

日刊 (日曜日、土曜日、休日休刊)

# 東京都公報

発行  
東京都

## 目次

### 告示

- 東京都環境影響評価条例による見解書(二件) : (環境局総務部環境政策課) : 一
- 東京都環境影響評価条例による環境影響評価書等 : (同) : 三
- 土壌汚染対策法の規定に基づく汚染されている区域の指定(二件) : (環境局環境改善部化学物質対策課) : 三七
- 令和八年度ふぐ取扱責任者試験の実施 : (保健医療局健康安全全部健康安全課) : 三九
- 駐車監視員資格者講習の実施 : 二九

### 告示

#### ●東京都告示第六百三十一号

東京都環境影響評価条例(昭和五十五年東京都条例第九十六号)第五十五条第一項の規定に基づき、国立都市計画道路三・三・十五号中新田立川線(国立市谷保(富士見台四丁目間)建設事業について、環境影響評価書案に係る見解書の提出があったので、同条第二項の規定により、次の

とおり告示する。

令和八年四月二十四日

東京都知事 小池 百合子

一 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地  
東京都  
東京都知事 小池 百合子  
新宿区西新宿二丁目八番一号

二 対象事業の名称及び種類  
国立都市計画道路三・三・十五号中新田立川線(国立市谷保(富士見台四丁目間)建設事業  
道路の設置

三 対象事業の内容の概略  
対象事業は、国立市泉一丁目(府中市境)を起点とし、国立市富士見台四丁目(立川市境)を終点とする延長約二・三キロメートルの都市計画道路である「国立都市計画道路三・三・十五号中新田立川線」のうち、国立市谷保を起点とし、国立市富士見台四丁目を終点とする延長約〇・五キロメートルの区間において、往復四車線の道路を整備するものである。

四 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  
対象事業について、都民の意見が六件、事業段階関係市長からの意見が一件あり、意見の内容は、大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場及びその他であった。

事業者は各意見に対し見解を述べており、その概要は別記のとおりである。

### 五 見解書の縦覧

#### (一) 期間

令和八年四月二十四日から同年五月十三日まで。ただし、日曜日、土曜日及び国民の祝日に関する法律(昭和二十三年法律第七十八号)に規定する休日を除く。

#### (二) 時間

午前九時三十分から午後四時三十分まで

#### (三) 場所

- ア 国立市生活環境部環境政策課  
国立市富士見台二丁目四十七番地の一
- イ 東京都環境局総務部環境政策課  
新宿区西新宿二丁目八番一号 東京都庁第二本庁舎十九階
- ウ 東京都多摩環境事務所管理課  
立川市錦町四丁目六番三号 東京都立川合同庁舎三階

別記 (原文のまま記載)

### 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書及び事業段階関係市長の意見の件数は、表 1 に示すとおりです。

表 1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民の意見書	6件
事業段階関係市長(国立市)の意見	1件
合計	7件

#### 1. 都民の意見の概要と事業者の見解

都民の意見書については、項目別に意見を分類しました。以下に示すとおりです。  
都民の主な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す。

##### 1.1 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道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道を通過させる計画である。この計画道路の交通量は、コンパクトな都市として適量の交通量であり、大きな渋滞もなく環境汚染も少ない。住みやす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> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>② 生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上</li> <li>③ 周辺道路における渋滞の緩和</li> <li>④ 安全で快適な都市空間の創出</li> </ul> <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"> <li>・ 東京都の長期計画である「2050 東京戦略 ～東京もつとよくなる～」(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。</li> <li>・ 「TOKYO 強靱化プロジェクト upgrade」(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。</li> </ul>
<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流れて、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4億円近くかかるとの費用(私たちが税金)を投入して実施されました。それによると周囲の生物がわずかながら生き延びていること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</p>	

#### 都民の意見の概要

ような開発型のまちづくりをすすめていきます。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、単独先社会 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。やっとなり残っている自然をさらに壊すのは、今もない悪影響をもたらすに違いないです。この国立にやっとなり自然をさらに壊す、青い下を追い求める必要は感じません。東京都の更さへさへを開発型から生活環境の重視へと変更することを。半世紀以上前の道路計画にのみならず、これはもうやめていただきたいです。しかし大気汚染など、この流れはそのままから、生物に影響はほとんどない、説明されています。生物が今生きているやつと生きていられる貴重な場所です。簡単に川のなかなかな川が保存などにより、便利で、永年の方向には賛成できません。

大気汚染による健康被害や、道路が渡りづらくなることなどで暮らす人間にとっても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ない、狭い道路の改善とは同じく考えられません。今、そこに住む人間の環境を守ることを、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、道路と併走するだけで、指標については満足して、計画に結論づけられないで、いただきたく、計画の見直しを求めるものです。

#### 事業者の見解

「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。

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汚濁、生物・生態系等の7項目と評価事業の実施が環境に及ぼす影響の予測と評価の結果は、評価書案3～7ページの指標を満たす結果となっております。交差部は評価書案にお示すとおり変更しない計画として、矢川の流水部を変更しない計画としております。

1.2 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/m<sup>3</sup>と予測しており、評価の指標とした環境基準法に基づいて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についての測定・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PM2.5であり、健康への影響(呼吸器・循環器および肺がんの疾患)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列挙になっていないことは問題です。</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)年間2% (除外値)の最大値は、0.026mg/m<sup>3</sup>、道路ネットワークの整備完了時における最大値は0.026mg/m<sup>3</sup>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準法に基づいて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>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汚染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た後、大気中の光化学反応等によって生じた二次生成粒子と構成されます。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ません。</p>
<p>子測地点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とT字路で長年測定を続けていた「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0.033ppm記録しています。甲州街道以北に計画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物質濃度は、交差点付近を含む全ての測定局で</p>

1.3 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準法に基づいて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ことが多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は指定建設作業に適用する騒音の制音基準80dBに近く、健康被害が懸念されます。</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28年3月 東京都環境局)にのっとり、環境基準法に基づいて環境基準及び、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いて制音基準としています。</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「大気汚染及び浮遊粒子状物質の大気汚染濃度並びに道路交通騒音レベル」から、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、これらの評価指標を下回ると考えられます。</p> <p>また、施行中は工事の平面化を図り、工事車両や建設機械の集積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ぬ。</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ページのとおりの地点を選定し、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、同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・振動については、工事の施行中の予測値は、評価書案127～129ページのとおりの評価の指標とした基準値を下回ります。さらには、工事の平面化を図り、工事車両や建設機械の集積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は、東京都環境影響評価条例に基づいて騒音・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ため、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>

市民の意見の概要	事業者の見解
<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き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。</p> <p>「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・13dB、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」）もあることと考えると、実際には、この特例を超過する可能性があると考えられる。</p>	<p>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。</p> <p>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、環境保全のための措置を講じていることにより、評価の指標を下回ります。</p> <p>また、工事の施行中及び工事の完了後は、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こ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>

1.4 水質汚濁

市民の意見の概要	事業者の見解
<p>P133 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など) 「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、濁水が発生させるような施工は行わない計画」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、「矢川の水質に影響を与えませんが、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、各工種ごとの主な施工内容と建設機械を記したものです。</p> <p>矢川の水質に影響を与えないとした理由ですが、矢川との交差点は橋梁構造（車道橋及び人道橋）としており、車道橋については、矢川の水路側の外側に橋台を設置する計画のため矢川の水質への影響は行いません。また、人道橋については、桁位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、矢川の水質への影響は行わない計画とされています。</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、周囲の迂迴路、人・自転車・自動車走行、すべて暖昧のまま「矢川の水質への影響を及ぼさない。」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ところで、矢川に陽が差すのは夏・冬にわたるといって、面積・時間の予測を出していただきたいと思います。</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。</p> <p>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図にお示ししており、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居敷林は何本ですか。樹齢何年の木ですか。南武線の北側から確認できるほどの高さのある木目印となつてはいる本です。どんな工事をして伐採、伐根による水質汚濁、水量の低下も明らかです。</p>	<p>クヤキ居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。</p> <p>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ページの量と一致しています。</p> <p>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、矢川の水質への影響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・評価してまいります。</p>

1.5 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様な環境が存在する。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」としてはいますが、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して。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矢川側道の崖は敷かれた道路建設によって壊されます。一度壊すとい打ちは、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。③3・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。④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。これら希少生物・植物の保全は重要な課題です。そのため、矢川の豊かな自然は、将来にわたって守っていきたい国立市民の宝物です。東京都は、2023年に「東京都生物多様性地域戦略」を策定して、屋敷線について「東京緑の骨格1」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、矢川し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、土砂や水くす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、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ぬ。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と考えられます。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。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た計画道路との交差点部より上流に位置しており、また、ホトケドジョウの生息環境への影響もほとんどないことと予測しています。生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないとして評価しています。</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つ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断面図(イメーシ)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と、緑の量への影響は可能な限り抑制され、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。植樹帯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樹帯の構成要素及び構成割合にほとんど変化はないと予測します。</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(計画道路幅から約250mの範囲)には現況の植生とは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とともに、緑の量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>「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、こ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>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点には耐陰性の高い種がわずかに生育することから、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>

都民の意見の概要

事業者の見解

<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。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はほとんどと、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、餌資源やすみかが大規模水生植物や付着藻類に依存しています。また、矢川の橋梁に覆われた範囲は暗くなり、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点には耐陰性の高い種がわずかに生育することから、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点には耐陰性の高い種がわずかに生育することから、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>「生物・生態系」について「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。植樹帯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樹帯の構成要素及び構成割合にほとんど変化はないと予測します。</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、こ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>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、環境に因する有識者で構成された環境影響評価審議会が審議され、審議の結果を受け、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>

1.6 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カーブドレーンをこれまでなんとも思ってい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、こうした長年におわたる景観の除外要素についても検証するべきだと思います。かつては笠踊りも出来、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ることで、周辺景観との調和を図ります。 JR南武線の北側の集合住宅(矢川団地)付近には仮設のカーブドレーン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>

1.7 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内には驚きました。矢川は、第六小学校の敷地内を流れているだけでなく、日常的に子どもも遊び場であり、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、かわいいうちがらやサギに会いたくて散歩の足を運ばす場所でもあります。矢川の歴史に触れられ、その温もりを少しでも思い出せなければならぬ時代には、この度の道路計画はあまりに前時代的で新しい人々にやさしい道づくりに思えます。過去の遺物となることか予想される道路の犠牲にはなりたくないと直に感じた感想です。</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>「矢川の清流とマゼ下湧水が出会う道」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、「矢川の清流とマゼ下湧水が出会う道」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がなる。したがって、「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」のことで指しており、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>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。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消滅の有無又は改変の程度「及び」活動の場の触れ合い活動の場が持つ機能の「自然との触れ合い活動の場」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。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>



意見の内容	事業者の見解
<p>5. 地域住民意見について 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名から意見要望の提出があった。 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ませんが、事業者の見解1～4のとおり、対応してまいります。</p>
<p>6. 今後の協議について 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、手続を行っており、今後も、同条例に基づき、手続を行ってまいります。事項について、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まいります。</p>

●東京都告示第六百三十二号

東京都環境影響評価条例（昭和五十五年東京都条例第九十六号）第五十五条第一項の規定に基づき、東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業について、環境影響評価書案に係る見解書の提出があったので、同条

第二項の規定により、次のとおり告示する。

令和八年四月二十四日  
東京都知事 小 池 百合子

一 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

(一) 事業者

東京都

東京都知事 小池 百合子

新宿区西新宿二丁目八番一号

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 喜勢 陽一

渋谷区代々木二丁目二番二号

(二) 環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）

東京都

東京都知事 小池 百合子

新宿区西新宿二丁目八番一号

二 対象事業の名称及び種類

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

鉄道、軌道又はモノレールの改良

三 対象事業の内容の概略

対象事業は、東日本旅客鉄道南武線の谷保駅から立川

駅までの約三・七キロメートル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十九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。

四 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

対象事業について、都民の意見が七件、事業段階関係市長からの意見が二件あり、意見の内容は、騒音・振動、景観、地形・地質、水循環、生物・生態系、電波障害及びその他であった。

事業者は各意見に対し見解を述べており、その概要は別記のとおりである。

五 見解書の縦覧

(一) 期間

令和八年四月二十四日から同年五月十三日まで。ただし、日曜日、土曜日及び国民の祝日に関する法律（昭和二十三年法律第百七十八号）に規定する休日を除く。

(二) 時間

午前九時三十分から午後四時三十分まで

(三) 場所

ア 立川市環境下水道部環境対策課

立川市泉町千五百五十六番地の九

イ 国立市生活環境部環境政策課

国立市富士見台二丁目四十七番地の一

ウ 東京都環境局総務部環境政策課

新宿区西新宿二丁目八番一号 東京都庁第二本庁舎十九階

エ 東京都多摩環境事務所管理課  
立川市錦町四丁目六番三号 東京都立川合同庁舎  
三階

別記 (原文のまま記載)

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書及び事業段階関係市長の意見の件数は、表 1 に示すとおりである。

表 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

1. 都民の意見の概要と事業者の見解

都民の意見書については、項目別に意見を分類し、意見の概要として要約している。  
また、類似する意見については、集約を行った。  
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。

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PI13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。PI15の環境保全措置で吸音性防音壁がありましたが、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―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"> <li>・可能な限りロングレールを採用する。</li> <li>・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。</li> <li>・防音壁(高さ約1.5m)を設置し、鉄道騒音の低減に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施し、車両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。</li> </ul> <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、T2-1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、近づくに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「在来鉄道の施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。高さ方向の鉄道騒音については、参考として国立市役所(南武線御膳場)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"> <li>・可能な限りロングレールを採用する。</li> <li>・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。</li> <li>・防音壁(高さ約1.5m)を設置し、鉄道騒音の低減に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>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擦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> <p>また、工事後後に、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もの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まいります。</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カ所示されていますが、地域に暮らしていて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も電車のスピードをあげるため、50m離れても対面の会話ができません。また、国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えます。</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"> <li>・可能な限りロングレールを採用する。</li> <li>・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。</li> <li>・防音壁(高さ約1.5m)を設置し、鉄道騒音の低減に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>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擦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> <p>また、工事後後に、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もの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まいります。</p>

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、二つの地域に別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>景観の構成要素一すなわち、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>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"> <li>・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。</li> </ul>

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モ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>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。</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>
<p>「圧迫感の軽減」とは具体的にどのような事柄であるのか。モニタージュモ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、予測モニタージュモではそうならないのは何故か?</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。</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>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> <p>・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…」</p> <p>・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> <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た結論である。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。「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び状況にありまます。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おります。</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「事業区間周辺の自然、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おります。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「事業区間周辺の自然、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＝建築に関する「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 ・橋脚や梁の隅部はピソ角のまま、R面取りなどの景観的配慮が施されていない</p> <p>(2) 図8.4-3、図8.4-6 ・地上道路との交差点にアーチ形状の採用などの意匠が見られずアイストツ景観への配慮に欠けている</p> <p>(3) 図8.4-3、図8.4-5、図8.4-6 ・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> <p>(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ユは、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まいります。</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まいります。</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まいります。</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            ・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> <p>(5) 図8.4-8            ・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> <p>(6) 図8.4-9            ・谷保駅からの高架移行区間における擁壁と防音壁は、通行者の視線より遙かに高く、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> <p>(7) 図8.4-3～図8.4-9 共通事項            ・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> <p>このように、土木デザインの見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、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            「駅舎については、周辺環境や地城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、到着時どこの駅にいたかわからない。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>高架橋及び駅舎の外壁については、周辺環境や地城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>駅舎については、周辺環境や地城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>

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、これらから益々、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ますが、時代に逆行しているのではないかと??</p>	<p>事業区間及びその周辺は既に市街地化されておき、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中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、改築は行いません。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水を打つ事となり、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ます。</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>(次ページに続く)</p>