

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
環境影響評価書案に係る見解書について（要約）

1 事業者の名称及び所在地

(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

本事業は、東日本旅客鉄道南武線（以下「南武線」という。）の谷保駅から立川駅までの約3.7kmの区間を連続立体交差化するものである。これにより、谷保駅付近から立川駅付近の19か所の踏切を取り除くとともに、道路交通渋滞や地域分断の解消を図るものである。

対象事業の内容の概略は、表 3-1 に示すとおりである。

表 3-1 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 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

評価書案について提出された都民の意見及び事業段階関係市長の意見の件数は、表4-1に示すとおりである。

表 4-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民の意見書	7
事業段階関係市長の意見	2
合計	9

4.1 都民の意見の概要と事業者の見解

都民の意見の概要及びそれらに対する事業者の見解は、以下に示すとおりである。

4.1.1 騒音・振動

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>環境影響評価書案（資料編）の3.1 騒音・振動の P113 において、高さ方向の鉄道騒音の予測結果があります。高層の住宅の高層階（説明会の説明では5階に相当）に相当する13.2mの予測値では、現況よりも騒音が増える予測となっています。P115の環境保全措置で吸音性防音壁がありますが、高さ1.5mの対策のため、高層の住宅の高層階の騒音対策として不十分です。全線の対策は困難としても、駅では駅の全体を防音壁で覆うなどの対策を実施して、できるだけ高層階の騒音対策も考慮してください。</p>	<p>鉄道騒音の予測・評価は、「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）に基づき、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における鉄道騒音の値を対象としています。高さ方向の騒音については、参考として国立市役所（南武線側駐車場）で調査を行っております。その結果、4階相当の高さ（地盤面から10.2m）では現況より小さくなると予測されますが、5階相当（地盤面から13.2m）では現況より2dB大きくなることが予測されています。</p> <p>高架化後は、環境保全措置として、以下の対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可能な限りロングレールを採用する。 ・高架橋区間では、弾性バラスト軌道を採用し、騒音及び振動の低減に努める。 ・防音壁（高さ約1.5m）を設置し、鉄道騒音の低減に努める。 ・弾性バラスト軌道区間については、粒径が小さく、吸音率の高くなる消音バラストを採用する。 ・レールの重量化等により、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努める。 ・車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音及び鉄道振動が増大しないよう維持管理に努める。 <p>また、工事の完了後に、鉄道騒音における調査及び予測・評価を行った地点について、事後調査を行う予定です。その結果、現況値を大きく上回ることが判明した場合には、環境影響の程度に応じて適切に対応していきます。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>資料編 P113 高さ方向の鉄道騒音の予測結果</p> <p>この予測結果によれば、Tz-1 地点の高さ 1.2m 地点で昼 54dB 夜 50dB となり現在値を大きく下回っている。一方、高さ 10.2m 地点では昼 62dB 夜 58dB と現況値と同等であるが、1.2m 地点と比較して明らかに高いことが判明している。比較として T-6 地点の高さ 1.2m では予測値昼 51dB 夜 46dB と現況値を下回っている。しかしながら、上記のように高さ 10.2m 地点では予測値が現況値とほぼ同等であることから、近くに UR の団地や高層住宅があることから高架化による騒音の軽減のメリットはないことが推測される。この予測値を参考に、騒音の軽減策として防音壁についてはより防音効果のあるものにするか計画している防音壁の高さを高くするなどの措置を講ずること、評価書作成時に予測をやり直し、数値を明らかにすること。さらに、周辺の高層住宅に対して防音措置を事業者の負担にて実施すること。より一層の防音効果策ができない場合は、地下化により事業を実施すること。</p>	<p>工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「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）に定められている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 において、調査、予測及び評価を行っています。</p> <p>高さ方向の鉄道騒音については、参考として国立市役所（南武線側駐車場）で、計画線最寄り軌道中心から水平方向に 18.1m、地上からの高さが 1.2m、4.2m、7.2m、10.2m、13.2m において調査及び予測を行いました。予測結果は、昼間 54dB～65dB、夜間 50dB～60dB となります（環境影響評価書案 資料編 113、114 ページ参照）。</p> <p>高架化後は、環境保全措置として、以下の対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可能な限りロングレールを採用する。 ・高架橋区間では、弾性バラスト軌道を採用し、騒音及び振動の低減に努める。 ・防音壁（高さ約 1.5m）を設置し、鉄道騒音の低減に努める。 ・弾性バラスト軌道区間については、粒径が小さく、吸音率の高くなる消音バラストを採用する。 ・レールの重量化等により、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努める。 ・車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音及び鉄道振動が増大しないよう維持管理に努める。 <p>また、工事の完了後に、鉄道騒音における調査及び予測・評価を行った地点について、事後調査を行う予定です。その結果、現況値を大きく上回ることが判明した場合には、環境影響の程度に応じて適切に対応していきます。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>鉄道騒音の予測・評価地点が8か所示されていますが、地域に暮らしていて最も騒音で悩ましい箇所は、矢川駅から西、市境までの線路がカーブしている箇所です。電車がスピードを上げるため、50m 離れても対面の会話はできません。また、団地の最上階でもこの状況は変わりません。このような箇所の現況調査を丁寧に行い、対策を立てて頂きたいと思います。</p>	<p>矢川駅よりも西側の市境付近の T-5 における鉄道騒音は計画線最寄り軌道中心から水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m において、現況値は昼間 62dB、夜間 57dB に対し、工事後の予測値は昼間 52dB、夜間 47dB であり、現況よりも改善すると予測・評価しています。</p> <p>高架化後は、環境保全措置として、以下の対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可能な限りロングレールを採用する。 ・高架橋区間では、弾性バラスト軌道を採用し、騒音及び振動の低減に努める。 ・防音壁（高さ約 1.5m）を設置し、鉄道騒音の低減に努める。 ・弾性バラスト軌道区間については、粒径が小さく、吸音率の高くなる消音バラストを採用する。 ・レールの重量化等により、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努める。 ・車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音及び鉄道振動が増大しないよう維持管理に努める。 <p>また、工事後に、鉄道騒音における調査及び予測・評価を行った地点について、事後調査を行う予定です。その結果、現況値を大きく上回ることが判明した場合には、環境影響の程度に応じて適切に対応していきます。</p>

4.1.2 景観

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>立川崖線緑地保全地域は、二つの地域に分かれて指定されている。(図 8.4-1 参照) このうち北側の地域(通称おたか森)は南武線に隣接している。評価書案の「周辺に位置している」という記述は正確さを欠いている。明らかに本事業隣接地にあることから、環境の影響変化を受けることが予測される立地となっている。隣接地であることを欠いた記述は適切ではなく修正を求める。</p>	<p>事業区間の隣接地を含み、「事業区間の周辺」としております。</p>
<p>(立川崖線緑地保全地域、矢川緑地保全地域が)評価書案の「事業区間に近接し」という記述は正確さを欠いている。明らかに本事業の隣接地にあることから、環境の影響変化を受けることが予測される立地となっている。隣接地であることを欠いた記述は適切ではなく修正を求める。</p>	
<p>景観の構成要素—すなわち、低層および中高層の住宅、鉄道施設、商業施設などの「景観を形づくっている事物=空間要素」は立体化によって変化するものではない。しかしながら、そのうちの鉄道施設の様相が立体化によって大きく変容することになり、これにより「景観は変化する」と記述するのが正確である。報告書案では、景観「要素」という単語を挿入することによって、工事前と工事後を比較して「要素はほとんど変化しないものと予測する」と記述している。これは詭弁であり、予測結果として「景観は変化するものと予測する」と正しく認識し記述するべきである。</p>	<p>景観については、「東京都景観計画」(平成 30 年 8 月改定 東京都)、「立川市景観計画」(平成 30 年 4 月 立川市)及び「国立市景観づくり 基本計画」(令和 2 年 3 月 国立市)の方針に基づき、評価を行っています。</p> <p>事業区間の各駅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、沿線地域では南武線も低層及び中高層の住宅、商業施設等とともに主要な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ません。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ますが、事業区間周辺の主要な景観要素と融合するものと考えています。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全措置として、以下の対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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計画を検討していきます。

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>立川崖線緑地保全地域の「おたか森」が近景に撮影されているにもかかわらず、この緑地に関する記述が一切なされていないのは意図的なのか？ 景観に関する現況写真の解説としては適切とはいえない。</p>	<p>立川崖線緑地保全地域の「おたか森」は南武線の連続立体交差化で改変する予定はありません。南武線の連続立体交差化により、「おたか森」が写っている代表的な眺望景観のNo.6(国立市役所踏切付近)地点にて、後背地の景観として視認性がどのように変化するか予測を行っており、面的に構造物が連続する訳ではなく、高架下から後背地の状況が視認可能です。</p>
<p>立川崖線緑地保全地域(おたか森)の景観が大きく変貌しているモニタージュ写真を掲載しておきながら、「眺望に著しい影響はない」と予測するのは何故か？その根拠は何か？丁寧な説明が求められる。</p>	
<p>「圧迫感の軽減」とは具体的のどのような事柄であるのか。モニタージュ写真にある左手前の橋脚スパンが奥のスパンよりも長くなっていることを指すのか？ そうだとすると、何故この位置なのか？ 写真右の奥のスパンも長くすれば、おたか森の近傍での見通しがより改善されると考えるが、予測モニタージュではそうになっていないのは何故か？</p>	<p>高架橋の桁下は開放されていることから、圧迫感を軽減すると予測しています。高架橋の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮します。 なお、橋脚の位置については、今後、設計を進める中で適切に対応していきます。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>環境影響評価書案の「景観」項目において、「8.4.4 評価」(P195)によれば以下のような結論となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域景観の特性の変化の程度においては、「…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。…中略…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…」 ・眺望の変化の程度は、「…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。」 <p>南武線立体化という事象に関して、「景観要素は変化しない」「街並みに融合する」「眺望の著しい影響はない」という判断は、誰が考えてもおかしな結論である。これまでの国立の地域景観とは決して融合しない、そして眺望を著しく阻害する大規模な連続立体土木構造物であるのは自明の理である。</p> <p>地域景観を構成する「景観要素」は変化しないが、「景観」そのものは大いに変化するのである。</p> <p>「景観」を「景観要素」という単語に置き換えた論理すり替えの記述である。</p>	<p>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・農地が点在するほか、各駅周辺では商業施設等が立ち並ぶ状況にあります。現在、南武線は地平を走行しており、これらが主要な景観要素となっています。</p> <p>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ません。また、地平を走行している鉄道は工事の完了後に高架化されますが、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」を満足すると評価しています。</p> <p>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ます。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、著しい影響はありません。</p> <p>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する等、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」を満足すると評価しています。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>環境影響評価書案「景観」項目の末尾（P. 195）には「……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……を満足する。」と記載されており、駅舎＝建築に関してはデザイン、色彩、形状、意匠、に配慮するようである。</p> <p>近年「土木デザイン」という概念が一般化しつつある。機能優先、効率優先、経済性優先で建設されてきた土木施設においても、建築と同様に意匠や景観への配慮が求められる時代である。橋梁や高速道路の橋脚に曲面の処理が行われたり、景観に馴染む彩度の低い色彩が施されたりしている。しかしながら、JR 東日本の高架構造物の大半は、評価書案に掲載されたモニタージュ写真を見る限り、従来通りの何の配慮もされない経済性重視の形態となっている。</p> <p>影響報告書案の P. 188 からの図 8.4-3～図 8.4-9 に示されたモニタージュ写真においては、駅舎のような「周辺環境や地域景観と調和するデザイン、色彩等に配慮」が一切見られない従来通りの土木構造物の竣工イメージとなっている。具体的には、以下の通りである。</p> <p>(1) 図 8.4-3～図 8.4-9 共通事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋脚や梁の隅部はピン角のまま、R面取りなどの景観的配慮が施されていない <p>(2) 図 8.4-3、図 8.4-6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地上道路との交差部にアーチ形状の採用などの意匠が見られずアイストップ景観への配慮に欠けている <p>(3) 図 8.4-3、図 8.4-5、図 8.4-6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防音壁は連続する大きな面が露わなままであり、面の分節や高架部との見切りなどの景観的配慮が見られない <p style="text-align: center;">（次ページに続く）</p>	<p>環境影響評価書案の景観のフォトモニタージュは、現時点の計画内容をイメージで示したものであり、駅舎のデザインについては、環境影響評価書案にも記載のとおり、今後、詳細な検討を行っていきます。</p> <p>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計画を検討していきます。</p> <p>なお、橋脚の位置については、今後、設計を進める中で適切に対応していきます。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>(4) 図 8.4-5、図 8.4-7、図 8.4-8</p> <ul style="list-style-type: none"> 高架下と側道部の境界には、最低コストの菱形金網フェンスが採用され、市民の日常的視線への配慮が一切見られない <p>(5) 図 8.4-8</p> <ul style="list-style-type: none"> 国立市役所前踏切近傍のおたか森への眺望が配慮されることなく、標準スパンの柱間の連続となっている。長尺スパンを採用して高架下から後背地（おたか森）が視認できるようにすべきである（高架下のおたか森への動線確保も必要である） <p>(6) 図 8.4-9</p> <ul style="list-style-type: none"> 谷保駅からの高架移行区間における擁壁と防音壁は、通行者の目線より遙かに高く、無機質で均質な連続面のままである。生垣や列植などの植栽による人にやさしい街路景観とすることが必要である <p>(7) 図 8.4-3～図 8.4-9 共通事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 構造物の仕上げにおいて、低彩度の色調の導入、化粧型枠の採用によるテクスチャ表現の工夫などが皆無であり、景観に配慮しない経済性重視の土木構造物となっている。 <p>このように、土木デザインの観点から構造物を構築しようとする姿勢が皆無なイメージ写真を提示しながら、「街並み景観要素として融合するものと考えられる」と結論付ける環境影響評価は市民としては受け入れられない。</p> <p>改めて、土木技術者として立ち位置を見直した上での、影響評価書の再提出を求めるものである。</p>	<p>(前ページのとおり)</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>P195 景観の評価</p> <p>「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」とあるが、具体的にどう云う理由で融合するのか記述がない。根拠を含めてその理由を記述すること。</p>	<p>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計画を検討していくことにより、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ます。</p>
<p>P195 景観の評価</p> <p>「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等、環境保全のための措置を実施」とある。しかし、JR東日本の高架化した駅舎について、中央線や南武線の既存高架化駅の駅舎やホーム内のデザインに違いがあまりなく、正直個性がないため、到着時どこの駅についたかもわからない。ぜひ矢川駅についてはデザイン案を市民公募にするなど、市民の意見を反映した駅舎デザインとすること。</p>	<p>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。</p>

4.1.3 選定しなかった項目

(1) 生物・生態系

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>沿線直ぐ近くに「矢川水源」「矢川緑地」等が点在しているのに環境影響評価書案の内容に「生物・生態系」項目が選定除外されたのは、どのような理由か??</p> <p>昨今どのような工事施工をするにも、これから益々、SDGs の順守すべき内容項目や、環境アセスメントは重要な項目となっているはずと考えるが、時代に逆行しているのではないか??</p>	<p>事業区間及びその周辺は既に市街地化されており、動植物の生息・生育環境は少なくなっています。</p> <p>矢川駅と西国立駅の間地点付近西側に湧水や湿地の植生及び動物が確認されている矢川緑地保全地域が存在しますが、改変は行いません。</p> <p>また、工事の施行中に大規模な土留工を用いる開削、地下掘削、地下水の汲み上げ、連続した地下構造物の設置等を行いません。</p> <p>そのため、水環境への影響は極めて小さいと考えており、地下水及び湧水や湿地を生息・生育環境とする動植物に影響を及ぼす要因はなく、環境への影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>くわえて、既存の鉄道敷地を利用した市街地における工事であるため、生物・生態系に影響を及ぼさないと考えます。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定していません。</p>

(2) 地形・地質、水循環、生物・生態系

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>「環境影響評価書案の項目の選定」では騒音、日影などは選定されているが、「地形・地質」「水循環」「生物・生態系」が評価の項目からはずされている。</p> <p>国立市には河岸段丘に沿って沢山の湧水（わき水）がある。今回の事業は、地下水が流れている地層帯に沢山の地下杭を打つ事となり、湧水に与える影響が気になりだが、環境影響評価項目から除外され、事前の調査・検討や事後の検証が一切おこなわれないことは大きな判断の誤りであると考え。</p> <p>また、報告書の巻末には、東京都知事の意見書の全文が記されている。意見書では、「地形・地質、水循環、生物・生態系」の環境影響評価の項目として選定すること」とされている。</p> <p>以上のことから、「地形・地質」「水循環」「生物・生態系」を環境影響評価の項目に加え、直ちに追加調査・検討することを要望する。</p>	<p>[地形・地質について]</p> <p>工事の施行中に高架橋の杭打ち工及び掘削工を実施しますが、基礎杭の深さは幹線道路との交差部で約9m～17m、橋長の長い箇所は約9m～21mであること、また、線路方向の杭間隔は約11m～33m、線路直角方向の杭間隔は約3m～6mで計画しており、間隔を空けて杭を設置します。</p> <p>事業区間は立川崖線と交差しますが、事業区間及び沿線地域に基礎工事によって斜面等の安定性に影響が予想される大規模な法面は存在せず、斜面等の安定性に影響を及ぼす可能性はありません。本事業では、地下水を遮断するような大規模な土留工を用いる開削、地下掘削、地下水の汲み上げ、連続した地下構造物の設置等は行わず、基礎杭の施工においては、孔壁の保持に鋼管を用いることにより、地盤変形、地下水位及び土地の安定性に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>工事の完了後においては、工事の施行中と同様に高架橋を支える基礎杭が存在するものの、土地の安定性に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>以上のことから、地形・地質は環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>[水循環について]</p> <p>工事の施行中に高架橋の杭打ち工及び掘削工を実施しますが、基礎杭の深さは幹線道路との交差部で約9m～17m、橋長の長い箇所は約9m～21mであること、また、線路方向の杭間隔は約11m～33m、線路直角方向の杭間隔は約3m～6mで計画しており、間隔を空けて杭を設置します。</p> <p>また、大規模な土留工を用いるような開削、地下掘削、地下水の汲み上げ、連続した地下構造物の設置等は行わないため、地下水に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>(次ページに続く)</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
(前ページのとおり)	<p>事業区間周辺の矢川緑地保全地域等に湧水の確認地点がありますが、事業区間は確認された湧水の涵養域の縁に位置しており、湧水の地下水涵養に影響を及ぼす可能性は低いと考えます。よって、事業の実施に伴い、不圧地下水の流況や水質等に変化が生じる可能性は小さく、湧水の水量に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>工事の完了後においては、工事の施行中と同様に、高架橋を支える基礎杭が存在しますが、水循環に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>以上のことから、水循環は環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>また、本事業地付近に湧水涵養域が点在するため、工事前・工事中・工事後において、地下水位の変動を把握するため施工管理上のモニタリングを実施する予定です。</p> <p>[生物・生態系について]</p> <p>事業区間及びその周辺は既に市街地化されており、動植物の生息・生育環境は少ないと考えます。</p> <p>矢川駅と西国立駅の間地点付近西側に湧水や湿地の植生及び動物が確認されている矢川緑地保全地域が存在しますが、改変は行いません。</p> <p>また、工事の施行中に大規模な土留工を用いる開削、地下掘削、地下水の汲み上げ、連続した地下構造物の設置等を行いません。</p> <p>そのため、水環境への影響は極めて小さいと考えており、地下水及び湧水や湿地を生息・生育環境とする動植物に影響を及ぼす要因はなく、環境への影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>くわえて、既存の鉄道敷地を利用した市街地における工事であるため、生物・生態系に影響を及ぼさないと考えます。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として選定していません。</p>

(3) 水循環

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>環境影響評価書案・報告書-本編P.53では「湧水の水量・水質に著しい影響を及ぼすことはないと考えられる」と記されている。また、資料編P-14で「事業区間は、矢川緑地湧水およびママ下湧水の湧水涵養域の縁（へり）に位置している。……著しい影響を及ぼすことはないと考えられる」と具体的な湧水の名称をあげて記述している。</p> <p>資料編P-13の図面で示されているのは、矢川緑地湧水とママ下湧水の2箇所のみである。</p> <p>一方、国立市内の湧水に関する調査報告書「国立市湧水の保全に向けた効果的な地下水涵養施策検討業務委託/H.31」では、これら2箇所のほかに「郷土文化館下の湧水 2 箇所」、「常盤の清水」の合計 5 箇所が記載され、それぞれの湧水涵養域について詳細な調査・検討が行われている。</p> <p>この報告書によれば、谷保天満宮にある「常盤の清水」の湧水涵養域は湧水地点から北西方向に延び、南武線を横断して国立市役所付近をへて、国立第二中学校付近に達している。すなわち、湧水涵養域を南武線立体化の地下構造物が横断することを示している</p> <p>環境影響評価書案報告書の資料編P.13の地図は、このような事実を無視するかのような資料となっており見過ごすことはできない。「常盤の清水」が記載されていないのは意図的としか考えられない。</p> <p>東京の名湧水 57 選に選ばれているママ下湧水、常盤の清水の湧水が枯れたり、水量が減ったり、水質が悪化したりすることがあれば大変なことである。とりわけ常盤の清水は、谷保天満宮にとって非常に大切な池水であることを考えるとなおさらである。</p> <p>(次ページに続く)</p>	<p>「国立市湧水の保全に向けた効果的な地下水涵養施策検討業務委託」（平成 31 年 1 月 国立市）によれば、郷土文化館下の湧水については、湧水の地下水涵養域が南武線よりも南側に分布しており、南武線の連続立体交差化による影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>谷保天満宮にある常盤の清水の湧水については、湧水の地下水涵養域が南武線と交差していますが、連続立体交差化により高架構造物を設置するのは国立市役所付近から西側の区間で、谷保駅側は地平又は盛土構造を想定しています。このため、常盤の清水の湧水には、南武線の連続立体交差化による影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>また、本事業地付近に湧水涵養域が点在するため、工事前・工事中・工事後において、地下水位の変動を把握するため施工管理上のモニタリングを実施する予定です。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>湧水の現状把握、工事中の定期観測、事業終了後の調査・検証を実施することによってはじめて「影響がなかった」と判断されるべきであって、環境影響評価の実施もせずに、報告書の中の一文章で「影響は考えられない」で済まされることではない。また、影響評価の調査・検討によってなんらかの水量や水質の変化が予測されるならば、詳細設計を始める前に適切な方法（柱脚スパンの延伸、地下水涵養対策など）を検討して対応するべきであると考えている。</p>	<p>(前ページのとおり)</p>
<p>資料編 P14 水循環</p> <p>本文中段あたりに、「これまで実施された湧水の涵養域（略）の調査結果は、図 2.1-5 に示すとおりである。事業区間は矢川緑地湧水及びママ下湧水の湧水涵養域の縁に位置している。」と記述したあと、後段で「よって、・・・（中略）湧水の水量・水質に著しい影響を及ぼすことはない。」と結論づけている。</p> <p>しかし、位置しているので著しい影響及ぼすことはないと飛躍してしまい、影響を及ぼさない理由が記述されていない。これでは選定しなかった項目及びその理由にはなっていないので、専門的であっても縁に位置すると影響を及ぼさない理由を説明し、場合によっては項目として選定、調査を実施すること。</p>	<p>事業区間はママ下湧水の涵養域の縁に位置しており、湧水の地下水涵養域を分断する位置にないため、帯水層の地下水流動に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p>

(4) 地形・地質、水循環

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>南武線が、立川崖線の上下を走っていることは誰もが分かっていることですが、今回の環境影響評価で地形・地質、水循環について取り上げなかったのはなぜでしょうか。今からでも追加して調査・検証が必要と思います。特に立川・国立の市境と付属街路5に当たる箇所については当該地域の住宅、学校、道路、緑地、湧水、矢川には工事による影響が大きいことが十分に予想されます。工事による杭打ちが砂礫層から粘土層に達すれば水脈に影響し、水枯れの恐れもあります。また、逆に水が噴き出す危険性も考えられます。複雑な地形であることから、設計および工法を示し、住民が納得できる環境影響評価を行うことを強く求めます。</p>	<p>[地形・地質について]</p> <p>工事の施行中に高架橋の杭打ち工及び掘削工を実施しますが、基礎杭の深さは幹線道路との交差部で約9m～17m、橋長の長い箇所は約9m～21mであること、また、線路方向の杭間隔は約11m～33m、線路直角方向の杭間隔は約3m～6mで計画しており、間隔を空けて杭を設置します。</p> <p>事業区間は立川崖線と交差しますが、事業区間及び沿線地域に基礎工事によって斜面等の安定性に影響が予想される大規模な法面は存在せず、斜面等の安定性に影響を及ぼす可能性はありません。本事業では、地下水を遮断するような大規模な土留工を用いる開削、地下掘削、地下水の汲み上げ、連続した地下構造物の設置等を行わず、基礎杭の施工においては、孔壁の保持に鋼管を用いることにより、地盤変形、地下水位及び土地の安定性に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。工事の完了後においては、工事の施行中と同様に高架橋を支える基礎杭が存在するものの、土地の安定性に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>以上のことから、地形・地質は環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>[水循環について]</p> <p>工事の施行中に高架橋の杭打ち工及び掘削工を実施しますが、基礎杭の深さは幹線道路との交差部で約9m～17m、橋長の長い箇所は約9m～21mであること、また、線路方向の杭間隔は約11m～33m、線路直角方向の杭間隔は約3m～6mで計画しており、間隔を空けて杭を設置します。</p> <p>また、大規模な土留工を用いるような開削、地下掘削、地下水の汲み上げ、連続した地下構造物の設置等を行わないため、地下水に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>(次ページに続く)</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>(前ページのとおり)</p>	<p>事業区間周辺の矢川緑地保全地域等に湧水の確認地点がありますが、事業区間は確認された湧水の涵養域の縁に位置しており、湧水の地下水涵養に影響を及ぼす可能性は低いと考えます。よって、事業の実施に伴い、不圧地下水の流況や水質等に変化が生じる可能性は小さく、湧水の水量に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>工事の完了後においては、工事の施行中と同様に、高架橋を支える基礎杭が存在しますが、水循環に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>以上のことから、水循環は環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>また、本事業地付近に湧水涵養域が点在するため、工事前・工事中・工事後において、地下水位の変動を把握するため施工管理上のモニタリングを実施する予定です。</p>

4.2 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ある。

4.2.1 国立市長の意見と事業者の見解

国立市長の意見	事業者の見解
<p>1. 地形・地質、水循環、生物・生態系について 「東京都環境影響評価審議会」の審議結果を踏まえた東京都知事意見は「事業区間は二か所で立川崖線と交差し、その周辺の崖線下には複数の湧水及び災害対策用井戸が存在している。本事業では採掘工事等を計画しており、地下水流動の変化や立川崖線の改変による湧出機構の攪乱により湧水等へ影響を及ぼすおそれが考えられるため、地形・地質並びに水循環を環境影響評価の項目として選定すること」としている。</p> <p>また、国立市内には「ママ下湧水」のほかに、「郷土文化館下」、「谷保天満宮 常盤の清水」などの湧水が存在し、貴重な水環境として市民に親しまれている。これら湧水の集水域は「国立市湧水の保全に向けた効果的な地下水滋養施策検討業務委託報告書」のなかで、添付資料の図 1、図 2 のとおりと分析している。</p> <p>「谷保天満宮 常盤の清水」の集水域は、湧水地点から北西方向に延び、南武線を横断しているほか、「ママ下湧水」も南武線を含む、広域な集水域が形成されている。</p> <p>このため、これら湧水の集水域において、掘削工事が行われることによる地下水流動の変化や、湧水の湧出機構の攪乱の可能性について再評価を実施するとともに、工事の着手前、工事の施工中、工事の完了後における湧水量の変化など、水環境の継続的なモニタリング体制の構築を含め検討されたい。</p> <p>結果、湧水量の減少などの事象が確認された場合は、湧水を水源とする矢川及び矢川緑地保全地域における湿性環境等への影響も含め、適切な対応策について検討されたい。</p>	<p>工事の施行中に高架橋の杭打ち工及び掘削工を実施しますが、基礎杭の深さは幹線道路との交差点で約 9m～17m、橋長の長い箇所は約 9m～21m であること、また、線路方向の杭間隔は約 11m～33m、線路直角方向の杭間隔は約 3m～6m で計画しており、間隔を空けて杭を設置します。</p> <p>また、大規模な土留工を用いるような開削、地下掘削、地下水の汲み上げ、連続した地下構造物の設置等を行わないため、地下水に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>「湧水涵養域調査委託（その 1）」（平成 6 年 3 月 東京都環境局）及び「湧水涵養域調査委託（その 2）」（平成 7 年 3 月 東京都環境局）によれば、事業区間はママ下湧水の涵養域の縁に位置しており、湧水の地下水涵養に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>「国立市湧水の保全に向けた効果的な地下水涵養施策検討業務委託」（平成 31 年 1 月 国立市）によれば、郷土文化館下の湧水については、湧水の地下水涵養域が南武線よりも南側に分布しており、南武線の連続立体交差化による影響は極めて小さいと考えます。谷保天満宮にある常盤の清水の湧水については、湧水の地下水涵養域が南武線と交差していますが、連続立体交差化により高架構造物を設置するのは国立市役所付近から西側の区間で、谷保駅側は地平又は盛土構造を想定しています。このため、南武線の連続立体交差化による影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>また、本事業地付近に湧水涵養域が点在するため、工事前・工事中・工事後において、地下水位の変動を把握するため施工管理上のモニタリングを実施する予定です。</p>

国立市長の意見	事業者の見解
<p>2. 騒音・振動について</p> <p>資料編 P113、高さ方向の鉄道騒音の予測結果では、高さ 1.2m 地点は現況値を下回り、騒音評価の指標「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」で定める「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を満足する一方、高さ 13.2m 地点では昼間、夜間ともに予測値が現況値を上回っている。</p> <p>南武線沿線には、UR 富士見台団地や都営富士見台 4 丁目アパート（旧矢川団地）など、高さ 20メートル程度の住宅が多く存在しており、これら住戸が影響を受ける高さの騒音レベルについても、高さ 1.2m 地点と同様に、連続立体交差事業前より改善されるよう、鉄道騒音予測に反映済の「ロングレール化」、「レールの重量化」、「弾性まくらぎ直結軌道」のほか、必要に応じて実施するとしている「レール削正」、「吸音性防音壁」などについても積極的に検討し、防音壁（1.5m）を高くするなどの措置も含め、騒音対策について、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 4 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>鉄道騒音の予測・評価は、「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―第 174 号）に基づき、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 における鉄道騒音の値を対象としています。高さ方向の騒音については、参考として国立市役所（南武線側駐車場）で調査を行っております。その結果、4 階相当の高さ（地盤面から 10.2m）では現況より小さくなると予測されますが、5 階相当（地盤面から 13.2m）では現況より 2 dB 大きくなることが予測されています。</p> <p>高架化後は、環境保全措置として、以下の対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可能な限りロングレールを採用する。 ・高架橋区間では、弾性バラスト軌道を採用し、騒音及び振動の低減に努める。 ・防音壁（高さ約 1.5m）を設置し、鉄道騒音の低減に努める。 ・弾性バラスト軌道区間については、粒径が小さく、吸音率の高くなる消音バラストを採用する。 ・レールの重量化等により、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努める。 ・車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音及び鉄道振動が増大しないよう維持管理に努める。 <p>また、工事の完了後に、鉄道騒音における調査及び予測・評価を行った地点について、事後調査を行う予定です。その結果、現況値を大きく上回ることが判明した場合には、環境影響の程度に応じて適切に対応していきます。</p> <p>工事用車両走行ルートは環境影響評価書案 32 ページに記載したとおりですが、工事に当たっては、運行経路等を十分検討し、車両の整備及び点検を定期的に行い、法定速度を遵守する等の環境保全措置を行い、現場周辺の騒音・振動の低減に努めます。</p>

国立市長の意見	事業者の見解
<p>工事の施工中の建設機械の稼働に伴う騒音レベルの予測結果は 67～80dB で、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 3.0m）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、これら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>工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の評価指標は、騒音規制法に基づく「特定建設作業の騒音の規制に関する基準」又は環境確保条例に基づく「指定建設作業に係る騒音の勧告基準」としています。</p> <p>工事の施行中は、環境保全措置として、以下の対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現場周辺の状況を勘案し、長時間連続する作業を避ける等、作業時間の調整により環境保全に努める。 ・建設機械の配置等に配慮し、作業が 1 か所に集中しないよう工事工程の調整に努める。 ・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。等

国立市長の意見	事業者の見解
<p>3. 景観について</p> <p>工事完了後における鉄道施設の存在が周辺の景観に及ぼす影響について、主要な景観の構成要素はほとんど変化しないものと予測しているが、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度を予測したフォトモンタージュ（P188～194）において、以下の点で改善の余地があると考えことから、検討されたい。</p> <p>1. 図 8.4-3～図 8.4-9 共通事項橋脚や梁の隅部はピン角のままとなっているが、R面取りなどの景観的配慮を検討されたい。</p> <p>2. 図 8.4-3、図 8.4-6 地上道路との交差部については、アイストップ景観への配慮として、アーチ形状の採用などの意匠について検討されたい。</p> <p>3. 図 8.4-3、図 8.4-5、図 8.4-6 防音壁について、面の分節や高架部との見切りなどについて景観的配慮を検討されたい。</p> <p>4. 図 8.4-5、図 8.4-7、図 8.4-8 フォトモンタージュでは、高架下と側道部の境界に菱形金網フェンスが採用されているが、市民の日常的視線への配慮を含めた意匠について検討されたい。</p> <p>5. 図 8.4-8 立川崖線緑地保全地域の一部である「おたかの森」の眺望に対する配慮として、標準スパンの柱間の連続ではなく、長尺スパンを採用して高架下から後背地（おたかの森）が視認できるよう検討されたい。</p> <p>6. 図 8.4-9 谷保駅からの高架移行区間における擁壁等について、無機質で均質な連続面となることなく、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>7. 図 8.4-3～図 8.4-9 構造物の仕上げにおいて、低彩度の色調の導入、化粧型枠の採用によるテクスチャ表現の工夫などについて検討されたい。</p> <p>P195 において『駅舎については、周辺環境や地域景観と調和するようなデザイン、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等、環境保全のための措置を実施することで、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』としていることから、高架構造物についても地域景観への配慮について、同様に検討されたい。</p> <p>また、駅舎のデザイン案については、市民への積極的な情報提供及び意見・要望を十分に考慮し、可能な限り事業計画への反映を検討されたい。</p>	<p>環境影響評価書案の景観のフォトモンタージュは現時点の計画内容をイメージで示したものであり、駅舎のデザインについては、環境影響評価書案にも記載のとおり、今後、詳細な検討を行っていきます。</p> <p>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計画を検討していきます。</p> <p>なお、橋脚の位置については、今後、設計を進める中で適切に対応していきます。</p>

国立市長の意見	事業者の見解
<p>4. 生物・生態系について</p> <p>調査計画書に対する市長意見として「南武線連続立体交差事業に伴い、地域の場所の価値として大切にされている国立富士見台第三団地のヒマラヤスギや調整池について、市民と意見交換していただきたい」と提出しており、市民からも特に配慮すべき場所として当該場所に対する要望があることから、地域住民との意見交換について誠意をもって対応されたい。</p> <p>また、本事業によるヒマラヤスギや調整池に対する影響予測の実施などを踏まえ、工事過程の仮線工事等によるヒマラヤスギの地中根への影響など、当該樹木への影響が極力ない形で、事業実施することを検討されたい。</p>	<p>現時点では、樹木や国立富士見台第三団地の南西角にある調整池の取扱いについては決まっておりませんが、所有者とも調整し、工事を施工する予定です。</p> <p>今後も、用地測量等説明会、用地補償説明会及び工事説明会を事業の節目で開催する予定です。</p> <p>また、上記の説明会開催以降についても、地元からの問合せ等については、個別に丁寧に対応していきます。</p>
<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、都民である本市在住の地域住民より、別添のとおり、5名から8件の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>5. 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、国立市と課題解決が必要な事項については協議していきます。</p>

4.2.2 立川市長の意見と事業者の見解

立川市長の意見	事業者の見解
<p>【事業全般】 工事期間中や工事完了後において、市や地域住民に対し丁寧な情報提供を行うとともに地域住民にわかりやすい内容及び表現で周知を図られたい。</p>	<p>工事の実施に当たっては、事前に工事説明会を開催するとともに、工事のお知らせをチラシや工事看板等にて近隣にお住まいの方へ理解しやすい内容及び表現で周知を図ります。工事期間中には、工事期間や工事の進捗について、地域住民に丁寧な情報提供を行うとともに、分かりやすい内容及び表現で周知を図るよう努めていきます。</p>
<p>また、地域住民からの意見要望について誠意をもって対応し、十分に検討したうえで可能な限り環境保全のための措置の検討に反映するよう努められたい。</p> <p>さらに、今後環境に影響を及ぼすような新たな要因が確認された場合には、あらためて環境影響評価項目に関する調査等を実施し、環境保全のために必要な措置を講じられたい。</p>	<p>適切に環境保全のための措置を実施するとともに、環境に及ぼす影響の新たな要因が確認された場合には、新たな要因の環境影響の程度に応じて適切に対応していきます。</p>
<p>本事業は沿線住民の生活環境に長期的な影響を及ぼすものであるため、計画段階から施工・供用後まで、一貫して環境負荷の最小化に取り組むよう求める。</p>	<p>工事期間が長期にわたるため、工事の完了後も含め適切に環境保全のための措置を実施していきます。</p>
<p>【騒音・振動】 環境影響評価書案においては、環境保全のための措置として、可能な限りのロングレールの採用、弾性バラスト軌道や防音壁の設置、消音バラストの採用、レールの重量化などが示されている。これらは有効な方策と考えられるが、レールの継ぎ目やカーブ区間など、特に騒音・振動の発生が顕著となる箇所においては、より効果的な対策を具体的に講じられたい。</p>	<p>工事の完了後における騒音・振動に関する環境保全措置として、可能な限りのロングレールの採用、弾性バラスト軌道や防音壁の設置、消音バラストの採用、レールの重量化などにより鉄道の騒音・振動の低減に努めます。</p> <p>また、車両や軌道の定期的な検査及び保守作業を実施するなど、鉄道の騒音・振動の低減に努めます。</p>
<p>仮線区間における振動の評価の指標は「現況値を大きく上回らないこと」としているが、仮線区間の路盤改良や道床の整備を行い、さらなる振動の低減を図られたい。</p> <p>特に本事業の沿線上には立川第三中学校があり、当該生徒の良好な教育環境を確保する観点からも、騒音・振動の防止に係る環境保全措置を徹底されたい。</p>	<p>工事の施行中における仮線区間の環境保全措置として、可能な限りロングレールを採用するとともに、路盤改良、道床の入念な整備等、鉄道振動の低減に努めます。</p> <p>また、工事中においても、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を行っていきます。</p> <p>仮線時の鉄道騒音・振動の事後調査結果に著しい影響が確認されたときは、適切に環境保全のための措置を実施していきます。</p>

立川市長の意見	事業者の見解
<p>供用後における実際の騒音・振動状況について、評価基準を満たさなかった場合には、追加的な防音・防振対策を速やかに検討・実施する旨を明確に記載するなど、アフターケアの視点からの対応を求める。</p>	<p>工事の完了後においても、東京都環境影響評価条例に基づき、事後調査を行っていきます。事後調査を行った結果、環境保全措置を実施しても騒音・振動の予測・評価基準と比較して、騒音・振動の状況が著しく悪化していると判断される場合には、環境影響の程度に応じて適切に対応していきます。</p>
<p>【水循環】</p> <p>本市において矢川緑地の湧水は市民に親しまれている貴重な財産であるとともに、多様な動植物が生息・生育できる質の高い自然環境の維持といった生物多様性の保全につながっていると認識している。</p> <p>本事業により湧水の水量・水質に著しい影響を及ぼすことはないとしているが、事業区間が湧水涵養域の縁（へり）ではあるものの涵養域内に存在するため、湧水の地下水涵養に影響を及ぼす可能性について慎重に判断する必要がある。そのため、改めて環境影響評価の項目として水循環を選定した上で、事業区間周辺の地下水や湧水への影響（地下水の水位や流況、湧出水量等の変化の程度）及び湧水が流出する矢川への影響（流量等の変化の程度）並びに関連する事項について予測・評価を実施されたい。</p>	<p>工事の施行中に、高架橋の杭打ち工及び掘削工を実施しますが、基礎杭の深さは幹線道路との交差点で約9m～17m、橋長の長い箇所は約9m～21mであること、また、線路方向の杭間隔は約11m～33m、線路直角方向の杭間隔は約3m～6mで計画しており、間隔を空けて杭を設置します。</p> <p>また、大規模な土留工を用いるような開削、地下掘削、地下水の汲み上げ、連続した地下構造物の設置等は行わないため、地下水に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>事業区間周辺の矢川緑地保全地域等に湧水の確認地点がありますが、事業区間は湧水涵養域の縁に位置しており、湧水の地下水涵養に影響を及ぼす可能性は低いと考えます。よって、事業の実施に伴い、不圧地下水の流況や水質等に変化が生じる可能性は小さく、湧水の水量に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>工事の完了後においては、工事の施行中と同様に、高架橋を支える基礎杭が存在しますが、水循環に及ぼす影響は極めて小さいと考えます。</p> <p>以上のことから、水循環は環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>また、本事業地付近に湧水涵養域が点在するため、工事前・工事中・工事後において、地下水位の変動を把握するため施工管理上のモニタリングを実施する予定です。</p>

立川市長の意見	事業者の見解
<p>【電波障害】 電波障害が予測される地域の住民に対し、予め周知を実施されたい。</p>	<p>地域の住民に対しては、今後の工事説明会等において説明していきます。</p> <p>なお、工事の施行中においては、本事業によるテレビ電波障害が発生した場合には、工事の進捗に応じて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適切な対策を実施します。</p> <p>工事の完了後においては、本事業によるテレビ電波障害が発生した場合には、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適切な電波受信障害対策を講じます。電波障害が発生すると予測した地域以外においても、本事業による電波障害が明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対策を講じます。</p> <p>工事の施行中及び工事の完了後においては、住民等からの問合せ窓口を明確にし、申出があった場合は適切に対応します。</p>
<p>【景観】 高架橋や駅舎等の外壁の色彩やデザイン等に関して、周辺環境に調和するように配慮をされたい。</p> <p>景観の予測においては、フォトモンタージュ法等により近景のほか、遠景の変化を予測し、また、防音壁等の設置状況も考慮されたい。</p>	<p>環境影響評価書案の景観のフォトモンタージュは、現時点の計画内容をイメージで示したものであり、駅舎のデザインについては、環境影響評価書案にも記載のとおり、今後、詳細な検討を行っていきます。</p> <p>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計画を検討していきます。</p>

○計画の概要



