

第10 - 2号

2010.4.30

2010年度の鉄道事業設備投資計画 輸送サービスの向上に342億円

小田急電鉄株式会社(本社:東京都新宿区 社長:大須賀 頼彦)では、お客さまに安心、便利、快適に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。2010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342億円にのぼる設備投資を実施します。

2010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

(1) 複々線化事業の推進(東北沢~和泉多摩川間10.4km)

現在工事中の東北沢~世田谷代田間(1.6km)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。

昨年度はシールドトンネルの構築が完了しましたが、今年度は開削工法による営業線直下での掘削作業などを行います。引き続き、1日も早い完成を目指して工事を推進してまいります(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両化に向けた工事に着手

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両編成化する予定です。これに伴い、今年度は南新宿駅のホーム延伸工事などに着手します。

2. 安全対策の強化

(1) 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。今年度は車両搭載設備の設置、および多摩線における地上設備工事を引き続き進めます。

D - A T S - P : Digital Automatic Train Stop Pattern の略

(2) 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。今年度は新宿、南新宿、町田、および小田急多摩センターの各駅部と、代々木八幡~代々木上原間、および本厚木~愛甲石田間の駅間部において耐震補強工事を実施します。

(3) その他

自然災害による被害を極力抑えるため、螢田~足柄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~新松田間)の改修工事に着手します。

3. サービスの向上

(1) 車両の製造とリニューアル

通勤車両の製造と10両編成化

新型通勤車両の4000形を20両(10両×2編成)製造します。また、3000形通勤車両の中間車両を8両製造し、6両編成の既存の車両に組み込むことで10両編成にします。 運転台のない車両

通勤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、車両間の転落防止幌を設置します。また、制御装置を変更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、サービス向上

駅施設の改良

海老名駅では大規模改良工事を実施しており、本年9月の完成を予定しています。この完成に合わせて、ホームで列車を待つ間にご利用いただける、冷暖房完備のホーム待合室を2カ所設置します。これにより、全70駅のうち46駅78カ所に設置されることになります。

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、全駅に設置する工事に着手します。今年度は小田原線の愛甲石田駅と伊勢原駅のほか、多摩線の五月台、栗平、黒川、はるひ野の各駅への設置を予定しています。

多目的トイレの設置

車いすをご利用のお客さまやオストメイトのお客さまに加えて、乳幼児をお連れのお客さまにも安心してご利用いただける多目的トイレを藤沢駅に設置します。

人工肛門や人工ぼうこうをお持ちの方

以上

別紙（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（10.4 km）の複々線化工事を進めており、現在までに世田谷代田～和泉多摩川間（8.8 km）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（1.6 km）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、すでに完成している複々線施設と繋がることにより、列車の増発が可能となり、大幅な混雑の緩和が図られ、また、所要時間がさらに短縮します。

また、この事業は、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います。これによ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、その整備効果は高く、緊急性を要する事業となっています。

（東北沢～世田谷代田間 2010年度工事予定）

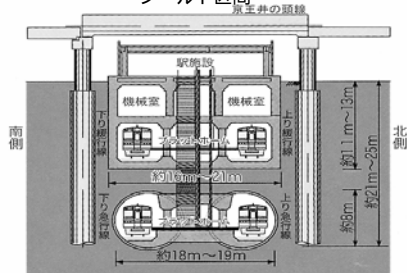
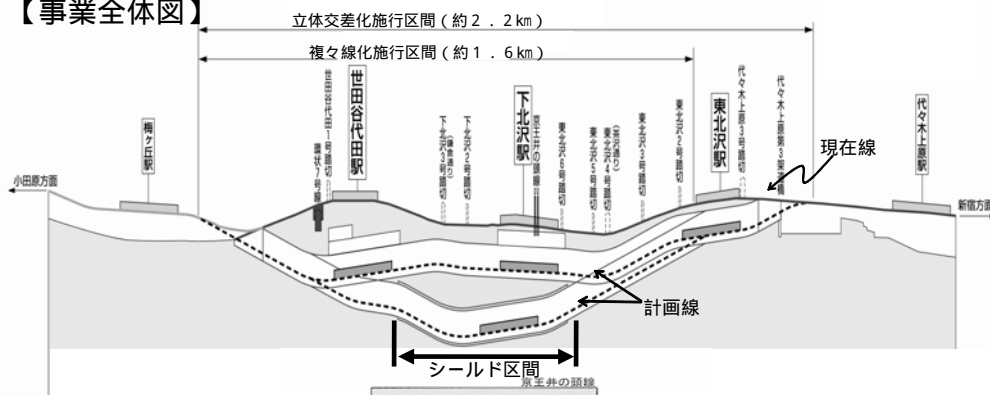
本事業区間（下北沢地区）は、人口80万人を超える世田谷区内でも、住宅と商業施設が密集する狭隘な地域であることから、工事車両通行の際の安全確保や工事による騒音振動対策など、近隣周辺に特段の配慮が必要となるほか、営業線直下での地下化工事であるため、鉄道輸送および工事の安全を確保しながら工事を進めています。

また、1日7万台の交通量がある環状7号線や京王井の頭線との交差、東京メトロ千代田線との隣接など、多くの関係者を有する難工事となっています。

今年度は地下化に向けた工事として、営業線直下での掘削作業が最盛期を迎え、1年間で約30万³mの土砂を搬出する計画です。また、昨年度に掘進が完了したシールドトンネルでは、トンネル内でのホーム構築のため、トンネルの切り上げ作業の準備工事を実施いたします。

その他、代々木上原駅付近での取り付け区間では、高架橋の改築工事を完了し、秋頃に代々木上原～東北沢間（下り線）の切替工事を実施することで、東京メトロ千代田線留置線の最終線形の工事に着手いたします。

【事業全体図】



下北沢駅横断面図



営業線直下での掘削作業