

[別 紙 1]

環境影響評価書案に係る見解書の要約

- 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
- 3 対象事業の名称及び種類
名 称 : 国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線
(国立市谷保～富士見台四丁目間) 建設事業
種 類 : 道路の新設
- 4 対象事業の内容の概要

項 目	内 容
都市計画道路名称	国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線
延 長 及 び 区 間	延長：約0.5km 起点：国立市谷保（都道256号[甲州街道]交差点） 終点：国立市富士見台四丁目
通 過 地 域	国立市
車 線 数	往復4車線
道 路 幅 員	28m（標準）
計 画 交 通 量	計画道路の供用時：17,700台／日 道路ネットワークの整備完了時：24,200台／日
供 用 開 始	令和22年度（2040年度）（予定）
事 業 期 間	令和10年度（2028年度）から令和22年度（2040年度）まで（予定）

5 評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

評価書案について、都民からの意見書が6件、事業段階関係市長である国立市長からの意見が提出されました。主な意見の概要及びそれらについての事業者の見解は、以下に示すとおりです。

5.1 環境全般

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>本計画は、立川市から府中市方面へ片側2車線の道路を国立市内に造成し、国立市内を通過する車両を増加させる計画である。さらに近隣の都市と比べコンパクトな都市である国立市内に、国立市とは関係ない車両を通過させる計画である。この計画道路がなければ、コンパクトな都市として適量の交通量で大きな渋滞もなく環境汚染も少ない住みよい環境でいられるものである。正直、国立市民は、現状の市内交通網で不自由はしていない。他都市も、わざわざ国立市内を通過したいとは思っていないはずである。この計画は中止すべきである。</p>	<p>計画道路は、多摩地域における南北方向の主要な幹線道路である立川東大和線の未着手区間の一部であり、本事業の目的は以下のとおりです。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 多摩地域における人やモノの動きの円滑化や都市間の連携強化 ② 災害時の緊急輸送網や安全な避難経路の確保などによる防災性の向上 ③ 生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上 ④ 周辺道路における渋滞の緩和 ⑤ 安全で快適な都市空間の創出
<p>国立市の西に流れている矢川は、細く、浅い川ですが、第6小学校の運動場に接するように流れ、子どもたちが親しみ、生の自然に触れて遊び、また教育的にも大変貴重な自然の流れです。近年周囲の開発や住宅建設により、ますます水量が減少し、冬場は水枯れしています。しかしこの小さな川の上を25m、28mもの幅の都市計画道路が2回もわたる計画が進められ、この度、その影響調査が4億円近くの費用（私たちの税金）を投入して実施されました。それによると周囲の市町村ではすでに絶滅した絶滅危惧種の生物がわずかながら生き延びていることが判明しました。国も東京都も、今日の地球温暖化に対する施策として、自然環境の重要性を述べてはいても、足元ではますます自然環境を破壊するような開発型のまちづくりをすすめています。今夏のような気温が40度を超えるような現象が人間の活動に起因する面も指摘されています。すでに世界では西欧諸国など先進国では、車優先社会、開発型の国造り、まちづくりからの方向転換を始めています。やっと残っている自然をさらに壊すのは今後の世界、今後の地球環境にとってとてつもない悪影響をもたらすに違いないでしょう。この国立にやっと息づいている矢川をこれ以上衰えさせず、絶滅危惧種を護り、育てていきましょう。もうこれ以上便利、スピードを追い求める必要は感じません。東京都のこれからを開発型から生活環境の重視へと変更すべきです。半世紀以上前の道路計画にしがみつくとことはもうやめたいただきたいです。しかし大変残念なことに、この大規模な影響調査結果について、都は川の流ればそのままだから、生物に影響はほとんどな</p>	<p>また、計画道路は以下の計画等にも位置付けられています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都の長期計画である「2050東京戦略～東京 もっとよくなる～」(令和7年3月 東京都)では、多摩南北道路等の骨格幹線道路の整備や、広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路等の事業を推進することとしています。 ・ 「TOKYO強靱化プロジェクト upgrade I」(令和5年12月 東京都)では、リーディング事業(先導的かつ特徴的な事業)である、「広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路等の事業推進」において、立川広域防災基地へのアクセスルートの一つとして、計画道路を含む立川東大和線の整備を挙げています。 ・ 「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」(平成28年3月 東京都・特別区・26市2町)において、優先的に整備すべき路線の一つとして、本計画道路が選定されています。 ・ 「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」(平成30年6月 国立市)では、都市間交通の円滑化や道路の防災機能の向上を図るため、国立3・3・15号の未整備区間について、その段階的な整備に努めていくとしています。 <p>計画道路の整備に伴う環境への影響については、東京都環境影響評価条例施行規則(昭和56年規則第134号)に示されている17項目から、本事業の実施が環境に影響を及ぼすと考えられる大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、生物・</p>

<p>いと説明されています。生物が今生きているのは、その生物たちが選んだ、矢川のなかでやっとなかにどこでもいきでいけるだろう「たかが小さな川の保存などより、便利で、永年の念願の道路こそ必要だ」と言わんばかりの方向には賛成できません。</p>	<p>生態系等の7項目を選定し、事業の実施が環境に及ぼす影響の予測と評価の結論は、評価書案3～7ページのとおりです。いずれの項目についても評価の指標を満たす結果となっています。</p> <p>なお、計画道路の矢川との交差部は評価書案に示すとおり橋梁構造とすることで、矢川の流水部を改変しない計画としています。</p>
<p>大気汚染による健康被害や、道路が渡りづらくなることでそこに暮らす人間にとって不便になることなど、今の暮らしを壊してまで作る大型道路は市民が望んでいる、狭あい道路の改善とは同じに考えられません。</p> <p>今、そこに住む人間の環境を守ること、それを覆してまで作る大型道路は市民の望むところではないのです。まず、道路づくりありきで、指標について満足していると簡単に結論づけないで、いただきたく、計画の見直しを求めるものです。</p>	

5.2 大気汚染

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>「計画道路の道路端の浮遊粒子状物質（SPM）の濃度の最大値は0.026mg/m³と予測しており、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準以下となる」とありますが、ここには、PM2.5についての予測・評価の記載がありません。浮遊粒子状物質よりもさらに細かい微小粒子の濃度を表すのがPM2.5であり、呼吸器系の奥深くに入りやすいことから、健康への影響（呼吸器、循環器および肺ガンの疾患）が懸念される物質であり、大気汚染による健康被害要因の対象になっていないことは問題です。</p>	<p>大気汚染については、自動車の走行に伴い発生する排出ガスによる大気質への影響が想定されることから、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を予測の対象としています。</p> <p>微小粒子状物質（PM2.5）は、発生源から直接排出される一次生成粒子と気体として排出された後に大気中の光化学反応等によって生じる二次生成粒子で構成されます。また、その発生源も自動車等の移動発生源やボイラー等のばい煙を発生させる施設、火山活動や黄砂等があり、多岐にわたります。</p> <p>微小粒子状物質については、発生源からの排出の状況が明確になっていないこと等から、予測の対象としていません。</p>
<p>「大気汚染」の項目中の【自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質（一次生成物質）の大気中における濃度】において、次のように記されている。</p> <p>計画道路の供用時における計画道路端の浮遊粒子状物質（SPM）の濃度（日平均値の年間2%除外値）の最大値は、0.026mg/m³、道路ネットワークの整備完了時における最大値は0.026mg/m³と予測しました。以上のことから、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準（昭和48年環境庁告示第25号）を満足します。</p> <p>通常のSPMよりも肺の奥まで入り込むため、ぜん息や気管支炎を起こす確率が高いとされるPM2.5についての予測・評価が記載されておらず、環境影響評価が不十分ではないのか。</p>	
<p>予測地点①②以外に甲州街道との交差点での二酸化窒素および浮遊粒子状物質の調査が必要です。国立3・3・15号線が甲州街道にぶつかるT字路で長年測定を続けてしている「多摩コンシューマーズネットワーク」では2024年、25年6月の測定で0.035ppm記録しています。甲州街道以北に都市計画道路が開通し、しかも矢川の橋梁のため道路が傾斜することによる影響も大きいと考えます。</p>	<p>大気汚染の予測地点は、道路構造や土地利用の状況等を考慮し、2地点を選定しました。</p> <p>なお、「2023（令和5）年度大気汚染常時測定結果のまとめ」（令和7年1月 東京都環境局）によると、一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局において観測した大気中における二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質濃度は、交差点付近を含む全ての測定局で環境基準を達成しています。</p>

5.3 騒音・振動

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>「工事完了後の自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベルについて、最大値は昼間67dB、夜間63dBと予測しており、評価の指標とした環境基本法に基づく騒音に係る環境基準（昼間70dB、夜間65dB）以下となる）」としていますが、WHOが強い不快感を感じる基準としている昼間55dB、夜間45dBよりかなり高い数値になっており、騒音による被害が懸念されます。また工事の施工中の騒音レベルの最大値が78dBとなっていますが、これは指定建設作業に適用する騒音の勧告基準80dBに近く、健康被害が懸念される値です。</p> <p>都市計画道路3・3・15号線は、国立第6小学校から僅か60mのところを通るため、子どもたちへの大気汚染や騒音による健康被害が生じる恐れがあります。</p>	<p>大気汚染及び騒音の予測地点は、道路構造や土地利用の状況等を考慮し、2地点を選定し、評価書案89、90、127、128、130ページのとおり、いずれの予測も、予測地点の計画道路端において、評価の指標を下回ります。</p> <p>評価の指標は、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成26年3月 東京都環境局）にのっとり、環境基本法に基づく環境基準及び、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則に基づく勧告基準としています。</p> <p>国立第六小学校は、計画道路端から西側約60mに位置しています。</p> <p>評価書案資料編39～42、62～65ページのとおり、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気質濃度並びに道路交通騒音レベルは、計画道路から離れるほど減少することから、国立第六小学校付近においても、これらは評価の指標を下回ると考えられます。</p> <p>また、施行中は工事の平準化を図り、工事用車両や建設機械の極端な集中を回避する等の措置も講じていきます。</p>
<p>この地点での南武線車両通過による騒音と計画道路の騒音が重なることが考慮されているのでしょうか？また、高架化事業が同時に進められたら、工事中に何が起きるか予想もできません。予測地点②に隣接する矢川保育園の子どもたちは終日騒音・振動にさらされます。昼寝どころではありませんね。</p>	<p>騒音の予測地点は、道路構造や土地利用の状況等を考慮し、評価書案110ページのとおり2地点を選定し、自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベルの予測・評価を行っています。</p> <p>なお、工事は、両事業で工程の調整を図る等、適切に実施していきます。</p> <p>騒音・振動について、工事の施行中の予測値は、評価書案127～129ページのとおり、評価の指標とした基準値を下回ります。</p> <p>さらに、工事の平準化を図り、工事用車両や建設機械の極端な集中を回避する等の措置も講じていきます。</p> <p>工事の完了後の予測値は、評価書案130、131ページのとおり、矢川保育園近傍の予測地点②の計画道路端においても、評価の指標とした基準値を下回ります。</p> <p>また、工事の施行中及び工事の完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき騒音・振動レベルを測定します。その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、更なる環境保全のための措置を講じていきます。</p>

「騒音・振動」の項目中の【自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル】において、次のように記されている。

計画道路の道路端における道路交通の騒音レベルの最大値は、計画道路の供用時に昼間63dB、夜間60dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間67dB、夜間63dBと予測しました。以上のことから、評価の指標とした環境基本法に基づく騒音に係る環境基準（平成10年環境庁告示第64号。昼間70dB以下、夜間65dB以下）を満足します。

「昼間67dB、夜間63dB」は、幹線交通を担う道路に近接する空間に関する特例を想定していると思われる。しかし、3・3・15号線と交差する日野バイパスでは「昼間71dB、夜間69dB」を記録した例（「国立市環境調査報告（令和5年度版）25頁」）もあることを考えると、実際には、この特例を超過する可能性が高いと考えられる。

騒音に係る環境基準については、環境基本法に基づき告示されている「幹線交通を担う道路に近接する空間」に関する基準値を評価の指標としています。

事業の実施による騒音への影響については、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」に基づき予測・評価を行っており、遮音壁の設置や低騒音舗装の採用などの環境保全のための措置を講じることにより、評価の指標を下回ります。

また、工事の施行中及び工事の完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき騒音レベルを測定します。その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、更なる環境保全のための措置を講じていきます。

5.4 水質汚濁

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>P153 評価 (1) 工事の施工中(水質汚濁の他、生物・生態系にも同じ表記があるところ全て) 「人道橋については、桁位置に当たって谷川の水路側壁や法面の一部を撤去する計画ですが、濁水を発生させるような施工は行わない計画としている。」と記述されているが、資料編の人道橋施工図に水路側壁や法面の一部を撤去する施工図がないので図示するとともに、施工範囲も示すこと。 さらに、「矢川の水質に影響を与えません。」とあるが、水路側壁や法面の一部を撤去するとありながら「影響を与えません」とする根拠を示すこと。</p>	<p>評価書案資料編1～7ページの施工計画は、評価書案121～123ページに示す建設機械の稼働に伴う騒音・振動レベルの予測に必要な、各工種の主な施工内容と建設機械を記載したものです。 矢川の水質に影響を与えないとした理由ですが、矢川との交差部は橋梁構造(車道橋及び人道橋)としており、車道橋については、矢川水路部の外側に橋台を設置する計画のため矢川の流水部の改変を行いません。また、人道橋については、桁設置に当たって矢川の水路側壁や法面の一部を撤去する計画ですが、矢川の流水部の改変は行わず、濁水を発生させるような施工も行わない計画としているためです。</p>
<p>矢川の橋梁構造について、説明会でもなかなかイメージするのは難しかったです。水面・護岸・道路からの高さ、橋の長さ、周囲の迂回路、人・自転車・自動車走行、すべて曖昧のまま「矢川の流水部の改変を行わないので水質は悪化しない。生態系に影響を及ぼさない。」と言われても納得できるものではありません。車道橋の両側が人道橋ということで、矢川に陽が差すのは夏・冬にわたりどれほどか、面積・時間の予測を出してください。</p>	<p>水質汚濁等への影響については、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」に基づき、必要な予測事項を選択して予測・評価を行っています。 なお、国立3・3・15号線における現時点の整備イメージは、評価書案16ページの計画道路横断模式図や評価書案309ページのフォトモンタージュにお示ししており、今後、測量等を実施して事業実施の段階において詳細な設計を行います。</p>
<p>護岸の樹林、工事のために伐採する屋敷林は何本ですか。樹齢何年の木ですか。南武線の北側からも確認できるほどの高さのある目印となっている木です。どんな工事をして伐採、伐根による水質汚濁、水量の低下は明らかです。</p>	<p>ケヤキ屋敷林を含む陸上植物の現況については、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」に基づき調査を行っています。 同指針では、陸上植物の状況の調査事項として「植物種」及び「植物群落」が挙げられており、調査結果は評価書案172～183ページのとおりです。また、調査事項として「緑の量」も挙げられており、その調査結果は評価書案228～230ページのとおりです。 また、工事の施行に伴い、土砂や木くずの流出の抑制に努めること、濁水を発生させるような施工は行わないこと、矢川の流水部を改変しないこと等の環境保全のための措置を適切に講じることにより、水質等の状況を悪化させないと予測・評価しています。</p>

5.5 生物・生態系

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>「主たる分布域は計画道路より上流に位置している。計画道路周辺には現況と同等な環境が存在する。矢川の流水部の改変は行わない計画になっていること等から、生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさない」としていますが、①矢川は、近年1～3月にかけて水枯れになり、水量も減少傾向にあります。僅かな工事であっても大きな影響を及ぼす恐れがあります。②矢川側道のケヤキの屋敷林が道路建設によって壊されます。一度壊されたら復元は不可能です。③道路建設時のくい打ちは、地下水脈を傷つけ、矢川の水質・水量に大きな影響を与えます。④3・3・15号線の幅員は28m、3・4・5号線の幅員は20m、合わせて48mが被陰状況になります。生物・植物の生育に大きな影響を与えます。⑤矢川には、絶滅危惧種のナガエミクリやホトケドジョウが生息しています。これらの希少生物・植物の保全は重要な課題です。そしてこのような矢川の豊かな自然は、将来にわたって守っていききたい国立市民の宝物です。</p> <p>東京都は、2023年に「東京都生物多様性地域戦略」を策定して、崖線について「東京の緑の骨格」として保全の重要性を強調しています。都市計画道路の建設によって、矢川の自然が壊されることは、東京都の政策に反します。</p>	<p>橋梁部の工事に当たっては、土砂や木くずの流出の抑制に努める等の環境保全のための措置を適切に講じることにより、生物・生態系への影響は可能な限り抑制されと考えられます。また、施工時に杭打設を行う計画はありません。</p> <p>緑の量については、工事の完了後に計画道路（面積1.48ha）が出現し、計画道路内の緑地は改変されますが、緑地のうち樹木被覆地及び農地の占有面積は計0.31haであり、また、計画道路には植樹帯を適切に配置するため、緑の量への影響は可能な限り抑制されと考えられます。</p> <p>橋梁部により被陰される範囲については、光条件が暗くなると考えられますが、もともと耐陰性の高い大型水生植物や付着藻類が生育しているため、その生育環境への影響は小さいと考えられます。</p> <p>調査地域において注目される種であるナガエミクリやホトケドジョウが確認されましたが、ナガエミクリの生育場所は矢川と計画道路との交差部より上流に位置しており、また、矢川の流水部の改変は行わないことから、ホトケドジョウの生息環境への影響もほとんどないと予測しています。</p> <p>以上のことから、生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないと予測・評価しています。</p>
<p>橋梁部には木も植えられず、どこに植樹帯を配置するのでしょうか。甲州街道までの3・3・15号線を見ても緑の量は確実に減りました。環境影響評価を行うのであれば、同じような事例に対してしっかり検証してほしいと思います。</p>	<p>計画道路には評価書案15ページの計画道路断面図（イメージ）のとおり、歩道等に植樹帯を配置します。植樹帯を適切に配置することで、緑の量への影響は可能な限り抑制されと考えられます。</p>
<p>「生物・生態系」の項目中の【工事の施行に伴う生物・生態系の変化の内容とその程度】において、次のように記されている。</p> <p>植物群落については、工事の施行中にケヤキ屋敷林の一部が改変されますが、その改変面積は小さく、周辺環境に分布する植物群落の構成要素及び構成割合にほとんど変化はないため、植物群落の多様性への影響は小さいと予測します。</p> <p>「その改変面積は小さく」とあるが、屋敷林は矢川側道の象徴とも言えるものであり、一度「改変」すれば、元に戻らないということの方が重要と考える。今ある自然をそのまま残すことこそ目指すべきではないか。</p>	<p>工事の施行に伴い、ケヤキ屋敷林の一部が道路へ改変されますが、予測地域（計画道路端から約250mの範囲）には現況の植生とほぼ同様の環境が広く残存することになります。また、植樹帯の設置により、緑の量及び緑の連続性を可能な限り維持することに努めるなどの環境保全のための措置を適切に講じることにより、生物・生態系への影響を可能な限り抑制します。</p>

<p>「生物・生態系」の項目中の【計画道路の存在に伴う生物・生態系の変化の内容とその程度】において、次のように記されている。</p> <p>水生生物の注目される種については、橋梁部により被陰される範囲にはもともと耐陰性の高い付着藻類が生育していること、魚類や底生動物の生息環境である矢川の流水部の改変は行わないことから影響は小さいと予測します。</p> <p>魚類や底生動物は、耐陰性の高い付着藻類と異なり、橋梁部による被陰箇所を避けて生息すると思われる。したがって、橋梁設置により移動範囲が限定されることで、事実上、「流水部分の改変」が行われたと同じ状況が生じるのではないかと。</p>	<p>底生動物については、餌資源やすみかを大型水生植物や付着藻類に依存しています。</p> <p>矢川の橋梁に覆われた範囲は暗くなりますが、付着藻類は耐陰性が高く生育環境への影響は小さいと考えられます。また、大型水生植物は計画道路との交差部には耐陰性の高い種がわずかに生育するにすぎず、主な生育場所は橋梁部より上流であることから、底生動物の生息環境への影響は小さいと考えられます。</p> <p>また、魚類等の遊泳動物については、矢川の流水部の改変は行わないことから、その生息環境、移動経路としての機能への影響はほとんどないと考えています。</p>
<p>ママ下湧水公園の3・3・15号線下も、以来植物は一切育っていません。矢川上流でも国立3・4・5号線と交差し、貴重な生物の生息地が橋の下になることを考えると、矢川の生物・生態系は壊滅状態となると予想されます。矢川に影響なく工事ができるとしていますが本当でしょうか？</p>	<p>工事の施行に伴い、濁水を発生させるような施工は行わないこと、矢川の流水部の改変は行わないこと等の環境保全のための措置を適切に講じることにより、水生生物の生息環境への影響は小さいと予測・評価しています。</p>
<p>矢川の「生物生態系」について</p> <p>「～評価の指標とした『生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないこと』を満足する。」と書かれています。まるで、地形パズルを見て、この位置だから大丈夫と評価しているようなイメージを受けました。</p> <p>説明会でどこの専門家の方の評価なのか質問したところ、専門家に図るのはもっと先の事と伺い、驚きました。話を進めてから専門家に聞くというのは順序が逆だと。湧水の矢川はとてもデリケートな川で、水枯れの回数が増えてきており、環境保全がより求められる状況にあります。この川のことを熟知し、川と生き物を護る活動をされている方がいらして、まずは専門家とこの川に精通している方にお話を聞くことをしていただきたいと思います。</p> <p>何メートル離れているから大丈夫というようなパズル上の問題ではなく、生きている川の保全の問題なのです。当然、川の周りの林地の保全が必須になってきます。この川を護ろうと考える時、川に20m以上の巾で蓋をするなどという事は、絶対に避けたい事体と考えます。</p>	<p>事業者である東京都が作成した環境影響評価書案は、今後、環境に関する有識者で構成された環境影響評価審議会で審議されます。審議の結果等を受け、知事が審査意見書を作成し、事業者はこれらを踏まえ環境影響評価書を作成します。</p>

5.6 景観

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>矢川との交差点付近の眺望は確実に悪化します。一方矢川団地内に30年も設置されているガードレールをこれまでなんともできないことを残念に思います。環境影響評価における「景観」に環境保全措置の意味合いがあるのであれば、こうした長年にわたる景観の疎外要素についても検証するべきだと思います。かつては盆踊りも出来、恰好の子どもの遊び場にもなった広場が、唯々囲われたコンクリートの道路スペースとして長年放置されたのです。</p>	<p>事業の実施に当たっては、計画道路内に植樹帯を設置することにより連続した新たな緑の創出を図ること、電線類の地中化により視線を遮る電柱や電線をなくすことで、周辺景観との調和を図ります。</p> <p>JR南武線の北側の集合住宅（矢川団地）付近には仮設のガードレールが設置されていますが、工事の完了後には評価書案308ページに示すような景観イメージとなります。</p>

5.7 自然との触れ合い活動の場

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>「自然との触れ合い」の環境影響評価が「散策コース」への影響評価だけなのには驚きました。矢川は、第六小学校の敷地内を流れているだけでなく、日常的に子どもの遊び場であり、地域の人がお掃除をしてくれてきれいな流れを保っています。矢川は古くから地域住民に親しまれ、かわいいカルガモやコサギに会いたくて散歩の足を延ばす場所でもあります。矢川の歴史に触れられ、その価値についての検証も必要と思います。地球温暖化を少しでも食い止めなければならない時代に、この度の道路計画はあまりに前時代的で新しい人にやさしい道づくりとは思えません。過去の遺物となることが予想される道路の犠牲にはなりたくないというのが率直な感想です。</p>	<p>自然との触れ合い活動の場への影響については、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」に基づき、予測・評価を行っています。</p> <p>同指針では、自然との触れ合い活動の場の分類として散策等の機能を持つ場が示されており、これに基づき計画道路が影響を及ぼすおそれのある、計画道路と交差する散策コースを予測・評価の対象としました。</p> <p>また、同指針では、自然との触れ合い活動の場の予測事項として「自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度」及び「自然との触れ合い活動の場が持つ機能の変化の程度」が挙げられており、これに基づき、それぞれ予測・評価を実施しています。</p>
<p>「自然との触れ合い活動の場」の項目中の【計画道路の存在による自然との触れ合い活動の場の改変の程度】において、次のように記されています。</p> <p>「矢川の清流とママ下湧水が出会う道」及び「雑木林のみち矢川・青柳コース」については、これらのルートに交差して計画道路が出現しますが、「矢川の清流とママ下湧水が出会う道」は全長約4.5km、「雑木林のみち矢川・青柳コース」は全長約5.9kmであるのに対して、計画道路の幅員は28mであることから、改変の程度は小さいと予測します。</p> <p>「谷保田圃の原風景を探して」については、このルート上に交差して計画道路が出現しますが、「谷保田圃の原風景を探して」は全長約4.4kmであるのに対して、計画道路の幅員は33.7mであることから、改変の程度は小さいと予測します。</p> <p>そもそも、計画道路が設置されることにより、元の貴重な自然との触れ合いが阻害されることになる。したがって、コースの全長と計画道路の幅を比較して、「改変の程度は小さい」と結論づけること自体に無理がある。この場合の「改変」は「物理的な長さ」のことだけを指しており、そこでは「自然との触れ合い」という「質的な重み」が考慮されていない。</p>	<p>なお、評価書案320～322ページのとおり、計画道路周辺の散策コースの利用形態（歩行者、自転車、生物採取・川遊び等）は現地調査にて確認しています。</p>

6 事業段階関係市長の意見と事業者の見解

事業段階関係市長の意見とそれらについての事業者の見解は、以下に示すとおりです。

6.1 国立市長の意見と事業者の見解

意見の内容	事業者の見解
<p>1. 大気汚染について</p> <p>大気中に浮遊する小さな粒子のうち、粒子の大きさが2.5μm以下の微小粒子状物質（PM2.5）についても、自動車の走行に伴い発生する排気ガスによる大気質への影響が想定される物質であることから、当該物質についても大気汚染に係る予測事項として、調査対象とすることを検討されたい。</p> <p>また、大気汚染軽減に向けた取り組みについても、生物・生態系保全の観点含め、道路街路樹など充実した緑環境の創出について、積極的に検討されたい。</p>	<p>大気汚染については、自動車の走行に伴い発生する排出ガスによる大気質への影響が想定されることから、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を予測の対象としています。</p> <p>微小粒子状物質（PM2.5）は、発生源から直接排出される一次生成粒子と気体として排出された後に大気中の光化学反応等によって生じる二次生成粒子で構成されます。また、その発生源も自動車等の移動発生源やボイラー等のばい煙を発生させる施設、火山活動や黄砂等があり、多岐にわたります。</p> <p>微小粒子状物質については、発生源からの排出の状況が明確になっていないこと等から、予測の対象としていません。</p> <p>大気汚染軽減に向けた取組については、計画道路の車道の両側に歩行者、自転車の通行空間及び植樹帯を設置することで、隣接する住居から車道までの離隔を確保し、大気汚染の低減に努めます。</p> <p>また、生物・生態系に関する環境保全のための措置としても、植樹帯の設置により、緑の量及び緑の連続性を可能な限り維持することに努めます。</p>
<p>2. 騒音について</p> <p>工事の施工中の騒音レベルは、一般部において77dB、橋梁部において78dBと予測され、これは、環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準（80dB）を満たしているものの、騒音レベルとしては非常に高い水準であることから、仮囲い（高さ2.0m）を高くするなどの配慮のほか、作業時間帯の配慮、また、同一場所における作業期間に対する配慮など、地域住民の生活環境保全について、万全を期した実施を検討されたい。</p> <p>工事用車両による騒音・振動の影響が市内広範に発生しないよう、主要ルートに限定して工事用車両を運用するとともに、通学時間帯における工事用車両の走行制限についても検討されたい。</p>	<p>建設作業の騒音レベルは工種ごとに予測しており、全ての工種の中で最大となる騒音レベルが、一般部においては77dB、橋梁部においては78dBと予測しています。</p> <p>工事の実施に当たっては、「低騒音・低振動型建設機械の指定に関する規程」（平成9年建設省告示第1536号）に基づいて指定された低騒音・低振動型建設機械を採用するとともに、作業手順・工程の調整を図ること等の措置を講じていきます。</p> <p>工事用車両の主要な走行ルートは車道の両側に歩道が設置され隣接する住居等から車道までの距離が確保された都市計画道路を2ルート設定しています。</p> <p>なお、工事の平準化を図り、工事用車両の極端な集中を回避する等の措置を講じていきます。</p> <p>通学時間帯における工事用車両の走行制限については、事業実施段階において検討します。</p>

意見の内容	事業者の見解
<p>3. 生物・生態系、景観について</p> <p>計画道路全体として植物種、植物群落への影響は小さく、計画道路と矢川の交差点の橋梁部に生息する希少種のタンスイベニマダラ、イズミシノカワ、チャイロカワモズクなどの付着藻類は被陰耐性が高いほか、水生植物の希少種である「ヤナギモ」、「ミクリ」、「ナガエミクリ」、「ミズハコベ」については、計画道路と矢川の交差点より上流に生息することから、その影響は小さいとしているが、延長0.5km、幅員28mの計画道路が整備されることで、0.6haの緑地が消失し、地域の自然環境・生態系、また、地域の景観に影響が及ぶことを危惧する。</p> <p>「公共事業景観形成指針（公共事業の景観づくり方針）」では、道路についての指針として、「景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性（地域の特性）の創出を工夫すること」が示されており、当事業では、当該指針を満たす要件として、計画道路の植樹帯で連続した緑を確保し、計画道路による緑地消失の影響を、こうした道路街路樹で補填していくものと認識している。「国立市緑の基本計画及び生物多様性地域戦略」では、多様な生き物の生息範囲拡大と生物多様性の質的向上を図るため、道路街路樹を緑の拠点をつなぐエコロジカルネットワークを形成するものと位置付けており、道路街路樹では地域植生に配慮した在来植物を採用し、近隣の自然環境との連続性や生き物の交流が図れるような充実した緑の創出・配置を実施されたい。</p> <p>また、橋梁構造部分については、擁壁が無機質で均質な連続面のままとすることなく、生垣や列植などの植栽により、街路景観の向上に努めることも検討されたい。</p>	<p>計画道路には、植樹帯を設置することにより、緑の量及び緑の連続性を可能な限り維持することに努めます。</p> <p>また、樹種については、自然環境、維持管理、当該地域の条件等を勘案し、今後検討していきます。</p> <p>計画道路の整備に当たっては、計画道路内に植樹帯を設置することにより連続した新たな緑の創出を図ること、また、電線類の地中化により視線を遮る電柱や電線をなくすことで、周辺景観との調和を図ります。橋梁部の擁壁については、維持管理、安定性、防災性の条件等を勘案し、今後検討していきます。</p>
<p>4. 自然との触れ合い活動の場について</p> <p>矢川側道は、四季折々の自然を楽しむことができる憩いの道として、また、身近に水を感じることのできる親水空間として、多くの市民が大切にしている場所である。矢川側道と計画道路の交差点付近における、歩行者等交通量の調査結果では、ランニング・ウォーキング、サイクリング、犬の散歩等で、平日151人～249人、休日194人～247人の交通量が確認されている。</p> <p>通行機能を確保するため、矢川側道と計画道路の交差点箇所は、迂回せずに橋梁の桁下を通り抜けることが可能な構造とし、歩行者が快適に通行できるよう、自然採光などを含めた安心・安全な通行環境、市民が憩える親水空間としての整備も含め検討されたい。</p>	<p>矢川側道と計画道路が交差する箇所は、計画道路の歩道及び近傍の交差点を利用した迂回路を設けるため、矢川側道を利用する歩行者の通行機能は確保されます。</p> <p>また、当該箇所においては、歩行者が迂回せずに橋梁の桁下を通り抜けることが可能な橋梁及び市道の構造とすることができるか、などに関して国立市（市道管理者）と調整・検討していきます。</p>

意見の内容	事業者の見解
<p>5. 地域住民意見について</p> <p>市では、市長意見の取りまとめにあたり、環境影響評価書案に対する市民の意見を募集し、都民である当市在住の地域住民より、別添のとおり、5名から意見要望の提出があった。</p> <p>その内容については上記1～4に含めていることから、誠意をもって対応し、十分に検討したうえで可能な限り、本事業に反映するよう努められたい。</p>	<p>別添の意見要望は受領していないため、その内容は把握していませんが、事業者の見解1～4のとおり、対応していきます。</p>
<p>6. 今後の協議について</p> <p>本意見書に対する見解書を踏まえても、なお残る懸案事項のほか、これまで当事業に関連して協議してきた各種事項を含め、国立市と事業者との間で、課題解決に向けた継続的な協議の場の設置について検討されたい。</p>	<p>本事業は東京都環境影響評価条例に基づき、手続を行ってきており、今後も、同条例に基づき、手続を行っていきます。</p> <p>また、事業を進める上で、必要な事項については国立市と協議していきます。</p>

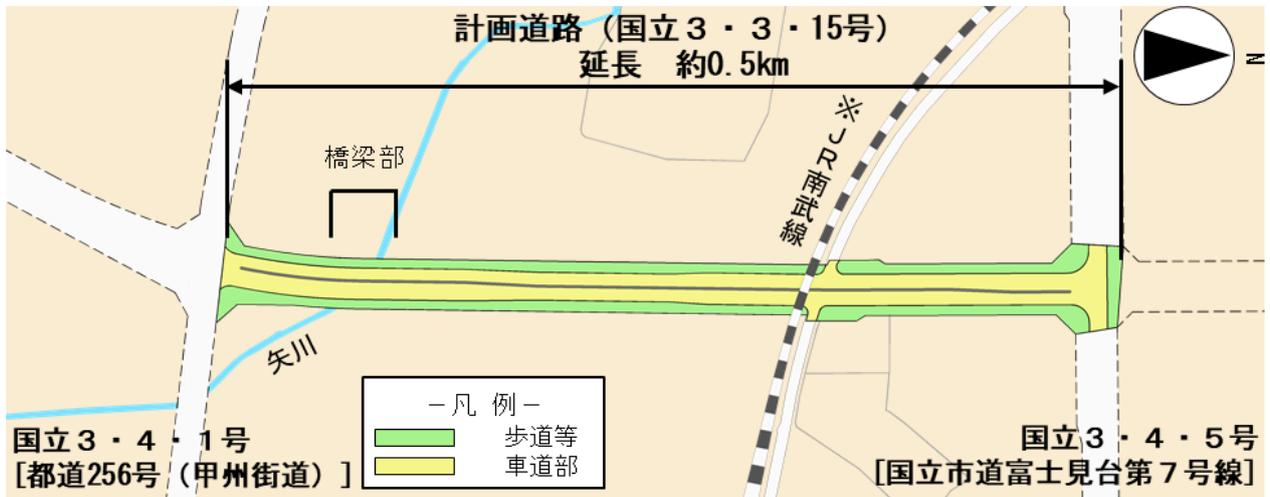
位置図



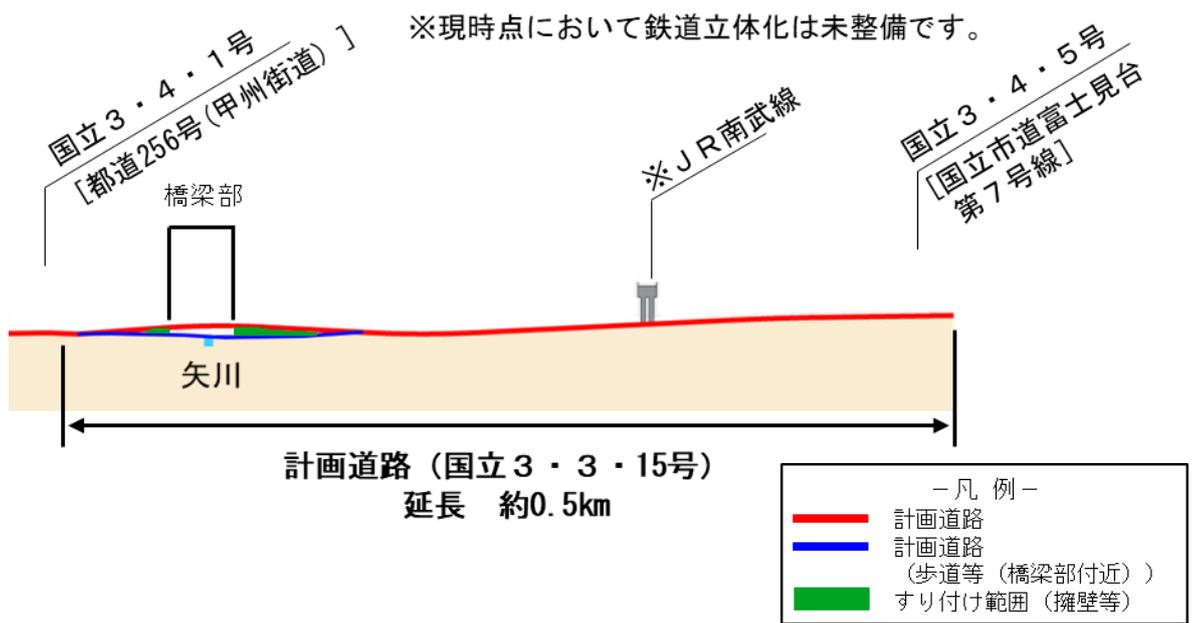
[別 紙 3]

国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）
対象事業の概要

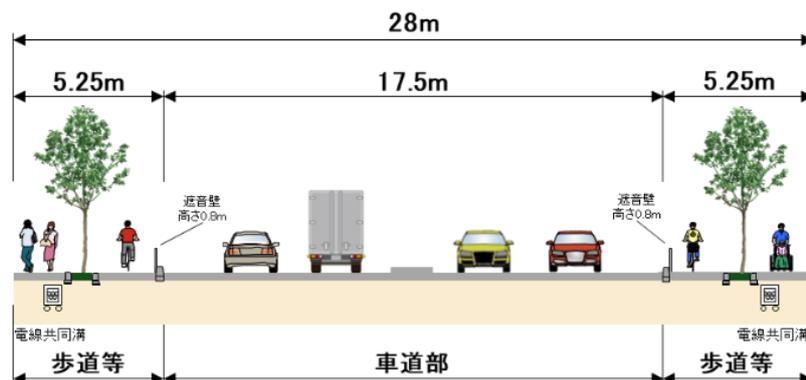
■ 平面図



■ 縦断面図



■ 断面図



※幅員構成や整備形態は、今後、関係機関との調整により、変更となる場合があります。

事業の流れ

都市計画の流れ

令和5年9月 都市計画変更素案の説明会

令和7年10月 都市計画変更案公告・縦覧

令和7年10月 都市計画変更案の説明会 同時開催

意見書

都市計画審議会

都市計画決定・告示

事業概要及び測量説明会

用地説明会

都市計画事業認可

工事着手

環境影響評価の流れ

調査計画書公示・縦覧 令和5年9月

環境現況調査 → 意見書

環境影響評価書案提出 令和7年9月

環境影響評価書案公示・縦覧 令和7年10月～11月

環境影響評価書案の説明会 令和7年10月

意見書

評価書案に係る見解書提出 令和8年3月

評価書案に係る見解書公示・縦覧

都民の意見を聴く会

送付

環境影響評価書提出

環境影響評価書公示・縦覧

事業概要及び測量説明会 →

用地説明会 →

都市計画事業認可

工事着手