

東京都計画都市高速鉄道の変更（東京都知事決定）

都市計画都市高速鉄道第9号線を次のように変更する。

1 線路部分

()内は変更前を示す

名称	位置		区	域	構造		備考
	起	終			延	長	
第9号線	世田谷区喜多見九丁目	足立区綾瀬三丁目	約32.130m (約32.710m)				線路数 2 ただし喜多見～代々木 上原間 4 世田谷区喜多見八丁目 同喜多見九丁目地内連 統立体交差事業
内	世田谷区喜多見九丁目 世田谷区成城六丁目 渋谷区上原三丁目 渋谷区元代々木町 足立区千住旭町	世田谷区成城四丁目 世田谷区代田三丁目 渋谷区元代々木町 足立区千住旭町 足立区綾瀬三丁目 世田谷区成城六丁目 渋谷区上原三丁目 渋谷区元代々木町 足立区千住旭町	約570m 約5.530m 約1.050m 約19.020m 約2.930m 約870m 約1.740m 約1.90m 約230m		地上式 地上式 地上式 地下式 地上式 地表式 地表式 地表式 地表式	幹線街路との立体交差 4箇所	

〔位置、区城及び構造は計画面図表示のとおり〕

2 主要施設

都市高速鉄道 第9号線	名称		位置	区域	備考
	施設	駅名			
	喜多見	駅	世田谷区喜多見九丁目	約5,500㎡	調布市都市計画区域(狛江市)内分約1,800㎡を含む
	成城学園前	駅	世田谷区成城六丁目	約7,000㎡	
	祖師ヶ谷大蔵	駅	世田谷区祖師ヶ谷一丁目	約3,500㎡	
	千歳船橋	駅	世田谷区船橋一丁目	約3,500㎡	
	経堂	駅	世田谷区経堂一丁目	約6,500㎡	
	豪徳寺	駅	世田谷区豪徳寺一丁目	約3,500㎡	
	梅ヶ丘	駅	世田谷区梅ヶ丘一丁目	約3,500㎡	
	世田谷代田	駅	世田谷区代田二丁目	約3,500㎡	
	下北沢	駅	世田谷区北沢二丁目	約7,700㎡	
	東北沢	駅	世田谷区北沢三丁目	約3,500㎡	
	代々木上原	駅	渋谷区西原三丁目	約6,900㎡	
	代々木公園	駅	渋谷区喜ヶ谷一丁目	約3,300㎡	
	明神宮前	駅	渋谷区神宮前一丁目	約3,600㎡	
	表参道	駅	港区北青山三丁目	約3,800㎡	
	乃木坂	駅	港区六本木七丁目	約3,600㎡	
	赤坂	駅	港区赤坂五丁目	約3,300㎡	
	国会議事堂前	駅	千代田区永田町二丁目	約4,700㎡	
	霞ヶ関	駅	千代田区霞ヶ関一丁目	約3,900㎡	
	日比谷	駅	千代田区有楽町一丁目	約3,900㎡	
	二重橋前	駅	千代田区丸の内二丁目	約3,700㎡	
	大手町	駅	千代田区大手町一丁目	約3,900㎡	
	新御茶ノ水	駅	千代田区神田駿河台三丁目	約3,900㎡	
	湯島	駅	文京区湯島三丁目	約3,700㎡	
	根津	駅	文京区根津二丁目	約1,900㎡	
	千駄木	駅	文京区千駄木三丁目	約1,900㎡	
	西日暮里	駅	荒川区西日暮里五丁目	約2,600㎡	
	町北	駅	荒川区荒川六丁目	約2,100㎡	
	北千住	駅	足立区千住二丁目	約3,800㎡	
	綾瀬	駅	足立区綾瀬三丁目	約5,000㎡	

「位置、区域及び構造は計画図表示のとおり」

理 由

調布都市計画区域（狛江市）で、都市高速鉄道第9号線を複々線、嵩上式として決定するにあたり、東京都計画における同線の計画を再検討し、両都市計画の整合を図るものである。

また、世田谷区喜多見九丁目から狛江市東和泉四丁目までの線増連続立体交差事業の実施が周辺環境に与える影響については、以下のとおりであり、都市計画を変更する上で支障ないと判断する。

都市高速鉄道第9号線増設立体的交差事業

が環境に与える影響について

1 調査結果

(1) 鉄道騒音

本線沿線における鉄道騒音の現況値は、86～92dB(A)である。

(2) 鉄道振動

本線沿線における鉄道振動の現況値は、66～87dBである。

(3) その他

本路線の周辺は平地であり、傾斜や中高層建築物による日照障害は少ない。また、テレビ電波(VHF)の受信状況はほぼ良好である。

2 影響の内容及び程度

(1) 鉄道騒音

本線沿線における鉄道騒音の予測値は、76～77dB(A)である。予測値は先に記載した現況値を下回る。

(2) 鉄道振動

本線沿線における鉄道振動の予測値は、62dBである。予測値は先に記載した現況値を下回る。

(3) その他

高架構造物による日影の影響については、冬至日の午前8時から午後4時まで、2時間～4時間日影となる日影到達距離は2.8m～21.8mである。従って、構造物の近傍にお

いて日影による影響が生ずるものと考えられる。

また、電波障害については、高架構造物の北側にしゃへい障害が発生するものと考えられる。

3 保全のための措置

騒音、振動をより低減させるため効果があると考えられるバラストマットの採用、レールの重量化等を行うことにより、前記の予測値をさらに下回るものと考ええる。

また、日照障害に関しては、日影による影響を考慮して、線路北側に幅員6.0m～10.5mの側道を設置する。さらに、電波障害については、障害の内容及び程度に応じて、共同受信方式、受信アンテナの改善などを実施する。

4 影響の評価

以上の結果、環境保全のための措置を適切に講ずれば、本線増設立体的交差事業の実施に関して、周辺の環境保全是図られるものと判断される。

変更概要

名称	変更区間・位置	変更事項
第9号線	世田谷区喜多見八丁目 及び同区喜多見九丁目 地内	<ul style="list-style-type: none"> 1 一部区域の変更 2 延長の変更 約32710m → 約32130m