

### 8.4.3 環境保全のための措置

#### (1) 工事の施行中

##### ア 予測に反映しなかった措置

- ・ 鉄道施設工事等に伴い生じる遮蔽障害については、工事の進捗に応じてアンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等の適切な対策を実施する。
- ・ 住民等からの問合せ窓口を明確にし、申出があった場合は適切に対応する。

#### (2) 工事の完了後

##### ア 予測に反映した措置

- ・ 事業の実施に伴う電波障害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する。

##### イ 予測に反映しなかった措置

- ・ 本事業によるテレビ電波障害が発生した場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等の適切な電波受信障害対策を講じる。
- ・ 電波障害が発生すると予測した地域以外においても、本事業による電波障害が明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対策を講じる。
- ・ 住民等からの問合せ窓口を明確にし、申出があった場合は適切に対応する。

#### 8.4.4 評価

評価の指標は、「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」とし、環境保全のための措置等を勘案して評価した。

##### (1) 鉄道施設の設置による遮蔽障害及び反射障害

テレビ電波の受信障害は、地上デジタル放送については、事業区間の駅部及び上石神井車庫周辺において、構造物端部から遮蔽方向に、広域局及び県域局ともに北側で最大約 10m（ただし、西武鉄道株式会社の敷地内に発生）、南側で最大約 5 m までの範囲で影響が生じると予測され、また、衛星放送については、事業区間の北側で構造物端部から最大約 27m までの範囲で影響が生じると予測される。

本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施する。

また、電波障害が生じると予測される地域以外において障害が生じた場合にも、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、同様の措置を実施する。

これにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足する。

##### (2) 列車の走行によるパルスノイズ障害及びフラッター障害

パルスノイズ障害については、「新幹線列車による電波雑音妨害とその評価実験」によると、アナログ放送において、電車が 150 km/h 程度の高速走行になるとパルス雑音が増加する可能性があるとの報告がある。事業区間の電車の設計最高速度は 120 km/h と設定していること、デジタル放送は、アナログ放送に比べて雑音等の妨害に強い特性を持つことから、テレビ画質に影響を及ぼすほどの障害は生じにくいものと予測される。

フラッター障害の範囲は、本事業における遮蔽障害の予測では、「遮蔽高さ」を「架線の高さ」（軌道から約 6 m）としており、フラッター障害を引き起こすと考えられる「列車の高さ」（約 4 m）より高いことから、フラッター障害は遮蔽障害の範囲内に収まるものと予測される。

これらの障害に関して、デジタル放送については、類似事例も少ないため、障害が生じた場合には、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、ケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施する。

これにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足する。

## 8.5 景 観

### 8.5.1 現況調査

#### (1) 調査事項

工事の完了後における鉄道施設の存在が、周辺の景観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。

- ①地域景観の特性
- ②代表的な眺望地点及び眺望の状況
- ③土地利用の状況
- ④都市の景観の保全に関する方針等
- ⑤法令による基準等

#### (2) 調査地域

##### ア 既存資料調査

既存資料調査は、対象事業の種類及び規模並びに地域の概況を勘案し、事業区間周辺とした。

##### イ 現地調査

現地調査は、事業の実施による眺望の変化が確認できるよう最寄り軌道中心から 100 mまでの範囲とした。

### (3) 調査結果

#### ア 地域景観の特性

事業区間の各駅周辺では商業系の土地利用が多く、その他の地域では住宅系の土地利用が多い。西武新宿線は一部の区間を除き地平を走行しており、これらが主要な景観要素となっている。

現在、井荻駅から上井草駅までの間では西武新宿線沿いに中層の建築物が立ち並ぶ状況にある。上井草駅から西側までについては、各駅間に中高層の建築物が点在しているものの、駅間については低層の住宅が広がっている状況にある。

事業区間周辺には、「第3回自然環境保全基礎調査 東京都自然環境情報図」（平成元年 環境庁）による自然景観資源に指定されている地域等はない。

「杉並区景観計画」（平成28年6月 杉並区）、「練馬区景観計画」（平成23年8月 練馬区）において、区内の代表的な池や河川に沿った地域が景観形成重点地区に指定されている。

「杉並区景観計画」においては、「水とみどりの景観形成重点地区」（景観形成重点地区）として、妙正寺池（妙正寺川）及び善福寺池（善福寺川）が指定されている。後者は、「善福寺川緑地マネジメントプラン」（東京都建設局 平成27年5月）に基づき、整備や維持管理などを進め、区を代表する公園にふさわしい、みどり豊かな潤いのある景観を創出することとされている。

「練馬区景観計画」においては、「景観まちづくり地区」（景観形成重点地区）として、石神井公園周辺地区が指定されている。三宝寺池等の景観資源が立地し、風致地区にも指定されている同地区は、石神井公園の豊かなみどりに調和した景観づくりと石神井公園駅周辺の徒歩で楽しめる景観づくりを目指しているとされている。

そのほか、杉並区は、平成4年度に区民に身近な杉並のまち・まちなみを見直してもらおうことを目的として、「杉並百景」を選定している。練馬区は、平成19年度に練馬区の魅力的な風景を発掘・紹介するため、「練馬区景観計画」において「練馬区の素敵な風景100選」が示されている。

## イ 代表的な眺望地点及び眺望の状況

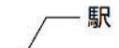
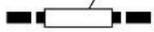
選定した代表的な眺望地点は、表 8.5.1-1及び図 8.5.1-1に示すとおりである。事業区間周辺は、地形がほぼ平坦で住宅、商業施設等が密集しているため、事業区間を見通すことのできる場所は、事業区間と交差する踏切や道路上等に限られている。

表 8.5.1-1 代表的な眺望地点と選定理由

地点	調査地点	最寄り軌道中心からの距離	選定理由
1	柿木北公園付近	約 35m	井荻駅の西側に位置する柿木北公園の地点で人の利用があり、事業前後で地平から擁壁への構造の変化が視認できる地点である。
2	井荻第 6 号踏切付近	約 60m	除却される井荻第 6 号踏切の南側に位置しており、上井草駅が視認される。人通りや自動車交通があり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。
3	上井草第 3 号踏切付近	約 70m	除却される上井草第 3 号踏切の北側に位置しており、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。
4	上石神井第 1 号踏切付近	約 80m	除却される上石神井第 1 号踏切の北側に位置しており、上石神井駅が視認される。人通りや自動車交通があり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。
5	上石神井第 3 号踏切付近	約 10m	除却される上石神井第 3 号踏切付近の北側の事業区間に並行する道路で、人通りや自動車交通があり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。
6	武蔵関駅付近	約 40m	武蔵関駅の南側に位置しており、人通りや自動車交通があり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。
7	石神井川沿い	約 10m	練馬区の景観まちづくりの区域区分である石神井川景観軸に位置しており、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。
8	武蔵関公園	約 100m	武蔵関公園内に位置しており、人の利用があり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。
9	東伏見駅付近	約 50m	東伏見駅の北側に位置しており、人通りや自動車交通があり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。
10	東伏見公園	約 20m	東伏見公園内に位置しており、人の利用があり、事業前後で地平から擁壁への構造の変化が視認できる地点である。



凡例

-  駅
-  事業区間 (環境影響評価手続対象範囲)
-  現在線
-  区市界
-  景観調査地点 (No. 1~No. 10)

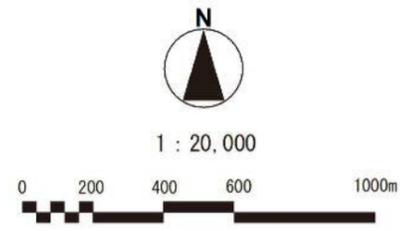


図 8.5.1-1 景観調査地点図

## ウ 土地利用の状況

事業区間の各駅周辺は商業地域又は近隣商業地域に指定されており、その他の地域は主に、第一種低層住居専用地域又は第一種中高層住居専用地域に指定されている。

事業区間周辺の土地利用は、事業区間の各駅周辺では商業系の土地利用が多く、その他の地域では住宅系の土地利用が多い。

事業区間周辺の建物階数の状況は、4階以上7階以下の階数の建物が駅周辺に点在し、4階以下の階数の建物が広範囲に多く立ち並んでいる。

## エ 都市の景観の保全に関する方針等

「東京都景観計画」（平成30年8月改定 東京都）は、美しく風格のある首都東京を実現するための具体的な施策を示すものである。東京では、街並みが区市町村の区域を超えて連担しており、また、首都としての景観形成が重要であることから、「景観法」（平成16年法律第110号）の考え方に以下の事項を加えて、今後の景観形成を進めていく上での基本理念が示されている。

- ①都民、事業者等との連携による首都にふさわしい景観の形成
- ②交流の活発化・新たな産業の創出による東京の更なる発展
- ③歴史・文化の継承と新たな魅力の創出による東京の価値の向上

杉並区・練馬区を含む区部では、東京都市計画区域を対象に次の良好な景観の形成に関する方針が示されている。

- ・都心部を中心とする風格のある景観の形成
- ・水辺を生かした魅力的な都市空間の創出
- ・水や緑と調和した潤いのある住宅地の形成

西東京市を含む多摩では、同様に良好な景観の形成に関する方針が示されている。

- ・武蔵野の面影と調和した潤いのある住宅地の形成
- ・丘陵地の豊かな緑を背景にした市街地の形成
- ・溪谷など自然美の保全と観光資源としての活用

「杉並区景観計画」は、「杉並区景観条例」（平成20年杉並区条例第43号）に基づき、総合的な景観施策を展開し、良好な住宅都市としての景観を守り、更にみどり豊かで美しい景観を進展させていくために、平成22年に制定された。その後、史跡復元、整備等の新たなまちづくりの動きや空き家対策等の新たな行政ニーズに対応する目的から平成28年に改定された。

本計画では、以下の基本理念が定められている。

- 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おりを伝えます

「練馬区景観計画」は、長年、練馬区は宅地開発の規制誘導や「練馬区まちづくり条例」（平成17年練馬区条例第95号）の制定など、ルール化による調和のあるまちづくり施策を展開している。「景観法」制定以降は、地域の個性や魅力をつくる景観の重要

性が高まり、まちづくりに景観の視点を取り入れることが、練馬区の個性や魅力を更に高めことになると考えられるようになった。このような背景から本計画が策定された。

本計画では、以下の方針が定められている。

- 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

西東京市の「都市計画マスタープラン」（平成 26 年 3 月 西東京市）は、東京都景観計画に基づいて、玉川上水景観基本軸沿いや本市全域で一定規模以上の建築及び開発行為や工作物の設置等に対して、周辺地域の街並みや環境に配慮するよう誘導している。西東京市においても、今後の土地利用動向を見すえながら、地域特性に沿ったきめ細かな景観誘導の必要性について検討するとしている。

本計画では、以下の方針が示されている。

- ①公共建築物の建築・改築、道路・公園等の整備に際しては、周辺景観との調和に配慮するものとし、地域の街並み形成が不十分な地域においては先導的な役割を果たすよう計画段階から留意する。
- ②地域固有の景観を守り育てる上で、屋敷林・雑木林や水辺、農地などの自然的景観、社寺などの歴史的景観の保全、電線類の地中化とともに、協定づくりや表彰制度など、市民主体の取組みを活発化させる仕組みづくりを検討する。
- ③既存のまちの文脈と大きくかけ離れることのないように「ヒューマンスケールのまちづくり」に留意する。

## オ 法令による基準等

事業区間周辺では、「東京都景観条例」（平成 18 年東京都条例第 136 号）に基づく「東京都景観計画」により、東京都全域を「景観計画区域」としており、事業区間周辺は「その他の地域（一般地域）」として分類されている。同条例では、一般地域において、一定規模以上の建築や土地の開発等を行うものは、この景観形成基準に適合するよう努めることとされている。特に、建造物の建設に関する配慮事項として、周辺の主要な眺望点からの見え方、色彩の工夫、周辺環境に配慮した素材の使用、意匠等に配慮するよう努めることとされている。

また、事業区間周辺では、「都市計画法」（昭和 43 年法律第 100 号）に基づく「風致地区」、「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」（平成 15 年東京都条例第 30 号）に基づく「街並み景観重点地区」等の指定はないが、「杉並区景観計画」においては、「水とみどりの景観形成重点地区」（景観形成重点地区）として、妙正寺池（妙正寺川）及び善福寺池（善福寺川）が指定されており、「練馬区景観計画」においては、「景観まちづくり地区」（景観形成重点地区）として、石神井公園周辺地区が指定されている。しかしながら、当該地区における事業の実施はない。

## 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。

- ・ 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

### (2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、工事の完了した時点とした。

### (3) 予測地域

予測地域は、現況調査の調査地域と同様に、事業区間周辺とした。

### (4) 予測手法

- ア 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  
現況調査結果及び事業計画を踏まえ、工事の完了後に新たに出現する景観構成要素（鉄道施設等）による地域景観の特性の変化の程度を予測した。

イ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

現況調査において撮影した現況写真に鉄道施設を重ね合わせるフォトモンタージュを作成し、現況と比較することにより変化の程度を予測した。

### (5) 予測結果

- ア 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  
事業区間の各駅周辺では商業系の土地利用が多く、その他の地域では住宅系の土地利用が多い中で、西武新宿線は地平を走行しており、これらが主要な景観要素となっている。

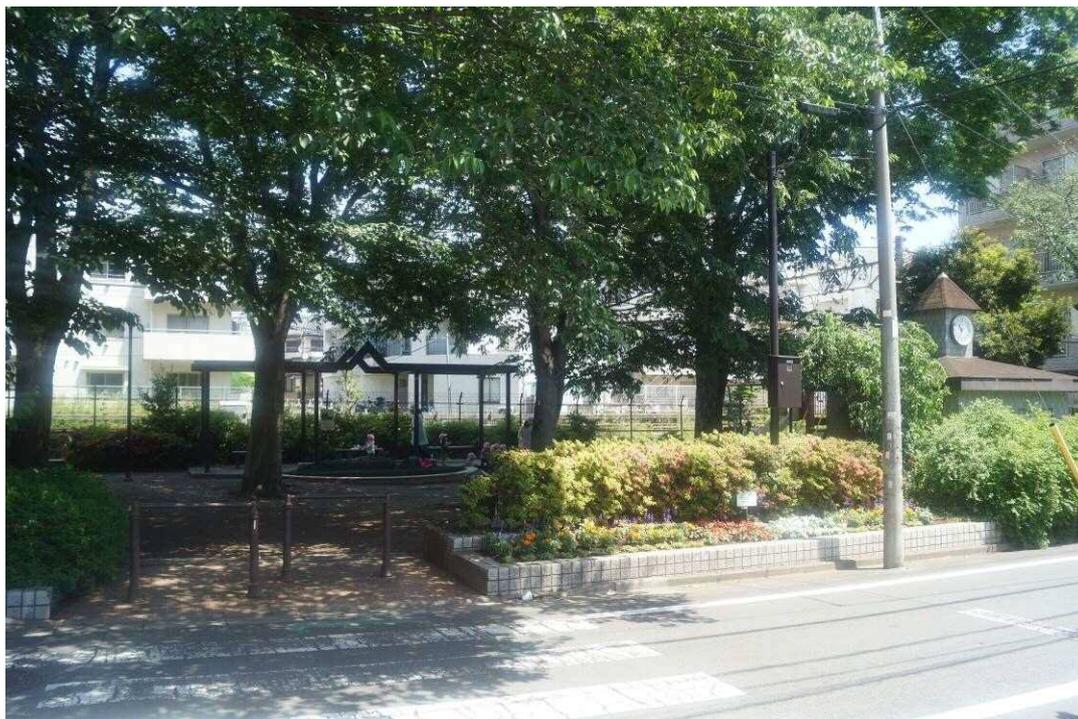
工事完了後は、地平区間から高架橋区間（一部アプローチ部は擁壁区間）へと変化するが、高架橋区間の主要な景観は、大部分が市街化された住宅地であるほかは、鉄道施設、商業施設及び中高層建築物等であるため、主要な景観の構成要素はほとんど変化しないものと予測される。

また、最も高くなる駅部の高さは 19m 程度、駅部以外の高架橋の高さは最大で 12m 程度となり、事業区間周辺の商業施設や中高層建築物等を大きく超える高さではないことから、鉄道施設は事業区間周辺のそれぞれの主要な景観要素と融合するものと予測される。

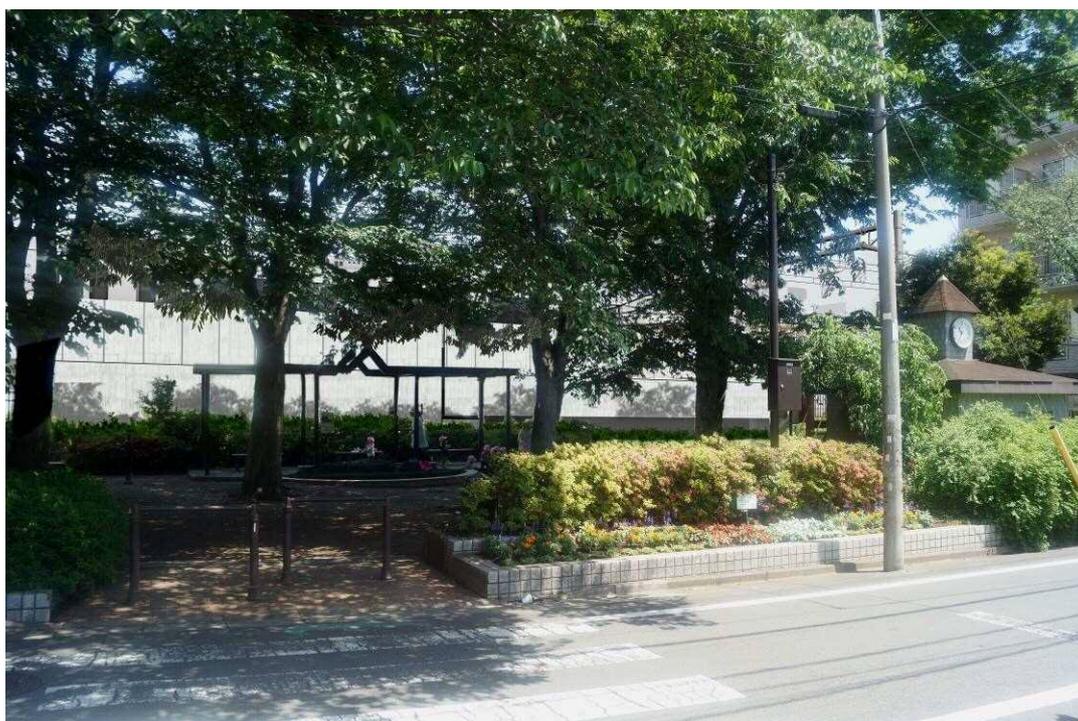
イ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

現況及び工事の完了後における代表的な眺望地点からの眺望の変化の状況は、

図 8.5.2-1 から 図 8.5.2-10 までに示すとおりである。



①現況：西武新宿線の地平構造が視認され、中央付近には集合住宅等が視認できる。



②将来：新たに擁壁が出現するものの、構造物高さが低く、周辺の建物を大きく超える高さではないことから、鉄道施設から受ける影響は小さいと予測される。

図 8.5.2-1 代表的な眺望地点（地点1）における眺望の変化の程度  
（柿木北公園付近）



①現況：井荻第6号踏切や上井草駅の駅施設が視認され、道路沿いには商業施設、中央付近には集合住宅等が視認できる。



駅舎のデザインについては今後、詳細な検討を行う。

②将来：旧駅舎が撤去され、新たに高架化された駅舎が出現するものの、「鉄道施設の構造及び高さ」、「周辺環境や地域景観と調和するような外壁」及び「地域の景観づくりに寄与した駅舎の形状や意匠等」に配慮することで、事業の実施に伴う景観への影響を可能な限り回避又は低減できると予測される。

図 8.5.2-2 代表的な眺望地点（地点2）における眺望の変化の程度  
（井荻第6号踏切付近）



①現況：上井草第3号踏切が視認され、道路沿いには戸建て住宅等が視認できる。



②将来：新たに高架橋が出現するものの、高架下から後背地の状況が視認可能であり、周辺の建物と調和した都市的景観になるものと予測される。

図 8.5.2-3 代表的な眺望地点（地点3）における眺望の変化の程度  
（上井草第3号踏切付近）