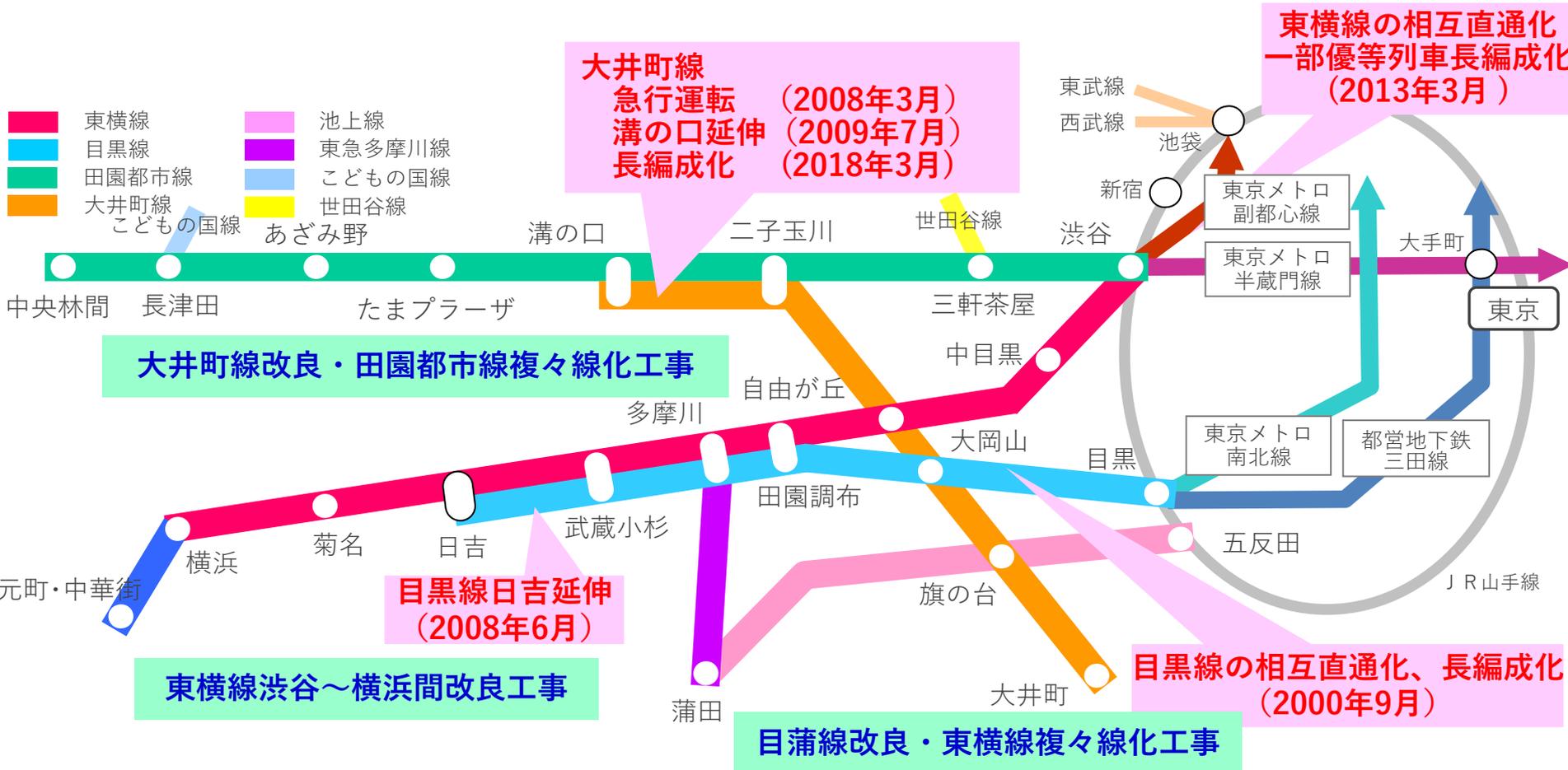
2019年8月20日



東京急行電鉄株式会社

# これまでの輸送力増強工事の取組

特定都市鉄道整備事業を活用したハード対策を行い**複々線化、長編成化**により混雑緩和  
**運行本数増**や相互直通化による**バイパスルート**の利便性向上による**分散化**



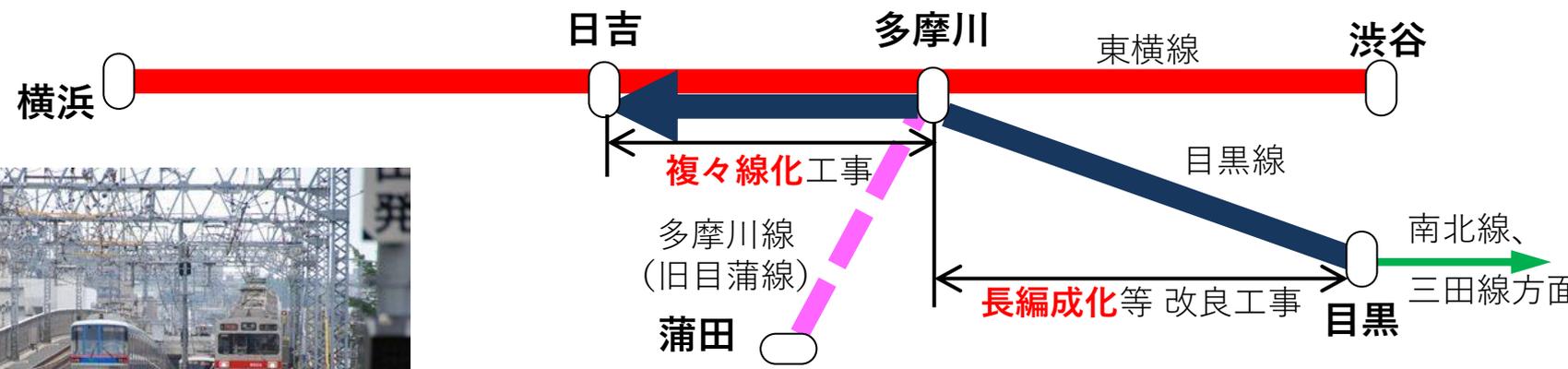
混雑率の変化					
東横線	197%(1987年)	▲33pt	164%(2013年)	+8pt	172%(2018)
田園都市線	225%(1987年)	▲44pt	181%(2011年)	+4pt	185%(2017)

混雑率は相当低下したものの東京圏の人口増加により上昇傾向にあり更なる対策が必要

# これまでの輸送力増強工事の取組 具体例

## 目蒲線改良・東横線複々線化工事

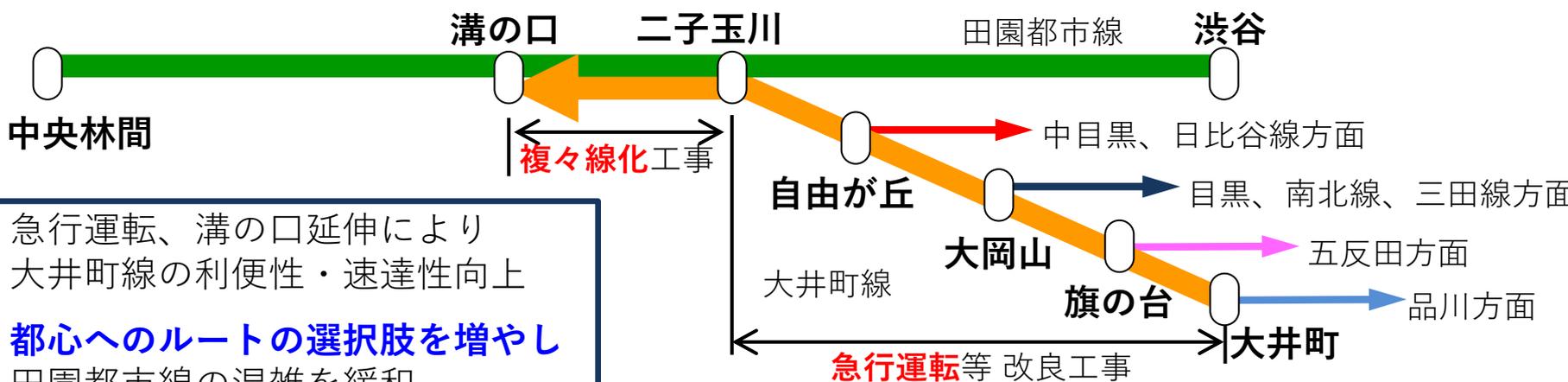
1987年特特認定 事業費2,979億円



目蒲線を系統変更、目黒線として日吉延伸  
 4両を6両化し、地下鉄直通  
**都心へのルートを複数化**、東横線の混雑を緩和

## 大井町線改良・田園都市線複々線化工事

1995年特特認定 事業費1,564億円



急行運転、溝の口延伸により  
 大井町線の利便性・速達性向上  
**都心へのルートの選択肢を増やし**  
 田園都市線の混雑を緩和

# ソフト面での取組

## グッチョイモーニング

### 乗車時間



東急線アプリ

早朝利用で約30種類のグッチョイクーポン配信



時差ビズライナー  
・時差ビズ特急



朝活講座

朝の過ごし方、選べるっていいかも。



### 働く場所



テレワーク促進

### 交通手段



### 連携



## 選ぶための情報発信

- ・「東急線アプリ」による運行情報配信  
(列車走行位置・駅視-vision・車両別混雑表示)
- ・動画・ポスター等によるお客さまへの情報提供



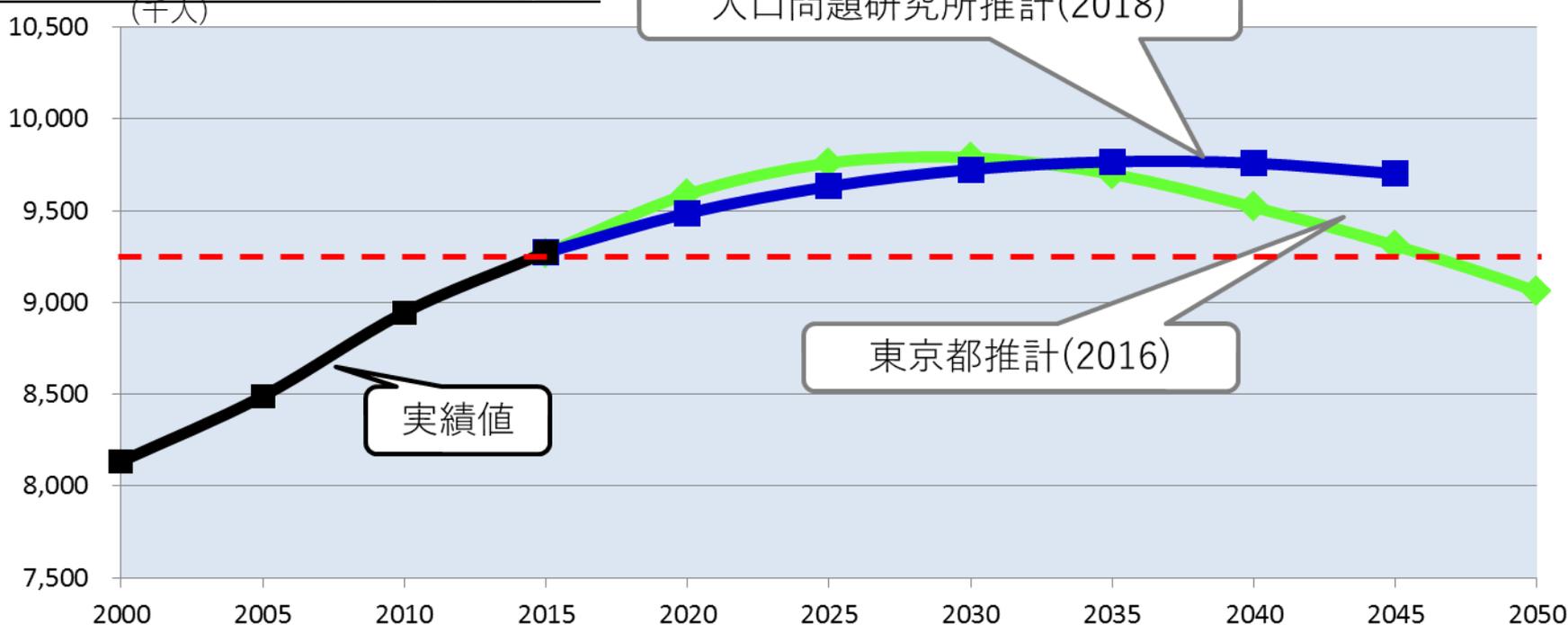
「東急線アプリ」



「駅視-vision」

# これからの取組

## 東京23区人口の実績と将来推計



- ・ 今後も人口増加 → 混雑・遅延対策はハード面、ソフト面の両面で必要
- ・ ハード施策（駅改良、長編成化、信号システム改修、新技術活用など）  
ソフト施策（バスの活用、情報配信、時差通勤促進など）に積極的に取り組む
- ・ ハード面の施策は輸送人員の増加につながりにくく、多額の事業費の負担が重い
- ・ 行政にも引き続きご支援をお願いしたい

例えば、時差通勤のPR

ハード施策の事業費負担の軽減につながる仕組み

ハード施策の事業期間短縮につながる手続きの簡素化 など