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　事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

（１）事業者

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

（２）環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）

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　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

３　対象事業の内容の概略

表１　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）
事業予定期間	約13年

4　環境に及ぼす影響の評価の結論

表２　環境に及ぼす影響の評価の結論

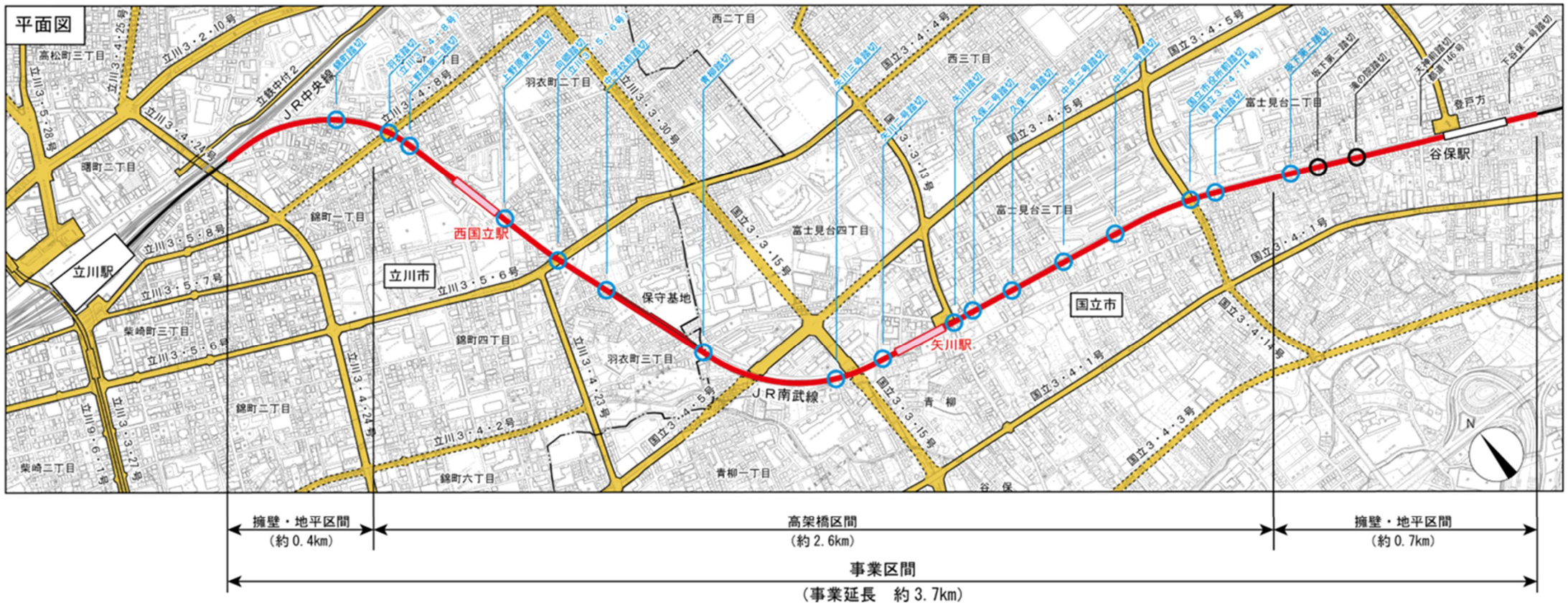
予測・評価項目	評価の結論
騒音・振動	(1)工事の施行中 ア　建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果は、敷地境界上の地点において、67dB～80dB であり、各工種とも評価の指標である「騒音規制法」（昭和 43 年法律第 98 号）に基づく規制基準又は「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」（平成 12 年東京都条例第 215 号）（以下「環境確保条例」という。）に基づく勧告基準を同等又は下回っており、評価の指標を満足する。 イ　建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果は、敷地境界上の地点において、47dB～70dB 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うことにより、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、中高層の住宅等が立ち並び、緑地及び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。 くわえて、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、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。

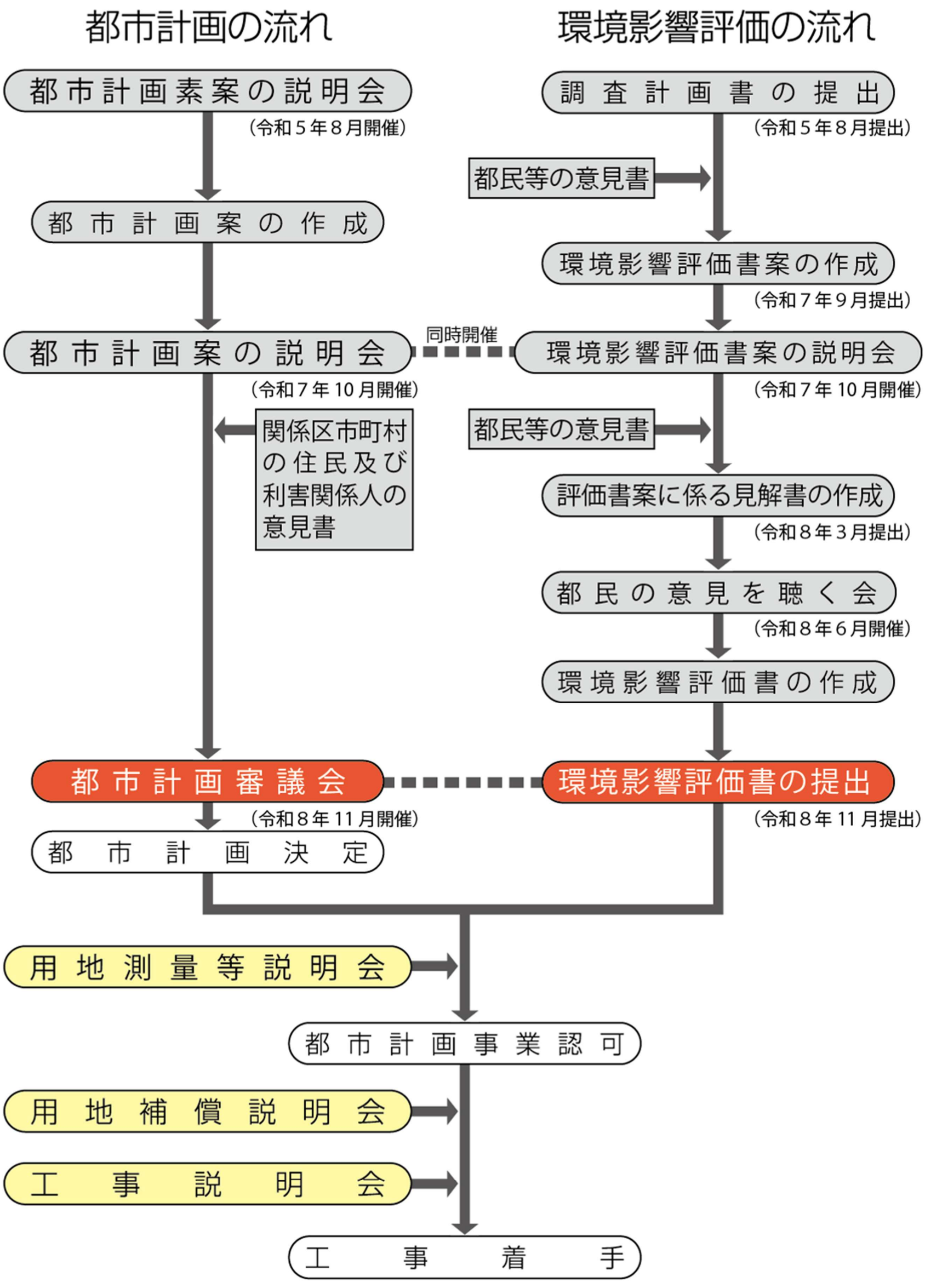
予測・評価項目	評価の結論
自然との触れ合い活動の場	(1)工事の施行中 散歩道・散策路のコースのうち、事業区間と踏切で交差する箇所については、工事の施行中に仮線が整備された際に、踏切縦断位置は変化しないが、踏切横断方向の変化により踏切停止位置が変わることとなる。しかし、散歩道・散策路のコースを変えることはないため、利用経路に著しい変更は生じないと考えられる。また、天神前踏切～青柳踏切間の側道に仮線を整備する区間については、必要に応じてう回路を整備する。 これらのことから、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響は少ないと予測され、評価の指標である「自然との触れ合い活動の場までの利用経路に著しい影響を及ぼさないこと」を満足する。 (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。

○計画の概要



この地図は、東京都縮尺 1/2,500 地形図を使用（7 都市基交第 403 号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）7 都市基街都第 52 号、令和 7 年 5 月 12 日（承認番号）7 都市基交都第 13 号、令和 7 年 5 月 13 日

○工事着手までの流れ


都市計画の流れ
都市計画素案の説明会
（令和５年８月開催）
都市計画案の作成
都市計画案の説明会
（令和７年10月開催）
関係区市町村の住民及び利害関係人の意見書
都市計画審議会
（令和８年11月開催）
都市計画決定
環境影響評価の流れ
調査計画書の提出
（令和５年８月提出）
都民等の意見書
環境影響評価書案の作成
（令和７年９月提出）
同時開催
環境影響評価書案の説明会
（令和７年10月開催）
都民等の意見書
評価書案に係る見解書の作成
（令和８年３月提出）
都民の意見を聴く会
（令和８年６月開催）
環境影響評価書の作成
環境影響評価書の提出
（令和８年11月提出）
用地測量等説明会
都市計画事業認可
用地補償説明会
工事説明会
工事着手