

(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、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、井荻駅から上石神井駅間で 636 本/日、上石神井駅から西武柳沢駅間で 610 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

井荻駅 ～ 上石神井駅	編成車両数	現在	7、8、10 両編成 (20m/両)
		計画	7、8、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) 52 本/時 終日上下線 636 本/日
		計画	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 52 本/時 終日上下線 636 本/日
上石神井駅 ～ 西武柳沢駅	編成車両数	現在	7、8、10 両編成 (20m/両)
		計画	7、8、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) 47 本/時 終日上下線 610 本
		計画	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 47 本/時 終日上下線 610 本

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 6.4-4 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 ➤建築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、再生資源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。 ・資源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。 ・廃棄物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。 ・工事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 (平成 30 年 8 月改定)	【景観形成基準—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—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。 ・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に配慮する。 ・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。 ・可能な限りロングレールや弾性バラスト軌道等の採用及び遮音壁の設置を行い、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対策を実施する。	・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。
東京が新たに進めるみどりの取組 （令和元年 5 月）	①拠点・骨格となるみどりを形成する ・みどりの拠点の形成 ②特色あるみどりが身近にある ・公共が保全・創出するみどり ・民間が創出するみどり	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・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。
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。	・工事の施工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。

表 6.4-2(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（杉並区）

計画等	内 容	配慮した事項
杉並区基本構想-10 年 ビジョン- (平成 24 年 4 月)	【みどり豊かな環境にやさしいまち】 ①再生可能エネルギーを活用した住宅都市をつくる ②ゆとりとうるおいを実感できるみどりをつなげる	・再生資材等を積極的に使用する。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。
杉並区まちづくり基本 方針（都市計画マスタ ープラン） (平成 25 年 10 月)	【みどりと水のまちづくり方針】 ①民有地などのまとまったみどりの保全を図る ②街なみのみどりの保護と充実を図る ③水と水辺のある環境づくりを推進 ④みどりの水とネットワークを形成 【景観まちづくり方針】 ①景観法を活用した景観まちづくりを推進 ②景観施設の展開による杉並らしい景観の醸成を図る ③景観モデル地区等における景観形成の推進 【環境との共生まちづくり方針】 ①低炭素まちづくりの推進による環境負荷の低減 ②環境政策を総合的、計画的に推進	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・工事の施工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。 ・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。 ・工事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。 ・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。 ・周辺環境に配慮した施工計画を検討する。
杉並区環境基本計画 (平成 25 年 11 月)	【低炭素・循環型のまちをつくる】 ①地球温暖化防止への取組 ②循環型社会を目指す取組 【区民の健康と生活環境を守るまちをつくる】 ①自動車等に起因する大気汚染を防ぐ取組 ②化学物質等の適正管理と水質汚濁を防ぐ取組	・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。 ・工事の施工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6.4-2(2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（杉並区）

計画等	内 容	配慮した事項
杉並区環境基本計画 (平成 25 年 11 月)	③その他の公害を防ぐ取組 【自然環境が保全され、多様な生き物が生息できるまちをつくる】 ①連続したみどりを保全・創出する取組 ②自然生態系保全の取組 ③みどりや自然に親しめる取組 【魅力ある快適なまちなみをつくる】 ①美しく清潔なまちへの取組 ②個性と美・やすらぎに満ちたまちなみをつくる取組	・周辺環境に配慮した施工計画を検討する。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・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。 ・工事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。
杉並区みどりの基本計画-なみすけみどりプラン- (平成 22 年 5 月)	①身近なみどりを守ろう ②新しいみどりを創ろう ③みどりの質を高めよう ④みどりでまちをつなげよう ⑤みんなでみどりを育てよう	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。
杉並区景観計画 (平成 28 年 6 月)	【基本理念】 ①ゆとりと一体感のあるみどり豊かなまちなみを継承します ②潤いと憩いの場を提供する水辺空間を創出します ③鉄道沿線・駅周辺に広がる個性豊かな景観づくりを進めます ④人々が織りなすにぎわいや文化のかわりを伝えます	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・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。 ・工事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。

表 6. 4-3(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（練馬区）

計画等	内 容	配慮した事項
練馬区基本構想 (平成 21 年 12 月)	【環境と共生する快適なまちを形成する】 区民・事業者と区が連携して環境への負荷を低減する ①区民・事業者・区がそれぞれ、省エネルギー化や再生可能エネルギーの利用拡大など、足元からの地球温暖化対策に取り組み、低炭素社会をめざす ②大量生産、大量流通、大量消費、大量廃棄の社会構造を変革するため、「廃棄物の発生抑制」「再使用」「リサイクル」の取組を一層進め、循環型社会システムを実現する ③区民や地域の団体などとの協働により、地域環境の保全や、まちの美化を進め、良好な地域環境に支えられた清潔で美しいまちをつくる ④樹林地や農地といった練馬らしいみどりを保全し活用するとともに、公園等の整備や公共施設の緑化を進める。それらのみどりを河川などの水辺環境とつなげることで、みどりと水のネットワークをつくる。	・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。 ・資源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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・周辺環境に配慮した施工計画を検討する。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・工事の施工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。
練馬区都市計画マスタープラン (平成 27 年 12 月)	【みどりあふれるまちづくり】 公園など市街地のみどりは、防災・環境・景観・レクリエーションなど多面的な機能を担っていることから、快適な生活を送る上で、必要不可欠なみどりを守り、さらに増やす整備を進める。また、練馬の重要な地域資源である農地の多面的な機能を有効に発揮するための取組を進める。	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。

表 6.4-3(2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項（練馬区）

計画等	内 容	配慮した事項
練馬区環境基本計画 2011（後期計画） （平成 29 年 3 月）	①みどり豊かなまちをつくる …練馬らしい樹林地や農地の保全等を図り、多様な生きものと共生できる、みどり豊かな都市空間の形成をめざす。 ②自立分散型エネルギーのまちをつくる …エネルギーセキュリティの確保と効率的で低炭素なエネルギーの確保を実現した自立分散型エネルギー社会の構築をめざす。 ③循環型のまちをつくる …3Rの取組に根ざしたみどりあふれる循環型社会の構築をめざす。	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・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。 ・資源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。 ・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。 ・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。 ・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。
練馬区みどりの総合計画 （平成 31 年 4 月）	【みどりのなかでにぎわう駅周辺のまち】 ①みどりのネットワークの形成 駅前広場などにはシンボルとなるような植栽を配し、周辺の建築では、壁面緑化や屋上緑化など人工地盤上の緑化を誘導し、みどりの空間づくりを推進する。 ②みどりを育むムーブメントの輪を広げる みどりに関する情報を発信し、駅を起点としたまち歩きやボタリングの楽しみを広げる。「駅からはじまる花いっぱい運動」等を通して、花による駅前や商店会のイメージアップを図る。駅前広場や駅近くの公園で、ねりマルシェなどのイベントを開催し、練馬のみどりの魅力を伝える。	・駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、材質及び色彩等に配慮する。 ・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。
練馬区景観計画 （平成 23 年 8 月）	①みどりが映える景観づくり ②都市の骨格を際立たせる景観づくり ③心地よい住まいの景観づくり ④にぎわいを育む景観づくり ⑤身近な景観資源を活かした景観づくり ⑥協働、連携による景観まちづくり	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・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。 ・工事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。

表 6. 4-4 環境保全に関する計画等に配慮した事項（西東京市）

計画等	内 容	配慮した事項
東伏見駅周辺地区まちづくり構想 (平成 30 年 3 月)	【みどり・水辺・景観の方針】 ○地域資源の保全・活用 …地域資源を積極的に活用し、人々がにぎわうまちづくりを目指す。 ○都市農地及び都市環境への配慮 …生活に身近なみどりの保全・創出による環境に優しいまちづくりを目指す。	・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。 ・工事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。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。
西東京市第 2 次基本構想・基本計画 (平成 26 年 3 月)	・みどりの保全と低炭素社会づくりの推進	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・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。
西東京市都市計画マスタープラン (平成 26 年 3 月)	・みどりの保全と継承	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。
西東京市第 2 次環境基本計画後期計画(素案) (平成 30 年 12 月)	①温室効果ガス排出量の削減・エネルギー消費量の削減 ②自然環境、歴史的及び文化的環境資源の保全・創出・活用 ③ごみの削減、資源の有効利用	・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。 ・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・工事区間において新たに埋蔵文化財が確認された場合には、「文化財保護法」等に基づき遅滞なく関係機関と協議し、適切な保全に努める。 ・地形・歴史・文化を活かした景観の保全に努める。 ・資源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。 ・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。 ・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。 ・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。
西東京しみどりの基本計画 (平成 16 年 7 月)	「みどりの将来像」を実現するために、「みどりを守る！」「みどりを創る！」「みどりを活用する！」という 3 つの視点を「みどりのまちづくりの目標」として掲げ、それらの取り組みは、「環境保全」「レクリエーションとふれあい」「防災」「景観形成要素・地域のシンボル」といった、みどりがもつ 4 つの主要な機能に着目して、いずれかに偏ることなく、総合的な視点で進める。	・樹林等の改変が少なくなるように施工計画を検討する。 ・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。 ・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。 ・工事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。

6.5 事業計画の策定に至った経過

東京都内には、平成 31 年 4 月現在、約 1,050 か所の踏切があり、円滑な交通流及び都市活動を阻害し、多大な経済損失を発生させている。このため、東京都は、平成 16 年 6 月に策定した『踏切対策基本方針』により、鉄道立体化の可能性を検討すべき区間として 20 区間の「鉄道立体化の検討対象区間」を位置付けた。この 20 区間のうちの 1 区間である本区間は、優先的に立体化を図るべき区間となっている。

区間内の踏切のうち 12 か所が、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」であり、特に上井草第 2 号踏切は、1 日当たりの踏切自動車交通遮断量^{※1}が 94,401 (台・時/日) の自動車ボトルネック踏切^{※2}であり、交通渋滞が慢性化している。また、井荻第 6 号踏切や上石神井第 1 号踏切では歩行者交通量が多く、踏切遮断時に歩行者や自転車が乱横断するなど、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。

上井草駅周辺において、杉並区では、「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針～下井草・井荻・上井草～」（平成 28 年 2 月 杉並区）において「人と人とをつなぐ、みどり豊かな便利で快適なまち」を沿線地域のまちづくりの目標としている。練馬区では、「上井草駅周辺地区（下石神井四丁目）まちづくり構想」（平成 26 年 11 月 練馬区）において「武蔵野の面影を残す豊かで美しい緑に囲まれ、住宅地としての住環境が整備された、買物や通勤、子育てにも便利な、人に優しい暮らしやすいまち」をまちづくりの目標としている。

上石神井駅周辺において、練馬区は、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」（平成 20 年 3 月 練馬区）において、「交通環境の改善と機能強化」「商店街の活性化」「安全・安心で快適な暮らしやすい住環境の整備」の基本方針に基づき、まちづくりを目指している。

武蔵関駅周辺において、練馬区は、「武蔵関駅周辺地区まちづくり構想」（平成 26 年 5 月 練馬区）において、「鉄道立体化にあわせて、安全・快適な道路や駅周辺の整備を推進する。」「石神井川のうるおいやみどりの豊かさを感じられる街並みを守り育む。」「駅前空間や地域の資源等を活かし、賑わいづくり・交流活動を活発化させる。」「ゆとりと安全、うるおいを感じられるまちの環境を育てる。」の基本方針に基づき、まちづくりを目指している。

東伏見駅周辺において、西東京市は、「東伏見駅周辺地区まちづくり構想」（平成 30 年 3 月 西東京市）において、「連続立体交差事業を見据えて、にぎわいや魅力の創出、防災・防犯性の向上、住宅地における住環境の維持」などのまちづくりを目指している。

連続立体交差事業とこれら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とを図ることが可能となることから、本事業の計画策定に至ったものである。

※1 「一日当たりの踏切自動車交通遮断量」とは、当該踏切道における自動車（二輪のものを除く）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工規則」（平成 13 年 4 月 20 日 国土交通省令 第 86 号）

※2 「自動車ボトルネック踏切」とは、一日当たりの踏切自動車交通遮断量が 50,000 (台・時/日) 以上の踏切。

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

環境影響評価を行う項目は、図 7.1-1 に示す手順に従い、対象事業の事業計画案から環境影響要因を抽出し、地域の概況において把握した環境の地域特性を勘案し、表 7.1-1 に示すとおり選定した。

選定した項目は、騒音・振動、土壌汚染、日影、電波障害、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場及び廃棄物の8項目である。その選定理由は、表 7.1-2(1)及び(2)に示すとおりである。

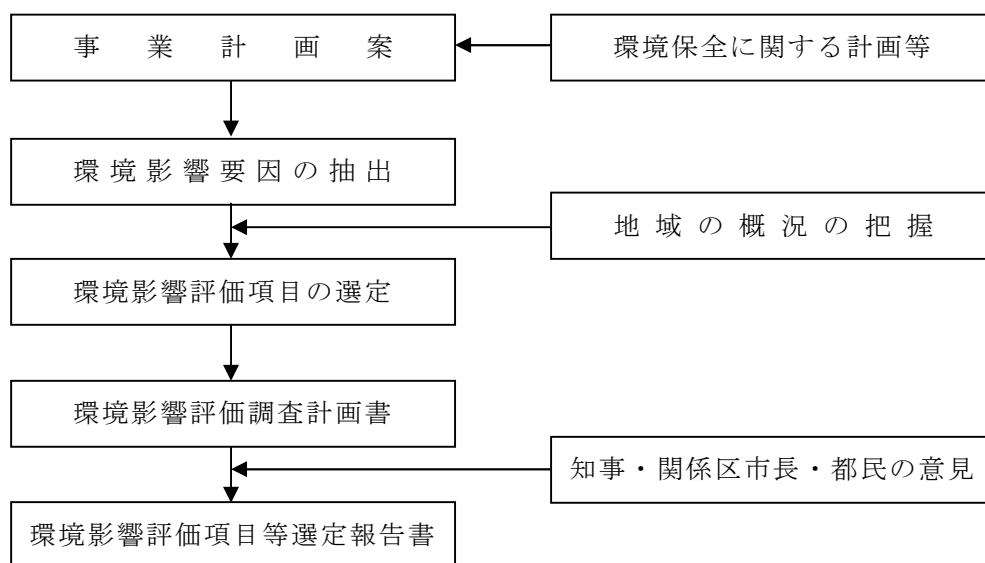


図 7.1-1 環境影響評価の項目の選定手順

表 7.1-1 環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表

(対象事業の種類：鉄道の改良)

環境影響評価の項目	区分 環境影響要因 予測する事項	工事の 施行中		工事の 完了後	
		建設 工事	鉄道 の走行	鉄道 の走行	施設 の存在
大気汚染					
悪 臭					
騒音・振動	建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動	○			
	仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音・振動		○		
	列車の走行に伴う鉄道騒音・振動			○	
水質汚濁					
土壌汚染	土壌汚染の拡散の可能性の有無	○			
地 盤					
地形・地質					
水循環					
生物・生態系					
日 影	冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、 時間数等の日影の状況の変化の程度				○
電波障害	遮蔽障害及び反射障害				○
	パルスノイズ障害及びフラッター障害			○	
風環境					
景 観	主要な景観の構成要素の改変の程度及びその 改変による地域景観の特性の変化の程度				○
	代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度				○
史跡・文化財	埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	○			
自然との触れ合い活動の場	自然との触れ合い活動の場までの利用経路	○			
廃棄物	建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用量 及び処理・処分方法等	○			
温室効果ガス					

※1 ○：予測及び評価を行う必要があると認められる環境影響評価の項目

※2 予測する事項欄には、予測及び評価を行う予測事項を列举して記載する。

表 7.1-2(1) 選定した項目及びその理由

項 目	理 由
騒音・振動	<騒音> 工事の施行中においては、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び仮線区間における鉄道騒音が周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられる。 工事の完了後においては、鉄道騒音が周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられる。 <振動> 工事の施行中においては、建設機械の稼働に伴う建設作業振動及び仮線区間における鉄道振動が周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられる。 工事の完了後においては、鉄道振動が周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動と、列車の走行に伴う鉄道騒音及び振動については、環境影響評価の項目として選定する。 なお、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主要な道路の交通量は、平日 24 時間で 2,500 台～65,218 台である。一方、本事業の工事用車両台数の合計は最大で 324 台/日（往復）、区間で分けた各ブロックの最大台数は 44 台/日～90 台/日（往復）を想定しており、現況の交通量に対する工事用車両の増加割合は少ないため、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと考えられる。 以上のことから、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動については、予測及び評価の対象としない。
	低周波音は以下の理由により環境影響評価の項目として選定しない。 ・工事の施行中においては、一般に市街地の工事で使用される建設機械類及び低騒音型の建設機械類を使用するため、周辺に影響を及ぼすような低周波音を発生させることはないものと考えられる。 ・工事の完了後においては、低周波音の発生が問題となるような走行速度、構造等の計画がないため、低周波音に係る影響はないものと考えられる。
土壌汚染	事業区間においては、土壌汚染対策法に基づく要措置区域及び形質変更時要届出区域は存在しない。 しかしながら、土地利用の履歴等により、一部の土地において土壌汚染のおそれがないものと判断できない。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。
日 影	工事の完了後においては、高架橋の存在が日影に影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。
電波障害	工事の完了後においては、高架橋の存在及び列車の走行がテレビ電波の受信に影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。
景 観	工事の完了後においては、鉄道施設の存在が景観に影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。
史跡・文化財	工事の施行中においては、周知の埋蔵文化財包蔵地が事業区間に含まれるため、史跡・文化財への影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。

表 7.1-2 (2) 選定した項目及びその理由

項 目	理 由
自然との触れ合い活動の場	工事の施行中においては、想定される主な工事用車両の走行ルートの一部が散歩道及び散策路と重なることや、東伏見駅の北側に仮線を設けることにより散歩道及び散策路の一部が改変されるため、自然との触れ合い活動の場への影響を及ぼすことが考えられる。 以上のことから、工事の施行中における自然との触れ合い活動の場については、環境影響評価の項目として選定する。 なお、事業区間周辺には、公園等が点在するが、直接的な改変はないことから、公園等への影響は小さいと考えられる。また、鉄道の構造形式は高架構造であり、踏切が除去され散歩道・散策路の機能は向上すると考えられることから、工事の完了後においては本事業による影響は小さいと考えられる。 以上のことから、工事の完了後については、予測及び評価の対象としない。
廃棄物	工事の施行中においては、建設発生土及び建設廃棄物の発生が考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定する。

7.2 選定しなかった項目及びその理由

選定しなかった項目及びその理由は、表 7.2-1 (1) 及び (2) に示すとおりであり、大気汚染、悪臭、水質汚濁、地盤、地形・地質、水循環、生物・生態系、風環境及び温室効果ガスの 9 項目である。

表 7.2-1 (1) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	理 由
大気汚染	工事の施行中において、工事の実施に伴う粉じんの発生については、飛散防止のための清掃や散水、シート覆い等の措置を随時施すことから、周辺環境への影響は小さいものと考えられる。 また、工事用車両の走行に伴う大気汚染については、本事業の工事用車両の走行ルートと想定される主要な道路の交通量は、平日 24 時間で 2,500 台～65,218 台である。一方、本事業の工事用車両台数の合計は最大で 324 台/日（往復）、区間で分けた各ブロックの最大台数は 44 台/日～90 台/日（往復）を想定しており、現況の交通量に対する工事用車両の増加割合は少ない。 なお、工事用搬入道路は分散して設けるため工事用車両は 1 か所に集中することはないと考えられる。 これらのことから、工事用車両の排出ガスによる周辺の環境に及ぼす影響は小さいと考えられる。 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るが、鉄道敷地に近接した限られた事業用地内での稼働となるため、同時に稼働できる台数は限られる。また、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となる。更に、排出ガス対策に適合した建設機械の積極的導入等、排出ガスの低減に配慮することから、大気質への影響は小さいと考えられる。 工事の完了後については、大気汚染が問題となる環境影響要因はない。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。
悪 臭	工事の施行中及び工事の完了後において、悪臭の発生が問題となる環境影響要因はないと考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。
水質汚濁	工事の施行中に杭打ち等で発生する排水については、工事区域内の沈殿槽で土砂を沈殿させた後、下水道法等法令で定められた水質基準以下とした後、公共下水道へ排水する。また、土砂については廃棄物として処理する。雨水及び運搬車両のタイヤに付着した泥土の除去水等については、工事区域内で浸透処理するが、必要に応じて、下水道法等法令で定められた水質基準以下とした後、公共下水道へ排水する。したがって、水質汚濁に影響を及ぼす要因はない。 工事の完了後においても、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ことから水質汚濁に影響を及ぼす要因はない。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。
地 盤	本事業では、杭打ち工及び掘削工を実施するが、高架橋の杭基礎の深さは約 13m～38m であり、線路方向の杭間隔は約 3m～12m、線路直角方向の杭間隔は約 3m～13m で計画しており、間隔を開けて杭を設置する。また、地中梁^{はり}を設置するが、深さは約 2m～3m（一部、約 8m）である。 このように、大規模な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ため、地盤変形及び地下水位への影響は小さいと考えられる。 工事の完了後においても、地盤変形及び地下水位に影響を及ぼす要因はない。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。

表 7.2-1(2) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	理 由
地形・地質	本事業では、杭打ち工及び掘削工を実施するが、高架橋の杭基礎の深さは約13m～38mであり、線路方向の杭間隔は約3m～12m、線路直角方向の杭間隔は約3m～13mで計画しており、間隔を開けて杭を設置する。また、地中梁^{はり}を設置するが、深さは約2m～3m（一部、約8m）である。 このように、大規模な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ため、土地の安定性への影響は小さいと考えられる。 また、事業区間及びその周辺には急傾斜地並びに特異な地形及び地質は確認されておらず、工事の完了後においても、土地の安定性に影響を及ぼす要因はない。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。
水循環	本事業では、杭打ち工及び掘削工を実施するが、高架橋の杭基礎の深さは約13m～38mであり、線路方向の杭間隔は約3m～12m、線路直角方向の杭間隔は約3m～13mで計画しており、間隔を開けて杭を設置する。また、地中梁^{はり}を設置するが、深さは約2m～3m（一部、約8m）である。 このように、大規模な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ため、地下水及び湧水への影響は小さいと考えられる。 工事の完了後においても、水循環に影響を及ぼす要因はない。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。
生物・生態系	事業区間及びその周辺は、既に市街地化されており、動植物の生息及び生育環境が少ないことや、一部、動物の重要種が確認されている武蔵関公園においては、本事業による改変はなく、繁殖等の生息環境に影響がないこと、更には、本事業は主に既存の鉄道敷地を利用して実施するものであり、現状の動植物の生息・生育環境を大きく変えるものではないことから、生物・生態系への影響は小さいと考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。
風環境	高架橋の高さは周辺の建物を大きく上回ることはなく、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られる。 また、地上部に駅施設等が設置されるが、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、風環境への影響は小さいと考えられる。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。
温室効果ガス	工事の施行中において、建設機械等の稼働により温室効果ガスの発生があるが、鉄道敷地に近接した限られた事業用地内での稼働であり、工事における台数は限られるため、本事業による影響は小さいと考えられる。 また、工事の完了後においても、温室効果ガスの発生が問題となる環境影響要因はない。 以上のことから、環境影響評価の項目として選定しない。

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

8.1.1 現況調査

(1) 調査事項

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び建設作業振動、仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音及び鉄道振動並びに工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音及び鉄道振動が、周辺の環境に影響を及ぼすおそれがあるため、以下の事項について調査した。

- ①騒音・振動の状況
- ②土地利用の状況
- ③発生源の状況
- ④列車本数等の状況
- ⑤地盤及び地形の状況
- ⑥法令による基準等

(2) 調査地域

調査地域は、対象事業の種類及び規模並びに地域の概況を勘案し、対象事業の実施に伴う騒音・振動が日常生活に影響を及ぼすと想定される地域とした。

(3) 調査結果

ア 騒音・振動の状況

(7) 環境騒音

調査地点は、図 8.1.1-1(1)に示すとおりである。

調査結果は、昼間 47 dB～54 dB及び夜間 41 dB～43 dBである。調査結果と環境基準を比較すると、昼間及び夜間とも環境基準の基準値を下回っている。

(4) 環境振動

調査地点は、図 8.1.1-1(2)に示すとおりである。

調査結果は、昼間 32 dB～51 dB及び夜間 33 dB～52 dBである。調査結果と「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(平成 12 年東京都条例第 215 号 以下「環境確保条例」という。)に基づく「日常生活等に適用する規制基準」に定める規制基準を比較すると、昼間及び夜間とも全ての地点で規制基準に適合している。

(ウ) 鉄道騒音

調査地点は、図 8.1.1-1(1)に示すとおりである。鉄道騒音の測定は、R-1～R-9 の 9 測線について、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、地上からの高さが 1.2m の位置で行った。

計画線の最寄り軌道中心から原則として、水平距離 12.5m、地上からの高さ 1.2m 地点の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、昼間 63 dB～71 dB及び夜間 58 dB～67 dBであった。

(イ) 鉄道振動

調査地点は、図 8.1.1-1(2)に示すとおりである。鉄道振動の測定は、V-1～V-9 までの 9 測線について、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 及び 50m の地盤面で行った。

計画線の最寄り軌道中心から原則として、水平距離 12.5m の地盤面のピーク振動レベル (L_{Vmax}) は、54 dB～65 dBであった。