

見 解 書

——小田急小田原線喜多見・和泉多摩川間高架化複々線化事業——

昭和59年9月

東 京 都

1. 総 括

(1) 事業者の名称および住所

名 称	代 表 者	住 所	電 話
東 京 都	東京都知事 鈴木 俊一	東京都千代田区丸の内三丁目 5番1号	(03)212-5111(代)
小田急電鉄株式会社	取締役社長 利光 達三	東京都新宿区西新宿一丁目 8番3号	(03)349-2489

(2) 対象事業の名称

小田急小田原線喜多見・和泉多摩川間高架化複々線化事業

(対象事業の種類：鉄道の改良)

(3) 対象事業の内容の概略

小田急小田原線の喜多見・和泉多摩川間を高架に改良して、複々線化する。

対象事業の内容の概略は表1-1のとおりである。

表1-1 対象事業の内容の概略

都市計画事業名	東京都市計画及び調布都市計画都市高速鉄道事業都市高速鉄道第9号線
区 間	世田谷区喜多見九丁目～狛江市東和泉四丁目
延 長	約2.4km
対 象 駅	喜多見駅、狛江駅、和泉多摩川駅
踏切除去数	13か所
工事期間	昭和59年度～昭和65年度(予定)
複々線使用開始	昭和65年度(予定)

(4) 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案について都民からの意見書が35通及び関係区市長からの意見が2通提出された。また、公聴会においては、公述人12名から意見の公述がなされた。

これらの主な意見と事業者の見解の要旨の概略は、次のとおりである。

主な意見の要旨と見解の要旨の概略

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>〔騒音〕</p> <p>鉄道騒音の「予測値は現況値を下回る傾向にある」といえるのか。</p>	<p>事業完成後の鉄道騒音の予測値と現況値の各地点毎の比較を表1-2に示す(評価書案P86再掲)。比較表から明らかにより高架端直下から2.5mまでは、予測値は現況値を下回る傾向を示す。</p>

表1-2 騒音レベルの予測値と現況値の比較

地上1.2m高さ

測線	種別	騒音レベル (ホン)				
		高架端直下からの距離 (m)				
		6.25	12.5	25	50	100
①	高架後予測値	77	75	71	67	63
	現況値	78	76	72	65	57
	現在線線路中心からの距離 (m)	17.5	23.75	36.25	61.25	111.25
②	高架後予測値	77	75	71	67	63
	現況値	79	76	72	68	64
	現在線線路中心からの距離 (m)	12.9	19.15	31.65	56.65	106.65
③	高架後予測値	77	74	70	65	59
	現況値	82	78	72	63	52
	現在線線路中心からの距離 (m)	11.05	17.3	29.8	54.8	104.8
④	高架後予測値	76	74	70	64	58
	現況値	76	71	66	61	57
	現在線線路中心からの距離 (m)	19.35	25.6	38.1	63.1	113.1
⑤	高架後予測値	76	74	69	64	58
	現況値	86	80	71	58	50
	現在線線路中心からの距離 (m)	11.05	17.3	29.8	54.8	104.8

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>〔騒音〕</p> <p>高架端からの距離 6.25 m、12.5 mにおいて明らかに70ホンの環境基準値を上回っている。基準値をクリアするよう努力する意思はあるのか。</p>	<p>鉄道騒音の環境基準としては、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」があるが、これによると、「主として住居の用に供される地域」の基準値が70ホン、「その他の地域」では75ホンの基準値が設定されている。しかし、在来の鉄道騒音については現在のところ基準値は定められていない。本事業では環境保全の措置として、予測値には考慮していないバラストマット、60kgレールを採用する等可能な限り影響を少なくしている。</p>
<p>〔大気汚染・騒音〕</p> <p>事業完成後の自動車交通量の変化による大気汚染・騒音についても予測・評価の必要がある。</p>	<p>今回の連続立体交差事業は、交差道路の拡幅工事と同時施行の予定はない。事業完成後も周辺地域全体では、現状とほぼ同程度の交通量と考えられる。なお、個々の交差道路に関しては、連続立体化の前後で自動車交通量が増加すると考えられるので類似地点で実際に調査を行った。調査地点は連続立体化事業を行った京王線（旧踏切道2か所）、京浜急行線（同2か所）、京成線（同2か所）の3地点である。調査結果によると、個々の交差道路の完成後の変化は、完成前の0.4～1.2倍となっている。踏切が除去された場合について、自動車交通量の変化を定量的に把握することは難しいので、仮りに調査結果をもとに自動車交通量が最大の20%増加の場合について、大気汚染・騒音の予測を行った。予測によると各項目とも現況値とほとんど変わらない値であり、影響は少ないものとする。</p>
<p>〔振動〕</p> <p>鉄道振動の「予測値は現況値を下回る傾向にある」といえるのか。</p>	<p>事業完成後の鉄道振動レベルの現況値と予測値の比較は表1-3のとおりであり（評価書案P109再掲）、予測値は現況値を下回る傾向にある。なお、予測値には考慮していないバラストマット、60kgレールを採用する等可能な限り影響を少なくしている。</p>

表1-3 振動レベルの予測値と現況値の比較

測線 No	種 別	振動レベル(デシベル)			
		高架路直下からの距離 (m)			
		6.25	12.5	25	50
①	高架後予測値	62	59	55	48
	現況値	72	68	61	50
	現在線路路中心からの距離(m)	17.5	23.75	36.25	61.25
②	高架後予測値	62	59	55	48
	現況値	69	64	58	53
	現在線路路中心からの距離(m)	12.9	19.15	31.65	56.65
③	高架後予測値	62	59	55	48
	現況値	62	59	55	48
	現在線路路中心からの距離(m)	11.05	17.3	29.8	54.8
④	高架後予測値	62	59	55	48
	現況値	65	59	54	47
	現在線路路中心からの距離(m)	19.35	25.6	38.1	63.1
⑤	高架後予測値	62	59	55	48
	現況値	62	60	57	53
	現在線路路中心からの距離(m)	11.05	17.3	29.8	54.8

〔日照阻害〕

評価書案は、「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」を満足するとしているが、ずさんな評価である。

本事業の高架構造物は、「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」で定められる建築物にはあてはまらないので、規制は受けないが、実際の日影を考慮して、都の条例を準用し、予測・評価を行った。予測に際しては、沿線の地盤高さから日影時間の検討を行い、等時間日影線を計算し、その結果から、線路北側に6.0m~10.5mの空地(側道)を設け、日影の影響を可能な限り少なくするように配慮した。

〔電波障害〕

工事中及び工事後に生じる障害や、予測を越えて発生したものについて臨機応変に対応し、住民の不信をまねかないよう適切な措置をとられたい。

工事の施工中から、事業の実施による電波障害が生じた場合には、共同受信方式、受信アンテナの改善等、障害の内容および程度に応じた対策を実施する。

〔景観〕

鳥瞰的景観の呈示に抗議する。地域住民にとっては景観は下から見上げるものでなければならぬ。

構造物が周辺地域の中で占める位置関係を説明するために、全体的状況がわかりやすい絵として鳥瞰的景観を呈示した。なお、今回、目の高さから見えた完成予想図について検討した。

2. 対象事業の目的及び内容

(1) 目 的

鉄道を連続的に立体化して踏切を取り除くことにより交通の混雑の緩和、安全性の向上及び地域の一体化を図り、あわせて都市交通体系整備の一環として都市交通審議会の答申に基づき鉄道の複々線化を行うことにより通勤交通の確保を図ることを目的とする。

(2) 内 容

ア. 位 置

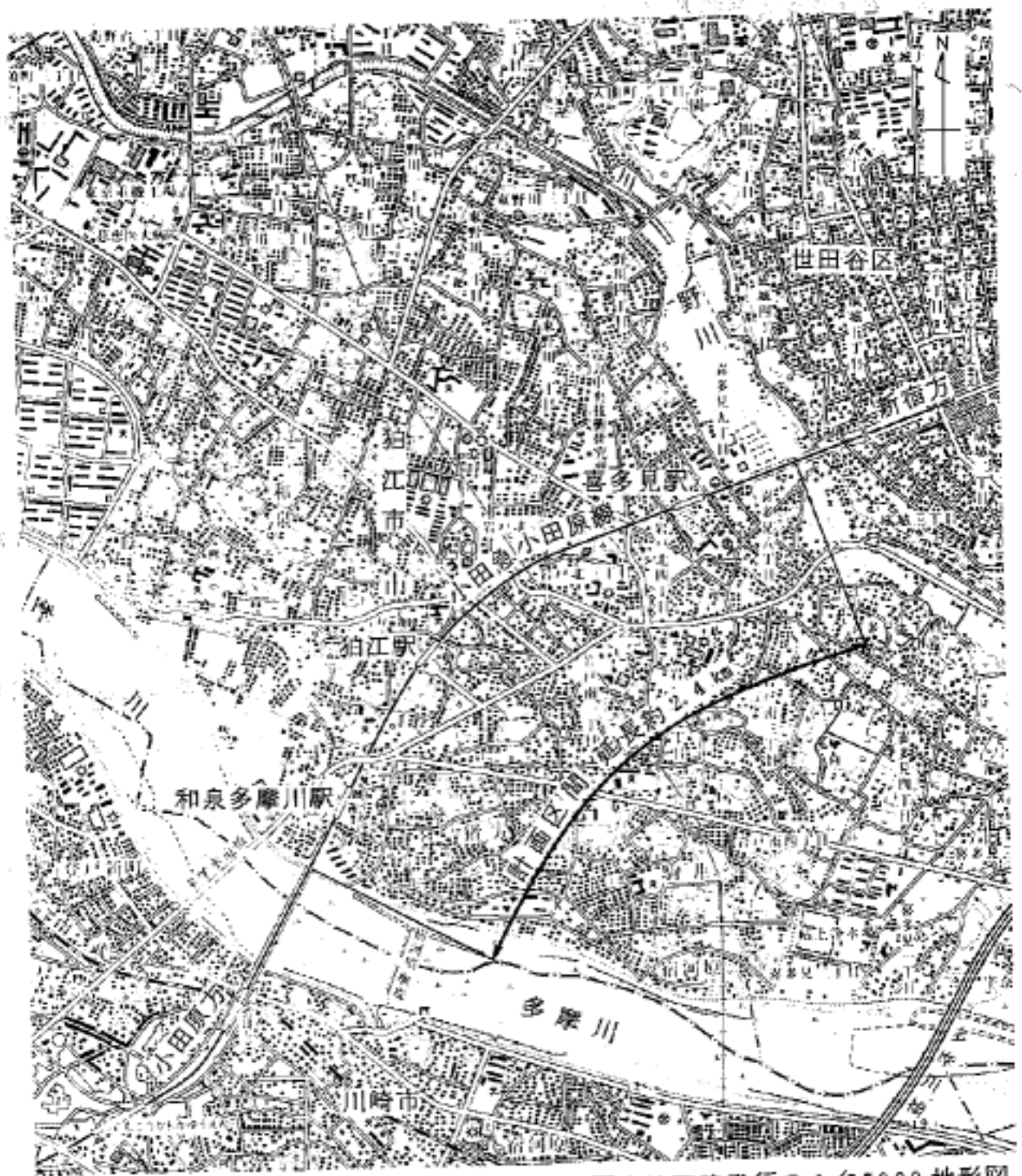
世田谷区喜多見九丁目～狛江市東和泉四丁目（図 2-1）

イ. 区 間

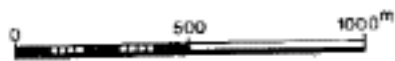
小田急小田原線の喜多見駅、狛江駅、和泉多摩川駅を含む延長約 2.4 Km の区間

ウ. 事業計画

事業計画の内容は、表 2-1 に示すとおりである。事業の計画図は図 2-2、図 2-3 に示すとおりである。



縮尺 1 : 25,000



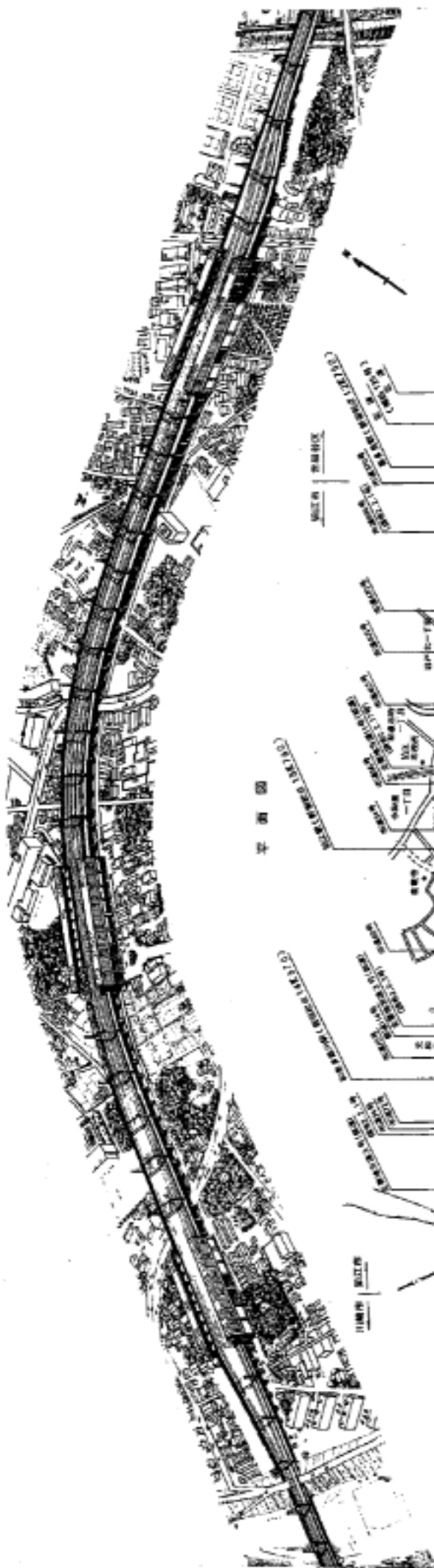
国土地理院発行の 1/25,000 地形図
(溝口)の一部を使用した。

図 2 - 1 計画位置図

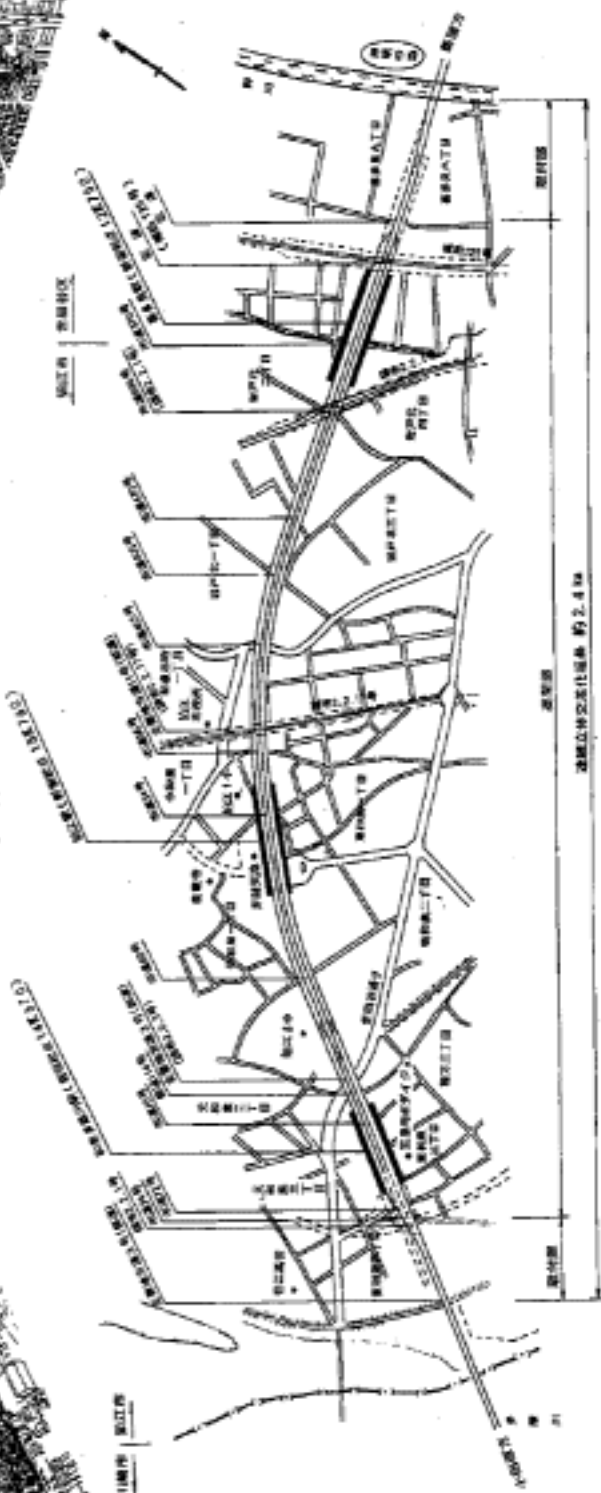
表 2 - 1 事業計画内容

高架複々線延長	約 2.4 km	
高架幅員	駅部 約 29.0m、一般部 約 18.9m	
高架高さ	駅部 約 11～13 m、一般部 約 8～10 m	
対象駅	喜多見駅、狛江駅、和泉多摩川駅 ホーム長 210m、ホーム幅 3～6m	
主要構造	高架橋（鉄筋コンクリート構造）	
複々線の方法	喜多見駅～狛江駅は両側へ拡張 狛江駅～和泉多摩川駅は北側へ拡張	
高架化による踏切除去数	13か所	
運 転 計 画	編成車両数	急行 10両、各駅停車 6両
	運転方法	外側線 緩行運転 内側線 急行運転
	運転本数	朝方 ラッシュピーク 1時間当り上下線 現 在 54本 事業完成後 54本 終日 上下線 現 在 760本 事業完成後 約 800本

新橋平麵圖



平麵圖



新橋站中央北口通車 約2.4km

圖 2-2 新橋站平麵圖（完成平麵圖）（洋面圖）

エ. 事業工程予定

事業工程予定は表2-2のとおりである。

現在線の横に線増用地を確保し、一期工事として複線の高架橋を建設し、現在線を切り換える。次に二期工事として現在線のあいた所に高架橋を建設し複々線を完成する。

表2-2 事業工程予定

年度	59	60	61	62	63	64	65
調査・設計	■■■■■						
用地買収		■■■■■					
仮線工事			■■■				
高架躯体工事				(一期) ■■■■■		(二期) ■■■■■	
軌道・電気工事					(一期) ■■■		(二期) ■■■
建築							■■■■■

▲ 仮線使用開始
 ▲ 複線高架使用開始
 ▲ 複々線高架使用開始