

# 都市計画案および 環境影響評価準備書の あらまし



- 都市高速鉄道第10号線  
京王電鉄京王線  
(笹塚駅～つつじヶ丘駅間) の  
連続立体交差化・複々線化
- 都市高速鉄道第10号線  
附属街路第3号～17号線



東京都  
世田谷区  
杉並区  
京王電鉄株式会社

## 計画のあらまし

この計画は、京王線の笹塚駅から仙川駅間の約7.1kmを連続立体交差化するとともに、笹塚駅からつつじヶ丘駅間の約8.3kmを複々線化するものです。

道路と鉄道を連続立体交差化することにより、25箇所の踏切が除却され、踏切での慢性的な交通渋滞が解消されるとともに、道路と鉄道それぞれの安全性が向上します。

さらに、良好な住宅地の環境保全や駅などへのアクセス向上、周辺地域の安全性や防災性の向上などを目的とし、関連する側道の整備を計画しています。

また、複々線化計画は、スピードアップ等の輸送改善を目的としたものであり、連続立体交差化に引き続き進めることとしています。

これらの計画の実施により、鉄道により隔てられていた地域が一体化されるとともに、安全で快適なまちづくりが推進されます。

なお、本計画区間の京王線は、都市高速鉄道第10号線の一部として、主に高架式による複々線化で都市計画が定められていましたが、連続立体交差化および複々線化の計画にあわせて構造や区域について都市計画の変更を行います。

本計画につきまして、皆様方のご理解とご協力をお願いいたします。

## 計画の概要

### ●京王電鉄京王線(都市高速鉄道第10号線)の都市計画変更

- ①変更区間 … 笹塚駅～つつじヶ丘駅間
- ②構造形式 … 1) 在来線：高架式(高上式)、掘割式  
2) 線増線：高架式(高上式)、地下式
- ③延長 … 約8.0km  
1) 連続立体交差化予定区間(連立工事区間)：約7.1km  
2) 複々線化予定区間(線増工事区間)：約8.3km
- ④駅施設 … 代田橋駅、明大前駅、下高井戸駅、桜上水駅、上北沢駅  
八幡山駅、芦花公園駅、千歳烏山駅、仙川駅  
1) ホーム延長：各210m  
2) ホーム幅員：約2～10m

※都市高速鉄道第10号線の変更に伴い、重複する都市高速鉄道京王帝都電鉄京王線についても、一部区域の変更を行います。

### ●都市高速鉄道附属街路

幅員：6m～19m  
路線数：15本

## 立体交差化されることにより解消される踏切(25箇所)

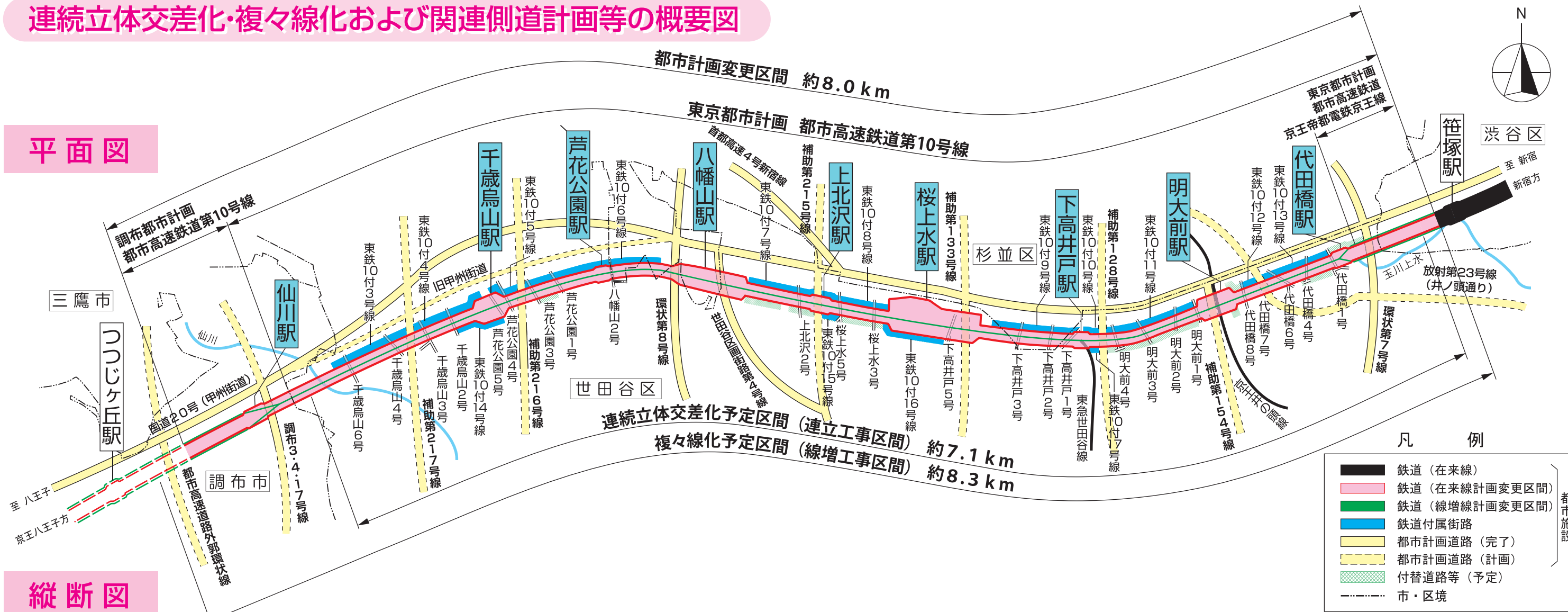
踏切道の名称	道路名称	現況踏切道の幅員(m)	備考
代田橋 1 号	区道 21-C150 号線	6.5	
代田橋 4 号	区道 21-C154 号線	5.3	
代田橋 6 号	都道赤坂杉並線	11.1	井ノ頭通り
代田橋 7 号	区道 21-C250 号線	4.5	
代田橋 8 号	区道 21-C237 号線	4.9	
明大前 1 号	区道 21-C373 号線	4.5	
明大前 2 号	区道 21-B008 号線	4.1	
明大前 3 号	区道 21-C458 号線	4.8	
明大前 4 号	区道 21-C397 号線	6.0	
下高井戸 1 号	都道瀬田貫井線	7.5	
下高井戸 2 号	区道 606 号線	2.9	
下高井戸 3 号	区道 607 号線	3.2	
下高井戸 5 号	区道 22-C274 号線	6.8	荒玉水道道路
桜上水 3 号	区道 22-C237 号線	1.9	
桜上水 5 号	区道 22-C249 号線	7.0	
上北沢 2 号	区道 22-C266 号線	4.1	
八幡山 2 号	区道 42-A001 号線	7.8	千歳通り
芦花公園 1 号	区道 42-C077 号線	3.4	
芦花公園 3 号	区道 42-C066 号線	4.0	
芦花公園 4 号	区道 42-C075 号線	1.8	
芦花公園 5 号	区道 42-B003 号線	9.3	
千歳烏山 2 号	区道 42-C109 号線	3.9	
千歳烏山 3 号	区道 42-C110 号線	2.0	
千歳烏山 4 号	区道 42-C150 号線	8.0	
千歳烏山 6 号	区道 42-C232 号線	7.9	

## 立体交差化される都市計画道路

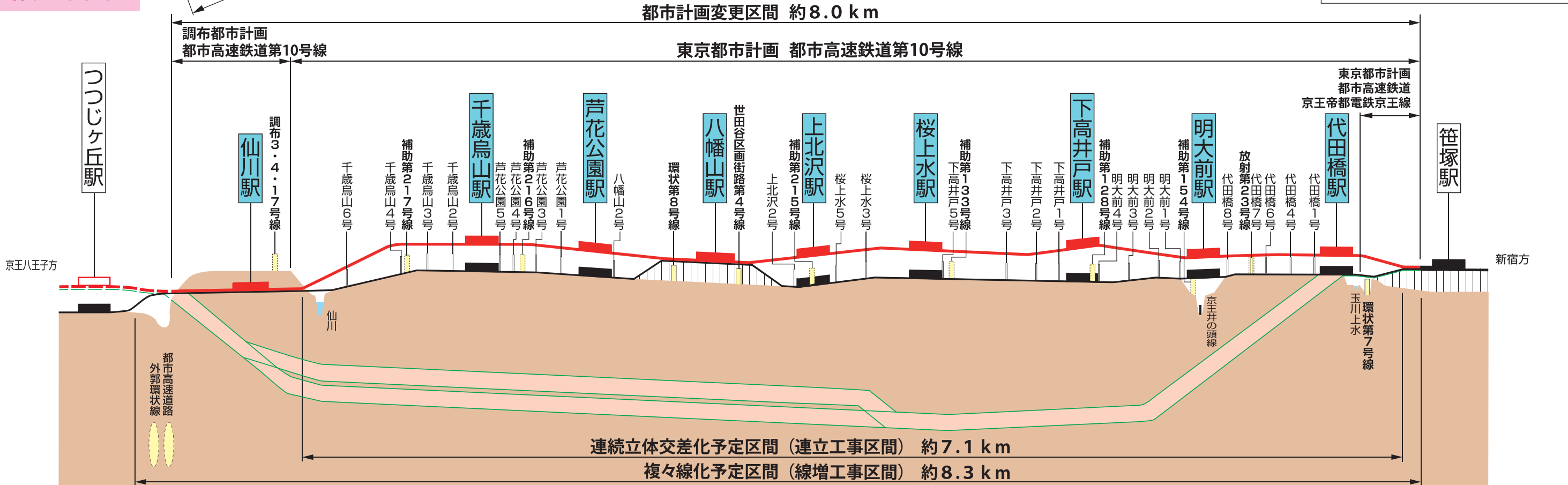
都市計画道路名	計画幅員(鉄道交差部)	備考
放射第23号線	25m	代田橋7号踏切
補助第154号線	15m	
補助第128号線	20m	
補助第133号線	15m	
補助第215号線	15m	
補助第216号線	16m	
補助第217号線	16m	

# 連続立体交差化・複々線化および関連側道計画等の概要図

## 平面図

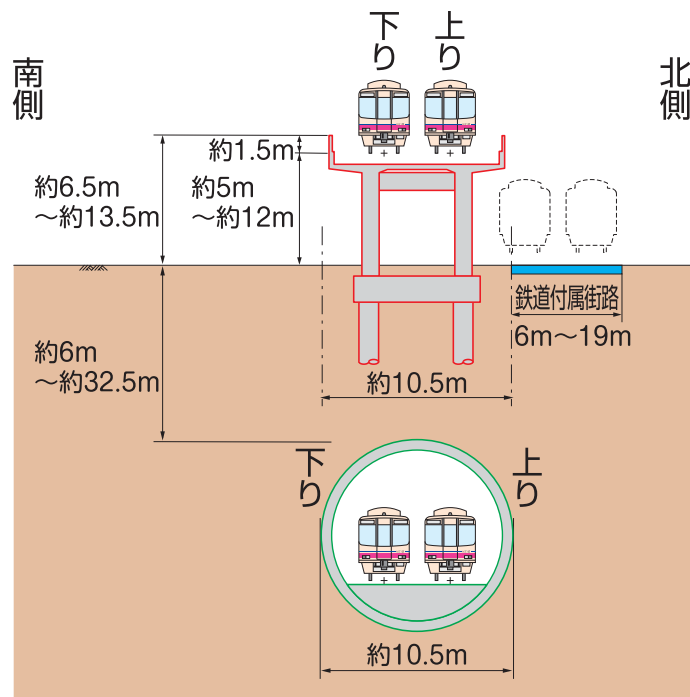


## 縦断図

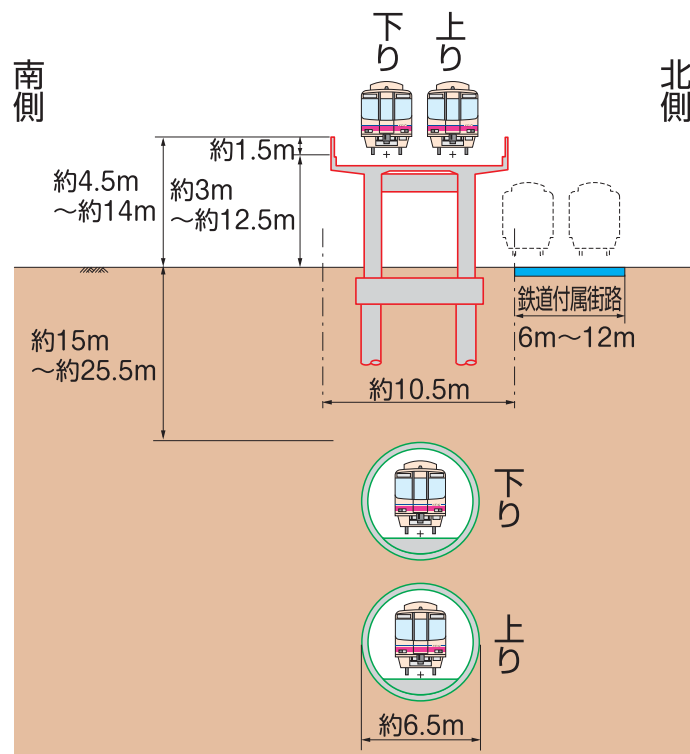


# 標準横断面図

## 一般部



(代田橋駅～桜上水駅付近)



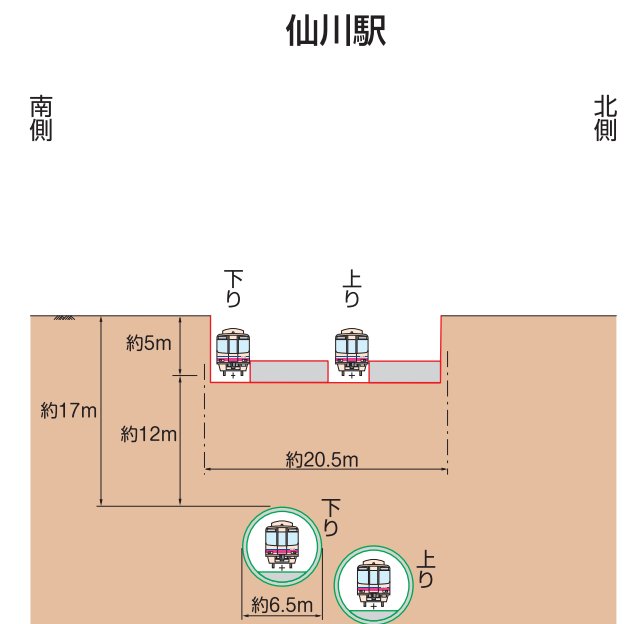
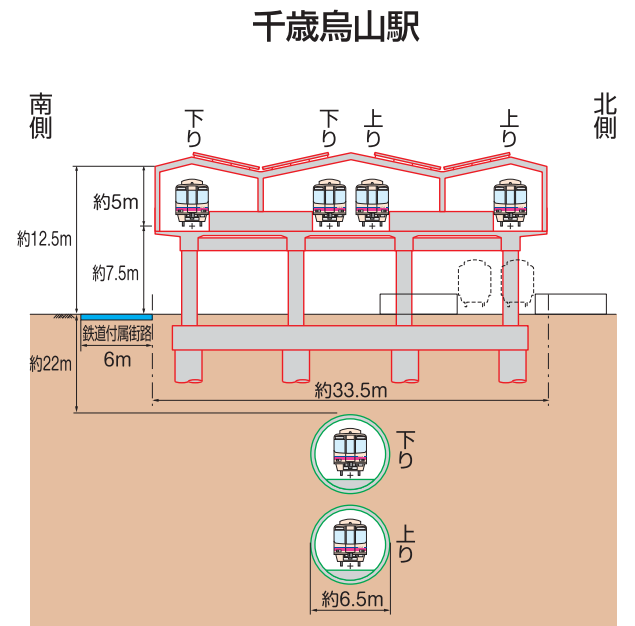
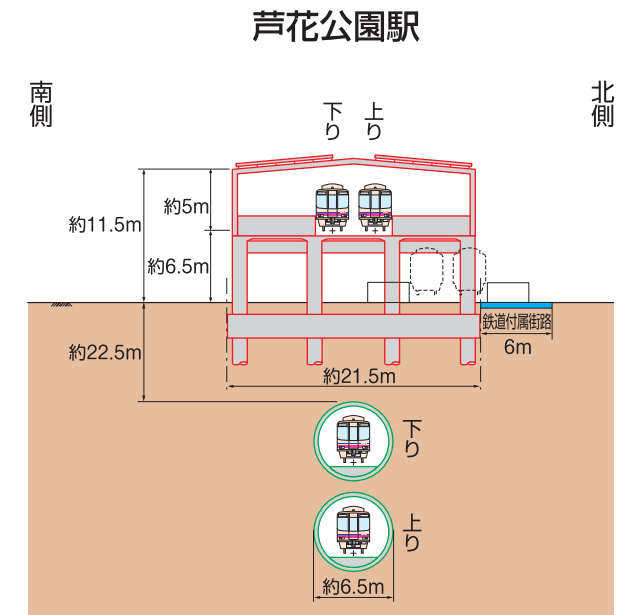
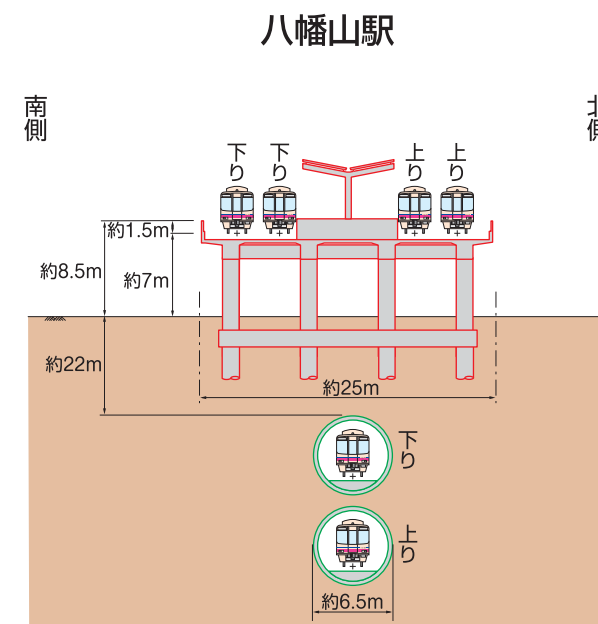
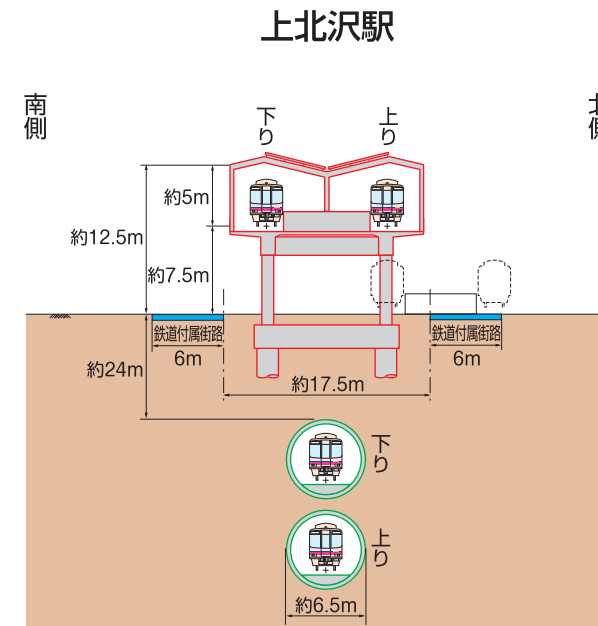
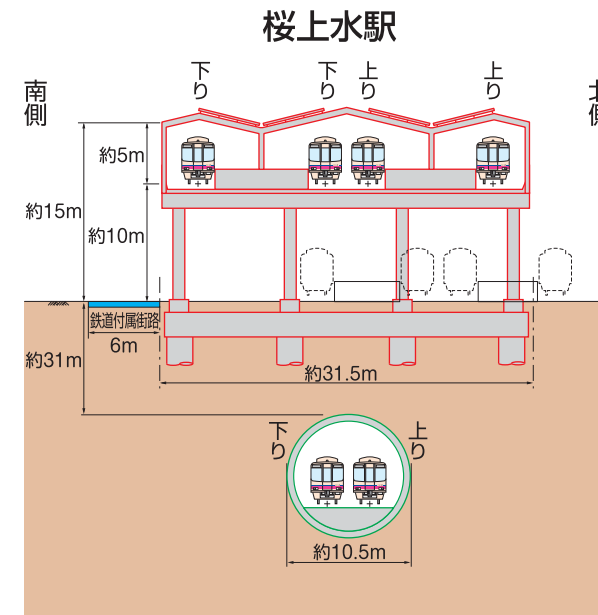
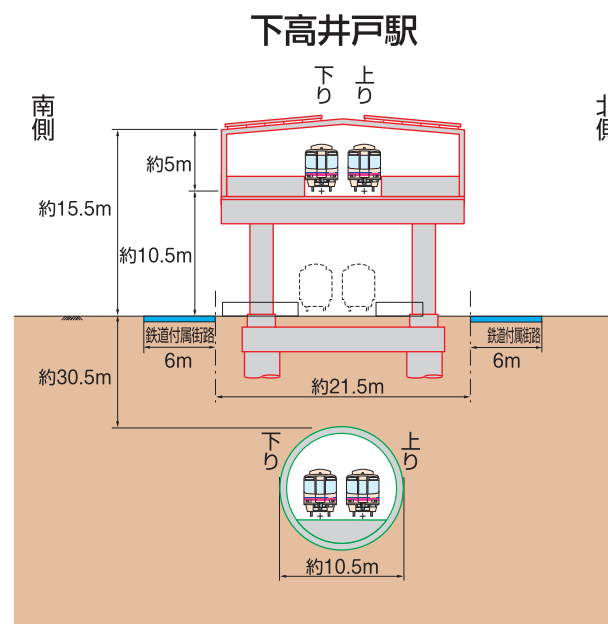
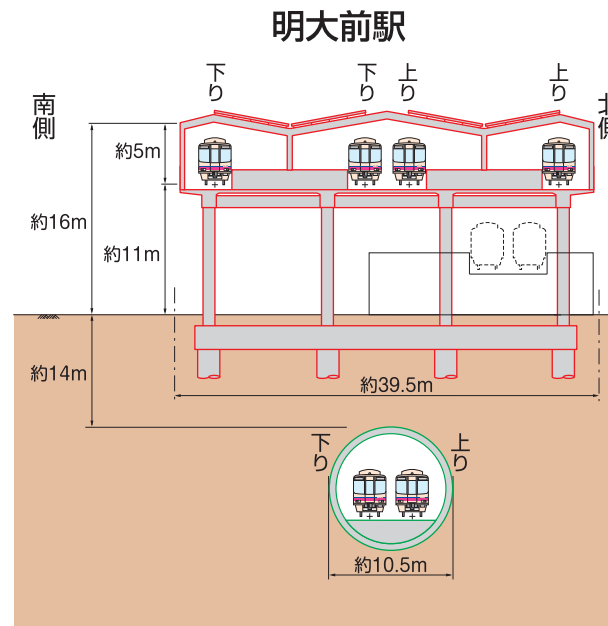
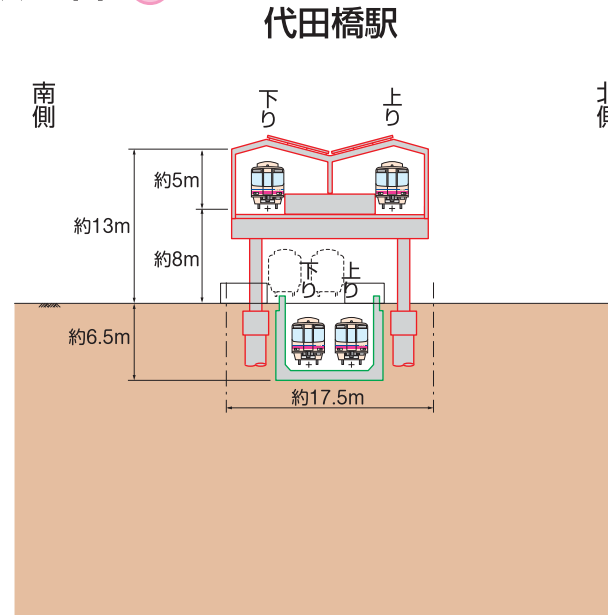
(上北沢駅～つつじヶ丘駅付近)

### 凡例

- 鉄道 (在来線)
- 鉄道 (在来線計画変更区間)
- 鉄道 (線増線計画変更区間)
- 鉄道付属街路

(新宿側から、調布方面を見た図です。)

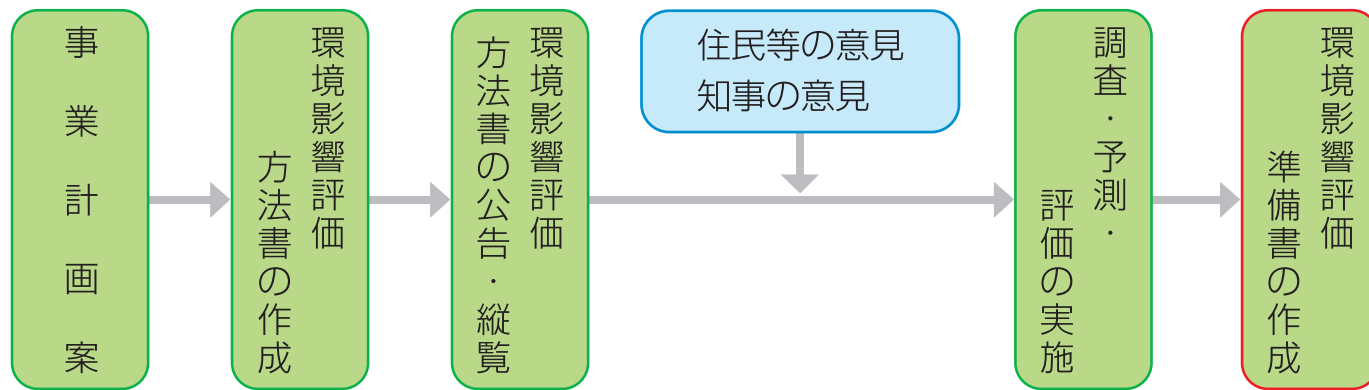
## 駅部



# 環境影響評価のあらまし

## 環境影響評価準備書の作成手順

本事業が実施された場合、周辺環境にどのような影響を及ぼすのか環境影響評価法に基づき予測・評価を行い、環境影響評価準備書を作成しました。



## 環境影響評価の項目の選定

環境影響評価の項目は、対象事業の内容及び地域の概況を踏まえて、以下のとおり選定しました（●印の項目）。

環境要素の区分		影響要因の区分		工事の実施					土地又は工作物の存在及び供用				
				建設機械の稼働	資材及び用いる機械の運搬	切土等又は既存の工作物の除去	鉄道施設（高上式）の工事	仮線の列車の走行	鉄道施設（地表式又は掘削式）の存在	鉄道施設（地下式）の存在	鉄道施設（高上式）の存在	列車（地下を走行する場合を除く）の走行	列車（地下を走行する場合に限る）の走行
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	粉じん等	●	●								
		騒音	騒音	●	●			●			●	●	
		振動	振動	●	●			●			●	●	
	土壌に係る環境その他の環境	地盤	水循環			●		●	●				
		その他の環境要素	日照障害					●	●				
		電波障害						●	●				
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観						●		●			
		史跡・文化財	史跡・文化財			●	●						
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場			●	●		●	●				
環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	建設工事に伴う副産物			●	●							

# 予測・評価の結果及び環境保全措置

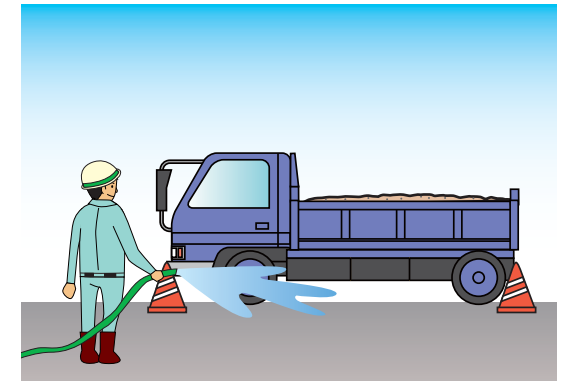
選定した項目の予測・評価の結果及び環境保全措置は、次のとおりです。

## 大気環境

### ● 粉じん等

#### ● 予測・評価の結果

計画路線周辺は、粉じん等が飛散しにくい気象状況であること、一般車両に対する資材及び機械の運搬に用いる車両台数の寄与率が小さいこと及び「仮囲い等の設置」・「工事中の散水及びタイヤの洗浄」等の環境保全措置を実施することにより、粉じん等に係る環境影響は実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されるものと考えます。



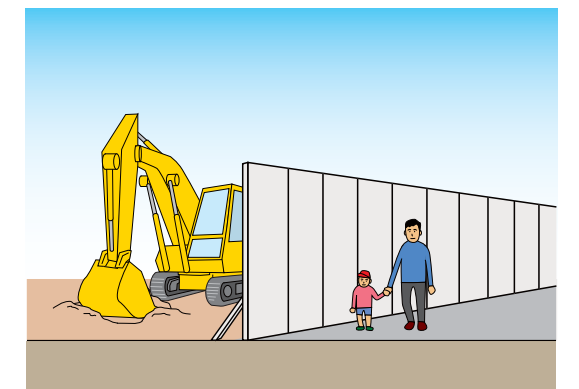
### ● 騒音

#### <工事の実施>

#### ● 予測・評価の結果

#### 【建設機械の稼働】

建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果は、敷地境界上において連立工事で71～79dB、線増工事で71～75dBであり、「騒音規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則」に定める基準値を下回ります。



単位：dB（デシベル）

	予測値	基準値
連立工事	71～79	80～85
線増工事	71～75	

## 【資材及び機械の運搬に用いる車両の運行】

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音レベル<sup>\*1</sup>の現況値に対する増加量は、敷地境界上において連立工事及び線増工事とも最大 1dB 程度であり、「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」に定める要請限度を満足しています。

単位：dB（デシベル）

	予測値	要請限度
連立工事	61～75	70～75
線増工事	66～75	

## 【仮線の列車の走行】

仮線の列車の走行による騒音レベル<sup>\*1</sup>の予測結果は、計画線の最寄軌道中心から原則として 12.5m の地上 1.2m 高さにおいて昼間 56～64dB、夜間 52～58dB であり、現況値以下となります。

単位：dB（デシベル）

	予測値	現況値
昼間	56～64	61～74
夜間	52～58	55～68

## ●環境保全措置

工事の実施に当たっては、「仮囲い等の設置」及び「低騒音型建設機械の採用」等を実施します。また、「遮音壁の設置」、「ロングレールの採用」及び「車輪・車両の整備及びレールの削正」等を実施し、騒音の低減に努めます。

## <土地又は工作物の存在及び供用（列車の走行）>

### ●予測・評価の結果

供用後の列車の走行（地下を走行する場合を除く。）による騒音レベル<sup>\*1</sup>の予測結果は、計画線の最寄軌道中心から原則として 12.5m の地上 1.2m 高さにおいて昼間 55～60dB、夜間 48～55dB であり、現況値以下となります。

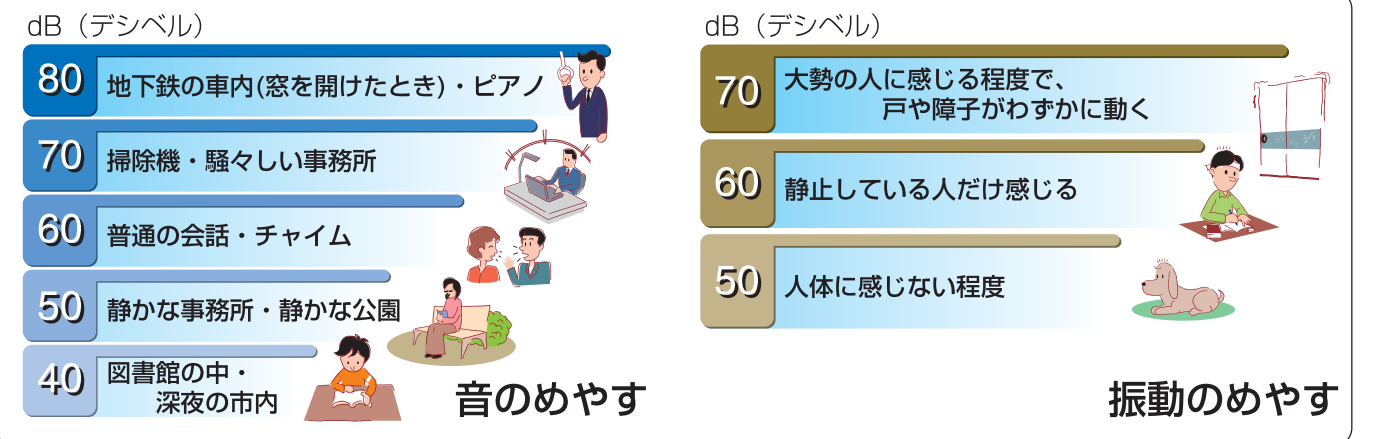
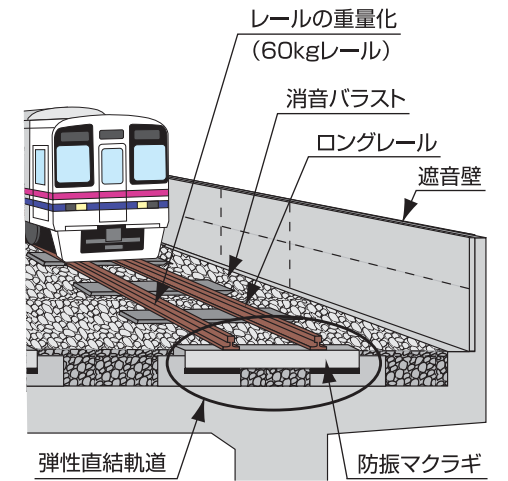
単位：dB（デシベル）

	予測値	現況値
昼間	55～60	56～75
夜間	48～55	51～69

## ●環境保全措置

本事業の実施に当たっては、「遮音壁の設置」、「ロングレールの採用」、「レールの重量化（60kg レール）」、「弾性直結軌道及び消音バラストの採用」及び「車輪・車両の整備及びレールの削正」を実施し、騒音の低減に努めます。

<sup>\*1</sup>：等価騒音レベル（騒音レベルが時間とともに変動している場合、これと等しいエネルギーを持つ定常騒音の騒音レベル）を示す。



資料：東京都環境局資料より作成

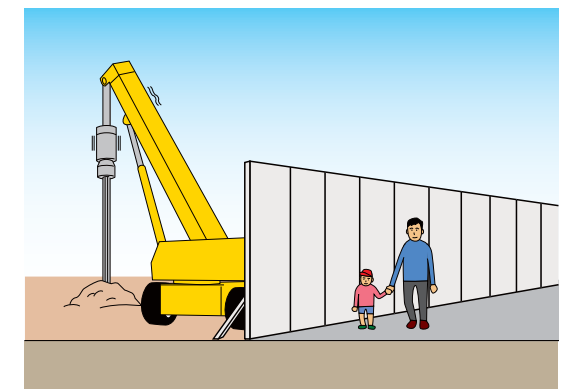
## ●振動

### <工事の実施>

### ●予測・評価の結果

#### 【建設機械の稼働】

建設機械の稼働による振動レベルの予測結果は、敷地境界上において連立工事で 52～71dB、線増工事で 52～69dB であり、「振動規制法施行規則」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則」に定める基準値を下回ります。



単位：dB（デシベル）

	予測値	基準値
連立工事	52～71	70～75
線増工事	52～69	

## 【資材及び機械の運搬に用いる車両の運行】

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動レベル<sup>\*2</sup>の現況値に対する増加量は、敷地境界上において連立工事の昼間で最大 2dB 程度、連立工事の夜間及び線増工事では極めて僅かであり、「振動規制法施行規則」に定める要請限度を満足します。「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に定める基準値を一部上回りますが、振動レベルは現況と同等となります。

単位：dB（デシベル）

	予測値		要請限度	基準値
	連立工事	線増工事		
昼間	30～58	44～58	65～70	55～65
夜間	30未満～59	42～59	60～65	50～60

## 【仮線の列車の走行】

仮線の列車の走行による振動レベル<sup>\*3</sup>の予測結果は、計画線の最寄軌道中心から原則として 12.5m において 54～60dB であり、現況値と同等又は 1dB 上回る程度であり、現況値を大きく上回りません。

単位：dB（デシベル）

予測値	現況値
54～60	54～59

## ●環境保全措置

工事の実施に当たっては、「低振動型建設機械の採用」等を実施します。また、「ロングレールの採用」及び「車輪・車両の整備及びレールの削正」を実施し、振動の低減に努めます。

## <土地又は工作物の存在及び供用（列車の走行）>

### ●予測・評価の結果

供用後の列車の走行による振動レベル<sup>\*3</sup>の予測結果は、計画線の最寄軌道中心から原則として 12.5m において 38～58dB であり、ほとんどの地点で現況値以下となります。一部の地域において現況値を上回る地点がありますが、必要に応じて適切な環境保全措置を行い、振動の低減に努めます。

単位：dB（デシベル）

予測値	現況値
38～58	52～68

## ●環境保全措置

本事業の実施に当たっては、「ロングレールの採用」、「レールの重量化（60kg レール）」、「弾性直結軌道及び防振マクラギの採用」及び「車輪・車両の整備及びレールの削正」等を実施し、振動の低減に努めます。

<sup>\*2</sup>: 時間率振動レベル（全ての測定値を大きさの順に並びかえた時、大きい方から 10% に該当する数値）を示す。

<sup>\*3</sup>: 振動ピークレベル（1 列車が通過する時、振動レベルが最も大きくなる値）を示す。

## 土壤に係る環境その他の環境

### ●水循環

#### ●予測・評価の結果

工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）及び供用後の鉄道施設（掘割式、地下式）の存在による地下水位の上昇・低下量は、年間の地下水位差に対して極めて少なく、自然水位を変化させるものではないと考えます。

### ●地盤

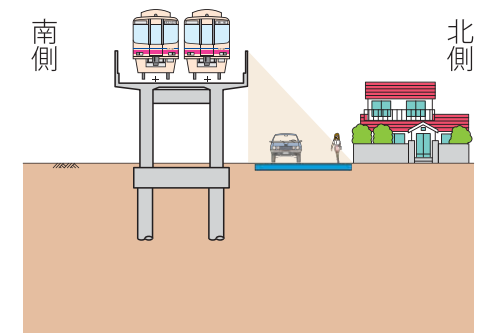
#### ●予測・評価の結果

工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）及び供用後の鉄道施設（掘割式、地下式）の存在による地下水位の低下はほとんど生じないため、地盤沈下は生じないものと考えます。

### ●日照障害

#### ●予測・評価の結果

供用後の鉄道施設（嵩上式）の存在により、事業区間の北側に日影が生じるため、環境保全措置として関連側道等を設けます。これにより、「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」の基準との整合が図られます。



### ●電波障害

#### ●予測・評価の結果

本事業における工事の実施は、新電波塔（東京スカイツリー）の開業（平成 24 年予定）後となる予定であるため、新電波塔のテレビ電波の送信条件が明らかになった時点で、地上デジタル放送及び衛星放送に関して、調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行います。

## 景 観

### 主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観

#### ●予測・評価の結果

工事の完了後に鉄道は高架化されますが、現状の周辺建築物等の高さを大きく上回る状況でないことから、地域景観の特性はほとんど変化しないものと考えます。

#### ●環境保全措置

鉄道施設の形状等について周辺環境や地域景観に溶け込むような材質・色彩等に配慮します。

#### 芦花公園駅を見た眺望

現 況



将 来 (イメージ)



#### 井ノ頭通りから代田橋6号踏切方向を見た眺望

現 況



将 来 (イメージ)



## 史跡・文化財

### 史跡・文化財

#### ●予測・評価の結果

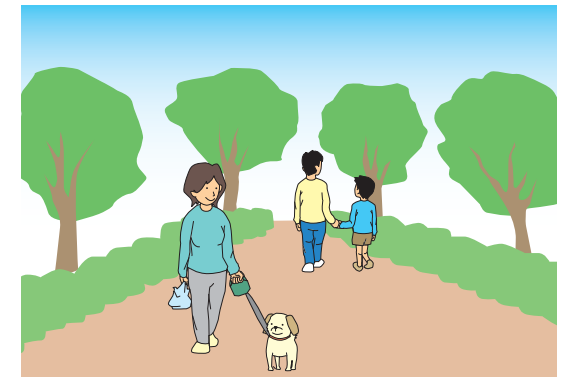
史跡「玉川上水」及び埋蔵文化財包蔵地について、「文化財保護法」等の規定に基づき手続きを行うとともに、文化庁等の関係機関と協議の上、必要に応じて適切な環境保全措置を講じます。これにより、文化財等に及ぼす影響は小さいものと考えます。

### 人と自然との触れ合いの活動の場

#### 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

#### ●予測・評価の結果

本事業の実施に当たっては、史跡「玉川上水」の改変区域を極力小さくし、遊歩道の一部については、機能補償による付け替えを行うことで、人と自然との触れ合いの活動の場は確保されるものと考えます。



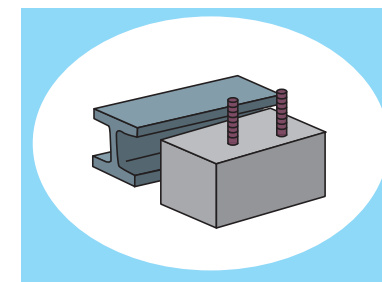
### 廃棄物等

#### 建設工事に伴う副産物

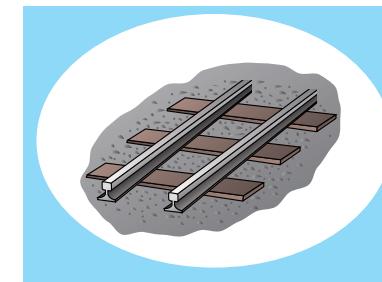
#### ●予測・評価の結果

工事の実施に伴い発生する建設廃棄物及び建設発生土は、できる限り再利用又は再資源化に努めます。再利用ができないものは関係法令等を遵守し、適正に処理・処分を行います。

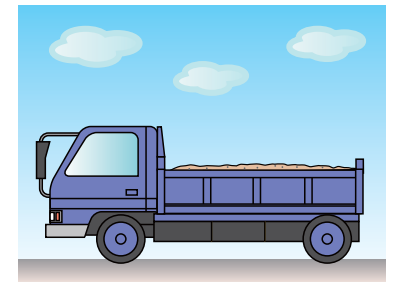
鉄骨・コンクリート



レール・マクラギ



建設発生土





# 工事着手までの手続き

## 都市計画の流れ

都市計画素案の説明会  
(平成21年11月開催)

都市計画案の作成

都市計画案の説明会

関係区市町村の住民及び利害関係人の意見書

都市計画審議会

都市計画決定

用地測量等説明会

都市計画事業認可

用地補償説明会

工事説明会

工事着手

## 環境影響評価の流れ

環境影響評価方法書の作成  
(平成22年1月提出)

住民等の意見書

環境影響評価準備書の作成  
(平成23年1月提出)

住民等の意見書

都民の意見を聴く会

環境影響評価書の作成

国土交通大臣の意見

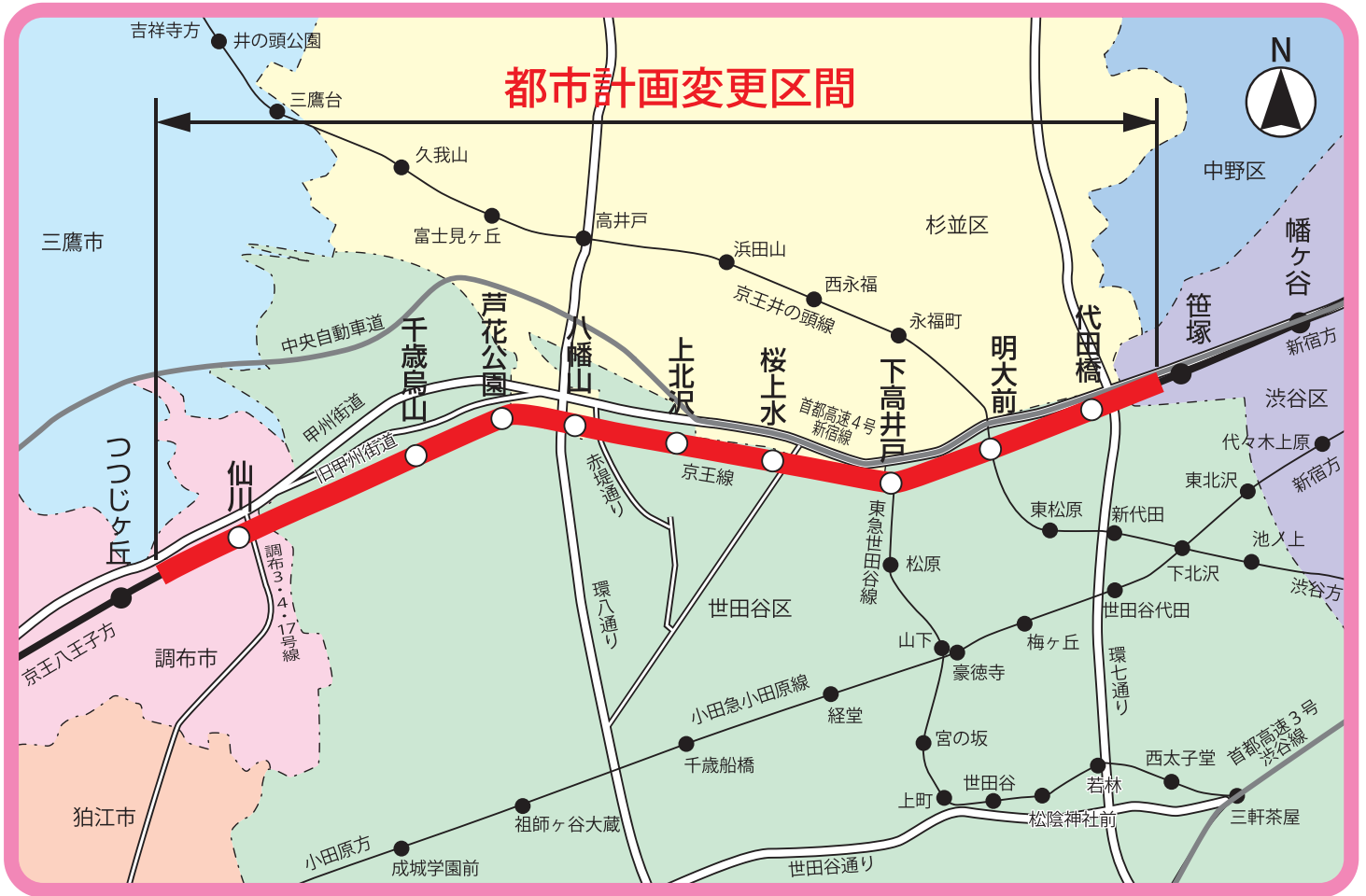
環境影響評価書の補正  
(必要な場合)

同時開催

環境影響評価準備書の説明会

(必要な場合)

# 位置図



## <お問い合わせ先>

- 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 03-5388-3284(ダイヤルイン)
- 東京都 建設局 道路建設部 計画課 03-5320-5349(ダイヤルイン)
- 世田谷区 交通政策担当部 鉄道立体・街づくり調整担当課 03-5432-2535(ダイヤルイン)
- 杉並区 都市整備部 都市計画課 03-3312-2111(内線3504)
- 京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部 工事計画担当 042-337-3248(ダイヤルイン)

連続立体交差事業は「東京都が事業主体」となり、「道路の整備」の一環として  
施行する都市計画事業です。

