

東武鉄道東上本線（大山駅付近）

連続立体交差事業の環境影響評価書について（要約）

1 環境影響評価の実施者の名称及び所在地

名 称：東京都
代表者：東京都知事 小池 百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

2 事業者の名称及び所在地

名 称：東京都
代表者：東京都知事 小池 百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

名 称：東武鉄道株式会社
代表者：取締役社長 根津 嘉澄
所在地：東京都墨田区押上二丁目18番12号

3 対象事業の名称及び種類

名 称：東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業
種 類：鉄道の改良

4 対象事業の内容の概略

| 項 目 | 内 容 |
|------------|-------------------------|
| 事 業 区 間 | 起点：板橋区板橋二丁目 終点：板橋区仲町 |
| 事 業 延 長 | 約 1.6km |
| 構 造 形 式 | 高架橋、擁壁、地平 |
| 対 象 駅 | 大山駅 |
| 踏 切 除 却 数 | 8か所 |
| 工 事 予 定期 間 | 約 10年 |

5 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 |
|---------|---|
| 騒音・振動 | <p>(1) 工事の施行中</p> <p>ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果は、66dB～80dB であり、各工種ともに、評価の指標である「騒音規制法」(昭和 43 年法律第 98 号) 又は「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例 (以下「環境確保条例」という。)」(平成 12 年 12 月東京都条例第 215 号) の勧告基準を下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>イ. 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果は、47dB～70dB であり、各工種ともに、評価の指標である「環境確保条例」の勧告基準と同等又は下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>ウ. 仮線区間の鉄道騒音 仮線区間の鉄道騒音の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m の地点において、昼間 53dB～58dB、夜間 48dB～54dB であり、いずれの地点でも現況値を下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足する。</p> <p>エ. 仮線区間の鉄道振動 仮線区間の鉄道振動の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地点において、55dB～65dB であり、予測値は現況値を上回るが、仮線を新たに敷設する箇所において、道床の整備を入念に行うとともに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道振動の低減に努めることより、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足する。</p> <p>(2) 工事の完了後</p> <p>ア. 鉄道騒音 鉄道騒音の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m の地点において、昼間 57dB～61dB、夜間 53dB～57dB であり、いずれの地点でも現況値を下回っており、評価の指標である「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に定める「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を満足する。</p> <p>イ. 鉄道振動 鉄道振動の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地点において、45dB～47dB であり、いずれも現況値を下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足する。</p> |

| 予測・評価項目 | 評 価 の 結 論 |
|---------|--|
| 日 影 | <p>事業の実施による日影の原因となる主な鉄道施設は、駅事務室等の駅施設の一部を除き、「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」の規制対象となるものではないが、評価の指標として、同法及び同条例の基準を参考にして評価した。</p> <p>工事の完了後において、鉄道施設による日影が生じるものの、「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」の規制時間を超える日影は生じない。</p> <p>なお、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設のうち、板橋看護専門学校及び東京都保健医療公社豊島病院の敷地の一部では冬至日の午後2時頃から午後4時頃にかけて、東京都健康長寿医療センターの敷地の一部では冬至日の午後1時頃から午後4時頃にかけて、山中児童遊園及び大山東町児童遊園の敷地の一部では冬至日の午後3時頃から午後4時頃にかけて日影が生じるものの、規制時間を超える日影は生じないと予測される。</p> <p>以上のことから、評価の指標を満足する。</p> |
| 電 波 障 害 | <p>テレビ電波の受信障害は、地上デジタル放送においては、事業区間の西側に沿った一部の地域で高架橋端部から広域局で最大約20m、県域局で最大約60mまでの範囲で生じると予測され、また、衛星放送においては、事業区間の東側で高架橋端部から最大約30mまでの範囲で生じると予測される。本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施する。</p> <p>また、電波障害が生じると予測される地域以外において障害が生じた場合にも、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、同様の措置を実施する。</p> <p>パルスノイズ障害については、テレビ画質に影響を及ぼすほどの障害は生じにくいものと予測される。</p> <p>フラッター障害の範囲は、遮蔽障害の範囲内に収まることが予測される。</p> <p>これらの障害に関して、デジタル放送については、類似事例も少ないため、障害が生じた場合には、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、ケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施する。</p> <p>これらにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足する。</p> |

| 予測・評価項目 | 評 価 の 結 論 |
|---------|---|
| 景 観 | <p>事業区間周辺の主要な景観は、大山駅を中心に鉄道施設や低層及び中高層の住宅や商業施設、医療施設などが立ち並ぶ状況にある。その中で、東上本線は都市的景観要素の一部となっており、工事の完了後においても、主要な景観の構成要素はほとんど変化しない。また、現在、地平を走行している鉄道は工事の完了後に高架化されるが、将来の鉄道施設の高さは周辺建築物等を大きく上回ることはなく、事業区間周辺の都市的景観要素として融合するものと考えられる。</p> <p>加えて、高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮し、高架下利用等において緑化の導入を検討するとともに、駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮する。</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが鉄道施設を中心に広がる商業施設や戸建て、中高層の住宅等となっている。その中に新たな都市的景観要素として高架橋等の鉄道施設が加わり、一部眺望の変化が認められるものの、鉄道施設は周辺環境と調和した都市的景観の一部となる。</p> <p>また、高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮し、高架下利用等において緑化の導入を検討するとともに、駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮する。さらに、踏切が除却されることにより、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図る。</p> <p>これらのことから、評価の指標である「多様な用途が調和し、緑あふれる、暮らしやすく誇りを感じる街並みを保全・創出する」を満足する。</p> |
| 廃 棄 物 | <p>既存建造物の解体撤去及び建設工事に伴い発生するコンクリート、レール、廃プラスチック等の建設廃棄物、建設発生土、建設泥土について、可能な限り再利用及び再資源化に努めるとともに、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>再資源化が困難な建設廃棄物及び建設泥土、有効利用が困難な建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>これらのことから、評価の指標である「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に定める事業者の責務」を満足する。</p> |