

## 評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

環境影響評価書案について提出された都民の意見書並びに事業段階関係区長である北区長及び板橋区長の意見の件数は、表 1 に示すとおりである。

表 1 意見等の件数

意見等	件数
都民の意見書	66
事業段階関係区長の意見	2

### 1 都民の主な意見の概要と事業者の見解

都民の意見書については、項目別に意見を分類し、意見の概要としての要約を行った。また、類似する意見については、集約を行った。

都民の主な意見の概要及びそれらに対する事業者の見解は、以下に示すとおりである。

#### 1.1 環境影響評価の項目

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>審査意見書の知事意見、北・板橋両区長意見、都民意見で、環境影響評価の項目追加を求める意見が多数出されている。さらに、審査意見書は条例第 47 条第 1 項を改めて引用し、評価項目と調査手法の選定に区長・都民意見を踏まえるよう、異例ともいえる念押しの記載まである。にもかかわらず、評価書案では調査計画書からの項目追加は一切なく、「第 7 章 環境影響評価の項目」の記載の軽微な変更のみで済ませている。これでは区長や都民の懸念に全く応えておらず、不誠実である。</p>	<p>本環境影響評価書案は、連続立体交差化における工事の実施や完了後の鉄道の運行等の事業の実施が周辺環境に及ぼす影響について、調査、予測及び評価したものです。</p> <p>調査、予測及び評価は、事業特性や地域特性を勘案の上、東京都環境影響評価条例、その他関係法令等に基づき実施しました。</p> <p>また、選定した項目及びその理由の騒音・振動に係る工事用車両台数について、環境影響評価調査計画書では、本事業と同様の高架化事業における台数を記載していましたが、環境影響評価書案では、事業計画が具体化してきたことにより、本事業による台数に見直しました。その結果、現況交通量に対する工事用車両の増加割合は小さく、周辺への影響は小さいと考えました。</p> <p>さらに、景観の調査、予測及び評価地点について、環境影響評価調査計画書では、5 地点を選定していましたが、環境影響評価書案では、環境影響評価調査計画書に対する都民の意見により 1 地点追加しました。</p> <p>なお、環境影響評価の手続は、学識経験者から構成される環境影響評価審議会の答申に基づく東京都知事の意見や住民等の意見を伺いながら、適切に実施していきます。</p>
<p>まずは全ての項目について簡易的に評価して評価書案を作成すべきである。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>交差道路の立体化による踏切解消で発生する交通量の変化を予測し、最低限、騒音、振動、大気汚染状況を評価すべき。</p>	<p>本事業は、鉄道を高架化し、踏切での交通渋滞の解消、地域交通の円滑化、踏切事故の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上及び分断されている地域の一体化を図ることを目的としています。</p>
<p>新しく 10m 以上の側道が 85 号線に交差すれば現在、横断歩道が敷かれている所は十字路となり、新たに信号設置がなされるであろう。そうすると、約 200m の区間に 3 か所の信号機が設置されるのであり、踏切は解消されたが、設置された信号が新しい渋滞を生む事は必至である。「踏切渋滞による大気汚染解消」というものが埼京線の立体交差の大きな理由付けとなっている以上その解消にはならず整合性が取れない点について環境影響評価の対象に上げられてはいないのはなぜなのか説明されたい。</p>	<p>また、補助第 85 号線の整備区間においては、車線数の増加はないため、これまでの交通量と大きく変わることはないと考えています。</p> <p>本環境影響評価書案は、工事の実施や完了後の鉄道の運行等、事業の実施が周辺環境に及ぼす直接的な影響について予測、評価を行っています。</p> <p>なお、補助第 85 号線及び鉄道付属街路の整備に伴う信号機の設置等については、道路管理者が交通管理者と協議の上、適切に対応することとなります。</p>
<p>高架化では住宅密集地の真ん中に急勾配をつくるため、走行する車輪とレールの摩擦により、多くの金属粉が発生飛散し、目、肺等に入ったとき健康被害が予測される。</p> <p>また、金属粉がサッシや金属屋根、壁へ付着すればサビ、接触電位による腐食が発生するし、各種電子機器の故障の原因となる。発生する金属粉の大きさ、形状、飛散範囲とともに評価すべきだ。</p>	<p>鉄道から発生する鉄粉については、レール、車輪に起因するものが考えられますが、近年の車両は、電車を停止させる際、主として電気ブレーキを使用し、最終停止時のみ摩擦ブレーキを使用しております。さらに、ブレーキシューの材質は鉄粉の発生の少ないものとなっています。</p> <p>また、近年の車両には、軽量の電車を導入しているため、ブレーキへの負担が軽減されています。</p>
<p>レールと車輪の摩耗による鉄粉やブレーキ粉が発生する高架方式は健康被害の面からも反対である。</p>	<p>このため、環境影響評価の項目として選定していません。</p>

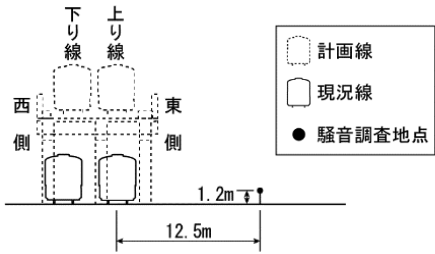
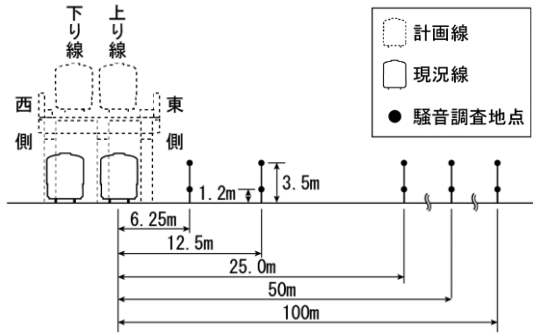
都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>大気汚染は、建設機械の稼働及び工事用車両の走行による影響が考えられるため、予測評価項目として選定すべきである。工事用車両走行ルート上では、大和町の NO<sub>2</sub> 濃度が環境基準ぎりぎりの適合状況であり、車両が僅かでも日常的に増加すれば環境基準を超過するおそれがある。</p> <p>また、PM2.5 は事業区間周辺で面的に汚染され、環境基準を超過している。その周辺を工事用車両が縦横無尽に走行すれば、PM2.5 の濃度は環境基準を大幅超過する結果となることが予想される。「工事用車両の増加割合は区道でも 1.1%～9.8%と小さい」とあるが、最大で1割近くもの増加は十分に影響力が出る範囲と考えられるため、予測評価項目に選定すべきである。</p> <p>工事完了後においては、踏切を起点とする交通渋滞が解消する一方、交通量は増加し、東西駅前広場の完成によって自動車の交通流や停車中のアイドリングによる影響も考えられる。これらの結果を受けた地域の大气汚染の予測評価を行うべきである。</p>	<p>建設機械の稼働に伴う大気汚染については、建設機械の稼働により大気汚染物質が排出されますが、限られた事業用地内の稼働であり、同時稼働台数は少なく、工事の進捗に伴い工事箇所が移動することから、一定区間内における稼働は比較的短期間です。さらに、排出ガス対策型の建設機械の積極的導入等、排出ガスの低減に配慮した環境保全のための措置を実施することから、大気質への影響は小さいと考えています。</p> <p>また、本事業の工事用車両の走行ルートと想定される道路において、地域の主要な道路の現況交通量は、9,294 台/日～106,854 台/日、区道の交通量は、775 台/日～7,882 台/日です。これに対して、本事業による工事用車両台数は、最大で 84 台/日（往復）と想定しており、現況交通量に対する工事用車両の増加割合は、地域の主要な道路で 0.1%～0.9%、区道でも 1.1%～9.8%と小さいことから、工事用車両の走行に伴う大気汚染等が、事業区間周辺に及ぼす影響は小さいものと考えていますが、工事の施行に当たっては、更に低公害の工事用車両を積極的に採用し、整備・点検等を定期的実施します。</p> <p>工事用車両の走行に際しては、規制速度の遵守、過積載の防止、不要なアイドリングの防止等の徹底を図ります。</p> <p>また、工事用車両の搬出入が集中しないよう計画的・効率的な運行管理をするとともに、工事用車両の出入口付近に交通整理員を配置する等の措置を講じることで、大気汚染等に対して十分な配慮を行っていきます。</p> <p>本環境影響評価書案は、工事の実施や完了後の鉄道の運行等、事業の実施が周辺環境に及ぼす直接的な影響について予測、評価を行っています。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>水循環については地下水・湧水の記述しかないが、問題となるのは現在地下浸透している線路上の降水が、高架になることによって新たな処理が必要となる点である。水循環への大きな影響力が考えられるため、予測評価項目に選定すべきである。</p>	<p>本事業では、杭打ち工及び掘削工を実施しますが、杭基礎の深さは、約 25m～30m であり、また、大規模な土留工を用いるような開削、地下掘削や地下水のくみ上げ、連続した地下構造物の設置等を行わないため、地下水に影響を及ぼすことはないと考えています。杭による流動阻害は、間隔を空けて杭を設置することから、影響は生じないと考えています。</p>
<p>集中豪雨の際、高架鉄道が下水の溢水を招いたことがある。東京都は、条例等に基づいて、貯留・浸透施設の設置について取り組んでいきますと答えるが、条例規則がなくとも、東京都と JR、北区が対策をとることをしなければ、万全とはいえない。環境影響評価不十分。</p>	<p>また、事業区間周辺においては、湧水の確認地点はありますが、事業区間から約 1.2km 離れていることから、影響はほとんどないと考えています。</p>
<p>鉄道敷は巨大な雨水浸透ますとなっていて、地域の防災用井戸など地下水への大きな供給源であり、雨水の下水への流入を抑制している。水循環をしっかりと調査、評価する必要がある。</p>	<p>以上のことから、水循環については、環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>なお、新たな高架構造物に降った雨水は、関係法令に基づき、雨水を一時的に貯留する施設を設置する等、必要に応じて対策を講じていきます。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>柱・橋桁等による構造物により、その壁面に当たる風害の環境評価が必要。</p>	<p>本事業で計画している高架橋等の鉄道施設は、周辺の建物の高さを大きく上回るものではなく、高架橋は大部分が柱構造であるため、下部は開放される箇所もあることから、風環境に影響を及ぼす可能性は小さいと考えています。</p>
<p>地域には高齢者が多く、周辺には障害者や高齢者施設が多く、駅周辺は多数の一般の健常者が耐えられる風よりもずっと弱い風がバリアになる歩行の不安定な人が歩いているので特段に風対策が必要。評価が必要。</p>	<p>また、地上部に駅施設等が設置されますが、駅施設等の高さは、周辺の建物を大きく上回ることはないため、風害を発生させることはないものと考えています。</p>
<p>シミュレーション、風洞実験では細部まで再現して行うべきだ。高架橋等により発生する乱流、風害も評価すべきだ。風害、乱流は周辺と「環境」が変わる所で発生する。評価もせず発生しないというのは無責任だ。</p>	<p>これらのことから、環境影響評価の項目として選定していません。</p>
<p>風環境は「高架橋の高さは周辺の建物より大きく上回ることはない」とされているが、周囲の建物と違うのは、線的な壁となることである。地上 10m～16m 程度は地表面の 2 倍以上の風速となり、それが高架橋の壁にぶつかれば、風環境に大きな影響力が出るのが予想され、周囲の建物との複合影響も無視できない。</p> <p>また、第一種市街地再開発事業は、北区で最も高い 146m の高層建築物となる予定である。その脇に、主風向とほぼ同じ南北方向に高架構造物を作れば、十分な対策無しにはビル風の通り抜ける道となるのが自明である。</p> <p>北区長意見にもあるとおり、北区の至る場所で風害の苦情があり、風害に対する区民の関心は特に大きい。風環境の予測評価は必須であり、項目として選定し、十分な対策を検討すべきである。</p>	<p>なお、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」(平成 26 年 1 月)において、「風環境」の環境影響評価は、高さが 60m を超える建築物の建設又は周辺の建築物の平均高さより 5 倍～6 倍の高い建築物や高架構造物の下部構造の形状等から判断して突風の発生が予想される場合等を対象としています。</p>

## 1.2 騒音・振動

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>音の伝わり方は、季節、大気の温度分布により大きく異なる。少くとも全ての季節で3日以上ずつ調査測定すべきだ。</p>	<p>環境騒音については、「騒音に係る環境基準について」（平成10年 環境庁告示第64号）において、騒音が1年間を通じて平均的な状況を呈する日を選定していること、また、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成26年1月）において、調査期間は調査地域内の環境騒音の状況を代表し得る1日程度とすることから、平日の24時間で騒音の測定を行っています。</p> <p>仮線時の列車の走行及び工事後の列車の走行における鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の新設又は大規模改良に際して騒音対策の指針について」（平成7年12月 環大―174号）に基づき、調査及び評価を行っています。</p> <p>また、工事後における列車の走行に伴う鉄道騒音の予測値は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mの地点において、等価騒音レベルで、昼間 54dB～56dB、夜間 51dB～52dBです。「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成26年1月）において、鉄道の騒音については、等価騒音レベルを予測することが望ましいとされています。</p> <p>なお、音の目安として、50dBは静かな事務所、60dBは普通の会話やチャイムの音に相当します。</p> <p>（出典：「東京都環境白書2010」（東京都環境局））</p>
<p>高架式のみでは比較検討も無理である。測定機の数字だけでは、住んでいる人への影響は分かりづらい。測定機が住んでいるのではない。お隣の赤羽駅の高架下で5分間いれば、どんな環境なのか分かりやすい。計画に反対である。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>鉄道騒音・振動については、高さ 1.2m、12.5m の現況調査と、高架化した場合の予測を基準どおり行って、環境基準をクリアしているとしている。</p> <p>また、3 地点で 3.5m、6.5m、9.5m、12.5m、15.5m の調査、予測を行っている。しかし、25m 以遠で騒音レベルが下がることしか示していない。しかも、現状で、鉄道中心線から 6.0m の最も影響が大きい沿線の家々は、現況で単発暴露騒音レベルで最大 99.5dB と大きな騒音を甘受しているが、仮線施工によって、今は間にあるお宅によって、そこまでの騒音にさらされていない家々が、99.5dB に近い騒音を甘受しなければならない。しかも 10 年にもなろうとする工期であり、大変な被害増大である。</p> <p>こうした問題についても地下型施工との比較で評価すべきである。</p> <p>また、地下化であれば飛躍的に改善するから、この比較予測もしないアセスメントは不十分である。</p>	<p>鉄道騒音及び鉄道振動の調査、予測については、将来の鉄道構造及び土地利用状況等を考慮し、盛土区間や高架橋区間の代表的地点から 7 測線（東側 3 測線、西側 4 測線）を選定しています。</p> <p>工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「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」（平成 7 年 12 月 環大― 174 号）に定められている計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m において（<b>図 1-1</b>）、調査、予測及び評価を行っています。</p>  <p style="text-align: center;"><b>図 1-1</b></p>
<p>騒音、調査、予測地点をほぼ全て踏切道路の延長道路上のみに選定しており、非常に意図的で非科学的だ。東側では、住民が実際に生活する環境がどう変化、改善するかを見るため、線路中心から地図上に 12.5m の線を引きその線上にランダムに調査予測地点を選定すべきだ。</p>	<p>鉄道の東側及び西側の 7 測線において、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 6.25m、12.5m、25m、50m 及び 100m の地点で地上からの高さが 1.2m 及び 3.5m の位置（<b>図 1-2</b>）で調査及び予測を行っています。</p>
<p>鉄道騒音の調査・予測の高さは地上 1.2m と 3.5m とされているが、高架橋は地上 7m ～16m あり、この高さでの騒音が最も大きい。沿線の建物は 2 階建てのみならず 3 階建てが多く、一部 4 階建ても存在する。</p> <p>また、補助 73 号線や側道の用地買収で、高架橋とほぼ同じ高さに相当する 3 階・4 階建ては今以上に増加すると予想される。従って、高さは高架橋と同じ地上 7m ～16m についても対象とすべきである。</p>	 <p style="text-align: center;"><b>図 1-2</b></p> <p>環境保全のための措置として、工事の完了後においては、防音壁の設置、弾性バラスト軌道及びレールの重軌条化を採用するとともに、可能な限りロングレールを採用します。さらに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。</p>

都民の主な意見の概要

事業者の見解

仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音については、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m の地点（図 1-3）で調査、予測及び評価を行っています。予測結果は、昼間 52dB～56dB、夜間 48dB～52dB であり、いずれも現況値を下回っています。

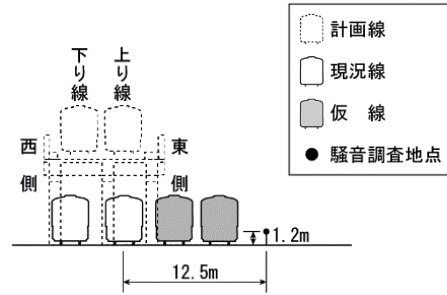


図 1-3

環境保全のための措置として、仮線走行時において、敷地境界付近に仮囲いを設置するとともに、可能な限りロングレールを採用します。さらに、レールの重軌条化、道床の整備、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。

また、高さ方向の鉄道騒音については、計画路線の 1 地点において、計画線最寄り軌道中心から水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m、3.5m、5.0m、10.0m、15.0m において（図 1-4）、調査及び予測を行っています。

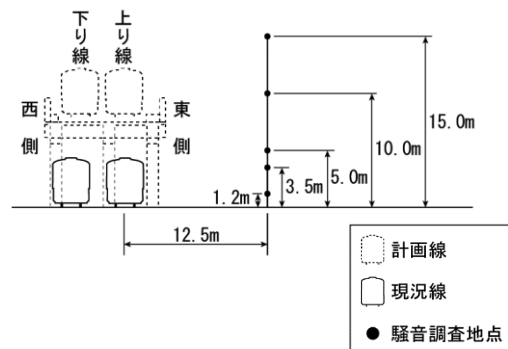


図 1-4



都民の主な意見の概要

1階が車庫、2階がキッチン、3階が寝室といった建売住宅の場合、寝室が最もうるさい。(十条仲原地域に多い)音源が、高架になる11m以上の所があるので、完成後、測定点が1.2mのデータで説明されても、説得力に欠ける。(10m 昼は約3倍うるさい)また、防災放送のスピーカーは、高い所に設置されている。理由は、音を遠くまで届けるためである。高架にすることで、騒音被害が広がることが環境影響評価に反映されていない。

1.2mの測定にこだわり、高さ方向の環境評価がなされていない。

事業者の見解

工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「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」(平成7年12月環大一174号)に定められている計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mにおいて(図1-5)、調査、予測及び評価を行っています。

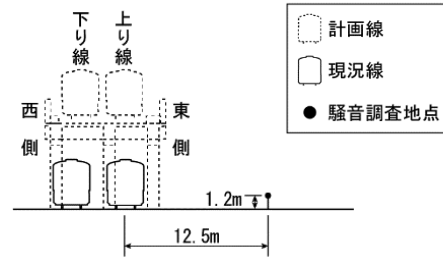


図 1-5

環境保全のための措置として、防音壁の設置、弾性バラスト軌道及びレールの重軌条化を採用するとともに、可能な限りロングレールを採用します。さらに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。

また、高さ方向の鉄道騒音については、計画路線の1地点において、計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2m、3.5m、5.0m、10.0m、15.0mにおいて(図1-6)、調査及び予測を行っています。

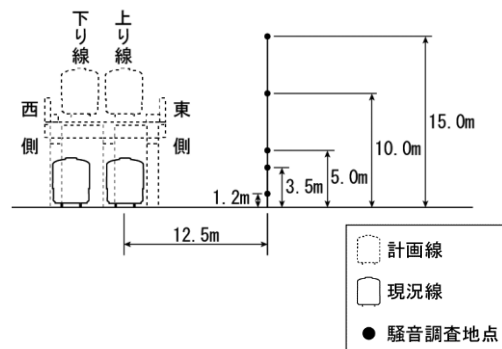


図 1-6

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>鉄道騒音及び鉄道振動の調査地点として、以下を追加して頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・十条道踏切の左右（補助 85 号線）：鉄道と補助 85 号線の自動車の両方の騒音・振動の影響を受ける場所である。工事の完了後は改善も期待されるが、工事の施工中は工事用車両の出入口にもなり、大きな影響が予測される場所である。</li> </ul> <p>環境騒音及び環境振動の調査地点として、以下を追加して頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・十条駅西口広場：工事中は駅前広場と第一種市街地再開発事業の工事の影響を受け、工事完了後は駅前広場の構造が変化するため、自動車の交通流や停車中のアイドリングによる影響が発生する。何より、十条を最も代表する地点である。</li> <li>・環状 7 号線交差部付近：鉄道構造物は現況と変わらないが、工事の施工中は工事用車両の通過（出入）や側道の工事が行われ、影響が予測される場所である。</li> </ul>	<p>鉄道騒音及び鉄道振動の調査については、将来の鉄道構造及び土地利用状況等を考慮し、盛土区間や高架橋区間の代表的地点から 7 測線（東側 3 測線、西側 4 測線）を選定しています。</p> <p>環境騒音及び環境振動については、将来の鉄道構造及び土地利用状況等を考慮し、特定の発生源による騒音及び振動が支配的とならない地域の代表的な 3 地点を選定しています。</p> <p>騒音（又は振動）を調査する場合、対象とする騒音（又は振動）以外の暗騒音（又は暗振動）が大きいと調査への影響が生じるため、十条道踏切の東西方向（補助第 85 号線）、十条駅西口及び環状第 7 号線付近については、調査地点として選定していません。</p> <p>なお、調査地点の設定の考え方は、環境影響評価調査計画書第 8 章「8.2.1 騒音・振動」に記載しているとおり、例えば、十条銀座商店街付近となる T-4 測線は、十条駅より終点方の高架橋区間で、かつ、下り線側（西側）の代表地点として設定しています。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>騒音・振動について予測値を記述してあるが予測値の根拠はどういったものを基準に算出しているのか。算出方法を具体的に示されたい。いずれも「条例で定める基準値と同等又は下回る」とか「現況値を下回る」と記述し、問題がないようになっているが客観的データとは思われない。</p>	<p>工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音の予測については、「在来線高架鉄道からの騒音予測手法案について」（昭和55年4月 騒音制御：vol. 4 No. 2）に準拠して行っています。</p> <p>仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音の予測については、現況と同一構造となることから、予測地点の現況調査結果から仮線の軌道位置の変更による騒音レベルの増加量、仮囲いの設置による騒音レベルの低減量を考慮した予測式を用いて行っています。</p> <p>工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道振動の予測については、高架部においては、「鉄道高架化に伴う環境予測調査」（昭和56年3月 東京都）で示された予測式を用いて行っています。擁壁部においては、各測線における現地調査結果から、軌道中心からの距離と列車速度とを2変数とした重回帰式を作成した予測式を用いて行っています。</p> <p>仮線時の列車の走行に伴う鉄道振動の予測については、現地調査結果から、軌道中心からの距離と列車速度とを2変数とした重回帰式を用いて行っています。</p> <p>また、工事の施行中の建設作業騒音及び振動については、伝搬理論式を用いて予測を行っています。</p> <p>これらの予測手法は、環境影響評価で一般的に使われているものです。</p>
<p>仮線工事について、10年を超えるかもしれない長期間、鉄道沿線となる家々の騒音、振動などで、どの程度悪化し、環境負荷が増えるのか、きちんと現況調査をし、予測すべきである。</p>	<p>仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音・振動については、仮線を敷設する鉄道の東側における3測線で調査及び予測を行っています。</p> <p>仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「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」（平成7年12月 環大一174号）に定められている計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mにおいて、調査、予測及び評価を行っています。</p> <p>仮線時の列車の走行に伴う鉄道振動については、鉄道騒音の評価に合わせて、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5mの地盤面において、調査、予測及び評価を行っています。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>現状から仮線の方が静かになったのはなぜか。</p> <p>答えは仮線にも採用するロングレール・重いレール、弾性バラスト等の使用である。ロングレール・重いレール、弾性バラスト等による静音化は、現在の線路で今すぐにも対応できる技術である。</p>	<p>事業区間は、現在、ロングレール化されており、バラスト道床になっています。レールについては、通常の継ぎ目のように見える箇所がありますが、絶縁体を接着している箇所であり、構造としては、ロングレールの一部であり、通常の継ぎ目はありません。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、仮線走行時において、敷地境界付近に仮囲いを設置するとともに、可能な限りロングレールを採用します。さらに、レールの重軌条化、道床の整備、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。</p>
<p>ロングレール・重いレール、弾性バラスト等による静音化、現在の線路で今すぐにも対応ができる技術である。</p> <p>国の指針による大規模な鉄道路線改修の騒音は、現状以下でなければならず、高架での騒音対策がとて厳しくなる。だからあえて現状維持なのか。</p> <p>以前電車の騒音の件で連絡したところ、「レールのジョイントは、何処かでジョイントになる箇所があるので、我慢してほしい。」そんなことがあった。現状でロングレールに変えてほしい。現状より静かになるので問題ないという環境影響評価の姿勢は、事業者の立場に立っており公平性に欠ける。</p>	<p>また、工事の完了後においては、防音壁の設置、弾性バラスト軌道及びレールの重軌条化を採用するとともに、可能な限りロングレールを採用します。さらに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。</p>
<p>住民による騒音計を使った測定地点（原則）によれば、東側を中心に側道ができると環境が悪化する場所が多数見つかった。本計画は、「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」に明白に反している。全面的な事業見直しを行うべきだ。</p>	<p>工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「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」（平成7年12月 環大一174号）に定められている計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mにおいて予測及び評価を行っています。</p> <p>また、この指針においては、大規模改良に際して、「騒音レベルの現況を改良前より改善すること」を評価の指標としています。予測結果は、昼間54dB～56dB、夜間51dB～52dBであり、全ての地点で現況値を下回ると予測しており、評価の指標を満足しています。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>低周波音は「問題となるような走行速度、構造等の計画がない」ため対象外とされているが、高速道路の高架橋ジョイント部や鉄道のレール繋ぎ目直下の高架下では、しばしば低周波騒音が発生する。したがって、予測評価の対象とすべきである。</p>	<p>低周波音は、一般的に橋梁の振動等により発生する可能性があります。鉄道橋においては、設計基準である「鉄道構造物等設計標準」（平成16年3月）において、桁のたわみ量や段差についての基準が厳しく設定されています。</p>
<p>補助84号線十条台橋、環七富士見橋の2車線は低周波音、超低周波音の「発生装置」となっているが、鉄道高架はそれ自体が超低周波音の発生源となるとともに、共鳴増幅反射装置となり、周辺に広く伝わる。</p>	<p>また、「鉄道構造物等設計標準」（平成16年3月）に基づき、列車の速度と桁の剛性の関係から発生する騒音・振動についても影響がないことを確認するため、影響を与えるような低周波音の発生はないものと考えています。</p> <p>また、現在と同様、工事の完了後もロングレールを採用することにより、通常のレールの継ぎ目で発生する衝撃性の低周波音を低減します。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定していません。</p>
<p>工事用車両走行ルートについての記載があるが、事業区間への出入口についての記載がない。十条の道路は全体的に狭く、出入口の構造や運用は、住民の生活環境、騒音等に影響を与えるため、東京家政大学前、補助85号線、環状7号線の出入口部の構造と運用（入退出の方向や時刻等）を記載すべきである。</p>	<p>工事用車両の運行等に当たっては、搬出入が集中しないよう計画的・効率的な運用管理をするとともに、工事用車両の出入口付近に交通整理員を配置する等の措置を講じていきます。工事用車両の出入口等の施工計画については、今後、検討を行い、工事説明会等で説明いたします。</p> <p>また、工事の施行に当たっては、低公害の工事用車両を積極的に採用し、整備・点検等を定期的実施します。さらに、工事用車両の走行に際しては、規制速度の遵守、過積載の防止、不要なアイドリングの防止等の徹底を図ります。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>騒音の予測値は周辺の任意の地点で音のスペクトル分布をネット、CD-ROM等で公表せよ。</p>	<p>本環境影響評価書案は、東京都環境影響評価条例及び「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成26年1月）に基づき、調査、予測を実施しています。</p>
<p>事業区間周辺各所の地盤の特性周波数を調査・公開し、工事及び一般車両、電車走行により生じる振動及びそれらの合成振動が特性周波数と一致共振増幅するか否かを評価すべきだ。</p>	<p>鉄道騒音については、環境省の指針である「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」（平成7年12月環大一174号）に基づき、単発暴露レベルの測定を行い、等価騒音レベルを算出しており、騒音の周波数分析については、調査、予測及び評価の対象としていません。</p>
<p>周辺建物の固有振動数を調査、共振する振動成分の大きさを示せ。 また、今後の建物建設のためにも、工事中及び完成後に発生する振動スペクトルの公開を。</p>	<p>振動の評価の指標については、仮線時の列車の走行及び工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道振動においては現況値、建設機械の稼働に伴う建設作業振動においては振動規制法に基づく規制基準又は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勧告基準としており、周波数分析については、調査、予測及び評価の対象としていません。</p>
<p>防災科学技術研究所の表層地盤データによると、十条駅付近に地盤増幅率が変わる境目が存在する。この様な所では振動波の反射、屈折が起き、強振動のスポットが生じる。調査、予測地点をもっと緻密にする必要がある。</p>	<p>一般的に、地震波は地下の震源から地表まで伝播する間に地下構造の影響を受け増幅されます。防災科学技術研究所が公開する地盤増幅率は、速度波形の最大振幅の増幅度を算出した数値で、大きいほど揺れやすいことを示しています。地盤増幅率は、全国を250mのメッシュで区切った上で、微地形区分と深さ30m以内の地震波速度（平均S波速度）より算出されています。</p> <p>公開されている地盤増幅率の地図においては、十条駅付近で色が分かれています。その値の差は僅かです。</p> <p>また、事業区間である十条駅付近は、台地である武蔵野段丘面に位置していることから、平均S波速度に反映されるような断層等の地層の急変はありません。</p> <p>なお、鉄道振動の調査地点については、将来の鉄道構造及び土地利用状況等を考慮し、7測線を選定しています。測線ごとの調査地点は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に6.25m、12.5m、25m及び50mの地盤面としています。</p>

### 1.3 日影

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>付属街路で日影基準を超えてしまう場所は、本来立体交差事業で買い取るべき用地のはずである。環境基準を満たすだけでなく、悪化させない観点で環境負荷を比較検討すべきである。</p>	<p>事業の実施による日影の原因となる主な鉄道施設は、建築基準法（昭和25年法律第201号）及び東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例（昭和53年東京都条例第63号）の規制対象となるものではなく、規制対象となるのは駅施設の一部に限られます。しかし、駅施設による等時間日影線は商業地域内に存在するため、本事業において日影規制の対象となるものではありませんが、評価の指標として、この法律及び条例の基準を参考にして評価しています。</p>
<p>付属街路の日影は環境基準以上となっている。この場合は環境側道とするのが通常で、区が都市計画道路として買収し、仮線用地などとして賃貸するのは通常の形ではない。区の都市計画道路の買収に応じないお宅にとっては、環境基準以上の被害を受けるのだから、このことを無視したアセスメントはおかしい。</p>	<p>その結果、鉄道施設による日影が生じるものの、建築基準法等の規制時間を超える日影は生じないと予測され、評価の指標を満足します。</p>
<p>沿線住民の生活環境、日照時間が、各建物ごとにどれだけ少なくなるか、変化するかを評価公表すべきだ。</p>	
<p>鉄道西側にも多数の人が住んでいる。高架化は、住民から朝日を奪うもので問題がある。高架、工作物でも日影は発生する用途地域に関係なく、健康で文化的な生活のため日照、特に朝日は確保されるべきだ。</p>	
<p>度合いの違いはあるものの、日中は日影の影響を受ける。イメージ図は側道が出来る東側が示されているのみで、より影響を受ける西側のイメージ図がない。</p> <p>また、日影時間が「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」の規制時間を超えないから問題ないとするような記述は住民の納得を得られるものではないと考える。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>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わる費用負担について(建設省)平成 27 年 2 月の環境評価調査書には日影の調査事項として記載されていた。埼京線十条駅一帯東側は第一種住居地域であり、お互いの日照権を守るため、道路斜線制限の規制を受ける。我々住民は自宅の再建築の場合にはこの規制を受けるが、道路、鉄道といった公共施設は建築基準法から除外され日影規制の対象外であることと、建築基準法の日影規制基準は満たしているとの理由で、公共施設の日陰によって生ずる損害について平成 28 年 9 月発行の環境影響評価書案には何ら触れられていない。周辺地域において現在状況と高架鉄道が完成した場合とを比べ、どのくらい日陰時間が増えるかを計算し、そのデメリットを環境評価書最終版に反映すべきだ。</p> <p>立体交差化事業主体である東京都から北区地元住民へ詳細な説明を求める。</p>	<p>事業の実施による日影の原因となる主な鉄道施設は、建築基準法（昭和 25 年 法律第 201 号）及び東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例（昭和 53 年東京都条例第 63 号）の規制対象となるものではなく、規制対象となるのは駅施設の一部に限られます。しかし、駅施設による等時間日影線は商業地域内に存在するため、本事業において日影規制の対象となるものではありませんが、評価の指標として、この法律及び条例の基準を参考にして評価しています。</p> <p>その結果、鉄道施設による日影が生じるものの、建築基準法等の規制時間を超える日影は生じないと予測され、評価の指標を満足します。</p> <p>なお、「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わる費用負担について」については、補償費用の負担の取扱いを定めたものです。</p>
<p>日影評価では訴訟リスクのより少ない閉鎖方式で行うべきだ。</p>	<p>事業の実施による日影の原因となる主な鉄道施設は、建築基準法（昭和 25 年 法律第 201 号）及び東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例（昭和 53 年東京都条例第 63 号）の規制対象となるものではなく、規制対象となるのは駅施設の一部に限られます。しかし、駅施設による等時間日影線は商業地域内に存在するため、本事業において日影規制の対象となるものではありませんが、評価の指標として、この法律及び条例の基準を参考にして評価しています。</p> <p>その結果、鉄道施設による日影が生じるものの、建築基準法等の規制時間を超える日影は生じないと予測され、評価の指標を満足します。</p> <p>なお、日影評価については、閉鎖方式で行っています。</p>



#### 1.4 景観

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>調査地点を追加していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 十条駅東口広場から北西方向：駅東口広場と十条駅の駅舎を目前に望み、背後に第一種市街地再開発事業の建築物も見える可能性がある。</li> <li>・ 仲道踏切（演芸場通り）から東又は西方向：演芸場通りは十条を代表するスポットで、十条と東十条を結ぶメインストリートでもあり、住民が最も慣れ親しんだ地点である。</li> <li>・ 環状7号線交差部から南方向：自動車や自転車が多い地点で、高架橋、駅舎、第一種市街地再開発事業の構造物全てを一望し、景観が大きく変化する場所である。</li> </ul> <p>図 8.5.1-2 の調査地点（眺望写真撮影地点）について、以下の方向の調査を追加していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地点1から北方向：十条駅の駅舎と第一種市街地再開発事業の二つの大きな構造物が見えるようになる。</li> <li>・ 地点3から南東方向：十条銀座の出口で、駅西口広場、十条駅の駅舎と第一種市街地再開発事業を目前に望むことになり、景観に大きな変化が生じる「十条の顔」である。</li> </ul>	<p>事業区間周辺において、鉄道施設が容易に見通せると予測される場所、眺望のよい場所、不特定多数の人の利用頻度及び滞留度が高い場所等を、代表的な眺望として6地点を選定しました。</p> <p>環境影響評価調査計画書では、調査地点として5地点を選定していましたが、環境影響評価調査計画書に対する都民の意見書を踏まえ、フジサンロードから調査地点を1地点追加しました。</p> <p>調査地点として、例えば、除却される十条道踏切の東側で人通りや自動車交通量が多く、事業前後における鉄道施設の変化が視認できる場所である十条道踏切付近、また、人通りが多く、事業前後における鉄道施設の変化が視認できる場所である十条銀座商店街付近等の6地点を選定し、調査、予測及び評価を行っています。</p>
<p>「都市計画案および環境影響評価案のあらまし」（パンフレット）の12ページの中段を見ると「十条銀座商店街付近における眺望」とあるが写真撮影距離線路より、30m前後であり、「富士山ロードにおける眺望」写真撮影距離は線路より、100m位。遠方の写真。なぜ中段と下段の撮影位置が、3倍も違うのか。</p>	<p>「十条銀座商店街付近における眺望」については、事業前後における鉄道施設の変化がよく視認できる場所として最寄り軌道中心から約30mの十条銀座商店街上の地点を選定しました。</p> <p>一方、「フジサンロードにおける眺望」については、環境影響評価調査計画書に対する都民の意見により追加した調査地点です。北区景観百選に選定されている「富士神社の山開き大祭」における参道であり、事業前後における鉄道施設との変化を示すため、十条富士塚により近い地点として、計画線最寄り軌道中心から約100mの距離の地点を選定しました。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>北区も認める木造家屋の密集地で、平屋や2階建ての密集地域であって、その高さは7メートル以下が大多数である。そこに11メートルが長く続く高架橋と17メートルの駅舎が出現することになり、明らかに異様な空間が広がり、景観とマッチしない。北とびあ方向からの眺望（現在*1及び高架化後の合成写真*2）を比較すると、地域景観はほとんど変化しないというのは、間違いであり、きちんとした審査を求める。他の意見も含め国交省の運用指針に沿って「公聴会の開催」により十分な協議をすべきである。北区は景観に関する条例を定めており、もっと景観に関して協議が必要と感じる。</p> <p>*1 北とびあ（JR 京浜東北線 王子駅付近）方向から現在の十条駅付近（事業区間）を眺望した写真 *2 *1に鉄道が高架化した様子を合成させた写真</p>	<p>事業区間周辺において、鉄道施設が容易に見通せると予測される場所、眺望のよい場所、不特定多数の人の利用頻度及び滞留度が高い場所等を、代表的な眺望として6地点を選定し、フォトモンタージュを作成しました。</p> <p>フォトモンタージュは、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成26年1月 東京都環境局）に示されている予測手法の一つであり、計画施設が完成した時点における周辺景観の変化の程度を可視化する目的で、現況写真に計画施設の完成予想図を重ね合わせるにより作成しました。</p> <p>調査地点として、例えば、除却される十条道踏切の東側で人通りや自動車交通量が多く、事業前後における鉄道施設の変化が視認できる場所である十条道踏切付近、また、人通りが多く、事業前後における鉄道施設の変化が視認できる場所である十条銀座商店街付近等の6地点を選定し、調査、予測及び評価を行っています。</p> <p>なお、事業区間周辺は、十条駅を中心に住宅や商業施設が立ち並び、その中で赤羽線（埼京線）は、都市的景観要素の一部となっており、新たな高架構造物は、周辺の建築物等を大きく上回ることはないと考えています。</p>
<p>高架橋は11mの高さ、また、駅舎部分では17mの構造を持つものとされる。これから類推するとホーム延長部分も同じ構造となる訳だから、それならば直近の建物の三階部分を遥かに越えるものとなる。景観の評価については、「都市計画案および環境影響評価案のあらまし」（パンフレット）の10ページの下段のイメージ図が図らずも実態を表しているものとする。以上から将来（イメージ）は見た目をそらす意図的なものと断定せざるを得ない。「鉄道施設の高さは、周辺の建物を大きく上回る事はない」と言う記述がなされており、これは虚偽記載ではないか。</p>	
<p>景観の評価は、高架で地域景観の特性はほとんど変化しないとされた。他の中・高層建築物が多々ある地域一般と同様視した景観評価である。十条地区の景観特性の調査は、特性がよく出る位置にビューポイントをとり動画、画像を用いて視覚で評価するのが合理である。</p>	
<p>高架化は、鉄道架線やその支柱を今より目立たせる景観汚染を際立たせる景観破壊だ。電柱地下化を推進する都の事業として高架化することの景観的妥当性を評価すべきだ。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>評価方法は「方針に基づき評価する」とされているが、これでは抽象的であり評価とはいえない。景観は人間の感じ方そのものであるため、これを客観化するにはアンケート調査が必要である。具体的には、複数の計画案をフォトモンタージュ化し、付近の在住・在勤・在学者など母集団を設定し、複数のモンタージュ写真の中から好きなものや嫌いなものを選んでもらうといった方法である。アンケートを集計し比較評価するといった方法でなければ、景観に関する客観的な評価はできない。</p>	<p>事業区間周辺は、十条駅を中心に住宅や商業施設が立ち並び、その中で赤羽線（埼京線）は、都市的景観要素の一部となっています。新たな高架構造物は、周辺の建築物等を大きく上回ることはなく、また、高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観になじむよう材質、色彩等に配慮する等、環境保全のための措置を講じることにより、事業区間周辺の都市的景観要素と融合し、地域景観の特性は、ほとんど変化しないものと考えています。</p>
<p>特に西側に住まう高架化直下の住民は地上 11m の鉄道から受ける圧迫感には相当のものが考えられる。言ってみれば線路脇の住宅では頭上を電車が通ると言う感覚に等しいのではないかと。環境保全と言った観点でこうした圧迫感についての評価について説明を求めたい。</p>	<p>事業区間周辺は、十条駅を中心に住宅や商業施設が立ち並び、その中で赤羽線（埼京線）は、都市的景観要素の一部となっており、新たな高架構造物は、周辺の建築物を大きく上回ることはなく、事業区間周辺の都市的景観要素と融合すると考えています。</p> <p>高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観になじむよう材質、色彩に配慮するとともに、圧迫感を和らげるため、高架橋の梁に丸みをつける等を検討し、景観に配慮します。</p>
<p>景観評価として圧迫感の評価を。科学的指標として裁判でも採用される形態率がどうなるか現況及び悪化度を沿道各所、沿線建物窓辺で評価を。</p>	
<p>北区の都市計画課によると、「この高架の景観づくりの事業団体は北区であり主体は北区にある」とのことである。</p>	<p>北区は、景観行政団体であり、良好な景観づくりの実現に向けた景観形成基準を設定しています。これより、一定規模以上の届出行為を行う場合、事業者は北区景観づくり条例に基づき、区と事前協議を行い、その後、景観届出を提出します。届出内容は「北区景観づくり計画」（平成 27 年 9 月）に基づき審査され、景観形成基準への適合について確認されます。本事業は、対象となる届出行為に該当するため、関係法令等に基づき、適切に手続を進めていきます。</p>
<p>高架にすると、東西の行き来が楽になると説明を受けていますが、橋脚や駅舎などにより、簡単に行き来できるとは思えない。北区には、景観に関する条例が定めており、もっと景観に関する協議が必要。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>電車、自動車など経済的輸送手段が人の頭上を通る景観が好ましい景観といえるのであろうか。自然にあふれた地方から来た人には都市の景観として映るかもしれない。しかし、少し見慣れれば、その異常さに気づくか、見向きもしない景観となるであろう。</p> <p>電柱、電線を地中化し景観を向上させるように、経済的輸送手段はできるだけ人の生活から見えないところに設置することが好ましい。自動車はその小回りが良く利便性を保つため、全て地中化することはできないが、電車は直線的移動を基本とすることから地中化しても十分その利便性を失わない。人々が住み、暮らす家と人々が行き交う道で構成された景観こそがより快適な、安らぎのある景観と言える。</p>	<p>事業区間周辺の現在の状況は、十条駅を中心に住宅や商業施設が立ち並び、その中で赤羽線（埼京線）は、都市的景観要素の一部となっています。現在、地平を走行している鉄道は、工事の完了後には高架化されます。</p> <p>工事の完了後における鉄道施設の高さは、最も高い部分は駅部で17m程度、駅部以外の高架橋で7m～11m程度となりますが、周辺の建築物等を大きく上回ることはないため、事業区間周辺の都市的景観要素と融合し、地域景観の特性は、ほとんど変化しないものと考えています。</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが商業施設や戸建て、中高層の住宅等といった都市的景観となっています。その中に新たな都市的景観要素として、高架橋等の鉄道施設が加わるため、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ありません。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、以下の対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観になじむよう材質、色彩等に配慮します。</li> <li>駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮します。</li> </ul>
<p>景観として高架化であると5階程の高さの板状のものが路線沿いにきれめなく続く。</p> <p>これを毎日見ることになるかと想像するだけで嫌悪を感じる。</p>	<p>「都市計画案および環境影響評価案のあらまし」（パンフレット）の11ページの環境保全のための措置において、「鉄道施設の形状等は周辺環境に溶け込むよう環境保全のための措置を実施します」とあるがこれはどのように具体的な措置を施すのか示していただきたい。</p>
<p>満月は埼京線西側では鉄道の向こう側に昇って来る。高架になると見られる満月の時刻方向が変わり家の中からは見えなくなる。高架は景観破壊だ。</p>	<p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、以下の対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観になじむよう材質、色彩等に配慮します。</li> <li>駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮します。</li> </ul> <p>また、関係法令等に基づき、関係機関と協議の上、適切に手続を進めていきます。</p>
<p>「都市計画案および環境影響評価案のあらまし」（パンフレット）の11ページの環境保全のための措置において、「鉄道施設の形状等は周辺環境に溶け込むよう環境保全のための措置を実施します」とあるがこれはどのように具体的な措置を施すのか示していただきたい。</p>	<p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、以下の対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観になじむよう材質、色彩等に配慮します。</li> <li>駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮します。</li> </ul> <p>また、関係法令等に基づき、関係機関と協議の上、適切に手続を進めていきます。</p>

### 1.5 史跡・文化財

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>貴重な戦争遺跡を破壊しないこと。 高架によって、十条富士見中学のレンガ壁を破壊されることになる。これは国民の区民の歴史的遺産として残されるべきである。</p>	<p>十条富士見中学校の区域は、文化財や埋蔵文化財包蔵地に指定されておりませんが、敷地の一部が工事区域となることから、今後、関係機関と協議の上、適切に対応していきます。</p>

### 1.6 環境全般

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>環境影響評価調査計画書に出された全ての意見とそれに対する都の見解を示さないのは手抜き欠陥評価書案だ。</p>	<p>本環境影響評価書案は、道路と鉄道の連続立体交差事業化に関するもので、事業の実施が周辺環境に及ぼす直接的な影響について、調査、予測及び評価したものです。 調査、予測及び評価は、事業特性や地域特性を勘案の上、東京都環境影響評価条例及びその他の関係法令等に基づき、実施しました。</p>
<p>周辺建物の階数及び高さの平均値、分布、中央値、偏差値等を東側、西側、全体で調査し、住民と共通理解の基礎とすべきだ。</p>	
<p>最低でも WHO 基準以上に厳しい環境指標を採用すべきだ。</p>	
<p>今年春に大幅改定された都環境基本計画に基づき環境影響評価書を作成すべきだ。</p>	
<p>第三者による検証ができる様評価手法、数値計算プログラムの公開をすべきだ。</p>	
<p>東京都の気象庁データだけでなく、もっと局所的なデータを用いて環境評価を。</p>	
<p>地域には、区も把握していない私有地内の湧水や今も防災に使う井戸、十条の台地の東端から湧水等が多数ある。区が知らないものは存在しないというやり方は改めるべきだ。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>十条のまちは交通事故も北区の他の駅付近より少なく安全性が高い。この安全性を経済的理由から破壊し、住民を危険にさらすことになるのが、埼京線高架化とその側道建設及び補助73号線を中心とした道路建設、拡幅計画である。これは東京都条例の知事の責務とされる「(略)良好な生活環境を保全し、もって都民の健康で安全かつ快適な生活を営む上で必要な環境を確保しなければならない」に反するものである。</p> <p>環境基準に適合していない項目を改善するのではなく、より悪化させる施策は環境基本法の「人の健康が保護され、及び生活環境が保全され、並びに自然環境が適正に保全されるよう、大気、水、土壌その他の環境自然的構成要素が良好な状態に保持されること」に反し、知事の責務を放棄するものである。</p>	
<p>現在、鉄道碎石及び隙間からの水の蒸散、線路内の草、線路脇の草、木によりヒートアイランドを抑制している。</p>	
<p>先の説明会における東京都と北区の対応を見ても、住民との対話と議論を十分に尽くさず、最低限の形式的な質疑応答に終わらせようとしている状況があった。都市計画案と環境評価書案の説明会同時開催で多数の参加住民の中で意見、質問を述べることができた住民は少数で、意見が述べられなかった住民が多数であった。</p>	<p>連続立体交差化計画の内容については、平成27年2月に都市計画素案説明会、平成28年10月に都市計画案及び環境影響評価書案説明会を開催し、来場された方々に御理解いただきやすくするために、都市計画図やスライド、パンフレット等を用いて説明に努めてきました。</p> <p>また、説明会において、御意見等のある方々と質疑応答を行うとともに、説明会後も電話や窓口等において個別に対応を行っています。</p>
<p>本計画に関しては決定に至るまでに残された住民(都民)に対する説明会と思われる残すところただ一度しかない。今後公聴会を開催される事を望む。</p>	<p>引き続き、用地測量等説明会や用地補償説明会、工事説明会等を開催し、地権者をはじめ地域の方々に対して、分かりやすい丁寧な説明に努めていきます。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>比較検討して高架式構造に決定するのであれば、地下化方式にした場合の環境影響評価書案も同時に提示し、複数デベロッパーによる工事計画、工事見積金額等、それぞれのメリット、デメリットを明示し、住民にその比較検討の材料を与えた上で、本当に住民の納得が得られるものだと思う。東京都の方針として最初から高架化ありきで、地下化のケースについての環境影響評価書案が公開されないのは行政の在り方として瑕疵がある。立退き住民は無論、周辺住民に対しても説得力に欠け、このまま進めても必ず近い将来に禍根を残すことが想定される。</p>	<p>十条駅付近の構造形式の比較検討は、高架方式と地下方式の二つの案を検討しました。</p> <p>鉄道周辺の地形等の地形的条件、除却する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業期間等の事業的条件を総合的に比較・検討した結果、高架方式が最適案であると判断しました。</p> <p>東京都環境評価条例においては、事業の実施が環境に及ぼす直接的な影響について事前に予測・評価を行うものとしているため、比較・検討の結果、最適と判断した高架方式について、環境影響評価を実施することとし、平成 27 年 2 月に開催した都市計画素案説明会においては、選定した構造形式である高架方式について説明し、環境影響評価調査計画書を提出しました。その後、平成 28 年 9 月に環境影響評価書案を提出し、同年 10 月に開催した都市計画案及び環境影響評価書案説明会においては、選定した環境影響評価項目について予測・評価の結果及び環境保全のための措置等を説明しました。</p> <p>なお、東京都環境影響評価条例では、東京都が民間等と連携している場合は、計画段階環境影響評価の手続は適用しないとされています。</p>
<p>15 日の説明会にて地下化方式の環境影響評価書も作成した上で、両案を比較検討すべきだと意見し、出席住民方々の賛同拍手をいただいた。都民ファーストを大事にする東京都の御回答を求める。</p>	
<p>旧国鉄が北区に地下化を約束してから、早く地下化が実現することを待ち望んできた。高架案に変えるなら地下化案と高架化案の両方の計画及びコスト比較、両方の環境影響評価も行うべきである。</p>	
<p>地下化の代替案が当然にも検討されるべきである。環境影響評価手続に入る前には事業費や工期等を対象に高架案と地下案を比較検討しているため、地下化の事業計画案も存在するはずである。</p>	
<p>地下化に対してのアセスメントの資料や説明等で比較できることを希望する。</p>	
<p>今回求められている環境影響評価について高架化と地下化の比較も示されないままで、唯一高架化一本で現況に対比させる手法である。いわば結果のみを追う強引なスケジュールに沿って進められている現状に関係住民は辟易している。</p>	
<p>環境影響評価案が高架式の 1 案しかないこと自体が問題である。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>大変分かりにくく、関係住民を軽視したアセスメントである。都市計画決定前のアセスメントであるから、事前アセスメントらしく、東京都が JR に委託して行った比較設計の 3 構造方式ごとの、複数案の比較アセスメントを行うことで、住民に分かりやすく提示し直してほしい。</p>	
<p>旧国鉄から JR に引き継がれた立体化は地下化で進める努力をするという約束があった。その点からも、比較設計の三案それぞれについて、現況調査と予測を行う比較アセスメントを示すべきである。</p>	
<p>昭和 51 年に北区長、北区議会議長と国鉄と交わした十条付近は地下化で進める努力をする約束事、その後 JR に昭和 62 年に承継されているものを反故にして、東京都は、結論だけを言うのではなく、比較設計三案について、現況調査と予測を行う環境影響評価を示すべきである。</p>	
<p>東京都、北区、東日本旅客鉄道株式会社のパンフレットが、高架のが描かれていて、高架に決定したかのようなイメージを与えるので、おかしい。都市計画前であるのだから、3 構造の方式の比較設計した複数の環境影響評価を出すべき。</p>	



都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>同時に都市計画決定を行う補助 85 号線、鉄道付属街路も含めた、累積的、広域的、複合的環境影響、環境負荷を調査、評価の対象とすべきである。</p>	<p>本環境影響評価書案は、道路と鉄道の連続立体交差事業化に関するもので、事業の実施が周辺環境に及ぼす直接的な影響について、調査、予測及び評価したものです。</p>
<p>本事業には多くの関連事業が伴い、一体的に進められているため、条例で定める「広域複合開発計画」として捉えることができる。この場合、計画段階環境影響評価の要件は以下のとおりとなる。</p> <p>①地域面積 30ha 以上</p> <p>②複数種類（規模は問わない）の組合せ計画</p> <p>③対象地域、規模、計画人口、土地利用計画を定める計画</p> <p>本事業と関連事業を一体の「広域複合開発計画」とみなすと、以下のとおり、計画段階環境影響評価の必要な上記 3 要件全てを満たすことになる。</p> <p>①十条駅周辺の地区計画対象面積は 134ha</p> <p>②4 種類（道路の新設又は改築、鉄道の改良、高層建築物の新築、市街地再開発事業）の組合せ</p> <p>③十条地区まちづくり基本構想、十条駅付近沿線まちづくり基本計画で一体的に計画</p> <p>従って、「広域複合開発計画」として計画段階環境影響評価の対象とし、高架案と地下案の比較を、複合的な影響を踏まえて評価することが必須である。</p>	<p>調査、予測及び評価は、事業特性や地域特性を勘案の上、東京都環境影響評価条例及びその他の関係法令等に基づき、実施しました。</p> <p>なお、新設する都市計画道路等が環境影響評価の対象となるのかについては、各事業者が関係法令に基づき、判断していきま</p>
<p>一つの説明会に幾つもの事業を組み入れた事は、全ての事業が一体であることを証明している。全体としての環境影響評価をすべきだ。</p>	
<p>今回の環境影響評価は埼京線の立体交差に限定され、北区が進めている各種事業全体の環境評価がなされていない。十条地区で行われようとしている各種都市計画は個々に事業形態を変え、それゆえに、住民の意見を反映させる公聴会等必要な手続が行われていない。このような脱法的手法を公共機関自らが行うことは許されるものではない。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>今回埼京線立体交差化事業だけの環境影響評価を実施してこと足りるとする考えは環境基本法 14 条の「環境の保全に関する施策の策定及び実施は、基本理念にのっとり、次に掲げる事項の確保を旨として、各種の施策相互の有機的な連携を図りつつ総合的かつ計画的に行わなければならない」で挙げている施策の相互の有機的な連携を故意に破るものであり、脱法的手法である。埼京線立体化、補助 73 号線建設、補助 85 号線計画は全て都の事業であり「知事は自らが事業活動を行う場合には、環境への負荷の低減及び公害防止に資する行動を率先してとるよう努めなければならない」とする都条例にも違反する。</p>	
<p>評価書案の内容は、市街地が現況から変化しないことを前提として、その中に高架構造物を建設する前提での調査・予測結果が記載されているが、環境影響を予測評価する際には、事業区間近傍の他の事業計画との複合影響を無視できない。特に、道路や高層建築物が沿線に新たに建設される場合には、大気汚染、騒音、日影、電波障害、風環境、景観等に予想し得ない甚大な影響力が出るおそれがある。正確な予測評価のためには、沿線のまちづくり関連事業との複合影響を評価すべきであり、具体的には以下の通りとすべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事の施工中：本事業と関連事業のスケジュールを開示し、工期に重複がある場合、重複期間を予測評価対象とする。</li> <li>・工事の完了後：関連事業が完成している状態を前提とし、本事業が上乘せされた状態を予測評価対象とする。</li> </ul>	
<p>この立体交差事業では、関連する道路建設が計画されている。この道路建設によりどの程度の車両が通行し、そのために騒音、振動、大気汚染が発生するかを予想し、鉄道立体化事業と総合して環境影響評価をすべきである。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>高架構造物を建設する前提での調査・予測結果が記載されているが（景観の眺望変化予測写真がその典型例）、連続立交事業に合わせて様々な関連事業が進むため、実際にはあり得ない予測を行っている。このような環境影響評価は全く無駄で、無効と言わざるを得ない。</p>	
<p>日影・電波障害は、周辺の高層建築物との複合影響を無視できない典型的な環境影響項目である。本事業に先行する第一種市街地再開発事業を考慮し、複合影響を予測評価すべきである。</p>	
<p>景観は、周辺の高層建築物との複合影響を無視できない典型的な環境影響項目である。本事業に先行する第一種市街地再開発事業や側道を考慮し、複合影響を予測評価すべきである。</p>	

## 1.7 その他

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>今回、地下化方式とするか高架化方式とするかについては地下方式が高架方式に比べ工費が高くなる。</p> <p>また、地下化方式（説明では13年）が高架化（説明では11年）に比べて工期が長いなどとの説明があり、高架方式を選択したと理由が述べられた。しかし、「通勤新線並びに赤羽線十条駅改造問題等対策協議会」が住民の意思をまとめ一連の問題提起と要望や陳情がなされてから約40年を経ている訳で、今回の説明の地下化13年、高架化11年と言う工期の違いは地下方式か、高架化方式かを選択する目安にはほど遠く、たった2年の相違が緊急性（早く作れと言う住民は居ない）と言う課題からは全般的な外れの理由にならざるを得ない。</p> <p>また、この選択には地下方式と高架方式の比較、所謂工費の項目別の内訳、JRの負担、区の負担、都の負担額について触れている物はまるでない。しかも予定されている側道が収用後、北区がJRに貸与するような内容になっている。つまり、こうした事は高架化に掛かる費用を低価格に誘導する意図的な措置と疑わざるを得ない。地権者並びに住民が判断、比較できる資料を示すべきである。</p>	<p>既に鉄道と立体交差化されている補助第84号線（加賀学園通り）と環状第7号線との間において、高架化と地下化で比較・検討を行いました。</p> <p>鉄道周辺の地形等の地形的条件、除却する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業期間等の事業的条件、これらの三つの条件を総合的に判断しています。</p> <p>地形的条件では、高架化でも地下化でも大きな差はありません。</p> <p>計画的条件では、高架化の場合、6か所の踏切が除却でき、全て通行できます。一方、地下化の場合、4か所が除却でき、2か所の踏切（北仲原踏切、仲原踏切）が掘割構造となる区間ができるため通行できなくなります。</p> <p>事業的条件では、事業費については、高架化は約340億円、地下化は約655億円、事業期間については、高架化は11年、地下化は13年となります。</p> <p>これらを勘案し、高架化が最適だと判断しました。</p>
<p>高架による騒音、振動、日影の予測値は基準値を超えることはない、土壌汚染は仮線工事に伴い発生する、電波障害は予測されると評価された。何百億円もかけただけ費用対効果を出すため、日影、土壌汚染、電波障害に問題が起こらず、現状の騒音、振動を大きく改善する地下化を選択するのが合理である。</p>	
<p>騒音・振動について 二つの工法を比較するとどうなるのか分からないが、完成後に地下化の方が少ないと考える。</p> <p>踏切が無くなれば、今以上に増便になり、急行も増え騒音も増す。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>地下化は十条地区の景観にマッチし、その地上空地を遊歩道兼防災用路（避難路、緊急車輛路）とすれば費用対効果は莫大である。防災性の向上だけでなく、交通空間の拡大により通学、通勤者の混雑解消となり、五つの商店街（十条銀座、十条富士見銀座、十条中央、十条仲通り、いちょう通り）が連結され賑やかさが相乗する。</p>	
<p>現在まで、住民は、区と国鉄、JRとの地下化の約束を信じて、騒音・振動に我慢してきた（そのため苦情も少なかった。）。高架化では騒音・振動はほとんど改善されず、悪化する場所も多数あるばかりでなく、日照まで奪われるなど生活環境は悪化してしまう。このような「鉄道改悪」は全面的に見直すべきだ。</p>	
<p>費用は地下化の方が高いということだが、工法を工夫することはできないのか。 北仲原の踏切を使用しなくする（北仲原と仲原間は徒歩で2、3分である。自動車は通行不可である）。 費用の配分として道路の拡張や新設の費用をまずは残りの補助83号線を完成させ、十条駅交差化の問題と並行しながら、各々の家や地域の防災・連携の強化に充てる。このことが大きな意味での防災の強化になると考える。</p>	
<p>これ以上 JR 埼京線の増便がなければ、十条道踏切のごく近くの補助85線の高架化又は地下化によることによって、緊急時の対応ができると考える。後の踏切は高架化も地下化もしないでよいと考える。</p>	
<p>昭和51年度に十条駅付近地下化を主要条件とすることを国鉄に提示して以来39年間の変遷があるにもかかわらず、今ここで、もう一度、地下化と高架化のメリット、デメリットを充分尽くさず、地下化より工費が安く、工期が2年短いという理由等で拙速強引に高架化工事を進めていこうとする東京都、JR、北区の行政方針、事業方針にはどう考えても協力し難い、反対である。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>高架案は景観・騒音に問題がある上、住民の立ち退き反対による工期の遅延が予想され工事遅延による費用負担から、費用面においてすら地下案より劣ると思われる。</p> <p>費用も含め、本当に高架案の方が優位性があるのかの検証には地下案との比較が不可欠で地下と高架の両案を平等な見地で正しく評価してから、住民の意見を聴いた上で事業を進めるべきと考える。</p>	
<p>JRの地下化を願って、85号線は現在のままで計画を進めてほしい。</p>	
<p>東日本旅客鉄道赤羽線（埼京線）の立体交差について地下化方式について再検討をお願いしたい。</p> <p>理由は今回の計画が地権者や住民の要望（圧倒的に地下化を願っている）に沿っておらないばかりか東京都並びに北区及び東日本旅客鉄道（JR）が唯一、高架化と言う選択肢のみで事を進めていることによる。</p> <p>また、85号線の拡幅も同じように地権者や住民、商店の意向を反映していない。</p>	
<p>埼京線十条駅付近を地下化にして、地上部分を緑道や遊歩道若しくは生活用避難道路として利用する案について絶対的に否定せざるを得ない法律的縛りが存在するのか。</p> <p>立体交差化事業主体である東京都からの明確な誠意ある御回答を求めた上で、なお地下化構造推進への実現を強く訴える。</p>	
<p>地下化し、跡地を緑道にする事で地域に不足する緑、公園を増やしCO<sub>2</sub>削減策にもなる。これら効果についても評価した上で構造決定を。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>高架案でも十分耐震性があると住民説明会であったが、未曾有の大震災が予想される中、地下と高架ではどちらが地震に強いかを問いたい。</p> <p>地下構造が地震に強いのは、過去のデータで立証されている。</p> <p>大震災被害の復旧も視野に入れば地下と高架の費用の差は更に縮まるか逆転するはずである。</p>	<p>これまでの兵庫県南部地震、新潟県中越地震、東北地方太平洋沖地震等の自然災害等を教訓に、設計や施工の点に反映させています。具体的には、改訂となった耐震設計基準（鉄道構造物等設計標準・耐震設計：運輸省鉄道局監修、財団法人鉄道総合研究所）を基に設計し、兵庫県南部地震クラスの大震災に対しても、耐えられるような構造物となっています。</p> <p>鉄道構造物は、高架構造物、地下構造物等のいずれの構造においても、耐震設計に係る基準に従って安全性を確保するとともに、今後、基準の見直しがあった際には、これとの整合を図る等、適切に対応していきます。</p>
<p>首都圏直下型地震の危険性が增大している中での埼京線高架化は、災害被害を増加させるものであり許すことはできない。</p> <p>従来の地下化を是非進めるべきである。</p>	
<p>事業区間の沿線には、東京家政大学や十条富士見中をはじめ学校が多い。</p> <p>また、東京都障害者総合スポーツセンターや中央公園、中央図書館の利用者も事業区間の沿線道路を利用する。これらの、学生、障害者や不特定多数の通行人の安全性についても、十分な調査・予測評価と対策が必要である。</p>	<p>工事用車両の運行等に当たっては、搬出入が集中しないよう計画的・効率的な運用管理をするとともに、工事用車両の出入口付近に交通整理員を配置する等の措置を講じていきます。施工計画については、今後、検討を行い、工事説明会等で説明いたします。</p> <p>補助第 85 号線の整備区間においては、車線数の増加はないため、これまでの交通量と大きく変わることはないと考えています。</p>
<p>十条地区は交通事故の比較的少ない地域である。道路建設は交通事故の増加を招くことが予想される。</p> <p>駅東側は交通事故発生がほとんどない安全な地域である。しかし、埼京線立体化により補助 85 号線は交通量が増加するだけでなく、車両速度が増す。埼京線高架に伴う側道は十条駅東側で補助 85 号線交差と交差する。自動車交通量、速度、道路の交差が交通事故発生の要因と考えられるので、安全であった地域の交通事故増大は避けられない。さらに、すぐ西側では補助 73 号線が補助 85 号線と平面交差し、近距離で 2 か所の自動車の交差点が発生する。近距離で交差点が複数あることは、スムーズな交通を妨げるばかりではなく、交通事故の増加に結び付くことが考えられる。このような状況は駅南側・鉄赤付 1、2 付近にも発生する。この地点は区立十条富士見中学校のある地点であり、中学生ばかりでなく、二つの大学へ通う学生の通路となることが予想でき、人命に関わる事故の発生が心配される。</p>	<p>また、連続立体交差事業の実施により十条道踏切による渋滞が解消されることで、スムーズな通行が期待されます。</p> <p>また、側道（鉄道付属街路）は、防災上有効な車道幅員（6m）を確保し、災害時の緊急車両の通行や円滑な消火・救急活動を行うことができる道路ネットワークを強化・充実するものとともに、歩行者の安全性、利便性の向上のために歩行空間を確保する等、様々な機能を担う道路です。</p> <p>なお、側道と補助第 85 号線の交差点については、今後、道路管理者が交通管理者等と協議することとなります。</p>

## 2 事業段階関係区長の意見と事業者の見解

事業段階関係区長の意見とそれらについての事業者の見解は、以下に示すとおりである。

### 2.1 北区長の意見と事業者の見解

北区長の意見	事業者の見解
<p>本事業の対象区域である十条駅周辺では、今後大規模な再開発事業が実施される予定である。</p> <p>工期の重複等が発生する場合には、周辺工事の状況を十分に把握し、工事用車両の輻輳等により周辺環境への影響が発生しないよう、調整を図られたい。</p>	<p>工事用車両の運行等に当たっては、搬出入が集中しないよう計画的・効率的な運用管理をするとともに、工事用車両の出入口付近に交通整理員を配置する等の措置を講じていきます。施工計画については、今後、検討を行い、工事説明会等で説明いたします。</p> <p>また、事業区間周辺においては、大規模再開発事業等が実施されますが、工事用車両の輻輳が想定される場合には、事業者間で調整を図ります。</p>
<p><b>【騒音・振動】</b></p> <p>工事の施行中、仮線時の列車の走行に伴う鉄道振動については、一部措置を予測に反映しない状態での振動レベルが、現況値を超えるという結果となっている。</p> <p>付近住民への負担を最小限とするため、技術の進歩を踏まえ適切な措置を確実に行うとともに、必要に応じ追加措置を講じられたい。</p>	<p>仮線時の列車の走行に伴う鉄道振動については、仮線が敷地境界に近づく3測線とし、環境庁の「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」（昭和51年3月環大特32号）に準拠し、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5mの地点の地盤面において、調査、予測及び評価を行っています。予測結果は56dB～66dBであり、現況値を上回っています。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、可能な限りロングレールを採用するとともに、レールの重軌条化、道床の整備、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道振動の低減に努めます。</p> <p>また、今後の新技術を用いた対策の導入を検討する等、更なる振動の低減に努めます。</p>



北区長の意見	事業者の見解
<p data-bbox="204 271 387 297">【騒音・振動】</p> <p data-bbox="188 304 780 400">資料編において、工事完了後の高さ方向の鉄道騒音予測結果が参考として示されている。</p> <p data-bbox="188 407 780 573">Tz-1 地点における高さ 15.0m の予測値が、昼間、夜間ともに現況値を超えているため、現在および将来予測される付近の住居の状況に応じた騒音対策を講じられたい。</p>	<p data-bbox="810 304 1401 801">工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「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」（平成7年12月20日付 環大一174号）に定められている計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上から1.2mの地点において、調査、予測及び評価を行っています。予測結果は、昼間 54dB～56dB、夜間 51dB～52dB であり、いずれも現況値を下回っており、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」における「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を満足します。</p> <p data-bbox="810 808 1401 1055">事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、防音壁の設置、弾性バラスト軌道及びレールの重軌条化を採用するとともに、可能な限りロングレールを採用します。さらに、車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業等を行い、鉄道騒音の低減に努めます。</p>

北区長の意見	事業者の見解
<p><b>【景観】</b></p> <p>北区は、平成 27 年 4 月に東京都との協議より景観行政団体となり、東京都北区景観づくり条例を制定し、同年 9 月に北区景観づくり計画を策定して、景観法に基づく景観行政事務を行っている。</p> <p>ついては、当該事業区間における環境影響評価の景観に関しては、東京都北区景観づくり条例及び北区景観づくり計画を踏まえたものとされたい。</p>	<p>事業区間周辺の状況は、十条駅を中心に住宅や商業施設が立ち並び、その中で赤羽線（埼京線）は、都市的景観要素の一部となっています。工事の完了後における鉄道施設は、周辺の建築物等を大きく上回ることはないため、事業区間周辺の都市的景観要素と融合し、地域景観の特性は、ほとんど変化しないものと考えています。</p> <p>また、代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが新たな商業施設や戸建て、中高層の住宅等といった都市的景観となっています。その中に新たな都市的景観要素として、高架橋等の鉄道施設が加わるため、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なく、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溶け込むよう環境保全のための措置を実施するため、評価の指標である「事業地周辺の自然、歴史、文化、地域特性等に配慮すること」を満足しています。</p> <p>「北区景観づくり計画」（平成 27 年 9 月）において、北区全域に係る基本目標を基に、一般地区と特定地区が設定されており、事業区間周辺は一般地区となっています。一般地区では、地域の特性に応じた方針と景観形成基準を設定しており、評価の指標は、これらを踏まえたものとしています。</p> <p>なお、高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観になじむよう材質、色彩等に配慮する等、東京都北区景観づくり条例及び「北区景観づくり計画」（平成 27 年 9 月）を踏まえたものとしします。</p>
<p><b>【温室効果ガス】</b></p> <p>駅施設の省エネルギー化を図るとともに、ホーム屋根上太陽光発電システムの設置など、再生可能エネルギー導入により工事の完了後における温室効果ガス排出の低減を配慮されたい。</p>	<p>工事の完了後において、温室効果ガスの発生が問題となる要因はなく、本事業による影響は小さいと考えています。</p> <p>なお、今後、駅施設については、関係法令等に基づき、設備の省エネルギー化等を検討いたします。</p>

## 2.2 板橋区長の意見と事業者の見解

板橋区長の意見	事業者の見解
<p><b>【騒音・振動】</b></p> <p>工事期間が約 11 年と長期に渡り、特に区道では工事車両の騒音や振動などの影響を受けやすいことから、大型車混入率の変化などを踏まえた、工事車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動や自動車排出ガスの影響の評価を環境影響評価の項目に加えていただきたい。</p>	<p>工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動については、本事業の工事用車両の走行ルートと想定される道路において、地域の主要な道路の現況交通量は、9,294 台/日～106,854 台/日、区道の交通量は、775 台/日～7,882 台/日です。これに対して、本事業による工事用車両台数は、最大で 84 台/日（往復）と想定しており、現況交通量に対する工事用車両の増加割合は、地域の主要な道路で 0.1%～0.9%、区道でも 1.1%～9.8%と小さくなっています。</p> <p>また、資材搬入等に伴う夜間の工事用車両台数は、地域の主要な道路で最大 16 台/日（往復）、区道で最大 8 台/日（往復）と少なく、周囲への影響は少ないと考えており、環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>工事の施行に当たっては、低公害の工事用車両を積極的に採用し、整備・点検等を定期的実施します。さらに、工事用車両の走行に際しては、規制速度の遵守、過積載の防止、不要なアイドリングの防止等の徹底を図ります。</p> <p>また、工事用車両の搬出入が集中しないよう計画的・効率的な運行管理をするとともに、工事用車両の出入口付近に交通整理員を配置する等の措置を講じることで、騒音・振動、大気汚染等に対して十分な配慮を行ってまいります。</p>
<p><b>【環境全般】</b></p> <p>事業の目的には「赤羽線の十条駅付近の約 1.5km を高架化し、道路と鉄道とを連続的に立体化することにより、踏切での交通渋滞の解消を図る」等と記載されている。踏切が解消された後の補助第 85 号線は環七通りへのアクセスがスムーズになり、明治通り等から板橋区内を走る環七通りへのバイパスとなることが予想される。交通量増加による環境負荷増が懸念されるため、十条道踏切が解消される補助第 85 号線の交通量や騒音・振動レベル、自動車排気ガス由来の大気汚染物質の変化等について環境影響評価を行われたい。</p>	<p>本環境影響評価書案は、道路と鉄道の連続立体交差事業化に関するもので、事業の実施が周辺環境に及ぼす直接的な影響について、調査、予測及び評価したものです。</p> <p>調査、予測及び評価は、事業特性や地域特性を勘案の上、東京都環境影響評価条例及びその他の関係法令等に基づき、実施しました。</p> <p>また、補助第 85 号線の整備区間においては、車線数の増加はないため、これまでの交通量と大きく変わることはないと考えています。</p> <p>なお、新設する都市計画道路等が環境影響評価の対象となるのかについては、各事業者が関係法令に基づき、判断してまいります。</p>

板橋区長の意見	事業者の見解
<p><b>【環境全般】</b></p> <p>工事期間中に開発される新しい低公害につながる技術にも逐次対応し、より環境負荷を低減していくよう努めて工事を実施されたい。</p>	<p>工事の施行に当たっては、環境保全のための措置として、仮線走行時において、仮囲いの設置、低騒音及び低振動の工法や建設機械を採用するとともに、可能な限りロングレールを採用します。さらに、レールの重軌条化、道床の整備、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、作業時間、工程の調整や工事実施者に対する教育の徹底を図ります。工事用車両については、車両の整備及び点検、法定速度の遵守の徹底等、環境負荷の低減に努めます。</p> <p>また、新たに低公害につながる技術が開発された場合には、導入を検討し工事を進めていきます。</p>
<p><b>【景観】</b></p> <p>環境影響評価書案 P. 33 表 6.4-3 (1)、P. 150 表 8.5.1-1、P. 193 それぞれの板橋区景観計画の表記について、東京都景観計画の表記と同様に、「板橋区景観計画(改定)」(平成 26 年 8 月)と修正していただきたい。</p> <p>P. 156 オ 法令による基準等(最下段の 3 行)の表記について、板橋区全域が「板橋区景観計画(改定)」(平成 26 年 8 月)に基づく景観計画区域に指定されている。景観計画区域は、一般地域と景観形成重点地区の 2 つの区域に区分されており、それぞれの異なる基準に基づく規制・誘導を実施している。評価書案の記載によると、事業区間区域周辺には東京都板橋区景観条例に基づく景観形成重点地区に当たらないので、特に規制は無いように解釈できてしまう。正確な記載内容に改めていただきたい。</p>	<p>「板橋区景観計画」は、平成 23 年 8 月に策定され、平成 26 年 8 月に改定されています。環境影響評価書の作成に当たっては、「板橋区景観計画(改定)」(平成 26 年 8 月)とします。</p> <p>また、板橋区の景観計画区域のうち「景観形成重点地区」の指定のみ記載していましたが、板橋区全体が景観計画区域に指定されており、「景観形成重点地区」以外は「一般地域」として指定されています。本事業は、板橋区内での施行がないため、板橋区景観計画の規制等の対象にはなりません。</p>