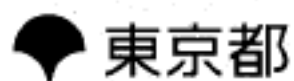


# 環境影響評価書案

—京王電鉄京王線（柴崎駅～西調布駅間）及び  
同相模原線（調布駅～京王多摩川駅間）連続立体交差事業—

平成 12 年 10 月



京王電鉄株式会社

## 1. 事業者の名称及び所在地

### 1.1 事業者

名 称： 東京都  
代表者： 東京都知事 石原 慎太郎  
所在地： 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

名 称： 京王電鉄株式会社  
代表者： 取締役社長 三枝 正幸  
所在地： 東京都新宿区西新宿一丁目10番1号

### 1.2 代表者

名 称： 東京都  
代表者： 東京都知事 石原 慎太郎  
所在地： 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

## 2. 対象事業の名称及び種類

対象事業の名称： 京王電鉄京王線（柴崎駅～西調布駅間）及び  
同相模原線（調布駅～京王多摩川駅間）連続立体交差事業  
対象事業の種類： 鉄道の改良

### 3. 対象事業の内容の概略

本事業は、道路と鉄道を連続立体交差させるため、京王電鉄京王線（以下「京王線」という。）柴崎駅～西調布駅間及び京王電鉄相模原線（以下「相模原線」という。）調布駅～京王多摩川駅間を地下化する事業である。

なお、東京都環境影響評価条例による環境影響評価対象区間（以下「対象区間」という。）は、京王線つつじヶ丘駅～西調布駅間及び相模原線調布駅～京王多摩川駅間であるが、当面事業化する京王線柴崎駅～西調布駅間及び相模原線調布駅～京王多摩川駅間の連続立体交差事業区間を環境影響評価実施区間（以下「事業区間」という。）とし、先行的に環境影響評価をするものである。（詳細については p.33 参照）

対象事業の内容の概略は、表 3-1 に示すとおりである。

表3-1 対象事業の内容の概略

項 目	内 容	
対 象 区 間	京 王 線	調布市西つつじヶ丘三丁目 ～ 調布市上石原二丁目（延長約4.1km） つつじヶ丘駅 ～ 西調布駅間
	相模原線	調布市布田四丁目 ～ 調布市多摩川五丁目（延長約1.1km） 調 布 駅 ～ 京王多摩川駅間
事 業 区 間	京 王 線	調布市国領町二丁目 ～ 調布市下石原二丁目 柴 崎 駅 ～ 西調布駅間
	相模原線	調布市布田四丁目 ～ 調布市小島町三丁目 調 布 駅 ～ 京王多摩川駅間
事 業 延 長	京 王 線	約2.9km（掘削部：約0.8km、トンネル部：約2.1km）
	相模原線	約0.9km（掘削部：約0.4km、トンネル部：約0.5km）
対 象 駅	国領駅、布田駅、調布駅	
踏切解消・閉鎖	解消16箇所、閉鎖2箇所	
構 造 形 式	駅 部	ボックストンネル
	本 線 部	シールドトンネル、ボックストンネル、掘削
事 業 期 間	平成14年度（予定）～平成24年度（予定）	
供用開始時期	平成24年度（予定）	

注1) 踏切解消とは、立体化により踏切がなくなり、自由に横断ができることを指す。

注2) 踏切閉鎖とは、その場所での横断の横断ができなくなることを指す。

#### 4. 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況と事業の内容を考慮して、選定した予測・評価項目について現況を調査し、対象事業の環境に及ぼす影響について予測・評価を行った。環境に及ぼす影響の評価の結論は、表4-1に示すとおりである。

表4-1 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
騒音	<p>工事の施行中の建設作業の騒音予測結果は、敷地境界で71～79dBであり、各工種とも「騒音規制法」の規制基準及び「東京都公害防止条例」に基づく勧告基準を下回る。</p> <p>工事の施行中の鉄道騒音（等価騒音レベル）の予測結果は、現在の最寄り軌道中心から12.5m地点において、地上1.2mで53～63dB、地上3.5mで55～65dBであり、現況値を下回る。</p> <p>工事の完了後の鉄道騒音の予測結果は、現在の最寄り軌道中心から12.5m地点において、地上1.2mで51～59dB、地上3.5mで53～60dBであり、現況値を下回る。</p>
振動	<p>工事の施行中の建設作業の振動予測結果は、敷地境界で50～69dBであり、各工種とも「振動規制法」の規制基準及び「東京都公害防止条例」に基づく勧告基準を下回る。</p> <p>工事の完了後の鉄道振動の予測結果は、現在の最寄り軌道中心から6.25m地点において、掘削部で59～62dB、トンネル部で52～58dBであり、現況値を下回る。</p>
地盤沈下	<p>工事の施行により0.20～0.30mの地下水位の低下が予測されるが、事業区間周辺には軟弱な地層が分布していないことから、地盤沈下による影響はほとんどないものとする。なお、工事の施行中においては地盤変形の監視等を行い、計測管理に努める。</p>
地形・地質	<p>工事の施行中、開削区間の掘削工事では、掘削域背後の地盤変形を防止するために、剛性及び止水性の高い土留壁を安定が確保できる深さまで打設する。シールド区間では、土被りが浅い市街地での工事となること等から、現在の工法の中で最も施工精度の信頼性が高い工法の一つである泥土圧シールドを採用する。また、施工にあたっては地盤変形の監視及び安全な施工に配慮し、必要に応じて対策を講ずることのできる工事体制をとることから、周辺での地盤変形は生じないものとする。</p>
水文環境	<p>工事の完了時、トンネル構造物の設置等により、主に開削区間（駅部）の北側で0.23～0.25mの地下水位の上昇、南側で0.20～0.30mの地下水位の低下が予測される。シールド区間では、開削区間に比べて、地下水位への影響はほとんどない。0.20～0.30mの地下水位の上昇及び低下は年間の変動の範囲内に収まることから水文環境への影響はほとんどないものとする。</p>
景観	<p>工事の完了後、地上部の構造物は撤去され地下に移行する。新たに設置する地下への出入り口となる駅舎や換気塔は10mを超えない高さで計画しており、圧迫感等の景観への影響はないものとする。今後、駅舎等の形状や色彩については、周辺景観に配慮し調和するように努める。</p>
史跡・文化財	<p>周知の埋蔵文化財包蔵地については、事業の実施に伴い一部改変されるが、「文化財保護法」等に基づき、あらかじめ関係機関と協議等必要な手続きを行い、発掘調査、記録保存等に努める。</p>
廃棄物	<p>鉄道施設の撤去に伴い発生するレール、マクラギ、バラストはほぼ100%を再利用する。建設発生土等は、場内及び他の建設現場等において極力再利用を行う。再利用が困難な廃棄物及び建設発生土については、東京都の許可を受けている業者に委託し、適切な処理に努める。</p>

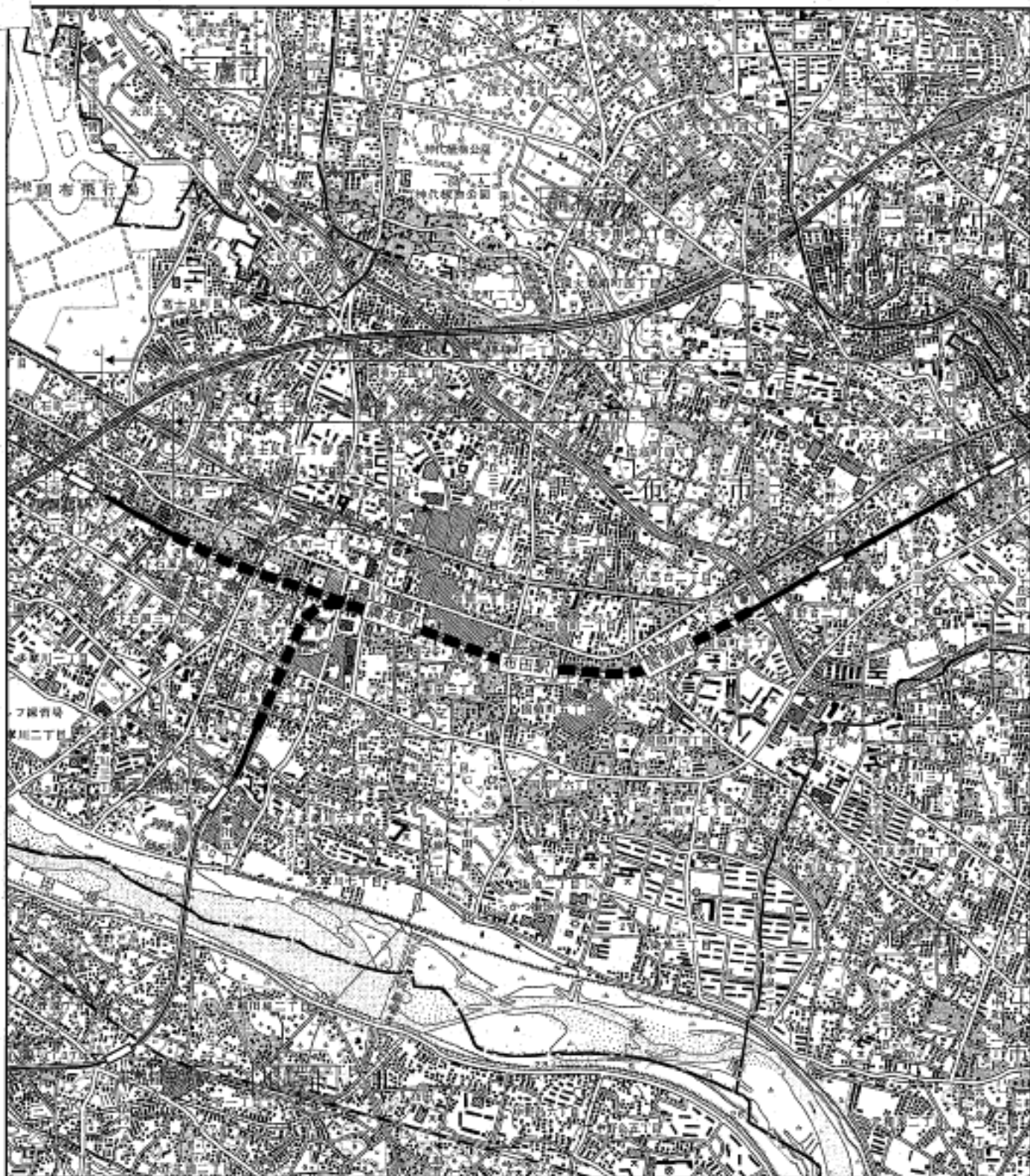
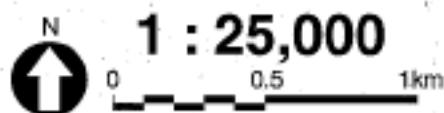


図5.2-1 事業区間位置図

凡 例

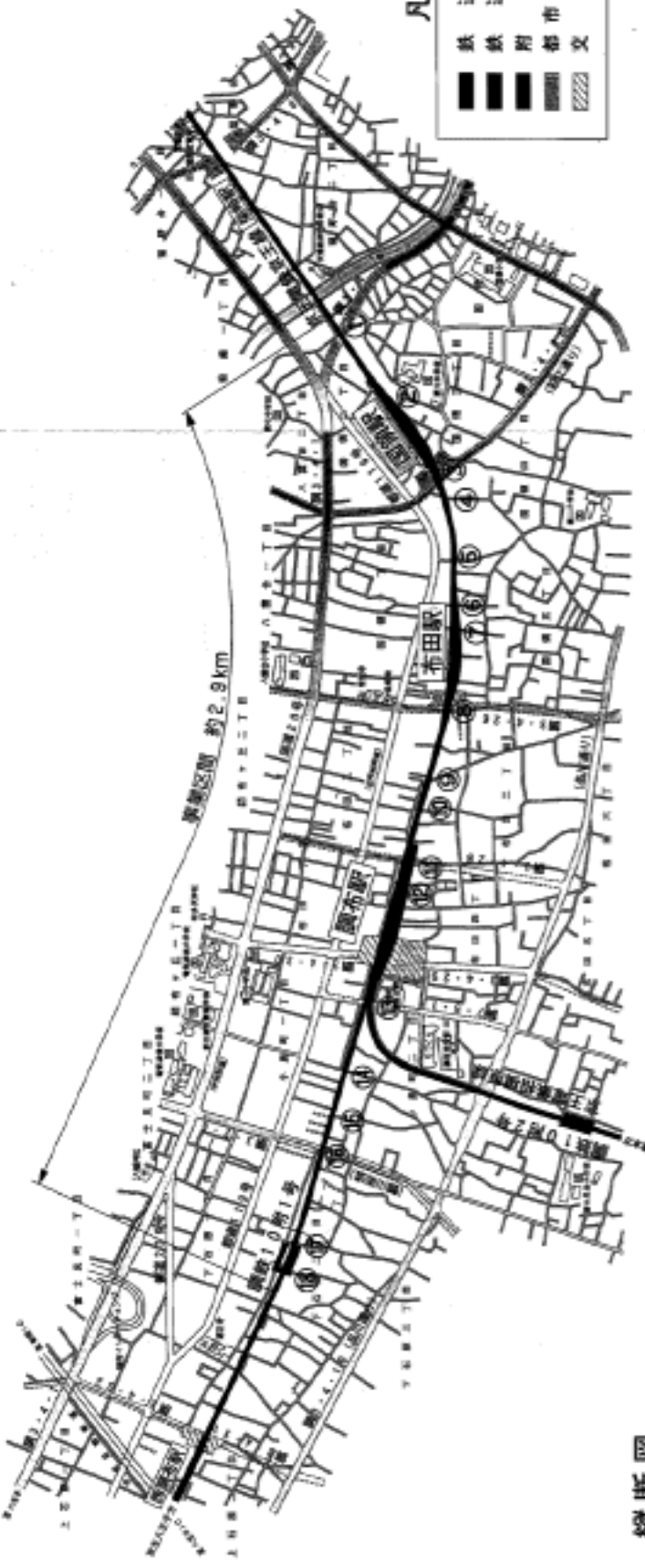
- 事業区間
- 市境界線
- 対象区間

路線名	事業区間の市町丁名	
京王線	調布市	国領町一～五丁目、布田一～四丁目
		小島町一～二丁目、下石原一～二丁目
相模原線		小島町二～三丁目





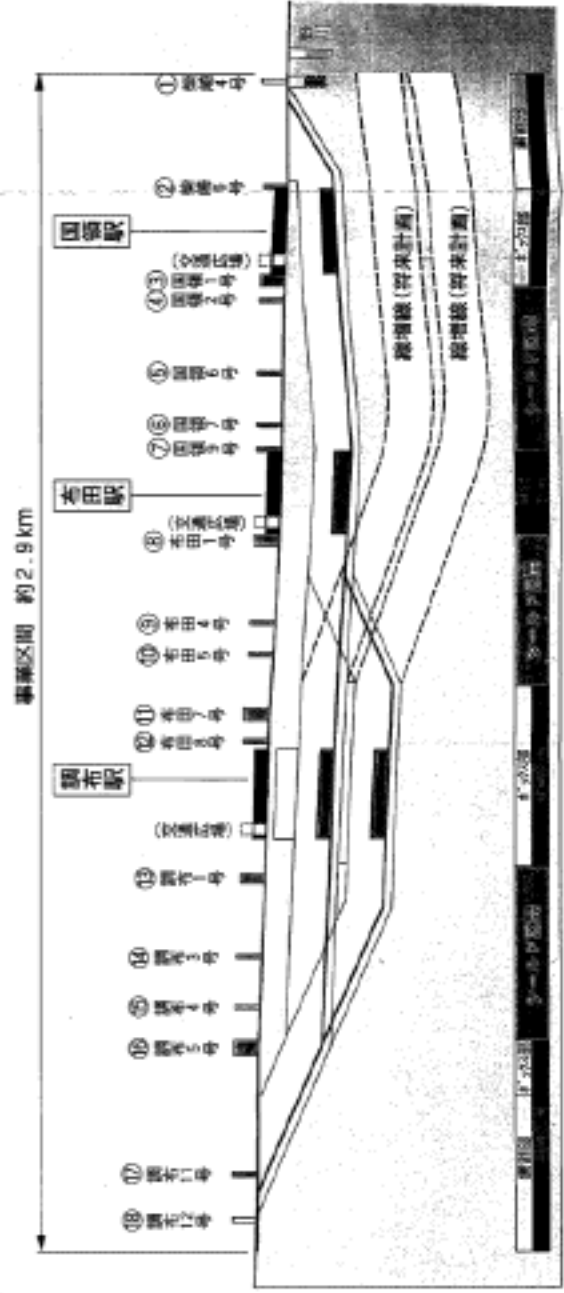
平面図



凡例

- 鉄道 (現在線)
- 鉄道 (事業区間)
- 附屬施設 (駅舎等)
- 都市計画道路 (変更含む)
- 交通広場

縦断面図



凡例

- 新築される踏切道 (10ヶ所)
- 閉鎖される踏切道 (2ヶ所)
- 現状維持される踏切道 (2ヶ所)

図 6.2-2 事業区間の平面図及び縦断面図 (京王線)