

8.5 廃棄物

8.5.1 現況調査

(1) 調査事項

工事の施行中に生じる建設発生土及び建設廃棄物が周辺環境に及ぼす影響を予測・評価するため、以下の事項について調査した。

- ア 撤去構造物及び伐採樹木等の状況
- イ 建設発生土の状況
- ウ 特別管理廃棄物の状況
- エ 廃棄物の処理の状況
- オ 法令による基準等

(2) 調査地域

調査地域は、事業計画地及びその周辺地域とした。

(3) 調査結果

ア 撤去構造物及び伐採樹木等の状況

撤去建造物としては、駅舎、跨線橋、既設ホーム、線路等があり、コンクリート、アスファルト、鉄骨、レール、マクラギ等が発生する。

なお、可能な限り移植をするため事業区域内に、森林、樹林地、緑地等の樹木の伐採はない。

イ 建設発生土の状況

事業区間は、直下の埋土層・鉄道盛土層の下には武蔵野ローム層からなる武蔵野段丘堆積層、第一凝灰質粘土層からなる立川段丘堆積層、沖積粘性土層が分布している。

事業の実施による掘削対象となる地質は、主に埋土層・鉄道盛土層となる。

ウ 特別管理廃棄物の状況

駅施設建築図面の確認及び現場踏査を行った結果、特別管理廃棄物(石綿、廃PCB等)は確認されなかった。

エ 廃棄物の処理の状況

「東京都建設リサイクル推進計画」(平成28年4月 東京都)で定められた都関連工事の再資源化・縮減率の実績値と目標値は、表8.5.1-1に示すとおりである。

なお、東京都における建設発生土は、東京都建設発生土再利用センター等の受入施設を經由して有効利用が図られている。

表 8.5.1-1 都関連工事の再資源化・縮減率と目標値

対象品目		実績値	目標値	
			平成30年度	平成32年度
建設廃棄物		98%	99%	99%
アスファルト・コンクリート塊	再資源化率	99%	99%以上	99%以上
コンクリート塊	再資源化率	99%	99%以上	99%以上
建設発生木材	再資源化・縮減率	95%	99%以上	99%以上
建設泥土		87%	97%	98%
建設混合廃棄物	排出率	—	1.0%未満	1.0%未満
	再資源化・縮減率	—	82%	83%
建設発生土	有効利用率	—	99%以上	99%以上

出典：「東京都建設リサイクル推進計画」(平成28年4月 東京都)

オ 法令による基準等

「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和45年法律第137号)及び「東京都廃棄物条例」(平成4年 東京都条例第140号)においては、事業者の責務として、廃棄物の減量その他その適正な処理の確保等に関する施策に協力しなければならないとしている。

また、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」では、廃石綿等や廃PCB等、爆発性、毒性、感染性その他の人の健康又は生活環境に係る被害を生ずるおそれがある性状を有する廃棄物を「特別管理一般廃棄物」、「特別管理産業廃棄物」と定めており、通常の廃棄物より厳しい規制を行っている。

「資源の有効な利用の促進に関する法律」(平成3年法律第48号)においては、事業者等の責務として、建設工事の発注に際しての原材料等の合理化並びに再生資源及び再生部品の利用、また、建設工事に係る副産物の全部又は一部の再生資源としての利用を促進するよう努めなければならないとしている。

「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(平成12年法律第104号)においては、建設工事の注文者の責務として、分別解体等及び建設資材廃棄物の再資源化等の促進に努めなければならないとしている。

「東京都板橋区廃棄物の発生抑制、再利用の促進及び適正な処理に関する条例」(平成11年板橋区条例第49号)においては、事業者の責務として、廃棄物の発生を抑制し、再利用を促進する等により、廃棄物の減量を図らなければならないとしている。

「東京都における特定建設資材に係る分別解体等及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進等の実施に関する指針」(平成14年5月 東京都)は、都内で施工される対象建設工事における特定建設資材廃棄物の再資源化等率の目標を示すとともに、建設工事の各段階において関係者の役割及び責務等を示している。

「東京都資源循環・廃棄物処理計画」(平成28年3月 東京都)は、2030年に実現する姿として、「持続可能な資源利用への転換」と「良好な都市環境の次世代への継承」を目指し、施策を体系的に進めていくための定量的・定性的な目標を掲げ、この目標の達成を目指し、「資源ロスの削減」、「エコマテリアルの利用と持続可能な調達の実現の普及の促進」、「廃棄物の循環的利用の更なる促進(高度化・効率化)」、「廃棄物の適正処理と排出者のマナー向上」等の施策を示している。

「東京都建設リサイクル推進計画」(平成28年4月 東京都)は、環境への負荷の軽減と東京の持続的発展を目的に、建設泥土や建設発生土の活用、廃棄物の建設資材への活用等、建設資源の循環利用等を推進し、平成30年度末及び平成32年度末の再資源化・縮減率等の目標値を定め、「東京都建設リサイクルガイドライン」(平成30年4月 東京都)において、計画、設計、積算、施行・維持管理の各執行段階における発生抑制、再利用の促進及び適正処理の推進の具体的な実施事項を策定している。

「東京都建設泥土リサイクル指針」(平成30年4月 東京都)においては、環境に与える負荷の低減、資源の有効利用、建設コストの縮減、都内処理率の向上等の課題に対応するため、「計画的な取組の推進」、「発生抑制」、「自ら利用(現場内利用)」、「工事間利用等の推進」、「海面処分場の覆土材利用の促進」、「新海面処分場の基盤整備用材利用の促進」、「再資源化施設の活用」、「資源化としての有効活用」及び「リサイクルを支える仕組みの強化」を基本的な取組方針として、建設泥土のリサイクルに取り組むとしている。

8.5.2 予 測

(1) 予測事項

予測事項は、次に示すとおりとした。

- ・ 既存構造物の解体撤去に伴う建設発生土・建設廃棄物の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法
- ・ 建設工事に伴う建設発生土・建設廃棄物の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法

(2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、工事の施行中とした。

(3) 予測地域

予測地域は、事業区間とした。

(4) 予測方法

既存構造物の解体撤去において発生する建設廃棄物については、現在の鉄道施設の施工図面から解体・撤去の対象となる数量を算出する方法とした。また、既存構造物の解体撤去に伴う建設発生土の排出量は、図面から推計した。

建設工事に伴う建設廃棄物は仮設構造物の解体撤去を対象とし、図面から規模を算出し、排出量は図面から推計した。また、建設工事に伴う建設発生土及び建設泥土の排出量は、図面から推計した。

(5) 予測結果

ア 既存構造物の解体撤去に伴う建設発生土・建設廃棄物の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法

既存構造物の解体撤去に伴う建設発生土・建設廃棄物の排出量、再利用及び再資源化量は、表8.5.2-1に示すとおりである。

駅舎の解体や側道等により発生するコンクリート、アスファルト、鉄骨、廃プラスチック、金属くず(ケーブル)、建設混合廃棄物等については、産業廃棄物の許可を受けている業者に委託し、再資源化施設に持ち込む等、再資源化する。

線路等の撤去に伴い発生するレール、マクラギ及びバラストについては、再利用又は再資源化する。

既存構造物の解体撤去に伴う建設発生土量は、表8.5.2-2に示すとおり、18,320 m³と予測される。

建設発生土は、事業区間内で可能な限り再利用を図る。

なお、再資源化が困難な建設廃棄物及び有効利用が困難な建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理する。

これらのことから、環境への負荷は低いものと予測される。

表 8.5.2-1 既存構造物の解体撤去に伴う建設廃棄物の排出量、再利用及び再資源化率

種類	排出量	再利用及び再資源化率
コンクリート	3,140 t	99%以上
アスファルト	220 t	99%以上
鉄骨	260 t	99%以上
レール	390 t	99%以上
マクラギ	1,180 t	99%以上
バラスト	11,100 t	99%以上
廃プラスチック	4 t	83%
金属くず(ケーブル)	13 t	83%
建設混合廃棄物	164 t	83%

表 8.5.2-2 既存構造物の解体撤去に伴う建設発生土の排出量、有効利用率

項目	排出量	有効利用率
建設発生土	18,320 m ³	99%以上

イ 建設工事に伴う建設発生土・建設廃棄物の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法

建設工事に伴う建設発生土・建設廃棄物の排出量、再利用及び再資源化量は、表8.5.2-3に示すとおりである。なお、プラスチック、ガラス、ケーブル、建設混合廃棄物等の建設廃棄物の発生も考えられる。建設工事により発生するコンクリート、アスファルト、鉄骨等については、産業廃棄物の許可を受けている業者に委託し、再資源化施設に持ち込む等、再資源化する。線路等の撤去に伴い発生するレール、マクラギ及びバラストについては、再利用又は再資源化する。

建設工事に伴う建設発生土の排出量、再利用率は、表8.5.2-4に示すとおりであり、排出量は45,360m³と予測される。建設発生土は、事業区間内で可能な限り再利用を図る。事業区間内での再利用が困難な場合には、「東京都建設リサイクルガイドライン」(平成30年4月 東京都)に示された受入地等に持ち込む等、可能な限り有効利用に努める。工事前及び工事の施行中に土壤汚染が確認された場合、「土壤汚染対策法」(平成14年法律第53号)及び「環境確保条例」(平成12年東京都条例第215号)を遵守し、適正な対応を図るものとする。

建設泥土の排出量、再資源化量は、表8.5.2-5に示すとおりであり、排出量は15,790m³と予測される。建設泥土は、産業廃棄物の許可を受けている業者に委託し、再資源化施設に持ち込み、再資源化を図る。

なお、再資源化が困難な建設廃棄物及び建設泥土、有効利用が困難な建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理する。

これらのことから、環境への負荷は低いものと予測される。

表 8.5.2-3 建設工事に伴う建設廃棄物の排出量、再利用及び再資源化率

種類	排出量	再利用及び再資源化率
コンクリート	2,750 t	99%以上
アスファルト	340 t	99%以上
鉄骨	430 t	99%以上
レール	200 t	99%以上
マクラギ	610 t	99%以上
バラスト	5,670 t	99%以上

表 8.5.2-4 建設工事に伴う建設発生土の排出量、有効利用率

種類	項目	排出量	有効利用率
建設発生土	仮設構造物設置工	9,220 m ³	99%以上
	仮設構造物撤去工	9,980 m ³	99%以上
	高架橋工事	26,160 m ³	99%以上
合計		45,360 m ³	99%以上

表 8.5.2-5 建設工事に伴う建設泥土の排出量、再資源化率

種類	項目	排出量	再資源化率
建設泥土	高架橋工事 基礎杭工(TBH工法)	15,790 m ³	98%以上

8.5.3 環境保全のための措置

(1) 予測に反映した措置

- ・ 撤去されるレール、マクラギ及びバラストは、再利用又は再資源化に努める。
- ・ 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、「東京都建設リサイクル推進計画」(平成28年4月 東京都)に定める再資源化率等を目標とし、再資源化する。
- ・ 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」(平成30年4月 東京都)に基づき、他の公共事業への利用や再利用センター等に指定地処分する等、建設発生土の有効利用を行う。
- ・ 建設泥土については、「東京都建設泥土リサイクル指針」(平成30年4月 東京都)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、再資源化する。
- ・ 再資源化が困難な建設廃棄物及び建設泥土、有効利用が困難な建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理する。

(2) 予測に反映しなかった措置

- ・ TBH工法等の掘削で使用し、回収された安定液については、現場内で循環利用することにより、総量を削減し、発生を抑制する。
- ・ バケット掘削により発生する掘削土のうち、礫質土及び砂質土については、掘削中に仮置き・水切りし、泥状を呈しない状態となったものは、建設発生土として有効利用する。なお、泥状を呈する場合は、建設泥土として取り扱う。
- ・ 工事前及び工事の施行中に土壤汚染が確認された場合、「土壤汚染対策法」及び「環境確保条例」を遵守し、適正な対応を図るものとする。
- ・ プラスチック、ガラス、ケーブル、建設混合廃棄物等の建設廃棄物について、余剰材を発生させない施工計画、原寸発注(プレカット)等を採用する等、廃棄物の発生の抑制に努め、排出量を把握するとともに、現場内での分別解体等を行い、関係法令を遵守し、適切に処理する。また、建設混合廃棄物については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める目標値を満足するよう再資源化等を行う。
- ・ 撤去予定の建物等に特別管理産業廃棄物は確認されていないが、万一撤去段階で確認された場合には、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき適正に処理する。
- ・ 駅施設建築図面等を基に行った調査の結果、特別管理廃棄物(石綿)は確認されなかったが、解体作業時の事前調査等においてアスベスト成形板が確認された場合は、「アスベスト成形板対策マニュアル」(平成27年1月 東京都)に基づき、除去、運搬、処分等を適正に行う。
- ・ 計画・設計段階においては、建設発生土・建設廃棄物の発生抑制の計画を検討する等、発生抑制に努める。

8.5.4 評価

評価の指標は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「資源の有効な利用の促進に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」、「東京都廃棄物条例」、「東京都板橋区廃棄物の発生抑制、再利用の促進及び適正な処理に関する条例」、「東京都建設リサイクル推進計画」(平成28年4月 東京都)及び「東京都建設リサイクルガイドライン」(平成30年4月 東京都)に定める事業者の責務」とし、環境保全のための措置等を勘案して評価した。

また、既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴う建設廃棄物等の予測結果と評価の指標は、表8.5.4-1から表8.5.4-5までに示すとおりである。

既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴い発生するコンクリート、レール、廃プラスチック等の建設廃棄物、建設発生土、建設泥土について、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、適正に処理する。

再資源化が困難な建設廃棄物及び建設泥土、有効利用が困難な建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理する。

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」を満足する。

表 8.5.4-1 既存構造物の解体撤去に伴う建設廃棄物の予測結果と評価の指標

廃棄物の種類	予測値		評価の指標
	廃棄物発生量	再利用及び再資源化率	
コンクリート	3,140 t	99%以上	99%以上
アスファルト	220 t	99%以上	99%以上
鉄骨	260 t	99%以上	99%以上
レール	390 t	99%以上	99%以上
マクラギ	1,180 t	99%以上	99%以上
バラスト	11,100 t	99%以上	99%以上
廃プラスチック	4 t	83%	83%
金属くず(ケーブル)	13 t	83%	83%
建設混合廃棄物	164 t	83%	83%

表 8.5.4-2 既存構造物の解体撤去に伴う建設発生土の予測結果と評価の指標

項目	予測値		評価の指標
	建設発生土量	有効利用率	
建設発生土	18,320 m ³	99%以上	99%以上

表 8.5.4-3 建設工事に伴う建設廃棄物の予測結果と評価の指標

廃棄物の種類	予測値		評価の指標
	廃棄物発生量	再利用及び再資源化率	
コンクリート	2,750 t	99%以上	99%以上
アスファルト	340 t	99%以上	99%以上
鉄骨	430 t	99%以上	99%以上
レール	200 t	99%以上	99%以上
マクラギ	610 t	99%以上	99%以上
バラスト	5,670 t	99%以上	99%以上

表 8.5.4-4 建設工事に伴う建設発生土の予測結果と評価の指標

廃棄物の種類	項目	予測値		評価の指標
		建設発生土量	有効利用率	
建設発生土	仮設構造物設置工	9,220 m ³	99%以上	99%以上
	仮設構造物撤去工	9,980 m ³	99%以上	99%以上
	高架橋工事	26,160 m ³	99%以上	99%以上
	合計	45,360 m ³	99%以上	99%以上

表 8.5.4-5 建設工事に伴う建設泥土の予測結果と評価の指標

廃棄物の種類	項目		予測値		評価の指標
			建設泥土量	再資源化率	
建設泥土	高架橋工事	基礎杭工 (TBH 工法)	15,790 m ³	98%以上	98%以上

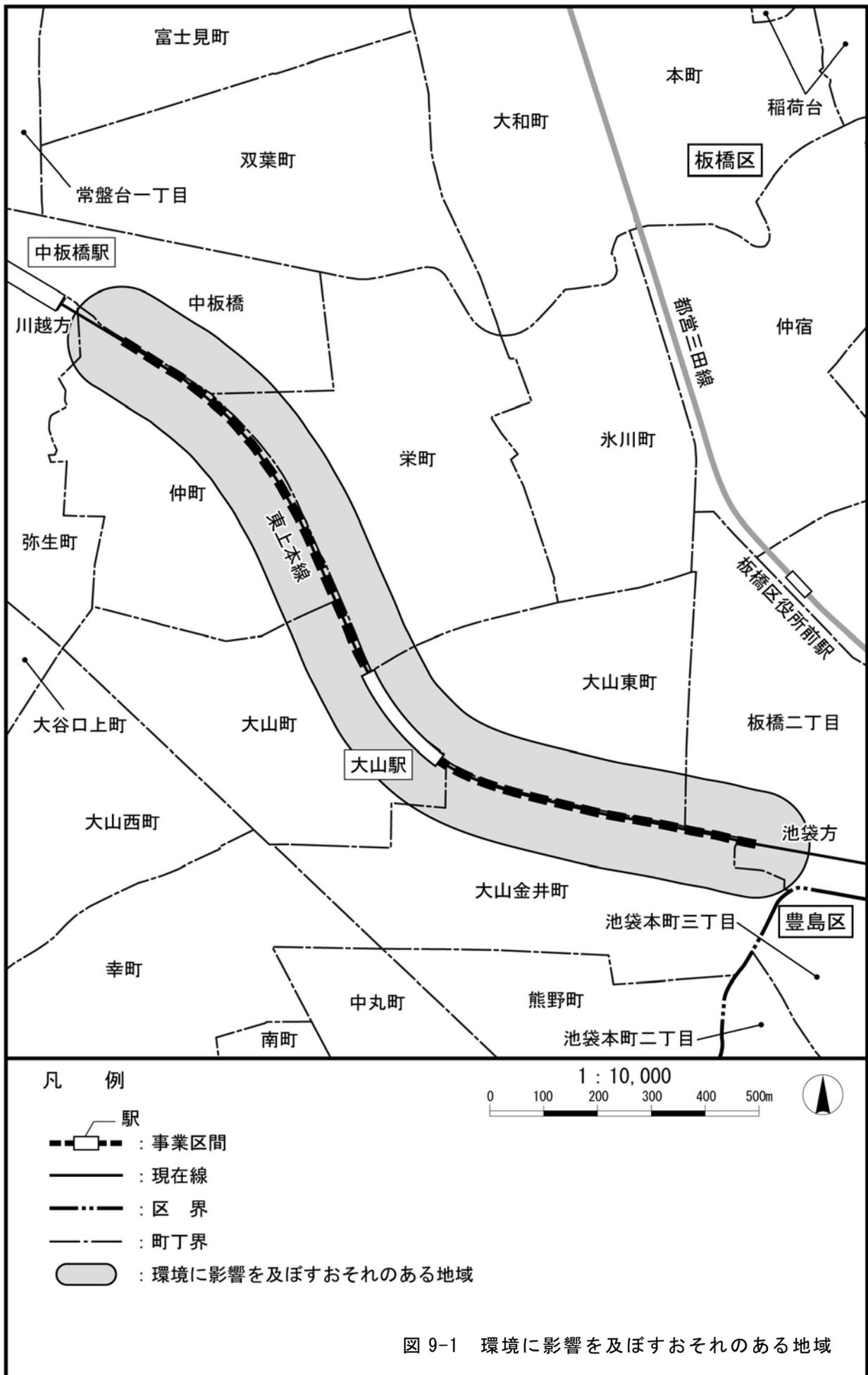
第9章 当該対象事業の実施が環境に影響を及ぼすおそれのある地域を管轄する特別区の名称及びその地域の町名

本事業の実施による、騒音・振動、日影、電波障害、景観及び廃棄物が環境に影響を及ぼすおそれのある地域は、図9-1に示すとおり、計画線最寄軌道中心から約100mの範囲とする。

当該地域を管轄する特別区の名称及びその地域の町名は、表9-1に示すとおりである。

表 9-1 環境に影響を及ぼすおそれのある地域の町名

特別区の名称	町名
板橋区	板橋二丁目の一部、大山金井町の一部、大山東町の一部、大山町の一部、栄町の一部、仲町の一部、中板橋の一部、弥生町の一部



第10章 評価書案の修正の経過及びその内容

評価書案の主な修正箇所、修正内容及び修正理由は、表10-1に示すとおりである。

表 10-1(1) 修正した箇所及び修正内容(本編)

評価書のページ	修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
4	第4章 環境に及ぼす影響の評価の結論	評価の結論	評価書案審査意見書を踏まえ、景観及び廃棄物の評価の結論を修正した。
24	第6章 対象事業の目的及び内容 6.3 施工計画及び供用の計画 6.3.1 施工計画 (5) 工事規模	工事規模	工事規模の一部に誤記があったため、修正した。
102	第8章 環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価 8.1 騒音・振動 8.1.3 環境保全のための措置 (1) 工事の施行中	環境保全のための措置	評価書案審査意見書を踏まえ、具体的な措置について記載した。
104、105	8.1.4 評価 (1) 工事の施行中	評価	予測結果と評価の指標を分かりやすく記載した。
125	8.2 日影 8.2.4 評価	評価	評価の内容について、分かりやすく記載した。
154	8.4 景観 8.4.3 環境保全のための措置 (2) 予測に反映しなかった措置	環境保全のための措置	環境保全のための措置について、追記した。
	8.4.4 評価	評価	環境保全のための措置の追記に伴い、評価についても追記を行いました。
162、163	8.5 廃棄物 8.5.2 予測 (5) 予測結果	予測結果	評価書案審査意見書を踏まえ、廃プラスチック、金属くず、建設混合廃棄物等についても予測結果を記載した。
162			予測結果等の一部に誤記があったため、修正した。
165	8.5.4 評価	評価	評価書案審査意見書を踏まえ、廃プラスチック、金属くず、建設混合廃棄物等についても評価を記載した。
165、166			予測結果と評価の指標を分かりやすく記載した。

表 10-1(2) 修正した箇所及び修正内容(資料編)

評価書のページ	修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
3	第1章 対象事業の目的及び内容 1.1 施工計画 1.1.1 工事工程及び工事用車両台数	工事工程及び工事用車両台数	工事工程及び工事用車両台数の一部に誤記があったため、修正した。
123、124	第2章 環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価 2.3 廃棄物 2.3.1 予測	予測結果	評価書案審査意見書を踏まえ、廃プラスチック、金属くず、建設混合廃棄物等についても予測結果を記載した。
124		予測結果等	予測結果等の一部に誤記があったため、修正した。

第11章 事業段階関係地域

本事業の実施による、条例第49条第1項の規定により知事が定めた事業段階関係地域は、図11-1に示す範囲である。

当該地域を管轄する特別区の名称及びその地域の町名は、表11-1に示すとおりである。

表 11-1 事業段階関係地域の町名

特別区の名称	町名
板橋区	板橋二丁目、大山金井町、大山東町、大山町、栄町、仲町、中板橋及び弥生町の区域

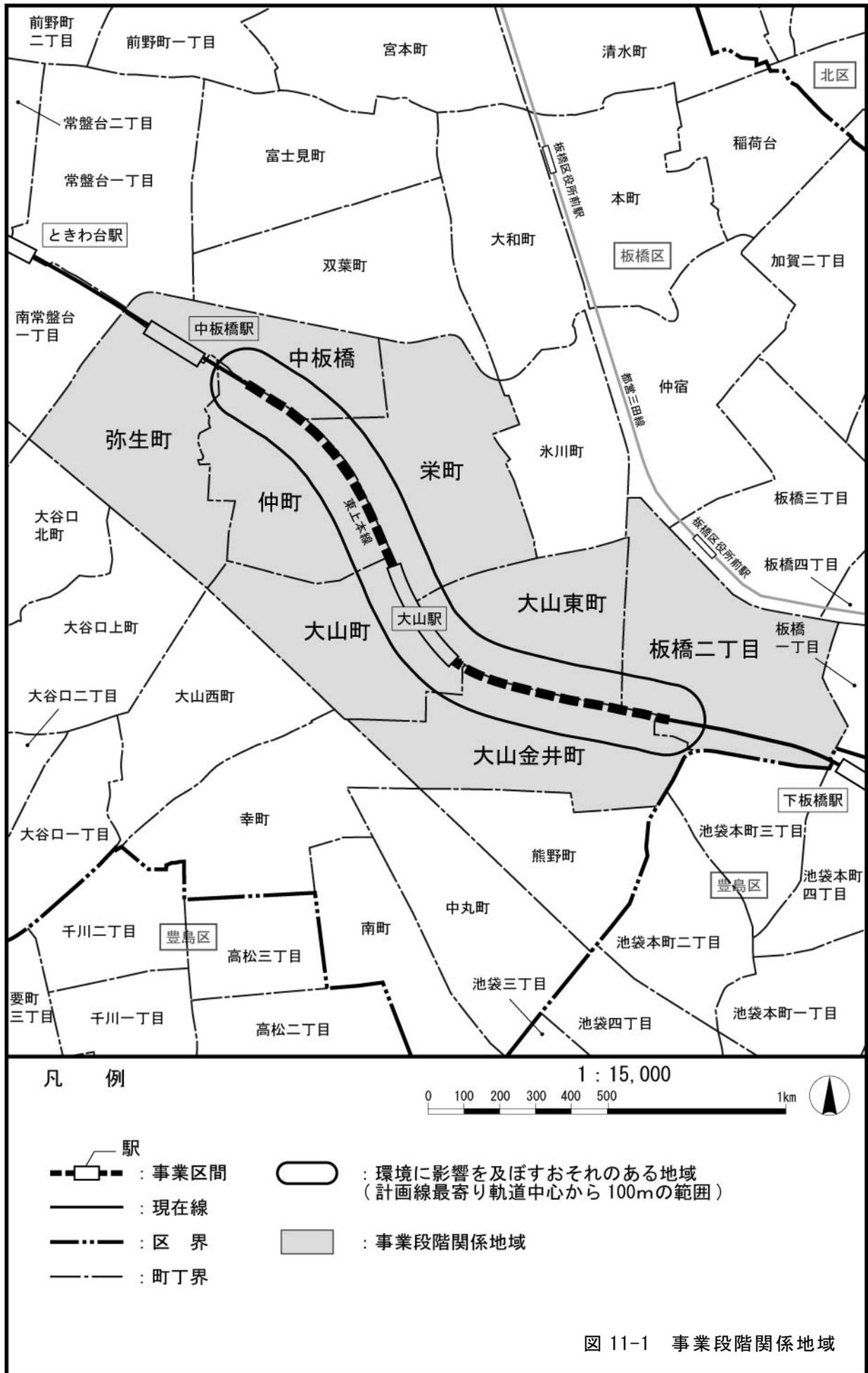


図 11-1 事業段階関係地域

第12章 評価書案審査意見書に記載された知事の意見

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。

なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。

【騒音・振動】

- 1 本事業は工事が長期間にわたる上、予測結果が勧告基準と同値又はわずかに下回る工種があること、また、夜間にも工事が実施されることから、周辺住民に対して工事内容を十分に説明するとともに、環境保全のための措置を徹底し、騒音・振動の影響を低減するよう努めること。
- 2 仮線区間の列車の走行に伴う鉄道振動について、予測結果が現況値を上回ることから、環境保全のための措置を徹底し、鉄道振動の一層の低減に努めること。
- 3 工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音について、高さ方向の予測結果が一部現況値を上回ることから、環境保全のための措置を徹底し、鉄道騒音の一層の低減に努めること。

【廃棄物】

既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴い、プラスチック、ガラス、ケーブル、建設混合廃棄物等の発生も考えられるとしているが、その排出量等が示されていないことから、これらの廃棄物についても、排出量、再利用・再資源化率等を予測・評価すること。

第13章 都民の意見書及び事業段階関係区長の意見の概要並びにこれらについての事業者の見解

環境影響評価書案について提出された都民の意見書及び事業段階関係区長である板橋区長の意見の件数は、表13-1に示すとおりである。

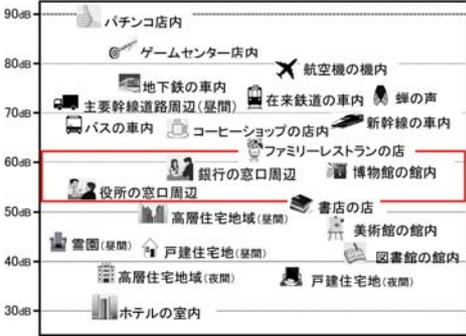
表 13-1 意見等の件数

意見等	件数
都民の意見書	229
事業段階関係区長の意見	1
合計	230

13.1 都民の意見と事業者の見解

都民の意見及び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。

13.1.1 騒音・振動

都民の意見	事業者の見解
高架化されると騒音などの被害が心配されます。	<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-174号)に基づき、「騒音レベルの状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。本指針で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・予測し、評価を行いました。</p> <p>工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音の予測結果は、等価騒音レベルで、昼間57dB～61dB、夜間53dB～57dBであり、いずれの地点でも現況値を下回っており、評価の指標を満足しています。</p> <p>なお、音の目安として、昼間の騒音の目安として「役所の窓口周辺」「銀行の窓口周辺」「ファミリーレストランの店内」などの騒音の程度になると考えられます。</p> <p>(参考) 騒音の目安(都心・近郊用)</p>  <p>出典：全国環境研協議会 騒音小委員会 (平成29年7月 環境省ウェブサイト)</p>
高架化によって騒音の問題が地域に広がります。絶対反対です。	
反対です。本件評価において、「現況」と同じレベルか、何とか下回る程度の評価しか得られていない。実際に高架化された時のことを推察すると恐ろしい。「現況」との比較ではなく地下化と比較すべき内容です。	

都民の意見	事業者の見解
	<p>環境保全のための措置として、防音壁の設置のほか、ロングレール及びロングレールと同等の効果が見込まれるレール継ぎ目の溶接、弾性バラスト軌道の採用をします。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>ロングレール等の活用と言うが、遮音対策、振動対策など現状で同じ改善策を実施した場合との対比がなく、高架化ありきの環境評価となっており片手落ちです。評価書案として致命的に失敗しています。反対です。</p>	<p>「東京都環境影響評価条例」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30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30年11月に環境影響評価書案を提出し、同年12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>ロングレール等の活用・レール溶接等と言うが、遮音対策・振動対策など現状で同じ改善策を実施した場合との対比がなく、高架化ありきの環境評価となっており片手落ちです。評価書案として致命的に失敗しています。環境評価の仕事として不合格です。反対です。</p>	<p>なお、今回の鉄道高架化と併せ、大山駅付近の曲線半径の一部改善などにより、騒音及び振動に対する低減効果のあるロングレール及びロングレールと同等の効果が見込まれるレール継ぎ目の溶接を採用します。</p>
<p>ロングレール等は、振動などはひどいです。</p>	

13.1.2 騒音・振動及び景観

都民の意見	事業者の見解
<p>評価点が恣意的。最良の地点が選ばれている。ワーストケースでの比較が妥当。</p>	<p>鉄道の騒音・振動及び景観の調査・予測地点は、事業前後で地平から高架への構造の変化がある地点から選定しました。</p> <p>鉄道騒音及び振動の調査・予測地点は、将来の鉄道構造及び土地利用状況等を考慮し、池袋方面の住居系用途地域である東上本線第12号踏切付近や、医療施設等付近である東上本線第17号踏切付近等の6測線（上り線側3測線、下り線側3測線）を選定し、調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>景観の代表的な眺望地点は、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や滞留度の高い場所等を選定し、人通りや自動車交通がある東上本線第12号踏切付近や東上本線第18号踏切付近、また、人通りが多い、駅前商店街の地点である東上本線第15号踏切付近等の6地点で、調査、予測及び評価を行いました。</p>

13.1.3 日影

都民の意見	事業者の見解
<p>高架化によって日照の問題が地域に広がります。絶対反対です。</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、駅事務室等の駅施設の一部を除き、「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ありません。また、駅施設による日影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、事業の実施に伴う日影の影響を可能な限り回避又は低減するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮していきます。</p>
<p>高架化による照度、洗濯乾かしや取り入れの影響など末永く住み暮らすマンション住民が被る影響が深められていません。反対する。</p>	

13.1.4 環境全般

都民の意見	事業者の見解
<p>再評価を希望します。</p>	<p>本計画における環境影響評価書案では、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、予測及び評価を行っています。</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>なお、今後の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>

都民の意見	事業者の見解
<p>反対です。 東上本線地下化と対比しての総合的検討と なっていません。評価書案として致命的に欠 けています。話になりません。反対します。</p>	<p>鉄道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。 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。 「東京都環境影響評価条例」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30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30年 11月に環境影響評価書案を提出し、同年12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>高架と地下化を正しく評価してください。</p>	
<p>東上線の地下化と対比した検討を行って下 さい。</p>	
<p>地下化との対比がなく納得できない。</p>	
<p>高架化のみの環境評価となっており納得で きません。</p>	
<p>高架化のみの環境評価は納得できない。地 下化と対比した評価をすべきだ。</p>	
<p>現在の状況を改善した場合との対比、地下 化と対比した場合の評価となっていません。 今回の環境影響評価書案は、仕事として不充 分です。絶対に認められない為、反対です。</p>	
<p>総合的検討となっていません。</p>	
<p>地下化の環境評価をしていないため。</p>	
<p>すべての(案)を「まないた」に乗せて、検 討してください。</p>	
<p>お金をかけて「現況」と同レベルというのは 費用対効果が悪い。</p>	
<p>住民の声を聞いて下さい。</p>	<p>連続立体交差化計画の内容については、平 成30年2月に都市計画素案説明会、平成30年 12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。 また、説明会において、住民の方のご意見 を伺い、質疑応答を行うとともに、説明会後 も電話等において個別に対応を行っていま す。 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>
<p>まともな調査比較もなく、住民が求めてき た地下化の要望を無視した手法は、利用者と して納得いかない。</p>	
<p>住民無視のやり方は絶対反対です。</p>	
<p>区民の声にそった計画でなければ絶対反対 します。</p>	

都民の意見	事業者の見解
高架化による駅利用者との顔合わせの影響など末永く住み暮らすマンション住民が被る影響が深められていません。反対する。	駅舎については、駅利用者から近隣マンション等の住民が見えないように配慮するなど、関係機関と調整しながら検討を進めていきます。
住環境が悪化することが予想されるので反対です。	本計画における環境影響評価書案では、環境影響要因として5項目を選定し、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、予測及び評価を行っています。 事業実施にあたっては、関係法令等を遵守し、周辺環境に配慮していくとともに、「東京都環境影響評価条例」に基づき、工事施工中や工事完了後に事後調査を行い、事後調査報告書を作成します。なお、当該事業が環境に著しい影響を及ぼすおそれがある場合は、更なる環境保全のための措置を検討していきます。
反対です。私たちの今の暮らしをこわさないで下さい。	

13.1.5 その他

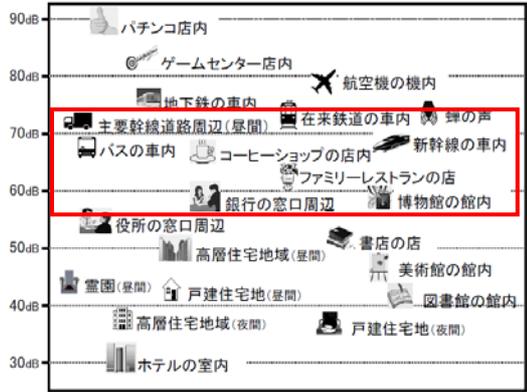
都民の意見	事業者の見解
反対です。大山のハッピーロード商店街はアーケードがあることでも有名な住民のなみなみならぬ努力の上に発展してきた商店街です。戦後間もなくの古い計画は時代に合いません。商店街を2分することに反対です。立体交差ではなく地下化をのぞみます。	連続立体交差事業は、数多くの踏切を同時に除却することで、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や防災性の向上にも資する極めて効果の高い事業です。 鉄道の構造形式は、鉄道周辺の地形等の地形的条件、除却する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業期間等の事業的条件、これらの3つの条件を総合的に判断しています。 地形的条件では、高架方式でも地下方式でも大きな差はありません。 計画的条件では、高架方式の場合、8か所の踏切が除却でき、全て通行できます。一方、地下方式の場合、8か所が除却できますが、うち2か所の踏切(東上本線第10号踏切、東上本線第11号踏切)が掘割構造となる区間となるため通行できなくなります。 事業的条件では、事業費については、高架方式は約340億円、地下方式は約550億円、事業期間については、高架方式は10年、地下方式は12年となります。 これらを勘案し、高架方式が最適だと判断しました。 なお、本事業とは別に、ハッピーロード商店街と交差する都市計画道路である補助第26号線は、平成27年2月に事業認可を取得し、現在用地取得を進めております。
住環境と住まい、営業を考慮した評価とはなっていないため反対です。	
京王線調布駅周辺も、小田急線下北沢駅周辺も地下化ですすすめられています。非常にすっきりとした街並みとなっています。環境的にも優れていると思います。	
反対です。地下化にすれば必要のない計画です。	
高架化はまちを分断するものです。反対します。	
51年大山に住んでいます。大山をこわさないで。絶対反対です。	
在勤者としても「高架化」でなく「地下化」を強く求めます。	
ごみごみごちゃごちゃしている所壊さないで。	

都民の意見	事業者の見解
<p>他の路線も高架にしてあるところは少しの風・雨でよくストップします。いいことはありません。</p>	<p>鉄道運行にあたっては、強風時および降雨時に必要により運行規制等の処置をとる場合がありますが、規制が必要となる風速や雨量については地平区間でも高架区間でも同様であり、高架区間が運行規制がかかりやすい訳ではありません。</p>
<p>大山駅地域だけ急いで高架化する理由がわかりません。絶対反対です。</p>	<p>東京都では踏切遮断による交通渋滞・地域分断・踏切事故など、様々な問題の解決に向けて、重点的かつ計画的に踏切対策を進めていくため、平成16年6月に「踏切対策基本方針」を策定しました。本計画区間は、この中で「鉄道立体化の検討対象区間」のうちの1区間に位置付けられています。</p> <p>本計画の実施により、補助第26号線などの8か所の踏切が除却され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、都市計画道路などの整備を併せて推進することにより、安全で快適なまちづくりが実現されると考えています。</p>

13.2 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及び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。

13.2.1 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>【騒音・振動】</p> <p>・仮線区間の鉄道振動について 「環境影響評価書案」P106「エ 仮線区間の列車の走行に伴う鉄道振動」において、仮線区間の鉄道振動の予測値が現状を上回ることへの対策について、道床の整備、定期検査、保守等が挙げられている。事業実施の際には、これらの対策の手法、頻度等、具体的内容を明らかにし、周辺地域への入念に説明されたい。</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、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの磨耗等に起因する鉄道振動が増大しないよう維持管理に努めてまいります。</p> <p>なお、これらの対策の具体的な手法や頻度等の具体的内容については、今後、検討を行い、工事説明会等で丁寧に説明していきます。</p>
<p>【騒音・振動】</p> <p>・高架化に伴う鉄道騒音への対策について 「環境影響評価書案(資料編)」P96「<参考>高さ方向の鉄道騒音の予測結果」において、立体化後の騒音の予測値が、地上から高い位置(10m及び15m)において現況値を上回っており、中高層建物への騒音影響が増すことが懸念される。沿線に対して十分な防音対策を検討されたい。</p>	<p>高さ方向については、測定が可能な東上本線第18号踏切付近の1地点において、計画線最寄軌道中心から水平方向に12.5m、地上からの高さが3.5m、5.0m、10.0m、15.0mにおいて調査及び予測を行っており、予測結果は昼間58dB～71dB、夜間54dB～67dBとなります。昼間の騒音の目安として「銀行の窓口周辺」「コーヒースョップの店内」「バスの車内」などの騒音の程度になると考えられます。</p> <p>(参考) 騒音の目安(都心・近郊用)</p>  <p>出典：全国環境研協議会 騒音小委員会 (平成29年7月 環境省ウェブサイト)</p> <p>環境保全のための措置として、防音壁の設置のほか、ロングレール及びロングレールと同等の効果が見込まれるレール継ぎ目の溶接、弾性バラスト軌道の採用を行い、鉄道騒音の低減に努めてまいります。さらに、弾性バラスト軌道区間については、粒径が小さく、吸音率の高くなる消音バラストを採用するとともに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、車輪及びレールの磨耗等に起因する鉄道騒音が増大しないよう維持管理に努めてまいります。</p>

第14章 都民の意見を聴く会の意見の概要

都民の意見を聴く会は、都民からの公述の申し出がなかったため、開催されなかった。

第15章 調査計画書の修正の経過及びその内容

15.1 修正の経過

環境影響評価調査計画書の修正箇所、修正内容及び修正理由は、表15.1-1に示すとおりである。

表 15.1-1 修正した箇所及び修正内容

修正箇所		修正内容及び修正理由	
第6章 対象事業の目的及び内容			
6.2	事業の内容	6.2.2 事業計画 表 6.2.2-2 一般部の構造 図 6.2.2-2 一般部標準断面図 表 6.2.2-3 駅部の構造 図 6.2.2-3 駅部標準断面図	事業計画が具体化してきたことにより、事業区間の構造等を見直した。
6.3	施工計画及び供用の計画	6.3.1 施工計画 表 6.3.1-1 施工工程	事業計画が具体化してきたことにより、事業区間の施工工程を見直した。
		図 6.3.1-5 想定される主な工事用車両走行ルート図	鮫洲大山線(補助第26号線)の交通量を追記した。
第7章 環境影響評価の項目			
7.1	選定した項目及びその理由	表 7.1-2 選定した項目及びその理由	事業計画が具体化してきたことにより、騒音・振動に係る工事用車両台数を本事業による台数に見直した。
7.2	選定しなかった項目及びその理由	表 7.2-1 選定しなかった項目及びその理由	事業計画が具体化してきたことにより、騒音・振動に係る工事用車両台数を本事業による台数に見直した。
			事業計画が具体化してきたことにより、地盤、水循環における杭打ち工の工法を追記した。
資料編 第2章 環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価			
2.1	騒音・振動	2.1.2 予測 <参考>高さ方向の鉄道騒音の予測結果	調査計画書審査意見書に記載された知事の見見に対応し、工事の完了後における鉄道騒音の高さ方向の予測結果を記載した。

15.2 調査計画書審査意見書に記載された知事の意見

調査計画書審査意見書に記載された知事の意見の全文は、以下に示すとおりである。

(1) 意見

【騒音・振動】

工事の完了後の鉄道騒音について、本事業区間周辺には中高層の集合住宅等が存在することから、必要に応じて、高さ方向を含めた予測・評価を行うこと。

(2) その他

環境影響評価の項目及び調査等の手法を選定するに当たっては、条例第47条第1項の規定に基づき、調査計画書に係る周知地域区長の意見及び今後の事業計画の具体化を踏まえて検討すること。

なお、選定した環境影響評価の項目のほか、事業計画の具体化に伴い、新たに調査等が必要となる環境影響評価の項目が生じた場合には、環境影響評価書案において対応すること。

15.3 調査計画書に対する都民の意見書及び周知地域区長の意見の概要

調査計画書に対する都民の意見書及び周知地域区長の意見の件数は、表15.3-1に示すとおりである。

表 15.3-1 意見書等の件数

意見書等	件数
都民の意見書	0 件
周知地域区長の意見	1 件
合 計	1 件

15.3.1 周知地域区長の意見の概要

周知地域区長である板橋区長から提出された調査計画書に対する意見の概要は、表15.3.1-1に示すとおりである。

表 15.3.1-1 周知地域区長の意見の概要(板橋区長)

項 目	意見の概要
全般的事項	<p>調査計画書に関する意見について、下記の通り回答いたします。なお、調査計画の推進にあたっては、着実な実行と評価の結果に対する誠実な対応を要望いたします。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>環境影響評価調査計画書に関する意見 なし</p>

第16章 その他

16.1 対象事業に必要な許認可等及び根拠法令

対象事業に必要な許認可等及び根拠法令は、表16.1-1に示すとおりである。

表 16.1-1 対象事業に必要な許認可等及び根拠法令

根拠法令名	条 項	許認可等
都市計画法	第 21 条	都市計画変更
	第 59 条	都市計画事業認可
鉄道事業法	第 12 条	鉄道施設の変更認可
	第 61 条	道路の縦断占用の許可

16.2 調査等を実施した者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地並びに調査等の全部又は一部を委託した場合にあっては、その委託を受けた者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

(1) 調査を実施した者

名 称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

(2) 業務受託者

名 称：株式会社トーニチコンサルタント

代表者：代表取締役社長 川東 光三

所在地：東京都渋谷区本町一丁目13番3号

16.3 評価書を作成するに当たって参考とした資料の目録

- (1) 「地図・空中写真閲覧サービス」(平成25年2月撮影 国土地理院ウェブサイト)
- (2) 「東京都建設リサイクル推進計画」(平成28年4月 東京都)
- (3) 「平成27年度道路交通量センサス一般交通量調査結果」(平成30年6月 東京都建設局ウェブサイト)
- (4) 「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査」(平成30年6月 国土交通省ウェブサイト)
- (5) 「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」(平成28年12月 東京都)
- (6) 「都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー」(平成29年9月 東京都)
- (7) 「東京都景観計画ー美しく風格のある東京の再生ー」(2018年(平成30年)8月改定 東京都)
- (8) 「東京都環境基本計画」(平成28年3月 東京都)
- (9) 「緑施策の新展開～生物多様性の保全に向けた基本戦略～」(平成24年5月 東京都)
- (10) 「みどりの新戦略ガイドライン みどり豊かな風格都市・東京を目指して」(平成18年1月 東京都)
- (11) 「東京地域公害防止計画」(平成24年3月 東京都)
- (12) 「東京都資源循環・廃棄物処理計画」(平成28年3月 東京都)
- (13) 「東京都気候変動対策方針「カーボンマイナス東京10年プロジェクト」基本方針」(平成19年6月 東京都)
- (14) 「板橋区基本構想」(平成27年10月 板橋区)
- (15) 「板橋区基本計画2025」(平成28年2月 板橋区)
- (16) 「板橋区環境基本計画2025」(平成28年3月 板橋区)
- (17) 「板橋区都市づくりビジョン」(平成30年3月 板橋区)
- (18) 「大山まちづくり総合計画」(平成26年3月 板橋区)
- (19) 「板橋区景観計画」(平成26年8月 板橋区)
- (20) 「板橋区緑の基本計画 いたばしグリーンプラン2025」(平成30年3月 板橋区)
- (21) 「板橋区一般廃棄物処理基本計画(第三次)」(平成24年3月 板橋区)
- (22) 「板橋区地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」(平成25年3月 板橋区)
- (23) 「踏切対策基本方針」(平成16年6月 東京都)
- (24) 「板橋区都市計画マスタープラン(第2次)」(平成23年3月 板橋区)
- (25) 「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」(平成24年3月 大山駅周辺地区まちづくり協議会)
- (26) 「平成25年度板橋区環境白書」(平成26年3月 板橋区)
- (27) 「平成26年度板橋区環境白書」(平成27年3月 板橋区)
- (28) 「平成27年度板橋区環境白書」(平成28年3月 板橋区)
- (29) 「平成28年度板橋区環境白書」(平成29年3月 板橋区)
- (30) 「平成29年度板橋区環境白書」(平成30年3月 板橋区)
- (31) 「平成24年度鉄道騒音・振動調査結果報告書」(平成25年7月 東京都環境局)
- (32) 「平成25年度鉄道騒音・振動調査結果報告書」(平成26年7月 東京都環境局)
- (33) 「平成26年度鉄道騒音・振動調査結果報告書」(平成27年8月 東京都環境局)
- (34) 「平成27年度鉄道騒音・振動調査結果報告書」(平成28年8月 東京都環境局)
- (35) 「平成28年度鉄道騒音・振動調査結果報告書」(平成29年7月 東京都環境局)
- (36) 「東京の土地利用 平成28年東京都区部」(平成30年5月 東京都都市整備局)
- (37) 「板橋区用途地域図(平成30年4月現在)」(平成30年6月 板橋区ウェブサイト)

- (38) 「豊島区都市計画図 (地域地区等) (平成30年4月現在)」 (平成30年6月 豊島区ウェブサイト)
- (39) 「東京都土地利用現況図〔建物用途別〕 (区部) (平成28年現在)」 (東京都都市整備局)
- (40) 「どこナビいたばし」 (平成30年6月 板橋区ウェブサイト)
- (41) 「私立幼稚園」 (平成30年6月 板橋区教育委員会ウェブサイト)
- (42) 「私立学校一覧」 (平成30年6月 公益財団法人 東京都私学財団ウェブサイト)
- (43) 「都立高等学校一覧・都立高等学校開校・閉校一覧 (平成30年4月1日現在)」 (平成30年6月 東京都教育委員会ウェブサイト)
- (44) 「医療機関名簿」 (平成29年 東京都福祉保健局)
- (45) 「便利ガイド」 (平成30年6月 豊島区ウェブサイト)
- (46) 「公園ガイド」 (平成30年6月 豊島区ウェブサイト)
- (47) 「東京都総合地盤図 I 東京の地盤 (1)」 (昭和52年8月 東京都土木技術研究所)
- (48) 「東武鉄道東上本線 (大山駅付近) 連続立体交差化事業に伴う大山駅付近立体化調査設計 地質調査報告書」 (平成27年5月 東京都、東武鉄道株式会社)
- (49) 「新たな騒音の評価手法の解説と測定法の実習」 (平成10年度 社団法人日本騒音制御工学会)
- (50) 「騒音の目安 (出典: 全国環境研協議会 騒音調査小委員会)」 (平成29年7月 環境省ウェブサイト)
- (51) 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック (改訂版)」 (昭和62年6月 社団法人 日本建設機械化協会)
- (52) 「建設工事騒音の予測モデル ASJ CN-Model 2007」 (平成20年4月 日本音響学会誌64巻4号)
- (53) 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック (第3版)」 (平成13年2月 社団法人 日本建設機械化協会)
- (54) 「建設作業振動対策マニュアル」 (平成6年 社団法人 日本建設機械化協会)
- (55) 「建設工事に伴う公害とその対策」 (昭和58年2月 土質工学会)
- (56) 「建設騒音及び振動の防止並びに排除に関する調査試験報告書」 (昭和54年10月 建設省土木研究所)
- (57) 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック」 (昭和52年10月 社団法人 日本建設機械化協会)
- (58) 「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)
- (59) 「東武伊勢崎線 (竹ノ塚駅付近) 連続立体交差事業 環境影響評価書」 (平成23年3月 東京都)
- (60) 「鉄道高架化に伴う環境予測調査」 (昭和56年3月 東京都)
- (61) 「ゼンリン住宅地図 板橋区」 (平成29年4月 株式会社ゼンリン)
- (62) 「2017年 全国テレビジョン・FM・ラジオ放送局一覧」 (平成29年7月 監修: 日本放送協会・一般社団法人日本民間放送連盟、編集・発行: 株式会社NHKアイテック)
- (63) 「建造物によるテレビ受信障害調査要領 (地上デジタル放送)」 (平成22年3月 社団法人日本CATV技術協会)
- (64) 「衛星放送の現状」 (平成30年4月 総務省 平成30年度第1四半期版)
- (65) 「建造物障害予測の手引き (地上デジタル放送) 2005.3」 (平成17年3月 社団法人日本CATV技術協会)
- (66) 「建造物障害予測の手引き (改訂版)」 (平成7年9月 社団法人日本CATV技術協会)
- (67) 「新幹線列車による電波雑音妨害とその評価実験」 (昭和51年11月 テレビジョン学会資料)
- (68) 「板橋区都市景観マスタープラン」 (平成20年5月 板橋区)
- (69) 「板橋十景」 (平成29年10月 板橋区ウェブサイト)
- (70) 「電子地形図 25,000」 (平成30年6月 国土地理院)

- (71) 「東京都における特定建設資材に係る分別解体等及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進等の実施に関する指針」(平成14年5月 東京都)
- (72) 「東京都建設リサイクルガイドライン」(平成30年4月 東京都)
- (73) 「東京都建設泥土リサイクル指針」(平成30年4月 東京都)
- (74) 「アスベスト成形板対策マニュアル」(平成27年1月 東京都)

令和元年 11 月 発 行

登録番号 (31) 52

環 境 影 響 評 価 書 の 概 要

－ 東武鉄道東上本線 (大山駅付近) 連続立体交差事業－

編集・発行 東京都都市整備局都市基盤部交通企画課
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話 03(5388)3284 (ダイヤルイン)

東京都建設局道路建設部計画課
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話 03(5320)5398 (ダイヤルイン)

東武鉄道株式会社鉄道事業本部改良工事部
東京都墨田区押上二丁目18番12号
電話 03(5962)2484 (ダイヤルイン)

本書に掲載した2万5千分1の地図は、国土地理院長の承認を得て、
同院発行の電子地形図25000を複製したものである。

(承認番号 平29情複、第1159号)

本書に掲載した1万分1の地図は、国土地理院長の承認(平24関公
第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を複製(29
都市基交第562号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。