

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

[沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み]

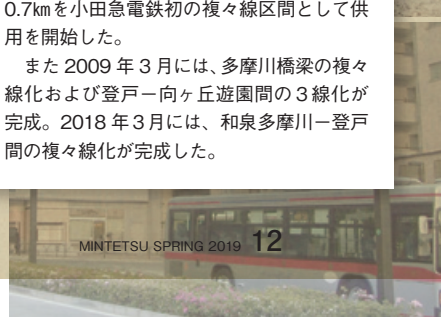
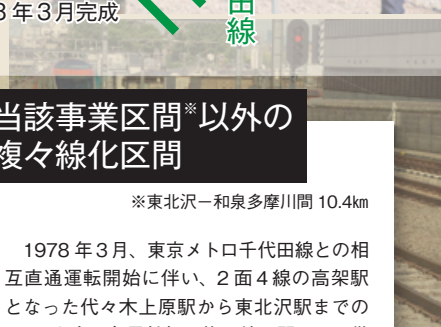
ARCHIVES

小田急小田原線

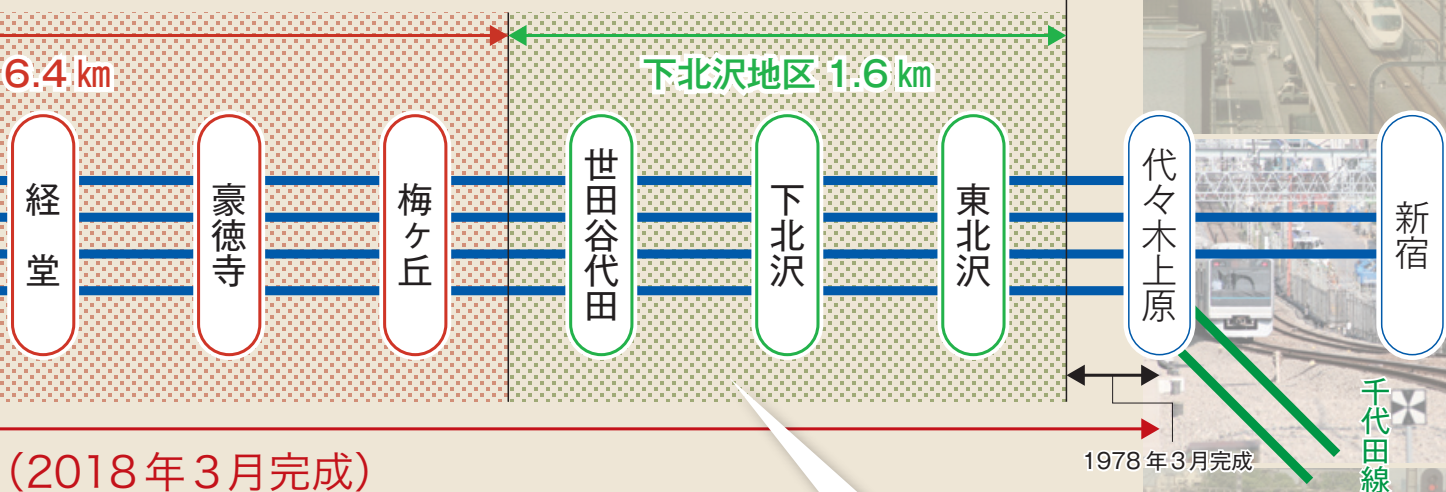
複々線化50年のあゆみ

東京都の連続立体交差事業と一体的に進められた小田急小田原線の複々線化事業は、東京圏における都市鉄道整備プロジェクトの中でも、最も長期、かつ大規模に行われた事業の一つである。構想から半世紀、工事着工からおよそ30年の年月を費やして、同事業は2019年3月、完了を迎えた。

写真提供●小田急電鉄株式会社



複々線化事業区間 10.4 km



下北沢地区（東北沢－世田谷代田間）地下式 1.6km

- 1964年12月 都市計画決定
- 2003年1月 都市計画変更決定
(区間内の複々線化を2線2層の地下式構造とする)
- 2004年3月 事業認可
- 2004年9月 工事着手
- 2013年3月 在来線地下化（9カ所の踏切を廃止）
- 2018年3月 複々線完成
- 2018年3月 代々木上原－登戸間の複々線の全面使用開始に伴い、新ダイヤでの運行を開始
- 2019年3月 事業完了



東北沢－下北沢間

事業後

当該事業区間*以外の複々線化区間

※東北沢－和泉多摩川間 10.4km

1978年3月、東京メトロ千代田線との相互直通運転開始に伴い、2面4線の高架駅となった代々木上原駅から東北沢駅までの0.7kmを小田急電鉄初の複々線区間として供用を開始した。

また2009年3月には、多摩川橋梁の複々線化および登戸－向ヶ丘遊園間の3線化が完成。2018年3月には、和泉多摩川－登戸間の複々線化が完成した。

複々線化により輸送力を増強

小田急小田原線の複々線化の歴史は、およそ50年前に遡る。1964年12月、都市高速鉄道第9号線が都市計画決定され、現在の東京メトロ千代田線との相互直通を前提とした代々木上原駅―喜多見駅間の複々線化が決定した。その後、1985年に喜多見駅―和泉多摩川駅間の連続立体交差化および複々線化が決定した。

事業区間は東京都内の東北沢―和泉多摩川間10・4km。事業化の目途がたった狛江地区から工事を開始し、次いで世田谷地区、下北沢地区と整備が進められた。

なお、小田急電鉄の複々線化は、沿線人口の急増を受け、上り線2線・下り線2線の複々線とすることで輸送力増強を図るものであり、連続立体交差事業は、鉄道または道路を立体化することで踏切を無くす東京都の都市計画事業である。



狛江地区（喜多見―和泉多摩川間）高架式 2.4km

- 1985年3月 都市計画決定
- 1986年6月 事業認可
- 1989年7月 工事着手
- 1995年3月 立体化完成（13カ所の踏切を廃止）
- 1997年6月 複々線完成・ダイヤ改正



狛江駅付近



事業前



事業後



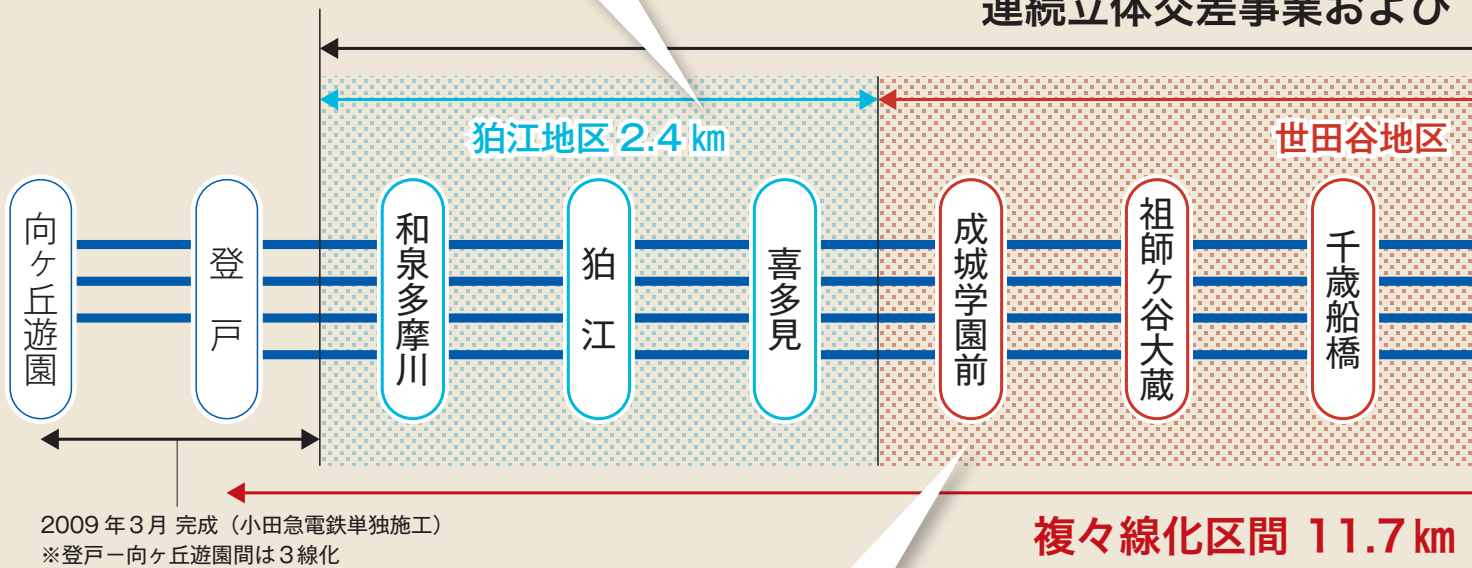
事業前



事業後

喜多見―狛江間

連続立体交差事業および



世田谷地区（世田谷代田―喜多見間）高架式 6.4km

- 1964年12月 都市計画決定
- 1993年2月 都市計画変更決定（成城学園前駅付近を地上線から地下線とする）
- 1994年6月 事業認可
- 1994年12月 工事着手
- 2002年12月 立体化完成（17カ所の踏切を廃止）
- 2004年11月 複々線完成
- 2004年12月 ダイヤ改正



事業後

旧経堂5号踏切



事業前



事業前



事業後

経堂―千歳船橋間