

第7章 環境影響評価の項目

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。

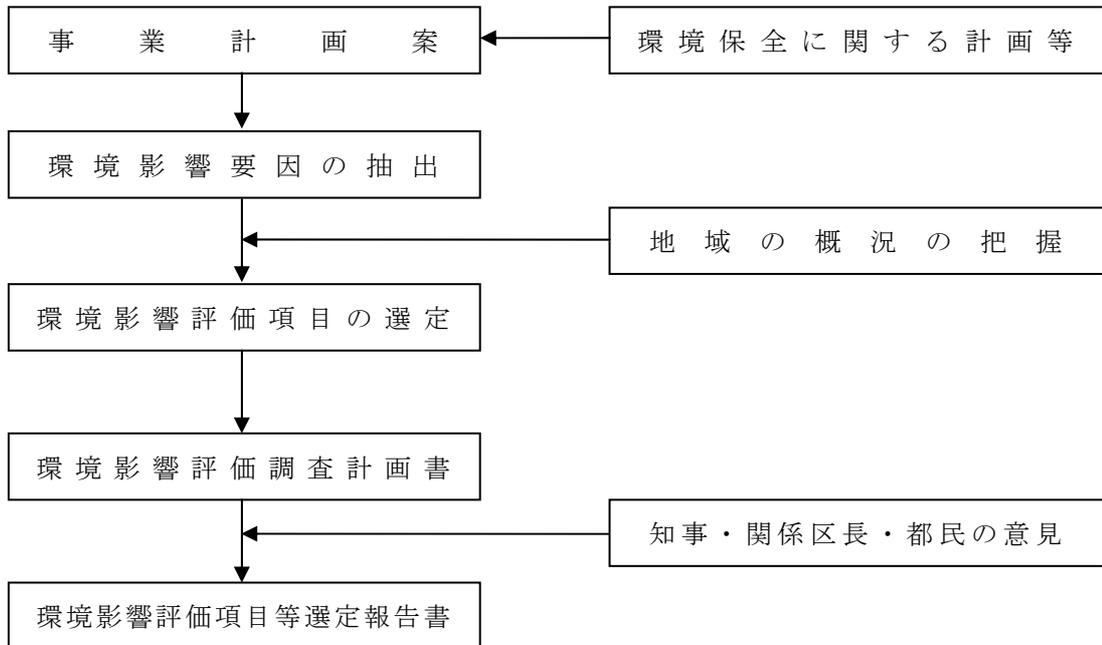


図 7.1-1 環境影響評価の項目の選定手順

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>