

# 環境影響評価書

—— 常磐新線（新浅草駅付近・都県境間）鉄道建設事業 ——

平成 7 年 8 月

首都圏新都市鉄道株式会社

## 1. 総 括

### 1-1 事業者の氏名及び住所

氏 名：首都圏新都市鉄道株式会社

代表者 代表取締役社長 阿部 雅昭

住 所：東京都台東区浅草橋五丁目20番8号

### 1-2 対象事業の名称及び種類

(1) 事業の名称：常磐新線（新浅草駅付近・都県境間）鉄道建設事業

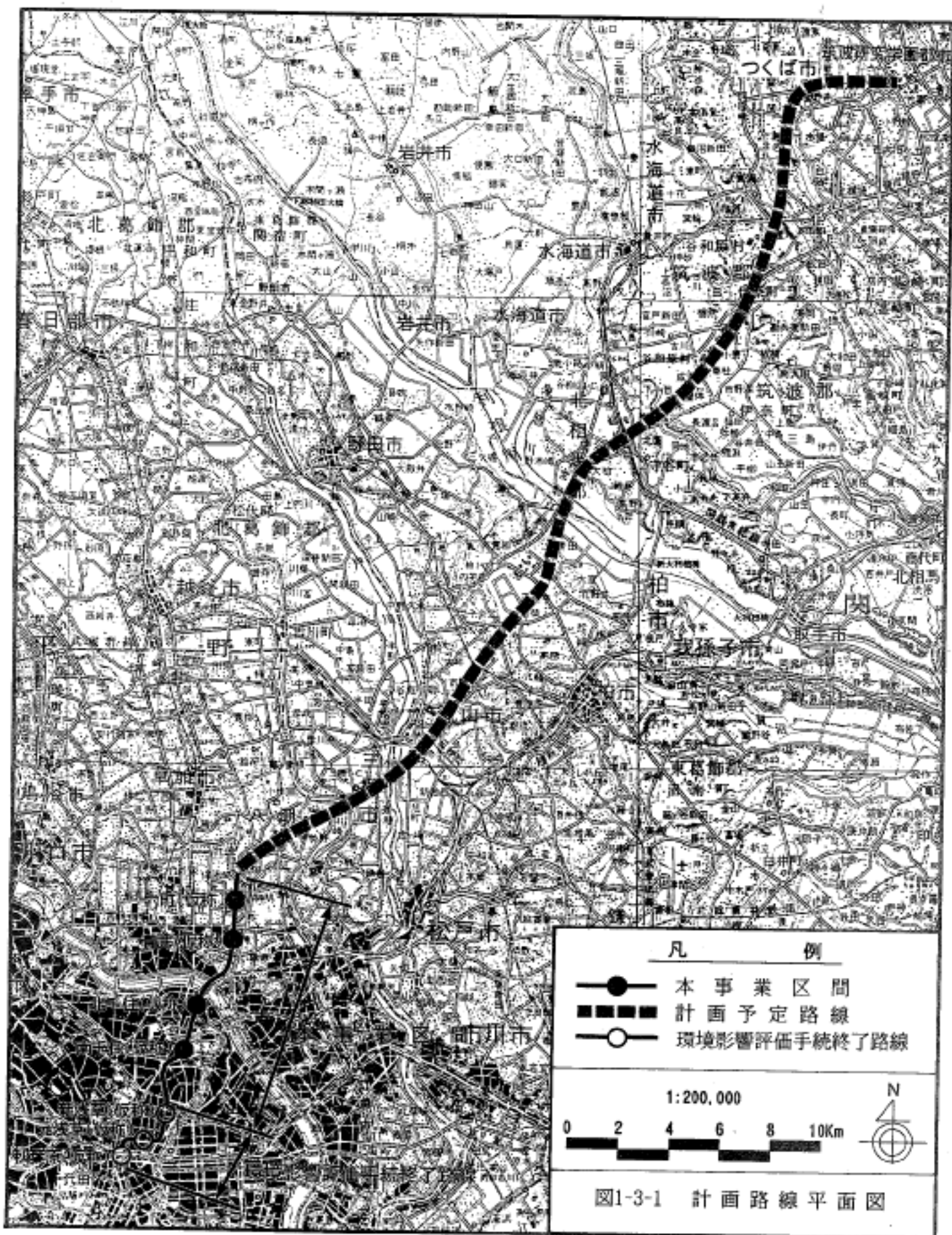
(2) 事業の種類：鉄道の新設

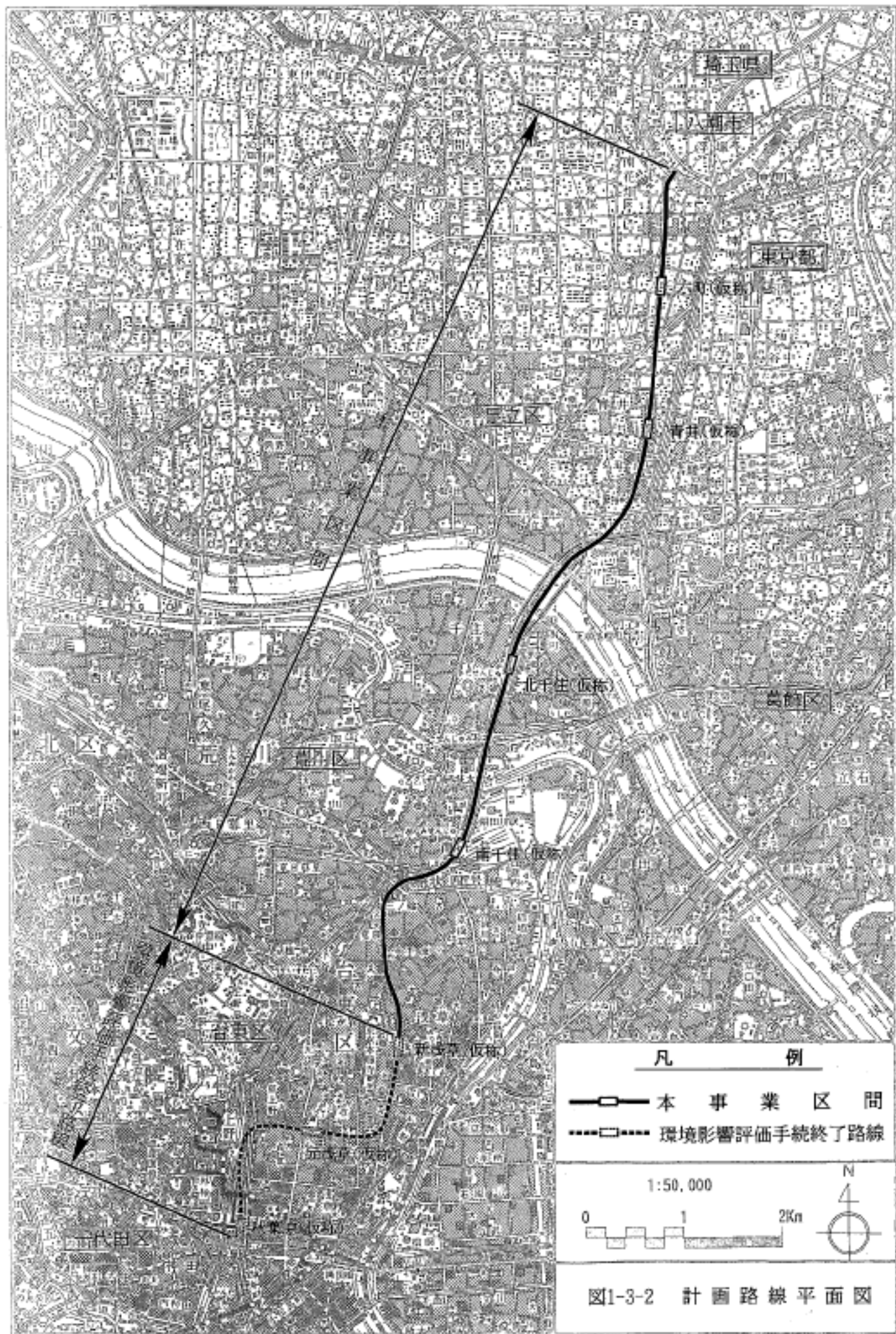
### 1-3 対象事業の内容の概略

事業計画の概要は表1-3-1、計画路線平面図は図1-3-1及び図1-3-2に示すとおりである。常磐新線は、秋葉原・つくば間の総延長約58.6kmの鉄道建設事業である。本事業区間は、東京都内延長約13.3kmのうち、既に環境影響評価手続が終了している秋葉原駅（仮称）～新浅草駅（仮称）の区間を除く、台東区浅草二丁目から足立区南花畑四丁目までの延長約9.9kmである。この区間には、南千住駅、北千住駅、青井駅、六町駅（いずれも仮称）の4駅を計画している。

表1-3-1 事業計画の概要

項 目	内 容
区 間	台東区浅草二丁目から足立区南花畑四丁目まで
延 長	約9.9 km
駅	地下駅3駅、地上駅1駅
単複線の別	複 線
軌 間	1,067 mm
軌 条	60 kg/n
動 力	電気（直流 1,500ボルト）
工事予定期間	平成7年度～平成11年度
完成予定年	平成12年





#### 1-4 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況と事業の内容を考慮して、予測・評価項目の選定、現況調査、対象事業の及ぼす影響について予測・評価を行った。評価の結論は表1-4-1に示すとおりである。

表1-4-1 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
1. 騒 音	<p>工事の施行中における建設作業の騒音レベルは、騒音規制法及び東京都公害防止条例で定める基準以下である。</p> <p>工事の完了後における鉄道騒音レベルは、住居系の地域で最大68dB(A)、商業及び工業系の地域で最大75dB(A)である。</p> <p>なお、仮にこの予測結果を「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」の基準と比べると同程度以下である。</p>
2. 振 動	<p>工事の施行中における建設作業の振動レベルは、振動規制法及び東京都公害防止条例で定める基準以下である。</p> <p>工事の完了後における鉄道振動レベルは最大59dBである。</p> <p>なお、この予測結果は、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」で定める指針値70dB以内となっている。</p>
3. 地盤沈下 及び 地形・地質	<p>工事の施行中における開削工事区間においては、剛性や透水性の高い土留工法（地下連続壁工法等）で施工し、さらに入念な施工管理を行う。なお、地下水位低下工法を採用する場合は、周辺の建築物等に影響を及ぼさない範囲で計画する。シールド工事区間においては、密閉式機械化シールド工法で施工し、さらに入念な施工管理を行う。高架橋工事及び掘削工事区間においては、掘削深さが比較的浅く連続する区間が短い。したがって、周辺の建築物等に影響を及ぼすような地下水位の低下に伴う地盤沈下はほとんど生じない。</p> <p>計画路線の位置する被圧帯水層は、構造物に比べ極めて大きな広がりを持っているので、地下構造物により被圧帯水層が部分的に遮断されても、被圧地下水は構造物の周辺を回りこんで流れる。不圧地下水位が存在する深さにおける仮土留等の構造物は路面復旧時に撤去されるので、不圧地下水は構造物の上部を流れる。シールド工事区間は不圧地下水位より深い位置となる。したがって、工事の完了後の地下構造物により地下水の流れを遮断することはないので、周辺の地下水位の変化はほとんど生じない。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
4. 日照障害	<p>高架橋構造物は、「東京都日影による中高層建築物の高さに関する条例」の規制対象となるものではないが、仮にこの条例をあてはめても、3時間及び5時間の等時間日影線が鉄道用地内にあり、日影規制内容を満足している。</p>
5. 電波障害	<p>鉄道構造物による電波障害の発生が予想される範囲は、すでに受信状況が良好とはいえず、共同受信設備が設置されている区域であることから、本事業の鉄道構造物によって障害が増大することは考えられず、電波障害による影響は少ないものとする。しかしながら、万一本事業により障害が増大した場合は、障害の内容及び程度に応じて、共同受信設備の改良・新設等の対策を実施することにより、影響は解決できるものとする。</p>
6. 景 観	<p>地上部の鉄道構造物は、JR常磐線に沿って類似の構造物として建設されることから、現況の景観特性は変わらないものとする。</p>
7. 史跡 ・文化財	<p>シールド工事区間に近接する指定文化財については、シールド工法が周辺の土地の安定性に変化を及ぼすことがほとんどないと考えられることから、影響はないものとする。</p> <p>計画路線周辺には周知の埋蔵文化財包蔵地はない。周知されていない埋蔵文化財包蔵地が確認された場合、文化財保護法等の規定に基づき事前に関係諸機関と十分協議し、適切に対処する。</p>

1-5 評価書案の修正の概略

評価書案の修正の概略は表1-5-1に示すとおりである。

表1-5-1 修正の概略

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
(本編)		
5. 現況調査・予測及び評価		
5-1 騒音	予測	現況鉄道騒音の計算値を追加記載した。
5-2 振動	予測	現況鉄道振動の計算値を追加記載した。
5-3 地盤沈下及び 地形・地質	予測	予測の内容を追加した。
5-5 電波障害	予測	パルス障害に関する記述を変更した。
(資料編)		
1. 対象事業の目的及び内容		
1-2 内容	事業計画	南千住駅及び北千住駅の平面図・横断面図を追加記載した。
4. 現況調査・予測及び評価		
4-2 振動	予測	地下区間の振動予測地点図を追加記載した。
4-3 地盤沈下及び 地形・地質	予測	予測参考資料を追加した。
4-7 史跡・文化財		調査地域内の指定文化財に関する記述を追加した。