

環境影響評価書の概要

—京成電鉄押上線荒川橋梁架替事業—

平成3年4月

京成電鉄株式会社

1. 総括

1.1 事業者の氏名及び住所

氏名：京成電鉄株式会社 取締役社長 村田 倉夫

住所：東京都墨田区押上一丁目10番3号

1.2 対象事業の名称

京成電鉄押上線荒川橋梁架替事業

(事業の種類：鉄道の改良)

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、「一級河川荒川改修工事（堤防嵩上げ）」により、京成電鉄押上線荒川橋梁を架替し、並びに付帯する両岸取付部（現在盛土構造）を高架構造にする事業である。

事業の内容の概略は、以下のとおりである。

表 1.3-1 事業内容の概略

事業名	京成電鉄押上線荒川橋梁架替事業
事業区間	東京都墨田区八広五丁目地先～東京都葛飾区東四つ木四丁目地先
事業延長	約1.94km (内、河川部約550m)
事業期間	平成 2年度～ 8年度(予定)

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、対象事業の実施が及ぼす環境への影響について予測・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 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. 大気汚染	<p>予測の結果、将来交通量による大気汚染物質の排出量に、工事用車両交通量による排出量に加わった場合の増加割合は、主要経路及び主要経路から各工事工区へのおもな搬入経路とも、3%未満と小さい。したがって、周辺環境への影響は少ないものと考ええる。</p>
2. 騒音	<p>ア. 工事の完了後</p> <p>予測の結果、現在、架道橋や盛土を列車が走行している位置では、予測値は現況値を大きく下回る。荒川駅付近での予測結果は、近傍の位置で現況値を上回る結果となったが、防音対策（バラストマット）を施すことにより、現況と同程度になると考える。したがって、工事完了後の鉄道騒音による周辺環境への影響は少ないものと考ええる。</p> <p>また、駅舎は、外装パネルや高欄等で覆われた構造とするため、騒音低減効果が期待できると考える。</p> <p>イ. 工事の施行中</p> <p>(ア) 建設機械騒音</p> <p>予測の結果、各工種の合成騒音を考慮した予測値で、騒音規制法及び東京都公害防止条例の勧告基準等を上回るものはないことから、周辺環境への影響は少ないものと考ええる。</p>

	<p>(イ) 仮線時鉄道騒音</p> <p>予測の結果、仮線時の鉄道騒音は、防音壁の設置及び工事桁を閉床構造（桁の下面を覆った構造）にすることにより、敷地境界以遠で、現況騒音レベルを上回ることはない。したがって、仮線時の鉄道騒音が周辺環境へ与える影響は少ないものとする。</p>
<p>3. 振 動</p>	<p>ア. 工事の完了後</p> <p>予測の結果では、予測値が現況値を上回るものがある。しかし、その値は48～61dBであり、人間が振動を感じ始める値（通常55dB）と大きな差はない。したがって、鉄道振動による周辺環境への影響は少ないものとする。</p> <p>イ. 工事の施行中</p> <p>(ア) 建設機械振動</p> <p>予測の結果、各工種の合成振動を考慮した予測値で、振動規制法及び東京都公害防止条例の勧告基準等を上回るものはないことから、周辺環境への影響は少ないものとする。</p> <p>(イ) 仮線時の鉄道振動</p> <p>予測の結果では、仮線が敷設される側の敷地境界において、予測値が現況振動レベルを上回るところがある。しかし、その値は61dBであり、人間が振動を感じ始める値（通常55dB）と大きな差はないことから、仮線時の鉄道振動が周辺環境へ与える影響は少ないものとする。</p>
<p>4. 水質汚濁</p>	<p>工事に伴う濁りが発生すると考えられる工程の作業時には、原則として汚濁防止膜を使用することから、影響範囲は限定出来る。</p> <p>また、水中コンクリート打設後の締切り内の排水に当たっては、必要に応じてpH調整を行い、東京都公害防止条例に基づく排水基準を遵守する。</p> <p>以上のことから、周辺水域の水質へ与える影響は少ないものとする。</p>

5. 土壌汚染	<p>河川内の橋脚及び橋台の工事に伴って生じる掘削土については、重金属（鉛、亜鉛、カドミウム、水銀）を分析し、「公有地取得に係る重金属等による汚染土壌の処理基準」（昭和63年4月22日東京都）を超えた場合には、適切な処理をするため、影響は少ないと考える。</p>
6. 日照阻害	<p>本事業における鉄道構造物は、「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、この条例を適用した場合でも、工事の完了後、施行中とも、条例による規制時間を超える日影は生じないと予測される。したがって、本事業の実施による日照阻害の影響は少ないものと考ええる。</p> <p>しかしながら、現在と比べ、駅部等を中心に日影が増す区域が生じることも考慮し、駅舎の形状、材質等の決定に当たっては、周辺環境との調和を図りつつ、日照阻害の範囲をできる限り少なくするよう努力する。</p>
7. 電波障害	<p>ア. 鉄道構造物による障害範囲</p> <p>工事の完了後に、しゃへい障害が発生すると予測されるが、その範囲は、すでに都営アパート及び首都高速道路関連による共同受信設備が設置されていることから、周辺への影響は少ないものと考ええる。</p> <p>イ. 列車走行による障害範囲</p> <p>列車走行による障害のなかで、パルス障害については、テレビ画質に影響を及ぼすほどの障害は発生しないと予測される。</p> <p>また、フラッター障害については、発生したとしても、しゃへい障害の範囲内におさまると予測された。したがって、周辺への影響は少ないものと考ええる。</p>
8. 景観	<p>ア. 地域景観の特性の変化</p> <p>本事業は、現在の鉄道構造物を盛土からコンクリート高架橋に、また、荒川橋梁については、桁構造形式からトラス構造形式に変</p>

更する事業であり、鉄道沿線地域の持つ基本的な景観特性は変わらないことから、環境への影響は少ないものとする。

イ. 代表的な眺望地点からの眺望の変化

市街地の景観は変化するが、高架下空間の有効利用を含め、可能な限り周辺環境との調和を図ることにより、構造物の出現による違和感は少ないものとする。

また、河川景観については、新しい荒川橋梁がトラス橋として出現するが、開放感あふれる河川の自然景観を損なうことがないよう、色彩等に十分配慮することから、構造物の出現による影響は少ないものとする。

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 評価書案の修正の概略

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
4. 予測・評価項目の選定	土壌汚染	河川の底質に重金属が含まれているので、予測・評価項目として選定した。
5. 現況調査・予測・評価	騒音	予測・評価について記述を修正した。
	水質汚濁	予測・評価について記述を修正した。
	土壌汚染	河川の底質に重金属が含まれているので、予測・評価項目として選定した。
	日照障害	駅舎等による日照障害の増す区域を明示し、記述を修正した。
7. 環境保全のための措置	景観	予測・評価について記述を修正した。
	騒音	レールの重量化等の環境保全のための措置を追加記述した。
	振動	レールの重量化等の環境保全のための措置を追加記述した。
	水質汚濁	環境保全のための措置の記述を修正した。
	土壌汚染	環境保全のための措置の記述を修正した。
	日照障害	環境保全のための措置を追加記述した。
景観	環境保全のための措置を追加記述した。	