

見 解 書 の 概 要

- 西武山口線新交通システム化計画事業 -

昭和58年10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) 対象事業の内容の概略

西武山口線を新交通システム化し、西武多摩湖線西武遊園地駅と、西武狭山線西武球場前駅をそれぞれ接続するものである。

計画の概要は表-1のとおりである。

表-1 事業計画の概要

運 転 区 間	東京都部分：西武遊園地駅～道路交差部(全線：西武遊園地駅～西武球場前駅)	
キ 口 程	東京都部分：74m	{ 直接軌道 52.5m 隧 道 21.5m (全線：2,880m)

(4) 主な意見及び事業者の見解の概略

評価書案について、都民からの意見書が2件と、関係区市町村長として東村山市長からの意見が提出された。

また、公聴会においては5名の公述人から意見が述べられた。

これらの主な意見の概要とそれらに対する事業者の見解の要旨の概略は表-2に示すとおりである。

表-2 主な意見の概要及び事業者の見解の要旨の概略

主 な 意 見 の 概 要	見 解 の 要 旨
<p>騒音は鉄道、環境、道路交通の3項目のみでなく、乗降客の移動等の構内騒音、遊園地内からの騒音、花火開催時の騒音、乗用車の移動騒音等の現況を、累積的に「環境騒音」として把握すること。</p>	<p>説明会等でのご指摘もあったので、追加調査として花火大会や夜間開園を実施している西武園遊園地の行楽シーズンである昭和58年7月30日(土)及び8月6日(土)に調査を行った。</p> <p>この結果、電車の乗降客の話し声や足音、電車のクーラー音、道路交通騒音等の環境騒音(喧噪音)は、多摩湖グリーンハイツの各棟(室外)で59~64ホンであった。この値は、周辺住宅地で測定した値(暗騒音)の平均値44ホンよりも、15~20ホン高い値である。</p> <p>なお、多摩湖グリーンハイツ各棟の室内での騒音レベルは、暗騒音と同程度であった。</p>
<p>一部のマンションにおいては、現状地盤沈下(圧密)等があるため、工事の振動等も勘案し家屋調査等を実施のこと。</p>	<p>工事の実施に伴う近接住居への影響は出ないと思われるが、家屋調査及び水準測量を工事前、工事完了後に実施し、工事に起因すると思われる近接住居への影響に関しては、適切な措置を講じる。</p>

主 な 意 見 の 概 要	見 解 の 要 旨
<p>多摩湖グリーンハイツ住居内部からの現況が一件も確認されていない。</p> <p>グリーンハイツ居住者にとって、景観の影響は多大であり、評価書案の保全対策では、風致地区に隣接する居住者にとって論外である。</p>	<p>説明会等での指摘もあったので、多摩湖グリーンハイツ内からの追加調査を行った。この調査は、現地において「やり形」で軌道、ホーム及びホーム上屋の概略の位置、形状を示し、グリーンハイツ各住戸内から計画地の見え方を確認するという方法で行った（調査日は昭和58年 8月 6日）。</p> <p>計画地を望むことのできる代表地点としてB棟3階を選定し、モニター写真による予測評価を行った。それによると、計画地は谷底部に位置することから景観に与える影響は狭い範囲に限られる。このため、植栽等により周辺環境に調和する修景対策を講じることで、影響は軽減できるものと考えられる。なお、植栽計画にあたっては、樹種や形状により落葉の処理や日照時間の変化等の問題が生じるため、適切な方法を検討していきたい。</p>
<p>関係地域住民に不安感、不信感を与えないよう、理解と協力を得ることを最優先とし、環境保全に万全の措置を講ずること。</p>	<p>関係地域住民と可能な限り話し合いの場をもちながら、質問、意見には十分な検討を加え、双方に不信や誤解が生じないよう、誠意をもって事にあたり、環境保全には万全の措置を講じるように努力する。</p>

2. 対象事業の目的及び内容

(1) 目 的

西武鉄道株式会社は、東京都及び埼玉県内で池袋線、新宿線など12路線178.2キロメートルの地方鉄道を運営し、公共交通機関としての任務を果たしているが、近年、池袋線及び新宿線の両主線をはじめ狭山線などの支線沿線も、首都圏のベッドタウンや観光、行楽地としてめざましく発展し、鉄道利用客も年々増加しており輸送体制の整備が急務なものとなってきている。

この中において西武山口線（通称おとぎ電車）は、蓄電池及び蒸気を動力とする遊戯施設的なもので輸送力も少なく、昭和27年開業以来、30余年を経過し、線路及び車両とも老朽化が甚しく、抜本的な改修が必要な時期にきている。

また、現在の西武山口線は、他の路線から孤立しているため、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。

(2) 内 容

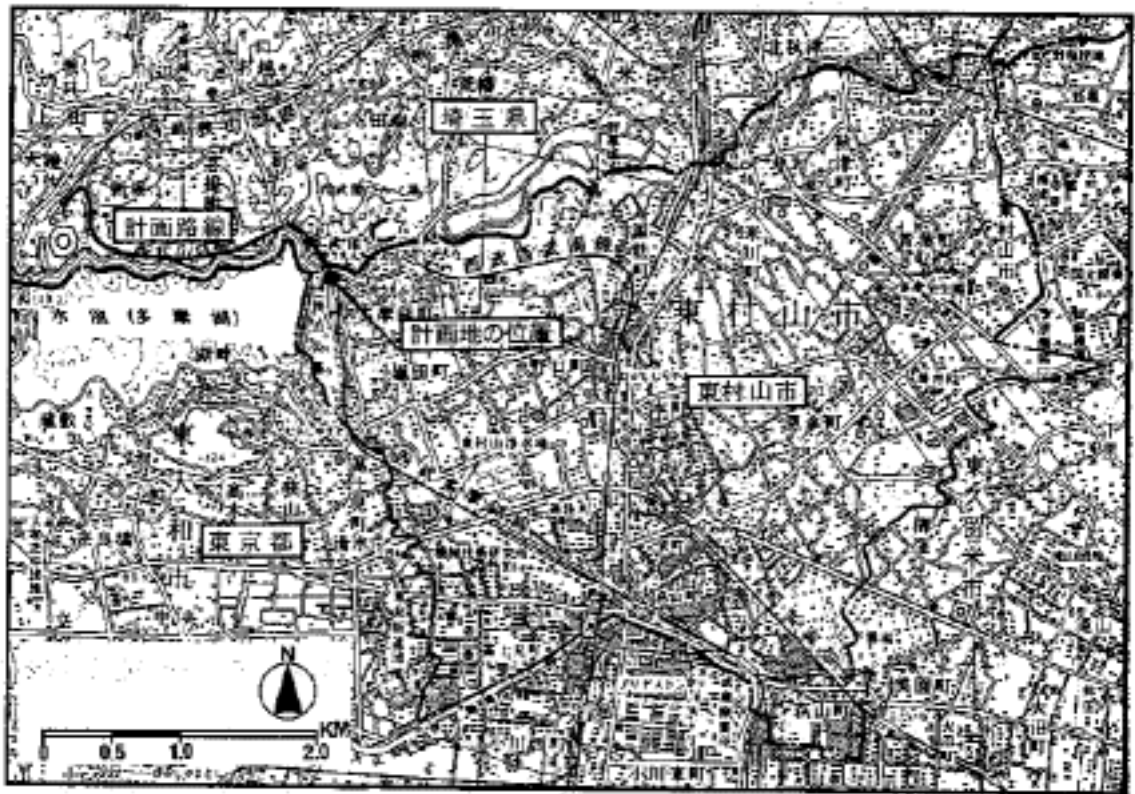
1) 位 置

東京都と直接係わる計画地の位置は図-1に示す

東村山市多摩湖町三丁目15番地

である。

図-1 計画地位置図

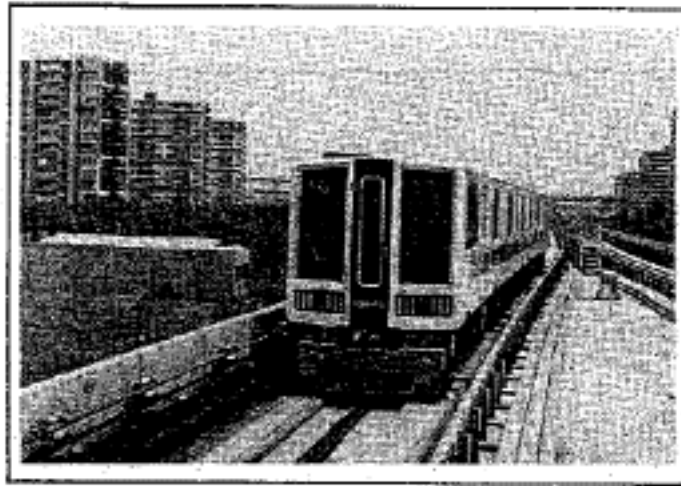


2) 新交通システム（中量軌道輸送システム）の特徴

- ① 電気を動力とするので排出ガスによる大気汚染の問題がない。
- ② 空気入りのゴムタイヤを装着した車軸がコンクリート製の軌道を走行する方法であるため、鉄車輪に比べて騒音や振動が少ない。
- ③ ゴムタイヤ車輪は、鉄車輪に比べて支持構造が比較的単純で車両の軽量化が図れるため、軌道の建設コストが安くできる。

なお、西武山口線に採用する機種と同類型のものとして大阪市の大坂南港ポートタウン線がある。

写真-1 新交通システムの外観



注) 図は大阪南港ポートタウン線(NEW-TRAM)のものである。

3) 運転計画

列車の運転は、朝夕の通勤・通学、また週末及び行楽シーズン等の輸送需要の変動に十分に対応できる運転形態とする。

また、起終点における在来線との連絡は、乗換え待ち時間が少なくなるよう配慮する。

以上をふまえて設定した運転計画を表-3に示す。

表-3 運転計画

区分		通常運転時	臨時運転時
項目	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)		

※ 表定速度=キロ程(全長)/所要時間

4) 施工計画

- ① 隧道建設にあたっては、開削による施工方法をとるが、道路全体を通行止めにするような方法は極力避け、開削後は覆工板にて速やかに道路を開放し、片側は常に通行できるようにする。

なお、土工量は切土約3,000立方メートルで、その発生土は極力隣接社有地内（埼玉県側）で処理する。

- ② 住居が近接する付近の工事は、極力夜間を避けるとともに低騒音機械の使用及び工事車両の低速走行、更には振動を極力抑える工法を選定するなど、住環境の保全に努める。

- ③ 資材の搬出入は、埼玉県側の道路を利用して行うことを原則とし、資材置場は隣接社有地を使用する。

図-2 計画平面図

