

別 記

1 事業者の名称及び所在地

(1) 事業者

名 称 東京急行電鉄株式会社
代表者 取締役社長 上條 清文
所在地 東京都渋谷区南平台町5番6号

(2) 環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）

名 称 東京都
代表者 東京都知事 石原 慎太郎
所在地 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

2 対象事業の名称及び種類

名 称 東京急行電鉄東横線（渋谷駅～代官山駅間）地下化事業
種 類 鉄道の改良

3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京急行電鉄東横線の渋谷駅から代官山駅まで（渋谷区渋谷二丁目新渋谷駅（仮称）を起点とし、渋谷区代官山町を終点とする延長約1.4kmの区間）を地下化するとともに、新渋谷駅を現在建設中の東京都市計画都市高速鉄道第13号線の渋谷駅に接続するものである。

対象事業の内容の概略は、表1に示すとおりである。

表1 対象事業の内容の概略

項 目	内 容
事業区間	東京都渋谷区渋谷二丁目～渋谷区代官山町
事業延長	約1.4km
構造形式	地下式（一部地表式）
単線、複線等の別	複 線
対象駅	新渋谷駅（仮称）及び代官山駅
工事期間	平成16年度～平成26年度（予定）

4 環境に及ぼす影響の評価の結論の概要

地域の概況及び対象事業における行為・要因を考慮し、選定した項目について現況調査を実施し、対象事業の実施が環境に及ぼす影響について予測及び評価を行った。

環境に及ぼす影響の評価の結論の概要は、表2に示すとおりである。

表2 環境に及ぼす影響の評価の結論の概要

項目	評価の結論の概要
騒音・振動	<p>1 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び建設作業振動 予測の結果、すべての工種において、騒音規制法及び振動規制法の規制基準並びに都民の健康と安全を確保する環境に関する条例の勧告基準を下回る。</p> <p>2 列車の走行に伴う鉄道騒音及び鉄道振動 (1) 騒音 現在線の最寄り軌道中心から水平距離 12.5m離れた地上 1.2mの高さにおける予測値は、掘割部の No.3 地点（渋谷区代官山町 13 番及び 14 番）において昼間の時間帯で 59 デシベル、夜間の時間帯で 54 デシベルであり、現況値をそれぞれ 9 デシベル下回る。 このことから、「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」における「騒音レベルの状況を改良前より改善すること。」に適合する。</p> <p>(2) 振動 現在線の最寄り軌道中心から水平距離 6.25m、12.5m、25m及び 50m離れた地点における予測値は、トンネル部の No.1 地点（渋谷区東一丁目 36 番及び東二丁目 25 番付近）で 49～33 デシベル、No.2 地点（渋谷区恵比寿西二丁目 6 番及び 13 番付近）で 53～35 デシベル、掘割部の No.3 地点で 53～35 デシベルであり、No.1 地点、No.2 地点及び No.3 地点においては、現況値を下回る。No.4 地点（渋谷区渋谷三丁目 15 番）については、将来線が現在線から大きく移動するため環境振動との比較を行った結果、将来線の最寄り軌道中心から水平距離 6.25m離れた地点の予測値が 44 デシベルであり、昼間の環境振動 48 デシベルを 4 デシベル下回り、夜間の環境振動 44 デシベルと同等である。したがって、予測値は現況値と同等以下となる。</p>
地盤	<p>開削区間については、圧密対象層における水位低下後の圧密圧力が、圧密降伏応力よりも極端に小さいことから、水位低下による圧密沈下は生じないものとする。また、掘削坑内への地下水の流入を抑えるため剛性及び止水性の高い土留壁を適切に施工するとともに、適切な支保工及び地盤に応じた掘削工法の選定等、入念な施工管理を行う。シールド区間については、地盤の変状及びトンネル坑内への地下水の流入がほとんどない密閉式機械化シールド工法で施工するとともに、切羽の安定の確認、掘削力の調整等、入念な施工管理を行う。したがって、工事に伴う地盤沈下による周辺の建築物等への影響はないものとする。</p>
水循環	<p>渋谷側開削区間については、工事箇所近傍において、下流側で水位が低下し、上流側で水位が上昇するが、その変動量は、工事の施工中及び工事の完了後ともに、本地域の年間の地下水水位の変動量の範囲内に収まる。また、周辺地域への地下水の流出等を考慮すると、地下水水位の変動量はさらに軽減されるものであり、地下水への影響は軽微なものとする。</p> <p>シールド区間については、工事の施工中、地下水水位を変化させない工法により施工し、さらに切羽の安定の確認、掘削力の調整等、入念な施工管理を行うことから、地下水水位の変動はほとんど生じないものとする。また、工事の完了後については、工事箇所近傍において、下流側で水位が低下するが、周辺からの地下水の回り込みを考慮すると地下水水位の変動量はさらに軽減されることから、地下水への影響は軽微なものとする。</p> <p>代官山側開削区間については、工事の施工中及び工事の完了後ともに、計画路線が地下水の流動方向とほぼ並行しており、基本的に構造物による地下水流動の遮断は生じないことから、地下水への影響は軽微なものとする。</p>
廃棄物	<p>鉄道関連施設の撤去に伴い発生するレール、枕木及びバラストは、原則として再利用する。建設発生土は、場内、他の建設現場等において極力再利用を行う。再利用が困難な建設廃棄物及び建設発生土については、東京都の許可を受けている業者に委託し、マニフェスト制度に従って適切な処理を行う。</p>