



第14-4号

2014年4月30日

2014年度の鉄道事業設備投資計画 安全対策の強化・輸送力の増強・サービスの向上 3本の柱とした輸送サービスの向上に235億円

小田急電鉄株式会社（本社：東京都新宿区 社長：山木 利満）では、お客さまに安心、便利、快適に鉄道をご利用いただくため、鉄道事業の設備増強を積極的に進めています。2014年度も「安全対策の強化」「輸送力の増強」「サービスの向上」を3本の柱に、総額235億円の設備投資を実施します。

2014年度の鉄道事業設備投資計画の概要は、次のとおりです。

記

1. 安全対策の強化

地震や雨などによる自然災害の対策のための工事を引き続き推進します。列車運行の安全性を一層高める設備・システムの導入を進めます。

相模川橋梁耐震補強工事



2. 輸送力の増強

快適な輸送サービスを提供するため複々線化事業を推進します。また、さらなる輸送力増強のためホーム延伸工事を推進します。

複々線化事業



3. サービスの向上

通勤車両のリニューアルを行い、快適な車内空間と省エネルギーを推進します。駅舎のリニューアルや表示装置の設置など駅施設の改良を進めます。

1000形リニューアル



1. 安全対策の強化

(1) 耐震補強の推進

大規模地震による被害を最小限に抑えるため、鉄道構造物の耐震補強を引き続き推進しています。今年度は、代々木上原駅、本厚木駅と、本厚木駅～愛甲石田駅間および多摩線の高架区間のほか、相模川橋梁において耐震補強工事を実施します。

(2) D-A-T-S-Pの導入

列車運行の安全性を一層高めるため、現在使用しているA-T-Sに替え、連続的で細かい速度制御により、急曲線、分岐等の速度制限が可能となる、新たな列車制御システム（D-A-T-S-P）の全線設置を目指しています。これまでに多摩線、江ノ島線での工事が完了し運用を開始しました。今年度は小田原線新百合ヶ丘駅～小田原駅間で運用を開始するほか、新宿駅～新百合ヶ丘駅間の地上設備工事を進めます。

(3) 内方線付き点状ブロック等の整備

駅ホーム上におけるお客さまの安全性の向上を図るため、内方線付き点状ブロック等の全駅の整備へ向けて、未整備駅への工事を引き続き実施します。

(4) デジタル列車無線の導入

老朽化した列車無線をアナログ方式からデジタル方式に更新する工事を引き続き行います。更新が完了すると、運輸司令所から同時に複数列車との通話が可能となり運行異常時等において情報収集の迅速化が図られるほか、データ通信機能により乗務員やお客さまに対して正確な情報提供を行うことが可能となります。今年度は、車上設備および地上設備の更新を進めます。

(5) その他

自然災害による被害を最小限に抑えるため、六会日大前駅～善行駅間で引き続き法面防護工事を実施します。また百合ヶ丘駅ホーム改修へ向けた設計を進めます。

2. 輸送力の増強

(1) 複々線化事業の推進（東北沢～世田谷代田間）

現在工事中の東北沢～世田谷代田間（1.6 km）が完成すると、朝のラッシュピーク時間帯に列車の増発が可能となり混雑が緩和されるほか、各駅停車と急行などの列車が別々の線路を走ることにより、所要時間が短縮されます。

今年度は残る緩行線トンネル構築に向けた土留め・掘削工事や駅舎工事、下北沢駅で交差する京王井の頭線橋梁架替工事等を進めます（複々線化事業の進捗状況は別紙をご参照ください）。

(2) 各駅停車の10両化に向けた工事の推進

複々線完成後の朝のラッシュピーク時間帯における輸送力をさらに増強するため、現在8両編成で運転している近郊区間の各駅停車を10両編成で運転する予定です。今年度は引き続き、参宮橋駅のホーム延伸に関する工事を行います。

3. サービスの向上

(1) 車両のリニューアル

新たに通勤車両1000形のリニューアルに着手します。今年度は通勤車両1000形2編成、計8両(2編成×4両)をリニューアルし、車いすスペース、車内LCD表示器、自動放送装置を新設します。また、制御装置の更新および車内照明をLED化することで、運転用電力を削減します。加えて、主電動機、コンプレッサーなどの床下機器の低騒音化を図るなど環境面にも配慮します。

(2) 駅施設の改良、サービス向上

① 駅舎のリニューアル

本厚木駅東口の改修工事を進め、5月24日(土)に駅直結の商業施設「小田急本厚木ミロードイースト」のオープンにあわせ、改札口を増設します。今年度は本厚木駅中央口の改修工事に着手します。

② ホーム上家の増設

東海大学前駅ホーム上家の増設(延伸)に着手します。

③ 行先案内表示装置の新設

現在、主要駅を中心に設置している行先案内表示装置を全駅に設置するため、引き続き工事を進めます。昨年度までに総駅数の約8割に当たる58駅に設置を完了しました。なお、今年度は鶴巻温泉駅、東海大学前駅、渋沢駅の3駅への設置を予定しています。

④ エスカレーターの新設

お客さまの利便性向上のため、世田谷代田駅に地上から改札階への下りエスカレーターを1機設置します。

以 上

(複々線化事業の進捗状況について)

当社では、快適な輸送サービスを提供するための抜本的な輸送改善策として、東北沢～和泉多摩川間（10.4km）の複々線化事業を進めており、現在までに世田谷代田～和泉多摩川間（8.8km）が完成しています。これにより、朝のラッシュピーク時間帯における向ヶ丘遊園→新宿間の所要時間は事業着手前と比較し、急行で8分程度、各駅停車で4分程度、また、日中時間帯の各駅停車についても7分程度の短縮が図られ、速達性が向上するなどの効果を発揮しています。

残る、東北沢～世田谷代田間（下北沢地区）は、2004年9月に工事着手し、現在、4線地下式による複々線化工事を鋭意推進しています。当区間が完成すると列車の増発が可能となり、大幅な混雑の緩和が図られるとともに、所要時間がさらに短縮します（工事完成後は、事業着手前と比較し、急行で12分、各駅停車は6分短縮：向ヶ丘遊園→新宿間）。

また、この複々線化事業は、東京都の都市計画事業である連続立体交差事業と一体的に進められており、踏切での慢性的な交通渋滞の解消、鉄道と道路の安全性向上が図られるとともに、鉄道によって隔てられていた市街地の一体化や駅周辺の整備が進むなど、整備効果は高く、鉄道利用者や地域の皆さまより、早期完成が求められています。

現在工事中の下北沢地区では、2013年3月22日終電後、急行線相当部のトンネルに線路を切り替え、翌23日より、東北沢駅、下北沢駅、世田谷代田駅の3駅を地下化するとともに、当該区間にあった9箇所の踏切を廃止いたしました。

また、地下化以降、昨年度は、使用停止した地上の駅舎や線路等の旧鉄道施設の撤去工事を進めた後、残る緩行線トンネル構築に必要な土留め工事に着手しました。

(東北沢～世田谷代田間 2014年度工事予定)

残る工事は、京王井の頭線交差部を含む約460mの緩行線トンネルの構築や3駅の駅舎工事に加えて、京王井の頭線橋梁架替工事等があります。

今年度は、引き続き緩行線トンネルの構築に必要な土留め・掘削工を進めるほか、駅舎工事に着手します。また、下北沢駅で交差する京王井の頭線では、仮橋への架替と既存の橋梁・橋脚の撤去が行われます。

今後も、2017年度の複々線化による営業運転開始および2018年度の事業完了に向け、鋭意工事を進めてまいります。

【事業区間（下北沢地区）全体図】

