

第6章 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市長の意見の概要
並びにこれらについての事業者の見解

第6章 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市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並びに事業段階関係区市長の意見の件数は、表 6-1 に示すとおりである。

表 6-1 意見等の件数

意見等	件数
都民の意見書	7
事業段階関係区市長の意見	3
合計	10

6.1 都民の意見書の概要と事業者の見解

都民の意見書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。

6.1.1 騒音・振動

都民の意見	事業者の見解
<p>仮線時の鉄道振動予測値が現行値を上回るの見通しであるが、仮線時の運行が数年以上に及ぶ事を考慮すると是非現行並みと同等になる対策を取って頂きたい。その為予測される悪化要因の把握と経済合理性のある対策の実行方法を示して頂きたい。</p>	<p>仮線区間の列車の走行に伴う鉄道振動の調査地点については、鉄道騒音に合わせて、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地盤面としています。予測結果は、60dB～65dB であり、現況値を上回っています。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用し、新たに仮線を敷設する箇所においては路盤改良を行い、道床の整備を入念に行うとともに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を十分実施する等、鉄道振動の低減に努めます。</p> <p>工事の実施に当たり、近隣にお住まいの方から問合せ等があった場合には、適切に対応していきます。</p>
<p>「現地調査結果を大きく上回らないこと」という評価方法は環境保全という点でまったく不十分であり、振動の影響の大きさを十分に踏まえ、「現地調査結果を大きく改善すること」とすること。現行よりも数値が悪化している地点については、責任をもって軽減対策を図ること。</p>	

都民の意見	事業者の見解
<p>説明会時に聞いたお話では、騒音や振動はそちらが測ったデータは現在よりも下がると解説がありましたが、計測は地面よりも 1.2m の高さで行われたものと記載がありました。実際計測している姿も見たのですが、住宅よりもかなり下がった距離で測定している事が気になりました。実際の振動・騒音は、住居地よりも影響が出にくい場所で、実際の生活圏に寄り添った計測ではないように思えました。工事の際の振動・騒音は、実際の計測よりも、住人は大きく感じると思っています。法律的にその計測方法で良いのか？疑問が残っていました。住民と同じ目線での計測がなく、今よりも騒音・振動は下がるのでしょうか？</p>	<p>鉄道騒音及び鉄道振動の調査は、将来の鉄道構造及び土地利用状況等を考慮し、盛土区間や高架区間の代表地点から 9 測線（北側 5 測線、南側 4 測線）を選定しています。</p> <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、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、予測及び評価を行っています。</p> <p>鉄道振動の調査、予測及び評価地点については、鉄道騒音に合わせて、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地盤面としています。調査方法は、環境省の「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」（昭和 51 年 3 月 環大特 32 号）に準拠しています。</p>
<p>軌道中心から測定地点までの距離が最短でも 6.5m あるが、鉄道敷地に接して民家が存在している現状を踏まえ、測定地点を敷地境界にも設定すべきである。</p>	
<p>西武新宿線はこの地域で旧井草川を 2 箇所を渡っている。現在でも旧井草川を渡る地点周辺で振動が大きく感じる場所がある。高架化にあたって、そのことは留意されたか。またその周辺で騒音も大きく感じるのでは調査が必要ではないか。</p>	

都民の意見	事業者の見解
<p>高さ方向の測定範囲を広げたことは評価するが、実際には資料編中に数値の記載があるのみであり、評価の対象として位置づけられていない。高さによって高架化による騒音の変化が大きく異なることを念頭に置けば、高さ方向の測定をより綿密に行うとともに、評価書本書において適切に評価を行うこと。また、特に武蔵関駅周辺など鉄道敷地が低地となっている区間では、12.5m以遠の地点を取るとともに、測定・予測・評価を行うこと。</p>	<p>工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に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(図6.1-1)、調査、予測及び評価を行っています。</p>  <p style="text-align: center;">図 6.1-1</p>
<p>騒音については線路の直近で評価しているが、高架化に伴い現在は騒音を感じていない範囲の住民にもかなりの影響が広がると思われる。特に北風の吹く冬期は線路南側の広範囲にわたって騒音が届くと思われるが、そのことは評価されているか。またその対策は考えているか。</p>	<p>また、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に6.25m、25m、50m及び100mの地点で地上からの高さが1.2mの位置においても調査及び予測を行っています(環境影響評価書案 資料編 123 ページ参照)。</p> <p>高さ方向の鉄道騒音については、参考に測定が可能な練馬区下石神井4丁目28付近で、計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2m、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56dB～71dB、夜間52dB～66dBとなります(環境影響評価書案 資料編 140 ページ参照)。</p>
<p>鉄道騒音の測定法についてである。現在の測定方法は軌道中心から水平方向12.5m、地上1.2mと定められている。音源が高架部に移動した場合、現行の測定地点での騒音は現行比必ず低減される。その理由は単に音源から測定地点への距離が遠くなる事による騒音の減衰が主要因である。これから導き出される二階以上の高層階の騒音は現行比悪化する可能性が高い。一箇所でも音源と同一高さ以上を想定した騒音測定を実施すべきである。想定通りの結果があれば建物の上層階に対する騒音低減策を実行すべきである。</p>	<p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用し、弾性バラスト軌道やレールの重量化を採用するとともに、遮音壁を設置します。また、車両や軌道の定期的な検査、保守作業を実施するなど、鉄道の騒音の低減に努めます。</p>
<p>騒音の測定方法について、高さ1.2mの位置ではなく、高架化されるのであれば、高架した鉄道の走る高さでの予測値を出すべきではないのか。</p>	

都民の意見	事業者の見解
<p><工事完了後> [鉄道騒音] 軌道中心から水平方向に 12.5m ①地上からの高さ 2mの地点の測定値が有る・測定値が無い ②地上からの高さ 4mの地点の測定値が有る・測定値が無い ③地上からの高さ 8mの地点の測定値が有る・測定値が無い</p> <p>高架南側・軌道中心から水平方向に 6m ①地上からの高さ 2mの地点の測定値が有る・測定値が無い ②地上からの高さ 4mの地点の測定値が有る・測定値が無い ③地上からの高さ 8mの地点の測定値が有る・測定値が無い</p>	<p>(前ページのとおり)</p>
<p><工事完了後> [鉄道振動] 軌道中心から水平方向に 12.5m ①地上からの高さ 2mの地点の測定値が有る・測定値が無い ②地上からの高さ 4mの地点の測定値が有る・測定値が無い ③地上からの高さ 8mの地点の測定値が有る・測定値が無い</p> <p>南側軌道中心から水平方向に 6m ①地上からの高さ 2mの地点の測定値が有る・測定値が無い ②地上からの高さ 4mの地点の測定値が有る・測定値が無い ③地上からの高さ 8mの地点の測定値が有る・測定値が無い</p>	<p>鉄道振動の調査、予測及び評価地点については、鉄道騒音に合わせて、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5mの地盤面としています。調査方法は、環境省の「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」に準拠しています。</p> <p>また、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 6.25m、25m及び 50mの地盤面においても調査及び予測を行っています（環境影響評価書案 資料編 134 ページ参照）。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用し、弾性バラスト軌道やレールの重量化を採用します。また、車両や軌道の定期的な検査、保守作業を実施するなど、鉄道の振動の低減に努めます。</p>

都民の意見	事業者の見解
<p>鉄道騒音は、環境基本法による騒音規制の適用外とされているが、輸送力増強の中で車両数増に加え、1時間に最大で50本を越す列車が走行している現状がある。鉄道騒音は事実上、環境騒音の一部となっていると考えるべきであり、鉄道騒音も含めて環境騒音の規制基準を準用する取扱いとすべきである。</p>	<p>「環境基本法」(平成5年法律第91号)に基づく、「騒音に係る環境基準」(平成10年9月 環境庁告示第64号)では、「航空機騒音、鉄道騒音及び建設作業騒音には適用しないものとする。」としています。そのため、鉄道騒音については、環境基準ではなく、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」に基づく基準を評価の指標としています。</p>
<p>計画書は、『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』にもとづいて騒音評価の基準を「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」としているが、これは極めて不十分であり、「環境基本法に基づく騒音規制基準」に準じた評価とすべきである。</p>	
<p>中井・野方間の環境影響評価書によると、100dB近い単発騒音暴露が確認されている。こうした激しい騒音が繰り返されることは、たとえ継続的な騒音ではなくとも心身に深刻な影響を及ぼす恐れがある。また、「等価騒音」については日中で7:00-22:00をひとくくりにして推計しているが、1時間当たりの通過本数で見ても時間によって倍近い差がある中では、騒音の影響を適切に評価しているとは言い難い。こうした点を踏まえ、時間単位の等価騒音レベルの評価を行うとともに、「等価騒音」による評価のみならず、「単発騒音暴露」についても環境影響の評価を行うこと。</p>	<p>鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に基づき等価騒音レベルを用いて、調査、予測及び評価を行っています。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用し、弾性バラスト軌道やレールの重量化を採用するとともに、遮音壁を設置します。また、車両や軌道の定期的な検査、保守作業を実施するなど、鉄道の騒音の低減に努めます。</p>
<p>建物等が存在することによる騒音減衰効果についての補正方法について、建築物等による実際の減衰状況にもとづいてその適否を検証すること。</p>	<p>環境影響評価書案 資料編 115 ページに示すとおり、「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)に基づき、建築物等による実際の減衰状況に基づいた鉄道騒音の予測・評価を行っています。</p>
<p>事後評価における測定を12.5m地点だけでなく、より近接した地点でも行うこと。</p>	<p>工事完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に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、予測及び評価を行っており、事後調査についても同地点で実施いたします。鉄道振動についても、同地点の地盤面で実施いたします。</p> <p>事後における具体的な調査内容については、今後、作成する事後調査計画書の中で示します。</p>

6.1.2 日影

都民の意見	事業者の見解
<p>日影については評価方法及び予測を読む限り影響は少ないとの主張であるが、「建築基準法」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」の規制に抵触する地域及びその対策を明確にすることを求める。</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が、評価の指標として、同法及び同条例の基準を参考にして評価しています。</p> <p>その結果、「建築基準法」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」の規制時間を超える日影が、「東京女子学院中学校」及び「東京女子学院高等学校」等で生じますが(環境影響評価書案 本編 157～164ページ参照)、日影が生じる範囲は主に擁壁部等となっており、居住部にはあたらない範囲であることから日影の影響は小さいと予測され、評価の指標を満足します。</p>
<p>説明会に伺い、スライドに「日照の影響を可能な限り回避又は低減するため高さに配慮・北側側道…」とありますが、現在前にある1列の住宅よりも線路が高くなった場合、お庭が日陰になります。「可能な限り」の範囲が、ギリギリに住んでいると分かりにくく、多少なりとも日影が増えてしまうのでは?と不安に思っております。庭で野菜を育てる事を楽しみにした自宅です。線路は前の自宅より低い位置になりますでしょうか?</p>	<p>環境保全措置として、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するとともに、鉄道施設の北側に関連側道を設け、日影の影響を可能な限り回避します。</p>
<p>規制時間を超える日影は一部の地域で生じるが、影響は小さいと予測される。</p> <p>①一部の地域の具体的な場所と、日影となる時間の数値が有る・数値は無い。</p> <p>②高架南側に隣接する住宅の一部には、東から昇る朝日が高架に遮られて日の出直後の朝日が入らなくなる。予測調査はして有る・調査は無い。</p>	

都民の意見	事業者の見解
<p>日影については「『建築基準法』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』を勘案して評価する」(調査計画書)とされているが、実際には日影評価の基準点を建築基準法等の定める位置(幅員10m以下の道路の場合は道路中心線)ではなく、道路北端に設定している。これは、基準法等を「勘案」したものとは認めがたい。事業者は「一体の都市計画」であること等を根拠としてこの方式を正当化しているようだが、鉄道の都市計画と道路の都市計画はそれぞれ独自の都市計画として処理され、決定権者も鉄道は都、側道は区で異なり、将来管理者も側道は区となる。側道が日影緩和を大きな目的として計画されているとしても、それ自体は道路法等に位置付けられた公道であり、道路としての機能、環境、利便性を担保されることは当然であり、この点では日影が大きく道路上を覆うことによる不利益、危険性等は決して軽視できるものではない。建築基準法の求める手法に沿って評価をやり直すこと。</p> <p>鉄道高架事業では、この間も同様の手法でアセスメントが行われてきたようであるが、東京都の求めるアセスメント上、適切かつ合理的なものであるのか、あらためて認識・見解を整理されたいこと。</p>	<p>日影の原因となる主な鉄道施設は、「建築基準法」第2条の1において、「鉄道及び軌道の線路敷地内の運転保安に関する施設並びに跨線橋、プラットホームの上家は建築物の定義から除く」とされ、「建築基準法」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」の規制対象となるものではありません。</p> <p>一方で、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」(平成26年3月 東京都環境局)において高架鉄道の工作物は評価の対象となっていることから、「建築基準法」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」の基準を参考に評価をしています。</p> <p>側道等については、鉄道と同時に事業を行い、鉄道施設と併せて整備されることから、一体的に整備する都市施設として敷地境界を設定しています。</p> <p>なお、「建築基準法」では、日影の対象は建築物としており、道路は対象外となります。</p>

6.1.3 電波障害

都民の意見	事業者の見解
<p>衛星放送については、事業区間の北側で予測されます。</p> <p>障害が明らかになった場合には、ケーブルテレビ等による受信対策を講じます。</p> <p>①ケーブル基地局との契約はNHK受信料契約だけで済む・済まない。</p>	<p>本事業の実施に伴う工事施行中及び工事完了後における鉄道構造物および列車走行により電波障害が発生したと確認された場合には、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和54年10月 建設省計用発第35号 建設事務次官通知)に基づき、障害の内容および程度に応じて共同受信設備の改良・新設等の対策を適切に実施します。</p>

6.1.4 景観

都民の意見	事業者の見解
<p>高く聳える高架線のコンクリートの白い地肌の色が目立ち、緑の多い地域の景観を乱すと考え。評価書案では都市的景観の要素の一部となると言っているが、現在の西武新宿線の緑豊かな雰囲気は失われるであろう。周囲環境を考え高架線を目立たなくさせる塗装などのあらゆる工夫が必要ではないかと考える。</p>	<p>景観については、「東京都景観計画」（平成30年8月改定 東京都）、「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）及び西東京市の「都市計画マスタープラン」（平成26年3月 西東京市）の方針に基づき、評価を行っています。その結果、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状況にあります。その中で、西武新宿線は都市的景観要素の一部となっており、工事の完了後においても、主要な景観の構成要素はほとんど変化せず、現在、地平を走行している鉄道は工事の完了後に高架化されますが、事業区間周辺の都市的景観要素として融合するものと考えています。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、以下の対策を講じます。</p>
<p>概要版の104頁の上石神井第3号踏切の高架橋の写真をみて、この高架橋が長い延長距離に渡り続くこととなる。フェンスで囲まれたこの場所には不法投棄も予想され、日も当たらず、治安悪化が想定される。高架橋の周囲は人のよりつかない場所となり、踏切は除却されて車がスピードを出しやすくなり、事故も多発すると想定される。練馬区は自然も多く、生産緑地の田畑も多いため、野鳥が多く飛来するが、高架橋には野鳥が住み着き、糞害も想定される。何より高架橋という建築物により南北が分断される。また次頁の駅部の写真をみると、目前に広がるのっぺりとした白い巨大人工構造物があり、せつかくのどかな風景は損なわれ、景観に問題なしと本気で言えるのであろうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮します。 ・高架橋及び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、色彩等に配慮します。 ・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します。 <p>高架下の利用については、今後、関係機関と協議の上、決定し、適切に管理していきます。</p>

都民の意見	事業者の見解
<p>予測・評価の結果</p> <p>周辺では商業系の土地利用が多く、新宿線は都市的景観の一部となり・・・・・・・・・・完成後の高架は事業区間周辺の都市的景観要素・・・・・・・・・・中高層の住宅等とその中に新たな都市的景観要素として・・・・・・・・・・鉄道施設は周辺環境と調和した都市的景観要素の一部となるものと考えます。</p> <p>①高架直下の景色も含め、「都市的」の具体的な解説ができる・解説は無い。 「景観」の具体的な解説ができる・解説は無い。</p> <p>②都市的景観要素とは具体的に解説ができる・解説は無い。</p>	<p>景観については、「東京都環境影響評価条例」（昭和 55 年 10 月 東京都条例第 96 号）に基づき、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」により適切に予測、評価を行っています。</p> <p>予測については、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」により、現況の調査結果に鉄道施設等を重ね合わせるフォトモンタージュの方法を用いました。</p> <p>評価の指標は、「東京都景観計画」、「杉並区景観計画」、「練馬区景観計画」及び西東京市の「都市計画マスタープラン」の方針に基づき評価しました。</p> <p>なお、高架橋及び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、色彩を配慮することから、評価の指標を満足すると考えています。</p>
<p>個人的には、高架方式ではなく、地下方式を希望しておりますが、アンダーパスにより、地下化ができないのであれば、致し方無いとも思っております。ただ、今より生活環境が悪くなってしまう事は避けて欲しいと切に願います。アンダーパスが引っかかってしまうその場所の高架イメージ図は作成して頂けないでしょうか？今の状況よりも悪くなるのか？悪くなるなら考えて頂きたい所もありますが、良くなるのであれば快く協力していきたいと思っております。ぜひ高さを含め、現在との比較イメージ図を作成して頂きたいと思えます。</p>	<p>事業区間周辺において、鉄道施設が容易に見通せると予測される場所、眺望の良い場所及び不特定多数の人の利用頻度や滞留度の高い場所等を代表的な眺望として10地点を選定し、フォトモンタージュを作成しました。</p> <p>例えば、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場所である東伏見駅付近、また、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場所である東伏見公園等の10地点を選定し、調査、予測及び評価を行っています。</p>
<p>「代表的な眺望地点」と言うが東西 5km 超に及び、その主たる眺望は高架橋である。評価書案にはその範囲の中、遠景を中心とする僅か 8 箇所の新旧比較写真が並ぶが、沿線住民にとっての現実には地点 5（評価書案 p.193）のパスのみである。説明会当日配布の冊子（「評価書のあらまし」）に至っては、中でも見栄え良いと思わしき 4 箇所のみピックアップされ（あらまし p.12）、真新しい駅舎と高架橋の影響が小さい印象を与える遠景をこれが現実のごとく掲示する始末。「一部眺望の変化」、「周辺環境と調和」を強調せんがための、公平性を欠く恣意的かつ他意を感じさせる手法である。</p>	

6.1.5 環境全般

都民の意見	事業者の見解
<p>高架橋北側には側道が敷設されるそうであるが、この交通の影響が捨象されているのは全く解せない。新たな道路は騒音・振動、排気ガス等を追加的にもたらすものであり、立派な環境悪化要因である。</p>	<p>側道の整備事業は、東京都環境影響評価条例に基づく対象事業の規模ではないため、環境影響評価は行いません。</p> <p>なお、側道の整備事業においても、周辺環境に及ぼす影響を出来るだけ少なくする整備を検討します。</p>
<p>北側に設ける側道の交通量の予測調査はして有る・調査は無い。</p>	
<p>地上 10m～15mの空域は四季を問わず空気が流れています。</p> <p>①冬季の北風は高架に当たり、下向きに吹き下ろし冷たい吹きだまりとなる。予測調査はして有る・調査は無い。</p> <p>②夏季の夕方南風は高架に当たり、上向きに上昇してしまいます。暖められた高架の壁は熱を保ったままになる。予測調査はして有る・調査は無い。</p>	<p>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ます。</p> <p>また、地上部に駅施設等が設置されますが、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ます。</p> <p>以上のことから、風環境については、環境影響評価の項目として選定していません。</p>
<p>電車が通る度に、鉄粉の心配があります。</p>	<p>鉄道から発生する鉄粉については、レール、車輪に起因するものが考えられますが、近年の車両は、電車を停止させる際、主として電気ブレーキを使用し、最終停止時のみ摩擦ブレーキを使用しております。さらにブレーキシューの材質は鉄粉の発生の少ないものとなっています。</p> <p>また、近年の車両には、軽量の電車を導入しているため、ブレーキへの負担が軽減されています。</p>

6.1.6 その他

都民の意見	事業者の見解
<p>連立事業については、環境影響評価条例附則に基づき、鉄道事業者と連携していることをもって計画段階環境影響評価の対象から除外しているが、連立事業があくまで都が事業主体となる都市計画事業であること、同事業の環境に及ぼす影響がきわめて大きいことなどを踏まえ、条例の経過措置を早急に見直すとともに、今回の事業についても地下方式を念頭に計画段階からの環境影響評価を行うこと。</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。</p> <p>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。</p> <p>環境影響評価書案は、最適案である高架方式による事業の実施が周辺環境に及ぼす影響について、調査、予測及び評価を実施したものです。</p> <p>なお、本事業では、民間事業者と連携しているため、「東京都環境影響評価条例」に基づき、計画段階環境影響評価の手続は実施しません。</p>
<p>景観について、環境評価案では定性的、情緒的評価が多く総じて楽観的に過ぎる傾向がある。記載はされていないが、高架化される事による高架下での犯罪の増加や路上生活者の発生・増加等の懸念を地域住民として懸念するものであり、具体的な抑止対策の構築を要請する。</p>	<p>高架下の利用については、今後、関係機関と協議の上、決定し、適切に管理していきます。</p>
<p>高架線の下での環境の保全についての評価はないのか。側道の緑化を含め防犯の見地からの評価と、今後の開発のガイドラインを示して貰いたい。</p>	
<p>評価書案では高架下の評価も捨象されている。既存高架橋沿線住民の多くがそのデメリットに懸念を示しているものの泣き寝入りしているのが現状であろう。治安悪化、路上生活者の侵入・居座り、住宅エリア高架下におけるテナント導入による喧騒、金網囲いによる環境悪化、ゴミ投下、害鳥害虫等々そのデメリットは枚挙にいとまがない。</p>	

都民の意見	事業者の見解
<p>線路の高さ次第では、2階部分の部屋が電車から丸見えになる可能性があります。先日の説明会で、線路横防音壁の高さを伺った所、大体電車の半分程度（1.5m?）、電車窓から景色は見えるとのことをお話を聞きました。と言う事は、高さによって電車から自宅の2階が丸見えになる可能性が…。景観は都が指定している「安心して住む為の環境への配慮」の中には項目として無いとしても、見られているかもとカーテンを開けられない家にならない事を祈っております。</p>	<p>環境影響評価書案は、連続立体交差化における工事の実施や完了後の鉄道の通常運行等の事業実施が周辺環境に及ぼす影響について、調査、予測及び評価したものです。</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>沿線のマンションの住居が、事故等で高架線に電車が停まってしまったとき乗客から覗かれてしまう心配がある。プライバシー保護の見地からの評価と対策は考えているのか。</p>	
<p>線路が高架化した場合、景観が悪くなるのではと心配しております。ベランダから富士山が見えるのが我が家の自慢です。この景観が気に入って購入した物件でもあり、都市開発とは言え、見えなくなってしまうのは本当に避けて頂きたいと思っております。</p>	
<p>当地域は住宅地が中心なので大型車の通行が禁止されている道路が殆どである。学童も踏切を越えて通学しているので、工事に当たっては歩行者保護のため格別の配慮が必要と考えるので、対策をとって貰いたい。</p>	<p>工事用車両の走行ルートは、可能な限り地域の主要な道路を使用しますが、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、決定します。</p> <p>また、工事の実施に当たっては、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を講じるとともに、工事中の事故が発生しないよう工事の安全管理を徹底します。</p>
<p>地球温暖化の影響から台風の巨大化が確実に進んでおり、今後長期に亘り使用される構造物について従来の耐震、耐風速基準で設計、施行されても破壊、転倒等の問題は生じないのかの検証を要請する。特に高架化で使用される電柱の強度が今後予測される巨大台風の強風に耐えられるかについて近隣住民として不安を拭いきれない。</p>	<p>構造物については、これまでの自然災害等を教訓に改訂された「鉄道構造物等設計標準・同解説」（国土交通省鉄道局監修、公益財団法人 鉄道総合技術研究所）を基に設計しています。</p> <p>鉄道構造物は、高架構造物、地下構造物等のいずれの構造においても、本設計標準に従って安全性を確保するとともに、今後、基準の見直しがあった際には、これとの整合を図る等、適切に対応していきます。</p>
<p>高架化するとされている上石神井の車庫の面積は4900㎡あり、都内では類をみない巨大な高架面積となる。これだけの面積を高架化するメリットが不明である。高架化した所で、近隣住民にとっては、ただ地震や災害の際、倒壊の恐れのある構造物でしかない。</p>	

都民の意見	事業者の見解
<p>都の行う事業として、地元住民の理解が十分に得られ、お互いがよりよい住環境を作っていける計画を示してほしい。</p> <p>焦って事業を急ぐのではなく、住民に丁寧に時間をかけて説明をし、その声に耳を傾け、都市計画をしていくのが公共事業なのではないか。</p> <p>目先のコストや利害に囚われる事無く、50年後に子供たちに誇れる立体交差化事業を行うことが都市土木に携わる方々の誇りではないでしょうか。</p>	<p>都市計画法に基づき都市計画案を調査審議する機関である東京都都市計画審議会の答申を踏まえ、東京都は都市計画に関する行政計画として「都市づくりグランドデザイン」を平成29年9月に策定しています。</p> <p>「都市づくりグランドデザイン」では、2040年代を目標年次とした目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示しており、この中で、連続立体交差事業や踏切対策は道路交通を円滑化する取組に位置付けられています。</p>
<p>西武池袋線高野台駅から西方面へと続く高架線を想定すればよいのだろうか。工事はこの先1.2年の街の有り様を決めるだけというのではなく、50年先、未来の子供達に自慢できる、心地よい街を残すという義務をもち、目先の利便性、経済性だけにとらわれない覚悟で、計画を進めて欲しい。</p>	<p>この行政計画を踏まえ、都市計画法に基づき、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）を定め、駅を中心とした地域の将来像を示しています。</p> <p>例えば練馬区では、上石神井駅周辺において、連続立体交差化と都市計画道路及び交通広場の整備に併せ、土地の高度利用や計画的な利用が進み、商業・公共サービス施設等が集積し、安全・快適でにぎわいのある地域の拠点を形成するとしています。</p> <p>こうした都の上位計画や、区市が策定した都市計画マスタープラン等で示した望ましい将来像の実現に向け、地元区市や鉄道などの都市施設管理者、民間事業者が各々の計画について調整を図りながら事業を進めていきます。</p> <p>今回の連続立体交差化計画や関連する都市計画については、平成31年2月に都市計画素案の説明会、令和2年10月に都市計画案及び環境影響評価書案の説明会を開催し、計画の内容等について説明しているところです。</p>

都民の意見	事業者の見解
<p>当該環境影響評価における各種測定に際し当マンションは全く埒外であった。それら測定結果をもって問題なし、影響は小さいなどと言われても説得性は皆無である。</p>	<p>環境影響評価書案は、連続立体交差化における工事の実施や完了後の鉄道の通常運行等の事業実施が周辺環境に及ぼす影響について、調査、予測及び評価したものです。</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>今回の環境影響評価にしても、「問題なし」という結果にむけての調査見解の文面としか思えない。評価書作成者の主観であり、項目も不十分でその内容は公平性に欠けている。</p>	<p>今後の環境影響評価手続は、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都民等の意見を踏まえ、適切に実施してまいります。</p>
<p>その他の評価、手法も推して知るべし。すべては、周辺環境と調和し、何ら問題なし、に収斂するようになっていくとしか解釈しえない調査報告書である。一般論として、クライアント（東京都）とシンクタンク（復建エンジニアリング）の関係性からこのような成果物に仕上がることは想定内であるにせよ、説明会を含めものには限度というものがあるということである。</p>	<p>また、工事の施行中及び完了後において、環境影響評価書に記載した環境影響評価の項目について事後調査を実施し、評価の指標を上回る場合には、対象事業との関連を明らかにし、更なる環境保全措置を検討します。</p>
<p>縦覧方法も難ありである。より公開性の高い方法で開示すべきではなかったのか。練馬区の場合本庁舎のみ且つ平日昼間のみと非常に限定的であり、一般的社会人がアクセスし辛い条件であった。分室を含む図書館で開示しえたはずである。</p>	<p>環境影響評価書案については、東京都（環境局総務部環境政策課、多摩環境事務所）、関係区市（杉並区、練馬区、西東京市）の窓口で縦覧するとともに、環境局ホームページでも公開しました。</p> <p>また、説明会で使用するスライド（動画）、パンフレットや掛図を東京都都市整備局のホームページでも公開し、関係住民の方々への周知を図りました。</p>
<p>高架橋近接地域の立地、かつ一部存続可能性の当マンションである。もし高架化を強行なさらば是非とも評価書案の如く、遍く「現況値を下回り」高架橋南北沿線地域にバラ色の未来が創出されることを衷心より期待したいと思う。しかし、調和した環境、静謐な生活、安心安全な地域社会等々を一気に現実し得るのは地下化である。高架化では、ない。以前、高速鉄道を敷くのに既存マンションをまたぐ高架橋建設を強行し、マンション取り壊しを命じたどこぞの国があったが、21世紀の民主国家、平和国家たる日本は首都東京にあって、経費や既定路線を口実に住民軽視の高架化を強行なさらぬよう願う次第である。</p>	<p>鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的條件、これら3つの条件を基本として事業主体である東京都が、総合的に判断し選定しています。</p> <p>このうち、事業的條件では、仮線高架方式の事業費が約1,710億円、地下方式の事業費が約2,470億円となります。このため、仮線高架方式が優位となります。</p> <p>また、計画的条件では、仮線高架方式は1か所の道路で高さ制限がかかりますが、19か所の踏切を除却できます。地下方式では、同じく19か所の踏切が除却できますが、現在通行している1か所の道路が通行できなくなります（西東京市道アンダーパス）。このため、高架方式が優位となります。</p> <p>以上のことから、高架方式を選定しています。</p>

6.2 事業段階関係区市長の意見と事業者の見解

事業段階関係区市長の意見と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。

6.2.1 杉並区長の意見と事業者の見解

杉並区長の意見	事業者の見解
<p>環境影響評価の各種手続きや工事の施行前、施行中及び完了後等様々な段階において、地域住民への積極的な情報提供を行うとともに、区民が理解しやすいようにできる限り専門用語を避け、図表等を活用してわかりやすく周知をしていただくよう求めます。</p>	<p>環境影響評価の各種手続きに当たっては、都民の意見書や事業段階関係区市長の意見等を踏まえ、都民が理解しやすい内容及び表現に努めていきます。</p> <p>また、工事の実施に当たっては、事前に工事説明会を開催するとともに、工事のお知らせをチラシや工事看板等にて近隣にお住まいの方へ理解しやすい内容及び表現で周知を図ります。</p>
<p>計画地周辺の住民及び関係者等からの意見・要望等を尊重し真摯にご対応ください。</p>	<p>都民の意見書や事業段階関係区市長の意見等を踏まえ、適切に対応していきます。</p>
<p>【騒音・振動】 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とともに、評価の指標を「大きく上回らないこと」から「上回らないこと」となるよう努めてください。</p>	<p>仮線区間の列車の走行に伴う鉄道振動の調査、予測及び評価地点については、鉄道騒音に合わせて、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5mの地盤面としています。予測結果は、60dB～65dBであり、現況値を上回っています。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用し、新たに仮線を敷設する箇所においては路盤改良を行い、道床の整備を入念に行うとともに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を十分実施する等、鉄道振動の低減に努めてまいります。</p> <p>工事の実施に当たり、近隣にお住まいの方から問合せ等があった場合には、適切に対応してまいります。</p>

杉並区長の意見	事業者の見解
<p>【騒音・振動】</p> <p>中高層住宅への影響を考慮した工事の完了後における鉄道騒音の予測結果についても、評価を行ってください。予測結果によると、中高層住宅の上層階においては、現況値を下回るものの同程度であることが予測されています。つきましては、高さ方向の騒音拡散を抑制するため、必要に応じて対策を検討してください。併せて、工事の完了後にも実測を行ってください。</p>	<p>工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に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（図6.2-1）、調査、予測及び評価を行っています。</p> <div data-bbox="874 533 1337 846" data-label="Diagram"> </div> <p>図 6.2-1</p> <p>また、高さ方向の鉄道騒音については、参考に測定が可能な練馬区下石神井4丁目28付近で、計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2m、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56dB～71dB、夜間52dB～66dBとなります（環境影響評価書案 資料編140ページ参照）。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用し、弾性バラスト軌道やレールの重量化を採用するとともに、遮音壁を設置します。また、車両や軌道の定期的な検査、保守作業を実施するなど、鉄道の騒音の低減に努めます。</p> <p>事後における具体的な調査内容については、今後、作成する事後調査計画書の中で示します。</p>
<p>【景観】</p> <p>可能な限り緑化に努め、沿線部地域の圧迫感を緩和する対策を行ってください。</p>	<p>環境保全措置として、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するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮します。</p> <p>また、高架橋及び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、色彩等に配慮し、圧迫感の緩和に努めます。</p> <p>さらに、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します。</p>

6.2.2 練馬区長の意見と事業者の見解

練馬区長の意見	事業者の見解
<p>環境影響評価書の作成および事業実施に当たっては、環境影響評価書案の内容に対する練馬区民の意見・要望を反映されたい。</p>	<p>都民の意見書や事業段階関係区市長の意見等を踏まえ、適切に対応していきます。</p>
<p>環境影響評価書案に記載された措置を確実に実施するとともに、事業施行時点における技術進捗などを踏まえた対策を追加で実施して、環境の保全に一層努められたい。</p>	<p>事業の実施に当たっては、環境影響評価書案に記載した措置を確実に実施するとともに、今後の新技術を用いた対策の導入を検討する等、更なる環境の保全に努めます。</p>
<p>工事期間中や工事完了後に寄せられた周辺住民からの意見・要望は真摯に受けとめ、環境保全のために必要な措置を講じられたい。</p>	<p>工事期間中や工事完了後において、近隣にお住まいの方から問合せ等があった場合には、適切に対応していきます。</p>
<p>今後、環境に及ぼす影響の新たな要因が確認できた場合は、あらためて環境影響評価の項目に関する調査等を実施し、環境保全のために必要な措置を講じられたい。</p>	<p>環境影響評価書案は、道路と鉄道の連続立体交差化に関するもので、事業の実施が周辺環境に及ぼす影響について、調査、予測及び評価したものです。</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ています。</p> <p>環境に及ぼす影響の新たな要因が確認された場合には、必要に応じて適切に対応していきます。</p>
<p>【騒音・振動】</p> <p>鉄道騒音の高さごとの予測は、下石神井四丁目の一か所のみでしか行っていない。当該沿線に近接する中高層建築物は多数存在していることから、調査・予測地点を増やし、精度の高い高さ方向の評価を実施されたい。</p>	<p>「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」では、「鉄道の騒音・振動の調査地点は、調査対象鉄道の路線及び軌道構造、沿線の建物の状況を勘案し、代表的な地点を1地点以上設定する。」こととしており、将来の鉄道構造及び土地利用状況等を考慮し、盛土区間や高架区間の代表地点から9測線（北側5測線、南側4測線）を選定しています。</p> <p>鉄道騒音については、環境庁の指針である「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に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、予測及び評価を行っています。</p> <p>高さ方向の鉄道騒音については、参考に測定が可能な練馬区下石神井4丁目28付近で、計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2m、3.5m、5.0m、10.0m、15.0mにおいて調査及び予測を行っています（環境影響評価書案 資料編 140 ページ参照）。</p>

練馬区長の意見	事業者の見解
<p>【騒音・振動】 評価の指標を超える騒音が観測された場合および地域住民から申出等があった場合は、地域住民の意見を聴きながら、個別の箇所において必要な対策を実施されたい。</p>	<p>工事の施行中における騒音に関する環境保全措置として、敷地境界付近には仮囲いを設置するとともに、可能な限りロングレールを採用します。また、最新の技術や低騒音の建設機械等の積極的な採用、路盤改良、道床の入念な整備など騒音の低減に努めます。</p> <p>工事の完了後における騒音に関する環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用し、弾性バラスト軌道やレールの重量化を採用するとともに、遮音壁を設置します。さらに、車両や軌道の定期的な検査、保守作業を実施するなど、鉄道の騒音の低減に努めます。</p> <p>近隣にお住まいの方から問合せ等があった場合には、適切に対応していきます。</p>
<p>【騒音・振動】 分岐器設置区間、ロングレール化が困難な区間においては、特に重点的な対策を講じられたい。</p>	<p>工事の完了後における騒音・振動に関する環境保全措置として、弾性バラスト軌道やレールの重量化を採用するとともに、遮音壁を設置します。</p> <p>また、車両や軌道の定期的な検査、保守作業を実施するなど、鉄道の騒音・振動の低減に努めます。</p>
<p>【騒音・振動】 仮線区間における振動の評価の指標は「現況値を大きく上回らないこと」としているが、仮線区間の路盤改良や道床の整備を行い、さらなる振動の低減を図られたい。</p>	<p>工事の施行中における仮線区間の環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用するとともに、路盤改良、道床の入念な整備等、鉄道振動の低減に努めます。</p>
<p>【騒音・振動】 深夜に及ぶ夜間工事は、回数を最小にし、低騒音・低振動の工法を採用し、事前に周辺住民への周知の徹底を図られたい。</p>	<p>建設作業に当たっては、夜間作業を最小限にするなど、可能な限り作業期間や時間の短縮が図られるよう施工計画を検討します。</p> <p>また、敷地境界付近に仮囲いを設置し、低騒音及び低振動の工法や建設機械を採用するとともに、最新の技術等を積極的に導入し、騒音・振動の低減に努めます。</p>
<p>【騒音・振動】 西武新宿線沿線は、小中学校などの区立施設やマンション・戸建てなどの住宅が多いため、工事の施工に当たっては、騒音・振動などの発生を極力抑えられたい。</p>	<p>工事の施行中における騒音・振動対策として、建設作業に当たっては、敷地境界付近に仮囲いを設置し、低騒音及び低振動の工法や建設機械を採用するとともに、最新の技術等を積極的に導入し、騒音・振動の低減に努めます。</p> <p>また、仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音・振動対策として、可能な限りロングレールを採用し、新たに仮線を敷設する箇所においては路盤改良を行い、道床の整備を入念に行うとともに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を十分実施する等、鉄道騒音・振動の低減に努めます。</p>

練馬区長の意見	事業者の見解
<p>【土壌汚染】 土壌汚染に関する調査は、上石神井の車庫も含めて事業区間全体で実施し、汚染が判明した場合には、関係法令に則り、適切な措置を講じ、結果を事後調査報告書で報告されたい。</p>	<p>工事の施行に先立ち「土壌汚染対策法」（平成 14 年法律第 53 号）第 4 条及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」第 117 条（平成 12 年東京都条例第 215 号）に基づき土地利用の履歴等調査を行い、土壌汚染の状況を確認いたします。調査の結果、土壌汚染のおそれがあると認められた場合には、「東京都土壌汚染対策指針」（平成 22 年東京都告示第 407 号）等に基づき、適切な措置を講じることとし、これらの結果を事後調査報告書で報告します。</p>
<p>【景観】 景観については、駅舎や高架構造物等のデザインに関して、「練馬区都市計画マスタープラン」（全体構想および地域別指針）および「練馬区景観計画」に配慮されたい。</p>	<p>高架橋及び駅舎の外壁については、「練馬区景観計画」に基づき、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮するとともに、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します。</p>
<p>【景観】 鉄道や駅はまちのランドマークになるため、高架橋・駅舎部分の外壁および駅舎の形状・意匠の検討においては、地域住民等の意見を聴きながら進められたい。</p>	
<p>【景観】 鉄道施設による地域景観の変化予測に当たっては、選定した眺望地点の完成予想図（フォトモンタージュ）は線路を挟んだ反対側からも作成されたい。</p>	<p>事業区間周辺において、鉄道施設が容易に見通せると予測される場所、眺望の良い場所及び不特定多数の人の利用頻度や滞留度の高い場所等を代表的な眺望として 10 地点（北側 4 地点、南側 6 地点）を選定し、フォトモンタージュを作成しました。</p> <p>例えば、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場所である井荻第 6 号踏切付近、また、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場所である石神井川沿い等の 10 地点を選定し、調査、予測及び評価を行っています。</p>
<p>【環境全般】 大気汚染は環境影響評価の項目として選定されていないが、既存建築物等の解体工事に当たって、吹付け材や配管保温材については、駅施設建築図面以外にも必要な調査を行うこと。また、成形板については、アスベストの含有の有無について事前調査を行い、大気汚染防止法、東京都環境確保条例および練馬区アスベスト飛散防止条例の各種手続について遺漏のないようにされたい。</p>	<p>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（廃石綿）は確認されませんでした。</p> <p>なお、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、処分等を適正に行います。</p>

練馬区長の意見	事業者の見解
<p>【その他】 駅舎で使用する拡声器や、仮線区間の進入警報機については、音量対策等、適切な運用を図られたい。</p>	<p>駅舎で使用する拡声器や、仮線区間の進入警報機については、音量対策等、適切な運用に努めます。</p>
<p>【その他】 歩行者等の安全を図るため、建設機械の使用、工事車両の運行、工事時間、仮設通路のバリアフリー化などに十分留意するとともに、工事内容、時間等を周辺住民、周辺公共施設等に周知するように努められたい。特に、事業区域に近接する学校、保育園、医療施設、高齢者施設、障害者施設等には特段の配慮を願いたい。</p>	<p>工事用車両の走行ルートは、可能な限り地域の主要な道路を使用しますが、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、決定します。</p> <p>また、工事の実施に当たっては、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を講じるとともに、工事中の事故が発生しないよう工事の安全管理を徹底します。</p>

6.2.3 西東京市長の意見と事業者の見解

西東京市長の意見	事業者の見解
<p>事業実施区域には住居が近接することから、事業計画の具体化に当たっては、工事計画の平準化を含め、事業の実施に伴う大気質、騒音等の生活環境への影響を可能な限り低減するよう配慮するとともに、工期の重複等が発生する場合には、周辺工事の状況を十分に把握し、工事用車両の輻輳等により周辺環境への影響が発生しないよう、周辺道路における歩行者等の安全を確保するよう十分検討及び調整を図られたい。</p>	<p>工事の施行中においては、工事の実施に伴う粉じんの飛散防止のために、清掃や散水、シート覆い等の措置を随時施すほか、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します。</p> <p>また、敷地境界付近には仮囲いを設置するとともに、最新の技術や低騒音・振動の建設機械等の積極的な採用など騒音・振動の低減に努めます。</p> <p>さらに、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を講じるとともに、工事中の事故が発生しないよう工事の安全管理を徹底します。</p> <p>なお、工事用車両が1か所に集中することのないよう、工事用搬入道路を分散して設けます。</p>
<p>【騒音・振動】</p> <p>建設作業騒音の影響を可能な限り低減するため、工事実施時の環境配慮として、低騒音型機械の選定や防音シート敷設等に加えて、仮囲いの設置や建設機械の点検・整備の励行等、適切な対策を講じること。</p>	
<p>【騒音・振動】</p> <p>建設作業振動の影響を可能な限り低減するため、工事実施時の環境配慮として、低振動型機械の選定等に加えて、建設機械の点検・整備の励行等、適切な対策を講じること。</p>	

西東京市長の意見	事業者の見解
<p>【騒音・振動】 工事期間が2023年度から15年後の2038年度と長期にわたり、大規模な事業が実施されるため、特に工事車両の騒音や振動などの影響を受けやすいことから、大型車混入率の変化などを踏まえた、工事車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動や自動車排出ガスの影響の評価を環境影響評価の項目に加えていただきたい。</p>	<p>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台となります。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くなっています。</p> <p>また、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ます。</p> <p>これらのことから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと考えられるため、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動については、予測事項としていません。</p>
<p>【騒音・振動】 低周波音の調査においては、低周波音に関する既存資料をより幅広く収集整理し、一般環境中の低周波音の音圧レベルの状況についても調査すること。</p>	<p>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ています。また、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ています。</p> <p>以上のことから、低周波音については、予測事項としていません。</p>
<p>【騒音・振動】 列車走行時の騒音の影響を可能な限り低減するため、施設等の供用時の環境配慮として、高架構造の防音対策等に加えて、車両及び軌道の維持管理の徹底等、適切な対策について十分検討すること。</p>	<p>工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音・振動については、環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用し、弾性バラスト軌道やレールの重量化を採用するとともに、遮音壁を設置します。また、車両や軌道の定期的な検査、保守作業を実施するなど、鉄道の騒音・振動の低減に努めます。</p>
<p>【騒音・振動】 工事の施行中、仮線時の列車の走行に伴う鉄道振動については、付近住民への負担を最小限とするため、技術の進歩を踏まえ適切な措置を確実に行うとともに、必要に応じ追加措置を講じられたい。</p>	<p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用し、新たに仮線を敷設する箇所においては路盤改良を行い、道床の整備を入念に行うとともに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を十分実施する等、鉄道振動の低減に努めます。</p> <p>近隣にお住まいの方から問合せ等があった場合には、適切に対応してまいります。</p>

西東京市長の意見	事業者の見解
<p>【電波障害】 移動体（列車の走行）によって電波が遮蔽される場合に起こり得ると考えられる高架鉄道の受信障害を発生側で対策することは現状では困難であり、実際の対策は、もっぱら、受信アンテナの高さを高くするなど、受信側の設備の改善による方法があげられるが、事業実施区域には住居が近接することから、事業計画の具体化に当たっては、工事の施工後だけでなく工事施工中においても予測の対象時点として十分に検討していただきたい。</p>	<p>列車の走行による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」（昭和51年11月 テレビジョン学会資料）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ります。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しています。</p> <p>列車の走行によるフラッター障害は、電波強度が低下している状態で、更に移動体（列車の走行）によって電波が遮蔽される場合に起こり得ると考えられますが、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ます。</p>
<p>【電波障害】 高架区間の地域で電波障害が発生しないよう対策を行うとともに、地域住民にその内容について十分な説明を行うこと。</p>	<p>なお、工事の施行中においては、鉄道施設工事等に伴い生じる遮蔽障害について、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します。</p> <p>工事の完了後においても、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実施します。また、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実施します。</p> <p>工事の施行中及び工事の完了後においては、住民等からの問合せ窓口を明確にし、問合せがあった場合は適切に対応します。</p>
<p>【景観】 鉄道の高架化に波及した鉄道周辺の整備が進むことで、駅周辺の活性化が図られるが、高架下の有効活用等の事業計画の具体化に当たっては、周辺の景観と調和するよう十分検討を行うこと。</p>	<p>今後、関係機関と協議の上、適切に対応していきます。</p>

西東京市長の意見	事業者の見解
<p>【景観】 景観の予測においては、フォトモンタージュ法等により近景・中景・遠景の変化を予測し、また、防音壁等の設置状況も考慮すること。</p>	<p>事業区間周辺において、鉄道施設が容易に見通せると予測される場所、眺望の良い場所及び不特定多数の人の利用頻度や滞留度の高い場所等を代表的な眺望として10地点（北側4地点、南側6地点）を選定し、フォトモンタージュを作成しました。</p> <p>例えば、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場所である井荻第6号踏切付近、また、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場所である石神井川沿い等の10地点を選定し、調査、予測及び評価を行っています。</p>
<p>【環境全般】 建設機械の稼働及び工事車両の走行に伴って排出される大気汚染物質及び粉じんの影響について、定量的手法により予測を行うこと。</p>	<p>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ますが、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ます。</p> <p>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ります。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ます。</p> <p>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台となります。</p> <p>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くなっています。</p> <p>また、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ます。</p> <p>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ます。</p> <p>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と考えます。</p> <p>以上のことから、大気汚染については、環境影響評価の項目として選定していません。</p>

西東京市長の意見	事業者の見解
<p>【環境全般】 事業実施区域には住居が近接することから、事業計画の具体化に当たっては、夜間照明による影響を可能な限り低減するため、工事実施時の環境配慮として、夜間照明をできる限り周囲に漏洩させないような対策について、影響の評価を環境影響評価の項目に加えていただきたい。</p>	<p>環境影響評価書案は、連続立体交差化における工事の実施や完了後の鉄道の通常運行等の事業実施が周辺環境に及ぼす影響について、調査、予測及び評価したものです。</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、夜間作業に当たっては、夜間照明の使用について配慮した施工計画を検討します。</p>
<p>【環境全般】 東京北部を東西に横断し、隅田川に注ぐ荒川水系の一級河川（石神井川）は、西武新宿線に沿って流れ、近年、排水の規制や下水道の整備によって川がきれいになり、アブラハヤ、ドジョウの他、タモロコ、ヒガシシマドジョウが確認されている。また、市内には地下水を利用しているところも多く、事業計画の具体化に当たっては、高架橋等の基礎工事の施工に伴う掘削等により、周辺地下水の水質、水位、地盤等への影響が懸念されるため、現地の地質調査結果等を踏まえて、適切な地下水対策についての影響の評価を環境影響評価の項目に加えていただきたい。</p>	<p>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、公共下水道へ排水します。また、土砂については廃棄物として処理します。</p> <p>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しますが、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、公共下水道へ排水します。したがって、水質汚濁に影響を及ぼす要因はないものと考えます。</p> <p>本事業では、杭打ち工及び掘削工を実施しますが、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します。</p> <p>また、地中梁^{はり}を設置しますが、深さは約2m～3m（一部、約8m）となります。</p> <p>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への影響は小さいと考えます。</p> <p>以上のことから、水質汚濁、地盤、地形・地質及び水循環については、環境影響評価の項目として選定していません。</p>

西東京市長の意見	事業者の見解
<p>【環境全般】 工事車両の走行ルートについて、住宅地においては、通学路や生活道路を回避するなど十分検討を行うこと。</p>	<p>工事用車両の走行ルートは、可能な限り地域の主要な道路を使用しますが、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、決定します。</p> <p>また、工事の実施に当たっては、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を講じるとともに、工事中の事故が発生しないよう工事の安全管理を徹底します。</p>
<p>【環境全般】 既存建築物及び工作物等の解体にあたっては、アスベストに関する事前調査を確実に実行すること。また、アスベストを含有する場合は、アスベストの飛散が懸念されるため、アスベストについての影響の評価を環境影響評価の調査項目に加えていただきたい。</p>	<p>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（廃石綿）は確認されませんでした。</p> <p>なお、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」に基づき、除去、運搬、処分等を適正に行います。</p>
<p>【環境全般】 温室効果ガス（地球温暖化防止）の予測においては、建設機械の稼働及び工事車両の走行に伴って排出される温室効果ガスの排出状況について、定量的手法により予測を行うこと。</p>	<p>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りますが、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ます。</p> <p>以上のことから、温室効果ガスについては、環境影響評価の項目として選定していません。</p>