

# 東京都市計画 都市高速鉄道事業

## 京成電鉄押上線に伴う

### 仮線工事及び区道付替工事

(東京都葛飾区立石四丁目地内から

同区立石七丁目地内まで)

### 事業概要説明資料

平成29年2月1日

国土交通省 関東地方整備局

# 事業全体の概要①

- 1 起業者の名称 : 東京都
- 2 事業の種類 : 東京都市計画都市高速鉄道事業京成電鉄押上線に伴う  
仮線工事及び区道付替工事

## 3 事業の経緯

平成13年1月15日	都市高速鉄道京成電鉄押上線	都市計画決定
平成15年2月14日	都市高速鉄道京成電鉄押上線	都市計画事業 認可・事業着手
平成27年7月7日	事業説明会(土地収用法に基づくもの)	
平成27年12月24日	事業認定申請	
平成28年3月24日～4月7日	短期縦覧	
平成28年5月24日	事業認定申請書を訂正	
平成28年6月1日～15日	短期縦覧	
平成28年8月28日・29日	公聴会	

※ 意見書の提出 53通

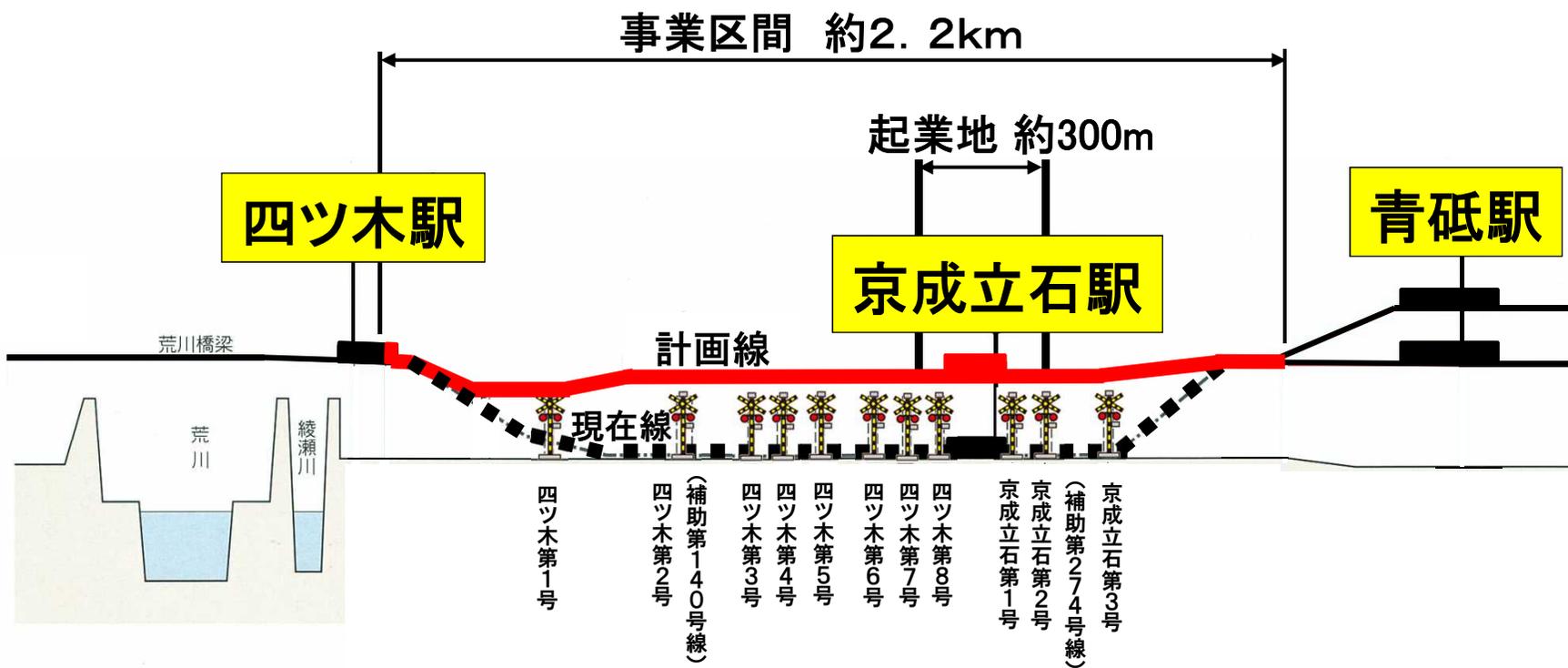
公聴会開催請求 6通



# 本件連続立体交差事業の概要①

## ■ 縦断図

京成押上線(四ツ木駅～青砥駅間)連続立体交差事業



高架化により11箇所踏切を除却

# 本件連続立体交差事業の概要②

## ■踏切周辺の状況

四ツ木第2号踏切  
(補助140号線・平和橋通り)



17時頃撮影

- ・自動車交通量 約12,000台／日
- ・ピーク時踏切遮断時間 39分／時

京成立石第2号踏切  
(補助274号線)



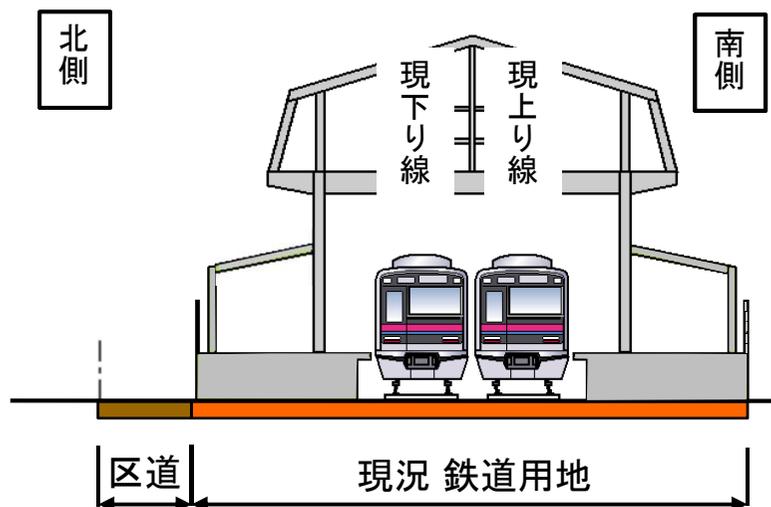
17時頃撮影

- ・自動車交通量 約5,800台／日
- ・ピーク時踏切遮断時間 39分／時

日中の交通量はほぼ一定であるが、電車本数の多い朝・夕方の時間帯に、踏切による渋滞がピークとなる。

# 本件連続立体交差事業の施工の流れ①

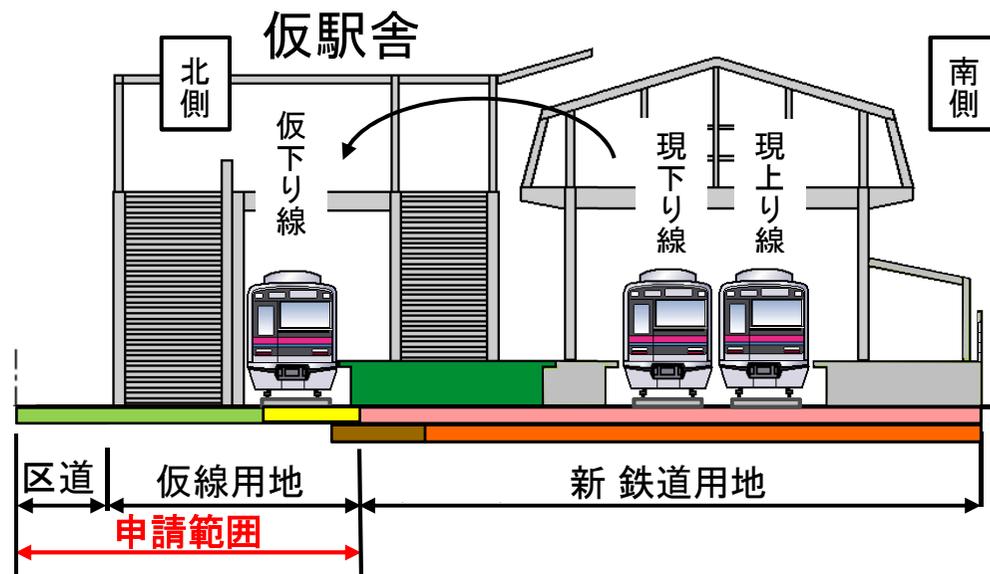
## ●現況



## 凡 例

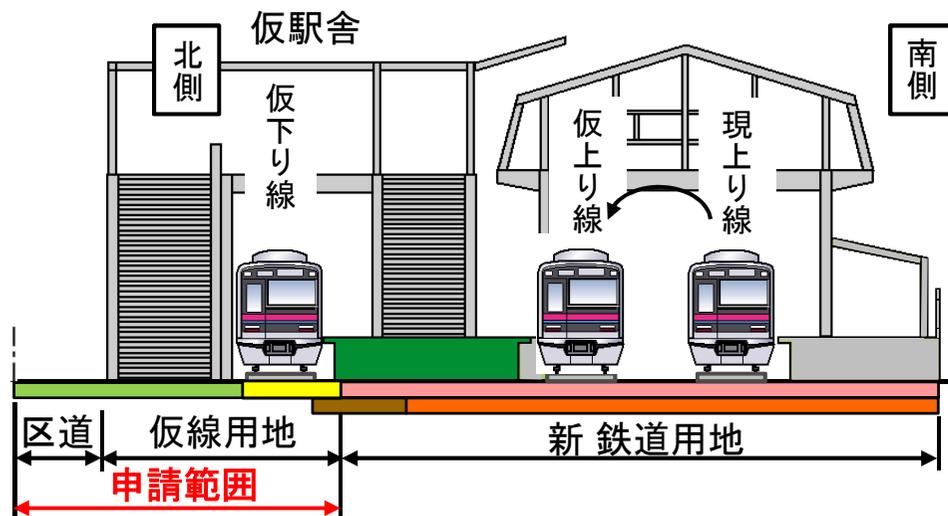
-  : 現況道路用地
-  : 現況鉄道用地
-  : 事業認可取得済
-  : 使用の範囲
-  : 収用の範囲

## ●仮線時①



# 本件連続立体交差事業の施工の流れ②

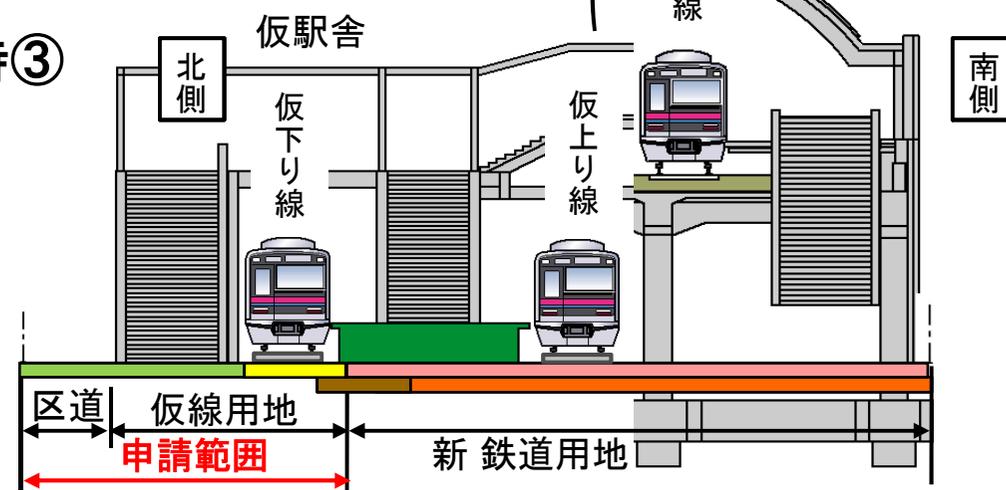
## ●仮線時②



### 凡 例

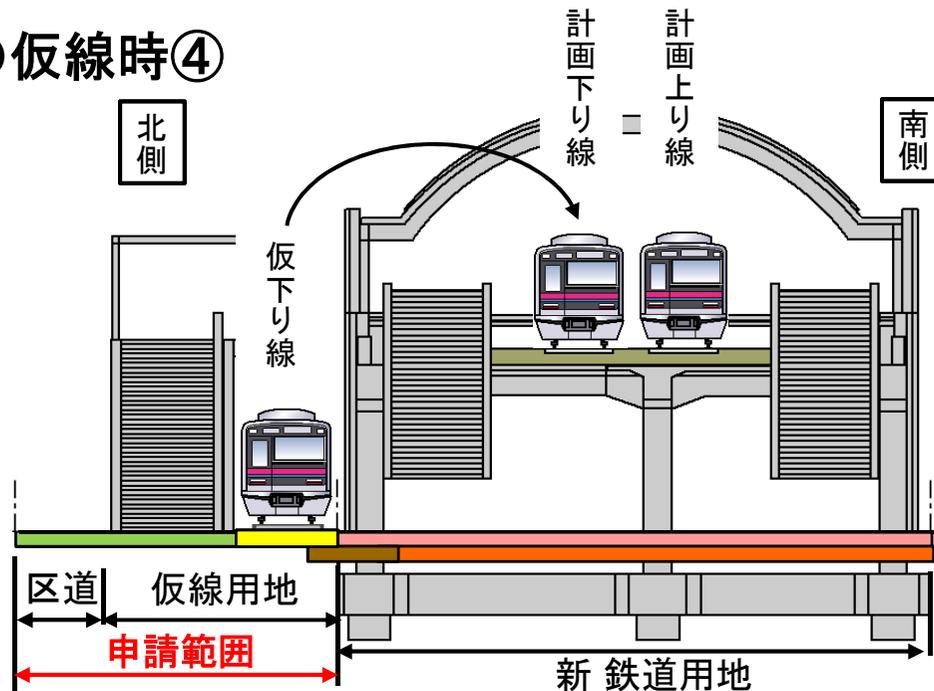
- : 現況道路用地
- : 現況鉄道用地
- : 事業認可取得済
- : 使用の範囲
- : 収用の範囲

## ●仮線時③



# 本件連続立体交差事業の施工の流れ③

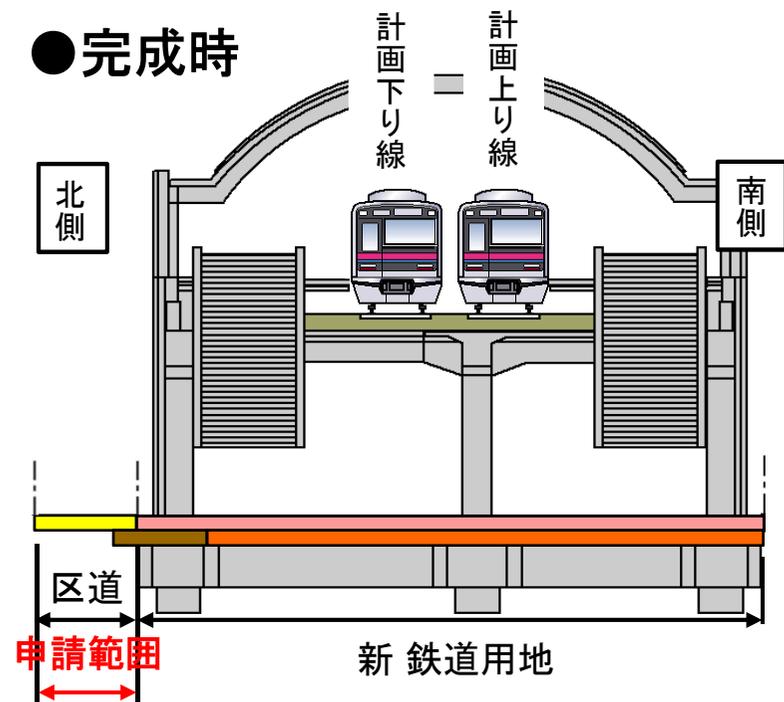
## ●仮線時④



## 凡 例

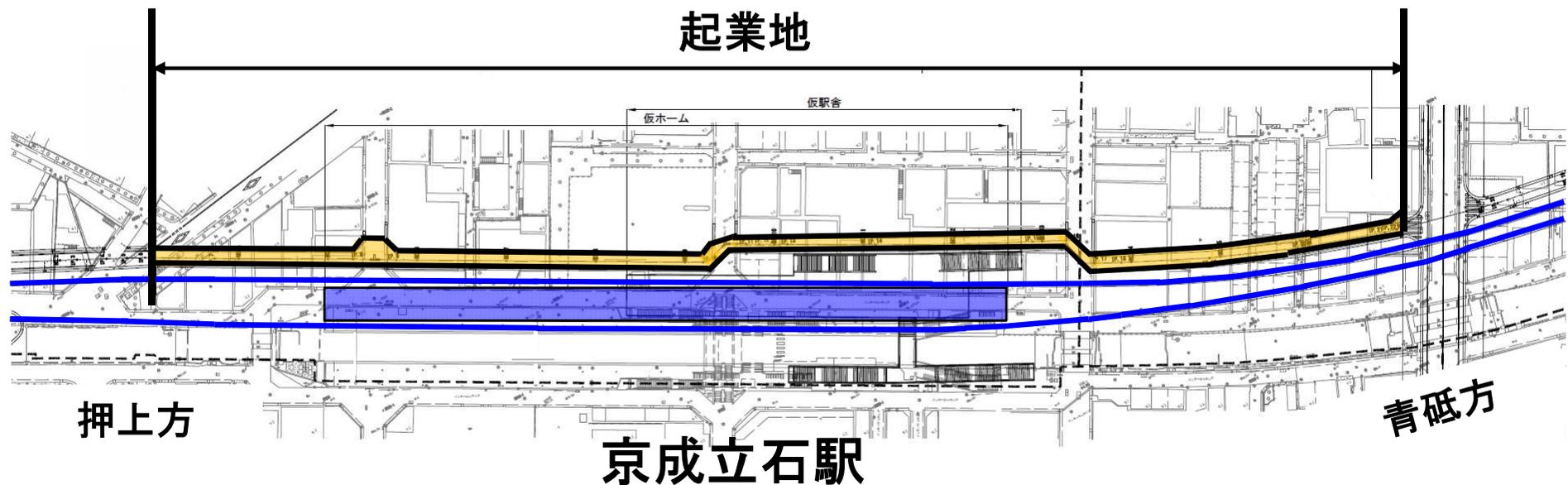
- : 現況道路用地
- : 現況鉄道用地
- : 事業認可取得済
- : 使用の範囲
- : 収用の範囲

## ●完成時



# 本件事業認定案件の概要①

## ■事業計画図(仮線時)

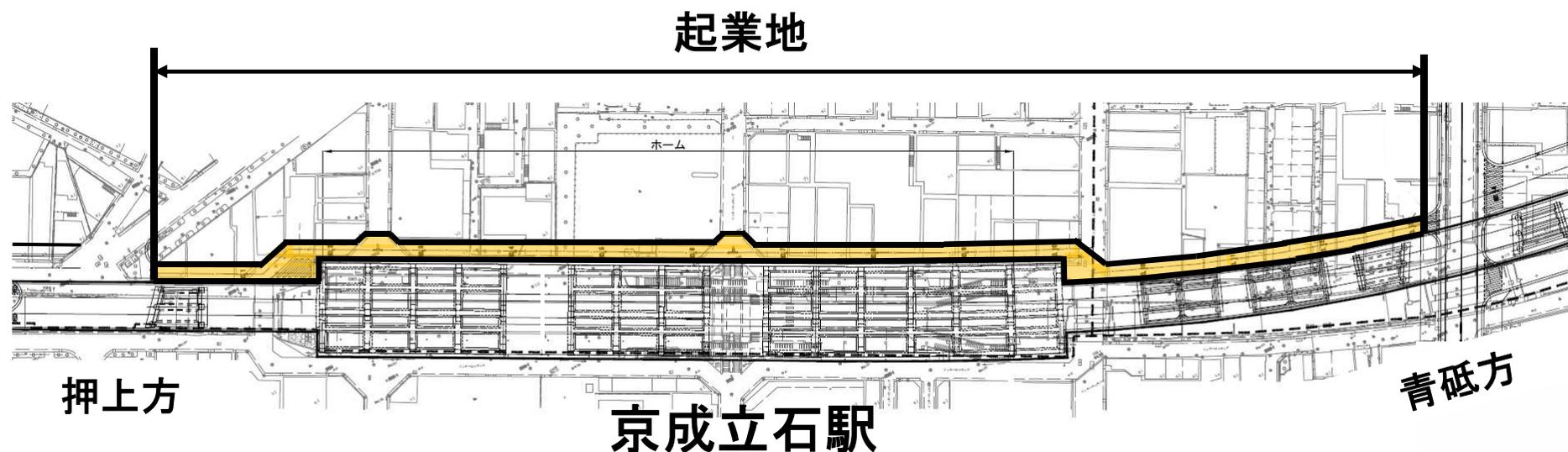


現況の鉄道北側の区道を含めた範囲に仮線を敷設し、現在線を切り換えるとともに、仮ホーム及び仮駅舎を設ける。

これにより、現在本線路に沿ってある区道が、仮線使用中は遮断されるため、仮線用地のさらに北側に付替区道に移設する。

# 本件事業認定案件の概要②

## ■事業計画図(完成時)



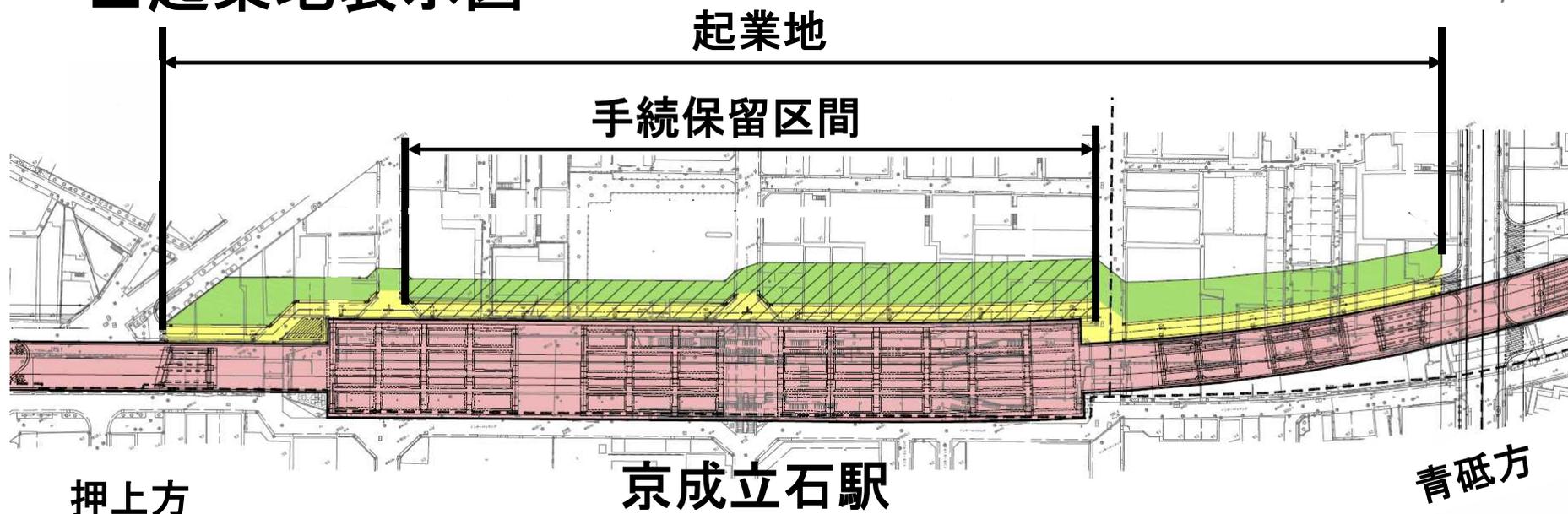
高架工事完了後に、仮線を撤去。

高架後の鉄道構造物により、現在本線路に沿ってある区道の一部が遮断されるため、鉄道構造物に沿って付替区道を新設。

移設されていた区道を撤去し、事業完了となる。

# 本件事業認定案件の概要③

## ■起業地表示図



### 凡 例

-  :使用の範囲
-  :収用の範囲
-  :事業認可取得済

- ※1 本体事業は都市計画事業認可を取得済であり、本件は本体事業に伴う仮線工事及び区道付替工事について申請。
- ※2 収用の範囲は、本体事業完了後の付替区道に必要な用地であり、使用の範囲は、本体事業施行中の仮線及び付替区道に必要な用地である。

# 本件事業認定案件の概要④

## ■ 区道の現況



押上方

京成立石駅

青砥方

①

②

③



# 本件事業認定案件の概要⑤

## ■現地の状況写真(起業地)



①立石駅から押上駅側



②立石駅から青砥駅側



③立石駅前付近



--- 仮線範囲  
 - - - 付替道路範囲

# 工法の比較検討①

## ●高架案と地下案の比較

項目	鉄道高架案	鉄道地下案
略図		
線形条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現況の鉄道用地を最大限に活用し、用地買収面積が少なくなるように平面線形を設定する</li> <li>・ 用地買収範囲は線路の北側のみとする</li> </ul>	
地形条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高架方式を採用することにより、荒川橋梁部や青砥駅付近の既設高架橋を有効活用できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画区間の両端が高架化されているため、縦断線形が凹型になり、列車走行上問題となる</li> </ul>
計画条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線11ヶ所の踏切を除却できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線11ヶ所の踏切の内、9ヶ所のみ踏切が除却される</li> </ul>
事業条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道附属街路用地を仮線用地として利用できる</li> <li>・ 一般的な工法を採用できる</li> <li>・ 地下案に比べて経済的に安価である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在線の直下で工事するため難工事になる箇所が多い</li> <li>・ 地下埋設物の移設に費用を要する</li> <li>・ 高架案に比べて高価となる</li> </ul>
評価	○	×

# 工法の比較検討②

## ●直上工法と仮線工法の比較

項目	直上工法	仮線工法	
		山側1線仮線	山側2線仮線
略図			
施工性	<ul style="list-style-type: none"> <li>未買収用地があっても、工事着手が可能</li> <li>活線上空での工事のため夜間作業が増大し、施工性は下がる</li> <li>仮線工法に比べ切替回数が増えるため工期が長くなる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>未買収用地がある場合、工事着手は困難</li> <li>昼間の作業量増により、施工性は上がる</li> <li>上下線が分割施工になる</li> <li>工期は2線仮線と変わらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>未買収用地がある場合、工事着手は困難</li> <li>昼間の作業量増により、施工性は上がる</li> <li>上下線の一括施工が可能</li> <li>工期は1線仮線と変わらない</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>構造物の大型化による日照・電波障害などの影響が広域に及ぶ</li> <li>夜間作業における騒音・振動の影響が大きい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>昼間の作業量増により周辺環境への影響は限定的</li> <li>仮線は側道用地を活用できるため周辺環境への影響は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>昼間の作業量増により周辺環境への影響は限定的</li> <li>側道で取得した用地以外の借地を必要とする</li> </ul>
経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>構造物の大型化により用地買収範囲や工事費は増える</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事費は直上工法よりも安く、用地費は2線仮線よりも安い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>上下線の一括施工により工事費は削減されるが、それ以上に借地費用が増える</li> </ul>
評価	×	○	×

# 事業の目的と効果①

## ● 交通の円滑化



○沿線にある11箇所の踏切がなくなり、踏切による交通渋滞が解消。

※平和橋通り(補助140号線)の四ツ木第2号踏切では、  
・1日の自動車交通量が約1万2000台(H26調査)  
・1時間あたりの踏切遮断時間が最大39分(H26調査)  
・渋滞台数 最大72台(H28調査)  
と、踏切による交通渋滞が深刻である。  
踏切を除却することで、これらの渋滞を解消する。

## ● 安全性の向上



○踏切事故がなくなり、道路と鉄道それぞれの安全性が向上する。

※ 事業区間の11箇所の踏切では、平成21年～平成26年の間に7件の人身事故が発生。

○また、踏切遮断時は緊急車両が通れない状況となるが、踏切がなくなることによりそのような影響がなくなり、地域の安全性が向上する。

## 事業の目的と効果②

### ■事例紹介(墨田区内(京成押上線と環状四号線の交差部))

#### 高架化前



踏切による渋滞 最大380m

#### 高架化後



交通渋滞の解消

# 事業の目的と効果③

## ● 地域の発展

○立体交差化に伴い、これまで鉄道により分断されていた市街地の一体化が図られる。

## ● 利便性の向上

- エレベーター、エスカレーターを設置し、利用者誰もが快適に使えるよう配慮。
- 高架下空間には、公共施設や店舗などが整備され、有効活用が図られる。

## ■ 事例紹介 (西武池袋線石神井公園駅周辺)

### 高架化前



### 高架化後



高架下利用として、商業施設、図書館受取窓口、認可保育所等を整備

# 環境影響評価について①

## ■ 東京都環境影響評価条例に基づき実施

本事業は東京都環境影響評価条例の対象事業であり、平成12年11月に環境影響評価を実施した。(平成25年12月に東京都環境影響評価条例第62条第1項の規定に基づく変更届を提出(事業期間及び列車運行本数の変更))

予測・評価項目は、本事業の計画内容から環境に影響を及ぼす恐れのある行為・要因を抽出し、地域の環境特性に応じ、騒音、振動、日照障害、電波障害、景観を選定した。また、工事完了後には事後調査を行い、影響を確認する。

## ■ 選定しなかった予測項目

予測項目	選定しなかった理由
植物・動物	事業区間及び周辺部に生息する動植物は、都市地域に見られる一般的な種であり、いずれも植物・動物に影響を与えることは少ない。
史跡・文化財	事業区間周辺には、史跡などの指定文化財及び周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しない。

# 環境影響評価について②

## ■ 予測結果(騒音・振動)

予測項目	基準	現況値	予測値	環境保全対策
建設作業騒音	※特定建設作業 85db(A) / 指定建設作業 80db(A)	—	76db(A) / 69～72db(A)	防音シート、仮囲いの設置 低騒音・低振動型建設機械の 採用
建設作業振動	※ 特定建設作業 75db / 指定建設作業 70db	—	59～63db / 67～68db	
仮線時 鉄道騒音	—	(昼) 66～73db(A) (夜) 60～67db(A)	(昼) 66～72db(A) (夜) 61～67db(A)	60kg/mレールの採用 ロングレールの採用 防音シート、仮囲いの設置
仮線時 鉄道振動	—	50～67db	53～68db	
工事完了後 鉄道騒音	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 (環境省) 「改良前より改善すること」	(昼) 66～73db(A) (夜) 60～67db(A)	(昼) 55～59db(A) (夜) 49～54db(A)	60kg/mレールの採用 バラストマットの設置 ロングレールの採用 防音壁の設置
工事完了後 鉄道振動	—	50～67db	46～66db	

騒音・振動について、予測値が現況値を上回る地点があるものの、環境保全対策を行うことにより低減に努めることから、現況と同程度又は低い値になることとされている。

※建設作業時の騒音・振動は騒音規制法、振動規制法で定められた特定建設作業(コンクリートブレーカー等)と東京都公害防止条例で定められた指定建設作業(ブルドーザー、バックホウ等)の二つの基準値が設定されているため、作業内容毎に予測している。

## 環境影響評価について③

### ■ 予測結果（日照障害・電波障害・景観）

予測項目	予測結果
日照障害	高架構造物により主に事業区間の北側に日影が発生するが、事業区間の北側には側道用地を確保することから、基準を超える日影は発生しない。
電波障害	電波障害が生じる可能性はあるが、アンテナ位置の調整やケーブルテレビによる受信などの必要な保全対策をとることとしている。
景観	<p>地域景観の特性の変化と代表的な眺望地点からの眺望変化を予測している。</p> <p>鉄道構造物の平面的な位置に大きな変化はないため、住宅密集地の中を鉄道が通り抜けていく景観構成は変わらず、鉄道による市街地の分断が解消され、地域に連続性が生じ、一体感のある地域景観の特性となる、と予測されている。</p> <p>代表的な眺望地点については、駅部は周辺環境と調和を図るよう配慮することで地域の新しいシンボルとなり、高架橋部は既存の道路や高架下空間が確保されていることから、圧迫感・閉塞感のない整然とした施設が整備され、景観状況の変化はほとんどないと予測されている。</p>

# 用地取得状況

平成27年10月末現在

必要面積		事業全体	うち起業地
			16,867㎡
未取得面積（残件者数）		2,032㎡ (31名)	1,856㎡ (31名)
用地取得率	面積ベース	88.0%	58.7%
	土地所有者数ベース	87.3%	29.5%