

第1章 対象事業の概要

第1節 対象事業の名称及び事業者の名称等

1. 対象事業の名称

成田新高速鉄道線建設事業

2. 事業者の名称等

事業者の名称 成田高速鉄道アクセス株式会社

代表者の氏名 代表取締役社長 小林堅吾

主たる事務所の所在地 千葉県船橋市本町二丁目10番14号

第2節 対象事業の内容

1. 対象事業の内容

成田新高速鉄道線は、図1-2-1に示すとおり京成高砂～成田空港間約51.4kmの路線で、このうち京成高砂～印旛日本医大間約32.3kmは、既営業路線の北総線である。

本事業の内容は、印旛日本医大～成田空港間の新線建設であり、図1-2-1に示すとおり、北総線の印旛日本医大駅から印旛沼を経由して、成田空港高速鉄道線（以下、「NKT」という。）接続点まで新規に鉄道施設を建設し、NKT接続点から成田空港駅までは、NKT既存施設に単線軌道を敷設した。新線区間には、駅を1箇所設置した。本事業は、平成22年7月17日に全線開業したところである。また、新規の鉄道施設の建設区間では、一般国道464号北千葉道路（印旛～成田）建設事業が進められている。

なお、鉄道事業の構造形式の選定にあたっては、水田地域の生活環境、土地の改変及び廃棄物等の環境への影響並びに経済性観点をも考慮し、橋梁形式を標準構造として採用した。

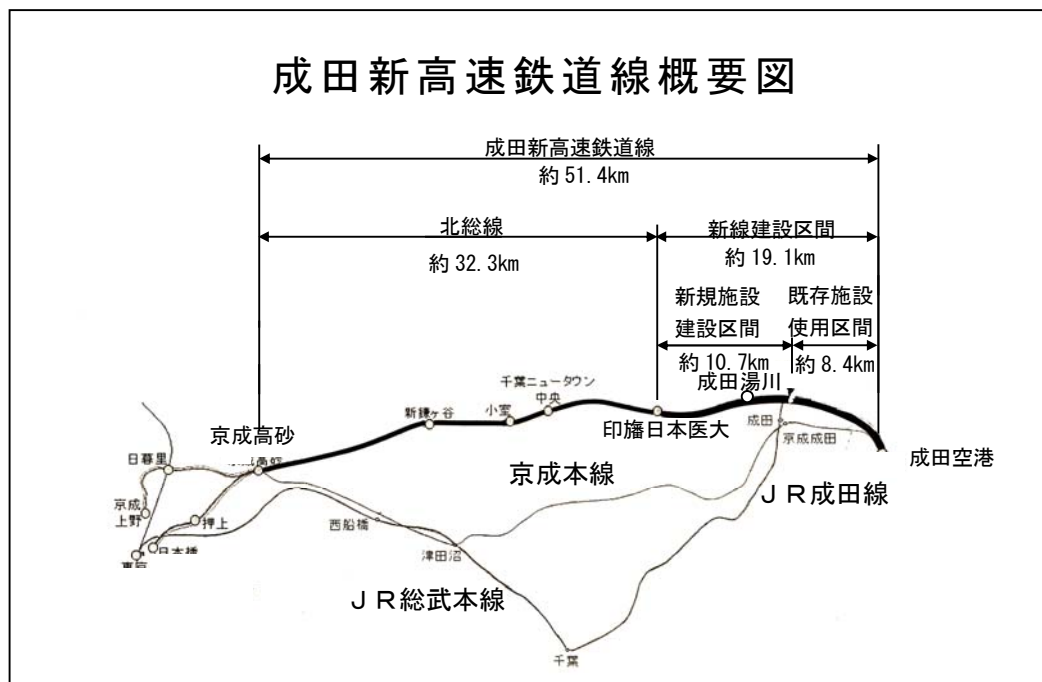


図 1-2-1 成田新高速鉄道線概要図

1) 対象事業の種類の詳細

普通鉄道の建設事業

2) 対象事業が実施された区域

対象事業実施区域は、以下に示すとおりである。

起点：千葉県印西市若萩

終点：千葉県成田市三里塚

なお、通過する市は以下に示すとおりである。

県名	通過する市
千葉県	印西市、成田市

3) 対象事業の規模

新線建設区間延長：約 19.1 k m

(うち、既存施設使用区間延長 約 8.4 k m (NKT))

4) その他対象事業の内容に関する事項

複線：印旛日本医大駅から成田湯川駅

単線：成田湯川駅から成田空港駅

動力：電気（直流 1,500 ボルト）

最高速度：160 km/h

5) 対象事業と密接に関連し一体的に行われる事業名称及び内容の概要

事業名称：一般国道 464 号 北千葉道路（印旛～成田）建設事業

内容の概要：一般国道 464 号 北千葉道路は、常磐自動車道及び東関東自動車道（水戸線）のほぼ中間に位置し、千葉県北西部の市川市から千葉ニュータウンを経て成田市を結ぶ、全長約 43km の道路である。対象道路事業である一般国道 464 号 北千葉道路（印旛～成田）（以下、「北千葉道路」という。）は、印西市若萩を起点として、一般国道 51 号、408 号、464 号等の主要な道路と交差し、一般国道 295 号に接続する成田市大山を終点とした延長約 13.5km の道路である。本事業の対象地域は、図 1-2-2 に示すとおりである。



図 1-2-2 北千葉道路概要図

第3節 環境保全措置の実施の状況

環境保全措置は、以下に示すとおりである。

1. 騒音、振動及び微気圧波

列車の走行により騒音、振動及び微気圧波の発生が予想される。

騒音、振動及び微気圧波の環境保全措置の実施状況を表 1-3-1(1)に示す。

なお、騒音、振動及び微気圧波の調査結果は、平成 23 年度に提出した事後調査報告書（施工時編）に示している。本報告書の巻末資料（p. 資-1～p. 資-31）に抜粋を示す。

表 1-3-1(1) 環境保全措置の実施状況（騒音、振動及び微気圧波）

環境影響評価書の記載内容	実施状況
①防音壁を設置（h=2.0m）する。	防音壁を設置（h=2.0m）した。
②弾性まくらぎ直結軌道を採用する。	弾性まくらぎ直結軌道を採用した。
③ロングレールを採用する。	ロングレールを採用した。
④レールを重量化（60kg/m）する。	レールを重量化（60kg/m）した。
⑤防音効果のある消音バラストを散布し、主にモーターや車輪の転動による音を低減する。	防音効果のある消音バラストを散布し、主にモーターや車輪の転動による音を低減した。
⑥緩衝工を設置することにより微気圧波の影響を低減する。	緩衝工を設置することにより微気圧波の影響を低減した。

2. 動物、植物及び生態系

鉄道施設の存在及び列車の走行により、動物、植物及び生態系への影響として生育、生息域の改変等が予想される。

動物、植物及び生態系の環境保全措置の実施状況を表 1-3-1(2)に示す。

表 1-3-1(2) 環境保全措置の実施状況（動物、植物及び生態系）

環境影響評価書の記載内容	実施状況
①生息域への影響を低減させるために改変部を極力最小限とする。	生息域への影響を低減させるために改変部を極力最小限とした。
②侵入防止柵の設置による中型哺乳類の轢殺を回避・低減する。	侵入防止柵を設置して、中型哺乳類の轢殺を回避・低減するようにした。
③側溝にスロープを設置することにより、側溝内に落下した小型哺乳類、両生類及び爬虫類の脱出を可能とする	側溝にスロープを設置して、側溝内に落下した小型哺乳類、両生類及び爬虫類が脱出できるようにした。
④段階的な土地の改変によるコンディショニングを実施する。	オオタカの[]については、繁殖行動が確認されなかったことから、コンディショニングは実施しなかった。 サシバの[]については、事業地と営巣地の間に遮蔽幕を設置したことにより、継続して繁殖が確認された。
⑤止まり場設置等による新たな生息適地確保を検討する。	新たな生息適地を確保するため、止まり場の設置を[]で行った。
⑥ヨシ原を造成することにより、新たな湿地性希少鳥類の生息環境を創出する。	平成 18 年度から北印旛沼南東部においてヨシ原の造成を実施した。また、平成 20 年度から北印旛沼北東部においてヨシ原の造成を実施した。
⑦北印旛沼橋梁部に防音壁を設置することで、サンカノゴイへの騒音による影響の低減を図る。	北印旛沼橋梁部に防音壁を設置することで、サンカノゴイへの騒音による影響の低減を図った。
⑧北印旛沼橋梁部に 2m の防音壁を設置することで、鳥類の列車との直接の衝突を低減する。	北印旛沼周辺の橋梁部に防音壁（2m）の設置を行い、鳥類の衝突防止を図った。

3. 景観

鉄道施設の存在に伴い景観に影響を与えるおそれがある。

景観に対する環境保全措置の実施状況を表 1-3-1(3)に示す。

表 1-3-1(3) 環境保全措置の実施状況（景観）

環境影響評価書の記載内容	実施状況
①鉄道施設の建設にあたっては、周辺環境との調和を図るとともに、鉄道と道路との複合施設としての連続性、統一性を図る。	鉄道施設の建設にあたっては、周辺環境との調和を図るとともに、鉄道と道路との複合施設としての連続性、統一性を図った。
②北印旛沼横断部の橋梁については、極力高さを抑える計画とする。	北印旛沼横断部の橋梁については、極力高さを抑える計画とした。

4. 人と自然との触れ合いの活動の場

鉄道施設の存在に伴い人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与えるおそれがある。

人と自然との触れ合いの活動の場に対する環境保全措置の実施状況を表 1-3-1(4)に示す。

表 1-3-1(4) 環境保全措置の実施状況（人と自然との触れ合いの活動の場）

環境影響評価書の記載内容	実施状況
①主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用に影響を及ぼす改変の最小化及び代替ルートを設置する。	主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用に影響を及ぼす改変の最小化を図った。
②騒音低減のための防音壁を設置する。	防音壁を設置し、騒音の低減を図った。