

環境影響評価書案

—東日本旅客鉄道中央本線(三鷹～立川間)
連続立体交差化及び複々線化事業—

平成5年4月

東 京 都
東日本旅客鉄道株式会社

1. 総 括

1-1 事業者の氏名及び住所

氏 名：東京都 代表者：東京都知事 鈴木俊一

住 所：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

氏 名：東日本旅客鉄道株式会社 代表者：代表取締役社長 住田正二

住 所：東京都千代田区丸の内一丁目6番5号

1-2 対象事業の名称及び種類

名 称：東日本旅客鉄道中央本線（三鷹～立川間）連続立体交差化及び
複々線化事業

種 類：鉄道の改良

1-3 対象事業の内容の概略

本事業は、東日本旅客鉄道中央本線の三鷹駅から立川駅付近間約13.1kmの区
間において、連続立体交差化及び複々線化事業として、在来線を高架化し、18
箇所の踏切を解消するとともに在来線の下に地下線（一部地表線）を設置し、
複々線化することにより、交通渋滞の緩和、安全性の向上、市街地の地域分断
の解消及び鉄道の輸送改善を図ることを目的とするものである。

本事業の計画の概略は、表1-3-1のとおりである。また、本事業の計画路線
位置は、図1-3-1に示すとおりである。

表1-3-1 対象事業の内容の概略

項 目	概 要
区 間	三鷹市下連雀三丁目～立川市錦町一丁目
事業計画区間延長	約13.1km
構 造 型 式	高架式・地下式及び地表・掘削式
対 象 駅	武蔵境駅・東小金井駅・武蔵小金井駅・ 国分寺駅・西国分寺駅及び国立駅
踏 切 除 却 数	18箇所
工 事 期 間	平成6年度～平成25年度（予定）

1-4 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象事業の計画内容を考慮し、計画路線の周辺地域の概況を把握することにより選定した予測・評価項目について、現況調査を行い、対象事業の実施が及ぼす環境への影響について予測・評価した。

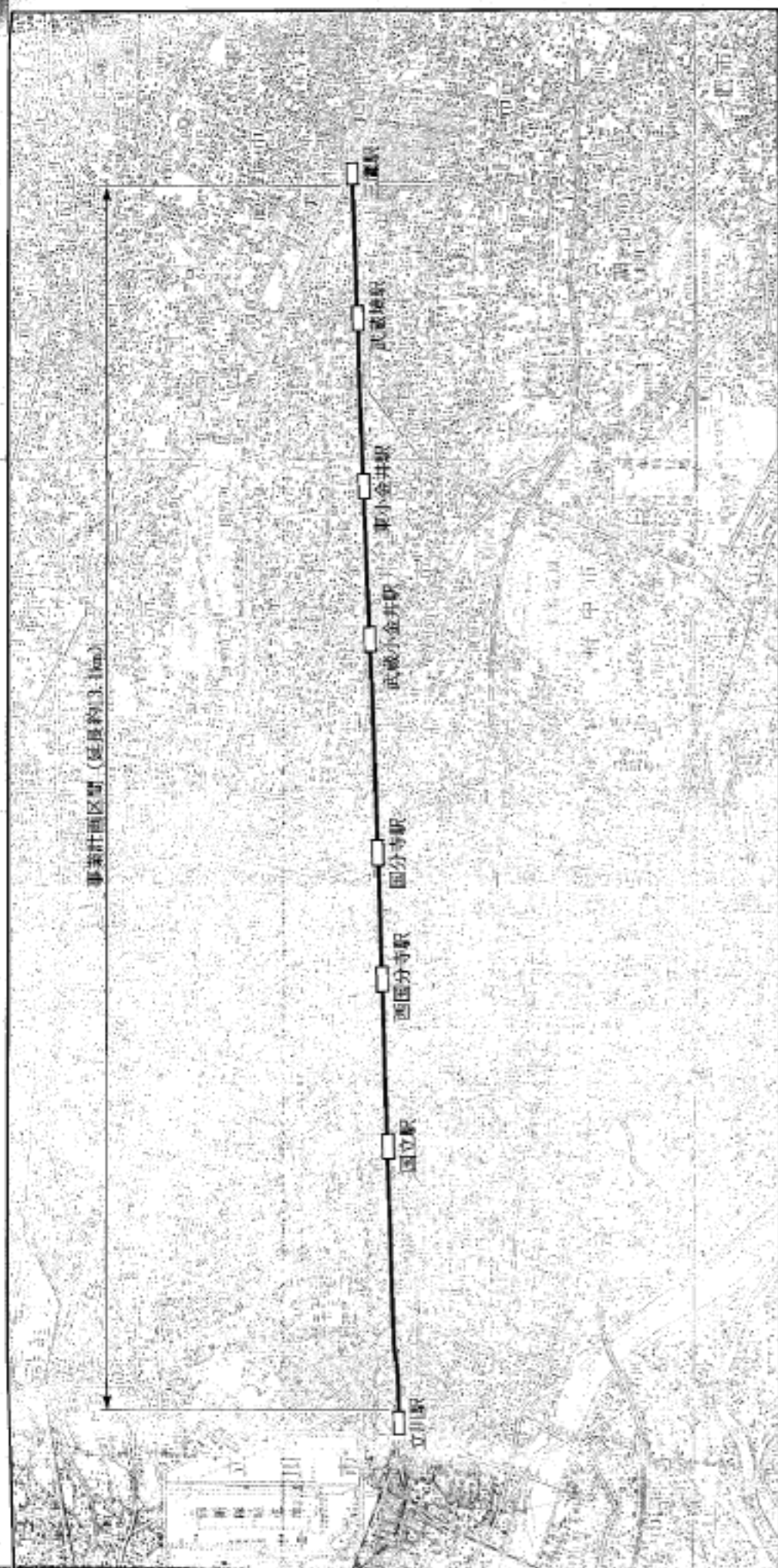
評価の結論は、表1-4-1のとおりである。

表1-4-1 環境影響評価の結論

予測・評価項目	評 価 の 結 論
1. 大 気 汚 染	<p>工事の施行中の工事用運搬車両の走行による大気汚染物質排出量の増加割合は、一酸化炭素（CO）については0.1～2.6%程度、二酸化窒素（NO₂）については0.2～10.2%程度である。</p>
2. 騒 音	<p>・工事の完了後</p> <p>高架区間の鉄道騒音の予測値は、1.2mの高さの場合、高架橋端から6.25m離れた位置では、75～77ホン、12.5m離れた位置では、74～75ホン、25m離れた位置では、71～74ホン、50m離れた位置では、67～71ホンであり、予測値が現況値を1ホン上回る箇所もみられるが、その他の箇所では1～13ホン下回っている。</p> <p>掘削区間の鉄道騒音の予測値は、1.2mの高さの場合、39～75ホンであり、現況値を6～12ホン下回っている。</p> <p>・工事の施行中</p> <p>対象事業の実施に伴う建設作業においては、騒音規制法及び東京都公害防止条例に定められた基準値を超える建設作業騒音が発生することはないと考える。</p> <p>工事の施行中の鉄道車両の走行による鉄道騒音の予測値は、仮設防音壁の設置により51～84ホンとなり現況値と同程度か4～10ホン下回っている。</p>
3. 振 動	<p>・工事の完了後</p> <p>高架区間の鉄道振動の予測値は、高架橋端から6.25m離れた位置では、63、64デシベル、12.5m離れた位置では、61デ</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
3. 振 動	<p>シベル、25m離れた位置では、57、58デシベル、50m離れた位置では、52、53デシベルであり、測線の中では、予測値は現況値を1～13デシベル上回っているところもある。</p> <p>掘削区間の鉄道振動の予測値は、45～68デシベルであり、予測値は現況値と同程度か1～8デシベル上回っている。</p> <p>地下区間の予測値は、鉄道敷地境界線で43～66デシベル、トンネル中心から6.25m離れた位置では、44～66デシベル、12.5m離れた位置では、44～63デシベル、25m離れた位置では、42～57デシベル、50m離れた位置では、39～50デシベルである。複線シールド区間では、予測値は現況値を1～34デシベル下回っているのに対し、複線箱型区間については、予測値が現況値を1～17デシベル下回る箇所もみられるが、その他の箇所では予測値は現況値を2～11デシベル上回っている。</p> <p>・工事の施行中</p> <p>対象事業の実施に伴う建設作業においては、振動規制法及び東京都公害防止条例に定められた基準値を超える建設作業振動が発生することはないと考える。</p> <p>工事の施行中の鉄道車両の走行による鉄道振動の予測値は、45～75デシベルとなり現況値と同程度かこれを1～12デシベル上回る。しかし、線路路盤構造の改良等を行い振動の低減化に努める。</p>
4. 地 盤 沈 下	<p>高架橋工事、掘削工事及び開削工事にあたっては、地下水位及び地盤等の状況により、剛性及び透水性の高い土留工法を採用し、周辺の地下水が掘削内に浸出することを防止し、埋戻しにあたっては、良質の土砂を用い締固め及び施工管理を十分に行う。</p> <p>また、シールド工事にあたっては、地下水位の低下がほとんどない密閉型シールド工法により施工し、剛性の高い覆工を採用し十分な施工管理を行う。</p> <p>各工事とも、工事の施行前及び工事の施行中においては、地盤沈下の計測管理に努める。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
5. 地形・地質	<p>・工事の施行中</p> <p>被圧地下水については、一時的に地下水位の変動が生じるが、密閉型シールド工法による施工であり、またトンネル周囲の地下水の回り込み等により、地下水位の回復が見込まれる。</p> <p>浅層地下水については、通水性のある土留を用いたり、構造物を分割して施工し、土留壁間に導水管を設け、また、躯体下に導水管を設置するなどの対策を講じる。</p> <p>・工事の完了後</p> <p>被圧地下水については、帯水層が複数層存在し、トンネル周囲の地下水の回り込みによる地下水位の回復が見込まれる。</p> <p>浅層地下水については、地質条件に応じて帯水層を復元したり導水管設置等の対策工を講じることにより通水を確保する。</p>
6. 日照阻害	<p>日影による影響を受ける地域に対しては、予測結果を基にして、基本的に日影線が鉄道用地、道路等にかかる地域を除いて計画路線北側に側道用地（空地）を設ける。</p>
7. 電波障害	<p>工事の完了後において、計画路線の北側の地域においてしゃへい障害及びフラッター障害の発生が予測される。しかし、工事の施行にあたっては、工事の進捗に合わせて共同受信方式、受信アンテナの改善等、建設事務次官通達に基づき電波障害の内容及び程度に応じて対策を実施する。</p>
8. 景 観	<p>駅周辺部は、鉄道関係設備等の整備及び道路と鉄道の立体化により、整備された都市景観が出現するものとする。</p> <p>駅間部では、高架化により、朝夕のラッシュ時の踏切しゃ断時の現況の車の渋滞による閉鎖感から車の秩序ある流れの景観へと変化するものとする。</p>
9. 史跡・文化財	<p>計画路線周辺に存在する指定文化財は、いずれも計画路線から離れており工事の施行に伴う影響はないものとする。</p> <p>計画路線は周知の埋蔵文化財包蔵地を通過するが、文化財保護法に基づき関係機関と十分に協議し適切な処置を講じる。また、工事の施行に際し、新たに埋蔵文化財が発見された場合についても文化財保護法の規程に基づき適切に対処する。</p>




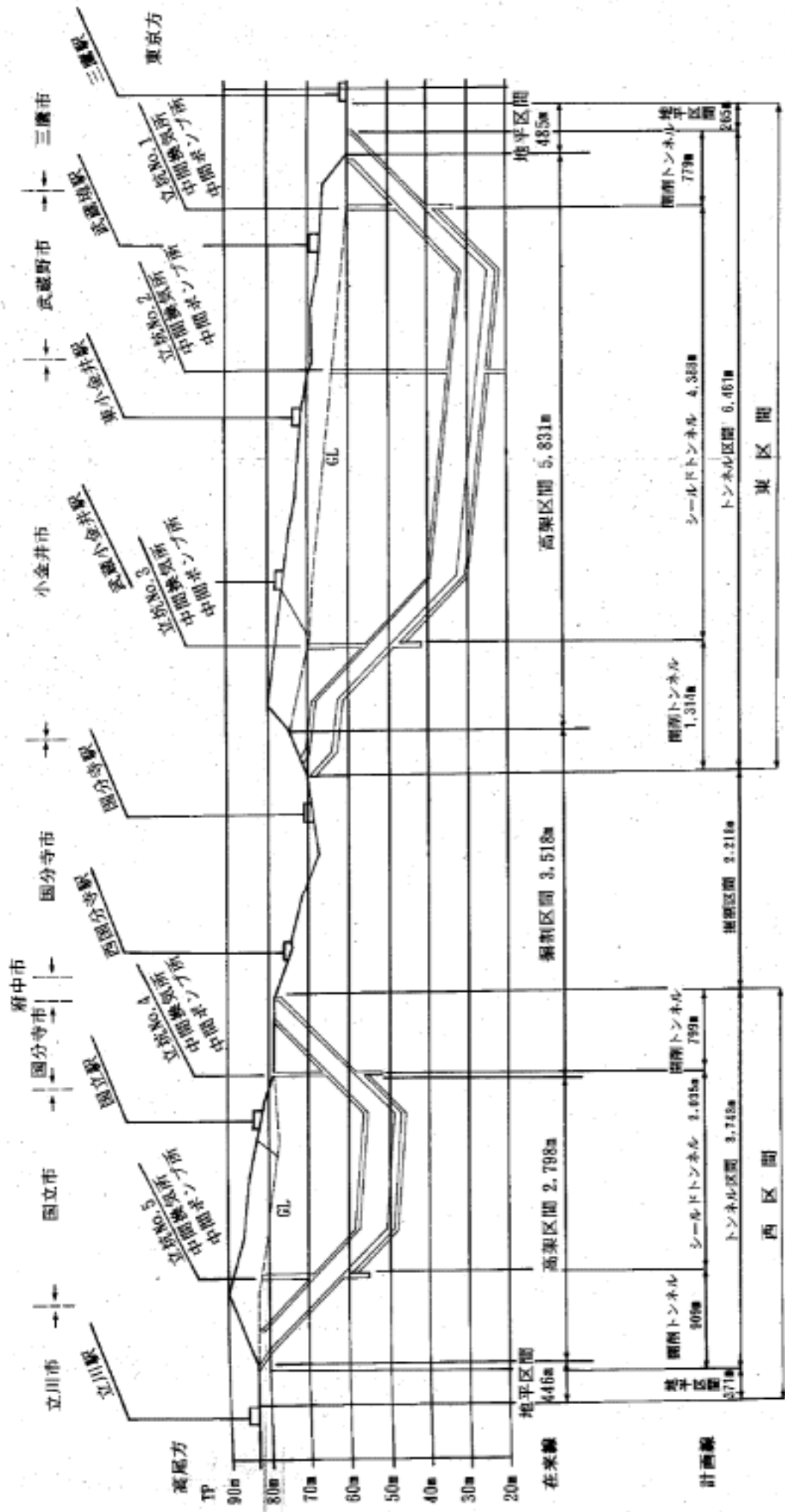
凡例
 事業計画區間

图 2-2-1 事業計画區間位置圖

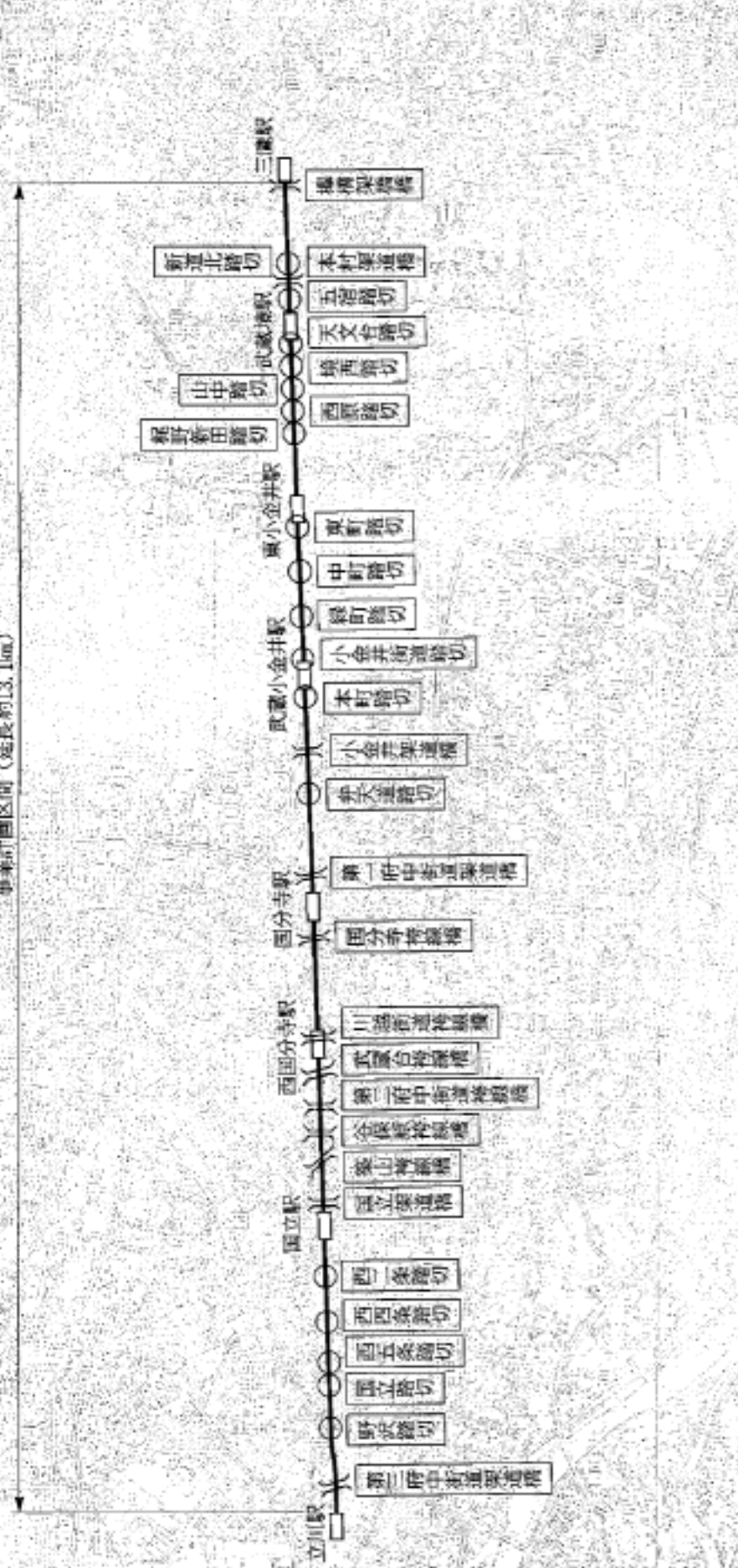




在来線	地表式	高架式	掘削式	高架式	地表式
計画線	地表式	地下式		掘削式	地表式
		開削区間	シールド区間		

図2-2-2 事業計画区間縦断面図

事業計画区間 (延長約13.1km)



凡例
 —□— 事業計画区間
 ○ 踏切
 ≡ 既設立体交差道路

図2-2-3 交差道路及び踏切現況図