

第13 - 8号

2013年4月30日

2013年度の鉄道事業設備投資計画 輸送力の増強・安全対策の強化・サービスの向上を3本の柱として 輸送サービスの向上に258億円

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。2013年度も「輸送力の増強」「安全対策の強化」「サービスの向上」を3本の柱に、総額258億円の設備投資を実施します。

2013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 . 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。



2 . 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。



3 . サービスの向上

より快適にご乗車いただけるよう、既存車両のリニューアルを実施します。
 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。



1. 輸送力の増強

(1) 複々線化事業の推進（東北沢～世田谷代田）

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。

昨年度は将来の急行線トンネル部分が完成し、3月に東北沢駅、下北沢駅、世田谷代田駅を地下化しました。今年度は使用停止した在来線設備を撤去し、複々線化時に使用開始する緩行線トンネルの構築を開始いたします。（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。引き続き今年度は参宮橋駅、五月台駅、黒川駅のホーム延伸工事を行います。

2. 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推進しています。今年度は、代々木上原、本厚木の各駅部と、厚木～本厚木駅間および多摩線の駅間の高架区間のほか、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、下り勾配等の制限速度の設定が可能となる、より安全性の高い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。今年度は地上設備工事が完了した江ノ島線での運用を開始するほか、本厚木～小田原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の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、車上設備の更新に加え、地上設備の詳細設計を進めます。

(5) その他

自然災害による被害を最小限に抑えるため、相武台前～座間駅間、柿生～鶴川駅間、六会日大前～善行駅間で法面防護工事を実施するほか、第一菖蒲トンネル（渋沢～新松田駅間）の改修工事を引き続き進めます。また、新宿駅、本厚木駅でホーム改修工事を進めます。

3. サービスの向上

(1) 車両のリニューアル

8000形通勤車両を8両(4両×2編成)リニューアルし、車いすスペース、車内LED表示器、自動放送装置を設置します。また、制御装置の変更、車内照明をLED化することで、運行に使用する消費電力を削減するほか、補助電源装置、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、サービスの向上

駅舎のリニューアル

本厚木駅東口の改修工事を駅舎の耐震補強工事と東口店舗の改修にあわせ、実施いたします。

ホーム上家の増設

駅におけるお客さまへのサービスの向上を図るため、今年度は、伊勢原駅と藤沢駅において引き続き工事を進めます。

行先表示装置の新設

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工事を引き続き進めます。今年度は小田原線の梅ヶ丘～和泉多摩川駅間の7駅で設置を予定しています。

(3) 運行異常時における情報提供の改善

各駅の構内に事故情報や運転状況等を一括して放送することができる遠隔放送装置を導入する工事を引き続き進め、年内に運用を開始いたします。

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、事業による効果は高く、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。

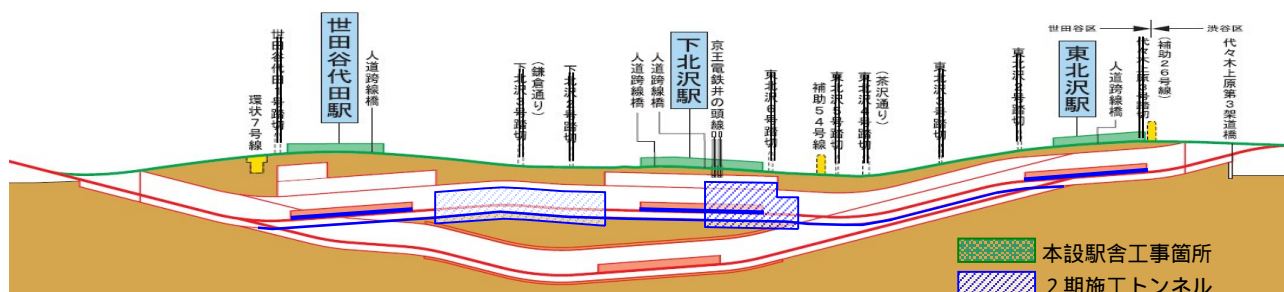
本工事区間(下北沢地区)では在来線の地下化に向けて、2012年度までに営業線直下での掘削工事を完了させ、トンネル本体の構築工事を進めてまいりましたが、2013年3月22日に完成した急行線相当部のトンネルに線路を切り替え、翌23日より、東北沢駅、下北沢駅、世田谷代田駅の3駅を地下化し、当該区間にあった9箇所の踏切を廃止いたしました。

(東北沢～世田谷代田間 2013年度工事予定)

今年度は、早期複々線化に向けて、引き続き、使用停止した在来線設備の撤去工事を進め、下北沢駅前後に残っている緩行線トンネルの構築等を始めます。緩行線トンネルについては、交差する京王井の頭線施設の改築が必要であるため、あわせて関係者との協議を進めます。

今後も、一日も早い複々線化による営業運転開始および本設駅舎の完成に向け、鋭意工事を進めてまいります。

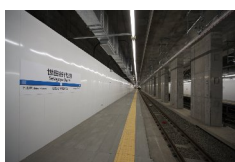
【事業区間(下北沢地区)全体図】



【トンネル構築状況】



梅ヶ丘駅側取付部



世田谷代田駅ホーム



下北沢駅ホーム



東北沢駅ホーム



代々木上原駅側取付部