

## 令和8年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第1回）

日時：令和8年5月20日（水）午後3時30分～

形式：対面及びオンラインの併用方式

### — 会 議 次 第 —

#### 1 環境影響評価書案に係る質疑及び審議

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【1回目】

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【1回目】

#### 【審議資料】

資料1 「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」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係市長の意見

資料2 「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」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係市長の意見

<出席者>

会長 片谷委員

第二部会長 宗方委員

愛知委員

尾崎委員

羽染委員

廣江委員

水本委員

森川委員

渡邊委員

(9名)

白石政策調整担当部長

西原アセスメント担当課長

石井アセスメント担当課長

「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」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係市長の意見

## 1 意見書等の件数

都民からの意見書	7 件
事業段階関係市長からの意見	2 件
合 計	9 件

## 2 都民からの主な意見

### (1) 騒音・振動

- ・ P115 の環境保全措置で吸音性防音壁があるが、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ある。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頂きたい。
- ・ 資料編 P113 の高さ方向の鉄道騒音の予測結果によれば、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。

- ・ 鉄道騒音の予測・評価地点が 8 か所示されているが、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電車もスピードをあげるため、50m 離れても対面の会話はできない。また、団地の最上階でもこの状況は変わらない。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。

## (2) 景観

- ・ 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。
- ・ 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ン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。
- ・ 「圧迫感の軽減」とは具体的のどのような事柄であるのか。モン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、予測モンタージュではそうになっていないのは何故か。
- ・ 環境影響評価書案の「景観」項目の「8.4.4 評価」（P195）において、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。

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。

- ・ 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ン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。

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。

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。

- ・ 「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する」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。
- ・ 景観の評価に、「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。

### (3) 生物・生態系

- ・ 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。

### (4) 地形・地質、水循環、生物・生態系

- ・ 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する。

また、東京都知事の意見書では、「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。

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。

(5) 水循環

- ・ 資料編 P14 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。

一方、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、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

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）を検討して対応すべきであるとする。

(6) 地形・地質、水循環

- ・ 南武線が、立川崖線の上を走っていることは誰もが分かっていることだが、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か。

谷保駅が高架化できない理由についても明確な説明が必要だし、今からでも追加して調査・検証が必要と思う。

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る。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、水枯れの恐れもある。また、逆に水が噴き出す危険性も考えられる。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る。

(7) その他

- ・ 計画では仮線 upper を敷設し、現在線 upper を切り替えて現在線 upper を撤去する

こととしている。この方式で施工すると仮線用地が上り下り線両方が必要になり、民有地の借り上げなどの負担が生ずる。この計画を一部変更し、仮線は一線のみ施工し、現在線の上りを仮線に移行後、現在線の上りに下り線に移設し、現在線の下りを撤去、高架の下り線施工、施工後下り線を高架に移設、旧上り線を撤去し高架上り線を施工、完成後上り線移設という段取りにすれば、駅務については高架と仮設の両方対応になるためJRの負担は大きくなるが、JRのための高架化であれば、負担すべきと考えるので、なるべく仮線の面積を少なくした施工方法とすること。

### 3 関係市長からの意見

#### 【国立市長】

#### (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。

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涵養施策 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。

「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。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。

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。

## (2) 騒音・振動について

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。

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20m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。

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。

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。

## (3) 景観について

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ることから、検討されたい。

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。

② 図8.4-3、図8.4-6

地上道路との交差点については、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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

#### (4) 生物・生態系について

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。

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。

#### (5) その他

- ・ 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。

その内容については上記1～4に含めていることから、誠意を持って対応し、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。

- ・ 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。

### 【立川市長】

#### (1) 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。

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。

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。

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。

## (2) 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。

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。

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。

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。

## (3) 水循環

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。

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。

(4) 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。

(5) 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。

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。

「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」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係市長の意見

## 1 意見書等の件数

都民からの意見書	6 件
事業段階関係市長からの意見	1 件
合 計	7 件

## 2 都民からの主な意見

### (1) 環境全般

- ・ 本計画は国立市内を通過する車両を増加させる計画である。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。この計画は中止すべきである。
- ・ 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、育てていこう。もうこれ以上便利、スピードを追い求める必要は感じない。「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ない。
- ・ 大気汚染による健康被害など、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ない。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。

### (2) 大気汚染

- ・ 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。
- ・ 予測地点① ②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ある。

### (3) 騒音・振動

- ・ 「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」としているが、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る。
- ・ 工事の施行中の騒音レベルの最大値が 78dB となっているが、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ある。
- ・ 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、子供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る。
- ・ 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か。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・振動にさらされる。

### (4) 水質汚濁

- ・ 人道橋については、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、水路側壁や法面の一部を撤去するとありながら「矢川の水質に影響を与えません」とする根拠を示すこと。
- ・ 矢川の橋梁構造について、水面・護岸・道路からの高さ、橋の長さなど、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ない。
- ・ 工事のために伐採する屋敷林は何本であり、樹齢何年の木か。どんな工事しても伐採、伐根による水質汚濁、水量の低下は明らかである。

### (5) 生物・生態系

- ・ 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る。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、東京都の政策に反する。
- ・ ケヤキ屋敷林の一部が改変されることについて、「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。

- ・ 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る。矢川に影響なく工事ができるとしているが本当だろうか。
- ・ 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る。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。

#### (6) 景観

- ・ 矢川との交差点付近の眺望は確実に悪化する。
- ・ 矢川団地内に30年も設置されているガードレールについて、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阻害要素についても検証するべきだと思う。

#### (7) 自然との触れ合い活動の場

- ・ 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いた。古くから地域住民に親しまれている矢川の歴史に触れ、その価値についての検証も必要と思う。
- ・ 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、散策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。「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。

### 3 関係市長からの意見

#### 【国立市長】

#### (1) 大気汚染について

大気中に浮遊する小さな粒子のうち、粒子の大きさが $2.5\mu\text{m}$ 以下の微小粒子状物質(PM<sub>2.5</sub>)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。

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。

## (2) 騒音について

工事の施行中の騒音レベルは、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。

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。

## (3) 生物・生態系、景観について

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部の橋梁部に生息する希少種のタンスイベニマダラ、イズミイシノカワ、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部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。

「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。

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。

#### (4) 自然との触れ合い活動の場について

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で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。

通行機能を確保するため、矢川側道と計画道路の交差箇所は、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。

#### (5) その他について

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。

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。

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。