

見 解 書

—京成電鉄押上線（押上駅～八広駅間）立体交差事業—

平成 9 年 7 月

東 京 都

第1章 総括

1.1 事業者の名称及び所在地

名称：東京都

代表者：東京都知事 青島 幸男

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

1.2 対象事業の名称及び種類

名称：京成電鉄押上線（押上駅～八広駅間）立体交差事業

種類：鉄道の改良

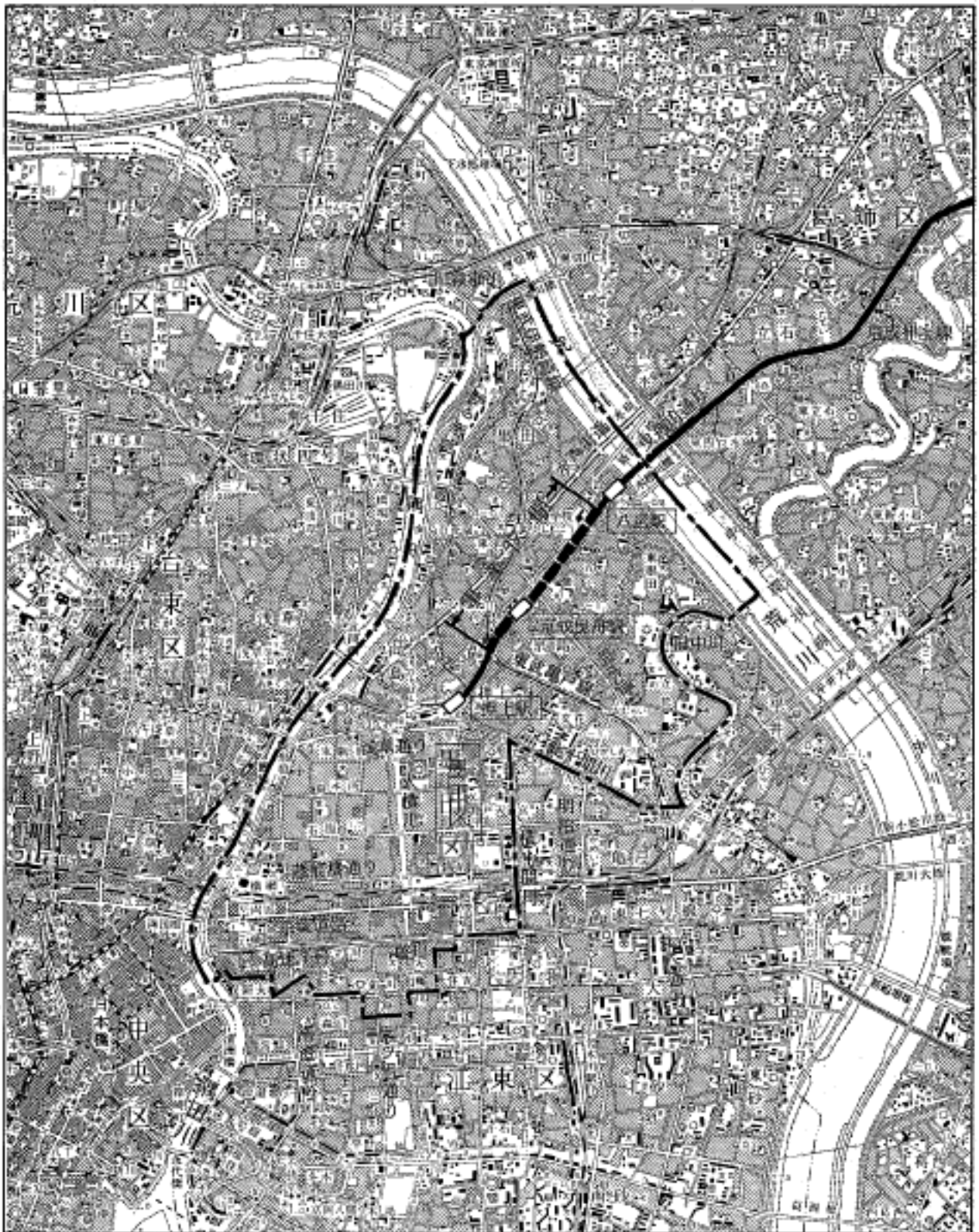
1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、京成電鉄押上線押上駅～八広駅間における道路と鉄道を立体交差させるため、京成電鉄押上線押上駅～八広駅間を高架化する事業である。

事業内容の概略は表 1.3-1 に、事業区間位置図は図 1.3-1 に示すとおりである。

表 1.3-1 事業内容の概略

項目	事業内容の概略
事業区間	東京都墨田区押上二丁目～東京都墨田区八広五丁目
事業延長	約1.5Km
除去踏切数	8箇所
単線複線別	複線
事業期間	平成10年度～17年度（予定）
供用開始時期	上り線：平成15年度（予定）、下り線：平成17年度（予定）



凡例

- 事業区間 (約1.5km)
- 京成押上線
- 区 界



1:50,000



図1.3-1 事業区間位置図

1. 4 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案についての意見の件数は、都民からの意見書が3件、関係区長の意見が1件（墨田区長）、また、公聴会での公述が3件の計7件であった。

これらの主な意見とそれらに対する事業者の見解の概略は、表 1.4-1 に示すとおりである。

表 1.4-1 主な意見と事業者の見解の概略

主な意見の要旨	見解の概略
<p>【騒音及び振動】</p> <p>(1) 完成後の騒音は、地上より1.2mの高さで予測し、現在より約10デシベル(A)低くなるとのことである。</p> <p>1.2mの高さは建物の1階部分を想定していると思われるが、現実には高層住宅が隣接しており、評価の方法が不十分ではないのか。</p>	<p>鉄道騒音については「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策について」（平成7年12月 環境庁大気保全局）に基づいて、高さ地上1.2m、最寄り軌道中心から12.5mの地点において予測・評価しております。その結果、予測地点における高架化後の予測値は、現況値より10～14デシベル(A)下回ると予測されます。この現況値より下がる傾向は予測地点の内側でも同様と考えます。また、予測地点における工事施行中の仮線時鉄道騒音についても現況値より6～10デシベル(A)下回ると予測されます。</p>
<p>(2) 当地域の建物の現況は1～2階の密集した低層住宅だが、住民の区内定住促進のため及び安全性の高い防災都市作りとして、建築物の不燃化、空き地を生むための中高層化が望まれている。</p> <p>ところが、本評価書案では中高層住宅に対する影響評価が配慮されていないように思われる。</p> <p>区の将来像を踏まえて、「騒音」「振動」に関しては、地平面だけでなく中高層住宅の住居環境への影響評価追加を望む。（工事中を含む）</p>	<p>高層マンション等の高い位置での騒音は、P31～P32の図のような傾向となりますが、レールの重量化(60kg/m)、バラストマットの敷設等の軌道対策を講じ、騒音低減に努めます。(バラストマット及びレールの重量化の効果の事例をP33～34に示します。)</p> <p>鉄道振動については、最寄り軌道中心から6.25m、12.5m、25m、50m地点を選定し、地上部の振動を予測・評価しております。建物の高さ方向の振動については、予測地点となる建築物により特性が異なるため、予測手法の選定や予測条件を把握することが困難であり、評価することができません。そのため、地上での予測・評価としています。</p> <p>建設作業に伴う騒音・振動については、騒音規制法と振動規制法に基づいて予測・評価しております。</p>

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 概 略
<p data-bbox="161 309 304 342">【日照阻害】</p> <p data-bbox="229 360 788 501">日影は、5 mまたは10 m以上離れた区域での適用であるなど、直近の領域に関しては初めから評価の対象外となっている。</p> <p data-bbox="229 519 788 712">それらの領域に関しても、調査を行い影響評価が欲しい。特に工事中は、期間が長期であり、その影響は多大であると思われる。</p>	<p data-bbox="815 360 1449 658">本事業の高架橋構造物は、建築基準法第56条の2「日影による中高層の建築物の高さの制限」及び東京都条例「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」の適用をうけるものではありませんが、これに準拠して予測・評価を行っています。</p> <p data-bbox="815 676 1449 925">日影の予測は、日影が一年中で最も長くなる冬至日の、午前8時から午後4時までの8時間について、地上4 mにおける日影の影響を予測しています。日影は、主に事業区間の西側に生じ、東側については、夕方、若干発生する程度です。</p> <p data-bbox="815 943 1449 1294">評価については、建築基準法及び「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」に準拠して、3時間以上の日影になるところが敷地境界から10 mの範囲を超えて発生しないこと、また、5時間以上の日影になるところが5 mを超えた範囲で発生しないことを検証しています。</p> <p data-bbox="815 1312 1449 1456">なお、工事施行中における仮設構造物は、高さが日影投影面以下であるため、この支障値に抵触いたしません。</p>

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 概 略
<p data-bbox="204 309 292 342">【景観】</p> <p data-bbox="272 365 831 555">必要な構造部材だけの無骨な土木設計が先行する前に、高架下利用も含めた総合的な景観設計が計画されることで、地域環境への調和が図られるだろう。</p> <p data-bbox="272 577 831 667">また、設計に関しては、住民の意見の反映を求めるものであって欲しい。</p>	<p data-bbox="855 365 1493 454">高架下の詳細な利用形態については、現時点では決定しておりません。</p> <p data-bbox="855 477 1493 611">今後、高架下空間の有効利用と環境調和を図るという観点から、東京都、墨田区並びに京成電鉄が、地元の意向を考慮し決定してまいります。</p> <p data-bbox="855 633 1493 1037">駅部の景観については、高架化されることにより、閉鎖感が残ると判断されますが、現在でも既存の中高層マンション等が建ち並ぶ地域景観が形成されており、高架駅の出現による圧迫感の変化は少ないものと考えます。また、地域のシンボルとしての近代的な明るい駅舎に変わることにより、整備された都市空間が出現するものと考えます。</p> <p data-bbox="855 1059 1493 1149">一般部については、高架下利用も含め周辺環境との調和に配慮してまいります。</p>

第2章 対象事業の目的及び内容

2.1 目的

事業の対象となる京成押上線（押上駅～青砥駅間）は、京成電鉄線、都営地下鉄浅草線、京浜急行電鉄線、北総開発鉄道線の4社が相互に乗り入れ、東京都心と直結する路線であり、地域住民サービスを担う都民の足として利用されているだけでなく、東京と新東京国際空港（成田空港）及び成田を結ぶ幹線路線としての性格を持つ都市高速鉄道である。

本事業区間である押上駅～八広駅間の約1.5Kmは、都内墨田区の北部に位置し住居・商業・工業系の建物が混在密集している地域であり、概ね南西～北東方向に走行している。この区間には、都市計画道路環状4号線（通称“明治通り”）を含む8箇所の踏切があり、交通渋滞や地域分断の大きな要因となっており、立体化の早期実現が強く求められている。

本事業はこの区間の鉄道を高架化することにより踏切8箇所を除去し、慢性的な交通渋滞の解消、鉄道・道路の安全性の向上及び市街地の一体化を図ることを目的としている。

さらに、本事業に関連して計画される側道整備、並行して進捗する予定の駅前広場の整備等と合わせ、周辺地域の活性化・都市環境整備に重要な役割を担うものである。

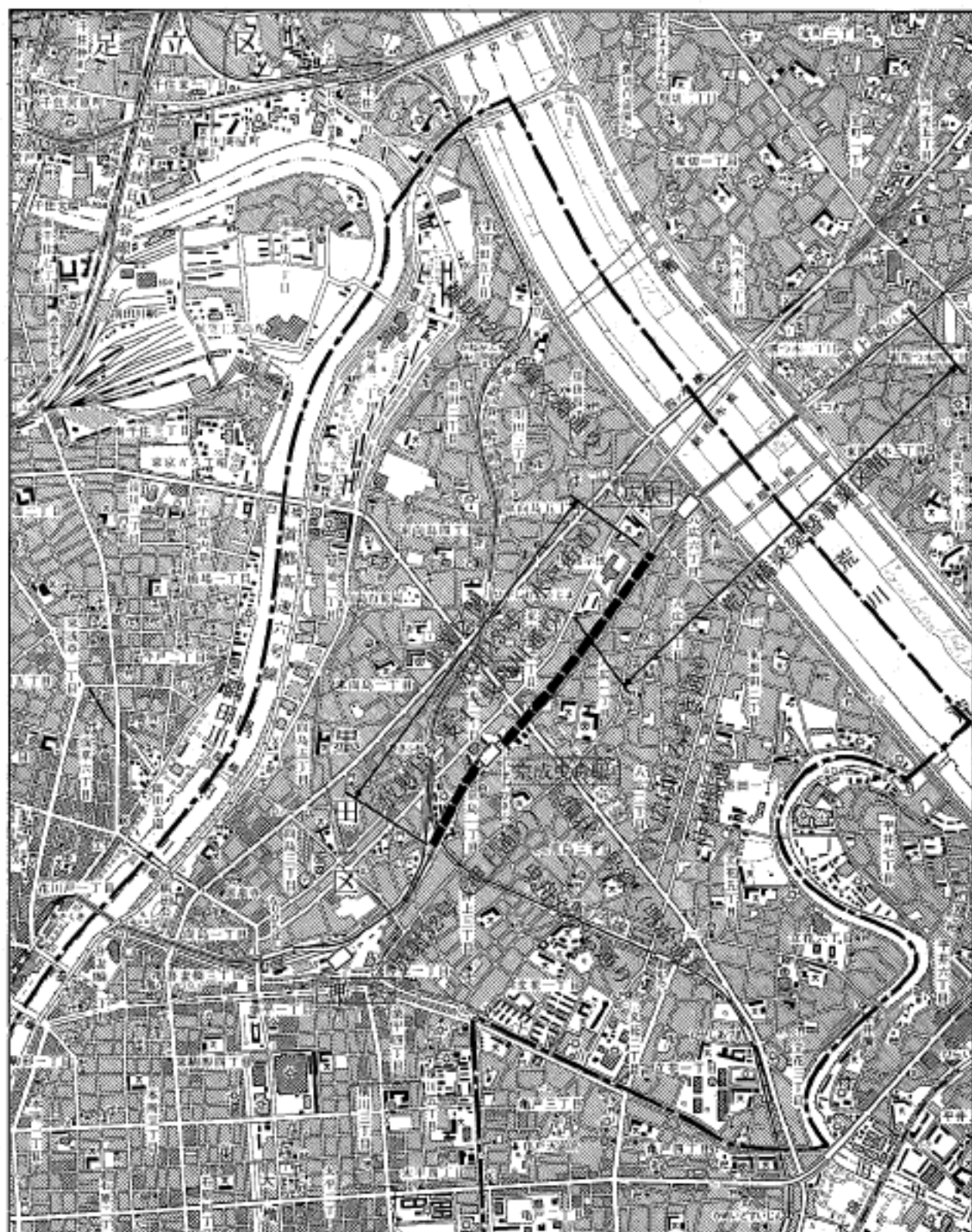
2.2 内容

2.2.1 事業計画

事業計画の内容は表 2.2-1 に示すとおりである。事業計画図を図 2.2-1～図 2.2-3 に示す。

表 2.2-1 事業計画の内容

項目	内容	
事業区間	墨田区押上二丁目～墨田区八広五丁目	
事業延長	約 1.5 Km	
構造物幅員	<ul style="list-style-type: none"> ・駅部： 14.4～20.4m ・一般部： 9.5m 	
主要構造	<ul style="list-style-type: none"> ・駅部：高架橋、相対式2面ホーム（鉄筋コンクリート構造） ・一般部：高架橋（鉄筋コンクリート構造） 	
軌道構造等	バラスト道床+バラストマット ロングレール	
構造物高さ	<ul style="list-style-type: none"> ・駅部： 18.6m （地盤面から駅上屋までの高さ） ・一般部： 6.2～10.3m （地盤面からレールレベルまでの高さ） 	
対象駅	京成曳舟駅 2面2線（相対式）	ホーム長： 153m ホーム幅： 3.5～6.5m
除去踏切数	8箇所	
単線複線別	複線	
運行計画	編成車両数	特急・急行6～8両、普通6～8両
	運転方法	特急・急行・普通運転
	現在運転本数 （平成8年8月現在）	総本数（上下線）416本/日 ラッシュ時最大（上下線）36本/時
	計画運転本数 （平成17年度）	総本数（上下線）416本/日 ラッシュ時最大（上下線）36本/時 注）本事業完成時の運転本数は現在に同じ。
事業期間	平成10年度～17年度（予定）	
供用開始時期	上り線：平成15年度（予定）、下り線：17年度（予定）	



凡例

- 事業区間 (約1.5km)
- - - 区 界

注) : 荒川橋梁架替事業については、別途環境影響評価手続きを実施済み。一部事業区間が重なるものの本工事期間は平成12年4月～18年3月で、荒川橋梁架替工事の工事期間は平成4年10月～12年3月のため、工事期間は重ならない。



1:25,000

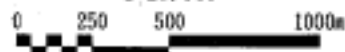


図2.2-1 事業計画図

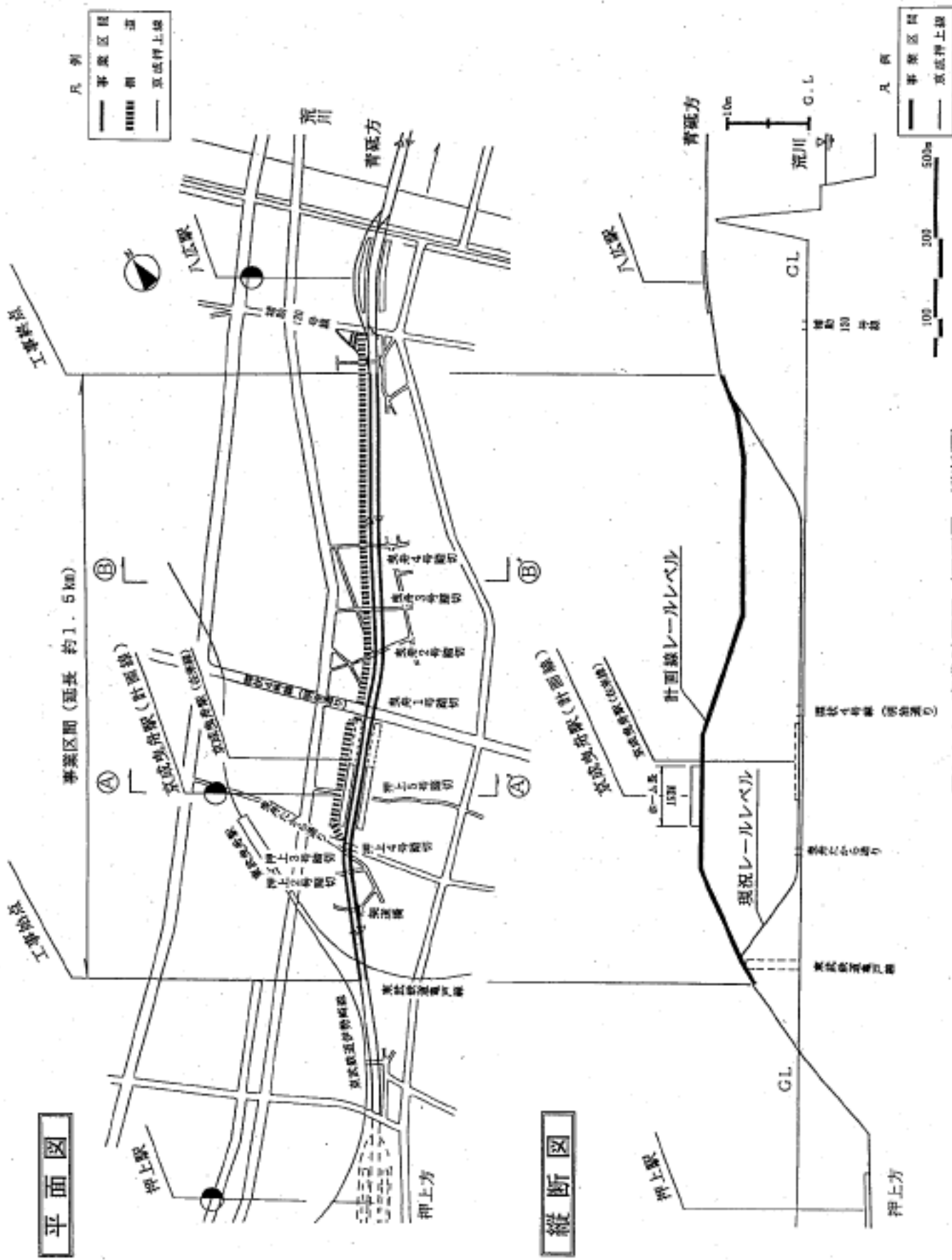
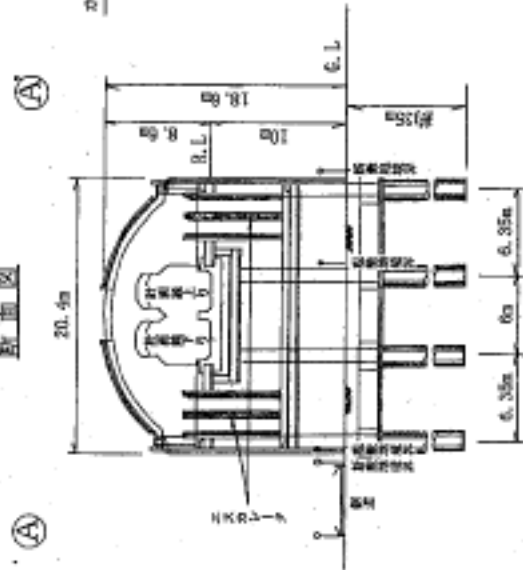


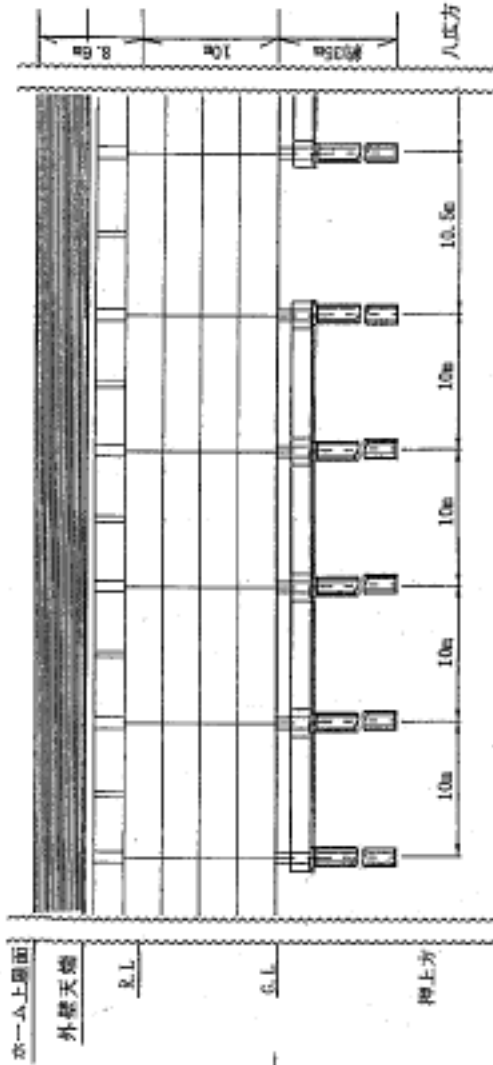
図2.2-2 事業計画図 (平面図・縦断面図)

京成曳舟駅

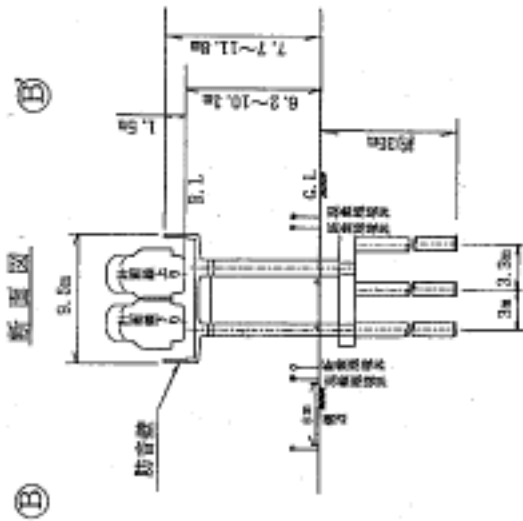
断面図



側面図

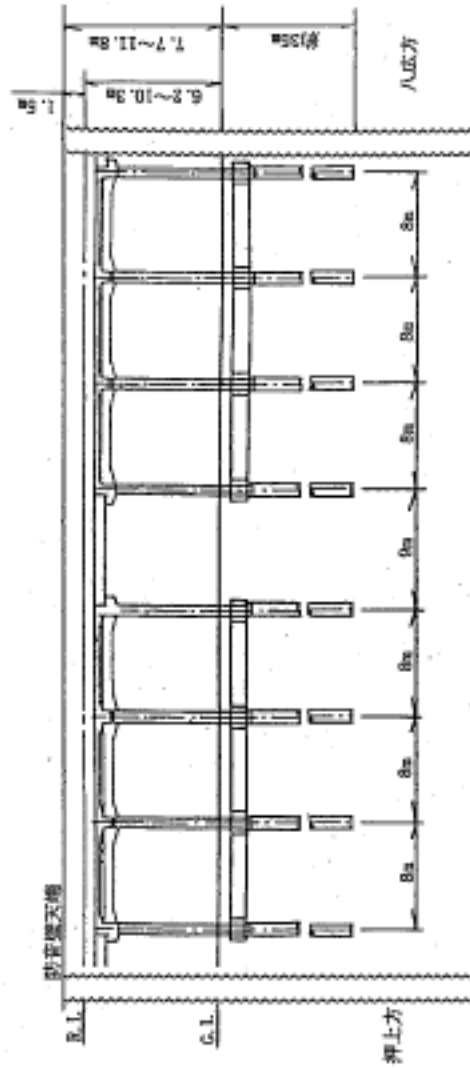


断面図



側面図

一般部



R.L.: レールレベル
G.L.: 地盤高

図2.2-3 事業計画図(断面図・側面図)

2.2.2 工事計画

(1) 工事工程

工事の工程予定は、表 2.2-2に示すとおりである。表に示すように、工事は1期～5期工事に分けて、約6年間で行う予定である。

表2.2-2 工事工程予定表

年 度 月	平成10			平成11			平成12			平成13			平成14			平成15			平成16			平成17								
	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2
測量・用地買収	24ヶ月																													
1期工事 仮線下り施工 工事を開始し、在来線下りを西側の仮線下りに切替えるまでの工事	14ヶ月																													
2期工事 仮線上り施工 仮線下りに切替えた直後から、在来線上りを西側の仮線上りに切替えるまでの工事	8ヶ月																													
3期工事 計画線上り施工 在来線上り下りを西側の仮線に切替えた直後から、仮線上りを計画線上りに切替えるまでの工事	22ヶ月																													
4期工事 計画線下り施工 仮線上りを計画線上りに切替えた直後から、仮線下りを計画線下りに切替えるまでの工事	20ヶ月																													
5期工事 仮線撤去等 仮線下りを計画線下りに切替えた直後から工事完了までの工事	8ヶ月																													

▲計画線下り切替

▲計画線上り切替

▲仮線上り切替

▲仮線下り切替

(2) 工事計画内容

工事の内容及び施行順序は、表 2.2-3 に示すとおりである。

表 2.2-3 工事計画内容

工事工期	工事内容	備考
1 期 工 事	準備工、仮土留工、路盤工、栈橋工、軌道工、電気工、建築工、埋戻し工	仮線下り施行 運行は、在来線を使用
2 期 工 事	軌道工、電気工、建築工、埋戻し工	仮線上り施行 運行は、下り線は仮線を使用 上り線は在来線を使用
3 期 工 事	仮土留工、基礎杭工、掘削工、軌道工、電気工、く体工、建築工、埋戻し工	計画線上り施行 運行は、上下線とも仮線を使用
4 期 工 事	3期工事と同じ	計画線下り施行 運行は、下り線は仮線を使用 上り線は計画線を使用
5 期 工 事	仮土留工、栈橋工、軌道工、電気工	仮線等の撤去 運行は、上下線とも計画線を使用

(3) 工種及び作業内容

主な作業内容（工種）と建設機械は、表 2.2-4 に示すとおりである。

表 2.2-4 工種及び作業内容

工 種	主な作業内容	主な建設機械	
準 備 工	測量、整地 安全設備・機械設備の準備		
路 盤 工	仮線路盤の整地	ブルドーザ	4台
		振動ローラ	4台
棧 橋 工	既設線接続時の作業台工	バックホウ	4台
		トラッククレーン	4台
仮土留工	鋼矢板打設	アースオーガ	16台
掘 削 工	盛土撤去等	バックホウ	8台
基 礎 杭 工	場所打杭 リフター・キャブレスポン・リフ (R. C. D) 工法	クローラクレーン	16台
		ブレーカ	8台
		コンプレッサ	8台
		R. C. D機	8台
く 体 工	鉄筋組立、型枠工、足場工、支保工、コンクリート打設工	コンクリートポンプ車	8台
		トラッククレーン	8台
埋 戻 し 工	埋戻し、締め固め	ブルドーザ	8台
		振動ローラ	8台
		バックホウ	8台
軌 道 工	レール、枕木、碎石搬入及び敷設	トラッククレーン	4台
		コンパクタ	4台
電 気 工	電柱建込み、電線配線	トラッククレーン	4台
建 築 工	ホーム上屋等	トラッククレーン	4台

注) : 建設機械の台数は、全工区(1~4工区)において、各工種ごとの建設機械が最大限同時稼働する場合の合計台数を示す。

(4) 工事規模

工事で発生する掘削土量、使用コンクリート量、鋼材量等は、表 2.2-5 に示すとおりである。

表 2.2-5 工事規模

掘削土量	杭掘削土量	埋戻し土量	余剰土量	コンクリート量	鋼材合計重量
22,400m ³	14,100m ³	8,700m ³	13,700m ³	30,900m ³	9,500t

注1：鋼材合計重量は、く体工、仮土留工、仮線用及び撤去工の合計を表す。

注2：杭掘削土量の含水率は、85%以上である。

注3：余剰土量 = (掘削土量) - (埋戻し土量)

2.2.3 掘削残土等の処分計画

高架橋の基礎掘削に伴い発生する土砂の量は、表 2.2-6 に示すとおりである。本事業に伴い発生する土砂は、埋戻しに使用する土砂を除いて、「建設発生土の発生量抑制及び利用促進等に関する指針」(平成5年4月1日 東京都)及び「建設副産物情報交換システムの活用について(協力依頼)」(平成8年3月21日 建関技調第24号)等を考慮し、残土を他の工事で再利用する等(宅地造成用、道路の盛り土用等の材料として)により、可能な限り建設工事での利用促進に努める。しかしながら、再利用できない土については、一般の残土として適正に処分を行う。

一方、杭掘削に伴い発生する汚泥は、含水率(85%以上)が高く、産業廃棄物として取り扱われることから、余剰汚水と共に「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和45年12月25日 法律 第137号)に基づき、運搬、処理、処分する。

なお、搬出の際には、運搬車両に粉じん飛散防止用シート装着を義務づける。埋戻しに使用する土砂は、用地内に一時仮置きするが、土砂が飛散して粉じんが発生することがないように、粉じん飛散防止シート等の防止策を講じることとする。

表 2.2-6 発生する土砂の量

掘削土量	杭掘削土量	埋戻し土量	余剰土量
22,400m ³	14,100m ³	8,700m ³	13,700m ³

2.2.4 運搬計画

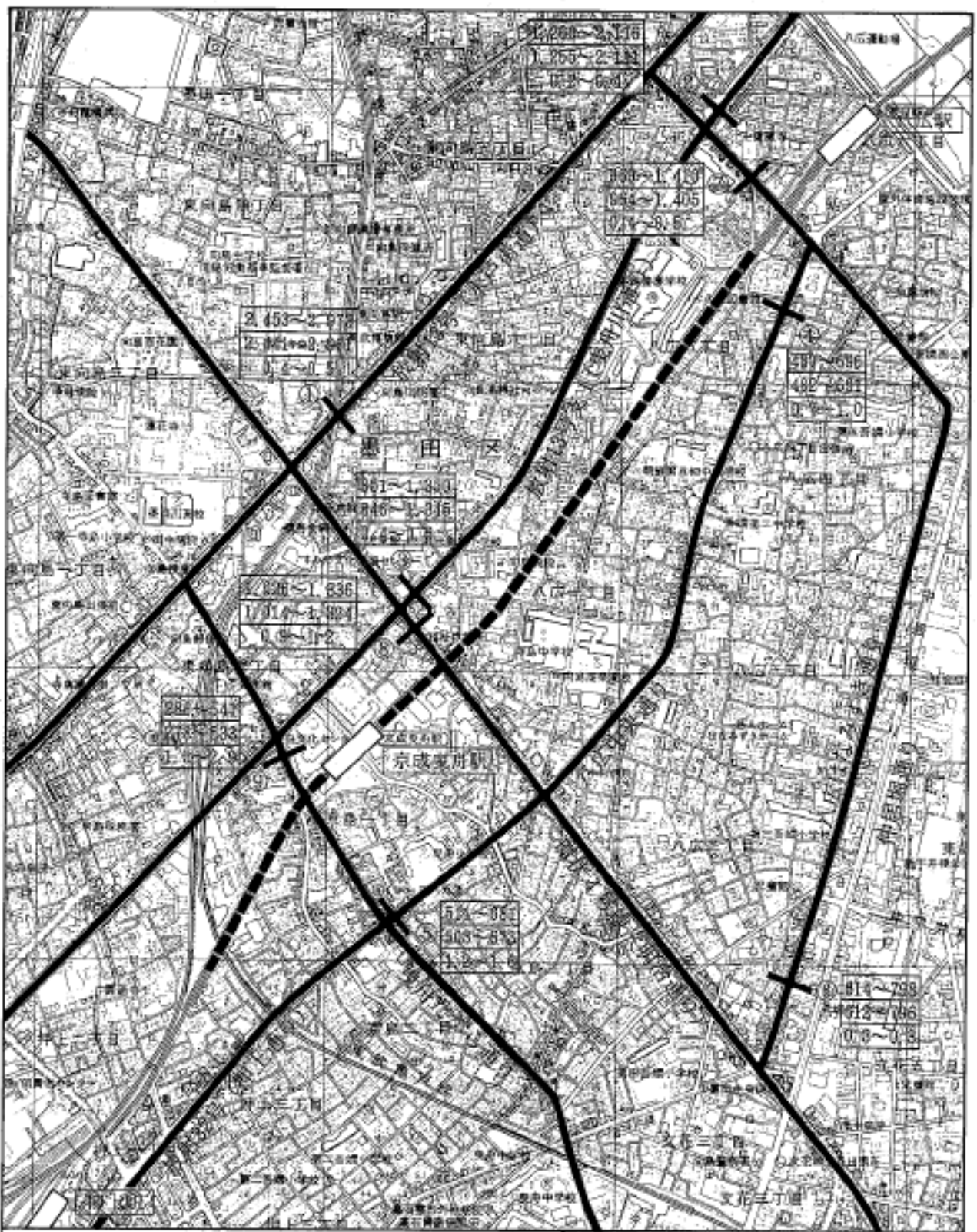
土砂はダンプトラックにより、建設機械及び仮設用資材はトレーラ、トラックにより、コンクリートは生コン車により、それぞれ運搬する。

工事用車両が最大となる時期及び台数は、表 2.2-7に示すとおりである。また、工事用車両が事業計画区域までに経由する道路（計画）と現況交通量に対する工事用車両の増加割合を図 2.2-4 に示す。

なお、工事用車両の待機場所及び通過ルートについては、一般交通及び近隣住民の日常生活に著しい影響を及ぼすことのないよう十分に検討の上、道路管理者、公安委員会等各関係機関の承認並びに許可を得て決定する。

表 2.2-7 工事用車両のピーク時期及び台数

ピーク期間	
時 期	台数（往復）
第3期工事のうち約4ヶ月間 （平成14年5月～8月）	98台/日



凡例

- 事業区間
- +** 算出地点
- 工事用車両通過道路

将来交通量	最小~最大 (台/時)
現況交通量	最小~最大 (台/時)
増加割合	(%)



1:10,000



図2.2-4 工事用車両通過道路

2.3 環境管理に関する計画等への配慮

環境管理に関する計画等に配慮した事項は 表 2.3-1(1)~(2)に示すとおりである。

表 2.3-1(1) 環境管理に関する計画等に配慮した事項

計画の 名称	内 容	配 慮 し た 計 画
第三次東京都長期計画 (平成2年11月)	<ul style="list-style-type: none"> ・道路と鉄道の連続立体交差化などを進め、道路交通の円滑化と安全性の向上を図る。 ・この地域の核づくりとして、二つの副都心の整備を進めるとともに各地区に魅力ある「地区中心」の育成を図る。 ・生活の利便性や防災性の向上、環境の改善を図るため、都市基盤や生活基盤整備を促進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路と鉄道の連続立体交差化により事業区間の踏切を解消し、道路と鉄道の安全性の向上と交通の円滑化に努める。 ・沿線地域の産業基盤の整備、再開発等と整合した施設整備に努める。 ・高齢者や障害者を含め、誰もが使いやすい公共交通施設の整備に努める。また、関連側道を計画的に整備することにより、防災性の向上や生活基盤の整備に努める。
東京都環境管理計画 (平成4年6月)	<p>(環境に対する配慮の指針)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設の設置にあたっては、側道や防音壁の設置等により、騒音、振動や日照障害による沿線住民への影響の軽減に努めること。 <p>(地域別の環境像)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川の手ゾーン：地域の核づくりとして「上野・浅草」「錦糸町・亀戸」二つの副都心の整備を進めるとともに、押上、王子、赤羽、町屋、北千住、新小岩、亀有などでは再開発等を促進し、個性と魅力にみちた「地区中心」として育成を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・防音壁（レール面から高さ 1.5m）の設置、バラストマット及びロングレールの使用等により、騒音、振動レベルの低減を図る。また、事業区間西側に側道用地を確保することにより日照障害の影響の軽減を図る。 ・沿線地域の産業基盤の整備、再開発等による地域の活性化に資する施設整備に努める。また、調和のとれた地域の発展に貢献するよう、利便性の向上等に努める。さらに、鉄道騒音・振動低減対策、駅施設の美化、交通弱者の鉄道利用の利便化等の環境整備に配慮する。

表 2.3-1(2) 環境管理に関する計画等に配慮した事項

計画の 名称	内 容	配 慮 し た 計 画
<p>東京都総合3 か年計画 (平成7年 12月)</p>	<p>(道路交通の円滑化) ・ 道路交通の円滑化と安全性の向上を図るため踏切を解消するとともに、鉄道によって分断されている地域の一体化を図る鉄道の連続立体交差化を進める。</p> <p>(地域の課題—下町地域) ・ 既存の集積を活かしながら、多様な地場産業を振興するとともに住工混在地域を改善し、防災性の向上や生活空間の改善を図っていく。</p>	<p>・ 鉄道を連続的に立体化し、多くの踏切を廃止することにより、交通渋滞の解消、交通安全の確保及び分断されているまちの一体化を図る。</p> <p>・ 高齢者や障害者を含め、誰もが使いやすい公共交通施設の整備に努める。また、関連側道を計画的に整備することにより、防災性の向上や生活基盤の整備に努める。</p>
<p>墨田区実施計画 (平成6年 8月)</p>	<p>(交通環境の整備) ・ 隅田川を中心とする恵まれた環境を活用し、緑とひろばを多く取り入れた美しいたたずまいと、おちついた景観のなかで、心身ともに健康で、便利な生活のできる快適な環境のまちをめざす。</p>	<p>・ 可能な限り、掘削土砂を埋戻し材料として利用するよう努める。</p> <p>・ 工事中のダンプトラック等の運搬車両の運行経路(計画)を分散することなどにより、周辺環境への影響を少なくするよう配慮する。</p>
<p>再生資源利用促進法 (平成3年 10月)</p>	<p>(目的) ・ 再生資源の発生量が増加し、利用されずに廃棄されている状況にかんがみ、資源の有効な利用の確保を図り、かつ、廃棄物の発生の抑制及び環境の保全に資するため、再生資源の利用促進に関する所要の措置を講ずる。</p>	<p>・ 宅地造成用、道路の盛土用などの材料として利用するよう努める。</p> <p>・ 利用に関する情報を収集または提供する事により、建設工事での利用促進に努める。</p>