



混雑緩和・所要時間短縮により通勤・通学が快適に！ 複々線完成による効果について

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、輸送サービスの抜本的な改善策として、東北沢～和泉多摩川間（10.4km）の複々線化を東京都の連続立体交差事業と一体的に進めています。既に世田谷代田～和泉多摩川（8.8km）については工事が完成し複々線による運転を行っており、現在は残る東北沢～世田谷代田間（1.6km）において、2017年度の複々線完成、2018年度の事業完了を目指し工事を進めています。

当社では、事業の進捗を踏まえ抜本的なダイヤ改正を2018年3月に予定しており、現在、ダイヤの検討を進めておりますが、今般、ラッシュ時間帯における混雑緩和や所要時間の短縮など輸送改善効果の内容がまとまったことから、その概要についてお知らせいたします。

■複々線完成によるラッシュ時間帯の輸送改善

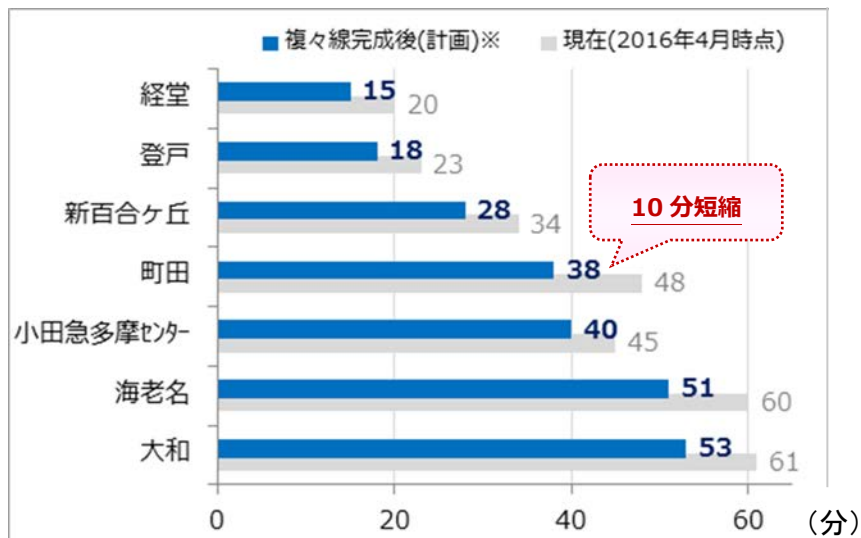
1. 混雑緩和による快適な輸送環境の提供

平日ピーク1時間当たり、現行27本から36本※へ
混雑率が現在の189%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

※ 複々線完成後の運行本数や所要時間は目安であり、今後変更となる場合があります

■複々線完成による増収効果

2020年度当社鉄道事業における旅客運輸収入において50億円程度増収
(2015年度比較)

小田急グループでは、今後も引き続き複々線化工事を進めるとともに、既存事業の強化やターミナル駅周辺再開発の推進を通じて沿線の魅力を高めることで、お客さまに選ばれる「日本一暮らしやすい沿線」を目指してまいります。

参考資料： 別冊「複々線完成による効果について」

以 上

複々線完成による効果について

2016年4月28日

1 小田急線の概要

<小田急線の概要>

■ 営業キロ：120.5km

小田原線	新宿～小田原	82.5km
江ノ島線	相模大野～片瀬江ノ島	27.4km
多摩線	新百合ヶ丘～唐木田	10.6km

※乗入区間

千代田線	代々木上原～綾瀬	21.9km
常磐線（緩行）	綾瀬～取手	29.7km
箱根登山線	小田原～箱根湯本	6.1km
御殿場線	松田～御殿場	25.3km

<沿線の概要>

■ 駅数：70駅

■ 1日平均輸送人員 ：203万人(2015年度)

■ 市区町村数：27市区町村

■ 面積：1,226km²

■ 人口：509万人(2015年10月時点)

■ 世帯数：239万世帯(2015年10月時点)

■ 1人当たり所得指数：142.5（全国平均=100）

特急ロマンスカー



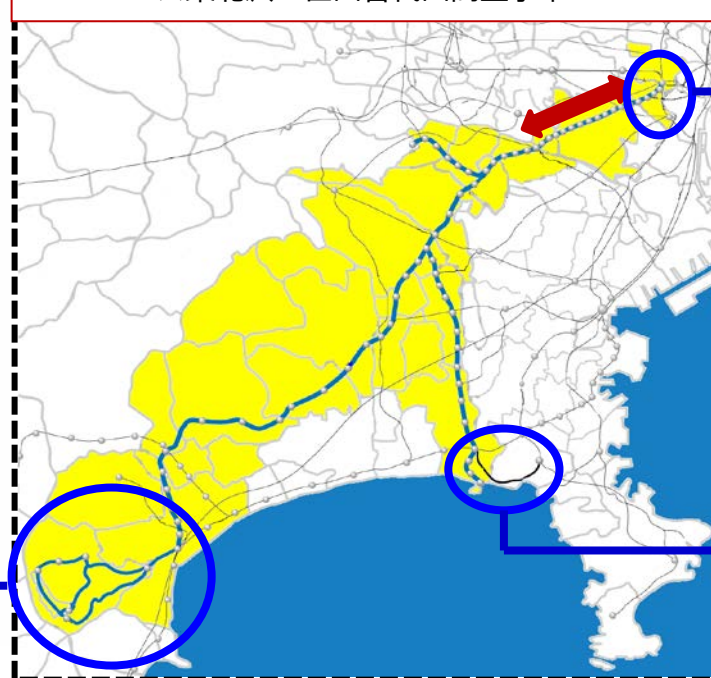
沿線

- ・ 人気が高い居住エリア
- ・ 企業や学校が数多く立地
- ・ 郊外にも乗降の多い駅が多数存在

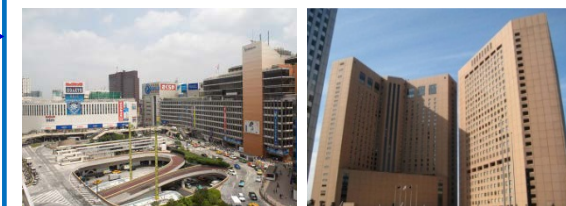
箱根（日本有数の観光地・温泉）



⇄ 複々線区間 ※東北沢～世田谷代田間工事中



新宿（日本最大級のターミナル）

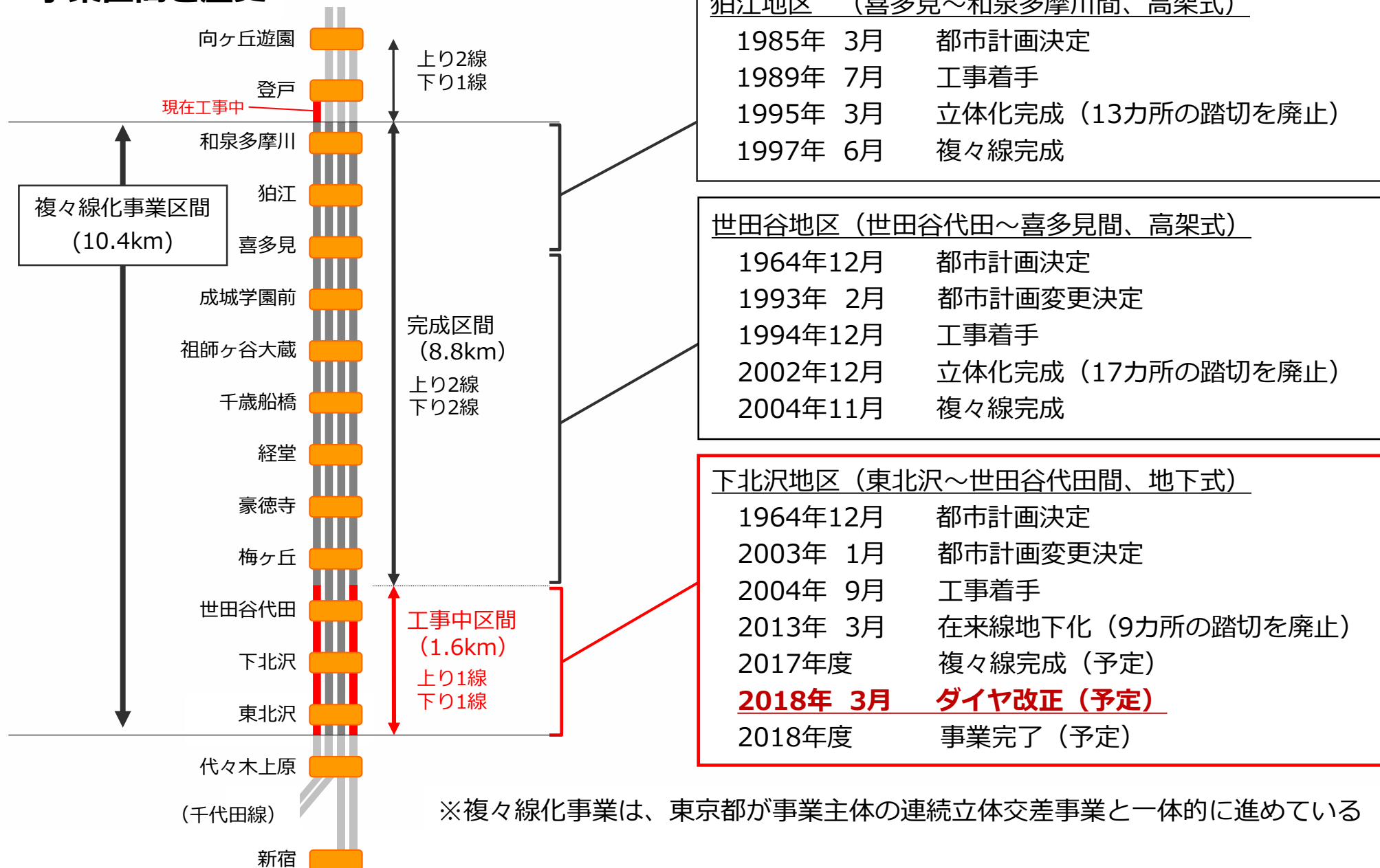


江の島・鎌倉 （都心に近いリゾート、古都鎌倉）



2 複々線化事業の概要

■ 事業区間と歴史

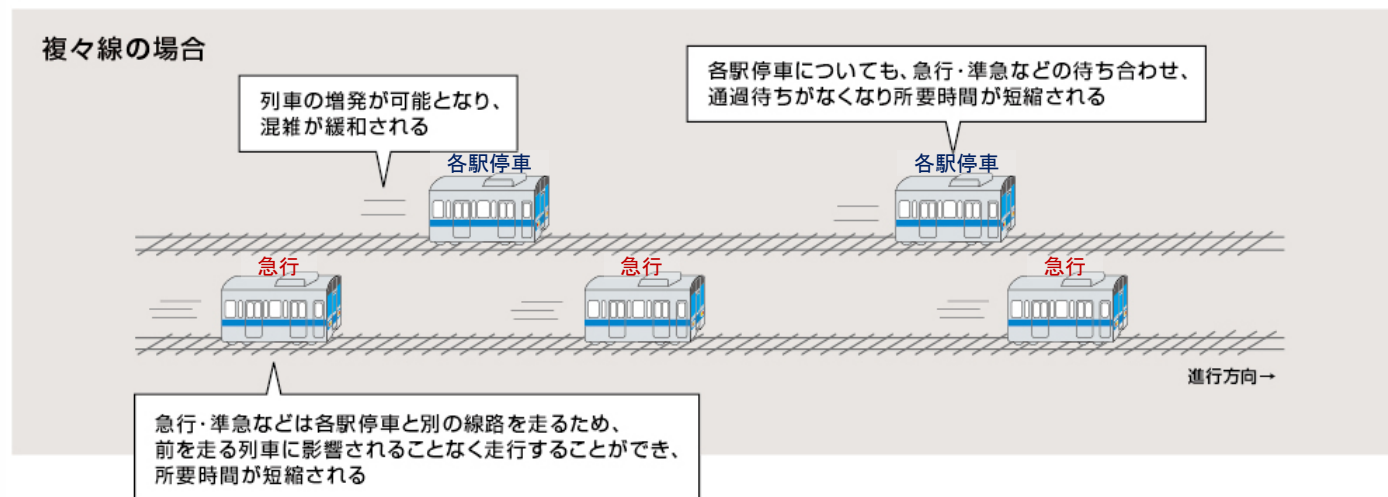
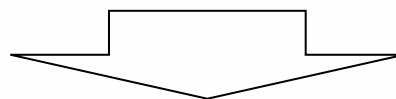
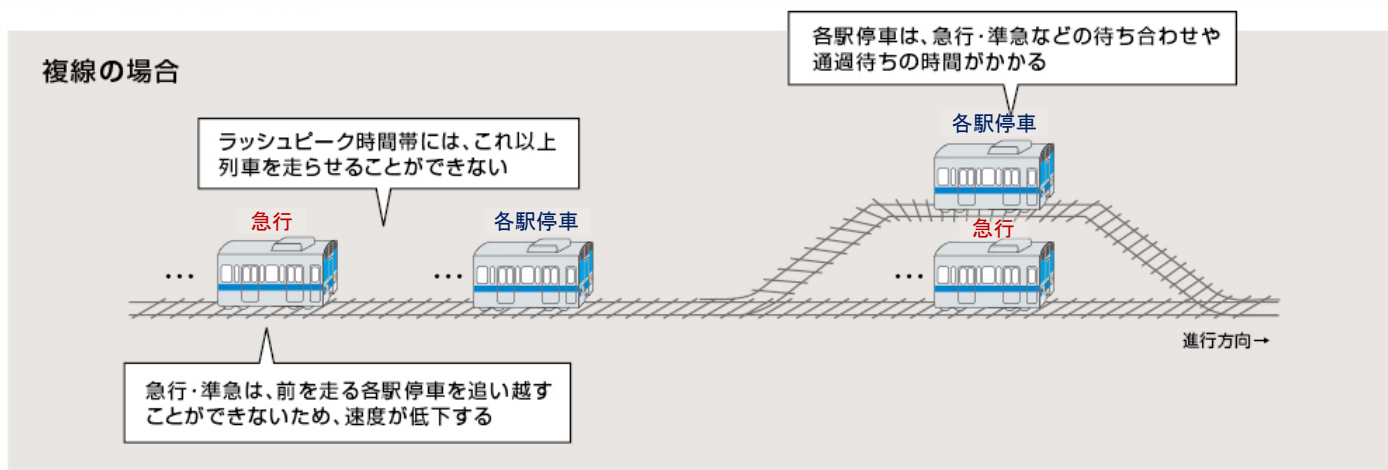


2 複々線化事業の概要

■ 複々線化のメリット



経堂～千歳船橋間の複々線区間



複々線化によって
次の2つのメリットがある

混雑の緩和

所要時間の短縮

3 現在までにあらわれている事業効果

■ 所要時間の短縮

複々線化事業の着工前と比べ、所要時間の短縮について一定の効果があらわれている

■ 踏切廃止による交通渋滞の緩和、駅前広場の整備（連続立体交差事業の効果）

2013年3月までに東北沢～和泉多摩川間にあった39か所の踏切を廃止

⇒ 交通渋滞の緩和や鉄道と道路の安全性向上、駅へのアクセス向上といった効果があらわれている

踏切の廃止（経堂～千歳船橋間）



駅前広場の整備（狛江駅）



既に完成した区間では、乗降人員が全線平均を上回る伸びを示している

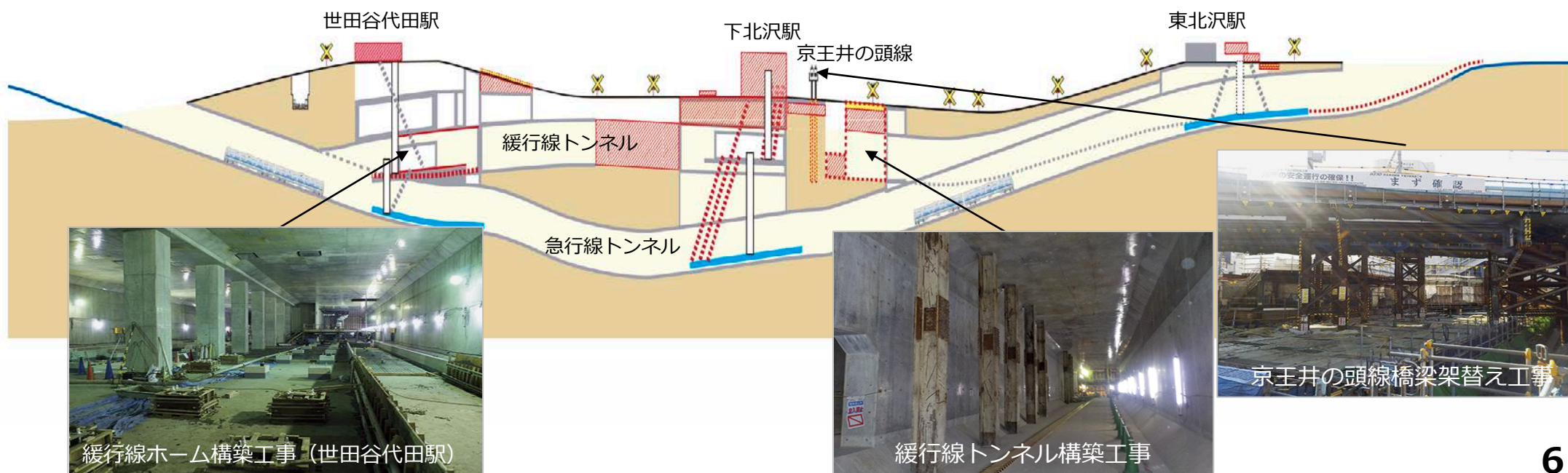
一方で、下北沢地区が未完成であることから、大幅な列車増発が行えず、現状では効果が限定的

4 複々線化工事の進捗状況

■ 今後の主な工事スケジュール（予定）

2016年度	2017年度	2018年度
★ 現在	<u>複々線完成</u> <u>ダイヤ改正(予定)</u> ●	事業完了(予定) ●
緩行線トンネル構築工事		
駅舎構築工事 ● 東北沢・世田谷代田駅舎完成		下北沢駅舎完成 ●
京王井の頭線橋梁架替え工事		

■ 現在の工事状況（順調に進捗中）



世田谷代田駅

下北沢駅

東北沢駅

京王井の頭線

緩行線トンネル

急行線トンネル

緩行線ホーム構築工事（世田谷代田駅）

緩行線トンネル構築工事

京王井の頭線橋梁架替え工事

■ 複々線完成によるラッシュ時間帯における輸送改善「3つの柱」

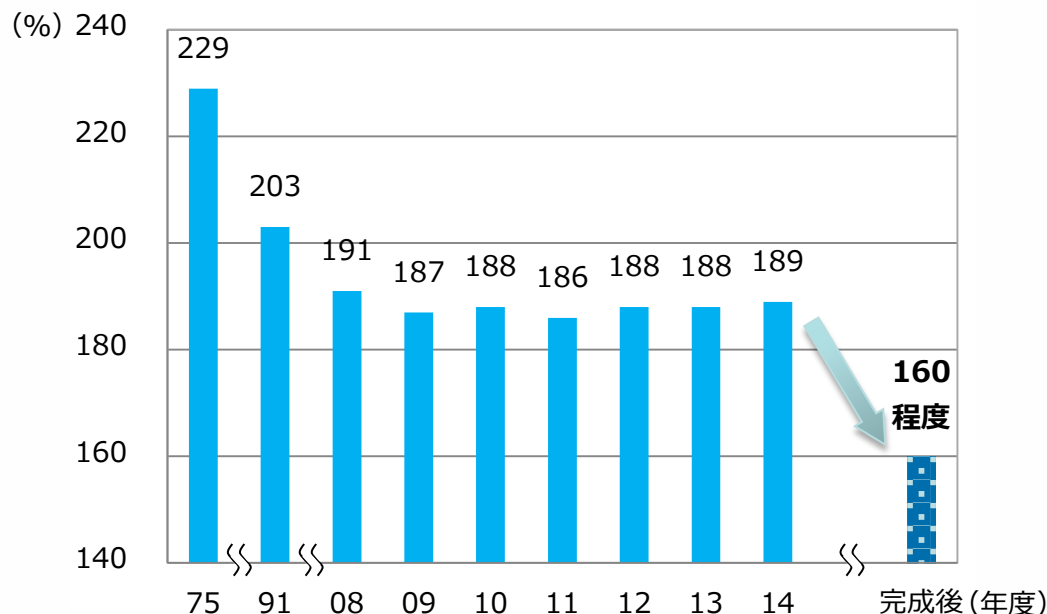
I 混雑緩和による快適な輸送環境の提供

II 所要時間短縮による都心方面へのアクセス向上

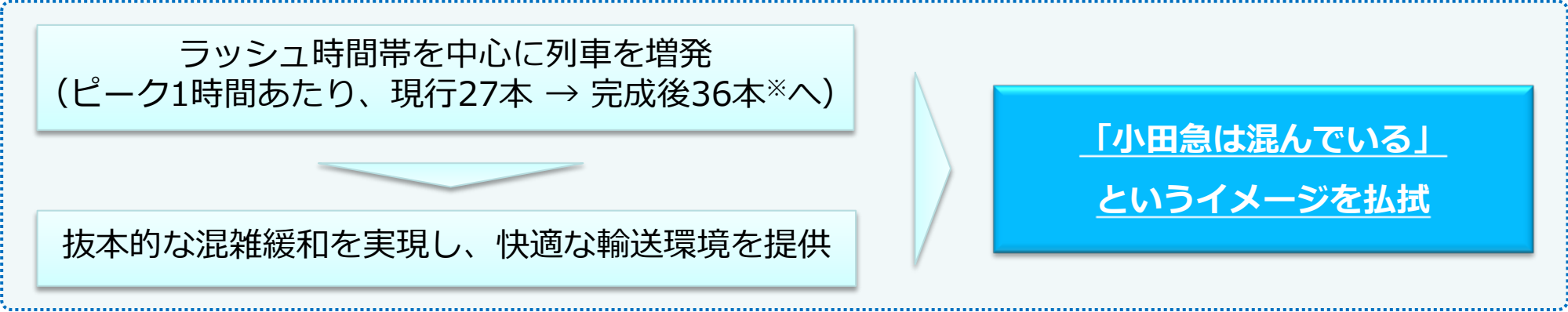
III 千代田線直通列車増発による都心中心部への利便性拡大

I 混雑緩和による快適な輸送環境の提供

■ 最混雑区間（世田谷代田→下北沢間）の平均混雑率の推移



■ 混雑緩和のイメージ（混雑率）

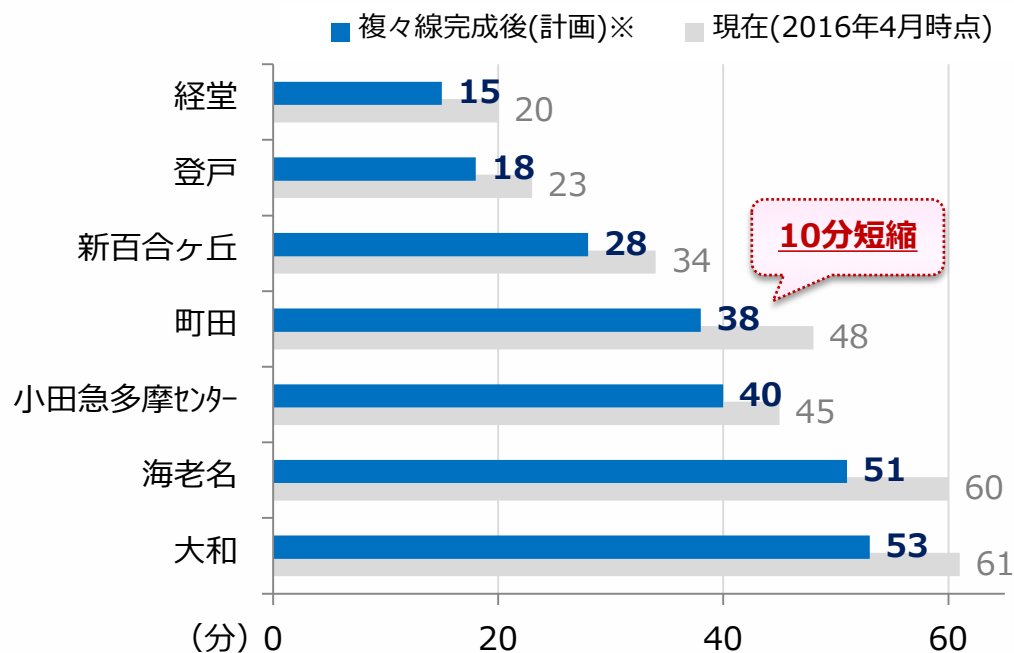


※ 最混雑区間（世田谷代田→下北沢間）の運行本数 複々線完成後の運行本数は目安であり、今後変更となる場合がある

Ⅱ 所要時間短縮による都心方面へのアクセス向上

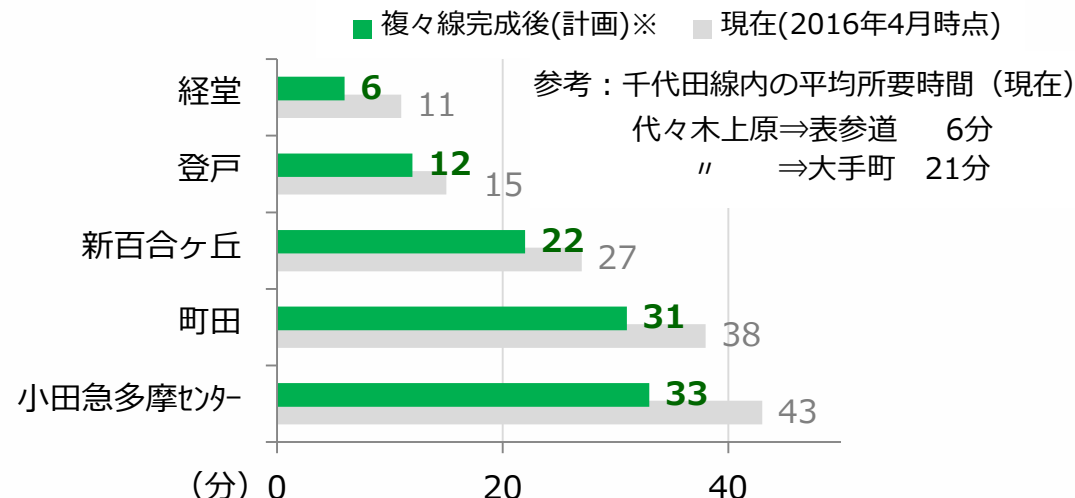
■ 主な駅から新宿までの所要時間の変化

平日の8:30頃新宿に到着



■ 主な駅から代々木上原までの所要時間の変化

平日の8:10頃代々木上原に到着 (⇒8:30頃大手町に到着)



※ 複々線完成後の所要時間は目安であり、今後変更となる場合がある

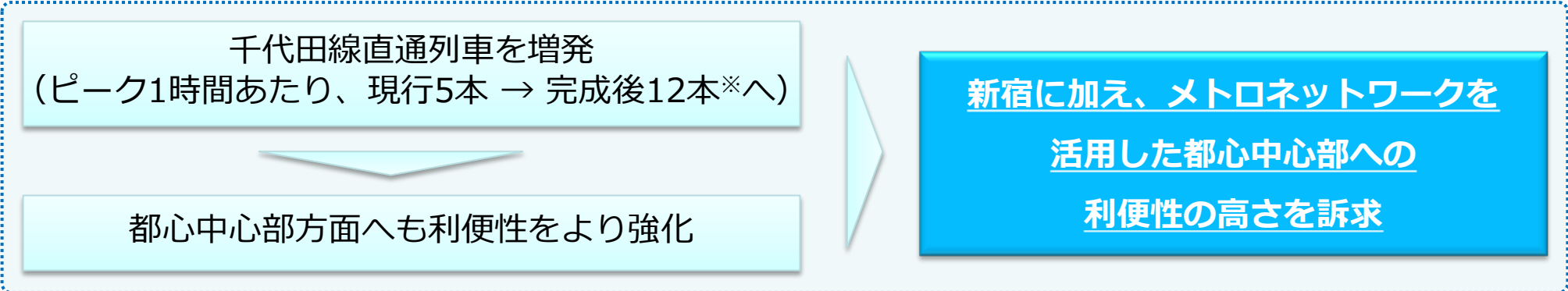
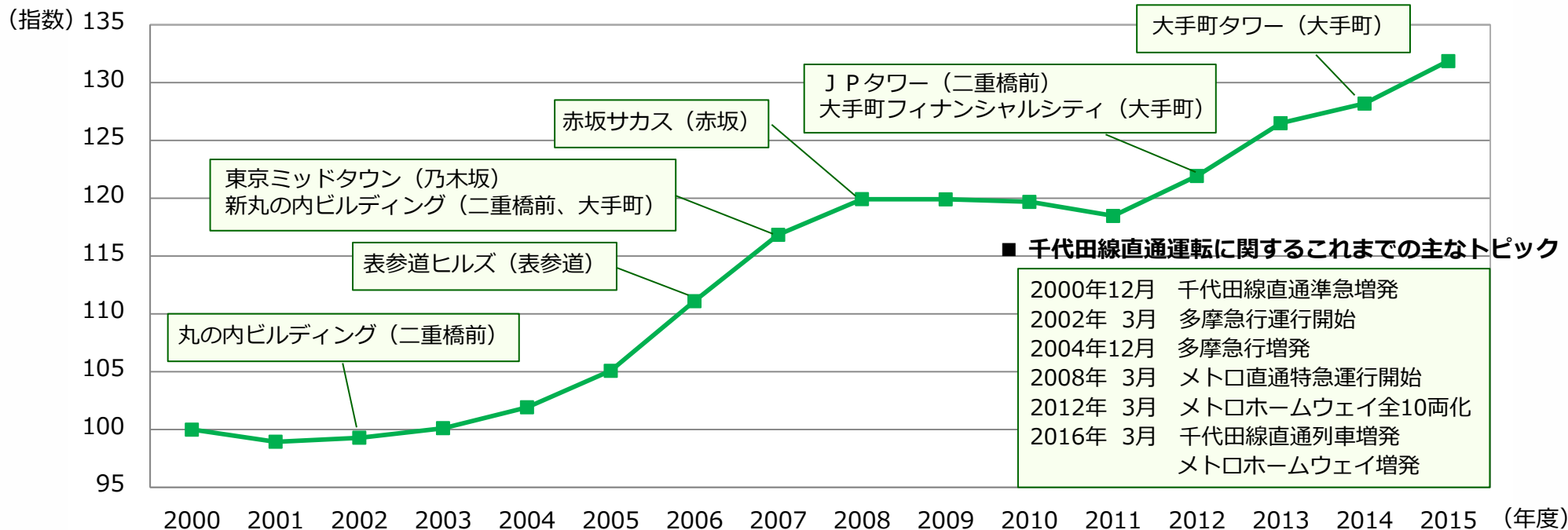
ラッシュ時間帯を中心に速達性を向上

競合する他路線との差別化を実現

これまで以上に
お客さまから選ばれる路線へ

Ⅲ 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

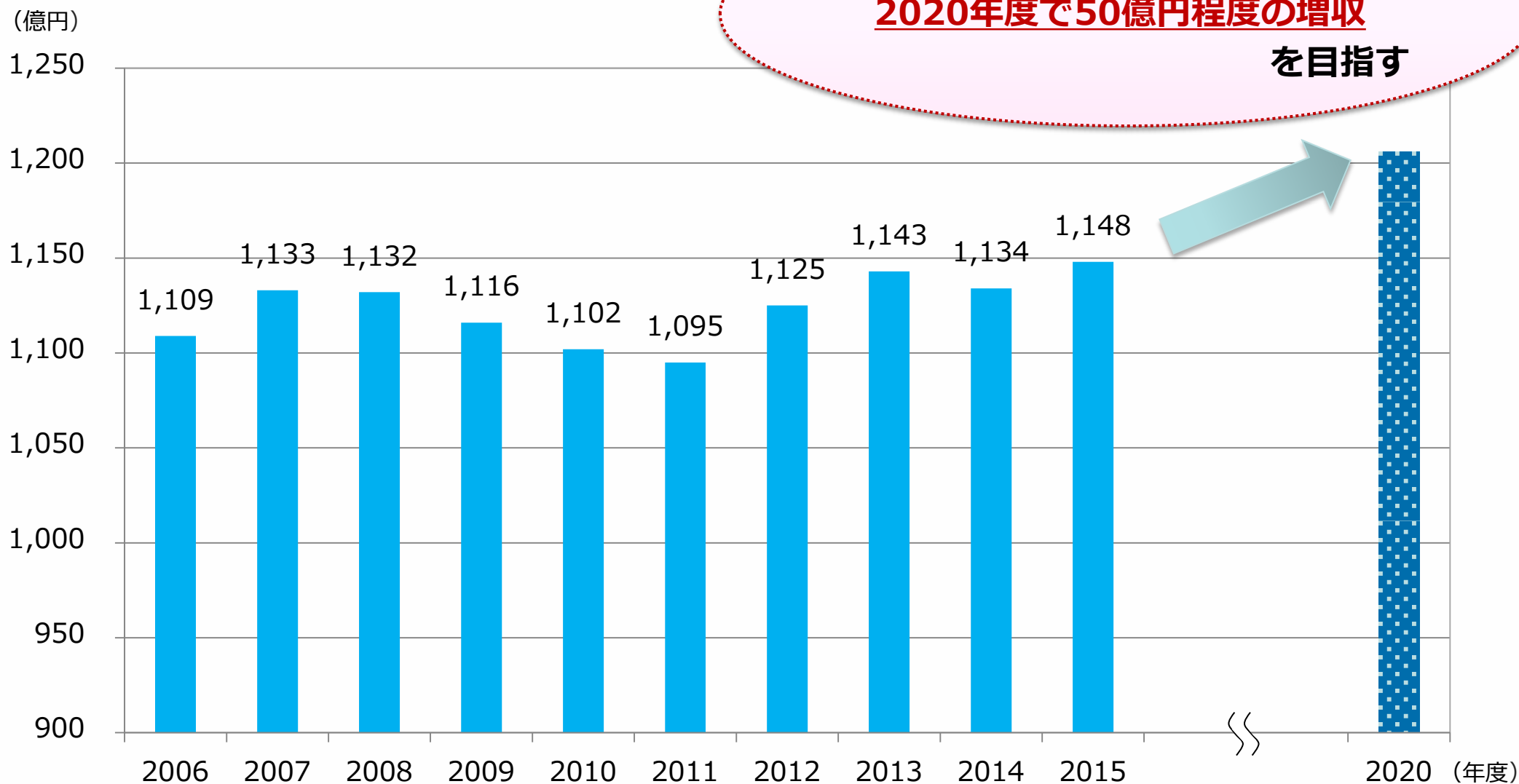
■ 代々木上原駅 通勤定期 1日平均乗降人員推移 (2000年度 = 100) (主な開発案件と最寄駅を表示)



※ 新宿方面へは、現行22本 → 完成後24本 複々線完成後の運行本数は目安であり、今後変更となる場合がある

6 運輸収入の見通し

■ 当社鉄道事業における旅客運輸収入推移



複々線完成による輸送改善効果



- 沿線エリアでの住み替え促進
- 沿線中核駅周辺における再開発計画の検討・推進
- 都市間競争に打ち勝つ新宿西口再開発の検討

日本一暮らしやすい
沿線の実現

沿線開発の進展
(ソフト・ハード)

沿線への人口
流入・集積

顧客ニーズの増加

沿線自治体等の外部パートナーとも連携しながら、駅を中心とした広がりのある街づくりによって沿線を活性化させ、「日本一暮らしやすい沿線」を目指していく

小田急電鉄株式会社

注意事項

スライドに記載されている、小田急電鉄の現在の計画、見通し、戦略などのうち、歴史的事実でないものは、将来の見通しであり、これらは現在入手可能な情報から得られた当社の経営者の判断にもとづいております。実際の業績はこれら業績見通しとは異なる結果があることをご了承ください。