

[別 紙 3]

特例環境配慮書に係る見解書の要約

1 環境影響評価の実施者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

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、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

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 対象計画の案の名称及び種類

名 称：多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線(多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間)建設事業

種 類：道路の改築

4 対象計画の案の内容の概略

| | |
|-------------|---|
| 都市計画道路名 | 多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線 |
| 対象とする延長及び区間 | 延長：約 5.5km 起点：多摩市聖ヶ丘五丁目(多摩東公園交差点) 終点：同市南野三丁目(多摩市総合福祉センター前交差点) |
| 通過地域 | 多摩市、神奈川県川崎市 |
| 車線数 | 本線往復 4 車線 |
| 計画交通量 | 供用時：30,500 台/日～36,600 台/日 道路ネットワークの整備完了時：27,900 台/日～36,200 台/日 |
| 供用開始 | 平成 37 年度(2025 年度)(予定) |
| 工事期間 | 平成 31 年度(2019 年度)から平成 37 年度(2025 年度)まで(予定) |

| | | | | |
|--------------------------|--|--|--------------------------------|------------------|
| 複 数 の 対 象 計 画 案 | 1 標準区間 ・「多摩東公園」交差点～「多摩市総合福祉センター前」交差点 (鶴牧区間、諏訪・永山区間を除く。) | | | |
| | 標準区間 | | | |
| | 道路構造 (延長・幅員) | 平面構造 (延長約 3.3 km 幅員 43.0m～60.5m) 橋梁構造 (延長約 0.2 km 幅員 60.0m) | | |
| | 上下線の車道位置 | 上下線を集約 [中央] | | |
| | 歩道・植樹帯等の幅員 | 片側 6.0m～21.0m | | |
| | 遮音壁 | 車道の両側：0.0m～2.0m、中央帯：0.0m～1.5m | | |
| | 2 鶴牧区間 ・鶴牧五丁目付近～「多摩鶴牧六丁目」交差点 | | | |
| | | 【鶴牧A案】 車道セパレート案 | 【鶴牧B案】 車道南側集約案 | |
| | 道路構造 (延長・幅員) | 平面構造 (延長約 0.8 km 幅員 43.0m～51.0m) | | |
| | 上下線の車道位置 | 上下線を分離 | 上下線を集約 [南側] | |
| | 歩道・植樹帯等の幅員 | 北側 | 10.0m～14.5m | 9.0m～10.0m+副道 5m |
| | | 南側 | 10.0m～12.0m | 8.0m～12.0m |
| | 高低差が大きい位置 (主な高低差処理位置) | 上下線の車道の間 (中央帯部) 高低差 約 7m | 上下線の車道の北側 高低差 約 7m | |
| | 遮音壁 | 車道の北側：1.0m 中央帯：- 車道の南側：0.5m | 車道の北側：- 中央帯：- 車道の南側：1.0m | |
| | 3 諏訪・永山区間 ・諏訪団地付近～多摩市立学校給食センター永山調理所付近 | | | |
| | 【諏訪永山A案】 車道中央集約案 | 【諏訪永山B案】 車道南側集約案 | | |
| 道路構造 (延長・幅員) | 平面構造 (延長約 1.2 km 幅員 43.0m～67.5m) | | | |
| 上下線の車道位置 | 上下線を集約 [中央] | 上下線を集約 [南側] | | |
| 歩道・植樹帯等の幅員 | 北側 | 10.0m～29.0m | 14.0m～36.0m | |
| | 南側 | 11.0m～25.5m +副道 5m | 8.0m～14.0m | |
| 高低差が大きい位置 (主な高低差処理位置) | 上下線の車道の南側 高低差 約 10m | 上下線の車道の北側 高低差 約 7m | | |
| 遮音壁 | 車道の北側：1.5m 中央帯：0.5m 車道の南側：- | 車道の北側：0.0m～0.5m 中央帯：- 車道の南側：- | | |

注) 車道は本線車道を示します。また、上り線は東行(北側)、下り線は西行(南側)道路を表します。

5 特例環境配慮書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

特例環境配慮書について、都民からの意見書が14件、計画段階関係市長である多摩市長、稲城市長及び町田市長からの意見、近隣県市長である川崎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。

| 項目 | 共通事項 環境一般・計画交通量 | |
|----|--|---|
| | 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| | <p>11月10日の「オープンハウス」で計画の説明を聞きました。素案が、環境基準をクリアするように作られていることは理解しました。しかし、環境基準はそれを超えると健康被害をもたらす基準です。尾根幹線沿線の住民は現在の暫定開通道路でも騒音・振動に苦しんでいます。環境基準は居住者の居住環境を十分に守る基準ではありません。</p> <p>20年前の地域住民への説明会で、当時の担当者に「粒子状物質」の件を質問したのですが、「環境基準にない」という返答が帰ってきました。その後、PM2.5の環境基準が作成されたことはご承知のことと存じます。「環境基準内」だからこの計画で良い、というのでは、地域住民の居住環境は守れません。</p> | <p>環境基準は、環境基本法（平成5年 法律第91号）に基づく「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持することが望ましい基準」であり、人の健康等を維持するための最低限としてではなく、より積極的に維持されることが望ましい目標として、その確保を図っていくとするものです。</p> <p>「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。以下、「技術指針」といいます。）では、環境基準その他関係法令等が設定されている場合は、それらと比較する方法により影響の程度を明らかにしていることから、環境基準を満足することを評価の指標としています。</p> |
| | <p>計画交通量は計画道路の供用時より道路ネットワーク整備完了時の方が計画交通量が減っているが、この理由の説明をお願いします。一般的に整備完了時の方が道路の利便性が上り利用が増えると考えられる。</p> | <p>計画交通量は、計画道路やその周辺道路の特性により状況が異なります。</p> <p>従って、計画道路5.5km区間における計画交通量は、道路ネットワークの整備完了時に交通の分散が図られるため、計画道路の供用時よりも交通量が減少している区間もあります。</p> |

| 項目 | 予測及び評価 (1)大気汚染、騒音・振動 | |
|----|--|--|
| | 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| | <p>特例環境配慮書の現地調査において、測定地点が「鶴乃橋南側」となっているが、測定場所は道路から離れて奥まった場所により騒音・大気汚染は橋に遮られ拡散する。この場所による調査では現状を正しく把握できず、正しい測定はできないと思われます。このような測定点を可とした理由の説明をお願いします。何故、沿線住民の庭で測定を行わないのか、疑問に思います。</p> <p>なお、測定場所として沿線住民（筆者）の庭を提供する用意はあります。</p> | <p>大気汚染や騒音・振動の調査地点は、技術指針に基づき、道路構造、自動車交通量、土地利用の状況等を考慮して、主要交差点間の代表地点として、計画道路約5.5kmの区間において全15地点及び低周波音1地点を選定しました。測定場所は、原則として公共用地としており、機器の設置に当たっては、設置スペースや歩行者・自転車の通行に配慮しました。</p> <p>鶴乃橋南側の調査については、大気は測定小屋の設置場所を考慮し、鶴乃橋端部のスペースにて行いました。騒音・振動は鶴乃橋下の道路端に測定機器を設置して行いました。</p> |
| | <p>鶴牧区間A案において、標準区間より歩道・植樹帯の幅員が狭いところがありますが、遮音壁の高さが低くなっている理由の説明をご回答願います。</p> <p>標準区間</p> | <p>遮音壁の高さは、幅員のほか、地形の状況や道路構造、自動車交通量、沿道の土地利用状況等の複数の要素を踏まえて設定し、予測・評価を行っています。</p> <p>なお、予測断面は、技術指針に基づき、道路</p> |

| 項目 | 予測及び評価 (1) 大気汚染、騒音・振動 | |
|---|---|--|
| 都民の意見の概要 | 事業者の見解 | |
| <p>歩道・植樹帯の幅員 片側6.0m～21.0m 遮音壁 車道の両側2.0m、中央帯1.5m A案 歩道・植樹帯の幅員 北側10.0m～14.5m 南側10.0m～12.0m 遮音壁 北側1.0m、中央帯なし、南側0.5m</p> | <p>構造、自動車交通量、土地利用の状況等を考慮して、主要交差点間の代表地点を選定しています。</p> | |
| <p>4車線になった時の、速度はどのように設定されるのか。全線50km/h又は60km/h⇒一般的に規定速度の20km/hオーバーでの走行、50km/hなら70km/hでの走行と考えるが、その速度での、環境評価は、どのようになっているか。その数値を出すべきでないか。</p> | <p>速度等の交通規制については、道路交通法に基づき、公安委員会が行うものです。 今回の予測条件としては、南多摩尾根幹線において現在4車線で供用されている唐木田三丁目以西における最高速度である60km/hを用いています。 なお、最高速度を超えて走行することを前提に予測することは事業者として考えていません。</p> | |
| <p>多摩南野交差点付近の両サイド擁壁の上の住宅の騒音と振動音に対する対策を是非お願いします。 遮音壁は1mの高さとかこれでは、ほとんど効果は無いです。高いところほど下の音が広がって集まってきます。道路が完成すれば、多方面からの音を拾って騒音が拡大してきます。今も裏(北)からと表(南)からの騒音が重なって、大きな音で跳ね返ってきます。道路に面していない南側は、前の家の壁、塀に騒音が反射して、倍の音になって響いてきます。このような事は、実際に暮らしてみないと分かりません。尾根間線が全線開通したなら、その騒音はどのくらいになるのか、非常に不安に思っています。体調に影響が出るほどになります。 そこで是非環境に配慮した道路設計をお願いします。 1mの擁壁ではなく、4～5mもっと高くして、その上に蓋かけをする。両サイド住宅のある場所は長さもさほどありません。実現可能なことと思います。この地区の特殊性を良く考慮してください。蓋かけの上にソーラーパネルを載せれば、照明の電源になるし、全体に土をかぶせれば、道路や周辺の気温低下になります。土の上も緑に覆われれば、目にも鮮やかになります。是非、是非考えてください。</p> | <p>事業の実施による騒音・振動への影響については、技術指針に基づき、適切な予測・評価を行っています。 鶴牧区間については、道路の横断方向に大きな高低差があり、車道の位置によって、地形の改変の程度や設置する構造物の規模、沿道環境への影響が異なるため、車道の配置等が異なる複数の案を作成しました。 多摩南野交差点付近は、道路の横断方向に大きな高低差がないため、標準区間として1案を作成しており、現在、道路敷地の両端にある車道を道路敷地の中央に集約することで、沿道の住宅から車道までの距離を確保します。 これらの車道配置に加え、遮音壁や低騒音舗装などの環境保全のための措置を講じることにより、評価の指標とした環境基準を満足します。 なお、工事の施工中及び完了後には、東京都環境影響評価条例(昭和55年 東京都条例第96号)に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況についても明らかにします。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、必要な環境保全のための措置を講じます。</p> | |

| 項目 | 予測及び評価 (1) 大気汚染、騒音・振動 | |
|--|---|--|
| 都民の意見の概要 | 事業者の見解 | |
| <p>環境保全の見地からより遮音効果のあるアーチ形、もしくは高さのある遮音効果のある遮音壁の設置を要望する。</p> <p>説明会で、「計画の遮音壁はどれだけの効果があるのか、数値（dB等）で教えてください」と質問したが、答えは「環境配慮目標を達成しています。」というだけで、具体的にどれだけの効果があるのか、返答いただけなかった。尾根幹道の沿線に住む住民として、現在すでに車の騒音に悩まされ続けている。今の1車線の交通状況でも、すぐに効果的な遮音壁を設置してもらいたいのに、2車線になっても1mや0.5mの高さのままで形だけの遮音壁の計画に失望している。</p> <p>夜中に車の騒音で度々起こされたり、窓が開けられないひどい道路の状況を今回の道路計画で是非改善していただきたい。</p> <p>都として、住民の住環境に配慮した他の自治体にも誇れる道路を作っていただきたい。お金ではなく、そうしたすばらしい道路を作ろうとする気構えがあればできると思う。都と地域住民とで英知を絞って、日本一と思える道をつくる必要がある。</p> | <p>事業の実施による騒音・振動への影響については、技術指針に基づき、適切な予測・評価を行っています。</p> <p>計画道路の横断方向の高低差が大きい鶴牧区間及び諏訪・永山区間では、車道の位置によって、地形の改変の程度や設置する構造物の規模、沿道環境への影響が異なるため、車道の配置等が異なる複数の案を作成しました。</p> <p>鶴牧区間については、車道の上下線を分離し、上り線を地形の低い北側、下り線を地形の高い南側に配置する鶴牧A案と、車道の上下線を集約し、地形の高い南側に配置する鶴牧B案を示しています。</p> <p>諏訪・永山区間については、車道の上下線を中央に寄せる諏訪永山A案と、車道の上下線を南側に寄せる諏訪永山B案を示しています。</p> <p>それ以外の標準区間については1案とし、現在、道路敷地の両端にある車道を道路敷地の中央に集約することで、沿道の住宅から車道までの距離を確保します。</p> <p>これらの車道配置に加え、遮音壁や低騒音舗装などの環境保全のための措置を講じることにより、評価の指標とした環境基準を満足します。</p> <p>なお、工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況についても明らかにします。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、必要な環境保全のための措置を講じます。</p> | |
| <p>今回の特例環境配慮書の作成にあたって平成28年10月13日に実施された騒音の現地調査結果では、鶴牧五丁目付近（地点番号2N）の騒音レベルは、以下のとおり幹線道路を担う道路に近接する空間に関する特例環境基準内（70dB（昼間）、65dB（夜間））ではありました。しかしながら、測定の前直前に低騒音舗装（排水性舗装）に張り替えたばかりの道路であるにもかかわらず、道路に面する住宅地域の環境基準（60dB（昼間）、55dB（夜間））を超えるレベルであり、決して低いレベルではないことをまずは指摘しておきたいと思えます。</p> <p>○路面からの測定高1.2mで、 63dB（昼間）/58dB（夜間）</p> <p>○路面からの測定高6.5mで、 63dB（昼間）/59dB（夜間）</p> <p>平成29年11月11日のオープンハウスでは、従来の「都市計画変更素案及び特例環境配慮書の</p> | <p>事業の実施による騒音・振動への影響については、技術指針に基づき、適切な予測・評価を行っています。</p> <p>計画道路は4車線の幹線道路であることから、道路端から20mの範囲においては、「幹線交通が担う道路に近接する空間」に係る基準値が適用されます。</p> <p>騒音の予測高さは、調査地点周辺における住居等生活面の平均的な高さとしてされており、鶴牧区間においては、現況の建物の大部分が2階建てであることから、1階の生活面である地上1.2m、2階の生活面である地上4.0mとしました。</p> <p>鶴牧区間は、車道の上下線を分離し、上り線を地形の低い北側、下り線を地形の高い南側に配置する鶴牧A案と、車道の上下線を集約し、地形の高い南側に配置する鶴牧B案を示しています。</p> <p>これらの車道配置に加え、遮音壁や低騒音舗</p> | |

| 項目 | 予測及び評価 (1) 大気汚染、騒音・振動 | |
|---|---|--|
| 都民の意見の概要 | 事業者の見解 | |
| <p>あらまし」には詳細が明記されていないものの、今回の提案により鶴牧地区（2N）の敷地境界から10m地点における庭面からの各高さにおける道路供用時の予測騒音値は以下のとおりとのご説明がありました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○予測高さ1.2m（1階相当） 鶴牧A案北側57dB（昼間）/52dB（夜間） 鶴牧B案北側52dB（昼間）/47dB（夜間） ○予測高さ4.0m（2階相当） 鶴牧A案北側60dB（昼間）/55dB（夜間） 鶴牧B案北側53dB（昼間）/48dB（夜間） <p>しかしながら、新西町会地区では多摩市との間で「鶴牧五丁目地区の地区計画」を結んでおり、地盤面から10mの高さまでは建築物が建てられることとなっていることから、3階建ても可能となっております。このことは将来に亘って大きな資産価値であると私は考えております。</p> <p>つきましては、少なくとも3階相当である予測高さ7.0mと10.0mについても予測騒音値を明らかにして頂かなければ、適切な評価とはならないものと考えます。</p> <p>また、当地区は東側と西側で新たに整備される車道との間の高低差に大きな違いがあることから、防音壁の設置などの対策においても、一律の高さではなく場所によって適切な高さにするなどのきめ細かな対応を求めたいと思っております。</p> <p>そもそも、鶴牧地区においては南多摩尾根幹線整備による直接的な裨益はほとんどないことから、現状よりも騒音レベルが悪化するような道路整備では全く受け入れることは絶対にできません。世界の潮流としても、騒音が引き起こす健康障害に関する報告が多数なされており騒音問題の深刻さが世界的に認知されてきています。WHO（世界保健機構）でも、すでに1999年に公表した環境騒音ガイドラインにおいて「住宅地の騒音の上限を55dBとし、これを超えるものは有害」としていることから、道路ネットワークの整備完了時においても、今回の予測値を超えるような道路整備とならないように万全を期すことを強く要望いたします。</p> | <p>装などの環境保全のための措置を講じることにより、評価の指標とした環境基準を満足します。</p> <p>予測断面は、技術指針に基づき、道路構造、自動車交通量、土地利用の状況等を考慮して、主要交差点間の代表地点を選定しています。</p> <p>計画道路の整備に当たっては、環境保全のための措置を適切に講じ、沿道環境の保全に努めます。</p> <p>なお、工事の施工中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況についても明らかにします。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、必要な環境保全のための措置を講じます。</p> | |
| <p>鶴牧区間のうち、Y字橋から東側の尾根幹線に沿って、その北側に一列に36戸の戸建て住宅（鶴牧5丁目新西町会地域）が直接尾根幹線に面して建てられていますが、上り線車道の北側</p> | | |

| 項目 | 予測及び評価 (1) 大気汚染、騒音・振動 |
|--|-----------------------|
| 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| <p>境界部（A案での「歩道・植樹帯等」、B案での「副道」それぞれと上り線との境界部）に、上り線及び下り線両方を走る車からのタイヤ音及びマフラー音が直接それぞれの住宅の前述した車道から14.5m高さまでの居住空間に直線で届かないような高さの遮音壁を設置してください。（なお、参考として現在のA案では遮音壁の高さは1mのみ、B案では高欄と記されているのみです。）</p> <p>具体的にはY字橋横では、6.3mの高さの遮音壁としてください。その6.3mの数値は、6.5mの地盤高さに居住空間10mのうち屋根相当部分2mを除いた14.5m高さ位置と、官民境界から水平5m（擁壁法面及び前庭を含めて）の距離に居住空間を設定し、そこと尾根幹線下り車線の南側10m幅の歩道・植樹帯等を除いた33m幅の車道ゾーンのうちの下り車線南側境界部とを結ぶ直線を引き、B案での上下線車道幅16.5mの北側境界部での遮音壁高さとして求めたものです。これにより、上下線の車道面が直接14.5mの居住空間の高さの位置からは見えないことになり、その結果としてタイヤ音が直接響くのをぎりぎり遮断するとしました。マフラー音をも対象とする場合、下り線2車線を走る車のマフラー位置の車道面からの高さ分（トラック・ダンプ等の大型車の場合1m程）を考慮する必要があります。その高さを考慮する場合、7.3mの高さとなります。</p> <p>また、上り線と下り線の間、中央にも遮音壁を入れて、その中央部の遮音壁は下り線からの影響を遮断する役割を担い、上り線の北側境界部の遮音壁は上り線からの影響を遮断する役割を担うこととすれば、同様の算出方法により、それぞれ$3.15m (= 14.5m \div 38m \times 8.25m)$ と $4m (= 14.5m \div (38m - 8.25m) \times 8.25m)$ の高さとなります。</p> <p>このように、中央部に遮音壁を入れると両方の遮音壁の高さは低くすることができますが、工事の手間がおおよそ2倍となります。</p> <p>また、大型車のマフラー高さ1mをも考慮すると、それぞれ4.15mと5m必要になります。コストと手間が掛かることから以下においては省略しましたが、（遮音壁が多くても高さが低い方が良い等）考え方によっては代替案となります。</p> <p>私はB案に賛成ですが、万が一A案採用の場合には、上り車線が新西町会地域に近づいた</p> | |

| 項目 | 予測及び評価 (1) 大気汚染、騒音・振動 | |
|--|---|--|
| 都民の意見の概要 | 事業者の見解 | |
| <p>分を考慮して遮音壁高さをより高くしていただく必要があります(7.3mよりも高くなります)。</p> | | |
| <p>鶴牧区間に関し、低層住宅の私有地と都道が接している。この区間について、拡幅後の環境変化を住民がもろに受けると考える。鶴牧A案、鶴牧B案だけでなく、防音効果のあるシェルター構造(防音壁)、また、セミ・シェルター構造については検討したのか、掘割構造より低費用ででき防音効果も大きいと考えるが、いかがか。その設置費用はどのくらいか、それとその時の、振動・防音効果の予測値はどのようになるのか、景観も踏まえた検討をしてもらいたい。</p> | <p>事業の実施による騒音・振動への影響については、技術指針に基づき、適切な予測・評価を行っています。</p> <p>鶴牧区間は、車道の上下線を分離し、上り線を地形の低い北側、下り線を地形の高い南側に配置する鶴牧A案と、車道の上下線を集約し、地形の高い南側に配置する鶴牧B案を示しています。</p> <p>これらの車道配置に加え、遮音壁や低騒音舗装などの環境保全のための措置を講じることにより、評価の指標とした環境基準を満足します。</p> <p>なお、シェルター構造等については検討していません。</p> | |
| <p>道路交通の振動の予測結果(鶴牧区間)では、道路ネットワークの整備完了時の鶴牧A案及びB案につき以下のとおりとなっておりますが、現状においても大型車の通行毎に地震のような大きな振動を感じる住民もおり、現状よりも振動レベルが悪化することは全く受け入れられず、インシュレーションの挿入などその抑制にも特段の配慮を求めたいと思います。</p> <p>○鶴牧A案北側 49dB(昼間)/48dB(夜間) ○鶴牧B案北側 39dB(昼間)/38dB(夜間)</p> <p>特に、工事中の振動については平成28年2月～3月にかけて鶴牧地区で実施された低騒音舗装(排水性舗装)のための尾根幹線路面補修工事においては夜間工事も行われたことから独自に町内アンケートを実施しました。その結果、住宅前の幹線道路の深夜工事でもあったために8割近くの住民の睡眠に影響が出たこと、殆どの住民が工事による騒音及び振動の影響を受けたこと、将来の尾根幹線整備工事への不安を募らせた住民もいたことが判明しており、今後の工事の実施においては特段の配慮をお願いいたします。</p> | <p>事業の実施による振動への影響については、技術指針に基づき、適切な予測・評価を行っており、評価の指標とした環境確保条例に基づく規制基準を満足します。</p> <p>また、工事には低騒音・低振動型建設機械を使用します。工事は昼間の施工を基本に考えていますが、夜間工事を実施する場合には、事前に工事実施日や実施時間をお知らせする等の措置を講じます。</p> <p>なお、工事の施行中及び完了後には東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況について明らかにします。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は、必要な環境保全のための措置を講じます。</p> | |

| 項目 | 予測及び評価 (2) 景観 |
|---|--|
| 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| <p>今回の特例環境配慮書においてご提案のあった鶴牧A案及びB案どちらであっても、住宅地区の目の前に数百mにわたり最大高7mの無機質な垂直の擁壁が出現することになります。これは景観の保全や向上の視点からすると最悪のご提案であることから、決して受け入れることはできません。</p> <p>そこで、車道（4車線）を南側に集約して整備するだけでなく、今回の鶴牧B案で提案のあった副道は排し、南北双方にある歩道・植樹帯等もそれぞれ2/3程度の幅に狭めることによって創出するスペースを使い、擁壁ではなく北側に向かって植樹された法面（新たな植樹帯）を整備するB案+αを強く要望いたします。</p> <p>その法面（新たな植樹帯）に防音・景観対策の一環で常緑樹の植樹を行うとともに、桜並木の整備などを行えば、地域振興にも繋げることもできるものと考えます。近年、多摩市内では宝野公園、奈良原公園、鶴牧第二公園が桜の名所として毎年多くの花見客を集めるようになってきました。そこで、長年桜の名所作りで実績のある公益財団法人「日本花の会」などの専門家のご協力も模索して、これに連続する形で尾根幹線沿いの本格的な桜並木を整備することは多摩市の地域振興にも大きな貢献をする可能性があるものと考えられます。また、この新たな植樹帯に誰にとっても歩きやすい遊歩道を設置すれば、隣接する「よこやまの道」との連続性や多摩市が振興している「ぶらてくCity多摩（歩くことを楽しもう）」プログラムとの連携が生まれ、散策ルートの一層の拡充により、市民や都民の健康増進ひいては医療費削減にも役立てることができそうです。</p> <p>なお、このように新たな法面（新たな植樹帯）が整備された際には、その維持・管理は基本的には東京都の責任において実施されるものと理解していますが、地元住民としてもこれまでも毎年2回、南多摩尾根幹線沿いの清掃をボランティアで実施してきた経験もありますので、今まで以上に積極的に協力や支援をしていきたいと思っております。</p> | <p>鶴牧区間については、道路の横断方向に大きな高低差があり、車道の位置によって、地形の改変の程度や設置する構造物の規模、沿道環境への影響が異なるため、車道の配置等が異なる複数の案を作成しました。</p> <p>車道（4車線）を南側に集約する鶴牧B案では、北側住宅地へアクセスする道路（市道6-32号線）と接続するため、本線北側に副道が必要です。車道の両側には、沿道から本線車道までの距離を確保し、現況よりも広いおおむね10mの歩道・植樹帯等を設けるため、垂直の擁壁が必要です。</p> <p>なお、車道の北側には新たに植樹帯を設け、緑の連続性確保に努めます。また、植樹帯の樹種については、事業実施段階において、歩道幅員や沿道条件に応じて選定を行うなど、景観に配慮します。</p> |
| <p>沿線は道路に近く、窓から道路が丸見えで7mの壁が見え美観上良くなく、圧迫感がある。植栽（常緑樹）・遮音壁などで少しでも道路が見えないよう望む。</p> | <p>車道の両側に植樹帯を設け、緑の連続性確保に努めます。また、植樹帯の樹種については、事業実施段階において、歩道幅員や沿道条件に応じて選定を行うなど、景観に配慮します。</p> |

| 項目 | 予測及び評価 (3) 史跡・文化財 | |
|----|--|--|
| | 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| 1) | <p>諏訪南公園の南方の「多摩よこやまの道」内「防人見返りの峠」の歴史的な裏付けを将来に確定し得る律令時代頃の「推定・古代東海道」遺構ルート内に、計画地がわずかながらかかっております。</p> <p>つきましては、破壊される前に埋蔵文化財調査（試掘、本発掘など）をお願い致します。</p> | <p>計画道路整備による改変部には、麻生区 No. 103 遺跡があるほか、多摩ニュータウン No. 789 遺跡に近接します。</p> <p>埋蔵文化財包蔵地での工事に先立ち、文化財保護法（昭和25年 法律第214号）、東京都文化財保護条例（昭和51年 東京都条例第25号）及び神奈川県文化財保護条例（昭和30年 神奈川県条例第13号）に基づき、東京都・神奈川県・関係市教育委員会と協議を行う等、適切な環境保全のための措置を講じます。</p> <p>なお、工事の施行中に未周知の埋蔵文化財等が確認された場合は、速やかに教育委員会等関係機関に報告し、関係法令に基づき適切な処置を講じます。</p> |
| 2) | <p>推定・古代東海道跡の埋蔵が推定される部分、または遺存が推定される部分のごく一部は都により過去に試掘調査されたこともありました。調査地点の設定が最適地ではありませんでした。</p> <p>調査範囲には、実地に立った専門的な見解が必要で、今回の道路開発部分の一部がかかる土手部分から平坦部分へかけての試掘調査等が必要かと思われまます。</p> | |
| 3) | <p>調査の際には、「多摩よこやまの道」に関わる古代東海道の推定路を長年研究し、「多摩よこやまの道」の歴史監修を担当した、当会代表者にぜひ相談して進めて頂きたい。</p> | |

| 項目 | 複数の対象計画の案 | |
|----|---|--|
| | 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| | <p>今回の特例環境配慮書において「掘割式」を対象計画の案としなかった理由として、「平成13年の行政評価において、本線の整備については、多大な事業費や長期の事業期間を要することなどから、構造形式などの抜本的な見直しが必要との評価を受け、整備形態等について検討をした結果として採用しないこととした」とあります。</p> <p>しかしながら、平成13年の「行政評価」も、これを受けた平成16年7月公表の「行政評価結果を踏まえた事務事業の見直し状況」も、更には平成27年2月公表の「南多摩尾根幹線の整備方針」も、これらはあくまで行政側の一方的な決定であり、必ずしも沿道住民の意見が反映されているものではありません。また、16年も前の「事業評価」の判断が現時点でも有効なのかの検証もされずに、行政の判断がそのまま引き継がれています。</p> <p>よって、今回の特例環境配慮書において現時点での掘割式の検証や評価を行い、関係者からの意見も募ったうえで、対象計画の案として採用するか否かの判断をすべきであったのではないのでしょうか。</p> <p>今回は影響を受ける沿道住民の意見に、きち</p> | <p>南多摩尾根幹線の沿道は、業務・商業用途の土地利用を誘導し、地域の魅力向上とにぎわいの創出を図ることとしています。</p> <p>このような新たなまちづくりに合わせた整備が求められています。</p> <p>平面構造の道路は、地域の方々も利用しやすく、来訪者も沿道に立ち寄りやすくなるなどの利点があるとともに、事業費や工事期間、維持管理コストの低減も図ることができます。地域の背景も踏まえ、「南多摩尾根幹線の整備方針」（平成27年2月 東京都）の中で、「沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性などから平面構造とする。」という基本的考え方を示しました。その方針について、説明会（平成27年2月から3月、計5回）やオープンハウス（平成27年3月、計3回）を開催し皆様の御意見をお伺いしました。</p> <p>特例環境配慮書では、掘割案は採用しない案のため、騒音・振動などの予測・評価は行っていません。</p> <p>なお、今回の特例環境配慮書の予測・評価においては、平面構造でも遮音壁や低騒音舗装などの環境保全のための措置を講じることにより、評価の指標とした環境基準等を満足します。</p> |

| 項目 | 複数の対象計画の案 | |
|----|--|--------|
| | 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| | <p>んと耳を傾けて頂くよう強く要望をしたいと思います。</p> <p>当初、騒音・振動対策として掘割案が提案されていたと理解しています。</p> <p>平成27年2月の「南多摩尾根幹線の整備方針」において掘割案が不採用になり平面構造が提案された。「都市計画変更素案及び特例環境配慮書のあらまし」（採用しなかった案）に何点か理由が書かれているが、すべて施工主側（東京都）のメリットしか記載されていない。住民側のメリット・デメリットを含めた納得のゆく説明をお願いします。また、掘割案不採用の決定者・その経緯を説明していただきたい。</p> <p>沿線住民において不快な”騒音・振動など”に対して、</p> <ul style="list-style-type: none"> 掘割案による予測値はどのようになっているのか（平面構造との比較） 平面構造における対策案で掘割案と同等の効果があるのか <p>ご回答願います。</p> | |

| 項目 | 事業計画 | |
|----|---|--|
| | 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| | <p>南多摩尾根幹線沿いの鶴牧区間の北側法面は住宅地の私有地となっていることから、今後の幹線整備工事による振動の影響により、法面が崩壊して歩行者を傷つけるといった事態が引き起こされるのではないかと強く心配しています。個人では法面の状況を把握することは技術的にも費用的にも極めて困難であるため、是非とも東京都において整備工事着工前及び完工後に北側法面の外部及び内部の検査を実施し、法面の保全に影響のないことを明らかにすることをお願いします。</p> | <p>鶴牧地区の北側法面に接する区間は平面構造であるため、法面に影響を与えるような工事は予定していません。</p> <p>なお、工事を実施する場合には、「建設工事に伴う騒音振動対策技術指針」(昭和62年4月 建設省建関技第103号)に基づき、極力振動の少ない工法を採用する等、環境の保全に努めていきます。</p> |
| | <p>鶴牧A案の中央分離帯及び鶴牧B案の北側（上り線）側壁の高さ・強度によっては、何らかの不測の事態が下り線で起きた時、大型車及びその積載物などは簡単に乗り超え、7m下の上り線に落下し大惨事になることが想定されるが、安全性はどのように考えているかご回答願います。</p> | <p>道路に設置する防護柵については、「防護柵の設置基準・同解説」(平成28年12月 社団法人日本道路協会)に基づき、適切に設計していきます。</p> |
| | <p>現在、鶴乃橋の西側にある上下線を結ぶ、Uターン道路は鶴牧4・5丁目住人が福祉センター利用などでUターンしているが、今後どのようになるのか平面図にてご回答願います。</p> | <p>上り線(稲城方面)を走行する車両が下り線(八王子方面)へUターンできるように、多摩南野交差点の西側にUターン路を設置するよう交通管理者と協議をしていきます。</p> |

| 項目 | 事業計画 | |
|---|--|--------|
| 都民の意見の概要 | | 事業者の見解 |
| <p>工事期間は、沿線住民の生活環境を守るよう土日祭日は終日・平日夜6時～朝7時は工事を行わないことを望む。鶴牧区間は住民への影響が最も大きい区間なので最初の工区としないで欲しい。</p> | <p>工事は昼間の施工を基本に考えています。なお、夜間工事を実施する場合には、事前に工事実施日や実施時間をお知らせする等の措置を講じます。</p> <p>事業工程については、特例環境配慮書に記載のとおり、既に4車線で整備されている区間と隣接する第一工区（多摩市総合福祉センター前交差点から多摩南野交差点間）から順次着手していくことを予定しています。</p> | |
| <p>鶴牧地区住民の移動は自家用車、バスの利用になっています。バスの利用者は高齢者が多く現在の停留所でも階段の上り下りに難儀しています。現位置でのバス停留所は必要です。</p> <p>計画素案通りに副道とバス停留所の設置を要望いたします。副道の設置によりバス運行の安全性、定時制が確保され利便性が維持されると考えます。また、幼稚園の送迎バスがバス停を利用しておりますのでその安全性も確保されると考えます。副道の設置区間は通過交通が利用出来ないように鶴牧六丁目交差点から多摩南野交差点までとする。</p> | <p>バス停は、現況位置とおおむね同じ位置を基本に、バス事業者や交通管理者と協議していきます。</p> <p>鶴牧B案では、北側住宅地へアクセスする道路（市道6-32号線）と接続するため、本線と高低差がある区間において、副道が必要です。</p> | |

| 項目 | 環境影響評価の手続き | |
|--|--|--------|
| 都民の意見の概要 | | 事業者の見解 |
| <p>以前、掘割構造の提案があったとき、南野地区の沿線住民の総意として、鶴牧地区の住民とともに掘割に蓋をすることをお願いしていました。当時の担当者は丁寧に地域住民と協議を重ねてくれました。しかし、その協議のさなかに東京都は突然整備計画を取りやめた経緯があります。</p> <p>まちづくりには、関係する地域住民との協議は必要です。20年前の掘割構造の協議時に比べると地域住民の高齢化が進んでいます。離れた場所で開かれる説明会・オープンハウスになかなか参加できない方も多くなっています。居住環境を守るためのアイデアは他にも多くあると思います。地域の沿線住民を対象とした説明会・意見交換の機会を南野集会所・トムハウスなどで実施してください。</p> | <p>本事業は、平成27年に「南多摩尾根幹線の整備方針」の中で、「沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性などから平面構造とする。」という基本的考え方を示しました。その方針について、説明会（平成27年2月から3月、計5回）やオープンハウス（平成27年3月、計3回）を開催しました。</p> <p>今回、都市計画法（昭和43年 法律第100号）及び東京都環境影響評価条例に基づき、都市計画変更素案及び特例環境配慮書説明会（平成29年10月から11月、計4回）を行い、計画概要や環境に及ぼす影響について説明しました。</p> <p>説明会に加え、周辺地域でオープンハウス（平成29年11月、計2回）を開催し、住民の皆様の御理解と御協力が得られるように努めてきました。</p> <p>地域の沿線住民を対象とした説明会・意見交換会を実施して欲しいという御要望につきましては、御意見として承るとともに、今後も事業実施の段階において説明を行い、事業を進めていきます。</p> | |

| 項目 | 環境影響評価の手続き | |
|----|---|--|
| | 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| | <p>特例環境配慮書の「第11章 対象計画の案ごとの事業の実施が環境に影響を及ぼすおそれのある地域を管轄する市の名称及びその地域の町名」の「図11.1 環境に影響を及ぼすおそれのある地域」及び図中の「道路から片側150mの範囲」について、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 地域に配布した「都市計画変更素案及び特例環境配慮書の説明会のお知らせ」のパンフレットに記載しなかったのはなぜか。 2) 説明会当日に配布された資料の中、「都市計画変更素案及び特例環境配慮書のあらまし」やプレゼン資料に記載しなかったのはなぜか。また、説明会場で説明しなかったのはなぜか。 3) オープンハウスで、パネルを用意していなかったのはなぜか。 4) 特例環境配慮書の最後の”第12章その他”の章の前に”第11章”として、分かりにくいように記載したのは、なぜか。 5) 資料編の大気質濃度減衰図、道路交通騒音レベル減衰図、道路交通振動レベル減衰図、との関連を、法的根拠を含めて説明願いたい。 6) 特例環境配慮書として、この第11章は、第4章に持って来て、”環境に影響を及ぼすおそれのある地域”を認識しながら、地域住民に説明するのが本筋ではないか。本事項の見解書の見解には、第11章の本文と地図を記載の上、見解を記すよう求める。 <p>なお、見解書には、本項目を一括して回答するのではなく、1)～6)それぞれに分けて見解を示すよう求める。</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1)、2)及び3) 「環境に影響を及ぼすおそれのある地域」は、特例環境配慮書に記述があることから、チラシ、説明会での配布資料及びオープンハウスのパネルには掲載しませんでした。 4)及び6) 東京都環境影響評価条例施行規則（昭和56年 東京都規則第134号）に基づき、「対象計画の案ごとの事業の実施が環境に影響を及ぼすおそれのある地域を管轄する市町村の名称及びその地域の町名」は11章に記載しました。 5) 技術指針の調査範囲に基づき、道路端から、大気は150m、騒音は100m、振動は50mまで調査を実施し、その範囲について、各減衰図を記載しました。 <p>なお、同一の見解となるものは、まとめて見解を示します。</p> |

| 項目 | その他 | |
|----|--|--|
| | 都民の意見の概要 | 事業者の見解 |
| | <p>多摩都市モノレールを町田まで延伸する話があり、多摩南野交差点に駅が出来る可能性が高い。</p> <p>また、尾根幹線ルートで是政までの計画があるが、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 現在の計画はどのような状況か。 2) 南野交差点の環境評価にはこのファクターも盛り込んであるのか、ないなら盛り込んだ評価を行うべきでないか。 | <ol style="list-style-type: none"> 1) 国は、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について、平成28年4月に交通政策審議会198号答申を公表しました。 <p>町田方面への延伸については、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」に位置づけられています。整備に向けては、国の答申にも記載されている、導入空間となりうる道路の整備のほか、コスト縮減策や収入確保策など、事業採算性を見極めながら検討を行う必要があります。</p> <p>なお、是政方面への延伸については、前出の答申に位置付けられておらず、現状では、輸送需要、導入空間、採算性の確保等の解決すべき課題があります。</p> |

| 項目 | その他 |
|--|--|
| 都民の意見の概要 | |
| 事業者の見解 | |
| | <p>2) 環境影響評価条例では、個別計画の策定に際し、環境影響評価を行うものであり、原則として別事業と併せて予測・評価するものではありません。</p> <p>南多摩尾根幹線の事業とモノレールの事業は別事業であるため、2つの事業を併せた環境影響評価は実施していません。</p> |
| <p>本計画では、道路構造令により4車線以上の道路が相互に交差する「多摩卸売市場前」交差点だけが立体交差で計画されています。</p> <p>一方で、多摩東公園交差点で最大980mの渋滞が発生しているとされ、南多摩尾根幹線では最大長となっています。しかし、この交差点は平面交差での計画となっています。</p> <p>近隣に住む私としては、土曜日曜日を中心に沿道施設など複合的な理由から、多摩東公園交差点を先頭に都道19号方面へ川崎市黒川付近まで断続的に渋滞している状況を認識しています。</p> <p>現在建設中の多摩3・4・17号坂浜平尾線が開通し新百合ヶ丘方面からの交通が増えると渋滞はさらに悪化することも考えられます。</p> <p>多摩東公園と交わる都道19号、18号については第二次緊急輸送路線や第三次緊急輸送路線であり、府中方面から川崎市方面へのアクセスには非常に重要な道路であります。また、稲城市と多摩市を結ぶ道路は川崎街道と本交差点、都道137号線しかなく、本交差点はボトルネックにもなっていることから、渋滞の解消は重要だと思います。</p> <p>このため、多摩東公園交差点については立体交差での整備が最適であると考えます。「南多摩尾根幹線の整備方針」での説明会では、旅行速度が向上すると環境への影響も軽減されることが説明されていきました。また、立体交差の根拠とされる道路構造令によらず、南多摩尾根幹線の「南多摩斎場入口」交差点は既に立体交差で計画されています。</p> <p>以上より、多摩東公園交差点は平面交差でなく立体交差で計画すべきと考えます。</p> | <p>車線数が4車線以上である道路が相互に交差する場合は、基本的に立体交差とするように計画します。多摩東公園交差点の交差道路である多摩3・4・18号線は2車線道路であるため、当該交差点は平面交差としています。</p> <p>なお、渋滞を緩和するため、南多摩尾根幹線整備に合わせて交差点を改良する予定です。</p> |

| 項目 | 多摩市長の意見及び事業者の見解 |
|--|--|
| 市長の意見 | 事業者の見解 |
| <p>① 今回の整備事業における特例環境配慮書は、「東京都環境影響評価技術指針」に沿って調査、予測が行われ、その評価結果は環境基準を満たしており、人の健康の保護や生活環境の保全を維持したものであると認識しております。</p> <p>しかしながら、予測値が、環境基準値内ではあるものの、現況値と比べ増加している環境影響評価項目もあり、供用開始後、沿道地域への環境負荷の増加が懸念されます。</p> <p>については、環境影響評価にあたり、次の事項について留意するとともに、説明会等で寄せられた環境保全の見地からの意見だけでなく、過去の経過や今回市民から出された意見を考慮した上で、環境影響評価書を作成されるよう要望します。</p> | <p>① 本事業は、東京都環境影響評価条例に基づき実施しており、環境影響評価書は、都民の方々や関係市長からの御意見、都民の意見を聴く会での御意見、環境影響評価審議会の答申を勘案して作成します。</p> <p>なお、工事の施行中及び完了後には東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況について明らかにします。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は、必要な環境保全のための措置を講じます。</p> |
| <p>②大気汚染</p> <p>大気汚染対策については、予測値は環境基準を達成しており、沿道市民の健康の保護や生活環境の保全を維持した計画であると認識しています。</p> <p>今後、計画を進める中で、道路勾配を可能な限り緩やかにし、自動車からの排出ガスの発生をできる限り少なくする等、大気汚染対策の措置を行い、供用開始後もより一層の環境負荷の低減に取り組み、沿道市民の不安の払しょくに取り組んで頂きたい。</p> <p>その他、大気汚染に対しての措置にあたっては、沿道の市民の意見にも配慮するよう努めて頂きたい。</p> | <p>② 事業の実施による大気汚染への影響については、技術指針に基づき、適切な予測・評価を行っており、評価の指標とした環境基準を満足します。</p> <p>なお、工事の施行中及び完了後には東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況について明らかにします。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は、必要な環境保全のための措置を講じます。</p> <p>南多摩尾根幹線の整備については、今後も事業実施の段階において説明を行い、事業を進めていきます。</p> |
| <p>③騒音・振動</p> <p>騒音・振動対策については、予測値は環境基準を達成しており、沿道市民の健康の保護や生活環境の保全を維持した計画であると認識しています。</p> <p>今後、計画を進める中で、説明会において沿道市民からの遮音壁に関する意見等について検討を行い、供用開始後もより一層の環境負荷の低減に取り組み、沿道市民の不安の払しょくに取り組んで頂きたい。</p> <p>その他、騒音・振動に対しての措置にあたっては、沿道の市民の意見にも配慮するよう努めて頂きたい。</p> | <p>③ 事業の実施による騒音・振動への影響については、技術指針に基づき、適切な予測・評価を行っており、遮音壁の設置や低騒音舗装などの環境保全のための措置を講じることにより、評価の指標とした環境基準を満足します。</p> <p>環境影響評価書は、都民の方々や関係市長からの御意見、都民の意見を聴く会での御意見、環境影響評価審議会の答申を勘案して作成します。</p> <p>なお、工事の施行中及び完了後には東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況について明らかにします。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は、必要な環境保全のための措置を講じます。</p> <p>南多摩尾根幹線の整備については、今後も事業実施の段階において説明を行い、事業を進めていきます。</p> |

| 項目 | 多摩市長の意見及び事業者の見解 | |
|---|--|--------|
| | 市長の意見 | 事業者の見解 |
| <p>④生物・生態系</p> <p>多摩市では、平成29年8月に「多摩市生物多様性ガイドライン」を策定し、「都市でのくらし」を前提に、「もっと多摩の自然を楽しもう」、「様々な生き物と共存」を基本的な考え方として定めています。</p> <p>今後、計画を進める中で、「多摩市生物多様性ガイドライン」を踏まえ、現状の生態系の保全や、周囲の自然環境への影響を少なくするなど、生物多様性や自然環境の保全に配慮して頂きたい。</p> | <p>④ 計画道路の整備に伴う緑の変更は、計画道路の南側に広がる緑の分布の中では、北端の小規模な範囲であり、周囲の自然環境へ及ぼす影響は小さく限定的です。また、車道の両側に植樹帯を設けるなど緑のネットワークの保全に努めます。</p> <p>なお、植樹帯の樹種については、事業実施段階において、歩道幅員や沿道条件に応じた選定を行うなど、自然環境に配慮します。</p> | |
| <p>⑤景観</p> <p>景観については、地域景観の特性を踏まえ、法面部分は緑化され、さらに周辺の緑との連続性が確保された計画であると認識しています。</p> <p>今後、計画を進める中で、沿道の市民から見える景観にも配慮していただき、擁壁部分についても圧迫感軽減や緑化等の検討を行い、一層の景観形成に努めて頂きたい。</p> | <p>⑤ 計画道路の整備に当たっては、特例環境配慮書に記載した環境保全のための措置を適切に講じることにより、周辺景観との調和に努めます。</p> <p>車道の両側に植樹帯を設け、緑の連続性確保に努めます。また、植樹帯の樹種については、事業実施段階において、歩道幅員や沿道条件に応じて選定を行うなど、景観に配慮します。</p> | |
| <p>⑥その他</p> <p>その他、沿道市民等から出された環境保全に関する意見については、今後計画を進める中で、これらを踏まえた検討を行い、対策を講じられるよう努めて頂きたい。</p> | <p>⑥ 本事業は、東京都環境影響評価条例に基づき実施しており、今後、都民の方々や関係市長からの御意見、都民の意見を聴く会での御意見、環境影響評価審議会の答申を勘案して環境影響評価書を作成し、環境保全のための措置を適切に講じます。</p> | |

| 項目 | 稲城市長の意見及び事業者の見解 | |
|----|--|--|
| | 市長の意見 | 事業者の見解 |
| ① | <p>従来、多摩東公園交差点にて南多摩尾根幹線道路と交差する町田調布線（稲城市側）では慢性的な渋滞が生じている。</p> <p>「特例環境配慮書表10.1-9自動車交通量現況調査結果」における「12時間交通量」においても、多摩東公園交差点における「町田調布線（断面D）」の自動車交通量が、「町田調布線（断面B）」の約1.6倍となっていることから、2車線道路である本市側町田調布線より、多摩市側の南多摩尾根幹線道路に流入する自動車交通量が非常に多い結果を示している。</p> <p>そのため、今般建設事業を通じ、より一層の南多摩尾根幹線道路への自動車流入量の増大に伴う、渋滞状況のさらなる深刻化及び大気汚染・旅客速度の低下などの影響などが危惧されるところである。</p> <p>このことから、かねてより要望している町田調布線（断面D）の4車線化及び多摩東公園交差点の立体化など、南多摩尾根幹線道路の整備に併せた接続道路の道路環境の改善への配慮に留意願いたい。</p> | <p>① 車線数が4車線以上である道路が相互に交差する場合は、基本的に立体交差とするように計画します。多摩東公園交差点の交差道路である多摩3・4・18号線は2車線道路であるため、当該交差点は平面交差としています。</p> <p>なお、渋滞を緩和するため、南多摩尾根幹線整備に合わせて交差点を改良する予定です。</p> |

| 項目 | 町田市長の意見及び事業者の見解 | |
|----|---|--|
| | 市長の意見 | 事業者の見解 |
| ① | <p>① 工事や工事完了後に発生する騒音・振動については、条例に定められる基準値と近い値が予測されているため、その基準が確実に守られるよう努める事。また、近隣住民へ工期や工程等の説明を行い理解が得られるよう配慮し、極力早朝や夜間の作業が発生しないよう、あらかじめ計画的な作業工程を検討すること。</p> | <p>① 計画道路の整備に当たっては、特例環境配慮書に記載した環境保全のための措置を適切に講じ、沿道環境の保全に努めます。</p> <p>なお、工事の施工中及び完了後には東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況について明らかにします。また、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は、必要な環境保全のための措置を講じます。</p> <p>工事の実施にあたっては、地域の皆様に事前に工事内容や工程などの説明を行います。また、工事は昼間の施工を基本に考えています。なお、夜間工事を実施する場合には、事前に工事実施日や実施時間をお知らせする等の措置を講じます。</p> |

| 項 目 | 川崎市長の意見及び事業者の見解 | |
|--|--|--------|
| | 市長の意見 | 事業者の見解 |
| <p>①全般的事項</p> <p>事業の実施に当たっては、項目ごとの予測・評価結果を踏まえ、環境保全対策として行うとしている事項を確実に実施し、環境負荷の低減に努める必要がある。また、工事着手前に当市の周辺住民等に対しても工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知を図る必要がある。</p> | <p>① 計画道路の整備に当たっては、特例環境配慮書に記載した環境保全のための措置を適切に講じ、沿道環境の保全に努めます。</p> <p>工事の実施にあたっては、地域の皆様に事前に工事内容や工程、問合せ先などの説明を行います。</p> | |
| <p>②個別事項(1) 史跡・文化財</p> <p>予測結果では、埋蔵文化財包蔵地における工事に先立ち、文化財保護法及び東京都文化財保護条例に基づき、必要な届出や協議を都や市の教育委員会に行う等の適切な措置を講じているが、当市域における遺跡の取扱いについては、神奈川県教育委員会と協議する必要がある。</p> | <p>② 埋蔵文化財包蔵地での工事に先立ち、文化財保護法、東京都文化財保護条例及び神奈川県文化財保護条例に基づき、東京都教育委員会及び関係市教育委員会のほか、神奈川県教育委員会にも必要な届出や協議を行う等、適切な環境保全のための措置を講じます。</p> | |
| <p>③個別事項(2) 自然との触れ合い活動の場</p> <p>工事の施行中は、環境保全のための措置として、計画道路の改変部において利用者の安全に配慮した「よこやまの道」の迂回路を確保しているが、安全の確保には十分配慮するとともに、事前に工事スケジュールの周知を図る必要がある。</p> | <p>③ 「よこやまの道」の工事の実施に当たっては、迂回路の安全性について十分に配慮するとともに、利用者に対し事前に工事スケジュールなどの周知を図ります。</p> | |