

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

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>
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>ロングレール等は、振動などはひどいです。</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>

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おりません。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おりません。今回の環境影響評価書案は、仕事として不十分です。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おりません。</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おります。 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。私たちの今のくらしをこわさないで下さい。	

13.1.5 その他

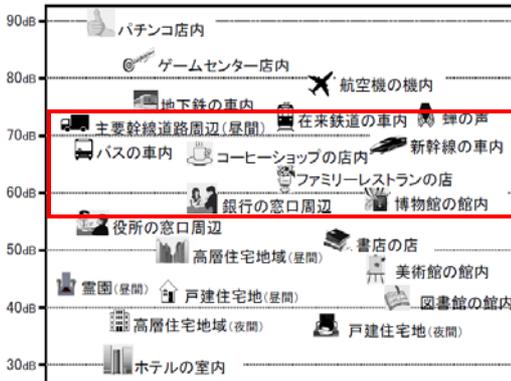
都民の意見	事業者の見解
反対です。大山のハッピーロード商店街はアーケードがあることでも有名な住民のなみなみならぬ努力の上に発展してきた商店街です。戦後間もなくの古い計画は時代に合いません。商店街を2分することに反対です。立体交差ではなく地下化をのぞみます。	連続立体交差事業は、数多くの踏切を同時に除却することで、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や防災性の向上にも資する極めて効果の高い事業です。 鉄道の構造形式は、鉄道周辺の地形等の地形的条件、除却する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業期間等の事業的条件、これらの3つの条件を総合的に判断しています。 地形的条件では、高架方式でも地下方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>