

東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近） 連続立体交差事業の環境影響評価書について（要約）

1 環境影響評価の実施者の名称及び所在地

名 称：東京都
代表者：東京都知事 小池 百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

2 事業者の名称及び所在地

名 称：東京都
代表者：東京都知事 小池 百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

名 称：東日本旅客鉄道株式会社
代表者：代表取締役社長 富田 哲郎
所在地：東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

3 対象事業の名称及び種類

名 称：東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業
種 類：鉄道の改良

4 対象事業の内容の概略

項 目	内 容
事 業 区 間	起点：北区十条台一丁目 終点：北区中十条四丁目
事 業 延 長	約 1.5km
構 造 形 式	高架橋（一部擁壁、地平）
対 象 駅	十条駅
踏 切 解 消 数	6か所
工 事 予 定 期 間	約 11年

5 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
騒音・振動	<p>(1) 工事の施行中</p> <p>ア 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果は、66dB～81dBであり、各工種の評価の指標である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（以下「環境確保条例」という。）の基準値を下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>イ 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果は、47dB～70dBであり、各工種の評価の指標である振動規制法又は環境確保条例の基準値と同等又は下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>ウ 仮線時の鉄道騒音 仮線時の鉄道騒音の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mの地点において、昼間50dB～56dB、夜間46dB～52dBであり、いずれの地点でも現況値を下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足する。</p> <p>エ 仮線時の鉄道振動 仮線時の鉄道振動の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5mの地点において、56dB～66dBであり、予測値は現況値を上回るが、仮線を新たに敷設する箇所において、レールの重軌条化を実施し、ロングレールを採用する。また、必要により地盤改良や締固め等の対策を実施する等の確実な路盤構築を行うとともに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道振動の低減に効果のある方策を講じることにより、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」をおおむね満足する。</p> <p>(2) 工事の完了後</p> <p>ア 鉄道騒音 鉄道騒音の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mの地点において、昼間54dB～56dB、夜間51dB～52dBであり、いずれの地点でも現況値を下回っており、評価の指標である「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について」に定める「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を満足する。</p> <p>イ 鉄道振動 鉄道振動の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5mの地点において、51dB～59dBであり、いずれも現況値と同等又は下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足する。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
<p>土壌汚染</p>	<p>形質変更時要届出区域においては、仮線工事に伴う擁壁の構築により土地の改変を行うことから、土壌汚染対策法に基づき汚染の拡散防止等の対策を実施し、汚染土壌を搬出する際には、適切に運搬、処理を行う。その際には、土壌汚染対策法第12条及び第16条に基づき、必要な書類を提出する。</p> <p>また、形質変更時要届出区域外においては、工事の実施に先立ち土壌汚染対策法及び環境確保条例に基づき土地利用の履歴等調査を行い、汚染のおそれがある場合は、汚染状況調査を行う。事前の調査及び工事の施行中に新たな土壌汚染が確認された場合は、土壌汚染対策法及び環境確保条例に基づき適正な対応を図るものとする。</p> <p>以上のことから、評価の指標である「新たな地域に土壌汚染を拡散させないこと」を満足する。</p>
<p>日 影</p>	<p>事業の実施による日影の原因となる主な鉄道施設は、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対象となるものではなく、規制対象となるのは駅施設の一部に限られる。しかし、駅施設による等時間日影線は商業地域内に存在するため、本事業において日影規制の対象となるものではないが、評価の指標として、この法律及び条例の基準を参考にして評価した。</p> <p>工事の完了後において、鉄道施設による日影が生じるものの、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ないことから、評価の指標を満足する。</p>
<p>電波障害</p>	<p>テレビ電波の受信障害は、地上デジタル放送において、事業区間の西側に沿った一部の地域で高架橋端部から最大約50mの範囲で生じると予測され、衛星放送において、事業区間の東側で高架橋端部から最大約20mの範囲で生じると予測されるが、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環境保全のための措置を実施する。</p> <p>また、電波障害が生じると予測される地域以外において障害が生じた場合にも、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、同様の措置を実施する。</p> <p>これにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足する。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
景 観	<p>事業区間周辺の現在の状況は、十条駅を中心に住宅や商業施設が立ち並び、その中で赤羽線（埼京線）は、都市的景観要素の一部となっている。現在、地平を走行している鉄道は、工事の完了後には高架化される。</p> <p>工事の完了後における鉄道施設の高さは、最も高い部分は駅部で17m程度、駅部以外の高架橋で7m～11m程度となるが、周辺の建築物等を大きく上回ることはないため、事業区間周辺の都市的景観要素と融合し、地域景観の特性は、ほとんど変化しないものと考えられる。</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが商業施設や戸建て、中高層の住宅等といった都市的景観となっている。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るため、眺望の変化が認められるものの、周辺の建築物等の高さを大きく上回るものではない。</p> <p>さらに、踏切が除却されることにより、交通渋滞が緩和されて人通りや自動車の流れが整ったものとなることに加え、事業の実施に当たっては、鉄道施設の形状等は周辺環境に溶け込むよう、環境保全のための措置を実施する。</p> <p>これらのことから、評価の指標である「事業地周辺の自然、歴史、文化、地域特性等に配慮すること」を満足する。</p>
史跡・文化財	<p>事業区間と交差する可能性のある文化財は存在せず、事業による文化財の現状変更はない。</p> <p>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るが、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。</p> <p>また、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。</p> <p>これらのことから、文化財等に及ぼす影響は小さく、評価の指標である「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。</p>
廃 棄 物	<p>既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴い発生するコンクリート、レール、廃プラスチック等の建設廃棄物、建設発生土、建設泥土について、可能な限り再利用及び再資源化に努めるとともに、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>また、再生利用が困難な建設廃棄物、建設発生土及び建設泥土について、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>これらのことから、評価の指標である「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。</p>

本事業の実施が周辺環境に与える影響については、上記のとおりであり、都市計画を定める上で支障ないと判断する。