

(3) 工事概要

ア 準備工事

用地取得等により、仮線用地が確保できた箇所から順次工事用仮囲いを設置する。なお、仮線は、現在線に隣接する土地に敷設する計画である。

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。

現在線の北側の仮線設置箇所を整地した後、軌道を敷設し、電気工事を行う。次に、仮設ホーム等を設置し、上り線、下り線の順に段階的に仮線への切替えを行い、仮線を完成させる。仮線への切替え後に、現在線のホームや駅舎の既設構造物を解体する。その後、本線工事が完了し高架橋への切替え後、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
仮土留め工	掘削時の背面土砂を防護するための土留めを打設する。
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	仮線路のマクラギ、レール及び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。
仮線構造物設置工	仮設地下道、仮設ホーム等を設置する。
既設構造物撤去工	ホームや駅舎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、一般部と駅部及び車庫部に大別される。

(7) 一般部

a. 高架橋区間

高架橋区間の概要は、表 6.3.1-4に示すとおりである。

一般部の高架橋区間については、仮線への切替え後、現況軌道等を撤去し、空いた土地にまず下り線の高架橋を構築する。高架橋の構築は、高架橋の柱位置に基礎杭を施工した後、柱等の躯体を構築して完成する。次に、高架橋上への軌道の敷設、電気工事を行い、高架橋へ下り線の切替えを行う。その後、上り線の高架橋の構築、高架橋上への軌道の敷設、電気工事を行い、高架橋へ上り線の切替えを行う。

表 6.3.1-4 高架橋区間の工事概要

工 種	工 事 概 要
仮土留め工	掘削時の背面土砂を防護するための土留め杭を打設する。
基礎杭工	構造物を支持するための杭を打設する。
掘削工	躯体構造下端まで掘り下げる。
躯体工	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。 鋼構造部分は、工場で制作した部材を現場にて組み立て、躯体を構築する。
埋戻し工	躯体の基礎周りを十分に締め固めながら土砂を埋め戻す。
軌道工	線路のマクラギ、レール及び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. 擁壁区間

擁壁区間の概要は、表 6.3.1-5に示すとおりである。

一般部の高架橋区間と同様に、仮線への切替え後、現況軌道等を撤去し、空いた土地にまず下り線の擁壁を構築し、盛土する。次に、軌道の敷設、電気工事を行い、擁壁部へ下り線の切替えを行う。その後、上り線の擁壁の構築、盛土、軌道の敷設及び電気工事を行い、擁壁部へ上り線の切替えを行う。

表 6.3.1-5 擁壁区間の工事概要

工 種	工 事 概 要
躯体工	H鋼を打設し、PC板を設置、タイロッドで引っ張り、擁壁を構築する。
盛土・路盤工	構築した擁壁の内側に、気泡モルタルを打設する。 気泡モルタル上に路盤コンクリートを打設する。
軌道工	路盤コンクリート上に線路のマクラギ、レール及び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、軌道を敷設し、電気工事を行い、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	盛土上に線路のマクラギ、レール及び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。

(イ) 駅部

駅部の概要は、表 6.3.1-7に示すとおりである。

一般部の高架橋区間と同様に、仮線への切替え後、現況軌道等を撤去し、空いた土地にまず下り線の高架橋を構築する。次に、軌道の敷設及び電気工事と並行して、ホーム、上家、昇降設備等の工事を行い、下り線の高架橋へ切替えを行う。その後、上り線の高架橋の構築、軌道の敷設及び電気工事と並行して、ホーム、上家、昇降設備等の工事を行い、上り線の高架橋へ切替えを行う。

表 6.3.1-7 駅部の工事概要

工 種	工 事 概 要
仮土留め工	掘削時の背面土砂を防護するための土留め杭を打設する。
基礎杭工	構造物を支持するための杭を打設する。
掘 削 工	躯体構造下端まで掘り下げる。
躯体工	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。
埋戻し工	躯体の基礎周りを十分に締め固めながら土砂を埋め戻す。
軌 道 工	線路のマクラギ、レール及び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。
建 築 工	ホーム、上家、上昇設備、駅舎の内装及びコンコース等を施工する。

(ウ) 車庫部

車庫部の概要は、表 6.3.1-8に示すとおりである。

車庫部については、まず高架橋の柱位置に基礎杭を施工する。次に、柱や現在線の上部に躯体を構築して、高架橋が完成する。その後、軌道の敷設及び電気工事を行い、完了となる。

表 6.3.1-8 車庫部の工事概要

工 種	工 事 概 要
仮土留め工	掘削時の背面土砂を防護するための土留杭を打設する。
基礎杭工	構造物を支持するための杭を打設する。
掘削工	躯体構造下端まで掘り下げる。
躯体工	工場で制作した部材を現場にて組み立て、躯体を構築する。地中梁等のコンクリート部分は、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。
埋戻し工	躯体の基礎周りを十分に締め固めながら土砂を埋め戻す。
軌道工	線路のマクラギ、レール及び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。

(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 6.3.1-9に示すとおりである。

表 6.3.1-9 工種別の主な作業内容及び主な建設機械

工 種		小分類	主な作業内容	主な建設機械
大分類	中分類			
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		仮土留め工	親杭横矢板設置 鋼矢板設置	アースオーガー 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 盛土及び路盤整備	バックホウ ブルドーザー タイヤローラー
		仮線構造物 設置工	仮設ホームの設置	トラッククレーン クローラクレーン
			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 トラッククレーン クローラクレーン
		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 (駅部及び車 庫部を含む。)	仮土留め工	親杭横矢板設置 鋼矢板設置	アースオーガー 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	場所打ち杭機 (TBH 及びアースドリル) 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	
		掘削工	掘削、土砂運搬	バックホウ
		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		トラッククレーン	
	埋戻し工	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	BH 工法	BH 機 (ボーリングマシーン) トラッククレーン
			PC 板組立て タイロッド工	トラッククレーン
		盛土・路盤工 (擁壁区間)	気泡モルタル打設	コンクリートポンプ車
			路盤コンクリート打設	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 (地平区間)		盛土及び路盤整備	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、バラスト及びレールの敷設	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・架線設置及びケーブル敷設	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、使用するコンクリート量等は、表 6.3.1-10 に示すとおりである。

本事業における基礎杭の深さは、約 13m～38m であり、地中梁施工時に掘削する深さは 2m～3m（一部、約 8m）である。線路方向の杭間隔は約 3m～12m、線路直角方向の杭間隔は約 3m～13m である。

表 6.3.1-10 工事規模（数量）

掘削土量	杭掘削土量	盛土量	埋戻し土量	コンクリート 打設量	鋼材使用量
約 200,130 m ³	約 74,370 m ³	約 5,730 m ³	約 141,780 m ³	約 185,930 m ³	約 13,560t

(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、工事区域内の沈殿槽で土砂を沈殿させた後、「下水道法」（昭和 33 年法律第 79 号）等法令で定められた水質基準以下とした後、公共下水道へ排水する。また、土砂については廃棄物として処理する。雨水及び運搬車両のタイヤに付着した泥土の除去水等については、工事区域内で浸透処理するが、必要に応じて、同法等法令で定められた水質基準以下とした後、公共下水道へ排水する。

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。

(7) 掘削土運搬計画

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壤汚染が確認された場合、「土壤汚染対策法」（平成 14 年法律第 53 号）及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」（平成 12 年東京都条例第 215 号）を遵守し、適正な対応を図るものとする。

(8) 工事用車両運行計画

工事用車両には、建設発生土を運搬するダンプトラック、建設機械及び仮設用資材等を運搬するトレーラーやトラック、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。

工事用車両台数の合計は最大で 324 台/日（往復）、事業区間を 6 ブロックに分けた各ブロックの最大台数は 44 台/日～90 台/日（往復）を想定している。

工事用車両の走行ルートは、図 6.3.1-2 に示すとおり、杉並田無線、東京所沢線等、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 6.3.1-11 に示すとおりである。

工事用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 6.3.1-11 想定される主な工事用車両の走行ルートの自動車交通量

地点番号	道路種別	路線番号	路線名	観測地点名	平日 12 時間 自動車 交通量 (台)	平日 24 時間 自動車 交通量 (台)
1	主要地方道	4	東京所沢線	杉並区善福寺四丁目 1 番 3	25,848	37,221
2		25	飯田橋石神井新座線	杉並区井草一丁目 18 番	3,023	3,809
3		311	環状 8 号線	杉並区今川一丁目 12 番 20	33,468	48,529
4		8	千代田練馬田無線	練馬区関町北五丁目 19 番 23	7,503	9,829
5		311	環状 8 号線	練馬区下石神井一丁目 1 番 38	44,066	65,218
6	一般都道府県道	245	杉並田無線	練馬区下石神井四丁目 1 番 3	14,090	19,162
7			杉並田無線	練馬区関町北四丁目 30 番	9,452	12,571
8	特例都道	439	椎名町上石神井線	練馬区南田中一丁目 20 番 13	8,091	10,680
9				練馬区下石神井四丁目 28 番 12	2,049	2,500
10		444	下石神井大泉線	練馬区上石神井三丁目 5 番	5,931	7,651
11	主要地方道	4	東京所沢線	西東京市東伏見四丁目 10 番 3	25,248	36,105
12				西東京市柳沢二丁目 19 番	23,657	—
13		7	杉並あきる野線	西東京市東伏見四丁目 3 番 15	6,434	—
14				西東京市柳沢三丁目 1 番 4	16,230	—
15	一般都道府県道	233	東大泉田無線	西東京市中町一丁目 3 番	7,861	—
16		116	関町吉祥寺線	武蔵野市吉祥寺東町二丁目 15 番 1	8,459	11,166

※1 地点番号は、図 6.3.1-2 の番号と対応する。

※2 「—」は調査を行っていない等、該当する内容がないことを示す。

出典：「平成 27 年度道路交通センサス 一般交通量調査結果」（平成 29 年 9 月 東京都建設局）



凡例

- 駅
- 事業区間
- 現在線
- 区市界
- 番号
- 交通量観測地点
 - 平日12時間自動車交通量 (台)
 - 平日24時間自動車交通量 (台)
- 想定される主な工事用車両走行ルート

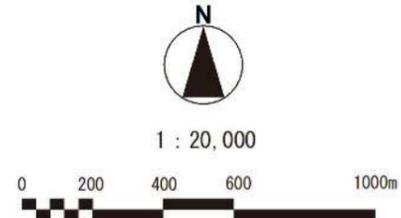


図 6.3.1-2 想定される主な工事用車両走行ルート図

出典：「平成27年度道路交通センサス一般交通量調査結果」（平成29年9月 東京都建設局道路建設部）

(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、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、井荻駅から上石神井駅間で 636 本/日、上石神井駅から西武柳沢駅間で 610 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

井荻駅 ～ 上石神井駅	編成車両数	現在	7、8、10 両編成 (20m/両)
		計画	7、8、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) 52 本/時 終日上下線 636 本/日
		計画	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 52 本/時 終日上下線 636 本/日
上石神井駅 ～ 西武柳沢駅	編成車両数	現在	7、8、10 両編成 (20m/両)
		計画	7、8、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) 47 本/時 終日上下線 610 本
		計画	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 47 本/時 終日上下線 610 本

6.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する計画等に配慮した事項は、表 6.4-1 から表 6.4-4 に示すとおりである。

表 6.4-1(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（東京都）

計画等	内 容	配慮した事項
都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～ (平成 28 年 12 月)	<p>【スマートエネルギー都市】 「省エネルギー対策の推進」</p> <p>①建築物における省エネルギー対策の推進 ➢建築物の省エネルギー性能を向上させるため、「東京都建築物環境計画書制度」を、ゼロ・エネルギー・ビル（ZEB）化の考え方を取り入れて再構築し、省エネルギービルの普及を促進する</p> <p>【快適な都市環境の創出】 「“もったいない”（持続可能な資源利用）意識の推進」</p> <p>①廃棄物の循環利用の更なる促進 ➢建築リサイクル推進計画や建設リサイクルガイドラインに基づき、コンクリート塊等建設副産物の再利用を促進することにより、再生資源が建設資源として積極的に選ばれる循環型社会の形成を推進する。</p> <p>【豊かな自然環境の創出・保全】</p> <p>①首都にふさわしい都市景観の形成 ・首都景観の形成 ・歴史的景観の保全・形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。 ・ 資源のリサイクル率の向上等により、省資源化と廃棄物の削減に努める。 ・ 廃棄物処分が必要な場合は適正に処理する。 ・ 高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。 ・ 工事用仮設物等の設置に当たっては、良好な景観を損なわないように配慮する。
都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー (平成 29 年 9 月)	<p>【災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築】</p> <p>①都市全体でエネルギー負荷を減らす ・ 開発の機会を捉えて、低炭素化、エネルギー利用の高効率化を進める。 ・ 地域の特性に応じ、再生可能エネルギーなどを導入する。</p> <p>②持続可能な循環型社会を構築する ・ 都市の資源を無駄なく使う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。 ・ 工事現場内で分別解体等を行うとともに、建設工事における廃棄物の発生量を可能な限り抑える。 ・ 鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用及び再資源化に努める。 ・ 既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化に努める。 ・ 再生資材等を積極的に使用する。 ・ 建設泥土及び建設廃棄物等は、関係法令に従い適正に処理する。 ・ 建設発生土は、事業区域内で可能な限り再利用を図る。また、搬出する場合は、他の公共事業等への利用など有効利用を図る。

表 6.4-1(2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（東京都）

計画等	内 容	配慮した事項
東京都景観計画 (平成 30 年 8 月改定)	<p>【景観形成基準—その他の地域（一般地域）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共空間との関係に配慮した配置とする。 ・周辺の主要な眺望点からの見え方を検討し、高さは、周辺の建築物群のスカイラインとの調和を図る。 ・形態・意匠は建築物全体のバランスだけでなく周辺建築物等との調和を図る。 ・色彩は、色彩基準に適合するとともに、周辺景観との調和を図る。 ・建築物に附帯する構造物や設備等は、建築物本体との調和を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。
東京都環境基本計画 (平成 28 年 3 月)	<p>【都市づくりにおける配慮の指針—共通配慮事項】</p> <p>①持続可能な資源利用の推進／廃棄物の適正処理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設工事における廃棄物の発生をできる限り抑え、資源ロス削減を図る。 ・建設時の副産物については、徹底的に分別し、可能な限り再利用を進める。 ・建設泥土については、可能な限り、自ら利用するとともに、工事間利用に努める。再資源化施設に搬出する場合は、再資源化後の製品の利用状況を確認する。 ・解体時における建設廃棄物の再資源化等と適正処理の徹底を図る。 <p>②大気環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業場等の建設や改修に当たっては、大気汚染物質による周辺への影響を防止する対策を講じる。 ・建設等工事期間においては、資材運搬車両、建設機械などの排出ガスによる汚染を抑制する。 <p>③騒音・振動・悪臭対策等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設工事等に伴い発生する騒音・振動を抑制する工法を採用するとともに、工事用車両台数の抑制などを進める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設工事における廃棄物の発生量をできる限り抑える。 ・建設時の副産物については、徹底的に分別し、可能な限り再利用を進める。 ・解体時における建設廃棄物の再資源化等と適正処理の徹底を図る。 ・工事用仮囲い、粉じん飛散防止シート等により、粉じんの飛散防止を行う。 ・排出ガス対策に適応した資材運搬車、建設機械の積極的導入等を行う。 ・低騒音・低振動の建設機械を使用する。

表 6.4-1(3) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（東京都）

計画等	内 容	配慮した事項
<p>東京都環境基本計画 (平成 28 年 3 月)</p>	<p>【配慮の指針（事業別）】</p> <p>①エネルギー消費の抑制・温室効果ガスの排出抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギー型車両の導入、駅舎・車内の照明・冷暖房への省エネルギー型機器の使用などにより、省エネルギー・エネルギーマネジメントに努める。 <p>②騒音・振動・悪臭等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低騒音車両の導入やロングレール化、遮音壁の設置などの対策を図り、騒音・振動の低減に努める。 ・建築物等を建設する場合は、周辺地域に日照障害及び風害を及ぼさないように配慮する。 ・建築物等により、電波障害が生じる場合には対策を講じる。 <p>③工事期間中の配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事に伴う大気汚染、騒音・振動、水質汚濁等の防止及び温室効果ガスの削減に努める。 ・工法や工期なども含め、温室効果ガスの排出量がより少ない手法の選択に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅施設においては電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。 ・可能な限りロングレールや弾性バラスト軌道等の採用及び遮音壁の設置を行い、鉄道騒音・鉄道振動の低減を図る。 ・構造物の建設に当たっては日照障害や風害が生じないように努める。 ・本事業により電波障害が生じる場合には対策を講じる。 ・周辺環境に配慮した施工計画を検討する。 ・排出ガス対策に適応した建設機械の積極的導入等を行う。
<p>緑施策の新展開 ～生物多様性の保全に向けた基本戦略～ (平成 24 年 5 月)</p>	<p>【緑を「まもる」】</p> <p>①水辺環境の回復</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湧水地点を土地の改変から守り、雨水浸透を着実に実施するなどして、生きものの生息環境としての湧水地点の積極的な保全対策を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模な土留工を用いるような開削、地下掘削や地下水の揚水、連続した地下構造物の設置等は行わない。
<p>東京が新たに進めるみどりの取組 (令和元年 5 月)</p>	<p>①拠点・骨格となるみどりを形成する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みどりの拠点の形成 <p>②特色あるみどりが身近にある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共が保全・創出するみどり ・民間が創出するみどり 	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。
<p>東京地域公害防止計画 (平成 24 年 3 月)</p>	<p>【東京湾の水質汚濁対策】</p> <p>①産業排水対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総量規制基準が適用されない工場・事業場については、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に基づく濃度規制を徹底するとともに、排水の実態等を考慮し、小規模事業場排水対策マニュアル（平成 13 年 3 月 環境省環境管理局）等に基づき、適正な排水処理について啓発等を行い、汚濁負荷量の削減に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の施工中に発生する排水のうち、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。 ・工事の完了後においては、駅等の施設から発生する雑排水等は、事業区間周辺の公共下水道に排水する。

表 6.4-1(4) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（東京都）

計画等	内 容	配慮した事項
<p>東京都建設リサイクル推進計画 （平成 28 年 4 月）</p>	<p>①建設泥土を活用する。 ・建設泥土等の運搬及び処分に当たっては、廃棄物処理法に基づき、収集運搬及び処分委託契約の締結、マニフェストの運用など、適正処理を図らなければならない。</p> <p>②建設発生土を活用する。 ・建設発生土は採掘時点での状態が良好であれば、現場内利用及び工事間利用を行うことや、道路上工事等において埋め戻し用材に利用する。</p> <p>③廃棄物を建設資材に活用する。 ・工事現場内で分別解体等を徹底して行うことにより、品目ごとに適した再資源化等を行う。</p>	<p>・建設泥土は、関係法令に従い、適正に処理する。</p> <p>・建設発生土の事業区間内及び他の建設現場利用を積極的に行う。</p> <p>・工事現場内で分別解体等を行う。</p>
<p>東京都資源循環・廃棄物処理計画 （平成 28 年 3 月）</p>	<p>【主要な施策】</p> <p>①エコマテリアルの利用と持続可能な調達の普及の促進 ・建築工事におけるエコマテリアルの利用促進</p> <p>②廃棄物の循環的利用の更なる促進（高度化・効率化） ・循環的利用・廃棄物処理システムの最適化に向けた取組</p> <p>③廃棄物の適正処理と排出者のマナー向上 ・有害廃棄物等の適正処理 ・不適正処理の防止</p>	<p>・鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用又は再資源化をする。</p> <p>・既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化をする。</p> <p>・再生資材等を積極的に使用する。</p> <p>・建設泥土及び建設廃棄物等は、関係法令に従い、適正に処理する。</p>

表 6. 4-2(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（杉並区）

計画等	内 容	配慮した事項
杉並区基本構想-10年ビジョン- (平成 24 年 4 月)	<p>【みどり豊かな環境にやさしいまち】</p> <p>①再生可能エネルギーを活用した住宅都市をつくる</p> <p>②ゆとりとうるおいを実感できるみどりをつなげる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・再生資材等を積極的に使用する。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。
杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン） (平成 25 年 10 月)	<p>【みどりと水のまちづくり方針】</p> <p>①民有地などのまとまったみどりの保全を図る</p> <p>②街なみのみどりの保護と充実を図る</p> <p>③水と水辺のある環境づくりを推進</p> <p>④みどりの水とネットワークを形成</p> <p>【景観まちづくり方針】</p> <p>①景観法を活用した景観まちづくりを推進</p> <p>②景観施設の展開による杉並らしい景観の醸成を図る</p> <p>③景観モデル地区等における景観形成の推進</p> <p>【環境との共生まちづくり方針】</p> <p>①低炭素まちづくりの推進による環境負荷の低減</p> <p>②環境政策を総合的、計画的に推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・工事の施工中に発生する排水のうち、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。 ・工事の完了後においては、駅等の施設から発生する雑排水等は、事業区間周辺の公共下水道に排水する。 ・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。 ・工事用仮設物等の設置に当たっては、良好な景観を損なわないように配慮する。 ・駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。 ・周辺環境に配慮した施工計画を検討する。
杉並区環境基本計画 (平成 25 年 11 月)	<p>【低炭素・循環型のまちをつくる】</p> <p>①地球温暖化防止への取組</p> <p>②循環型社会を目指す取組</p> <p>【区民の健康と生活環境を守るまちをつくる】</p> <p>①自動車等に起因する大気汚染を防ぐ取組</p> <p>②化学物質等の適正管理と水質汚濁を防ぐ取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。 ・工事用仮囲い、粉じん飛散防止シート等により、粉じんの飛散防止を行う。 ・排出ガス対策に適応した資材運搬車、建設機械の積極的導入等を行う。 ・工事の施工中に発生する排水のうち、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。 ・工事の完了後においては、駅等の施設から発生する雑排水等は、事業区間周辺の公共下水道に排水する。

表6.4-2(2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（杉並区）

計画等	内 容	配慮した事項
杉並区環境基本計画 (平成 25 年 11 月)	<p>③その他の公害を防ぐ取組</p> <p>【自然環境が保全され、多様な生き物が生息できるまちをつくる】</p> <p>①連続したみどりを保全・創出する取組 ②自然生態系保全の取組 ③みどりや自然に親しめる取組</p> <p>【魅力ある快適なまちなみをつくる】</p> <p>①美しく清潔なまちへの取組 ②個性と美・やすらぎに満ちたまちなみをつくる取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境に配慮した施工計画を検討する。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。 ・工事用仮設物等の設置に当たっては、良好な景観を損なわないように配慮する。
杉並区みどりの基本計画-なみすけみどりプラン- (平成 22 年 5 月)	<p>①身近なみどりを守ろう ②新しいみどりを創ろう ③みどりの質を高めよう ④みどりでまちをつなげよう ⑤みんなでみどりを育てよう</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。
杉並区景観計画 (平成 28 年 6 月)	<p>【基本理念】</p> <p>①ゆとりと一体感のあるみどり豊かなまちなみを継承します ②潤いと憩いの場を提供する水辺空間を創出します ③鉄道沿線・駅周辺に広がる個性豊かな景観づくりを進めます ④人々が織りなすにぎわいや文化のをおりを伝えます</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。 ・工事用仮設物等の設置に当たっては、良好な景観を損なわないように配慮する。

表 6. 4-3(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（練馬区）

計画等	内 容	配慮した事項
<p>練馬区基本構想 (平成 21 年 12 月)</p>	<p>【環境と共生する快適なまちを形成する】 区民・事業者と区が連携して環境への負荷を低減する</p> <p>①区民・事業者・区がそれぞれ、省エネルギー化や再生可能エネルギーの利用拡大など、足元からの地球温暖化対策に取り組み、低炭素社会をめざす</p> <p>②大量生産、大量流通、大量消費、大量廃棄の社会構造を変革するため、「廃棄物の発生抑制」「再使用」「リサイクル」の取組を一層進め、循環型社会システムを実現する</p> <p>③区民や地域の団体などとの協働により、地域環境の保全や、まちの美化を進め、良好な地域環境に支えられた清潔で美しいまちをつくる</p> <p>④樹林地や農地といった練馬らしいみどりを保全し活用するとともに、公園等の整備や公共施設の緑化を進める。それらのみどりを河川などの水辺環境とつなげることで、みどりと水のネットワークをつくる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。 ・資源のリサイクル率の向上等により、省資源化と廃棄物の削減に努める。 ・鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用及び再資源化に努める。 ・既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化に努める。 ・建設発生土は、事業区域内で可能な限り再利用を図る。また、搬出する場合は、他の公共事業等への利用など有効利用を図る。 ・建設時の副産物については、徹底的に分別し、可能な限り再利用を進める。 ・周辺環境に配慮した施工計画を検討する。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・工事の施工中に発生する排水のうち、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。 ・工事の完了後においては、駅等の施設から発生する雑排水等は、事業区間周辺の公共下水道に排水する。
<p>練馬区都市計画マスタープラン (平成 27 年 12 月)</p>	<p>【みどりあふれるまちづくり】 公園など市街地のみどりは、防災・環境・景観・レクリエーションなど多面的な機能を担っていることから、快適な生活を送る上で、必要不可欠なみどりを守り、さらに増やす整備を進める。また、練馬の重要な地域資源である農地の多面的な機能を有効に発揮するための取組を進める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。

表 6. 4-3(2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（練馬区）

計画等	内 容	配慮した事項
<p>練馬区環境基本計画 2011（後期計画） （平成 29 年 3 月）</p>	<p>①みどり豊かなまちをつくる …練馬らしい樹林地や農地の保全等を図り、多様な生きものと共生できる、みどり豊かな都市空間の形成をめざす。</p> <p>②自立分散型エネルギーのまちをつくる …エネルギーセキュリティの確保と効率的で低炭素なエネルギーの確保を実現した自立分散型エネルギー社会の構築をめざす。</p> <p>③循環型のまちをつくる …3Rの取組に根ざしたみどりあふれる循環型社会の構築をめざす。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。 ・資源のリサイクル率の向上等により、省資源化と廃棄物の削減に努める。 ・鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用及び再資源化に努める。 ・既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化に努める。 ・建設発生土は、事業区域内で可能な限り再利用を図る。また、搬出する場合は、他の公共事業等への利用など有効利用を図る。 ・建設時の副産物については、徹底的に分別し、可能な限り再利用を進める。
<p>練馬区みどりの総合計画 （平成 31 年 4 月）</p>	<p>【みどりのなかでにぎわう駅周辺のまち】</p> <p>①みどりのネットワークの形成 駅前広場などにはシンボルとなるような植栽を配し、周辺の建築では、壁面緑化や屋上緑化など人工地盤上の緑化を誘導し、みどりの空間づくりを推進する。</p> <p>②みどりを育むムーブメントの輪を広げる みどりに関する情報を発信し、駅を起点としたまち歩きやポタリングの楽しみを広げる。「駅からはじまる花いっぱい運動」等を通して、花による駅前や商店会のイメージアップを図る。駅前広場や駅近くの公園で、ねりマルシェなどのイベントを開催し、練馬のみどりの魅力を伝える。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、材質及び色彩等に配慮する。 ・駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮する。
<p>練馬区景観計画 （平成 23 年 8 月）</p>	<p>①みどりが映える景観づくり ②都市の骨格を際立たせる景観づくり ③心地よい住まいの景観づくり ④にぎわいを育む景観づくり ⑤身近な景観資源を活かした景観づくり ⑥協働、連携による景観まちづくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。 ・工事用仮設物等の設置に当たっては、良好な景観を損なわないように配慮する。

表 6.4-4 環境保全に関する計画等に配慮した事項（西東京市）

計画等	内 容	配慮した事項
<p>東伏見駅周辺地区まちづくり構想 (平成 30 年 3 月)</p>	<p>【みどり・水辺・景観の方針】 ○地域資源の保全・活用 …地域資源を積極的に活用し、人々がにぎわうまちづくりを目指す。</p> <p>○都市農地及び都市環境への配慮 …生活に身近なみどりの保全・創出による環境に優しいまちづくりを目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。 ・工事用仮設物等の設置に当たっては、良好な景観を損なわないように配慮する。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。
<p>西東京市第 2 次基本構想・基本計画 (平成 26 年 3 月)</p>	<p>・みどりの保全と低炭素社会づくりの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。
<p>西東京市都市計画マスタープラン (平成 26 年 3 月)</p>	<p>・みどりの保全と継承</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。
<p>西東京市第 2 次環境基本計画後期計画(素案) (平成 30 年 12 月)</p>	<p>①温室効果ガス排出量の削減・エネルギー消費量の削減 ②自然環境、歴史的及び文化的環境資源の保全・創出・活用</p> <p>③ごみの削減、資源の有効利用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・工事区間において新たに埋蔵文化財が確認された場合には、「文化財保護法」等に基づき遅滞なく関係機関と協議し、適切な保全に努める。 ・地形・歴史・文化を活かした景観の保全に努める。 ・資源のリサイクル率の向上等により、省資源化と廃棄物の削減に努める。 ・鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用及び再資源化に努める。 ・既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化に努める。 ・建設発生土は、事業区域内で可能な限り再利用を図る。また、搬出する場合は、他の公共事業等への利用など有効利用を図る。 ・建設時の副産物については、徹底的に分別し、可能な限り再利用を進める。
<p>西東京しみどりの基本計画 (平成 16 年 7 月)</p>	<p>「みどりの将来像」を実現するために、「みどりを守る!」「みどりを創る!」「みどりを活用する!」という 3 つの視点を「みどりのまちづくりの目標」として掲げ、それらの取り組みは、「環境保全」「レクリエーションとふれあい」「防災」「景観形成要素・地域のシンボル」といった、みどりがもつ 4 つの主要な機能に着目して、いずれかに偏ることなく、総合的な視点で進める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・事業区間周辺には、公園等が点在するが、直接的な改変はしない。 ・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。 ・工事用仮設物等の設置に当たっては、良好な景観を損なわないように配慮する。

6.5 事業計画の策定に至った経過

東京都内には、平成 31 年 4 月現在、約 1,050 か所の踏切があり、円滑な交通流及び都市活動を阻害し、多大な経済損失を発生させている。このため、東京都は、平成 16 年 6 月に策定した『踏切対策基本方針』により、鉄道立体化の可能性を検討すべき区間として 20 区間の「鉄道立体化の検討対象区間」を位置付けた。この 20 区間のうちの 1 区間である本区間は、優先的に立体化を図るべき区間となっている。

区間内の踏切のうち 12 か所が、ピーク時の遮断時間が 1 時間当たり 40 分以上の「開かずの踏切」であり、特に上井草第 2 号踏切は、1 日当たりの踏切自動車交通遮断量^{※1}が 94,401 (台・時/日) の自動車ボトルネック踏切^{※2}であり、交通渋滞が慢性化している。また、井荻第 6 号踏切や上石神井第 1 号踏切では歩行者交通量が多く、踏切遮断時に歩行者や自転車が乱横断するなど、交通処理上の問題に加え、安全上の問題が生じている。

そこで、本区間を連続立体交差化することにより、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上、消防・救急等の緊急活動の円滑化等を図ることが可能となる。

上井草駅周辺において、杉並区では、「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針～下井草・井荻・上井草～」(平成 28 年 2 月 杉並区)において「人と人をつなぐ、みどり豊かな便利で快適なまち」を沿線地域のまちづくりの目標としている。練馬区では、「上井草駅周辺地区(下石神井四丁目)まちづくり構想」(平成 26 年 11 月 練馬区)において「武蔵野の面影を残す豊かで美しい緑に囲まれ、住宅地としての住環境が整備された、買物や通勤、子育てにも便利な、人に優しい暮らしやすいまち」をまちづくりの目標としている。

上石神井駅周辺において、練馬区は、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」(平成 20 年 3 月 練馬区)において、「交通環境の改善と機能強化」「商店街の活性化」「安全・安心で快適な暮らしやすい住環境の整備」の基本方針に基づき、まちづくりを目指している。

武蔵関駅周辺において、練馬区は、「武蔵関駅周辺地区まちづくり構想」(平成 26 年 5 月 練馬区)において、「鉄道立体化にあわせて、安全・快適な道路や駅周辺の整備を推進する。」「石神井川のうるおいやみどりの豊かさを感じられる街並みを守り育む。」「駅前空間や地域の資源等を活かし、賑わいづくり・交流活動を活発化させる。」「ゆとりと安全、うるおいを感じられるまちの環境を育てる。」の基本方針に基づき、まちづくりを目指している。

東伏見駅周辺において、西東京市は、「東伏見駅周辺地区まちづくり構想」(平成 30 年 3 月 西東京市)において、「連続立体交差事業を見据えて、にぎわいや魅力の創出、防災・防犯性の向上、住宅地における住環境の維持」などのまちづくりを目指している。

連続立体交差事業とこれらまちづくりを併せて推進していくことにより、鉄道により分断されていた地域の一体化を図り、都市の再生と地域の活性化とを図ることが可能となることから、本事業の計画策定に至ったものである。

※1 「一日当たりの踏切自動車交通遮断量」とは、当該踏切道における自動車(二輪のものを除く)の一日当たりの交通量に一日当たりの踏切遮断時間を乗じた値をいう。

「踏切道改良促進法施工規則」(平成 13 年 4 月 20 日 国土交通省令 第 86 号)

※2 「自動車ボトルネック踏切」とは、一日当たりの踏切自動車交通遮断量が 50,000 (台・時/日)以上の踏切。