



環境影響評価制度ってなに？

大規模な開発事業などを実施する際に、あらかじめ、その事業が環境に与える影響を予測、評価し、その内容について、住民や関係自治体などの意見を聴くとともに専門的立場からその内容を審査することなどにより、事業実施による環境への影響をできるだけ少なくするための一連の手続きの仕組みをいいます。



環境影響評価書案ってなに？

環境影響評価の項目や、調査・予測・評価の手法などを示した調査計画書に基づき、周辺環境にどのような影響を及ぼすのか、調査・予測・評価の結果を取りまとめたものです。

今回の連続立体交差事業については、事業の内容から、環境影響要因を抽出し、地域の概況を考慮して、右表のとおり6項目(●印の項目)を選定しました。

区分	環境影響要因	環境影響評価の項目													
		大気汚染	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	地形・地質	水循環	生物・生態系	日照・電波障害	風環境	景観・文化財	自然との触れ合い活動の場	廃棄物	温室効果ガス	
工事の施行中	建設工事		●												
	鉄道の走行		●												
工事の完了後	鉄道の走行		●												
	施設の使用							●	●	●					

環境影響評価に関するお問合せはこちらまでお願いします。

東京都環境局都市地球環境部環境都市づくり課
(都庁第二本庁舎8階中央)
〒163-8001 新宿区西新宿2-8-1()03-5388-3440

今後も、東村山駅周辺まちづくりの状況・動向は、このニュースでお知らせしていきます。東村山駅周辺での「こんなところが良い・・・」、「こうすればもっと良くなるのに・・・」など、ご意見ご要望がありましたら下記までどうぞ。

問合せ先：東村山市本町1丁目2番地3 東村山市都市環境部まちづくり推進課
電話：042-393-5111(代表)内線2793 FAX：042-397-9438
メール：machi@m01.city.higashimurayama.tokyo.jp
URL：http://www.city.higashimurayama.tokyo.jp
トップページ 市政情報 まちづくり・都市計画 まちづくりの取組み 東村山駅周辺まちづくり

みんなで作ろう！

まちづくりNEWS

第20号

発行：東村山市都市環境部まちづくり推進課

西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線(東村山駅付近)の連続立体交差化と、関連する道路の都市計画案等に関する説明会を開催しました。

東京都、東村山市及び西武鉄道株式会社の主催により、西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線(東村山駅付近)の連続立体交差化と、これに関連する道路の都市計画案などに関する説明会を、平成23年10月5日に中央公民館で、6日に化成小学校で開催しました。両日合わせて、約500名の皆様にご参加いただきました。

今回の説明会では、下記の内容について、ご説明させていただきました。

【都市計画案】

- ・西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線(東村山駅付近)連続立体交差化
- ・関連する道路(鉄道附属街路、東村山3・4・10号線、東村山3・4・29号線)

【環境影響評価書案】

- ・西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線(東村山駅付近)連続立体交差化

【まちづくり】

- ・東村山駅周辺整備の方向性

今号のニュースでは、説明会や問合せなどで皆様から寄せられたご質問を中心にお知らせします。



説明会(中央公民館)の様子です。大型のスクリーンを用い、計画内容などの説明を行いました。その後、参加者の皆様と質疑応答を行いました。

・連続立体交差化計画は、東村山駅を中心に、西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線の約4.5kmの区間について鉄道を高架化し、府中街道など5か所の踏切を除却するものです。



連続立体交差事業に関する主な質問と回答



工事中の工事車両が周辺道路に及ぼす影響について、どのように考えていますか？

現在考えている工事車両の台数は、府中街道や新青梅街道の1日の交通量から見ても、影響を及ぼす台数ではないと考えています。工事用車両が一部の道路に集中せず、分散するよう工事の計画をたてています。

地震対策について教えてください。

新たに計画される構造物は、阪神大震災以降に改定された最新の耐震設計基準を用いて構造物を設計し、施工していきます。

工事中の仮設構造物についても、地震を考慮した設計を行い、施工していきます。

連続立体交差事業の事業費について教えてください。また、今後のスケジュールについて教えてください。

連続立体交差事業の総事業費は、現段階で約610億円を想定しています。

スケジュールとしては、平成24年度に都市計画決定、平成25年度に事業認可を取得する予定です。

事業認可からおよそ12年で事業が完了する予定となっております。

東村山駅の配線を、3ホーム6線から2ホーム4線に変更しても、ダイヤが乱れることはありませんか？

新宿線と国分寺線が立体交差すること、東村山駅北側に折り返し設備を設けることにより、現在の運行機能を確保し、緊急時にも対応できるものと考えております。

用地買収の際、代替地の斡旋は行うのでしょうか？

用地取得に伴う補償は、金銭での補償を原則としています。移転先については、ご自身でお探しくさるよう、ご協力をお願いしています。

詳しくは、用地補償説明会でご説明します。



都市計画道路に関する主な質問と回答



東村山3・4・10号線の整備の必要性について教えてください。

東村山駅周辺は、道路整備が遅れているため、幹線道路は慢性的に渋滞し、渋滞回避のために生活道路へ通過交通車両が流入しています。都市計画道路には、自動車交通の円滑化に加え、災害時の避難路としての防災機能等があります。歩行者の安全性や防災性の向上を図る観点からも、適切な道路ネットワークの形成が必要と考えています。

また、駅周辺部は、歩行者優先の考えに立ったまちづくりを進めていく考えです。まちづくりの観点からも、駅周辺の東西を結ぶ主要な道路として位置付く、東村山3・4・10号線は、整備が必要な路線と考えています。

東村山3・4・10号線や東村山3・4・29号線の整備予定について教えてください。

本路線については、連続立体交差事業や周辺のまちづくりの状況を踏まえながら、事業区間や事業スケジュール等を検討していきたいと考えています。

(東村山3・4・10号線のうち西武線と立体交差する区間及び東村山3・4・29号線は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、優先的に整備すべき路線に位置付けられています。)

説明会で配布したパンフレットは、市役所の窓口で配布しており、ホームページでもご覧いただけます。



東村山駅周辺整備の方向性に関する主な質問と回答



東西の駅前広場を行き来できる道路とは自由通路ととらえてよいのでしょうか？

「東村山駅周辺整備の方向性」にもあるとおり、まちの一体化を図る東西方向の動線は必要と考えており、東西の駅前広場の連絡として、自由通路は設置したいと考えております。今後、駅施設整備の検討が進む中で、西武鉄道など関係機関と調整しながら、検討を進めていきたいと思っております。