

環境影響評価書案の概要

—京浜急行空港線延伸事業(第2期)—

平成 3 年 3 月

京浜急行電鉄株式会社

1 総 括

1-1 事業者の氏名及び住所

(1) 事業者の氏名及び住所

名 称 : 京浜急行電鉄株式会社

代表者 : 取締役社長 片沢守利

住 所 : 東京都港区高輪2丁目20番20号

1-2 対象事業の名称

(1) 事業の名称

京浜急行空港線延伸事業(第2期)

(2) 対象事業の種類

鉄道の新設

1-3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京国際空港の沖合展開により旅客ターミナルが沖合に移転することに伴い、京浜急行空港線を東京モノレール羽田線に接続する羽田空港口駅まで延伸する事業(現在工事施行中、平成4年度完成予定)に引き続き、羽田空港口駅から空港新ターミナル地区中央部に設ける新羽田空港駅まで延伸するものである。

計画路線は、東京湾岸道路部を除き全線東京国際空港敷地内で、大田区羽田空港2丁目(羽田空港口駅構内引上線終端部)を工事始点とし、新ターミナル地区中央部の大田区羽田空港3丁目(新羽田空港駅)を工事終点とする、全長約2,986mの区間であり、全線複線、地下方式とするものである。

対象事業の内容の概略を表1.3-1に、基本計画平面図を図1.3-1に、また、計画路線の縦断面図を図1.3-2に示す。

表 1. 3 - 1 対象事業の概略

項 目	内 容
区 間	大田区羽田空港 2 丁目（羽田空港口駅） ～大田区羽田空港 3 丁目（新羽田空港駅）
延 長	約 2, 9 8 6 m
単・複線の別	複 線
主要施設	・地下駅 新羽田空港駅 ・変電所 1 か所地上
工事期間	平成 3 年度～ 1 2 年度
構 造	複線箱型トンネル及び単線並列シールドトンネル
工 法	開削工法及びシールド工法

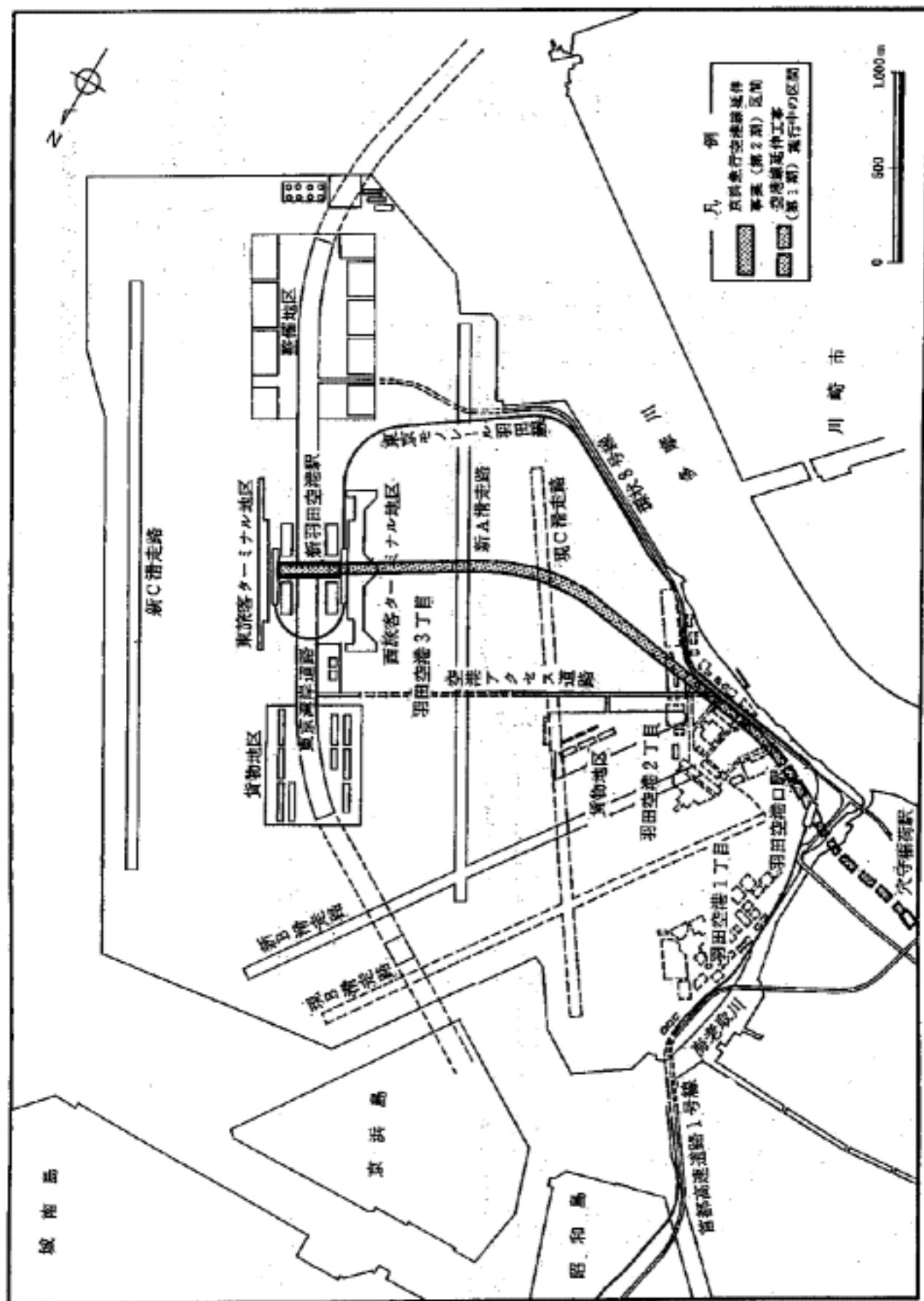


図 1. 3 - 1 基本計画平面図

1-4 環境に及ぼす影響の評価の結論

京浜急行空港線延伸事業の内容と、地域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、対象事業が及ぼす影響について予測・評価した。評価の結論は、表1.4-1に示すとおりである。

表1.4-1 影響評価の結論

予測・評価項目	評 価 の 結 論
1. 騒 音	建設作業騒音については、低騒音型建設機械を使用することにより、建設作業に伴う騒音の規制に関する基準を概ね満足しており、敷地境界から30m離れた地点では、ほぼ環境騒音レベル程度となる。また、建設作業現場付近の一般の人が出入りする施設は、敷地境界から30m以上離れ、その他周辺には騒音上問題となるような住居や建物はない。 なお、敷地境界において、一部の建設機械で基準値を若干上まわるものの、本事業の工事に際しては、建設作業時間等を調整することにより、環境保全に十分配慮することとし、もし、万一問題が発生した場合は、防音シートの設置等の対策を施すことにより、周辺への影響を極力抑制することとする。以上のことから、建設作業騒音による影響は軽微と考える。
2. 振 動	建設作業振動については、建設作業に伴う振動の規制に関する基準を満足している。また、建設作業現場付近には、問題となるような住居や建物はない。さらに、本事業の工事に際しては、建設作業時間等を調整することにより、環境保全に十分配慮することとし、周辺への影響を極力抑制することとする。以上のことから建設作業振動による影響は軽微と考える。

予測・評価項目	評 価 の 結 論
2. 振 動	鉄道振動については、従来の鉄道振動レベルと比較すると、3～10dB減少するので、鉄道振動による影響は軽微と考える。
3. 地形・地質	工事施行に伴う影響については、鋼矢板工法、SMW工法、密閉型機械掘シールド工法といった止水性及び剛性の高い工法を選択するため、地盤形状の変化、不圧地下水に与える影響はほとんどないと考える。

