



第17-07号

2017年4月28日

2017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 3本の柱に336億円

小田急電鉄株式会社（本社：東京都新宿区 社長：星野 晃司）では、お客さまに安心、便利、快適な鉄道をご利用いただくため、鉄道事業の設備増強を進めています。

2017年度は、「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、総額336億円の設備投資を実施します。

2017年度の鉄道事業設備投資計画の概要は、下記のとおりです。

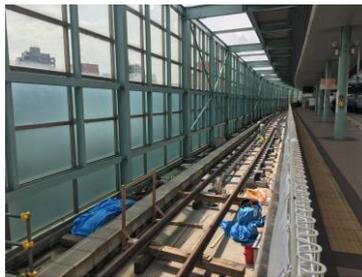
記

1. 輸送力の増強

快適な輸送サービスを提供するため、今年度中の複々線完成に向けた工事や登戸駅ホーム整備の推進、近郊区間における各駅停車の10両化運転に向けた代々木八幡駅ホームの構築等を進めます。



複々線化工事（東北沢駅付近）



ホーム整備（登戸駅1番線）



ホームの構築（代々木八幡駅）

2. 安全対策の強化

ホーム上の安全性向上のため、ホームドア設置に向けた設計、ホーム固定柵の設置、大規模地震に備えた橋梁や高架橋の耐震補強を実施するほか、踏切の安全対策を推進します。



ホームドア設置（新宿駅）※イメージ



耐震補強工事（酒匂川橋梁）



踏切に設置している非常ボタン

3. サービスの向上

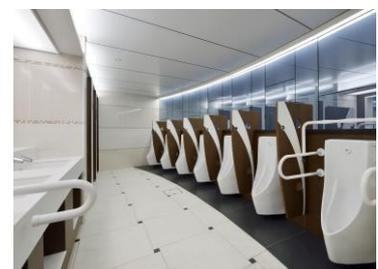
新型特急ロマンスカーの新造や車両リニューアル、駅舎改修工事、トイレのリニューアル等を行います。



新型特急ロマンスカー（イメージ）



駅舎の改修（鶴巻温泉駅）



トイレのリニューアル（新宿駅）
※イメージ

1. 輸送力の増強

(1) 複々線化事業の推進

現在工事中の東北沢駅～世田谷代田駅間（1.6 km）では、2016年度末までに緩行線のトンネル本体の構築が完了しました。2018年3月の複々線化に向けて、2017年度は、緩行線のホームやレール、架線、信号等の設置を進めます。

※複々線化事業の説明と効果については、別紙をご参照ください

(2) 登戸駅下り1番線の整備・改札口の新設工事の推進

複々線完成による輸送力増強効果を最大限に発揮するため、今年度中に1番線の整備を完了させ4線化を実現し、列車の運行をよりスムーズにすることにより、都心から登戸駅以西への所要時間短縮や安定輸送の確保につなげます。また、混雑緩和に向けて、同駅新宿方に降車専用改札口の新設工事を実施し、今年度中の使用開始を目指します。

(3) 各駅停車の10両化運転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増強と、運行異常時におけるダイヤ復旧を迅速化するため、現在8両編成で運転している近郊区間の各駅停車を10両編成で運転できるようホーム延伸工事を進めています。今年度は、代々木八幡駅における島式ホームの構築や橋上駅舎ラッチ外コンコースの設置工事等を推進します。

2. 安全対策の強化

(1) ホームドアの設置

ホーム上における安全性向上のため、代々木八幡駅から梅ヶ丘駅の6駅で、2020年度までの使用開始を目標としてホームドアを設置していきます。今年度は、主に設置に向けた設計等を推進します。

※使用開始年度および設置駅について（予定）

- 2018年度 代々木八幡駅、下北沢駅（地下2階ホーム）
- 2019年度 代々木上原駅（1番線、4番線）、東北沢駅、世田谷代田駅、梅ヶ丘駅
- 2020年度 下北沢駅（地下3階ホーム）

(2) 頭端部におけるホーム固定柵の設置

2016年12月に国土交通省から示された「駅ホームにおける安全性向上のための検討会（中間とりまとめ）」の整備方針に基づき、新宿、小田原、藤沢、片瀬江ノ島、唐木田の5駅に、線路終端部側の列車の止まらない箇所へホーム固定柵を今年度中に設置します。

(3) 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、新宿駅、大和駅、多摩線における駅間の高架区間、酒匂川橋梁における耐震補強工事を引き続き進めるほか、今年度より玉川学園前駅から町田駅間の橋梁における耐震補強工事を推進します。

(4) 法面改修工事

自然災害（土砂崩壊等）による被害を最小限に抑えるため、今年度は伊勢原駅から鶴巻温泉駅間、栗平駅から黒川駅間における法面改修工事を実施します。

(5) 踏切内の安全対策の推進

踏切の安全性を一層高めるため、踏切が完全に遮断されていない場合の異常を信号表示により運転士に知らせる回路の新設工事を進め、今年度中に全踏切への設置を完了するほか、踏切における非常ボタンの増設工事を引き続き推進します。

3. サービスの向上

(1) 車両の新造およびリニューアルの実施

① 車両の新造

多様なお客さまのニーズに対応するため、大型荷物が収納可能なスペースや Wi-Fi 環境の整備に加え、バリアフリーに配慮したユニバーサルデザインを採用した新型特急ロマンスカー 70000形を製造します。また、3000形通勤車の中間車両を新造し、8両編成の既存車両に組み込むことで10両編成化します。

② 車両のリニューアル

昨年1編成リニューアルを実施した「ロマンスカー・EXE（30000形）」を今年度もリニューアルします。また、1000形通勤車両についても、引き続きリニューアルを行い、車いすスペース、車内 LCD 表示器、自動放送装置を設置に加え、制御装置の更新や車内照明の LED 化や主電動機、コンプレッサーなどの床下機器の低騒音化を図ることで環境にも配慮します。

(2) 駅施設の改良

① 新宿駅西口地下改修工事の推進

乗換え改札口付近のお客さまの移動を円滑化させるための工事を推進しています。今年度は改札内トイレのリニューアルが完了します。

② 大和駅お客さまトイレの設置

改札内トイレの増設工事を進めており、今年度に全面使用を開始します。

③ 鶴巻温泉駅改良工事の推進

秦野市と連携し、当社跨線橋と秦野市のペDESTリアンデッキとの接続に向けた工事を進め、年度内の改札口使用開始に向けた工事を推進します。

④ 本厚木駅エスカレーター設置工事の推進

駅施設の更なる利便性向上を目指し、下り方向用エスカレーターの増設工事に着手します。

4. その他

(1) 女性従業員用施設の整備

女性従業員が一層活躍しやすい職場環境づくりを目指し、乗務員や駅係員等の女性従業員用の施設を拡充します。

以 上

■ 複々線化事業とは

当社では、輸送需要に対応するための抜本的な輸送改善策として、上下線を各2本ずつ計4本の線路にする「複々線化事業」を東北沢～和泉多摩川間（10.4km）で進めております。複々線が完成すると、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優等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るなど、快適な輸送サービスが実現されます。複々線化事業は、現在までに世田谷代田～和泉多摩川間（8.8km）において4線高架式の複々線が完成しております。残る、東北沢～世田谷代田間（下北沢地区）は4線地下式の構造であり2004年9月に工事着手しました。

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ており、2013年3月に在来線を地下化したことで、事業区間にあった39箇所の踏切が廃止されました。これにより、踏切での慢性的な交通渋滞の解消や、鉄道と道路の安全性向上が実現し、現在は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も進められております。

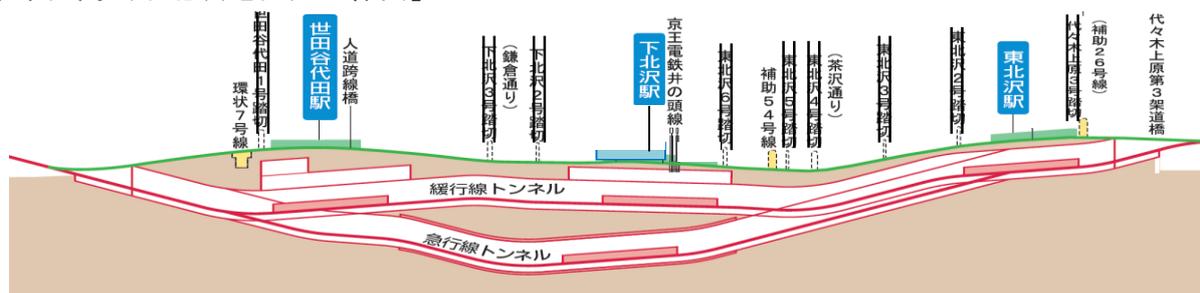
■ 下北沢地区の工事進捗および2017年度の工事予定について

在来線の地下化以降は、複々線化に向けて、下北沢～世田谷代田間（京王井の頭線交差部を含む約460m）の緩行線トンネル構築や駅舎工事等を進めております。

緩行線トンネルについては、2016年度末までに掘削工事およびトンネル本体の構築工事が完了しました。2017年度は完成した緩行線トンネル内において、レールや架線、信号といった緩行線線路設備の設置や、駅ホームの構築を進めます。また、駅舎工事については、東北沢駅・世田谷代田駅の駅舎が2016年度末までに完成しました。下北沢駅についても本設エレベーター、エスカレーターを設置し、段階的に使用開始するなど工事が進捗しており、2017年度秋には新しい改札口（南西口）および地上トイレを使用開始する予定です。

これら工事を進め、2018年3月に複々線が完成する予定です。

【事業区間（下北沢地区）全体図】



■ 複々線完成の効果について

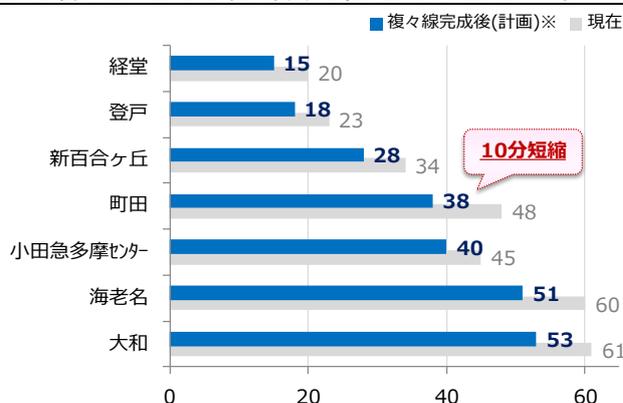
1. 混雑緩和による快適な輸送環境の提供

平日ピーク1時間当たり、現行27本から36本※へ
 ※複々線完成後の運行本数や所要時間などは目安であり、今後変更となる場合があります
 混雑率が現在の191%から160%程度に大幅に改善

2. 所要時間短縮による都心方面へのアクセス向上

平日ピーク時間帯の所要時間の短縮

■ 主な駅から新宿までの所要時間の変化（平日の8時30分頃新宿に到着）



3. 千代田線直通列車増発による都心中心部への利便性拡大

平日ピーク1時間当たり、現行5本から大幅増へ

【参考】複々線化事業の詳細は下記でもご確認いただけます

- ・シモチカナビ HP (<http://www.shimochika-navi.com/>)
- ・Hello new odakyu HP (<http://www.odakyu.jp/hello/>)