

東急電鉄世田谷線

ライトレール感覚の
軌道線

営業距離	5.0km
電停数	10ヶ所
ゲージ	1,372mm
車両数	10両



現況

わずか5km足らずの生活路線

都電とともに軌道線として東京に存続する東急世田谷線。各駅の駅間はすべて1km未満であり、バス並みの生活に密着した路線はいかにも軌道線らしいが、併用軌道はまったくない。ほとんどが新設の専用軌道を走っている。環七通りとは平面で交差しているが、ここは第4種踏切で道路のほうに一旦停止の義務はなく、電車も自動車も信号に従う。なお、世田谷線の軌道は、都電と同様に1,372mmになっている。これは玉電が砂利輸送から旅客輸送に進出したときに、都電に合わせたときから継承されているものだ。

ダイヤはラッシュ時には1時間に13本が設定されているが、昼間はおおむね6分間隔で運転されて

いる。

また、世田谷線の運転士および案内係の全員がサービス介助士の資格を取得しており、お年寄りや身体の不自由な利用者が安心して乗車できる環境を整えている。ハード面でバリアフリーを実現しているだけではなく、ソフト面でのバリアフリーも実現し、鉄道事業者のひとつの規範になっているといえる。

あゆみ

玉電の名残を引き継ぐ路線

1925年に三軒茶屋～下高井戸間が玉川電気鉄道(玉電)の支線として開業したのが世田谷線の源流だ。玉電は1938年に東京横浜電鉄(のちの東京急行電鉄)に吸収され、現在の世田谷線は東急玉川線の支線となった。その後、国道246号線上に計画された首都高速3号渋谷線の建設と、東急新

都電とともに東京に残る軌道線が世田谷線だ。ライトレールと呼ぶにふさわしい路線で、生活の足としての重責を果たしている。

宮の坂駅には、かつて玉電や江ノ電で活躍した600形601が保存されている。

