

環境影響評価書案

—西武山口線新交通システム化計画事業—

昭和 58 年 6 月

西武鉄道株式会社

1. 総 括

(1) 事業者の氏名及び住所

氏 名：西武鉄道株式会社

代 表 者 取締役社長 堤 義 明

住 所：東京都豊島区南池袋一丁目16番15号

電 話 (03) 989-2666

(2) 対象事業の名称

西武山口線新交通システム化計画事業（鉄道の新設）

(3) 対象事業の位置

東京都に直接係る計画地の位置は

東村山市多摩湖町三丁目15番地

である。

(4) 対象事業内容の概略

現在の西武山口線は、他の線区から孤立し、他駅との連絡が極めて不便なものとなっている。そのため、西武山口線を新交通システム化し、西武多摩湖線の西武遊園地駅と、西武狭山線の西武球場前駅にそれぞれ接続することにより、公共交通機関として必要な路線の連続性、円滑性を確保し、増加を続ける周辺地域住民及び行楽利用客の利便の向上を図ろうとするものである。

計画の概要は、表1-1のとおりである。

表 1 - 1 事業計画の概要

項目	区分	通常運転時	臨時運転時
運 転 区 間		東京都部分：西武遊園地駅～道路交差点（全線：西武遊園地駅～西武球場前駅）	
キ ロ 程		東京都部分：74 m 直接軌道 525 m 陸 道 21.5 m（全線：2,880 m）	
運 転 形 態	運 転 時 期	年間	行楽シーズンの日曜・祭日及び催事日
	運 転 方 法	終日4両編成（ワンマン運転）	
	輸 送 力（人/日）	4両編成（運転台付70人×2,中間車79人×2,計298人） 24往復 14,304人	行楽ピーク日は,最大28往復追加運行16,688人
	表 定 速 度 [※]	時速 24.7キロメートル	
	最 高 速 度	時速 50キロメートル	
	所 要 時 間	7分00秒	
	営 業 時 間	7時00分～21時37分	西武ライオンズ球場のナイター開催日は,試合終了に合わせて運行する。
	運 転 間 隔	朝・夕30分間隔,昼間40分間隔	日曜・祭日等は,最小10分間隔
	連 絡 駅	西武多摩湖線・西武遊園地駅（新宿線関係） 西武狭山線・西武球場前駅（池袋線関係）	
車 両	所 要 車 両	12両（4両編成・3本）	
	車 両 定 員	運転台付70人,中間車79人	

※ 表定速度 = キロ程（全長）/所要時間である。

(5) 環境に及ぼす影響の評価の結論

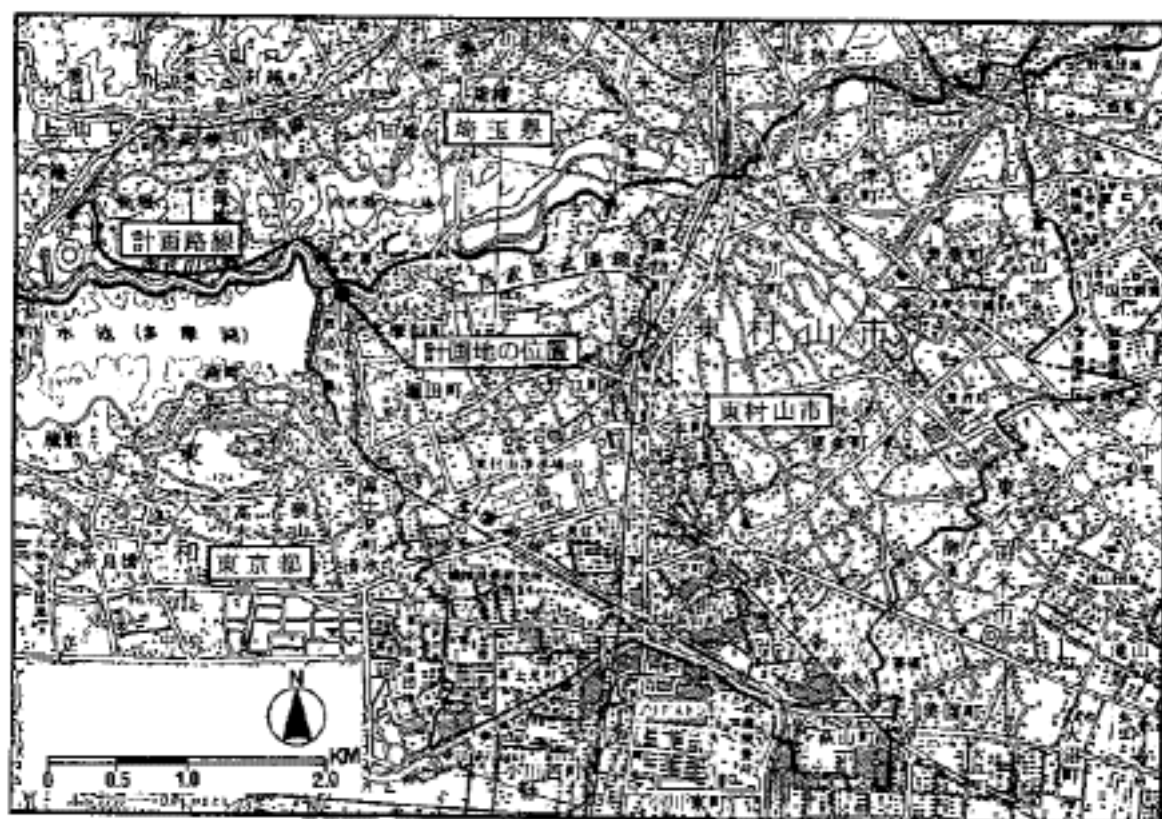
予測及び評価は,地域の概況と計画の内容から選定した騒音,振動,地形・地質,景観の4項目について行った。

その影響評価の結論は表1-2に示すとおりである。

表 1-2 影響の評価の結論

予測・評価項目	影響の評価の結論
1. 騒音	<p>建設工事に伴う騒音では、通常のコンプレッサーを使用した場合、若干動告基準を上回ることが予想されるため、低騒音型の機種を使用するとともに、施工時にはコンプレッサーをできる限り敷地境界から離れた地点に設置するなど、保全のための措置を講ずることにより、動告基準を遵守する。なお、その他くい打抜工事等に伴う騒音は、動告基準以下になるものと予測されるが、さらに低騒音型の機種を使用することなどで、極力影響を軽減するように努める。</p> <p>列車走行による騒音は、主にプラットフォームでの停車・発車の低速走行時（時速30km以下）のものであり、類似の実験線における測定値が低いことから推定して著しい影響はないと考えられる。</p>
2. 振動	<p>建設工事に伴う振動は、住宅地に対して動告基準以下であるととともに、振動対策として低振動型の機械を使用し影響を極力抑えるため著しい影響はないと考えられる。</p> <p>列車走行による振動は、対象が主に低速走行時でもあり、類似の実験線における測定値から推定して著しい影響はないと考えられる。</p>
3. 地形・地質	<p>隧道坑口周辺ののり面は宅地造成等規制法施行令に準じた勾配で計画し、かつ十分に施工管理を行うため、地盤の安定性に係る問題はないと考えられる。</p> <p>隧道部開削による地下水への影響については、施工箇所が尾根道となっており、舗装面による不透透層であることなどから、地下水に与える影響は少ないものと考えられる。</p>
4. 景観	<p>計画地は谷間にあるため高層から見られる頻度は少なく眺望の対象にもなりにくい。また、計画地を眺めることができる範囲は、計画地縁辺の道路及び住宅地からの近景に限られており、中～遠景からの問題はないと考えられる。</p> <p>近景については、隧道坑口上部ののり面が後退して道路脇からホーム上屋を見下ろし易くなるが修景対策としてののり面に低木を植栽するため現況と同等の景観が保全されると考えられる。また、ホーム上屋等は現駅と一体化したデザインを採用するため、住宅地からの景観は現況と著しく変わらないと考えられる。</p>

図 2 - 1 計画地位置図



2) 新交通システム（中量軌道輸送システム）の概要

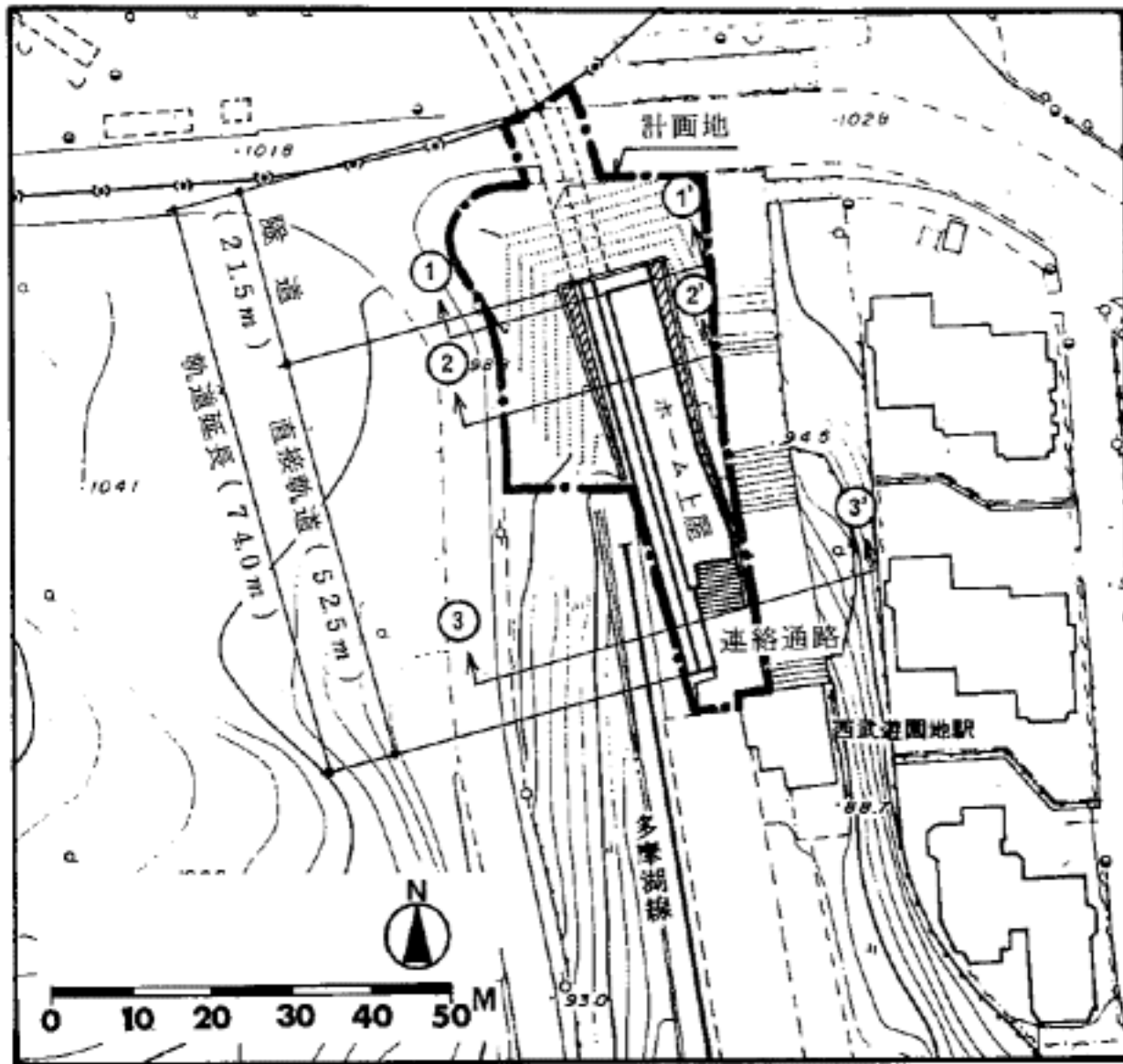
近年様々な都市問題が発生しているが、その中でも都市交通に関する問題は深刻であり、この問題を解決するには次のような課題がある。

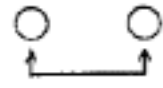
- ① 低公害性をめざし、排出ガスによる大気汚染や騒音・振動の発生を極力抑える。
- ② 交通機関そのものの見直し等を含めたシステム化を図る。
- ③ 運転・保守等の施設及び要員の合理化、省力化を図る。
- ④ 乗り換え等の移動をスムーズにし、利用者の利便の向上を図る。
- ⑤ 乗り心地のよい輸送機関を採用し、利用者の快適性を高める。

これらの諸課題を満たすものとして、ハードウェア、ソフトウェアの両面から検討し、既存の交通システムを改良したり、新技術や新制度をとり

図 2 - 5 に東京都側の計画平面図を示す。

図 2 - 5 計画平面図




 図 2 - 6 の
断面位置を
示す。