

# 環境影響評価書の概要

—東日本旅客鉄道南武線(稲田堤・府中本町間)連続立体交差事業—

平成3年9月

東 京 都

## I 総 括

### 1. 事業者の氏名及び住所

#### (1)事業者

氏 名：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

#### (2)都市計画を定める者

氏 名：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

### 2. 対象事業の名称

東日本旅客鉄道南武線（稲田堤・府中本町間）連続立体交差事業

（対象事業の種類：鉄道の改良）

### 3. 対象事業の内容の概略

東日本旅客鉄道南武線稲田堤・府中本町間を高架に改良し、道路と鉄道の連続立体交差を図る。

対象事業の内容は表I-3-1のとおりである。

表I-3-1 対象事業の内容の概略

区 間	稲城市下中島～稲城市大丸二十七号 (全区間は川崎市多摩区首六丁目～稲城市大丸二十七号)
事業計画区間延長	東京都内延長約3.9km (事業計画区間延長約4.3km)
構 造 形 式	嵩上式：鉄筋コンクリート高架橋
対 象 駅	矢野口駅・稲城長沼駅・南多摩駅
踏 切 除 去 数	15箇所
工 事 期 間	平成8年度～平成13年度 (予定)
高架化複線使用開始	平成13年度 (予定)

#### 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、対象事業の実施が周辺環境に及ぼす影響について予測・評価した。

評価の結論は、表I-4-1に示すとおりである。

表I-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>1期工事、2期工事を通して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が加わった場合の増加割合は、主要経路において一酸化炭素(CO)、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)とも2%未満と小さい。</p> <p>よって、本事業の実施により、周辺の環境に与える影響は少ないものと考える。</p>
2. 騒音	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道騒音                      予測の結果、計画路線に沿った北側の区域で、上り線側軌道中心から25m離れた位置(敷地境界からの距離が約10~23m)での鉄道騒音の予測値は67~69dB(A)であり、現況値の69~83dB(A)を下回っている。50m以上離れると、予測値と現況値は同程度になっている。                      また、南側では敷地境界からの距離が約10~23m地点での予測値は67~73dB(A)となっている。高架化により鉄道騒音は全般的に現況より低減されることから、周辺の環境に及ぼす影響は少ないものと考える。</li> <li>・建設作業騒音                      予測の結果、各工種とも騒音規制法及び東京都公害防止条例に基づく勧告基準等以下であり、周辺の環境に及ぼす影響は少ないものと考える。</li> <li>・道路交通騒音                      工事用車両に起因する道路交通騒音レベルの増加は、僅かなことから周辺の環境に及ぼす影響は少ないものと考える。</li> </ul>

予測・評価項目	評価の結論
3. 振 動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道振動 予測の結果、計画路線に沿った北側の区域で、上り線側軌道中心から25m離れた位置（敷地境界からの距離が約10～25m）での鉄道振動の予測値は54～56dBであり、同様な位置における現況値は51～58dBとなっている。南側では敷地境界からの距離が約10～25m地点での予測値は54～60dBとなっている。また、予測値が現況値を上回っている地点でも、その差は僅かであるため、周辺的环境に及ぼす影響は少ないものと考え。</li> <li>・建設作業振動 予測の結果、各工種とも振動規制法及び東京都公害防止条例に基づく勧告基準等以下であり、周辺的环境に及ぼす影響は少ないものと考え。</li> <li>・道路交通振動 工事用車両に起因する道路交通振動レベルの増加は、僅かなことから周辺的环境に及ぼす影響は少ないものと考え。</li> </ul>
4. 地形・地質	<p>対象事業を施行する地域の地質状況は、比較的強固で安定したものであり、大部分は掘削深さが地下水位より浅いことから、周辺の土地の安定性の変化の程度は小さいので、周辺的环境への影響は少ないものと考え。</p> <p>なお、一部杭基礎工事区間などで、地下水位より深くなる区間もあるが、その掘削深さは浅く規模は小さいため、地下水位に影響を与えることは少ない。</p>
5. 日照阻害	<p>鉄道構造物による日影については、線路の北側に空地（側道用地）を設けるため影響は少ないものと考え。</p> <p>なお、日影が規制時間を超えて生じた場合には「公共施設の設置に起因する日影により生じる損害等に係わる費用負担について」に基づき対処する。</p>
6. 電波障害	<p>工事の完了後に、しゃへい障害及びフラッター障害が発生すると考えられる。本事業により、新たに発生したしゃへい障害に対しては、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係わる費用負担について」に基づき対処する。</p> <p>なお、反射障害、パルス障害については、テレビ画質に影響を及ぼす程の影響は発生しないと考える。</p>
7. 景 観	<p>南武線が高架化されることにより、景観は変化するが沿道の整備等を含め、周辺環境に融和するよう配慮するため、鉄道構造物の出現による地域景観並びに圧迫感に与える影響は少ないものと考え。</p>

5. 評価書案の修正の概略

評価書案の修正の概略は、表I-5-1に示すとおりである。

表I-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
I 総括 1. 事業者の名称及び住所 4. 環境に及ぼす影響の評価の結論	住所の変更 評価の結論	都庁舎の移転に伴い修正した。 騒音、振動、地形・地質、電波障害の評価の結論の記述を修正した。
II 対象事業の目的及び内容 2. 内容	環境管理に関する計画等の配慮	環境管理に関する計画等の配慮の記述を修正した。
V 現況調査、予測及び評価 2. 騒音 3. 振動 4. 地形・地質 6. 電波障害 7. 景観	予測・評価 予測・評価 予測・評価 評価 予測	予測・評価の記述を修正した。 予測・評価の記述を修正した。 予測・評価の記述を修正した。 評価の記述を修正した。 予測写真を修正した。

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
VII 環境保全のための措置 2. 騒音  3. 振動  4. 地形・地質  7. 景観  8. その他	環境保全のための措置の追加  環境保全のための措置の追加  環境保全のための措置の追加  環境保全のための措置 環境保全のための措置の追加	ロングレールの採用等の環境保全のための措置を追加記述した。  ロングレールの採用等の環境保全のための措置を追加記述した。  水路及び用水の付替等の環境保全のための措置を追加記述した。  環境保全のための措置の記述を修正した。 環境保全のための措置を追加記述した。
XII その他 2. 調査、予測及び評価を実施した者の氏名及び住所	住所の変更	都庁舎の移転に伴い修正した。