

# 見 解 書

—小田急小田原線（喜多見～梅ヶ丘駅付近間）  
複々線・連続立体交差事業—

平成 4 年 7 月

東 京 都

小田急電鉄株式会社

# 1 総 括

## 1.1 事業者の氏名及び住所

名 称 東京都  
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

名 称 小田急電鉄株式会社  
氏 名 取締役社長 滝上隆司  
住 所 東京都新宿区西新宿一丁目8番3号

## 1.2 対象事業の名称

小田急小田原線（喜多見～梅ヶ丘駅付近間）  
複々線・連続立体交差事業  
（対象事業の種類：鉄道の改良）

## 1.3 対象事業の内容の概略

本事業は小田急小田原線の喜多見～梅ヶ丘駅付近間約 6.4kmの区間において、複々線・連続立体交差事業として、在来線を高架及び一部掘割に改良し、17箇所踏切を解消するとともに複々線化することにより、交通渋滞の緩和、市街地の地域分断の解消及び鉄道の輸送力増強を図ろうとするものである。

対象事業の内容の概略は、表1.3-1 のとおりである。

表1.3-1 対象事業の内容の概略

区 間	世田谷区喜多見九丁目～世田谷区代田三丁目
事業計画区間延長	約 6.4km
構 造 形 式	高架式一部掘割式
対 象 駅	成城学園前駅、祖師ヶ谷大蔵駅、千歳船橋駅、経堂駅、豪徳寺駅、梅ヶ丘駅
踏 切 除 去 数	17箇所
工 事 期 間	平成5年度～平成11年度（予定）

#### 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、都民から意見書 155通及び関係区長として世田谷区長から意見が提出された。また、公聴会においては27名の公述人より意見が述べられた。

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
(1) 大気汚染 ① 「踏切解消による道路交通の変化は少ないと考えられるので、大気質への影響は、予測対象から除外した」とあるが、評価書案106 ページ表5.1-5 の他の事例の中には交通量の大幅な増加が見られるものもある。したがって、除外せずに交通量予測を行い、それに伴う大気汚染についても予測されたい。
(2) 騒音 ① 複々線化後は、列車のスピードアップが予想される。予想値算出にあたっては、複々線化後に予想される平均速度を用いて予測されたい。なお、列車の増加数も明らかにされたい。 ② 反射音、すれ違いによりもっと騒音は高くなるのではないかと。頻度の問題は評価しないのか。

## 見 解 の 要 旨

- ① 他路線の踏切立体化による交通量の推移の事例によれば、立体化前後の交通量の増加割合は平均すると約1.0 となっており、ほとんど自動車交通量の変化はありません。

世田谷区の自動車台数については、最近の3ヶ年の自動車台数の総数については変化がなく、また、計画路線周辺の主要道路の12時間自動車交通量は、昭和63年度から平成2年度の伸び率の平均では約1.0 倍となっており増加していません。

このため、踏切立体後の交通量は、ほとんど変化はないと考えます。

- ① 本事業では、朝方の低速運転を解消し、現況の昼間の列車速度までスピードアップを図る計画です。予測値の算出にあたっては、現況の昼間の平均速度の80km/hを用い、東京都環境影響評価技術指針に基づきピークレベルで行っております。また、列車の本数は、一日当たり上下線で現在の770本から本事業完成時の800本に増加します。

- ② 本事業区間については、ビル等の高い建築物が連担している地域がないため、反射音による影響はないと考えられます。

上下列車がすれ違って通過した場合の騒音レベルについては、理論上は2つの列車の騒音レベルの合成値となり、2つの列車の騒音レベルの差による補正量を加算した値として求められます。2つの列車の騒音レベルが同じ値の場合には、補正量が最大で3ホン程度となります。ただし、実際の調査例では増加レベルは1ホン程度となっています。従って、上下列車がすれ違って通過した場合の騒音による影響は、少ないものと考えます。

なお、鉄道騒音については、東京都環境影響評価技術指針に基づき、ピーク値で予測・評価しております。

主 な 意 見 の 要 旨

③ 騒音の実測値および予測値が新幹線鉄道騒音による環境基準を超えているところがあるが、この環境基準を守られたい。

④ 工事完了後の鉄道騒音予測は、現況値より低くなると予測しているが、中高層建築物では、騒音が現状より高くなる場合があると予想される。したがって、騒音測定地点を、3.5 mの高さより高い地点での予測をされたい。予測の結果、影響がある場合は適切な対策を講じられたい。

⑤ 線路が平坦で直線であることを前提として予測されているが、路線がカーブしている場所では騒音が高くなると考えられるので、騒音値を下げる措置を講じられたい。

⑥ 工事に伴う騒音については、可能な限り少なくするよう努力されたい。

## 見 解 の 要 旨

- ③ 在来線の鉄道騒音については、環境基準が定められておりません。  
高架完成後の騒音は、現況の騒音とほぼ同じ程度か全体的にこれを下回るため周辺環境に及ぼす影響は、少ないものと考えます。  
今後、事業実施の段階では、バラストマット、60kg/mレール、吸音効果のある防音壁を採用することにより、騒音の低減に努めます。  
さらに、騒音低減効果の期待できる軌道構造等が開発された場合は、その軌道構造等の採用についても検討を行います。
- ④ 予測につきましては、沿線の建物の状況等を考慮し、1階(1.2 m)及び2階(3.5m)の高さで検討しました。  
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、騒音が多少大きくなる箇所も考えられますが、今後、事業実施の段階では、バラストマット、60kg/mレール、吸音効果のある防音壁を採用することにより、騒音の低減に努めます。
- ⑤ 高架化後の主要な音源としては、転動音、高架構造物音、レール継ぎ目音、タイヤフラット音及びパンタグラフ音が一般的に考えられます。カーブ部のレール及び車輪の擦り合せによる音が卓越する現象は、速度が低速域の場合には生じますが、この場合の騒音レベルは速度に比例するため低い状態にあります。  
本事業で考えている高速域の場合では、転動音、構造物音が卓越するようになり、直線部の騒音とほぼ同程度と考えます。  
今後、事業実施の段階では、バラストマット、60kg/mレール、吸音効果のある防音壁を採用することにより、騒音の低減に努めます。
- ⑥ 工事の実施に際しては、仮囲いを設置するとともに、低騒音の工法及び機械を積極的に採用し、著しい影響を及ぼすことのないよう配慮します。このほか、機械の配置にも配慮し、長時間連続する作業や夜間の作業を極力避け、周辺への影響を少なくします。工事資材の搬入方法については、工事計画作成の段階で十分検討し、工事用車両の整備及び走行速度等現地管理について配慮し、騒音の低減に努めます。

主 な 意 見 の 要 旨

(3) 振 動

① 複々線化に予想される列車のスピードアップ、すれちがいによる振動予測をされたい。

② 工事振動については、工事前に近隣家屋等の調査を行い、工事による振動被害が出た場合は誠意をもって対処されたい。

③ 一般的レベルで調査した結果が大丈夫だから、特殊な場所を無視してもよいと放置しないでいただきたい。

(4) 地盤沈下及び地形・地質

① 野川・仙川付近の工事にあたっては、有害物質による河川の汚染や土砂等の流出防止を図るなど万全の注意をはらわれたい。

② 事前に地下水の状況を調査したうえ工事の影響を予測し、工事の仕様を定められたい。なお、調査及び工事方法の決定にあたっては、世田谷区と十分調整を図られたい。

## 見 解 の 要 旨

- ① 本事業では、朝方の低速運転を解消し、現況の昼間の列車速度までスピードアップを図る計画です。予測値は、現況の昼間の平均速度の80km/hを基に算出しております。

上下列車がすれ違って通過した場合の振動レベルについては、理論上は2つの列車の振動レベルの合成値となり、2つの列車の振動レベルの差による補正量を加算した値として求められます。2つの列車の振動レベルが同じ値の場合には、補正量が最大で3デシベル程度になるものと考えます。

- ② 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。

- ③ 振動の調査及び予測・評価は、将来の構造形式を考慮し、構造変化が最も大きく振動の発生状況が変化する高架橋部で、かつ周辺の土地利用等を考慮しながら選定した代表的な地点の地表面で行いました。

- ① 本事業においては、水質汚濁の原因となる有害物質は使用いたしません。工事により発生する排水については、基本的には公共下水道に放流しますが、公共下水道への放流の基準を満足しないものは場外へ搬出し、適切な処理をしたのち処分いたします。また、土砂等の流出防止については万全の注意を払います。

- ② 本事業による地下水への影響が考えられる掘削部については、地下水の連続性を保っていくよう適切な工法を採用してまいります。

また、調査については必要に応じ工事着手前までに、地下水位等の調査を行ってまいります。



主 な 意 見 の 要 旨

(5) 日照障害

- ① 日当たりが悪くなるのでどうか高架にしないで下さい。

(6) 電波障害

- ① テレビもチカチカして満足に見ることができないのです。  
現在の情報社会に住む私たちの文化的な生活なのかどうか、考えていただきたい。

(7) 景 観

- ① 予測写真祖師谷～成城学園前駅で見るとかなり圧迫感が予想されるので柱に曲線を取り入れたり、桁の下部面をフラットにするなどデザイン・色彩に工夫をこらし、柔らかい風景を作るよう配慮されたい。

(8) 史跡・文化財

- ① 埋蔵文化財は地表から一番浅いところで40cmから60cmぐらい、大体2～3mのところにあるだろうと言われております。この埋蔵文化財もすべてこの高架構造体の工事で破壊されます。

## 見 解 の 要 旨

- ① 構造形式については、地形的、計画的、事業的な条件を総合的に判断した結果、都市計画案が最適であると考えます。

本事業では、高架構造物北側の日影の影響を少なくするため、環境空間を確保することとしております。

- ① 今回の現地調査結果によれば、調査地点240地点のうち、おおむね良好の地点は約86%、良好でない地点は約14%となっています。

なお、本事業による電波障害の対策にあたっては、工事の進捗に合わせ共同受信方式、受信アンテナの改善等、障害の内容及び程度に応じて対策を実施いたします。

- ① 構造物のデザイン・色彩・構造・材質及び植樹等の計画の具体化にあたっては、世田谷区等関係機関と協議の上、良好な都市景観が形成されるよう配慮してまいります。

- ① 計画路線は「周知の埋蔵文化財包蔵地」を通過しますが、文化財保護法の規程に基づき関係機関と十分に協議し、事前に試掘の調査を行うなど適切な処置をいたします。

また、新たに埋蔵文化財が発見された場合は、文化財保護法の規程に基づき対処いたします。

主 な 意 見 の 要 旨

(9) その他

- ① 小田急線の高架化は、私達の身近な生活にも、長い目でみて考えても影響は大きすぎると思います。もう一度、検討していただけないのでしょうか。
- ② 高架にした後の青写真は、ますます問題を広げて住民の声は届かないものになってしまう危惧を感じます。  
百年先を考えた町造りを設計して下さい。
- ③ 工事中、コンクリートや大きな機材などをどこに置くのですか。また、多数の工事用車両が走ることによって交通渋滞がおこるのではないですか。
- ④ 今回発表された環境影響評価書案は、すべて「影響のないものと思われる。」で済ませている。いい加減な評価はやめてください。
- ⑤ 小田急、都、区は、高架の下を具体的にどう利用するかを説明していない。既設の高架の下は放置されており、道路は暗く寒々として防犯の面からも問題がある。

## 見 解 の 要 旨

- ① 本事業は、鉄道を立体化して踏切を取り除くことにより、踏切での交通渋滞の解消、鉄道・道路それぞれの安全性の向上を図るとともに、複々線化を行うことにより、輸送の改善も図ろうとするものです。

この事業の実施により、これまで鉄道により隔てられていた地域の一体化が実現し、沿線のまちづくりに役立つこととなります。

構造形式については、地形的、計画的、事業的な条件を総合的に判断した結果、都市計画案が最適であると考えます。

- ② 本事業の実施により、踏切での交通渋滞の解消、鉄道・道路それぞれの安全性の向上が図られるばかりでなく、これまで、鉄道に隔てられた地域の一体化が実現されます。

また、側道の整備により地域内交通の利便性の向上や災害時の緊急活動の円滑化等が図られ、沿線の将来のまちづくりに役立つと考えております。

- ③ 工事材料の保管場所については、工事説明会等でご案内いたします。また、工事用運搬車両については、工事計画上周辺道路のラッシュ時に集中しないよう配慮いたします。

- ④ 環境影響評価書案の作成にあたっては、東京都環境影響評価条例及び技術指針に基づいて、最新のデータを収集・整理し、地域の概況を把握するとともに現地調査を実施し、最新の科学的知見に基づき予測・評価を適正に行っております。

- ⑤ 高架下の利用については、関係機関と十分協議し、その利用方法を検討してまいります。また、完成後の維持管理にあたっては、治安面及び環境面にも十分配慮いたします。

## 2 対象事業の目的及び内容

### 2.1 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、安全性の向上および地域の分断の解消を図り、同時に都市交通体系の整備の一環として、鉄道の複々線化を行うことにより通勤交通の確保を図ることを目的とする。

### 2.2 内容

#### 2.2.1 位置

世田谷区喜多見九丁目（工事始点）～世田谷区代田三丁目（工事終点）  
（図2.2-1 参照）

#### 2.2.2 施行区間

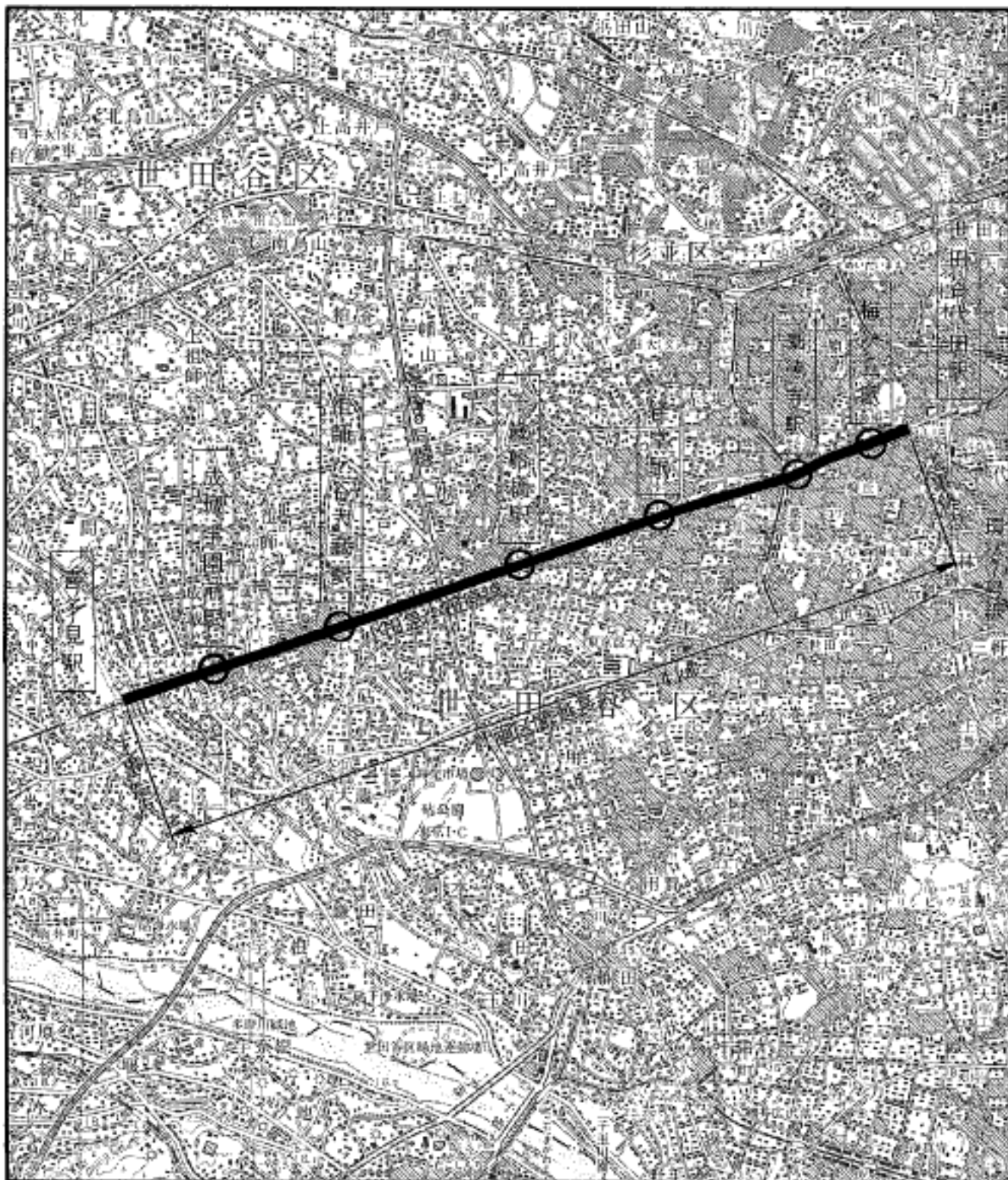
小田急小田原線の成城学園前駅、祖師ヶ谷大蔵駅、千歳船橋駅、経堂駅、豪徳寺駅、梅ヶ丘駅を含む延長約 6.4kmの区間。（図2.2-1 参照）

#### 2.2.3 事業計画

計画区間の現況は図2.2-2、事業計画内容は表2.2-1、交差道路と踏切一覧表は表2.2-2 に示すとおりである。

また、事業計画図は図2.2-3 に示すとおりであり、立体化により17箇所の踏切が解消される。

なお、本事業に先行し喜多見車庫建設事業が喜多見駅～成城学園前駅間で、平成2年度から平成5年度に実施される。



国土地理院発行の1/50,000地形図（東京西南部、東京西北部）の一部を使用した。



1 : 50,000



図2.2-1 計画位置図

表 2.2-1 事業計画内容

施行延長	東京都内延長 約 6.4km	
高架延長	5.6 km	
掘割延長	0.8 km	
高架幅員	祖師ヶ谷大蔵、千歳船橋、豪徳寺、梅ヶ丘各駅部22～30m 経堂駅部 34～約43m 一般部 18～19m	
掘割幅員	成城学園前駅部 30～35m 一般部 29～35m	
高架高さ	駅部 約10.2～約13.2m 一般部 約 6.5～約10m	
掘割深さ	駅部 約 8.0～約 9.5m 一般部 約 8.0～約11.5m	
対象駅	祖師ヶ谷大蔵駅、千歳船橋駅、豪徳寺駅、梅ヶ丘駅 相対式2面2線、ホーム長 210m、ホーム幅 2.0～6.0 m 経堂駅 島式2面5線、ホーム長 210m、ホーム幅 4.5～12.1m 成城学園前駅 島式2面4線、ホーム長 210m、ホーム幅 5.8～10.0m	
主要構造	高架橋（鉄筋コンクリート構造）、掘割（鉄筋コンクリート擁壁）	
立体化による踏切除去数	17箇所	
運転計画	編成車両数	急行10両 各駅停車10両
	運転方法	外側線 緩行運転 内側線 急行運転
	運転本数	朝方ラッシュピーク1時間当り上下線 現 在 56 本（平成3年4月現在） 本事業完成時 56 本 終日 上下線 現 在 770 本（平成3年4月現在） 本事業完成時 800 本

注) 高架高さ : 地盤面より構造物上端部までの高さ  
掘割深さ : 地盤面より構造物下端部までの深さ

表 2.2-2(1) 交差道路と踏切一覧表

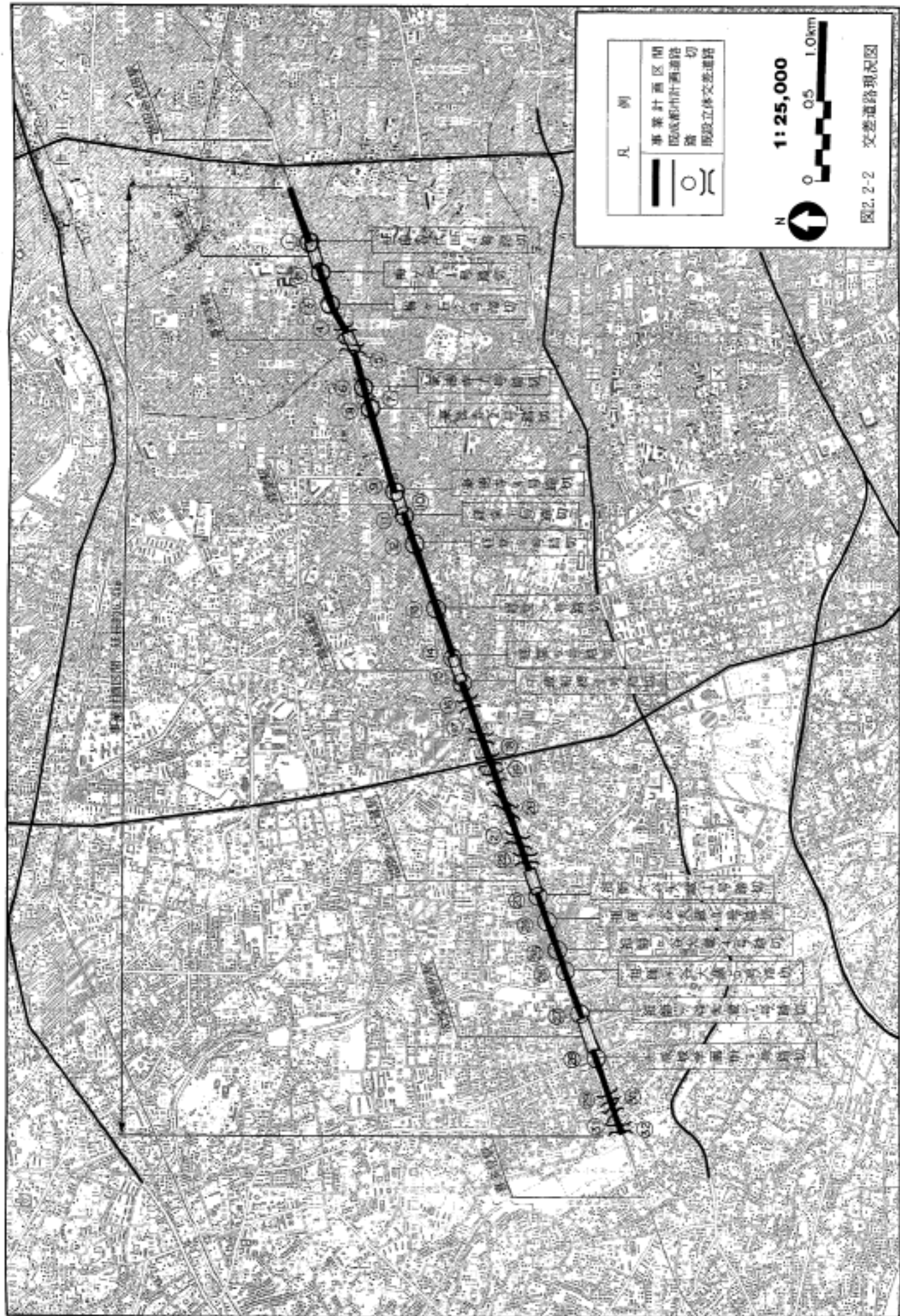
番号	交差道路		踏 切				
	道路(都計計画道路) 名 称	種別	踏 切 名 称	種別	踏切幅員 (m)	摘 要	除去され る踏切
1	区道21-194号	区道	世田谷代田4号	1甲	5.6	大型車止 一方通行時間規制	○
2	区道21-A003号 (補助154号線)	区道	梅ヶ丘1号	1甲	9.0		○
3	区道21-322号	区道	梅ヶ丘2号	1甲	5.0	一方通行	○
4	区道21-332号	区道	-	-	-	既設立体	-
5	都道427号	都道	-	-	-	既設立体	-
6	区道22-017号	区道	豪徳寺1号	1甲	2.8	車止	○
7	区道22-001号	区道	豪徳寺2号	1甲	5.0	大型車止、一方通行	○
8	(補助128号線)		-	-	-	現道なし	-
9	都道118号	都道	豪徳寺4号	1乙	10.0		○
10	区道23-106号 (補助52号線)	区道	経堂1号	1甲	7.9	大型車止	○
11	(補助133号線)		-	-	-	現道なし	-
12	区道23-148号	区道	経堂3号	1甲	3.7	大型車止、一方通行	○
13	区道23-B003号	区道	経堂5号	1甲	10.0		○
14		私道	経堂6号	1甲	6.0	大型車止	○
15		私道	千歳船橋1号	1甲	5.4	大型車止 一方通行時間規制	○
16	区道23-A002号 (補助215号線)	区道	-	-	-	既設立体	-
17	区道23-388号	区道	-	-	-	既設立体	-
18	都道311号線 (環状8号線)	都道	-	-	-	既設立体	-
19	区道43-087号	区道	-	-	-	既設立体	-

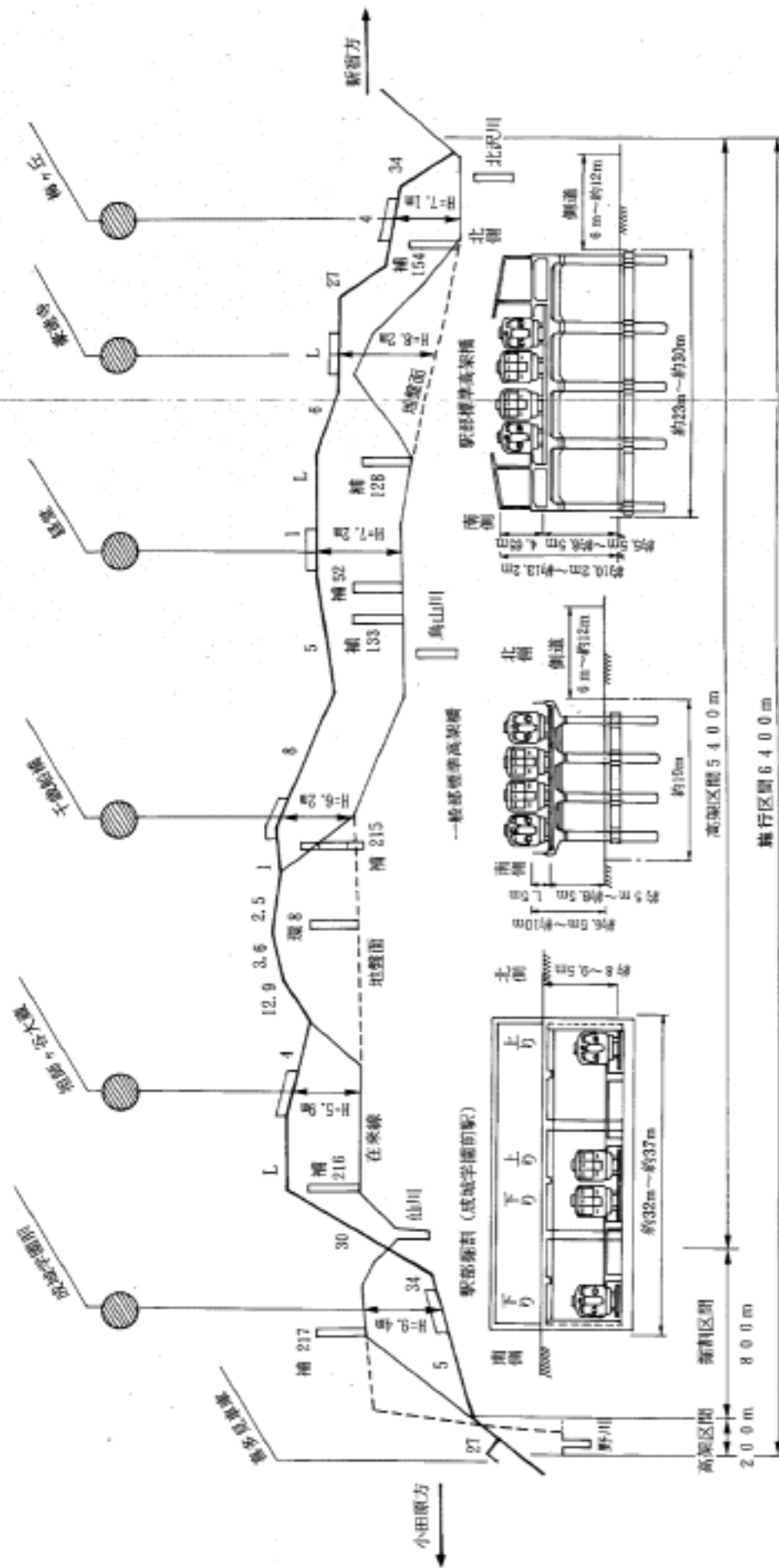


表 2.2-2(2) 交差道路と踏切一覧表

番号	交差道路		踏 切				
	道路(都計画道路)名称	種別	踏切名称	種別	踏切幅員(m)	摘 要	除去される踏切
20	都道428号線	都道	-	-	-	既設立体	-
21	区道43-102号	区道	-	-	-	既設立体	-
22	区道43-102号	区道	-	-	-	既設立体	-
23	区道43-A001号	区道	祖師ヶ谷大蔵1号	1甲	5.0	大型車止 一方通行制	○
24	区道43-242号	区道	祖師ヶ谷大蔵3号	1甲	2.5	車止	○
25	区道43-A002号 (補助216号線)	区道	祖師ヶ谷大蔵4号	1甲	8.0	大型車止	○
26	区道43-243号	区道	祖師ヶ谷大蔵5号	1甲	4.0	車両通行止	○
27	区道44-003号	区道	祖師ヶ谷大蔵7号	1甲	6.1	大型車止	○
28	区道44-206号 (補助217号線)	区道	成城学園前1号	1甲	10.0		○
29	区道44-119号	区道	-	-	-	既設立体 一方通行	-
30	区道44-121号	区道	-	-	-	既設立体、車止	-
31	区道44-167号	区道	-	-	-	既設立体	-
32	(外郭環状線)	-	-	-	-	現道なし	-

踏切種別の<1 甲>は遮断機と警報機をついた踏切  
 <1 乙>は遮断機と警報機をついた係員のいる踏切





注) 横断線形の上の数字は勾配(千分率)を現わし、しは水平を示す。  
 H=6.2m等の数値は駅車の高架橋の高さで、地盤面より線路面までの高さを示す。  
 ただし、成城学園前駅は掘削深さを現わし、地盤面より線路面までの深さを示す。

図2.2-3 事業計画図(横断面図)

## 2.2.4 工事計画

工事計画の内容は表2.2-3、事業工程は表2.2-4 に示すとおりである。

また、工所用車両の運行経路を図2.2-4 に示す。

表 2.2-3 工事計画内容

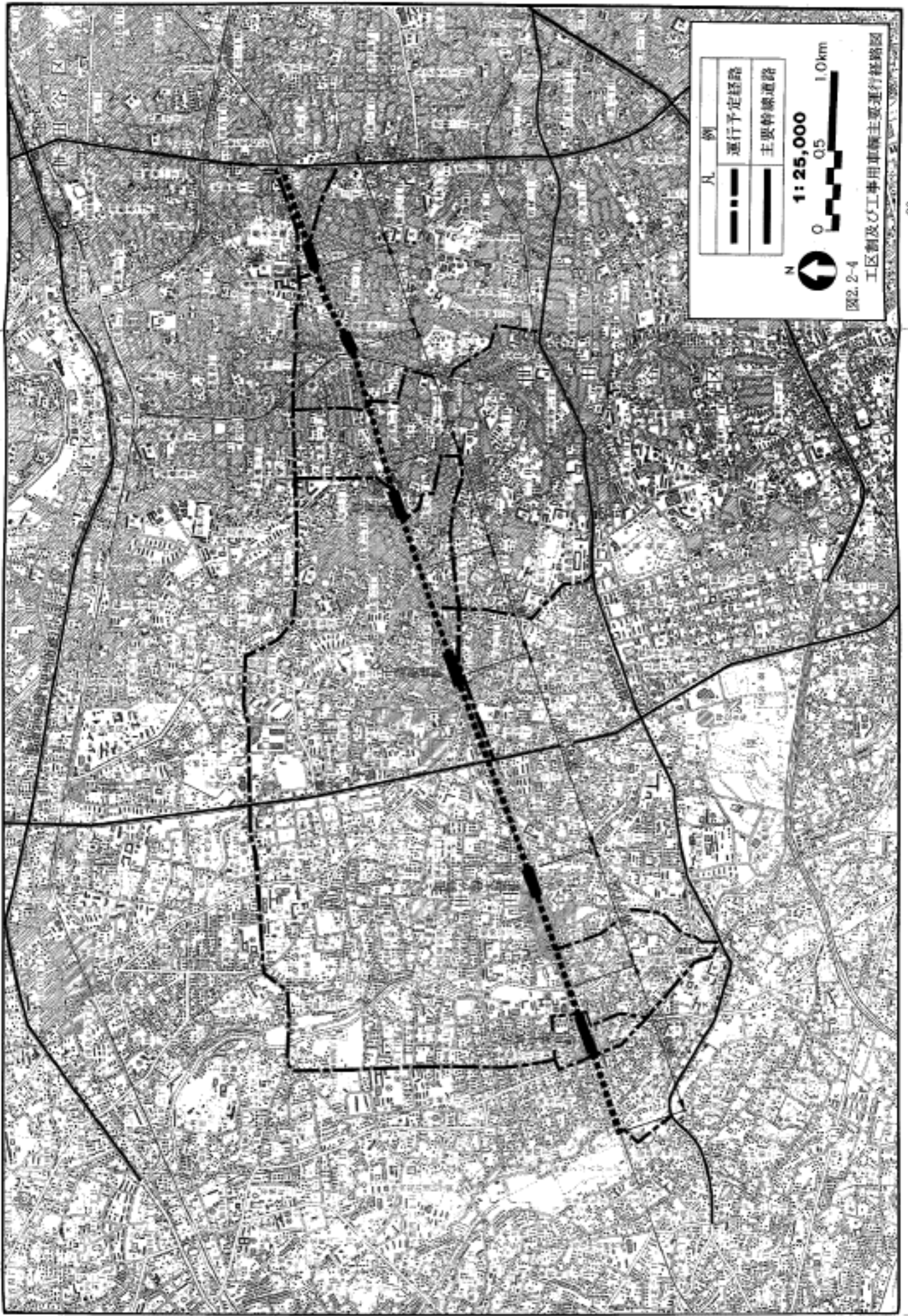
事業工程予定	平成5年度～平成11年度
<p>工事順序</p>	<p>高架橋部分は、現在線の南側に線増用地を確保し2線の高架橋をつくり、現在線を切り換え、その後空いた在来線鉄道用地に2線高架橋をつくるという手順で、複々線高架橋を建設する。</p> <p>掘削部分は、現在線を仮受けしてその直下で掘削し、擁壁工事を行う。</p> <p>また構造物完成後、軌道工事及び電気工事を行う。</p> <p>その後、側道工事及び後片付け・整地等の雑工事を行い、事業を完了する。</p>
<p>工種および 作業内容</p>	<p>梅ヶ丘駅付近～仙川付近が高架橋区間となる。 高架橋工事は、以下の施工順序で行う。</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph LR     1[① 準備工] --&gt; 2[② 仮設工]     2 --&gt; 3[③ 基礎工]     3 --&gt; 4[④ 掘削工]     4 --&gt; 5[⑤ く体工]     6[⑥ 桁架設工]     7[⑦ 軌道工]     8[⑧ 電気工]     8 --&gt; 9[⑧ 建築工]             </pre> </div> <p>仙川付近～野川付近が掘削区間となる。 掘削工事の施工順序は以下の通りである。</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph LR     1[① 準備工] --&gt; 2[② 土留め設置工]     2 --&gt; 3[③ 仮受け工]     3 --&gt; 4[④ 掘削工]     5[⑤ く体工]     6[⑥ 軌道工]     7[⑦ 電気工]     7 --&gt; 8[⑦ 建築工]             </pre> </div> <p>主な作業内容と使用する建設機械を表2.2-5 及び表2.2-6 に示す。</p>
<p>工事規模</p>	<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2.2-7 に示す。</p>

表 2.2-4 事業工程予定表

用 年	地 次	1	2	3	4	5	6	7	
高架橋 工事	梅ヶ丘駅付近 ～豪徳寺駅付近	—	—	—	—	—	(①, ②工区)		
	豪徳寺駅付近 ～経堂駅付近	—	—	—	—	(③, ④工区)			
	経堂駅付近 ～千歳船橋駅付近	—	—	—	—	—	(⑤工区)		
	千歳船橋駅付近 ～祖師ヶ谷大蔵駅付近	—	—	(⑥工区)	—	—	(⑦工区)		
	祖師ヶ谷大蔵駅付近 ～仙川付近	—	—	—	—	—	(⑧工区)		
掘 制 工 事	仙川付近～成城学園前駅 ～野川付近	—	—	—	—	—	—		
軌道・電気工事		—	—	—	—	—	—		
建築(駅舎)工事		—	—	—	—	—	—		
側道工事		—	—	—	—	—	—		
雑 工 事		—	—	—	—	—	—		
備 考		△ 複線高架南側化					△ 複々線化		

注) 各工区の区間は図2.2-4 参照





凡 例

	運行予定経路
	主要幹線道路

1:25,000

0 0.5 1.0km

N

図2.2-4 工区制及び工事用車輛主要運行経路図

注) 各工区の間隔は図2.2-4参照

表 2.2-5 工種及び作業内容（高架橋区間）

工 種	主 な 作 業 内 容	主 な 建 設 機 械	
高 架 橋 工 事	1. 準 備 工	測量，試掘，整地，安全設備， 機械設備の準備	コンクリートカッタ ブレーカ ブルドーザ バックホウ コンプレッサ等
	2. 仮 設 工	掘削工事の仮土留め用H鋼建 込み工事	アースオーガ ブルドーザ トラック(クローラ)クレーン等
	3. 基 礎 工	場所打ち杭	ベントボーリングマシン コンクリートポンプ車 トラックミキサ車等
	4. 掘 削 工	基礎施工のための掘削，土砂 搬出	ブルドーザ バックホウ等
	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， 鉄筋コンクリート打設， 鋼支柱架設	トラック(クローラ)クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサ車 バイブレータ等
	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)クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサ車 バイブレータ等
7.	軌 道 工	碎石まき均し，道床突き固め レール敷設	トラッククレーン等
	電 気 工	電柱搬入，建込み 電線搬入，配線	トラッククレーン等
8. 建 築	ホーム上家 階段，駅舎	トラッククレーン等	

表 2.2-6 工種及び作業内容（掘削区間）

工 種	主 な 作 業 内 容	主 な 建 設 機 械	
掘 削 工 事	1. 準 備 工	測量，試掘，整地，安全設備， 機械設備の準備	コンクリートカッタ ブレーカ ブルドーザ バックホウ コンプレッサ等
	2. 土留め設 置工	柱列式土留め杭打設工事	アースオーガ コンクリートポンプ車 トラックミキサ車等
	3. 仮受け工	工事桁仮受け工事	トラック(クロー)クレーン等
	4. 掘 削 工	く体工事のための掘削，土砂 搬出	ブルドーザ バックホウ等
	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， 鉄筋コンクリート打設，鋼支 柱架設	トラック(クロー)クレーン コンクリートポンプ車 トラックミキサ車 パイプレータ等
6.	軌 道 工	砕石まき均し，道床突き固め レール敷設	トラッククレーン等
	電 気 工	電柱搬入，建込み 電線搬入，配線	トラッククレーン等
7.	建 築	ホーム上家 階段，駅舎	トラッククレーン等



表 2.2-7 工事中用運搬車両台数

工 事 内 容		工事数量及び 1日当り車両台数
掘 削	掘削土量	約 551,000 m <sup>3</sup>
	運搬車両台数	約12~276 台/日
コ ン ク リ ー ト	使用コンクリート量	約 212,000 m <sup>3</sup>
	運搬車両台数	約12~120 台/日
鋼材・その他の運搬	鋼材・その他の資材	約 64,000 t
	運搬車両台数	約 5~11台/日
工事中車両台数合計（片道）		約 5~407 台/日
ピークの1日工事運搬車両台数（往復）		約 814台/日

### 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 に示すとおりである。