

## 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 に示す手順に従い、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、土壌汚染、日影、電波障害、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場及び廃棄物の8項目である。その選定理由は、表 7.1-2(1)及び(2)に示すとおりである。

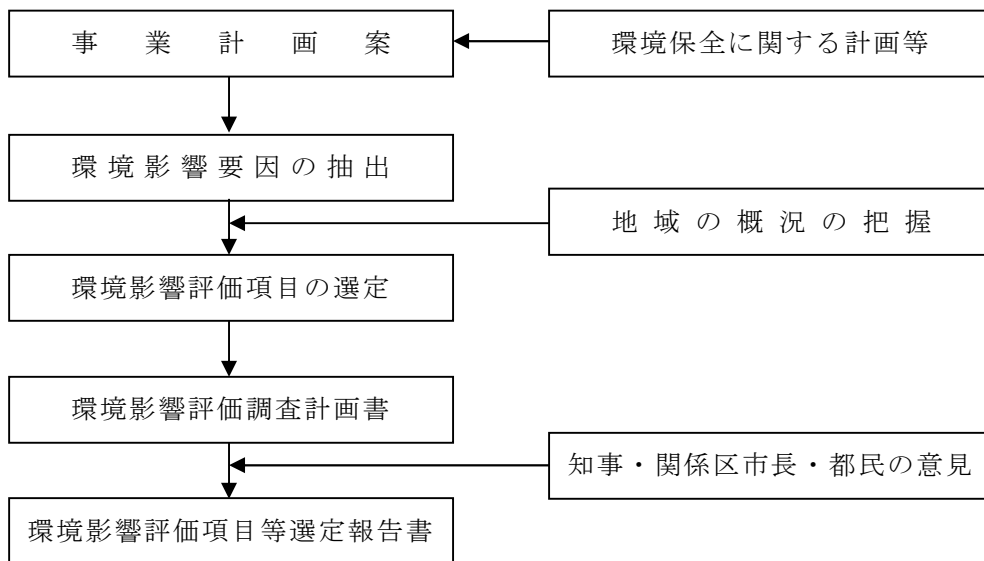


図 7.1-1 環境影響評価の項目の選定手順

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・振動	○			
	仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音・振動		○		
	列車の走行に伴う鉄道騒音・振動			○	
水質汚濁					
土壌汚染	土壌汚染の拡散の可能性の有無	○			
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、時間数等の日影の状況の変化の程度				○
電波障害	遮蔽障害及び反射障害				○
	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	埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	○			
自然との触れ合い活動の場	自然との触れ合い活動の場までの利用経路	○			
廃棄物	建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用量及び処理・処分方法等	○			
温室効果ガス					

※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

※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(1) 選定した項目及びその理由

項 目	理 由
騒音・振動	<p>&lt;騒音&gt;            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>&lt;振動&gt;            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。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動と、列車の走行に伴う鉄道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・振動については、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 2,500 台～65,218 台である。一方、本事業の工事用車両台数の合計は最大で 324 台/日（往復）、区間で分けた各ブロックの最大台数は 44 台/日～90 台/日（往復）を想定しており、現況の交通量に対する工事用車両の増加割合は少ないため、周辺の環境に及ぼす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、予測及び評価の対象としない。</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>
土壌汚染	<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。            しかしながら、土地利用の履歴等により、一部の土地において土壌汚染のおそれがないものと判断できない。            以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。</p>
日 影	<p>工事の完了後においては、高架橋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、高架橋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>
史跡・文化財	<p>工事の施行中においては、周知の埋蔵文化財包蔵地が事業区間に含まれるため、史跡・文化財への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>

表 7.1-2(2) 選定した項目及びその理由

項 目	理 由
自然との触れ合い活動の場	<p>工事の施行中においては、想定される主な工事用車両の走行ルートの一部が散歩道及び散策路と重なることや、東伏見駅の北側に仮線を設けることにより散歩道及び散策路の一部が改変されるため、自然との触れ合い活動の場への影響を及ぼすことが考えられる。</p> <p>以上のことから、工事の施行中における自然との触れ合い活動の場については、環境影響評価の項目として選定する。</p> <p>なお、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ことから、公園等への影響は小さいと考えられる。また、鉄道の構造形式は高架構造であり、踏切が除去され散歩道・散策路の機能は向上すると考えられることから、工事の完了後においては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、工事の完了後については、予測及び評価の対象としない。</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の発生が考えられる。</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及びその理由は、表 7.2-1(1) 及び(2)に示すとおりであり、大気汚染、悪臭、水質汚濁、地盤、地形・地質、水循環、生物・生態系、風環境及び温室効果ガスの9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施すことから、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は、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 2,500 台～65,218 台である。一方、本事業の工事用車両台数の合計は最大で 324 台/日(往復)、区間で分けた各ブロックの最大台数は 44 台/日～90 台/日(往復)を想定しており、現況の交通量に対する工事用車両の増加割合は少ない。</p> <p>なお、工事用搬入道路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、鉄道敷地に近接した限られた事業用地内での稼働となるため、同時に稼働できる台数は限られる。また、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となる。更に、排出ガス対策に適合した建設機械の積極的導入等、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>工事の完了後については、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>
水質汚濁	<p>工事の施行中に杭打ち等で発生する排水については、工事区域内の沈殿槽で土砂を沈殿させた後、下水道法等法令で定められた水質基準以下とした後、公共下水道へ排水する。また、土砂については廃棄物として処理する。雨水及び運搬車両のタイヤに付着した泥土の除去水等については、工事区域内で浸透処理するが、必要に応じて、下水道法等法令で定められた水質基準以下とした後、公共下水道へ排水する。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も、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>
地盤	<p>本事業では、杭打ち工及び掘削工を実施するが、高架橋の杭基礎の深さは約 13m～38m であり、線路方向の杭間隔は約 3m～12m、線路直角方向の杭間隔は約 3m～13m で計画しており、間隔を開けて杭を設置する。また、地中梁<sup>はり</sup>を設置するが、深さは約 2m～3m (一部、約 8m) である。</p> <p>このように、大規模な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、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>

表 7.2-1(2) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	理 由
地形・地質	<p>本事業では、杭打ち工及び掘削工を実施するが、高架橋の杭基礎の深さは約13m～38mであり、線路方向の杭間隔は約3m～12m、線路直角方向の杭間隔は約3m～13mで計画しており、間隔を開けて杭を設置する。また、地中梁<sup>はり</sup>を設置するが、深さは約2m～3m（一部、約8m）である。</p> <p>このように、大規模な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並びに特異な地形及び地質は確認されておらず、工事の完了後においても、土地の安定性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、杭打ち工及び掘削工を実施するが、高架橋の杭基礎の深さは約13m～38mであり、線路方向の杭間隔は約3m～12m、線路直角方向の杭間隔は約3m～13mで計画しており、間隔を開けて杭を設置する。また、地中梁<sup>はり</sup>を設置するが、深さは約2m～3m（一部、約8m）である。</p> <p>このように、大規模な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、地下水及び湧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、動植物の生息及び生育環境が少ないことや、一部、動物の重要種が確認されている武蔵関公園においては、本事業による改変はなく、繁殖等の生息環境に影響がないこと、更には、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り、現状の動植物の生息・生育環境を大きく変えるものではないことから、生物・生態系への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>
風環境	<p>高架橋の高さは周辺の建物を大きく上回ることはなく、下部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、風環境への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、鉄道敷地に近接した限られた事業用地内での稼働であり、工事における台数は限られるため、本事業による影響は小さいと考えられる。</p> <p>また、工事の完了後においても、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>