

特定都市鉄道整備事業計画を変更

「大井町線改良工事ならびに田園都市線複々線化工事」

東京急行電鉄株式会社

東京急行電鉄（本社：東京都渋谷区、社長：清水 仁）では、現在、特定都市鉄道整備事業計画の認定を1995年3月に受け、特定都市鉄道整備積立金制度を活用して、田園都市線の抜本的混雑緩和策としての「大井町線大岡山～二子玉川間改良工事および田園都市線二子玉川～溝の口間複々線化工事」を鋭意進めておりますが、より一層の混雑緩和を図るために、大井町線改良工事区間を「大岡山～二子玉川間」から「大井町～二子玉川間」に変更することを柱とした事業計画の変更申請を2000年9月6日に運輸省に提出し、本日11月17日に認定されました。

当社では、田園都市線の抜本的混雑緩和策として、田園都市線二子玉川駅で接続する大井町線大岡山～二子玉川間を急行運転可能な施設に改良するとともに、田園都市線二子玉川～溝の口間を複々線化し、溝の口～大井町間を直通運転させることで、大井町線に田園都市線のバイパスとしての機能を持たせる計画を策定しました。計画実施にあたり、1995年3月に特定都市鉄道整備事業計画としての認定を受け、2004年度の完成を目指して工事を進めています。

その後、東京臨海高速鉄道の大井町駅接続に伴い、大井町線大井町駅の改良工事に着手するとともに、2000年1月の運輸政策審議会答申第18号においても大井町線大井町駅までの整備が必要であるとされました。これらの状況を踏まえて、田園都市線の一層の混雑緩和を図るために大井町～大岡山間を新たな改良工事区間として特定都市鉄道整備事業計画の中に追加し、大井町～二子玉川間を大型20m車両6両編成による急行運転可能な施設に改良する工事を進めることにしたものです。

今回、新たに大井町までの整備を行うことで、田園都市線方面から都心方向に向かうルートは大岡山～目黒経由のほかに、大岡山～大井町経由ルートが加わることになり、田園都市線の最混雑区間である池尻大橋～渋谷間の混雑緩和も一層進み、最混雑1時間の平均混雑率は、2005年度には当初計画の179%から173%に緩和される見込みです。

主な変更点は、

- ①大井町駅改良工事を追加
- ②旗の台駅改良工事を追加
- ③大岡山～二子玉川間の急行待避施設を等々力駅に集約することに変更
- ④田園都市線梶が谷駅構内留置線新設工事を追加

「大井町線改良工事および田園都市線複々線化工事」の変更内容は次のとおりです。

「大井町線改良工事および田園都市線複々線化工事」変更内容

- 工事区間 (新) 大井町線改良工事：大井町～二子玉川間（10.8km）
田園都市線複々線化工事：二子玉川～溝の口間（2.1km）
- (旧) 大井町線改良工事：大岡山～二子玉川間（6.1km）
田園都市線複々線化工事：二子玉川～溝の口間（2.1km）
- 工事費 (新) 1,400億円
(旧) 1,390億円
- 竣工年度 2004年度（変更なし）
- 効果 果 ①田園都市線最混雑区間（池尻大橋～渋谷間）における最混雑1時間の平均混雑率
- ・1999年度（実績） 195%
 - ・2005年度（計画） 新：173%
旧：179%
- ②所要時分
- (新) 溝の口～大岡山（乗り換え）～目黒間
- ・現行 33分
 - ・計画 20分（急行利用）
- 溝の口～大井町間
- ・現行 32分
 - ・計画 22分（急行利用）
- (旧) 溝の口～大岡山（乗り換え）～目黒間
- ・現行 33分
 - ・計画 20分（急行利用）
- 溝の口～大岡山間
- ・現行 21分
 - ・計画 12分（急行利用）
- ※当初計画では急行列車は大岡山折り返し

○工事関係における主な変更内容（別紙 1、2 を参照）

①大井町駅改良工事（追加）

大井町駅は、20m車両6両編成の急行運転による需要増に対応するため、ホームを延伸し、幅員を最大約9mから約16mに拡幅します。

②旗の台駅改良工事（追加）

旗の台駅は、2面2線を2面4線に変更し、急行待避が可能な施設にします。また、盛土区間の一部を高架橋に変更し、池上線と大井町線下りホームの乗り換え時の利便性を向上させ、さらにエスカレーター・エレベーターを設置します。

③大岡山～二子玉川間の急行待避施設（変更）

当初計画では、大岡山～二子玉川間における急行待避施設として、上り線は等々力駅に、下り線は尾山台駅に新設する予定でしたが、急行待避施設を等々力駅に集約するとともに地下化し、1面4線の施設に変更します。

④梶が谷駅構内に留置線を新設（追加）

車両の増備にともない、梶が谷駅構内に留置線を新設します。

以 上