

多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業の環境影響評価書について（要約）

多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設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（都市計画を定める者）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：多摩都市モノレール株式会社
代表者：代表取締役社長 奥山 宏二
所在地：東京都立川市泉町 1078 番 92

3 対象事業の名称及び種類

名 称：多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業
種 類：モノレールの建設

5 東京都環境影響評価条例に基づく手続

令和 4 年 1 0 月	調査計画書 提出
令和 4 年 1 1 月	調査計画書 公示・縦覧
令和 4 年 1 2 月	環境影響評価審議会 答申
令和 5 年 1 月	調査計画書審査意見書 受理
令和 5 年 1 1 月	評価書案 提出
令和 5 年 1 2 月～令和 6 年 1 月	評価書案 公示・縦覧
令和 5 年 1 2 月	評価書案 説明会開催
令和 6 年 5 月	見解書 提出
令和 6 年 5 月～令和 6 年 6 月	見解書 公示・縦覧
令和 6 年 7 月	環境影響評価審議会 答申
令和 6 年 8 月	評価書案審査意見書 受理
令和 7 年 2 月	評価書 提出（予定）

※都民の意見を聴く会は、都民からの意見書の提出がなかったため、開催なし

4 対象事業の内容の概要

項 目	内 容
対象とする区間	起点：東大和市上北台一丁目 終点：西多摩郡瑞穂町大字箱根ヶ崎
対象とする延長	延長：約7.0km
形 式	跨座型モノレール
単線・複線の別	複線
運 転 速 度	表定速度 約27km/時
通 過 地 域	東大和市、武蔵村山市、瑞穂町
主 要 施 設	モノレール軌道、7 駅
工 事 予 定期間	約10年

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 1) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 敷地境界上の予測地点における予測結果は 68dB～79dB であり、各工種とも評価の指標である「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（以下、環境確保条例といいます）」（平成 12 年 12 月 22 日条例第 215 号）に基づく勧告基準を下回っており、評価の指標を満足します。 2) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 敷地境界上の予測地点における予測結果は、37dB～70dB であり、各工種とも評価の指標である「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 22 日条例第 215 号）に基づく勧告基準と同等又は下回っており、評価の指標を満足します。 (2) 工事の完了後 1) モノレールの走行に伴う騒音 敷地境界（計画線最寄りの軌道中心から 8.1m～22.8m 地点）、地上からの高さが 1.2m の地点で予測結果は、昼間 49dB～57dB 及び夜間 43dB～51dB であり、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 20 日環大―第 174 号）における「新線に係る基準」を満足します。また、現況値（モノレール騒音の時間区分に合わせた沿道環境騒音調査結果）とモノレール騒音の合成値を現況環境値と比較すると、同程度となっています。 2) モノレールの走行に伴う振動 敷地境界（計画線最寄りの軌道中心から 8.1m～22.8m 地点）の予測結果は 43dB～49dB であり、評価の指標である「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 22 日条例第 215 号）に基づく「日常生活等に係る振動の勧告基準」を満足します。また、現況値（沿道環境振動調査結果）とモノレール振動の合成値を現況環境値と比較すると、V-4 地点を除いて同程度となっています。V-4 地点はモノレールの走行に伴う振動により、現況環境値と比較してやや高くなっていますが、評価の指標を満足します。
土壌汚染	事業区間周辺の一部の土地において土壌汚染のおそれがないものと判断できないものの、現時点では、事業用地未取得のため現地調査が実施できません。そのため、工事の施行に先立ち、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 29 日法律第 53 号）第 4 条及び「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 22 日条例第 215 号）第 117 条に基づき調査を実施し、その結果、土壌汚染のおそれがあると認められた場合には、「東京都土壌汚染対策指針」（平成 31 年 3 月 18 日告示第 394 号）等に基づき、適切な措置を講じることとし、これらの結果を事後調査報告書で報告します。 以上のことから、評価の指標である「新たな地域に土壌汚染を拡散させないこと」を満足します。

予測・評価 項目	評価の結論
日影	工事の完了後において、「建築基準法」（昭和 25 年 5 月 24 日法律第 201 号）、「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 7 月 14 日条例第 63 号）の規制時間を大部分の区間で満足します。一方、規制時間を超える日影が駅舎部及び軌道部の一部の区間で生じます。 また、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等のうち、「ヒューマンライフケア武蔵の湯」及び「高水医院」の施設の一部では午後 3 時から午後 4 時にかけて、「ヒューマン・ケア武蔵村山」及び「三ツ木地区図書館」の施設の一部では午後 2 時から午後 4 時にかけて、「加藤塚跡地」では午前 8 時から午前 9 時にかけて日影が生じるものの、規制時間を超える日影は生じないと予測されます。 なお、規制基準を超える日影が発生する区間については、「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 建設省計用発第 4 号）を参考にし、関係者と協議の上対処します。
電波障害	(1) モノレール施設の設置による遮蔽障害及び反射障害 テレビ電波における地上デジタル放送の受信障害に関して、スカイツリーの遮蔽障害は、事業区間の上北台駅からの起点付近急曲線部周辺、No.4 駅から瑞穂町の箱根ヶ崎アンダーパス部及びNo.7 駅周辺の西側にかけて広域局で最大約 200m、県域局で最大約 1 km の範囲で影響が生じると予測されます。青梅局の遮蔽障害は、事業区間の箱根ヶ崎アンダーパス部からNo.7 駅周辺の東側にかけて最大約 800m の範囲で影響が生じると予測されます。衛星放送の受信障害に関して、遮蔽障害は、事業区間の北側、東側において、構造物端部から最大約 25m までの範囲で影響が生じると予測されます。 また、地上デジタル放送及び衛星放送ともに、反射障害は、事業区間の構造物の高さや反射面の大きさ及び送信所との位置や高さの関係から、生じないものと予測されます。 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します。 なお、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、同様の措置を実施します。 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」を満足します。

予測・評価 項目	評価の結論
電波障害	(2) モノレールの走行によるパルスノイズ障害及びフラッター障害 パルスノイズ障害については、「新幹線列車による電波雑音妨害とその評価実験」によると、アナログ放送において、電車が 150 km/h 程度の高速走行になるとパルスノイズが増加する場合があるとの報告があります。事業区間のモノレールの設計最高速度は 60 km/h と設定していること、デジタル放送は、アナログ放送に比べて雑音等の妨害に強い特性を持つことから、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ます。 フラッター障害の範囲は、本事業における遮蔽障害の予測では、「遮蔽高さ」をフラッター障害を引き起こすと考えられる「モノレールの高さ」(約 4 m) と同等としているため、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ます。 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します。 これらにより、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」を満足します。
景観	(1) 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 事業区間及びその周辺では商業系の土地利用が多く、その他の地域では住宅系の土地利用が多い状況にあります。その中で、モノレール施設は事業区間周辺の商業施設や中層建築物等を大きく超える高さではないことから、市街化されている主要な景観の構成要素は大きく変化せず、また、周囲に圧迫感を与えるものではないと考えられます。 加えて、駅舎については、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「事業地周辺の歴史、文化、自然、地域性等に配慮すること」を満足します。 (2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度 代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが新青梅街道を中心に広がる商業施設や戸建て、中高層の住宅等といった建物が立地しています。その中に新たな景観要素として軌道部、駅舎等のモノレール施設が加わり、一部眺望の変化が認められるものの、ほとんどの区間でモノレール施設は視界を遮るものではなく、周辺環境と調和した景観要素の一部となります。 また、駅舎については、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します。さらに、モノレール施設については周辺環境に調和するよう配慮する等、環境保全のための措置を実施します。これらのことから、評価の指標である「事業地周辺の歴史、文化、自然、地域性等に配慮すること」を満足します。

予測・評価 項目	評価の結論
史跡・文化財	周知の文化財については、午前8時から午前9時にかけて日影が生じるものの、規制時間を超える日影は生じないことから、事業の実施に伴う日影の影響は生じないと予測されます。 なお、事業区間に周知されている埋蔵文化財包蔵地は存在しませんが、新たに埋蔵文化財が確認された場合には、文化財保護法等に基づき遅滞なく関係機関と協議し、適切な保全に努めます。 これらのことから、文化財に及ぼす影響は生じないため、評価の指標である「文化財保護法等に定められた保存に関する事項を遵守すること」を満足します。
自然との触れ合い活動の場	事業区間周辺には、公園等が点在しますが、直接的な改変はないことから、公園等への影響はないと考えられます。 「東大和市ウォーキングマップ（郷土博物館編）」、「野山北公園自転車道」及び「武蔵村山市ウォーキングマップ（うきうき桜並木コース）、（いきいき花めぐりコース）」、「むさしむらやま歴史散策コース（東コース）」と想定される主な工事用車両の走行ルートとの一部が重なることから、工事用車両の出入りが想定される事業地付近では、工事の施行に伴い、自然との触れ合い活動の場までの利用経路への影響が考えられます。 そのため、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を講じることで、歩行者や自転車の移動阻害を防ぎ、通行空間を確保するほか、工事用車両の走行ルートと重なる散歩道では、歩車道分離は確保されていますが、工事用車両の制限速度を守る等、安全運転を徹底することとします。 さらに、モノレールの構造形式は高架構造であり、工事の完了後においては、散歩道及び散策路の機能は現状と変わらないと考えられます。 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著しい影響は生じないと予測され、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」を満足します。
廃棄物	建設工事に伴い発生するアスファルト塊及び建設発生土については、再資源化率又は有効利用率を99%以上とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」（令和4年4月 東京都都市整備局）に定める東京都関連工事の目標値を達成します。 プラスチック、ガラス、ケーブル等の建設廃棄物について、関係法令を遵守し、適正に処理します。 建設混合廃棄物について、「東京都建設リサイクル推進計画」（令和4年4月 東京都都市整備局）に定める東京都関連工事の目標値を達成するよう再資源化等を行うとともに、関係法令を遵守し、適正に処理します。再資源化が困難な建設廃棄物及び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、適正に処理します。 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」を満足します。

注）駅名は仮称である。

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 審査意見書と環境影響評価書案との関連

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。 なお、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。	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ました。
【騒音・振動】 施工計画では、軌道桁の架設等一部の工種で夜間工事が予定されていることから、近隣住民に対し、夜間工事の実施期間、内容等について十分な事前周知を図るとともに、環境保全のための措置を徹底し、騒音・振動による影響の低減に努めること。	環境保全のための措置として、夜間工事を行うときには、近隣の住民、関係機関等に対して、夜間工事の実施期間、内容について十分な事前周知を図るとともに、環境保全のための措置を徹底し、騒音・振動を必要最低限にとどめるなど、環境保全に努めることを追記しました。
【日影】 等時間日影図によれば、駅舎部および軌道部の一部の区間で日影規制の時間を超える日影が生じる地域があることから、モノレール施設の構造及び高さへの配慮を検討するとともに、影響を被る関係者との協議においては、影響の程度や対策について、資料などを用いて分かり易い説明に努めること。	環境保全のための措置として、規制基準を超える日影が発生する区間における、影響を被る関係者との協議においては、影響の程度や対策について、資料などを用いて分かり易い説明に努めることを追記しました。