東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業の環境影響評価書について（要約）

東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業の環境影響評価書について（要約）

1　環境影響評価の実施者の名称及び所在地

名　称：東京都
代表者：東京都知事　小池　百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目８番１号

2　事業者の名称及び所在地

名　称：東京都
代表者：東京都知事　小池　百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目８番１号

名　称：東日本旅客鉄道株式会社
代表者：代表取締役社長　喜勢　陽一
所在地：東京都渋谷区代々木二丁目２番２号

3　対象事業の名称及び種類

名　称：東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）
　　連続立体交差事業
種　類：鉄道、軌道又はモノレールの改良

4　対象事業の内容の概略

項　　目	内　　容
事　業　区　間	起点：国立市富士見台一丁目 終点：立川市錦町一丁目
事　業　延　長	約 3.7km
構　造　形　式	高架橋、擁壁、地平
対　　象　　駅	谷保駅、矢川駅、西国立駅
踏　切　解　消　数	19 か所（うち２か所は廃止）
工 事 予 定 期 間	約 13 年

5　東京都環境影響評価条例に基づく手続

令和　５年	８月		調査計画書 提出
令和　５年	８月	～　９月	調査計画書 公示・縦覧
令和　５年	１０月		環境影響評価審議会 答申
令和　５年	１１月		調査計画書審査意見書 受理
令和　７年	９月		評価書案 提出
令和　７年	１０月	～１１月	評価書案 公示・縦覧
令和　７年	１０月		評価書案 説明会開催
令和　８年	３月		見解書 提出
令和　８年	４月	～　５月	見解書 公示・縦覧
令和　８年	６月		都民の意見を聴く会 開催
令和　８年	７月		環境影響評価審議会 答申
令和　８年	７月		評価書案審査意見書 受理
令和　８年	１１月		評価書 提出（予定）

6　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
騒音・振動	(1)工事の施行中 ア　建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果は、敷地境界上の地点において、67dB～80dB であり、各工種とも評価の指標である騒音規制法（昭和 43 年法律第 98 号）に基づく規制基準又は都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成 12 年東京都条例第 215 号）（以下「環境確保条例」という。）に基づく勧告基準を同等又は下回っており、評価の指標を満足する。 イ　建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果は、敷地境界上の地点において、47dB～70dB であり、各工種とも評価の指標である環境確保条例に基づく勧告基準と同等又は下回っており、評価の指標を満足する。 ウ　仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音 仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m の地点において、昼間 53dB～56dB 及び夜間 48dB～51dB であり、いずれも現況値を下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足する。 エ　仮線区間の列車の走行に伴う鉄道振動 仮線区間の列車の走行に伴う鉄道振動の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地上において 60dB～74dB であり、現況値を上回るが、新たに仮線を敷設する箇所においては、可能な限りロングレールを採用する。また、工事の実施に当たっては、地盤の状況を確認した上で、必要に応じて地盤改良を行い、道床と呼ばれる砕石構造の層を支える路盤の確実な構築を行うとともに、振動を吸収する道床の整備を十分に行い、列車が良好な状態で走行できるよう維持管理を図ることで、周辺環境への影響を低減することに努める。あわせて、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を十分実施する等、鉄道振動の低減に努めることや可能な限りレールの重量化を実施することにより、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」をおおむね満足する。 (2)工事の完了後 ア　列車の走行に伴う鉄道騒音 鉄道騒音の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m の地点において、昼間 49dB～53dB、夜間 44dB～49dB であり、いずれも現況値を下回っており、評価の指標である「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成７年 12 月　環大一第 174 号）に定める「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を満足する。

予測・評価項目	評　　価　　の　　結　　論
騒音・振動	イ　列車の走行に伴う鉄道振動 鉄道振動の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地点において、42dB～52dB であり、いずれもおおむね現況値と同等又は下回っており、評価の指標である「現況値を大きく上回らないこと」を満足する。
日　影	事業の実施による日影の原因となる鉄道施設は、建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）及び東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例（昭和 53 年東京都条例第 63 号）の規制対象となるものではないが、評価の指標として、同法律及び条例の基準を参考にして評価した。 工事の完了後において、鉄道施設の構造及び高さに配慮し、建築基準法及び東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例の規制時間を超える日影は生じないことから、評価の指標を満足する。
電波障害	地上デジタル放送は、事業区間において、東京スカイツリー広域局では最大約 40m、東京スカイツリーＭＸテレビでは最大約 160m、永山中継局で最大約 270m までの範囲で、影響が生じると予測され、また、衛星放送については、事業区間において、北東方向に最大約 20m までの範囲で影響が生じると予測される。 このため、本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施する。また、電波障害が生じると予測される地域以外において障害が生じた場合にも、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、同様の措置を実施する。 これにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足する。 なお、パルスノイズ障害は、テレビ画質に影響を及ぼすほどの障害は生じにくいものと予測される。 フラッター障害は遮蔽障害の範囲内に収まるものと予測される。 これらの障害に関して、デジタル放送については、類似事例も少ないため、障害が生じた場合には、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、ケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施する。 これにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足する。

予測・評価項目	評　　価　　の　　結　　論
景　観	事業区間周辺の主要な景観は、低層及び中高層の住宅等が立ち並び、緑地・農地が点在している。各駅周辺では商業施設等が立ち並ぶ状況にある。その中で、南武線は地域の街並み景観要素の一部となっており、工事の完了後においても、主要な景観の構成要素はほとんど変化しない。また、現在、地平を走行している鉄道は工事の完了後に高架化されるが、事業区間周辺の街並み景観要素として融合するものと考えられる。 加えて、高架橋及び駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮するとともに、駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮することから、評価の指標である「事業地周辺の自然、歴史、文化、地域性等に配慮すること」を満足する。 代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが鉄道施設を中心に広がる低層及び中高層の住宅等となっている。その中に新たな地域の景観要素として高架橋等の鉄道施設が加わり、一部眺望の変化が認められるものの、著しい影響はない。 また、高架橋及び駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮するとともに、駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮する。さらに、踏切が除却されることにより交通渋滞が緩和されて人通りや自動車の流れが整ったものとなる等、環境保全のための措置を実施することにより、評価の指標である「事業地周辺の自然、歴史、文化、地域性等に配慮すること」を満足する。
史跡・文化財	周知の埋蔵文化財包蔵地については、事業の実施に伴い一部改変されるが、「文化財保護法」（昭和 25 年法律第 214 号）に基づき、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じる。 また、新たに埋蔵文化財が確認された場合には、同法等に基づき遅滞なく関係機関と協議し、適切な保全に努める。 これらのことから、埋蔵文化財包蔵地に及ぼす影響は小さく、評価の指標である「文化財保護法等に定められた保全に関する事項を遵守すること」を満足する。
自然との触れ合い活動の場	(1)工事の施行中 散歩道・散策路のコースのうち、事業区間と踏切で交差する箇所については、工事の施行中に仮線が整備された際に、踏切縦断位置は変化しないが、踏切横断方向の変化により踏切停止位置が変わることとなる。しかし、散歩道・散策路のコースを変えることはないため、利用経路に著しい変更は生じないと考えられる。また、天神前踏切～青柳踏切間の側道に仮線を整備する区間については、必要に応じてう回路を整備する。 これらのことから、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響は少ないと予測され、評価の指標である「自然との触れ合い活動の場までの利用経路に著しい影響を及ぼさないこと」を満足する。

予測・評価項目	評　　価　　の　　結　　論
自然との触れ合い活動の場	(2)工事の完了後 散歩道・散策路のコースのうち、事業区間と踏切で交差する箇所については、地表式から高架構造となり、工事の完了後は踏切が除却され散歩道・散策路の機能は向上すると考えられる。 「131：谷保地区の歴史を訪ねて（No. 5）」は、矢川駅からスタートして、ゴールが国立市役所及び谷保駅の２か所となっている。このうち、国立市役所までの散歩道・散策路は廃止となる滝の院踏切を利用するコースのため、散歩道・散策路の経路にう回が生じ、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に影響が生じるが、約 170m先の坂下第二踏切が通行できるため、影響は少ないと考えられる。 これらのことから、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響は少ないと予測され、評価の指標である「自然との触れ合い活動の場までの利用経路に著しい影響を及ぼさないこと」を満足する。
廃 棄 物	既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴い発生するコンクリート塊、アスファルト塊等の建設廃棄物及び建設発生土については、再資源化率等の予測を 99%以上、建設泥土については、再資源化率の予測を 98%とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の目標値を達成する。 また、計画・設計段階においては、建設廃棄物及び建設発生土の発生抑制の計画を検討する等、工事中に発生する建設廃棄物及び建設発生土については、可能な限り有効利用・再利用及び再資源化することにより発生抑制に努める。 再資源化等が困難な建設廃棄物及び建設泥土並びに有効利用が困難な建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理する。 これらのことから、評価の指標である「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に定める事業者の責務」を満足する。

本事業の実施が周辺環境に与える影響については、上記のとおりであり、都市計画を定める上で支障ないと判断する。

7　環境影響評価書案審査意見書と環境影響評価書案との関連

環境影響評価書案審査意見書	環境影響評価書案の修正内容
本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。 環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。なお、事業の実施に当たっては、関係住民や自治体に対し周知・説明を十分に行うこと。	環境影響評価書の作成に当たっては、指摘された点について以下のとおり対応した。
【騒音・振動】 1 仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音・振動及び工事完了後の列車の走行に伴う鉄道振動について、「現況値を大きく上回らないこと」を評価の指標としているが、「大きく」の程度が不明確であり周辺住民に不安を生じさせるおそれがあることから、より明確な指標について検討し、必要に応じて予測・評価の見直しを行うこと。また、周辺住民に対して丁寧な説明を行うこと。	予測・評価の指標については、東京都環境影響評価技術指針に準拠して設定している。また、工事の施行中における環境保全のための措置として、環境保全のための措置を考慮した施工計画を作成し、騒音・振動の影響を低減するよう努めることや、工事箇所周辺に作業予定や夜間作業予定を掲示する等、地域への周知に努めることに加え、問合せや苦情対応の窓口を設けて、きめ細やかな対応を行うことを記載した。さらに、工事の施行中及び完了後における環境保全のための措置として、必要に応じて、レール削正等により、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努めることを記載した。
2 計画地に近接して保育園や小中学校等の配慮すべき施設が存在しており、工事予定期間も着工から約 13 年と長期にわたることから、更なる環境保全のための措置を検討し、より一層の騒音・振動の低減に努めること。	環境保全のための措置として、仮線についても可能な限りレールの重量化を実施し、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努めることを記載した。 さらに、道床を支える路盤の確実な構築を行うとともに、振動を吸収する道床の整備を十分に行うことに加え、工事の実施に当たり、地盤の状況を確認した上で、必要に応じて地盤改良を行うことを記載した。

【景観】 １　「工事の完了後においても主要な景観の構成要素はほとんど変化しない」、「高架化された鉄道は事業区間周辺の街並み景観要素として融合するものと考えられる」とする記載は、地域景観の変化を適切に捉えたものとは言い難い。このため、高架構造物がもたらす景観への影響を適切に考慮した上で、必要に応じて予測・評価を見直すとともに、より具体的な環境保全のための措置を検討すること。	「主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度」の予測結果について、駅部及び高架橋の高さは事業区間周辺の商業施設や中高層建築物等を大きく超える高さではないことに加え、高架橋の橋脚の線路方向の間隔は約 11m～33m、線路直角方向の間隔は約３ｍ～６ｍであり、高架下から後背地の状況が視認可能なことや、圧迫感の軽減に努めることから、鉄道施設は事業区間周辺のそれぞれの主要な景観要素と融合するものと予測されることを記載した。 また、環境保全のための措置として、駅舎に加え、高架橋の外壁についても、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮することを記載するとともに、評価についても、環境保全のための措置の内容を踏まえた記載とした。
２　高架橋についても、駅舎と同様にデザイン、色彩及び形状等に配慮し、周辺環境や地域景観との調和を図るとともに、これらの検討に際しては地域関係者との十分な意見交換に努めること。	環境保全のための措置として、駅舎に加え、高架橋の外壁についても、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮するとともに、高架橋の圧迫感を和らげるよう梁に丸みをつける等、今後、詳細な検討を行い、景観に配慮することを記載した。