

橋梁部については、計画路線と交差する沼及び河川の水域内において橋脚を設ける場合の施工時については、止水性の高い仮締切工とし、掘削による濁水が直接沼等に流れ込まないように配慮するとともに、仮締切工の施工時には圧入等で施工することにより濁りの発生を最小限に留める。また、陸域の橋台・橋脚については、鋼矢板を用いた土留工となり、構造物の掘削を行った際に、土留内に湧水及び雨水による濁水が発生すると考えられる。しかしながら、本事業では掘削作業時に必要に応じて沈砂池を設置する計画であり、発生した濁水を沈砂池に導水し、上澄み水のみを河川へ放流する。

したがって、上記対策を講じることにより、計画路線及びその周辺の公共用水域への水の濁りの影響は極めて小さいと予測される。

● 環境保全措置

環境影響の程度は極めて小さいと判断されるため、環境保全措置は講じないものとする。

● 評価結果

工事の実施による水の濁りの影響を低減させるために、土工部では、必要に応じて濁水の流出を防止する沈砂池を設け、発生した雨水を沈砂池に導水して、水の濁りに対する監視を行い、上澄み水のみを河川へ放流する。また、のり面は早期緑化に努めるとともに、必要に応じてビニールシートなどで覆う等できる限り裸地の期間を短くする対策を取る。

橋梁部では、交差する沼及び河川の水域内において橋脚を設ける場合は、止水性の高い仮締切工とし、掘削による濁水が直接沼等に流れ込まないように配慮するとともに、仮締切工の施工時には圧入等で施工することにより濁りの発生を最小限に留める。また、陸域の橋台・橋脚については、鋼矢板を用いた土留工とし、土留内に湧水及び雨水による濁水が発生した場合は、必要に応じて沈砂池を設置する計画であり、発生した濁水を沈砂池に導水し、上澄み水のみを河川へ放流する。

したがって、上記対策を講じることにより、実行可能な範囲内で環境影響を低減できるものと判断した。

(8) 日照阻害

鉄道施設の存在

● 調査結果

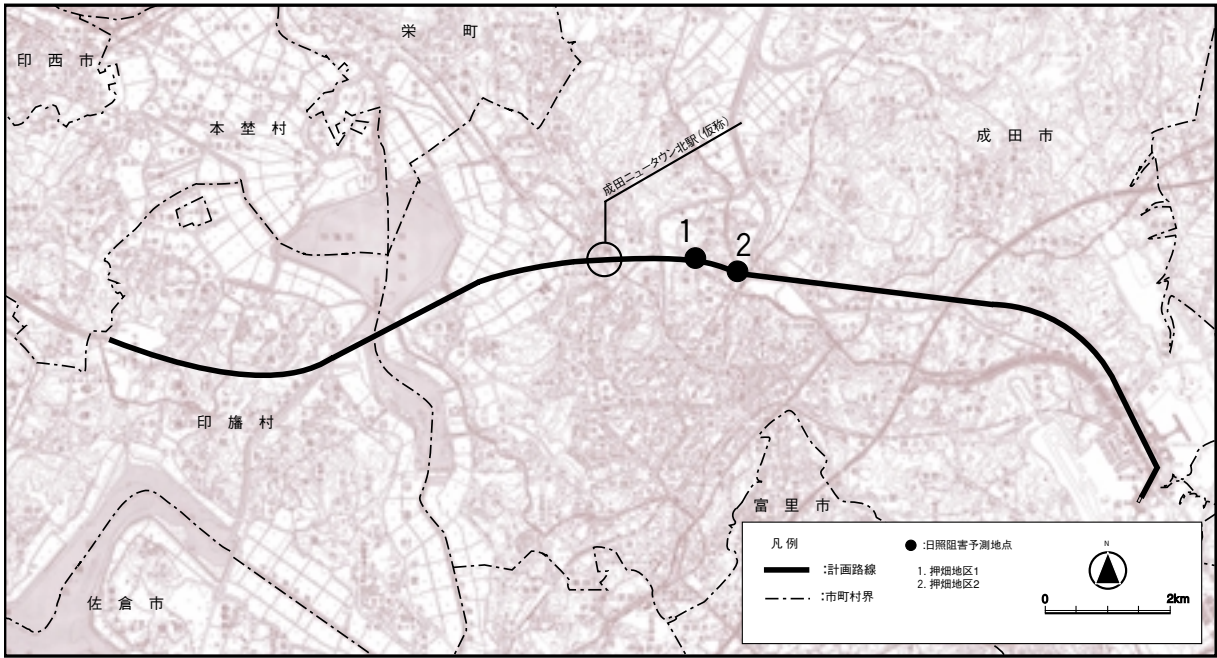
調査地域は、1階、2階の低層住宅が点在している地域であり、保全対象とすべき学校、病院等は近傍に存在していない。また、都市計画法で指定される用途地域は指定されていない。

● 予測にあたっての配慮事項

特に配慮する事項は設定していない。

● 予測手法及び予測地域

予測は日照時間が最小となる冬至日について、等時間日影線を描写した日影断面図を作成し、日照障害の影響を受ける範囲を把握した。また、予測地点は日照の影響が最も大きくなると想定される高架構造物近傍の住居等の保全対象が存在する計画路線の北側とした。予測位置を次図に示す。



● 予測結果

予測地点における4時間以上日影になる範囲は、構造物端から14～17m（地上高さ4.0m）と予測される。しかしながら、計画路線の北側には北千葉道路が整備される計画であり、日影は同事業の道路敷地内に位置するため、影響はないと予測される。

予 測 地 点		予測高さ(m)	構造物の計画高さ(m)	用途地域	構造形式	日影範囲(m) 4時間以上
1	押畑地区1	4.0	9.1	無指定	高架橋	14
2	押畑地区2	4.0	11.7	無指定	高架橋	17

● 環境保全措置

環境影響の程度はないと判断されるため、環境保全措置は講じないものとする。

● 評価結果

新たな構造物が出現することにより計画路線及びその周辺に日影が発生する。しかしながら、計画路線の北側には北千葉道路が整備される計画であり、日影は同事業の道路敷地内に位置すると予測され、影響はないと判断した。

国等の環境保全施策との整合性については、4時間日影線は将来の道路敷地内に位置すると予測され、全ての地点において「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 建設省計用発第4号）を満足している。

したがって、国等の環境保全施策等との整合性が図られていると判断した。