

乙第55号証

2-219-2

環 境 影 響 評 価 書

－小田急電鉄小田原線(代々木上原駅～梅ヶ丘駅間)の
連続立体交差及び複々線化事業－

平成14年12月



4. 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況と事業の内容を考慮して、選定した予測・評価項目について現況を調査し、対象事業の環境に及ぼす影響について予測・評価を行った。環境に及ぼす影響の評価の結論は、表4-1に示すとおりである。

表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
騒音	<p>工事の施行中における建設作業の騒音予測結果は、敷地境界で73～79dBであり、「騒音規制法」の規制基準及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(以下「東京都環境確保条例」という)に基づく勧告基準を下回る。</p> <p>工事の施行中における鉄道騒音の予測結果(等価騒音レベル)は、最寄り軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さで50～58dB、地上3.5m高さで54～66dBであり、現況値を下回る。</p> <p>工事の施行中における工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果(等価騒音レベル)は、昼間65～70dBであり、現況値と同程度である。</p> <p>工事の完了後における高架区間及び掘割部の鉄道騒音の予測結果(等価騒音レベル)は、最寄り軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さで50～58dB、地上3.5m高さで53～64dBであり、現況値を下回る。</p>
振動	<p>工事の施行中における建設作業の振動予測結果は、敷地境界で55～72dBであり、「振動規制法」の規制基準及び「東京都環境確保条例」に基づく勧告基準以下である。</p> <p>工事の施行中における工事用車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果は、昼間46～51dBであり、「東京都環境確保条例」における日常生活等に適用する規制基準を下回る。</p> <p>工事の完了後における鉄道振動の予測結果は、最寄り軌道中心から6.25m～50m地点の高架区間及び掘割部で41～55dB、トンネル部で30～50dBであり、現況値と同程度またはそれ以下である。</p>
地盤沈下	<p>工事の施行中における地下水位の低下に伴う地盤沈下について、開削工事区間では、掘削坑内への湧出水の流入を抑えるため、止水性の高い土留壁を適切に施工するとともに、入念な施工管理を行う。また、シールド工事区間においても、トンネル坑内への地下水の流入のほとんどない密閉式機械化シールドで施工し、さらに入念な施工管理を行うことから、工事の施工に伴う地盤沈下による周辺の建築物等への影響はないものと考えられる。</p>
地形・地質	<p>工事の施行中における地盤変形について、開削工事区間では、地盤の変形の少ない剛性の高い土留壁を適切に施工するとともに、埋戻しに際しては良質な土砂を用い十分な締固めを行う等、入念な施工管理を行う。また、シールド工事区間では密閉式機械化シールドで施工し、さらに入念な施工管理を行うことから、工事の施工に伴う地盤変形による周辺の建築物等への影響はないものと考えられる。</p>
水文環境	<p>事業区間周辺の地下水は、地下構造物の設置により、事業区間の北側で地下水位が上昇し、南側で低下することが予想されるが、地下水の流れを確保することにより、地下水位の上昇・低下量は事業区間周辺の年間の水位変動(約1～2m程度)の範囲内に収まることから、影響は少ないものと考えられる。</p>
史跡・文化財	<p>周知の埋蔵文化財包蔵地については、事業の実施に伴い一部改変されるが、「文化財保護法」に基づき、あらかじめ関係機関と協議等必要な手続きを行い、発掘調査、記録保存等に努めることから、影響は少ないものと考えられる。</p>
廃棄物	<p>鉄道施設の撤去に伴い発生するレール、マクラギは原則として再利用する。建設発生土等は、場内及び他の建設現場等において極力再利用を行う。再利用が困難な廃棄物及び汚泥については、東京都の許可を受けている業者に委託し、適切な処理に努める。</p>