

# 環 境 影 響 評 価 書

—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4年12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）

#### 1.4 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象事業の計画内容を考慮し、本計画路線の周辺地域の概況を把握することにより選定した予測・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（NO<sub>2</sub>）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、75～77ホン、12.5m離れた位置では、74～75ホン、25m離れた位置では、71～73ホン、50m離れた位置では、67～69ホンであり、予測値は現況値を上回る箇所もみられるが、概ね現況とほぼ同程度かこれを下回っている。また、中高層建築物への影響は、音源が近づくこと、あるいは防音壁の効果が減少することなどにより騒音が大きくなるが、事業実施の段階では、構造物の重量化、バラストマット、60kg/mレール、吸音効果のある防音壁等の対策を講じ、騒音の低減に努める。</p> <p>・工事中</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業騒音については、評価の指標を超える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。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、62～63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40～66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「環境保全上緊急を要する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。</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、周辺的环境に及ぼす影響は少ないものと考える。</p>
4 地盤沈下及び地形・地質	<p>地盤沈下については、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、良質の土砂を用いて十分な締固めなどを行うため、周辺に与える影響は少ないと考える。計画路線の掘割部については、路線の北側では地下水流を阻害することはなく、南側については独立した集水域をもっているため、地下水への影響は少ないと考える。しかしながら、掘割部の一部区間の南側近接部については、地下水流を阻害するおそれが考えられるが、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考える。</p>
5 日照阻害	<p>高架構造物による日影については、建築基準法及び「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」に準じ、高架構造物からの等時間日影線が規制値を満足しないところについて環境空間を設けることにより、影響は少ないものと考える。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
6 電波障害	<p>高架構造物の北側地域において、しゃへい障害が発生すると予測される。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、影響は解決できると考える。</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、近代的都市景観が出現するものと考ええる。一方、駅と駅の中間部では、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、高架構造物の出現による違和感は少ないと考える。</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する。また、工事の施行に際し、新たに埋蔵文化財が発見されれば、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る。</p>

### 1.5 評価書案の修正の概略

評価書の作成にあたっては、知事の審査意見書等に基づき、評価書案を修正している。

修正の概略は、表1.5-1のとおりである。

表1.5-1 評価書案の修正の概略（その1）

修正箇所	修正事項	修正内容
(本編)		
1 総括		
1.4 環境に及ぼす評価の結論	評価の結論	騒音、振動、地盤沈下及び地形・地質、日照阻害について評価の結論を一部修正した。
2 対象事業の目的及び内容	環境管理に関する計画等に配慮した事項	平成4年5月に改定された東京都環境管理計画に基づき内容を再検討し修正した。
5 現況調査、予測及び評価		
5.1 大気汚染	予 測	予測事項に、 <u>列車の走行に伴う鉄粉等の粉じんの影響</u> や踏切立体化による交通量の変化について補足説明した。また、踏切立体後の交通量の増加を想定したときの大気汚染物質の寄与濃度を追加記載した。
5.2 騒音	予 測	騒音の予測結果のうち、鉄道騒音の予測値について、予測地点毎の地域の状況を精査し、予測値を修正した。また、高架橋端近接部における高さ方向の予測結果を追加記載した。さらに、列車本数の増加に伴う騒音の予測に関する記述を追加記載した。
	評 価	工事完了後の鉄道騒音の評価について、修正した予測値により記述を修正した。また、高さ方向の予測に関する記述を追加記載した。さらに、事業実施段階での騒音防止対策及びその対策による低減効果に関する記述を追加記載した。
5.3 振動	現況調査	鉄道振動の現況値については、測線の一部を再測定し、現況値を一部修正した。

表1.5-1 評価書案の修正の概略（その2）

修正箇所	修正事項	修正内容
5.4 地盤沈下及び地形・地質	予測	予測位置について、高架橋の橋脚と予測地点の位置関係に関する記述を追加記載した。
	予測	予測結果に、地下水への影響を定量的に検討した結果を追加記載した。
	評価	工事着手前、工事の施行中及び工事の完了後における地下水調査の調査方法に関して追加記載した。
5.5 日照阻害	予測	予測結果に、駅間の等時間日影線平面図を追加した。
5.6 電波障害	予測	しゃへい障害範囲の予測結果について再検討し、電波障害予測範囲図を一部修正した。
	評価	工事着手前の現況調査の実施に関する記述を追加した。
7 環境保全のための措置		
7.7 景観		高架構造物のデザイン等の検討手順などについての記述を追加した。
(資料編)		
5 現況調査、予測及び評価		
5.1 大気汚染	予測	列車走行に伴う鉄粉等の粉じんに関する資料を追加した。また、踏切立体化後の自動車交通量の増加を想定したときの大気汚染物質濃度の予測を追加記載した。
5.2 騒音	予測	高さ方向の予測について、高架橋端近接部での予測結果を本編に記載した。
5.4 地盤沈下及び地形・地質	予測	既存資料に基づいて地下水への影響を定量的に検討した結果を追加記載した。