

# 見 解 書

-京浜急行電鉄本線(平和島駅~六郷土手駅間)及び同空港線  
(京急蒲田駅~大鳥居駅間)の連続立体交差化事業-

平成10年7月



東 京 都

## 1. 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：京浜急行電鉄本線（平和島駅～六郷土手駅間）及び同空港線（京急蒲田駅～大鳥居駅間）  
の連続立体交差化事業

種類：鉄道の改良

### 1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、京浜急行本線平和島駅～六郷土手駅間及び同空港線京急蒲田駅～大鳥居駅間における道路と鉄道を連続立体交差させるため、京浜急行本線平和島駅～六郷土手駅間及び同空港線京急蒲田駅～大鳥居駅間を高架化する事業である。

事業の内容の概略は、以下のとおりである。

表 1.3-1 対象事業の内容の概略

事業区間	本線：大田区大森北六丁目～大田区仲六郷四丁目 空港線：大田区蒲田四丁目～大田区西糀谷四丁目
事業延長	約6.0km（本線：約4.7km、空港線：約1.3km）
構造形式	鉄筋コンクリートラーメン高架橋構造その他
対象駅	大森町駅・梅屋敷駅・京急蒲田駅・雑色駅・糀谷駅
踏切除去数	28箇所
事業期間	平成12年度(予定)～31年度(予定)
供用開始時期	平成31年度(予定)：分割施工により段階的に供用する

#### 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15件、関係区長（大田区長）からの意見が1件提出されました。また、公聴会では6名による公述が述べられました。

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 に示すとおりです。

表 1.4-1 主な意見と事業者の見解の概要

主な意見の要旨	見解の概要
<p>&lt;大気汚染&gt; (1) 京急線の高架化に伴いその片側に延長約3,250 m、代表幅員約6mの関連側道が整備されます。この道路は、大田区が、駅前広場へのアクセス道路として整備し合わせて災害時の消防活動や避難活動を円滑に行うことを目的とするものです。これにより、京急本線を挟んで国道15号線と平行した道路ができますが、大田区は、関連側道をどのような形（歩行者専用なのか、両方向の道路とするのか等）とするのかの説明がありません。</p> <p>仮に両方向の道路とした場合、国道15号線の抜け道になる可能性が十分に考えられ、朝夕のラッシュ時には渋滞することは必至だと思われまます。よって、排気ガスによる大気汚染、住環境の悪化は確実であります。</p> <p>国道15号線についても環状8号線から品川よりの部分は道路拡幅工事を合わせて行うとのことですが、このことは、交通量の大幅な増加を招くことであり大気汚染が懸念されます。</p> <p>踏切待ちによるアイドリングがなくなるため、排気ガスによる汚染は緩和されるとのことですが、踏切がなくなることで予想される交通量の増加による大気汚染との比較をすることも必要ではないかと考えます。説明会会場のスライドでは、各予測項目毎に現状と高架後の比較を行い環境が良くなるとの説明でした。だとすれば、大気汚染についてもこのような比較予測を行うべきだと考えます。</p>	<p>側道は①災害時の消火活動や避難活動を容易にする。 ②生活道路をネットワーク化する役割をはたし、地域内の交通機能を向上させる。 ③通風・採光を良好にし、生活環境を向上させる。 ④鉄道の高架により生ずる日影の影響を緩和する。</p> <p>などを目的とし、区道として整備されます。</p> <p>さらに、側道用地を利用することにより高架の高さを直上工法に比べ低く抑えられる仮線工法を採用することができます。</p> <p>また、側道の管理及び交通規制等については、関係諸機関と協議し、決定していきます。</p> <p>国道15号線の道路拡幅工事は、本事業とは別の事業であり、今回の環境影響評価の対象ではありません。</p> <p>本事業は、踏切を除去し、踏切による交通渋滞等を解消することを目的としており、車や人の流れをスムーズにするもので、大規模開発のような発生集中交通量を誘発する事業とは異なります。また、踏切を1箇所だけ立体化するのであれば、周囲の踏切から自動車が集積し、その踏切の周辺地域の自動車交通量が増加する可能性があります。しかしながら本事業は、連続的に28箇所の踏切を取り除くものであり、周囲からの回り込みによる自動車交通量の変化は少ないと考え、大気汚染について予測・評価していません。</p> <p>なお、踏切の除去により、車の平均走行速度は現状よりも速くなると考えられます。走行速度と大気汚染物質発生量の関係は表 1.4-2 のとおりであり、一酸化炭素、窒素酸化物とも各車種で、走行速度が速まれば発生量は低減されます。</p>

<参考>

表 1.4-2 車種別・走行速度別排出係数

(単位: g/km・台)

物質	走行速度	車種								備考
		軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	貨客車	普通貨物車	特殊車	
一酸化炭素	10km/h	1.914	1.835	4.237	18.039	3.490	4.560	3.621	3.085	
	30km/h	1.505	1.415	2.384	13.335	2.428	3.838	1.817	1.679	
窒素酸化物	10km/h	0.267	0.304	8.072	0.547	2.718	0.922	6.437	5.271	
	30km/h	0.151	0.171	5.455	0.481	1.194	0.510	3.865	3.182	

出典: 「都内自動車走行量及び自動車排出ガス量算出調査」報告書 概要版(平成8年3月 東京都環境保全局)

(2)

鉄道にも、レール、車輪、ブレーキシュー等の摩耗部品が発生させる金属微粉塵という大気汚染源がある。これらは軌道周辺に散乱されているはずであるが、その状況は高架の場合どの様に変化するであろうか。

一般論でいえば、地表に比べ高架部の方が風速が速く、地上走行の鉄道に比べ、高架の方が、周辺より広い範囲に発生粉塵を散乱させ、周辺の大気を汚染する可能性が高いはずである。

計画完了後、京浜急行(株)は、本線、空港線双方において、運行便数ならびに列車編成を増加させる計画であり、鉄道走行から発生する金属微粉塵総量を増加させる事は明らかである。そしてこれも沿線の大気汚染負荷を高める要因となる。

本アセス案は、既に十分悪化した汚染環境の下にある我々周辺住民に、新たな付加的汚染負荷について何一つ知らせようとしなない。これは、既に高度に進んだ大気汚染負荷と評価している本アセス案の現状認識と明確に矛盾する調査姿勢である。

高架化前後の鉄道から発生する粉塵等については、発生要因に大きな変化が無いため予測・評価していません。しかしながら、鉄道から発生すると考えられる鉄粉については、高架化前後の影響の程度を把握するため、平坦部として京急蒲田駅周辺、高架部として平和島駅周辺を選定し、実測調査を実施しました。

測定結果は、P4表1.4-4、P4図1.4-1に示すように、平坦部は鉄道沿線の近傍において、周辺地域の値よりも少し高めの方が観測されています。また高架部は、平坦部に比べ低い値が観測されています。

その他の沿線周辺の観測地点においては、平坦部も高架部もほとんど変わらない値が観測されています。

鉄道から発生する鉄粉は、レール・車輪に起因するものが考えられるが、近年の車輛は、電車を停止させる際、主として電気ブレーキを使用し、最終停止時のみ摩擦ブレーキを使用して停止しています。しかも、ブレーキシューの材質は鉄粉の発生が少ないものを使用しています。また、新造車には、軽量のアルミ製の電車を導入しているため、ブレーキへの負担が軽減され、鉄粉の発生量は現況より漸減されようと考えます。

なお、わが国では大気汚染に係る環境基準の1つとして浮遊粒子状物質(大気中に浮遊する粒子状物質であって、その粒径が10μm以下のものをいう。)の基準が定められていますが、鉄粉に対しては、法律、条例などの規制基準が定められていないため、測定結果を規制基準値等により評価することはできません。しかし、高架化後の鉄粉による影響の範囲は、現況平坦構造部と同程度、もしくはそれ以下になると考えています。

表 1.4-4 京浜急行沿線における鉄粉測定結果表

調査地域：京急蒲田駅付近（平坦部）				ug/m <sup>3</sup>
測定地点NO.	①	②	③	④
最寄り軌道中心より	3m	25m	50m	*130m
地上高さ	3m	3m	3m	3m
京急蒲田駅周辺（平坦部）	2.27	1.16	0.96	0.87

調査地域：平和島駅付近（高架部）					ug/m <sup>3</sup>
測定地点NO.	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
最寄り軌道中心より	6m	12m	25m	85m	240m
地上高さ	11m	3m	3m	3m	3m
平和島駅周辺（高架部）	1.20	1.04	0.98	0.89	0.69

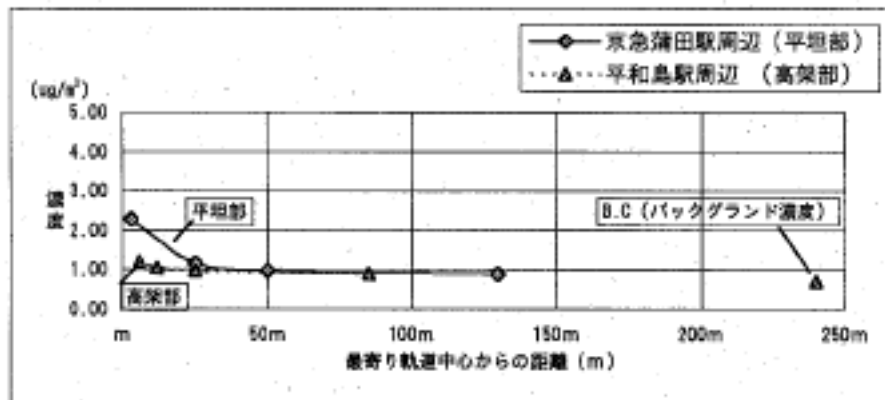
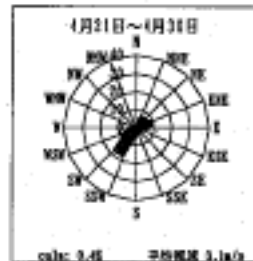


図 1.4-1 京浜急行沿線における鉄粉測定結果図

測定日：平成10年4月21日（12：00）～24日（12：00）

風向風速：



天気

測定日	21日	22日	23日	24日
昼	薄曇り	薄曇り	晴後薄曇り	雨時々曇
夜	曇	晴	曇後雨	曇一時雨

列車本数

測定日時	21日（12：00）～24日（12：00）
京急蒲田駅付近	551本/日×3=1,653本
平和島駅付近	659本/日×3=1,977本

風向風速は「大気汚染調査報告書」（大田区環境部）の中央測定局の速報値を用いている。

図 1.4-2 鉄粉測定日の風配図と気象状況

京急蒲田駅付近（平坦部）

平和島駅付近（高架部）

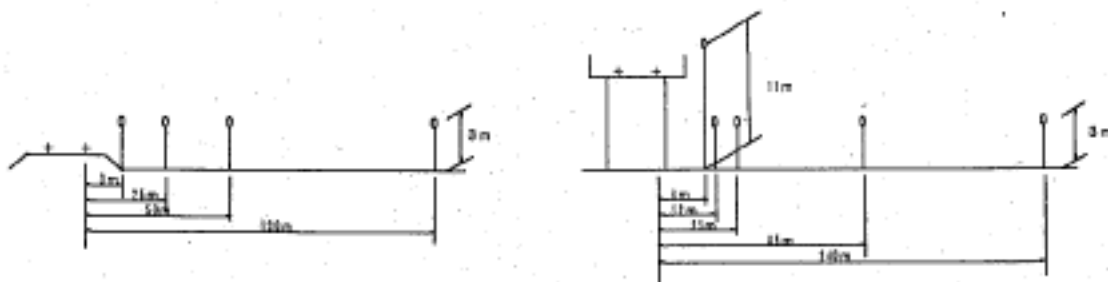


図 1.4-3 鉄粉測定点配置横断面図

主な意見の要旨	見解の概要
<p data-bbox="180 237 368 264">&lt;騒音・振動&gt;</p> <p data-bbox="180 271 252 297">(1)</p> <p data-bbox="180 304 802 394">仮線敷設工事や列車運行と深夜作業時における線路境界に直面している側道居住者に対する振動の予測内容は納得出来ません。</p> <p data-bbox="212 400 767 427">以下事項の見直し、確認、対応を図って下さい。</p> <p data-bbox="180 461 802 775">① 評価書案の「評価の結論」では、工事期間中の仮線時鉄道騒音は仮囲い等を設置するため、昼間52～66dB(A)、夜間47～61dB(A)と予測され、おおむね現況値を下回る。また工事期間中の仮線時鉄道振動は46～69dBと予測されているが、仮線路が超接近するのにより、万能鋼板の仮囲い程度で、現況値を下回る騒音、特に振動予測値なんてあり得ません。最高10分間に上下線、回送車両長編成車を含む、8～10台もの電車通過時の電車と作業が重なった時の予測値が隠され、問題化させないようにしている。</p> <p data-bbox="180 808 802 875">② 仮囲いは高速道路等で採用されている同仕様の防音板とする。</p> <p data-bbox="180 909 802 1066">③ 頻繁に通過する電車と作業騒音、振動の重なる時間帯は今回発表予測のデシベルをはるかに上回る可能性が高いので、工事期間中は毎月定期的に測定器による計測を実施公表し、また工事期間中に問題があれば、即対応出来る体制を。</p> <p data-bbox="180 1099 802 1167">④ 万が一眠れないと自己申告があった家に対しては、ホテル等の仮住まいを無料手配提供する。</p>	<p data-bbox="818 264 1420 394">① 在来鉄道の騒音の評価方法として、平成7年12月に環境庁から「在来鉄道の施設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」が示されました。</p> <p data-bbox="834 400 1420 551">この指針は、単に一列車の騒音の大きさだけを対象とするのではなく、列車の運行本数、速度、時間帯等についても考慮したものになっています。本事業においても、この指針に沿って騒音の予測・評価を行っています。</p> <p data-bbox="834 557 1420 685">仮線時の騒音・振動の予測は、評価書案にも記載されているとおり、仮線が高架構造になる場合と平坦になる場合の2種類について予測しています。</p> <p data-bbox="834 692 1420 775">高架構造の場合には、京浜急行沿線の類似箇所（北品川駅～新馬場駅間）において測定を実施し、その測定結果を用いて予測を行っています。</p> <p data-bbox="834 781 1420 965">平坦の場合は、現況の測定結果として得られている値を用いて、仮線の移動量（最大7m程度）に合せ予測を行っています。予測の条件として、仮囲いによる回折減衰を考慮しています。仮囲いは、万能鋼板をすきまなく共振しないように施工すれば、効果は十分得られると考えています。</p> <p data-bbox="834 972 1420 1155">振動に関しては、仮線時に線路が民地側に近づく分現況値よりも高くなる箇所がありますが、レールの重量化、設置可能な範囲でロングレールを採用します。また、工事完了後には、ロングレール、バラストマット等を採用するとともに、レールを重量化し、振動の低減を図ります。</p> <p data-bbox="834 1162 1420 1379">なお、鉄道騒音と建設作業騒音は、現段階において鉄道騒音が等価騒音レベル、建設作業騒音がJIS（日本工業規格）Z8731に定める評価方法（対象となる建設作業騒音毎に評価方法が定められている）を用いており、互いに評価方法が異なるため、鉄道騒音と建設作業騒音を各々に評価しています。</p> <p data-bbox="818 1386 1420 1476">② 工事中における列車騒音は、万能鋼板の遮音効果により現況値を概ね下回ると予測しています。また建設作業騒音は規制値を下回っています。</p> <p data-bbox="818 1482 1420 1796">③ 工事中における各工種毎の最盛期、ならびに工事完了後に、事後調査を行います。この調査については、東京都環境影響評価条例に基づいて事後調査計画書を作成し、工事着工届と同時に提出します。その調査計画に従って工事中、完了後に必要な項目の調査・測定を実施し、その調査結果を、事後調査報告書として公開します。予測・評価した項目ごとに予測の際に設定した対象位置、時点で行います。なお、工事に係る苦情については窓口を設置し、適切に対応します。</p> <p data-bbox="818 1803 1420 1986">④ 原則として、できる限り昼間の施工を予定していますが、線路内の作業については、夜間工事が必要となります。夜間工事を含めた工事の実施にあたっては、低騒音・低振動型の建設機械を使用するとともに、夜間作業が連続しないよう工夫します。</p> <p data-bbox="834 1993 1420 2085">また、夜間工事を実施する場合には、事前にチラシ等を関係住民に配布し、工事に対する理解と協力を得るように努めます。</p>

主な意見の要旨	見解の概要															
<p>(2) 工事が始まると、線路が私どもの建物側に更に近づき、現況以上の騒音、振動に悩まされます。現在でも、騒音、振動により家が揺れ戸がガタガタと音がし、風圧もかかります。よって、マンションもなかなか入りません。</p> <p>騒音、振動は今1階がとてもひどいが、高架になることによって2階・3階がうるさくなり、今まで以上にマンションの入居者がなくなり、経営破綻になってしまいます。</p> <p>(3) 大田区では、平和島駅付近が高架となっている。現実に即した予測を行おうとするならば、まず平和島付近に住民が日々実感している騒音状況の把握が出発点であろう。ここの住民の声として、特に3、4階の騒音が問題となっている。大よそ地上10m内外である。</p> <p>ところが本アセス案では、実状調査も予測、評価も上記地点は全く対象とされていない。この地点の騒音を予測、評価しない理由はないはずである。</p>	<p>騒音は「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」平成7年12月20日（環境庁大気保全局長通知）に基づいて行っています。</p> <p>高架化後の高さ方向の騒音については、図4.1-4のような傾向となります。</p> <p>以下のような防音対策を実施して、より一層、騒音の低減に努めます。</p> <table border="1" data-bbox="885 510 1476 801"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>現況</th> <th>将来</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防音壁</td> <td>なし</td> <td>レールレベルから1.5mの防音壁の採用</td> </tr> <tr> <td>レールの重量化</td> <td>50k g/m</td> <td>60k g/m</td> </tr> <tr> <td>バラストマット</td> <td>なし</td> <td>採用</td> </tr> <tr> <td>ロングレール</td> <td>一部を除き採用済</td> <td>※可能な限りの採用</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ロングレールは、急曲線区間やポイント部では採用できません。</p>	項目	現況	将来	防音壁	なし	レールレベルから1.5mの防音壁の採用	レールの重量化	50k g/m	60k g/m	バラストマット	なし	採用	ロングレール	一部を除き採用済	※可能な限りの採用
項目	現況	将来														
防音壁	なし	レールレベルから1.5mの防音壁の採用														
レールの重量化	50k g/m	60k g/m														
バラストマット	なし	採用														
ロングレール	一部を除き採用済	※可能な限りの採用														

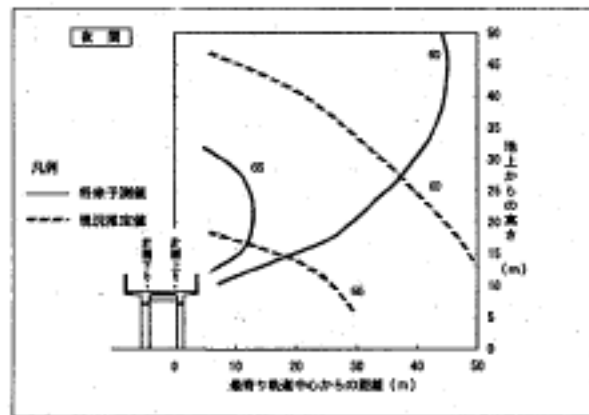
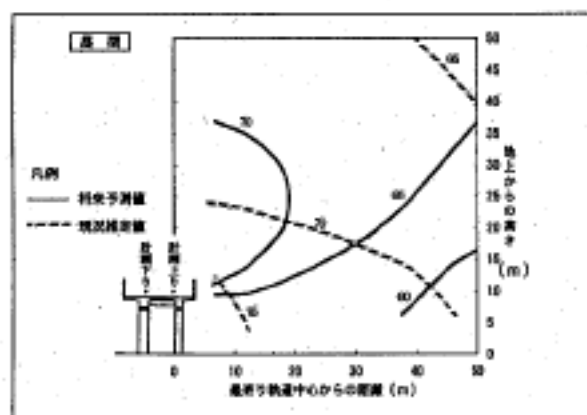


図1.4-4 鉄道騒音予測図（等価騒音レベル：L<sub>Aeq</sub>）

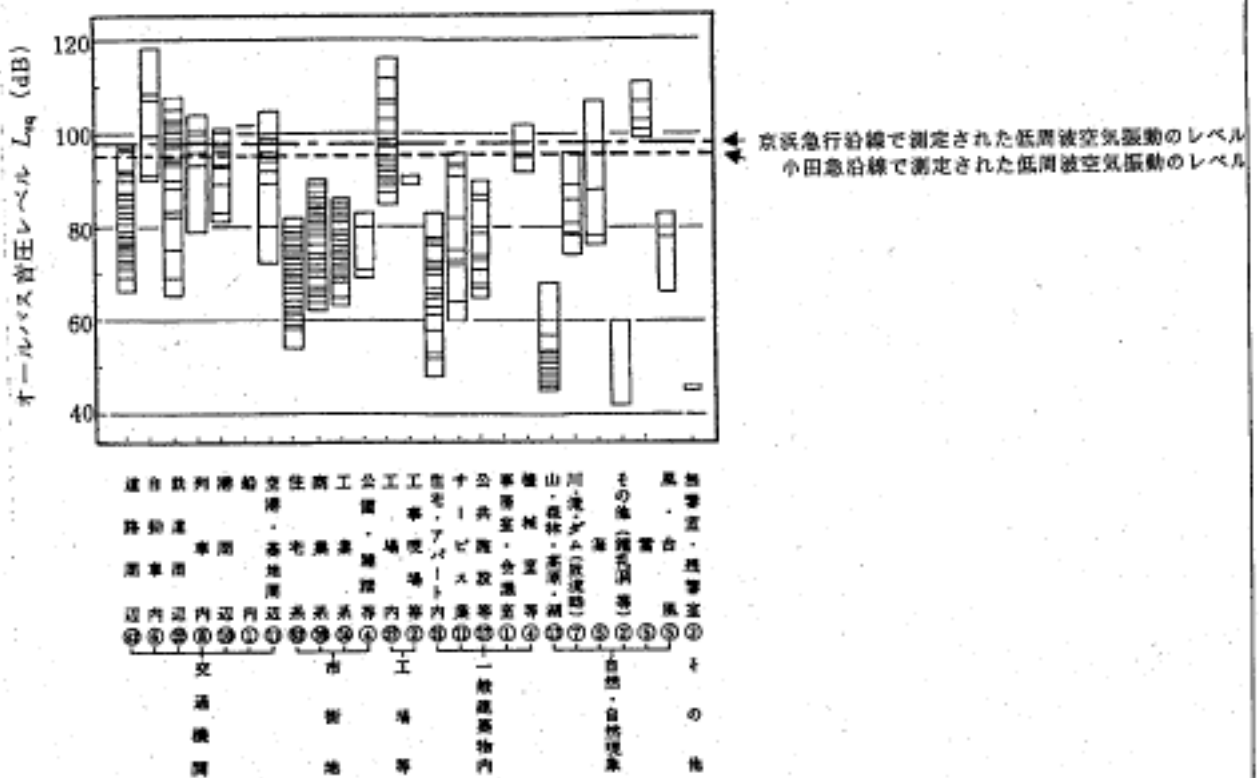
- ・ 上記の図は、騒音レベルの分布状況を等しいレベルごとに結んだ等騒音レベル線図です。
- ・ 現況推定値及び将来予測値は、現況の実測値、構造形式等を考慮して推定、予測をしています。
- ・ 現在は地上走行であり、現況推定値の等騒音レベル線はほぼ同心円状となっています。将来予測値については、立体化にすることにより音源の位置が現況と変わりますので、現況推定値と将来予測値の等騒音レベル線の分布傾向が異なります。

等騒音レベル線図作成のための現地測定箇所

- 地上走行：①大森町駅～梅屋敷駅間（クレドール梅屋敷）平成3年6月21日  
 ②京急蒲田駅～雑色駅間（ハイム南風）平成9年9月17日  
 高架走行：①新馬場駅～青物横丁駅間（南品川JRビル）平成8年2月6日  
 ②立会川駅～大森海岸駅間（クリオ南大井町番館）平成9年9月18日



主な意見の要旨	見解の概要
<p>&lt;低周波空気振動&gt;            新幹線高架構造物では低周波音領域の固体音が高いレベルで発生します。これは振動が加わるためのたわみ、あるいは台車間隔などによって起るとされています。騒音の領域の対策では低周波音対策になりません。低周波というのは、われわれの耳に聞こえない非常に波長の長い波で、われわれに非常に不愉快な思いをさせるものであります。これについては何も書かれていませんけれども、類似区間で実態を調査する必要があると思います。</p>	<p>鉄道の高架橋における過去の調査事例の資料(図1.4-5)によると在来線鉄道による低周波空気振動の影響は日常生活において多様に認められる低周波の音圧レベルの範囲にあり、沿線住民の日常生活に支障のない程度のもと考えられます。            従って、本環境影響評価の予測評価項目の対象として選定しませんでした。確認のため高架化後の類似区間(京浜急行本線立会川から大森海岸間の高架区間)において、新たに実測調査(平成10年5月15日)を実施しました。            調査結果は、軌道中心から6.25mの位置で、オールパス音圧レベルが、98dB(デシベル)、1/3オクターブバンド周波数分析の結果は、卓越周波数40Hz、その音圧レベルは86dBとなっています。この測定結果は他の鉄道における測定結果ともほぼ同様の結果となっており、一般の生活空間に存在する低周波空気振動レベルの範囲内にあることが確認されました。</p>





主な意見の要旨	見解の概要
<p>&lt;地盤沈下&gt;</p> <p>本アセス案では、駅舎工事等に伴う開削工事が被圧地下水層に達しない事だけを根拠として、工事に伴う地盤擾乱は比較的表層に留まり、長期的圧密促進要因とはならないと結論付け、それ以上の予測をしていない。</p> <p>しかし、本計画の工事は開削だけではない。地盤深層に達する工事として、少なくとも支持杭工事が、8m～12mピッチで1000本以上と推測される。これらは支持杭である以上、土丹層まで少なくとも30m～40mの深さまで達するはずである。本アセス案で推定している被圧地下水層の状況を前提とすればこれらの支持杭のうち相当数が、被圧地下水層を挟む不透水層を貫通するものと想定される。これらの杭は場所打ちコンクリート杭とされているから、貫通空隙は最終的にコンクリートで充填される。</p> <p>しかし、主に粘土で構成される不透水層とコンクリートは明確に異なる物質であり、杭外周面に沿う境界層に微細空隙が形成されれば、これらの杭は確実に圧密促進要因となり、周辺地盤の長期的不等沈下の可能性が高まる。</p> <p>この可能性を排除するには、少なくとも周辺の支持杭をもつ構造物の地盤沈下の実状を、その杭との関係に関し具体的に調査・分析した結果による検証が必要であろう。</p> <p>工事完了後に現れる事となる圧密による地盤沈下を否定する本アセス案の根拠は、極めて薄弱で、不適当なものである。</p>	<p>今回の連続立体交差事業では、構造物の荷重を杭によって直接強固な支持層（洪積砂層）に直接荷重伝達する計画であり、載荷による中間軟弱層の圧密沈下の発生はないと考えます。</p> <p>また、施工の際には、ボーリング等の地質調査によって地盤の状態を把握し、施工方法を検討するとともに地盤の変動を常時監視しながら万一異常が発生した場合には、一時工事を中止して原因を確認し速やかに対策を講じるなど、地盤沈下を発生させることのないように努めます。</p> <p>さらに、場所打ちコンクリート杭が長期的な圧密促進要因となったという事例の報告はありません。</p>
<p>&lt;水文環境&gt;</p> <p>基礎杭は長さ何メートルのものを何本打ち込むのか。長い杭を大量に打ち込み、</p> <p>また、土留め矢板を打ち込むことにより、地下水脈がどのように破壊され、自然環境にどう影響をあたえるか、予測・評価すべきと考えます。</p>	<p>高架橋の基礎掘削工事は、空港線と国道15号線の交差部で、掘削深さは地盤面より8m程度、掘削範囲は約12m×12mであり、その他の個所では、その深さは2～4m程度と掘削工事の規模としては局地的なものと考えます。また、杭は帯水層を貫通しますが、深さ平均30m、杭の間隔は約8～12mであり、壁を形成するものではないため、地下水脈の遮断に対する影響は少ないと考えています。さらに、地下水位を強制的に下げる工法も用いません。</p> <p>周辺の地下水位（不圧地下水）は、地盤面下約0.6m～4.2mに存在しますが、基礎掘削工事に際しては、止水性の高い土留め壁（鋼矢板）を使用することから広範囲にわたって、周辺の地下水脈に影響を与えることは少ないと考えます。</p>

主な意見の要旨	見解の概要
<p>＜電波障害＞</p> <p>工事中のクレーン及び仮設物などによる電波障害を予測し対応すべきです。</p>	<p>工事中、資材の運搬等の作業で使用するクレーンは、主に移動式クレーン《トラッククレーン、クローラクレーン（吊り上げ荷重50t程度の機種）》を使用しますが、同一箇所で長期間にわたり作業を行うことはありません。</p> <p>しかし、工事施工中及び完了後に電波障害が生じ、本事業の本設構造物による電波障害と確認された場合は、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波障害により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和54年10月 建設事務次官）に基づき対策を講じます。</p>
<p>＜風害＞</p> <p>「構造物の高さは最も高い京急蒲田駅舎で地上約24m程度であり、風害が発生するほどの高さではない」として、風害の問題を取り上げていませんが、これには疑問を感じます。隣地に八階建て（高さ二十四メートル）のビルが今春建設され、今夏五メートル程の南風が吹いたとき、基地の石材の塔婆立てが倒れてしまいました。これまでに五十年間、激しい台風の時でもそんな経験は一度もありませんでした。ビルから五十メートル位離れた境内地で「吹いているな」と感じる程度の風でも、ビルに近づくと上から或いは横から吹き下ろす風が激しく、隣接する木の大きな枝は揺られ、地上に植えてある草花は横倒しになり、葉が擦れるために枯れてしまったものも出ました。風はビルに当たってその方向を変えるため、南風でも東からの吹き下ろしの風に植木は押し曲げられてしまいました。庭の植木鉢は風のあるたびに倒され、勿論お墓に供えられた花は吹き飛ばされて散らばってしまいます。幸いにして飛んできた物に当たって負傷するという被害は起っておりませんが、このような風によって通常の生活が乱されるとき、それは風による被害といえるのではないのでしょうか。環境調査書でも「年間の半数以上が北又は北西方向からの風」とありますが、もし北西の風が吹いたとき、京急蒲田の駅ビルに吹き付けた風は跳ね返って、京急蒲田商店街のアーケードに吹き込み、店を開けていない状態が起る事が予想されます。通行人もそんな道を避けて通るようになり、これは商店街の売り上げにも影響することは必定です。風雨の時には傘を差して歩けなくなることも予想されます。これを風の被害といわないで何というのでしょうか。</p> <p>都のいう風害とはどういうことをいうのでしょうか。人が歩行困難となり、吹き飛ばされて傷を負う程度を風害と規定するのでしょうか。</p> <p>風の被害は起こらないというその根拠を風洞実験なりシミュレーションによって具体的に数値や実験状況を示して我々に納得させて下さい。</p> <p>初めから二十四メートル程度の高さの建物では風害が発生しないと決めてかかるのは、環境問題を重視するという都や区の見解とは矛盾することではないのでしょうか。建物は一旦出来上がってしまうと、我々近隣に住む住民にとっては生涯ついてまわる問題であって、それだけに重大な関心を持っています。風害をなぜ取り上げなかったのか具体的な説明をし、風害対策としてどのような対応をするのか具体的に示して下さい。</p>	<p>構造物の出現により、風の流れは変化しますが、東京都環境影響評価技術指針解説によると、「対象事業の実施に伴う建築物及び高架道路、高架鉄道等の設置により歩行障害、器物家屋の損傷、商店などの営業障害等をきたすような強風現象の出現や通風阻害等」を風環境障害いわゆる風害としており、一般的にはビル風の予測の対象は、都市部で40～50m程度以上の高さの建物とされています。</p> <p>一方、本計画の構造物の高さは、駅部で約24m（ビル8階程度の高さ）であり、風害に対する予測・評価は実施していません。</p> <p>しかしながら、電車が走行する軌道階（列車が走る階）については、開口部を広くする等ビル風の発生を抑制するための対策を計画します。</p> <p>また、本計画と類似した高架駅の京成電鉄の青砥駅や、京王電鉄の府中駅付近についても風害の苦情の報告はありません。（京成電鉄・京王電鉄調べ）</p> <div data-bbox="766 1433 1404 1881" data-label="Diagram"> </div> <p>図1.4-6 京急蒲田駅付近イメージ図</p>

主な意見の要旨	見解の概要																									
<p>&lt;景観&gt;</p> <p>(1) 駅と駅の間部は鉄道施設が整備された連続する統一のとれた景観に生まれ変わるといっていますが、現にある平和島駅近くの環状7号線を跨ぐ高架橋の付近は暗く、圧迫感があり、望ましい景観とは到底いえるものではありません。</p> <p>(2) 技術上、予算上やむなく高架という手法を取らざるを得なかった場合には、殺風景な高架下をいかに良い環境にするかを検討して頂きたいと思えます。鉄網で覆ってしまつては高架下の空間は死んだ空間と言わざるを得ません。まして資材置場や駐車場にでもなつてしまつては、側道を歩くことさえ厭われます。昨今では駐車場でも周りに木を植える等処理が推奨されております。</p> <p>高架の橋脚は住宅の壁などとは比べものにならない程、単調で巨大で目障りなものです。橋脚のデザイン処理や高架下の有効利用法などを考えていただき、後世に禍根の無いよう対処して頂けるようお願いしております。</p>	<p>駅部の景観については、極力閉鎖感や圧迫感をやわらげるため、また、地域の皆様に親しんでいただける駅とするため、駅舎のデザインや色彩等を今後関係機関で協議し、決定していきたいと考えています。</p> <p>高架下の有効利用については、今後関係諸機関と検討しますが、パネルを用いた自転車駐車場等の設置など有効利用を図りつつ、周辺環境との調和に努めます。</p>																									
<p>&lt;史跡・文化財&gt;</p> <p>「環境影響評価書案」では「東京都遺跡地図」を基に齊藤氏屋敷跡は計画路線から四十メートル外れているとしています。これは現在の妙安寺を屋敷跡としていますが、古老の話によると、実際には齊藤家の屋敷の中心部は現在の京急蒲田駅の所にあつたということです。そして東海道に面して長屋門があり、そこには齊藤家の医師も住んでいたと聞いております。更に現在の京急蒲田商店街は赤門山と称した赤松林で、妙安寺裏手のライフストア辺りに薬師堂があつたと聞いております。</p> <p>因みに昭和三十年代区画整理事業の時、現在の八幡神社裏手にあたる道路から貝塚が発見され、どういふ理由か調査も行われず、そのまま道路工事が進められた事例があつた事を念のため申し添えます。</p>	<p>史跡・文化財の現況調査は、東京都教育委員会からの既存資料（「東京都文化財総合目録」平成8年3月東京都教育委員会、「東京都遺跡地図」平成8年東京都教育委員会）により指定文化財及び周知の埋蔵文化財の種類、位置及び範囲を把握しました。</p> <p>「東京都遺跡地図」によれば、事業区域内には周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しません。</p> <p>なお、事業区域の片側約100mの範囲に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地を表1.4-5に示しました。</p> <p>また、工事中に文化財が発見された場合については、文化財保護法等の規定に基づき関係諸機関と協議の上適切な措置を施します。</p> <p>表 1.4-5 調査地域内の周知の埋蔵文化財包蔵地</p> <table border="1" data-bbox="842 1496 1481 1832"> <thead> <tr> <th>文化財名</th> <th>概要</th> <th>所在地</th> <th>時代</th> <th>計画路線からの距離</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>蒲田八幡神社境内古墳</td> <td>低地古墳</td> <td>蒲田4丁目蒲田八幡神社付近</td> <td>古墳</td> <td>約90m</td> </tr> <tr> <td>齊藤氏屋敷跡</td> <td>低地城館跡</td> <td>蒲田4丁目妙安寺付近</td> <td>中世<sup>注1)</sup></td> <td>約40m</td> </tr> <tr> <td>出村・明神山</td> <td>低地墳墓</td> <td>仲六郷1丁目</td> <td>不明</td> <td>約60m</td> </tr> <tr> <td>東陽院裏貝塚</td> <td>低地貝塚</td> <td>仲六郷4丁目東陽院付近</td> <td>奈良・平安</td> <td>約80m</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 中世とは、鎌倉、室町、安土桃山時代のこと。</p> <p>出典：「東京都遺跡地図」(1998年 東京都教育委員会)</p>	文化財名	概要	所在地	時代	計画路線からの距離	蒲田八幡神社境内古墳	低地古墳	蒲田4丁目蒲田八幡神社付近	古墳	約90m	齊藤氏屋敷跡	低地城館跡	蒲田4丁目妙安寺付近	中世 <sup>注1)</sup>	約40m	出村・明神山	低地墳墓	仲六郷1丁目	不明	約60m	東陽院裏貝塚	低地貝塚	仲六郷4丁目東陽院付近	奈良・平安	約80m
文化財名	概要	所在地	時代	計画路線からの距離																						
蒲田八幡神社境内古墳	低地古墳	蒲田4丁目蒲田八幡神社付近	古墳	約90m																						
齊藤氏屋敷跡	低地城館跡	蒲田4丁目妙安寺付近	中世 <sup>注1)</sup>	約40m																						
出村・明神山	低地墳墓	仲六郷1丁目	不明	約60m																						
東陽院裏貝塚	低地貝塚	仲六郷4丁目東陽院付近	奈良・平安	約80m																						

主な意見の要旨	見解の概要
<p>&lt;その他&gt;  《①環境影響評価のやり方及び方法》  (1)  都が考えた案一つだけを評価して提案されるというやり方ではなく、鉄道地下化の案、主要道路の地下化、あるいは高架化など幾つかの案と、それへの評価が提案されて、住民多数の判断に委ねるという民主的な方法に改めてもらいたいと思います。いまのような行政主導と押しつけの計画では、住民の知恵も科学的・合理的な英知も結集できず、行政主導ですすめられてきた現在の都市計画の歪みも解決出来ません。また、すでに外国で採用されている複数案の提示をするよう求めます。</p> <p>(2)  都の行う事業を都の環境保全局に事務局を置く審査会で審査するのでは公正な審査は期待できません。都から独立した第三者機関で行うように改められたい。</p> <p>(3)  事業目的を要約すれば、「沿線には環八、第一京浜を含む28箇所の踏み切りが存在し、鉄道施設が慢性的な交通渋滞や地域分断の大きな要因となっているため、連続立体化の早期実現が求められている。本事業は、踏み切りを取り除くことによって、交通渋滞の緩和、踏切事故の解消、安全性の向上ならびに地域の一体化を図る。」とされています。これらが事業の実施によって踏切の解消というメリットと、周辺の大気汚染、騒音、振動などにデメリットは無いのかについて検討すべきです。</p> <p>(4)  事業者は、「京急高架化」として今回提示した計画において、周辺住民が京浜急行により被っている困難の具体的解決を期しているはずである。現時点では、本計画において事業者側が優先的に解決すべきと考えている問題と住民側が優先的に解決すべきと要求している課題の同一性は何ら保証されていない。</p>	<p>本事業に係る環境影響評価は、「東京都環境影響評価条例」及び「同技術指針」に基づき事業計画案について実施しています。</p> <p>評価書案については、「東京都環境影響評価条例」第34条により設けられた学識経験者からなる「環境影響評価審議会」で審議されます。この審議会では、住民の意見書、公聴会での意見、見解書に関する住民からの意見等を踏まえて、専門的立場からその内容が十分審議され、公正な審査が実施されています。</p> <p>本事業区間には、現在、環状8号線（環八通り）や国道15号（第一京浜）との交差部を含む28箇所の踏切が存在し、これらの踏切及び鉄道施設が、慢性的な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求められています。本事業はこの区間の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渋滞の緩和、踏切事故の解消、道路、鉄道、双方の安全性の向上並びに分断されている地域の一体化を図ることを目的としており、まちづくりに大きく貢献するものです。</p> <p>本事業は、大田区長、区議会並びに約134,000名の大田区民から平成8年11月11日に都知事へ、同年12月17日に建設大臣へ提出された立体化促進要望等を受けて進めています。</p>

主な意見の要旨	見解の概要
<p>《②災害時の予測》</p> <p>評価書案の「地形・地質」では、計画区間沿線の地形を概観すると、ほとんどが氾濫原、三角州、海岸低地等に分類される地域であり、要するに地震に対して一番弱いところなわけです。なぜ地盤の弱いところに鉄道を高架にするのか。</p> <p>阪神の地震はM 7. 2、関東大震災はM 7. 9 阪神以上の地震が予測されている今、なぜ3階20m以上で389mもあるホームをつくるのか。新潟地震の時、信濃川の鉄橋の橋桁が落下して交通がストップし、県営住宅が地盤沈下で傾いたり倒れたりしていました。また北海道の浦河地震では、鉄道の橋脚が真ん中でコンクリートが粉々に崩れて鉄筋がむき出しになりました。阪神大震災では、高速道路が600mにわたって倒れ、阪神電鉄では高架部分の鉄筋コンクリートの橋桁が崩れて落ち、線路が宙に浮いていました。</p> <p>郡では都心、埼玉県境、神奈川県境、多摩地区、4ヵ所を震源とした場合、被害を想定し調査したそうですが、早く発表してください。私たちによく知らせてください。</p>	<p>本事業区間には、現在、環状8号線（環八通り）及び国道15号（第一京浜）を含む28箇所の踏切が存在し、これらの踏切及び鉄道施設が、慢性的な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求められています。本事業はこの区間の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渋滞の緩和、踏切事故の解消、道路、鉄道、双方の安全性の向上並びに分断されている地域の一体化を図ることを目的としており、まちづくりに大きく貢献するものです。</p> <p>京急蒲田駅付近連続立体交差事業の詳細設計は、阪神・淡路大震災を契機に運輸省と鉄道総合研究所が中心となって本年12月に改定する予定の新しい耐震設計基準に基づき実施しますので、十分な耐震性が確保されるものと考えます。</p> <p>さらに、営業路線の各所に設置した地震計によって、地震時にはその規模により直ちに列車運行を停止するシステムを取入れ、巨大地震に対する対応に努めています。</p> <p>京急蒲田駅の乗換えの利便を図るため、1面ホームに空港線、本線の特急列車の停車ホーム、普通列車の停車ホームを設けており、そのため、全長約389mのホームが必要となります。</p> <p>「東京都における直下地震の被害想定に関する報告書」（平成9年8月 東京都）を平成9年9月より東京都都民情報ルームにて公開しています。</p>
<p>《③都市計画》</p> <p>都市計画が決定してから用地測量とのことで、順序が逆ではないでしょうか？</p> <p>どの程度の範囲に影響がでるのか個人として地権者として、はっきりと把握することができず、意見書も明確に出すことができません。</p>	<p>都市計画決定及び工事着手までの手続きは、都市計画法に準拠し、東京都として以下の手順で進めています。現在「都市計画法案の説明会」まで終了しています。</p> <p style="text-align: center;">都市計画の流れ</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph LR     A[都市計画法案説明会] --&gt; B[都市計画法案の公告・縦覧]     B --&gt; C[都市計画法案の説明会]     C --&gt; D[都市計画地方審議会]     D --&gt; E[都市計画決定]     E --&gt; F[用地測量等説明会]     F --&gt; G[都市計画事業認可]     G --&gt; H[用地補償説明会]     H --&gt; I[工事説明会]     I --&gt; J[工事着手] </pre> </div> <p>都市計画法案説明会：都市計画についての計画法案の説明。  都市計画法案説明会：都市計画についての計画法案の説明。  用地測量説明会：用地測量を行う前にその範囲等を説明。  用地補償説明会：用地取得にあたり補償等を説明。  工事説明会：工事着手前に工事の内容等を説明。</p> <p>■：完了している手続き □：これから行う手続き</p>



主な意見の要旨	見解の概要
<p>《④地下化》</p> <p>(1) 空港線高架の見直しと地下への変更をお願いします。交通渋滞の解消が目的なら工期の短い地下の方が有効だと思います。高架になった場合、災害時の不安、騒音、振動による公害、高層ビル建設の際に起るであろう近隣感情のトラブル等の多くの問題を抱えています。この不況の中じつとしている他に生活の方法がない小さな商店にとりこの計画は余りに無謀な物としか考えられません。</p> <p>(2) 大鳥居駅は地下になったのに、京急蒲田や糀谷駅等は、高架でなくては、いけないのはおかしい。東京湾アクアラインができたのだから出来ないはずがない。高架は絶対反対。</p> <p>(3) 立ち退かなくてはならないのではと落付かない日々を過ごしております。高齢の上に終の住家と思って建替えた家も失うのかと思うとたまりません。交通渋滞も分かりますが、長い将来のことも考えて多少年月と費用がかかっても何とか地下化を考えて頂けないものでしょうか。今の計画ではそれに伴う沿線住民の犠牲が(特に立ち退きを迫られる住民)余りにも大きすぎます。京急線を地下化し、周辺の大がかりな再開発などは必要なのではないかと思います。何とぞ計画の再考練り直しをお願い申し上げます。</p> <p>(4) 地下にすれば、いろいろな意味で、お金を除くほとんどのところは解決するのです。また、阪神大震災では、高架になっている所は電車が引っ繰り返り、死人まで出た。 ところが、地下になっているところは、そういう事故はいまの段階では起こっていません。</p>	<p>構造形式選定理由 鉄道を立体化する方法には、大きく分けて高架方式と地下方式の2つがあります。どちらの形式を採用するかは、1つ目の条件として、土地の起伏等の高低差や現在の路線の線形、支障物件の有無による地形的条件があります。2つ目の条件として、踏切の解消具合や、沿線のまちづくりとの適合性などの計画的条件があり、3つ目の条件として事業費や工期などの事業的条件があります。これら3つの条件を総合的に比較検討し、今回の連続立体交差事業については、高架方式が最適であると判断しました。</p> <p>1. 地形的条件</p> <p>①地下方式 地下の埋設物が非常に大きな制約条件になります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 呑川の川底を通過する必要があります。</li> <li>・ 環状8号線、補助36号線の地下に埋設されている大きな下水道管を、避けて通過する必要があります。</li> <li>・ 京急蒲田駅は大深度地下構造物となりますので、周辺の地下水等へ影響を与える可能性があります。</li> <li>・ 非常に地下深い位置に駅ができると、地上部からホームまでの距離が長くなり、通勤駅として不便なものになります。</li> </ul> <p>②高架方式 地形的条件として、特に問題になるようなことはありません。</p> <p>2. 計画的条件</p> <p>①地下方式 地下で行う工事のため、段階的に施工することができません。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下に仮設構造物を築造することは困難であり、段階的に立体化することが難しくなります。</li> <li>・ 高架方式より、事業完成までの期間が長くなります。</li> <li>・ 事業区間の両端は高架方式であり、地下と高架の接続にある程度の距離が必要となり、地域分断の解消されない地区が発生します。</li> </ul> <p>②高架方式 完成した区間から順次立体化することが可能です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下方式より、事業完成までの期間が短くなります。</li> </ul> <p>3. 事業的条件</p> <p>①地下方式 高架方式に比べ、事業費が大きくなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下方式の場合、シールド工法を用いても、駅部の大規模掘削や開削部分の増大により、高架方式に比べ事業費が約2倍になります。</li> </ul> <p>②高架方式 仮線方式を採用しており、地下方式と用地費だけを比べると多少増加はあるものの、事業費全体で比べると高架方式の方が経済性に優れています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 段階施工が可能であり、事業効果を早期に得ることができます。</li> </ul>

主な意見の要旨	見解の概要										
<p>《⑤代替案》 特に交通緩和ということが言われています。本線は、京浜急行を真ん中に挟んで第一京浜、それからJRがありますから、京浜急行だけを高架にしても地下化にしても、総合的な交通対策を抜きにして、交通緩和はされません。もう少し複合的に英知を発揮しないと、大気汚染や騒音の防止になりません。</p> <p>例えば、第一京浜と京浜急行の横にバス通りがあり、いろいろ問題もあるらしいですが、今、時によってはバスが狭いところに2本走っていて交通安全上もいろいろ問題があるということですから、片側一方通行にする案をやってみるとか、いろいろ方法を駆使し、あるいは全体的な地域交通対策をする必要があると思います。</p>	<p>交通混雑の抜本的な解消には、広域的な交通ネットワークの整備が必要です。この京浜急行線の連続立体交差事業の実施は、道路ネットワーク上、大きな障害となっている踏切を除去することによって、交通混雑の緩和に寄与するものです。</p> <p>また、一方通行等の交通規制については、道路管理者及び交通管理者等の関係諸機関と協議して定めていくことになります。</p>										
<p>《⑥深夜施工》 私どもが直接関わりあのある日照障害、振動、騒音、景観、電波障害、これは私どもその地域で生活している者にとって、それを重視しなければ私どもはそこで生きていけないというようなものです。騒音一つにしても、振動一つにしても、そこで幕を張り防御するからいいよというようなものではなくて、そこで寝起きをしている人たちは、その幕一つを挟んで寝起きしているわけだから、夜でも、特に振動の公害というのは非常に高くなるわけです。ましてや、夜の工事は絶対に避けていただきたい。われわれは昼間働いて夜寝るのであって、それが、夜寝るのにそういうものの公害が起きていたら、われわれはいつ寝るのかということになるわけです。</p> <p>やはりそういうものについても何らかの保護を与えなければいけないのではないか。大人の言う保護というものは、やはりそれなりのメリットのあるものでないといけないと言っているわけです。</p>	<p>できる限り昼間施工を主として施工計画しますが、列車運行の安全及び工事災害防止を図るため、夜間施工（終電後）が必要な作業（※）もあります。</p> <p>また、夜間工事を実施する場合には、事前にチラシ等を関係住民に配布し、工事に対する理解と協力を得るように努めます。</p> <p>施工計画基本</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.最新の低振動・低騒音工法を採用します。</li> <li>2.排気ガス対策型建設機械（ダンプトラック等）を採用します。</li> <li>3.作業時間帯 昼間作業：原則として、午前8時から午後6時迄とします。 夜間作業：原則として、午後10時から午前6時迄とします。</li> </ol> <p>※ 例 基礎杭工事（リフト・スケーション工法等） 施工順序（仮線区間）</p> <table border="1" data-bbox="858 1480 1458 1688"> <tbody> <tr> <td>①スタンドパイプの建て込み作業</td> <td>昼間作業</td> </tr> <tr> <td>②掘削作業</td> <td>昼間作業</td> </tr> <tr> <td>③鉄筋かごの建て込み作業 (トラッククレーン使用)</td> <td>夜間作業</td> </tr> <tr> <td>④コンクリート打設作業</td> <td>昼間作業</td> </tr> <tr> <td>⑤スタンドパイプ引き抜き作業</td> <td>昼間作業</td> </tr> </tbody> </table>	①スタンドパイプの建て込み作業	昼間作業	②掘削作業	昼間作業	③鉄筋かごの建て込み作業 (トラッククレーン使用)	夜間作業	④コンクリート打設作業	昼間作業	⑤スタンドパイプ引き抜き作業	昼間作業
①スタンドパイプの建て込み作業	昼間作業										
②掘削作業	昼間作業										
③鉄筋かごの建て込み作業 (トラッククレーン使用)	夜間作業										
④コンクリート打設作業	昼間作業										
⑤スタンドパイプ引き抜き作業	昼間作業										



主な意見の要旨	見解の概要
<p>《その他》  (1)  高架になると電車から住居のなかまで見え、プライバシーの侵害も懸念されます。</p>	<p>工事中及び工事完了後、駅部については、外装パネルで覆うなど、周辺の方々のプライバシーに配慮して施工します。</p>
<p>(2)  いまから三、四百年前になりますが、上杉鷹山という藩主が自分たちの大赤字を改革した時の最初の大スローガンは情報の公開です。これだけ世の中が発達していながら、情報公開しないで事をなすということはありませんかと思えます。そういうことを前提にして、住みよい六郷地区、羽田地区、糞谷地区を皆さんと一緒に作り上げていく必要があるのではないかと思います。</p>	<p>環境影響評価書の内容については、公示するとともに、説明会等を開催し、内容を理解していただくよう努めています。</p> <p>これまでの説明会等の開催実績は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画案の説明会 平成9年2月17日～21日</li> <li>・都市計画案及び環境影響評価書案の説明会<sup>(注)</sup> 平成9年11月17日～21日 (評価書案を公示日(11月10日)の翌日から30日間縦覧)</li> <li>・公聴会<sup>(注)</sup> 平成10年2月13日</li> </ul> <p>なお、縦覧期間を終えた環境影響評価書案及び同資料編については、東京都民情報ルームや大田区環境部環境保全課(大田区役所8階)にて、引き続き公開するなど、情報提供に努めています。</p> <p>今後は以下の説明会を開催する予定です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・見解書の説明会<sup>(注)</sup> : 環境影響評価書案に対する都民や大田区長の意見に対する見解書を説明</li> <li>・用地測量等説明会 : 用地測量を行う前にその範囲等を説明</li> <li>・用地補償説明会 : 用地取得にあたり補償等を説明</li> <li>・工事説明会 : 工事着手前に工事の内容等を説明</li> </ul> <p>注) 環境影響評価の手続きによって行われるもの</p>

## 2. 対象事業の目的及び内容

### 2.1 目的

本事業区間には、現在、環状8号線（環八通り）及び国道15号（第一京浜）を含む28箇所の踏切が存在し、これらの踏切及び鉄道施設が、慢性的な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求められている。

本事業はこの区間の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混雑の緩和、踏切事故の解消、安全性の向上並びに分断されている地域の一体化を図ることを目的とするものである。

### 2.2 内容

#### (1) 事業計画

事業計画の内容を表2.2-1に、事業計画図を図2.2-1～図2.2-3(1)、(2)に示す。

表 2.2-1 事業計画の内容

項 目		内 容		
事業延長	京浜急行本線	:	約4.7km	
	京浜急行空港線	:	約1.3km	
	合 計		約6.0km	
除去する踏切数	28箇所（本線23箇所、空港線5箇所）			
高架橋幅	駅 部（ホーム部）	:	約12.1～21.2m	
	一般部（一層構造区間標準断面）	:	約9.5m	
	（二層構造区間標準断面）	:	約8.0～10.3m	
高架橋高さ	駅 部（地表面～駅上屋）	:	約11.2～23.9m	
	一般部（地表面～高欄天端）			
	一層構造区間	:	地平～約13.0m	
	二層構造区間	:	約13.0～20.4m	
対象駅	本 線	ホーム長	ホーム幅	
		京急蒲田駅（島式2層）	約389m	約2.1～12.0m
	空港線	大森町駅、梅屋敷駅、雑色駅（相対式）	約113m	約2.5～5.8m
		雑色駅（相対式）	約149m	約2.9～4.0m
主要構造	高架橋、擁壁：（RC構造 <sup>注2</sup> 、PC構造 <sup>注3</sup> 、鋼構造） <sup>注1</sup>			
軌道構造等	バラスト道床+バラストマット、ロングレール（60kg/m）			
運転計画	本 線	編成車両数	現在	4～12両
			計画	6～12両
		現在運転本数 （平成8年6月現在）	総 本 数（上下線）：659本/日 ラッシュ時最大（上下線）：48本/時	
	計画運転本数 （平成31年度）	総 本 数（上下線）：694本/日 ラッシュ時最大（上下線）：48本/時		
	空港線	編成車両数	現在	6～8両
			計画	8両
現在運転本数 （平成8年6月現在）		総 本 数（上下線）：256本/日 ラッシュ時最大（上下線）：18本/時		
計画運転本数 （平成31年度）	総 本 数（上下線）：306本/日 ラッシュ時最大（上下線）：24本/時			

注1. 構造形式は、図2.2-2(1)(2)、図2.2-3(1)(2)参照

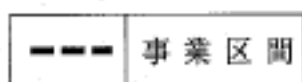
2. RC構造とは、鉄筋コンクリート構造の意味。

3. PC構造とは、プレストレストコンクリート構造の意味。

4. 運転本数は、京急蒲田駅での本数を示している。



凡 例



本 線 平和島駅～六郷土手駅間 (約4.7km)

空港線 京急蒲田駅～大鳥居駅間 (約1.3km)



1 : 50,000

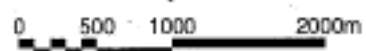


図 2.2-1 事業計画図

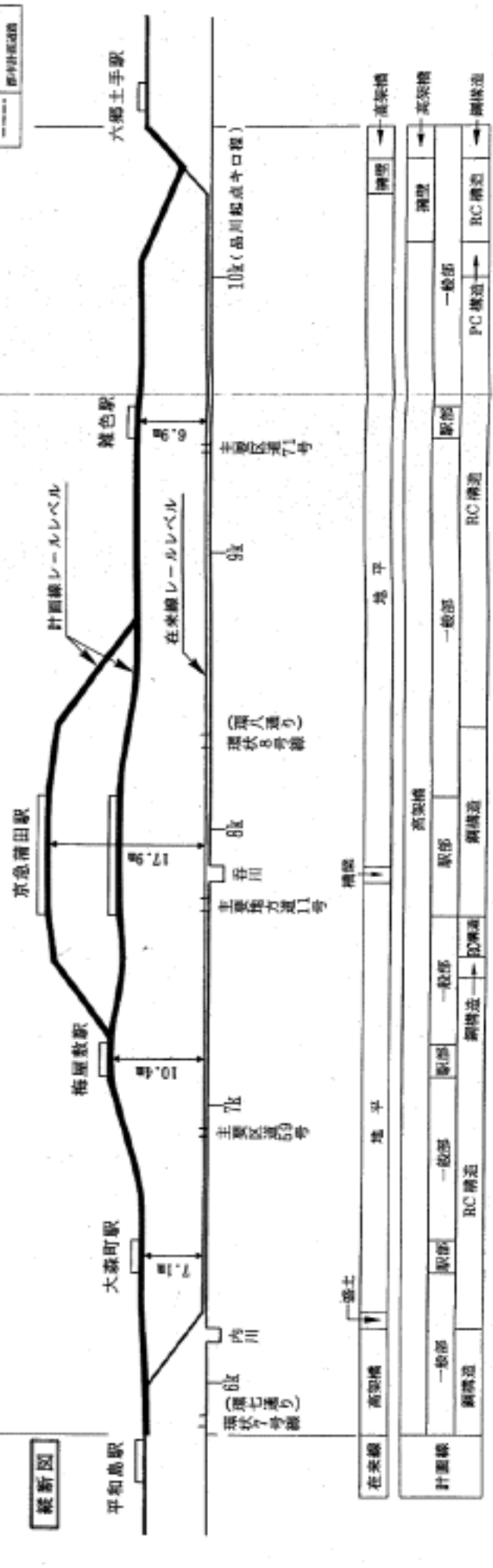
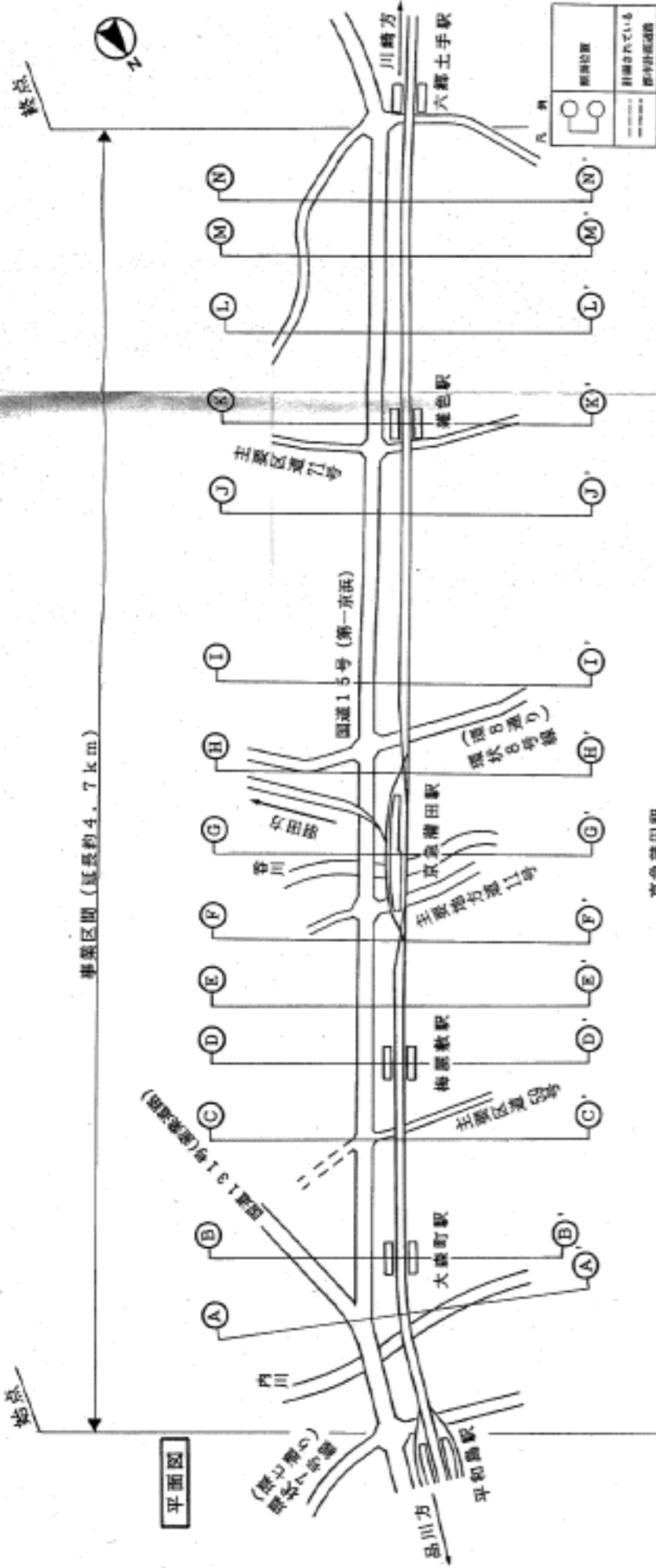
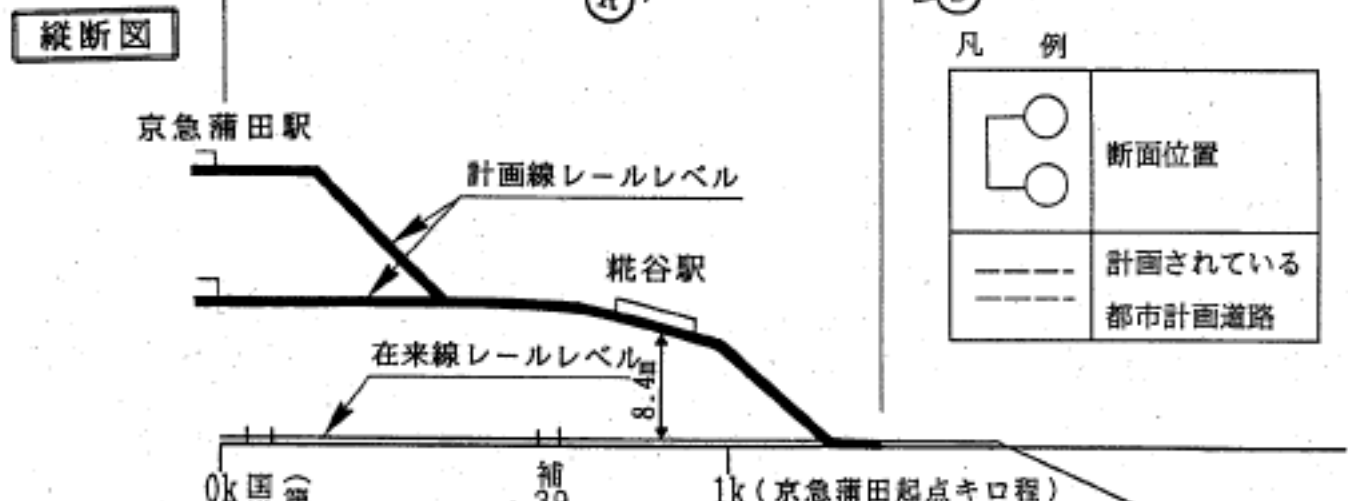
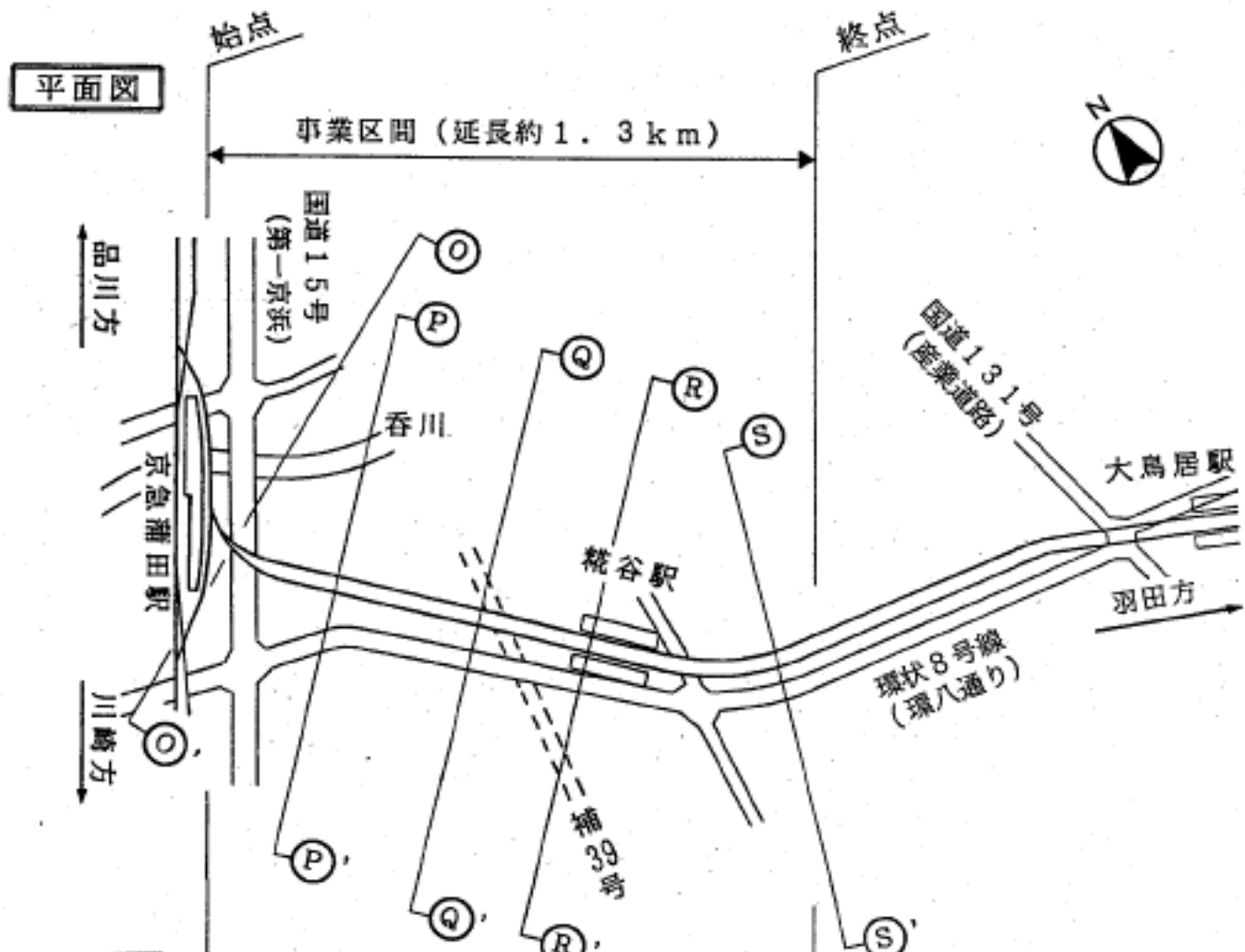


図 2.2-2(1) 事業計画図 (平面図・縦断面) 本線部



凡例

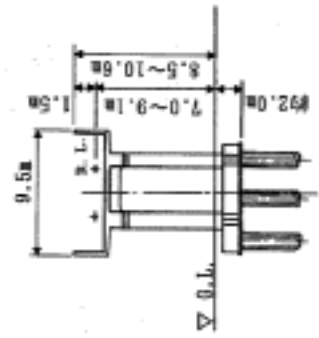
	断面位置
	計画されている 都市計画道路

在来線	地平				
計画線	高架橋			擁壁	地平
	一般部		駅部	一般部	
	鋼構造	RC構造	鋼構造	RC構造	

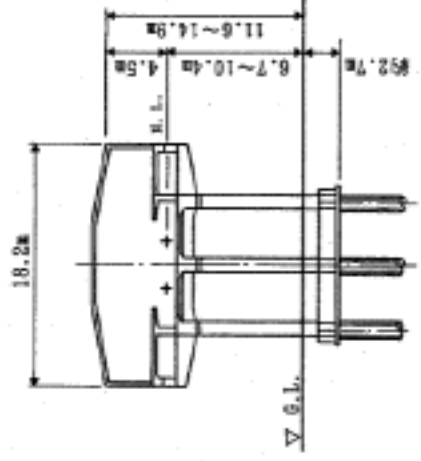
鋼構造 RC構造

図 2.2-2(2) 事業計画図 (平面図・縦断図) 空港線部

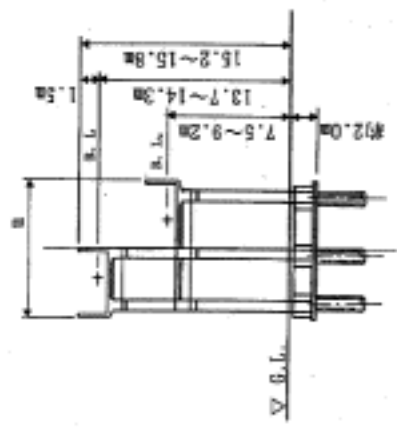
**一般部 (一層)**  
高架構 (R.C構造)  
A-A'断面  
C-C'断面  
J-J'断面  
L-L'断面



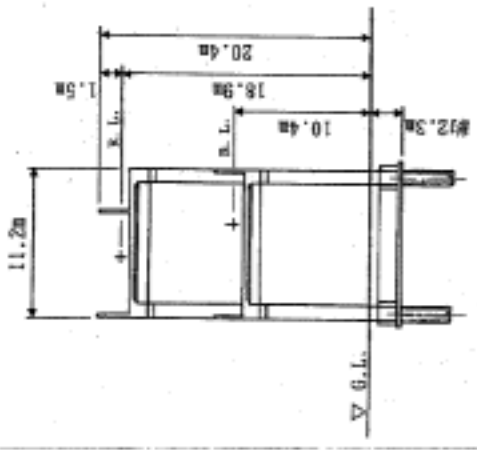
**駅部 (一層)**  
高架構 (R.C構造)  
B-B'断面(大森町駅)  
D-D'断面(海屋駅)  
K-K'断面(藍色駅)



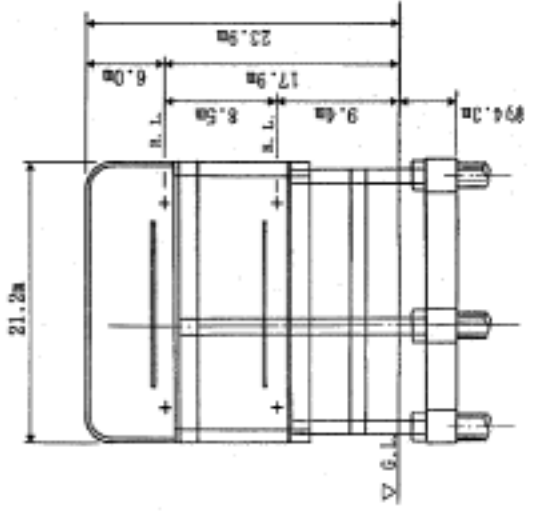
**一般部 (二層)**  
高架構 (R.C構造)  
E-E'断面  
I-I'断面



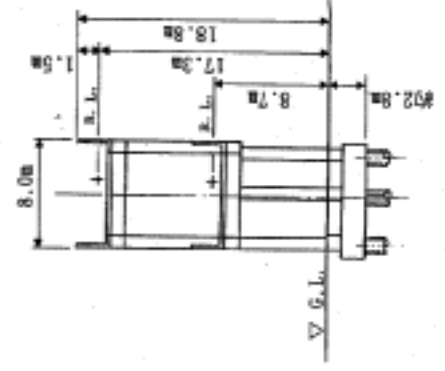
**一般部 (二層)**  
高架構 (R.C構造)  
F-F'断面



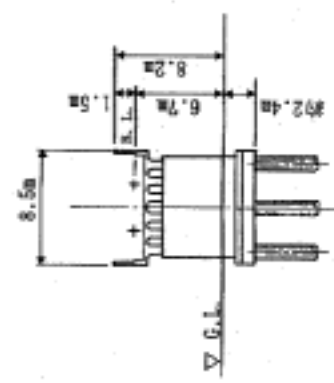
**駅部 (二層)**  
高架構 (鋼構造)  
G-G'断面(京急蒲田駅)



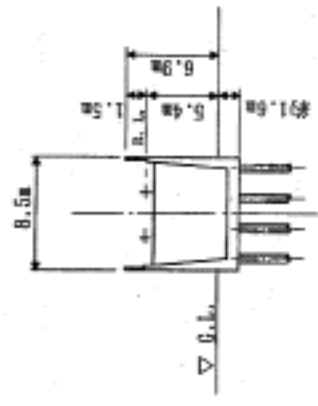
**一般部 (二層)**  
高架構 (鋼構造)  
H-H'断面



**一般部 (一層)**  
高架構 (P.C構造)  
M-M'断面



**一般部 (一層)**  
高架構 (R.C構造)  
N-N'断面



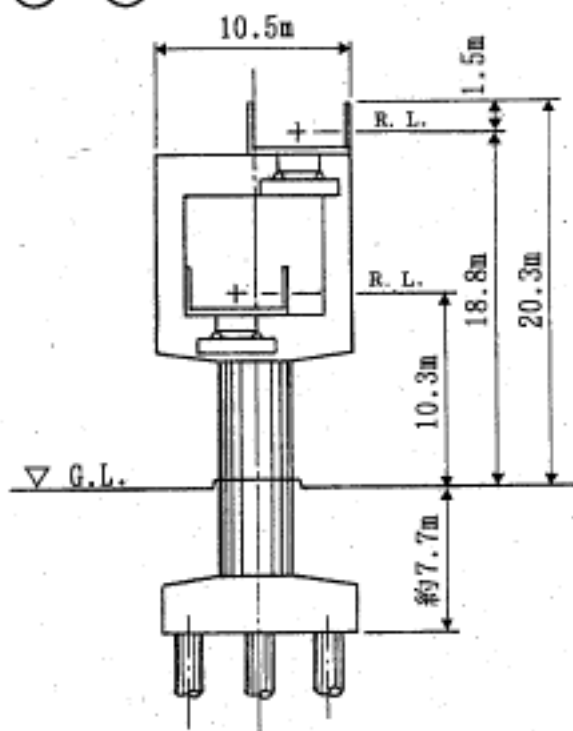
- 備考 1. RC構造とは、鉄筋コンクリート構造の意味。  
2. PC構造とは、プレストレストコンクリート構造の意味。  
プレストレストコンクリートとは、あらかじめ圧縮応力を加えたコンクリートである。  
3. 各断面位置における側面図を、資料編 P5~P11に示す。  
4. 各断面の向きは、品川側から川崎方を見た場合である。

図 2.2-3(1) 事業計画図 (構造横断面) 本線部

**一般部** (二層)

高架橋 (鋼構造)

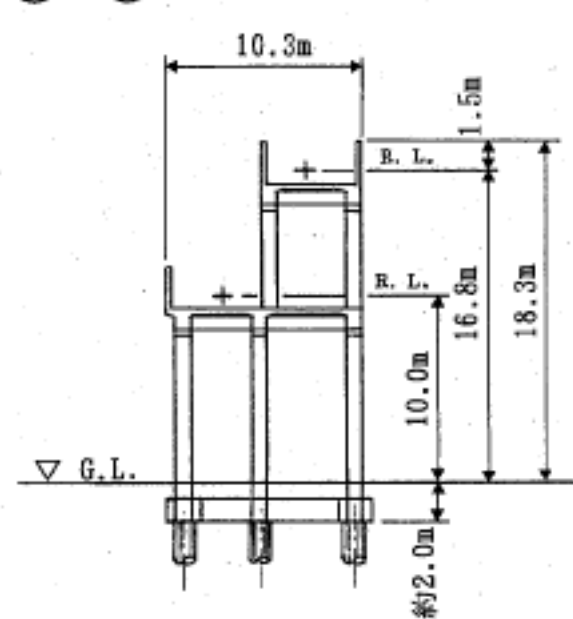
○ - ○' 断面



**一般部** (二層)

高架橋 (RC構造)

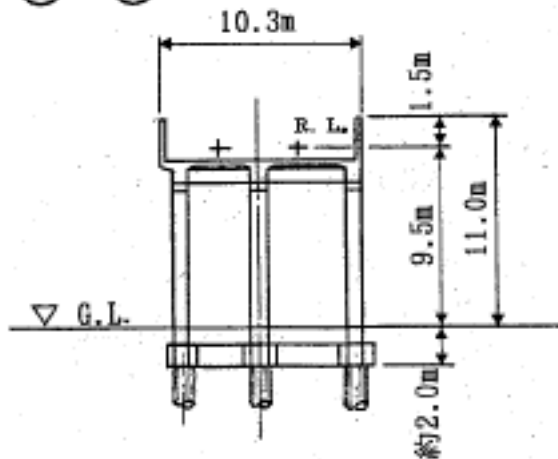
Ⓟ - Ⓟ' 断面



**一般部** (一層)

高架橋 (RC構造)

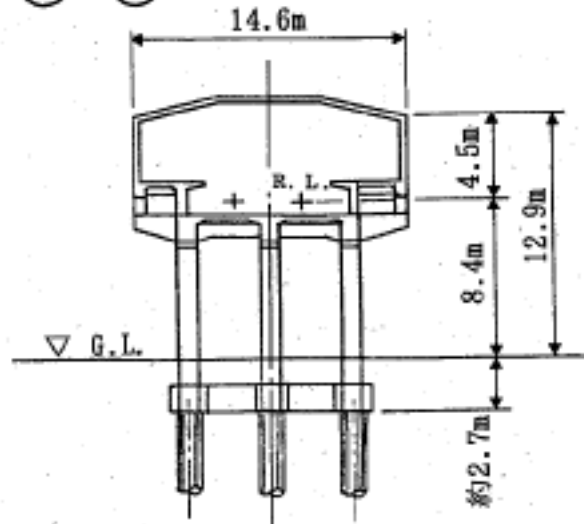
Ⓠ - Ⓠ' 断面



**駅部** (一層)

高架橋 (RC構造)

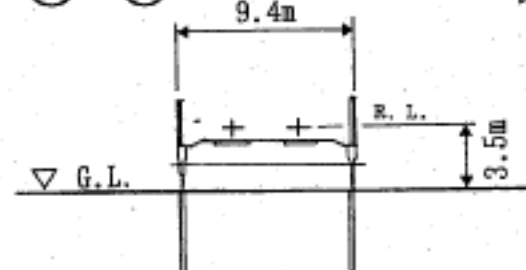
Ⓡ - Ⓡ' 断面 (糞谷駅)



**一般部** (一層)

擁壁 (RC構造)

Ⓢ - Ⓢ' 断面



備考 1. RC構造とは、鉄筋コンクリート構造の意味。

2. 各断面の向きは、京急蒲田駅側から羽田方を見た場合である。

図 2.2-3(2) 事業計画図 (構造横断面図) 空港線部



(2) 工事計画

ア. 工事工程

工事工程は表 2.2-2に示すとおりである。

表に示すように、工事は第1期施工～第3期施工に分けて約20年間で行う予定である。

第1期工事は、環状8号線（環八通り）の仮線による立体化と京急蒲田駅の1層部分の立体化を図る。第2期工事においては、京急蒲田駅の2層部分を含む本線の平和島駅～雑色駅間及び空港線の全区間の工事に着手、それらが完成した後、第3期工事において、雑色駅～六郷土手駅までの立体化を図る予定である。

各施工工期（第1期施工～第3期施工）ごとの工事範囲を図 2.2-4に示す。

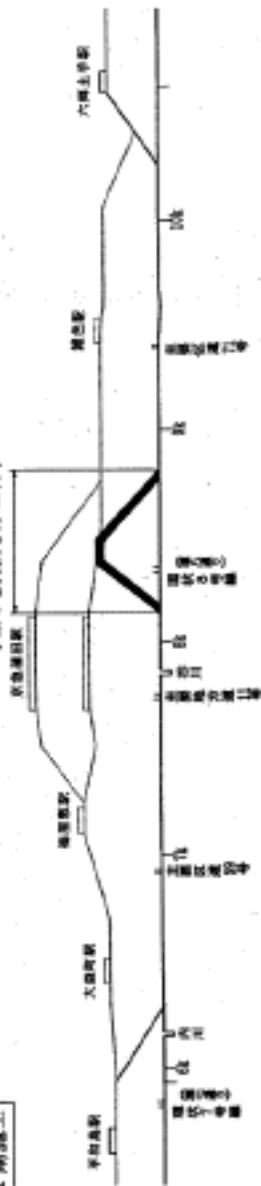
表 2.2-2 工事工程

施工工期	工 事 箇 所	年 度																			
		1 年 目	2 年 目	3 年 目	4 年 目	5 年 目	6 年 目	7 年 目	8 年 目	9 年 目	10 年 目	11 年 目	12 年 目	13 年 目	14 年 目	15 年 目	16 年 目	17 年 目	18 年 目	19 年 目	20 年 目
第1期施工	(本線) 環状8号線仮高架橋部	用地 取得	■	■	■																
	工事				■	■	■														
	(本線・空港線) 京急蒲田駅付近	用地 取得	■	■	■																
	工事	■	■	■	■	■	■	■	■												
第2期施工	(本線) 平和島駅～雑色駅間部 (空港線) 京急蒲田駅～大鳥居駅間部	用地 取得					■	■	■												
	工事									■	■	■	■	■							
第3期施工	(本線) 雑色駅～六郷土手駅間部	用地 取得								■	■	■	■								
	工事													■	■	■	■	■	■	■	■

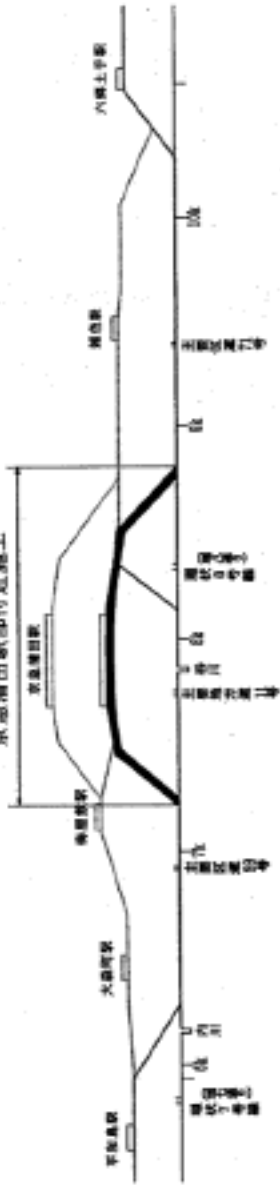
本線部

現状 8号線高架部施工  
(環8区橋先行立体)

第1期施工

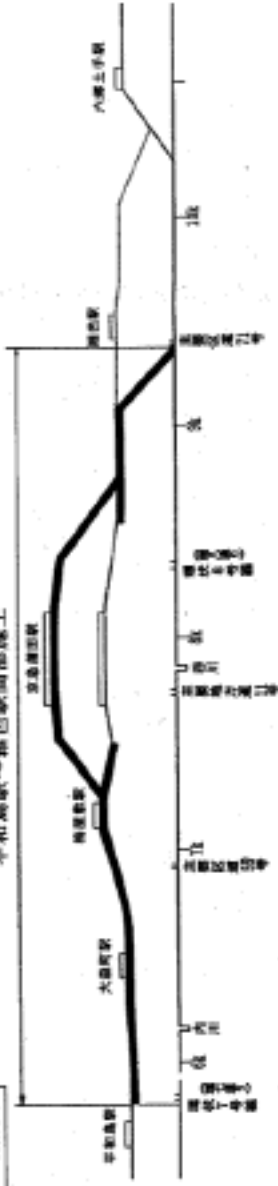


京急蒲田駅付近施工



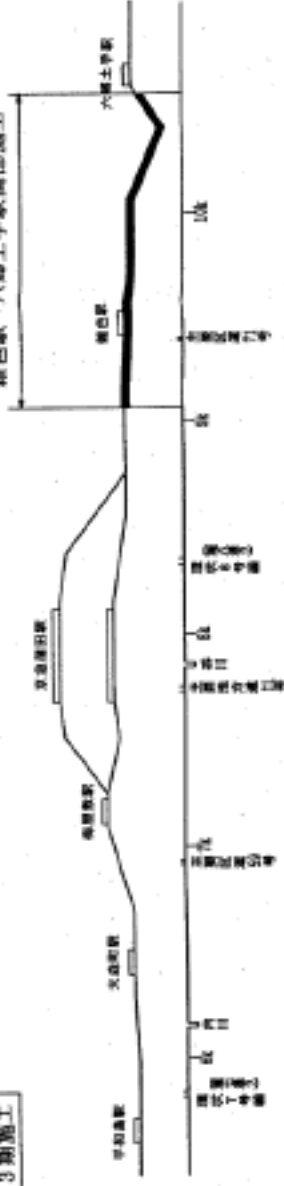
第2期施工

平和島駅~雑色駅間部施工



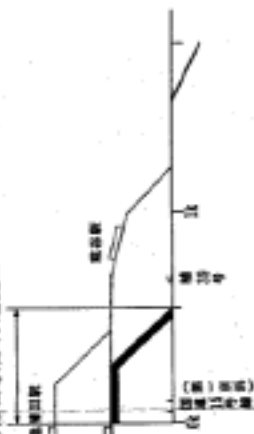
第3期施工

雑色駅~六郷土手駅間部施工

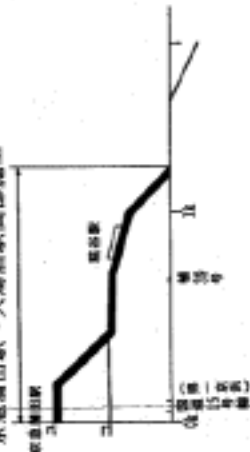


空橋線部

京急蒲田駅付近施工



京急蒲田駅~大島町駅間部施工



凡例



図 2.2-4 施工工期と施工範囲図

イ. 工事方法

・作業手順

本工事は、主に仮線工法で施工するが京急蒲田駅付近については直上工法、また、六郷土手駅付近（U型擁壁部）はジャッキアップ工法によって施工する。以下の図 2.2-5に、仮線工法の概略の流れを示す。

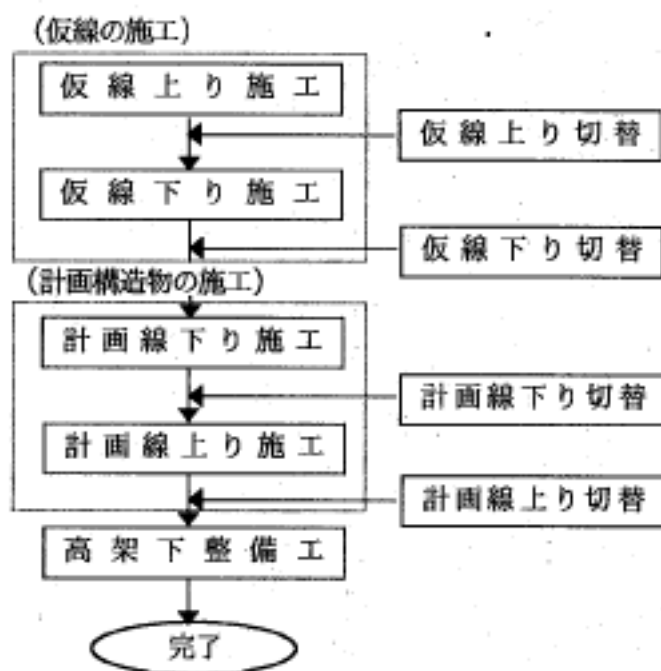


図 2.2-5 作業手順

(3) 工種及び作業内容

主な工種、作業内容及び使用する建設機械は、表 2.2-3に示すとおりである。

建設機械の台数は、各工種ごとで同時稼働した場合の最大建設機械台数を示している。

表 2.2-3 各工種ごとの作業内容及び主な建設機械

工 種	主な作業内容	主な建設機械	台 数
準備工	測量、整地の準備		
基礎杭工 (工事桁支持杭工)	場所打杭	クローラクレーン	2
	リバースサーキュレーション ドリル (R. C. D) 工法	R. C. D機	1
仮土留工 (H鋼杭工)	鋼矢板・H鋼打設及び引き抜き	圧入機	1
		トラッククレーン	1
掘削工	基礎掘削	バックホウ	1
埋戻工 (盛土工)	埋戻し、締め固め	ブルドーザ	1
		ロードローラ	1
		バックホウ	1
		(コンクリートポンプ車)	1
く体工	鉄筋組立て、型砕工、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	1
		トラッククレーン	1
桁架設工	桁架設	トラッククレーン	1
基礎の外土工	コンクリート打設工	コンクリートポンプ車	1
仮設擁壁工	仮設擁壁組立	トラッククレーン	1
軌道工	レール、碎石搬入及び敷設	トラッククレーン	1
電気工	電柱建込み、電線敷設	トラッククレーン	1
旧駅撤去工	旧駅の撤去	クローラクレーン	1
		コンクリートブレーカー	1
		バックホウ	1
仮設ホーム工	仮設ホームの設置	トラッククレーン	1
仮設ホーム撤去工 (桁撤去工)	仮設ホームの撤去	トラッククレーン	1
路盤工 (高架下整備工)	鉄道路盤の整備 高架下の整備	ブルドーザ	1
		バックホウ	1
		ロードローラ	1
		アスファルトフィニッシャー	1
仮締切工 <sup>注</sup>	鋼矢板の打設及び引き抜き	バイプロハンマー	1
		クローラクレーン	1

注) 仮締切工は、仮設橋梁を設置する際のみの工種である。

(4) 運搬計画と工事用車両通過道路

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

工事計画から工事用車両台数が最大となる時期及び台数は、工事開始から11年8ヶ月目(第2期施工)で一日当たり往復224台/日となる。

工事用車両通過道路として予定しているのは、国道15号(第一京浜)及び環状8号線(環八通り)である。

(5) 夜間作業等について

本事業は、現在の列車運行を確保しながら実施するため、軌道敷地内での工事を行う場合には、列車を運行していない夜間の作業を避けることができない。しかし、極力夜間作業を少なくするような施工計画を立てると共に、夜間作業の際には、付近の住民に対し、事前に工事の実施期間・内容等について周知徹底を図る。

また、安全確保のために一般交通の遮断あるいは切り回しが必要な場合には、事前に関係部署と協議の上、付近住民への周知及び各種の案内その他の必要な措置を講じる。

## 2.3 環境保全に関する計画等への配慮

環境保全に関する計画等に配慮した事項を表 2.3-1(1)～(3)に示す。

表 2.3-1(1) 環境保全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>東京都環境基本計画 (平成9年5月)</p>	<p>(事業活動における配慮の指針) (鉄道事業)</p> <p>・騒音・振動の防止などを図り、環境への影響の低減に努める。</p> <p>① 新幹線の運行に際しては「新幹線騒音に係る環境基準」、在来鉄道の新設又は大規模改良に際しては「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」に適合するよう、騒音・振動の防止に配慮した施設整備を進める。</p> <p>② ロングレールの使用、防音壁の設置等により騒音・振動を低減する。</p> <p>③ 省エネルギー型車両の導入、駅舎・車内の照明・冷暖房への省エネルギー型機器の使用などにより、省エネルギーに努める。</p> <p>④ 車両等の長寿命化とリサイクル率の向上等により、省資源を図る。</p> <p>⑤ 車両や運行の改善などにより利便性を向上させ、公共交通機関の利用拡大を図る。</p>	<p>・道路と鉄道の連続立体交差化に合わせ、パラストマット、ロングレール、レールの重量化など軌道構造を改良するとともに、防音壁を設置する事によって、騒音・振動の低減に努める。</p> <p>・今後とも省エネルギー型車両の導入及び車両の長寿命を図り、省エネルギー、省資源を図っていく。</p> <p>・本線と空港線のアクセスの向上によって、利用者の利便性及び利用者数の拡大を図る。</p>
<p>生活都市東京構想 (平成9年2月)</p>	<p>(自由で活気に満ちた都市活動の展開)</p> <p>・人々が自由で活発に活動できるよう、その活動の基礎となる社会資本の整備を行う。また、円滑な都市活動を阻害している交通混雑等を解消し、利便性の向上を図るとともに、環境に与える付加を軽減するなど、環境との調和を目指す。</p> <p>(地域づくりの方向)</p> <p>新山の手エリア</p> <p>・区部西側の住宅地を中心とした地域の安全で快適な住環境の整備を進めるとともに、隣接区部の中心部、なかでも新宿 渋谷、池袋といった業務・商業機能の集積した副都心に近いという地域特性を生かしながら、文化やコミュニティなどが調和した生活機能の充実した居住近接の地域づくりを進める。</p> <p>交通面では、放射方向に比べ整備が進んでいない環状方向の交通基盤の整備を図るとともに、交通渋滞を解消し、沿線の街づくりの一体化を図る鉄道の連続立体化を推進する。</p>	<p>・連続立体交差事業を契機として、駅前広場の整備や市街地再開発事業などを推進することにより、総合的な街づくりを進め、安全で快適な都市基盤の整備に努める。</p> <p>・道路と鉄道の連続立体交差によって、踏切遮断による交通渋滞の解消、交通安全の確保、鉄道による地域分断の解消を図り、道路交通の円滑化、利便性の向上に努める。</p>

表 2.3-1(2) 環境保全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
大田区 長期基本計画 (平成元年9月)	<p>・21世紀の大田区は「安全で快適な、活力と思いやりのある、文化・福祉都市」であることを目標とし、災害から区民の生命と財産を守るために有効な防災上の手だてがとられ、公害など環境悪化の要因がなく、都市生活に必要な施設が整い、安全で快適な住環境が確保されている町を目指す。</p>	<p>・高齢者や障害者を含め、誰もが使いやすい公共の交通施設の整備に努める。</p> <p>また、踏切が取り除かれることにより緊急車両の通過を円滑にし、防災性の向上を図り生活基盤の向上に努める。</p>