

8

環境影響評価書

—西武山口線新交通システム化計画事業—

昭和 59 年 3 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

東京都に直接係わる計画地の位置は

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～道路交差部（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 52.5 m 陸 道 21.5 m （全線：2080 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 有 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のうち、従来型のコンプレッサーを使用した場合、若干勧告基準を上回ることが予想されるが、本事業では低騒音型の機種を導入するとともに、使用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場所に設置するなど、環境保全のための措置を講じることにより、勧告基準を遵守できるものと考えられる。なお、その他くい打抜工事等に伴う騒音は、勧告基準以下になるものと予測されるが、さらに低騒音型機種、工法の導入や施工時期への配慮等により、極力影響を低減するように努める。</p> <p>車両走行に伴う騒音は、主にホームでの停車・発車の低速走行時(時速30km以下)のものであり、類似の実験値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> <p>また、新駅からの喧噪音については、環境保全のための措置として、遮音板を設置するため、影響は軽減できるものと考えられる。</p>
2. 振動	<p>建設工事に伴う振動は、勧告基準以下になるものと予想されるとともに、環境保全のための措置として低振動型の機種を導入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>車両走行に伴う振動は、対象が主に低速走行時でもあり、類似の実験値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、十分な施工管理を行う他、張芝や低木による保護を行うため、地盤の安定性に係わ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、隧道底部の高さが地下水の流路より高いことから、地下水に与える影響はないものと考えられる。</p>
4. 景観	<p>計画地は谷地形になっているため、周囲から眺め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マンション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>マンション内からの景観については、ホーム上屋等の人工物が挿設されるため景観の質的变化が予測されるが、環境保全のための措置として、新駅全体の高さを1.2m下げ、周辺環境と調和した修景を施す他、マンション西側ののり面には常緑高木による遮蔽植栽を施すことにより、人工物の見え方を軽減する。</p> <p>また、計画地北側の道路からの景観については、隧道坑口上部ののり面が掘り下げられて、ホーム上屋を見下ろせるようになるが、環境保全のための措置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。</p>

(6) 評価書案の修正の概略

評価書案の修正の概略は表1-3のとおりである。

表1-3 修正の概略

修正箇所	評価書案の事項	修正内容及び修正理由
1. 総括	騒音、地形・地質及び景観の影響の評価の結論	予測・評価の修正に伴い、当該部分に関する評価の結論を修正した。
2. 対象事業の目的及び内容	新駅の高さ等	新駅全体の高さを1.2m下げたこと及び遮音板を設置すること等の事業計画の変更も含め、計画諸施設の内容を記載した。
3. 地域の概況	計画地周辺の土地利用、法規制、植物、景観の状況	それぞれの項目ごとに埼玉県側の概況を追加した。
4. 現況調査	騒音、地形・地質、景観の状況等	騒音、地形・地質、景観の状況の現況調査の結果等を追加した。
5. 予測	騒音、振動、地形・地質、景観の予測等	供用に伴う喧噪音及びマンション内からの景観の予測を追加したほか、環境保全のための措置についての予測を追加した。
6. 評価	騒音、地形・地質、景観の評価	予測の修正に伴い、評価内容の一部を修正した。
7. 環境保全のための措置	騒音、景観等の環境保全のための措置	騒音、景観等の環境保全のための措置について、それぞれ配慮する事項を追加した。