

4. 事後調査の結果の概略

本報告は、東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業に伴う騒音・振動、廃棄物について、平成29年4月から平成31年3月に事後調査を実施し、その結果を取りまとめたものである。

調査結果の概略は、以下に示すとおりである。

(1) 騒音・振動

・建設作業騒音・建設作業振動

建設作業騒音（ L_{A5} ^{注1}）の事後調査結果は52～76dBであり、すべての地点において調査結果は、評価書の予測結果（73～79dB）と同程度または下回り、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に定める指定建設作業騒音の勧告基準（80dB以下または85dB以下）を下回った。予測結果を下回った理由としては、今回の主な施工対象が下り緩行線または上り緩行線であり、施工位置と調査地点の間に下り急行線または上り急行線がある地点が多く、建設機械の稼働位置から調査地点までの距離が予測条件の距離よりも遠かったこと（予測条件2m、事後調査時4～68m）、環境保全のための措置として超低騒音型の建設機械を使用したこと、施工計画が具体化したことにより予測で想定した規格の建設機械よりも小さな規格の建設機械で施工可能となったことなどにより、環境負荷の低減につながったことが考えられる。

建設作業振動（ L_{10} ^{注2}）の事後調査結果は31～59dBであり、すべての地点において調査結果は、評価書の予測結果（53～72dB）及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に定める指定建設作業振動の勧告基準（65dB以下、70dB以下または75dB以下）を下回った。予測結果を下回った理由としては、今回の主な施工対象が下り緩行線または上り緩行線であり、施工位置と調査地点の間に下り急行線または上り急行線がある地点が多く、建設機械の稼働位置から調査地点までの距離が予測条件の距離よりも遠かったこと（予測条件2m、事後調査時4～68m）、施工計画が具体化したことにより予測で想定した規格の建設機械よりも小さな規格の建設機械で施工可能となったこと、低振動の工法を採用したことなどにより、環境負荷の低減につながったことが考えられる。

注1) 90%レンジの上端値を示す。90%レンジとは、多数個の騒音値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ5%ずつ除外したものであり、 L_{A5} は残った値のうち上端の値を指す。

注2) 80%レンジの上端値を示す。80%レンジとは、多数個の振動値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ10%ずつ除外したものであり、 L_{10} は残った値のうち上端の値を指す。

(2) 廃棄物

電気工事、仮線工事、マクラギ、バラスト及び既設擁壁・高架橋並びに竹ノ塚駅舎及びその他（駅ビル、人道橋等）の撤去等により、鉄骨・鋼くず 1,333 t、コンクリート塊 3,105 t、アスファルト・コンクリート塊 934 t、混合廃棄物 115 t、その他 9,992 t が発生した。また、建設発生土は 14,323 m³、建設泥土は 12,276 m³発生した。

既設線の撤去によるレールやマクラギの一部は、施工ヤード内に仮置きし、仮線のレールやマクラギとして再利用し、廃棄物の発生量の縮減に努めた。

一部のレールを除く鉄骨・鋼くず、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊は、すべて場外に搬出し、中間処理業者へ委託し、100%再資源化している。また、混合廃棄物及びその他（バラスト他）の建設廃棄物は、すべて場外に搬出し、中間処理業者へ委託し、混合廃棄物は約 86%、その他（バラスト他）の建設廃棄物は約 98%再資源化している。建設発生土はすべて場外に搬出し、再利用機関へ委託し、盛土材や埋戻し材等として 100%再利用している。建設泥土はすべて場外に搬出し、中間処理業者へ委託し、盛土材や埋戻し材等として 100%再資源化している。