

## 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	TEL 03-5388-3284	(ダイヤルイン)
東京都 建設局 道路建設部 計画課	TEL 03-5320-5348	(ダイヤルイン)
杉並区 都市整備部 市街地整備課	TEL 03-3312-2111	(内線3379)
練馬区 都市整備部 交通企画課	TEL 03-5984-1274	(ダイヤルイン)
西東京市 まちづくり部 交通課	TEL 042-439-4435	(ダイヤルイン)
西武鉄道株式会社 建設部 建設課	TEL 04-2926-2295	(ダイヤルイン)

本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。

# 都市計画案及び環境影響評価書案のあらまし

## 西武鉄道新宿線(井荻駅～西武柳沢駅間)連続立体交差化計画及び 関連する道路計画について



東 杉 練 西  
 京 並 東  
 都 区 区 市  
 西武鉄道株式会社

## 計画のあらまし

西武鉄道新宿線の連続立体交差化計画は、井荻駅から西武柳沢駅までの約5.1kmの区間で鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものです。また、良好な住環境の保全や地域の利便性向上を目的とした側道の整備を併せて計画しています。

これらの計画の実施により、補助第229号線（千川通り）など19か所の踏切が除却され、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が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、都市計画道路などの整備を併せて推進することにより、安全で快適なまちづくりが実現されます。

本計画につきまして、皆様のご理解とご協力をお願いいたします。



踏切の状況（上石神井第1号踏切道）

## 計画の概要

### ● 都市高速鉄道西武鉄道新宿線

- 1 区間 井荻駅（杉並区下井草五丁目）～西武柳沢駅（西東京市柳沢一丁目）
- 2 延長 約5.5km（事業区間 約5.1km）
- 3 構造形式 高架式（嵩上式）及び地表式
- 4 駅施設
 

上井草駅	ホーム延長：約170m	ホーム幅員：約6～8m
上石神井駅	ホーム延長：約210m	ホーム幅員：約3～10m
武蔵関駅	ホーム延長：約210m	ホーム幅員：約5～8m
東伏見駅	ホーム延長：約210m	ホーム幅員：約3～8m

### ● 都市高速鉄道西武鉄道新宿線附属街路（側道）

幅員：6～20m 路線数：19本

### ● 特殊街路練馬自転車歩行者専用道（側道）

幅員：6m 路線数：2本

## 立体化により除却される踏切（19か所）

踏切道の名称	道路名称	踏切道の現況幅員	備考
井荻第3号	特別区道第2124号線	7.7m	
井荻第4号	特別区道第948号線	7.0m	
井荻第6号	特別区道第2103-1号線	8.6m	
上井草第1号	特別区道第1904号線	6.2m	
上井草第2号	特例都道下石神井大泉線(444号)	10.0m	補助第132号線 補助第229号線
上井草第3号	練馬一般区道23-188号線	2.0m	
上石神井第1号	練馬主要区道39号線	8.2m	外環の2
上石神井第2号	練馬一般区道23-214号線	6.0m	
上石神井第3号	練馬主要区道42号線	5.5m	
上石神井第4号	練馬一般区道23-211号線	2.0m	
上石神井第6号	練馬一般区道23-229号線	2.0m	補助第135号線
上石神井第7号	練馬主要区道43号線	8.2m	
上石神井第8号	練馬主要区道44号線	8.1m	
武蔵関第1号	練馬一般区道23-293号線	2.8m	
武蔵関第2号	練馬一般区道23-295号線	6.0m	
武蔵関第3号	練馬一般区道23-300号線	2.0m	
武蔵関第4号	練馬一般区道23-318号線	2.0m	
武蔵関第5号	市道2120号線	10.0m	
東伏見第1号	市道2026号線	4.0m	

## 交差する都市計画道路（立体化予定区間）

都市計画道路名	計画幅員	備考
補助第132号線	16m	
補助第229号線	20m	
外環の2 （交通広場）	22m （面積約5,160㎡）	事業中
補助第135号線	15m	
補助第230号線	16m	新設

# 連続立体交差化計画の概略図

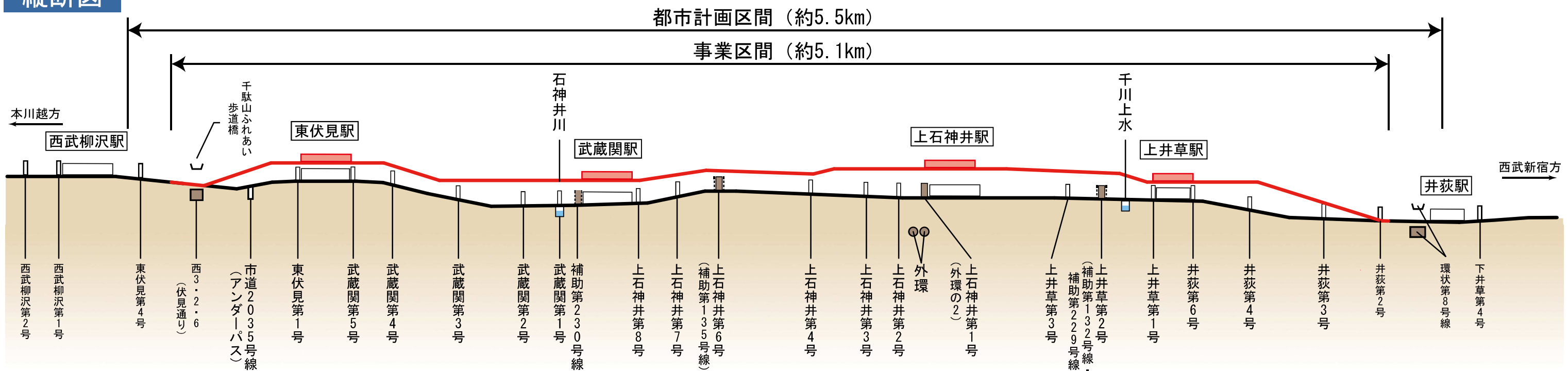
## 平面図



※連続立体交差化の都市計画との整合を図り、西3・4・17の都市計画変更の手続（東伏見駅南口駅前広場の面積の変更）を行います。  
 ※この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（30都市基交第527号）して作成したものです。無断複製を禁じます。  
 この図面は、平成24年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない場合があります。

凡例		鉄道（計画線）		都市計画道路（事業中・完了）		工事で使用の可能性がある範囲
		鉄道（現在線）		都市計画道路（計画）		河川等
		鉄道附属街路・特殊街路		区画街路		区市境

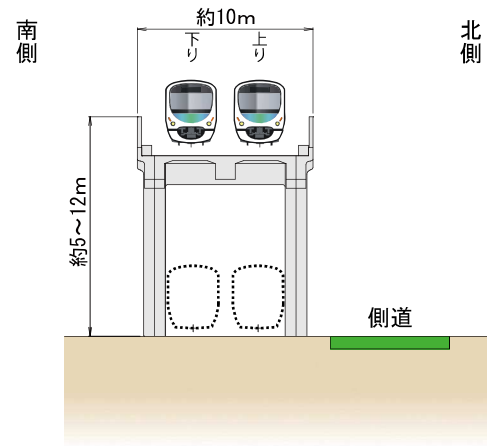
## 縦断図



# 連続立体交差化計画の概略図

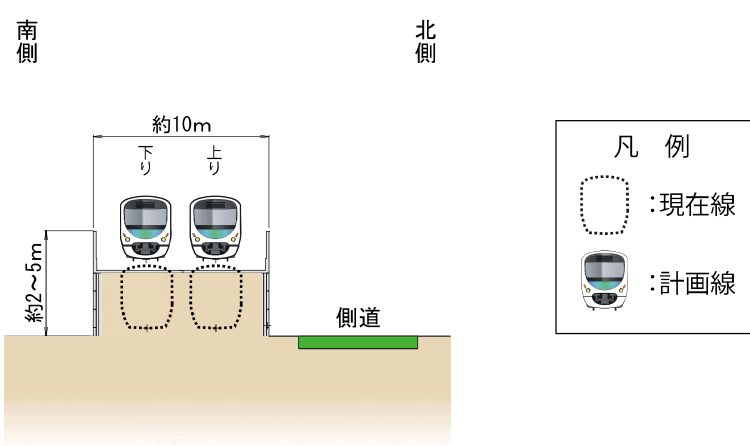
## 標準横断面図

一般部

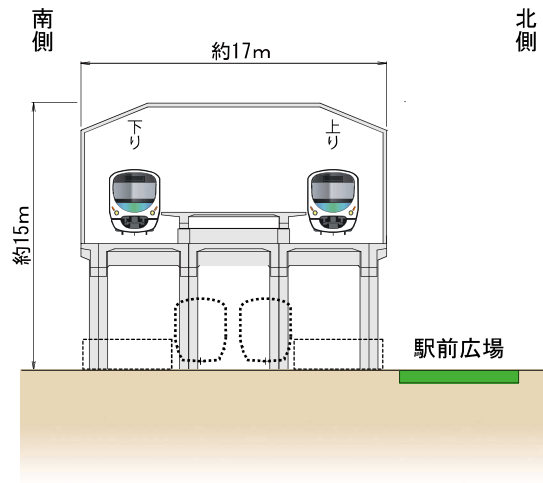


上井草駅部

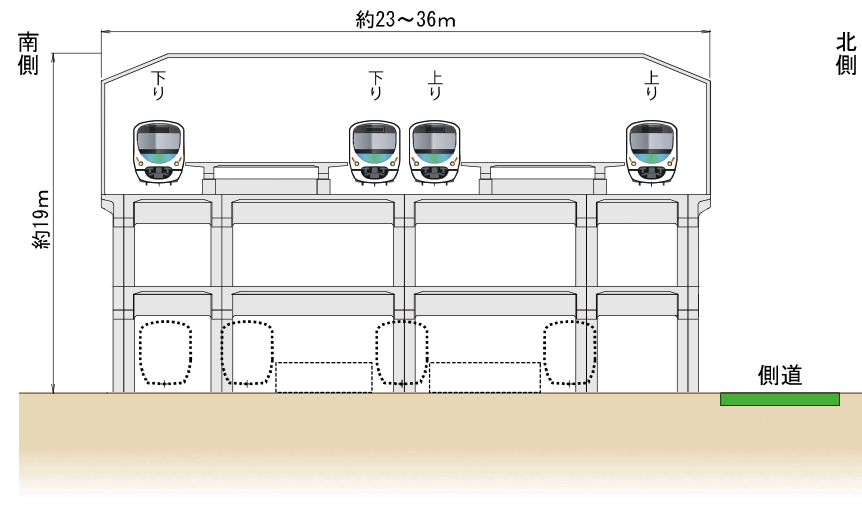
取付部



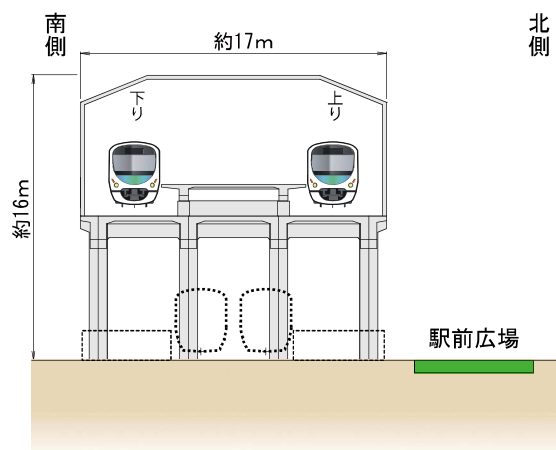
上石神井駅部



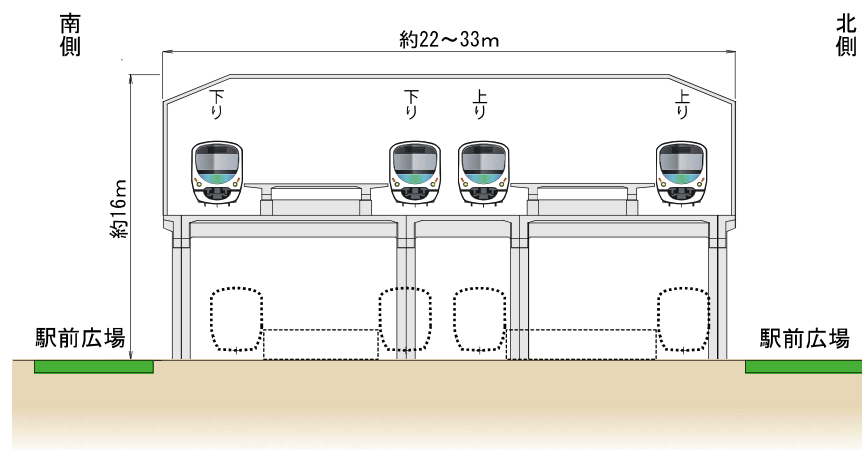
武蔵関駅部



東伏見駅部



武蔵関駅部

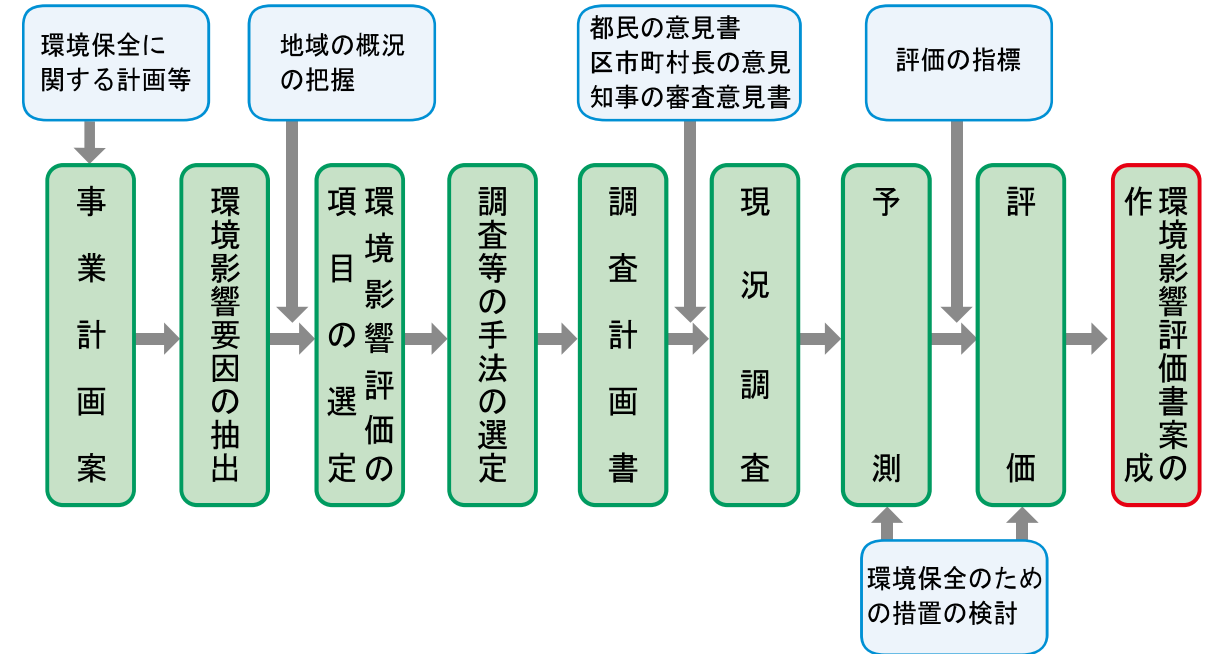


東伏見駅部

# 環境影響評価のあらまし

## 環境影響評価書案の作成手順

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について、東京都環境影響評価条例に基づき予測・評価を行いました。



## 環境影響評価項目の選定

環境影響評価の項目は、対象事業の内容から環境要因を抽出し、地域の概況を考慮して、以下のとおり8項目(●印の項目)を選定しました。

区分	環境影響評価の項目	環境影響要因																
		大気汚染	悪臭	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	地盤	地形・地質	水循環	生物・生態系	日照	電波障害	風環境	景観	史跡・文化財	自然との触れ合い活動の場	廃棄物	温室効果ガス
工事の施行中	建設工事			●		●									●	●	●	
	鉄道の走行			●														
工事の完了後	鉄道の走行			●														
	施設が存在										●	●		●				

# 予測・評価の結果及び環境保全のための措置

選定した項目の予測・評価の結果及び環境保全のための措置は、次のとおりです。

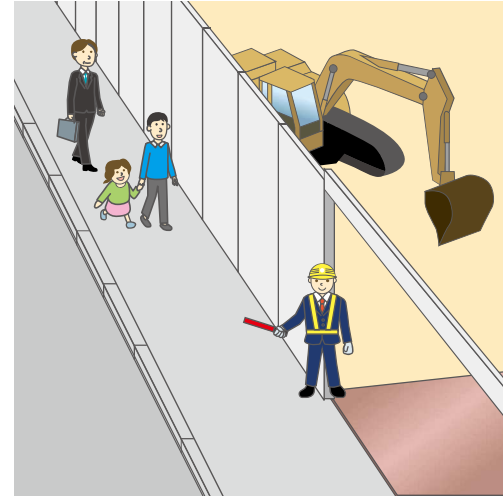
## ●騒音・振動●

### <工事の施行中>

#### ●予測・評価の結果

##### 【建設作業騒音・振動】

建設作業騒音の予測値は66dB～80dB、建設作業振動の予測値は47dB～70dBであり、「騒音規制法」又は「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値と同等又は下回ります。



注) 建設作業騒音の予測位置は、敷地境界の地上からの高さが1.2mの地点  
建設作業振動の予測位置は、敷地境界の地盤面

単位: dB (デシベル)

	予測値	基準値
建設作業騒音	66～80	80～85
建設作業振動	47～70	70～75

##### 【鉄道騒音】

仮線区間の鉄道騒音の予測値(等価騒音レベル<sup>※</sup>)は、昼間51dB～57dB及び夜間47dB～53dBであり、現況値を下回ります。

※ 等価騒音レベルとは、一定時間内に受けた騒音エネルギーを、時間平均した騒音レベルのことです。

注) 鉄道騒音の予測位置は、原則として計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mの地点



単位: dB (デシベル)

	予測値	現況値
昼間	51～57	63～69
夜間	47～53	58～64

##### 【鉄道振動】

仮線区間の鉄道振動の予測値は、60dB～65dBであり、現況値を上回りますが、環境保全のための措置を適切に実施し、鉄道振動の低減に努めます。

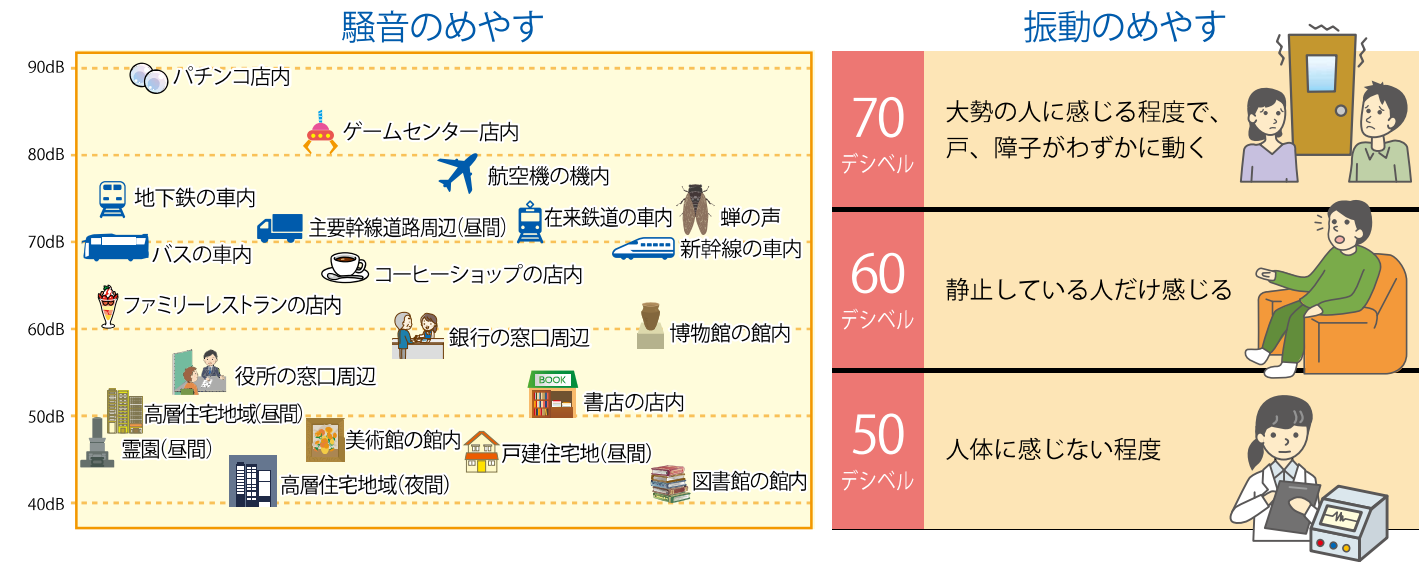
注) 鉄道振動の予測位置は、原則として計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5mの地盤面

単位: dB (デシベル)

予測値	現況値
60～65	57～61

#### ●環境保全のための措置

工事に当たっては、仮囲いを設置するとともに、可能な限りロングレールを採用します。また、低騒音及び低振動の工法並びに建設機械を採用するとともに、最新の技術、建設機械等の積極的な導入、路盤改良、道床の入念な整備など、騒音・振動の低減に努めます。



資料: 全国環境研協議会 騒音調査小委員会

資料: 東京都環境局

注) 騒音のめやすに記載されている騒音の大きさは、等価騒音レベルです。

# 予測・評価の結果及び環境保全のための措置

## <工事の完了後>

### ●予測・評価の結果

#### 【鉄道騒音】

列車の走行に伴う鉄道騒音の予測値(等価騒音レベル)は、昼間54dB～57dB及び夜間50dB～52dBであり、現況値を下回ります。

注) 鉄道騒音の予測位置は、原則として計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mの地点

単位: dB (デシベル)

	予測値	現況値
昼間	54～57	63～71
夜間	50～52	58～67

#### 【鉄道振動】

列車の走行に伴う鉄道振動の予測値は、51dB～53dBであり、現況値を下回ります。

注) 鉄道振動の予測位置は、原則として計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5mの地盤面

単位: dB (デシベル)

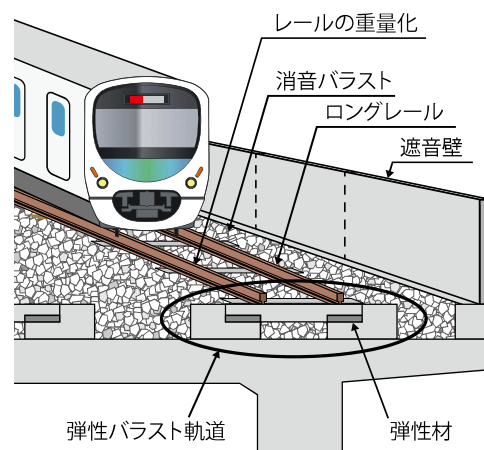
予測値	現況値
51～53	54～65

### ●環境保全のための措置

可能な限りロングレールを採用し、高架橋区間では、弾性バラスト軌道<sup>※</sup>やレールの重量化を採用するとともに遮音壁を設置します。

また、車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施するなど、騒音・振動が増えないように努めます。

※ 弾性バラスト軌道とは、下面に弾性材を取り付けたマクラギとコンクリート床版又は路盤コンクリートを覆う消音バラストにより構成される、防音・防振・省力型の軌道構造をいいます。



## ● 土壌汚染 ●

### ●予測・評価の結果

事業区間周辺では、一部の土地において土壌汚染のおそれがないものと判断できないため、工事の施行に先立ち、「土壌汚染対策法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づき調査を実施し、その結果、土壌汚染のおそれがあると認められた場合には、適切な措置を講じることから、対策は可能であると予測されます。



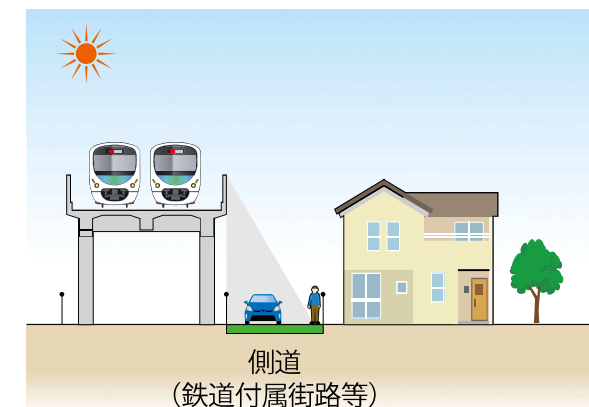
### ●環境保全のための措置

工事の実施に先立ち、土地利用の履歴等調査を行い、土壌汚染のおそれがある場合には、状況調査を実施のうえ、適切な対策を講じます。また、建設発生土を搬出する場合は、運搬車両にシート覆い等を行い搬出します。

## ● 日 影 ●

### ●予測・評価の結果

工事の完了後において、「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」の規制時間を超える日影は一部の地域で生じますが、擁壁部等で居住部にはあたらない範囲であることから日影の影響は小さいと予測されます。



### ●環境保全のための措置

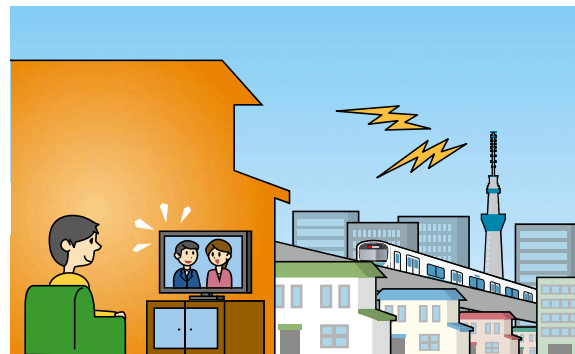
事業の実施に伴う日影の影響を可能な限り回避又は低減するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮します。また、鉄道の北側に側道を設け、日影の影響を可能な限り回避します。

# 予測・評価の結果及び環境保全のための措置

## ●電波障害●

### ●予測・評価の結果

テレビ電波の受信障害は、地上デジタル放送については、事業区間の駅部及び上石神井車庫周辺において、衛星放送については、事業区間の北側で生じると予測されます。



### ●環境保全のための措置

本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等の適切な措置を講じます。

## ●景 観●

### ●予測・評価の結果

事業区間の各駅周辺では商業系の土地利用が多く、その他の地域では住宅系の土地利用が多い状況にあります。その中で、西武鉄道新宿線は都市的景観要素の一部となっており、工事の完了後においても、主要な景観の構成要素はほとんど変化しないものと考えます。

また、現在、地平を走行している鉄道は工事の完了後に高架化されますが、事業区間周辺の都市的景観要素として融合するものと考えます。

代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが鉄道施設を中心に広がる商業施設や戸建て、中高層の住宅等となっています。その中に新たな都市的景観要素として高架橋等の鉄道施設が加わり、一部眺望の変化が認められるものの、鉄道施設は周辺環境と調和した都市的景観の要素の一部となるものと考えます。

### ●環境保全のための措置

高架橋及び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、色彩等に配慮します。また、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します。

## ●史跡・文化財●

### ●予測・評価の結果

周知の埋蔵文化財包蔵地については、事業の実施に伴い一部改変されますが、「文化財保護法」に基づき、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じることで「文化財保護法等に定められた保全に関する事項を遵守すること」を満足すると考えます。



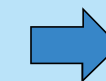
### ●環境保全のための措置

周知の埋蔵文化財包蔵地において、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じます。また、掘削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、適切な保全に努めます。

### 井荻第6号踏切付近(上井草駅)における眺望



現 況



将来(イメージ)

### 上井草第3号踏切付近における眺望



現 況



将来(イメージ)

### 武蔵関公園における眺望



現 況

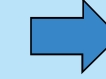


将来(イメージ)

### 東伏見駅付近における眺望



現 況



将来(イメージ)

## 予測・評価の結果及び環境保全のための措置

### ● 自然との触れ合い活動の場 ●

#### ● 予測・評価の結果

周辺の散歩道及び散策路と、想定される主な工事用車両の走行ルートや仮線の一部が重なりますが、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置することや、迂回路の設置等の措置を講じることで、著しい影響は生じないと予測されます。



#### ● 環境保全のための措置

工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を講じることで、歩行者や自転車の移動障害を防ぎます。工事用車両の運行に当たっては、制限速度を守り、安全運転を徹底します。

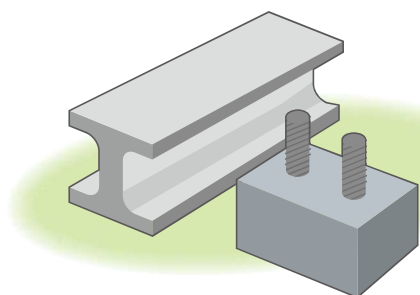
### ● 廃棄物 ●

#### ● 予測・評価の結果

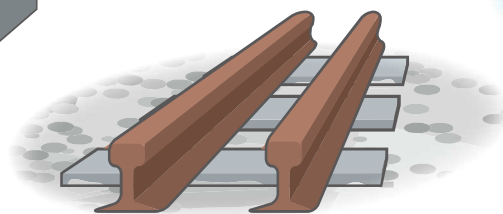
既存構造物の撤去及び建設工事に伴い発生する建設廃棄物、建設発生土及び建設泥土については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の目標値を達成するよう、再資源化等を行います。また、プラスチック、ガラス、ケーブル等の建設廃棄物及び再資源化や有効利用が困難なものについては、関係法令を遵守し、適正に処理することで、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に定める事業者の責務」を満足すると考えます。

#### ● 環境保全のための措置

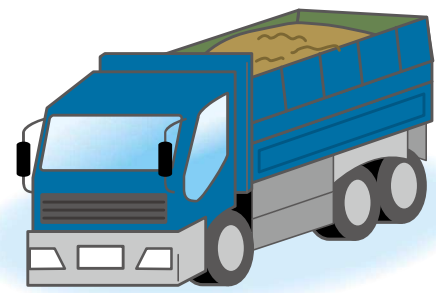
レール、マクラギ、バラスト、鉄骨及びコンクリート塊等は、再利用又は再資源化に努めます。建設発生土は、事業区間内での再利用に努め、場外に搬出する総量の削減に努めるなど、有効利用を行います。建設泥土は、発生抑制、縮減、再資源化を行います。



鉄骨・コンクリート塊



レール・マクラギ



建設発生土

## 工事着手までの流れ

