

見 解 書

—東日本旅客鉄道南武線(稲田堤・府中本町間)連続立体交差事業—

平成3年4月

東 京 都

I 総括

1. 事業者の氏名及び住所

(1) 事業者

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

(2) 都市計画を定める者

氏名：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

2. 対象事業の名称

東日本旅客鉄道南武線（稲田堤・府中本町間）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

東日本旅客鉄道南武線稲田堤・府中本町間を高架に改良し、道路と鉄道の連続立体交差を図る。

対象事業の内容の概略は表 I 3-1 のとおりである。

表 I 3-1 対象事業の内容の概略

区 間	稲城市下中島～稲城市大丸二十七号 (全区間は川崎市多摩区菅六丁目～稲城市大丸二十七号)
事業計画区間延長	東京都内延長約 3.9Km (事業計画区間延長約4.3Km)
構 造 形 式	嵩上式：鉄筋コンクリート高架橋
対 象 駅	矢野口駅・稲城長沼駅・南多摩駅
踏 切 除 去 数	15箇所
工 事 期 間	平成3年度～平成13年度(予定)
高架化複線使用開始	平成13年度(予定)

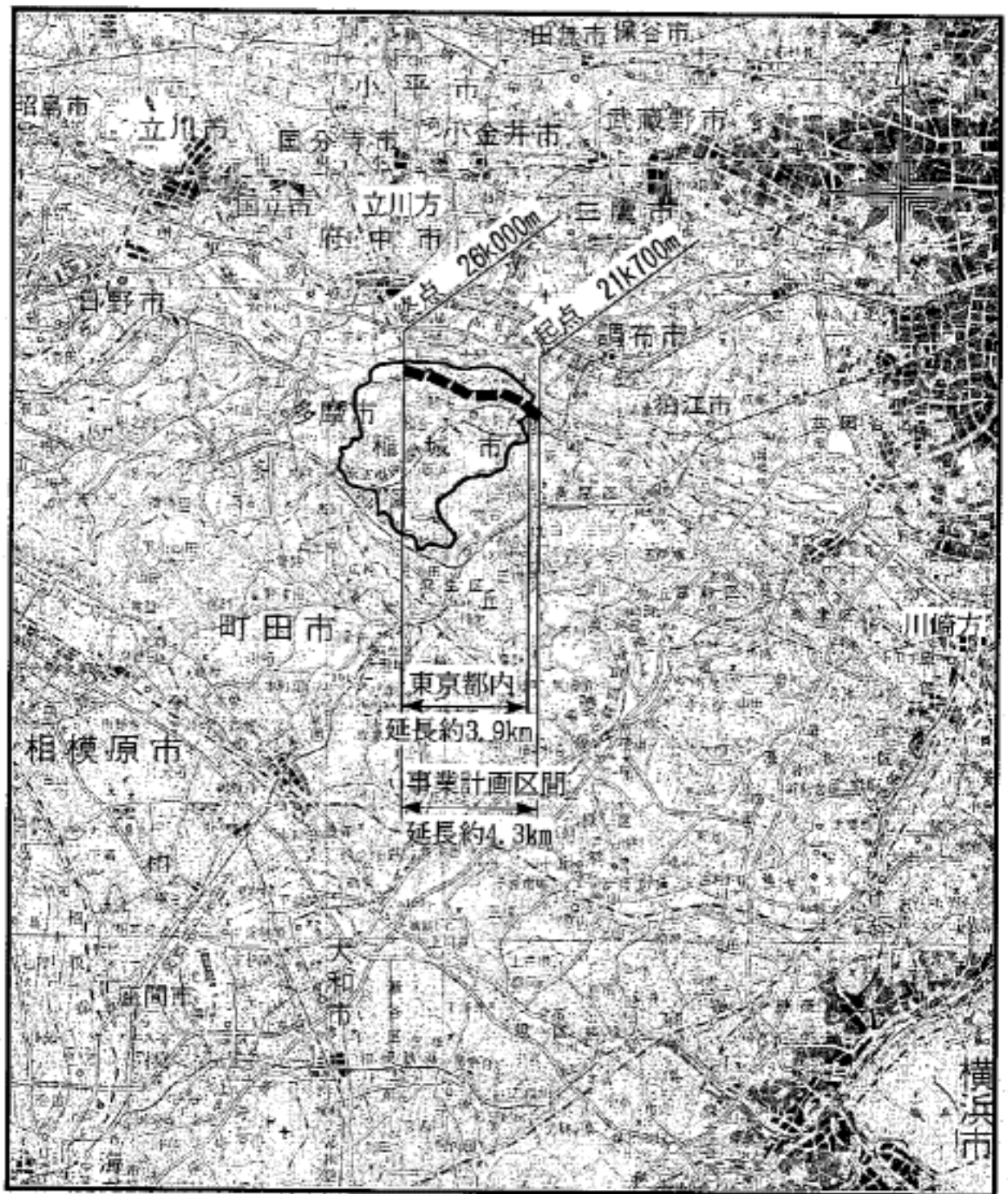


図 I 3 - 1 計画位置図

4. 評価書案について提出された主な意見書と事業者の見解の概略

評価書案について都民からの意見書は1通、並びに稲城市の市長からの意見が1通提出された。

また、公聴会において1名の公述人より意見が述べられた。

これらの主な意見と事業者の見解の要旨の概略は、次に示すとおりである。

主な意見の要旨と事業者の見解の要旨の概略

項目	主な意見の要旨	見解の要旨
大気汚染	建設工事については、工事車両等における粉じんに対する環境保全のための措置を講じるとともに関係住民の理解と協力を努められたい。	工事用車両等による粉じんに対しては飛散防止のシートの装着、車体及びタイヤに付着した泥土の除去、工事区域及びその周辺の散水、清掃などの措置を講じ、環境保全に努めます。 また、事前に工事説明会等で関係住民の理解と協力を得るように努めます。
騒音・振動	鉄道の騒音対策について、防音壁等の構造に万全の措置を講じられたい。 また、振動対策についても、抑制措置を講じられたい。	騒音・振動対策としては、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の対策を実施します。 また、開業後は車両及び軌道を定期的に検査、補修し、騒音・振動が増大しないよう維持管理に努めます。

項目	主な意見の要旨	見解の要旨
地形・地質	対象地域周辺については、用水や地下水を利用しているため、これらに影響を及ぼさないよう十分な対応をされたい。	用水については、稲城市等と協議し、対象周辺地域に影響を及ぼさないよう対応します。 また、基礎工事の掘削深さは、一般的には地下水位より浅いため、地下水への影響は少ないものと考えます。
電波障害	建設工事中及び完了後に生じた電波障害については、共同受信施設の設置等について十分な対策を講じ、関係住民の理解と協力を得られるよう努力されたい。	建設工事中及び完了後を通じて本事業により新たに発生した電波障害に対しては「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に係わる費用負担について」（昭和54年10月12日付建設事務次官通知）に基づいて対策を実施し、関係住民の理解と協力が得られるよう努力します。
景観	高架構造物については、構造や色彩等が地域の都市景観と調和するよう配慮されたい。	高架構造物の構造や駅舎の色彩等については、関係者間で協議し、地域の都市景観と調和するよう努めます。

項目	主な意見の要旨	見解の要旨
そ	<p>障害者や高齢者が気軽に利用できる南武線の駅にしてください。</p> <p>エレベーター、点字ブロック、誘導用チャイム、文字案内用の掲示板、手すり、ホームの風よけなどの設置等をお願いいたします。</p> <p>稲城市が福祉のモデル都市になることを期待しています。駅もそれにふさわしくして戴きたい。</p>	<p>要望の各種施設については、さまざまな検討が必要ですので、今後、要望の主旨を踏まえ、稲城市及び東日本旅客鉄道株式会社と協議・調整を図ってまいります。</p> <p>東京都は「東京都における福祉のまちづくり整備指針」を定めております。稲城市もこれに沿って、障害者や高齢者などに配慮した誰もがくらしやすいまちづくりを進めることとしております。</p>
他の	<p>東京都の開発計画も大切ですが、稲城市の市街地整備に対して協力していただければこの計画にも賛成しかねます。</p> <p>関連道路事業だけでは不十分であり、更に区域を拡張し、稲城市の中心市街地整備事業も包含すべきだと思います。</p>	<p>稲城市は、矢野口駅、稲城長沼駅、南多摩駅の三駅周辺において、駅前広場等の整備を含む土地区画整理事業を予定しています。</p> <p>これらの事業は、都市の骨ぐみであるJR南武線の連続立体化と合わせ、駅周辺の総合的なまちづくりを行うことを目的として稲城市が計画し、事業化に向け準備を進めているものです。</p> <p>また、中心市街地の整備計画についても、現在、稲城市において検討中であり、今後、稲城市が関係機関と調整を図り、計画を進めていく予定です。</p>

Ⅱ 対象事業の目的及び内容

1. 目的

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し、都市機能の増進と交通体系の整備を目的とするものである。

2. 内容

(1) 位置

稲城市下中島～稲城市大丸二十七号（全区間は川崎市多摩区菅六丁目～稲城市大丸二十七号）（図Ⅱ 2 - 1 参照）

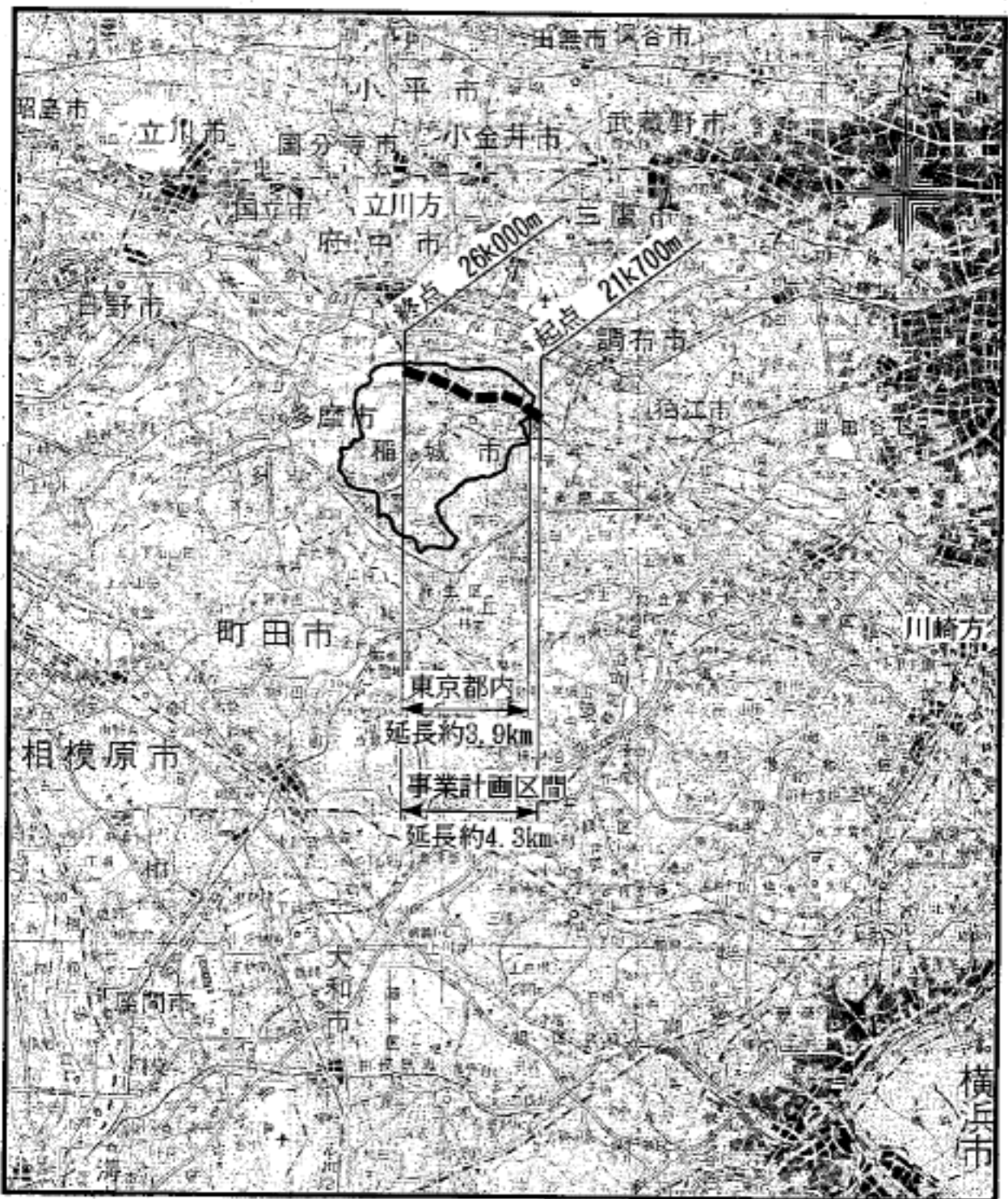
(2) 区間

J R南武線の矢野口駅、稲城長沼駅、南多摩駅を含む東京都内延長約 3.9km区間（事業計画区間延長約 4.3km）（図Ⅱ 2 - 1 参照）

(3) 事業計画

計画区間の現況は、図Ⅱ 2 - 2、事業計画内容は表Ⅱ 2 - 1に示すとおりである。

また、事業計画図は図Ⅱ 2 - 3に示すとおりであり、高架化により15箇所の踏切が取り除かれる。



図Ⅱ 2 - 1 計画位置図

表Ⅱ 2-1 事業計画内容

高架延長	東京都内延長約 3.9km (事業計画区間延長約 4.3km)				
高架幅員	駅部	17.0m	(矢野口駅・南多摩駅)		
	一般部	32.0m	(稲城長沼駅)		
高架高さ	駅部	約 5.5m	(矢野口駅)		
		約 5.5m	(稲城長沼駅)		
対象駅	一般部	約 6.0m	(南多摩駅)		
		約 6.0m			
主要構造	鉄筋コンクリート高架橋				
高架化による踏切除去数	15箇所				
運転計画	編成車両数			旅客	貨物
				6両	—
	運転本数	総本数	現在	278本(216本)	20本
		ラッシュ時 (7時～8時)	現在	25本(15本)	—

(注) 高架高さ：地盤面より高架橋床面までの高さ。
 現在：平成2年3月 南武線電車列車運行図表(平日)による。
 貨物：貨物列車の編成車両数は、一定していない。

運転本数は矢野口駅から稲城長沼駅間で()内は
 稲城長沼駅から南多摩駅を示す。

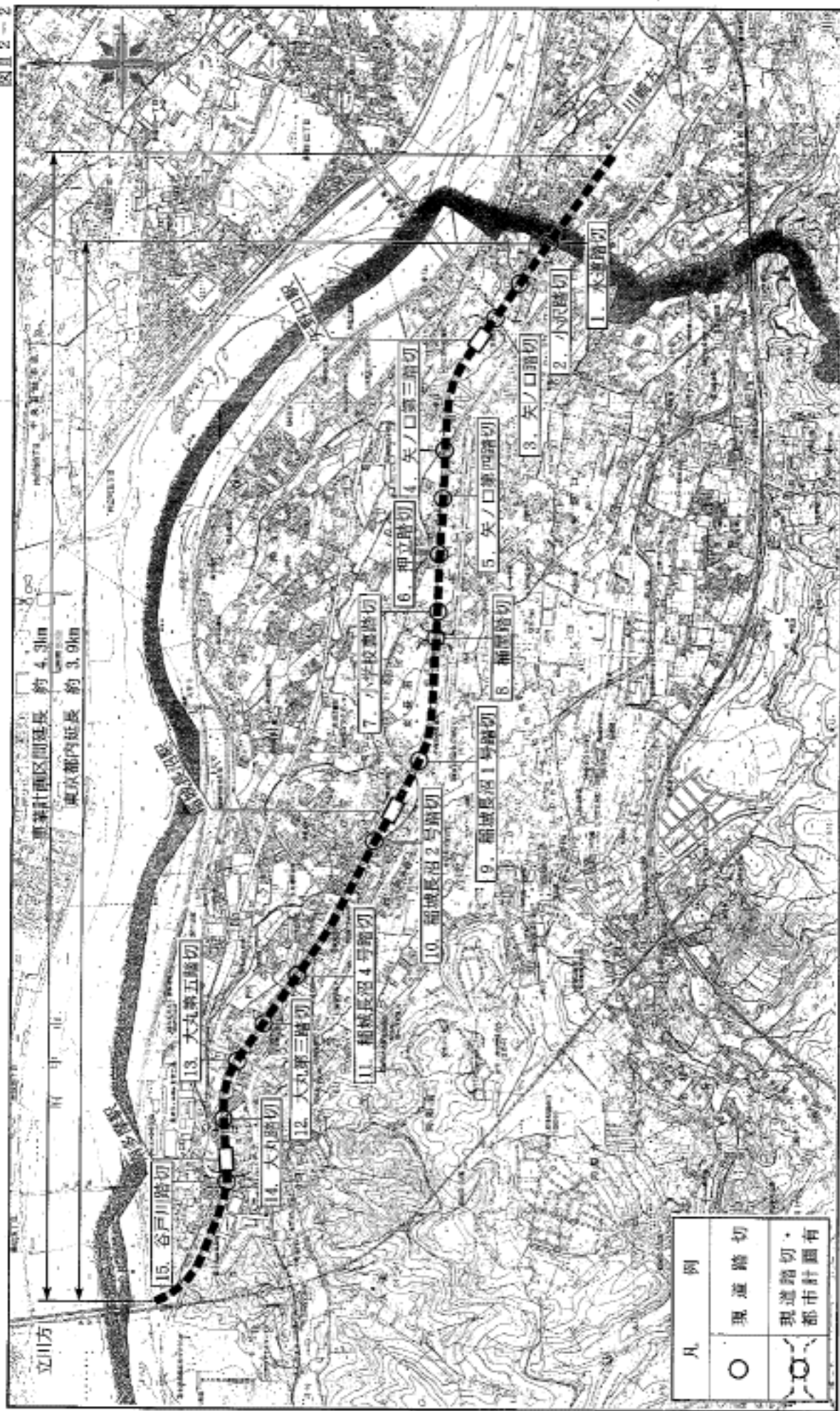
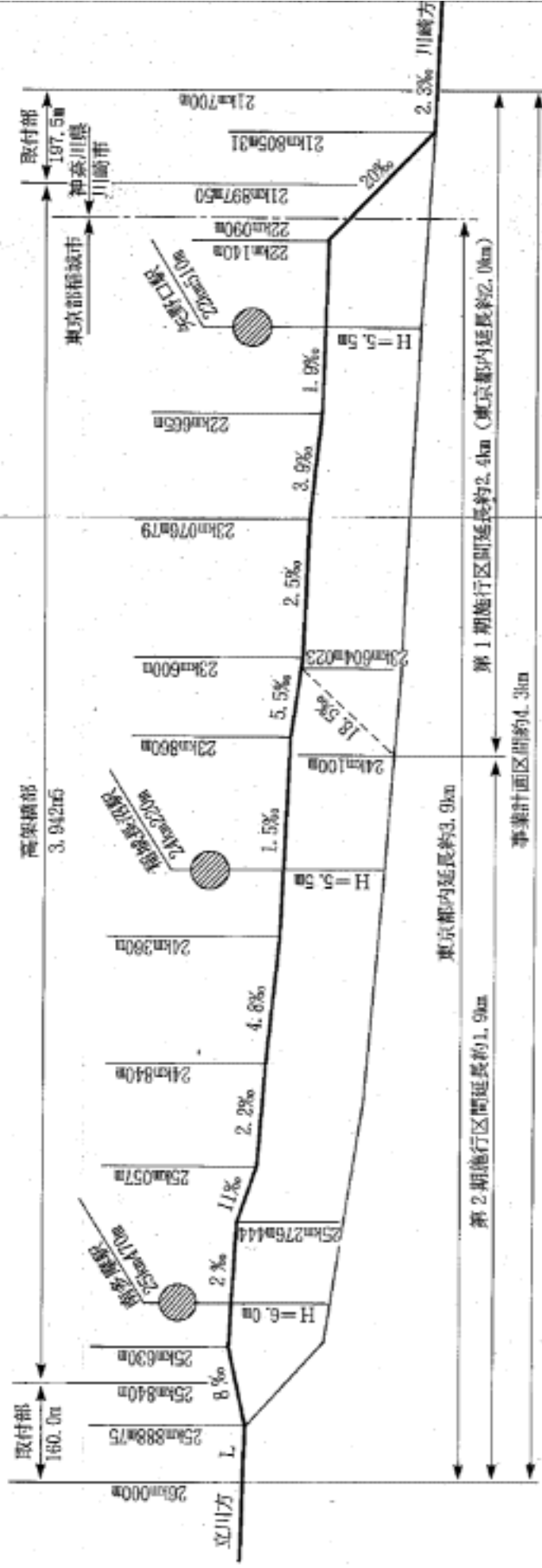


图 II 2-2 交差道路现状图



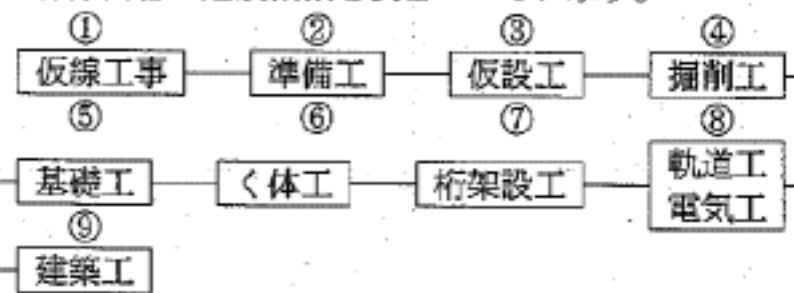
- 表示されているkmは川崎駅からの距離を示す。
- 縦断線形の上に表示されている8%などの数値は勾配(千分率)を示し、Lは水準を表す。
- H=6.0mなどの数値は駅部の高架高さで地盤面より高架橋床面までの高さを示す。

図II 2 - 3 事業計画図(縦断面図)

(4) 工事計画

工事計画の内容は表Ⅱ 2 - 2、事業工程は表Ⅱ 2 - 3に示すとおりである。

表Ⅱ 2 - 2 工事計画内容

事業工程予定	平成3年度～平成13年度（表Ⅱ 2 - 3）
工事順序	現在の南武線の北側に6m～8mの側道用地を確保し、仮線路敷として使用する。最初に上り線、次に下り線の順で線路を仮線路に切換え、現在ある南武線の線路敷に高架橋を建設し、下り線を高架上に切換えその後上り線を切換え、高架化を完了する。続いて側道を整備し工事を完了する。
工種及び作業内容	高架橋建設工事は、準備工・基礎工・く体工・桁架設工等に分けられる。施工順序は以下の通りであり、主な作業内容と建設機械を表Ⅱ 2 - 4に示す。 
工事規模	掘削土量、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Ⅱ 2 - 6のとおり。
周辺環境への配慮	工事の施行中は周辺環境保全へ配慮し表Ⅱ 2 - 7に示す対策を講ずる。

- (注) ①仮線工事：仮線用地の整地・砕石搬入、レール敷設工事
 ②準備工：測量・安全設備、機械設備の準備工事
 ③仮設工：掘削工事の仮土留工のH鋼たてこみ工事
 ④掘削工：基礎施工のための掘削、土砂搬出工事
 ⑤基礎工：基礎の鉄筋組立、型枠、コンクリート打設工事
 ⑥く体工：鉄筋組立、型枠、足場、型枠支保、コンクリート打設工事
 ⑦桁架設工：クレーンで桁を架設、コンクリートの打設工事
 ⑧軌道工：砕石取りおろし、道床突き固め工事
 電気工：電車線路（トロリー線・ちょう架線・電柱等）の工事
 ⑨建築工：ホーム上家、駅舎の工事

表Ⅱ 2-3 事業工程予定表

工事内容	年目									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
用地	1期			2期						
仮線工事		1期			2期					
高架橋く体工事					1期			2期		
軌道・電気工事				1期				2期		
建築(駅舎等)工事		1期			1・2期				2期	

注) 高架橋く体工事には準備工、仮設工事、掘削工、基礎工、く体工、桁架設工を含む。

表Ⅱ 2-4 工種及び作業内容

工 種	主 な 作 業 内 容	主 な 建 設 機 械	
仮 線 工 事	1. 盛土工	土砂搬入、整地	ブルドーザー タイヤローラー
	2. 仮設工	クレーン架設	トラック（クローラー）クレーン パイプロハンマー （アース・オーガー併用）
	3. 軌道工	砕石搬入、道床突き固め	ブルドーザー タイタンパー
本 線 工 事	1. 準備工	測量、整地、安全設備 機械設備の準備	ブレーカー ブルドーザー バックホー コンプレッサー タイヤローラー
	2. 仮設工	H鋼たてこみ	パイプロハンマー （アース・オーガー併用） トラック（クローラー）クレーン
	3. 掘削工	掘削、土砂搬出	ブルドーザー バックホー
	4. 基礎工	直接基礎の鉄筋組立、型枠 コンクリート打設	トラック（クローラー）クレーン トラックミキサー車 コンクリートポンプ車 バイブレーター
	杭基礎工	場所打杭	トラック（クローラー）クレーン トラックミキサー車 コンクリートポンプ車 バイブレーター
	5. く体工	鉄筋組立、型枠、型枠支保 コンクリート打設、足場工	トラック（クローラー）クレーン トラックミキサー車 コンクリートポンプ車 バイブレーター
	6. 桁架設工	クレーン架設 コンクリート打設	トラック（クローラー）クレーン トラックミキサー車 コンクリートポンプ車 バイブレーター
	7. 軌道工	砕石取りおろし 道床突き固め	タイタンパー
8. 建築工	ホーム上家、駅舎	トラック（クローラー）クレーン	

杭基礎工：南多摩駅付近

●工事規模

事業計画区間約 4.3kmを第1期施行区間及び第2期施行期間に分割し、施行区間毎の工事規模を表Ⅱ2-5に、工事用運搬車両台数を表Ⅱ2-6に示す。

表Ⅱ2-5 工事規模

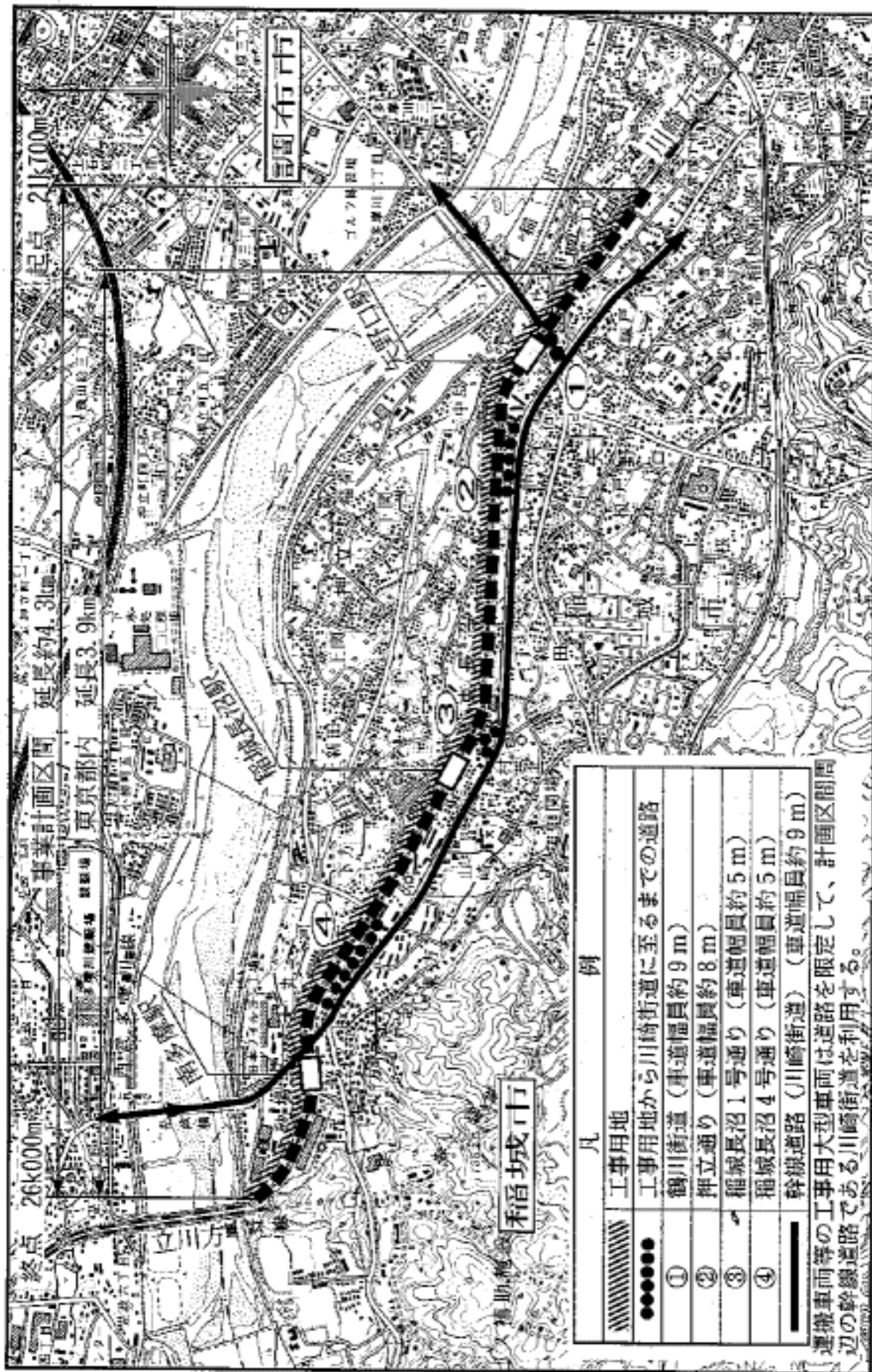
工 種 工 期	掘削土量 (m^3)	使用コンクリート量 (m^3)	鋼材その他重量 (t)	基 礎 杭
第 1 期 (21km700m ~24k100m)	20,140	23,160	4,783	—
第 2 期 (23km300m ~26k000m)	19,860	22,840	4,717	杭径：1.5m 杭長：3.5m ~7.0m 212本
合 計	40,000	46,000	9,500	212本

表Ⅱ 2 - 6 工事用運搬車両台数

工事内容 \ 工期	第1期工事 (30箇月)	第2期工事 (36箇月)
掘 削	20,140 m^3 4 台/日	19,860 m^3 4 台/日
コンクリート	23,160 m^3 10 台/日	22,840 m^3 9 台/日
鋼材その他の運搬	4,783 t 1 台/日	4,717 t 1 台/日
工事用車両台数合計 (台/日)	15 台/日	14 台/日
ピーク日の1日工事 運搬車両台数 (往復)	45 台/日	42 台/日

表Ⅱ 2 - 7 工事中に講ずる環境保全のための対策

工 種	環 境 保 全 の た め の 対 策
運搬車両等	運搬車両等の工専用大型車両は、道路を限定して計画区間周辺の幹線道路である多3・3・10（川崎街道）を利用する。 運搬車両の運行経路図（予定）を図Ⅱ 2 - 4に示す。
仮 設 工	土留杭（H鋼）は直接打撃による建て込みを行わないで、建て込み位置に穴を掘りH鋼を垂直に建て込む低振動工法を採用する。
基 礎 工	基礎杭は、環境保全、地質状況及び施工条件等を考慮し人力掘削による深礎工法を用いる。深礎工法は、縦1.00～1.50mの波形鋼板（生子板）と山形鋼の補強リングとで所定位置に定規ワクを組立て、これを山留めとして掘り進み、順次生子板を下方に継ぎたしていき、所定の深さに達した所でコンクリートを打設し生子板のワクを解体し完了する工法であるため、騒音はほとんどない。
<p>（工事中の全般的な環境保全のための配慮）</p> <p>建設工事に際しては作業手順、施工時間の限定、低騒音、低振動の工法及び機械を積極的に採用することにより、環境への影響の低減を図る。又工事敷地周辺での工専用車両は低速走行及び清掃・散水に努め、運行時間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。</p>	



国土地理院発行の1/25,000地形図
(武蔵府中・溝口)の一部を使用した。

図II 2-4 運行予定経路図

(5) 環境管理に関する計画等の配慮

東京都では、第2次東京都長期計画に基づき、環境に関する基本計画として、快適環境の創造に向けて「東京都環境管理計画」(昭和62年10月)を策定すると共に、公害対策基本法に基づき、東京地域公害防止計画(昭和63年3月)を策定した。

また、稲城市においては「稲城市長期総合計画・後期基本計画」に掲げられるように、「緑につつまれ、友愛に満ちた市民のまち、稲城」の建設に向けて基本的な考え方を示している。

本事業の計画策定に当たっては、上記計画等の趣旨に沿うように十分配慮する。

- 日照阻害による沿線住民への影響を出来る限り少なくするため、計画路線北側に6.0～8.0mの空地(側道)を設ける。
- 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。
- 防音壁の設置、ロングレールの使用等により、騒音レベルの低減を図る。
- 工事中の運搬車両の運行経路(予定)を分散することにより、局所的な大気汚染が生じないように努める。
- 新たに発生した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わる費用負担について」に基づき対処する。
- 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出現させ整然とした景観に改善するよう配慮する。