

環 境 影 響 評 価 書 案

—小田急小田原線（喜多見～梅ヶ丘駅付近間）
複々線・連続立体交差事業—

平成 3 年11月

東 京 都
小田急電鉄株式会社

1.1 事業者の氏名及び住所

名 称 東京都

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

名 称 小田急電鉄株式会社

氏 名 取締役社長 滝上隆司

住 所 東京都新宿区西新宿一丁目8番3号

1.2 対象事業の名称

小田急小田原線（喜多見～梅ヶ丘駅付近間）

複々線・連続立体交差事業

（対象事業の種類：鉄道の改良）

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は小田急小田原線の喜多見～梅ヶ丘駅付近間約 6.4kmの区間において、複々線・連続立体交差事業として、在来線を高架及び一部掘割に改良し、17箇所の踏切を解消するとともに複々線化することにより、交通渋滞の緩和、市街地の地域分断の解消及び鉄道の輸送力増強を図ろうとするものである。

対象事業の内容の概略は、表1.3-1 のとおりである。

表1.3-1 対象事業の内容の概略

区 間	世田谷区喜多見九丁目～世田谷区代田三丁目
事業計画区間延長	約 6.4km
構造形式	高架式一部掘割式
対 象 駅	成城学園前駅、祖師ヶ谷大蔵駅、千歳船橋駅、経堂駅 豪徳寺駅、梅ヶ丘駅
踏切除去数	17箇所
工事期間	平成 5年度～平成11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。

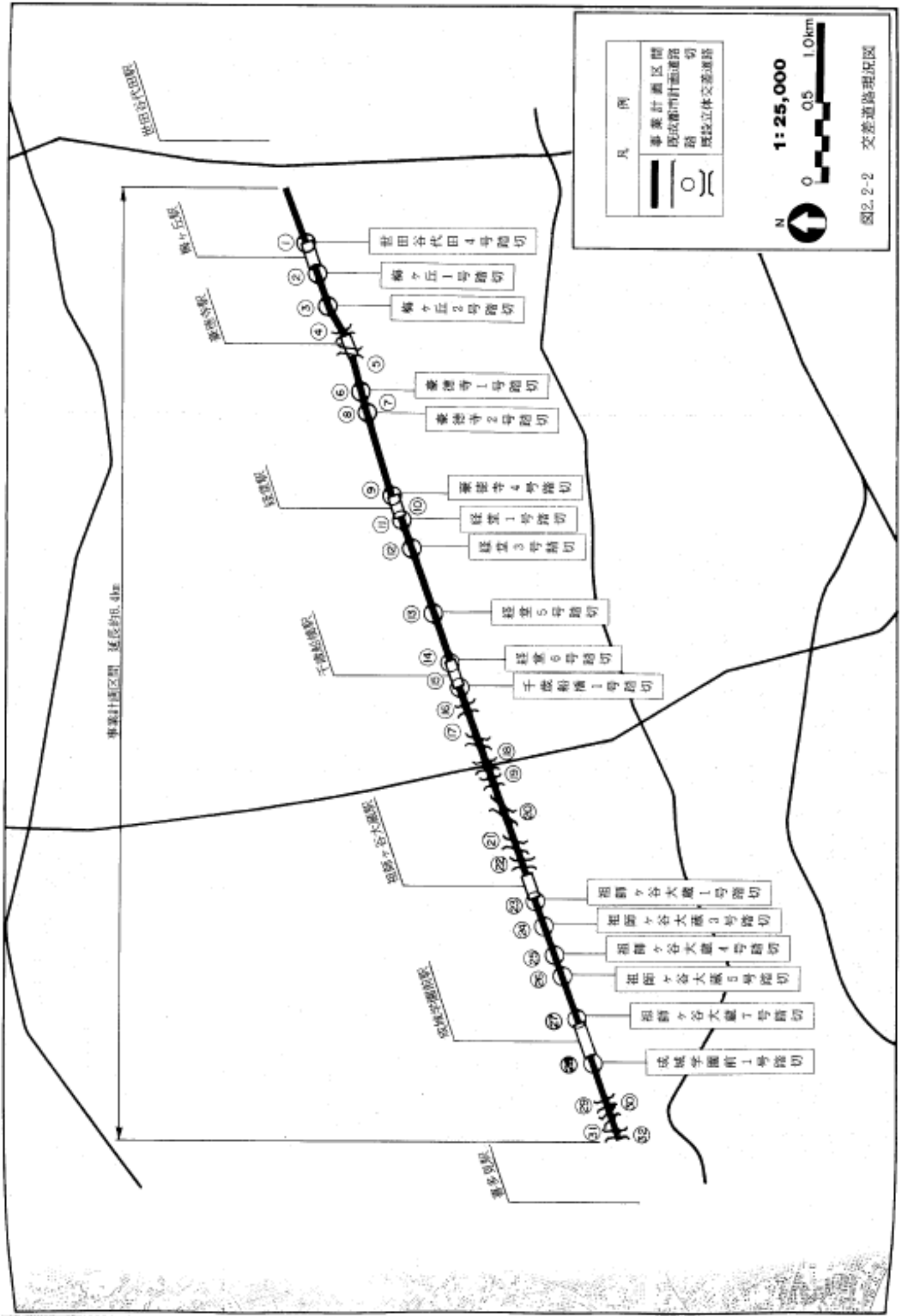
評価の結論は表1.4-1のとおりである。

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>工事中の工事用車両の走行による排出量の増加割合は、大気汚染物質である一酸化炭素（CO）及び二酸化窒素（NO₂）とも少ない。従って、周辺環境に及ぼす影響は少ないものとする。</p> <p>また、工事中の粉じんに対しては、飛散防止のための散水、シート覆い等の措置を施すため、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する。</p>
2. 騒音	<p>・ 工事完了後</p> <p>鉄道騒音の予測値は、1.2mの高さの場合、高架橋端から6.25m離れた位置では、76～78ホン、12.5m離れた位置では、74～76ホン、25m離れた位置では、70～72ホン、50m離れた位置では、62～66ホンであり、いずれの予測値も現況の騒音レベルを下回っている。</p> <p>従って、周辺環境に及ぼす影響は少ないものとする。</p> <p>・ 工事中</p> <p>ア. 建設機械の稼動に伴う建設作業騒音</p> <p>対象事業の実施に伴う建設作業においては、評価の指標を超える建設作業騒音が発生することはないので、周辺地域の環境に及ぼす影響は少ないものとする。</p> <p>イ. 工事桁の鉄道騒音</p> <p>工事桁の鉄道騒音は、現況とほぼ同程度であり、影響は少ないものとする。</p>

予測・評価項目	評価の結論
3. 振 動	<p>・鉄道振動</p> <p>鉄道振動の予測値は、高架橋端から6.25m離れた位置では、61～63デシベル、12.5m離れた位置では、59～60デシベル、25m離れた位置では、55～56デシベル、50m離れた位置では、48～49デシベルであり、48～63デシベルの範囲にある。一方、現況値は33～66デシベルで、予測値は現況値を上回る箇所もみられるがその変化の程度は少ない。なお、これらの予測値はいずれも「新幹線鉄道振動対策について（勧告）」の指針値70デシベル以内になっているため、周辺に与える影響は少ないものとする。</p> <p>・建設作業振動</p> <p>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」に基づく勧告基準を下回っており、周辺の環境に及ぼす影響は少ないものとする。</p>
4. 地盤沈下及び地形・地質	<p>地盤の変形・沈下については、地盤等の状況により必要に応じて剛性及び遮水性の高い土留壁を採用するほか、埋戻しに際しても、良質の土砂を用いるため、周辺に与える影響は少ないとする。地下水については、計画路線の北側部では地下水流の方向から地下水流を阻害することはない。また、計画路線南側のうち、路線から約500m程度離れた湧水箇所については、独立した集水域をもっているため、与える影響は少ないとする。一方、掘削部の南側一部近接部については掘削部掘削により地下水遮断の可能性が考えられるが、適切な工法の採用により地下水の連続性を保っていくため影響は少ないとする。</p>
5. 日照阻害	<p>高架構造物による日影については、線路北側に空地（側道用地）を設けることにより「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」を満足する範囲であり、影響は少ないものとする。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
6. 電 波 障 害	<p>線路の北側地域において、しゃへい障害が発生すると考えられる。しかし、電波障害の対策にあたっては、工事の進捗に合わせ共同受信方式、受信アンテナの改善等、障害の内容及び程度に応じて対策を実施するので、影響は解決できるものと考えられる。</p>
7. 景 観	<p>駅周辺部は、現況の雑然とした単なる乗降場としての駅舎から、街のシンボルとしての駅舎になり、近代的都市景観が現れるものと考えられる。一方、駅と駅の間部では、高架化により、朝夕のラッシュ時の踏切しゃ断時の現況の車の渋滞による閉鎖感から車の秩序ある流れの景観へと向上し、また沿道の整備などを含め、周辺環境に融和するように配慮するため、鉄道構造物の出現による違和感は少ないと考えられる。</p>
8. 史跡・文化財	<p>計画路線は周知の埋蔵文化財包蔵地を通過するが、文化財保護法の規程に従い関係機関と十分に協議し適切な処置を講じた。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程に従って対処するため影響は少ないと考えられる。</p>



1.1 事業者の氏名及び住所

名 称 東京都

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

名 称 小田急電鉄株式会社

氏 名 取締役社長 滝上隆司

住 所 東京都新宿区西新宿一丁目8番3号

1.2 対象事業の名称

小田急小田原線（喜多見～梅ヶ丘駅付近間）複々線・連続立体交差事業
（対象事業の種類：鉄道の改良）

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は小田急小田原線の喜多見～梅ヶ丘駅付近間約 6.4kmの区間において、複々線・連続立体交差事業として、在来線を高架及び一部掘割に改良し、17箇所踏切を解消するとともに複々線化することにより、交通渋滞の緩和、市街地の地域分断の解消及び鉄道の輸送力の改善を図ろうとするものである。

対象事業の内容の概略は、表1.3-1 のとおりである。

表1.3-1 対象事業の内容の概略

区 間	世田谷区喜多見九丁目～世田谷区代田三丁目
事業計画区間延長	約 6.4km
構造形式	高架式一部掘割式
対 象 駅	成城学園前駅、祖師ヶ谷大蔵駅、千歳船橋駅、経堂駅 豪徳寺駅、梅ヶ丘駅
踏切除去数	17箇所
工事期間	平成 5年度～平成11年度（予定）