



三軒茶屋駅も田園都市線とは独立した駅舎を持つ。

玉川線の計画進捗によって、1969年に玉川線の渋谷～二子玉川間が廃止された。しかし、支線のほうは並行する道路の整備が進まなかったことや、代替輸送のバスが設定できなかったことなどから存続されることになり、改めて世田谷線という名称となった。こうした経緯は、廃止から一転して存続が決まった都電荒川線の事情とよく似ている。玉川線が廃止されたことで、それまで玉川線の本線の大橋近くにあった検修施設が使えなくなり、上町駅のそばに新たな雪が谷検車区上町班が設置された。なお、当初は玉川線の本線と共用で使用されていた車両がそのまま使われていた。

1990年代になると、施設や車両の

軌道というカテゴリに入るが、ほぼ全線が専用軌道になっている。



ホームの行き来に利用する踏切も東京では懐かしい施設だ。

老朽化が進んできたため、抜本的なリニューアルプロジェクトが行われた。これによって登場したのが、現在も使用されているデハ300形車両であるが、この車両の投入と同時に、ホームを40mmかさ上げして乗降時の段差をなくしたり、線路内敷地の空きスペースに花や植栽を展開する通称「フラワリング」と呼ばれる活動などが行われ、地域に密着したスタンスを鮮明にしている。わずか5kmあまりだが、現在でも生活路線となっている。

現役車両

一形式10編成が在籍する

世田谷線はデハ300形一形式のみで運行されて

