

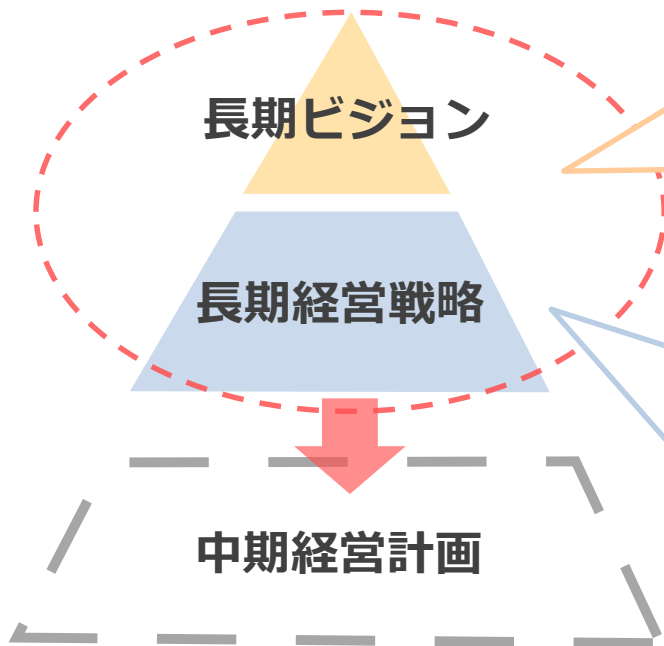
東急電鉄の鉄道事業の課題と今後の方向性



2018. 7. 20

東京急行電鉄株式会社

長期ビジョン^{※1}・長期経営戦略^{※2}



■ 長期ビジョン（2022年^{※3}にありたい姿）

東急沿線が『選ばれる沿線』であり続ける

日本一住みたい沿線 東急沿線
日本一訪れたい街 渋谷
日本一働きたい街 二子玉川

『ひとつの東急』として、強い企業集団を形成する

■ 長期経営戦略

長期ビジョンの実現と、持続的な成長に向けた全体戦略を策定

長期的方向性

健全性の回復から、規模の拡大・効率の向上へ

全体戦略

沿線のバリューアップ

- ・時代を先取りする街づくり
- ・地域特性をふまえたきめ細かい街づくり
- ・多様化したライフ&ワークスタイルに対応した街づくり

お客さまを軸とした 東急シェアの拡大

- ・TOKYUポイントの基盤拡大
- ・お客さまの東急利用率の向上 など

沿線外展開・新規事業展開

- ・新規領域への積極的進出 など

※1 2012年策定 ※2 2015年策定 ※3 2022年は当社創立100周年

当社を取り巻く事業環境

1. 人口動態の変化

人口増減の地域格差

深刻な人手不足

働き方改革に向けた気運の高まり

2. 消費行動・顧客接点の変化

顧客属性・生活スタイルの変化

E Cの隆盛

ビッグデータ利活用の拡大

3. 新たな事業機会の出現

東京都心へのインフラ整備の集中
東京オリンピック・パラリンピック／特区

インバウンドの増加

テクノロジーの進展

4. グローバルレベルでの競争

アジア市場の急成長

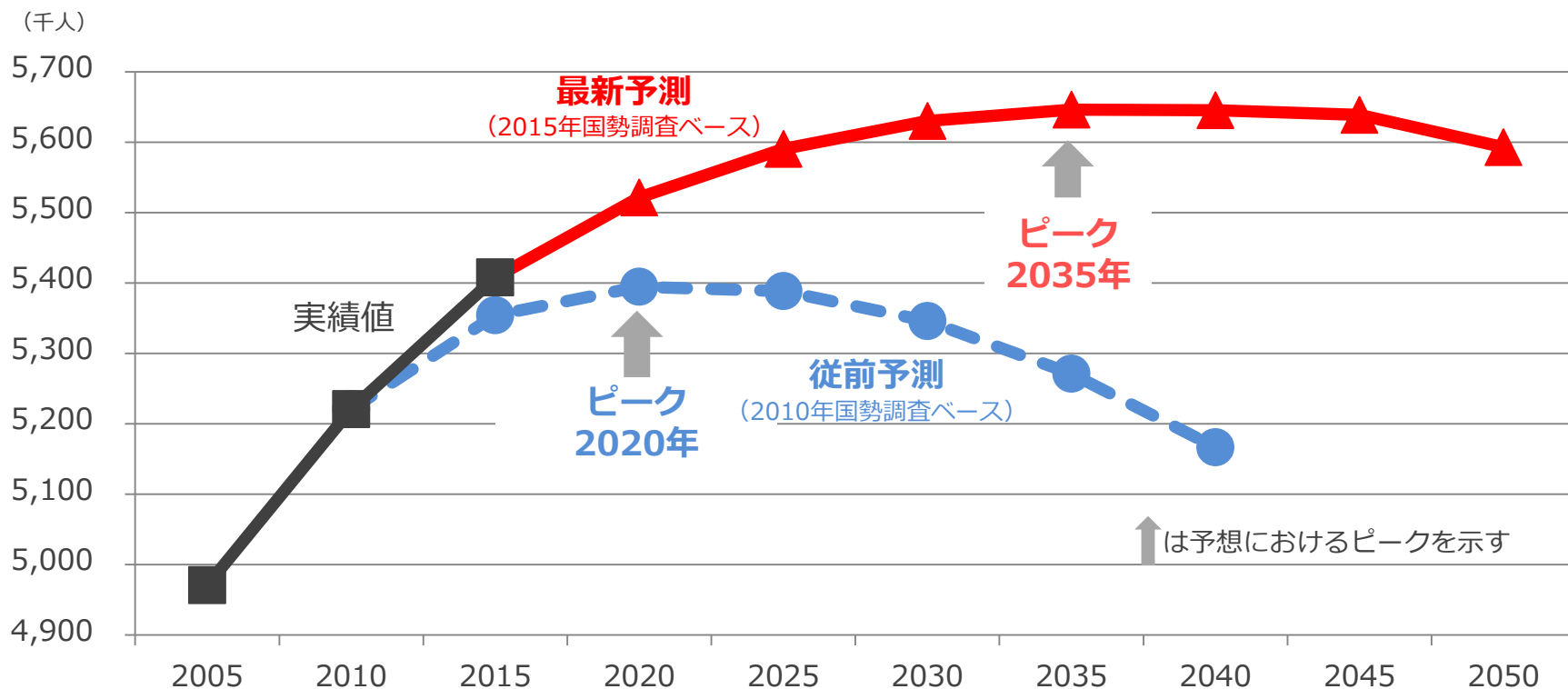
国際都市間競争の激化

東京の競争力向上

東急線沿線の事業環境（人口動態）

- ・ 東急線沿線の人口は従来の予測よりもピークが15年程後ろ倒しになると見込まれる
- ・ 一方で、郊外では生産年齢人口の減少が始まっている

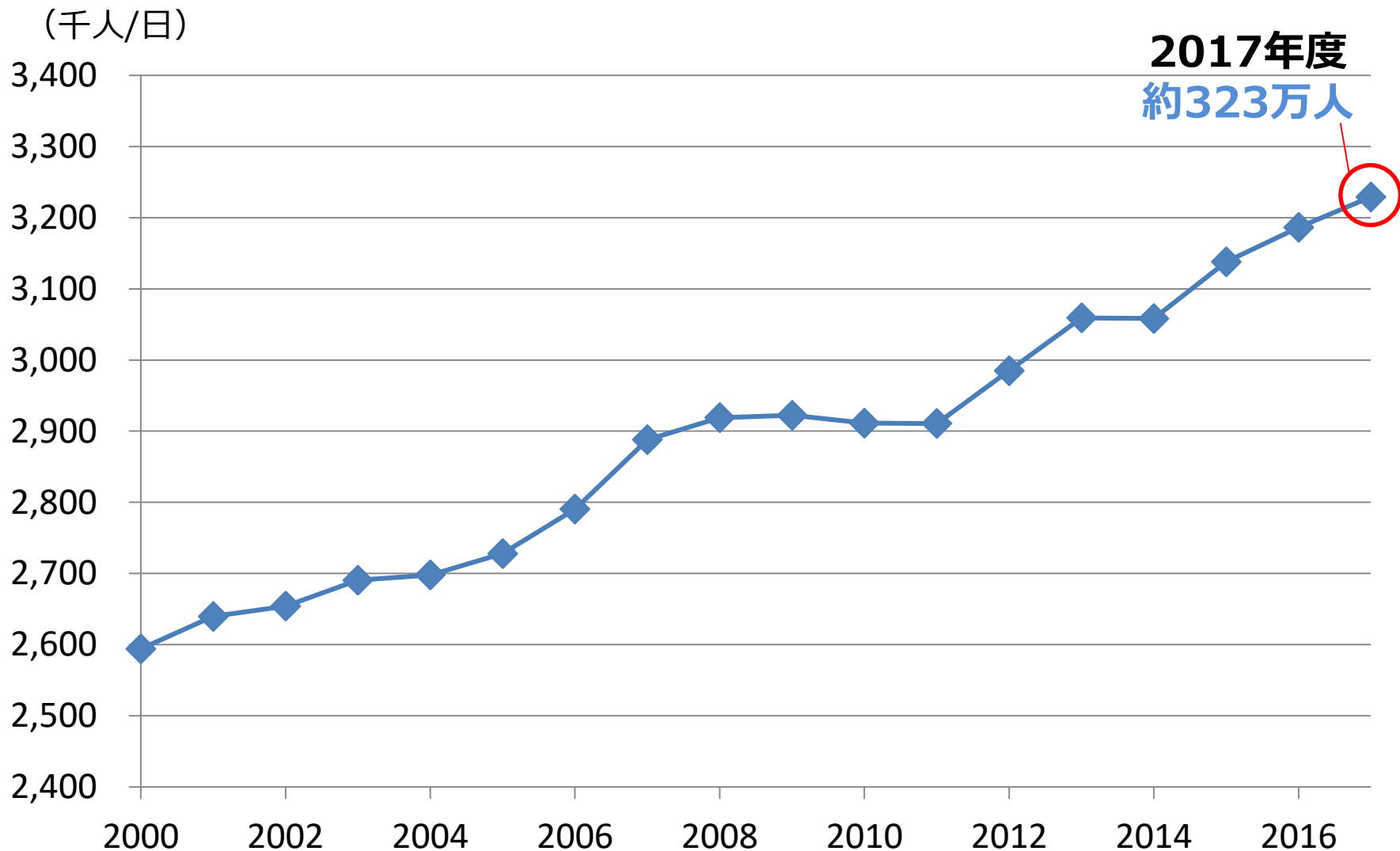
東急線沿線17市区人口



2015年国勢調査ベース：一般財団法人運輸総合研究所協力のもと
当社が独自に集計(2017年推計)

2010年国勢調査ベース：国立社会保障・人口問題研究所(2013年推計)

東急線の輸送人員



現在の東急線の混雑状況

朝の渋谷駅ホーム（田園都市線・半蔵門線）



朝の渋谷駅ホーム（田園都市線・半蔵門線）



朝の渋谷駅乗換通路（田園都市線・半蔵門線）



朝の溝の口駅ホーム（田園都市線・大井町線）



ハード・ソフト両面によるさらなる遅延・混雑の解消

ハード施策

■ 田園都市線 新型車両導入

- ・ 車両定員増
- ・ フリースペースの全車両配置



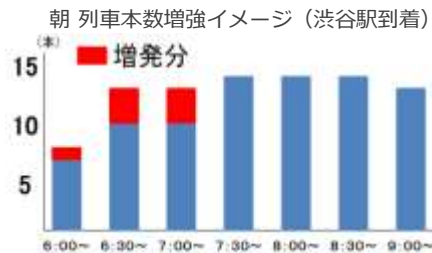
■ 大井町線の輸送力増強

- ・ 急行全7両化
- ・ 朝間の急行増発、夕夜間の増発
- ・ 新型車両の導入



■ 田園都市線の輸送改善

- ・ 朝ラッシュピーク前の急行増発
- ・ 夕夜間の増発



- 早期の折り返し運転を可能にする設備や混雑低減につながる駅施設等の改修

ソフト施策

■ 情報配信の強化 (リアルタイム化)

- ・ 駅視-Vision(アプリ)を全駅対応
- ・ 駅構内サイネージで車両ごとの混雑度を表示



■ 分散乗車を促す取り組みの推進

- ・ 東急線アプリで早朝時間帯利用への特典クーポン配信
- ・ バスを活用した他交通手段利用促進
- ・ サテライトオフィスとの連携
- ・ 他企業、業種との連携

「グッチョイモーニング」ロゴマーク

「バスも!キャンペーン」

サテライトシェアオフィス「NewWork」



安定輸送を実現するための取り組み

未然防止・早期復旧

- 保守・点検方法、頻度の見直し
- 予兆検知力の強化
 - ・IoT技術の活用で故障リスクの早期発見
- 事故発生後の対応力向上
 - ・初動体制の強化、折り返し運行の迅速化

お客さまご案内強化

- 迂回ルート案内の充実
 - ・近隣駅への徒歩・バスルートに掲載した駅周辺マップの改善等
- 情報発信のさらなる強化
 - ・情報配信頻度の向上や駅でのご案内強化

施設や車両の早期整備

駅



ホームドア設置による安全対策完了
19年度完了予定

車両



22年度までに旧型車両の置き換え完了

施設物



影響度が大きい
田園都市線地下区間の
老朽設備優先更新

東急沿線が抱える課題と対応

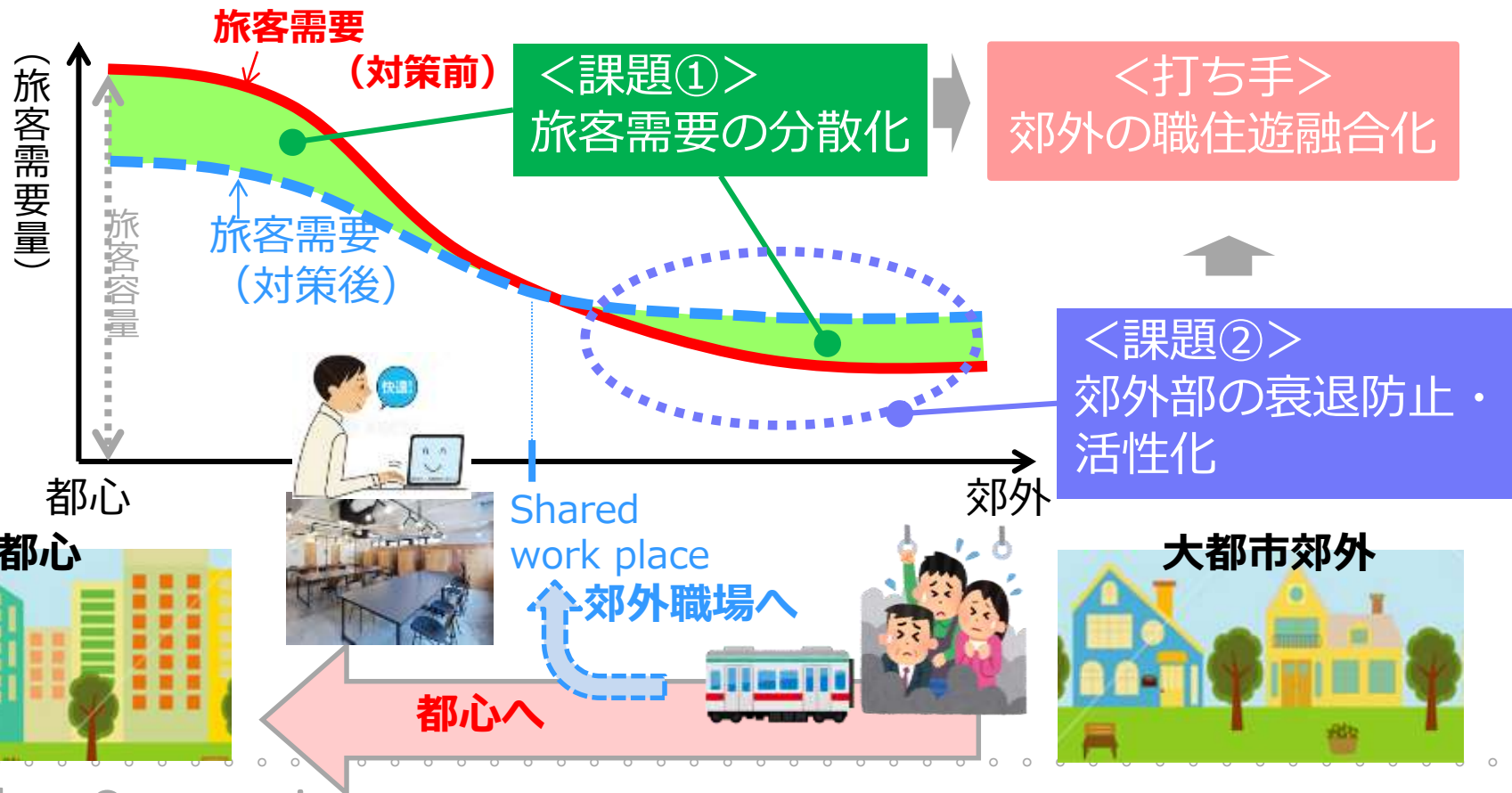
<鉄道混雑緩和対策 → 旅客需要の分散化>

- 駅改良等のハード対策は効果大だが長期間を要す
- ⇒ ピークカット等のソフト対策を並行実施する必要

<郊外部の衰退防止・活性化>

- 少子高齢化や老朽化の進行
- ⇒ 若年層流入・活性化、公的サービス維持等が必要

■ 対策による鉄道旅客需要の変化（イメージ）



沿線の5つの重点エリア

- ・価値向上が見込める5つのエリアで事業機会を獲得し、サステナブルな街づくりを推進
- ・「住む」「遊ぶ」「働く」が揃った個性的で魅力ある拠点が連なる都市構造を目指す
- ・公的不動産（PRE）の活用や既存建物のリノベーションによる地域活性化にも取り組む

プラチナトライアングル

渋谷・自由が丘・二子玉川を結ぶ
エリアのクリエイティブクラス
集積と高い人口増加率による豊富
な事業機会

五反田・目黒・大井町駅周辺
ベンチャーの集積やリニア・
品川開発によるポテンシャル
アップ

新空港線 羽田空港

相鉄・東急直通
線

相鉄・東急直通線沿線
新駅整備や新横浜結節によ
るポテンシャルアップ

新空港線・多摩川流域
新空港線・外環道整備や先端
産業・高度教育機関の連携に
よるポテンシャルアップ

多摩田園都市

南町田開発、次世代郊外まち
づくりによる人口構造や生活
スタイルの変化へ対応した
リモデル推進

南町田グランベリーパーク (南町田拠点創出まちづくりプロジェクト)

- ・町田市との連携・共同推進による自然とにぎわいが融合した拠点空間
- ・地域の方々から来街者まで、様々な方の暮らしを充実させる、時間消費とエンタテインメントの要素を兼ね備えた全く新しいライフスタイルセンターを実現



良好なアクセス環境

- ・東急田園都市線南町田駅直結
(渋谷から電車で約35分)
- ・国道16号線・246号線に隣接
- ・東名高速道路「横浜町田IC」より約1km(国道16号線経由)



概要

- ・開発エリア面積 約20万㎡ (二子玉川再開発の約1.2倍)
- ・店舗面積 約5.3万㎡ (二子玉川再開発とほぼ同等)
- ・2019年秋開業予定



働き方改革を自ら実践し、社会へ展開

サステナブルな「人づくり」による「日本一働き続けたい会社」の実現～働く人が輝ける会社～

働きがいがある仕事と働きやすい環境

- ・ 連結経営人材の計画的育成
- ・ 働く「時間」「場所」の柔軟化を実現
- ・ 持続的成長のためのダイバーシティマネジメント
(2020年度までに女性管理職目標40名)
- ・ 健康経営の定着により、誰もが健康に就業できる会社へ
- ・ 従業員のキャリア形成とコミュニケーション活性化支援

生産性向上とイノベーション創出

- ・ 部門横断の「働き方変革プロジェクト」を展開
- ・ 意思決定プロセス・会議の効率化
- ・ 技術およびナレッジの蓄積と伝承の仕組み確立
- ・ ICT基盤整備、新技術の積極導入
- ・ 生産性重視への管理職意識改革、労働時間マネジメント
- ・ イノベーション創出を支援する人事制度と機会提供



東急沿線における働き方改革サポートの展開



サテライトシェアオフィス事業
(NewWork)



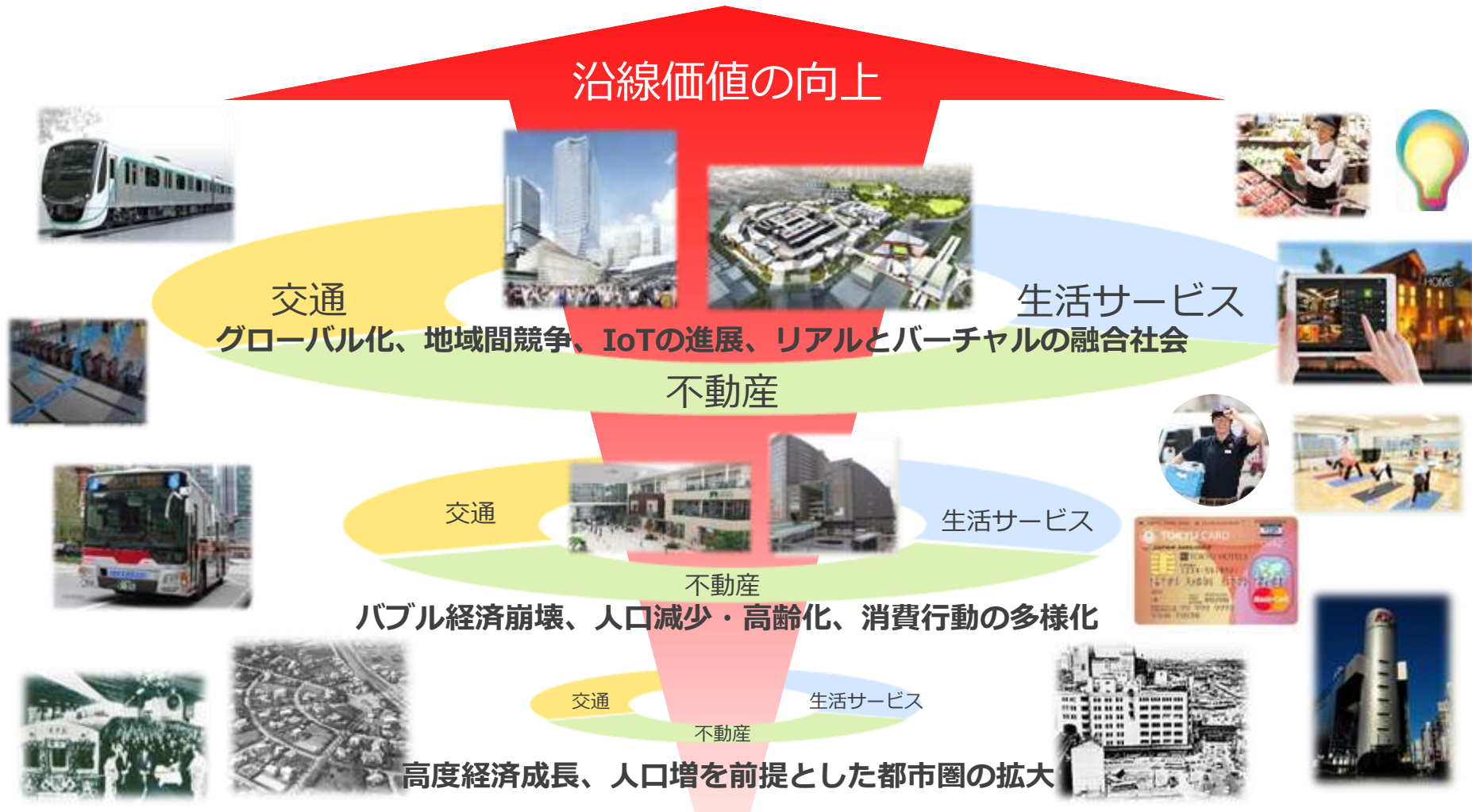
学童保育、未就学児保育事業
(キッズベースキャンプ)



オフピーク通勤促進施策
(各種キャンペーン等)

沿線価値・生活価値の螺旋的向上

交通、不動産、生活サービスの各事業が有機的・螺旋的に繋がり沿線価値が向上していく



さらなる鉄道ネットワーク整備

相鉄・東急直通線事業

- 概要** 相鉄線から新横浜を経由し、東急線日吉駅までの区間に整備される連絡線
- 効果**
 - 東急沿線から新横浜（新幹線）へのアクセス向上
 - 相鉄線との相互直通運転による新たな鉄道ネットワークの形成
- 事業費**（都市鉄道等利便増進法に基づく）
国 / 地方自治体 / 鉄道建設・運輸施設整備支援機構が各1/3ずつ負担
- 開業時期** 2022年度下期 予定



渋谷駅周辺
再開発

新宿三丁目、池袋方面

オリンピック
スタジアム

北参道

渋谷

自由が丘

多摩川

東横線

目黒線

目黒

溜池山王、
大手町 方面

東急多摩川線

蒲田

新空港線(蒲蒲線) 計画

- 概要** 2000年1月に運輸政策審議会答申第18号で「京急空港線と東急多摩川線を短絡する路線の新設」として答申され、2016年4月の「交通政策審議会答申第198号」においては、空港アクセスの向上に資するプロジェクトとして位置付けられた
- 効果** 東急線沿線地域から、国際化する羽田空港へのアクセス強化

相鉄線方面

新横浜(仮)



東海道新幹線

横浜

みなとみらい、
元町・中華街 方面

MM21地区



日吉

武蔵小杉

約11分 短縮

新横浜

東横線経由
41分 ▶ 30分

渋谷

羽田空港方面



羽田空港