

令和8年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第2回）

日時：令和8年6月26日（金）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【2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【2回目】

【審議資料】

資料1－1 「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 部会審議質疑応答

資料1－2 「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」に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要

資料2－1 「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 部会審議質疑応答

資料2－2 「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」に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要

<出席者>

第二部会長 宗方委員

愛知委員

安立委員

尾崎委員

袖野委員

廣江委員

水本委員

森川委員

保高委員

渡邊委員

(10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 部会審議質疑応答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	1	<p>「何々を大きく上回らないから良いとした」という表現が見受けられる。今の説明の中でも、仮設区間を設けて、工事中に電車を走らせるわけだが、その時に生じる騒音等に関して、現況値を大きく上回らないので何を満足するのか、というところを聞きたい。</p> <p>特に評価のところ「法律や条例等で定められていないから」とある。「定められていないから、じゃあいいんですか」という議論にもなりかねないので、そこら辺の表現等、この「大きく上回らない」の「大きく」とは、どの程度の数値を指してこれを書いているのか。</p> <p>現況が比較の対象であれば、やはり「現況を大きく上回らない」を目標にするのはおかしいと私は考える。</p> <p>「現況以下にする」というのであれば分かるが、「現況を大きく上回らないから、それでよしとしましょう」というのはちょっと通らないと思う。</p> <p>しかも、「大きく」と言うと、何デシベルのことなのか全く分からないので、その辺も、かえって住民の方々に不安をかきたてると思う。やはり、明確に「これぐらい」とか、「これを目標に頑張ります」とか、はっきりと言うほうが良いと思うし、大きく上回るのを目標にというのは難しいと思うので、今一度考えてほしい。</p>	<p>現況を大きく上回らないということについてだが、法律や条例などによる基準が定められていないということで、現況の騒音を調査した結果で、それを大きく上回らないこと、ということを経準にしている。なので、基準というのは、現況での調査の結果という形になる。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	2	「大きく」というのも、私も気になっていて、いろいろな指標があるし、デシベルというのもなかなか理解しがたい、一般の方には分かりづらいことかもしれないが、それをますます曖昧に言うと不安が募ることにもなるので、丁寧な説明をして、なおかつ、できるだけ下げないように、環境を改善する方向で努力してほしい。		5/20 部会
	3	周辺に中層住宅が林立しているので、高層階の方たちにとっては1.5mの防音壁等で十分に音が防げないのは事実で、資料編でも予測しているが、この高層階への影響についてどう考えているのか。	高さ方向の件だが、周りに高い建物がある場所についても同じように保守作業等はしっかり実施していく。 工事の完了後については、鉄道騒音における調査や予測評価を行った地点において事後調査を行っていく。その結果で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たいと思う。	5/20 部会にて回答
	4	振動の対策で、道床を引いて対応するといっていたが、予測はどういう条件にしている、道床にすることによる対策効果をどう見込んで、どの程度あると考えているのか。	道床に対する予測だが、どのくらい効果があるのかというのは、数字としてはすぐには出てこない。 振動・騒音の対策としては、ロングレールにするとか、弾性バラスト軌道を使用するとか、防音壁も1.5m建てるとか、レールを重量化するとか、そういう低減措置はしっかりと行っていきたいと思う。 また、予測には反映をしていないが、振動や騒音には定期的な検査とか保守作業というのは非常に重要だと考えているので、仮線を引いている間も保守作業をしっかりと実施して、車両やレールの摩耗などに起因する鉄道の騒音や振動が増大しないよう、しっかりと維持管理に努めていきたいと考えている。	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	4	<p>(4の続き)</p> <p>今説明のあったバラスト軌道について、仮線の予測は、スラブ直結軌道か何かで平面鉄道の予測をしているのか。道床を敷いて対策をするといっていたが。</p> <p>これは、もともとバラスト軌道を前提に予測しているのであれば、新たな対策にはならないので、騒音も特に変化はないと予想されるし、一方、振動に対する対策には盛り込まれていないのであれば、道床の効果を期待するというのがあるかと思う。</p> <p>そうすると、道床の騒音対策としての効果は見込めないが、振動に対してどれくらい効果があるかというのは含まれていないので、振動に対する対策として先ほどの説明をしたということによいか。</p>	<p>仮線のほうは、道床も予測に入っている。</p> <p>そういう意味で問題ない。</p>	5/20 部会にて回答
	5	<p>仮線なので、当然、近づく場所もあるわけだから、その場所の影響は大きいであろうし、予測された高層階に対する対策は、現在、高防音壁が道路のように建てられない構造である以上は、なかなか難しいとは思いますが、意見が出ているので、少し考えてほしい。</p>	<p>_____</p>	5/20 部会

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	6	<p>この事業の周辺に福祉教育機関が幾つも存在するが、そこへの影響というのは今どのように考え、どのように配慮するのか。</p> <p>矢川駅の近くでも、児童園とおぼしき小さな園庭のある施設が見られたし、図面を見ると学校等もあるので、それらに対する影響ということになると、単純に「騒音レベル、規制値が幾つ」という考え方も少し変わってくる。そこら辺の配慮は今どういう考えなのか。</p>	<p>福祉施設とか、教育施設があって、その位置については確認をしており、振動や騒音の現況調査などもその近くで行っている。そのため、現場を施工する中で、そこは注意深く進めていきたいと思っている。</p> <p>実際の工事の施行中も、現場周辺の状況はきちんと確認をして、長時間の作業を避けるなど、作業時間の調整によってしっかりと環境保全に努めていきたいと思っている。</p> <p>工事箇所の周辺に、作業の予定とか、夜間作業をやる場合とか、そういう掲示を行って、地域の方々に工事の理解を深めてもらえるような周知はしっかりと図っていきたい。</p>	5/20 部会にて回答
	7	<p>同時期に行われる道路とクロスする矢川駅の西側、ここにも児童福祉施設が数点プロットされているので、評価は単体で行われているであろうが、影響が複合的であれば当然それが加算されるので、この点についてはよく注意して行ってほしい。</p>	_____	5/20 部会
地形・地質	1	<p>現地を見て、大部分は斜面などはないが、崖線を横切る辺りはわりと線路から低い側に向かって距離がないところも何か所もあり、その近くで工事をしたときに本当に「影響はない」と言い切ってしまうていいのかということについて、少しだけ疑問を持ったが、その辺りはどうなのか。</p> <p>そこはロングスパンで飛ばして杭はないということだったか。現地を見たときによく分からなかった部分で、その辺りはどうなのか。</p>	<p>今回の工事は、基本的に高架橋で基礎を施工するところは、現在の鉄道が走っている鉄道敷地内になる。そのため、確かに距離は近いかもしれないが、斜面のところは工事をするということはないので、見解書にも書いているが、「及ぼす影響は極めて小さい」と考えている。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
地形・地質	1	<p>(1の続き)</p> <p>それがどうなのかということ。</p> <p>距離が近いところに今こういう新しい構造物を施工するという段階において、本当にその斜面に対して影響を与えないのかということ、本来的には土質力学的な検討を行わないと、そんなに簡単に影響が小さいとは言えない気がする。</p> <p>敷地内といえども、その敷地がかなり斜面に近いところであって、そこでこういうものを建設するということによって、施工中が最も懸念されるが、本当に大丈夫と、そんなに簡単に言い切れるものなのか。その辺りは、ある程度、一番近いところなどで計算したうえでいっているのか。</p> <p>図でいうと、このクレーンのようなものが来て、斜面ぎりぎりのところで、重量のバランスが変わるわけで、それから穴を掘るということで、力学的に一応影響はあるとは思う。</p> <p>あと、実際の地盤とコンクリートの密度差というのもあって、打設したあとは重量バランスがちょっと変わるはず。もちろん、「それらを計算してみたら別に大したことはない」と言うのであれば安心ですが、ちょっとそこが。</p> <p>今の鉄道敷地上で施工するときに、重量物がその上を移動したり、穴を開けたりとかしているときに、何か起こる心配は本当はないのかと思った。それぐらいの距離感というか、距離が近いところがあるのではないのかと思ったが、その辺りはどうなのか、本当に大丈夫なのか。</p> <p>ちょっと気になる場所があるので、もしその辺りを十分計算していないのであれば計算することを勧める。</p>	<p>基礎杭の施工ステップ、オールケーシング工法が標準的な基礎杭の施工ステップであり、掘削をして鉄筋かごを入れ、コンクリートを打設するという順番にやる。できるだけ現地盤を乱さないような工法を選定している。</p> <p>土木的な具体的な施工方法ですが、このケーシングというのは、基本的に周囲の地盤を乱さないように、鉄の鋼管、ケーシングといわれるものを、斜面や周りの地盤を乱さないように入れてから施工する方法なので、基本的には、周囲の地盤などには影響しない、及ぼさないものである。</p> <p>基本的に線路敷きは細長いところなので、左右に余裕を持った形で、いわゆる後ろに下がりながらとか、前に進みながらとか、そのような形でやっていく。</p> <p>周囲の斜面にも重機の荷重などの影響がないかを検討して、施工方法の中で確立されたやり方でやっていく。敷鉄板で養生したりといったことをやりながら、施工方法は検討していくので、大丈夫だと思う。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
水循環	1	<p>この地域は、矢川と湧水地域について住民等もかなり懸念しているので、その辺をどう考えているのか。</p> <p>専門の先生方に指導してもらって、よく対応してほしい。</p>	<p>この地域は湧水が多いということは認識をしている。谷保天満宮の清水の湧水とか、郷土文化館の湧水とか、いろいろあるのでそちらの湧水の涵養域を、資料編にも、追加して記載をしている。</p> <p>今回の工事では、高架構造物を設置するのが国立市役所付近よりも西側の区域となるので、谷保駅の周りは地平もしくは盛土の構造を考えており、こちらは杭を施工しない形になる。このため、湧水の水量、水質への影響は小さいと考えている。</p> <p>市民の方々からもいろいろ懸念があるということで、本事業の周辺に湧水の涵養域が点在することから、工事前、工事中、工事後においては、地下水位の変動を把握するために施工管理上のモニタリングを実施する。</p>	5/20 部会にて回答
	2	<p>「盛土なら大丈夫でしょう」というのは、ちょっとロジックがよく分からなかった。</p> <p>要するに、地表に改変をすればそれは環境に影響を与える可能性はゼロではないわけで、杭でないから大丈夫とか、そういう話ではないような気もする。その辺はどういうことなのか。</p>	<p>盛土の地域等についても、モニタリングを行うべきかどうかということについて、これからしっかりと検討していく。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
水循環	3	<p>見解書のほうでは「施工管理上の地下水モニタリングをやり直す」と書いているが、どういうことを具体的にやろうとしているのか。</p> <p>そういうふうにするのであればよいかと思うが、そうすると、もはや項目選定してしまってもよいのではないかという感じもある。その上で、堂々と「いや、影響はなかったよ」と言ってくれたほうがよいのではないかと。あえて「項目選定しない」ということを強弁する理由もあまりないかと。</p> <p>どの規模でやるかということについては現場判断があると思うが、そういう意味では、項目選定しないというよりは「そういうことを一応やるので、ちゃんとモニタリングして回答します」という形のほうがいいと思った。</p>	<p>モニタリングは、具体的にどこでというのはまだ決めていないが、これから事業を開始するまでの間にしっかりと、どこでモニタリングを行うべきかを検討していきたい。</p> <p>施工の数年前、できるだけ前から調査をしようと、きちんと工事の前から地下水の水位の変動を抑えられるようにモニタリングをしていこうと考えている。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
水循環	4	<p>モニタリングについて、「まだ具体的な場所などは決めていない」とのことだが、地下水位は地域の方々が非常に心配していることなので、今の話も、問題なければもちろんいいが、当然何かあるかもしれない。</p> <p>変動といっても、年間を通しての変動とか、今回の工事と関係のない変動もある。それで、どういう形でモニタリングをして、どうやってそれを周りの方々と情報を共有するか。「今回の工事の影響ではない」と。</p> <p>年間を通してとか、そもそも地球環境問題からの影響だとかいろいろあるので、そういうことをちゃんと明確に説明しつつ、今回の工事とは関係ないと。あるいは、関係があるのだったら対策するというのも、ちゃんと適切な説明なり、情報の公開という、そういったこともいろいろ考えてもらえればと思う。</p> <p>地域の方々もいろいろな不安があるし、当然、専門性の問題もあるから分からないことが多々あるので、不安を募らせないような形で情報の出し方ということもいろいろと考えてほしい。</p>	<p>工事説明会を数年後に行うので、そこまでには、どこでモニタリングをするか、どういうやり方をするか、皆さんにどうお知らせするかなど、そこら辺は検討していきたい。</p> <p>地域の方に喜んでもらえるような事業としてやっていきたいと思っているので、理解されるように進めていきたいと思う。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
電波障害	1	<p>列車の走行におけるフラッター障害やパルスノイズ障害という点で、谷保駅から立川駅の間で列車が走行するということを考えると、曲がっているという点もあるし、遮蔽の障害という意味もある。「定量的な予測が困難」と記載しているが、移動に関しての電波の散乱というのは結構多いと思う。なぜ、それなのに「収まると予測される」という結論になっているのか、その点を聞きたい。</p> <p>市長の意見にもあったが、そういったものが発生する可能性がゼロではないと思うので、その場合は、その地域住民の方々に説明なり、何かそういった対策をするなりして、検討してほしい。</p>	<p>フラッター障害は、電波強度が低下している状態で、さらに移動体、列車の走行によって電波が遮蔽される場合に起こり得ると考えている。</p> <p>遮蔽障害の予測では、遮蔽の高さを架線の高さとしていて、軌道から6mの所としており、フラッター障害を引き起こすと考えられる列車の高さ4mより高いことから、フラッター障害は遮蔽障害の範囲内に収まるという予測をしている。</p> <p>事後調査でしっかりと電波の状態を確認した上で、障害があるのであればきちんと対応していきたいと考えている。</p> <p>地域住民の方に対しては、これから我々、事業に入るときには工事の説明会を開催します。その場で、「こういうことがあったときには対策をいたします」ということはしっかりと説明していく。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
電波障害	2	<p>列車の設計速度も 110km/h という形で記載しているが、もしこれが局所的なゲリラ豪雨など、そういった他の要因も含めて考えると、より電波強度というのが小さくなると思う。</p> <p>要するに降雨減衰とか、そういったその他の要因も多分入ると思うので。</p> <p>散乱体が移動物体なので、列車が双方向に走っているパターンでゲリラ豪雨が重なると、さらに散乱され、遮蔽される領域がもっと増える気もするが、どう考えるか。</p> <p>電波が散乱されるので、高いところだけではなくて、違うところも定量的に何か評価したほうがよいのではということ。</p> <p>つまり、走行時にどういった散乱がおこるかというシミュレーションをしているのかはわからないが、ここには「定量的な予測が困難」と書かれているだけなので、何かそういったものを評価したほうがよいかと思うがどうか。</p>	<p>「架線より高い所で予測をしている。」という回答で良いか。</p> <p>散乱は、今は予測をしていない。やはりちょっと難しいので、結果として、工事が終わったあとの事後調査の中で対応するというので、了解いただければと思う。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
景観	1	<p>4 ページの評価の結論の景観のところで、「主要な構成要素はほとんど変化しない」という部分や「景観として融合するものと考えられている」といったところの意味についてだが、構成要素がほとんど変化しないというのは、高架になった以外のものは何も触らないから変化しないという意味では確かにそうだが、周囲から見ると新たに高架という大きな景観要素が発生するものであって、この解釈はおかしいのではないかという都民の意見は大変妥当なものだと思う。</p> <p>それから、融合するというのも、周りと新しい高架が融合するというものであるとすれば、それはどういう意味なのか。</p> <p>新しくできる土木構造物も非常に美しいものであれば融合するであろうし、無粋なものであれば融合しない。ただ、現在はそこまでデザインに踏み込んでないので、フォトモンタージュも非常にシンプルなものでしかないから、それを見て「融合する」と解釈するのは難しいと思う。</p> <p>この辺りについて、意見、考えをもう少し補足してほしい。</p> <p>前者のほうの見解に関してはまだ同意しかねるというのが正直なところだ。</p> <p>「周りの建物などは変化しない」という意味ではごもつともだが、それまで地上部分を走っていたものが高架になったときに「景観要素は全く変わっていない」というのは、ちょっとそれは解釈としては逸脱しているのではないかというのが、正直な私の意見だ。</p> <p>「高架を造るな」という意味ではなくて、景観要素としてどうあるべきかという点に踏み込んだうえで検討すべきでは。</p>	<p>見解書にも記載をしているが、主要な景観の構成要素としてはほとんど変わらないと考えている。</p> <p>周辺の鉄道を中心に広がる低層や中高層の住宅などがあり、その中に、新たな地域景観要素として高架橋などが確かに加わるという形にはなるが、一部、眺望の変化は認められるものの著しい影響はない、ということで考えている。</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なデザインや色彩などに配慮するとともに、駅舎の形状とか意匠とか、そういうものは地域の景観づくりに寄与するように配慮するなど、今後、調整を進めていきたいと思っている。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
景観	2	<p>「駅舎のほうは考える」という以上は、高架については「何も考えていない」という意味だとすると、駅舎以外は何も考えていないということになってしまう。</p> <p>もちろん、そんなことはないと思うが、もう少し。</p> <p>まだデザインまでは踏み込んでいないと思うが、駅舎のデザインも、市民の方とはいろいろとやり取りするかもしれないが、そこにおいてもこういったことも検討してもらえればよいのではないか。</p>	<p>_____</p>	5/20 部会
その他 (工事工程)	1	<p>本事業と立体交差する道路の工事期間等が重なっているかと思う。地域的にも同じところで工事が進められると思うが、その場合、それぞれの工事を念頭に入れて評価項目について評価をしているのか。</p> <p>同じ地域で行われるので、もろもろの連携を取っているのか。</p> <p>既に現段階からそれぞれの工事を念頭に入れて計画を進めているということでしょうか。それとも、単体で全部考えているのが分からない。</p> <p>調整しているということは、どちらもそれぞれを念頭に入れて、ということでしょうか。騒音とか大気とか全てに関わると思うが。</p>	<p>道路事業と今回の連続立体交差事業とで、工事期間や場所は実際重なるが、それぞれの工事ですっきりと調整を図っていきたいと考えている。</p> <p>地平を走っている鉄道と道路のほうは、平面で交差をしている。今回、連続立体交差事業ということで鉄道が高架化をするので、交差部分については、連続立体交差事業で鉄道が高架化したあとに、道路のほうは平面で整備をするということで、そこは連携を図って考えている。</p> <p>環境影響評価自体については、別の事業ということで、それぞれで予測評価を行っている。</p>	5/20 部会にて 回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他 (交通計画)	2	<p>国立市役所へのアプローチ道路と仮線が結構近づく工事計画になっている。そこが非常に狭くなると、現在、通っている人や車に、かなり渋滞とか障害が出るのではないかと予想されるが、その辺りのコントロールをどう考えているか。</p> <p>付替え道路とは、どういうふうな付替えをするのか。</p>	<p>国立市役所までの道路に仮線が近づいて狭くなるのではないかという点については、付替え道路、人と車が通れるようにまた道路を付け替えて、通行は確保することを、工事の中で考えている。</p> <p>今道路があるところの沿道に建物があるが、そちらの用地を借地して、そこを一時的な道路にしてという形を考えている。</p>	5/20 部会にて回答
その他 (事業計画)	3	<p>例えば、高層階の騒音の問題が万一発生した場合や、電波障害が想定されているよりも出た場合など、全て事後調査で、もし出てきたら対応するという答えだったと思うが、「万一出てきた場合」という想定で、本当に有効な対策というのがあるのかどうか。</p> <p>実は工事の段階でやってしまったほうが、仮に発生するかどうか分からない場合でも、コストとしては安いのではないかという疑問も出てくる。</p> <p>電波障害に関して、今「もう少し定量的な調査をされたらどうですか」というような提案だったと思うが、それをせずに、事後調査のときに出てきたらという答えのようで、それで本当によいのかどうかというところを、よく考えてほしい。</p> <p>出てしまってから対策をするということが本当に可能なのかどうか分からないので、その点についてももう一度、工事全般に関することだと思うので考えを聞きたい。</p>	<p>電波障害については、その現象が出るのが、高架化をして電車が走り始めてからという形になるので、事前にできればいいが、なかなかそれが難しいということで、事後に電波障害の状況を確認して、今回予想しているエリアの外についても障害が出て、今回の事業が原因であるということであれば、対策をしていきたいと考えている。</p> <p>騒音についても、事業中も完了後も、先ほど説明したが、いろいろな対策はしっかりして、仮線のときにも、消音バラストなども新しいものを使って、できるだけ音を抑えるということは工夫をしていきたいと思う。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他 (事業計画)	4	<p>幾つかの問題点を指摘されていることに対して、「発生したら」「それが我々の事業の影響だったら」ということが何度も繰り返されている。</p> <p>一体それをどうやって証明するのかということに疑問を感じる点が幾つもあり、それが部会長並びに他の先生方から出ている意見だと思ふ。</p> <p>騒音・振動の場合は、予測方法や、現況調査などがしっかりされていたり、計画されていたりするので、それらと比較することによって、それを超えたり上回ったりした際に、「その影響が」と言えるが、電波障害の場合は、これが本当にこの事業によるものなのかということ、今話を聞いていて証明すること自体が不可能、つまり、「分からない」と言っていることからすると、おそらく不可能ではないかと思ふ。そうした場合に、やはり因果関係を証明できるようなものが必要であり、先ほど部会長の言われた「モニタリングの必要性」であるとか、他の先生方が言われた、「それで本当にロジックが合っているか」ということだと思ふので、今一度それを考えてほしい。</p>		5/20 部会
その他 (施工計画)	5	<p>「工事予定」とかを掲示することだが、それも単に現場にパッと貼るだけでいいのか。どういった形で地域の方々に情報共有をするかという、そういうやり方もいろいろと配慮してほしい。</p> <p>言い訳的に貼るのではなくて、という意味である。</p>	<p>掲示の仕方はこれからしっかりと、鉄道事業者と我々とで考えていきたい。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他 (施工計画)	6	<p>27、28 ページ辺りを見ると、基本的に、地面の一番下の部分は盛土と、擁壁区間に行くと、路盤コンクリートを打設するという事になっているが、一番下の部分は、コンクリートの路盤か、盛土、圧縮した土の面で支えるという理解で良いか。</p> <p>すると、その上にバラストを敷いて、そこに枕木を載せて、その上にレールを犬釘で留める。そういうつくり方で線路を敷いていくという手順だということ。</p> <p>その中で疑問に思ったのは、27ページの表 6.3-8 の中に「法面」という言葉が出てくるが、この法面は、どこの斜面を言う用語なのか。盛土した部分の両端が斜めになっている部分を想像したが、それで合っているか。</p> <p>要するに、盛土をした、その土の層は完全に両端が切り立っているのではなくて、両端は斜面になっているという理解で合っているか。</p> <p>重大な問題はないとは思いますが、図があったほうが安心できる。例えば、路盤とか盛土の部分とかを切った断面図的なものは、まだつくっていないか。</p> <p>今すぐでなくていいが、あとでそれを説明するための断面図を描いてもらえると、どういう構造で、路盤というか、鉄道線路をつくっているのかが認識できると思った。</p>	<p>はい。</p> <p>そのイメージであっている。</p> <p>はい。</p> <p>評価書を取りまとめる中で検討していきたいと思っている。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他 (事業計画)	7	<p>水循環や、地質・地形、生物・生態系について、都民の方からも市長からも意見がある。</p> <p>これらの項目については選定しないということで進められているが、先ほど来ずっと話が出ているので、もう少し丁寧に書いて、見解書にあるようなことや、モニタリングをしていくなどを示して。</p> <p>本当に項目として検討したほうがむしろよかったかもしれないという、そんな印象を持ってしまうぐらい、丁寧に書かないといけないなという印象を持っているので、ぜひ評価書にするときに詳しく書いてほしい。</p> <p>同じように景観についても、この地域の方々が非常に大事にしている環境なのだという印象があるので、そういったところをよく理解して進めてもらえればよいと思う。</p>	<p>評価書を取りまとめる中で検討していきたいと思っている。</p>	<p>5/20 部会にて回答</p>

「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」
に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要

都民の意見を聴く会	公 述 人
	3 名

1 騒音・振動

- (1) 一番心配なのは、立川と国立の市境のところ、国立第六小学校の通学路になっている辺り、それから矢川駅に近いところにも非常に隣接して住宅がある。当然立ち退かなければ工事ができないと思うが、もし、今の立地で建っていても工事が可能であるというならば、工事に係る振動もすごいし、騒音も相当なものだ。一日、二日の話ではないから深刻な問題だと思う。そういう点について、どのようになるか予測評価をして、きちんとした対策をする必要があると思う。
- (2) 騒音問題は、ずっと続くので重大だ。特に高い部分、13.2m以上になると、2dBの音が増幅されそう。国立の沿線には、矢川団地をはじめとしてURとかが多く、高い建物ほど影響を受ける。この点については、影響に関して何らかの方法、吸音性防護壁を1.5mつくるということだがこれではダメで、この辺はしっかり検討してほしいと思う。

2 水循環

- (1) 評価書案では、水循環が評価項目から外されており、調査すべき項目が欠落したままの評価書案は重大な課題が残されていると思う。
また、調査計画書には、郷土文化館下の湧水や常盤の清水が地図付きで掲載されていたが、評価書案ではこれらの湧水が十分に扱われておらず、この変更の理由について明確な説明が必要である。
- (2) 国立市が平成31年に作成した湧水調査報告書では、郷土文化館下の湧水、常盤の清水の湧水やママ下湧水などの地下水涵養域が南武線を横断していることが示されている。事業者にとって、この国立市の調査報告書は非常に厄介な資料だったのではないか。
- (3) 審議会の議事録では、東京都建設局の担当者が、水循環について「予測評価が難しい」ことを理由に評価項目として設定していない旨を説明している。しかし、予測評

価が難しいことを理由に評価対象から外すことは、環境影響評価制度の本来の趣旨に反するものだ。

- (4) 地下水のモニタリングが、見解書において初めて表明されたが、「施工管理上のモニタリング」と表現されている。建設業者の手によるお手軽な施工管理上のモニタリングではなく、環境影響評価の一環としての理化学的精度を有した丁寧な調査を行うべきだ。
- (5) 本事業では基礎杭を打つことになっているが、相当の本数が打たれる。非常に影響があると思う。この基礎杭の深さが地下水域に達するのではないか。どうしても水循環に影響ないとは言えない。簡単に、「南武線は湧水涵養域のふちに位置しており、地下水に及ぼす影響は極めて小さい。」ではなく、影響はあるだろう。丁寧な調査をしてほしい。

3 水循環、生物・生態系共通

- (1) 水に影響があれば、生物・生態系にも影響があると考えべきで、非常に重要なポイントだと思う。水循環、生物・生態系を評価項目に入れて、丁寧な調査、検討をして、評価を責任を持ってやってほしい。

4 水循環、景観共通

- (1) 事業者及び東京都に対し、水循環を環境影響評価の項目に加え、既存資料を踏まえた誠実な調査、予測及び評価を行うことを求める。あわせて、高架橋の景観配慮及び富士山への眺望についても具体的な検討を行い、評価書案を誠実かつ正確に見直すことを強く要望する。

5 生物・生態系

- (1) 矢川の貴重な自然についてだが、環境調査をしたと思うが、いろいろと心配なところが取り上げられていない。本当にそれをもっときちんと考慮した上で計画を立ててもらいたいと思う。
- (2) 矢川は、とても大切な自然環境で、国立にとっても非常に貴重な動植物がいる。そういう川で、地域の人たちにとっても貴重な資源である。これをどうするかということは非常に大事な問題なので、むしろ今の状態からすれば、矢川をもっと保護して。そして、環境としても大事に、生き物その他がもっとイキイキと生きているように、環境を良くする方法にするべきだと思うが、実際にあるのは壊す方向になっている

と思う。そんなふうにとんどんスピードを求め、便利さを求め、という形で進んでいくのは、もう時代遅れである。そういうことをもう少し考え直してもらいたい。

6 景観

- (1) 高架橋の景観について、評価書案に示されたフォトモンタージュは、地域景観への配慮が十分に示されているとは言い難いものである。JR 中央線連続立体交差化事業の環境影響評価書案では、アーチ型の梁や丸みを帯びた橋脚など、具体的な景観配慮が示されていたが、今回の高架化事業では十分に示されていないことには疑問がある。
- (2) 見解書では、「高架橋及び駅舎の外壁については、周辺環境や地域環境と調和するようなデザイン、色彩等に配慮する」とされ、高架橋が景観配慮の対象として明記された。これは重要な方針変更であり、形状、色彩、圧迫感の低減等を含めた具体的な土木デザインを示し、地域景観との調和を確認できるフォトモンタージュを改めて提示すべきである。
- (3) 富士山への眺望は、富士見台という地名にも表れているように、国立市民にとって重要な地域資源である。評価書案では地域景観との調和が述べられているにもかかわらず、富士山への眺望について十分な検討がなされていない。常盤の清水と同様に、地域にとって大切な資源として評価の対象に含めるべきである。

7 その他（事業計画等）

- (1) この公述人という、こういうシステムで、住民の意見を聴くということで機会が設けられるのはとてもありがたいことだが、その時間とそのエネルギーを保証できるものがほとんどない。今日はたった3人の公述人だが、もっといっぱいたくさんの方が傍聴にきて、そして、市民が関心を持ってこの問題を考える。そういうことを、東京都もちろん国もそうだが、もっともっと大切に考えていただきたいと思う。
- (2) もっと多くの市民が関心を持てるような、そういう啓発の活動もぜひこういうプランを立てるときにはやってもらいたいと思う。それは、市の責任でもあり、都の責任でもあり、そういうシステムで、この大事な工事、建設計画、そういうものを、もっと市民に知らせて、その意見を尊重しながらつくってほしい。
- (3) 13年間という非常に長い工事期間であり、住民の生活環境に相当大きな支障をきたすことが明らかである。それに関して、かなり丁寧な、地元の住民の方への工程表

を含めた説明と住民合意が必要である。看板やチラシで周知するというレベルではないので、こういうところに、配慮に欠ける点が懸念される。きちんとした説明会を開き、そこで住民の疑問にも答えられるような場を保証すべきである。

- (4) 仮線を敷設する際に、南武線の北側の側道を使うことになると思うが、そうすると、今の側道は、これまでのように車が行き来したり人が歩いたりすることは難しくなるだろう。また、仮線を敷設するということから派生して、立ち退きをしなければならないことは起こり得る。これは、その人の人生にとって非常に重大な問題であるので軽々にはできない。
- (5) 道路を通すためには高架化が必須であるということで、3・3・15 と高架化を同時にやるということになったようだが、踏切をなくす高架化の問題と道路を通すという問題は、道路にとってはもう必須の事業だが、私たちにとっては一緒のものではない。それでも、一体化するという形で進められている。もらった資料にも、何で一体化するかということが一応説明はしてあったが、結局は、道路を通すために絶対に高架化しなきゃならない。そういうことで始められていたなと思う。

「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 部会審議質疑応答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
大気汚染	1	対象とする道路の範囲はあまり長くないが、将来の交通ネットワークはどうなるのか。また、交通量はどのように増えるのか。	道路のネットワークについて、環境影響評価書案資料編の 18 ページに、将来交通量を出すにあたっての道路ネットワークの設定の考え方を示している。今回の対象路線は、凡例で示す赤色のところである。この計画道路が供用される時点での道路ネットワークは、オレンジ色の西側の部分と北側の部分も含めて考えている。 道路ネットワーク完了時は、赤色の今回の対象のところからさらに北側に伸びる区間まで、道路がつながったという前提で将来の交通量を推計している。	5/20 部会にて回答
	2	甲州街道との交差点では、大気汚染の調査を行わないのか。 やはり交差点の方が濃度が高いだろうし、ここで左折、右折が増えた時にどうなるのかという疑問は残ると思う。今、自動車からの汚染物質もかなり減っている状態ではあるため、それほど大きく影響があるとは思えないが、気になった。	見解書でお答えしている内容と繰り返しになるが、大気汚染の予測地点は道路構造と土地利用の状況等を鑑みて、2 地点を選定している。	5/20 部会にて回答
大気汚染 騒音・振動 共通	1	JR 南武線の工事と同時期にこの道路工事が実施されることについて、影響評価は単体で行っているが、騒音、大気汚染等の影響が複合化する懸念がある。	_____	5/20 部会

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	—	<p>道路交通の騒音が高架橋の床版に当たって反射する裏面反射について、検討いただきたい。 (評価書案諮問時)</p>	<p>高架橋による裏面反射について、音響学会のプログラムでは、高架橋が対象道路に並行して存在する条件については設定できるということであるが、今回のように道路と高架橋が点で立体交差する条件での設定ができず、予測は難しいと考えている。また、点の立体交差であるので、その影響は限定的であるとも考えている。</p> <p>ただし、事後調査の手続きの中で、工事完了後の調査を行うので、その結果に応じて適切に対応する考えである。</p>	5/20 部会にて回答
	1	<p>JR南武線を新たに高架化する計画があるが、工事騒音や他の環境影響に関して、本事業との情報のやり取りや連携について、どのように考えているのか。</p> <p>音を聞く方にとっては、道路の工事も鉄道の工事も、工事の騒音に変わりはなく、お互いが影響を及ぼして倍になれば当然被害は増える。調整していただければ被害が少なくなると思う。</p>	<p>環境影響評価書案の中では道路工事による騒音を評価しており、基準値を下回っていることが予測として出ている。</p> <p>JR南武線と国立3・3・15号が交差するため、事業範囲も当然重なっている。そちらについては、お互いの事業の中で工事が重ならないように配慮しながら進めていきたい。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	2	<p>都民の意見の中にもあるが、道路が新たにできた場合の騒音について、特に JR 南武線と交差するところで心配の声がある。</p> <p>交差する鉄道からの裏面反射音なので影響は限定的とのことだが、限定的でも影響があることが考えられる。後から何か問題が起きた時に対応するというのはなかなか厳しいものがあると思うが、何か考えはあるのか。</p> <p>事後調査で対応を取るとのことだが、完了後に裏面反射の影響が出たときに、道路側もしくは鉄道側のどちらが対応し、どのような対策が取れるのか。</p> <p>このような大規模事業では、何事も先に想定されるのであれば、手を打つか、何かしらを考えておくということが求められるので、もう一度確認させていただきたい。</p> <p>裏面から来る音を防ぐということは、裏面を見えなくすることに等しいので、そのような壁を立てることはこの場所では不可能だと思う。また、舗装によりさらに騒音レベルを下げるができるのかとも思う。</p> <p>これらを考えると、交差部に近いところに関しては何らかの対策を考える、あるいは騒音がこれくらい大きくなる可能性もあるということをお知らせしておくなど、いくつか騒音問題が生じない対応策もあるかと思うので、ソフト・ハードの両面からご検討いただきたい。</p>	<p>予測はなかなか難しいと考えており、事後調査をして、必要に応じて対応していきたいと考えている。</p> <p>環境基準を仮に上回った場合の対策としては、遮音壁もしくは舗装構造を再検討するなど、道路側でできる対策もあろうかと思う。場合によっては、鉄道事業者にも相談をしながら、どのような対応ができるかというのを考えていきたい。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	3	<p>騒音の予測結果が規制基準を満たすというのはわかるが、矢川の周辺など、かなり騒音レベルの低い状態のところが一気に予測したレベルまで上がるということとなる。規制基準という考えではなく、現況が基準値をはるかに下回る地域への配慮をどのように考えているのか。</p> <p>道路が造られることによって利便性も上がるが、騒音などの環境が変わるのは間違いないことである。どれくらいの音の大きさになるかというのを周りの人たちにも理解してもらった上でこの事業を進めていき、行き違いがないようにご配慮いただきたい。</p>	<p>騒音の環境の基準に収まるような評価となっているため、しっかり騒音対策を行いながら、この基準を満足するよう進めていく。</p>	5/20部会にて回答
	4	<p>住宅街を突っ切る道路であり、そこの防音対策をどうされるのかと懸念に思っている。現況から何デシベルも上がるため、減音する対策をしっかり考えていただきたい。</p>	_____	5/20部会
生物・生態系	1	<p>矢川の上部を、30mほどの広さの道路が架かることになる。これまで影がなかったところに暗い空間ができると、植物などの生育に影響を与えるのではないか。</p>	<p>矢川の交差部は、矢川の外側に橋台を設けることから、流水部は改変しない。橋梁が架かるところは当然日が当たらなくなるが、生物・生態系の調査結果は、耐陰性の高い植物がわずかに生息するに過ぎないということだったため、植物の生育環境への影響は小さいと考えている。</p>	5/20部会にて回答
	2	<p>ずっと暗渠になっているような状態というものは、川の中の植生に影響はしないのか。</p>	<p>評価書案 16 ページの図に示すとおり、橋梁部の車道部は橋となるが、歩道については平面で交差する。このため、車道部により日陰となるのは20m程度である。</p> <p>その影響については、繰り返しになるが、耐陰性の高い付着藻類が主に分布していることが確認されており、影響は小さいと考えている。</p>	5/20部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
景観	—	<p>鉄道と道路が交差するところの景観も、調査をする必要があるのではないかと。 (評価書案諮問時)</p>	<p>本事業は代表的な眺望地点として、計画道路の起点、終点に加え、事業計画地の周辺住民が慣れ親しんでいる矢川との交差部の3点を設定している。この中で計画道路の終点側からの眺望として、鉄道交差部の北側からのイメージのモニタージュを作成している。</p> <p>また、高架化した JR 南武線と道路との一般的な交差のイメージは、JR 南武線連立事業の環境影響評価書案でも作成されているので、両事業の交差部の様子はこれらから想定いただきたい。</p>	5/20 部会にて回答
景観 自然との触れ合い活動の場 共通	1	<p>評価書案 309 ページのモニタージュ写真を見ると、矢川沿いの歩道が橋梁の下を歩けるように見える。20～30mの暗い中を歩くこととなるのか。</p> <p>橋梁の下をどのような形で通れるようにするかといったことも、デザインとして、あるいは周りの人たちの日常の、まさに自然との触れ合いのルートという意味で、あるいは 20m も暗い中を歩くというセキュリティの問題という意味で、配慮や工夫が可能かと思う。いろいろとご検討いただきたい。</p>	<p>おっしゃるとおり、橋梁が矢川の上に架かり、そこに矢川緑道が交差するが、橋梁の下を通れるかについては、今、市ともいろいろ調整をしているところである。</p>	5/20 部会にて回答
史跡・文化財	—	<p>埋蔵文化財について、工事前に地元の教育委員会に確認いただくほうがよい。不時発見により、発掘調査が不用意に入ってくる可能性はなくなってくるのではないかと。 (評価書案諮問時)</p>	<p>環境影響評価調査計画書を作成するにあたり、計画道路の範囲に埋蔵文化財包蔵地は確認されていないが、改めて国立市の文化財を所管する教育委員会に事業概要などの説明を行い、埋蔵文化財の包蔵地ではないということを確認している。</p> <p>仮に事業中に埋蔵文化財が見つかった場合には、速やかに調整をさせてほしいという旨を伝えており、適切に対応していきたいと考えている。</p>	5/20 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
史跡・文化財	1	<p>工事の際に急に埋蔵文化財が発見され、工期に影響を及ぼすなど、工事の事業者にとっては迷惑になる場合がある。</p> <p>大規模な計画においては、事前に知り得る手段として試掘調査や確認調査という手段があることも、国立市もご存知かと思う。不時発見にできるだけならないような措置があることを、お伝えする。</p>	<p>埋蔵文化財については、今の時点で事業用地の調査は難しいが、見つかった場合にはすぐに対応していく。引き続き、市と相談調整しながら進めていきたい。</p>	5/20部会にて回答
その他(環境全般)	1	<p>JR南武線の工事の方は、地域の方への説明会や地下水のモニタリング情報などの提供、工事のスケジュールをわかるようにするといったことを検討されるそうなので、それと同様な形で、道路工事も適宜情報を周りの方に出しつつ、齟齬がないようにしていただきたい。</p>	<p>—————</p>	5/20部会
その他(事業計画)	—	<p>矢川に架かる橋梁部について、橋台部の掘削幅や深さを教えてほしい。 (評価書案諮問時)</p>	<p>矢川と交差する箇所の手車橋の橋台工については、杭基礎ではなく、直接基礎を想定している。その基礎の深さは、地盤面から約3m、幅は約20mと想定している。環境影響評価書案資料編の6～7ページの施工計画に橋台のポンチ絵を示しているが、この掘削規模が想定しているイメージとやや異なっているため、評価書作成時に修正を行いたい。</p>	5/20部会にて回答

「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」に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要

都民の意見を聴く会	公 述 人
	5 名

1 大気汚染

- (1) PM2.5 を調査・予測対象から除外していることについて、「発生源が多岐にわたること」や「排出の状況が明確になっていないこと」を理由としているが、都の見解は環境省の基準や見解との整合性を欠いており、PM2.5 を除外する根拠に乏しいのではないか。
- (2) 大気汚染について、二酸化窒素と浮遊粒子状物質の予測濃度は環境基準を満足すると書かれているが、住んでいる方、特に計画道路から 60m という近い場所にある第六小学校の子供たちの健康被害が心配である。

2 大気汚染、騒音・振動共通

- (1) いずみ大通りのすぐ脇に住んでいる方が、早朝 5 時の大型トラックの走行は睡眠を妨げ、大問題であると言っていた。また、大きな幹線道路の沿線で、PM2.5 が原因と思われる小児喘息のお子さんが出ている。この道路の必要性をもう一度確認する必要があるが、何よりも子どもたちを含め、そこに住んでいる者たちが大きな健康被害を受けるようなことはしてはいけない。

3 騒音・振動

- (1) 見解書 (31 ページ) の、「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る。」といった表現は曖昧であり、著しい影響と判断する具体的な数値基準を示すべきである。
- (2) 本事業の計画道路は、J R 南武線と交差することが予定されており、J R 南武線の工事が先行して行われることから、道路の工事の時には高架橋は既に存在している。このため、道路について、J R 南武線の騒音を既存条件として予測・評価をするべきである。

また、高架橋に反射した騒音は、直接騒音と重なり、近隣の保育園等の子供たちの

環境に、継続的に影響を及ぼす可能性がある。裏面反射騒音を低減するための対策工事について、事業者間で協議し検討することを求める。

- (3) 新たな道路整備により、騒音・振動が増え、静かな環境が妨げられる。特に高齢者や一人暮らしの住民にとって、睡眠への影響が大きい。

4 生物・生態系

- (1) 矢川について、水質や水生生物に大きな影響はないと評価されているが、計画道路により 28mの大きな蓋がされて日が差さないということは、矢川にとって大きなダメージと言わざるを得ない。矢川に架かる橋梁の構造が不明であり、調査の結果大きな影響がないから大丈夫ということではない。
- (2) 矢川に絶滅危惧種が残っていることが今回の調査により分かった。本当は矢川をきちんと保護すべきであるのに、被害を受けるような状態で道路が建設されるのはとても心配である。

5 その他（事業計画等）

- (1) 事業目的について、どの道路整備にも適用される表現であり、この場所にこの道路を整備する理由としての具体性がない。また、当該道路整備事業による効果が、投じる費用に見合うかという観点からの言及が必要である。
- (2) 地球温暖化などの影響の下で、私たちが大事にすべきは、樹木の緑だったり、土だったり、水だったり、人の暮らしだったり、そういうところを豊かにしていくことこそ本当に必要で、アスファルトの大きな道路や構造物が本当に今必要とされているのか、その根本のところを見直していただきたい。
- (3) JR南武線の高架化と道路整備を一体化し進めるとしているが、別の問題として考えなければならないし、もっと話し合いをするべきと思う。まちづくりに関わる、非常に大きな影響がある事業であり、もっとそこに生活している住民の意見をきちんと聞いてほしい。
- (4) この計画道路は、今から 65 年も前に都市計画決定されている。今の時点でゼロベースにし、その上で市民の英知や専門家の方たちのいろいろな研究を基にして再検討すべきである。