

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、輸送力増強の中と車庫増大に加え、1時間に最大で50本を超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。」とされています。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」にもつ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」に進じた評価とすべきである。</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>中井・野方間の環境影響評価書によると、100dB近い車発騒音が確認されている。こうした激しい騒音が繰り返されることは、たとえ総体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」についても環境影響の評価を行うこと。</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ベ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つ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値：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外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。鉄道振動については、今後、作成する事後調査計画書の中で示します。</p>

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盛り込んだ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>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、現在前にお庭が日陰になり、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るのでは？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。線路は前より低い位置になりますでしょうか？</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」等が生じます(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>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とともに、鉄道施設の構造及び高さに対応すること、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。 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。 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>		

<p>都民の意見</p> <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」を動かし「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以下道路の場合は道路中心線)ではなく、道路北側に設定している。これは、基準法等を「勘案」したものと認めがたい。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自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ないものでない。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>事業者の見解</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規から除く」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つていないことから、「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>また、「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>
<p>電波障害</p> <p>都民の意見</p> <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、ケーブリング等による受信対策を講じます。</p> <p>①ケーブリング基地局との契約はNHK受信料契約だけで済む・済まない。</p>	<p>事業者の見解</p> <p>本事業の実施に伴う工事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発第35号口建設事務次官(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>

<p>景観</p> <p>都民の意見</p> <p>高く聳える高架線のコッ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へる。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景観は失われつつある。周囲環境を考え高架線を自立し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へる。</p>	<p>事業者の見解</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「西東京市景観計画」(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、評価を行うています。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系の土地利用が状況にあります。</p> <p>その中で、西武新宿線は都市的景観要素の1つとなっており、工事は完了後においても、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は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> <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は配慮します。 高架橋及び駅舎の外観については、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>
<p>概要版の104頁の上石神井第3号隣切の高架橋の写真を見て、この高架橋が長い延長距離たこの場所には不法投棄も予想され、目も周回せず、治安悪化が想定される。高架橋の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。練馬区は自鳥が多く、生産緑地の田畑も多いため、野鳥も多く飛来するが、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。また駅舎の駅舎の写真を見るとき、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>	

都民の意見	事業者の見解
<p>予測・評価の結果 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」の具体的な解説は無い。 「景観」の具体的な解説ができる・解説は無い。 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、現状の調査結果に鉄道施設等を重ね合わせた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たいと切に願います。アンダーパスが引つかかっていると、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頂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っております。</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、人の構造利用があり、事業前後で地平から擁壁へ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、沿線住民にとつての現実の地点5(評価書案P.193)のイメージのみである。説明会当日配布の冊子(「評価書案のあらまし」)にまつては、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、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>	

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、この交通の影響が擔憂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>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>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小さくする整備を検討します。</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、近年の車輪は、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。さらにブレーキシユームの材質は鉄粉の発生が少ないものとなっております。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>	

事業段階関係区市町村長の意見と事業者の見解

事業段階関係区市町村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。

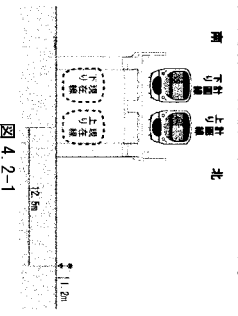
杉並区長の意見と事業者の見解	事業者の見解
<p>環境影響評価の各種手続きや工事の施行前、施行中及び完了後等様々な段階において、地域住民への積極的な情報提供を行うとともに、区民が理解しやすいようにできる限り専門用語を避け、図表等を活用してわかりやすく周知をしていただくよう求めます。</p>	<p>環境影響評価の各種手続きに当たっては、都民の意見書や事業段階関係区市町村長の意見を踏まえ、都民が理解しやすい内容及び表現にするように努めていきます。また、工事の実施に当たっては、事前に工事説明会や工事看板等にて近隣にお住まいの方へ理解しやすい内容及び表現で周知を行います。</p>
<p>計画地周辺の住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町村長の意見を踏まえ、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、予測結果が現状を上回ることから、環境保全のための措置を徹底し、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、鉄道騒音として水平方向に12.5mの地盤面としていきます。予測結果は、60dB～65dBであり、現状値を上回っています。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いきます。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>

杉並区長の意見

【騒音・振動】
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、評価を行うべく、予測結果によると、中高層住宅の上層階において、現況値を下回るものの同程度であることが予測され、抑制するため、必要に応じて対策を検討していただく。併せて、工事の完了後にも実測を行うべく。

事業者の見解

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「在来鉄道の指針」に基づいて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4.2-1)、調査、予測及び評価を行っています。



また、高さ方向の鉄道騒音については、参考に測定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 資料編140ページ参照)。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等とともに、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。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。

【景観】
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。

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。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。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。

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、環境影響評価書の内容に対する練馬区民の意見・要望を反映させたい。</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して実施して、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、あらかじめ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。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。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】 鉄道騒音の高さことの予測は、下石神井四丁目の一か所のみで行っていない。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、従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「在来鉄道の建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	
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は、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、敷地境界付近には防壁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】 分岐強設置区間、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「観測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を図られるよう施工計画を検討します。</p> <p>また、敷地境界付近に防壁を設置し、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、敷地境界付近に防壁を設置し、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など、鉄道騒音・振動の低減に努めます。</p>

<p>【土壌汚染】 練馬区長の意見</p> <p>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、関係法令に即り、適切な措置を講じ、結果を事後調査報告書で報告されることとし、これを事後調査報告書で報告されることとし、これらの結果を事後調査報告書で報告します。</p>	<p>事業者の見解</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操業に関する条例」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思われる場合には、「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】</p> <p>景観については、駅舎や高架構造物等のデザインについて、「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、色彩等に配慮することともに、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】</p> <p>鉄道や駅はまちな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>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号路切付近、また、練馬区の景観まちづくりの区域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】</p> <p>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、取除設置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適確のないようにされたい。</p>	<p>取除設置図面等を基に行った調査の結果、特別管理廃棄物(産石綿)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>

<p>練馬区長の意見</p> <p>【その他】</p> <p>駅舎で使用される拡声器や、仮設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>事業者の見解</p> <p>駅舎で使用される拡声器や、仮設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】</p> <p>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、仮設道路のバリフアプ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>

西東京市長の意見と事業者の見解

<p>西東京市長の意見</p> <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、工期の重畳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道路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ねばならない。</p>	<p>事業者の見解</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、敷地境界付近には仮囲い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

<p>【騒音・振動】</p> <p>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、大型車両入等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ます。</p>	<p>事業者の見解</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2,500台～65,218台となり、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)、区間で分けた各プロットの最大台数は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、予則事項としていません。</p>
<p>【騒音・振動】</p> <p>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ます。</p> <p>以上のことから、低周波音については、予則事項としていません。</p>
<p>【騒音・振動】</p> <p>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、高架橋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、可能な限りトンネルを採用し、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】</p> <p>工事の施行中、仮設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、必要に応じて追加措置を講じらねばならない。</p>	<p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、可能な限りトンネルを採用し、新たに仮橋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。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>【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影響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、もつばら、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、工事の施工後時点でなく工事施工中においても予測の時点として十分に検討していただきたい。</p>	<p>西東京市長の意見</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>事業者の見解 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、アンテナ放送において、電車が150km/h程度の高速走行になるとパルス雑音が増加する場所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、120km/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、テレビ画面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。 列車の走行によるフラクッター障害は、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6m)としており、フラクッター障害を引き起こすと考えられる「列車の高さ」(約4m)より高いことから、フラク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。 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アンテナレベルによる受信対策等の適切な対策を実施します。 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適切な調整やアンテナレベルによる受信対策等の適切な対策を実施します。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。 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>

<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>西東京市長の意見</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>事業者の見解 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眺望の高さ等の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。 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。 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。 工事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。 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)、区間で分けた各フロックの最大台数は44台/日～90台/日(往復)を想定しており、現状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。 また、工事用搬入道路は分散して設けるため工事車両は1か所に集中することはないと考えます。 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。 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実施することから、周辺環境への影響は小さいと考えます。 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、予測及び評価は、事業特性や地域特性を勘案の上、「東京都環境影響評価書案例」及びその他の関係法令等に基づき、実施しました。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般河川(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、アオクラムや、ドジョウのほか、タモロコ、ヒガシヤ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、事業計画の施工に当たっては、高架橋等の基礎工事の施工に伴う掘削等により、周辺地下水の水质、水位、地盤等への影響が懸念されるため、現地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。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。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～13m、線路直交方向の杭間隔は約3m～13mで計画しており、間隔を空けて杭を設置します。また、地中梁を設置しますが、深さは約2m～3m(一部、約8m)となります。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は行わないため、地盤変形及び地下水への影響は小さいと考えます。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。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施すること。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(廃石棉)は確認されませんでした。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、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。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>

●東京都告示第二百六十九号

東京都薬物の濫用防止に関する条例(平成十七年東京都条例第六十七号)第十二条第一項の規定により、知事指定薬物を次のとおり指定する。

令和三年三月十五日

東京都知事 小池百合子

一 知事指定薬物の名称

別表のとおり

二 指定理由

人の身体に使用することにより、精神に幻覚等の作用を及ぼし、また、これを濫用することにより、人の健康に被害が生じると認められるため

三 施行期日

令和三年三月十六日

【別表】

	化学名	通称名
(1)	N-(1-アミノ-3, 3-ジメチル-1-オキソブタン-2-イル)-1-プチル-1H-インダゾール-3-カルボキサミド及びその塩類	ADB-BUTINACA
(2)	1-[1-(3-フルオロフェニル)シクロヘキシル]ピペリジン及びその塩類	3F-PCP、3-Fluoro-PCP
(3)	3-{2-[エチル(プロピル)アミノ]エチル}-1H-インドール-4-イル=アセテート及びその塩類	4-AcO-EPT
(4)	エチル=(R)-2-(4-フルオロフェニル)-2-[(R)-ピペリジン-2-イル]アセテート、エチル=(S)-2-(4-フルオロフェニル)-2-[(S)-ピペリジン-2-イル]アセテート及びそれらの塩類	threo-4-Fluoroethylphenidate
(5)	エチル=(R)-2-(4-フルオロフェニル)-2-[(S)-ピペリジン-2-イル]アセテート、エチル=(S)-2-(4-フルオロフェニル)-2-[(R)-ピペリジン-2-イル]アセテート及びそれらの塩類	erythro-4-Fluoroethylphenidate

告示(教)

●東京都教育委員会告示第十一号

東京都立図書館規則(昭和六十二年東京都教育委員会規則第十一号)第四条ただし書及び第十一号ただし書の規定により、東京都立中央図書館及び東京都立多摩図書館を次のように休館する。

令和三年三月十五日

東京都教育委員会

一 期日 令和三年四月十六日、同年五月二十一日及び同年六月十八日

二 理由 設備等の保守点検のため

公告

土地区画整理組合の理事の就任について

土地区画整理法(昭和二十九年法律第百十九号)第二十九条第一項の規定により野津田東土地区画整理組合理事長村野幸司から次に掲げる者が令和三年二月十六日付で理事に就任した旨の届出があったので、同条第二項の規定により公告する。

令和三年三月十五日

東京都知事 小池百合子

氏名 住所

近藤 博徳 町田市野津田町二千八百二十三番地

開発行為に関する工事の完了について

都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第二十九条第一項の規定に基づき許可した次の開発行為に関する工事は、

完了した。

令和三年三月十五日

東京都多摩建築指導事務所長

浅井勉

開発区域又は工区に含まれる地域の名称

許可を受けた者の住所及び氏名

国分寺市北町五丁目十四番二

埼玉県本庄市西富田七百六十二番地一
ケイアイスター不動産株式会社
代表取締役 塙圭二

開発行為に関する工事の完了について

都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第二十九条第一項の規定に基づき許可した次の開発行為に関する工事は、完了した。

令和三年三月十五日

東京都多摩建築指導事務所長

浅井勉

開発区域又は工区に含まれる地域の名称

許可を受けた者の住所及び氏名

府中市矢崎町一丁目二十七番 武蔵野市境二丁目二番二号
二十四、矢崎町三丁目一番十 株式会社飯田産業
二、同番十二地先及び同番三十二 代表取締役 千葉雄二郎

大規模小売店舗立地法に基づく意見の概要に

ついて

大規模小売店舗立地法(平成十年法律第九十一号)第八条第一項の規定により大規模小売店舗の届出の公告に係る意見を聴取したので、同条第三項の規定により次のとおり

意見の概要を公告し、当該意見を縦覧に供する。

令和三年三月十五日

東京都知事 小池百合子

一 店舗名 サミットストア井荻店

二 店舗所在地 杉並区井草三丁目四番二十三号

三 設置者名 サミット株式会社

四 意見

ア 聴取者 杉並区長

イ 概要 意見なし

ウ 収受日 令和三年二月十七日

五 縦覧場所 東京都産業労働局商工部地域産業振興課(新宿区西新宿二丁目八番一号)

六 縦覧期間 令和三年三月十五日から同年四月十五日まで。ただし、東京都の休日に関する条例(平成元年東京都条例第十号)に定める休日を除く。

七 縦覧時間 午前九時三十分から午後四時三十分まで。ただし、正午から午後一時までを除く。

都市計画道路事業の施行について

都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第六十六条の規定により、次のとおり公告する。

令和三年三月十五日

東京都知事 小池百合子

一 都市計画事業の種類及び名称

別表のとおり

二 施行者の名称 東京都

三 事務所の所在地 新宿区西新宿二丁目八番一号

四 事業地の所在 別表のとおり

別表

都市計画事業の
種類及び名称

調布都市計画道
路事業三・四・
二号水道道路線

事業地の所在

狛江市岩戸南四丁
目、駒井町一丁目
及び二丁目、猪方
一丁目、二丁目及
び三丁目並びに東
和泉二丁目及び三
丁目地内

事業認可
の告示

令和三年
二月九日
関東地方
整備局告
示第五十
九号

所管事
務所

北多摩
南部建
設事務
所

発行

東京都
東京都新宿区西新宿二丁目八番一
号
電話 〇三(五三三二)一一一一(代)

郵便番号
163-8001

定価

本号
一箇月 七〇円
六、六〇〇円
(郵送料を含む)

印刷所

勝美印刷株式会社
東京都文京区白山一丁目十三番七号
電話 〇三(三八二二)五二〇一(代)

郵便番号
113-0001

