

# 見 解 書

— 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 9 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 松田昌士  
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・掘割式                       |
| 対 象 駅     | 武蔵境駅・東小金井駅・武蔵小金井駅・<br>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）                      |



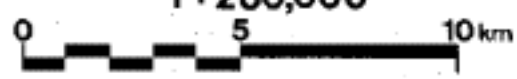
図1-3-1 事業計画区間位置図

凡 例

—□— 事業計画区間



1 : 200,000





## 見 解 の 要 旨

(1)

- ① 工事の施行中の大気汚染については、工事用車両のアイドリング状態を避けること、工事用運搬車両の運行が周辺道路のラッシュ時に集中しないよう工事計画に配慮すること、粉じんの飛散防止のための散水、シート覆い及び清掃をすることなどの環境保全のための措置を施します。

(2)

- ① 高架区間の鉄道騒音については、将来建設される高架橋の高さに音源を設定し、建物の1～2階高さを想定して地上1.2m及び3.5mにおいて予測値を求めています。

なお、高架区間のうち、特に近接すると考えられる中高層建築物に対する鉄道騒音の調査及び予測については、沿線のマンションで実施しています。

その結果は、環境影響評価書案資料編147頁に示すとおりで、現況値は、1階相当で83ホン、2階相当で86ホン、3階相当で86ホン、4階相当で86ホン、5階相当で85ホン、6階相当で85ホンになっています。

また、予測値は、1階相当で76ホン、2階相当で77ホン、3階相当で78ホン、4階相当で83ホン、5階相当で89ホン、6階相当で90ホンになっています。

さらに、事業実施にあたっては、他路線において騒音低減の効果が認められているパラストマット及び60kg/mレールの採用などの対策を講じ、騒音の低減をはかります。

- ② 中高層建築物への影響は、音源が近づくこと、あるいは、防音壁の効果が減少することなどにより、騒音が多少大きくなる箇所もありますが、事業実施の段階では、パラストマット及び60kg/mレールの採用により、騒音の低減に努めます。

### 主 な 意 見 の 要 旨

③ 騒音については、掘削区間で約2mの立入防止壁の設置により現況値を6ホン～12ホン下回ると予測していますが、運転本数の増加も考えられ、より消音・遮音されるよう、努めていただきたい。

④ 大都市の場合の鉄道騒音の基準は、理想値80ホンにしていきたいと思います。

⑤ 工事施工中の作業騒音については各種規制基準内であり、また鉄道騒音については現況値とほぼ同等との予測であるが、夜間作業における騒音など問題となることのないよう、十分な対策を講じられたい。

#### (3) 振 動

① 工事振動については、施工前に影響が予測される家屋等の調査を行い、振動被害が生じた場合は誠意をもって対処されたい。

② 振動について、掘削区間で現況値と同程度か、1～8デシベル上回ると予測しているが、環境を保全する見地から、あらゆる技術を駆使して、現況値を上回らないよう、適正な対応をお願いします。

#### (4) 地形・地質

① 工事により地下水位に異常が生じないような工法を採用するとともに、万一地下水に対し影響が生じた場合は適切な措置を講じられたい。

## 見 解 の 要 旨

③ 本事業により、掘削区間においては列車本数が増加します。列車本数の影響を考慮した騒音評価指標である等価騒音レベルについては、東京都環境科学研究所による「在来線鉄道騒音の評価手法について」に基づいております。掘削区間の現況と将来の等価騒音レベルを算出した場合、現況値は37～67ホンの範囲にあるのに対し、予測値は約2mの立入防止壁を設置することにより27～63ホンの範囲となり、現況値より低くなります。

④ 在来線の鉄道騒音については、現在のところ環境基準は定められておりませんが、工事の完了後の鉄道騒音については、建物の1～2階高さを想定した地上1.2m及び3.5mにおける予測値はすべて80ホンを下回っています。

⑤ 工事の施行中においては、低騒音の工法及び施工機械を積極的に採用する、長時間連続する作業や夜間の作業を極力避ける、機械の配置に配慮し周辺への影響を極力少なくするなど、環境保全の措置により騒音の低減に努めます。

### (3)

① 近隣家屋等の調査については、東京都の「工事に伴う環境調査要領」（東京都建設局）に基づき、家屋・物件の亀裂の状態や傾斜の程度等の調査を行い、本事業に起因すると考えられる被害については、適切に対処いたします。

② 掘削区間については、環境を保全する見地から、60kg/mレール及びロングレールの採用などの措置をとるとともに、車両及び軌道を定期的に検査、補修し、車両及びレールの磨耗等に起因する振動が増大しないよう維持管理に努めます。

### (4)

① 地下水については、地質等の条件により、構造物を分割して施工し、躯体下に導水管を設置するなどの対策を講じます。

なお、工事の着手前、工事の施行中、さらに工事の完了後において、地下水位等を継続して観測してまいります。

主 な 意 見 の 要 旨

② 国分寺市内に主な水源がある野川水系には、世田谷区の二子橋までに多くの水源、源流があります。今回の事業によりこれらの水脈を完全に守ることができるのでしょうか。

(5) 日照障害

① 高架構造物による日影の影響を極力少なくするよう、配慮されたい。

(6) 電波障害

① 予測範囲以外の場所で、電波障害が生じた場合も適切な対応をとられたい。

なお、工事期間中においても同様とされたい。

(7) 景 観

① 高架構造物等の形状・色彩については、周辺地域の環境と調和するよう配慮されたい。

(8) 史跡・文化財

① 工事中に新たな埋蔵文化財を発見した場合は、関係機関と十分協議のうえ、調査を行い、埋蔵文化財の記録保存等に努められたい。



## 見 解 の 要 旨

② 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、回復が見込まれます。

また、工事の着手前、工事の施行中、さらに工事の完了後において、地下水位等を継続して観測してまいります。

(5)

① 日照障害については、「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」に準拠し、周辺の状況等を勘案しながら線路北側に側道用地（空地）を設けるなど、日影の影響を可能な限り少なくするよう配慮します。

(6)

① 電波障害が生じた場合は、調査のうえ、本事業に起因するものについては、工事の進捗に合わせ、電波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等の対策を実施します。

(7)

① 構造物や駅舎については、色彩への配慮をするとともに、アーチ型の橋梁型式の採用あるいは橋脚に丸みをつけるなどの景観上の配慮を加えます。

今後、詳細については、周辺景観に調和するように配慮します。

(8)

① 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は、関係機関と十分協議し、文化財保護法の規定に基づき適切に対処します。

## 主 な 意 見 の 要 旨

### (9) その他

- ① 在来線も地下方式にすべきである。

在来線を平面方式より公害の多い高架方式にするのは現環境行政の趨勢から理解できない。

- ② 障害者の増加、高年齢化の傾向にあるので、車イスで上がれるようにスロープの通路、エレベーター又はエスカレーター、洋式便所等を最初から作ってください。

- ③ 工事の実施にあたっては、可能な限り期間の短縮に努められたい。  
なお、工事現場には苦情受付窓口を設置し、適切に対処するよう要望します。

- ④ わずかといえども、ダンプが増加するので、工事中は事故ゼロをお願いします。

見 解 の 要 旨

(9)

① 本事業は、鉄道を連続的に立体化して踏切を解消することにより、交通渋滞の緩和、安全性の向上及び南北地域の一体化を図り、あわせて都市交通を円滑かつ効率的に確保すると同時に、鉄道の複々線化を行うことにより、都市機能の増進と交通体系の整備を図ることを目的とするものです。

立体化の構造型式については、地形的な条件、計画的な条件、民地買収面積や事業費などの事業的な条件、環境面も含めて、総合的に判断した結果、当面緊急性を要する在来線の立体交差化を高架方式で施行し、その後、高架線下の地下空間を最大限に活用して、計画線を施行する案が最適であると考えています。

② 高齢者と身体が不自由な方々への旅客サービス施設としては、エスカレーター、身障者用トイレ、点字ブロック等を設置する予定です。

なお、エレベーターについては、今後、関係機関等と協議してまいります。

③ 工事の実施にあたっては、工事期間の短縮が可能な工法を採用するなど、効率的かつ合理的に工事を進め、適切な工程管理を行って工事期間の短縮に努めます。

詳細な工事内容については、今後、工事説明会等で説明いたします。

なお、工事に係る苦情については、窓口を設置し対処いたします。

④ 工事中の工事用車両の走行については、事前に関係機関と協議するなど、万全の安全対策を実施します。

## 2. 対象事業の目的及び内容

### 2-1 目的

本事業は、鉄道を連続的に立体化して踏切を除却することにより、交通渋滞の緩和、安全性の向上及び南北地域の一体化を図り、合わせて都市交通を円滑、かつ、効率的に確保すると同時に、鉄道の複々線化を行うことにより、都市機能の増進と交通体系の整備を図ることを目的とするものである。

### 2-2 内容

#### 2-2-1 事業計画

##### (1) 路線計画

本事業の事業計画の概要は、表2-2-1のとおりである。また、計画路線の位置及び計画路線の縦断図は、図2-2-1及び図2-2-2にそれぞれ示すとおりである。また、交差道路と踏切の状況は表2-2-2及び図2-2-3に示すとおりである。

運行計画のうち、編成車両数については、特急及び急行を12両、普通を10両で編成していく計画である。運転本数（終日）については、現在の699本から本事業完成時で約900本（在来線高架区間：約700本、計画線地下区間：約200本）とする計画である。

踏切除却については、本事業完成時で18箇所の踏切が除却される計画である。

なお、本事業に関連して、西武鉄道多摩川線（武蔵境駅付近間）連続立体交差化事業が、平成9年度から平成15年度に実施される。

表2-2-1 事業計画の概要

| 項目            |                                   | 概 要  |
|---------------|-----------------------------------|--|
| 事業計画区間        |                                   | 三鷹市下連雀三丁目～立川市錦町一丁目   |
| 延 長           |                                   | 約13.1km (在来高架8.6km、計画地下10.2km、掘削・地表4.5km)  |
| 単・複線の別        |                                   | 複々線  |
| 構 造 物 幅 員     | 高架                                | 一般部 約 10 m、駅部 約10～32m  |
|               | 地平・掘削                             | 一般部 約20～32m、駅部 約30～37m   |
|               | U型擁壁                              | 単線部 約 7 m、複線部 約 11 m   |
|               | 箱型トンネル                            | 単線部 約 7 m、複線部 約 11 m   |
| 構 造 及 び 高 深 さ | シールドトンネル                          | 一般部 約 11 m、  |
|               | 高架高さ                              | 一般部 約 5～約 8m、駅部 約 6～約 8m   |
|               | 地平・掘削高さ                           | 一般部 約 3～約 5m、駅部 約 5 m  |
| 対 象 駅         | 地下線深さ                             | U型擁壁 0～約 8m、箱型トンネル約8m～約22m、<br>シールドトンネル 約20m～約41m  |
|               | 武蔵境駅                              | 2面2線(相対式) ホーム長210m、ホーム幅員約5～7m  |
|               | 東小金井駅                             | 2面3線(島式及び相対式) ホーム長210m、ホーム幅員約5～8m  |
|               | 武蔵小金井駅                            | 2面4線(島式) ホーム長210m、ホーム幅員約5～8m   |
|               | 国分寺駅                              | 2面4線(島式) ホーム長210m、ホーム幅員約5～8m   |
|               | 西国分寺駅                             | 2面4線(島式) ホーム長220m、ホーム幅員約5～9m   |
| 国立駅           | 2面4線(島式及び相対式) ホーム長210m、ホーム幅員約5～8m |  |
| 主要構造          |                                   | 高架橋・擁壁・箱型トンネル(鉄筋コンクリート構造)及びトンネル(シールド構造)  |
| 立体化による踏切除却数   |                                   | 18箇所   |
| 運 行 計 画       | 編成車両数                             | 特急・急行12両、普通10両   |
|               | 運転方法                              | 特急・急行・普通及び貨物運転   |
|               | 運転本数                              | 朝方ラッシュピーク1時間当り上下線<br>現 在 53本(平成4年3月現在)<br>本事業完成時 100本<br>終日 上下線<br>現 在 899本(平成4年3月現在)<br>本事業完成時 約900本(鉄線区間:約700本、盾形区間:約200本) |
| 換気施設          |                                   | 5箇所(武蔵境駅付近、東小金井駅付近、武蔵小金井駅付近、国立駅付近、立川駅付近)   |
| 排水施設          |                                   | 5箇所(武蔵境駅付近、東小金井駅付近、武蔵小金井駅付近、国立駅付近、立川駅付近)   |

注) 1.高架高さ:地盤面より高架橋床面までの高さをいう。

2.地下線深さ:地盤面より構造物底面までの深さをいう。

3.運転本数は三鷹口における列車本数を示している。



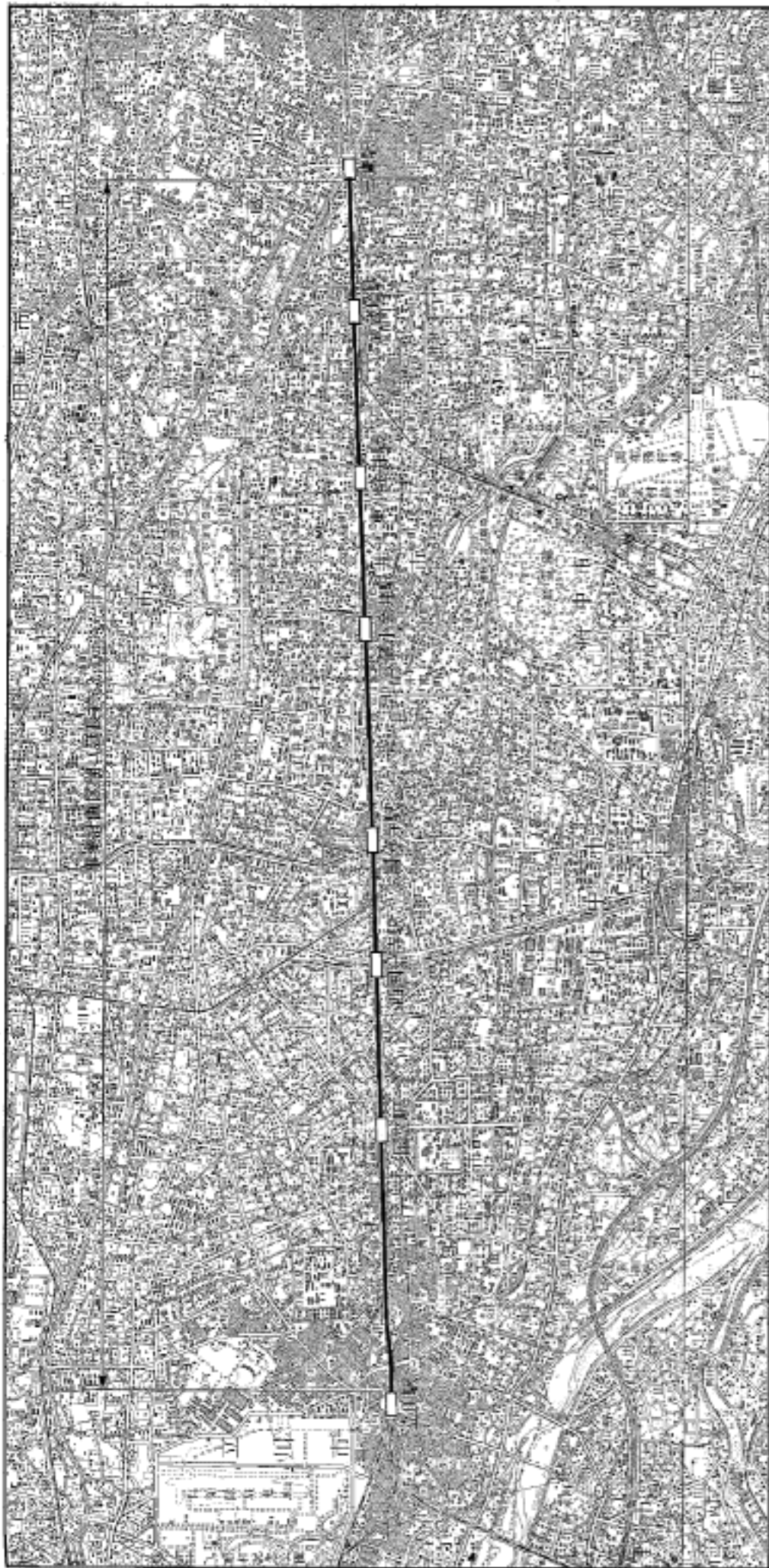


图 2-2-1 事業計画西區間位置圖

凡 例  
 事業計画區間

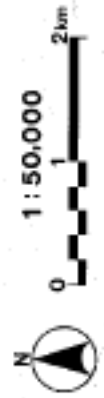






表2-2-2 交差道路と踏切等一覧表（その1）

| 番号 | 交 差 道 路<br>(都市計画道路)               |    | 踏 切 等 |              |            |        |              |
|----|-----------------------------------|----|-------|--------------|------------|--------|--------------|
|    | 名 称                               | 種別 | 名 称   | 種 別          | 幅 員<br>(m) | 摘 要    | 除却され<br>る踏切等 |
| 1  | 三鷹通り<br>一般都道121号線<br>(都計道三3.4.17) | 都道 | 榎橋    | 架道橋          | 16.1       | 既設立体   |              |
| 2  | 市道18号<br>(都計道三3.3.6)              | 市道 | 新道北   | 踏 切<br>(一種半) | 1.8        | 車止     | ○            |
| 3  | 市道70号                             | 市道 | 本村    | 架道橋          | 2.4        | 既設立体人道 |              |
| 4  | 武蔵境通り<br>主要地方道12号                 | 都道 | 五宿    | 踏 切<br>(一種半) | 10.0       |        | ○            |
| 5  | かえで通り<br>一般都道123号                 | 都道 | 天文台   | 踏 切<br>(一種半) | 8.5        |        | ○            |
| 6  | 市道81号                             | 市道 | 境西    | 踏 切<br>(一種半) | 1.8        | 車止     | ○            |
| 7  | 市道86号<br>(都計道武3.4.24)             | 市道 | 山中    | 踏 切<br>(一種半) | 6.0        |        | ○            |
| 8  | 市道89号                             | 市道 | 西原    | 踏 切<br>(一種半) | 2.5        | 車止     | ○            |
| 9  | 市道18号                             | 市道 | 梶野新田  | 踏 切<br>(一種半) | 3.0        |        | ○            |
| 10 | (都計道小3.4.8)                       | -  | -     | -            | -          | 現道なし   |              |
| 11 | 東大通り<br>一般都道247号<br>(都計道小3.4.11)  | 都道 | 東町    | 踏 切<br>(一種半) | 4.0        | 一方通行   | ○            |
| 12 | 市道28号                             | 市道 | 中町    | 踏 切<br>(一種半) | 6.0        | 大型車止   | ○            |
| 13 | 緑中央通り<br>市道12号<br>(都計道小3.4.12)    | 市道 | 緑町    | 踏 切<br>(一種半) | 7.3        | 大型車止   | ○            |
| 14 | 小金井街道<br>主要地方道15号                 | 都道 | 小金井街道 | 踏 切<br>(一種半) | 11.7       | 通行時間規制 | ○            |
| 15 | 市道396号                            | 市道 | 本町    | 踏 切<br>(一種半) | 7.0        |        | ○            |
| 16 | 新小金井街道<br>一般都道248号<br>(都計道小3.4.7) | 都道 | 小金井   | 架道橋          | 11.0       | 既設立体   |              |
| 17 | 連雀通り<br>一般都道134号                  | 都道 | 弁天道   | 踏 切<br>(一種半) | 10.0       |        | ○            |



表2-2-2 交差道路と踏切等一覧表（その2）

| 番号 | 交 差 道 路<br>(都市計画道路)                |    | 踏 切 等  |              |            |                |              |
|----|------------------------------------|----|--------|--------------|------------|----------------|--------------|
|    | 名 称                                | 種別 | 名 称    | 種 別          | 幅 員<br>(m) | 摘 要            | 除去され<br>る踏切等 |
| 18 | 国分寺街道<br>一般都道133号<br>(都計道国分3.4.11) | 都道 | 第一府中街道 | 架道橋          | 7.6        | 既設立体           |              |
| 19 | 市道幹8号                              | 市道 | 国分寺    | 跨線橋          | 8.7        | 既設立体           |              |
| 20 | 府中街道<br>主要地方道17号<br>(都計道国分3.4.14)  | 都道 | 川越街道   | 跨線橋          | 16.2       | 既設立体           |              |
| 21 | 市道5-174号                           | 市道 | 武蔵台    | 跨線橋          | 3.0        | 既設立体<br>人道     |              |
| 22 | (都計道国分3.3.8)                       | -  | -      | -            | -          | 現道なし           |              |
| 23 | 市道幹9号                              | 市道 | 第二府中街道 | 跨線橋          | 12.0       | 既設立体<br>通行時間規制 |              |
| 24 | 市道中3号                              | 市道 | 谷保原    | 跨線橋          | 10.0       | 既設立体           |              |
| 25 | 市道中2号                              | 市道 | 築山     | 跨線橋          | 3.9        | 既設立体           |              |
| 26 | (都計道国立3.4.10)                      | 市道 | 国立     | 架道橋          | 5.0        | 既設立体           |              |
| 27 | 市道西2号<br>(都計道国立3.4.14)             | 市道 | 西二条    | 踏 切<br>(一種半) | 4.5        | 一方通行<br>大型車止   | ○            |
| 28 | 市道北8号-14                           | 市道 | 西四条    | 踏 切<br>(一種半) | 4.5        | 大型車止           | ○            |
| 29 | 市道北12号                             | 市道 | 西五条    | 踏 切<br>(一種自) | 1.5        | 車止             | ○            |
| 30 | (都計道立3.3.30)                       | -  | -      | -            |            | 現道なし           |              |
| 31 | 芋窪街道<br>主要地方道43号                   | 都道 | 国立     | 踏 切<br>(一種半) | 12.0       |                | ○            |
| 32 | 市道南392号                            | 市道 | 野沢     | 踏 切<br>(一種半) | 4.4        | 大型車止           | ○            |
| 33 | 立川通り<br>主要地方道16号<br>(都計道立3.4.24)   | 都道 | 第三府中街道 | 架道橋          | 11.5       | 既設立体           |              |

注：1. 一種半とは、自動制御及び手動操作でしゃ断機が動作する踏切をいう。

一種自とは、自動制御でしゃ断機が動作する踏切をいう。

2. 車止は、踏切除却後撤去される。

事業計画区間 (延長約13.1km)

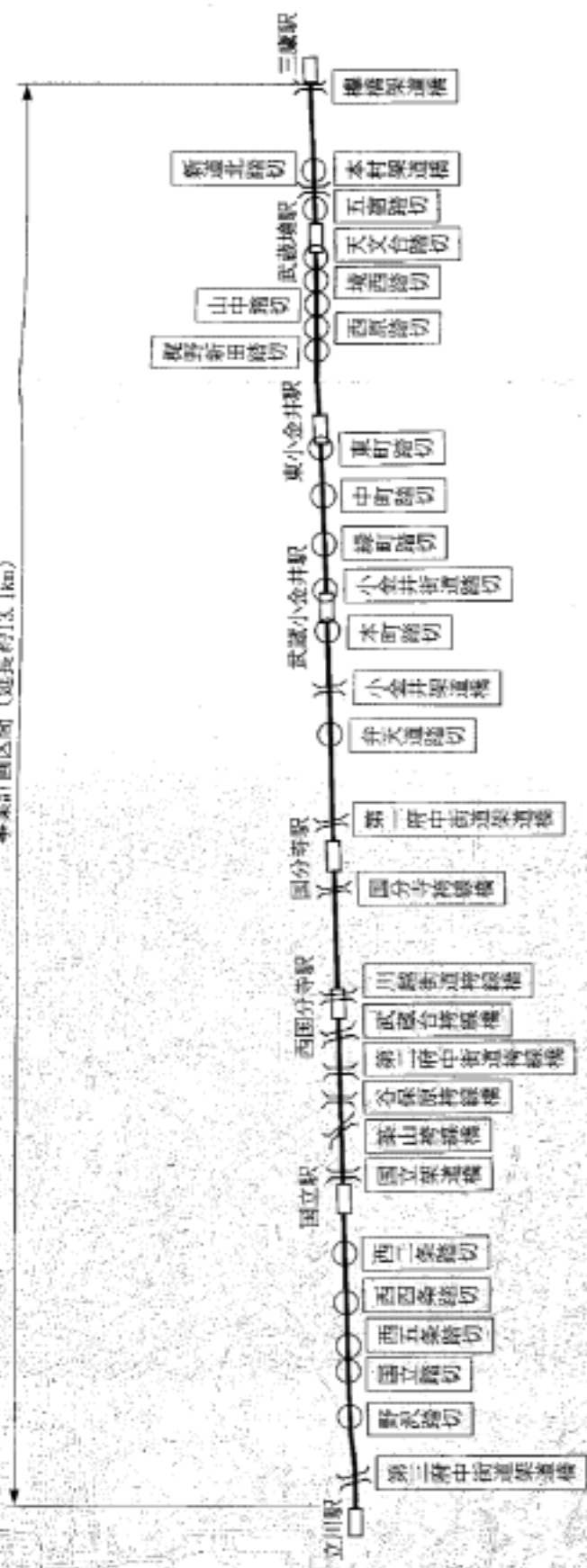


図2-2-3 交差道路及び踏切現況図

- 凡 例
- 事業計画区間
  - 踏切
  - ≡ 既設立体交差道路



1:50,000



## (2) 施設計画

本事業の計画路線における施設計画の概要は、以下のとおりである。

### ア. 線路施設

計画路線の軌道はバラスト道床及びコンクリート道床で、軌条は60kg/mレールで計画している。一般部の標準断面図は、図2-2-4に示すとおりである。

### イ. 駅施設

本事業に伴い改築される駅部の標準断面図は、図2-2-4に示すとおりである。

### ウ. 換気施設

計画路線の換気施設は、図2-2-5に示すとおり、武蔵境駅付近、東小金井駅付近、武蔵小金井駅付近、国立駅付近及び立川駅付近の5箇所に設置する計画であり、その計画概要は、図2-2-6に示すとおりである。

トンネル内の換気は、1箇所あたり送風機を6台設置し立坑で給気と排気を行い、トンネル出入口は、排気口として使用する。

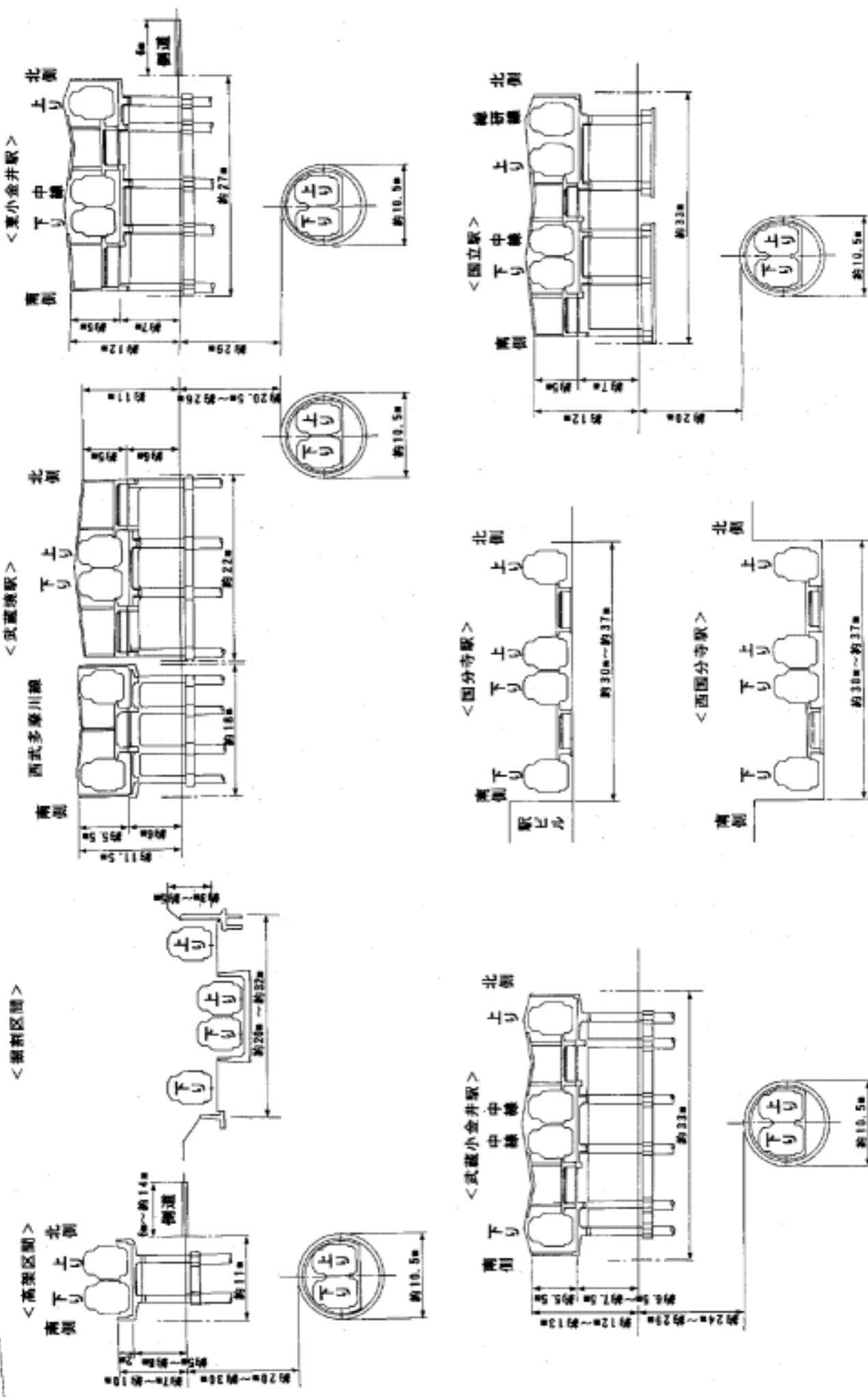
### エ. 排水施設

計画路線の排水施設は、図2-2-5に示すとおり武蔵境駅付近、東小金井駅付近、武蔵小金井駅付近、国立駅付近及び立川駅付近の5箇所に設置する計画である。排水施設の概要は、図2-2-7に示すとおりである。なお、駅舎から発生する雑排水及びトンネル内の雨水等は、公共下水道に排水する。

三鷹駅と立川駅部については、新設せず現況の駅構造が異なる。

駅部

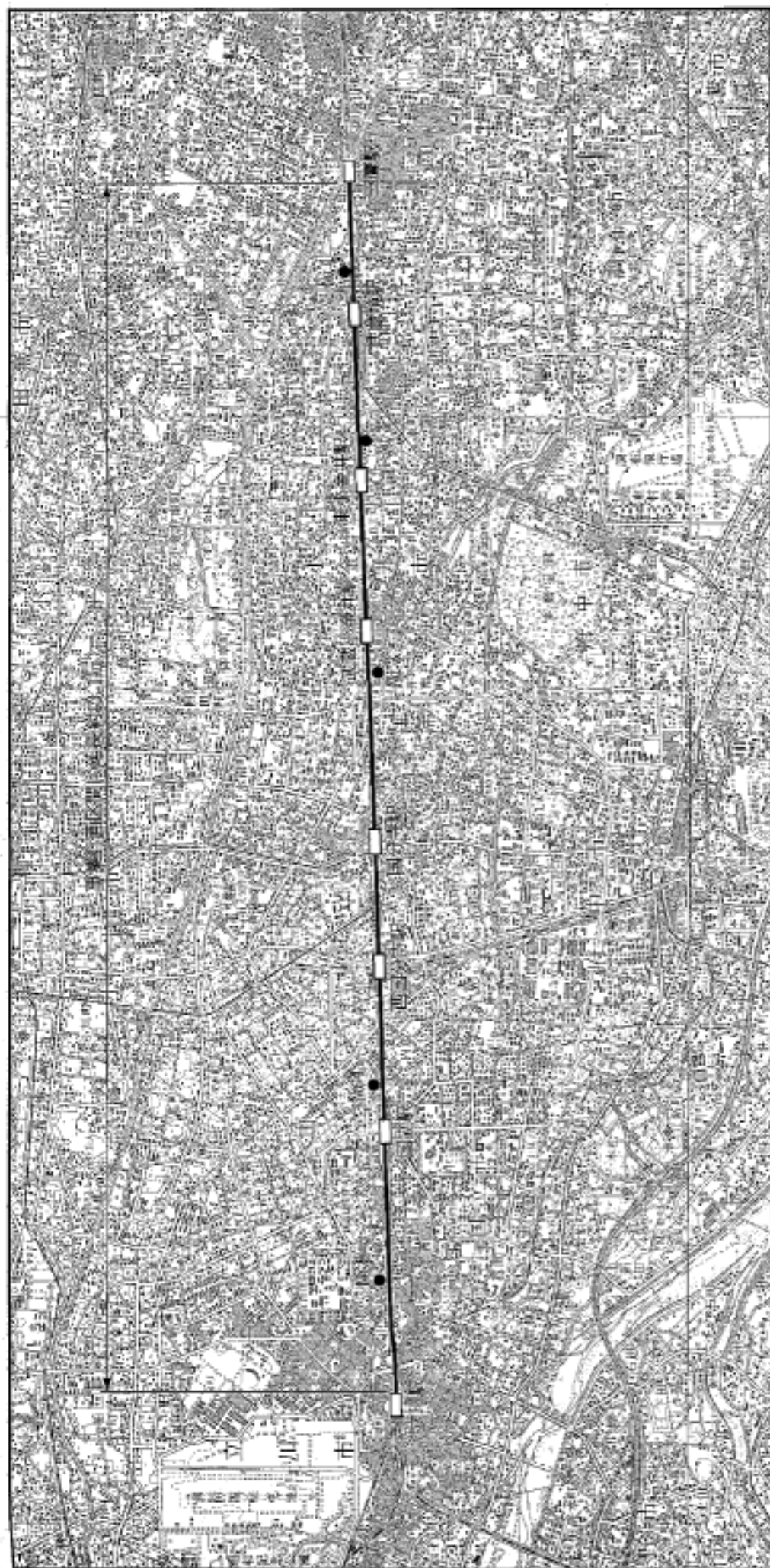
一般部



(この標準断面図は三鷹方から立川をみたもの)

図2-2-4 標準断面図





凡例  
 —□— 事業計画区間  
 ● 換気施設及び排水施設

图 2-2-5 付帯施設位置图



1:50,000



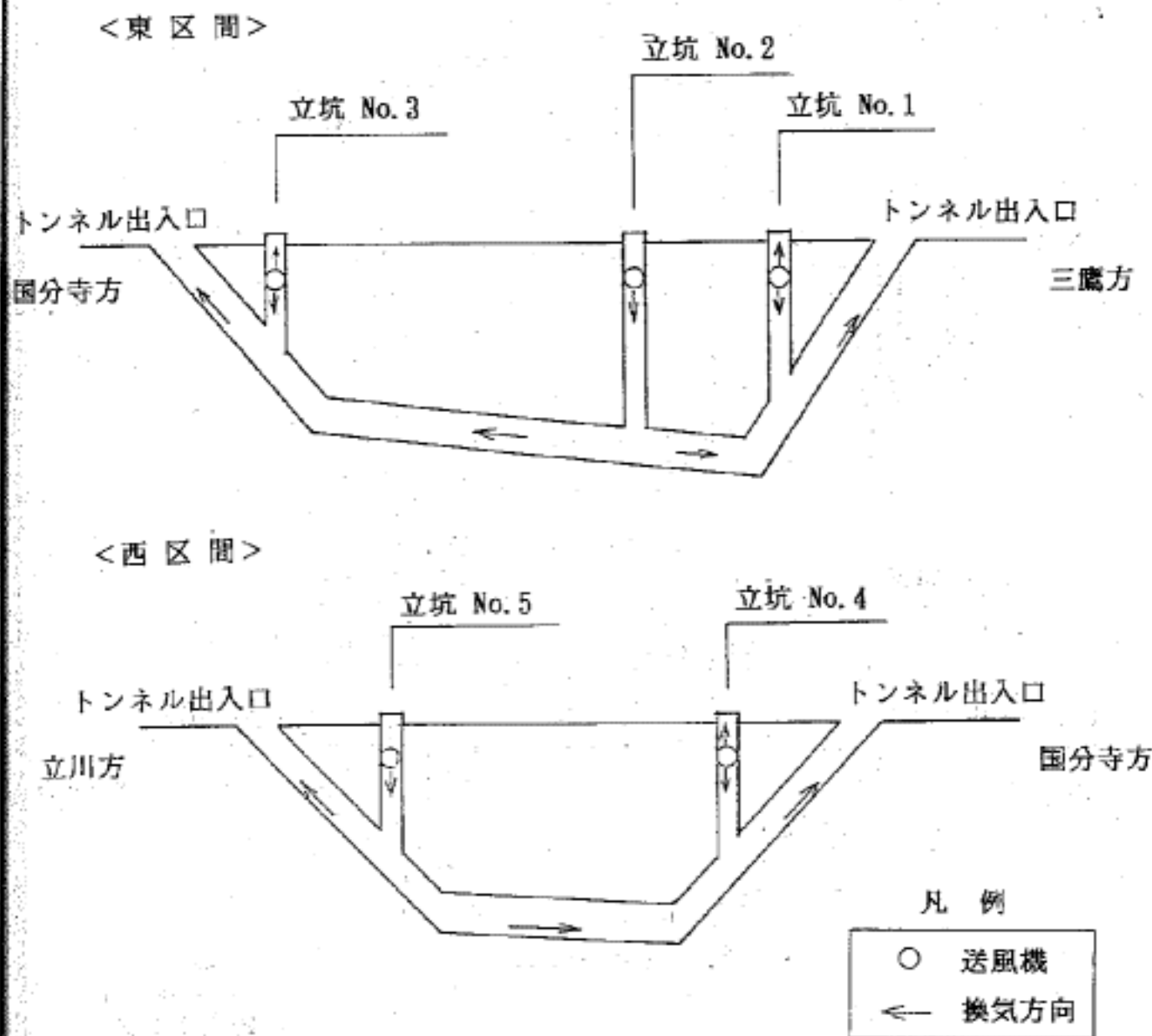


図2-2-6 換気施設計画概要図

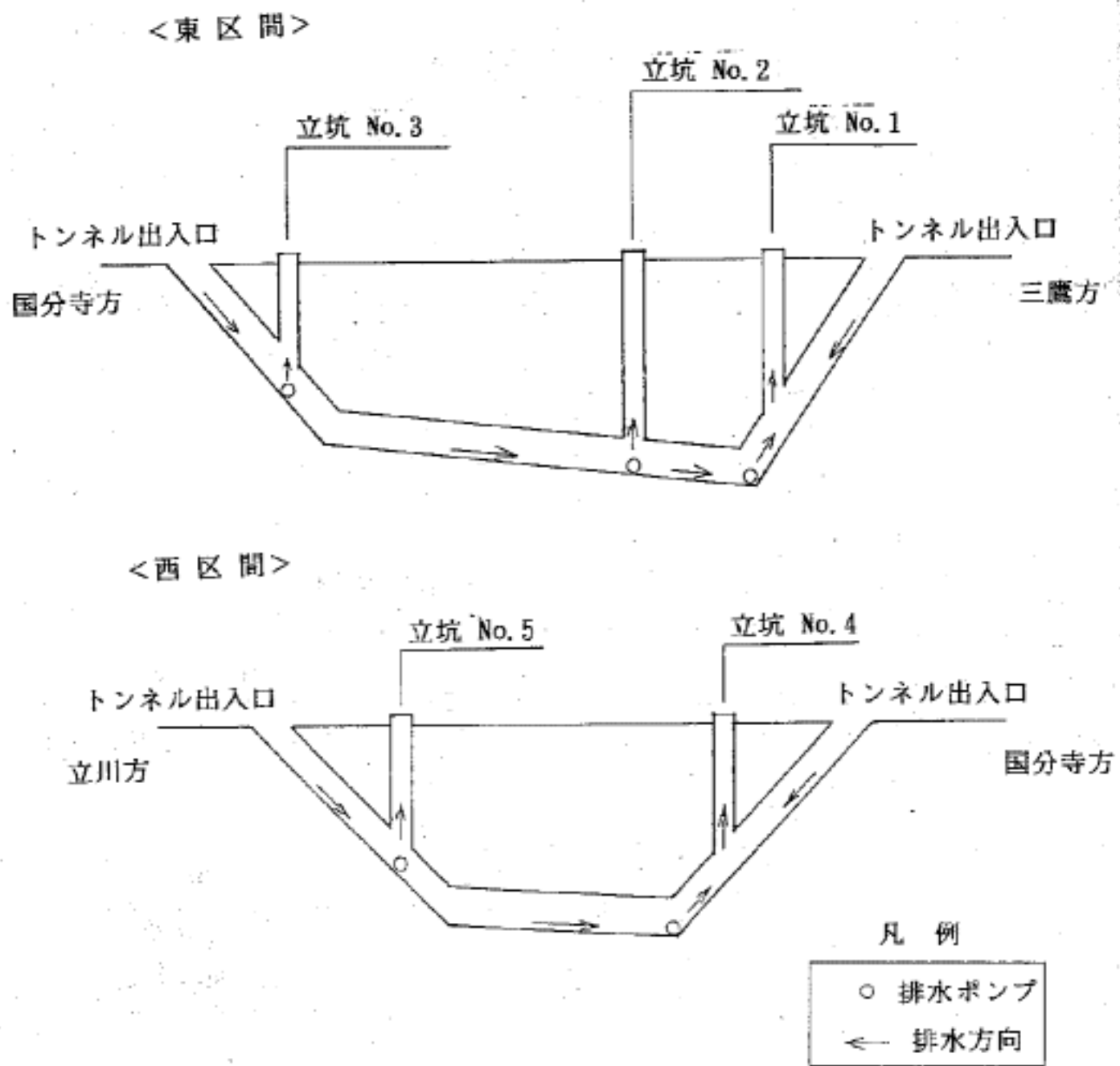


図2-2-7 排水施設設計画概要図

## 2-2-2 工事計画

### (1) 工事計画の内容

本事業に係る工事は、Ⅰ期工事とⅡ期工事に分けて施工する。なお、Ⅰ期工事は高架橋工事及びその付帯工事を主とするものであり、Ⅱ期工事はトンネル工事、開削工事及びその付帯工事を主とするものである。

本事業の工事計画の内容は、表2-2-3（Ⅰ期工事）及び表2-2-4（Ⅱ期工事）のとおりである。

なお、工事に際しては、周辺の道路状況を勘案し、原則として駅部又は駅間部を1工区（施工区域）として工区ごとに施工する。

### (2) 工事工程

本事業の工事工程は、表2-2-5のとおりである。

### (3) 工事規模

本事業の工事規模は、表2-2-6のとおりである。なお、掘削土砂は、東京都の建設残土再利用センターを活用することなどにより、埋め立て、埋め戻し等の有効利用を原則とし、環境保全に留意して処分する。残土の含水率が高く粒子が微細で産業廃棄物としてとり扱われる場合には、「廃棄物処理法」に基づき、運搬及び処理方法に配慮し処分する。

掘削土砂量については、表2-2-6に示すように、Ⅰ期工事で約211,000 $\text{m}^3$ 、Ⅱ期工事で約980,000 $\text{m}^3$ の計画となっている。

### (4) 工事用車両運搬計画

工事用車両の主なものは、土砂搬出入のダンプトラック、鋼材等の資材の搬入・搬出のためのトレーラ、トラック及びコンクリートミキサー車等である。

本事業におけるこれらの工事用車両の運行経路は、図2-2-8に示すとおりである。



表2-2-3 工事計画内容（I期工事）

|          |   |
|----------|---|
| 事業工程     | 平成6年度～平成16年度（予定）  |
| 工事順序     | <p>高架橋部分は、在来線の北側に用地を確保し、線路を敷設した後、在来線を切り換え、その後空いた在来線鉄道用地に複線高架橋を建設する。また、複線分の移設用地を確保できない箇所は、1線づつ高架橋を建設し順次切換えを行う。</p> <p>また、構造物完成後、軌道・電気工事を行う。</p> <p>その後、側道工事及び後片付け・整地等の雑工事を行い、事業を完了する。</p> <p>なお、国分寺駅付近～西国分寺駅付近は地平区間となる。</p>  |
| 工種及び作業内容 | <p>高架橋工事は、以下の施工順序で行う（一般部・駅部）</p> <pre>     graph LR       1[① 準備工] --&gt; 2[② 仮設工]       2 --&gt; 3[③ 線路切換え工]       3 --&gt; 4[④ 基礎工]       4 --&gt; 5[⑤ 掘削工]       5 --&gt; 6[⑥ 躯体工]       6 --&gt; 7[⑦ 桁架設工]       7 --&gt; 8[⑧ 軌道・電気工事]       8 --&gt; 9[⑨ 建築工]     </pre> |
| 工事規模     | <p>掘削土量及び使用コンクリート量等とそれに伴う運搬車両の台数は、表2-2-6のとおりである。</p>  |

表2-2-4 工事計画内容（Ⅱ期工事）

| 事業工程     | 平成17年度 ～ 平成25年度（予定）   |
|----------|---|
| 工事順序     | <p>地下トンネル部分は、在来線の北側に立坑を設け、立坑よりシールド機械により掘削し、複線地下トンネルを建設する。</p> <p>開削トンネル部分は、仮受け等を行いながら、地表面から掘り下げ、地下の所定の位置に構造物を構築後、土砂の埋め戻しを行い、地表面を復旧し複線地下トンネルを建設する。</p> <p>掘削区間は、法面に作業構台を仮設し、その上から擁壁工事を行う。また、構造物完成後、軌道・電気工事を行う。</p>   |
| 工種及び作業内容 | <p>地下トンネル工事は、以下の施工順序で行う。</p> <p>① 準備工 → ② 仮設工 → ③ 立坑築造 → ④ シールド発進準備工 →</p> <p>⑤ トンネル構築工 → ⑥ 軌道・電気工事 → ⑦ 換気設備工事</p> <p>開削トンネル工事は、以下の施工順序で行う。</p> <p>① 準備工 → ② 仮設工 → ③ 土留め設置工 → ④ 仮受け工 → ⑤ 掘削工 →</p> <p>⑥ 躯体工 → ⑦ 埋戻し工 → ⑧ 軌道・電気工事</p> <p>擁壁工事は、以下の施工順序で行う。</p> <p>① 準備工 → ② 仮設工 → ③ 作業構台仮設 → ④ 掘削工 → ⑤ 躯体工</p> |
| 工事規模     | <p>掘削土量及び使用コンクリート量等とそれに伴う運搬車両の台数は、表2-2-6のとおりである。</p>  |

表2-2-5 工事工程表 (予定)

| 年次    | 1       | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|-------|---------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 測量・設計 | ■       | ■ |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| I期工事  | 用地買収    | ■ | ■ | ■ | ■ |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|       | 仮線工事    |   | ■ | ■ | ■ | ■ |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|       | 高架橋工事   |   |   |   |   | ■ | ■ | ■ | ■ | ■  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|       | 軌道・電気工事 |   |   |   |   |   | ■ | ■ | ■ | ■  | ■  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|       | 建築工事    |   |   |   |   |   |   | ■ | ■ | ■  | ■  | ■  |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 側道工事他 |         |   |   |   |   |   |   |   |   | ■  | ■  | ■  |    |    |    |    |    |    |    |    |
| II期工事 | 用地買収    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  |
|       | トンネル工事  |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  |
|       | 掘削工事    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  |
|       | 擁壁工事    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  |
|       | 軌道・電気工事 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  |

表2-2-6 工事規模

| 工事内容           | 区分        | I期工事                    | II期工事                   |
|----------------|-----------|-------------------------|-------------------------|
|                | 掘削        | 盛土量                     | 約 27,000 m <sup>3</sup> |
| 掘削土量           |           | 約211,000 m <sup>3</sup> | 約980,000 m <sup>3</sup> |
| 運搬車両台数         |           | 約44~66台/日               | 約87~259台/日              |
| コンクリート         | 使用コンクリート量 | 約155,000 m <sup>3</sup> | 約307,000 m <sup>3</sup> |
|                | 運搬車両台数    | 約40台/日                  | 約28~105台/日              |
| セグメント          | 使用コンクリート量 | -                       | 約199,000 t              |
|                | 運搬車両台数    | -                       | 約7~13台/日                |
| 鋼材・その他の運搬      | 鋼材・その他の資材 | 約 51,000 t              | 約 71,000 t              |
|                | 運搬車両台数    | 約22台/日                  | 約2~32台/日                |
| 工所用車両台数合計 (片道) |           | 約44~128台/日              | 約119~405台/日             |



### 2-3 環境管理に関する計画等への配慮

東京都は、第三次東京都長期計画に基づき、快適な環境を創出していくための基本方針として「東京都環境管理計画」（平成4年5月）及び公害対策基本法に基づく「東京地域公害防止計画」（平成5年3月）を策定している。

また、関係市においても、「三鷹市基本構想第2次三鷹市基本計画」（平成4年1月）、「武蔵野市第二期長期計画第二次調整計画（平成元年～6年度）」（平成元年3月）、「小金井市長期総合計画第2次基本構想中期基本計画」（平成4年7月）、「国分寺市基本計画1991年改訂」（平成4年3月）、「府中市基本計画（改訂）」（平成元年12月）、「国立市総合基本計画第二期基本構想第二次基本計画」（平成3年11月）及び「立川市新長期総合計画第2次基本計画」（平成4年6月）を策定している。

本事業の計画策定にあたっては、これらの環境保全に関する計画等に配慮し、計画を立案した。その主な内容は、以下のとおりである。

- (1) 鉄道を連続的に立体化して踏切を取り除くことにより、交通の混雑緩和・安全性の向上及び南北地域の交通の一体化を図る。
- (2) ロングレールの採用、防音壁の設置、パラストマットの採用等により、騒音、振動レベルの低減を図る。
- (3) 日照阻害による影響をできるだけ少なくするため、「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」に準拠し、必要に応じて計画路線北側に側道用地（空地）を設ける。
- (4) 新たに発生した電波障害のしゃへい障害に対しては、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について（建設事務次官通達）」に基づき対処する。
- (5) 駅周辺の整備及び鉄道施設を高架化することにより、整備された都市空間を形成し、整然とした景観に改善するよう配慮する。