

日本共産党東京都議会議員 文教委員会理事 / オリンピック・パラリンピック特別委員

とや英津子のニュースレター

TOYA ETSUKO NewsLetter

事務所：練馬区桜台1-6-11 TEL: 03-6324-8060



西武新宿線 環境アセス案の見解書を発表

高架化で環境は守られるのか？



沿線住民とともに現場を調査

西武新宿線連続立体交差化について、東京都建設局は環境影響評価書案（環境アセス案）に寄せられた意見への見解書を作成し、都環境局に提出しました。

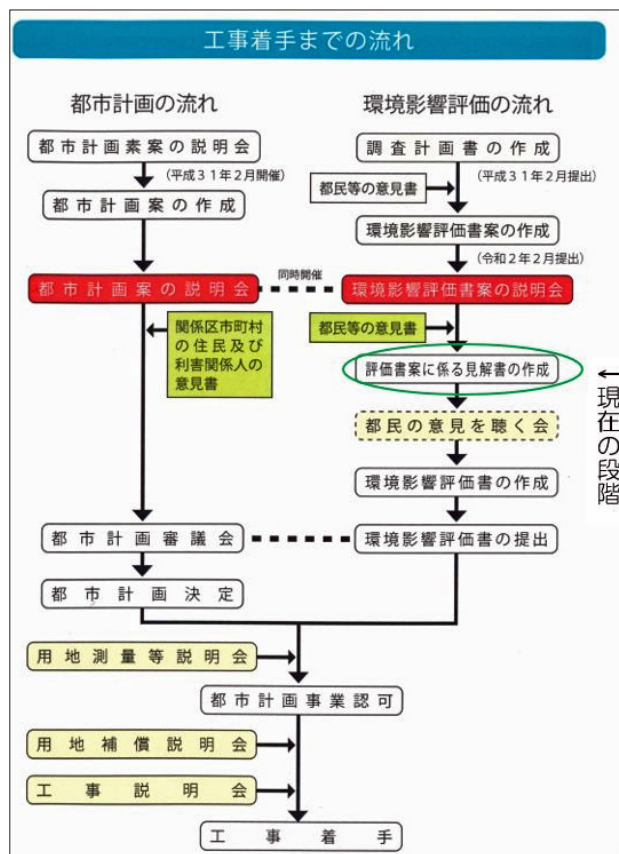
今回の見解書は、昨年10月に説明会が行われた

西武新宿線立体化の環境影響調査と都市計画案をうけてのものです。私も説明会の一箇所に参加しましたが、説明は約40分、質問は20分～30分で打ち切り。質問や意見に対する都の回答は、とても誠意あるものとは思えませんでした。

今後、4月20日に「都民の意見を聴く会」を行い、環境影響評価書を作成していくこととなりますが、地域では地下方式での整備を求める人も多く、じっくり地元住民の声を聞き、計画を練り直すべきです。

都は予定していた年度内の都市計画決定を見送るなど、まだまだ議論の余地があります。

ひきつづき、西武新宿線立体化計画への住民の意見を議会に届けます。



環境影響評価書(環境アセス)とは？

大型の開発事業・公共事業はその地域の環境に大きな影響をもたらします。この影響を事前に予測・評価し、その結果によっては対策を講じる制度です。

これは長年の公害反対運動や環境を守る運動の成果としての制度ですが、今回は事業者である西武鉄道・東京都が評価案を作成し、東京都に提出・都知事が承認するように形骸化しています。だからこそ、住民がしっかりと監視し内容を検証することが重要です。

都民の意見を聴く会

- 日時: 2021年4月20日(火) AM11時～
- 場所: 関区民センター・関区民ホール
- ※公述人は事前申込制。公述人の申出がない場合は中止となります。傍聴は当日会場で受付。

評価書案は高架方式を前提とした騒音・日影・景観など8項目

東京都環境影響評価条例では、複数の計画案を記載した「環境配慮書」を作成し、説明しなければならないことになっていますが、今回は東京都単独の事業ではないことを理由に省略され、「仮線高架方式」のみの評価案になっています。地下方式での検討を要望する陳情も出ています。地下方式での検討を要望する陳情も出ています。地下方式での検討を要望する陳情も出ています。

評価項目は騒音・景観など8項目ですが、地域環境を

細分化して評価すると、住民が望む全体的な地域の雰囲気とか魅力が抜け落ちてしまう点に注意が必要です。

また、今回の計画案は沿線5kmをコンクリートで固めてしまう案ですが、今日的な課題でもある気候変動による地球環境への影響といった視点からの検討は全くされていません。



環境アセスで住民の声は反映されるのか？

騒音・振動

住民の意見

●「鉄道敷地から12m、高さ1.2mの場所で測定」としているが、鉄道と民家が隣接している場所もあるので、鉄道敷地の境界でも測定してほしい。また、高架にすると遠方まで騒音が拡散することを踏まえてほしい。

●1時間に最大50本を越す列車が走行しているので、環境騒音の一部として規制基準を準用してほしい。

事業者の見解

●環境省の指針にもとづいて鉄道の中心から12.5m、地上から高さ1.2mで測定しています。

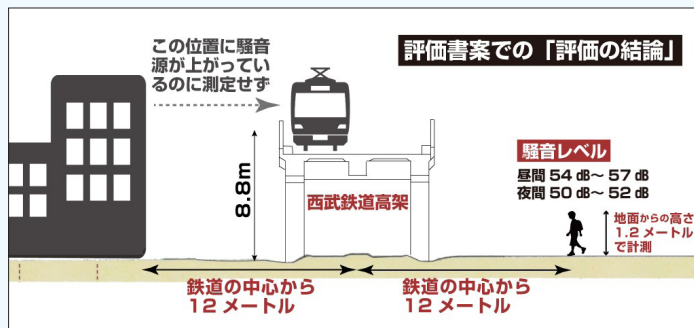
また、参考として下石神井4丁目付近で鉄道の中心から12.5mの地点で高さ1.2m～15.0mで調査・予測を行った結果、56dB～71dB(昼間)、52dB～66dB(夜間)となりました。

●鉄道騒音は法の対象外であり、環境省の指針にもとづいて評価しています。

とや英津子の意見

もともと評価案では、騒音を評価する指標として等価騒音レベル(ある時間帯における音の平均)を採用しているため、電車が通過するたびに発生する騒音に苦しむ住民の実感と乖離している問題があります。

さらに、高架になれば、騒音源が高くなり、遠くまで騒音が拡散することについて考慮されているとはいえません。長年騒音で苦しんでいた住民の願いを解決する手法を探すべきです。



景観

住民の意見

高くそびえる高架線のコンクリートの白い地肌が目立ち、緑豊かな沿線の雰囲気が失われる。目立たなくなる塗装などあらゆる工夫が必要ではないか。

とや英津子の意見

すでに高架化されている池袋線沿線では、線路と建物との間がほとんどなく、息が詰まりそうな構造が散見されます。また、沿線5kmにわたってコンクリートで構造物をつくることは景観や環境にも大きな影響を与え、色彩やデザインの工夫で周囲と調和する景観になるか疑問です。



事業者の見解

西武新宿線は都市的景観の一部になっていて、高架化しても周辺の都市的景観要素として融合すると考えます。高架橋や駅舎は周辺環境などに調和するようデザインや色彩等に配慮します。

武蔵関駅付近での眺望の変化

出典:環境影響評価案より



「より早く立体化するために」 中井駅から1本のシールド工事を要求

沿線住民にとって「早く開かずの踏切をなくして欲しい」というのは切実な願いです。しかし、高架方式の場合には地下化と比べて家屋の撤去が必要で騒音も残り続けることになり、高架化に対する疑問や反対の声があがっています。

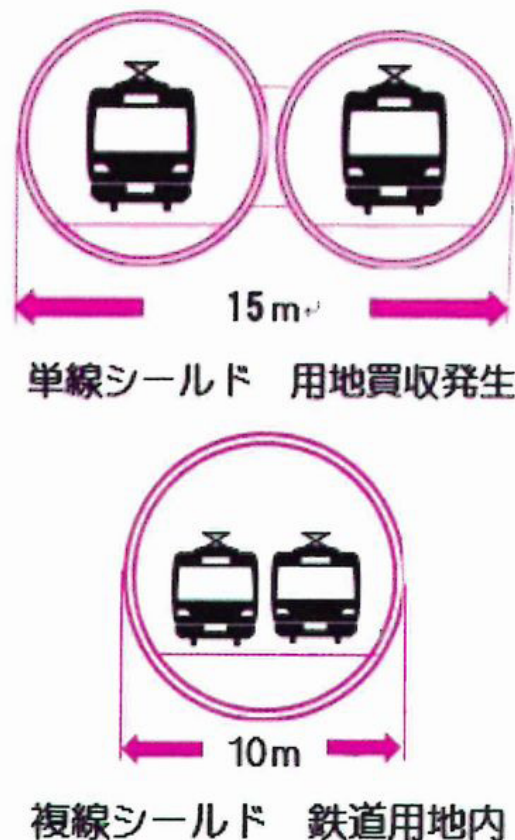
にもかかわらず、都は立体化の検討を西武鉄道任せですすめ、早い段階で地下方式の検討を済ましてしまい、詳細な検討は高架方式でしかしていません。

東京都は用地取得について、高架方式の場合は130棟で4年間、地下方式の場合は230棟で5年間と説明しています。しかも、地下のトンネル工事に際して、相模鉄道などで採用している複線シールドを採用すれば、敷地内にトンネルが収まり立ち退き件数・事業費を減らせる可能性があるにもかかわらず、都が単線シールドでしか検討していないことは大問題です。

すでに地下方式で立体化事業を進めている中井～野方区間では、4年間で60棟の用地を取得するとしていたのに、事業化から8年たっても取得できない建物があり、事業期間が6年間延長することになりました。

昨年の決算特別委員会では、沿線住民の負担を最も少なくし、費用も縮減しながら、踏切を何より早く除去するには、複線シールドで中井駅から西武柳沢駅まで一本のシールドマシンで通すことをもう一度検討するべきだと主張しました。事業遅延のリスクをなくするためには、地下化も含めた丁寧な検討が必要です。

単線と複線シールドの違い



高架方式は重大な環境被害

評価案の騒音と日影の項目だけを検証しても、多くの問題を確認することができます。高架方式は多くの沿線住民に立退きを強いることになり、それでもなお重大な環境被害を残します。さらに都は見解書で寄せられた疑問にすべて答えておらず、重大な問題があります。



線路改良して住民は立ち退き？

西武新宿線の車両基地が上石神井駅付近にあるため、線路と同時に車両基地も立体化することが求められます。現在の高架化案では、車両基地の面積をこれまでの3分の1に大きく減らす一方で、新たに基地東側に大きく拡張する計画となっているため、住民の立ち退きが必要になっています。

道路事業と違い突然立ち退きを迫られ、自らの人生にも大きな影響を受けるだけに不安の声が挙がるのは当然です。都議団の質問に対し、都は東側への拡張の必要性について明確に答えていません。

都は車庫東側の延伸が本当に必要なのか、見極める責任があります。



交差点の左側、赤い部分の一部は現在、西武鉄道の土地ではありません

この部分に住宅が建っています

地下化を求める陳情、採択もとめ論戦 継続審議に

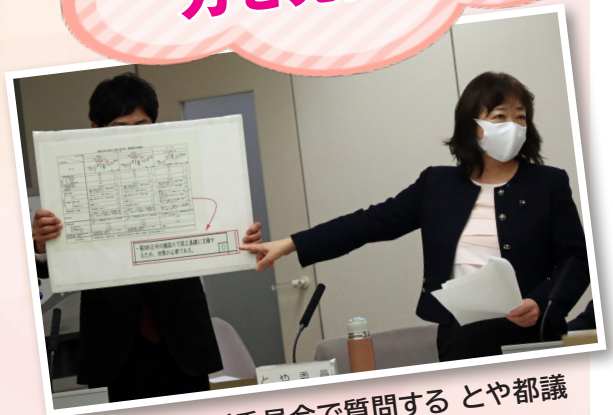
現在、都議会には「上石神井車庫の延伸見直しを求める陳情」や「地下化を求める陳情」が出されています。

日本共産党都議団は一つを除く全ての委員会に複数の委員を配置しています。西武新宿線立体化については、地元の議員として委員会担当の都議とともに現場に入り調査し、環境建設委員会、都市整備委員会、決算特別委員会で質問。

「上石神井車庫の見直しを求める陳情」の審査では、地権者への説明や車庫東側に延伸が不可欠の見極めが不十分で、誠意が尽くされていないことを明らかにしました。「地下化を求める陳情」では、高架化・地下化の検討を東京都が西武鉄道任せにしていたこと、高架案のデメリットや地下案のメリットの比較検討がされていないことを指摘しました。

審議の結果、多くの陳情が多数決で否決される中で、継続審査とすることができました。住民の運動の盛り上がりと共に、議会の論戦で都の不誠実な対応が明らかになりました。

18人の都議団で力を発揮!!



決算特別委員会で質問する とや都議