

西武池袋線（練馬区高野台駅～大泉学園駅間）の連続立体交差事業及び同線（練馬高野台駅～石神井公園駅間）の複々線化事業に係る環境影響評価書案 概要

1 事業者の名称及び所在地

事業者

名称 東京都

代表者 東京都知事 石原 慎太郎

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 取締役社長 小柳 皓正

所在地 埼玉県所沢市くすのき台一丁目11番地の1

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 石原 慎太郎

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 西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）の連続立体交差事業及び同線（練馬高野台駅～石神井公園駅間）の複々線化事業

種類 鉄道の改良

3 対象事業の内容の概略

本事業は、西武鉄道池袋線の練馬高野台駅付近から大泉学園駅付近までの約2.7kmを連続立体交差化するとともに、練馬高野台駅付近から石神井公園駅付近までの約1.2kmを複々線化し、合わせて高架式で整備するものである。これにより、9箇所の踏切をなくし、交通渋滞及び地域分断の解消並びに鉄道の輸送力増強を図ろうとするものである。

対象事業の内容の概略は、表1に示すとおりである。

表1 対象事業の内容の概略

項目	内容
事業区間	起点：練馬区高野台一丁目 終点：練馬区東大泉五丁目
事業延長	約2.7km（高架橋 約2.3km、擁壁 約0.3km、地平 約0.1km）
構造形式	高架橋、擁壁、地平
対象駅	石神井公園駅
踏切解消数	9箇所
工事予定期間	約8年間

#### 4 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況及び対象事業における行為・要因を考慮の上、選定した予測・評価項目について現況調査を実施し、対象事業の実施が環境に及ぼす影響について予測・評価を行った。

環境に及ぼす影響の評価の結論は、表 2 に示すとおりである。

表 2 環境に及ぼす影響の評価の結論

環境影響評価の項目	評価の結論
騒音・振動	<p>1 工事の施行中</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果は、73～80dB であり、各工種とも評価の指標である「騒音規制法に基づく特定建設作業の騒音の規制に関する基準等」を下回り、評価の指標を満足する。</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果は、47～72dB であり、各工種とも評価の指標である「振動規制法に基づく特定建設作業の振動の規制に関する基準等」を下回り、評価の指標を満足する。</p> <p>仮線時の鉄道騒音の予測結果は、昼間 62～71dB、夜間 57～66dB であり、仮囲いの設置等による保全対策を実施することにより、すべての地点で現況値を下回り、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>仮線時の鉄道振動の予測結果は、58～66dB であり、仮線の鉄道構造物が現在よりも予測地点側に移動する地点で現況値を上回り、現況値との差は最大で 3dB となるが、ロングレールの採用、レール研磨、車輪、道床及び車両の整備等の保守作業の十分な実施等、振動の低減に効果のある方策を講じ、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>水平方向の鉄道騒音の予測結果は、「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ついて」に定められている地上から 1.2m の地点では、昼間 51～61dB、夜間 46～56dB であり、すべての地点で現況値を下回る。このことから評価の指標である「大規模改良線に係る指針及び現地調査結果（現況値）」を満足する。</p> <p>高さ方向の鉄道騒音は、昼間 57～75dB、夜間 52～70dB であり、高架橋より低い範囲ではすべて現況値を下回る。また、高架橋より高い範囲では現況値を上回る箇所があると考えられるが、ロングレールの採用、レールの重量化、遮音壁の設置、弾性バラスト軌道の採用、レール研磨、車輪及び車両の整備等の保守作業の十分な実施等、騒音対策を講じることにより、評価の指標である「現地調査結果（現況値）」をおおむね満足する。</p> <p>鉄道振動の予測結果は、39～59dB であり、おおむね現況値を下回ることから、評価の指標である「現地調査結果（現況値）」をおおむね満足する。</p>
日影	<p>事業の実施による日影の原因となる鉄道施設は、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の規制対象となるものではないが、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た。</p> <p>鉄道施設における日影の影響は、日影が生じる事業区間の北側において関連側道を設けることにより、評価の指標である「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に定める基準」を大部分の区域で満足する。</p>

電波障害	<p>鉄道施設によるテレビ電波の遮へい障害は、事業区間の北側に最大で約 100m、南側に最大で約 550m の範囲に生じると予測されるため、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。</p> <p>列車の走行によるフラッター障害は、鉄道施設による遮へい障害と同一の範囲内に生じると予測されるが、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とにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標を満足する。</p>
景 観	<p>事業区間は、地平を走行している鉄道が、工事の完了後には高架化され、鉄道施設の高さは、最も高い部分で 15m 程度となる。しかし、その構造は周辺の建築物等を大きく上回ることはないため、現状と同じく事業区間周辺の都市的景観要素と融合することにより、商業施設や住宅等が多いといった地域景観の特性にほとんど変化を与えないものと評価する。また、環境保全のための措置を実施することにより、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> <p>代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが商業施設、住宅等といった都市的景観となっている。その中に新たな都市的景観要素として鉄道施設が加わるが、周辺施設を大幅に超える高さでなく、また、その形状等について周辺環境に溶け込むような環境保全のための措置を実施することにより、眺望の変化は少なく、評価の指標を満足する。</p>
廃棄物	<p>既存線路の撤去により発生するレール、まくらぎ及びバラストについては、可能な限り他の路線、車庫線等に再利用する。既存構造物の撤去により発生する鉄骨、コンクリート塊等については、再利用を図るよう検討を進め、再利用できないものは東京都の許可を受けている業者に委託し、適正に処理する。このことから、評価の指標である「練馬区廃棄物の処理および清掃に関する条例等に定める事業者の責務」を満足する。</p> <p>建設発生土は事業区間内で可能な限り再利用する計画であるが、再利用が困難な場合は、東京都の許可を受けている業者に委託し、適正に処理することから、評価の指標を満足する。</p> <p>再利用が困難な建設泥土については、東京都の許可を受けている業者に委託し、適正に処理することから、評価の指標を満足する。</p>