

5-10 総合評価

「第5章 計画段階配慮事項に係る調査、予測及び評価の結果」のうち、「5-1 大気質」から「5-9 温室効果ガス等」の各節において検討した施設の存在・供用時の各環境要素の評価結果を整理した予測及び評価の概要は表 5-10-1 に、総合評価(複数案の比較)は表 5-10-2 のとおりである。

また、複数案の比較において A 案の環境影響が大きいと判断された環境影響を低減させる方向性については表 5-10-3 のとおりである。

設定した複数案について、大気質、騒音、振動、地域分断、安全性及び温室効果ガス等は A 案が B 案に比べて影響が小さくなると考えられる。

日照障害、電波障害及び景観については B 案は現状から変化がないが、A 案は影響が大きくなると考えられる。但し、事業者の実行可能な範囲において、改善のための対策を検討することによって環境影響は低減できるものと考えられる。

表 5-10-1 予測及び評価の概要

計画段階 配慮事項	項目	A 案 (鉄道高架により事業を実施する)	B 案 (事業を実施しない)
大気質	自動車から排出される 大気汚染物質質量	渋滞緩和によって自動車から排出 される大気汚染物質が削減され る。	現状から変化はない。
騒音	騒音レベル	現状よりも低減する。	
振動	振動レベル	現状よりも低減する。	
日照障害	冬至の日の日照	一部の地域で日照が障害される。	
電波障害	地上デジタル放送の 受信	一部の地域で受信できない局があ る。	
地域分断	地域の分断	地域分断が解消される。	
安全性	安全性	往来時の安全性が向上する。	
景観	眺望点からの景観	構造物が現れるが、圧迫感を与 えるおそれは低い。	
温室効果ガス等	自動車から排出される 温室効果ガス量	渋滞緩和によって自動車から排出 される温室効果ガスが削減される。	

表 5-10-2 総合評価(複数案の比較)

計画段階 配慮事項	A 案 (鉄道高架により事業を実施する)	B 案 (事業を実施しない)
大気質	◎	○
騒音	◎	○
振動	◎	○
日照障害	△	○
電波障害	△	○
地域分断	◎	○
安全性	◎	○
景観	△	○
温室効果ガス等	◎	○
長所	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音、振動が低減する。 ・地域分断が解消され、往来時の安全性が向上する。 ・大気汚染物質、温室効果ガス等が低減する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の環境を維持できる。
短所	<ul style="list-style-type: none"> ・日照障害、電波障害、景観への環境影響は B 案より大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業目的が達成できない。 ・現状から変化はない。

なお、A 案を実施した場合、以下の社会的状況が改善されるものと考えられる。

- ・鉄道保安度が向上し、踏切事故が無くなる。
- ・ボトルネック踏切の解消による渋滞緩和と自動車旅行速度の増加が実現する。それに伴う経済損失の減少が期待できる。
- ・踏切警報機が除去でき、不快な騒音が低減する。
- ・駅施設が更新され、バリアフリー化が進む。
- ・高架下に駐車場、自転車駐車場を設置でき、違法駐車や放置自転車を減らすことができる。

表 5-10-3 環境影響を低減させる方向性(A 案の場合)

計画段階配慮事項	事業実施をする場合の環境影響を低減させる方向性
日照障害	日照時間に支障が出る場合には、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和 51 年 2 月 23 日建設事務次官通知)に定められた居住環境の改善策を検討する。
電波障害	テレビ受信状況に支障が出る場合には、改善のための対策を検討する。
景観	主要な眺望点からの景観に影響がある場合は、改善のための対策を検討する。