

**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について（要約）**

**1 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地**

**(1) 事業者**

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

**(2) 環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）**

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 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

**3 対象事業の内容の概略**

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

#### 4 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
騒音・振動	<p>(1) 工事の施行中</p> <p><b>ア 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音</b>  建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果は、66 dB～80 dBであり、各工種ともに、評価の指標である「騒音規制法」（昭和 43 年法律第 98 号）又は「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）の勧告基準を下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p><b>イ 建設機械の稼働に伴う建設作業振動</b>  建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果は、47 dB～70 dBであり、各工種ともに、評価の指標である「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）の勧告基準と同等又は下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p><b>ウ 仮線時の鉄道騒音</b>  仮線区間の鉄道騒音の予測結果は、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 の地点において、昼間 51 dB～57 dB 及び夜間 47 dB～53 dB であり、いずれの地点でも現況値を下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足する。</p> <p><b>エ 仮線時の鉄道振動</b>  仮線区間の鉄道振動の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地点において、60 dB～65 dB であり、予測値は現況値を上回るが、新たに仮線を敷設する箇所においては確実な路盤構築を行い、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ることにより、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」をおおむね満足する。</p> <p>(2) 工事の完了後</p> <p><b>ア 鉄道騒音</b>  鉄道騒音の予測結果は、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 1.2m の地点において、昼間 54 dB～57 dB 及び夜間 50 dB～52 dB であり、いずれの地点でも現況値を下回っており、評価の指標である「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」（平成 7 年 12 月 環大一第 174 号）に定める「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を満足する。</p> <p><b>イ 鉄道振動</b>  鉄道振動の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地点において、51 dB～53 dB であり、いずれも現況値を下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足する。</p>
土壌汚染	<p>事業区間周辺の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ものの、現時点では、事業用地未取得のため現地調査が実施できない。そのため、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）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 条に基づき調査を実施し、その結果、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」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する。</p> <p>以上のことから、評価の指標である「新たな地域に土壌汚染を拡散させないこと」を満足する。</p>

予測・評価項目	評価の結論
日 影	<p>工事の完了後において、「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) の規制時間を超える日影は一部の地域で生じるが、擁壁部等で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る。</p> <p>なお、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等のうち、「東京女子学院中学校」及び「東京女子学院高等学校」の敷地の一部で規制時間を超える日影が生じるものの、日影が生じる範囲は主に擁壁部となっているため、日影の影響は小さいと考えられる。また、「ピジョンランド上石神井保育園」及び「そんぼの家 S 上石神井」の敷地の一部では午後 3 時から午後 4 時までにかけて日影が生じるものの、規制時間を超える日影は生じないと予測される。</p> <p>以上のことから、評価の指標を満足する。</p>
電波障害	<p>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最大約 10m 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>パルスノイズ障害については、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。</p> <p>フラッター障害の範囲は、遮蔽障害の範囲内に収まることが予測される。</p> <p>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。</p> <p>これらにより、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。</p>
景 観	<p>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る。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しない。また、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るが、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られる。</p> <p>加えて、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する。</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが鉄道施設を中心に広がる商業施設や戸建て、中高層の住宅等となっている。その中に新たな都市的景観要素として高架橋等の鉄道施設が加わり、一部眺望の変化が認められるものの、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。</p> <p>また、踏切が除却されることにより交通渋滞が緩和されて人通りや自動車の流れが整ったものとなることに加え、鉄道施設については周辺環境に調和するよう配慮する等、環境保全のための措置を実施する。</p> <p>これらのことから、評価の指標である「事業地周辺の自然、歴史、文化、地域性等に配慮すること」を満足する。</p>

予測・評価項目	評価の結論
史跡・文化財	<p>周知の埋蔵文化財包蔵地については、事業の実施に伴い一部改変されるが、「文化財保護法」（昭和 25 年法律第 214 号）に基づき、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じる。</p> <p>また、新たに埋蔵文化財が確認された場合には、同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。</p> <p>これらのことから、埋蔵文化財包蔵地に及ぼす影響は小さく、評価の指標である「文化財保護法等に定められた保全に関する事項を遵守すること」を満足する。</p>
自然との触れ合い活動の場	<p>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。なお、「武蔵野の路（千川・石神井コース）」及び「ねりまの散歩道（武蔵関公園コース）」と想定される主な工事用車両の走行ルートとの一部が重なることや、東伏見駅の北側に仮線を設ける計画としており「みどりの散策マップ（屋敷林と畑のコース）」の一部が改変されることから、工事の施行に伴い、自然との触れ合い活動の場への影響が考えられる。そのため、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置することや、東伏見駅の北側における迂回路の設置等の措置を講じることで、歩行者や自転車の移動阻害を防ぎ、通行空間を確保するほか、工事用車両の走行ルートと重なる散歩道では、工事用車両の制限速度を守り、安全運転を徹底することとする。</p> <p>さらに、鉄道の構造形式は高架構造であり、工事の完了後は踏切が除去され散歩道及び散策路の機能は向上すると考えられる。</p> <p>これらのことから、自然との触れ合い活動の場の利用に著しい影響は生じないと予測され、評価の指標である「自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないこと」を満足する。</p>
廃棄物	<p>既存構造物の撤去及び建設工事に伴い発生するコンクリート塊、アスファルト塊、鉄骨等の建設廃棄物及び建設発生土については、再資源化率等の予測を 99%以上、建設泥土については再資源化率の予測を 98%とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月 東京都）に定める東京都関連工事の目標値を達成する。</p> <p>プラスチック、ガラス、ケーブル等の建設廃棄物について、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>建設混合廃棄物について、同計画に定める東京都関連工事の目標値を達成するよう再資源化等を行うとともに、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>再資源化が困難な建設廃棄物及び建設泥土並びに有効利用が困難な建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>これらのことから、評価の指標である「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に定める事業者の責務」を満足する。</p>