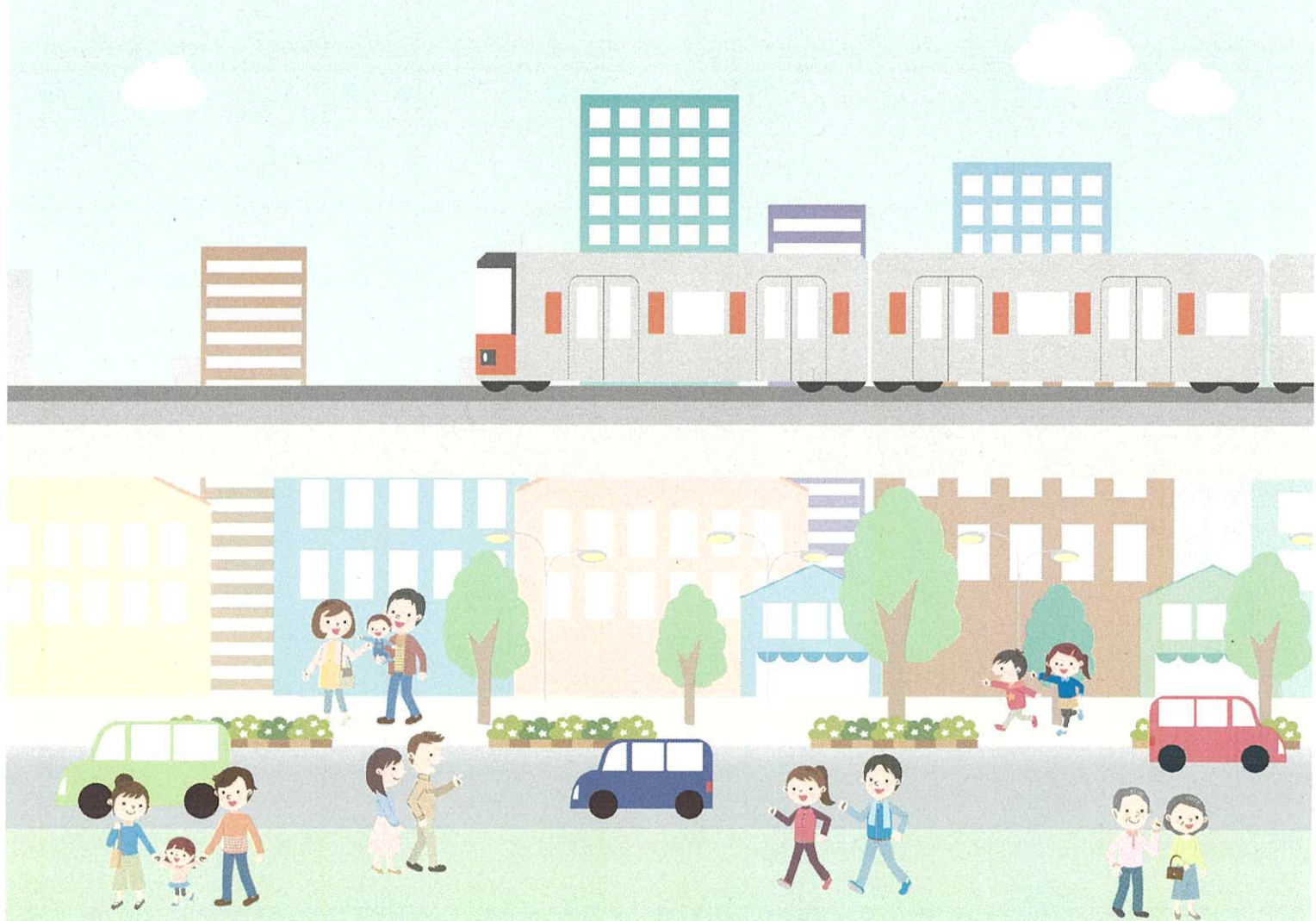


都市計画案及び環境影響評価書案のあらまし

東武鉄道東上本線大山駅付近の連続立体交差化計画 及び関連する道路計画について



東 京 都
板 橋 区
東武鉄道株式会社

計画のあらまし

東武鉄道東上本線の連続立体交差化計画は、大山駅を中心として約1.6kmの区間について鉄道を高架化し、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の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26号線などの8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、皆様の御理解と御協力をお願いいたします。



踏切の状況
(東上本線第17号踏切)

計画の概要

● 都市高速鉄道東武鉄道東上本線

- ① 区 間 大山駅付近（板橋区板橋二丁目～板橋区中板橋）
- ② 延 長 約 1.9 km（事業区間 約 1.6 km）
- ③ 構 造 形 式 高架式（^{かさあげ}嵩上式）及び地表式
- ④ 駅 施 設 大山駅 ホーム延長：約 210m ホーム幅員：約 6～10m

● 都市高速鉄道東武鉄道東上本線付属街路（側道）

路 線 名	延 長	幅 員	路 線 名	延 長	幅 員
第 1 号 線 (鉄東上付 1)	約 40m	6m	第 4 号 線 (鉄東上付 4)	約 90m	6m
第 2 号 線 (鉄東上付 2)	約 60m	6m	第 5 号 線 (鉄東上付 5)	約 40m	6m
第 3 号 線 (鉄東上付 3)	約 110m	6m	第 6 号 線 (鉄東上付 6)	約 80m	4～17m

立体化により除却される踏切（8 か所）

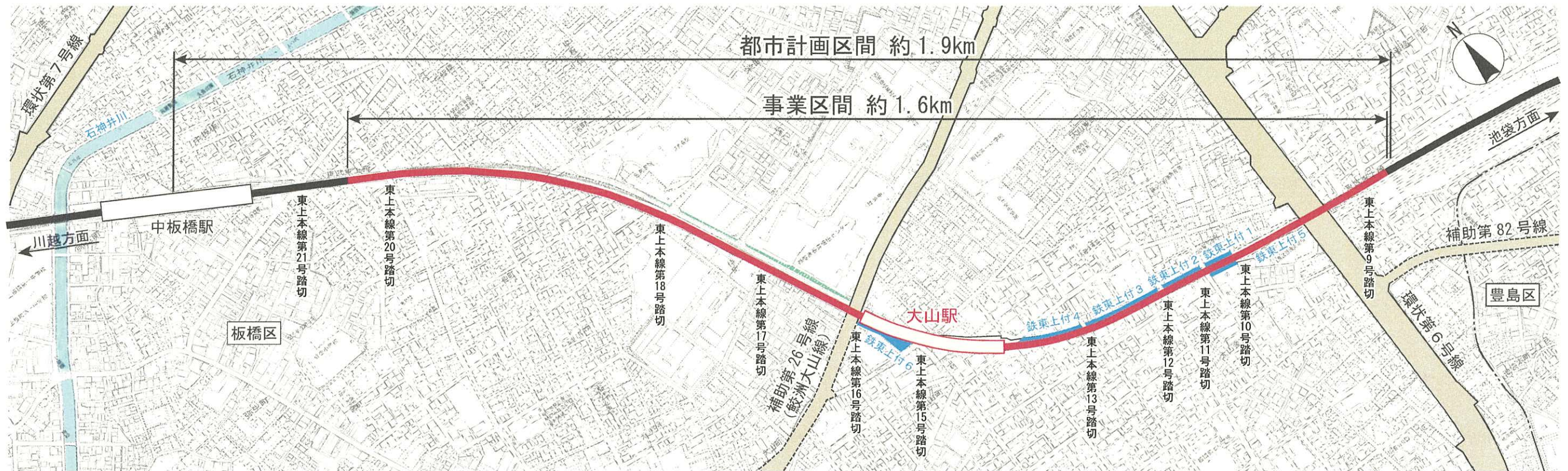
踏 切 道 の 名 称	道 路 名 称	踏切道の現況幅員	備 考
東上本線第 10 号	板橋特別区道第 45 号線	5.0m	
東上本線第 11 号	板橋特別区道第 10-2 号線	5.7m	
東上本線第 12 号	板橋特別区道第 2088 号線	8.0m	
東上本線第 13 号	板橋特別区道第 46-1 号線	5.9m	
東上本線第 15 号	板橋特別区道第 1901 号線	9.2m	
東上本線第 16 号	鯉洲大山線（都道 420 号）	6.0m	補助第 26 号線
東上本線第 17 号	板橋特別区道第 1907 号線	4.8m	
東上本線第 18 号	板橋特別区道第 1908-2 号線	6.0m	

交差する都市計画道路（鉄道立体化予定区間）

都市計画道路名	計 画 幅 員	現 況 幅 員	備 考
補助第 26 号線	20m	6m	事 業 中

連続立体交差化計画の概要図

● 平面図

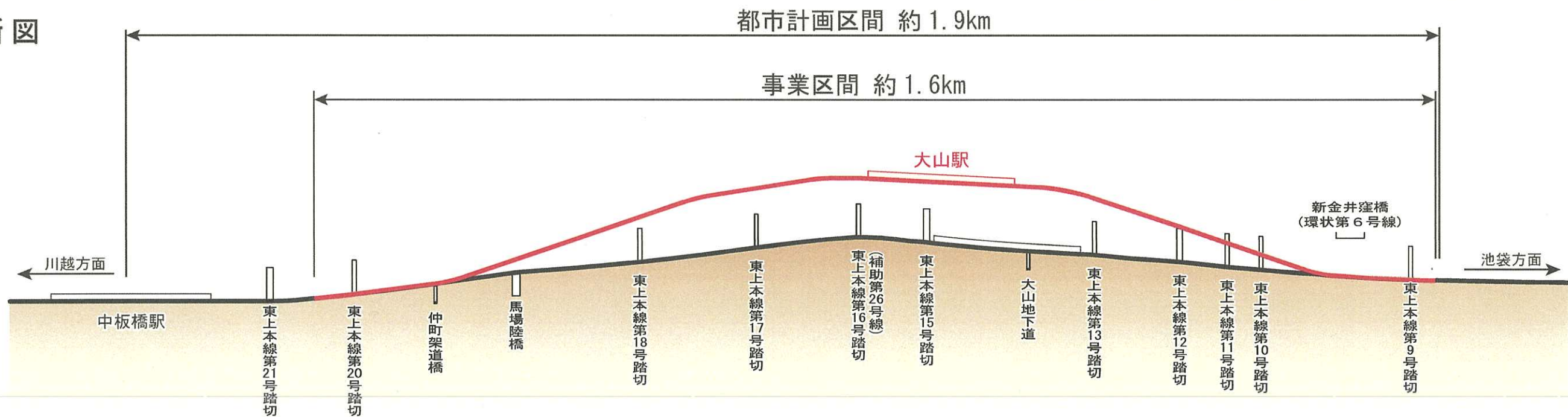


※この地図は、国土地理院長の承認（平 24 関公第 269 号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（29 都市基交第 562 号）して作成したものです。
無断複製を禁じます。この図面は、平成 24 年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない場合があります。

凡例

- | | |
|----------------|----------------------|
| — : 鉄道（現況） | — : 都市計画道路（完了） |
| — : 鉄道（計画） | - - - : 都市計画道路（事業中） |
| — : 鉄道付属街路（計画） | /// : 工事で使用の可能性がある範囲 |
| | - - - : 区境 |

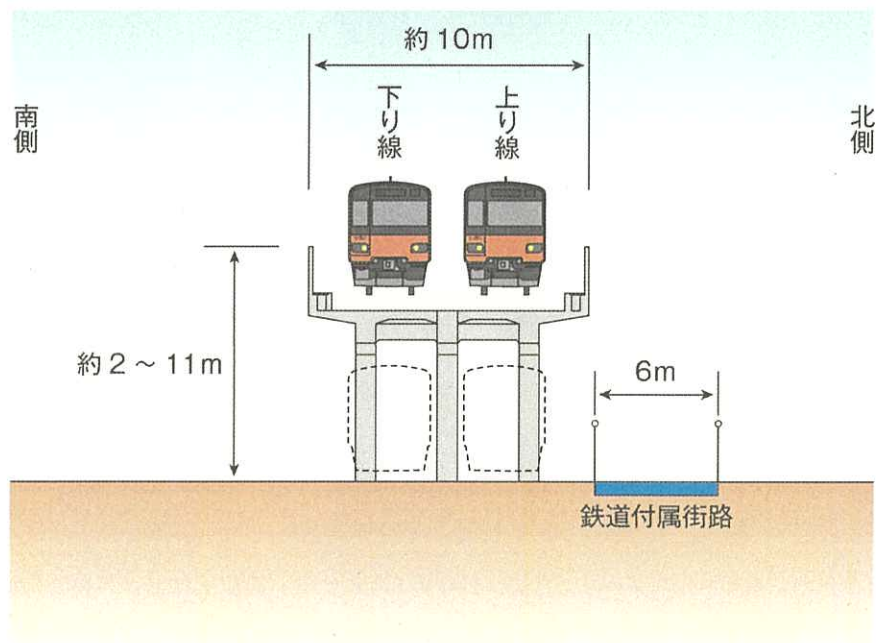
● 縦断面図



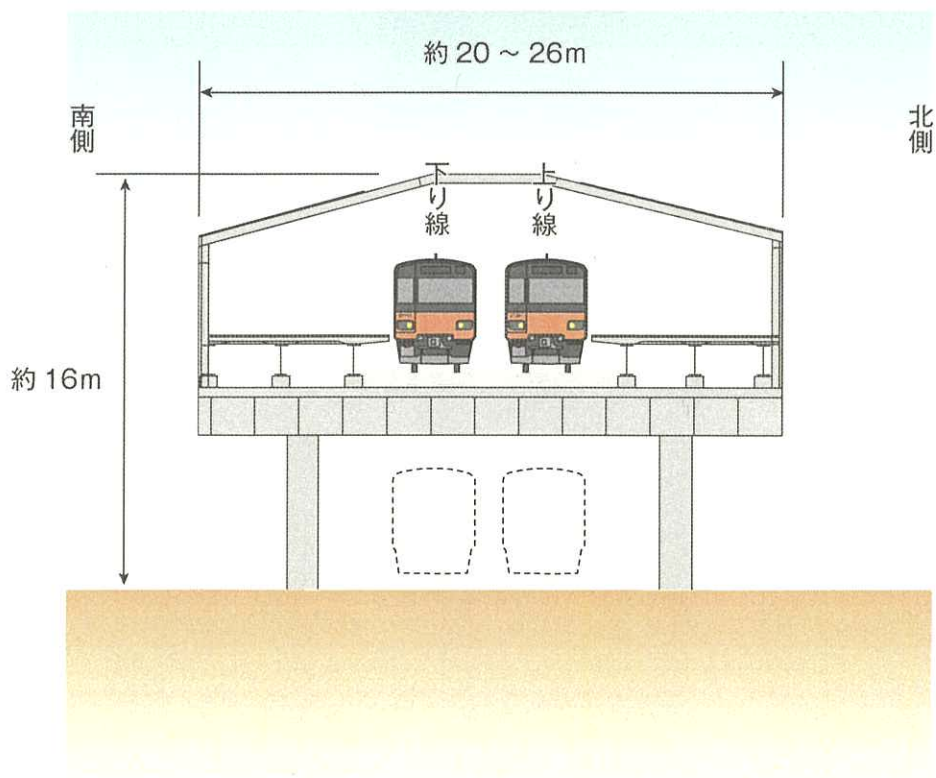
連続立体交差化計画の概要図

● 標準横断面図 (池袋側から川越方面を見た図です。)

一般部



大山駅部



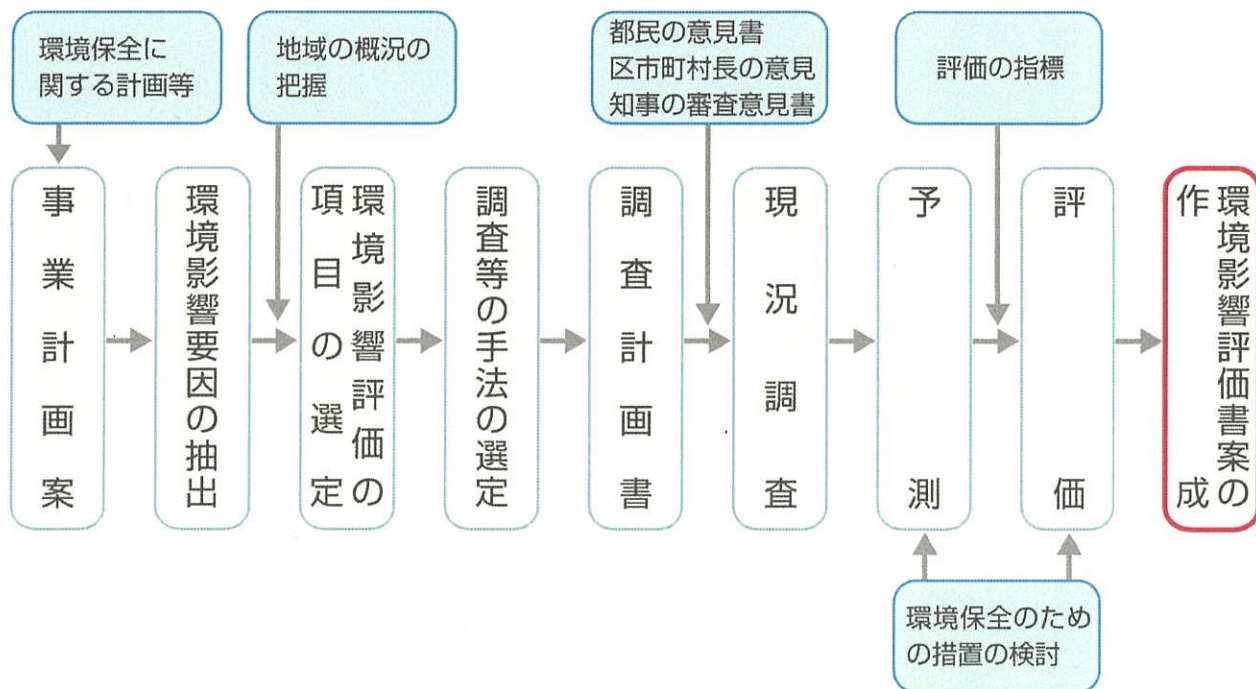
凡例

-  : 現況
-  : 計画

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5項目（●印の項目）を選定しました。

環境影響評価の項目		大気汚染	悪臭	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	地盤	地形・地質	水循環環境	生物・生態系	日照影	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
区分	環境影響要因																	
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			●								●						
	施設の使用										●	●		●				

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。

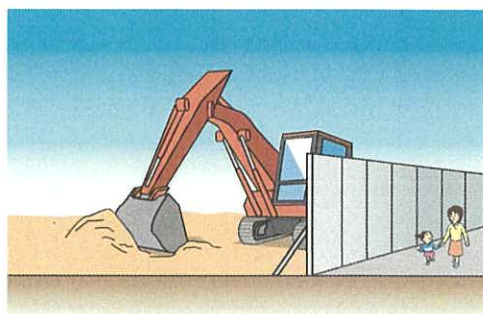
● 騒音・振動 ●

<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）

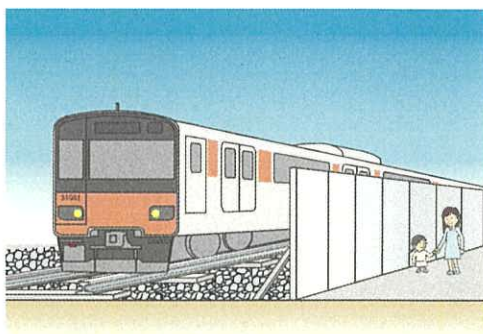
	予測値	基準値
建設作業騒音	66～80	80～85
建設作業振動	47～70	70～75

【鉄道騒音】

仮線区間の鉄道騒音の予測値（等価騒音レベル※）は、昼間 53dB ～ 58dB、夜間 48dB ～ 54dB 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	53～58	63～69
夜 間	48～54	58～65

【鉄道振動】

仮線区間の鉄道振動の予測値は、55dB ～ 65dB であり、現況値を上回りますが、必要に応じて適切な環境保全のための措置を実施し、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）

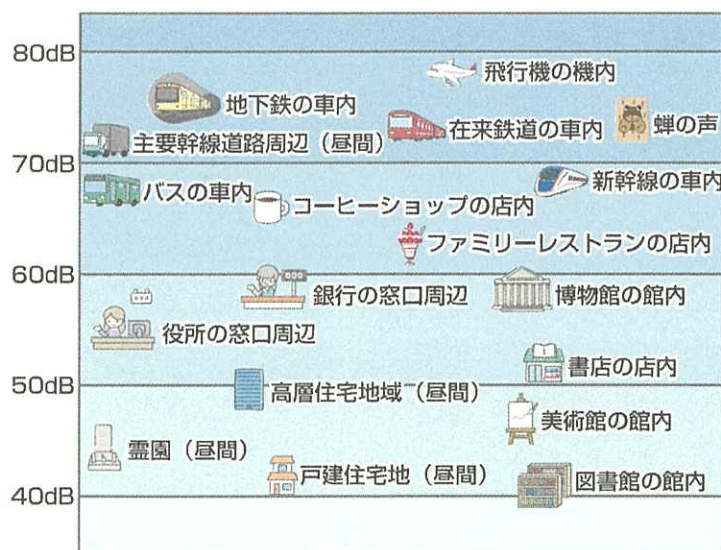
予測値	現況値
55～65	53～63

●環境保全のための措置

工事にあたっては、仮囲いを設置します。

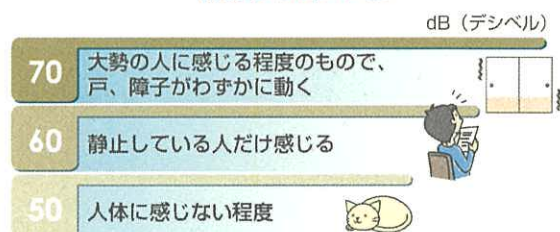
また、ロングレール及びロングレールと同等の効果が見込まれるレール継ぎ目の溶接や、低騒音及び低振動の工法、建設機械を採用するとともに、最新の技術、建設機械等を積極的に導入するなど、騒音・振動の低減に努めます。

騒音のめやす



資料：全国環境研協議会 騒音調査小委員会

振動のめやす



資料：東京都環境局

注) 騒音の目安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 57dB ～ 61dB、夜間 53dB ～ 57dB、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	57～61	63～69
夜 間	53～57	58～65

【鉄道振動】

列車の走行に伴う鉄道振動の予測値は、45dB ～ 47dB 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）

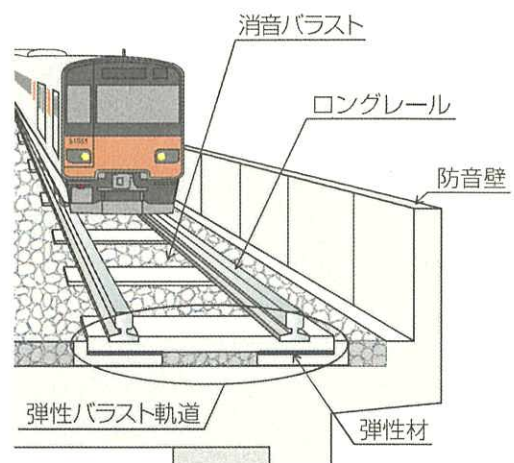
予測値	現況値
45～47	53～63

●環境保全のための措置

ロングレール及びロングレールと同等の効果が見込まれるレール継ぎ目の溶接や、弾性バラスト軌道※を採用するとともに、防音壁を設置します。

また、車両や軌道の定期的な検査、保守作業を実施するなど、騒音・振動が増えないよう努めます。

※ 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。



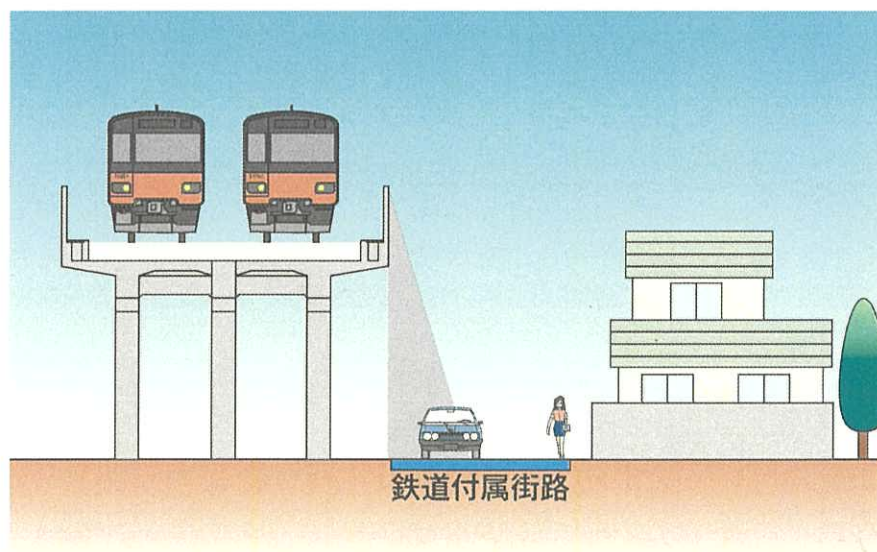
● 日 影 ●

● 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生じません。

● 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。



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、事業区間の西側に沿った一部の地域で、衛星放送については、事業区間の東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を実施します。



●景観●

●予測・評価の結果

事業区間周辺には、大山駅を中心に鉄道施設や住宅、商業施設、医療施設などが立ち並んでおり、その中で東上本線は都市的景観要素の一部となっているため、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、将来の鉄道施設の高さは周辺建築物等を大きく上回ることはなく、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、鉄道施設を中心に広がる商業施設や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一部となると考えます。

●環境保全のための措置

高架橋や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、色彩等に配慮します。

第15号踏切付近（商店街）における眺望



現況



将来（イメージ）

第16号踏切付近における眺望



現況



将来（イメージ）

第12号踏切付近における眺望



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

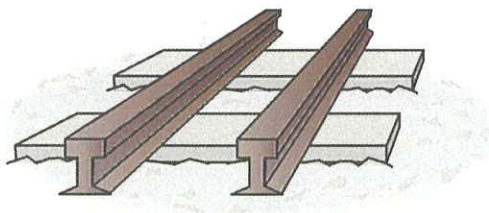
●廃棄物●

●予測・評価の結果

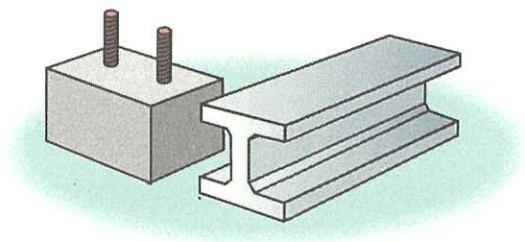
既存構造物の撤去及び建設工事に伴い発生する建設廃棄物、建設発生土等については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める目標値を達成するよう、再資源化等を行います。また、再資源化や有効利用が困難なものについては、関係法令を遵守し、適正に処理することで、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等に定める事業者の責務を満足すると考えます。

●環境保全のための措置

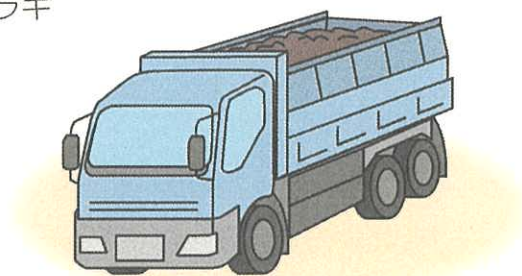
レール、マクラギ、鉄骨及びコンクリート等は再利用又は再資源化に努めます。また、建設発生土は場外に搬出する総量の削減に努めるなど、有効利用を行います。建設泥土は、縮減・再資源化を行います。



レール・マクラギ



鉄骨・コンクリート



建設発生土

工事着手までの流れ

都市計画の流れ

都市計画素案の説明会

(平成30年2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

調査計画書の作成

(平成30年2月提出)

都民等の意見書

環境影響評価書案の作成

(平成30年11月提出)

環境影響評価書案の説明会

都民等の意見書

評価書案に係る見解書の作成

都民の意見を聴く会

環境影響評価書の作成

環境影響評価書の提出

同時開催

環境影響評価書の提出

位置図



●お問合せ先

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

TEL 03(5388)3284

東京都 建設局 道路建設部 計画課

TEL 03(5320)5398

板橋区 都市整備部 鉄道立体化推進担当課

TEL 03(3579)2587

東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 改良工事事部

TEL 03(5962)2484

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。