

平成 23 年 11 月 10 日  
杉並区環境清掃審議会

## 京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）連続立体交差化 及び複々線化事業に係る環境影響評価準備書に対する意見

京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）連続立体交差化及び複々線化事業は、当該区間を連続立体交差化することにより、25 箇所の踏切が除却され、慢性的な交通渋滞の解消及び鉄道・道路それぞれの安全性の向上、さらには、鉄道により隔てられていた地域の一体化を可能にする事業と理解しています。

杉並区内においても、約 0.8 km が連続立体交差化されることに伴い、3 箇所の踏切が除却され、その効果に大いに期待するものです。

一方、工事の規模としては、連続立体交差化予定区間（以下「連立区間」という。）が約 7.1 km となり、事業期間が約 10 年、さらには、複々線化による地下線増線の区間が約 8.3 km、事業期間が約 4 年に及ぶ大規模なものであり、周辺環境にたいへん大きな影響を及ぼすと考えます。

杉並区内の京王線沿線は、その大部分の地域が戸建住宅、集合住宅及び住商併用施設で形成される住宅地であるとともに、近隣には、保育園、幼稚園、学校、病院が点在します。さらに、計画区間は交通量の多い甲州街道や首都高速 4 号線の高架に並行し隣接していることから、連続立体交差化事業の整備により、環境への影響が懸念されるどころです。

このため、工事期間中はもちろん、供用開始後における環境影響についても、必要に応じて法定項目の枠を超えた広範な調査を実施するとともに、結果の公表を求めるものです。

併せて、当該事業については、2 度にわたる公告・縦覧期間中に、2,800 件を超える意見が寄せられたと聞いております。このような都民意見に対する窓口を明確にし、わかりやすい説明を求めるとともに、何よりも沿線地域における環境保全の見地から、本評価準備書に係る意見を以下のとおり述べます。

### 1 全般的事項

(1) 環境影響評価準備書等には専門用語や難しい表現が散見されるが、内容が充分区民に理解されるように、縦覧図書及び各種説明用資料は、わかりやすい表現と簡易な用語を使用されたい。なお、区民意見の多くが、連立区間の高架化に伴う騒音及び振動、景観に関する内容であるが、このような意見、要望の趣旨を充分考慮し、対策を検討のうえ、可能な限り環境影響評価書に反映されたい。また、反映できない場合、その理由を具体的にわかりやすく説明するよう努められたい。

- (2) 首都高速4号線と京王線高架に挟まれる区域については、騒音、振動等に関する複合的環境影響に対する調査をさらに行うとともに、景観面においても、高架線に沿った緑化など、沿線部地域の圧迫感を緩和する対策に特段の配慮をされたい。
- (3) 環境影響評価準備書に記載されている「環境の保全のための措置」を確実に実施するとともに、二酸化窒素、浮遊粒子状物質等の大気汚染物質の発生を抑制するため、使用する機器、車両は最新の公害防止機能を装備した機器等を採用されたい。また、工事に際して使用する資材については、周辺環境や住民の健康に悪影響を及ぼさないものを選定されたい。
- (4) 工事の施行にあたって、夜間作業は可能な限り抑制されたい。また原則工事用車両の運行を昼間の時間帯にするとともに、主な運行ルート、時間帯、台数を公表するなど、工事地域周辺区民の安全及び生活環境を最優先した工事に努められたい。特に、保育園、幼稚園、学校、病院、高齢者施設等の周辺での工事または車両運行には特段の配慮をされたい。
- (5) 鉄道の運行にあたっては、軽量車両を採用するとともに、駅舎への太陽光発電システムやLED照明の導入とあわせ、運用面では昼間の消灯など、省エネルギー対策にも取り組むよう努められたい。また、プラットホームにはエレベーターの設置等バリアフリーへの対策に加えて、安全面からホームドアの導入も検討されたい。

## 2 個別事項

### (1) 大気質

粉じん等について、「風向、風速のデータから風速 5.5m以上の強風が吹く可能性は小さく、環境への影響が少ない」(準備書 188 頁)としているが、工事による粉じん等の発生量など、具体的な数値予測を実施すべきである。

また、環境基準の設定されている二酸化窒素、浮遊粒子状物質などの大気質についても工事による影響を数値予測・評価すべきである。特に平成 21 年度に環境基準が設定された微小粒子状物質 (PM2.5) については呼吸により肺の深部まで到達し、呼吸器系及び循環器系など人体に及ぼす影響が大きいため、予測・評価し、対策を検討すべきである。

## (2) 騒音

- ① 供用開始後の鉄道騒音については、本準備書において、周辺の中高層住宅に配慮して高さ方向の予測をしている。しかし、この予測結果によれば 9.5m を超える高さにおける騒音の予測値が現況値を上回っている。

「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年度、環境庁大気保全局通達)では、高さ1.2mの測定数値で評価するとしており、この測定値については、現況値を下回っているが、高架化に伴う影響を考慮すれば、高所(9.5m)の測定結果についても、改良前の測定値として評価し、高架化による騒音・振動の増大を改善するための対策を明確にすべきである。

なお、高さ方向の調査地点は、すべて世田谷区内に設置されているので、杉並区内においても調査、予測されたい。

具体的な騒音対策としては、ロングレールの採用、レールの重量化、弾性直結軌道及び消音バラストの採用などに加えて、車両の軽量化や低バネ軌道パッドなど最新の対策も実施し、すべての地点で現況より悪化させない対策が必要である。

- ② トンネル換気施設の低周波音については、「一般生活空間の低周波音の範囲内であり周辺に影響を及ぼすようなことはない」(準備書141頁)としているが、工事区間には住宅が多く、区民への影響が考えられるので、調査・評価を実施し対策を検討されたい。

- ③ 駅舎のアナウンス用音響機器の選定及び使用にあたっては、鉄道の安全運行とともに周辺区民の生活環境(騒音等)にも配慮されたい。特に、夜間、早朝においては、自動的に音量が下がるような設定を検討し、必要以上の音量を抑える工夫をされたい。

## (3) 振動

振動については、軌道中心から12.5m地点で現況値を上回っている地点がある。環境保全措置と記載されているロングレールの採用、レールの重量化などの対策の他に、予測値が現況値を上回っている全地点で、防振地中壁の措置を検討されたい。

なお、振動の調査手法は、「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)」に規定されている手法を採用しているが、運転本数、運転間隔など条件の異なる在来線の評価として採用した理由を説明されたい。

#### (4) 土壌・水質・建設副産物

工事により発生する土壌・排水は適切に処理し、環境汚染を防止する必要がある。特に、地盤凝固剤を使用する場合は、地下水等に影響を与えないように細心の注意を払われたい。また、土壌を計画地外に搬出する場合、自然由来の鉛、砒素等の汚染の可能性もあるので、定期的な搬出土壌の抜き取り調査を計画されたい。

#### (5) 景観

連立区間約 7.1 kmに及ぶ高架構造物及び新たな駅舎については、杉並区景観条例の趣旨を踏まえ、公園や道路、河川などの眺望点からみて、できる限り周囲の景観と調和した形態や色彩、意匠とすること。特に低層住宅が多く連続する地域では、周辺のまち並みとの調和を図り、色彩、デザインを工夫したものとするほか、附属施設についても同様に配慮されたい。

#### (6) 緑化

高架構造物や敷地境界壁の緑化を行うことで連続したみどりを創設するなど、連立区間が地域の環境保全に積極的に寄与するよう配慮されたい。

#### (7) 電波障害

新電波塔（東京スカイツリー）の送信条件が明らかになった時点で、地上波デジタル放送及び衛星放送に関する評価をする際、電波障害の発生が予想される場合には、住民への周知及び相談等万全の対応を計画されたい。

#### (8) その他

- ① 代田橋駅付近の史跡「玉川上水」及び玉川上水緑道は、他区に位置するものの、区境にあり杉並区民にとっても自然と触れ合うことのできる貴重なスペースである。この付近における高架構造物の工事にあたっては、環境影響を最小にする施工方法や構造を用いるなど、特段の配慮を行うこと。
- ② 地下線増線の施工にあたっては、工事の掘削位置、掘削深さ、遮水壁位置、及び深さ等を公表するとともに、湧水、地下水への影響を考慮されたい。

以上

## 参考意見

- 1 京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）連続立体交差化及び複々線化事業の都市計画案については、笹塚駅～つつじヶ丘駅区間において在来線を高架化し線増線を地下化する併用方式を採るものとしているが、事業者である東京都及び京王電鉄株式会社は、4線地下方式についてもさらに環境影響評価を行い、比較検討した上で、都市計画案をとりまとめるべきである。
- 2 供用開始後の高架下空間の活用については、沿線住民の生活環境に与える影響に配慮し、地域の一体化及び活性化に資するものとなるよう、計画段階から区や沿線住民と十分な協議をされたい。
- 3 事業者は、環境影響評価や建設に関する総事業費等について、地元住民の疑問に対して分かりやすく説明し、理解を得ながら進めていただきたい。そのために積極的に情報を公開、提供されたい。