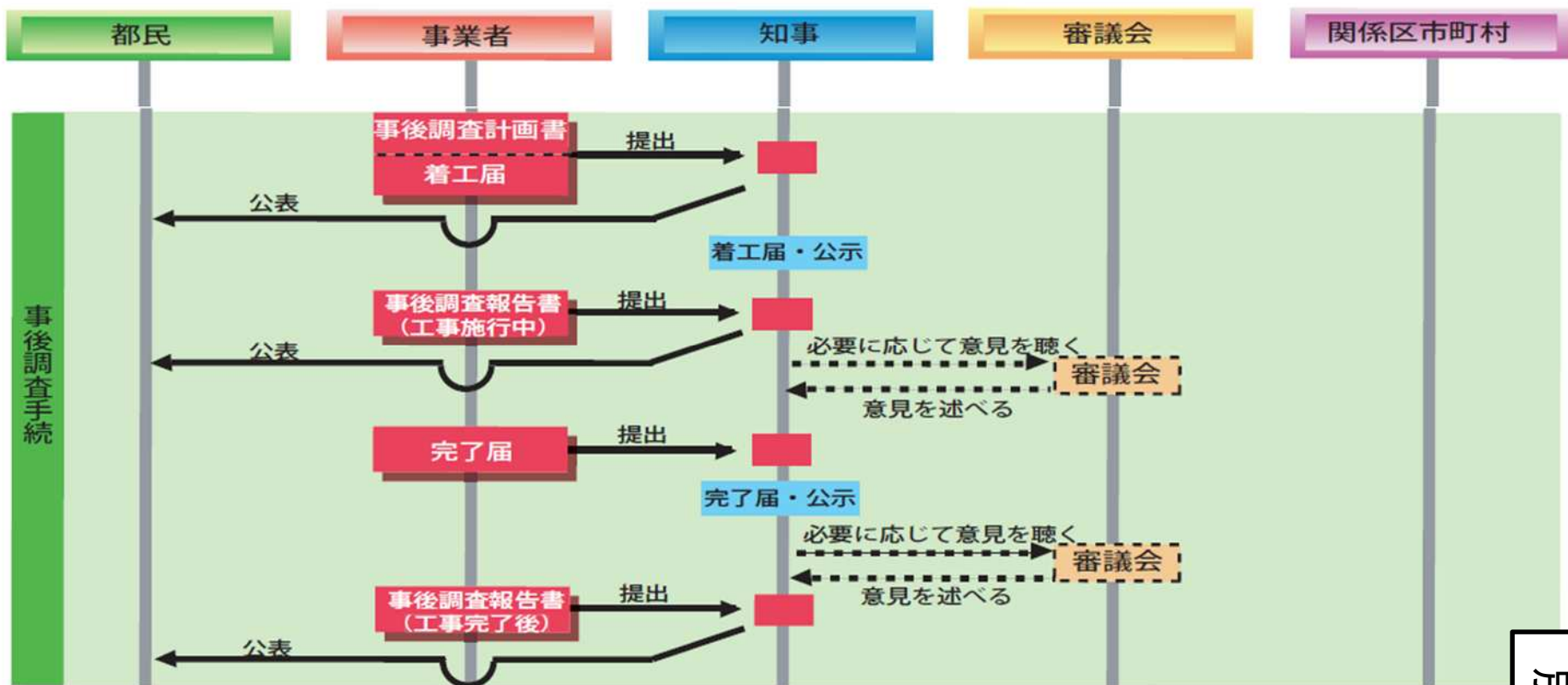


# 東京都環境影響評価条例に定める基本フロー (事後調査手続のみ)



1-279-1

事後調査報告書（工事の施行中その1）  
—東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業—

調査項目：騒音・振動、電波障害、  
史跡・文化財、廃棄物  
環境影響評価書の提出：平成 23 年 3 月 14 日  
事後調査計画書の提出：平成 24 年 10 月 3 日

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

名称：足立区  
代表者：足立区長 近藤 弥生  
所在地：東京都足立区中央本町一丁目 17 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

2. 対象事業の名称及び種類

名称：東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業  
種類：鉄道の改良

3. 対象事業の内容の概略

事業計画の概要は、表-1 及び図-1 に示すとおりである。

事業区間は、足立区栗原四丁目を起点とし、足立区東伊興三丁目を終点とする延長約 1.7km の区間である。

事業区間周辺の状況は、駅北部の一部の区間を除いて、既に側道が整備されている。

また、駅近傍の一部を除いて、鉄道事業者の所有地及び足立区道内で施工が可能であり、既存建築物を支障しない計画である。

主要構造は、高架橋が主体であり、起点側では、一部、擁壁及び地平を計画している。起点側は、現況の地平の線路に、終点側は現況の高架橋に取り付く計画となっている。

また、併せて引上線についても高架橋形式とする計画である。

なお、踏切については、事業区内にあるすべての踏切を立体化により解消する計画である。

表-1 事業計画の概要

項目		概要	
事業区間		起点：足立区栗原四丁目 終点：足立区東伊興三丁目	
事業延長		約 1.7km	
構造物延長		高架橋区間：上り約 1070m、下り約 1480m 擁壁 <sup>注1</sup> 区間：上り約 80m、下り約 130m 地平 <sup>注2</sup> 区間：上り約 580m、下り約 120m	
構造形式		高架橋、擁壁、地平	
対象駅		竹ノ塚駅	
立体化による踏切解消数		2か所	
運転方法		現 状	将 来
		上り：2線 下り：2線 引上線 <sup>注3</sup> ：3線	上り：2線 下り：2線 引上線：2線
運転本数	時 期	現 状	将 来
	ピーク1時間 (上下線)	71本/時 (7時30分～8時30分)	71本/時 (7時30分～8時30分)
	終 日 (上下線)	964本/日 (午前5時～午前1時)	964本/日 (午前5時～午前1時)
工事予定期間		約9年 (平成24年度～平成32年度)	

注1) 擁壁：盛土の崩壊を防ぐための壁

注2) 地平：鉄道が地面の上を走っている構造

注3) 引上線：駅で車両の折り返しを行う目的で設けられた線路



## 7 事業区間の構造

事業区間の施工前後の構造は、表-2 に、標準断面図は、図-2 (5～6 ページ) に示すとおりである。なお、仮線は、工事の進捗に応じて、順次移設する計画となっている。標準断面図に示した仮線は、基本的に上下線が沿道に寄っている状況を示しているが、実際には上下線を移設する時期は異なっている。

表-2 施工前後の構造

区間		施工前	施工後			
		構造	構造		鉄道施設の幅員	軌道高さ <sup>注</sup>
起点 ～ 竹ノ塚駅南	①	地平	上り	地平	約20m	約0m
			下り	地平～擁壁		約0～3m
	②	地平	上り	地平～擁壁	約20m～37m	約0～3m
下り			高架橋	約3～9m		
	③	地平	高架橋		約37m～40m	約3～9m
竹ノ塚駅	④	地平	高架橋		約40m	約7～9m
竹ノ塚駅北	⑤	地平	高架橋		約30m～40m	約2～9m
～ 終点	⑥	高架橋 (軌道高さ約2～6m)	高架橋		約26m～30m	約2～6m

注) 軌道高さは、線路の高さを示している。

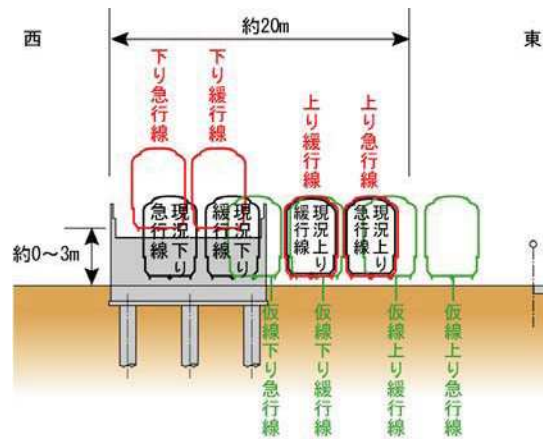
## イ 解消される踏切等

鉄道立体化により解消される踏切は、表-3 及び図-1 (3 ページ) に示すとおり伊勢崎線第 37 号踏切及び第 38 号踏切の 2 か所であり、事業区間内のすべての踏切である。

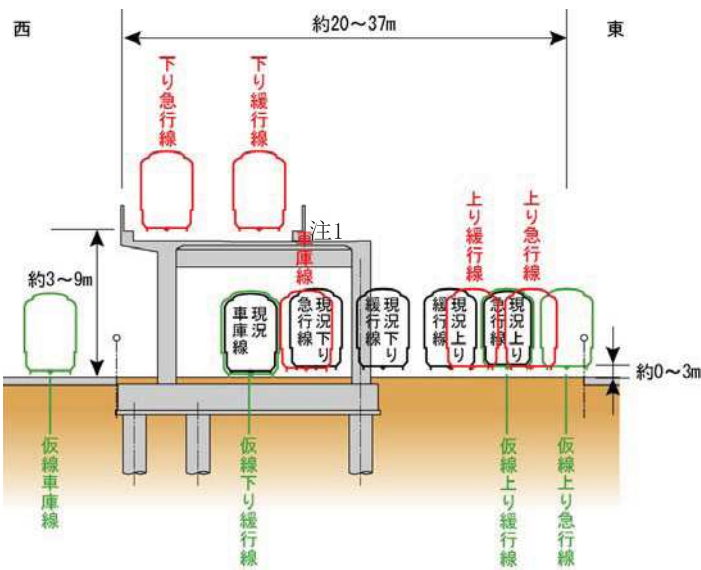
表-3 解消される踏切名称と幅員

交差道路		踏切			
道路名称	種別	踏切名称	位置	踏切幅員	車両規制
足立第2号線 (赤山街道)	区道	伊勢崎線 第37号踏切	足立区西竹の塚 1-11	14m	—
舎人第282号線	区道	伊勢崎線 第38号踏切	足立区西竹の塚 2-8	5.8m	一方通行

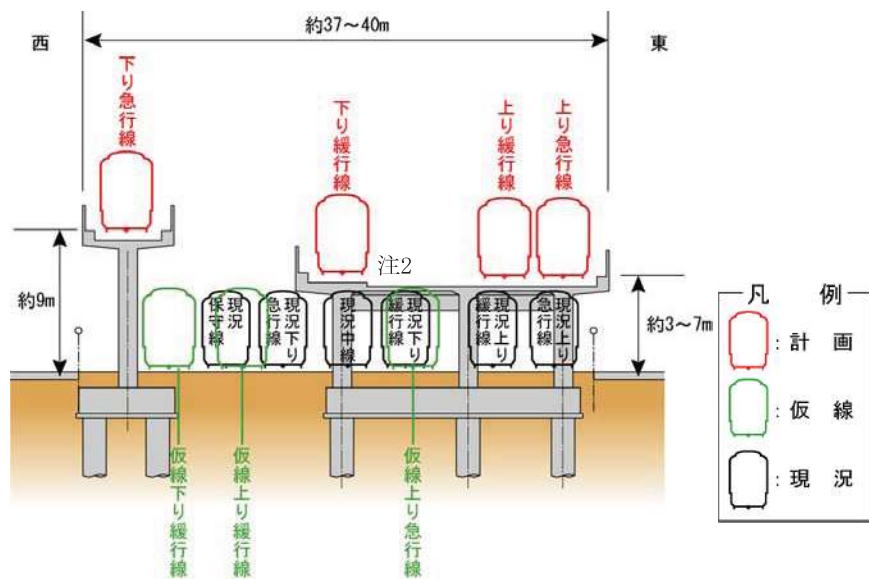
起点～竹ノ塚駅南 ①区間



起点～竹ノ塚駅南 ②区間



起点～竹ノ塚駅南 ③区間



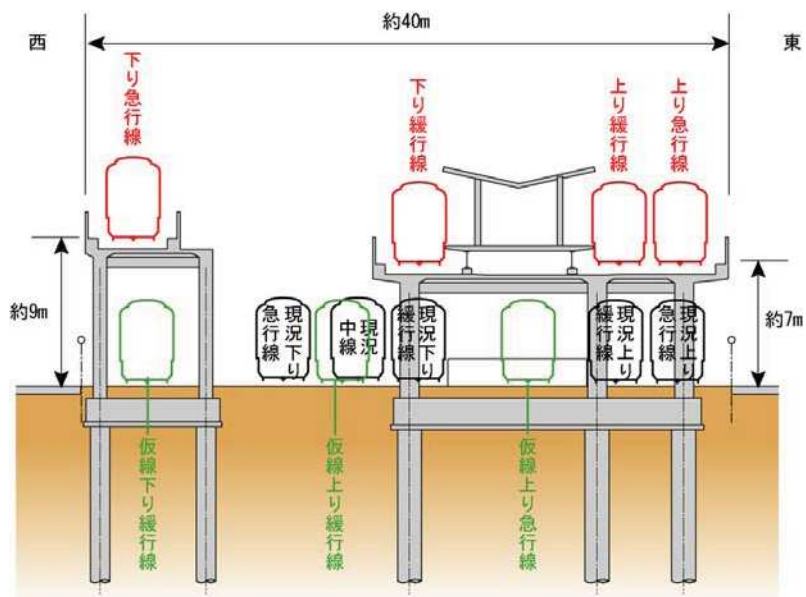
凡例	例
□ (Red outline)	: 計画
□ (Green outline)	: 仮線
□ (Black outline)	: 現況

注1) 車庫線とは、竹ノ塚駅とメトロ検車区を結ぶ線路である。

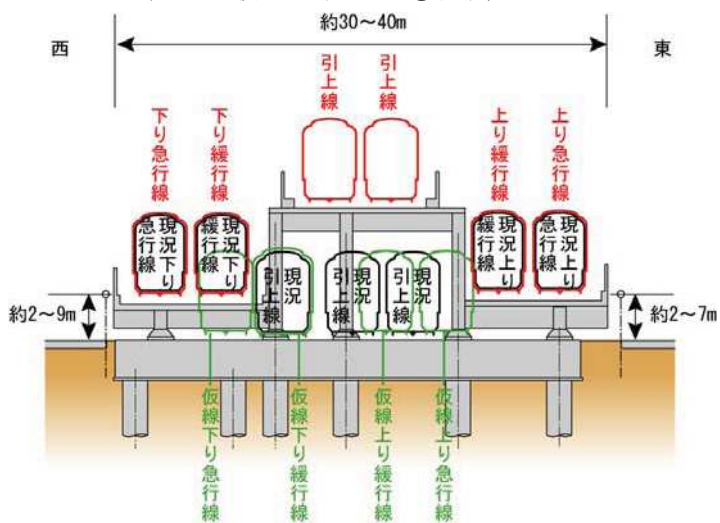
注2) 中線とは、列車の折り返しに使う線路である。

図-2 (1) 標準断面図

竹ノ塚駅 ④区間



竹ノ塚駅北～終点 ⑤区間



竹ノ塚駅北～終点 ⑥区間

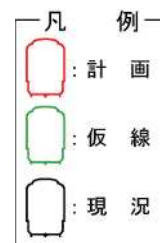
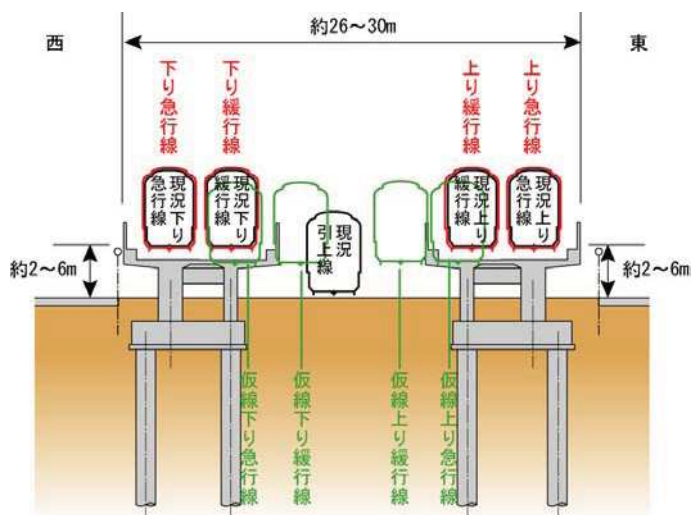


図-2 (2) 標準断面図

#### 4. 事後調査の結果の概略

本調査は、東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業に伴う騒音・振動、電波障害、史跡・文化財、廃棄物について、工事を開始した平成 24 年 11 月から平成 26 年 3 月に事後調査を行ったものである。

調査結果の概略は、以下に示すとおりである。

##### (1) 騒音・振動

###### ・建設作業騒音・建設作業振動

建設作業騒音（ $L_5$ <sup>注1</sup>）の調査結果は、55～76 dB であり、すべての地点において調査結果は、評価書の予測結果（73～84 dB）、「騒音規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に定める指定建設作業騒音の勧告基準を下回った。

建設作業振動（ $L_{10}$ <sup>注2</sup>）の調査結果は、33～54dB であり、すべての地点において調査結果は、評価書の予測結果（47～71 dB）及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に定める指定建設作業振動の勧告基準を下回った。

下回った理由は、工法の変更による使用機械の変更、予測条件よりも離れた位置で機械を稼働したこと等によると考えられる。

##### (2) 電波障害

評価書作成時の平成 23 年には、デジタル放送は、東京タワーから送信されていた。

平成 25 年に、東京スカイツリーからの送信となったため、現地調査を含めた予測・評価を行った。

現地調査の結果、受信状況は良好であった。また、遮へい障害の範囲は線路の西側にわずかにみられる程度であり、ほとんどが側道内であった。

##### (3) 史跡・文化財

埋蔵文化財である白旗塚古墳群周辺において、都道とヤードとの乗入れ口の整備を実施した。表土を 20 cm 程度剥いで、舗装する工事であり、一般的に足立区内では地表からおおよそ 1.0～1.5 m で遺跡の層にあたることから、文化財包蔵地への影響はないものとする。

また、足立区教育委員会及び足立区地域のちから推進部地域文化課文化財係と対応について協議した結果、試掘等の必要がないことを確認した。

注1) 90%レンジの上端値を示す。90%レンジとは、多数個の騒音値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ5%ずつ除外したものであり、 $L_5$ は残った値のうち上端の値を指す。

注2) 80%レンジの上端値を示す。80%レンジとは、多数個の振動値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ10%ずつ除外したものであり、 $L_{10}$ は残った値のうち上端の値を指す。



(4) 廃棄物

駅ビル、既設擁壁・高架橋、電柱及び支障物の撤去等により、鉄骨・鋼くず 184.7 t、コンクリート塊 3,478.9 t、アスファルト・コンクリート塊 17.0 t、混合廃棄物 149.7 t、その他 1,847.1 t が発生した。また、建設発生土は 547 m<sup>3</sup>、建設泥土は 1,402 m<sup>3</sup>発生した。

鉄骨・鋼くず、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、バラスト、マクラギ、建設発生土及び建設泥土は 100%リサイクルしており、混合廃棄物等も 99%リサイクルしている。