

環境影響評価書案の概要

— 都市高速鉄道日暮里・舎人線建設事業 —

平成7年1月

東京都
東京都地下鉄建設株式会社

1. 総括

1.1 事業者の名称及び住所

名称：東京都

代表者：東京都知事 鈴木俊一

住所：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

名称：東京都地下鉄建設株式会社

代表者：代表取締役社長 熊代 健

住所：東京都文京区小石川一丁目15番17号

1.2 対象事業の名称及び種類

名称：都市高速鉄道日暮里・舎人線建設事業

種類：軌道の新設

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、荒川区西日暮里二丁目の日暮里駅(仮称：以下、駅名はすべて仮称)を起点とし、足立区舎人三丁目の見沼代親水公園駅を終点とする延長約10kmの区間に都市高速鉄道日暮里・舎人線(以下、「日暮里・舎人線」という。)を高架で新設するものである。日暮里・舎人線の計画路線(以下、「計画路線」という。)の位置図を図1.3-1に示す。

本事業の計画の概略は表1.3-1に示すとおりである。

表1.3-1 対象事業の内容の概略

項目	計画内容
名称	都市高速鉄道日暮里・舎人線
区間	(起点) 荒川区西日暮里二丁目(日暮里駅) (終点) 足立区舎人三丁目(見沼代親水公園駅)
延長	約10km
構造形式	高架式
単線・複線の別	複線
輸送システム	ガイドウェイ・中量軌道輸送システム
運転速度	表定速度約30km/時 (最高速度：60km/時)
工事期間	平成8年度～平成11年度
供用予定	平成11年末
主要施設	都市高速鉄道日暮里・舎人線軌道、 13駅、車両基地

注) 表定速度：駅停車時間を考慮した列車平均速度

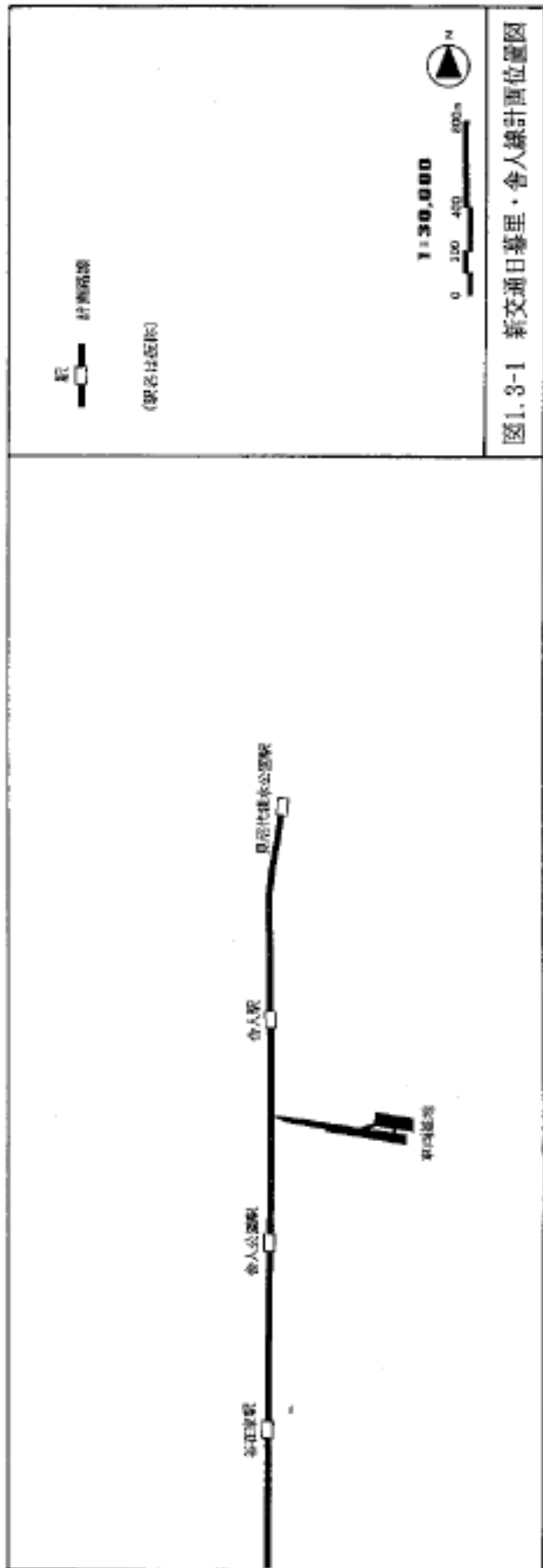
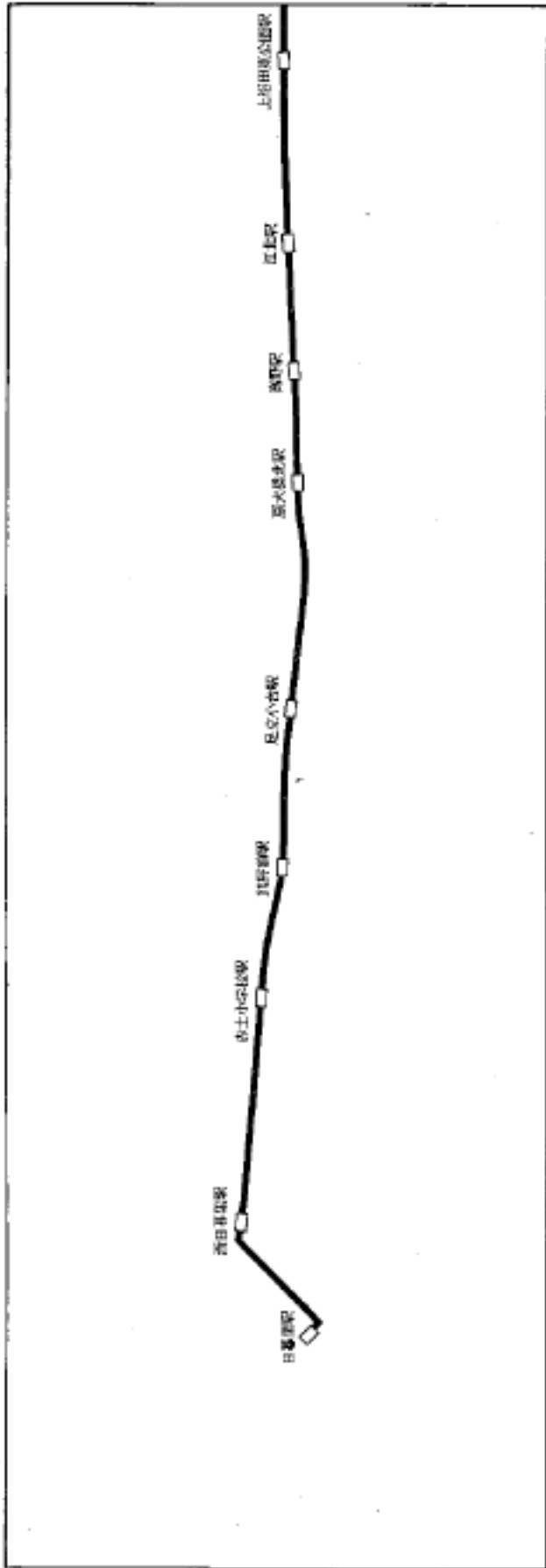


图1.3-1 新文通日暮里・舍人線計画位置圖

1.4 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象事業の内容と地域の概況を考慮して選定した予測・評価項目について、現況調査を行い、対象事業の実施が環境に及ぼす影響について予測・評価した。環境に及ぼす影響の評価の結論は表1.4-1に示すとおりである。

表1.4-1(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騒音は、最大79dB(A)であり、騒音規制法に基づく特定建設作業及び東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の騒音勧告基準を下回る。</p> <p>工事の完了後における新交通の走行騒音は64～67dB(A)であり、評価の指標を下回る。</p>
2. 振 動	<p>工事の施行中における建設作業振動は、最大68dBであり、振動規制法に基づく特定建設作業及び東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の振動勧告基準を下回る。</p> <p>工事の完了後における新交通の走行振動(ピークレベル)は49～52dBであり、人間が振動を感じ始める値(通常55dB程度)を下回る。</p>
3. 水 質 汚 濁	<p>隅田川及び荒川の橋梁基礎工事における濁水発生は、必要に応じて汚濁防止膜を設置し、影響範囲を限定する。</p> <p>また、締切り内の排水に当たっては、沈殿処理等を行い、東京都公害防止条例に定める排水基準に準拠し、浮遊物質50mg/l以下の水質として放流するため、河川の水質に及ぼす影響は少ない。</p>
4. 土 壌 汚 染	<p>車両基地内の配慮を要する土壌は、「公有地取得に係る重金属等による汚染土壌の処理基準」(東京都環境保全局)の「処理処分方法」に準拠して処理した後、車両基地下部に埋設することから、影響はない。</p>
5. 地盤沈下及び 地形・地質	<p>車両基地の掘削工事においては、剛性やしゃ水性の高い土留工法(地下連続壁工法等)を採用するため、地盤沈下はほとんど発生せず、地盤変形もわずかである。</p> <p>また、舎人公園内の池の水位については、工事の施工中及び完了後とも地下水を遮断することがないことから、影響は少ない。</p>
6. 日 照 阻 害	<p>高架構造物等により新たに生じる日陰時間は、冬至日において2～3時間程度で、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等にかかる費用負担について」(昭和51年建設事務次官通知)に定める日陰時間を下回る。</p>

表1.4-1(2) 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
7. 電 波 障 害	<p>工事の施行中及び完了後において高架構造物等により新たに発生した電波障害については、「高層建築物による受信障害解消についての指導要項」(昭和51年郵政省電波監理局長通達)に基づき、共同受信施設の設置等の対策を実施する。</p>
8. 景 観	<p>高架構造物等により地域景観に変化が生じるが、デザイン、色彩が周囲の景観と調和したものとなるよう十分配慮することにより、地域景観に融和した新しい都市的景観が創出される。</p>
9. 史 跡・文化財	<p>計画路線近傍の指定文化財は、距離が約70m離れており、工事の施行中及び完了後における振動、日照障害及び風害の影響はない。</p> <p>周知の埋蔵文化財包蔵地にかかる工事に当たっては、文化財保護法に基づき、あらかじめ関係機関と十分協議して適切な処置を講ずる。また、工事の施行に際し、新たに埋蔵文化財が発見された場合は、文化財保護法の規定に基づき適切に対処する。</p>

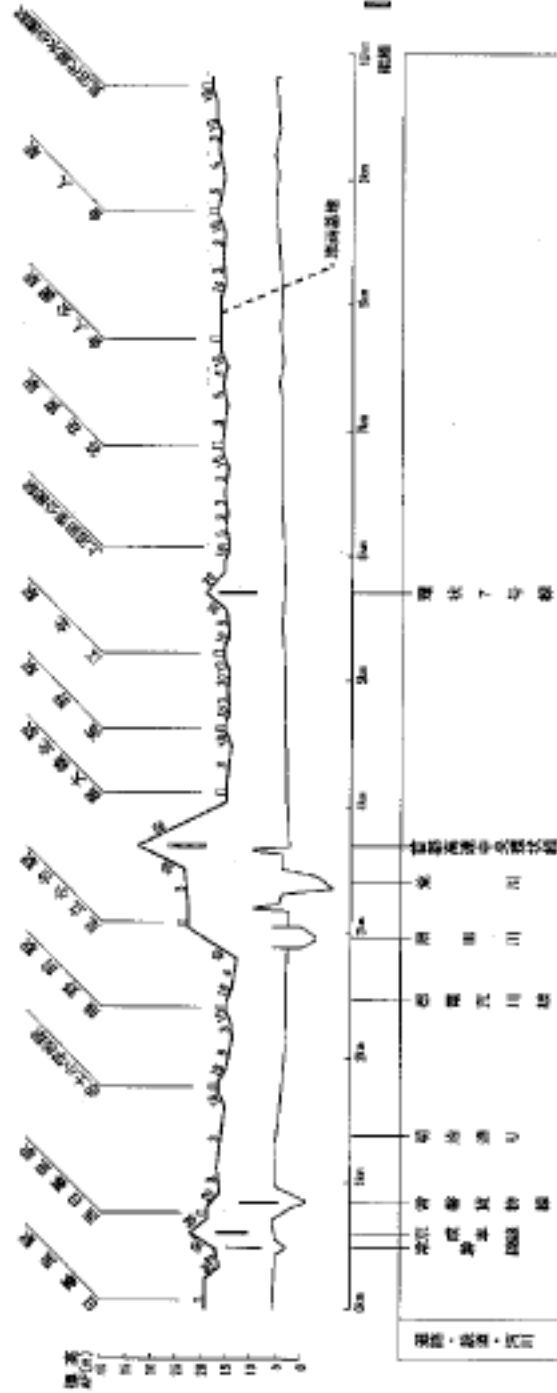
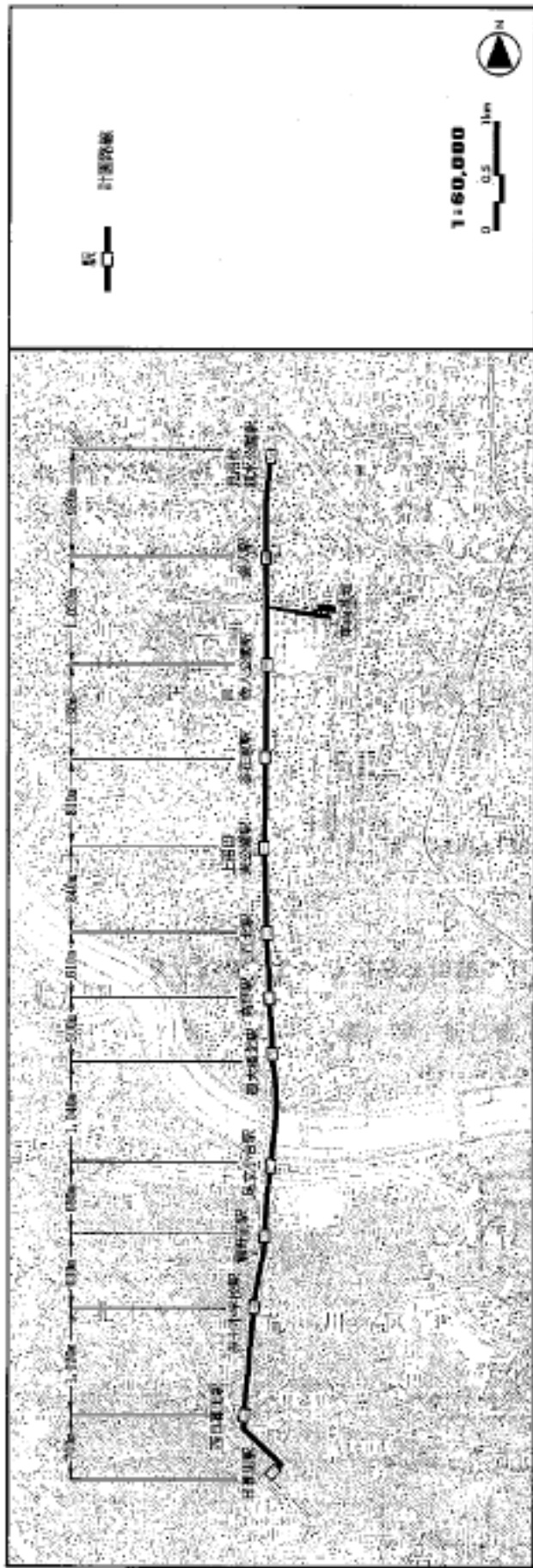
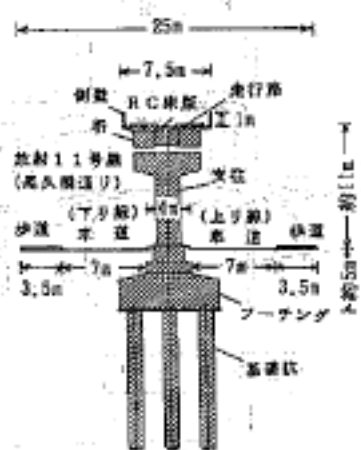


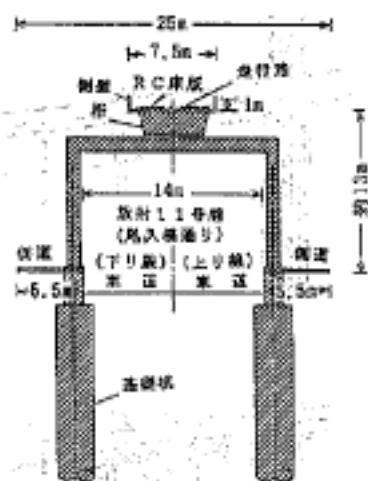
図2.2-1 新交通日暮里・合人線横断面図

注) 縦断面図の上に示している数字は各駅間の距離を示している。

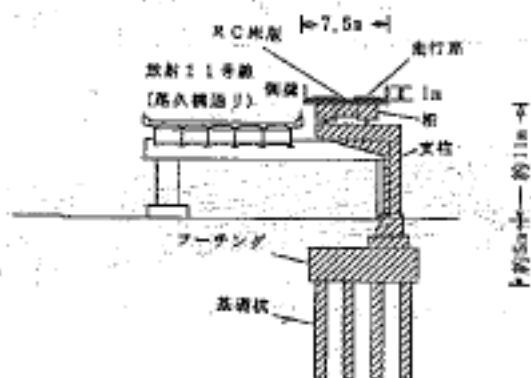
① 一般高架部



② 鉄道交差部 (J R常磐線)



③ 取付部 (都電荒川線～隅田川)



④ 河川横断部 (荒川)

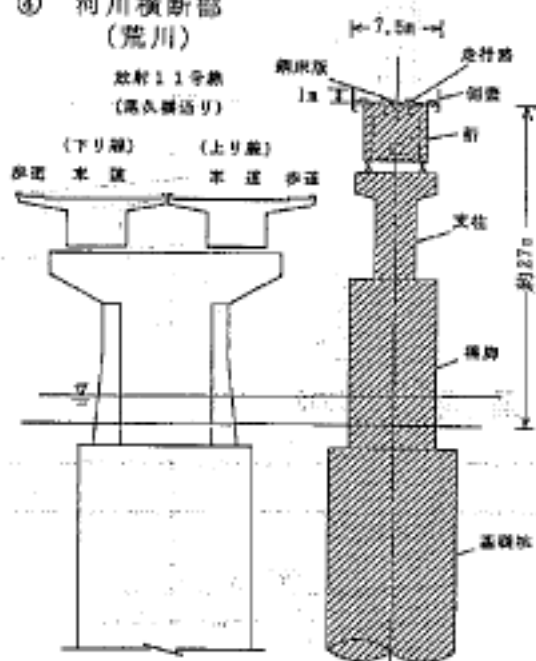


図2.2-2 標準断面図

注) R/C床版とは橋面をコンクリート構造としたもの。
鋼床版とは橋面をメタル構造としたもの。

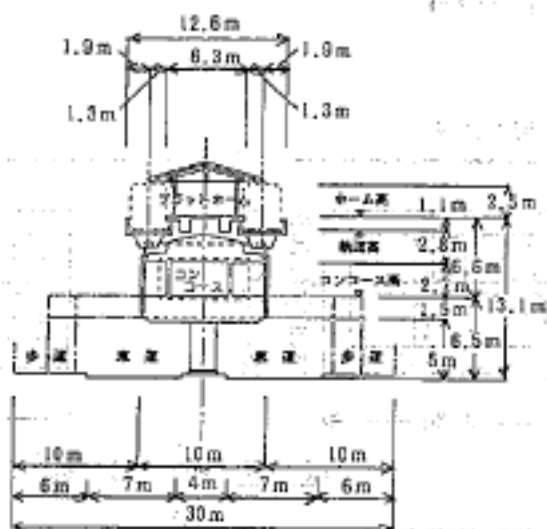


図2.2-3 駅部の断面図