

環境影響評価書案の概要

— 小田急多摩線小田急多摩センター・唐木田間鉄道建設事業 —

昭和62年2月

小田急電鉄株式会社

1. 総 括

1-1 事業者の名称および住所

名 称 : 小田急電鉄株式会社

代表者 取締役社長 利 光 達 三

住 所 : 東京都新宿区西新宿一丁目8番3号

1-2 対象事業の名称

小田急多摩線小田急多摩センター・唐木田間鉄道建設事業

(対象事業の種類: 鉄道の新設)

1-3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都の多摩ニュータウン開発事業の一環として、当社が小田急多摩センター・唐木田（仮称）間の延伸および唐木田車庫（仮称）の新設を含む延長約 1.7kmを第二期ニュータウン新線事業として行うものである。

対象事業の内容の概略は表1-3-1に示すとおりである。

表1-3-1 対象事業の内容の概略

項 目	内 容
区 間	多摩市鶴牧一丁目から多摩市落合棚原
延 長	約1.7km
駅	唐木田駅（仮称）
単・複線の別	複 線
軌 間	1.067m
軌 条	50kg/m
動 力	電力（直流、1,500ボルト）
完成予定年度	昭和64年度

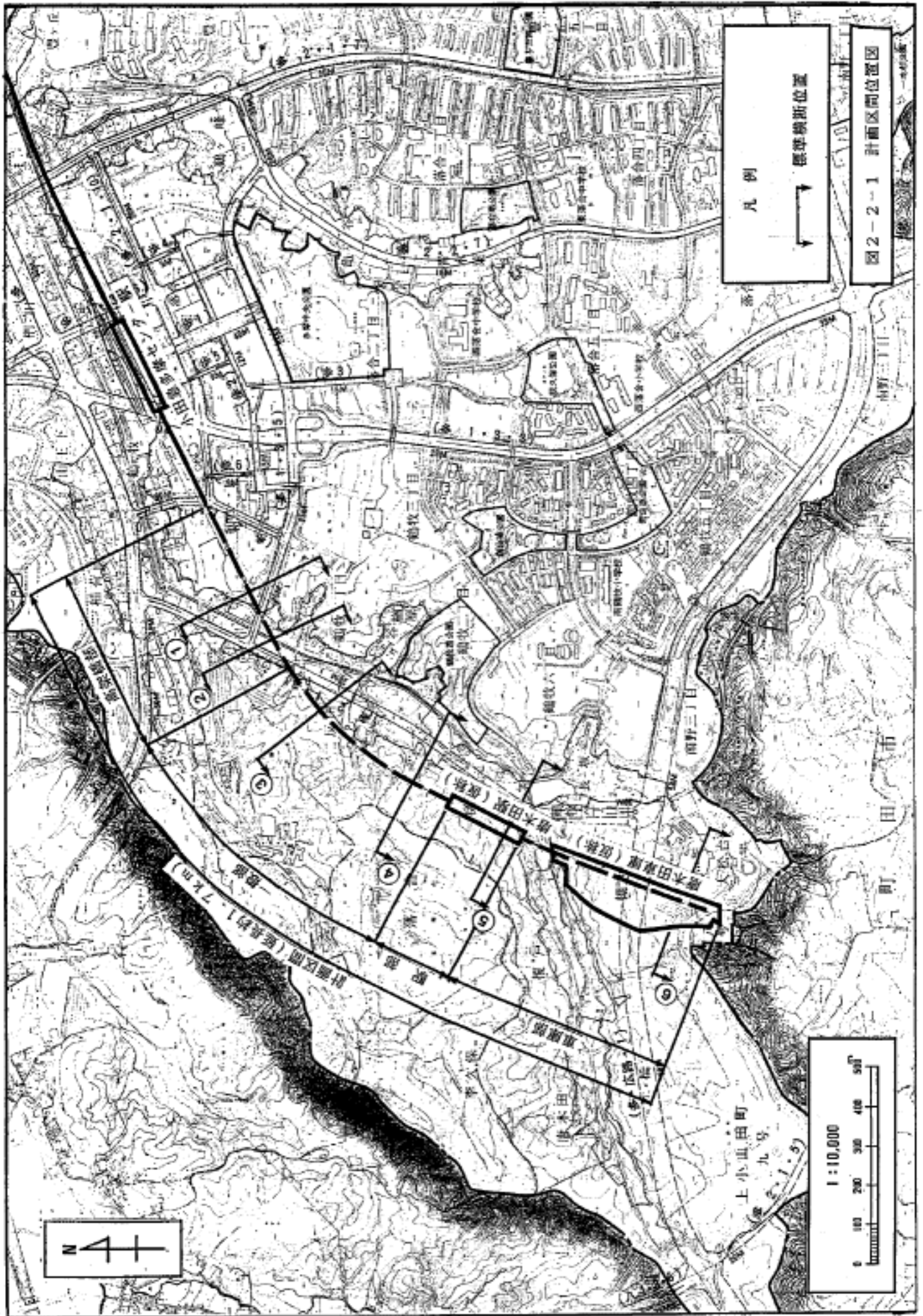
1-4 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況と事業の内容を考慮して選定した予測・評価項目について現況調査し、対象事業の実施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のとおりである。

表1-4-1 環境に及ぼす影響の評価の結論

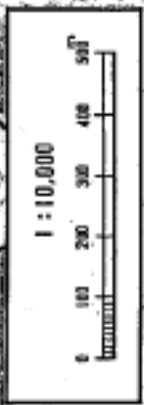
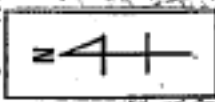
予測・評価項目	評 価 の 結 論
1. 大気汚染	<p>工事の施行中の工事用運搬車両からの排出ガスについては、一酸化炭素および二酸化窒素の道路端における予測濃度が環境基準を下回り、さらに工事用運搬車両の付加濃度が低いことから、影響は軽微であると考ええる。</p>
2. 騒音	<p>工事の施行中の建設作業騒音は、勧告基準を下回っているので、影響は軽微であると考ええる。</p> <p>工事用運搬車両による道路交通騒音は、道路端における増加は少ないので、影響は軽微であると考ええる。</p> <p>工事の完了後の鉄道騒音は、都内の在来線の鉄道騒音を下回っているので、影響は軽微であると考ええる。</p>
3. 振動	<p>工事の施行中の建設作業振動は、勧告基準を下回っているので、影響は軽微であると考ええる。</p> <p>工事用運搬車両による道路交通振動は、道路端における増加は少ないので、影響は軽微であると考ええる。</p> <p>工事の完了後の鉄道振動は、都内の在来線の鉄道振動を下回っているので、影響は軽微であると考ええる。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
4. 日照阻害	<p>高架構造物北側の日影による影響を受ける地域については、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について（昭和51年2月23日建設事務次官通知）」の内容を準用して、費用負担することで対処する。</p>
5 電波障害	<p>高架構造物により線路の北側に遮へい障害およびフラッター障害が発生するが、工事の施行中から共同受信施設、受信アンテナの改善等、障害の内容および程度に応じて対策を実施するので、影響は解決できると考える。</p>
6 景 観	<p>本事業計画区間は掘削構造区間が多いので全体的に景観の変化は少ないものと予測される。また、一部の高架構造区間においては、高架構造物により上方の視野は妨げられるが、周辺の建築物との高さの差は少ないので、影響は軽微であると考ええる。</p>

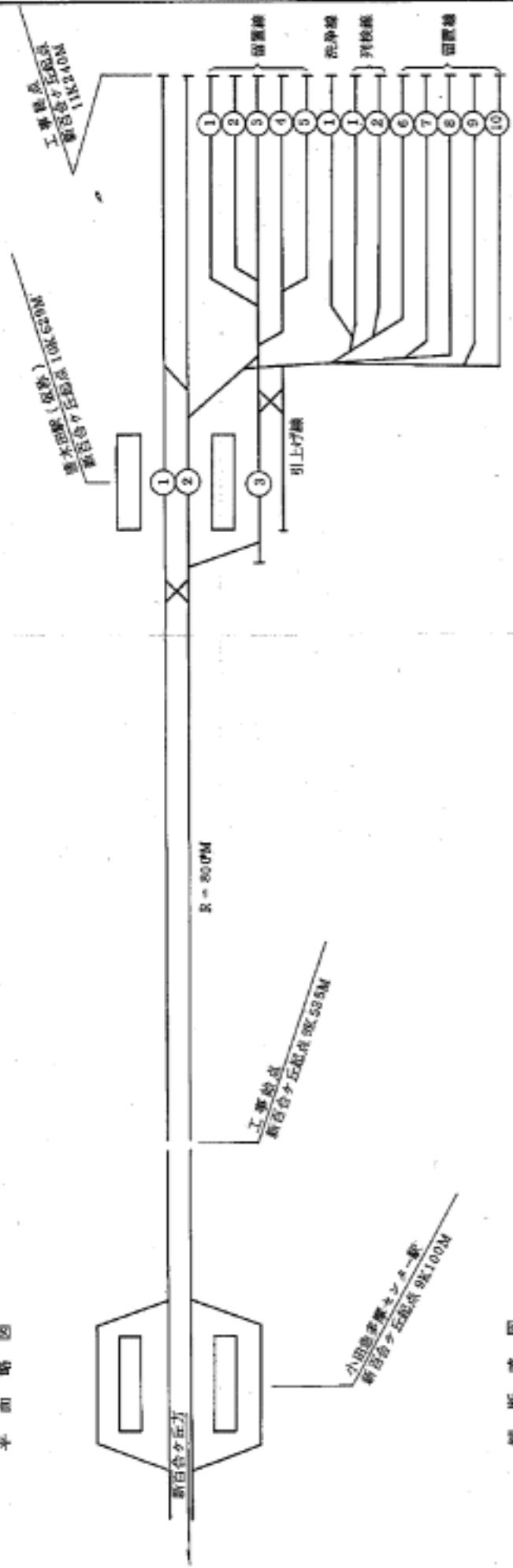


凡例
 厚薄断面位置

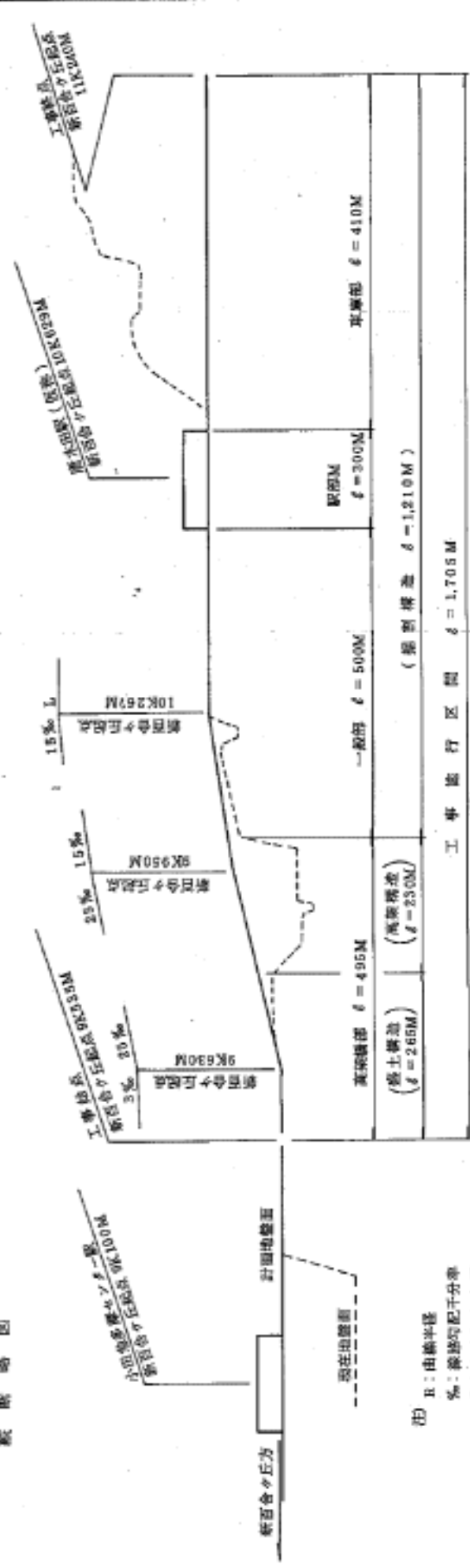
图 2-2-1 計画区画位置图



平面略図



縦断略図



注 R : 曲線半径
 % : 線路勾配千分率
 L : 線路勾配水平
 δ : 距離

工事施行区間 δ = 1,705M

高架橋部 δ = 495M
(地上構造) (高架構造) δ = 250M

一般部 δ = 500M

既設部 δ = 300M

車庫部 δ = 410M

図 2-2-2 平面略図および縦断略図