

(3) 工事概要

ア 準備工事

仮線は、現在線に隣接する土地に敷設する計画である。工事箇所において、工事用仮囲いを設置する。

イ 仮線工事（軌道工事及び電気工事を含む。）

仮線工事の概要は、表6.3.1-3に示すとおりである。

仮線の設置箇所を整地し、軌道を敷設する。その後、上り線、下り線の順に段階的に仮線への切替えを行い、それに応じて電気工事を行い仮線を完成させ、仮線完成後に、現在線の軌道等の既設構造物を撤去する。本線工事の完了後、順次、仮線供用のために設置した仮設構造物を撤去する。

表 6.3.1-3 仮線工事の概要

工種	工事概要
仮土留工	掘削時の背面土砂を防護するための土留を打設する。
盛土・路盤工	仮線の敷設箇所の整地を行い、路盤を構築する。
軌道工	仮線路のバラスト、マクラギ、レールを敷設する。
電気工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。
仮設構造物設置工	仮設地下道を設置する。
既設構造物撤去工	現在線の軌道等の既設構造物を解体し、搬出する。
仮設構造物撤去工	本線工事完了後、仮線供用のため設置した仮設構造物を撤去する。

ウ 高架橋等の構造物工事（軌道工事及び電気工事を含む。）

仮線への切替え後、高架橋等の構造物工事を実施する。高架橋等の構造物は、一般部と駅部に大別される。

(7) 一般部

a. 擁壁区間

擁壁区間の工事概要は、表 6.3.1-4 に示すとおりである。

地表部分に擁壁を構築し、擁壁の内側を盛土で整地する。その後、軌道を敷設し、電気工事を行い、完了となる。

表 6.3.1-4 擁壁区間の工事概要

工種	工事概要
く 軀 体 工	躯体の鉄筋と型枠を組み立て、コンクリートを打設し、養生後、型枠を撤去する。
盛 土・路 盤 工	構築した擁壁の内側に土砂を盛り、締固めを行い、路盤を整備する。
軌 道 工	路盤コンクリート上に本線路のマクラギ、レール、バラストを敷設する。
電 気 工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。

b. 高架橋区間

高架橋区間の工事概要は、表 6.3.1-5 に示すとおりである。

一般部の高架橋区間については、仮土留を行い、高架橋の柱位置に基礎杭を施工した後、柱等のく  
躯体を構築して、高架橋が完成する。その後、高架橋上に軌道を敷設し、電気工事を行い、完了となる。

表 6.3.1-5 高架橋区間の工事概要

工種	工事概要
仮 土 留 工	掘削時の背面土砂を防護するための土留を打設する。
基 礎 杭 工	構造物を支持するための杭を打設する。
く 軀 体 工	躯体の鉄筋と型枠を組み立て、コンクリートを打設し、養生後、型枠を撤去する。
桁 架 設 工	桁を架設する。
埋 戻 工	躯体の基礎部を十分に締固めしながら土砂を埋め戻す。
軌 道 工	本線路のマクラギ、レール、バラストを敷設する。
電 気 工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。

c. 地平区間

地平区間の工事概要は、表 6.3.1-6 に示すとおりである。

地平区間については、盛土を行い、転圧等により路盤を整備する。その後、軌道工事、電気工事等  
を行い完了となる。

表 6.3.1-6 地平区間の工事概要

工種	工事概要
盛 土・路 盤 工	盛土を行い、法面等を整地する。 盛土の路盤を整備する。
軌 道 工	盛土上に本線路のバラスト、マクラギ、レールを敷設する。
電 気 工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。

(イ) 駅部

駅部の工事概要は、表 6.3.1-7 に示すとおりである。

駅部については、基礎杭、高架橋の梁等を構築し、軌道工事、電気工事等を行い、高架橋が完成する。その後、ホーム、上家、昇降設備等の工事を行い、新しい駅施設を作り、既存の駅舎を撤去し、完了となる。

表 6.3.1-7 駅部の工事概要

工種	工事概要
基礎杭工	構造物を支持するための杭を打設する。
躯体工	鋼構造の柱・梁等を構築する。
軌道工	本線路のバラスト、マクラギ、レールを敷設する。
電気工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。
建築工	ホーム、上家、昇降設備、駅舎の内装及びコンコース等を施工する。

## (4) 工種別の作業内容等

工種別の作業内容及び使用している建設機械は、表6.3.1-8に示すとおりである。

表 6.3.1-8 工種別の主な作業内容及び主な建設機械

工 種			主な作業内容	主な建設機械
大分類	中分類	小分類		
準備工事		準備工	工事用仮囲い等の設置	トラッククレーン
仮線工事		仮土留工 設置・撤去	親杭横矢板設置 鋼矢板設置	アースオーガ クローラクレーン 油圧式杭圧入引抜機
		盛土・路盤工	仮線路盤の整地 盛土、路盤整備	バックホウ ブルドーザー タイヤローラー
		仮設構造物 設置工	仮設地下道の設置	バックホウ コンクリートポンプ車 コンクリートミキサ車
		既設構造物 撤去工	既設構造物の解体及び搬出	コンクリート圧砕機 トラッククレーン バックホウ
		仮設構造物 撤去工	仮設構造物の解体及び搬出	コンクリートブレイカー コンプレッサー
高架橋等 工事	高架橋工事	仮土留工	親杭横矢板設置 鋼矢板設置	アースオーガ クローラクレーン 油圧式杭圧入引抜機
		基礎杭工	場所打ち杭工	TBH機(場所打ち杭機) クローラクレーン
			掘削	バックホウ
			鉄筋組立て	クローラクレーン
			コンクリート打設工	コンクリートポンプ車 コンクリートミキサ車
		躯体工	鉄筋組立て、型枠工、 足場工、支保工	トラッククレーン クローラクレーン
			コンクリート打設工	コンクリートポンプ車 コンクリートミキサ車
	桁架設工	桁架設	トラッククレーン	
	埋戻工	埋戻し、締固め	バックホウ ブルドーザー タイヤローラー	
	擁壁工事 (地平区間を 含む。)	躯体工	鉄筋組立て、型枠工、 足場工、支保工	トラッククレーン クローラクレーン
			コンクリート打設工	コンクリートポンプ車 コンクリートミキサ車
		盛土・路盤工	盛土 路盤整備	バックホウ ブルドーザー タイヤローラー
	駅部工事	建築工	ホーム、上家、駅舎整備等	トラッククレーン クローラクレーン
軌道工事		軌道工	マクラギ、バラスト、 レールの敷設	トラッククレーン クローラクレーン 軌陸クレーン
電気工事		電気工	電柱・架線設置、 ケーブル敷設	トラッククレーン 軌陸クレーン

(5) 工事規模

基礎杭工及び躯体工で発生する掘削土量及び使用するコンクリート量等は、表 6.3.1-9 に示すとおりである。

本事業における基礎杭の深さは、約 30m～35m であり、掘削工で掘削する深さは、最大約 5m である。線路方向の杭間隔は約 10m、線路直角方向の杭間隔は約 3m～12m である。

表 6.3.1-9 工事規模(数量)

建設発生土量	建設泥土量	盛土量	埋戻土量	コンクリート量	鋼材使用量
約 64,000m <sup>3</sup>	約 16,000m <sup>3</sup>	約 200m <sup>3</sup>	約 12,000m <sup>3</sup>	約 21,000m <sup>3</sup>	約 5,000t

(6) 排水計画

工事の施行中に発生する排水は、杭打ち等で発生する排水、雨水、運搬車両のタイヤに付着した泥土の除去水等である。杭打ち等で発生する排水については、沈殿槽で土砂を沈殿させた後、土砂については廃棄物として処理する。また、その他の排水については、工事区域内で処理した後、事業区間周辺の公共下水道へ放流する等、適切に処理する。

工事の完了後における駅等の施設からの雑排水等については、事業区間周辺の公共下水道に排水する予定である。

(7) 建設発生土運搬計画

掘削工事に伴い発生する建設発生土は、「東京都建設リサイクル推進計画」(平成 28 年 4 月 東京都)に基づき、埋戻しや盛土に利用する等、場内での再利用に努め、場外に搬出する総量の削減に努める。

また、場外に搬出する建設発生土や建設泥土については、許可を受けている業者に委託し、適正に処理する。

なお、搬出の際には、運搬車両に粉じん飛散防止用シートの装着を義務付ける。埋戻しに使用する土砂は、用地内に一時仮置きするが、土砂が飛散して粉じんが発生することがないように、粉じん飛散防止用シート等による防止策を講じることとする。

工事前及び工事の施行中に土壌汚染が確認された場合、「土壌汚染対策法」及び「環境確保条例」を遵守し、適正な対応を図るものとする。

(8) 工事中車両運行計画

工事中車両には、発生土を運搬するダンプトラック、建設機械や建設用資材等を運搬するトレーラー又はトラック、コンクリートを運搬するコンクリートミキサ車等を計画している。

工事中車両台数は、工事計画から1日平均の台数は最大で96台(往復)と想定している。

工事中車両の走行ルートは、図6.3.1-5に示すとおり、環状第7号線、国道17号(中山道)、鮫洲大山線(補助第26号線)、環状第6号線等、可能な限り地域の主要な道路を使用する。走行ルートの自動車交通量の状況は、表6.3.1-10に示すとおりである。

工事中車両の運行に際しては、法定速度の遵守やアイドリングストップの徹底等、周辺地域の環境保全に努める。

なお、詳細については、一般車両、緊急車両及び近隣住民の日常生活に著しい影響を及ぼすことのないよう十分に検討し、道路管理者、交通管理者等の関係機関と協議の上、決定する。

表 6.3.1-10 想定される主な工事中車両走行ルートの自動車交通量

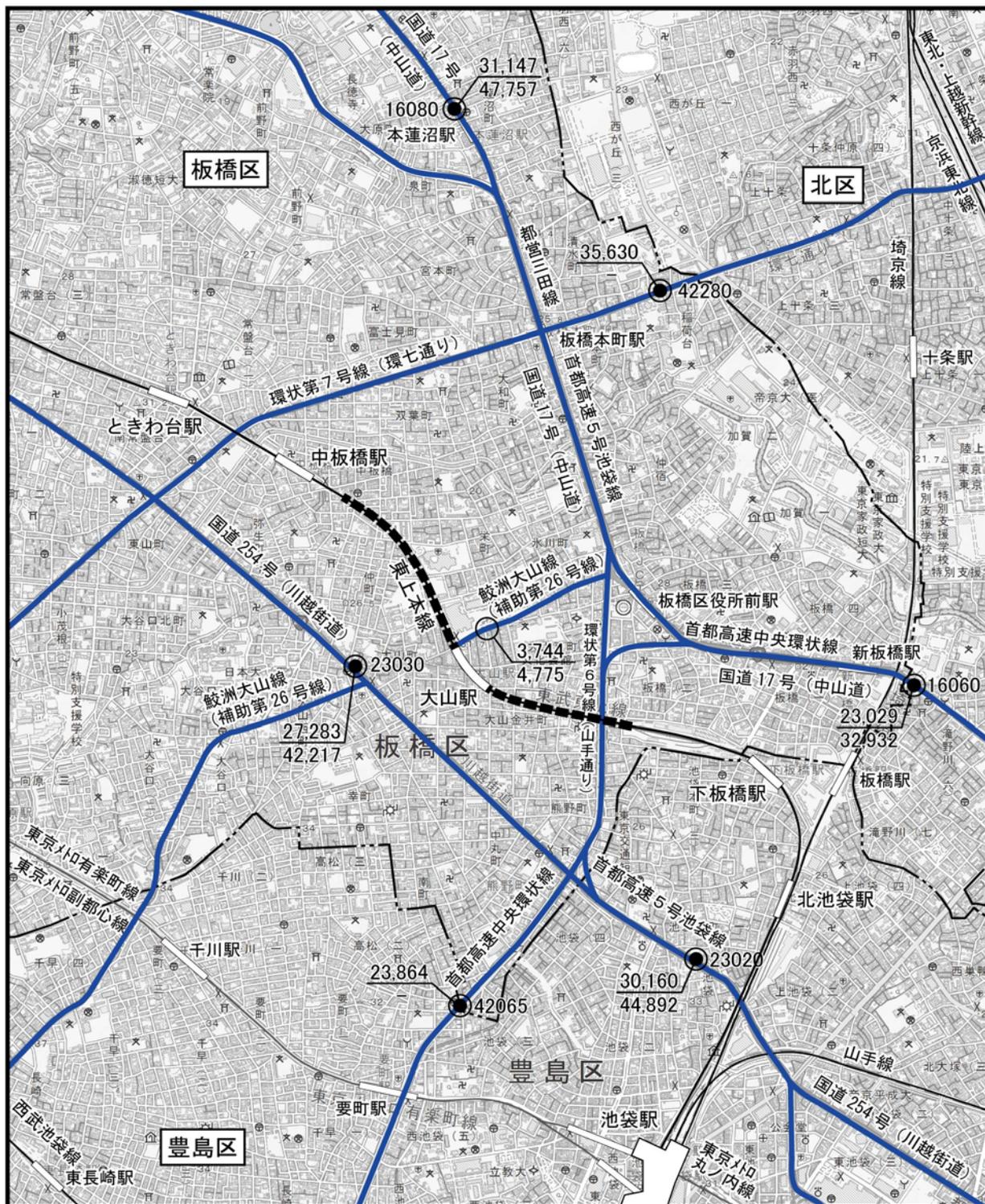
センサ番号	道路種別	路線名 【通称名】	調査地点	平日12時間 交通量(台)	平日24時間 交通量(台)
16060	一般 国道	国道17号【中山道】	北区滝野川6-77	23,029	32,932
16080		国道17号【中山道】	東京都板橋区蓮沼町45-10	31,147	47,757
23020		国道254号【川越街道】	豊島区池袋本町1丁目	30,160	44,892
23030		国道254号【川越街道】	東京都板橋区大山町24-8	27,283	42,217
42065	都道	環状第6号線【山手通り】	豊島区高松1-11-15	23,864	-
42280		環状第7号線【環七通り】	板橋区清水町4	35,630	-
-		鮫洲大山線(補助第26号線)	板橋区栄町35番付近	3,744	4,775

注) 鮫洲大山線(補助第26号線)は、平成30年6月に実施した交通量調査結果を示した。

出典: 「平成27年度道路交通量センサ一般交通量調査結果」(平成30年6月 東京都建設局ウェブサイト)

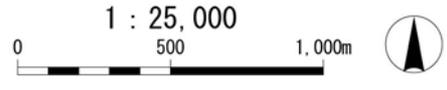
「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサ)一般交通量調査」

(平成30年6月 国土交通省ウェブサイト)



凡 例

- : 事業区間
- : 現在線
- : 区 界
- : 想定される主な  
工事用車両ルート



- : 交通量測定地点  
平日 12 時間自動車交通量(台/12h)  
平日 24 時間自動車交通量(台/24h)
- : 交通量測定地点(平成 30 年 6 月調査)  
平日 12 時間自動車交通量(台/12h)  
平日 24 時間自動車交通量(台/24h)

出典:「平成 27 年度道路交通センサ一般交通量調査結果」  
(平成 30 年 6 月 東京都建設局ウェブサイト)  
「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサ)  
一般交通量調査(平成 30 年 6 月 国土交通省ウェブサイト)

図 6.3.1-5 想定される主な工事用車両走行ルート図

(9) 工事中の配慮事項について

工事は、現在の列車運行を確保しながら実施するため、線路に近接して作業を行う場合には夜間作業が必要となるが、できるだけ夜間作業が少なくなるような施工計画を検討し、近隣の住民に対して工事の実施期間・内容等について事前に周知する。

工事中の仮囲い等は、歩行者に圧迫感や不安感を与えないよう、デザイン等に配慮したものとする。安全確保のために一般交通の遮断又は切り回しが必要な場合には、事前に対策を検討し、関係機関と協議した上で、近隣の住民に看板やチラシ等で周知する。

さらに、工事の施行中は、問合せや苦情対応の窓口を設けて、きめ細かな対応を行う。

6.3.2 供用の計画

供用後における鉄道の編成車両数及び運転本数等は、表6.3.2-1に示すとおりである。現時点で計画している運転本数は644本/日であり、現在の運転本数と同じ本数を想定している。

表 6.3.2-1 運行計画

編成車両数	現在	10 両編成 (20m/両)
	計画	10 両編成 (20m/両)
運転方法	現在	上り線 1 線、下り線 1 線
	計画	上り線 1 線、下り線 1 線
運転本数	現在	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 48 本/時 終日上下線 644 本/日
	計画	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 48 本/時 終日上下線 644 本/日