

800 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/07(土) 00:25:23 ID: 2scY7aml0 (1) しないだろうね。2つの意味で。801 : 名無し野電車区 : : 2009/11/07(土) 09:03:46 ID: PEjQT/U+O (2) 京大の土木系うかつたら6年間東京を離れることになる。802 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/07(土) 16:06:27 ID: EPuBrRs5O (1) 座って帰りがかったら新宿に出ればよいこと。公金投入して新線なんぞ作る必要はない。803 : 名無し野電車区 : : 2009/11/07(土) 19:40:43 ID: PEjQT/U+O (2) 座れるようになることだけが新線建設の意義ではありませんから。数多くあるうちのメリットの一つです。>>576にメリットが列挙されていますがそれに追加されるべきものです。804 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/08(日) 00:33:58 ID: fKEscYPw0 (1) >>792 > 純粋に社会全体で増えるんじゃないの？

小田急渋谷線ができて、上原以西の線路容量が同じなら、上原以東もトータルでの輸送力は同じと見るのが当然かと。結局渋谷線の電車は渋谷線以外のどこからスライドしてくるだけであり、増発がなされない以上社会全体では座れる人は増えない。805 : 名無し野電車区 : : 2009/11/08(日) 22:24:52 ID: kso/sNDeO (2) 以下の記述には、何の試算も根拠もありません。妄想ですが

複々線が完成した後、代々木上原以西の路線容量が仮に現在の3倍に増えたとしても、上りだと上原以東で容量が急にしぼむせいで複々線本来の威力を発揮できない恐れがあるわけです。

そこで新たに都心側の逃げ場をつくらうと。

現在の新宿 上原間と、上原からの千代田線は、待避線もない複線にすぎず、各駅停車が入れば前が詰まり急行系統もノロノロ運転を余儀なくされます。この2つ(本線と千代田線)では複々線を都心に上って来る電車全てを受け入れるには容量が不足する訳です。

複々線区間の容量3 新宿 上原間受入れの容量1 千代田線の受入れ容量1

こうなると、都心側の受け入れ容量不足の為に複々線区間も、本来3の量の電車を走らせることができるのに、2の量の電車しか実際には運用できず、せつかくの複々線を持って余す恐れがあるのです。ここに容量1の小田急渋谷線がプラスされると... 806 +1 : 名無し野電車区 : : 2009/11/08(日) 22:30:59 ID: kso/sNDeO (2)

ちなみに複線 複々線化すると(方向別複々線) 複線時の路線容量が1なら複々線完成後には路線容量が2以上になることが知られています。

路線別複々線の場合、容量は単純に2倍になるにすぎません。807 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/09(月) 00:46:37 ID: lyqT/7/20 (1) 現状は28本、仮に複々線で容量が2倍以上になるかもしれないけど、実際には56本走らせる必要はなく、現実的な線でせいぜい42本くらいでしょ(ソースはないけど、完成後の本数として小田急は36本を考えてるらしい)。というわけで別に上原以東の容量自体がボトルネックになったりはしないはず、あえていえば、新宿方面の容量こそ不足気味で、渋谷線を造るくらいなら、新宿まで完全複々線のほうが意味がある... 808 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/09(月) 00:47:42 ID: +48Rtn8r0 (1) >>806 > ちなみに複線 複々線化すると(方向別複々線) > 複線時の路線容量が1なら複々線完成後には路線容量が2以上になることが知られています。それは、朝ピーク時の小田急には当てはまらないんじゃないか？ 上り下北沢では7:45-8:15の間に14本ある(ほぼ2分間隔)。下北沢が複々線になったら、急行線14本 + 緩行線14本の28本にできる。が、それ以上増やすためには運転間隔を詰めないと無理かと。

じゃあ運転間隔を詰めろって話になるんだけど、10両編成のままでは不可能だろう。田園都市線で信号改良して2分間隔止まりでしょ。

方向別で2倍以上、線路別で2倍ってのもよくわからない。出典だしてくれ。809 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/09(月) 16:44:29 ID: aLGyQmg0 (1) 線路容量が2倍以上とかはたぶん速度を落とさないで運転できる本数の上限だろう 仮に複々線区間が毎時40本でも急行と各停20本ずつなら日中と比べて大して速度は落ちんわな 810 : 名無し野電車区 : : 2009/11/10(火) 08:05:08 ID: pdROXuchO (1) 東武伊勢崎線の北千住側の、複々線末端処理

・日比谷線に流す ・浅草方面に流す ・車庫に流す

北千住駅南側に車庫があったはず。811 : 名無し野電車区 : : 2009/11/12(木) 06:44:22 ID: LKRP384rO (2)

東武伊勢崎線は、北千住から先の都心側 本線と日比谷線の2つだけでは複々線を上ってきた電車すべてを流し込めないから北千住に隣接した車庫を設けて北千住止まりの上りを設定してるけど、小田急の場合、代々木上原に車庫とか無理だし意味もない。812 +1 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/12(木) 10:25:56 ID: P4MyTt8VO (1) そこは代々木上原始発の千代田線を小田急からの直通にすればなんとかなりそう。あと南新宿、参宮橋、代々木八幡を島式1面にして新宿 - 代々木上原を3線化できるといいけどね。813 +1 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/12(木) 15:01:04 ID: 2a5St9TEO (1) >そこは代々木上原始発の千代田線を小田急からの直通にすればなんとかなりそう。むしろ平常時はそれで問題無いしかし異常時に今までは新宿方面に流してたのが、今後は流せなくなることになる。つまり千代田線ストップで小田急線ストップまたは大幅混乱を引き起こす。あと旅客流動実態を考えると、渋谷方面への直通には多大な意義があるよ 814 : 名無し野電車区 : : 2009/11/12(木) 16:56:15 ID: LKRP384rO (2) >>813 そうそう。そういう意味で渋谷方面にも複々線の脱出口があるのは多大な意義があると思う。混乱時に備えてNHK北側の公園の地下に留置線も設けちゃおう。815 : 名無し野電車区 : : 2009/11/12(木) 21:18:48 ID: jTeo8fBp0 (3) <http://www.youtube.com/watch?v=WGyy6nCDAZO> 816 : 名無し野電車区 : : 2009/11/12(木) 21:26:14 ID: jTeo8fBp0 (3) >>812 前面展望をみる限り、線路の両側に町が迫ってて(マンションとか) 駅を島式にするだけでは3線化は難しそう。 <http://www.youtube.com/watch?v=IUacRwdZFsM&feature=related>

用地買収するにしても土地代がね。全然関係ないネタだけど、東北新幹線が、最初大宮 - 盛岡まで開業して、後に東京まで延伸したけど、用地買収費用は、大宮 - 盛岡間と大宮 - 東京間でほぼ同じだったとか、いかに東京周辺の土地が高いかを語るエピソード。817 : 名無し野電車区 : : 2009/11/12(木) 21:33:07 ID: jTeo8fBp0 (3) 東武の複々線も見つめよう。(6 : 40あたりから複々線に上

がる) <http://www.youtube.com/watch?v=VamkqPRdjck&feature=channel> 818 : 名無し野電車区 : : 2009/11/13(金) 06:49:40 ID: Tw6paofiO (3)

大分前の鉄道ジャーナル読むと 小田急自身は、複々線で増大した電車は千代田線に流し込めばいいと考えてるフシがある。でも、この考えじゃ、千代田線内で人身事故があった場合(日常茶飯事だけ)とか 複々線の出口の一つがふさがれて、残りは新宿本線だけになってしまう。そうなると、複々線内にある電車は出口が詰まって、一気に動きが止まる。千代田線内の人身事故なんてしょっちゅうな上に、常磐線側の影響を受けることもある。

複々線の効果的な運用には、複々線の出口戦略が大切なんだろうけど 今の計画だと千代田線に頼りすぎて危険な気がする。

そこで渋谷線ですよ。819 : 名無し野電車区 : : 2009/11/13(金) 06:54:09 ID: Tw6paofiO (3)

出口は、一つがふさがれても複々線の運用に影響がないくらいの余裕を持たせたいところです。3つあれば完璧でしょう。820 : 名無し野電車区 : : 2009/11/13(金) 07:04:42 ID: Tw6paofiO (3)

例 乃木坂で人身事故、千代田線ストップ ほぼ同時に新宿駅南側踏切で車両と接触事故、本線もストップ ㊦

でもまだ渋谷線は生きている。渋谷線に流せ～、流し切れない電車は、代々木上原止まりにして渋谷線内の留置線に流し込め～ みたいな。821 +3 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/13(金) 23:59:25 ID: SWUK35R10 (1) それって、小田急固有の問題？

複線の路線のすべてに事故時バイパス用複々線が、複々線のすべてに バイパス用3複線が必要なのであれば、小田急にも渋谷線が必要だ。でも、前提が間違っていると思う。822 +1 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/14(土) 08:13:27 ID: gFXqW3t3O (1) 渋谷線でも事故が起きれば同じことですな。823 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/14(土) 09:07:43 ID: IE87oS4j0 (1) この人には何言っても無理。生暖かく見守ってあげましょう。824 : 名無し野電車区 : : 2009/11/14(土) 14:39:09 ID: u64ndeM0O (1) 出口戦略の話だよ。825 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/15(日) 02:34:12 ID: ecKqfpao0 (1) >>821 東武伊勢崎線なんかは緩行線と日比谷線、急行線と浅草方面、半直ときれいに運用がわかれている こういう場合、緩行線系統にトラブルがあった場合でも急行線系統の運行は続けられる

東急の場合も列車はほぼ路線別に運行されていて、影響は最小限に留まる 京王新線の場合も、都営新宿線と京王新線、京王線で別の運用となっているし 異常時には都営直通列車を本線新宿行きに変更することも可能

複々線完成後に千代田線がストップすると全線止まりそうなのって小田急ぐらいなんだよね 826 +1 : 名無し野電車区 : : 2009/11/15(日) 12:09:17 ID: zJ5C179H0 (5) 問題は、渋谷線も、その先副都心線につながるのであれば、事故時に 小田急の都合でフレキシブルにダイヤを組み替えられないことだな。他社の都合もあるから。そこで俺が提案した、小田急専用渋谷駅と副都心線渋谷駅の二眼レフ理論だ。西武百貨店前地下に頭端式ホーム。小田急専用の自社ホームなら、緊急時他社の都合を考えずに自由にダイヤを組みかえられる。827 +2 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/15(日) 12:24:04 ID: 1Majeld0O (1) これ以上の妄想は無いな。828 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/15(日) 12:31:50 ID: zJ5C179H0 (5) 大学の建築学科の卒業制作とか、すべては妄想だがその妄想を皆が本気で語り合う。その建築のアイデアのどこが欠陥だとか、どう修正すべきだとか、そういう場もあるんだよ。

>>827 高卒の鉄道マニアだろ？ 829 +1 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/15(日) 12:46:18 ID: HRs6G+MH0 (2) > その妄想を皆が本気で語り合う。> その建築のアイデアのどこが欠陥だとか、どう修正すべきだとか、> そういう場もあるんだよ。

それはどこでやってるんですか？ 830 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/15(日) 14:12:35 ID: zJ5C179H0 (5) >>829 高卒だけに、日本語も通じないとみえるな。大学の建築学科だと書いてるだろ。高卒晒すなって。大学くらい行けたら良かったな。全入時代なのにな。具体的個別的に何大学と言う訳でなく、建築学科ならどこでもやってるんだよ。

お前、上のほうでも複々線の出口の話をしてるときに バイパスがどうのこうの的的外れなこと書いてる奴だろ。日本語くらい理解する努力しような。高卒なのは分かったから。831 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/15(日) 14:37:56 ID: HRs6G+MH0 (2) バイパス発言は私じゃありません。そう思われた根拠を教えてください。832 +2 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/15(日) 15:03:36 ID: xzvPYd5F0 (1) この論争には横からだけど、日本語が分かってないのは 建築学科のほうじゃない？

建築学科でこのスレで行われるような議論が行われるから、このスレの議論は妄想じゃない、という主張は主題を 取り違えている。

建築学科では実現性がないのを踏まえながら議論が行われる の対して、このスレでは実現可能生があるとの前提で議論をしているから (建築学科でのものと異なり) 妄想だ、と 言われているのだけだ。

833 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/15(日) 16:36:23 ID: zJ5C179H0 (5) >>832 834 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/15(日) 16:41:44 ID: zJ5C179H0 (5) >>832 いいかな。>>826に対して>>827が妄想だ、といってるわけだよな。それに対して、俺は>>826のアイデアのどこが欠陥か、どう修正すべきか 議論があればこのスレで、建築学科と同じように議論すればいいんじゃないかと言ってるんだよ。>>827の認識は、このスレだけでは理解できない。

エリ女のブエナが凄すぎてテレビに釘づけだった。835 : 名無し野電車区 : : 2009/11/16(月) 00:19:24 ID: Sqb1FksfO (1) 珍しく荒れてるな。まあ仲良くやれ。それじゃなくても参加者少ない過疎スレなんだから w

東京オリンピック再立候補(^\_^)v 836 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/16(月) 01:27:03 ID: V/N6tmTH0 (1) 実現可能性とかどうでもいいよ 今はいろんな意見や知識、可能性を集約するのが第一 837 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/16(月) 21:58:20 ID: ln80OmU50 (1) え なにを集約するって？ 838 : 名無し野電車区 : : 2009/11/17(火) 00:32:52 ID: 3v1SW934O (3) 次のオリンピック開催地決定まで、あと4年。それまでに渋谷までは小田急単独で引きたいけどなあ。839 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/17(火) 03:21:32 ID: cARzx1+B0 (2) 東武伊勢崎線の複々線区間は私鉄としては最長になって あの区間に東急東横線がすっぱり収まるって知ってた？ 840 +1 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/17(火) 08:59:30 ID: CqP0b0StO (1) 相模原の周辺で

は、小田急多摩線の相模原延伸を望んでいる人達がいるけど、その人達と協力出来ないかな？ 渋谷直通は相模原にも魅力では？

議員さんの集まりだから、かなり力はある感じなんだけどなあ... 841：名無し野電車区 : sage : 2009/11/17(火) 10:35:38 ID: h5WHUU8R0 (3) 整備スキームも上下分離と似ているしね 842：名無し野電車区 : sage : 2009/11/17(火) 12:18:22 ID: 3v1SW9340 (3) >>840

類似の事例もあるよ 四国 4 県が、瀬戸大橋線の本州部分(岡山県)が単線のせいで 岡山 四国間の特急電車増発のボトルネックになっているから その部分の複線化工事の費用をJR西日本に出して複線化をお願いした、といふのがあるね。

自分の領土(四国)の外なのに、領土に入る列車を増やすために 遠方の複線化費用を払う...

相模原市が、自分のところまで来る電車を増やすために 遠方(渋谷線)の敷設に協力する...

案外あると思ふな。(登戸 新百合ヶ丘間の複々線化ばかりに目を奪われる恐れもある)

843 +1 : 名無し野電車区 : : 2009/11/17(火) 12:27:42 ID: 3v1SW9340 (3) 相模原の議員さんたちに 列車増発のためには複々線をつくるだけでは不十分で 複々線の脱出口まできちんと整備しないとと思うやうに増発できないといふことを 理解してもらう必要があるな。 844 : 名無し野電車区 : : 2009/11/17(火) 19:08:36 ID: cARzx1+B0 (2) 小田急線 相模原市 延伸関係 <http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/machitsukuri/013154.html> <http://www4.machi.to/bbs/read.cgi/tama/1162091036/150> 議員連盟関係 <http://news.kanaloco.jp/localnews/article/0911040022/> <http://mainichi.jp/area/kanagawa/news/20091105ddk1401020000c.html> <http://ameblo.jp/koiso-y/entry-10380705643.html> 845 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/17(火) 19:30:05 ID: knUkAcp40 (1) ・川崎縦貫高速鉄道のゆくえ (6両で計画、多摩線との直通前提、新百合から宮前平を經由して小杉まで) ・相模原市の財政規模 (一般会計約2千億円) (参考: 川崎市は約6千億円)

>>843 > 列車増発のためには複々線をつくるだけでは不十分 そうですね？ >>821-822の通り。 846 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/17(火) 20:53:56 ID: h5WHUU8R0 (3) 気持ち悪い日本語もどきを使うヤツは嫌いだ が レスをろくに読まないヤツはもっと嫌いだ 847 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/17(火) 23:16:47 ID: 57rhQID40 (1) 句読点のない日本語は、とても気持ち悪い。 848 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/17(火) 23:50:22 ID: h5WHUU8R0 (3) ずっと句読点なしで書き込んでるのに、850にもなってからそんなことを言われてもね 849 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/18(水) 00:10:16 ID: 0c4xojlt0 (1) 人を呪わば穴二つ、ってやつ。 850 : 名無し野電車区 : : 2009/11/18(水) 02:28:26 ID: TSTjH0P90 (1) 的外れくん 参上かよ...。なんか支離滅裂なんだよな。 851 : 名無し野電車区 : : 2009/11/18(水) 06:55:38 ID: nGQqoPqrO (2) >>821がイミフだわ。 なにも事故時だけでなく通常時も複々線の出口は広いに越したことはないだろ。(出口が広いことで複々線運用上の制約がなくなる)

てか、これも渋谷線構想の、数多くあるメリットの一つにすぎない。 渋谷直通需要、小田急 1 社料金、乗換時間と上下移動の省略...。 852 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/18(水) 10:25:49 ID: lve8vqa50 (1) その程度の理解力の人が何を言っても説得力がない... 853 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/18(水) 14:05:24 ID: GTXF0F+cO (1) 下北沢の乗換えが大変になる事で、渋谷アクセス不変化による小田急線沿線の価値低下をカバーする為にも、早く渋谷線を実現して欲しい。

既に西武池袋線、東武東上線が池袋-新宿-渋谷直通を実現し、今後は東急東横線や相鉄線も加わります。 新宿しか直通できず、渋谷アクセスも不便になる小田急線の人気は相対的に低下する事が心配です。 854 : 名無し野電車区 : : 2009/11/18(水) 15:07:55 ID: nGQqoPqrO (2) 小田急の関係者の方も、どうぞ>>99をご覧ください。 855 : 名無し野電車区 : : 2009/11/19(木) 09:18:21 ID: 3J3q2SwVO (2) 渋谷線は全線地下で踏切なし。 途中駅はNHK前のみ。 NHK前にホーム扉設置すれば人身事故はかなり減らすことができるね。 信号機故障とかは防ぎようもないけど。 856 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/19(木) 13:50:45 ID: txKF+Aq00 (1) ホームドアは小田急全線に将来的に設置されるらしいので、渋谷線も全駅ホームドア設置が前提ですよっと 857 : 名無し野電車区 : : 2009/11/19(木) 16:21:49 ID: 3J3q2SwVO (2) 途中駅、代々木上原(地下)を忘れてた。

代々木上原、NHK前、渋谷の3駅ね。 858 : 名無し野電車区 : : 2009/11/20(金) 11:08:08 ID: sByAXzMDO (3) 気付いたことがある。 富ヶ谷の交差点あたりって、宇田川がつくった谷の底じゃん。 代々木上原あたり(台地上?)に比べて、海拔高度が低いぞ!? 859 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/20(金) 11:21:55 ID: fQvmMbzH0 (1) 富ヶ谷 上原 >>311の一番上、4:10-5:40

上原 富ヶ谷の方向で走ると、信号のつながりが最悪だったりする 860 : 名無し野電車区 : : 2009/11/20(金) 21:28:14 ID: sByAXzMDO (3) そうなると、富ヶ谷の交差点で渋谷線が山の手トンネルの下をくぐるには 代々木上原 富ヶ谷が相当の急勾配になるはず。

台地上の東北沢・代々木上原から谷底付近の富ヶ谷の更に大深度の下。で、今度はNHKあたりは台地上...

>>311の映像を見た感じ、谷の一番の底は富ヶ谷交差点ではなく3:40あたりっぽいかな。 3:40 4:00あたりでかなりの坂を上がってる。 4:30 5:05あたりの坂もすごい。 861 : 名無し野電車区 : : 2009/11/20(金) 21:56:42 ID: sByAXzMDO (3) 各地点の標高がわからんからなんとも云えないけどさ。 地図で代々木上原 富ヶ谷の水平距離を測ると約850m...。この距離で山の手トンネルの下をくぐるだけの深度を稼がないといけないけど、>>517によると山の手トンネルの富ヶ谷交差点での最大深度が34m(交差点の地表から?)

東北沢駅の地下の最大深度が、東北沢の地表から11m...。(小田急のHPの複々線化事業) ただしこれは台地上。

またしても難題が。 862 : 名無し野電車区 : sage : 2009/11/21(土) 02:30:13 ID: DWQhEESI0 (1) 下北沢分岐だから別にそれは問題無いよ 東北沢分岐なら大問題だけれど むしろ34%勾配上に分岐器を置けるかどうかってことを心配してる 863 : 名無し野電車区 : : 2009/11/22(日) 10:08:14 ID: BPBenqYb0 (2) 渋谷の地形 <http://blog.goo.ne.jp/mushipan3/e/684a68a1300359da71fc8de7e4d6bd52> <http://pingmag.jp/J/2008/09/29/tokyo-topographies/> (上から3つ目の図) <http://www.gsi.go.jp/WNEW/PRESS-RELEASE/2006-0803-2.html> <http://image.blog.livedoor.jp/tokyowater/imgs/0/8/0878797d.jpg> 渋谷川中流 864 +1 : 名無し野電車区 : : 2009/11/22(日) 10:12:25 ID: BPBenqYb0 (2) 宇田川水系鳥瞰図と地形 <http://image.blog.livedoor.jp/tokyowater/imgs/3/b/3b4e3142.jpg> 865 : 名無し野電車区 : : 2009/11/22(日) 17:52:52 ID: mCw8KkwGO (1) 俺の一番の心配は、突き当たりの | | だよ。 866 : 名無し野電車区 : : 2009/11/23(月) 01:46:12 ID: hmMWTBf30 (4) 渋谷線敷設にあたって

## 心配される点

・下北沢-代々木上原間の急勾配中の地下で渋谷線を分岐できるか？ ・台地上の代々木上原付近から、谷底の富ヶ谷の更に大深度の山の手トンネル下まで一気にもぐれるのか？ ・突き当たりの丸井を交わせるのか？ どう交わすのか？ 建替えるのか？ ・渋谷駅の場所はどこにするのか？ ・富ヶ谷からNHK前（台地上）にはもう一度垂直方向へ上るのか？

867：名無し野電車区：：2009/11/23(月) 01:58:14 ID: hmMWTBf30 (4) 分岐をどのポイントにするか…。東北沢駅しか水平な場所がないような気がする。 [http://www.odakyu.jp/company/business/railways/four-track-line/fukusen\\_2.html](http://www.odakyu.jp/company/business/railways/four-track-line/fukusen_2.html) 868：名無し野電車区：：2009/11/23(月) 02:08:11 ID: hmMWTBf30 (4) 緩行線は下北沢出発直後に水平な箇所があるけどここは外側から急行線がかぶせてくるから外に渋谷線を逃がすことは無理だな、多分、下北沢-登戸は緩行線が外、急行線が内側だけど下北沢-代々木上原間は緩行線が内側、急行線が外側に入れ替わるから、東北沢の駅は内側に島式ホームが一面で、外側の急行線にホームは元より無いからここなら急行線から外側に渋谷線を分岐できると思う…。けど下北沢よりかなり海拔高度を上げてるから、富ヶ谷の大深度までの急降下が予想されると…。869：名無し野電車区：：2009/11/23(月) 02:13:54 ID: hmMWTBf30 (4) 急行線の下北沢出発直後、急勾配にかかる前に分岐できれば良いのだが。。って独り言スリ 870 +1：名無し野電車区：sage：2009/11/23(月) 16:49:02 ID: X2hhKhW0O (1) 連投おつです

代々木公園から分岐でしょ 871：名無し野電車区：：2009/11/23(月) 21:29:04 ID: Ni1hDNiKO (1) >>870 千代田線の分岐？ 872：名無し野電車区：：2009/11/23(月) 22:52:08 ID: YcrrMTfOO (1) 千代田線の原因よりこっちは貰えたらいいのにね 873：名無し野電車区：：2009/11/24(火) 00:10:42 ID: 05ps1okqO (1) >>602の言うようになってれば良かったんだが、874：茶間：：2009/11/24(火) 23:38:15 ID: QNIHnuYt0 (1) 渋谷線の発想すばらしいね、ぜひ実現してほしい、小田急としては渋谷までが身の丈だとは思いますが、新宿や都心に加えて渋谷にも直通するようになれば、路線価の上昇は確実だ。

たった数キロの工事で、路線価が上昇するとなれば、小田急は奥が深いから、グループ全体への寄与は相当なものになる。そして競合各社に対する優位性を、確実なものにできるだろう。

複々線に引き続き、東は渋谷へ、西は相模原に延伸すると、新百までは複々線化が必須となろうが、下北や梅丘でも粘り強く複々線化を進めた小田急なら実現できるはずだ。

投資を怠った京王へは、複々線の威力を見せつけ、スルー運転で利便性を担保するJR & 東急へは、始発 & ロマンズの優雅さで対抗し、身の丈知らずの相鉄には、海老名始発 & ロマンズで、大株主の威光をしめす事になるだろう。

むろん、実現には地元の協力が不可欠。NHKと渋谷区役所の間に駅を造れば、理解も得られやすいだろう。地元を味方に付けられ、東急がやりかねない妨害工作も防ぎやすくなる。

駅の設置は、下北沢 - 代々木上原 - 渋谷神南 - 渋谷となろうが、渋谷のターミナルは西武百貨店でどうだろうか。小田急百貨店も単体では苦しい、セブン傘下の筋も夢物語ではなからう。

妄想失敬、875：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 00:18:02 ID: RnNgWKiu0 (1) はいはい妄想乙 876 +1：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 00:29:25 ID: ISYj2m6l0 (5) 本気で、誰も思いつかなかったアイデアと思ってるのかな... 877：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 00:57:52 ID: Es6epevQ0 (3) というか小田急創業者は渋谷始発を考えていた訳で、むしろ原点復帰と言えるが 878 +1：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 01:11:37 ID: ISYj2m6l0 (5) 気づいてないから実現しないが、気づきさえすれば大もうけの良案、というのがこのスレの主流派でしょ。でも原点復帰って... 要は小田急関係者だって気づいているけどやらない、というだけのことを、部外者が小田急が気づいてないという前提ではやしているだけで、あまりにも不毛だと思う。879：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 01:36:34 ID: Es6epevQ0 (3) 小田急幹部なら代々木上原から渋谷まで近いこと、1000億円あれば建設できることぐらい知ってて当然だろうw ただ小田急単体じゃ資金面でも経営面でもメリットにはならないからやらないだけ 相鉄と違って新宿ターミナルに直結しているから上下分離というスキームに載せるほどの緊急性もない そんな状況で小田急関係者が積極的に事業化に向けて動いたらむしろおかしいわ 880：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 02:11:03 ID: HJ8DVe700 (3) 小田急にメリットがない？ >>1から読み直したほうがいいんじゃないか？ 881 +1：名無し野電車区：：2009/11/25(水) 02:22:41 ID: HJ8DVe700 (3) >>876>>878 気付く、気付かないなどということは、どちらであっても大した問題ではない、小田急沿線民の渋谷アクセスを改善して欲しいだけだ。井の頭線乗換の上下移動に、京王への余計な運賃支払い、渋谷帰りに下北沢から小田急に乗れば着席不可能、小田急沿線民の渋谷アクセスは田都民や京王民に比べて無駄な障壁があるのだ。882：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 03:25:16 ID: Es6epevQ0 (3) 今はまだ階段一本で乗り換えだから渋谷線は不要みたいな意見がまかり通るんだろうなw 数年後には... 883：名無し野電車区：：2009/11/25(水) 06:24:05 ID: j9h/8pbg0 (2) 相模原延伸の方は、旧津久井町まで引いてほしい、京王の延伸は、橋本駅の先にマンションができてはや不可能、884 +1：名無し野電車区：：2009/11/25(水) 07:58:01 ID: HJ8DVe700 (3) 確かに、小田急に渋谷線をつくることによる収入増という経営上のメリットはあんまりないんだね。複々線運用と利用客の利便性を考えれば、わずか数kmで恩恵無限大だけだ。

渋谷線開業に伴う増収をはかるには、新規客をいかにもってくるか...、885 +1：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 14:08:42 ID: ISYj2m6l0 (5) >>884 経営上のメリットがないけど、やったら便利な事業なんて、世の中にはいっぱいあるわけで... 886 +1：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 14:14:31 ID: ISYj2m6l0 (5) >>881 > 小田急沿線民の渋谷アクセスは田都民や京王民に比べて無駄な障壁があるのだ。

田都民の新宿アクセスには難があるから、東急新宿線が必要ですね。京王民も、明大前乗換では不便があるから、京王線直通新井の頭線が必要ですね... 887 +1：名無し野電車区：：2009/11/25(水) 18:35:18 ID: j9h/8pbg0 (2) >>885>>886 こいつよく現れるけどイマイチ否定する理由がわからんヤツだよなあ。一貫した理由なりがあるわけでもなく、否定してる割には的外れだし、スレの流れも一人読んでないんだよね。>>886なんかもうね。

888：名無し野電車区：sageマジレス：2009/11/25(水) 18:52:56 ID: g3l/xsAoO (1) 免許が取れません。以上 889：名無し野電車区：sage：2009/11/25(水) 22:51:13 ID: ISYj2m6l0 (5) >>887 オレが便利になるから渋谷線つくれ、という主張なら否定もしないが、他の新線より社会的意義が高いからつくれ、というのは間違っているから 否定しているわけで、社会的意義はゼロやマイナスじゃないと思うけど、他の線より優先順位が高いということはない。

スレの流れを言うなら、ほとんどの人はアホらしくてちょっと否定してもう来ないみたいなので、残っているひとのほとんどは（世の中の流れとは反して）推進派のみという状況なのでは？ 890：茶間：：2009/11/26(木) 00:08:25 ID: YegnZsmJ0 (1) 既出だが、複々線化完成後の朝ラッシュに千代田線に障害が発生した場合、新宿が5本あるとはいえ、捌ききれない事態が想定される。

本来であれば、計画時に新宿まで複々線にすべきと思うが、新宿地下には上越新幹線延伸計画等もあり、これ以上の開発は難しいのであろう。

そんな問題も、渋谷線なら解決できそうだが、京王厨？が騒ぐという事は、相当な脅威なのだろう。

地図や地形をみたが、千代田線代々木公園からの分岐が一番自然のようだ。千代田線の一部を編入し、渋谷神南、渋谷となろうか。

編入よりも小田急と東京メトロがHDを結ぶ方が利便性は高まりそうだが、どうせなら、東急、西武、東武あたりともHDで手を組み、JRと競うのも面白いが。

またまた妄想失敬。891：名無し野電車区：：2009/11/26(木) 01:04:15 ID: exaO14JWO (3) 千代田線が止まったら、上原の引き上げ線を奪い取っちゃえばいい。892：名無し野電車区：sage：2009/11/26(木) 01:51:52 ID: j5cAN7qC0 (1)

緩行線 > 千代田線 急行線 > 新宿方面

で、系統分離すれば良い。準急を代々木上原駅 - 新宿駅間全駅停車にして、現行本線系各駅停車スジを準急に置き換える。通勤時間帯の地下鉄直通急行・準急や、日中の多摩急行も、緩行線を走らせる。

そうすれば、片方が止まっても、もう一方は動く。 登戸駅以西は？ 知らん。

小田急渋谷線など、できればうれしいが、可能性ほぼゼロ%。893：名無し野電車区：：2009/11/26(木) 02:41:31 ID: viZvEPQMO (1) 小田急渋谷線でも東急新宿線でもいいからNHK前駅希望！ 894：名無し野電車区：：2009/11/26(木) 02:51:54 ID: W8PJ7DvRO (1) 千代田線直通が増えれば、明治神宮前乗り換えで渋谷っていうルートも使えるね まあそれ以前に副都心線そのものと渋谷の地下深いホームが使えないけどw 895：名無し野電車区：sage：2009/11/26(木) 03:42:19 ID: Xc34p9fQ0 (3) 渋谷線の渋谷駅ホームが地下深すぎて使えないとな！？ 896：名無し野電車区：：2009/11/26(木) 06:04:23 ID: ACzKNZK9O (3) それだと小田急+メトロ2社分の運賃が必要になってしまうのです。現状も小田急民が渋谷に出るには小田急+京王(井の頭線)2社分の運賃支払いを余儀なくされています。渋谷線の眼目の一つに、小田急1社の運賃で渋谷まで出るというのが有的です。

町田 新宿 町田 渋谷 が同じ運賃になってくれたら嬉しいのです。

ちなみに京王民は例えば 調布・府中・聖蹟 新宿 調布・府中・聖蹟 渋谷 と同じ運賃設定で 運賃面では新宿・渋谷が対等なのです。897：名無し野電車区：：2009/11/26(木) 08:24:50 ID: 7VTIWhpn0 (3) あの支離滅裂で的外れなレスを繰り返す奴、京王厨か、それで理解できた。渋谷線が出来たら京王には脅威だもんな、品川お台場延伸したら、軌間の違う京王は参加できないしな。898：名無し野電車区：sage：2009/11/26(木) 13:53:00 ID: Xc34p9fQ0 (3) >町田 新宿 >町田 渋谷 が同じ運賃になってくれたら嬉しいのです。加算運賃を設定するとこれは無理だなあ 899 +1：名無し野電車区：：2009/11/26(木) 14:26:51 ID: BCZwW3NA0 (2) 普通に井の頭返してもらえよ もともと小田急のものだし