

京王線の既存の高架の様子、幡ヶ谷駅から代田橋付近 (3/3)

(3) 環状七号線前後から明大前付近まで  
観察事項

作成、2008 年 (平成 20 年) 11 月 16 日  
松原 1 丁目住民の会にて配布：11 月 21 日  
松原 1 丁目住民の会の討議結果反映 11 月 23 日  
(rev.A：新第 4 案の追加)



踏切 S の写真



踏切 T の写真



代田橋駅改札近くの商店街の道

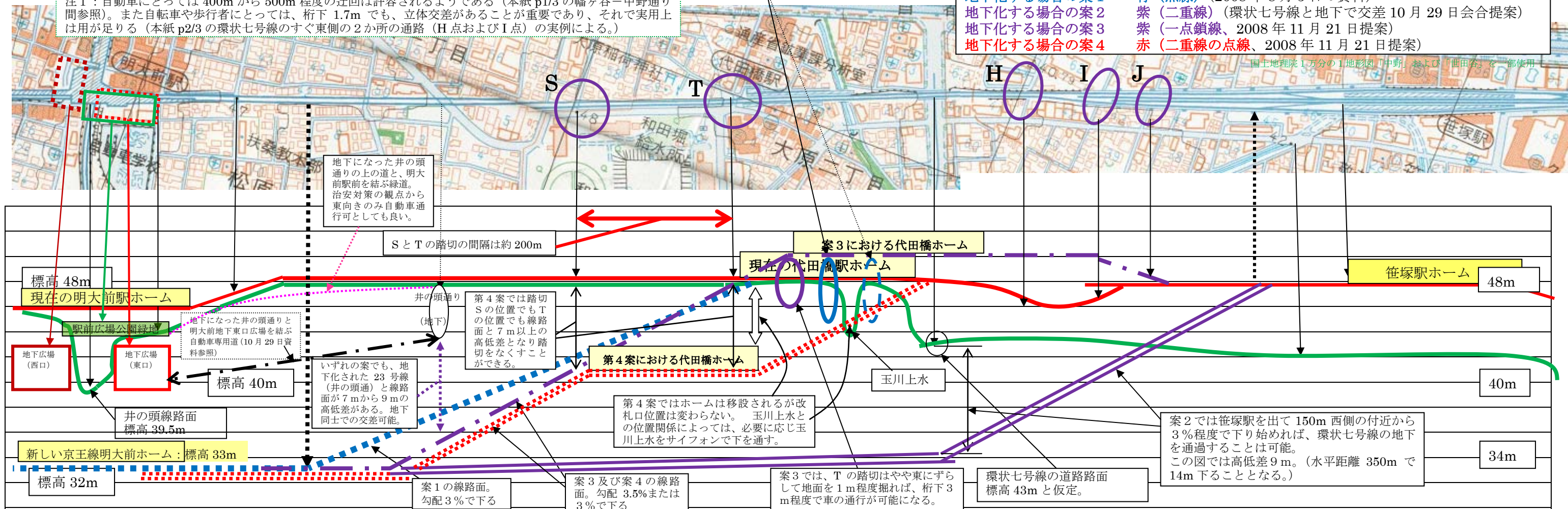
踏切 T は代田橋駅前にある。踏切の幅は広いが、渡った先の道が狭く、もともと大型車の利用はないのではないかと。高架でも地下化でも大原稲荷神社と線路の間に道ができる必要があり、この道がふみきり S とつながるので、踏切 T が残ったとしても自動車の迂回路は確保されることとなる。

- (a) 代田橋-明大前間の全ての踏切に対応することは可能である (案 3 (注 1)、案 4)
  - (b) 笹塚から環状七号線までの区間で地下に線路を入れることも可能である (案 2)。
  - (c) 案 3 は、環状七号線から笹塚側にある背の低いオーバースタックも改善できる。
  - (d) 代田橋駅前の計画がどのようなものになるかに大いに影響される。案 4 ではホームの位置は変わるが、改札位置は変わらない。高架にしても地下にしても現在の線路北側に道路ができる。
- この大原稲荷神社と現在の京王線との道は、案 3 における自動車の迂回路になる。

注 1：自動車にとっては 400m から 500m 程度の迂回は許容されるようである (本紙 p1/3 の幡ヶ谷-中野通の間参照)。また自転車や歩行者にとっては、桁下 1.7m でも、立体交差があることが重要であり、それで実用上は用が足りる (本紙 p2/3 の環状七号線のすぐ東側の 2 か所の通路 (H 点および I 点) の実例による。)

玉川上水の位置では地面がもともと低い。案 3 で代田橋駅が 2m 持ち上げられれば、玉川上水の水路に沿って、通路を設けることができる (自動車も通行可)。この通路に面して改札口を作ることもできる。

現在の鉄道路線面 赤 (笹塚の高架部分は地面から 6m と想定)  
地形の断面 緑  
地下化する場合の案 1 青 (点線) (2008 年 8 月 5 日の資料)  
地下化する場合の案 2 紫 (二重線) (環状七号線と地下で交差 10 月 29 日会合提案)  
地下化する場合の案 3 紫 (一点鎖線、2008 年 11 月 21 日提案)  
地下化する場合の案 4 赤 (二重線の点線、2008 年 11 月 21 日提案)



案の区分	案の内容説明	S の踏切はどうなるか？	T の踏切および代田橋駅付近はどうなるか？	環状七号線	笹塚側の H, I, J の高架は？
案 1 青 点線	代田橋駅西側から 3% で下り始める。	◎ 約 1m 盛り上がった状態で線路をまたぐことになる。S の踏切りはなくなる。通行は可能。	■ T の踏切はそのまま、代田橋駅もそのまま。ただし代田橋駅を東に 100m ずらすと、勾配を 2.5% にすることができる。	◎ 現状のまま。桁下 4.5m。	◎ 現状のまま。通行可能。ただし高架下が 1.7m しかないなどの部分は現在のまま残る。
案 2 紫 二重線	笹塚駅の西側の適切なところで地下に向かう。	◎ 地下で交差するので問題なし S の踏切りはなくなる。	◎ 駅は地下になる。T の踏切もなくなる。玉川上水のさらに下を通過する。	◎◎ 環状七号線も地下で通過する。	■ I は通行できなくなる。H 点は 1m 程度盛り上がった上を通行することになる。J 点は現在桁下が 3.2m であるが、1.7m~2.2m 程度になる。
案 3 紫 一点鎖線	笹塚駅から西に向かい、J の付近から 2m 前後高くする。代田橋駅は 2m 程度の高架となり約 50m から 100m 東にずらす	◎ 電車は地下を通過する。線路の勾配が緩ければ、地上で 1m 程度盛り上がった状態になる可能性はある。	◎ S と T の間には線路北側に道路ができるので自動車は迂回できる。T の踏切はそのまま掘り下げて立体化する。すぐ東側に玉川上水のくぼみを利用した通路もできるので歩行者や自転車の往来はそこでも可能である。駅のホームは桁下が約 2m 程度になるような高さ (玉川上水の付近では 4m 以上) に作り、50m~100m 程度東にずらす。(改札の位置がすこし移動する可能性は残る)	◎◎ 桁下が 6m 以上になる。現状より改善する。	◎◎ H, I, J とも通行できる。桁下の高さが 1.7m の部分は約 3.7m となり H の地点では自動車も通行できるようになると思われる。
案 4 赤 二重線点線	環七を渡りきったところで地下に向かう。代田橋の駅のホームは明大前側に移設 (地下) するが改札位置は変わらない。	◎ 電車は地下を通過する。地上部分の S の踏切は解消される。	◎ T の踏切は解消される。代田橋駅のホームは、今の改札口から西側にのびるように設置される (地下 1 階の高さ)。現在の改札口の位置は変わらない。玉川上水は必要に応じてサイフォンで鉄道の下を通過。 ◎ 鉄道の構造規則では、ホームの傾斜も 10/1000 まで許容されているが、ホームを傾斜させなくても、地下化された 23 号線の地下、および井の頭線の下を通過して交差することは可能である。	◎ 現在と全く同じ	◎ 現在と全く同じ。これまで建設された高架の構造物などを改造したり、壊したりする必要はない。
案 5	幡ヶ谷駅からずっと地下 (図示せず)。	すべての踏切は解消される。ただし 35 年前? に建設した現在の笹塚付近の高架を一部解体することとなる。			

◎：これまで出ている制約条件をクリアできる項目。◎◎：これまで以上に改善される項目。■踏切が解消されないなど、これまでに出されている条件を満たせない項目。