

### 第1章 事業者の名称及び所在地

名 称：東日本旅客鉄道株式会社  
代表者：代表取締役社長 清野 智  
所在地：東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

### 第2章 対象事業の名称及び種類

名 称：東北縦貫線（東京駅～上野駅間）整備事業  
種 類：鉄道の改良

### 第3章 対象事業の内容の概略

本事業は、東京駅～上野駅間の約3.8kmに東北・高崎線及び常磐線と東海道線の相互直通運転ルートを整備するものである。これにより、東北・高崎線及び常磐線の各方面から東海道線の東京・新橋・品川方面への直通運転が可能となり、山手線、京浜東北線の混雑率が緩和されるほか、直通輸送体系の整備により所要時間が短縮されるなど利便性の向上を図るものである。

事業区間の約3.8kmのうち、約1.3kmは、高架橋新設及び既設高架橋改良を行い、残り約2.5kmは、既設高架橋の留置線<sup>注1</sup>及び引上線<sup>注2</sup>の線路改良を行うものである。

対象事業の内容の概略は、表3-1に示すとおりである。

表3-1 対象事業の内容の概略

項 目	内 容
事 業 区 間	千代田区丸の内一丁目～台東区上野七丁目
事 業 延 長	約3.8km (高架橋新設及び既設高架橋改良区間 約1.3km、線路改良区間 約2.5km)
構 造 形 式	高架式
対象駅（停車駅）	東京駅、上野駅
工 事 予 定期間	約4年

注1) 留置線：電車を一時的に留置する線路。

注2) 引上線：駅で車両の入換えを行う目的で設けられた線路。

#### 第4章 評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解

環境影響評価書案について提出された都民からの意見書及び事業段階関係区長である千代田区長、中央区長及び台東区長からの意見の件数の内訳は、表 4-1 に示すとおりである。

表 4-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	52
事業段階関係区長の意見	3

##### 4.1 都民の主な意見の概要と事業者の見解

都民の主な意見の概要及びそれらについての事業者の見解は、以下に示すとおりである。

項目	4.1.1 環境全般	
	都民の意見の概要	事業者の見解
大気汚染		
①	今でもいいとは言えない状態ですのにさらに二重構造にしてビル上層にまで照り返えしやほこり、鉄粉をまきちらし最悪な状態になると思います。屋上の空調の室外器はいくら管理をしっかりとやっていてもいたみが早い。列車が巻きおこす風によっていつも同じ箇所に不具合が生じる。ビル経営面にもマイナス面が続出します。	鉄道から発生する鉄粉については、レール・車輪に起因するものが考えられますが、近年の車両は、電車を停止させる際、主として電気ブレーキを使用し、最終停止時のみ摩擦ブレーキを使用しており、さらに、ブレーキシューの材質は鉄粉の発生が少ないものとなっています。 また、最近の車両には、軽量の電車を導入しているため、ブレーキへの負担が軽減されています。
風環境		
①	風害についても、各々の地点で実施したようですが、あいまいな説明に終始し、住民を納得させるものではありませんでした。	本事業では一部の区間で重層構造となりますが、最も高い箇所でも地上 22m 程度で周辺の建物の高さよりも低く、下部構造は現況とほぼ同じであるため、風害を生じる規模の事業ではないと考えています。
ヒートアイランド		
①	幹線道路上に重層化による壁面が長い距離構築されますと、日本橋上の高速道路と同じように風の流れを阻止し、ヒートアイランド現象を引き起こします。	独立行政法人土木研究所ホームページ ( <a href="http://www.pwri.go.jp/">http://www.pwri.go.jp/</a> ) によると、「ヒートアイランド現象を引き起こす大きな原因は、人工地覆の増大、人工排熱の増大、都市構造の改変です。人工地覆の増大は、建物、道路、各種施設など人工的な物質で構成される面積が増大し、反面、緑地や水面といった自然が減少していることを意味します。人工排熱の増大は、生活様式や産業構造の変化、エネルギー多消費の社会によってもたらされてきました。人工排熱には、建物内の照明、動力、冷暖房、給湯などから発生するものや、自動車等の交通、工場、発電所、清掃工場などから発生するものがあります。都市構造の改変とは、建築物の密集化や都市の広域化といったことを意味します。」とあります。 本事業は鉄道事業であり、人工地覆、人工排熱及び都市構造に及ぼす影響は少ないことから、ヒートアイランドを増長させる事業ではないと考えています。

項目	4.1.2 環境影響評価の項目の選定	
	都民の意見の概要	事業者の見解
<p>大気汚染</p> <p>① 現在新幹線の向かいでは、洗濯物に鉄粉などが多く付着して困っている。駐車してある自動車の屋根はしばらく置いておくとボツボツと錆びる。新幹線側に置いてあるエアコンの屋外機のフィルターはすぐ詰まるなどの被害が報告されているのに、大気汚染の調査がなされていない。粉じんの予測評価を行ってください。</p>		<p>鉄道から発生する鉄粉については、レール・車輪に起因するものが考えられますが、近年の車両は、電車を停止させる際、主として電気ブレーキを使用し、最終停止時のみ摩擦ブレーキを使用しており、さらに、ブレーキシューの材質は鉄粉の発生の少ないものとなっています。</p> <p>また、最近の車両には、軽量の電車を導入しているため、ブレーキへの負担が軽減されています。</p> <p>なお、一般的には粉じんは、工事の施行中に発生すると考えられますが、飛散防止のための散水や清掃を行うとともに、特に土砂の運搬時には、シートで覆うなどの対策を実施いたします。</p> <p>よって、影響は少ないと考えていることから、環境影響評価の項目として選定しておりません。</p>
<p>風環境</p> <p>① 連続性のある構造物が 1.3 km も続き、風の影響と風の通り道をさえぎるのにもかかわらず予測調査対象から外れている。</p>		<p>風環境については、本事業では一部の区間で重層構造となりますが、最も高い箇所でも地上 22m 程度で周辺の建物の高さよりも低く、下部構造は現況とほぼ同じであることから、風環境についての影響は少ないと考え、環境影響評価の選定項目として選定していません。</p> <p>なお、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）（平成 16 年 10 月、東京都環境局）」（以下「環境影響評価技術指針（付解説）」という。）における「風環境」は、計画建築物の高さが 60m を超える建築物又は、周辺の建築物の平均的高さより 5～6 倍以上高い建築物や高架構造物の下部構造の形状等から判断して突風の発生が予測される場合を対象としております。</p>
<p>温室効果ガス</p> <p>① この評価書案では、「本事業は鉄道の改良事業であり、工事の施行中及び工事の完了後において温室効果ガスの発生が問題となる環境要因はない」として、温室効果ガスを評価項目としませんでした。もしこうした論点が野放しでまかり通るなら、京都議定書と CO2 削減目標の達成など到底ありえません。この建設事業には沢山の建設資材が必要になりますが、その資材製造の過程で多くの CO2 が排出されます。全ての建設資材には CO2 排出の原単位が明らかにされています。つまり、この建設工事には多くの CO2 の排出が欠かせないので、この建設事業によってどれだけの CO2 が排出されたのか、きちんと報告するべきだと考えます。</p>		<p>「環境影響評価技術指針（付解説）」では、環境影響評価の対象は、「対象事業の実施に伴う環境中への温室効果ガスの排出量のうち、事業者による管理若しくは抑制等の措置が可能となる事業」となっています。</p> <p>よって、本事業において「温室効果ガス」は環境影響評価の対象とはなりません。事業の実施に当たっては、エコマテリアル（資源から廃棄までを通じて、環境負荷を最小にし、特性・機能を最大とする材料）の利用も検討するなど、温室効果ガスの排出量を削減するための措置等も検討してまいります。</p>

項目	4.1.2 環境影響評価の項目の選定	
	都民の意見の概要	事業者の見解
ヒートアイランド		
①	<p>都の評価条例施行規則の第一章総則第6条の中にその他知事が定める項目があり、この中でヒートアイランドを取り扱うようにし、評価項目にプラスして欲しい。</p>	<p>独立行政法人土木研究所ホームページ (<a href="http://www.pwri.go.jp/">http://www.pwri.go.jp/</a>) によると、「ヒートアイランド現象を引き起こす大きな原因は、人工地覆の増大、人工排熱の増大、都市構造の改変です。人工地覆の増大は、建物、道路、各種施設など人工的な物質で構成される面積が増大し、反面、緑地や水面といった自然が減少していることを意味します。人工排熱の増大は、生活様式や産業構造の変化、エネルギー多消費の社会によってもたらされてきました。人工排熱には、建物内の照明、動力、冷暖房、給湯などから発生するものや、自動車等の交通、工場、発電所、清掃工場などから発生するものがあります。都市構造の改変とは、建築物の密集化や都市の広域化といったことを意味します。」とあります。</p> <p>本事業は鉄道事業であり、人工地覆、人工排熱及び都市構造に及ぼす影響は少ないことから、ヒートアイランドを増長させる事業ではないと考えています。</p>

項目	4.1.3 環境影響評価の項目の予測・評価 (1) 騒音・振動	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	<p>電車が增えるのに騒音が今より下回るのは、おかしい。</p>	<p>鉄道騒音の最寄り軌道中心から 12.5mの地上 1.2mにおける予測結果は、防音壁を設置するため、現況の騒音レベルを減少させることができ、東北縦貫線の騒音レベルを合成しても、全ての地点で現況値を下回ります。</p> <p>なお、線路改良区間に隣接する建物の高層階では、現況値を上回る箇所があると考えられますが、防音壁の設置、ロングレールの採用、レールの重量化、弾性バラスト軌道等の採用、レール研磨、車輪及び車両の整備等、環境保全のための措置を実施し、今後、新技術を用いた対策の検討を行ってまいります。</p>
②	<p>工事の場所が 10メートルも離れておらず騒音、振動なども心配です。</p>	<p>工事の施行中の建設作業騒音及び建設作業振動の予測地点は鉄道用地との敷地境界で予測を行っていますが、いずれも基準値を下回っています。</p> <p>また、工事の実施に際しては、最新の技術及び建設機械を積極的に導入し、低騒音及び低振動の工法・機械を採用し、敷地境界付近には可能な限り仮囲いを設置します。さらに、工事着手前に地元説明会を実施し、地域の皆さまの意向や現場周辺の状況を勘案し、長時間連続する作業を避けるなど、作業時間の調整により環境保全に努めてまいります。</p> <p>なお、工事の施行中においても、事後調査の一環として、建設作業騒音及び建設作業振動の測定を行い、必要に応じて、対応、対策を検討してまいります。</p>

項目	4.1.3 環境影響評価の項目の予測・評価 (1) 騒音・振動
都民の意見の概要	事業者の見解
③ 鉄道騒音、振動において、場所によっては上回る箇所がある。これが問題で、これをクリアできないうちは環境アセスをクリアした事にはならない。また、今後検討と書いてある事項は、実行して騒音振動を少なくしてもらわなければ納得できない。	環境影響評価書案に記載した環境保全のための措置は、確実に実行するとともに、事業施行時点における技術進歩等を踏まえた対策を可能な限り追加実行し、良好な環境が確保されるよう努めます。また、事後調査において、対策の実施状況を調査し、報告いたします。

項目	4.1.3 環境影響評価の項目の予測・評価 (2) 日影
都民の意見の概要	事業者の見解
① 商業地域であり、概ね問題はないと示されているが、午後2時～4時（太陽が西に傾く時間）に新幹線高架側の商店街を歩いていると、暗く陰気だ。今までは、ビル4階より上は明るかったのに、重層化されると、9階（ビル全階）迄暗い。高架の下を通り西側に出ると日差しがまぶしくて、天国と地獄のようだ。新幹線の高架が我慢の限界だ。防音壁に透光板を使用しても毎日清浄するわけではないので、すぐ汚れて何の効果もないと考える。重層部は、22m+車高+パンタグラフで約30mとなることから、再調査が必要だ。	商業地域は日影の規制は適用されませんが、環境に対する影響を把握するため、住居地域及び近隣商業地域に適用する基準を準用し、予測評価を行っております。 評価書案 P.128～P.139 に示したように、工事の完了後においては、冬至日の午前8時から午後13時の時間帯において事業区間の西側に、午後14時から午後16時の時間帯において東側に日影が生じると予測しております。 なお、住居地域及び近隣商業地域に定められている日影の基準は5時間であり、その基準を超える範囲は鉄道敷地内または側道上にとどまっているため、基準を満足する結果となっています。 日影の影響を可能な限り低減するために、防音壁に透光板を採用するなどの環境保全のための措置を実施してまいります。

項目	4.1.3 環境影響評価の項目の予測・評価 (3) 電波障害
都民の意見の概要	事業者の見解
① 対策は、ケーブルテレビへの接続という形でおこなうと思いますが、いつごろからどのように行うか具体的に示すようにしてください。	電波障害の対策に当たっては、工事の進捗にあわせ、ケーブルテレビの加入等、障害の内容と程度に応じて実施いたします。

項目	4.1.3 環境影響評価の項目の予測・評価 (4) 景観
都民の意見の概要	事業者の見解
① 重層部分高さ24m。この高さはビルの8階に相当する高さです。この高さで1キロ弱の壁となって神田に現れるのに地域景観はほとんど変化しないというでたらめなことが評価書案に書いてある。	事業区間周辺の景観特性は、中高層の建築物が立ち並び、新幹線、在来線、幹線道路が整備された都市景観を形成しており、東北縦貫線完成後も、最も高くなる重層部で地上22m程度であり、周辺建築物より低く、ほとんど変化しないと考えています。 しかしながら、環境影響評価書案で選定した代表的な眺望地点からの眺望の状況については、新たな構造物が出現するため、変化は生じますが、防音壁に透光板を採用するなどの環境保全のための措置を実施することにより、眺望の変化を軽減するよう配慮してまいります。

項目	4.1.3 環境影響評価の項目の予測・評価 (4) 景観	
	都民の意見の概要	事業者の見解
②	<p>今回の説明会では、みな不思議な地点からの写真ばかりで、もっとも構造物がよく見える、神田警察通りから東に見上げる写真や、その逆つまり神田平成通りから西に見上げる写真は一切示されなかった。このようなところに、通過儀礼としてしか考えていない事業者の姿勢が現れている。</p> <p>それを見れば、いかに無理で乱暴な計画か、わかるはずである。インパクトのある写真を採用するよう東京都は指導していただきたい。</p>	<p>「環境影響評価技術指針（付解説）」において、代表的な眺望地点とは、事業計画地が容易に見渡せる場所、眺望の良い所、不特定多数の人の利用度や滞留度が高い地点等とされています。</p> <p>神田警察通りや神田平成通りからの撮影はしておりませんが、近くの中央通りで行っており、こちらの地点で代表されると考えています。</p> <p>また、説明会でお配りした事業のパフレットの表紙にはイメージがつかみやすいよう、鳥瞰的景観も示しております。</p>

項目	4.1.3 環境影響評価の項目の予測・評価 (5) 予測評価全般	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	JR 東日本の環境影響評価書は納得いくものが一つもありません。	<p>環境影響評価書案の作成に当たっては、「環境影響評価条例」及び「環境影響評価技術指針（付解説）」に基づいて、最新のデータを収集整理し、現地調査を実施し、予測評価を行っています。</p> <p>また、その結果、下記のとおり環境保全の措置を実施し、環境に対する影響をできるだけ少なくなるようにしています。</p> <p>騒音・振動については、防音壁の設置により概ね現況値と同程度または下回ると予測しております。</p> <p>なお、線路改良区間に隣接する建物（御徒町駅周辺）の高層階では、鉄道騒音が現況値を上回る箇所があると考えられますが、防音壁の設置、ロングレールの採用、レールの重量化、弾性バラスト軌道等の採用、レール研磨、車輪及び車両の整備等、環境保全のための措置を実施し、今後、新技術を用いた対策の検討を行ってまいります。</p> <p>日照については、防音壁に透光板を採用するなど構造に配慮します。</p> <p>電波障害については、電波障害が発生した場合には、速やかに調査を行い、ケーブルテレビなどの設置等を行います。</p> <p>景観については、高架橋については、周辺環境に溶け込むよう材質、色彩等に配慮します。また、防音壁に透光板を採用し、圧迫感の軽減に努めます。</p> <p>廃棄物については、廃棄物を抑制するような設計・工法を選定し、建設廃棄物、建設泥土は再利用に努めます。</p>
②	騒音は現況値を上回る。日影、電波障害、景観等、皆満足できるものが一つもない。	

項目	4.1.4 その他 (1) 計画に反対	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	<p>大事なことは、我々の後の子供、100年後の後輩に我々の先輩たちはさすがと言われる事だと思います。よく吟味して目先のことにとらわれてはならないと考えます。</p>	<p>現在の計画は様々な検討をした上で決定されたものです。</p> <p>近年、乗り換え解消による利便性の向上、当社の最混雑区間である上野～御徒町駅間の混雑解消、鉄道ネットワークの強化による地域間の交流の促進の必要性がより高まっています。将来にわたり、必要性の高い事業であると考えています。</p> <p>さらに、運輸省（当時）に設置された審議会である運輸政策審議会によって「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（以下、「運輸政策審議会答申第18号」という。）が答申され、その中で、目標年次までに開業することが適当である路線に位置付けられています。</p> <p>今後とも、話し合いを重ねてご理解を得ながら本事業を推進してまいります。</p>
②	<p>今般、東北、上越新幹線の上に東北縦貫線を重層化する計画は私達住民との約束を放棄することであり、納得しかねます。</p>	<p>東北新幹線の建設にあたり、東北縦貫線も同時に建設する計画でした。しかし、千代田区内において東北縦貫線建設の理解が得られず、国鉄が東北縦貫線を当時の計画から外すことで地元の皆さま共々整理いたしました。</p> <p>近年の高齢化社会等により、乗り換え解消による利便性の向上、混雑緩和、鉄道ネットワークの強化などの社会的要求が高まっており、「運輸政策審議会答申第18号」において開業することが適当である路線に位置付けられております。</p> <p>今後とも環境に配慮し、ご理解を得ながら本事業を推進してまいります。</p>

項目	4.1.4 その他 (2) 計画の目的	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	<p>速達性の向上、品川大宮間 11 分、東京水戸間 9 分、横浜上野間 9 分、乗り換え 1 回が 0 回になる。利用者にとって、たったこれだけで利便性の向上と言えるだろうか。この為に、1 年 365 日、朝の 5 時 6 時から夜の 11 時 12 時まで、騒音振動に悩まされる事の方が問題としては、大きいのでは無いだろうか。鉄道ネットワークの強化 直通輸送への取り組み JR は、お客様の利便性向上を目指すと云う、公共性を表に出し、最終目標は直通輸送整備による、利用客の囲い込みと、長距離輸送による収益向上では無いのか。</p>	<p>東京駅または上野駅で乗り換えて東京・上野駅間をご利用いただいているお客さまにとって、乗り換えがなくなることによる時間短縮、または混雑が緩和されることは、大きな利便性の向上となります。</p> <p>今後とも地域の皆さまのご意見をいただきながら、環境に配慮して、事業を進めてまいります。</p>

項目	4.1.4 その他 (2) 計画の目的	
	都民の意見の概要	事業者の見解
②	<p>混雑率に関して、JR 東日本は平成 15 年度の上野～御徒町間の混雑率を 225%から 180%以下に緩和する事を目的としております。</p> <p>国土交通省の統計では、混雑率は昭和 40 年代より一貫して低下の傾向にあり、平成 17 年度のこの区間の混雑率は平成 15 年度より 2 年間で 10%以上削減されています。</p> <p>また、団塊世代の大量退職による労働人口の減少、常磐新線・秋葉原乗り入れによる大幅な乗車率の削減を考えますと、この混雑率 180%以下の緩和達成は目の先すぐである事が予想されます。</p> <p>であるならば、この目的の為には東北縦貫線の必要性は無い事になります。ところが、最近 JR 東日本は「混雑率 150%の緩和」が望ましいと変更しています。</p> <p>これは、混雑率 180%以下の緩和達成が縦貫線完成以前に濃厚である事から、急遽目標変更をした事を意味します。</p> <p>この目的変更は言わば「いたちごっこ」で、混雑率 180%以下の緩和が「お飾りの目標設定」であったと考えずにはいられません。</p> <p>ここに、この目的はあまり意味を持たないと言う事が分かります。</p>	<p>近年における上野～御徒町駅間の混雑率の緩和は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山手線幅広車両導入</li> <li>・京浜東北線信号設備改修による列車本数増発</li> </ul> <p>によるものであり、混雑率は緩和されていますがご利用されるお客さまは当区間において増加しています。</p> <p>今後、京浜東北線に幅広車両の導入が予定されていますが、混雑率を根本的に解決するためには東北縦貫線が必要であると考えています。</p> <p>また、「運輸政策審議会答申第 18 号」が答申され、その中で、「東京圏の主要 31 区間のピーク時の平均混雑率を 150%に、個別路線においてもピーク時混雑率を基本的に 180%以下にすることを旨とする」とあります。</p> <p>その後、「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」（運輸政策審議会答申第 19 号）が答申され、その中に、「都市鉄道の全ての区間のそれぞれの混雑率を 150%以内とする。ただし、東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として 150%以内とするとともに、全ての区間のそれぞれの混雑率を 180%以内とすることをめざす。」とあることから、混雑率 150%以内が望ましいとされています。</p> <p>さらに、「経済社会の変化に対応した大都市圏（首都圏）郊外部の整備方策等検討調査」の概要について（平成 17 年 7 月 12 日、国土交通省 都市・地域整備局 資料）によると、平成 32 年にかけて都心から 60～75 分、概ね 30～50 kmの圏域においては人口が停滞傾向、都心から 45～60 分、概ね 20～30 kmの圏域においては緩やかな人口増加が継続し、特に鉄道利便性の高い地域で人口増加が顕著になるという予測があります。</p> <p>この予測からもわかるように、今後鉄道の必要性は変わらず、混雑緩和、直通輸送化、鉄道ネットワークの充実はより一層不可欠なものとなります。</p>
③	<p>混雑率に対して、将来の人口予測は減少の方向です。</p>	

項目	4.1.4 その他 (3) 安全性	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	<p>神田は元海でした。塩水の中に松杭がつかっていてビルを支えていました。地盤の悪いところ。日本で初めての高架上に新幹線、その上に縦貫線をのせる。それに今の新幹線の基礎構造は耐えられるのでしょうか。関東大地震は 80%の確率で確実に迫っているといわれている。慎重にも慎重を重ねる調査が必要です。</p>	<p>新しく神田駅周辺の新幹線の上に在来線を構築する、いわゆる重層部においても、地質調査を行った上で設計し、兵庫県南部地震クラスの大地震に対しても耐えられる構造物としております。この地質調査のデータは既存のものと、本事業によって必要だと判断し新たに調査を行ったものを使用し、設計を行っています。</p> <p>また、神田駅北口・東口付近についても同様に既存の地質調査を使用し設計しており、大きな地震でも耐えられる構造物としております。</p>



項目	4.1.4 その他 (3) 安全性	
	都民の意見の概要	事業者の見解
②	<p>阪神淡路地震では、8か所で新幹線の高架橋が落下したと聞きます。</p> <p>宮城沖地震では、35メートル単位で作られた新幹線高架橋の両側で長周期振動の影響か、せん断破壊が起りました。</p> <p>新潟地震では、新幹線車両が脱線しました。トンネル内では、崩落があり、太い円形支柱も鉄筋が切れ、潰れていました。</p> <p>常識人であれば、その新幹線の上に、列車を走らせるなど、危険と考えるでしょう。JR側は全て大丈夫と言います。</p>	<p>当社では、過去の兵庫県南部地震、新潟県中越地震等の自然災害等を教訓に、設計や施工の点に反映させています。</p> <p>具体的には、改訂となった耐震設計基準（鉄道構造物等設計標準・耐震設計：運輸省鉄道局監修、財団法人・鉄道総合研究所）を基に設計し、兵庫県南部地震クラスの大地震に対しても、耐えられるような構造物となっております。</p> <p>また、従来の構造物に対して構造物調査を行い、補強が必要な高架橋に対しては鉄板を巻くなどの工事を施工してまいりました。</p> <p>なお、災害時を想定し、定期的に防災訓練を実施しており、適確に行動できるように教育・訓練を行っております。</p>

項目	4.1.4 その他 (4) 構造	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	<p>大正2年に作られた東京駅と明治45年に作られた万世橋駅をつなぎ、神田駅が作られたのは、大正8年と聞きます。旧構造物の断面を見ると、鉄筋も無く、コンクリートの劣化が、素人目にもはっきりとわかります。</p> <p>鉄橋の物理的設計耐用年数は、60年。すでに越えています。本来、掛け替えが必要なのでしょう。地元からは、鉄橋を支持する柱を取除いて欲しいと強い要望が出ています。</p> <p>JR側は、これらに対しメンテナンスが適切に行われているのでコンクリートの劣化による石灰化のツララも無い。と断言します。本当でしょうか。</p> <p>鉄橋の支柱は、たわみを防ぐため外せないと言います。たわまない橋を架けると側板高低幅が必要となり、レールの位置が高くなり、駅を高くしなければならぬ。などと、言訳します。実際は、たわまない強度の橋を架けて支柱を外すと、その重量に両側の壁面部が耐えられないからではないですか。その程度の強度しか無いのでしょうか。柱の無い所を見ると、レールの両側に鉄骨を組上げ、たわまない構造になってます。レールの高さは変わりません。ガード下に鉄骨を入れ補強していると思われる場所があります。</p>	<p>構造物の安全性については点検を行い、必要に応じて補強を行いますので問題ないと考えています。</p> <p>また、鉄橋を支持する柱についてはご指摘のとおり桁がたわむため、現状の構造のまま撤去することが出来ません。</p> <p>撤去する場合、たわみを防止するために桁の高さを高くする必要があります。さらに、たわまない強度の橋をかけるためには、レールの両側に鉄骨を組み合わせることになります。当該箇所は線路と線路の幅が狭く、このような橋を設置するには用地買収を行い広くするか、線路下の橋桁を高くし、駅全体を高くする必要があります。いずれも抜本的な大規模改良を行わなければならないと、著しく困難であると考えています。</p>

項目	4.1.4 その他 (5) 地下化
都民の意見の概要	事業者の見解
<p>① 地震災害時の危険性、騒音、振動による被害、景観阻害による被害、電波障害による被害、風害、鉄粉による被害、ヒートアイランドによる被害、工事期間中による周辺騒音と工事期間の長期化（地下化は24時間工事可能）これらをなくす為、地下化を提案します。</p>	<p>東北・高崎・常磐線の上野駅、東海道線の東京駅とも高架駅です。 高架駅である両駅を地下化により接続するのは、上野方面、東京方面とも高架から地下へ接続する場合、地平と交差します。また、地下化するには交差する生活道路を閉鎖しなければなりません。生活のための道路を分断することはできませんので地下に建設することは困難であると考えています。</p>
<p>② 現東北新幹線を地下化して、その跡に縦貫線を通せば問題はない。</p>	<p>東北新幹線の東京駅を地下にした場合、半蔵門線より深い位置に新幹線地下駅を設置することになるため、東京駅での乗り換え利便性が著しく悪化します。よって、新幹線を地下化にすることは困難であると考えています。</p>
<p>③ 大深度方式による東北縦貫線の提案（資料-A 参照）</p> <p>本提案は別方式により東北縦貫線を開通させる事で、高架方式の問題点を解消しようとするもので、その重要課題は大深度地下方式と既存施設の有効利用にあります。</p> <p>大深度方式は、地表や浅い地下に比べ地震に対する安全性が高く、騒音、振動、景観保護にも役立つ事から、都心部での公共利用に適し、既存路線に余剰土地がない新線計画の利用促進が期待されています。</p> <p>ここで言う既存施設とは JR 横須賀線・総武線の東京駅(地下 5 階、50m)と秋葉原駅の常磐新線(つくばエクスプレス)の地下ホーム(地下 34m)です。</p> <p>常磐新線は答申 18 号に「新設検討路線」とし位置付けられており、東京駅まで延伸させる計画であります。この事から、上野～東京間の地下化は可能である事が分かります。</p> <p>JR 東海道線は新橋以西からの適切な地点(品川～田町間の新駅が妥当)からの接続により横須賀線、総武線の地下駅を利用する事により上野方面に連結します。</p> <p>これにより、北からは東北縦貫線、東北、高崎、常磐線に加え常磐新線が西方面に開通します。西からは東海道線、横須賀線が北方面に開通する事になります。</p> <p>しかし、これだけの大事業である事から実際は東京駅地下に新ホームが設置される事が望ましく、鉄道 100 年の計を考えれば国策にも適うと考えます。</p>	<p>現在、総武線と横須賀線は相互直通運転を行っており、その需要は高く、運転本数は混雑時間帯において限界となっています。よって、総武線の本数を減らすことはできないため、東北縦貫線が乗り入れる余裕はありません。</p> <p>また、つくばエクスプレスは 6 両編成であり、東北縦貫線は 15 両編成です。よって、つくばエクスプレスとの相互直通運転を行うと、秋葉原駅以南は 6 両編成と 15 両編成が混在することになり、さらに東北縦貫線の運行本数が半減します。これらのことから、混雑率の目標数値を達成できません。</p> <p>なお、提案されている地下駅は、既存の路線が地上にあるために、現在利用されているお客さまの乗り換え利便性を著しく悪化させると考えています。</p> <div data-bbox="829 1366 1404 1948" style="text-align: center;"> <p>資料 A 大深度方式による路線図</p> </div>

項目	4.1.4 その他 (6) まちづくり	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	オリンピック立候補にふさわしい都市作りをしている今だからこそ利便性にまどわされない様におねがいします。	<p>本事業は、東京駅から上野駅間に東北・高崎線及び常磐線と東海道線の相互直通運転ルートを整備するものです。これにより、東北・高崎線及び常磐線の各方面から東海道線の東京・新橋・品川方面への直通運転が可能となり、山手線、京浜東北線の混雑率が緩和され、直通輸送体系の整備により所要時間が短縮されるなど、利便性の向上が図られます。</p> <p>なお、下記のとおり環境保全のための措置を実施し、環境に対する影響をできるだけ少なくなるようにします。</p> <p>騒音・振動については、防音壁の設置、ロングレールの採用、レールの重量化、弾性バラスト軌道及びバラストマット等の採用、レール研磨、車輪及び車両の整備等、環境保全のための措置を実施し、今後、新技術を用いた対策の検討を行います。</p> <p>日照については、防音壁に透光板を採用するなど構造に配慮します。</p> <p>電波障害については、電波障害が発生した場合には、速やかに調査を行い、ケーブルテレビなどの設置等を行います。</p> <p>景観については、高架橋については、周辺環境に溶け込むよう材質、色彩等に配慮します。また、防音壁に透光板を採用し、圧迫感の軽減に努めます。</p> <p>廃棄物については、廃棄物を抑制するような設計・工法を選定し、建設廃棄物、建設泥土は再利用に努めます。</p> <p>今後とも地域の皆さまのご意見をいただきながら、環境に配慮して、事業を進めてまいります。</p>
②	神田駅(神田)にとって何のメリットもなく悪影響ばかり及ぼす東北縦貫線の計画は最初からやり直すべきである。見識者の方々の適格、適切なご判断をお願いします。	

項目	4.1.4 その他 (7) アセス手続き(説明会)	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	平成18年11月25日(土)午後2時~4時過ぎに行われたJR東日本の説明会は廃校になっている中学校の体育館で行われ、天井は高く、全く暖房がなく、出席住民は高齢者が多く、JR東日本はホッカイロを配りましたが、全員寒さで震え、トイレが階下にしかなく、会場は階段のみで3階で、とても話を聞ける場ではなく、日を改めて再び開いて欲しいとの要望が多くの人から出されました。説明会を認めないとの意見が大多数を占めました。	<p>説明会の会場につきましては、関係地域の近くに位置し、大勢の方が参加できるような場所で行うよう設定したため、行き届かない点もあり申し訳ございませんでした。</p> <p>なお、疑問点などがございましたら、パンフレットでもお知らせしたお問合せ先までご連絡をいただければ、説明させていただきます。</p> <p>今後とも地域の皆さまのご意見をいただきながら、環境に配慮して、事業を進めてまいります。</p>

項目	4.1.4 その他 (8) アセス図書	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	調査計画書の修正の経過について、調査計画書に対して提出した意見が「都民の意見書の概要」に網羅されていない。特に、地下化の代替案との比較検討など、環境影響評価の本質に関わる意見が掲載されていないのは問題である。また、意見の概要が紹介されたものに関しても、事業者の見解が示されていないので、示すべきである。	調査計画書に対する意見については、審議会に諮り、調査計画書審査意見書において必要と判断されたものについては、環境影響評価書案において項目を追加して、調査、予測・評価する手順となっております。
②	今回の環境アセスメントの項目は、何一つ取り上げても、全て完成後に調査とは、何事ですか。このようないい加減な説明会は無効に決まっています。もう少し地元の人意見を聞いて誠実な態度で行うべきです。	環境影響評価書案においては、本事業の実施により影響を及ぼすおそれのある5項目について、調査、予測・評価を行い、環境保全の措置を実施することにより、環境に及ぼす影響は少ないと評価しました。 今後、予測・評価が妥当であるか、環境保全の措置が確実に実行されているかどうか、事後調査を実施し、確認します。 事後調査は、「環境影響評価条例」第65条において定められており、その調査結果は公表されることとなっております。 今後とも地域の皆さまのご意見をいただきながら、環境に配慮して、事業を進めてまいります。

項目	4.1.4 その他 (9) その他	
	都民の意見の概要	事業者の見解
①	この整備事業は国家的事業です。反対派も多くの事は理解しています。私はJR東日本には賛成しています。町会会議で発表がありまして2007年度中に工事が進められるとの事です。我々住民は少し離れているので反対者はほとんどいません。今後は工事を見守る以外は無いです。	今後とも地域の皆さまのご意見をいただきながら、環境に配慮して、事業を進めてまいります。
②	神田駅には、京浜快速、新幹線、東北縦貫線が全部通過。なにかしら一本くらい止まるようにしてください。	今後の輸送体系については現在、検討中です。

## 4.2 事業段階関係区長の意見と事業者の見解

事業段階関係区長から提出された意見について全文を掲載し、それらについての事業者の見解は、以下に示すとおりである。

### 4.2.1 千代田区長の意見

区長の意見	事業者の見解
<p>1. 評価項目について</p> <p>(1) 騒音・振動 (建設工事時の影響予測評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>発生源直下及び直近(8m程度の離れ)で、住民等が生活していることから、工事中の測定と異常値に対する速やかな対応・対策を行うこと。</li> <li>人体への影響が問題となっている低周波音については、工事中の測定を行い、常に発生状況を把握し、影響を及ぼす値が出た場合は必要な対策を行うこと。</li> </ul>	<p>工事の実施に際しては、最新の技術及び建設機械を積極的に導入し、低騒音及び低振動の工法・機械を採用し、敷地境界付近には可能な限り仮囲いを設置します。</p> <p>また、現場周辺の状況を勘案し、長時間連続する作業を避けるなど、作業時間の調整により環境保全に努めてまいります。</p> <p>なお、工事の施行中においても、建設作業騒音及び建設作業振動の測定を行います。異常が発生した場合には、速やかに調査を行い、対策を検討いたします。</p> <p>工事中の低周波音の発生が予想されるものとしては、コンプレッサー等の稼働が考えられますが、民家からできる限り遠ざけるなどの配慮を行っていくことから、影響を及ぼすことはないと考えています。影響が生じた場合には、建設機械の配置を変更する等、速やかな対応・対策を行います。</p>
<p>(完成後の影響予測評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通過車両の騒音・振動及び低周波音については、完成後についても測定を行い、発生状況を把握し、影響を及ぼす値が出た場合は必要な対策を行うこと。</li> </ul>	<p>完成後における鉄道騒音及び鉄道振動については、事後調査として測定を行い、影響を及ぼすことが明らかかな場合には、対策を検討してまいります。</p> <p>なお、在来線の鉄道走行による低周波音については、これまでに問題が発生した例はみうけられないため、問題は生じないと考えています。影響が生じた場合には、速やかに調査を行い、対策を検討いたします。</p>
<p>(2) 日影 評価書案のとおり対応されたい。</p>	<p>ご意見のとおり対応いたします。</p>
<p>(3) 電波障害 評価書案のとおりに対応されたい。</p>	<p>ご意見のとおり対応いたします。</p>
<p>(4) 景観</p> <p>良好な都市景観を形成する上で、都市施設は重要な要素であり、とりわけ既存施設への増設となれば、新設部分のみならず既存部分も含めて施設のあり方を検討する必要があることから以下のとおり要望する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の駅舎や高架橋等の施設についても整備・改善を図り、地域にとっての良好な景観を創出することはもとより、鉄道事業者として、神田駅及び駅周辺のまちづくりに主体的に係わるなど、総体として神田地域全体の活性化に寄与するよう取り組むこと。</li> <li>防音壁となる透光板については、完成後の清掃等の維持管理を充分に行い、景観を損なわない配慮に努めること。</li> </ul>	<p>既存の駅舎や高架橋等の施設については、地域の皆さま並びに千代田区等のご意見やご要望をお聞きし、地域にとって良好な景観を創出することはもとより、総体として、神田地域全体の活性化に寄与するよう、整備・改善に努めます。</p> <p>防音壁となる透光板については景観を損なわないよう維持管理等に努めます。</p>

区長の意見	事業者の見解
<p>(5) 廃棄物 評価書案のとおり対応されたい。</p>	<p>ご意見のとおり対応いたします。</p>
<p>2. 評価項目以外について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事車両や建設機械からの排出ガスについて、台数が少ないとは言え局所的には高濃度になることが考えられるので、工事中の測定・評価と対策を行うこと。</li> </ul>	<p>工事車両や建設機械は、一箇所に集中することのないよう、工事計画作成の段階で、十分に検討するため、高濃度になることはないと考えていますが、必要に応じて調査等を行ってまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>廃棄物の運搬については、効率的な搬出計画を立て、車両台数の軽減に努めること。</li> </ul>	<p>廃棄物の運搬にあたっては、効率的な運搬計画を立て、車両台数の軽減に努めます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>風環境においては、現状と完成後の風速風向を測定・評価をし、状況に応じて対策を行うこと。</li> </ul>	<p>環境影響評価において、風環境については風害を対象にしています。</p> <p>風環境については、本事業では一部の区間で重層構造となりますが、最も高い箇所でも地上22m程度で周辺の建物の高さよりも低く、下部構造は現況とほぼ同じであることから、風環境についての影響は少ないと考え、環境影響評価の選定項目として選定しておりません。</p> <p>なお、「環境影響評価技術指針（付解説）」における「風環境」は、計画建築物の高さが60mを超える建築物又は、周辺の建築物の平均的高さより5～6倍以上高い建築物や高架構造物の下部構造の形状等から判断して突風の発生が予測される場合を対象としております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな2線路増加により、鉄道走行時における車輪と線路の摩擦による鉄粉の発生・飛散がこれまで以上に考えられることから、在来線を含めて発生・発散の抑制に努めるとともに、発散防止の対策を講じること。</li> </ul>	<p>鉄道から発生する鉄粉については、レール・車輪に起因するものが考えられますが、近年の車両は、電車を停止させる際、主として電気ブレーキを使用し、最終停止時のみ摩擦ブレーキを使用しており、さらに、ブレーキシューの材質は鉄粉の発生が少ないものとなっています。</p> <p>また、最近の車両には、軽量の電車を導入しているため、ブレーキへの負担が軽減されています。</p> <p>なお、このような取り組みを今後も続けてまいります。</p>

#### 4.2.2 中央区長の意見

区長の意見	事業者の見解
<p>騒音・振動</p> <p>事業区間に隣接して区立常盤小学校があるので、教育環境が守られるよう、工事中の建設機械及び工事用車両の通行による環境への影響を最小限にするよう努めてください。</p> <p>また、鉄道騒音の軽減対策として、ロングレールの採用やレールの重量化等が示されていますが、今後も可能な限り新技術を用いた対策を講じ、事業完了後の騒音・振動を極力抑え、教育環境等を守るようにしてください。</p>	<p>区立常盤小学校等の教育環境、生活環境を踏まえ、資材の搬入方法や搬入時間、工事用車両の運行ルート等は工事計画作成の段階で、十分に検討し、環境への影響を最小限にするよう努めます。</p> <p>また、事業完了後の騒音、振動を極力抑えるため、防音壁の設置、ロングレールの採用、レールの重量化、弾性バラスト軌道等の採用、レール研磨、車輪及び車両の整備等、環境保全のための措置を実施します。あわせて、新技術を用いた対策の検討を行い、教育環境、生活環境を守るよう努めてまいります。</p>
<p>電波障害</p> <p>本事業の実施により電波障害が予測される地域については、工事施工前に十分な調査を行い、改善対策を講じてください。</p> <p>また、予測を超えた範囲に電波障害が生じた場合には、速やかに対策を講じてください。</p>	<p>中央区内において調査、予測を行った結果、電波障害が生じるおそれのある箇所については、既にケーブルテレビに加入されている範囲であり、本事業により影響を及ぼすことはないと考えています。</p> <p>なお、予測を超えた範囲に障害が生じた場合には、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、ケーブルテレビ等による受信対策等適切な措置を講じます。</p>
<p>その他</p> <p>工事施工中及び完了後の区民等からの問合せ、苦情等には、迅速な対応ができる体制を整えるよう努めてください。</p>	<p>工事の実施にあたっては、事前に説明会等を開催し、地域の皆さまの一層の理解と協力が得られるよう努めてまいります。</p> <p>また、工事の施行中及び完了後の区民の皆さま等の問い合わせ、苦情等には迅速に対応できる体制を整えます。</p>

#### 4.2.3 台東区長の意見

区長の意見	事業者の見解
<p>1. 全般的事項について</p> <p>(1) 台東区民に対して、本件の環境影響評価の目的、意義及び内容が十分に理解されるよう、手続きに係る図書の縦覧や説明会だけではなく、様々な機会を設けて説明し、区民の意見や要望を聴くこと。 また、区民の意見や要望については、十分に検討し、環境影響評価書の作成及び事業実施にあたり、可能な限り反映すること。</p>	<p>事業の実施にあたっては担当する窓口において、必要に応じ環境影響評価の内容について説明を行い、区民の皆さまのご意見やご要望を伺い、一層の理解と協力が得られるよう努めてまいります。 区民の皆さまのご意見やご要望については、十分に検討し、環境影響評価書の作成及び事業実施にあたり、可能な限り反映してまいります。</p>
<p>(2) 環境影響評価書案に記載された環境保全のための措置は、確実に実行するとともに、事業施行時点における技術進歩等を踏まえた対策を可能な限り追加実行し、現況より良好な環境が確保されるよう努めること。</p>	<p>環境影響評価書案に記載された環境保全のための措置は、確実に実行するとともに、事業施行時点における技術進歩等を踏まえた対策を可能な限り追加実行し、良好な環境が確保されるよう努めます。 また、事後調査において、対策の実施状況を調査し、報告いたします。</p>
<p>2. 騒音・振動について</p> <p>(1) 本環境影響評価書案で、騒音に関して、高さ方向の調査を実施し、予測・評価をされたことは評価できる。 しかし、本評価書案に記述されている、騒音の高さ方向の予測では、高さ13.5m～16.4mの地点で、現況値を3～4dB上回ると予測されている。 この予測値は、ロングレールの採用、レールの重量化、防音壁設置及び弾性バラスト軌道の採用等の対策による効果を見込んだものである。そのため、評価の指標である「現況値」を満足させるためには、これらの対策に加え、レール研磨や新型車両の導入及び事業施行時点での新技術を用いた対策を講じること。</p>	<p>騒音対策として、防音壁の設置、ロングレールの採用、レールの重量化及び弾性バラスト軌道の採用等、現時点において可能な対策を行います。 さらに、周辺環境をできる限り悪化させることのないよう、これらの対策に加え、レール研磨及び事業施行時点での新技術を用いた対策の検討等を行います。 また、事後調査において、対策の実施状況を調査し、報告するとともに、良好な環境の確保に努めます。</p>
<p>(2) また、振動の予測値でも、最寄軌道中心から12.5m～25mの地点で、現況値を5～6dB上回ると予測されている地点がある。予測された値は、55dB以下で無感の範囲ではあるが、現状を踏まえた上で、評価指標である「現況値」を満足できるよう対策を講じること。</p>	<p>事業の実施にあたっては、ロングレールの採用、レールの重量化、弾性バラスト軌道等の採用、バラストマットの採用、レール研磨、車輪及び車両の整備等、環境保全のための措置を実施し、今後、新技術を用いた対策の検討を行ってまいります。 また、事後調査において、対策の実施状況を調査し、報告するとともに、良好な環境の確保に努めます。</p>
<p>(3) ロングレールの使えない場所やポイント切替部では、特に騒音・振動対策を講じること。</p>	<p>本事業において、分岐器以外の箇所は、ロングレールを可能な限り敷設いたします。また、ロングレールを使えない場所等についても、騒音・振動対策を検討してまいります。</p>
<p>(4) 夜間及び深夜に至る工事については、回数を最少にし、低騒音・低振動の工法を採用すること。 また、区民への事前周知を徹底すること。</p>	<p>夜間工事は、工事工程を工夫し、回数を減らす努力をしていきたいと考えています。夜間工事を実施するに当たっては、事前に地域の皆さまに看板やチラシなどで周知を図るとともに、低騒音・低振動型の機械を使用し、周辺環境に配慮いたします。</p>
<p>3. 景観について 東京都台東区景観まちづくり条例施行規則第6条により、景観事前協議の届出をされ、協議を行うこと。</p>	<p>東京都台東区景観まちづくり条例施行規則第6条により、景観事前協議の届出をし、協議を行ってまいります。</p>