

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6.4-2まで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 ➤ 建設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、再生資材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。 ・資材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、再生可能な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
東京都景観計画ー美しく風格のある東京の再生ー(2018年(平成30年)8月改定)	<p>【景観形成基準ーその他の地域(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ー共通配慮事項】</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、資源ロスの削減を図る。 ・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。 ・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。 ・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
東京都環境基本計画 (平成28年3月)	<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。 レール継目の溶接や弾性バラスト軌道等の採用及び防音壁の設置を行い、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。
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>【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を行わない。
みどりの新戦略ガイドライン みどり豊かな風格都市・東京を目指して (平成18年1月)	<p>【みどりの目標値(都市環境再生ゾーン)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路や河川の整備に併せた水と緑の骨格づくり みどりのネットワークに寄与する「環境軸」形成の促進 安全でみどり豊かな市街地の形成 民間による公園づくりの推進 残された緑地の保全 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
東京地域公害防止計画 (平成24年3月)	<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"> 工事の施行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
東京都資源循環・廃棄物処理計画 (平成 28 年 3 月)	<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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建築工事におけるエコマテリアルの利用促進 <p>②廃棄物の循環的利用の更なる促進(高度化・効率化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>③廃棄物の適正処理と排出者のマナー向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 有害廃棄物等の適正処理 ・ 不適正処理の防止 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
東京都建設リサイクル推進計画 (平成 28 年 4 月)	<p>①建設泥土を活用する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、 Manifesto の運用など、適正処理を図らなければならない。 <p>②建設発生土を活用する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>③廃棄物を建設資材に活用する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設泥土は、関係法令に従い、適正に処理する。 ・ 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。 ・ 工事現場内で分別解体等を行う。
東京都気候変動対策方針 「カーボンマイナス東京10年プロジェクト」基本方針 (平成 19 年 6 月)	<p>【都市づくりでの CO₂削減をルール化】</p> <p>①大規模新築建築物等に対する省エネ性能の義務化</p> <p>②地域におけるエネルギーの有効利用や再生可能エネルギー利用の推進</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。
板橋区基本構想 (平成 27 年 10 月)	<p>【まちづくりビジョン】</p> <p>①環境分野：「緑と環境共生」ビジョン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地球温暖化を防ぐ省エネルギー化の取り組みや再生可能エネルギーなどの活用が進み、低炭素社会を実現する街づくりが進んでいます。 ・ 区民一人一人や事業所のごみ減量・リサイクルに対する意識が高く、地域全体で取り組みが進み、資源循環型社会が実現しています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅施設による電力消費の効率化、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をする。 ・ 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 6.4-2(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(板橋区)

計画等	内容	配慮した事項
板橋区基本計画2025 (平成28年2月)	<p>【未来へつなぐまちづくり戦略】</p> <p>快適で魅力あるまちづくりによって交流とにぎわいを創出し、都市としての魅力を高めます</p> <p>戦略展開①</p> <p>災害に強く、環境に配慮した快適で魅力あるまちづくりを推進し、特に、駅周辺や商店街などを中心に都市を再生することによって、にぎわいを創出します。</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。
板橋区環境基本計画2025 (平成28年3月)	<p>①低炭素社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 区民・事業者における省エネ・再エネの推進 建物や交通などインフラの低炭素化の促進 <p>②循環型社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 板橋かたつむり運動の推進 適正で効率的なごみ収集・処理体制の構築・運用 <p>③自然環境と生物多様性の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> 板橋らしい良好な緑や水環境の保全・創出 自然とのふれあい促進や自然の恵みの享受 <p>④快適で健康に暮らせる生活環境の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 大気汚染や騒音などのない生活環境の保全 潤いのある景観や美しい街並みの保全 <p>⑤「環境力」の高い人材の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境教育の推進、環境保全活動を担う人材の育成 わかりやすい環境情報の発信 <p>⑥パートナーシップが支えるまちの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境保全活動への参加や協働を進める仕組みづくり 	<ul style="list-style-type: none"> 駅施設による電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。 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又は再資源化をする。 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をする。 再生資材等を積極的に使用する。 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。 低騒音・低振動の建設機械を使用する。
板橋区都市づくりビジョン (平成30年3月)	<p>環境保全に関する取組として「環境負荷の低減をめざしたまちづくり」を示している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駅施設による電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。
大山まちづくり総合計画 (平成26年3月)	<p>【大山駅周辺地区の将来のまちの姿】</p> <p>文化交流拠点に相応しい、交通基盤整備や鉄道立体化により利便性に優れ誰もが暮らしやすく、にぎわいに満ちた安心安全なまち</p> <p>【まちづくりの整備方針】</p> <p>①環境に配慮したまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 建物や道路などの整備では、低炭素化・ヒートアイランド防止、積極的な敷地内緑化などの取り組みを行い、環境に配慮したまちを目指します。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅施設による電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。

表 6.4-2(2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(板橋区)

計画等	内容	配慮した事項
板橋区景観計画 (平成 26 年 8 月)	<p>良好な景観形成の実現に向けた総合的・複合的な景観形成施策を実施・展開するとともに、区民をはじめとする関係者が、連携して良好な景観形成に取り組むことを目指して策定された。</p> <p>“ひと、もの、まち”がバランスよく調和した景観づくりを目標とし、以下の四つの方向性を定めている。</p> <p>【方向性 1】 武蔵野台地の崖線や石神井川などの河川といった板橋らしさの表れた自然を大切にし、水と緑のうらおいのある景観を保全する。</p> <p>【方向性 2】 板橋宿や街道沿いの史跡、崖線及び周辺の寺社群などの歴史・文化的な景観資源を保全するとともに、これらの景観資源と調和した周辺景観を創出する。</p> <p>【方向性 3】 多様な用途が調和し、緑あふれる、暮らしやすく誇りを感じる街並みを保全・創出する。</p> <p>【方向性 4】 区と区民・事業者による協働した景観づくりを通じ、区民や事業者による主体的な景観づくりへの取組を実現する。</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。 ・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。
板橋区緑の基本計画 いたばしグリーンプラン 2025 (平成 30 年 3 月)	<p>【施策の内容】</p> <p>①緑の資産の保全と継承</p> <ul style="list-style-type: none"> ・板橋区緑の保全方針による樹林地等の保全 	<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。

表 6.4-2(3) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(板橋区)

計画等	内容	配慮した事項
板橋区一般廃棄物処理 基本計画(第三次) (平成24年3月)	<ul style="list-style-type: none"> ・発生抑制と再利用を徹底する仕組みづくり ・パートナーシップで実現する循環型経済社会 ・環境負荷の少ない処理の推進 ・環境マネジメントシステムによる管理 ・効率的な事業運営の推進 ・排出者による適正な費用負担 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。
板橋区地球温暖化対策 実行計画(区域施策編) (平成25年3月)	<p>【基本方針】</p> <p>①エネルギーを賢く作り使う</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気やガスなどのエネルギーを効率よく使い、再生可能エネルギー等を積極的に導入することで、二酸化炭素の排出を抑えます。 <p>②環境産業の発展で地球を支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮した経営や製品開発に取り組む事業者を増やすことで、環境と経済の好循環を生み出します。 <p>③限りある資源を大切に使う</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生産、流通から消費、処理・リサイクルに至る流れ全体の中で、3Rを推進する社会を目指します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅施設による電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。 ・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又は再資源化をする。 ・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をする。 ・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。

6.5 事業計画の策定に至った経過

東京都内には、平成30年4月現在、約1,050か所の踏切があり、道路交通の大きな妨げとなっている。また、鉄道各社は輸送力増強を図っており、列車運行本数が増大している。そのため、特に朝夕のラッシュ時を中心に踏切の遮断時間が長くなっており、自動車や歩行者の通行を阻害するとともに、事故の危険性もはらんでいる。

東京都では「踏切対策基本方針」（平成16年6月）を策定し、踏切問題の解決に向けて取り組んでおり、東武鉄道東上本線（大山駅付近）は、この中で、「鉄道立体化の検討対象区間」のうちの1区間に位置付けられている。

区間内の8か所全ての踏切が、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」である。特に、東上本線第15号踏切及び第16号踏切は駅の直近にあるため、一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量^{注1)}がそれぞれ270,879人・時/日及び104,261人・時/日と多い歩行者ボトルネック踏切^{注2)}であり、自動車と歩行者・自転車との動線が錯綜するなど、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。

また、板橋区では、「板橋区基本構想」、「板橋区都市計画マスタープラン（第2次）」（平成23年3月 板橋区）などに基づくとともに、大山駅周辺地区まちづくり協議会による「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」（平成24年3月）の提言を踏まえ、「大山まちづくり総合計画」（平成26年3月）を策定し、区として本地区のまちづくりに取り組んでいく基本的な考え方・方針・事業などを位置付けている。

連続立体交差事業とこれらの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を図ることが可能となる。

以上により、東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業の計画策定に至ったものである。

注1) 「一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量」とは、当該踏切道における歩行者及び自転車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行規則（平成13年国土交通省令第86号））

注2) 「歩行者ボトルネック踏切」とは、自動車、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が50,000台（人）時/日以上かつ、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が20,000台（人）時/日以上踏切をいう。

第7章 環境影響評価の項目

7.1 選定した項目及びその理由

環境影響評価を行う項目は、図7.1-1に示す手順に従って、対象事業の事業計画案から環境影響要因を抽出し、地域の概況において把握した環境の地域特性を勘案し、表7.1-1に示すとおり選定した。

選定した項目は、騒音・振動、日影、電波障害、景観及び廃棄物の5項目である。その選定理由は、表7.1-2に示すとおりである。

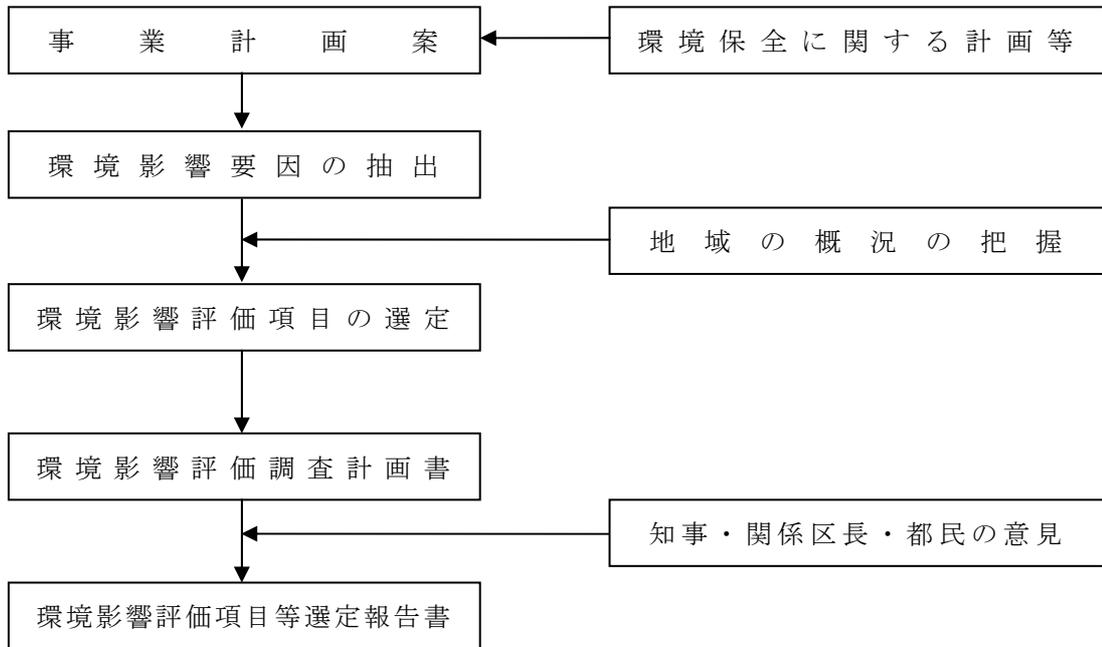


図 7.1-1 環境影響評価の項目の選定手順

表 7.1-1 環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表

(対象事業の種類：鉄道の改良)

環境影響評価の項目	区分 環境影響要因 予測する事項	工事の 施行中		工事の 完了後	
		建設 工事	鉄道の 走行	鉄道の 走行	施設の 存在
大気汚染					
悪臭					
騒音・振動	建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動	○			
	仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音及び振動		○		
	列車の走行に伴う鉄道騒音及び振動			○	
水質汚濁					
土壌汚染					
地盤					
地形・地質					
水循環					
生物・生態系					
日影	冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度				○
電波障害	鉄道施設の設置による遮蔽障害及び反射障害				○
	列車の走行に伴うパルスノイズ障害及びフラッター障害			○	
風環境					
景観	主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度				○
	代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度				○
史跡・文化財					
自然との触れ合い活動の場					
廃棄物	建設発生土及び建設廃棄物の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法	○			
温室効果ガス					

注1) ○：予測及び評価を行う必要があると認められる環境影響評価の項目

注2) 予測する事項欄には、予測及び評価を行う予測事項を列挙して記載する。

表 7.1-2 選定した項目及びその理由

項 目	理 由
騒音・振動	<p>(騒音) 工事の施行中においては、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び仮線区間における鉄道騒音が、周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられる。 工事の完了後においては、鉄道騒音が、周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられる。</p> <p>(振動) 工事の施行中においては、建設機械の稼働に伴う建設作業振動及び仮線区間における鉄道振動が、周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられる。 工事の完了後においては、鉄道振動が、周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動と、列車の走行に伴う鉄道の騒音及び振動については、環境影響評価の項目として選定する。 なお、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動について、本事業の工事用車両の走行ルートと想定される主要な道路の交通量は、平日24時間で4,775台～47,757台である。これに対し、本事業による工事用車両台数は、最大で96台/日(往復)と想定しており、現況交通量に対する工事用車両の増加割合は、地域の主要な道路で0.2%～2.0%と少なく、周囲への影響は小さいと考えられる。 以上のことから、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動については、環境影響評価の項目として選定しない。</p> <p>低周波音は、以下の理由により環境影響評価の項目として選定しない。 ・工事の施行中においては、一般に市街地の工事で使用される建設機械類及び低騒音型の建設機械類を使用するため、周辺に影響を及ぼすような低周波音を発生させることはないものと考えられる。 ・工事の完了後においては、低周波音の発生が問題となるような走行速度、構造等の計画がないため、低周波音に係る影響はないものと考えられる。</p>
日 影	<p>工事の完了後においては、鉄道施設の存在が、日影に影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。</p>
電波障害	<p>工事の完了後においては、鉄道施設の存在及び列車の走行が、テレビ電波の受信に影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。</p>
景 観	<p>工事の完了後においては、鉄道施設の存在が、景観に影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。</p>
廃棄物	<p>工事の施行中においては、建設発生土及び建設廃棄物が生じるものと考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。</p>

7.2 選定しなかった項目及びその理由

選定しなかった項目は、表7.2-1に示すとおりであり、大気汚染、悪臭、水質汚濁、土壌汚染、地盤、地形・地質、水循環、生物・生態系、風環境、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場及び温室効果ガスの12項目である。

表 7.2-1(1) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	理 由
大気汚染	<p>工事の施行中において、工事の実施に伴う粉じんの発生については、飛散防止のための清掃や散水、シート覆い等の措置を随時行うことから、周辺環境への影響は小さいものと考えられる。</p> <p>また、工事用車両の走行に伴う大気汚染について、本事業の工事用車両の走行ルートと想定される主要な道路の交通量は、平日24時間で4,775台～47,757台である。これに対し、本事業による工事用車両台数は、最大で96台/日(往復)と想定しており、現況交通量に対する工事用車両の増加割合は、地域の主要な道路で0.2%～2.0%と少なく、周囲への影響は小さいと考えられる。</p> <p>なお、工事用車両の搬出入口は分散して設けるため、工事用車両は1か所に集中することはないと考えられる。</p> <p>これらのことから、工事用車両の排出ガスによる周辺の環境に及ぼす影響は小さいと考えられる。</p> <p>建設機械の稼働に伴う大気汚染については、建設機械の稼働により大気汚染物質が排出されるが、限られた事業用地内の稼働であり、また、同時稼働台数は少なく、工事の進捗に伴い工事箇所が移動することから、一定区間内における稼働は比較的短期間である。さらに、排出ガス対策に適合した建設機械の導入等により、排出ガスの低減に配慮することから、大気質への影響は小さいと考えられる。</p> <p>工事の完了後においては、大気汚染が問題となる環境影響要因はない。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>
悪臭	<p>工事の施行中及び工事の完了後において、悪臭の発生が問題となる環境影響要因はないことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>
水質汚濁	<p>工事の施行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。したがって、水質汚濁に影響を及ぼす要因はない。</p> <p>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ことから、水質汚濁に係る影響はない。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>

表 7.2-1(2) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	理 由
土壌汚染	<p>現在の鉄道敷地については、これまでの土地の履歴等において、土壌汚染源となる土地利用は確認されていない。</p> <p>事業区間においては、「土壌汚染対策法」に基づく要措置区域及び形質変更時要届出区域は存在しない。</p> <p>工事の完了後も、土壌汚染の発生が問題となる要因はなく、土壌汚染を発生させる施設も建設しない。</p> <p>工事前及び工事の施行中に土壌汚染が確認された場合、「土壌汚染対策法」及び「環境確保条例」を遵守し、適正な対応を図るものとする。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>
地盤	<p>本事業では、杭打ち工（TBH工法）及び掘削工を実施するが、高架橋の基礎杭の深さは約30m～35m、線路方向の杭間隔は約10m、線路直角方向の杭間隔は約3m～12mと計画しており、間隔を空けて杭を設置する。また、仮線工事では、仮土留工で矢板を設置するが、根入れ深さは約3m～5mと浅いことから、地下水位への影響は小さいと考えられる。</p> <p>このように、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を行わないことから、地盤変形及び地下水位への影響は小さいと考えられる。</p> <p>工事の完了後においても、地盤変形及び地下水位に影響を及ぼす要因はない。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>
地形・地質	<p>本事業では、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を行わないため、土地の安定性への影響は小さいと考えられる。</p> <p>また、事業区間及びその周辺には、急傾斜地及び特異な地形・地質は確認されておらず、工事の完了後においても、地形・地質に影響を及ぼす要因はない。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>
水循環	<p>本事業では、杭打ち工（TBH工法）及び掘削工を実施するが、高架橋の基礎杭の深さは約30m～35m、線路方向の杭間隔は約10m、線路直角方向の杭間隔は約3m～12mと計画しており、間隔を空けて杭を設置する。また、仮線工事では、仮土留工で矢板を設置するが、根入れ深さは約3m～5mと浅いことから、地下水位への影響は小さいと考えられる。</p> <p>このように、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を行わないことから、地下水への影響は小さいと考えられる。</p> <p>工事の完了後においても、水循環に影響を及ぼす要因はない。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>
生物・生態系	<p>事業区間及びその周辺は既に市街地化されており、動植物の生息・生育環境が少なく、また、本事業は主に既存の鉄道敷地を利用して実施するものであることから、生物・生態系に影響を及ぼす可能性は小さいと考えられる。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>

表 7.2-1(3) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	理 由
風環境	<p>高架橋の高さは周辺の建物より大きく上回ることではなく、下部には開放される箇所もあることから、風環境に影響を及ぼす可能性は小さいと考えられる。</p> <p>また、地上部に駅施設等が設置されるが、駅施設等の高さは周辺の建物を大きく上回ることではないため、風環境に及ぼす影響は小さいと考えられる。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>
史跡・文化財	<p>事業区間に指定・登録文化財は存在せず、周知の埋蔵文化財包蔵地は確認されていないため、本事業による影響はないと考えられる。</p> <p>また、工事の施行中に新たに埋蔵文化財が発見された場合には、文化財保護法等にのっとり、適切に対処する。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>
自然との触れ合い活動の場	<p>事業区間周辺には公園等が点在するが、直接的な改変はない。</p> <p>また、工事の施行中は、散歩道・散策路と想定される主な工事用車両の走行ルートの一部が重なるが、横断歩道橋が設置されており、散歩道・散策路と直接交差することはないことから、本事業による影響は小さいと考えられる。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>
温室効果ガス	<p>工事の施行中において、建設機械等の稼働により温室効果ガスの発生があるが、限られた事業用地内の稼働であり、稼働台数は少なく、本事業による影響は小さいと考えられる。</p> <p>工事の完了後において、温室効果ガスの発生が問題となる環境影響要因はない。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。</p>

第8章 環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価

8.1 騒音・振動

8.1.1 現況調査

(1) 調査事項

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び建設作業振動、仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音及び鉄道振動、工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音及び鉄道振動が、周辺の環境に影響を及ぼすおそれがあるため、以下の事項について調査した。

- ア 騒音・振動の状況
- イ 土地利用の状況
- ウ 発生源の状況
- エ 列車本数等の状況
- オ 地盤及び地形の状況
- カ 法令による基準等

(2) 調査地域

調査地域は、対象事業の種類及び規模並びに地域の概況を勘案し、対象事業の実施に伴う騒音・振動が日常生活に影響を及ぼすと想定される地域とした。

(3) 調査結果

ア 騒音・振動の状況

(ア) 環境騒音

調査地点は、図8.1.1-1に示すとおりである。

調査結果は、昼間59dB、夜間48dB～54dBである。調査結果と環境基準を比較すると、昼間、夜間ともに、全ての地点で環境基準に適合していない。

(イ) 環境振動

調査地点は、図8.1.1-1に示すとおりである。

調査結果は、昼間39dB～42dB、夜間34dB～38dBである。調査結果と「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」に定める規制基準を比較すると、昼間、夜間ともに、全ての地点で規制基準に適合している。

(ウ) 鉄道騒音

調査地点は、図8.1.1-1に示すとおりである。

鉄道騒音の測定は、T-1からT-6までの6測線について、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に6.25m、12.5m、25m、50m及び100m、地上からの高さが1.2mの位置で行った。

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地点の等価騒音レベルは、昼間63dB～69dB、夜間58dB～65dBであった。

(I) 鉄道振動

調査地点は、図8.1.1-1に示すとおりである。

鉄道振動の測定は、T-1からT-6までの6測線について、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に6.25m、12.5m、25m及び50mの地盤面で行った。

計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5mの地盤面のピーク振動レベルは、53dB～63dBであった。

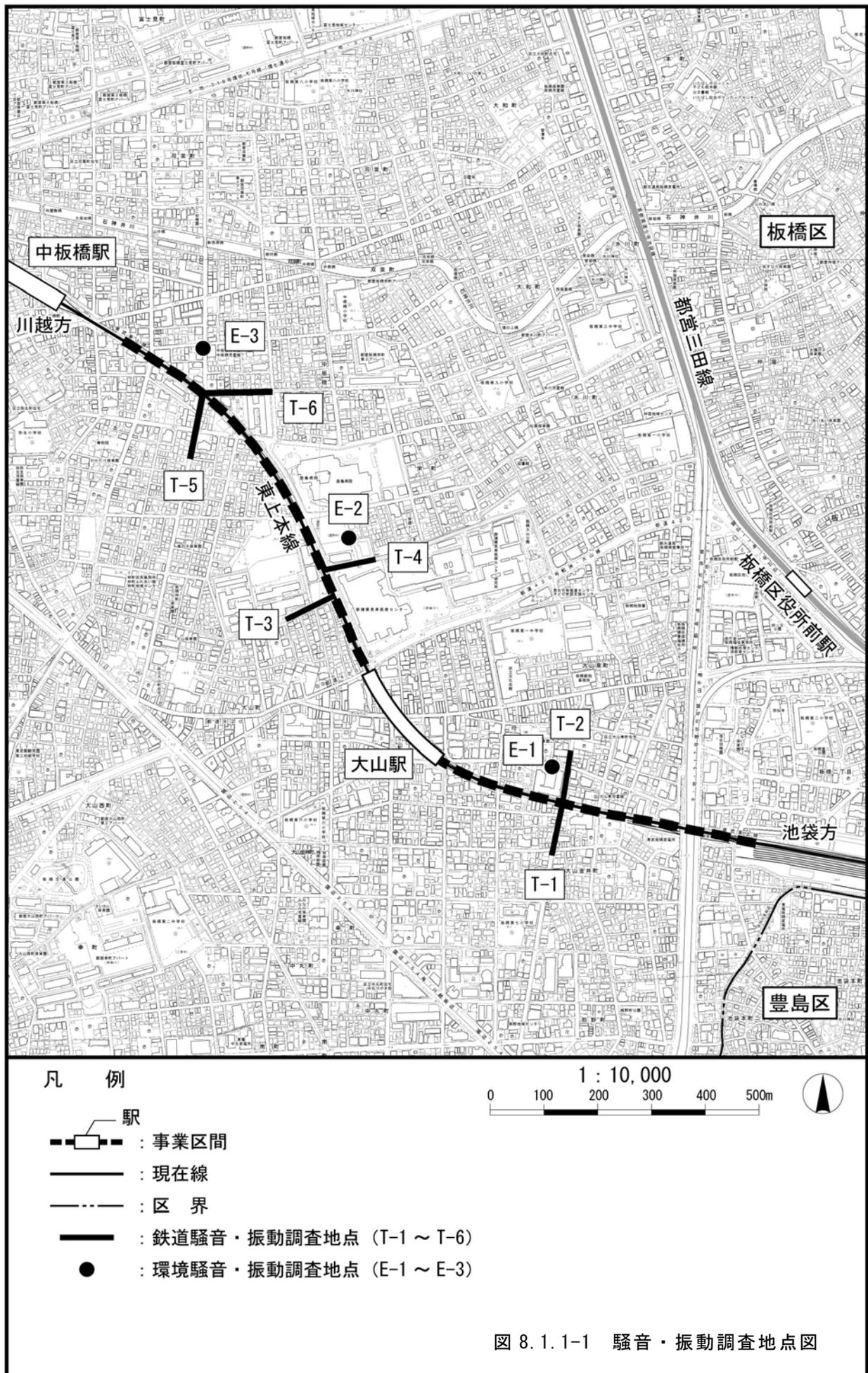


図 8.1.1-1 騒音・振動調査地点図

イ 土地利用の状況

事業区間周辺の用途地域は、大山駅周辺及び中板橋駅周辺では、鮫洲大山線(補助第26号線)、環状第7号線、区道沿いが商業地域及び近隣商業地域に指定されているほか、東上本線沿いは第一種住居地域、第二種住居地域等に指定されている。

また、事業区間周辺には、教育施設が17施設、福祉施設が44施設、医療施設が6施設、公園・緑地等が39施設設置されている。

ウ 発生源の状況

事業区間周辺の主な発生源は、東武東上線のほか、環状第6号線、環状第7号線、鮫洲大山線(補助第26号線)、国道254号(川越街道)等の自動車交通が挙げられる。

エ 列車本数等の状況

現在線の列車本数等は、上下線合計で644本/日である。工事完了後は、現在の運行本数と同じとする予定である。

オ 地盤及び地形の状況

事業区間は河谷底及び台地(豊島台)に位置しており、東側は台地(本郷台)の地形が広がっている。

また、事業区間には、表層の埋土層・鉄道盛土層の下層に武蔵野ローム層からなる武蔵野段丘堆積層、第一凝灰質粘土層からなる立川段丘堆積層、沖積粘性土層が分布している。

カ 法令による基準等

(ア) 騒音

騒音に係る基準等としては、「環境基本法」(平成5年法律第91号)に基づく「騒音に係る環境基準」がある。

鉄道騒音に関するものとしては、「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」(平成7年12月環大-174号)がある。

建設作業に関するものとしては、「騒音規制法」(昭和43年法律第98号)に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」及び「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に係る騒音の勧告基準」がある。

(イ) 振動

振動に係る基準等としては、「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する振動の規制基準」がある。

建設作業に関するものとしては、「振動規制法」(昭和51年法律第64号)に基づく「特定建設作業の振動の規制に関する基準」及び「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に係る振動の勧告基準」がある。