

羽田空港アクセス線（仮称）整備事業 環境影響評価書案について

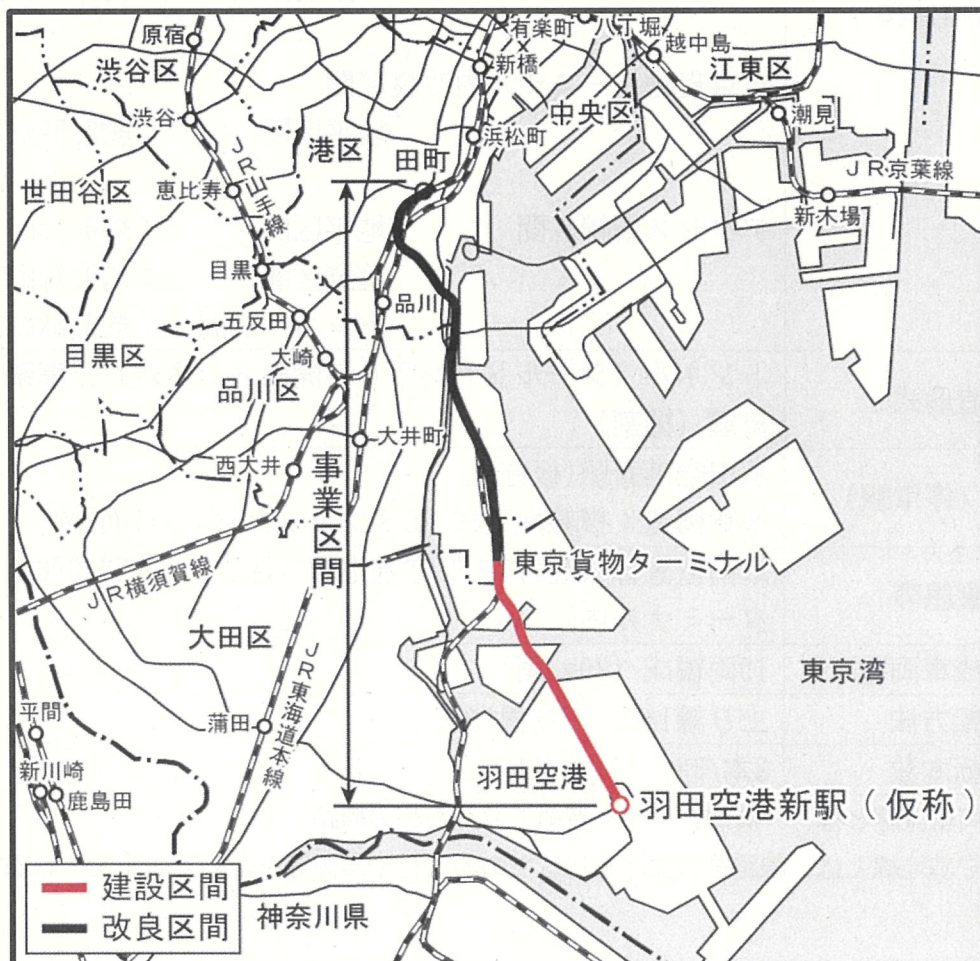
本環境影響評価書案は、東京都環境影響評価条例第48条に基づき、当該開発計画の実施が環境に及ぼす影響について調査等を実施し、その調査結果及び環境に与える影響の評価を都知事に報告することを目的として作成されたものです。

1 事業者
東日本旅客鉄道株式会社

2 計画地の位置

羽田空港アクセス線（仮称）は、下図に示すとおり東海道線田町駅付近から羽田空港新駅（仮称）までであり、港区、品川区、大田区の臨海部に位置します。事業区間の延長は、港区芝浦一丁目から大田区羽田空港三丁目までの約12.4kmで、このうち、田町駅付近から東京貨物ターミナル付近までの約7.4kmは既設線の改良区間、東京貨物ターミナル付近から羽田空港新駅（仮称）までの約5.0kmは新線の建設区間として整備されます。

事業区間位置図



3 事業の概要

羽田空港アクセス線（仮称）は、東海道線田町駅付近から、大井ふ頭にある東京貨物ターミナルを経て、羽田空港内の新駅に至る延長約12.4kmの路線であり、田町駅付近から東京貨物ターミナル付近までは休止中の東海道貨物線（以下、「大汐線」という）の改良、東京貨物ターミナル付近から羽田空港新駅（仮称）までは新線を整備する計画です。

(1) 対象事業の概要

項目	概要	
事業区間	起点：港区芝浦一丁目 終点：大田区羽田空港三丁目	
事業延長	改良区間：東海道線接続区間 約1.5km 大汐線改修区間 約3.4km 東京貨物ターミナル内改良区間 約2.5km 建設区間：アクセス新線区間 約5.0km	
構造物延長	東海道線接続区間 地平区間：約0.2km 擁壁区間：約0.3km トンネル区間：約0.8km 高架橋区間：約0.2km 計 約1.5km 大汐線改修区間 地平区間：約0.7km 高架橋区間：約2.7km 計 約3.4km 東京貨物ターミナル内改良区間 地平区間：約2.5km 計 約2.5km アクセス新線区間 地平区間：約0.1km 擁壁区間：約0.1km トンネル区間：約4.8km 計 約5.0km	
構造形式	トンネル（シールドトンネル、開削トンネル）、高架橋、地平、擁壁（掘割）	
対象駅（停車駅）	羽田空港新駅（仮称） ※駅構造：複線地下式 島式プラットホーム1面2線	
留置線等	車両留置線（注1）・保守基地線（注2）：約23,000㎡（東京貨物ターミナル内）	
運転計画	編成車両数	15両編成（20m/両）
	運転方法	上り線1線、下り線1線
	運転本数	8本/時、144本/日

（注1）車両留置線とは、一時的に車両を留めておくための線路です。

（注2）保守基地線とは、線路等の保守を行うための資材や車両等を留めておくための線路です。

(2) 平面図及び縦断図
別紙のとおり

4 環境調査項目

環境影響評価の項目は、対象事業の内容から環境影響要因を抽出し、地域の概況を踏まえて、以下のとおり7項目（●印の項目）を選定しました。

環境影響評価の項目	区分	工事の完了後	
	環境影響要因	建設工事	鉄道の走行 施設の存在
大気汚染			
悪臭			
騒音・振動	●	●	
水質汚濁			
土壌汚染	●		
地盤	●		●
地形・地質			
水循環	●		●
生物・生態系			
日影			
電波障害			
風環境			
景観			●
史跡・文化財	●		
自然との触れ合い活動の場			
廃棄物	●		
温室効果ガス			

5 評価等の結果の概要

(1) 騒音・振動

評価の結論		環境保全のための措置																													
<p>●工事の施行中 建設作業騒音・振動</p> <p>建設作業騒音の予測結果は、67～80dB、建設作業振動の予測結果は、61～70dBであり、評価の指標である騒音規制法、振動規制法、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に基づく基準を満足します。</p> <p>注) 建設作業騒音の予測地点：敷地境界上の高さが1.2mの地点 建設作業振動の予測地点：敷地境界上の地盤面</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>予測結果</th> <th>評価の指標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設作業騒音</td> <td>67～80</td> <td>80 又は 85*1</td> </tr> <tr> <td>建設作業振動</td> <td>61～70</td> <td>70 又は 75*2</td> </tr> </tbody> </table> <p>* 1 騒音規制法に基づく特定建設作業の騒音の規制に関する基準：85dB 都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に基づく指定建設作業に係る騒音の勧告基準：80 又は 85dB</p> <p>* 2 振動規制法に基づく特定建設作業の振動の規制に関する基準：75dB 都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に基づく指定建設作業に係る振動の勧告基準：70 又は 75dB</p> <p>●工事の完了後 鉄道騒音・振動</p> <p>鉄道騒音の予測結果は、昼間 47～60dB、夜間 42～55dB、鉄道振動の予測結果は、46～65dBであり、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」、「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）」に基づく基準を満足します。</p> <p>注) 鉄道騒音の予測地点：最寄り軌道中心から原則として12.5m離れた高さが1.2mの地点 鉄道振動の予測地点：最寄り軌道中心から原則として12.5m離れた地盤面</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">予測結果</th> <th colspan="2">評価の指標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">鉄道騒音</td> <td>昼間</td> <td>47～60</td> <td>昼間</td> <td>60*1</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>42～55</td> <td>夜間</td> <td>55*1</td> </tr> <tr> <td>鉄道振動</td> <td colspan="2">46～65</td> <td colspan="2">70*2</td> </tr> </tbody> </table> <p>* 1 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おける新線の基準 * 2 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）の基準</p>			予測結果	評価の指標	建設作業騒音	67～80	80 又は 85*1	建設作業振動	61～70	70 又は 75*2		予測結果		評価の指標		鉄道騒音	昼間	47～60	昼間	60*1	夜間	42～55	夜間	55*1	鉄道振動	46～65		70*2		<p>●工事の施行中</p> <ul style="list-style-type: none"> 敷地境界付近に高さ3.0mの仮囲いを設置します。 低騒音及び低振動の工法、建設機械を採用するとともに、最新の技術・建設機械等を積極的に導入し、騒音・振動の低減に努めます <p>●工事の完了後</p> <ul style="list-style-type: none"> ロングレールの採用、レールの重量化を実施し、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努めます。 防音壁を設置し、消音バラストの散布により、鉄道騒音の低減に努めます。 	
	予測結果	評価の指標																													
建設作業騒音	67～80	80 又は 85*1																													
建設作業振動	61～70	70 又は 75*2																													
	予測結果		評価の指標																												
鉄道騒音	昼間	47～60	昼間	60*1																											
	夜間	42～55	夜間	55*1																											
鉄道振動	46～65		70*2																												

(2) 土壌汚染

評価の結論	環境保全のための措置
<p>●工事の施行中</p> <p>土壌汚染のおそれのある範囲は、現在も検修庫として使用しているため土壌汚染の状況を確認することができない状態です。</p> <p>工事の施行に先立ち、土壌汚染対策法第4条及び都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第117条に基づく手続、調査を行います。その結果、汚染土壌が確認された場合には、同法第12条、第16条及び同条例第117条に基づく手続を行い、拡散防止対策を実施します。</p> <p>したがって、評価の指標である「新たな地域に土壌汚染を拡散させないこと」を満足します。</p>	<p>●工事の施行中</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設発生土は、自然由来なども含め、汚染物質の状況を確認し、汚染土壌が確認された場合には、拡散防止対策を実施します。

(3) 地盤

評価の結論	環境保全のための措置													
<p>●工事の施行中</p> <p>【擁壁区間及びトンネル区間の地盤掘削に伴う地盤の変形】</p> <p>予測結果は以下に示すとおりであることから、評価の指標である「地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」を満足します。</p> <table border="1" data-bbox="121 1030 791 1411"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 間</th> <th colspan="2">予測結果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">擁壁区間</td> <td>・土留壁の構築や土留支保工等を実施します。</td> <td rowspan="3">左記により、地盤の変形はほとんど発生しないと予測します。</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">トンネル区間</td> <td>開削トンネル</td> <td>・剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を構築します。</td> </tr> <tr> <td>シールドトンネル</td> <td>・剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を構築します。</td> </tr> </tbody> </table>	区 間		予測結果		擁壁区間		・土留壁の構築や土留支保工等を実施します。	左記により、地盤の変形はほとんど発生しないと予測します。	トンネル区間	開削トンネル	・剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を構築します。	シールドトンネル	・剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を構築します。	<p>●工事の施行中</p> <ul style="list-style-type: none"> 擁壁及び開削トンネル工事では、掘削側面に対し、遮水性の高い土留壁、切梁・腹起し等の支保工、止水のための地盤改良等の採用により、地盤の安定性向上及び地下水湧出の防止対策を実施します。 擁壁及び開削トンネル工事では、掘削底面に対し、地盤改良等の補助工法の採用により、地盤の安定性向上及び地下水湧出の防止対策を実施します。 シールドトンネル工事は、剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を構築します。シールド掘削面への潤滑剤注入量の管理や、掘削回転量の調整、掘削面からの地下水湧出の抑制などに十分留意しながら工事を行います。 工事の施行中は、地下水位・地盤変位等を計測することにより、工事の影響を常にモニタリングしながら適切な施工管理を行います。 擁壁及び開削トンネルは遮水性の高いコンクリート等により構築することで、計画線内への地下水湧出を抑止します。 シールドトンネル躯体は遮水性の高い構造物とすることで、計画線内への地下水湧出を抑止します。
区 間		予測結果												
擁壁区間		・土留壁の構築や土留支保工等を実施します。	左記により、地盤の変形はほとんど発生しないと予測します。											
トンネル区間	開削トンネル	・剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を構築します。												
	シールドトンネル	・剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を構築します。												

●工事の施行中及び工事の完了後

【擁壁区間及びトンネル区間の地盤掘削、計画線の地下構造物の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化による地盤沈下】

予測結果は以下に示すとおりであることから、評価の指標である「地盤沈下により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」を満足します。

●工事の完了後

・工事の完了後 1 年間は地下水位及び地盤変位等の継続的な計測を行い、工事完了後の地下水位・地盤変位の変動についてモニタリングを行います。

区 間		予測結果	
擁壁区間		<ul style="list-style-type: none"> ・東海道線接続区間においては、帯水層まで達しません。 ・アクセス新線区間においては、帯水層にかかりますが、地下水は地表から地下浸透したのち、施工区間又は地下構造物の周囲を迂回して流動し、周辺の海洋等へ湧出すると考えられます。 ・土留壁の構築や止水のための補助工法を実施し、地下構造物は遮水性の高いコンクリート等で構築します。 	左記により、地下水の水位及び流況に与える影響は小さく地盤沈下はほとんど発生しないと予測します。
トンネル区間	開削トンネル		
	シールドトンネル	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道線接続区間においては、帯水層にかかりますが、地下水は計画線とほぼ平行に流動していると考えられ、地下水の流動障害はほとんど発生しないと考えられます。 ・アクセス新線区間においては、帯水層にかかりますが、帯水層は十分な層厚を有していることから、地下水は施工区間又は地下構造物の周囲を迂回して、流動すると考えられます。 ・遮水性の高いトンネル構造物を構築します。 	

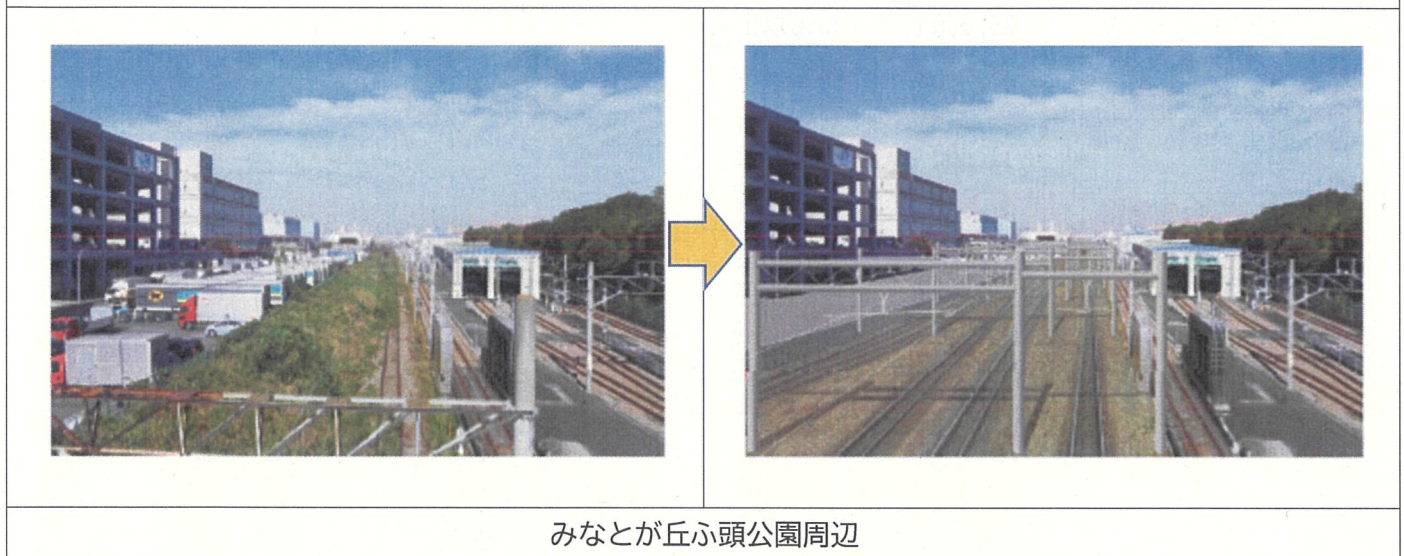
(4) 水循環

評価の結論	環境保全のための措置
<p>●工事の施行中及び工事の完了後</p> <p>【擁壁区間及びトンネル区間の地盤掘削、計画線の地下構造物の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化】</p> <p>(3)の地盤で示したとおり、工事の施行中、工事の完了後のいずれも、地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと予測することから、評価の指標である「地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。</p>	<p>●工事の施行中及び工事の完了後</p> <ul style="list-style-type: none"> ・擁壁及び開削トンネル工事では、掘削側面に対し、遮水性の高い土留壁、切梁・腹起し等の支保工、止水のための地盤改良等の採用により、地盤の安定性向上及び地下水湧出の防止対策を実施します。 ・擁壁及び開削トンネル工事では、掘削底面に対し、地盤改良等の補助工法の採用により、地盤の安定性向上及び地下水湧出の防止対策を実施します。 ・シールドトンネル工事は、剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を構築します。シールド掘削面への潤滑剤注入量の管理や、掘削回転量の調整、掘削面からの地下水湧出の抑制などに十分留意しながら工事を行います。 ・工事の施行中は、地下水位・地盤変位等を計測することにより、工事の影響を常にモニタリングしながら適切な施工管理を行います。 ・擁壁及び開削トンネルは遮水性の高いコンクリート等により構築することで、計画線内への地下水湧出を抑止します。 ・シールドトンネル躯体は遮水性の高い構造物とすることで、計画線内への地下水湧出を抑止します。 ・工事の完了後 1 年間は地下水位及び地盤変位等の継続的な計測を行い、工事完了後の地下水位・地盤変位の変動についてモニタリングを行います

(5) 景観

評価の結論	環境保全のための措置
<p>●工事の完了後</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望は、中高層建築物、鉄道施設、空港施設、運河等といった景観資源から構成されています。その中に新たな鉄道施設（計画線、換気施設、留置線等）が加わるため、眺望の変化が認められるものの、周辺の建築物等の高さを大きく上回るものではなく、周辺状況と一体となった景観になります。事業の実施に当たっては、鉄道施設の形状等は周辺環境になじむよう環境保全のための措置を実施します。</p> <p>これらのことから、評価の指標である「形態・意匠は突出したものを避け、臨海部の景観や周辺環境との調和を図ること」を満足します。</p>	<p>●工事の完了後</p> <ul style="list-style-type: none"> ・換気施設等の外壁は、各区の景観計画における色彩基準等を踏まえて、周辺環境や地域景観になじむよう配慮します。 ・換気施設等の形状や意匠については、地域の景観づくりに寄与するよう配慮します。今後、詳細な検討を行い、景観に配慮します。

代表的な眺望地点からの眺望の変化



みなとが丘ふ頭公園周辺

(6) 史跡・文化財

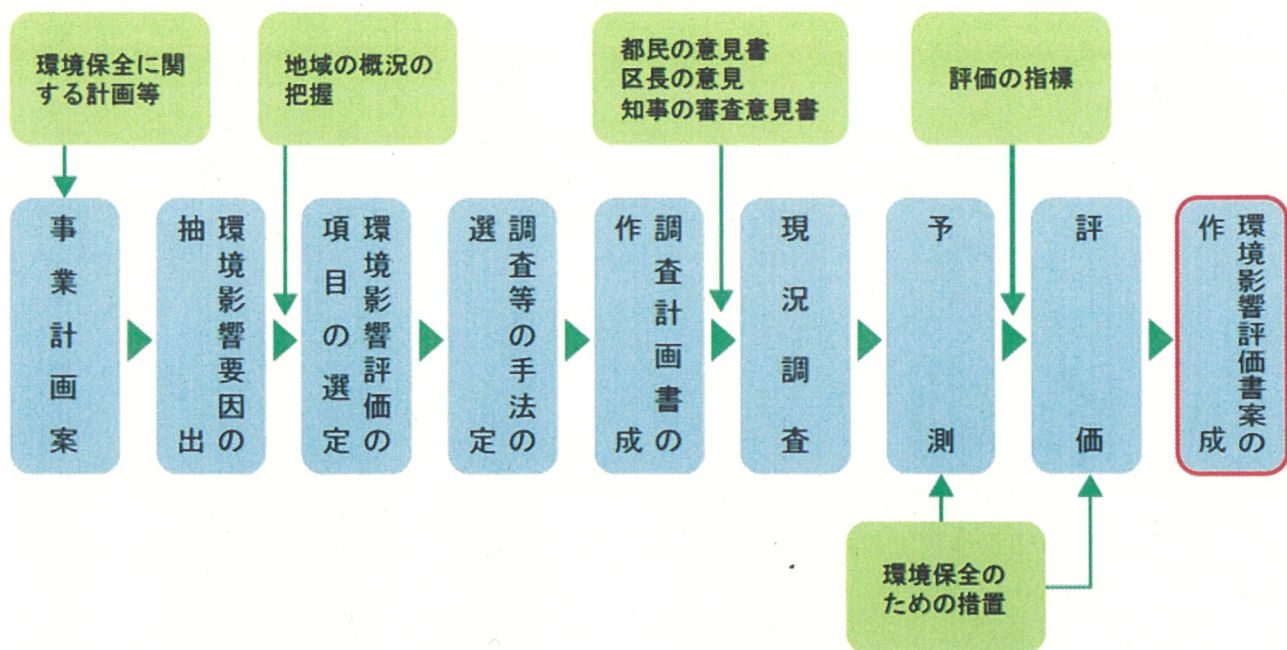
評価の結論	環境保全のための措置
<p>●工事の施行中</p> <p>事業の実施により周知の埋蔵文化財包蔵地を直接改変することはありませんが、掘削工事等で同様の埋蔵文化財が発見される可能性があるため、文化財保護法等に基づき、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じます。</p> <p>また、新たに埋蔵文化財が確認された場合には、文化財保護法等に基づき遅滞なく関係機関と協議し、適切に対応します。</p> <p>これらのことから、評価の指標である「文化財保護法等に定められた規定を遵守すること」を満足します。</p>	<p>●工事の施行中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画線の掘削工事等において、周知の埋蔵文化財包蔵地と同様の埋蔵文化財が発見される可能性があることから、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じます。 ・新たに埋蔵文化財が確認された場合には、文化財保護法等に基づき遅滞なく関係機関と協議し、適切に対応します。

(7) 廃棄物

評価の結論		環境保全のための措置																													
<p>●工事の施行中</p> <p>廃棄物の予測結果は、下表に示すとおりです。</p> <p>建設廃棄物及び建設発生土については、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、適正に処理します。</p> <p>また、再生利用が困難な建設廃棄物及び建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理します。</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」を満足します。</p>		<p>●工事の施行中</p> <ul style="list-style-type: none"> 撤去されるレール、マクラギ及びバラストは、再利用又は再生利用に努めます。 既存構造物の撤去に伴い発生する鉄骨及びコンクリート塊等の建設廃棄物については、再生利用に努めます。 建設発生土については、事業区間内での再利用に努め、場外に搬出する総量の削減に努めるとともに、搬出する場合は、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき、建設発生土の有効利用を行います。 建設泥土については、「東京都建設リサイクル指針」や「東京都建設リサイクル推進計画」に基づき、発生抑制、縮減、再生利用に努めます。 																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>廃棄物の種類</th> <th>発生量</th> <th>再利用及び再資源化率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="8">建設廃棄物</td> <td>コンクリート塊</td> <td>35,400 t</td> <td>99%以上</td> </tr> <tr> <td>アスファルト・コンクリート塊</td> <td>47,800 t</td> <td>99%以上</td> </tr> <tr> <td>鉄骨・鉄筋、金属くず等</td> <td>11,500 t</td> <td>99%以上</td> </tr> <tr> <td>建設混合廃棄物</td> <td>80 t</td> <td>83%</td> </tr> <tr> <td>バラスト</td> <td>24,800 t</td> <td>99%以上</td> </tr> <tr> <td>建設発生木材</td> <td>300 t</td> <td>99%以上</td> </tr> <tr> <td>建設泥土</td> <td>436,000 m³</td> <td>96%以上</td> </tr> <tr> <td>建設発生土</td> <td>573,900 m³</td> <td>88%以上</td> </tr> </tbody> </table>		廃棄物の種類	発生量	再利用及び再資源化率	建設廃棄物	コンクリート塊	35,400 t	99%以上	アスファルト・コンクリート塊	47,800 t	99%以上	鉄骨・鉄筋、金属くず等	11,500 t	99%以上	建設混合廃棄物	80 t	83%	バラスト	24,800 t	99%以上	建設発生木材	300 t	99%以上	建設泥土	436,000 m ³	96%以上	建設発生土	573,900 m ³	88%以上		
廃棄物の種類	発生量	再利用及び再資源化率																													
建設廃棄物	コンクリート塊	35,400 t	99%以上																												
	アスファルト・コンクリート塊	47,800 t	99%以上																												
	鉄骨・鉄筋、金属くず等	11,500 t	99%以上																												
	建設混合廃棄物	80 t	83%																												
	バラスト	24,800 t	99%以上																												
	建設発生木材	300 t	99%以上																												
	建設泥土	436,000 m ³	96%以上																												
	建設発生土	573,900 m ³	88%以上																												

6 環境影響評価の手続き

(1) 手続きの流れ



(2) 説明会開催

第1回	令和3年8月20日(金)	午後7時～8時30分
第2回	令和3年8月21日(土)	午前10時～11時30分
第3回	令和3年8月21日(土)	午後1時30分～3時
第4回	令和3年8月24日(火)	午後5時～6時30分
第5回	令和3年8月27日(金)	午後7時～8時30分
第6回	令和3年8月28日(土)	午前10時～11時30分

(3) 評価書案公示

令和3年8月3日(火)

(4) 評価書案縦覧期間

令和3年8月3日(火)～9月1日(水)

(5) 意見書提出期間

令和3年8月3日(火)～9月16日(木)

環境課

東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価書案に対する区長意見について
〔羽田空港アクセス線（仮称）整備事業〕

1 総論

- | |
|---|
| <p>(1) 環境影響評価書を作成する際には、調査の方法、評価の基準などについて、内容及び表現をさらに工夫し、本計画の特徴が適切に表記されるなど、区民が理解しやすいものとなるようにしてください。</p> |
| <p>(2) 計画地周辺の住民及び関係者等からの街づくりを含めた意見・要望等については、真摯に対応してください。</p> |

2 各論

(1) 工事計画について

- ・ 建設作業にあたっては、騒音、振動、粉塵等、周辺環境に与える影響を低減するよう適切な対策を講じるとともに、近隣紛争の未然防止、地域における生活環境の保全に努めてください。
- ・ 特定建設作業実施届出など必要な事前届出をしてください。
- ・ 大気汚染、騒音、振動等が環境基準を上回ることはないよう、一層の低減に努めてください。
- ・ 工事車両の出入口が想定されている田町駅付近No.1～No.3について、出入りの際に、徐行を含めた交通安全の徹底を図るとともに周辺住民等への丁寧な説明に努めてください。

(2) 史跡・文化財について

- ・ 本事業地は、周知の埋蔵文化財包蔵地である品川台場(第一)に該当し、高輪築堤跡及び雑魚場跡に隣接します。品川台場(第一)については、既存高架線を用いた計画となっていますが、改修等で大きく現況を改変する場合は、港区教育委員会及び品川区教育委員会と協議してください。
- ・ 高輪築堤跡遺跡及び雑魚場跡遺跡隣接地については、近代の鉄道用海上築堤及び江戸時代の貝塚が発見される可能性が高い場所であるため、港区埋蔵文化財取扱要綱に基づき、埋蔵文化財の有無を確認するための試掘調査の実施を指導する場所になりますので、事前に港区教育委員会と協議してください。

(3) その他

- ・ 事業区間の起点付近には、港区立本芝公園があることから、同公園への影響について、区と事前に詳細な協議を実施するとともに、公園、雑魚場架道橋の利用者に対する事前周知、説明を丁寧に実施してください。