

令和2年2月3日 午前10時から
区役所12階 1202会議室

令和元年度第4回 足立区環境審議会資料

<審議事項>

審議事項1 あだちなエコアイデアの審査について . . . 2

<報告事項>

報告事項1 ゼロエミッション東京戦略及び重点対策について . . . 3

報告事項2 竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の環境影響評価における
事業計画変更届の提出について . . . 13

報告事項3 竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の環境影響評価
事後調査報告書の提出について . . . 21

令和元年度第 4 回足立区環境審議会資料

| | |
|-------|--|
| 件 名 | あだちなエコアイデアの審査について |
| 所管部課名 | 環境部環境政策課 |
| 内 容 | <p>1 応募状況について 195 人（一般 18 人、子ども 177 人）から 290 件のアイデアが寄せられた。 （別冊資料 応募リストのとおり）</p> <p>2 審査部門について 総合部門と夢のアイデア部門について、次の視点から評価する。</p> <p>（1）総合部門</p> <ul style="list-style-type: none"> ア アイデア性 独自性や新規性があること イ 行動可能性 幅広い区民・事業者等が手軽に取り組めること ウ 環境貢献度 行動による環境への貢献、効果が期待できること <p>（2）夢のアイデア部門</p> <ul style="list-style-type: none"> 子どもならではの夢のある発想であること 環境への貢献、効果を考えた発想であること <p>3 表彰について</p> <ul style="list-style-type: none"> （1）最優秀賞 1 名 総合的に最も高い評価を得たもの （2）優秀賞 3 名 最優秀賞以外で、アイデア性、行動可能性、貢献度の各項目で最も高い評価を得たもの （3）夢のアイデア賞 1 名 夢のアイデア部門で最も高い評価を得たもの <p>4 その他 応募件数が多いため、当日までに事務局が件数を絞り込んだものについて、審査する予定である。</p> |

令和元年度第 4 回足立区環境審議会資料

| | |
|-------|--|
| 件 名 | ゼロエミッション東京戦略及び重点対策について |
| 所管部課名 | 環境部環境政策課 |
| 内 容 | <p>昨年 12 月、東京都が 2050 年に CO2 排出実質ゼロの実現に向け、「ゼロエミッション東京戦略」を策定し、さらに重点的対策が必要な気候変動適応とプラスチック削減のプログラムをあわせて策定した。</p> <p>今後、審議会で検討していく区の環境基本計画の見直しと地域気候変動適応計画の策定にも関連するので、その概要について報告する。</p> <p>1 ゼロエミッション東京戦略の主な内容（4～10 ページ参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2050 年にゼロエミッションを実現し、世界の CO₂ 排出実質ゼロに貢献 ・ 気候危機行動宣言 <div style="border: 1px solid green; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>今、直面している気候危機を強く認識し、具体的な戦略をもって、実効性のある対策を講じるとともに、全ての都民に共感と協働を呼びかけ、共に、気候変動に立ち向かう行動を進めていく</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 重点的に取り組む分野として 6 分野 14 施策を体系化 ・ 各政策で設定するゴール、マイルストーンと主なアクション <p>2 東京都気候変動適応方針の主な内容（11 ページ参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都気候変動適応計画の策定に向け、幅広い分野での被害の回避、軽減についての都の考え方を取りまとめ ・ 5 分野（①自然災害、②健康、③農林水産業、④水資源・水環境、⑤自然環境）の対策方針の取りまとめ ・ 2020 年度末までに法に基づく適応計画を策定し、全庁で適応策を推進 ・ 法に基づく地域気候変動適応センターの設置に向け調整 <p>3 プラスチック削減プログラムの主な内容（12 ページ参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2050 年に CO₂ 実質ゼロのプラスチック利用、海洋プラスチックゼロを目指す ・ 東京 2020 大会で使い捨てプラスチック削減と廃プラスチックの高度リサイクルを実現 ・ 2030 年に廃プラスチックの焼却量を 2017 年比 40%削減 |

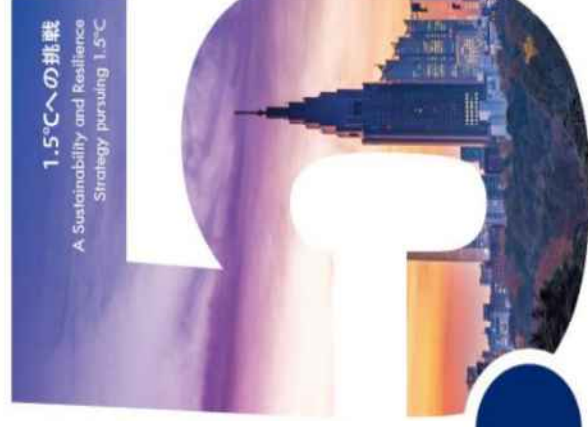
Zero Emission

未来を切り拓き・輝きつづける都市を
実現する脱炭素戦略

Tokyo

ゼロエミッション東京戦略

ゼロエミッション東京戦略の概要



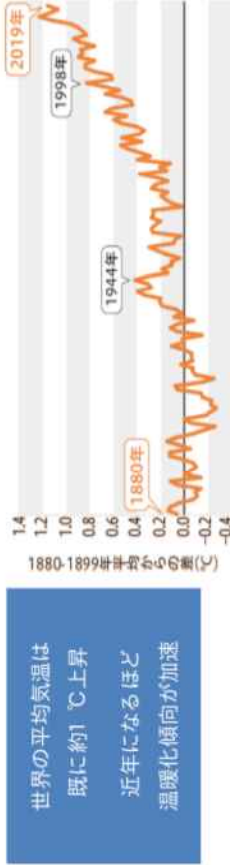
1.5°Cへの挑戦
A Sustainability and Resilience
Strategy pursuing 1.5°C

気候変動を巡る動向 - パラダイムシフトと気候変動対策の

- CO₂排出量の増加に伴い、異常気象などの気候変動影響が地球規模で増大。世界・日本、そして東京も気候危機に直面
- 世界が「低炭素」から「脱炭素」へとシフトする中、東京も大都市の責務と持続可能な成長のため、社会全体を「脱炭素化」へと大胆かつ速やかに転換していくことが不可欠 - 気候変動対策の歴史的転換点 “paradigm shift” -

世界平均気温の上昇と身近な生活に及ぶ気候変動の危機

世界の平均気温の推移



世界と日本の主な気象災害による影響

| | | | |
|----------------------------|---------------|-----|--------------------------|
| 7月1日 7月17日 九州 (2017.8) | ハリカ 九州九州 (ハセ) | 豪雨 | 西日本 (2018.7) |
| 経済損失 1,250億ドル (13兆6,875億円) | | | 死者 237人 被害額 1兆1,580億円 |
| 7月1日 7月17日 九州 (2018.8) | 山火事 | 台風 | 全国 (2019.10) |
| 焼失面積 18万5千ha以上 (東京23区の約3倍) | | | 住宅被害 9万棟以上 |
| ヒマラヤ周辺 | 氷河の融解 | 熱中症 | 全国 (2018年) |
| 世界人口の20%以上に影響 | | | 救急搬送 9万5千人以上 |

今後、温暖化許容をしなければ...
2100年には世界全体で年間GDP 約12%損失

2100年には世界全体で

年間GDP 約12%損失

(参考)2018年世界のGDPは、約9,279兆円^{※1}
※1 出典：OECD(経産省国際経済政策局)「世界への成長、世界への投資」(2019年4月)
※2 出典：IMF, World Economic Outlook, Capital Flows (2019年4月)
※3 出典：World Bank, Global Warming (2019年4月)

パリ協定を契機に国に先駆け動き出す非国家アクター

パリ協定 - ビジネスでの動き



IPCC「1.5℃特別報告書」

1.5℃目標「2050年CO₂排出実質ゼロ」の追求へ

- 世界の平均気温は、産業革命前と比べ既に約1℃上昇、現在のペースで温室効果ガスを排出すると早ければ2030年頃に1.5℃上昇
- 気候変動のリスクは、2℃上昇に比べ、1.5℃上昇の方がより低い
- 1.5℃に抑えるためには、2050年頃にCO₂排出を実質ゼロにする必要
- 1.5℃に抑えることは、貧困撲滅や人々の不平等をなくすなど「持続可能な開発目標 (SDGs)」の達成に相乗効果

| 1.5℃上昇の場合 | 2℃上昇の場合 |
|---------------------------|------------------|
| 14% 少なくとも5年以内に1億人を超える世界人口 | 37% |
| 100年に一度 北極に永久の氷のない夏 | 10年に一度 |
| 26~77cm 2100年までの海面上昇 | 1.5℃に比べさらに10cm高い |
| 150万t 漁獲量の損失 | 300万t |
| 70~90% サンゴ礁の損失 | 99%以上 |

世界が気候危機に直面する今、東京もエネルギー・資源の利用に大きな影響力を持つ責務として、気温上昇を1.5℃に抑えることを追求し、2050年までに「ゼロエミッション東京」を実現することで、世界の「CO₂排出実質ゼロ」に貢献していく

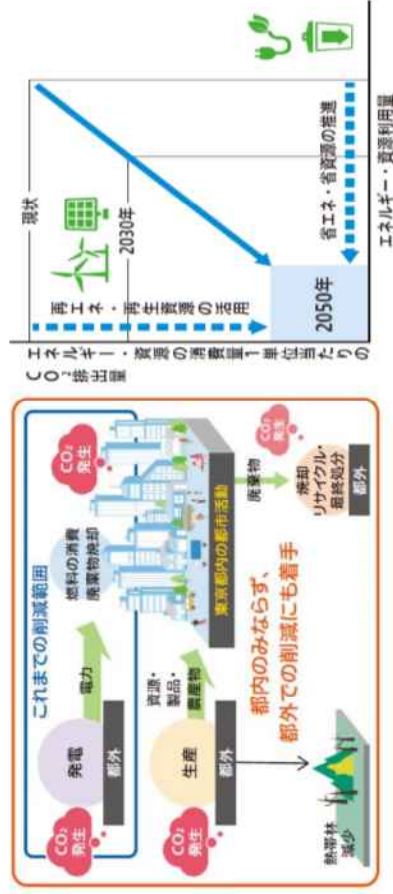
気候危機行動宣言

今、直面している気候危機を強く認識し、具体的な戦略をもって、実効性のある対策を講じるとともに、全ての都民に共感と協働を呼びかけ、共に、気候危機に立ち向かう行動を進めていく

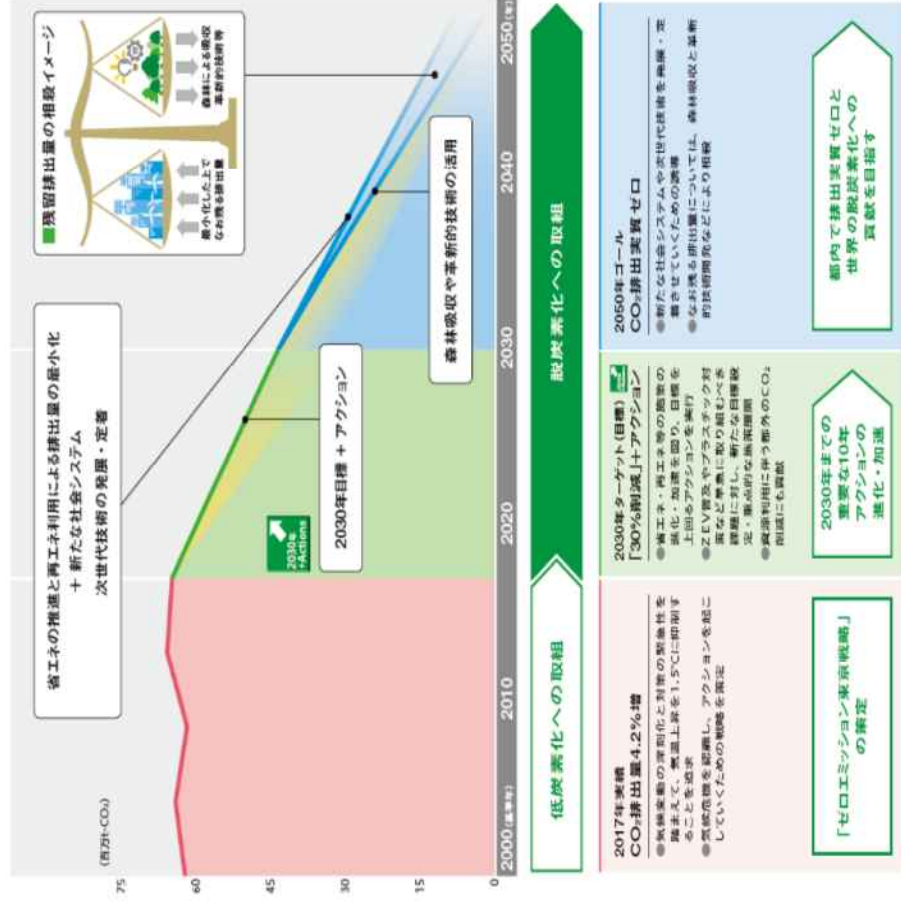
KEY POINTS 戦略の3つの視点

- 1 気候変動を食い止める「緩和策」と、既に起こり始めている影響に備える「適応策」を総合的に展開
- 2 資源循環分野を本格的に気候変動対策に位置付け、都外のCO₂削減にも貢献
- 3 省エネ・再エネの拡大策に加え、プラスチックなどの資源循環分野や自動車環境対策など、あらゆる分野の取組を強化

都が目指すCO₂排出量の削減範囲と排出最小化イメージ



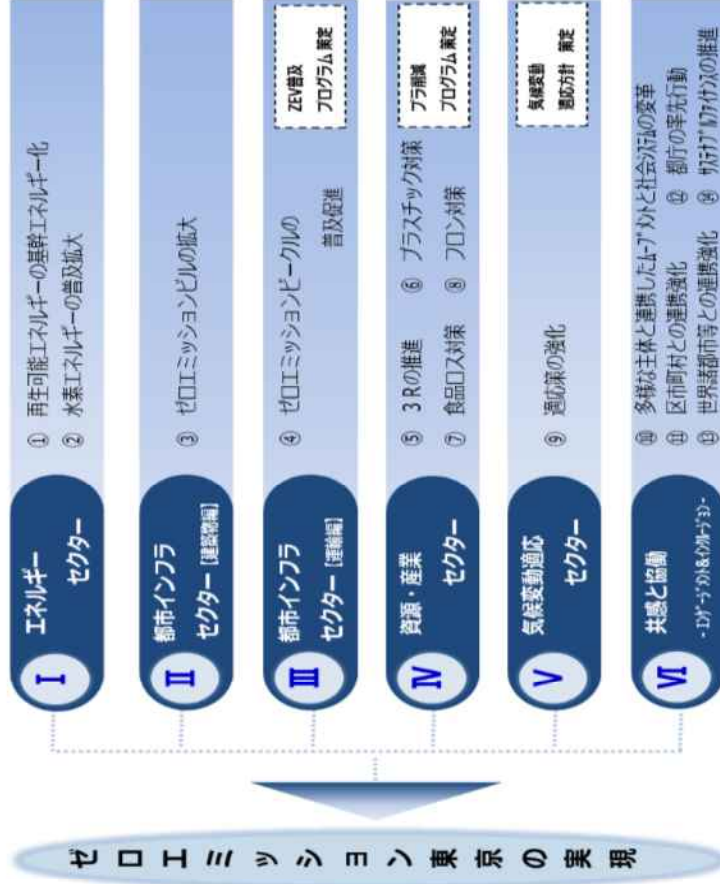
CO₂排出量削減に向けた2050年までの道筋



- 都の特性を踏まえ特に重点的に取り組むべき分野を選定し、6分野・14政策に体系化
- 各政策の2050年に目指すべき姿（ゴール）と2030年に到達すべき目標（ターゲット）、その目標を上回るよう進化・加速する
 具体的取組「2030年目標+アクション」、2030年以降の飛躍的なステップに必要シナジー・イノベーションを提示

具体的な取組を進める6つの分野（セクター）

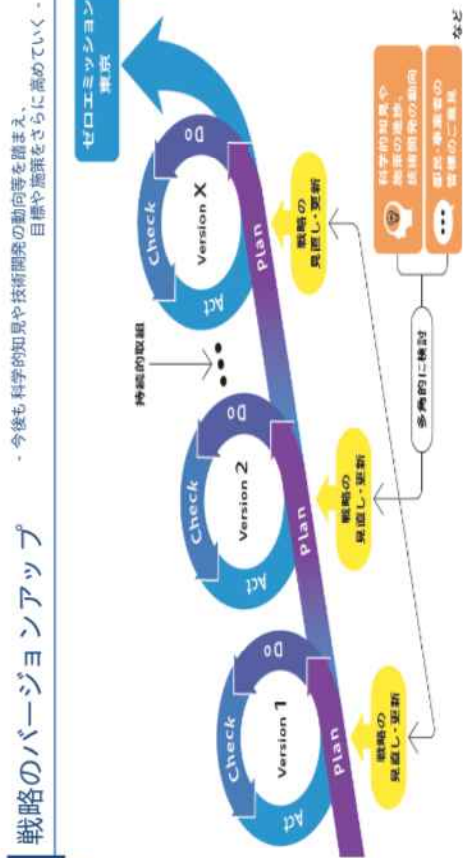
* 重点的な対策が必要な分野は、個別計画・プログラムを策定




各政策のロードマップ



戦略のバージョンアップ



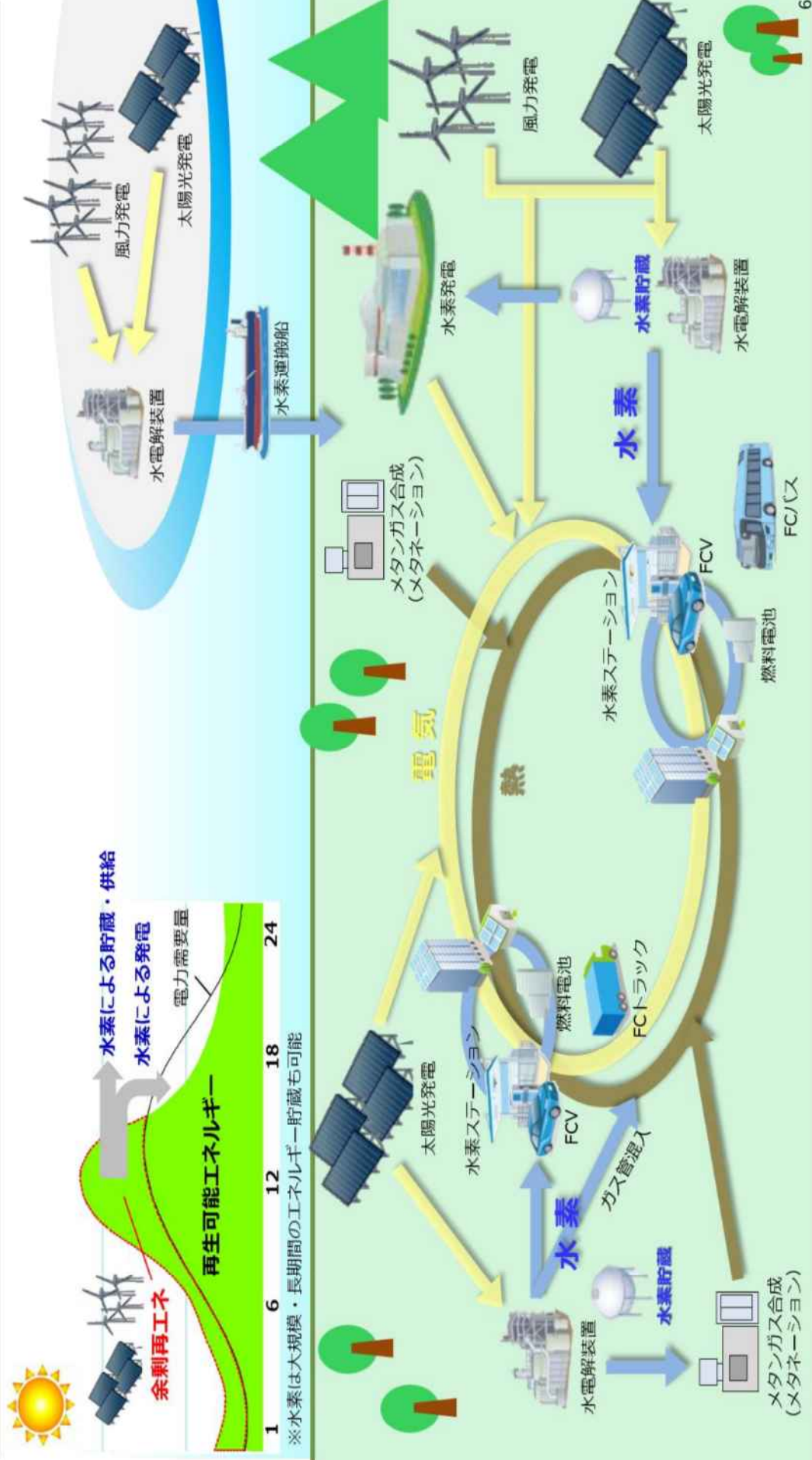
| <p>- Goal -</p> <p>2050年の目指すべき姿</p> | <p>- Milestone -</p> <p>2030年に向けた主要目標</p> | <p>- Actions -</p> <p>2030年目標+アクション</p> |
|---|--|---|
| <p>再生可能エネルギーの 基幹エネルギー化</p>  | <p>使用エネルギーが 100%脱炭素化</p> | <p>都内産卒FIT電力を都有施設で活用する 「とちょう電力プラン」の推進 太陽光パネルや蓄電池への導入補助等 により、自家消費を推進 企業・行政の調達規模を活用した新規 設備導入にも繋がる電力契約構築 家庭等での再エネ電気のグループ購入 を推進するビジネスモデルの構築</p> |
| <p>水素エネルギーの 普及拡大</p>  | <p>再エネ由来CO₂フリー水素 を、脱炭素社会実現の柱に</p> | <p>家庭・業務・産業用燃料電池の普及・ 定着支援 再エネ水素活用設備の導入支援や福島 県産CO₂フリー水素の活用 Tokyoスライソ推進チーム等、官民連携 によるムーブメント醸成</p> |
| <p>ゼロエミッション ビルの拡大</p>  | <p>都内全ての建物が ゼロエミッションビルに</p> | <p>キャップ&トレードや建築物環境計画書 制度等によるゼロエミ事業所の拡大 「東京ゼロエミ住宅」の全面的な普及 に向けた導入支援 省エネ家電等への買替促進 AI・IoTを活用したエネマネ等の推進</p> |
| <p>ZEV普及プログラム 策定</p> <p>ゼロエミッション ビークルの 普及促進</p>  | <p>都内を走る自動車は 全てZEV化</p> | <p>個人・企業等へのZEV購入支援やバス等 大型車ZEV化に向けた導入支援 ZEVインフラ確保に向けた整備支援や 充電器設置を促す仕組みの新設等 官民連携推進チーム等を活用した機運 醸成や開発促進</p> |

| <p>- Goal -</p> <p>2050年の目指すべき姿</p> | <p>- Milestone -</p> <p>2030年に向けた主要目標</p> | <p>- Actions -</p> <p>2030年目標+アクション</p> |
|--|--|---|
| <p>3 R の推進</p>  | <p>☑ 持続可能な資源利用が定着</p> | <p>☑ 環境配慮設計の促進等による資源消費量の削減</p> <p>☑ リサイクルルートの構築等による再生資源の循環的な利用促進</p> <p>☑ 全ての調達のグリーン化</p> |
| <p>プラ削減プログラム 策定</p> <p>プラスチック 対策</p>  | <p>☑ ワンウェイプラスチック 累積25%削減 (国全体の目標)</p> <p>☑ 家庭と大規模オフィスビルからの 廃プラスチック 焼却量 40%削減 (2017年度比)</p> | <p>☑ 水平リサイクルなど、先進的な企業と連携したイノベーションの創出</p> <p>☑ ペットボトルのボトル to ボトル推進</p> <p>☑ 区市町村支援・連携強化と3 Rアドバイザーによる分別リサイクル促進</p> <p>☑ TOKYO海ごみゼロアクション</p> |
| <p>食品ロス対策</p>  | <p>☑ 食品ロス発生量 50%削減 (2000年度比)</p> | <p>☑ 食品サプライチェーンの連携による食品ロスの削減</p> <p>☑ 売り切り情報を入力でききるアプリ等を活用した消費行動の転換</p> <p>☑ AI・ICT等を活用した先駆的取組の促進</p> |
| <p>フロン対策</p>  | <p>☑ 代替フロン(HFCs)排出量 35%削減 (2014年度比)</p> | <p>☑ ノンフロン機器等の導入支援</p> <p>☑ 国への報告が必要なフロン大量排出事業者への全件立入による指導強化</p> <p>☑ 業務用機器設置の解体現場への全件指導等による廃棄時フロン回収の徹底</p> |
| <p>気候変動適応方針 策定</p> <p>適応策の強化</p>  | <p>☑ 気候変動の影響による リスクを最小化</p> | <p>☑ 調節池の整備や災害リスクの発信など、ハード・ソフトで災害対策を強化</p> <p>☑ 暑さを軽減する都市緑化等、予防策・対処策の更なる強化</p> <p>☑ 地域気候変動適応センターの設置</p> |

再生エネルギー由来CO₂フリー水素を脱炭素社会実現の柱に

一 再生エネルギー大量導入を水素で支える

- ゼロエミッション東京の実現には、化石燃料から脱炭素エネルギーへの転換が不可欠。戦略では、再生エネルギーの基幹電源化に加え、再生エネルギー由来CO₂フリー水素を本格活用し、脱炭素社会実現の柱にしていきたい
- 水素は、大量・長期間のエネルギー貯蔵ができ、再生エネルギーの大量導入時の調整力や、熱エネルギーの脱炭素化に向け重要なカギとなる。2050年に向け、様々な分野でのCO₂フリー水素の活用を目指す



東京都気候変動適応方針の概要

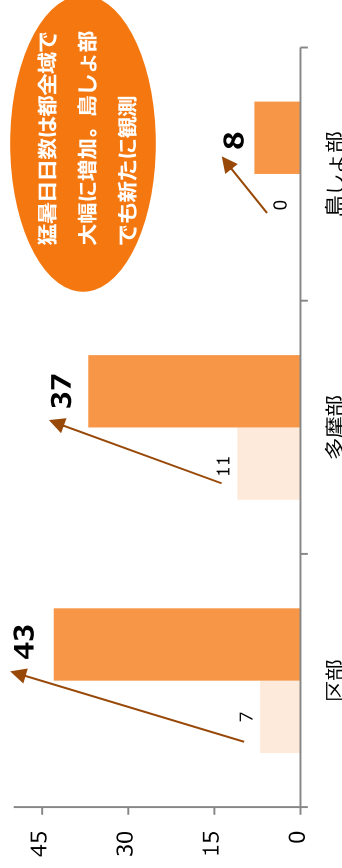
本方針の目的と位置付け

- 近年の猛暑や豪雨など、気候変動による深刻な影響は、既に私たちの身近な生活にも及んでいる
 - CO₂排出を削減する「緩和策」に加え、気候変動の影響による被害を回避・軽減する「適応策」にも取り組む必要
- 都内の気候変動影響を踏まえ、自然災害、健康、農林水産業など幅広い分野での被害の回避、軽減に向けた考え方を示す
 - 気候変動適応法に基づく地域気候変動適応計画の策定に向けた方針として、現時点での考え方を取りまとめたもの



将来の気候・気象の変化予測

- 最も気候変動が進んだ場合における年間平均猛暑日の変化予測（21世紀末） -



適応に関する基本戦略

- ① 都施策の全般にわたり、気候変動への適応に取り組む
- ② 科学的知見に基づく気候変動適応の推進
- ③ 区市町村と連携し、地域の取組を支援
- ④ リスクを含めた情報発信を進め、都民の理解を促進
- ⑤ C40など国際協力を推進し、都市間連携を加速

分野別の代表的な施策例

| 自然災害 | 健康 | 農林水産業 |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ 時間75ミリ・65ミリ対応の達成に向けた調節池等の整備 ✓ 下水道の雨水排除能力を増強する雨水貯留施設等の整備 ✓ 大型化する台風等の自然災害に対応するための無電柱化の推進 ✓ 「東京マイ・タイムライン」の普及拡大 ✓ 大規模地下街や地下鉄等における浸水対策 ✓ 「やさしい日本語」による防災普及啓発 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 暑さを軽減する都市緑化の推進 ✓ 東京2020大会の暑さ対策の知見・ノウハウをレガシーとして活用 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 大型化する台風にも耐えることができ、猛暑にも対応できる強靱な農業施設の整備 |
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ 水道水源林の適正な管理 ✓ 原水水質の変化に的確に対応可能な浄水処理技術の導入 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 気候変動影響も考慮した生物多様性戦略の策定 | |

実施体制

- 2020年度末までに法に基づき適応計画を策定し、全庁で連携しながら適応策を推進
- 法に基づく地域気候変動適応センターの設置 ※ 東京都環境科学研究所への設置に向け調整

プラスチック削減プログラムの概要

プラスチックの持続可能な利用に向けて

- 資源の大量消費が引き起こす気候変動と生物多様性損失を食い止めなければならない
- 東京の資源消費の上流で生じているCO₂の削減に取り組み、世界全体でのCO₂実質ゼロに貢献

2050年CO₂実質ゼロ、海洋プラスチックゼロの持続可能なプラスチック利用を目指す

プラスチックの持続可能な利用に向けたロードマップ

- Goal** - 都が目指す2050年の姿 -
- ▶ CO₂実質ゼロのプラスチック利用
 - ▶ 海洋プラスチックゼロ

- ・ 大幅なリデュースと使い捨てプラスチックの廃絶
- ・ プラスチックを持続可能な「価値ある素材」に転換
- ・ 水平リサイクル等の革新的技術の実装・普及
- ・ 海洋へのプラスチック流出をゼロに

※ 水平リサイクル：元の形態と同様の品質の再生樹脂を得るリサイクル

Milestone - 2030年目標 -

- 家庭と大規模オフィスビルの焼却量を**40%**削減（2017比）

- ・ 共感を広げ、行動変容を促進
- ・ 先進的な企業と連携したイノベーションの創出
- ・ 区市町村と連携した分別・リサイクルの促進強化
- ・ 国内循環ルート構築、海ごみ発生抑制

2020年
東京2020大会で使い捨てプラスチック削減と
廃プラスチックの高度リサイクルを実現

2030年

2030年目標の達成に向けた主な施策

- リデュース・リユース・水平リサイクル -

(例) リターナブル容器による商品提供



- 使い捨てを徹底的に見直し、リユースを基調とした社会へ
 ・ 使い捨てプラスチックに依存しない
 新たなビジネスモデルの促進 等
- 循環的利用の高度化
 ・ 区市町村によるプラスチック製容器包装の分別収集拡大の促進
 ➢ 費用面、施設面の課題解決に向け、区市町村と連携
- ・ 3Rアドバイザーが業務系ビルの分別・リサイクルを促進
- ・ ペットボトルのボトル to ボトルの推進
 ➢ 飲料メーカーと連携し、モデル事業等を実施
- 廃プラスチックの国内循環利用促進のための緊急対策
 ・ 廃プラスチックリサイクル市場のひっ迫に対応、不法投棄等の防止のため、業界団体と連携し、新たな資源循環ルートの構築を推進
- TOKYO海ごみゼロアクション、焼却・熱回収からの転換 等

施策の進め方

- パートナーシップとイノベーション -

- 東京2020大会を契機として
 ・ 使い捨てプラスチック削減と高度で質の高いリサイクルを推進
- パートナーシップ、国際的な連携
 ・ 「チームもたいたい」での連携、都内企業・大学との連携
 ・ スポGOMI in Asia開催 等
- ルールづくり、革新的な技術・ビジネスモデルの導入促進



スポGOMI in トムスク (ロシア)

令和元年度第 4 回足立区環境審議会資料

| | |
|-------|--|
| 件名 | 竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の環境影響評価における事業計画変更届の提出について |
| 所管部課名 | 鉄道立体推進室竹の塚整備推進課 鉄道関連事業担当課 |
| 内容 | <p>東京都環境影響評価条例に基づき、東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業の事業計画の変更届を東京都環境局に提出したので、以下のとおり報告する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 提出日 令和元年 10 月 25 日（金） 2 提出先 東京都環境局 3 変更概要 事業認可変更（鋼矢板撤去のため認可期間を延伸）に合わせ、工事予定期間を令和 5 年度まで変更する。 4 東京都環境影響審議会 提出した事業計画の変更届は、令和元年 11 月 29 日に東京都環境影響評価審議会（第 9 回総会）に報告案件として付された。当審議会において、委員の方から数件の助言事項を戴いたが、事業者として回答し、了承を得た。 5 事業計画変更届の抜粋（14～20 ページ） |

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

名 称：足立区

代表者：足立区長 近藤 弥生

所在地：東京都足立区中央本町一丁目 17 番 1 号

名 称：東武鉄道株式会社

代表者：取締役社長 根津 嘉澄

所在地：東京都墨田区押上二丁目 18 番 12 号

2. 対象事業の名称及び種類

名 称：東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）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

事業区間は、図 3.1-1 に示すとおりであり、足立区栗原四丁目を起点とし、足立区東伊興三丁目を終点とする延長約 1.7km の区間であり、事業区間のほぼ中央に竹ノ塚駅が位置する。

また、事業計画の概要は表 3.1-1、事業区間の平面図及び縦断図は図 3.1-2 に示すとおりである。

事業区間周辺の状況は、駅北部の一部の区間を除いて、既に側道が整備されている。

また、駅近傍の一部を除いて、鉄道事業者の所有地及び足立区道内で施工が可能であり、新たな用地を取得しない計画である。

主要構造は、高架橋が主体であり、起点側では、一部、擁壁及び地平を計画している。起点側は、現況の地平の線路に、終点側は現況の高架橋に取り付く計画となっている。

また、併せて引上線についても高架橋形式とする計画である。

なお、踏切については、事業区間内にあるすべての踏切を立体化により解消する計画である。

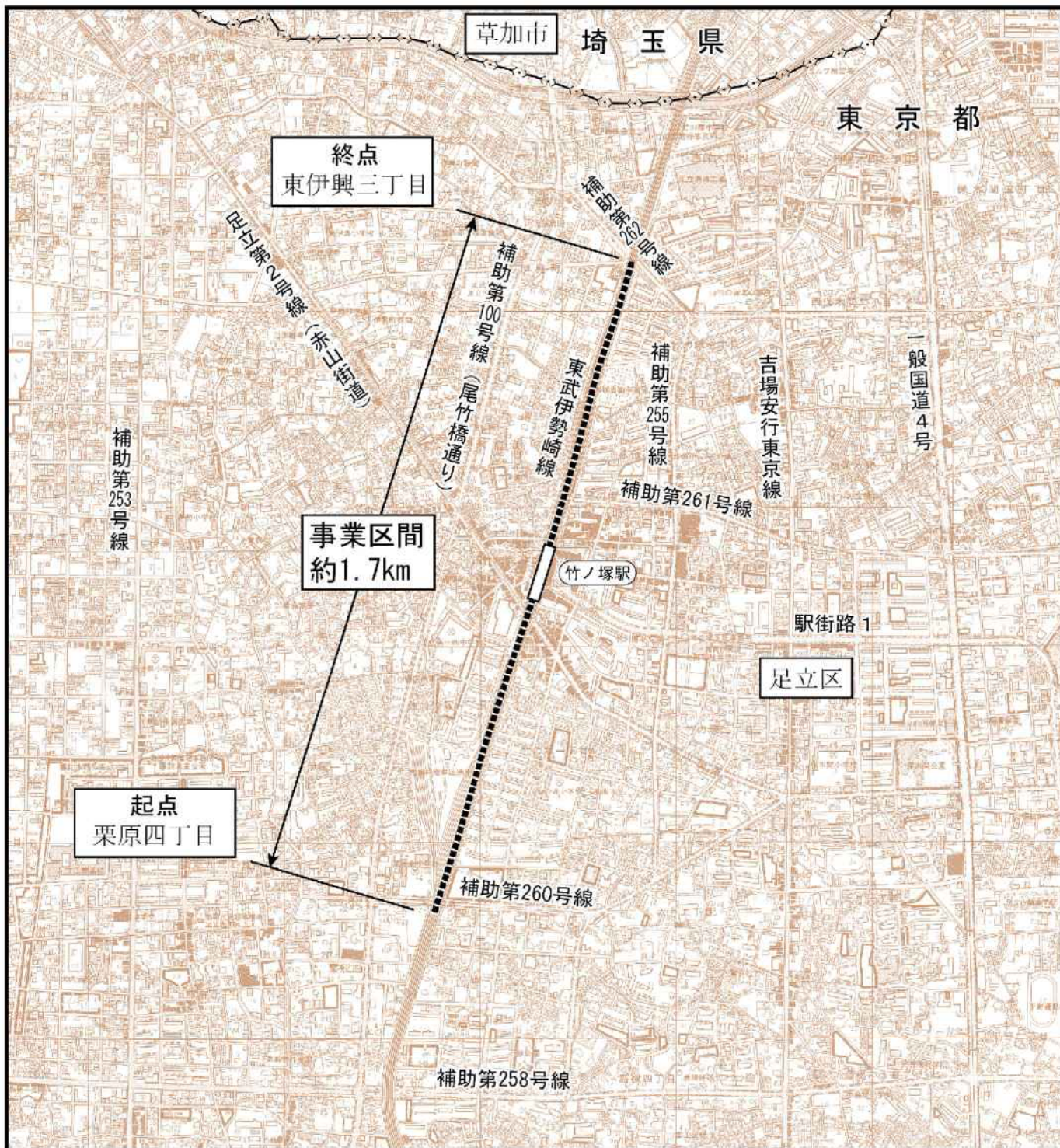
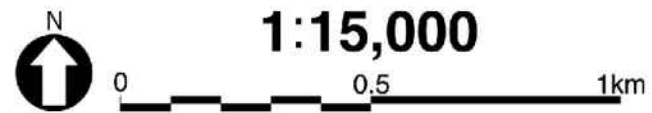


図 3.1-1 事業区間位置図

凡 例

- : 事業区間
- <-<-<- : 都県界



この地図は、国土地理院発行の1万分の1地形図（西新井・草加）を使用したものである。

表 3.1-1 事業計画の概要

| 項目 | | 概要 | |
|-------------|-----------------|---|--------------------------|
| 事業区間 | | 起点：足立区栗原四丁目 終点：足立区東伊興三丁目 | |
| 事業延長 | | 約 1.7km | |
| 構造物延長 | | 高架橋区間：上り約 1,110m、下り約 1,540m 擁壁 ^{注1} 区間：上り約 50m、下り約 70m 地平 ^{注2} 区間：上り約 570m、下り約 120m | |
| 構造形式 | | 高架橋、擁壁、地平 | |
| 対象駅 | | 竹ノ塚駅 | |
| 立体化による踏切解消数 | | 2か所 | |
| 運転方法 | | 現 状 | 将 来 |
| | | 上り：2線 下り：2線 引上線 ^{注3} ：3線 | 上り：2線 下り：2線 引上線：2線 |
| 運転本数 | 時 期 | 現 状 | 将 来 |
| | ピーク1時間 (上下線) | 71本/時(7時30分～8時30分) | 71本/時(7時30分～8時30分) |
| | 終 日 (上下線) | 964本/日(午前5時～午前1時) | 964本/日(午前5時～午前1時) |
| 工事予定期間 | | 約 11年(平成 24年度～令和 5年度) | |

注1) 擁壁：盛土の崩壊を防ぐための壁

注2) 地平：鉄道が地面の上を走っている構造

注3) 引上線：駅で車両の折り返しを行う目的で設けられた線路

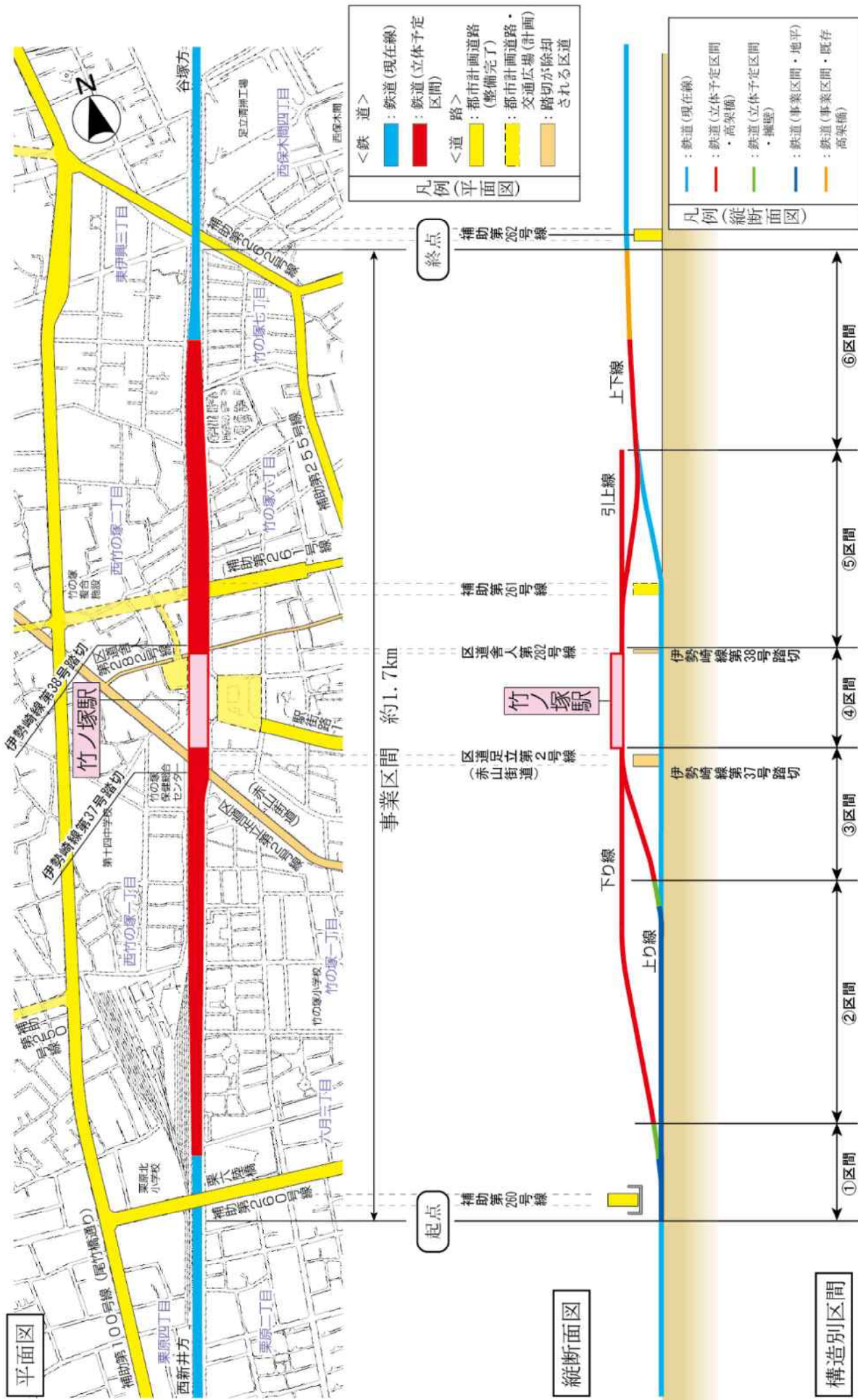


図 3.1-2 事業区間の平面図及び縦断面図

4. 事業計画の変更の概要

4.1 事業計画の変更の概要及び理由

本事業は、鉄道を高架化して道路と鉄道とを連続的に立体化することを目的として、平成32年度（令和2年度）の完成を予定として事業を進めてきたが、竹ノ塚駅より谷塚方の高架橋工事予定地内において、昭和50年代に高架橋を建設した際に使用した鋼矢板が大量に埋設していることを確認した。既設の鋼矢板撤去に長い日数を要するため、完成時期が遅れ、既定事業期間内に完了できないため、工事予定期間を「約9年（平成24年度～平成32年度）」から「約11年（平成24年度～令和5年度）」に変更する。また、これに伴い工事工程を変更する。

事業計画の変更は表4.1-1、工事工程の変更は表4.1-2に示すとおりである。

表 4.1-1 事業計画の変更

| 項目 | 変更後 | 変更前 |
|--------|--------------------|--------------------|
| 工事予定期間 | 約11年（平成24年度～令和5年度） | 約9年（平成24年度～平成32年度） |

表 4.1-2 工事工程の変更

【変更後】

| 工種 | H24(2012) | H25(2013) | H26(2014) | H27(2015) | H28(2016) | H29(2017) | H30(2018) | R元(2019) | R2(2020) | R3(2021) | R4(2022) | R5(2023) |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 工事用仮囲い設置工事 | | | | | | | | | | | | |
| 仮設構造物設置工事 | | | | | | | | | | | | |
| 既設構造物撤去工事 | | | | | | | | | | | | |
| 仮線工事 | | | | | | | | | | | | |
| 高架橋工事 | | | | | | | | | | | | |
| 盛土工事 | | | | | | | | | | | | |
| 軌道工事 | | | | | | | | | | | | |
| 電気工事 | | | | | | | | | | | | |
| 駅建築工事 | | | | | | | | | | | | |

【変更前】

| 工種 | H24(2012) | H25(2013) | H26(2014) | H27(2015) | H28(2016) | H29(2017) | H30(2018) | H31(2019) | H32(2020) |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 工事用仮囲い設置工事 | | | | | | | | | |
| 仮設構造物設置工事 | | | | | | | | | |
| 既設構造物撤去工事 | | | | | | | | | |
| 仮線工事 | | | | | | | | | |
| 高架橋工事 | | | | | | | | | |
| 盛土工事 | | | | | | | | | |
| 軌道工事 | | | | | | | | | |
| 電気工事 | | | | | | | | | |
| 駅建築工事 | | | | | | | | | |

4.2 事業の進捗状況

工事前と現在（令和元年9月現在）の駅部断面図は図4.2-1、工事の進捗状況は図4.2-2に示すとおりである。

平成24年11月に工事着手した。

竹ノ塚駅部における主要な工事の進捗状況は、以下のとおりである。

- ・平成25年度から平成28年度に、東口駅ビル一部の解体工事、仮設地下道建設工事等の準備工事を行い、仮設地下道は平成28年11月より供用開始した。
- ・平成28年度から平成29年度に、仮地下駅建設工事、仮ホーム建設工事等を行い、仮地下駅及び仮ホームは平成29年8月より供用開始した。その後、既設の橋上駅舎の東西自由通路及び建屋等の撤去工事を行った。
- ・平成30年9月の上り緩行線の仮線への切り替え工事の後、既設ホームの撤去工事を行った。

駅部以外における主要な工事の進捗状況は、以下のとおりである。

- ・下り急行線は、西側に鉄道用地として確保したスペースに、平成26年度から計画線の高架橋工事を行い、平成28年5月に計画線への切り替え工事を行った（完成）。
- ・下り緩行線は、下り急行線の既設線を撤去したスペースに、平成28年度より計画線の高架橋工事を行っている。また、平成29年8月に仮線への切り替え工事を行った。
- ・上り緩行線は、既設線の西側に敷設した仮線へ平成30年9月に切り替え工事を行った。平成30年11月より、計画線の高架橋工事を行っている。
- ・上り急行線は、既設ホーム等の撤去工事を行った後、既設線の西側に敷設した仮線へ令和元年6月に切り替え工事を行った。令和元年8月より、計画線の高架橋工事を行っている。
- ・駅の北側の引上線は、平成30年3月に仮線への切り替え工事を行った。
- ・駅の南側の南部跨線橋（歩道橋）は、平成29年3月に閉鎖し、下り線側の撤去工事を行った。平成29年11月から12月に、残りの上り線側の撤去工事を行った。
- ・駅部の37号踏切道脇の跨線橋は、平成28年度に下り線側の撤去工事を行った。平成30年度に上り線側の既設ホームまでの撤去工事を行った。令和元年7月から8月に、残りの部分の撤去工事を行った。

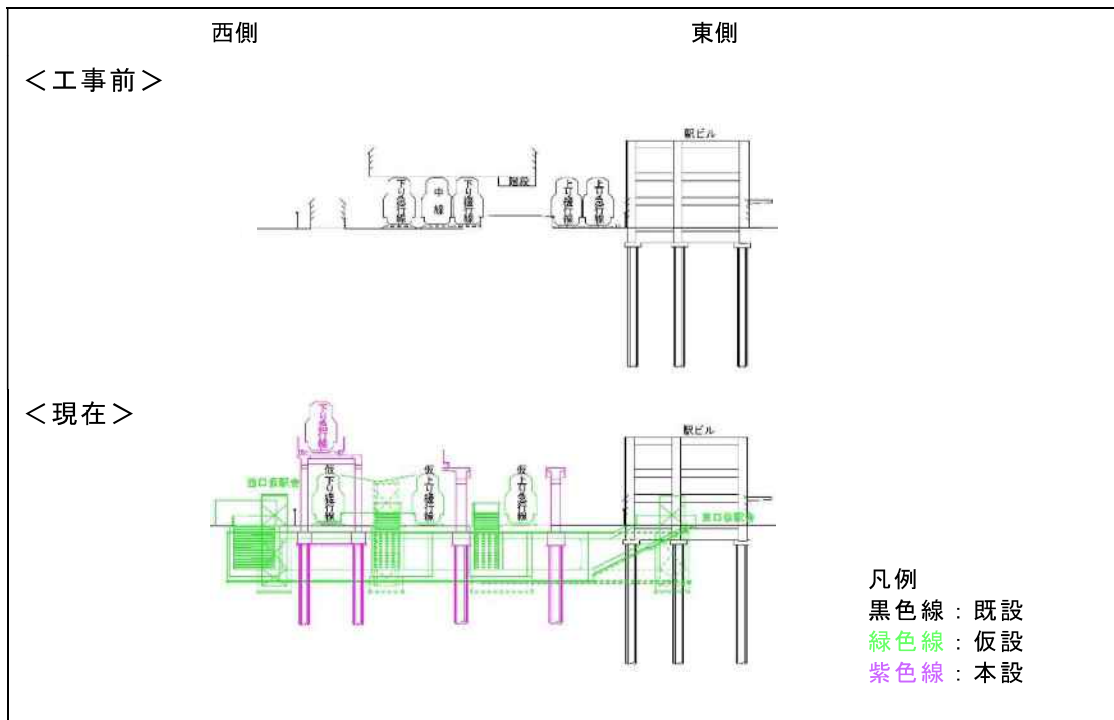


図 4.2-1 工事前と現在（令和元年9月現在）の駅部断面図

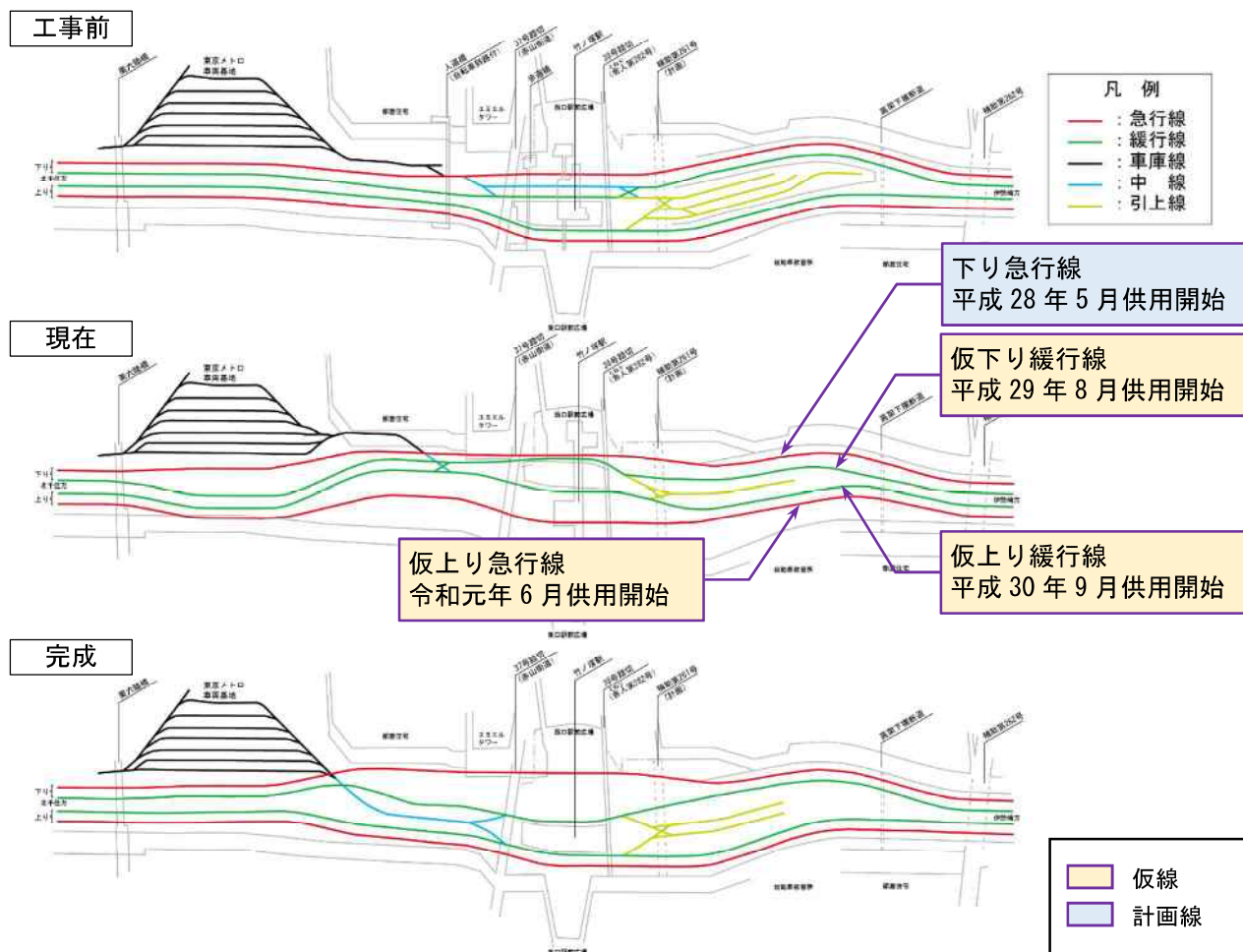


図 4.2-2 工事の進捗状況（令和元年9月現在）

令和元年度第 4 回足立区環境審議会資料

| | |
|-------|--|
| 件 名 | 竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の環境影響評価事後調査報告書の提出について |
| 所管部課名 | 鉄道立体推進室竹の塚整備推進課 鉄道関連事業担当課 |
| 内 容 | <p>東京都環境影響評価条例に基づき、東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業の事後調査報告書（工事の施行中その 5）を東京都環境局に提出したので、以下のとおり報告する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 提出日 令和元年 11 月 15 日（金） 2 提出先 東京都環境局 3 調査項目 騒音・振動、廃棄物 4 調査結果 環境影響評価の基準値の範囲内であった。 5 東京都環境影響審議会 提出した事後調査報告書は、令和元年 12 月 20 日に東京都環境影響評価審議会（第 10 回総会）に報告案件として付された。当審議会において、新たな環境保全対策が必要となるような意見はなかったが、騒音・振動について、今後も地域住民に対し十分に配慮するよう助言があった。 6 事後調査報告書（抜粋）（22 ページ～30 ページ） 7 事後アセス手続きフロー（31 ページ） |

事後調査報告書（工事の施行中その 5）
－東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業－

調査項目：騒音・振動、廃棄物

影響評価書の提出：平成 23 年 3 月 14 日

調査計画書の提出：平成 24 年 10 月 3 日

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

名 称：足立区

代表者：足立区長 近藤 弥生

所在地：東京都足立区中央本町一丁目 17 番 1 号

名 称：東武鉄道株式会社

代表者：取締役社長 根津 嘉澄

所在地：東京都墨田区押上二丁目 18 番 12 号

2. 対象事業の名称及び種類

名 称：東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）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

事業区間位置図は、図-1 に示すとおりである。

事業区間は、図-2 に示すとおりであり、足立区栗原四丁目を起点とし、足立区東伊興三丁目を終点とする延長約 1.7km の区間であり、事業区間のほぼ中央に竹ノ塚駅が位置する。

また、事業計画の概要は表-1、事業区間の平面図及び縦断図は図-3 に示すとおりである。

事業区間周辺の状況は、駅北部の一部の区間を除いて、既に側道が整備されている。

また、駅近傍の一部を除いて、鉄道事業者の所有地及び足立区道内で施工が可能であり、新たな用地を取得しない計画である。

主要構造は、高架橋が主体であり、起点側では、一部、擁壁及び地平を計画している。起点側は、現況の地平の線路に、終点側は現況の高架橋に取り付く計画となっている。

また、併せて引上線についても高架橋形式とする計画である。

なお、踏切については、事業区間内にあるすべての踏切を立体化により解消する計画である。

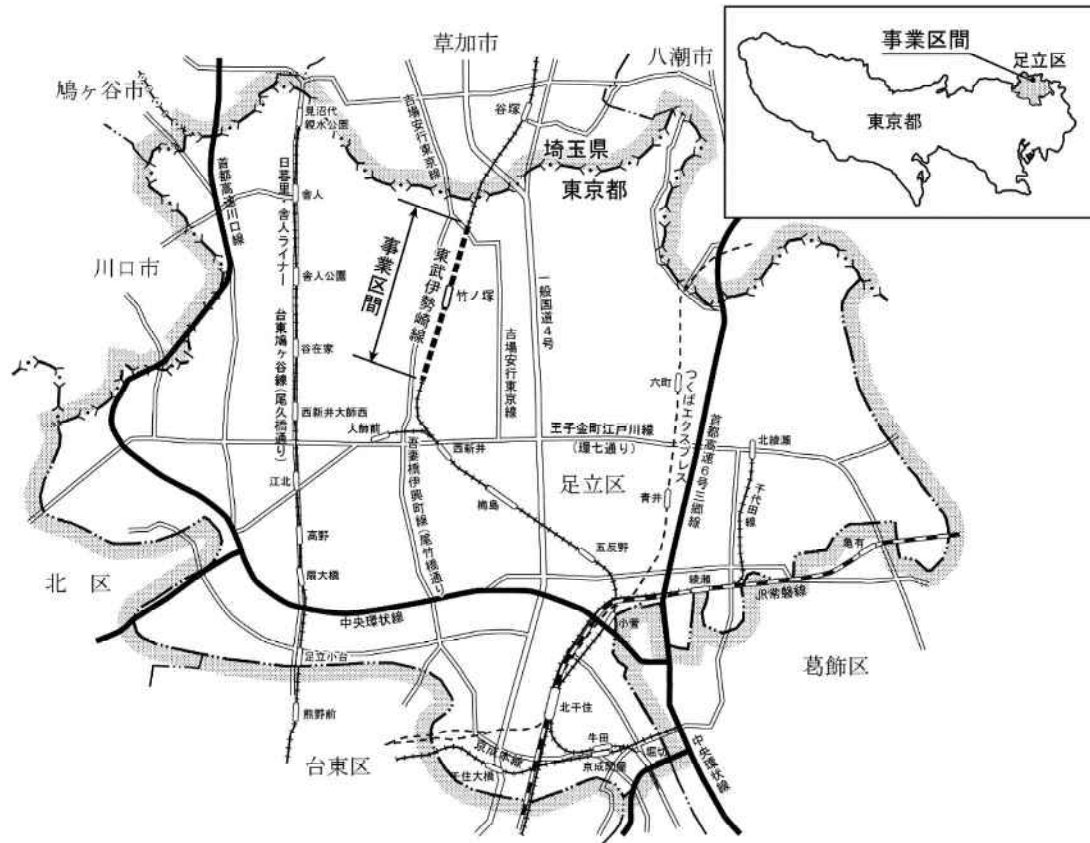


図-1 事業区間位置図（広域）

表-1 事業計画の概要

| 項目 | | 概要 | |
|-------------|-------------|---|--------------------------|
| 事業区間 | | 起点：足立区栗原四丁目 終点：足立区東伊興三丁目 | |
| 事業延長 | | 約1.7km | |
| 構造物延長 | | 高架橋区間：上り約1,110m、下り約1,540m 擁壁 ^{注1} 区間：上り約50m、下り約70m 地平 ^{注2} 区間：上り約570m、下り約120m | |
| 構造形式 | | 高架橋、擁壁、地平 | |
| 対象駅 | | 竹ノ塚駅 | |
| 立体化による踏切解消数 | | 2か所 | |
| 運転方法 | | 現状 | 将来 |
| | | 上り：2線 下り：2線 引上線 ^{注3} ：3線 | 上り：2線 下り：2線 引上線：2線 |
| 運転本数 | 時期 | 現状 | 将来 |
| | ピーク1時間（上下線） | 71本/時（7時30分～8時30分） | 71本/時（7時30分～8時30分） |
| | 終日（上下線） | 964本/日（午前5時～午前1時） | 964本/日（午前5時～午前1時） |
| 工事予定期間 | | 約11年（平成24年度～令和5年度） | |

注1) 擁壁：盛土の崩壊を防ぐための壁

注2) 地平：鉄道が地面の上を走っている構造

注3) 引上線：駅で車両の折り返しを行う目的で設けられた線路

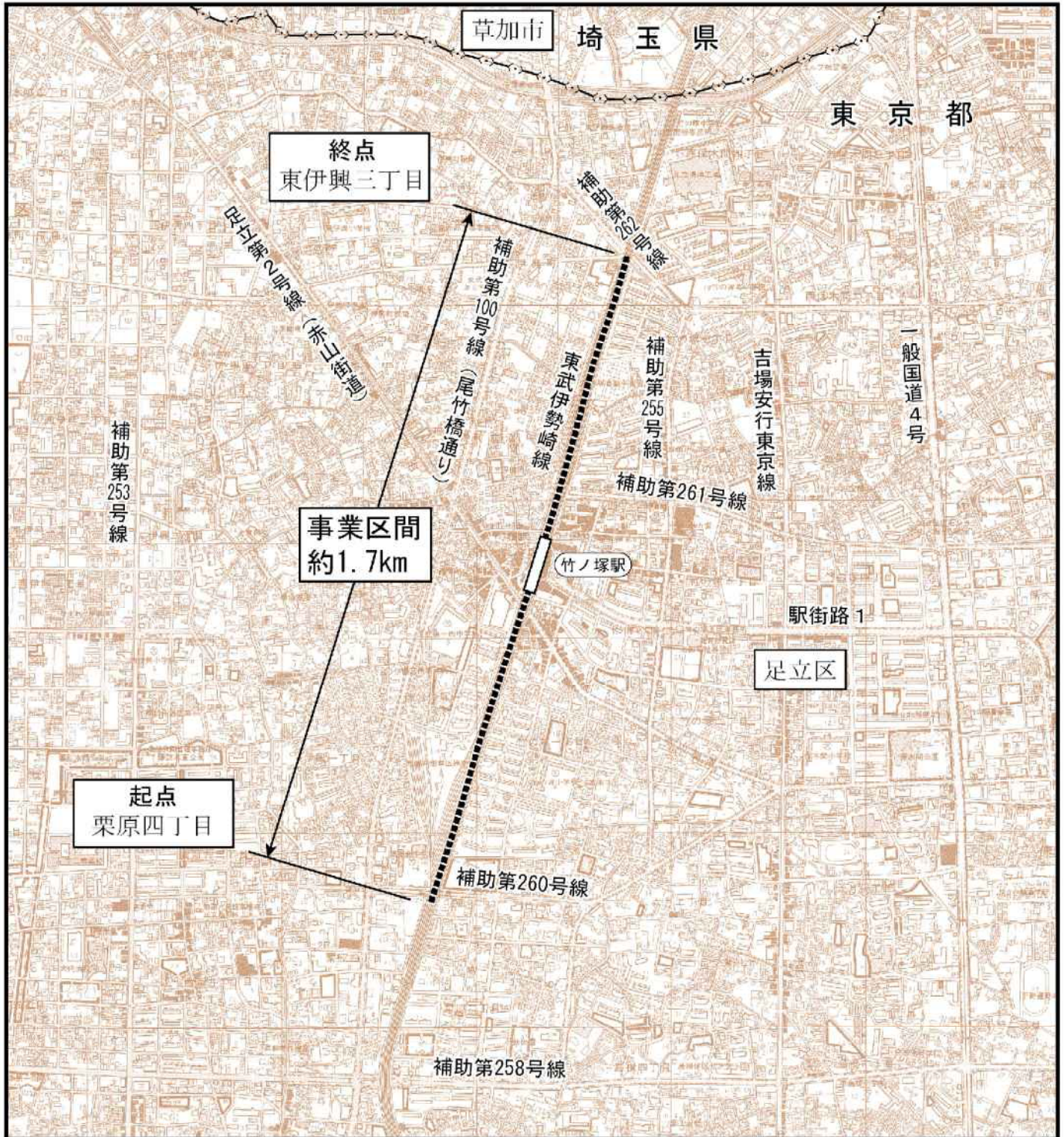


図-2 事業区間位置図（詳細）

凡 例

- : 事業区間
- ◁-◇-◇-◇▷ : 都県界



この地図は、国土地理院発行の1万分の1地形図（西新井・草加）を使用したものである。

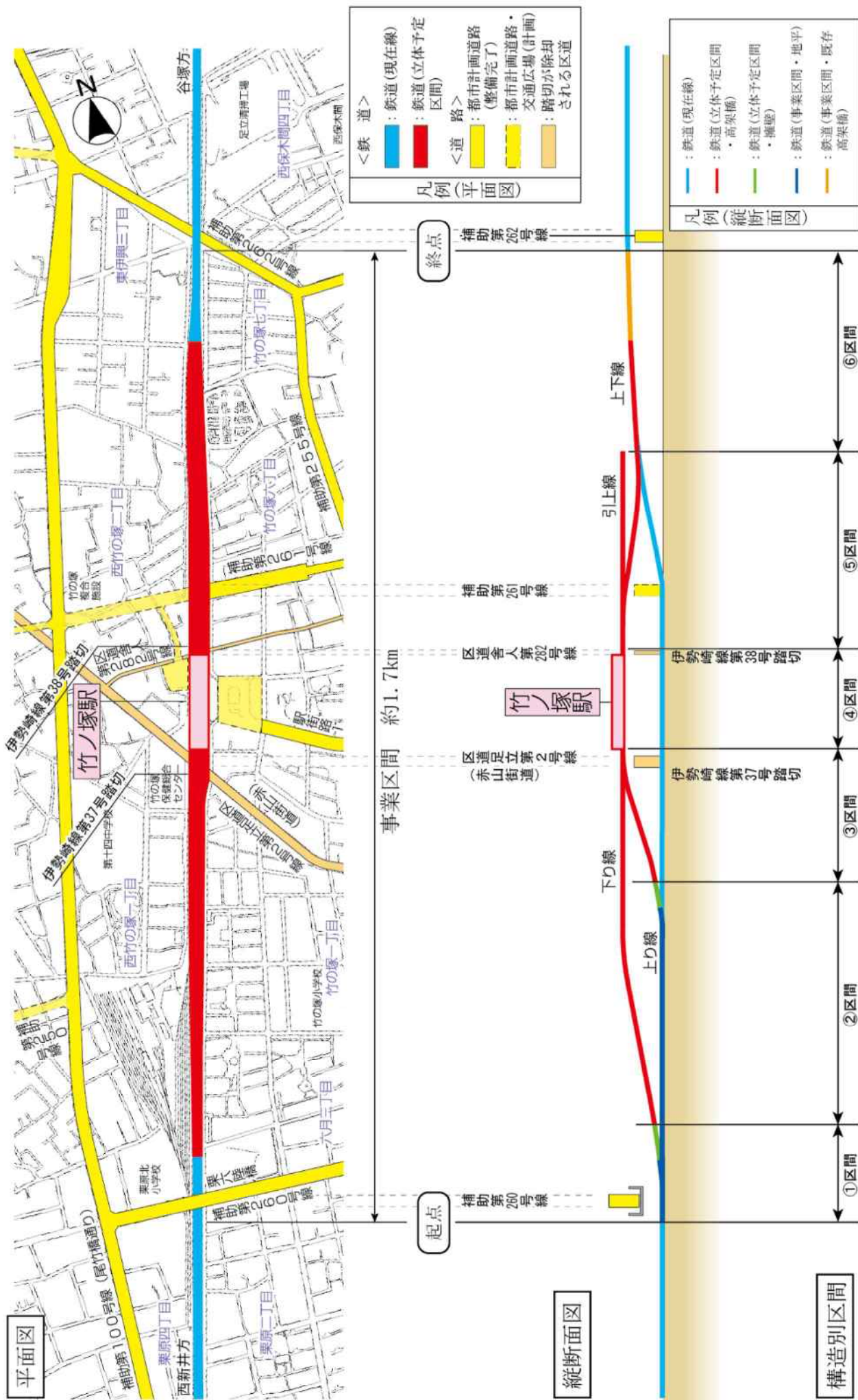


図-3 事業区間の平面及び縦断面図

(1) 事業区間の構造

事業区間の施工前後の構造は表-2 に、標準断面図は図-4 (6～7 ページ) に示すとおりである。なお、仮線は、工事の進捗に応じて、順次移設する計画となっている。

表-2 施工前後の構造

| 区間 | | 施工前 | 施工後 | | | |
|------------------|---|--------------------|-----|-------|----------|-------------------|
| | | 構造 | 構造 | | 鉄道施設の幅員 | 軌道高さ ^注 |
| 起点 ～ 竹ノ塚駅南 | ① | 地平 | 上り | 地平 | 約20m | 約0m |
| | | | 下り | 地平～擁壁 | | 約0～3m |
| | ② | 地平 | 上り | 地平～擁壁 | 約20m～37m | 約0～3m |
| 下り | | | 高架橋 | 約3～9m | | |
| | ③ | 地平 | 高架橋 | | 約37m～40m | 約3～9m |
| 竹ノ塚駅 | ④ | 地平 | 高架橋 | | 約40m | 約7～9m |
| 竹ノ塚駅北 | ⑤ | 地平 | 高架橋 | | 約30m～40m | 約2～9m |
| ～ 終点 | ⑥ | 高架橋 (軌道高さ約2～6m) | 高架橋 | | 約26m～30m | 約2～6m |

注) 軌道高さは、線路の高さを示している。

(2) 解消される踏切等

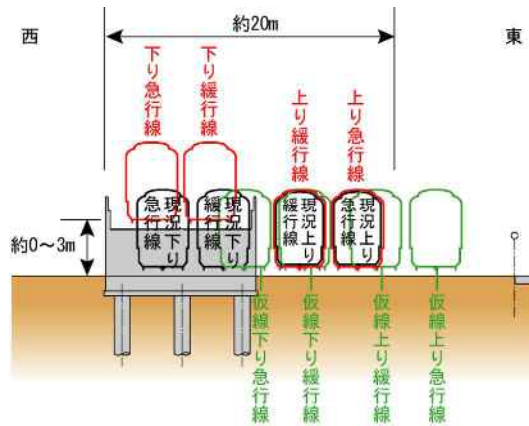
鉄道立体化により解消される踏切は、表-3 及び図-3 (4 ページ) に示すとおり伊勢崎線第37号踏切及び第38号踏切の2か所であり、事業区間内のすべての踏切である。

表-3 解消される踏切名称と幅員

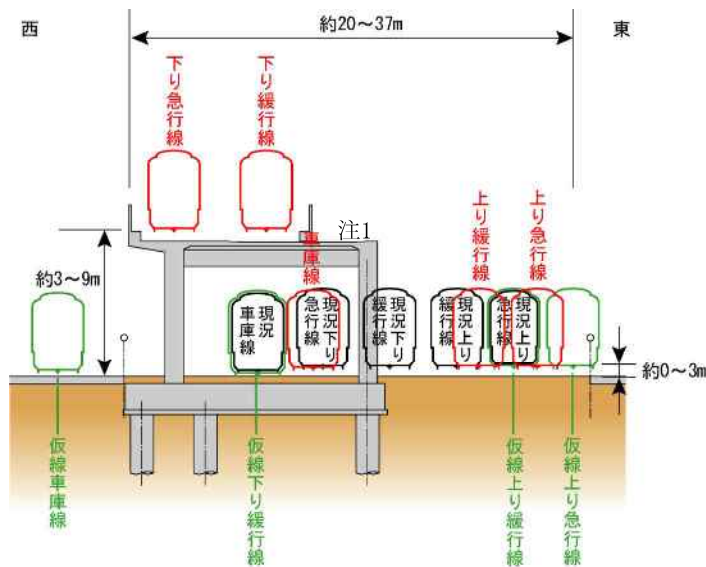
| 交差道路 | | 踏切 | | | |
|------------------|----|-----------------------------|-------------|------|------|
| 道路名称 | 種別 | 踏切名称 | 位置 | 踏切幅員 | 車両規制 |
| 足立第2号線 (赤山街道) | 区道 | 伊勢崎線 第37号踏切 | 足立区西竹の塚1-11 | 14m | — |
| 舎人第282号線 | 区道 | 伊勢崎線 第38号踏切 [※] | 足立区西竹の塚2-8 | 5.8m | 一方通行 |

※ 伊勢崎線第38号踏切は、平成28年12月14日から仮踏切に切り替わっている。仮踏切は、踏切幅員：3.5m、車両規制：通行止である。

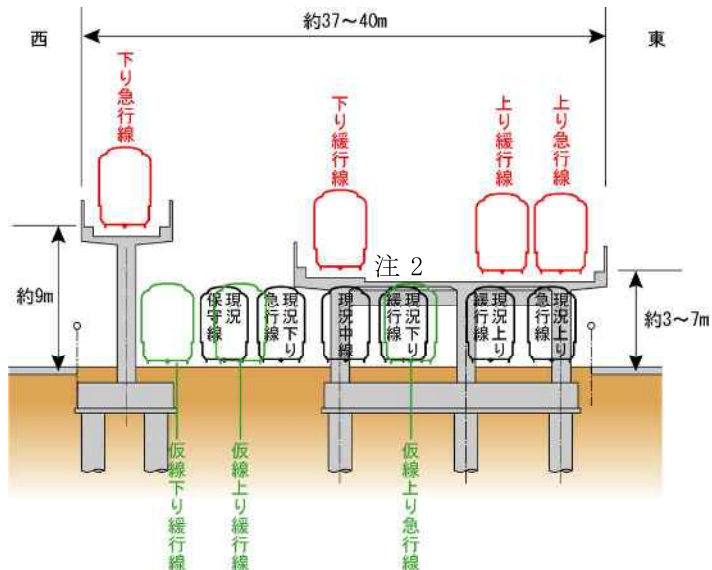
起点～竹ノ塚駅南 ①区間



起点～竹ノ塚駅南 ②区間



起点～竹ノ塚駅南 ③区間



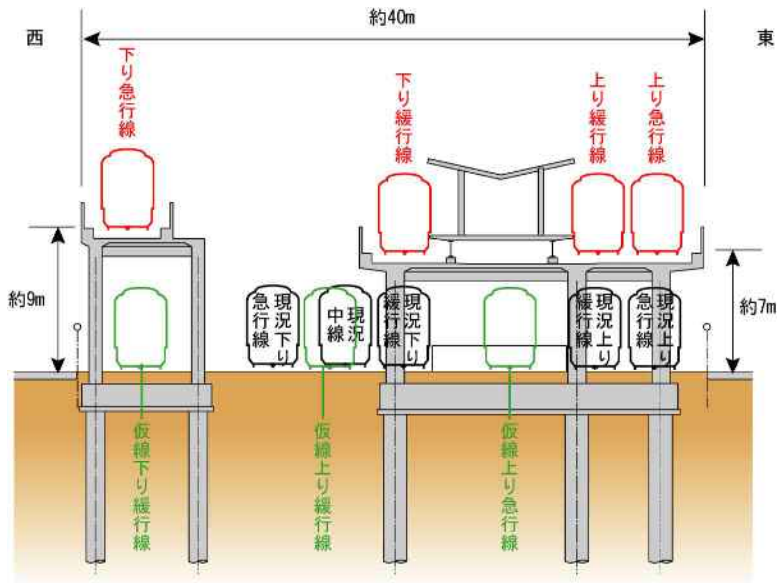
| 凡 | 例 |
|---|-------|
| | : 計 画 |
| | : 仮 線 |
| | : 現 況 |

注1) 車庫線とは、竹ノ塚駅とメトロ検車区を結ぶ線路である。

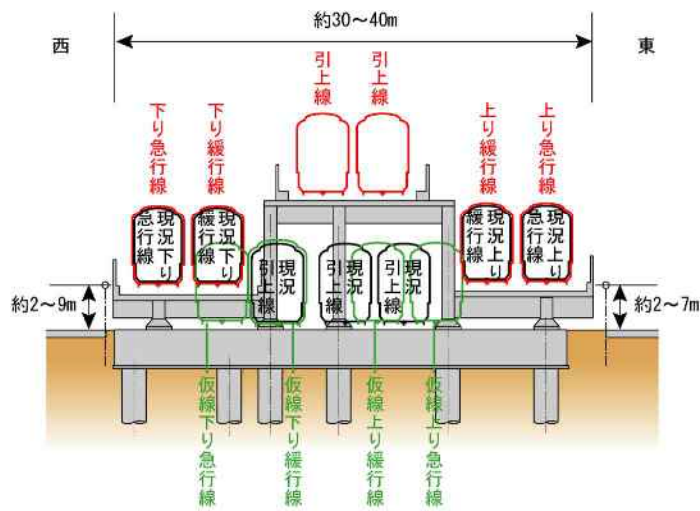
注2) 中線とは、列車の折り返しに使う線路である。

図-4(1) 標準断面図

竹ノ塚駅 ④区間



竹ノ塚駅北～終点 ⑤区間



竹ノ塚駅北～終点 ⑥区間

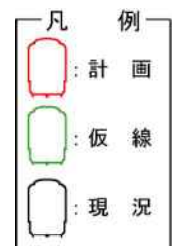
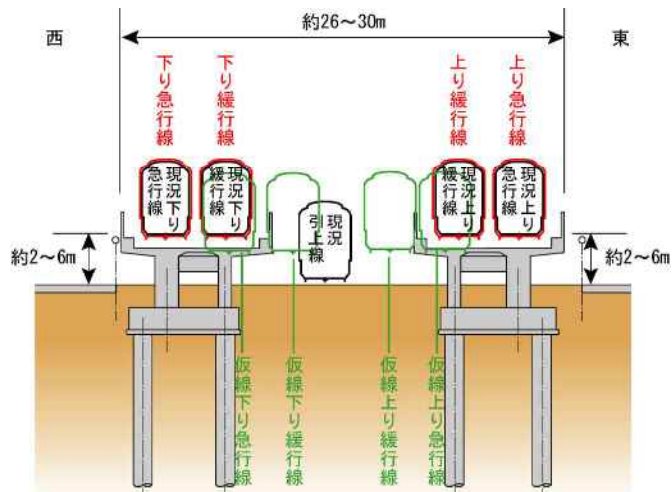


図-4(2) 標準断面図

4. 事後調査の結果の概略

本報告は、東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業に伴う騒音・振動、廃棄物について、平成29年4月から平成31年3月に事後調査を実施し、その結果を取りまとめたものである。

調査結果の概略は、以下に示すとおりである。

(1) 騒音・振動

・建設作業騒音・建設作業振動

建設作業騒音（ L_{A5} ^{注1}）の事後調査結果は52～76dBであり、すべての地点において調査結果は、評価書の予測結果（73～79dB）と同程度または下回り、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に定める指定建設作業騒音の勧告基準（80dB以下または85dB以下）を下回った。予測結果を下回った理由としては、今回の主な施工対象が下り緩行線または上り緩行線であり、施工位置と調査地点の間に下り急行線または上り急行線がある地点が多く、建設機械の稼働位置から調査地点までの距離が予測条件の距離よりも遠かったこと（予測条件2m、事後調査時4～68m）、環境保全のための措置として超低騒音型の建設機械を使用したこと、施工計画が具体化したことにより予測で想定した規格の建設機械よりも小さな規格の建設機械で施工可能となったことなどにより、環境負荷の低減につながったことが考えられる。

建設作業振動（ L_{10} ^{注2}）の事後調査結果は31～59dBであり、すべての地点において調査結果は、評価書の予測結果（53～72dB）及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に定める指定建設作業振動の勧告基準（65dB以下、70dB以下または75dB以下）を下回った。予測結果を下回った理由としては、今回の主な施工対象が下り緩行線または上り緩行線であり、施工位置と調査地点の間に下り急行線または上り急行線がある地点が多く、建設機械の稼働位置から調査地点までの距離が予測条件の距離よりも遠かったこと（予測条件2m、事後調査時4～68m）、施工計画が具体化したことにより予測で想定した規格の建設機械よりも小さな規格の建設機械で施工可能となったこと、低振動の工法を採用したことなどにより、環境負荷の低減につながったことが考えられる。

注1) 90%レンジの上端値を示す。90%レンジとは、多数個の騒音値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ5%ずつ除外したものであり、 L_{A5} は残った値のうち上端の値を指す。

注2) 80%レンジの上端値を示す。80%レンジとは、多数個の振動値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ10%ずつ除外したものであり、 L_{10} は残った値のうち上端の値を指す。

(2) 廃棄物

電気工事、仮線工事、マクラギ、バラスト及び既設擁壁・高架橋並びに竹ノ塚駅舎及びその他（駅ビル、人道橋等）の撤去等により、鉄骨・鋼くず 1,333 t、コンクリート塊 3,105 t、アスファルト・コンクリート塊 934 t、混合廃棄物 115 t、その他 9,992 t が発生した。また、建設発生土は 14,323 m³、建設泥土は 12,276 m³発生した。

既設線の撤去によるレールやマクラギの一部は、施工ヤード内に仮置きし、仮線のレールやマクラギとして再利用し、廃棄物の発生量の縮減に努めた。

一部のレールを除く鉄骨・鋼くず、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊は、すべて場外に搬出し、中間処理業者へ委託し、100%再資源化している。また、混合廃棄物及びその他（バラスト他）の建設廃棄物は、すべて場外に搬出し、中間処理業者へ委託し、混合廃棄物は約 86%、その他（バラスト他）の建設廃棄物は約 98%再資源化している。建設発生土はすべて場外に搬出し、再利用機関へ委託し、盛土材や埋戻し材等として 100%再利用している。建設泥土はすべて場外に搬出し、中間処理業者へ委託し、盛土材や埋戻し材等として 100%再資源化している。

東京都環境影響評価条例に定める基本フロー

(事後調査手続のみ)

