



環境影響評価書の概要

多摩都市モノレール及び都市計画道路立川1・2・5, 1・2・6号線建設事業

平成元年5月

東京都
多摩都市モノレール株式会社

1. 総括

1.1 事業者等の名称及び所在地

1.1.1 事業者

(1) モノレールの新設事業

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

名称：多摩都市モノレール株式会社

代表者：代表取締役社長 鈴木俊一

住所：東京都中央区京橋三丁目 2番 8号（キャセイビル内）

(2) 道路の新設事業（都市計画を定める者：当該事業を実施する者が別途定まる迄の間）

氏名：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

1.1.2 都市計画を定める者

氏名：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

1.2.1 事業の名称

多摩都市モノレール及び都市計画道路立川 1・2・5, 1・2・6号線建設事業（以下「本事業」という。）

（多摩都市モノレールの都市計画名称は次のとおりである。）

都市高速鉄道	都市計画道路（特殊街路）
多摩都市計画都市高速鉄道都市モノレール第1号線	多摩都市計画道路都市モノレール専用道第1号多摩南北線
八王子都市計画都市高速鉄道都市モノレール第1号線	八王子都市計画道路都市モノレール専用道第1号多摩南北線
日野都市計画都市高速鉄道都市モノレール第1号線	日野都市計画道路都市モノレール専用道第1号多摩南北線
立川都市計画都市高速鉄道都市モノレール第1号線	立川都市計画道路都市モノレール専用道第1号多摩南北線

1.2.2 対象事業の種類

モノレールの新設及び道路の新設

1.8 対象事業の内容の概略

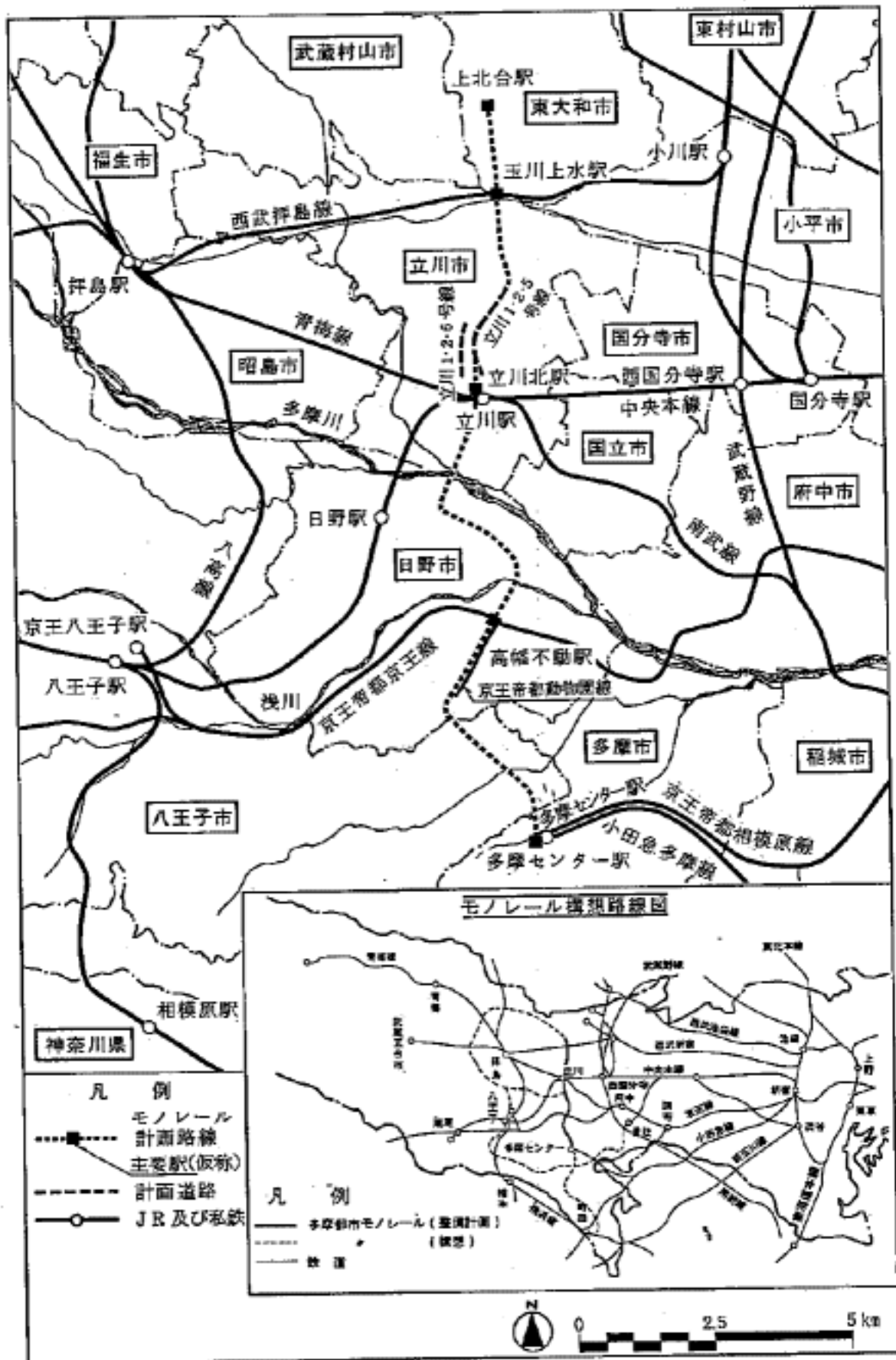
本事業は、東京都多摩市落合一丁目地先の多摩センター駅付近を起点とし東京都東大和市上北台一丁目地先の新青梅街道を終点とする約16.2kmの区間にモノレールを新設するとともに、東京都立川市曙町二丁目を起点として同市泉町を終点とする延長 2.1kmの立川都市計画道路 1等大路第 2類第 5号（以下「立川 1・2・5号線」という。）と、同市緑町を起点として同市高松町一丁目を終点とする延長 1.2kmの立川都市計画道路 1等大路第 2類第 6号（以下「立川 1・2・6号線」という。）を建設するものである。なお、立川 1・2・5号線の一部区間にモノレールが新設される。

モノレール並びに立川 1・2・5号線及び立川 1・2・6号線（以下「計画道路」という。）の計画概要は、表 1.8-1のとおりである。また、モノレール計画路線及び計画道路の位置は図 1.8-1に示すとおりである。

表 1.8-1 モノレール及び計画道路の計画概要

区 分	項 目	計 画 内 容	
モノレール	区 間	(起点) 多摩市落合一丁目 (終点) 東大和市上北台一丁目	
	延 長	約16.2km	
	形 式	跨座型	
	単線・複線の別	複 線	
	運 転 速 度	表定速度約 27 km/時	
	工 事 期 間	平成元～平成 9年度	
	主 要 施 設	モノレール軌道、16駅、1運営基地	
計画道路	名 称	立川 1・2・5号線	立川 1・2・6号線
	区 間	(起点) 立川市曙町二丁目 (終点) 立川市泉町	(起点) 立川市緑町 (終点) 立川市高松町一丁目
	延 長	約 2.1 km	約 1.2 km
	道 路 規 格	第 4種第 1級	第 4種第 1級
	車 線 数	往復 4車線	往復 4車線
	設 計 速 度	60 km/時	60 km/時

図 1.3-1 モノレール計画路線及び計画道路位置図



1.4 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象事業の計画内容を考慮し、モノレール計画路線及び計画道路の周辺地域の概況を把握することにより選定した予測・評価項目について現況調査を行い、対象事業の実施が環境に及ぼす影響について予測・評価した。環境に及ぼす影響の評価の結論は表 1.4-1のとおりである。

表 1.4-1(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>工事の完了後における計画道路の自動車交通による大気汚染については、一酸化炭素及び二酸化窒素ともに環境基準を下回るため、環境への影響は少ないと考える。</p>
2. 水 質 汚 濁	<p>工事の施行中における大栗川支川、程久保川、浅川及び玉川上水の工事にあたっては、シートを用いた法面保護、土のう及び鋼矢板を用いた締切工法等、極力濁水の発生をおさえる対策及び工法を採用する計画である。</p> <p>また、工事の施行中継続的に濁水が発生する場合は、濁水を一時的に貯留し沈澱させる処理施設を設置することから、河川の水質に及ぼす影響は少ないと考える。</p>
3. 騒 音	<p>工事の施行中の建設作業騒音については、騒音規制法に基づく特定建設作業及び東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の騒音勧告基準を超えないため影響は少ないと考える。</p> <p>工事の完了後のモノレール騒音については、都市モノレール小倉線と同型式の車両を前提とすれば、一部の地域において評価の指標を上回ると予測されるが、今後車両の改良（駆動装置の機器の改良、スカートの高大化と吸音材の改良、車輪室構造の改良等）を積極的に行うこと等により、評価の指標を下回ると考えるので、モノレール騒音の環境に与える影響は少ないと考える。</p> <p>また、道路交通騒音については、一部の地域において環境基準を上回るが、供用後の沿道の土地利用等を考慮しながら、必要に応じて、道路構造上の改善（環境施設帯及び遮音壁の設置、植栽等）を講じる等の具体的対策を実施することにより、周辺地域の環境保全に努める。</p>
4. 振 動	<p>工事の施行中の建設作業振動については、振動規制法に基づく特定建設作業及び東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の振動勧告基準を超えないため影響は少ないと考える。</p> <p>工事の完了後のモノレール振動については、評価の指標を下回るため影響は少ないと考える。</p> <p>また、道路交通振動については、法に定められた要請基準を下回るため影響は少ないと考える。</p>
5. 日 照 阻 害	<p>事業の実施に伴い、一部の地域において日陰を生じるが、「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）」に基づき対処する。</p>
6. 電 波 障 害	<p>事業の実施に伴いVHFでは、しゃへい障害は主としてモノレール計画路線の西側に、反射障害は主としてモノレール計画路線の東側に発生すると予測される。また、UHFではしゃへい障害がモノレール計画路線の西側に発生すると予測される。なお、多摩中継所については、モノレール計画路線の西側及び東側にしゃへい障害が発生すると予測される。対象事業の影響により発生した電波障害については「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について（昭和54年10月12日 建設事務次官通知）」に基づき対処する。</p>

表 1.4-1(2) 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
7. 陸上植物	<p>多摩丘陵部においては、タマノカンアオイ等の注目される植物や自然植生であるハンノキ群落の一部影響を受けるが、残存するハンノキ群落や周辺の植物の生育環境を保全する。また、植生面積の減少に対しては、法面緑化（切土法面には格子枠工を施し、客土して草本、低木を植栽する。また、盛土法面には張芝工を施す。）及び植樹帯によりその回復を図る。なお、施工区域に生育するタマノカンアオイ及びミズニラについては施工区域外の適切な生育環境（コナラ群落又は湿地）に移植する。したがって陸上植物への影響は軽減できると考える。</p> <p>浅川部においては、ツルヨシ、オギ等の群落が工事の施行に伴い影響を受けるが、これらの植物群落は自然の復元力が強いので工事の完了後には回復すると考える。したがって陸上植物への影響は少ないと考える。</p> <p>立川基地跡地部においては、施工区域に生育しているカワラニガナを適切な環境へ移植する。したがって陸上植物への影響は少ないと考える。</p> <p>玉川上水部においては、改変面積が狭い範囲に限られるため、生育環境の変化は小さく影響は少ないと考える。</p>
8. 陸上動物	<p>多摩丘陵部及び浅川部において動物の生息環境は部分的に影響を受けるが、林縁の植栽、法面の緑化等の環境保全のための措置を講じるため、動物の生息環境の変化は著しいものではなく、動物への影響は少ないと考える。また、多摩丘陵部に生息する注目される種であるゲンジボタルは生息地の上流側が部分的に改変されるが、流水及び周辺の生息環境の大部分は保全される。したがって生息環境の変化は著しいものではなく、陸上動物への影響は少ないと考える。</p> <p>立川基地跡地部の周辺には、昭和記念公園等の鳥類の生息環境が存在するため生息環境の変化は著しいものではなく、鳥類への影響は少ないと考える。</p> <p>玉川上水部の生息環境は一部改変されるのみであり、生息環境の変化は著しいものではなく鳥類への影響は少ないと考える。</p>
9. 水生生物	<p>対象事業の実施に伴い水生生物は部分的に影響を受けるが、その範囲と期間は限られたものであり、締切工法の採用及び法面緑化による濁水防止のための保全対策を講じるため水生生物の生育環境の変化は著しいものではなく、影響は少ないと考える。</p>
10. 地形・地質	<p>多摩丘陵部における工事の施行中及び工事の完了後における不圧地下水の変化はわずかで影響は少ない。また、学術上、景観上又は自然環境の保全上配慮すべき地形・地質の分布はみられない。なお、土地の安定性については、地質状況及び施工方法から判断して影響は生じない。</p> <p>高層不動産においては局部的な地下水流の阻害が生じるものの、構造物周辺の透水管は連続性がよいため、不圧地下水への影響はほとんどないと考える。</p> <p>玉川上水部においては地下水流を阻害することはなく影響はないと考える。</p>
11. 史跡・文化財	<p>モノレール計画路線に係る埋蔵文化財包蔵地については、関係機関と協議し文化財保護法の手続きに従って記録保存等に努める。また、指定文化財のうち万願寺一里塚は、モノレール建設事業の施工区域には含まれないが、区画整理で施工する関連街路（日野2-2-11号線）に一里塚の端がかかることになる。したがって、今後、関係機関において対策を検討する。</p>
12. 景 観	<p>モノレールの構造物等により、モノレール計画路線及びその周辺における地域景観に変化が生じる。しかし、開発の進むモノレール計画路線周辺地域において都市的な景観を形成する要素となり、また、市街地においては街路の整備とあいまって、近代的な地域の景観と調和すると考える。したがって影響は少ないと考える。</p>

1.5 評価書案の修正の概略

評価書案の修正の概略は、表1.5-1 のとおりである。

表1.5-1 評価書案の修正の概略

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
2. 対象事業の目的及び内容 2.2 事業の内容 2.2.2 事業の内容	運営基地	運営基地の所在地、敷地規模、主要施設名等を変更した。
5. 現況調査、予測及び評価 5.5 日照阻害 5.5.3 評価	評価	知事の審査意見により、評価にあたっては、地域ごと（市別）にその影響を記述した。
5.7 陸上植物 5.7.2 予測 5.7.3 評価	多摩丘陵部の緑の量の変化 多摩丘陵部の評価	知事の審査意見により、緑の量の変化の予測・評価にあたっては、多摩丘陵部の緑の量の変化について具体的な緑化内容を踏まえて記述した。
5.11 史跡・文化財 5.11.3 評価	評価	知事の審査意見により、関連街路と甲州街道万願寺一里塚との位置関係について明らかにしその影響を記述した。
5.12 景観 5.12.2 予測 5.12.3 評価	予測結果 地域景観の特性の変化 代表的な眺望地点からの眺望の状況	知事の審査意見により、モノレールと立川1・2・5号線との併設区間に眺望地点を追加し、予測・評価した。 知事の審査意見により、評価にあたっては、地域特性の区分ごとに記述した。 知事の審査意見により、評価にあたっては、景観の保持のために講じる措置を考慮し記述した。
7. 環境保全のための措置 7.2 環境への配慮	関連街路の環境保全	知事の審査意見により、立川1・3・3号線及び立川1・3・4号線の大気汚染、騒音及び振動の環境への影響について記述した。