

西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業の 環境影響評価書案に係る見解書について（要約）

1 環境影響評価の実施者の名称及び所在地

名 称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

2 事業者の名所及び所在地

名 称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

名 称：西武鉄道株式会社

代表者：代表取締役社長 喜多村 樹美男

所在地：埼玉県所沢市くすのき台一丁目11番地の1

3 対象事業の名称及び種類

名 称：西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業

種 類：鉄道の改良

4 対象事業の内容の概要

項 目	内 容
事 業 区 間	起点：杉並区上井草一丁目 終点：西東京市東伏見一丁目
事 業 延 長	約 5.1km
構 造 形 式	高架橋、擁壁及び地平
対 象 駅	上井草駅、上石神井駅、武蔵関駅及び東伏見駅
踏 切 解 消 数	19か所
工 事 予 定期間	約 15年

5 評価書案について提出された主な意見及び事業者の見解の概要

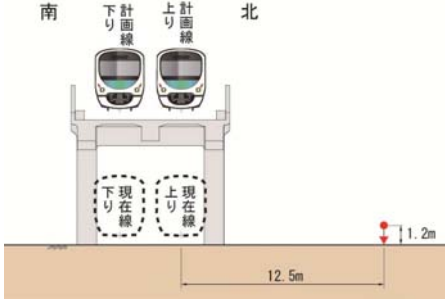
①意見書の件数の内訳

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

②都民の主な意見の概要と事業者の見解

【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、適切に対応してまいります。</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>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月環大第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>

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、調査、予測及び評価を行っています。</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、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>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>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>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>

【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、居住部にはあたらぬ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>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>

【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>

【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> <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>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います。</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>

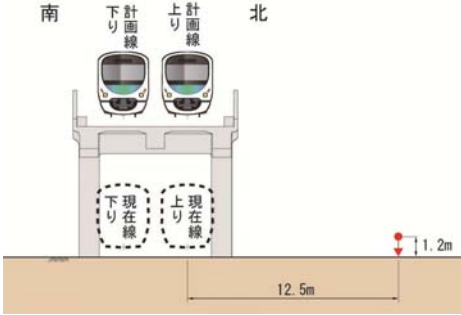
【環境全般】

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>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が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>

③事業段階関係区市長の主な意見と事業者の見解

杉並区長の主な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するように努めていきます。</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>【騒音・振動】</p> <p>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、調査、予測及び評価を行っています。</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>

練馬区長の主な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】 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】 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】 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>

西東京市長の主な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>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>

西東京市長の意見	事業者の見解
<p>【電波障害】</p> <p>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場合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>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>【環境全般】</p> <p>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>