

環境影響評価書案

—東京モノレール羽田線延伸事業—

昭和60年8月

東京モノレール株式会社

1. 総 括

1-1 事業者等の名称及び住所

(1) 事業者の名称及び住所

名 称；東京モノレール株式会社

代表者；取締役社長 網本克己

住 所；東京都港区浜松町二丁目4番12号

(2) 都市計画を定める者

名 称；東京都

代表者；東京都知事 鈴木俊一

住 所；東京都千代田区丸の内三丁目5番1号

1-2 対象事業の名称

(1) 事業の名称

東京モノレール羽田線延伸事業

(2) 対象事業の種類

モノレールの新設

1-3 対象事業の内容の概略

東京国際空港沖合展開事業により、旅客ターミナル地区が沖合へ移転することに伴い、東京モノレール羽田線を延伸する。計画路線は現羽田整備場駅付近から現路線と分岐して、新旅客ターミナル地区まで複線で延伸するものである。対象事業の内容の概略を表1.3-1に、全体基本計画図を図1.3-1及び図1.3-2に示す。

事業の第2期供用時には、空港の旅客需要の増加に伴い、モノレールの利用客数も現状（昭和59年度）の年間約3,000万人から約5,100万人と増加が見込まれる。このため、モノレールの運行本数も約350本/日とし、現在より約80本/日増やす予定である。

表1.3-1 対象事業の内容の概要

項目	第1期 東京国際空港沖合展開事業 第2期供用時 (注)	第2期 東京国際空港沖合展開事業 第3期供用時 (注)
区間	大田区羽田空港一丁目～大田区羽田 空港二丁目地先埋立地	大田区羽田空港二丁目地先埋立地～ 大田区羽田空港二丁目地先埋立地
延長	約5,290m	約1,150m
主要 施設	地下鉄, 2駅 羽田空港口駅 新西ターミナル駅	地下鉄, 1駅 新東ターミナル駅
単,複線の別	複線	複線
工事期間	昭和61～64年度	昭和66～67年度

注) 東京国際空港沖合展開事業の段階計画

期	目標年度	計画内容
第1期	昭和63年度	新A滑走路供用
第2期	昭和65年度	西側ターミナル施設供用
第3期	昭和68年度	新B, 新C滑走路及び 東側ターミナル施設供用

資料; 「環境影響評価書—東京国際空港沖合展開事業—」
(運輸省航空局, 昭和58年12月)

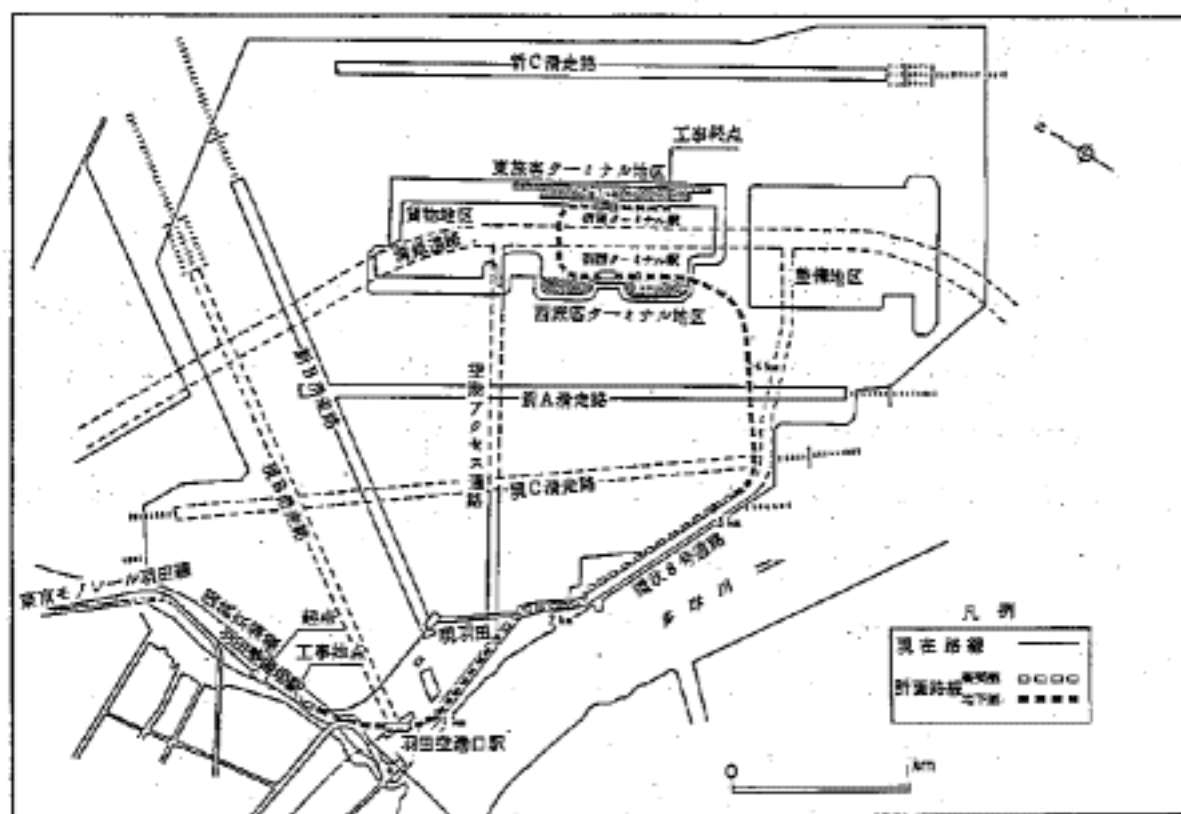


図1.3-1 全体基本計画図(平面図)

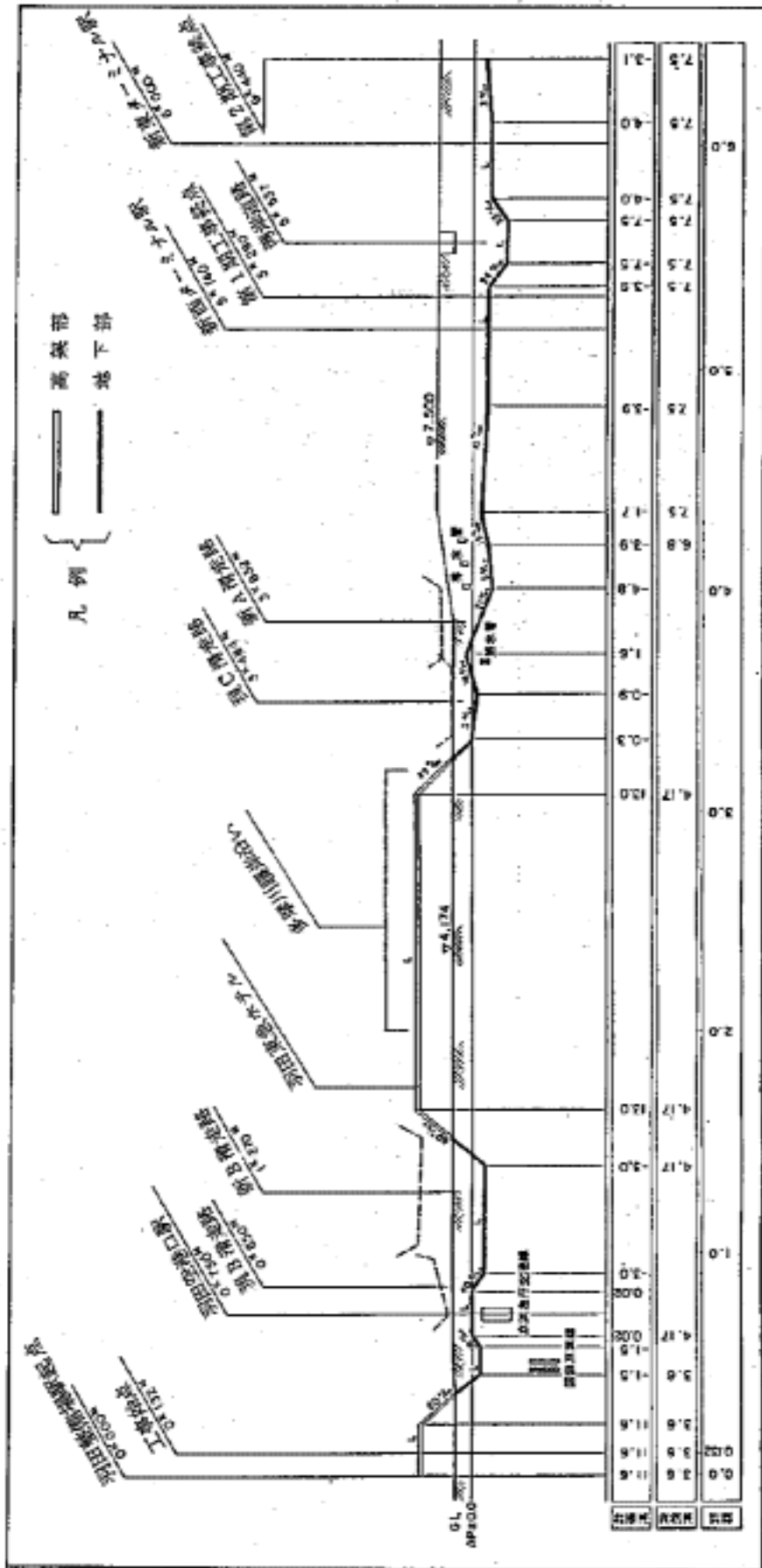


图 1.3 - 2 全体基本計画図 (縦断面図)

1-4 環境に及ぼす影響の評価の結論

東京モノレール羽田線延伸事業の内容と地域の概況を考慮して選定した予測・評価項目について現況調査を行ない、対象事業が及ぼす影響について予測・評価した。評価の結論は、表 1.4-1 に示すとおりである。

表 1.4-1 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評 価 の 結 論
1. 騒 音	モノレール騒音は、供用時に低騒音型の車両を導入すること、さらに計画路線の一部を除き地下部（トンネル）となることから、モノレール騒音が既成市街地へ及ぼす影響は軽微であると考ええる。
2. 振 動	モノレール振動は、既成市街地が計画路線より80m以上離れていることから、既成市街地における振動レベルは58dB以下となり、この値は東京都公害防止条例の「日常生活等に適用する規制基準」を満足する。 以上のことから、モノレール振動が既成市街地へ及ぼす影響は軽微であると考ええる。
3. 景 観	モノレール及びその構造物は、空港内の建物や道路等と調和のとれた景観を造り出すものと考えられ、現状と比較して特に違和感を与えるものではないと考ええる。

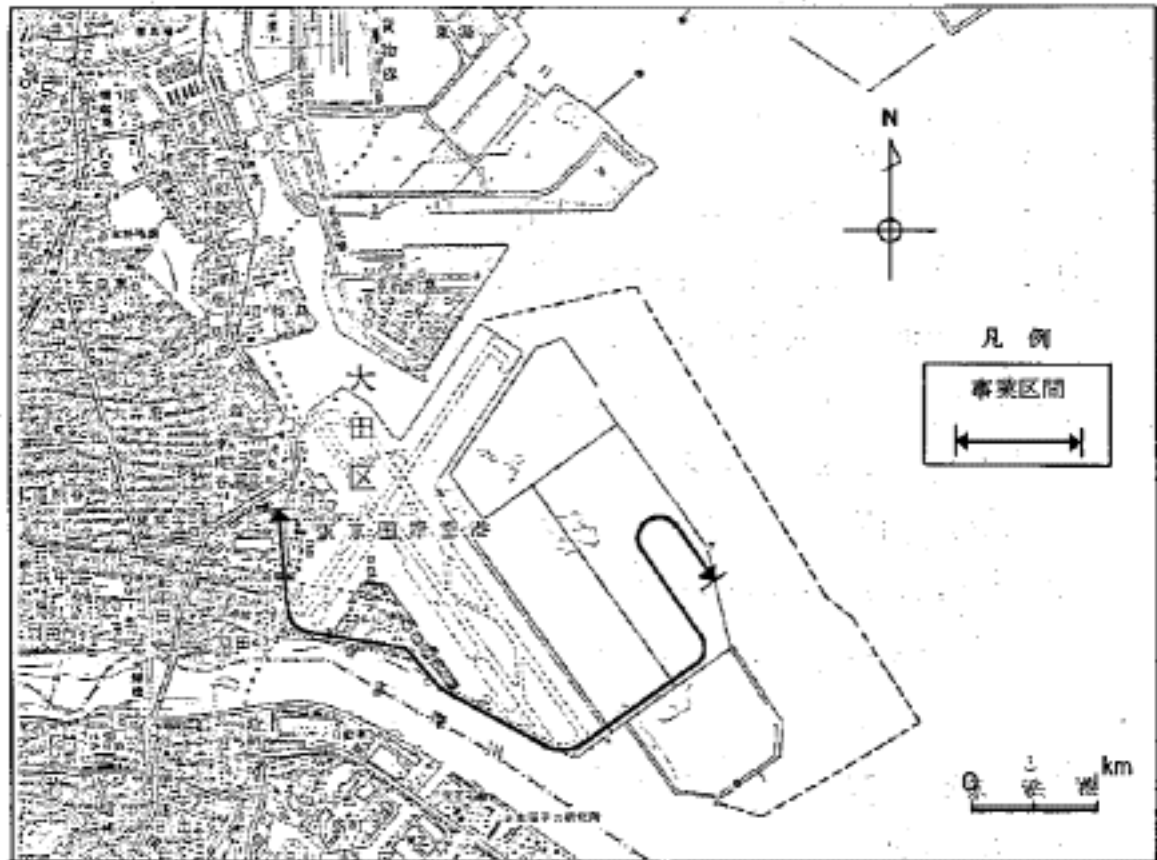


図 2.2 - 1 対象事業の区間

(2) 事業内容

1) 事業計画

事業計画の内容は、表 2.2 - 1 に示すとおりである。また、計画路線全体の平面図及び縦断面図を図 2.2 - 2 ～図 2.2 - 3 に示す。

2) 計画路線の概要

計画路線約 6,440mのうち、高架部は現羽田整備場駅付近と現東京空港警察署～現C滑走路端までの多摩川沿いの区間約 2,010 mであり、地下部（掘削部を含む）は穴守橋付近～羽田空港口駅～現東京空港警察署付近及び現C滑走路端～東ターミナルまでの区間約 4,430 mである。

