



第18-50号

2018年8月29日

複々線を使用したダイヤで、小田急の朝の通勤は“快適、スピーディー”に！！ 「混雑緩和」「所要時間の短縮と遅延の減少」を実現 ～列車種別毎の混雑平準化など、さらに快適な鉄道を目指します～

小田急電鉄株式会社（本社：東京都新宿区 社長：星野 晃司）は、小田急線代々木上原駅から登戸駅までの11.7キロの間で完成した複々線を使用した新しいダイヤでの運行を、2018年3月17日に開始しました。このダイヤによる朝の通勤・通学への効果について4月から6月の期間でまとめ※¹、また、朝の通勤・通学で小田急線を利用されているお客さまへのアンケートを実施しました※²。

この結果、“混んでいて、遅い”といわれていた小田急の朝の通勤・通学が、“快適でスピーディー”になり、お客さまにもその効果を実感いただけていることがわかりました。

今後、当社では列車種別毎の混雑平準化に向けたご案内など、より快適にご利用いただける鉄道を目指します。また、鉄道の利便性向上とともに住みやすい沿線まちづくりを進めてまいります。

複々線完成後の小田急線ダイヤのポイントとその効果は次の通りです。

<小田急線ダイヤ「朝」の快適通勤・通学のポイント>

1. ラッシュピーク時※³の大増発で「混雑緩和」

朝のラッシュピーク1時間あたりの上り方面の運行本数を27本から36本へ増発

2. 朝の通勤時間帯※⁴の都心方面への「所要時間の短縮」

快速急行を増発し、ラッシュピーク時間帯に投入。また、多摩線からの通勤急行を新設

3. 朝の通勤時間帯の都心方面への「ダイレクトアクセスの強化」

東京メトロ千代田線に直通する列車や、江ノ島線、多摩線から新宿に直通する列車を増発

4. 座って快適通勤

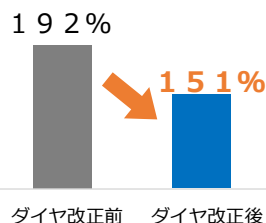
朝方のロマンスカーを「モーニングウェイ号」「メトロモーニングウェイ号」として増発

<複々線完成後の小田急線ダイヤ 4つの効果>

効果1 ラッシュピーク時の平均混雑率が低下！※⁵

ラッシュピーク時の平均混雑率が151%に低下し、首都圏の主要区間の混雑率において2016年度のワースト3位から、20位圏外まで改善しました※⁶。

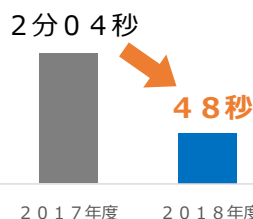
【平均混雑率】



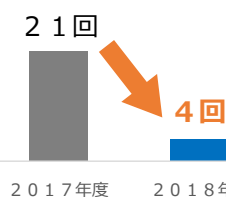
効果2 ラッシュピーク時の所要時間の短縮に加え、列車の遅延時間も減少！

ラッシュピーク時の新宿への所要時間が最大で14分※⁷短縮され、さらに下北沢駅への上り到着の平均遅延は、前年同期比で1分以内にまで改善し、遅延時間や回数も減少しています※⁸。

【平均遅延時間】



【2017年度平均遅延時間（2分04秒）以上遅延した回数】



※1 2017年4月～6月と、2018年4月～6月を比較しています

ただし、混雑率のみ、2016年度（ダイヤ改正前）の実績と、2017年度（ダイヤ改正後）の輸送力から比較しています

※2 2018年7月27日～8月10日実施。別紙ご参照

※3 平日朝の上り方向、下北沢着 8:00前後1時間

※4 平日朝の上り方向、代々木上原着 6:00～9:30

※5 最混雑区間（上り世田谷代田～下北沢間）ラッシュピーク時（下北沢着 8:00前後の1時間）の平均混雑率

※6 平成29年度 国土交通省「東京圏における主要区間の混雑率」

※7 ラッシュピーク時の小田急多摩センターから新宿までの所要時間で

※8 人身事故発生日等を除く

効果3 小田急線主要駅から都心方面へお出かけいただく方が増加！

小田急線通勤定期の利用人員は、前年同期比で1.4%増加しています。特に、沿線各地と都心3駅（新宿、代々木上原、下北沢）間の通勤定期利用人員は同2.9%増加しています。また、定期外利用においては、全線で同1.3%、沿線各地と都心3駅間で3.3%増えています。



<都心3駅への発着駅別通勤定期利用人員詳細>

	前年同期比
登戸～世田谷代田	+3.8%
町田～向ヶ丘遊園	+2.0%
相模大野以西	+1.0%
多摩線	+5.2%
江ノ島線	+5.5%



効果4 朝方の「通勤特急ロマンスカー」がほぼ満席！着席通勤される方が増加しています！

朝方の「モーニングウェイ号」「メトロモーニングウェイ号」を計11本※9に増発。ほぼ満席で推移しており、乗車人員は前年比約6割増となる約35.4万人となりました。また、一般車についても、小田急多摩センターや藤沢など、途中駅からの始発列車を新設・増発し、ダイヤ改正前よりも着席通勤の機会が増えています。

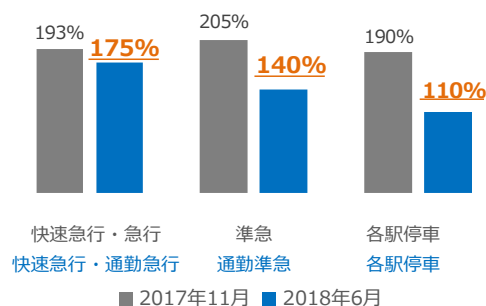


<今後の取り組み ～もっと快適な小田急を目指して～>

列車種別ごとの混雑率※10では、各種別において減少しています。「快速急行」などの混雑率が高い一方、「通勤準急」や「各駅停車」ではゆったりと通勤・通学いただけます。さらに、今年度中に実施予定のダイヤ改正において、新宿～代々木上原間の各駅停車の一部を10両化運転する計画で、一層の混雑の緩和が見込まれます。

今後、お客さまのライフスタイルやシーンにあった鉄道利用をご案内するなど、より快適に小田急線をご利用いただけるよう努めてまいります。

【列車種別ごとの平均混雑率】



（例1）通勤準急を利用するゆったり通勤スタイル例

<現行の通勤スタイル>



<通勤準急でのゆったり通勤スタイル>



登戸で快速急行に乗り換えた場合と比べても新宿に到着する時間は6分程度の変化で便利です。

※9 始発～9：30頃までに新宿または大手町方面に到着する特急ロマンスカーを対象。前年度の同時間帯に運行していた計7本との比較

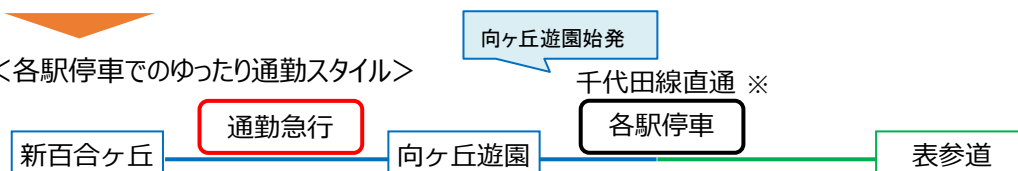
※10 最混雑区間（上り世田谷代田～下北沢間）ラッシュピーク時（下北沢着 8：00前後の1時間）の平均混雑率

（例２）各駅停車を利用するゆったり通勤スタイル例

<現行の通勤スタイル>



<各駅停車でのゆったり通勤スタイル>



朝のラッシュピーク時間帯は約 10 分間隔で向ヶ丘遊園始発の各駅停車があるので快適に通勤いただけます。

その他の通勤スタイルは、8月29日（水）にリニューアルする当社の特設サイトでご案内します。

URL : <https://www.odakyu.jp/brandnew/>

<小田急沿線のまちづくりについて>

当社では、下北沢、海老名など、まちの開発にも力を入れ、一層「住みやすい沿線」を目指し続けます。また、東京都の連続立体交差事業と一体的に工事を進めている下北沢地区では、2018年度中に下北沢駅の構築を完了させます。



下北沢地区上部利用計画



海老名駅間地区「VINA GARDENS」



下北沢駅舎 完成イメージ

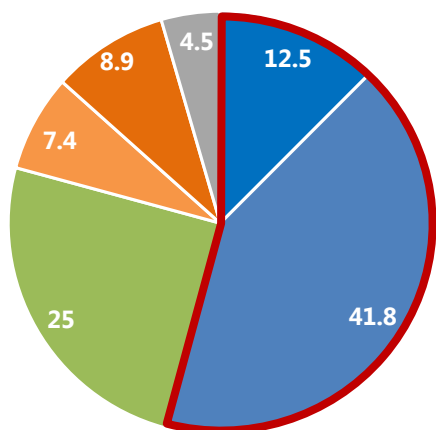
＜お客さまの声（当社グループアンケートサイト会員へのアンケート）＞

当社グループのアンケートサイト「Idea パレット」会員に、複々線化後の小田急線の利用について、アンケートを行いました。その結果、半数以上のお客さまに、小田急線の朝の通勤・通学利用において、「混雑」「所要時間」「遅延」が減少したと実感いただけていることがわかりました。

＜調査結果＞

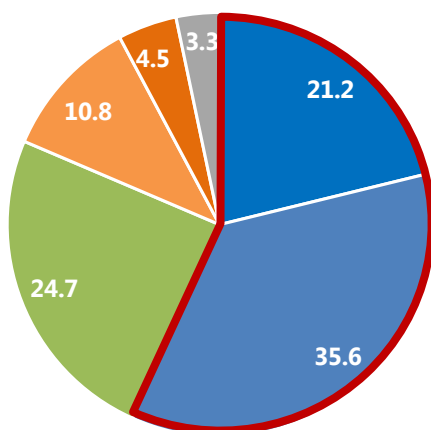
【混雑について】

ダイヤ改正後、行きの小田急線の電車内の混雑具合についてどのように感じていますか。



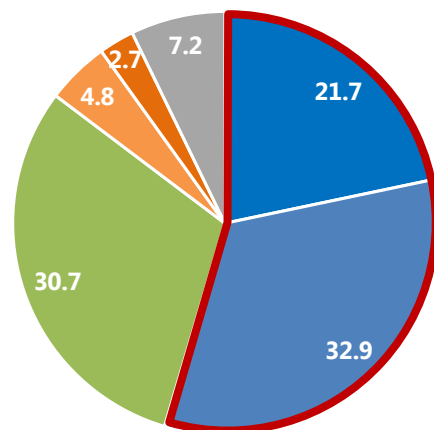
【所要時間について】

ダイヤ改正後、行きの小田急線の所要時間についてどのように感じていますか。



【遅延について】

ダイヤ改正後、行きの小田急線の列車の遅れについて、どのように感じていますか。



単位：％

■ 減った ■ やや減った ■ 変わらない
■ やや増えた ■ 増えた ■ 分からない

混雑が減少した
計 54.3%

所要時間が減少した
計 56.8%

遅延が減少した
計 54.6%

実施期間 : 2018年7月27日～8月10日

サンプル数 : 2,271サンプル

上記グラフは全回答者のうち、小田急線を通勤・通学で、行きに上り方向でご利用、かつ降車駅が和泉多摩川駅～新宿駅または千代田線方面（複々線化区間利用者）である584名について集計しています。

調査方法 : WEBアンケート

なお、本アンケートにおいてさまざまなご提案やご意見を頂戴しました。頂戴したご意見は今後のサービス改善の参考にさせていただきます。

以上