



第16-05号

2016年4月28日

2016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本の柱に292億円

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、これまで以上にお客さまに安心、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。

2016年度は、「安全対策の強化」「輸送力の増強」「サービスの向上」を3本の柱として、総額292億円の設備投資を実施します。

2016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

大規模地震に備えて、橋梁や高架橋の耐震補強を引き続き推進します。また、踏切やホーム上の安全対策を進めます。



耐震補強工事（酒匂川橋梁）



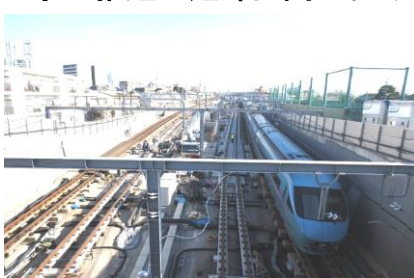
耐震補強工事（大和駅）※イメージ



非常ボタンの増設（踏切）

2. 輸送力の増強

輸送力増強ならびに快適な輸送サービスを提供するため、2017年度の複々線化に向けた工事の推進と近郊区間における各駅停車の10両化等に向けた工事を進めます。



複々線化工事（東北沢駅付近）



複々線化工事（下北沢駅）
地上コンコース



各停10両化工事（代々木八幡駅）

3. サービスの向上

通勤車の新造と車両のリニューアルや駅舎の改修工事、トイレのリニューアル等を進めます。また、海外のお客さまにも利用しやすい設備を拡充します。



4000形通勤車の新造



駅舎の改修（本厚木駅）



トイレのリニューアル（新宿駅）※イメージ

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進めます。今年度は、新宿駅、大和駅と、多摩線の駅間の高架区間のほか、酒匂川橋梁等における耐震補強工事を推進します。

(2) デジタル列車無線の導入

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進めます。今年度は、終電後に試運転列車での機能確認を行ない、年度内にデジタル化の完了を予定しています。列車無線をデジタル方式にする事で運輸指令所と複数列車が同時に通話することが可能となり、運行異常時等における情報収集や伝達の迅速化が図られます。また、列車の乗務員用モニターに天候等による速度規制や他社線の振替輸送状況等、運行に関する情報を文字で表示することで、乗務員やお客さまに対して、これまで以上に正確な情報提供を行うことが可能となります。

(3) 連動装置の更新

列車運転の安全性を向上させるため、連動装置を更新する工事を、引き続き相模大野駅等で実施するほか、今年度は、小田原駅の工事に着手します。

※ 連動装置とは、信号機、転てつ機等の装置の動作を相互に関連させることで、列車の進路の安全を確保する保安装置です

(4) 踏切とホーム上の安全対策の推進

踏切が完全に遮断していない時に、信号によって運転士に異常を知らせる仕組みを新設するとともに、踏切に設置している非常ボタンを増設する工事を進め、踏切の安全対策を推進します。また、駅ホームでの事故防止のため、列車非常停止ボタンを一部の駅で増設するほか、黄色い線の外側（線路側）にいるお客さまをカメラにて感知し、自動音声により注意喚起を行うシステムの導入を進める等、ホーム上の安全性を一層高めます。

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）

現在工事中の東北沢～世田谷代田間（1.6km）の完成により、2018年3月には、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で、所要時間が短縮されます。

今年度は、引き続き下北沢～世田谷代田間の緩行線トンネルや駅舎等の構築を進め、東北沢駅・世田谷代田駅の駅舎の完成を予定しているほか、下北沢駅の地下急行線ホームから地上コンコースへの直通エスカレーター・エレベーターの使用を開始します。

※ 複々線化事業の進捗状況は【別紙】をご参照ください

(2) 登戸駅下り1番線の整備

複々線化事業による輸送力増強効果を最大化するため、登戸駅の下り1番線の整備を推進します。整備が完了すると、列車運行がよりスムーズになるため、都心から登戸駅以西への所要時間が短縮されるほか、安定輸送の向上につながります。

今年度は、下りホームの改修や1番線の線路、高架橋等を構築する工事を実施します。

(3) 各駅停車の10両化に向けたホームの延伸

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、代々木八幡駅の工事を進めます。

3. サービスの向上

(1) 通勤車の新造

4000形通勤車(10両×1編成)を新造します。

(2) 車両のリニューアル

1000形通勤車(10両×2編成)等をリニューアルし、車いすスペース、車内LCD表示器、自動放送装置を設置します。また、制御装置の更新および車内照明をLED化することで、運行に使用する消費電力を削減するほか、主電動機、補助電源装置、コンプレッサー等の床下機器の低騒音化を図る等、環境にも配慮します。

(3) 駅舎のリニューアル

本厚木駅中央口および新宿駅西口地下の改修工事を進めるほか、駅前広場の整備に合わせた鶴巻温泉駅の駅施設の改良工事を行います。

(4) トイレのリニューアル

駅におけるお客さまへのサービスを向上させるため、新宿駅西口地下のお客さまトイレのリニューアルを行うほか、全駅洋式化の工事を推進していきます。

(5) 海外からのお客さまにも利用しやすい設備の拡充

オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、券売機でクレジットカードでの購入が可能な取扱い券種を拡充するほか、多言語に対応した周辺案内等が可能なタッチパネル式の液晶ディスプレイを新設し、利便性の向上を図ります。

以上

■複々線化事業とは

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。

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、既に当該区間にあった39箇所の踏切を除去したことにより、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、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。

■複々線化事業の進捗状況について

2013年3月の地下化以降、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。その中で、昨年度は、京王井の頭線交差部を除く下北沢～世田谷代田間の緩行線トンネルの構築に必要な掘削工事が完了し、トンネル本体の構築工事に着手したほか、東北沢駅・世田谷代田駅では、駅舎の一部が完成し、本設改札口を使用開始しました。また、下北沢駅については複々線化時に使用する部分の鉄骨・屋根工事が完成し、使用開始に向けた準備を進めています。

■2016年度の工事予定

今年度は、京王井の頭線交差部を含む下北沢～世田谷代田間の緩行線トンネル構築工事が最盛期を迎え、緩行線トンネル完成箇所から順次レールや架線など開業設備の設置を進めます。また、地上部では東北沢駅・世田谷代田駅の本設駅舎が完成するほか、下北沢駅においても本設エスカレーター・エレベーターを段階的に使用開始する等、引き続き駅舎工事を進めます。

今後も、鉄道輸送の安全と工事の安全を確保し、2017年度の複々線化を実現すべく鋭意工事を進めてまいります。

※ 事業完了は2018年度を予定しております

【事業区間（下北沢地区）全体図】

