

大井町線改良工事および  
田園都市線複々線化工事に伴う  
等々力駅地下化工事



平成 17 年 3 月



東京急行電鉄株式会社

# はじめに

沿線の皆様ならびにお客様には、日ごろより当社鉄道事業にご協力賜り、また、東急線をご利用いただき厚く御礼申し上げます。

さて、当社田園都市線は渋谷から中央林間に至る 31.5km の路線であり、主に通勤通学等の日常の足として多くの方々にご利用いただいております。これまで列車の長編成化、運転間隔の短縮など混雑緩和に取り組んでまいりましたが、現在の複線による対策は限界に達しております。

そこで当社では、田園都市線の混雑を緩和するための抜本的な対策として、大井町線改良工事および田園都市線複々線化工事を実施しております。

この事業は、大井町線 大井町～二子玉川間 10.8km を急行運転が可能な施設に改良するとともに、田園都市線 二子玉川～溝の口間 2.1km を複々線化し、溝の口～大井町間を直通・急行運転させることで、大井町線を活用した速達性の向上と鉄道ネットワークの強化を図るものです。

その結果、大岡山駅において目黒線に乗り換え、相互直通運転を実施している都営三田線および東京メトロ南北線を利用するルートや、大井町駅経由で都心部へ向かうルートを利用していただくことで、現在の田園都市線の混雑が緩和されるとともに、沿線地域の活性化ならびに交通利便性の向上が図られることとなります。

この事業の一環として、大井町線等々力駅については、急行通過線を設置します。

本冊子は、沿線地域の皆様やお客様に等々力駅地下化工事についての理解を深めていただくため、事業全体の計画内容、整備効果および等々力駅地下化工事に関するこれまでの経緯や計画内容、周辺環境への配慮などを取りまとめたものです。

今後もより良い鉄道ネットワークの形成を目指してまいりたいと考えておりますので、ご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成17年3月  
東京急行電鉄株式会社

# 目次

ページ

---

はじめに

---

目次

---

- 1．混雑の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2．事業概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 3．事業効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3～4
  - (1) 急行運転に伴う所要時間の短縮
  - (2) 大井町線20本運転時の混雑率予測
- 4．等々力駅地下化工事の概要・・・・・・・・・・・・・・・・ 5～8
  - (1) これまでの経緯
  - (2) 地下化工事の概要
- 5．周辺環境への配慮・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9～12
  - (1) 鉄道騒音・振動
  - (2) 地盤・地下水
- 6．地下化後の上部利用について・・・・・・・・・・・・ 13～14

---

よくあるご質問・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15～19

- Q1 人口が減少して自然に混雑が緩和されるのでは？
  - Q2 20本運転をしたら踏切の遮断時間が増えるのでは？
  - Q3 朝ラッシュ1時間あたり24本運転をすると聞いたのですが？
  - Q4 24本運転をしたら混雑率や踏切の遮断時間はどうなるの？
  - Q5 自由が丘まで立体交差できないの？
-

# 1 . 混雑の現状

当社田園都市線は、都心部と神奈川県央部を結ぶ路線でございますが、現在、朝のラッシュ時における混雑が非常に厳しく、最混雑区間の池尻大橋～渋谷間では、混雑率は191%（平成16年度）であり、関東地区の他社線と比較して最も高い水準となっております。

これまで列車の長編成化、運転間隔の短縮など混雑緩和に取り組んでまいりましたが、現在の複線による対策は限界に達しております。

この混雑の緩和ならびに鉄道ネットワークの整備のため、当社では、大井町線の改良工事および田園都市線の複々線化工事を実施しております。

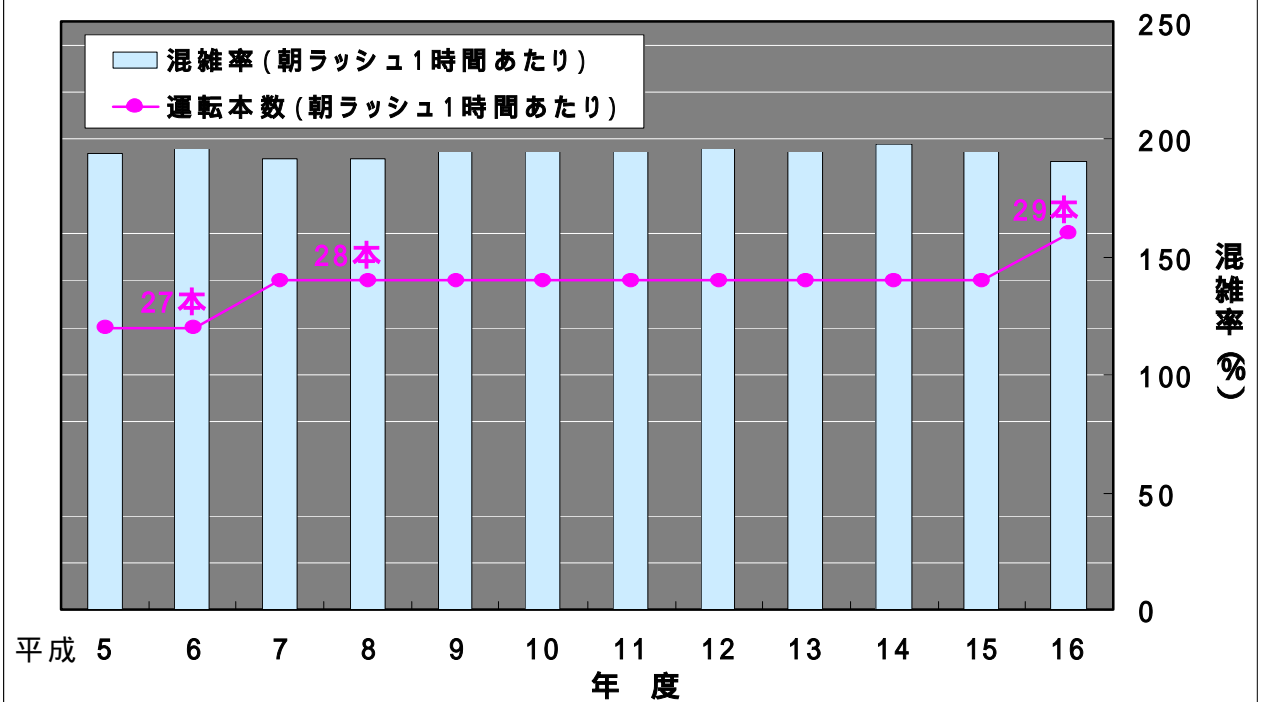


田園都市線（二子玉川駅）朝の状況

## 混雑率の目安

100%	150%	180%	200%	250%
定員乗車（座席につくか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる）。	肩がふれあう程度で、新聞は楽に読める。	体がふれあうが、新聞は読める。	体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。	電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

田園都市線 朝ラッシュ1時間あたり混雑率の推移（池尻大橋～渋谷間）



## 2. 事業概要

この事業は、大井町線 大井町～二子玉川間 10.8km を急行運転が可能な施設に改良するとともに、田園都市線 二子玉川～溝の口間 2.1km を複々線化し、溝の口～大井町間を直通・急行運転させることで、大井町線を活用した速達性の向上と鉄道ネットワークの強化を図るものです。



大井町線の利便性・速達性を向上し、都心部へ向かうお客様に大井町線の急行をご利用いただくことで、田園都市線の混雑を緩和します。

その結果、大岡山駅において目黒線に乗り換え、相互直通運転を実施している都営三田線および東京メトロ南北線を利用するルートや、大井町駅経由で都心部へ向かうルートを利用していただくことで、現在の田園都市線の混雑が緩和されるとともに、沿線地域の活性化ならびに交通利便性の向上が図られることとなります。

大井町線改良工事の概要は以下のとおりです。

- ・ 等々力駅と旗の台駅に急行待避施設を設置し、急行運転が可能な施設に改良する（急行停車駅は溝の口、二子玉川、自由が丘、大岡山、旗の台、大井町を予定）
- ・ 大井町線急行運転開始時の運転本数は朝ラッシュ1時間あたり20本（急行5本、各駅停車15本）とする
- ・ 各駅停車は現在と同様の5両編成、急行列車については6両編成とする

### 3 . 事業効果

#### ( 1 ) 急行運転に伴う所要時間の短縮

大井町線急行運転に伴う所要時間は、溝の口～大井町駅間では朝のラッシュ時間帯で現行の31分から22分に、溝の口～目黒駅間では33分から20分に、自由が丘～大井町駅間では15分から12分に所要時間が短縮されます。

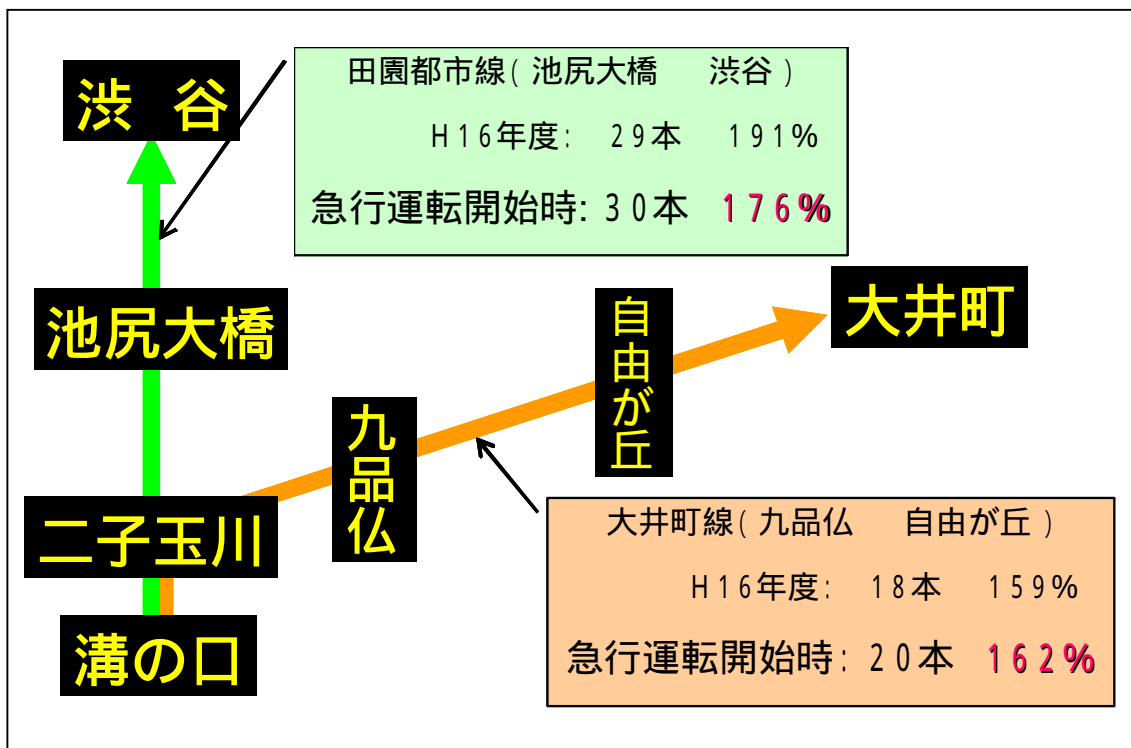
	現 在		急行運転開始後(予定)
溝の口～大井町駅間	31分(各駅停車) 二子玉川乗換	→	22分(急行)
溝の口～目黒駅間	33分(各駅停車) 二子玉川・大岡山乗換	→	20分(急行) 大岡山乗換目黒線急行利用
自由が丘～大井町駅間	15分(各駅停車)	→	12分(急行)

(全て朝ラッシュ時間帯の所要時間です)

## (2) 大井町線 20 本運転時の混雑率予測

大井町線急行運転開始時の朝ラッシュ 1 時間あたりの運転本数は現在 18 本の運転を 20 本とし、そのうち急行は 5 本の運転といたします。

その結果、田園都市線は朝ラッシュ 1 時間あたりの混雑率が 191% から 176% へ、大井町線は 159% から 162% になると予測しております。



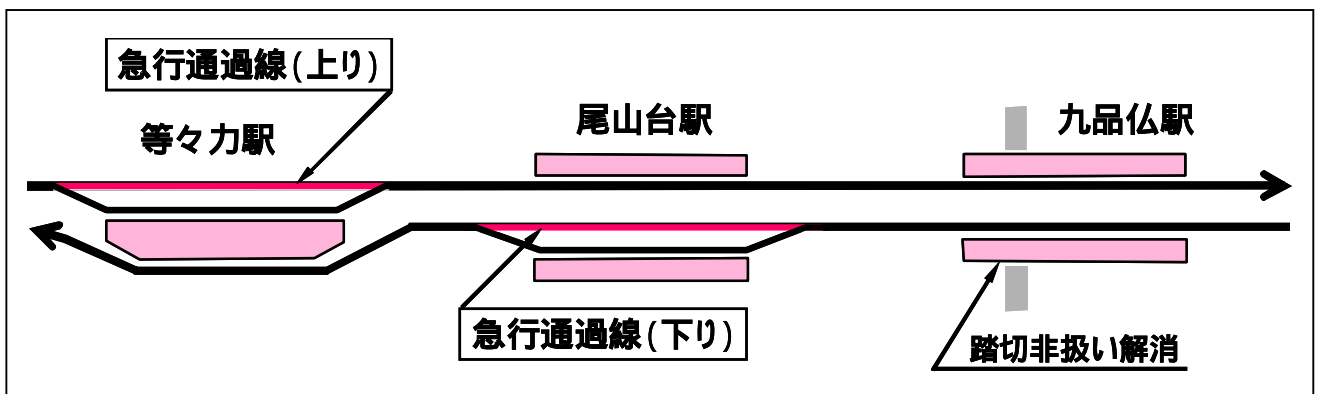
## 4 . 等々力駅地下化工事の概要

### (1) これまでの経緯

平成7年時点での当初計画では、尾山台駅下り線と等々力駅上り線に地上で急行通過線を設置する計画でしたが、これに対し、平成8年9月に地元代表者を中心とした「東急大井町線急行乗入れを考える会」(以下「考える会」)(九品仏～上野毛の町会、商店会が主要メンバー)が発足しました。「考える会」との議論を進める中で、当初計画には、「駅舎および改札口のみを地下にすることによる不便」、「騒音・振動の増加」、「踏切遮断時間の増加」、「街づくりへの寄与がない」など、住民にとってメリットがないといったご意見をいただきました。

そこで、当社では以上のようなご意見も踏まえ、等々力駅の地下に上下線の急行通過線を設置する計画といたしました。

### 『当初計画』



当初計画は、尾山台駅と等々力駅に急行通過線を設けるためにホームを改築するものでした。

平成7年 3月	大井町線改良工事および田園都市線複々線化工事が「特定都市鉄道整備事業計画」として運輸省より認定〔等々力・尾山台地上3線、急行大岡山～溝の口〕
8年 8月～9月	尾山台駅、等々力駅、九品仏駅利用者への説明会
8年 9月	地元の東急大井町線急行乗入れを考える会（以下「考える会」）設立準備会開催（九品仏～上野毛の町会・商店会が主要メンバー）
8年11月	「考える会」が駅利用者に計画案についてのアンケート配布 配布数3342枚、回答数1421枚
8年12月	第1回「考える会」対象説明会
9年 3月	第2回「考える会」対象説明会
9年12月	第3回「考える会」対象説明会 〔等々力地下1面4線案を地元に提示〕

「鉄道を地下化することにより用賀中町通りの踏切が解消できること」  
「鉄道騒音・振動の低減が可能となること」  
「新たに生み出される地上スペースの利用や駅前広場の整備が可能となり  
街づくりに寄与できること」  
などを踏まえ、現在の等々力駅地下化計画といたしました。

11年12月	第4回「考える会」対象説明会
12年 5月～6月	等々力、尾山台、九品仏地区計画説明会（主催：考える会）
12年11月	特定都市鉄道整備計画変更認定〔等々力地下1面4線、急行大井町～溝の口〕
13年 8月	考える会「九品仏地区」意見交換会
14年 1月～2月	等々力駅付近沿線住民戸別説明
14年 3月～4月	等々力駅付近測量調査
14年 7月	等々力駅地下化工事について協議（東急 世田谷区：回答は9月）
14年 9月～10月	等々力駅付近沿線住民戸別説明
14年11月	「環境配慮制度に基づく環境計画書」提出（東急 世田谷区）
14年11月	考える会「九品仏、尾山台、上野毛地区」に説明
14年12月	「考える会」解散
15年 1月	等々力駅地下化工事について協議（東急 世田谷区：回答は2月） 環境配慮制度手続き終了通知書受理（世田谷区 東急）
15年 2月	鉄道施設変更認可申請書提出（東急 国土交通省）
15年 4月	鉄道施設変更認可（国土交通省 東急）
15年 4月	道路占用許可申請書提出（東急 世田谷区）
15年 5月	道路占用許可（世田谷区 東急）
15年 6月	等々力駅地下化工事説明会

## (2) 地下化工事の概要

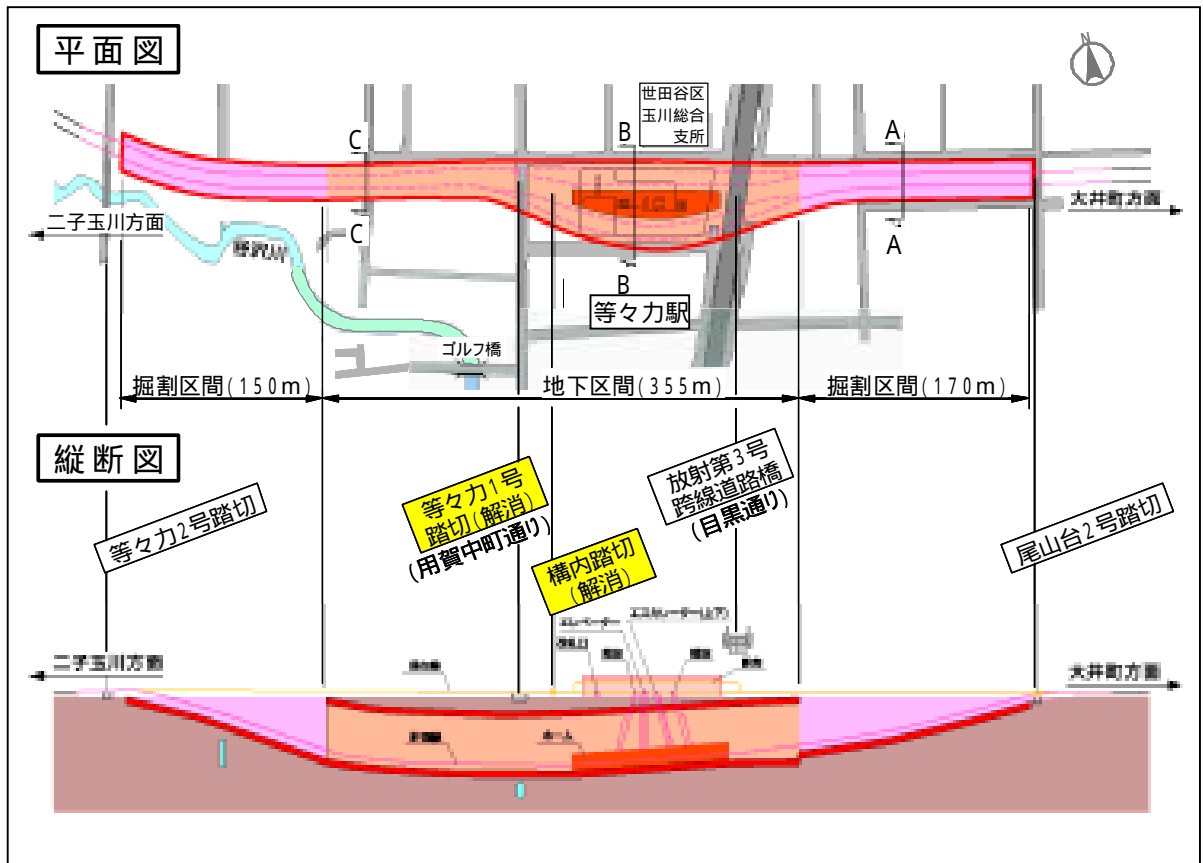
等々力駅地下化工事の概要は以下のとおりです。

等々力駅を地下化し、島式ホーム1面4線とし、急行通過線を設置します。

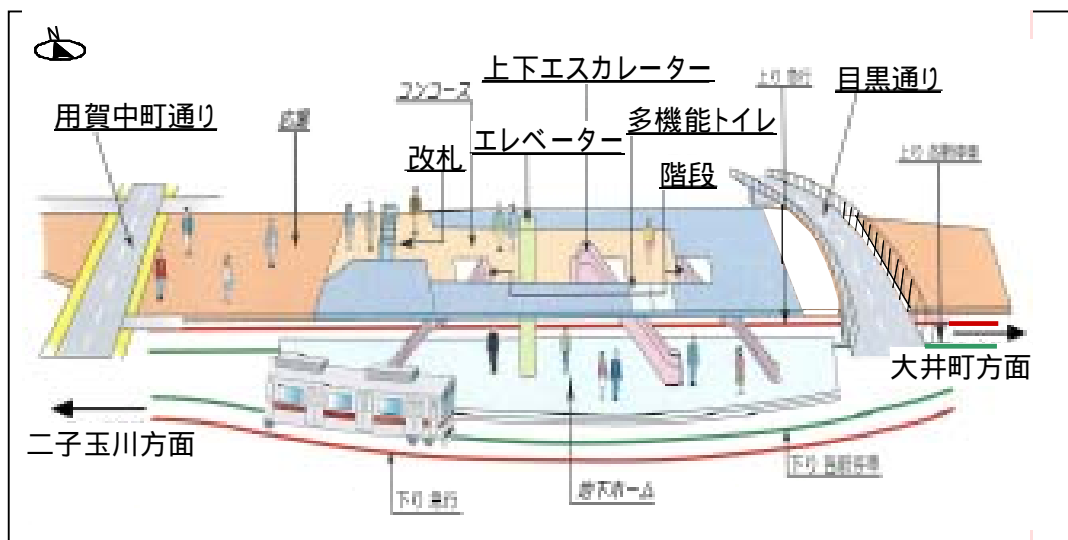
(急行は止まりません)

エレベーター、エスカレーターを設置し、バリアフリー化します。

等々力駅の地下化に伴い等々力1号踏切、等々力駅構内踏切が解消されます。



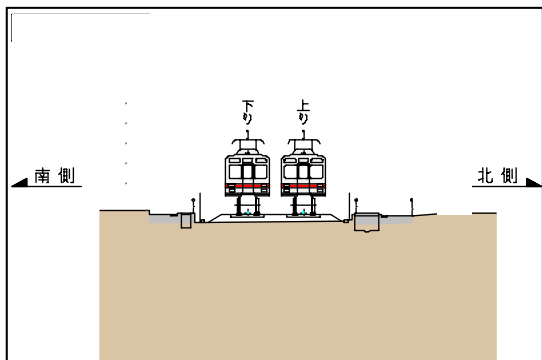
『等々力駅施設概要図』



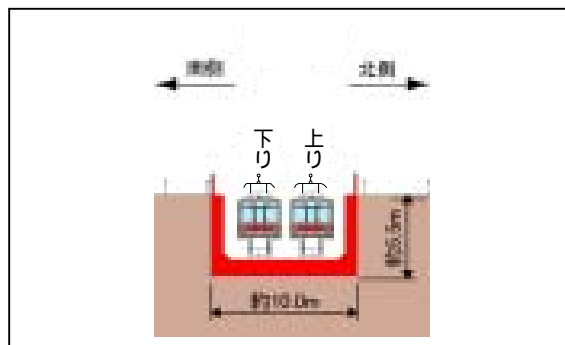
『A - A 断面図』

平面図にある A - A の位置での断面を示しております。  
線路が地上から地下に入る（地下から地上に出る）区間となります。

（現 況）



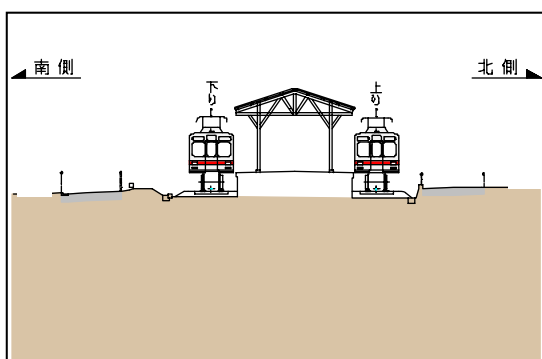
（計 画）



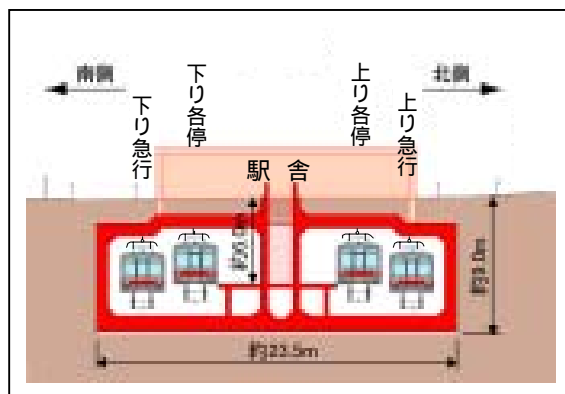
『B - B 断面図』

平面図にある B - B の位置での断面を示しております。  
等々力駅を地下化し、島式1面4線とし、急行通過線を設置します。

（現 況）



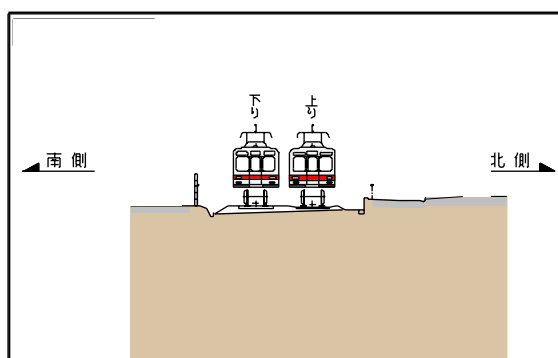
（計 画）



『C - C 断面図』

平面図にある C - C の位置で断面を示しております。  
線路が2線のトンネルとなります。

（現 況）



（計 画）

