

(3) 工事概要

ア 準備工事

仮線は、現在線に隣接する土地に敷設する計画である。工事箇所において、工事用仮囲いを設置する。

イ 仮線工事（軌道工事及び電気工事を含む。）

仮線工事の概要は、表6.3.1-3に示すとおりである。

仮線の設置箇所を整地し、軌道を敷設する。その後、上り線、下り線の順に段階的に仮線への切替えを行い、それに応じて電気工事をを行い仮線を完成させ、仮線完成後に、現在線の軌道等の既設構造物を撤去する。本線工事の完了後、順次、仮線供用のために設置した仮設構造物を撤去する。

表 6.3.1-3 仮線工事の概要

工種	工事概要
仮 土 留 工	掘削時の背面土砂を防護するための土留を打設する。
盛 土 ・ 路 盤 工	仮線の敷設箇所の整地を行い、路盤を構築する。
軌 道 工	仮線路のバラスト、マクラギ、レールを敷設する。
電 気 工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。
仮設構造物設置工	仮設地下道を設置する。
既設構造物撤去工	現在線の軌道等の既設構造物を解体し、搬出する。
仮設構造物撤去工	本線工事完了後、仮線供用のため設置した仮設構造物を撤去する。

ウ 高架橋等の構造物工事（軌道工事及び電気工事を含む。）

仮線への切替え後、高架橋等の構造物工事を実施する。高架橋等の構造物は、一般部と駅部に大別される。

(7) 一般部

a. 擁壁区間

擁壁区間の工事概要は、表 6.3.1-4 に示すとおりである。

地表部分に擁壁を構築し、擁壁の内側を盛土で整地する。その後、軌道を敷設し、電気工事をを行い、完了となる。

表 6.3.1-4 擁壁区間の工事概要

工種	工事概要
く 軀 体 工	躯体の鉄筋と型枠を組み立て、コンクリートを打設し、養生後、型枠を撤去する。
盛 土・路 盤 工	構築した擁壁の内側に土砂を盛り、締固めを行い、路盤を整備する。
軌 道 工	路盤コンクリート上に本線路のマクラギ、レール、バラストを敷設する。
電 気 工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。

b. 高架橋区間

高架橋区間の工事概要は、表 6.3.1-5 に示すとおりである。

一般部の高架橋区間については、仮土留を行い、高架橋の柱位置に基礎杭を施工した後、柱等の^く躯体を構築して、高架橋が完成する。その後、高架橋上に軌道を敷設し、電気工事を行い、完了となる。

表 6.3.1-5 高架橋区間の工事概要

工種	工事概要
仮 土 留 工	掘削時の背面土砂を防護するための土留を打設する。
基 礎 杭 工	構造物を支持するための杭を打設する。
く 軀 体 工	躯体の鉄筋と型枠を組み立て、コンクリートを打設し、養生後、型枠を撤去する。
桁 架 設 工	桁を架設する。
埋 戻 工	躯体の基礎部を十分に締固めしながら土砂を埋め戻す。
軌 道 工	本線路のマクラギ、レール、バラストを敷設する。
電 気 工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。

c. 地平区間

地平区間の工事概要は、表 6.3.1-6 に示すとおりである。

地平区間については、盛土を行い、転圧等により路盤を整備する。その後、軌道工事、電気工事等を行い完了となる。

表 6.3.1-6 地平区間の工事概要

工種	工事概要
盛 土・路 盤 工	盛土を行い、法面等を整地する。 盛土の路盤を整備する。
軌 道 工	盛土上に本線路のバラスト、マクラギ、レールを敷設する。
電 気 工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。

(イ) 駅部

駅部の工事概要は、表 6.3.1-7 に示すとおりである。

駅部については、基礎杭、高架橋の梁等を構築し、軌道工事、電気工事等を行い、高架橋が完成する。その後、ホーム、上家、昇降設備等の工事を行い、新しい駅施設を作り、既存の駅舎を撤去し、完了となる。

表 6.3.1-7 駅部の工事概要

工種	工事概要
基 礎 杭 工	構造物を支持するための杭を打設する。
く 軀 体 工	鋼構造の柱・梁等を構築する。
軌 道 工	本線路のバラスト、マクラギ、レールを敷設する。
電 気 工	鉄道の架線、信号設備等を設置する。
建 築 工	ホーム、上家、昇降設備、駅舎の内装及びコンコース等を施工する。

(4) 工種別の作業内容等

工種別の作業内容及び使用している建設機械は、表6.3.1-8に示すとおりである。

表 6.3.1-8 工種別の主な作業内容及び主な建設機械

工 種			主な作業内容	主な建設機械
大 分 類	中 分 類	小 分 類		
準備工事		準 備 工	工事用仮囲い等の設置	トラッククレーン
仮線工事		仮土留工 設置・撤去	親杭横矢板設置 鋼矢板設置	アースオーガ クローラクレーン 油圧式杭圧入引抜機
		盛土・路盤工	仮線路盤の整地 盛土、路盤整備	バックホウ ブルドーザー タイヤローラー
		仮設構造物 設置工	仮設地下道の設置	バックホウ コンクリートポンプ車 コンクリートミキサ車
		既設構造物 撤去工	既設構造物の解体及び搬出	コンクリート圧砕機 トラッククレーン バックホウ
		仮設構造物 撤去工	仮設構造物の解体及び搬出	コンクリートブレーカー コンプレッサー
高架橋等 工事	高架橋工事	仮土留工	親杭横矢板設置 鋼矢板設置	アースオーガ クローラクレーン 油圧式杭圧入引抜機
		基礎杭工	場所打ち杭工	TBH 機（場所打ち杭機） クローラクレーン
			掘削	バックホウ
			鉄筋組立て	クローラクレーン
			コンクリート打設工	コンクリートポンプ車 コンクリートミキサ車
		＜ 軀 体 工 ＞	鉄筋組立て、型枠工、 足場工、支保工	トラッククレーン クローラクレーン
			コンクリート打設工	コンクリートポンプ車 コンクリートミキサ車
		桁架設工	桁架設	トラッククレーン
		埋 戻 工	埋戻し、締固め	バックホウ ブルドーザー タイヤローラー
	擁壁工事 (地平区間を 含む。)	＜ 軀 体 工 ＞	鉄筋組立て、型枠工、 足場工、支保工	トラッククレーン クローラクレーン
			コンクリート打設工	コンクリートポンプ車 コンクリートミキサ車
		盛土・路盤工	盛土 路盤整備	バックホウ ブルドーザー タイヤローラー
	駅部工事	建 築 工	ホーム、上家、駅舎整備等	トラッククレーン クローラクレーン
軌道工事		軌 道 工	マクラギ、バラスト、 レールの敷設	トラッククレーン クローラクレーン 軌陸クレーン
電気工事		電 気 工	電柱・架線設置、 ケーブル敷設	トラッククレーン 軌陸クレーン

(5) 工事規模

基礎杭工及び躯体工で発生する掘削土量及び使用するコンクリート量等は、表 6.3.1-9 に示すとおりである。

本事業における基礎杭の深さは、約 30m～35m であり、掘削工で掘削する深さは、最大約 5m である。線路方向の杭間隔は約 10m、線路直角方向の杭間隔は約 3m～12m である。

表 6.3.1-9 工事規模(数量)

建設発生土量	建設泥土量	盛土量	埋戻土量	コンクリート量	鋼材使用量
約 64,000m ³	約 16,000m ³	約 200m ³	約 12,000m ³	約 21,000m ³	約 5,000t

(6) 排水計画

工事の施行中に発生する排水は、杭打ち等で発生する排水、雨水、運搬車両のタイヤに付着した泥土の除去水等である。杭打ち等で発生する排水については、沈殿槽で土砂を沈殿させた後、土砂については廃棄物として処理する。また、その他の排水については、工事区域内で処理した後、事業区間周辺の公共下水道へ放流する等、適切に処理する。

工事の完了後における駅等の施設からの雑排水等については、事業区間周辺の公共下水道に排水する予定である。

(7) 建設発生土運搬計画

掘削工事に伴い発生する建設発生土は、「東京都建設リサイクル推進計画」(平成 28 年 4 月 東京都)に基づき、埋戻しや盛土に利用する等、場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。

また、場外に搬出する建設発生土や建設泥土については、許可を受けている業者に委託し、適正に処理する。

なお、搬出の際には、運搬車両に粉じん飛散防止用シートの装着を義務付ける。埋戻しに使用する土砂は、用地内に一時仮置きするが、土砂が飛散して粉じんが発生することがないように、粉じん飛散防止用シート等による防止策を講じることとする。

工事前及び工事の施行中に土壌汚染が確認された場合、「土壌汚染対策法」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。

(8) 工事用車両運行計画

工事用車両には、発生土を運搬するダンプトラック、建設機械や建設用資材等を運搬するトレーラー又はトラック、コンクリートを運搬するコンクリートミキサ車等を計画している。

工事用車両台数は、工事計画から1日平均の台数は最大で96台(往復)と想定している。

工事用車両の走行ルートは、図6.3.1-5に示すとおり、環状第7号線、国道17号(中山道)、鮫洲大山線(補助第26号線)、環状第6号線等、可能な限り地域の主要な道路を使用する。走行ルートの自動車交通量の状況は、表6.3.1-10に示すとおりである。

工事用車両の運行に際しては、法定速度の遵守やアイドリングストップの徹底等、周辺地域の環境保全に努める。

なお、詳細については、一般車両、緊急車両及び近隣住民の日常生活に著しい影響を及ぼすことのないよう十分に検討し、道路管理者、交通管理者等の関係機関と協議の上、決定する。

表 6.3.1-10 想定される主な工事用車両走行ルートの自動車交通量

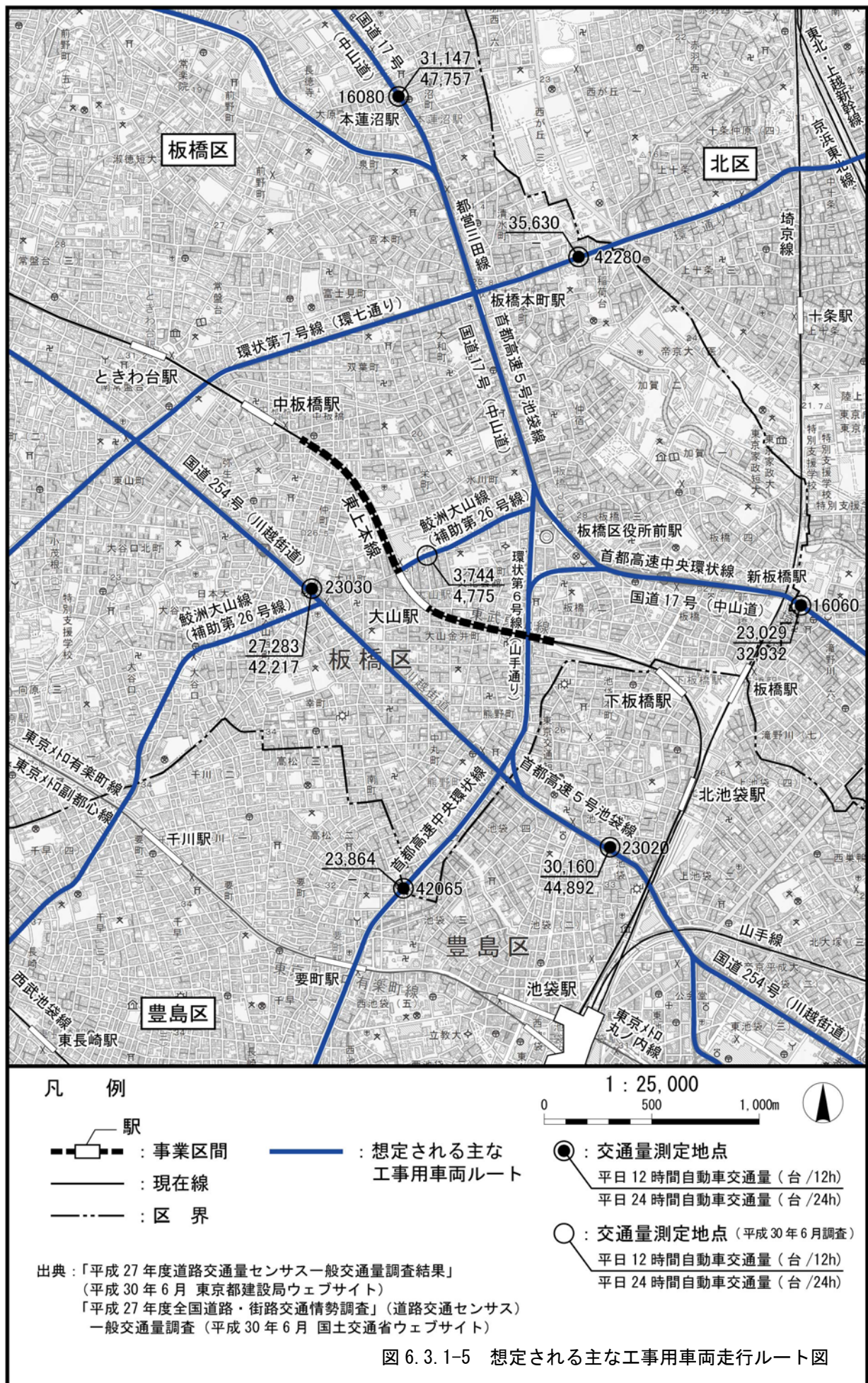
センサス 番号	道路 種別	路線名 【通称名】	調査地点	平日 12 時間 交通量 (台)	平日 24 時間 交通量 (台)
16060	一般 国道	国道 17 号【中山道】	北区滝野川 6-77	23,029	32,932
16080		国道 17 号【中山道】	東京都板橋区蓮沼町 45-10	31,147	47,757
23020		国道 254 号【川越街道】	豊島区池袋本町 1 丁目	30,160	44,892
23030		国道 254 号【川越街道】	東京都板橋区大山町 24-8	27,283	42,217
42065	都道	環状第 6 号線【山手通り】	豊島区高松 1-11-15	23,864	-
42280		環状第 7 号線【環七通り】	板橋区清水町 4	35,630	-
-		鮫洲大山線(補助第 26 号線)	板橋区栄町 35 番付近	3,744	4,775

注) 鮫洲大山線(補助第26号線)は、平成30年6月に実施した交通量調査結果を示した。

出典: 「平成27年度道路交通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)

「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)



(9) 工事中の配慮事項について

工事は、現在の列車運行を確保しながら実施するため、線路に近接して作業を行う場合には夜間作業が必要となるが、できるだけ夜間作業が少なくなるような施工計画を検討し、近隣の住民に対して工事の実施期間・内容等について事前に周知する。

工事中の仮囲い等は、歩行者に圧迫感や不安感を与えないよう、デザイン等に配慮したものとする。
安全確保のために一般交通の遮断又は切り回しが必要な場合には、事前に対策を検討し、関係機関と協議した上で、近隣の住民に看板やチラシ等で周知する。

さらに、工事の施行中は、問合せや苦情対応の窓口を設けて、きめ細かな対応を行う。

6.3.2 供用の計画

供用後における鉄道の編成車両数及び運転本数等は、表6.3.2-1に示すとおりである。現時点で計画している運転本数は644本/日であり、現在の運転本数と同じ本数を想定している。

表 6.3.2-1 運行計画

編成車両数	現在	10 両編成 (20m/両)
	計画	10 両編成 (20m/両)
運転方法	現在	上り線 1 線、下り線 1 線
	計画	上り線 1 線、下り線 1 線
運転本数	現在	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 48 本/時 終日上下線 644 本/日
	計画	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 48 本/時 終日上下線 644 本/日

6.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する計画等に配慮した事項は、表6.4-1から表6.4-2までに示すとおりである。

表 6.4-1(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(東京都)

計画等	内容	配慮した事項
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)	【スマートエネルギー都市】 「省エネルギー対策の推進」 ①建築物における省エネルギー対策の推進 ➤ 建築物の省エネルギー性能を向上させるため、「東京都建築物環境計画書制度」を、ゼロ・エネルギー・ビル(ZEB)化の考え方を取り入れて再構築し、省エネルギービルの普及を促進する。 【快適な都市環境の創出】 「“もったいない”(持続可能な資源利用)意識の推進」 ①廃棄物の循環利用の更なる促進 ➤ 建設リサイクル推進計画や建設リサイクルガイドラインに基づき、コンクリート塊等建設副産物の再利用を促進することにより、再生資材が建設資源として積極的に選ばれる循環型社会の形成を推進する。 【豊かな自然環境の創出・保全】 ①首都にふさわしい都市景観の形成 ・首都景観の形成 ・歴史的景観の保全・形成	・駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。 ・資材のリサイクル率の向上等により、省資源化と廃棄物の削減に努める。 ・廃棄処分が必要な場合は適正に処理する。 ・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。 ・工用仮設物等の設置に当たっては、良好な景観を損なわないように配慮する。
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)	【災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築】 ①都市全体でエネルギー負荷を減らす ・開発の機会を捉えて、低炭素化、エネルギー利用の高効率化を進める。 ・地域の特性に応じ、再生可能なエネルギーなどを導入する。 ②持続可能な循環型社会を構築する ・都市の資源を無駄なく使う。	・駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。 ・工事現場内で分別解体等を行うとともに、建設工事における廃棄物の発生量を可能な限り抑える。 ・鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用及び再資源化に努める。 ・既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化に努める。 ・再生資材等を積極的に使用する。 ・建設泥土及び建設廃棄物等は、関係法令に従い適正に処理する。 ・建設発生土は、事業区域内で可能な限り再利用を図る。また、搬出する場合は、他の公共事業等への利用など有効利用を図る。

表 6.4-1(2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(東京都)

計画等	内容	配慮した事項
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)	【景観形成基準ーその他の地域(一般地域)】 ・公共空間との関係に配慮した配置とする。 ・周辺の主要な眺望点からの見え方を検討し、高さは、周辺の建築物群のスカイラインとの調和を図る。 ・形態・意匠は建築物全体のバランスだけでなく周辺建築物等との調和を図る。 ・色彩は、色彩基準に適合するとともに、周辺景観との調和を図る。 ・建築物に附帯する構造物や設備等は、建築物本体との調和を図る。	・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。
東京都環境基本計画 (平成28年3月)	【都市づくりにおける配慮の指針ー共通配慮事項】 ①持続可能な資源利用の推進／廃棄物の適正処理 ・建設工事における廃棄物の発生をできる限り抑え、資源ロスの削減を図る。 ・建設時の副産物については、徹底的に分別し、可能な限り再利用を進める。 ・建設泥土については、可能な限り、自ら利用するとともに、工事間利用に努める。再資源化施設に搬出する場合は、再資源化後の製品の利用状況を確認する。 ・解体時における建設廃棄物の再資源化等と適正処理の徹底を図る。 ②大気環境の向上 ・事業場等の建設や改修に当たっては、大気汚染物質による周辺への影響を防止する対策を講じる。 ・建設等工事期間においては、資材運搬車両、建設機械などの排出ガスによる汚染を抑制する。 ③騒音・振動・悪臭対策等 ・建設工事等に伴い発生する騒音・振動を抑制する工法を採用するとともに、工事用車両台数の抑制などを進める。	・建設工事における廃棄物の発生量をできる限り抑える。 ・建設時の副産物については、徹底的に分別し、可能な限り再利用を進める。 ・再資源化施設に搬出する場合は、再資源化後の製品の利用状況を確認する。 ・解体時における建設廃棄物の再資源化等と適正処理の徹底を図る。 ・工事用仮囲い、粉じん飛散防止シート等により、粉じんの飛散防止を行う。 ・排出ガス対策に適応した資材運搬車、建設機械の積極的導入等を行う。 ・低騒音・低振動の建設機械を使用する。

表 6.4-1(3) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(東京都)

計画等	内容	配慮した事項
東京都環境基本計画 (平成 28 年 3 月)	【配慮の指針(事業別)】 ①エネルギー消費の抑制・温室効果ガスの排出抑制 ・省エネルギー型車両の導入、駅舎・車内の照明・冷暖房への省エネルギー型機器の使用などにより、省エネルギー・エネルギーマネジメントに努める。 ②騒音・振動・悪臭等 ・低騒音車両の導入やロングレール化、遮音壁の設置などの対策を図り、騒音・振動の低減に努める。 ・建築物等を建設する場合は、周辺地域に日照障害及び風害を及ぼさないよう配慮する。 ・建築物等により、電波障害が生じる場合には対策を講じる。 ③工事期間中の配慮 ・工事に伴う大気汚染、騒音・振動、水質汚濁等の防止及び温室効果ガスの削減に努める。 ・工法や工期なども含め、温室効果ガスの排出量がより少ない手法の選択に努める。	・駅施設においては電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。 ・レール継目の溶接や弾性バラスト軌道等の採用及び防音壁の設置を行い、鉄道騒音・鉄道振動の低減を図る。 ・構造物の建設に当たっては日照障害や風害が生じないように努める。 ・本事業により電波障害が生じる場合には対策を講じる。 ・周辺環境に配慮した施工計画を検討する。 ・排出ガス対策に適応した建設機械の積極的導入等を行う。
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)	【緑を「まもる」】 ①水辺環境の回復 ・湧水地点を土地の改変から守り、雨水浸透を着実に実施するなどして、生きものの生息環境としての湧水地点の積極的な保全策を実施する。	・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揚水、連続した地下構造物の設置等を行わない。
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)	【みどりの目標値(都市環境再生ゾーン)】 ・道路や河川の整備に併せた水と緑の骨格づくり ・みどりのネットワークに寄与する「環境軸」形成の促進 ・安全でみどり豊かな市街地の形成 ・民間による公園づくりの推進 ・残された緑地の保全	・事業区間周辺には、公園等が点在するが、直接的な改変はしない。
東京地域公害防止計画 (平成 24 年 3 月)	【東京湾の水質汚濁対策】 ①産業排水対策 ・総量規制基準が適用されない工場・事業場については、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濃度規制を徹底するとともに、排水の実態等を考慮し、小規模事業場排水対策マニュアル(平成13年3月環境省環境管理局)等に基づき、適正な排水処理について啓発等を行い、汚濁負荷量の削減に努める。	・工事の施行中に発生する排水のうち、杭打ち等で発生する排水については、沈殿槽で土砂を沈殿させた後、土砂については廃棄物として処理する。また、その他の排水については、工事区域内で処理した後、事業区間周辺の公共下水道へ放流する。 ・工事の完了後においては、駅等の施設から発生する雑排水等は、事業区間周辺の公共下水道に排水する。

表 6.4-1(4) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(東京都)

計画等	内容	配慮した事項
東京都資源循環・廃棄物処理計画 (平成 28 年 3 月)	【主要な施策】 ① エコマテリアルの利用と持続可能な調達の普及の促進 ・ 建築工事におけるエコマテリアルの利用促進 ② 廃棄物の循環的利用の更なる促進(高度化・効率化) ・ 循環的利用・廃棄物処理システムの最適化に向けた取組 ③ 廃棄物の適正処理と排出者のマナー向上 ・ 有害廃棄物等の適正処理 ・ 不適正処理の防止	・ 鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用又は再資源化をする。 ・ 既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化をする。 ・ 再生資材等を積極的に使用する。 ・ 建設泥土及び建設廃棄物等は、関係法令に従い、適正に処理する。
東京都建設リサイクル推進計画 (平成 28 年 4 月)	① 建設泥土を活用する。 ・ 建設泥土等の運搬及び処分に当たっては、廃棄物処理法に基づき、収集運搬及び処分委託契約の締結、マニフェストの運用など、適正処理を図らなければならない。 ② 建設発生土を活用する。 ・ 建設発生土は採掘時点での状態が良好であれば、現場内利用及び工事間利用を行うことや、道路上工事等において埋め戻し用材に利用する。 ③ 廃棄物を建設資材に活用する。 ・ 工事現場内で分別解体等を徹底して行うことにより、品目ごとに適した再資源化等を行う。	・ 建設泥土は、関係法令に従い、適正に処理する。 ・ 建設発生土の事業区間内及び他の建設現場利用を積極的に行う。 ・ 工事現場内で分別解体等を行う。
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)	【都市づくりでの CO₂ 削減をルール化】 ① 大規模新築建築物等に対する省エネ性能の義務化 ② 地域におけるエネルギーの有効利用や再生可能エネルギー利用の推進	・ 駅施設においては、省電力機器の導入等により省エネルギー化に努める。
板橋区基本構想 (平成 27 年 10 月)	【まちづくりビジョン】 ① 環境分野：「緑と環境共生」ビジョン ・ 地球温暖化を防ぐ省エネルギー化の取り組みや再生可能エネルギーなどの活用が進み、低炭素社会を実現する街づくりが進んでいます。 ・ 区民一人一人や事業所のごみ減量・リサイクルに対する意識が高く、地域全体で取り組みが進み、資源循環型社会が実現しています。	・ 駅施設による電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。 ・ 工事現場内で分別解体等を行うとともに、建設工事における廃棄物の発生量を可能な限り抑える。 ・ 鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用及び再資源化をする。 ・ 既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化に努める。 ・ 再生資材等を積極的に使用する。 ・ 建設泥土及び建設廃棄物等は、関係法令に従い適正に処理する。 ・ 建設発生土は、事業区域内で可能な限り再利用を図る。また、搬出する場合は、他の公共事業等への利用など有効利用を図る。

表 6.4-2(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(板橋区)

計画等	内容	配慮した事項
板橋区基本計画2025 (平成 28 年 2 月)	【未来へつなぐまちづくり戦略】 快適で魅力あるまちづくりによって交流とにぎわいを創出し、都市としての魅力を高めます 戦略展開① 災害に強く、環境に配慮した快適で魅力あるまちづくりを推進し、特に、駅周辺や商店街などを中心に都市を再生することによって、にぎわいを創出します。	・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。
板橋区環境基本計画 2025 (平成 28 年 3 月)	① 低炭素社会の実現 ・区民・事業者における省エネ・再エネの推進 ・建物や交通などインフラの低炭素化の促進 ② 循環型社会の実現 ・板橋かたつむり運動の推進 ・適正で効率的なごみ収集・処理体制の構築・運用 ③ 自然環境と生物多様性の保全 ・板橋らしい良好な緑や水環境の保全・創出 ・自然とのふれあい促進や自然の恵みの享受 ④ 快適で健康に暮らせる生活環境の実現 ・大気汚染や騒音などのない生活環境の保全 ・潤いのある景観や美しい街並みの保全 ⑤ 「環境力」の高い人材の育成 ・環境教育の推進、環境保全活動を担う人材の育成 ・わかりやすい環境情報の発信 ⑥ パートナーシップが支えるまちの実現 ・環境保全活動への参加や協働を進める仕組みづくり	・駅施設による電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。 ・鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用又は再資源化をする。 ・既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化をする。 ・再生資材等を積極的に使用する。 ・排出ガス対策に適応した建設機械の積極的導入等を行う。 ・低騒音・低振動の建設機械を使用する。
板橋区都市づくりビジョン (平成 30 年 3 月)	環境保全に関する取組として「環境負荷の低減をめざしたまちづくり」を示している。	・駅施設による電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。
大山まちづくり総合計画 (平成 26 年 3 月)	【大山駅周辺地区の将来のまちの姿】 文化交流拠点に相応しい、交通基盤整備や鉄道立体化により利便性に優れ誰もが暮らしやすく、にぎわいに満ちた安心安全なまち 【まちづくりの整備方針】 ① 環境に配慮したまちづくりの推進 ・建物や道路などの整備では、低炭素化・ヒートアイランド防止、積極的な敷地内緑化などの取り組みを行い、環境に配慮したまちを目指します。	・駅施設による電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。

表 6.4-2(2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(板橋区)

計画等	内容	配慮した事項
板橋区景観計画 (平成 26 年 8 月)	良好な景観形成の実現に向けた総合的・複合的な景観形成施策を実施・展開するとともに、区民をはじめとする関係者が、連携して良好な景観形成に取り組むことを目指して策定された。 “ひと、もの、まち”がバランスよく調和した景観づくりを目標とし、以下の四つの方向性を定めている。 【方向性 1】 武蔵野台地の崖線や石神井川などの河川といった板橋らしさの表れた自然を大切に、水と緑のうるおいのある景観を保全する。 【方向性 2】 板橋宿や街道沿いの史跡、崖線及び周辺の寺社群などの歴史・文化的な景観資源を保全するとともに、これらの景観資源と調和した周辺景観を創出する。 【方向性 3】 多様な用途が調和し、緑あふれる、暮らしやすく誇りを感じる街並みを保全・創出する。 【方向性 4】 区と区民・事業者による協働した景観づくりを通じ、区民や事業者による主体的な景観づくりへの取組を実現する。	・高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観になじむようデザイン、色彩等に配慮する。 ・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する。
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)	【施策の内容】 ①緑の資産の保全と継承 ・板橋区緑の保全方針による樹林地等の保全	・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揚水、連続した地下構造物の設置等を行わない。

表 6.4-2(3) 環境保全に関する計画等に配慮した事項(板橋区)

計画等	内容	配慮した事項
板橋区一般廃棄物処理 基本計画(第三次) (平成24年3月)	・発生抑制と再利用を徹底する仕組みづくり ・パートナーシップで実現する循環型経済社会 ・環境負荷の少ない処理の推進 ・環境マネジメントシステムによる管理 ・効率的な事業運営の推進 ・排出者による適正な費用負担	・鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用又は再資源化をする。 ・既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化をする。 ・再生資材等を積極的に使用する。 ・建設泥土及び建設廃棄物等は、関係法令に従い、適正に処理する。
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)	【基本方針】 ①エネルギーを賢く作り使う ・電気やガスなどのエネルギーを効率よく使い、再生可能エネルギー等を積極的に導入することで、二酸化炭素の排出を抑えます。 ②環境産業の発展で地球を支える ・環境に配慮した経営や製品開発に取り組む事業者を増やすことで、環境と経済の好循環を生み出します。 ③限りある資源を大切に使う ・生産、流通から消費、処理・リサイクルに至る流れ全体の中で、3Rを推進する社会を目指します。	・駅施設による電力消費の効率化、省エネルギー化に努める。 ・鉄道施設の撤去により発生するレール、マクラギ等の再利用又は再資源化をする。 ・既存構造物撤去及び建設工事により発生する鉄骨、コンクリート塊等の建設廃棄物の再資源化をする。 ・再生資材等を積極的に使用する。 ・建設泥土及び建設廃棄物等は、関係法令に従い、適正に処理する。

6.5 事業計画の策定に至った経過

東京都内には、平成30年4月現在、約1,050か所の踏切があり、道路交通の大きな妨げとなっている。また、鉄道各社は輸送力増強を図っており、列車運行本数が増大している。そのため、特に朝夕のラッシュ時を中心に踏切の遮断時間が長くなっており、自動車や歩行者の通行を阻害するとともに、事故の危険性もはらんでいる。

東京都では「踏切対策基本方針」(平成16年6月)を策定し、踏切問題の解決に向けて取り組んでおり、東武鉄道東上本線(大山駅付近)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る。

区間内の8か所全ての踏切が、ピーク時の遮断時間が1時間当たり40分以上の「開かずの踏切」である。特に、東上本線第15号踏切及び第16号踏切は駅の直近にあるため、一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量^{注1)}がそれぞれ270,879人・時/日及び104,261人・時/日と多い歩行者ボトルネック踏切^{注2)}であり、自動車と歩行者・自転車との動線が錯綜するなど、交通処理上の問題に加え、安全上の問題が生じている。

そこで、本区間を連続立体交差化することにより、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、消防・救急等の緊急活動の円滑化等を図ることが可能となる。

また、板橋区では、「板橋区基本構想」、「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)などに基づくとともに、大山駅周辺地区まちづくり協議会による「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)の提言を踏まえ、「大山まちづくり総合計画」(平成26年3月)を策定し、区として本地区のまちづくりに取り組んでいく基本的な考え方・方針・事業などを位置付けている。

連続立体交差事業とこれらのまちづくりを併せて推進していくことにより、鉄道により分断されていた地域の一体化を図り、都市の再生と地域の活性化を図ることが可能となる。

以上により、東武鉄道東上本線(大山駅付近)連続立体交差事業の計画策定に至ったものである。

注1) 「一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量」とは、当該踏切道における歩行者及び自転車の一日当たりの交通量に一日当たりの踏切遮断時間を乗じた値をいう。(踏切道改良促進法施行規則(平成13年国土交通省令第86号))

注2) 「歩行者ボトルネック踏切」とは、自動車、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が50,000台(人)時/日以上かつ、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が20,000台(人)時/日以上をいう。

2-350-1

東武鉄道東上本線(大山駅付近)連続立体交差事業
環境影響評価書(本編)