

令和 8 年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第 3 回）

日時：令和 8 年 7 月 24 日（金）午前 10 時 00 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総括審議

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

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

【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」に係る環境影響評価書案について（案）

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」に係る環境影響評価書案について（案）

<出席者>

会長 片谷委員

第二部会長 宗方委員

安立委員

尾崎委員

羽染委員

廣江委員

水本委員

森川委員

保高委員

(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 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	「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。 特に評価のところで「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。 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。 「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。 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。	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、ということを経営基準にしている。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。	5/20 部会にて回答 総括審議事項へ

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は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、できるだけ下げするように、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。 【補足説明】 高層階への影響については、工事の完了後における高架橋区間は、弾性バラストと呼ばれる下面に弾性材を取り付けた枕木と、コンクリート床盤または路盤コンクリートを覆う消音バラストにより構成される、防音・防振の効果を持つ軌道構造を採用するとともに、高さ1.5mの防音壁を設置する。 また、可能な限りロングレールの採用やレールの重量化により、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など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などの環境保全の措置を行い、さらなる騒音の低減に努めていく。	5/20 部会にて回答 6/26 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	振動の対策で、道床を敷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 1.5 m 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、仮線を敷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
			【訂正】 仮線時の環境保全措置について回答をした際、仮線時に消音バラストを使用して騒音を抑えるという趣旨の説明をしたが、仮線時は消音バラストを使用する計画ではないので、訂正する。	6/26 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	(4の続き)	【補足説明】 対策効果がどの程度あると考えているのかという趣旨の指摘については、仮線区間の軌道構造は、現況と同様に、路盤の上に道床と呼ばれる碎石構造の層を敷き、そこに枕木、軌道を設置する構造となる。道床とバラストは同じものとなる。 予測に反映した措置は、敷地境界付近に高さ3mの仮囲いを設置すること、可能な限りロングレールを採用することの2点となる。 仮線時の列車の走行に伴う振動対策として予測に反映はしていないが、道床を支える路盤の着実な構築を行うとともに、振動を吸収する道床の整備を十分に行うことは、周辺環境への影響の低減に有効だと考えている。工事の実施に当たっては、地盤の状況を確認した上で、必要に応じて地盤改良を行い、道床の入念な整備を行うことで、鉄道振動の低減に努めていく。 J R 東日本による直近の事例としては、J R 中央線三鷹駅から立川駅間の連続立体交差において、最寄り軌道中心からの距離が12.5mの地上で、3か所において現況調査、予測、事後調査を行っている。1か所目では、現況値が56dB、予測値が59dB に対して、事後調査結果が60dB。2か所目では、現況値が61dB、予測値が64dB に対し、事後調査結果が60dB、3か所目では、現況値が57dB、予測値が65dB に対して、事後調査結果が58dB という結果になっていて、予測値と事後調査結果を比較すると、同程度もしくは小さくなる傾向が確認できている。 このため、工事の実施に当たっては、地盤の状況を確認した上で、必要に応じて地盤改良を行い、道床の入念な整備を行うことで、鉄道振動の低減に努めていく。	6/26 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	(4の続き) 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。 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はあるかと思う。 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。	仮線のほうは、道床も予測に入っている。 そういう意味で問題ない。 【訂正】 道床の予測条件について、仮線時は道床も予測に入っているという趣旨の説明をしたが、道床の整備を十分に行うことなどによる低減効果は予測に反映しなかった措置となっているので、訂正する。	5/20 部会にて回答 6/26 部会にて回答
	5	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。	_____	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	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。 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。	福祉施設とか、教育施設があつて、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。 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。 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。	5/20 部会にて回答 総括審議事項へ
	7	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。	_____	5/20 部会
	8	今回の説明の訂正箇所について確認だが、まず1点目は、新しく北側に造る仮線の予測について、振動には道床の効果は入っていなかったということだったが、騒音でも道床の効果の予測に入れていなかったということか。	騒音も道床の効果は予測に入っていない。	6/26 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	9	2点目はJR中央線の高架化の際に仮線を造った時の振動の現況と予測と事後調査について説明があったが、その設定条件というか、予測条件は今回とほぼ同じと考えてよいか。 中央線については、同じ状況の例として出したのか。	中央線と今回の南武線については、同じ対策を行っていく。	6/26 部会にて回答
		そうすると、現況の振動レベルよりも、道床を入れたとしても線路が近づく分、多少大きくなる可能性があるという理解でよいか。 先ほどの現況と事後調査を比べると、-1から+4dBの範囲ということで、プラス側に振れることが大きいという気がしたが。 北側にずれるわけだから、騒音も振動も北側の住宅地にとっては、音源が近づくわけなので、全く同じにするというのはかなり難しいと分かっているが、ぜひそこら辺の配慮をお願いする。 仮線になってからの期間も結構長いので、そこら辺十分に説明をして、配慮をする姿勢を示してほしい。	中央線の事例では、環境保全のための措置として、レールの重量化、ロングレール化及びバラスト軌道ということで実施している。 今回の南武線でも同様の対応を考えているが、レールの重量化については、評価書案には、環境保全の措置に記載をしていなかったもので、これは評価書を作成する時に追記したいと思う。 評価書には可能な限りレールの重量化を実施し、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努めるというような一文を追記したいと思う。 その認識でよいと思う。しっかり路盤改良など行って、道床を入念に整備するということで、低減に努めていきたい。	

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	10	改善の中で、ロングレール化とか、レールの重量化といった話があったが、現状はどういうものなのか。現状も、ロングレールであれば改良にならないかと。その辺はどうなのか。 現地に行ったときの踏切の前後は妙につながっていないと思ったが、踏切がなくなることによってロングレール化するとか、技術が進むことで、そういうことが期待されるということかと。	現状は、急カーブとかいろいろなカーブに応じてロングレールにできない部分もあり、定尺と言って25mごと継ぎ目があるところが結構ある。そこを今度高架化になったら、基本全部ロングレールで継ぎ目がない形にするということを考えている。 レールの重量化についても、専門用語で、今は50Nと言って1m当たり50kgの断面のレールを使用しているが、高架になったら、60kgという断面の大きいレールにする。そうすると、車輪とレールの擦れる音とかも低減されたり、振動も伝わりにくいというようなことで考えている。	6/26 部会にて回答
土壌汚染	—	線路の枕木、これはいつ頃から敷設されている線路なのか分かるか。時期によって、線路の枕木の塗料に化学物質がかなり使われている時期があって、そういったものがあるので、地域調査のときに、考慮してほしい。 (評価書案諮問時)	過去に枕木の防腐処理剤としてクレオソートを使用していた時期があった。当該物質は、2004年6月の有害物質を含有する家庭用品の規制に関する法律の改正により、新規の使用が禁止されている。 クレオソートは土壌汚染対策法において、特定の有害物質に指定はされていないが、使用された木枕木が確認された場合は、適切に処理していきたい。 本事業の区間において確認したところ、木枕木が使用されている箇所は、西国立駅付近の保守基地で、その前後に木枕木が使用されており、この部分に限られているという状況である。	6/26 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	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と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。 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。	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、斜面のところに工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。	5/20部会にて回答
地形・地質	2	それがどうなのかということ。 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は、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。 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。	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。	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	2	(2の続き) 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。 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。 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。 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。	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。 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いうか、前に進みながらというか、そのような形でやっていく。 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。	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	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。 専門の先生方に指導してもらって、よく対応してほしい。	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。 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。 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。	5/20 部会にて回答
	2	「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。 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。	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。	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	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ま 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。 そういうふうにするのであればよいと思うが、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。 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。	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。 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。	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	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。 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。 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ことも、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。 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。	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。 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。 【補足説明】 モニタリングの詳細については、地下水の変動を継続して測定、監視するために、観測用の井戸を設置して、自記式水位計による計測を考えている。地下水位の変動と降水量との比較などを行っていかうと考えている。 観測する井戸の設置の場所については、今後、施工計画と高架橋や盛土構造との位置関係を踏まえまして検討していく。	5/20 部会にて回答 6/26 部会にて回答
	5	予測評価が難しいことを理由に選定しないみたいなことを、住民の人が言っていて、そんなやり取りが本当に審議会の議事録にあったのか。こういうあたり、地元からかなり不信感をもたれて、斜めに読まれている感じがあるなという気がした。丁寧に説明をしていくことは必要。	総会の際の説明だが、やり取りの中でいろいろ話をしているので、どういうやり取りだったかを正確に把握しきれてないが、水循環を選定しなかった理由については、説明しているとおりの説明で、難しいからということでは決していない。	6/26 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	6	地下水のモニタリングをするという話は、従前から出ていて、それはそれでやってもらうのは良いという話であった。 その地下水モニタリングという中に、1つは、モニタリングの井戸で見てもらうというのがあるが、湧水を直接見るということに関しては、どういう話をしてもらったのか確認をしたい。 湧水を直接、住民の人が具体的に挙げている湧水の地点があるが、その湧水の湧水量、あるいは水質もモニタリング項目に含めていくという話だったか。その辺を確認したいと思う。	地下水のモニタリングの件だが、井戸で観測はするが、湧水については、現地で工事を行っているので、直接見るということは可能かと思うので、そういうことについても今後調整を図っていききたいと思う。	6/26 部会にて回答
	7	湧水の水質とか、湧水量が変化するかというモニタリングは非常に大事だと思う。 特に、基礎工事がそんなに奥深くまでいかないから湧水に影響はないというような趣旨の発言等があるが、それは、湧水の流れを正確に予測するのは難しいのと同じように、影響に関しても完全に予測するのは不可能というか難しいと思う。ということで、モニタリングが大事かと思うので、ぜひ検討をして。	今後検討していききたいと思う。	6/26 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	—	湧水に関しては、今回の基礎の深さであれば、帯水層まで行くような状態ではない。なので、基本的には、影響を与えるリスクは少ないけれども、念のためにしっかりと、懸念もあるということでモニタリングをしていくと、科学的な知見からそういう理解でいいですね。 この深さで帯水層か何かの層に影響を与える可能性はかなり低いかと個人的には思っているが、そのあたりと、懸念があるからしっかり対応していくということは分けていかなければいけないと思っていて、その辺はどうか。 大変クリアになった。リニアとか工事に関連して水位の低下みたいな情報が流れているので、そういう懸念はあるが、感覚的には高くない。ただし、しっかりと工事の影響を見ていくことが重要だと理解した。	(委員回答) 深さだけの話をすると、刺さる位置もあるという図だったと思う。 おそらく隙間が相当空いているので、いわゆる広域流動に与える影響というのはほぼないだろうということで説明を受けていて、私もそれはそうかなという気はする。 一方、盛土をする地域もあるという話だったが、大規模なものを造成するわけではないので、それも広域流動に与える影響はほぼないだろうと思う。 しかし、十何年という長い工事期間があり、そもそも武蔵野台地の湧水というのが基本的には減少傾向にあるという基調があって、いろんな変動がある中で、この工事と結び付けられて議論される可能性があるという傾向は結構あるかと思う。 そこが、地下のことなので、絶対に因果関係がないということを何の証拠もなしに議論するのはなかなか難しいと思っており、そのために、工事の施行開始前から施工中もずっと続けて、いわゆる自然のトレンドと工事中のトレンドとが変わっていないということを確認し続けることが一つ重要ではないかと思っていることで、それが一番大きい。 もちろん、私の見識不足で本当に影響が出る可能性もゼロではないが、基本的には可能性はかなり低いものだと思っている。これが直接の原因で何かが起こるという可能性は非常に低いと。 ただ、そこがネックになってむしろ工事に対して何かしら地元との軋轢が起こる可能性が非常に高い部分であると思っているので、そこをモニタリングによってしっかりと丁寧に説明してもらいたい、そういうのが一番大きいかと思う。	6/26 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	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。	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。 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。 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。	5/20 部会にて回答
		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。	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。 【補足説明】 本事業において、テレビの電波障害が発生した場合は、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など、適切な対策を実施していく。 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る。 さらに、工事の施行中及び工事完了後においては、住民などの問い合わせ窓口を明確にし、申し出があった場合には適切に対応するなど、丁寧な対応に努めていく。	6/26 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	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。 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。 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。 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。 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。	「架線より高い所で予測をしている。」という回答で良いか。 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事で、了解いただければと思う。	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	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。 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。 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はないから、それを見て「融合する」と解釈するのは難しいと思う。 この辺りについて、意見、考えをもう少し補足してほしい。 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。 「周りの建物などは変化しない」という意味ではごもっともだが、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。 「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。	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。 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。 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。	5/20 部会にて回答 総括審議事項へ

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
景観	2	「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。 もちろん、そんなことはないと思うが、もう少し。 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な。	_____ 【補足説明】 環境保全のための措置として、高架橋及び駅舎の外壁について、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩などに配慮するとともに、駅舎の形状や意匠などは、地域の景観づくりに寄与するよう配慮する。 また、高架橋については圧迫感を和らげるよう梁に丸みをつけるなど、今後詳細な検討を行い景観に配慮する。今後、高架橋の設計の深度化を図っていくので、その中で検討をしていく。	5/20 部会 総括審議事項へ 6/26 部会にて回答
	3	高架についてデザインを考えるとといったことを修正の案で見せてもらったが、形は書いてあったが色は書いてなかったと思う。 当然、コンクリートそのものの色が、奇抜な色になるとは思わないが、駅舎のほうの色も考えると言っている以上、高架についても、色を一言触れて欲しいと思った。 通常のコンクリートだから、そんなに違いはないと思うが。 コンクリートそれ自体は問題はないが、材料によって明度が違ったりするので、新しいものも出ているようだから、そういったことも配慮してもらえればと思う。	高架橋は、基本はコンクリートなので、コンクリートの色、グレーと言うか、そういう色になるかとは思う。なので、デザインで、梁に丸みをつけるとか、そういうことで圧迫感などに配慮したいと思っているので、今後の設計の中で考えていきたい。	6/26 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
廃棄物	1	評価書案 225 ページの表 8.7-5 になるが、主な建設廃棄物のみが示されていて、発生源が小規模かつ多岐にわたるものは除外しているということだが、何をもって小規模というかが分からない。何トン以下のものみたいな明確な基準があるのであれば教えてほしい。 これだけ大規模な工事なので、木くずであったり、金属くずであったりか、プラスチックとかもいろいろ出るのではないかと思うので、もう少し詳細に書いてほしい。 資料編を見ると、例えば、エレベーター 2 基とか書いてあるが、それが全部コンクリートのところしか見られていなくて、ケーブルとかはどうなったんだろうというのもあるし、そこがざっくり見えなくなっていることで、きちんと再資源化が進むのかというのが分かりにくいと思った。 それだと、何をもって小規模かというところで、まだ調べていないものは全部小規模に入れていますとも聞こえてしまうが。設備について、例えば、延べ床面積である程度予測ができたりするのではと思うし、電気設備とかでもいろいろ金属くずとか入ってきそうな気もするが、そのあたりを記載、予測するのは難しいか。	本編 225 ページのところで、既存構造物の解体撤去で行う主な建設廃棄物の排出量、再利用及び再資源化率というものを載せていて、資料編 143 ページにこの根拠となる対象施設について記載している。 この中の対象施設についても、主な、かなり大きなものについて記載しており、例えば、駅間にある倉庫だとか、細かい設備についてはまだ調査の段階で調べきれてないものがあり、詳細設計の中で明らかにして、再資源化の取組みに努めていきたいと思っており、発生源が小規模かつ多岐にわたるものについては除外しているという記載となっている。	6/26 部会にて回答
		土木工事としては小規模かもしれないが、既存の駅舎を壊すとなると建物からいろんなものが出てくるであろうと。建築的には小規模ではないということ。その辺の立ち位置の違いがある。	既存の駅舎については、この表現のとおり網羅されている。 説明しているのは、スコープだとか、清掃用品だとかを入れている本当に簡易な倉庫とかいうのは、計上から漏れていたりする部分があるということ。	

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
廃棄物	1	(1の続き) それくらい小さな倉庫ということとは分かった。資料編を見たときに、エレベーターとあって、コンクリートにしか部材がない。コンクリート以外にもいろいろ出るのではないかと思い違和感があったので、そのあたりをうまく工夫して書けるようなところがあれば、注意書きに、他に出るといような追記をすとか、そういう工夫があっても誤解がなくていいかと感じる。	撤去予定のもので、もし確認した場合には廃棄物処理及び清掃に関する法律などに基づいて適切に処理をしようとは思っているが、まだ把握しきれてないところがある。	6/26 部会にて回答
		既存構造物ということで、線路の話だけをしているように見えてしまって、建築物等での、そのスケールの中において、小規模とはどういう意味なのかとか。 先ほど話題になったようなエレベーターも当然いろんな部材があつて、全部入るわけではないので、その辺はもう少し丁寧な表現の仕方で誤解のないようにということをお願いします。		

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
廃棄物	2	再利用、再資源化に努めるという形で、一般的な書きぶりになっているが、その3Rで、廃棄物の資源循環という意味では廃棄物を減らす、再利用する、再利用できないものはリサイクルするといった優先順位がある。そこが、グラデーションが環境配慮行動としては見えない。 工事で高架にするということで、今まで使っていたものはそのまま移して、また使えるのかと思ったら、話を聞いているとそうでもないような。レールとかも新しいものになるというふうにも理解した。再利用、再資源化というのもできるだけ再利用すべきだと思うが、そのあたり、どういう見込みなのか、もう少し再利用できるのであれば再利用してほしいし、そのあたり書けるところがあればもう少し書き足して。 再利用と再資源化というところで、その見込み。レールなどがそのまま、また次のレールに使われるのか、スクラップ業者に出してしまうのかは、どうなるのか。	再利用及び再資源化は一緒に書いていて、数字として明確に分けるのは非常に難しいと考えている。基本的には再資源化が結構大半を占めるかと思っている。	6/26 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
温室効果ガス	—	本編 34 ページにロードマップが出ており、本文中に「CO₂排出量削減にチャレンジする」と書いてあるが、今回の工事が、このロードマップの中ではどこに当たるのか。 一方で、54 ページでは今回温室効果ガスを選定しなかった理由の中で、「限られた事業用地内の稼働であり、台数は少なく」とあるが、これは何と比較して「台数が少ない」と言っているのか。そのあたりを、工事における温室効果ガス排出量を削減する決まり事というのか、それがどの程度の範囲なのかというのが、読み切れなかったもので、そのあたりを教えてほしい。 (評価書案諮問時)	温室効果ガスの排出削減については、長期目標である 2050 年度の CO₂排出量実質ゼロというところを目指している。 本目標の趣旨を踏まえた取組みとして、事業の実施にあたっては、工法の選定や施工計画、工期の設定等を含めて、温室効果ガス排出量の低減に配慮して、可能な限り環境負荷の低減に努めていく。ロードマップで言うと、ちょうど真ん中ぐらいがこの事業の開始時期かと思う。 「使う」の下段の方にも書いてあるが、西国立駅及び矢川駅の各駅施設等においても、LEDの照明や高効率空調設備など省電力機器の導入を図るなど、省エネルギー化の推進について検討を進めていく。	6/26 部会にて回答
その他 (工事工程)	1	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。 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。 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。 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。	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。 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。 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。	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	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。 付替え道路とは、どういうふうな付替えをするのか。	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。 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。	5/20 部会にて回答
その他 (事業計画)	3	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。 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。 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。 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。	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。 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。	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	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。 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う。 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を、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う。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」ということだと思うので、今一度それを考えてほしい。		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
その他 (施工計画)	5	「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。 言い訳的に貼るのではなくて、という意味である。	掲示の仕方はこれからしっかりと、鉄道事業者と我々で考えていきたい。	5/20 部会にて回答
			【補足説明】 今後、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ある。 また、工事の実施にあたっては、工事のお知らせを配布し、工事看板などにて近隣の方に理解してもらえよう、分かりやすい内容や表現で周知を図っていく。加えて工事期間中は、工事の期間や工事の進捗について地域住民の方へ丁寧な情報提供を行うとともに、問い合わせなどの窓口を設けて、きめ細やかな対応を行っていく。	6/26 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	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。 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。 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。 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。 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。 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。	はい。 そのイメージであっている。 はい。 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。	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	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。 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。 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う印象を持っているので、ぜひ評価書にするとときに詳しく書いてほしい。 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。	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。	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 (住民説明)	8	工事車両等の台数を見たが、もう一つの道路の工事と、大量に工事車両が出る時期が被っているようにも見える。12年とか13年に及ぶような長い期間なので、環境影響評価自体は単体でやるということは分かっているが、そこまで深刻な大気汚染とか騒音による被害は出ないであろうという想定のもとで考えていると思う。ただ、万一出た場合、こちらの工事に起因している場合にはとを考えていても、場合によっては、客観的な関連共同性があるということで、これはもう本当に、もし訴えられたらとか、そういうケースなので、そこまで考える必要ないかもしれないが、共同の不法行為が成立してしまう可能性もなくはないので、本当に十分に注意をして説明をして、例えば、低排出型の車両を使っているということで、こちらには起因しないのであれば、その部分も強調して説明したほうが良いと思う。あと、全般的には同じような時点で、同じような所に環境負荷がかかる可能性もあるというところを十分調整して、両方合わせても受忍限度を超えないようなスケジュール設定をするということを、強く勧めたいと思う。 後々、問題が起きると、そういう被害が生じた住民の方にとっては、非常に大きな問題になってしまい、対応する事業者にとっても大きな問題なので、その点だけでも一度リマインドしたいと思う。 きちんと項目ごとに、もう一度、問題が生じそうなところを、全て潰した上で、どういう対応するかも考えた上で、スケジュールも組んで、住民にも説明をするということが必要かと思った。	これから連続立体交差事業と道路の工事を進めていくが、今話のあったように、十分に調整を図って進めていきたいと思う。	6/26 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 (住民説明)	9	道路の工事でも住民に適切に説明すると言ってくると思う。 道路のほうで出てくる説明の資料と、こちらから出てくる資料は、何か調整などはするのか。それぞれの意味において微妙に違うように解釈されると良くないでしょうし、そういう意味でも連携など何か可能か。 専門用語がたくさん出てくるので、当然それぞれの資料で分かりやすい、分かりにくいというものもあるかもしれない。そういうほうの連携もあるかと思ったが、そういう可能性はあるか。 そういう説明会に、お互いの事業の連絡担当者みたいな人がいて確認するとか、リエゾン・オフィサーみたいな形の人がいたりするのか。	今後、測量説明会とかいろいろ説明会があるし、道路のほうでも用地補償の説明をするときに事業概要の説明もしていくので、その中で、分かりやすい表現に努めていきたい。 同じ部の中で事業をやっているもので、そこは、しっかり調整していきたいと思う。	6/26 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	10	都民の意見を聴く会の公述意見の概要（資料1-2）の最後に掲載されている意見だが、高架化事業と道路を通す事業について、住民説明会の中で「一体」という言葉が使われたという説明を公述人が言っていた。 しかし、この住民の受け取りと事業者の説明の趣旨に齟齬があると、この先の説明会でも非常に大きな影響与えるのではないかと危惧している。 住民の方が、高架化事業と道路整備事業を一体の事業、一体化、一緒にやるのだというイメージを持っていると感じた。 このような表現をしたのかどうか、どういう趣旨でこの発言をしたのか、分かる範囲で説明してほしい。 一番心配するのは、一体で実施するなら、当然両事業とも対策を一緒にやられる、アセスは個別対応のはずだが、複合対応というイメージを持たれてしまう。 道路は鉄道の影響を受けることはあるが、それを個別に対応するのか、両方が対応するのかというところで住民に誤解を生むと、説明会においても全然話が進まないという感じになるのが怖い。 この「一体」という言葉の誤解が続かないよう、当時の関係者に聞いて、誤解があれば解いてほしい。 これは本当に重要な問題であって、今後の事業を進める上でも非常にキーになる可能性が高いので十分配慮してほしい。 （廣江委員）	その場でどのような発言があったかについては正確には把握していない。ただし、連続立体交差事業については、鉄道と道路が交差する区間を連続的に立体交差化することで、多数の踏切を一体的に除却し、その効果を早期に発現させる事業であることから、新たな都市計画道路との立体交差も併せて整備し、一体的に実現する事業である旨の説明は行っていたと考えている。 実際に、南武線連続立体交差事業と国立都市計画道路3・3・15号線の整備とを併せて進めることで、安全で快適なまちづくりを推進することとしており、この点についてはパンフレット等にも記載している。 事業の位置付けとしては以上のような内容になる。 今後、測量説明会、用地補償説明会や工事説明会を開催していくので、その中で丁寧に説明をしていきたい。	6/26 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	11	都民の意見を聴く会の公述意見の概要を見て、この高架化事業と新設の道路事業について、高架化のほうは、特に大気汚染の話は一切出てこないが、道路事業のほうでは非常に大気汚染の心配をしている部分がある。 大気汚染は項目から外れているが、選定しなかった理由には、工事のときに低公害型の、排出ガス対策型の建設機械を使うと書いてあり、住民の方にとっては、同じ地域で、同じような工事がされていて、同じような印象を受けるのではないかと。 「一体化」ではないが、同時にやるということで、さらっと書いてあるが、工事の時に、そういった低公害型の建設機械をきちんと使っているといった説明が、もう少し分かるように書いてあってもいいかと思う。	これから工事説明会なども行うので、そこは丁寧に、低公害型のものを使っていくということをしつかりと説明したいと思う。	6/26 部会にて回答
その他 (資料作成)	12	住民の人などに配っているパフレットについて、いつも思うが、小さいなど。但し書きが「問題があったら対応します。」みたいな感じで書いてあるので、住民の人は気づかないということがある。通信事業で、ああいう但し書きが、小さく書いてあるのはよくあるが、そういったことも含めて、丁寧に今後対応して欲しいと思う。	今後、説明の機会を捉えて、丁寧に対応していきたい。	6/26 部会にて回答

「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」に係る環境影響評価書案について（案）

第 1 審議経過

本審議会では、令和 7 年 10 月 30 日に「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（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における質疑及び審議を重ね、都民及び事業段階関係市長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

第 2 審議結果

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。なお、事業の実施に当たっては、関係住民や自治体に対し周知・説明を十分に行うこと。

【騒音・振動】

- 1 仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音・振動及び工事完了後の列車の走行に伴う鉄道振動について、「現況値を大きく上回らないこと」を評価の指標としているが、「大きく」の程度が不明確であり周辺住民に不安を生じさせるおそれがあることから、より明確な指標について検討し、必要に応じて予測・評価の見直しを行うこと。また、周辺住民に対して丁寧な説明を行うこと。
- 2 計画地に近接して保育園や小中学校等の配慮すべき施設が存在しており、工事予定期間も着工から約 13 年と長期にわたることから、更なる環境保全のための措置を検討し、より一層の騒音・振動の低減に努めること。

【景観】

- 1 「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」、「高架化された鉄道は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」とする記載は、地域景観の変化を適切に捉えたものとは言い難い。このため、高架構造物がもたらす景観への影響を適切に考慮した上で、必要に応じて予測・評価を見直すとともに、より具体的な環境保全のための措置を検討すること。
- 2 高架橋についても、駅舎と同様にデザイン、色彩及び形状等に配慮し、周辺環境や地域景観との調和を図るとともに、これらの検討に際しては地域関係者との十分な意見交換に努めること。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	令和 7 年 10 月 30 日	評価書案について諮問
審議会	令和 8 年 3 月 26 日	現地視察
部 会	令和 8 年 5 月 20 日	質疑及び審議
公聴会	令和 8 年 6 月 9 日	都民の意見を聴く会
部 会	令和 8 年 6 月 26 日	質疑及び審議
部 会	令和 8 年 7 月 24 日	総括審議
審議会	令和 8 年 7 月	答申（予定）

「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
	3	都民の意見を聞く会でも、かなり大気汚染への心配の意見が出ている。これは、何もないところに新しい道路ができる心配の現れと思われる。 大気汚染の項目は工事の完了後だけが対象だが、工事の施行中についても、粉じん対策も含め、環境保全の措置を徹底していただければよいと思う。	工事の施行中についても、建設機械が動くので、当然排ガス対策型の機械を使用し、仮囲いを設置する。周りの住民の方に配慮するように努めてまいりたい。	6/26 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
大気汚染 騒音・振動 共通	1	J R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
騒音・振動	—	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)	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。 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。	5/20 部会にて回答
	1	J R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。 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。	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。 J R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。	5/20 部会にて回答 総括審議事項へ

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	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。 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。 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。 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。 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。 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あらかじめ知らせておくなど、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。	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。 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。	5/20部会にて回答 総括審議事項へ

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	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。 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。	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。	5/20部会にて回答 総括審議事項へ
	4	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。	_____	5/20部会 総括審議事項へ
	5	南武線と交差する部分に保育園があるが、都民の意見でもやはり、小学校や保育園に対する影響が大きいのではないかと心が心配の一つとして挙がっている。 前回の審議の中では、事後調査で裏面反射音の影響を確認し、それが環境基準を仮に上回った場合は対策をするということだったが、環境基準を上回るというよりは、予測・評価をしていない中で、裏面反射の影響の有無を、事後調査でどのように確かめられるのか。 環境基準を超えていなくても、他に比べて何らかの影響があった場合に、それについてはどうなるのか。	裏面反射については、予測が難しいということで、前回回答させていただいた。事後調査を行う箇所を定めているので、事後調査の中で、環境基準内に収まるかどうかをしっかりと確認していきたい。仮に環境基準を超えていた場合は、全体の騒音を下げするために、舗装構造を変えるなどの対策を行いながら、必要に応じて鉄道事業者とも相談をしていきたい。	6/26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	5	(5の続き) 鉄道の方の対策もしないと、裏面反射音というのは軽減できないと思っているが、特に今、住民の認識として両事業が一体という言葉でくくられているとすると、本当にこの事業が個別ではなくJR南武線の高架化事業と一体事業として進まざるを得なくなってしまう。法律的には個別の評価ということは分かっているが、非常に近い時期に事業を実施されるということで、この点について今一度確認させていただきたい。		
	6	裏面反射の影響の有無の事後調査を、本編 110 ページの予測地点で行うとのことだが、調査地点は少なくとも保育園よりも遠い位置であり、裏面反射音の影響が本当にここで確認できるのかどうかは、音響の専門家から言うと、無理ではないかと思う。 前回の審議会では、裏面反射音の影響で大きくなる可能性があるのは高架橋との交差部の近くであり、これが直交する、つまりダブルデッキのように上下に走っているわけではないから、沿道に大きく広く線上に影響を与えるものではないという説明を受けたと思う。その観点からすると、もっと近いところに調査地点がないといけないと思う。	予測地点として本編 110 ページの①、②の2断面を設定しており、基本的にはこの②でまず事後調査の結果を確認したい。	6/26 部会にて回答
		もう一回言うが、裏面反射音の影響の有無の予測・評価は、難しいのは分かるので、予測していないということで事後調査により確認していただければと思っている。調査地点①、②はあまりにも高架橋から遠く、裏面反射の範囲が高架橋との交差部の近傍にあるから影響も少ないはずだという前回の回答から考えても、これではその説明と矛盾している。	ご意見については、こちらでも確認したい。	

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	(6の続き) 裏面反射の影響がないことの予測は、強制ではないことは十分承知している。ただ、影響が出ることは認めていただいていると思うので、今すぐではなくてよいので、事後調査で確認する地点を設けることを、ご検討いただきたい。		
	7	本事業は、何もないところに道路が通るため、そこに住んでいる方々にとっては、騒音レベルが現況から 10dB 以上、夜間も上がってしまう。 当然、幹線道路の整備後は夜間の環境基準は変わるため、予測結果がそれを上回らないことは分かっているが、夜間の幹線道路の環境基準が適用されるということは、実は、住宅に十分な遮音量があることを前提にしているという考えが背景にはある。 元々の道路が通っていて、十分配慮された住宅であればよいが、本事業は、先に住んでいる人がいるところに道路が通ることになる。諸外国の例を見ても、後で道路を通した側の責任になってくるところもあり、今一度十分な配慮をお願いしたいが、どう考えていらっしゃるか。	環境基準に収まるということを確認しているが、地元には丁寧に説明しながら進めていきたい。	6/26 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
生物・生態系	1	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。	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。	5/20 部会にて回答 総括審議事項へ
	2	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。	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。 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。	5/20 部会にて回答 総括審議事項へ
	3	都民の意見を聴く会での、矢川への影響についての意見を受けてだが、橋梁の構造について、評価書案の 16 ページを見ると、橋梁の高さが書かれておらず、市と調整中とのことであるが、前回の審議会時に、車道部により日陰となるのは 20m 程度と答えている。これはどのような計算なのか。	評価書案 16 ページに記載のとおり、橋梁部の幅が 28m であるのに対して、車道部の幅が 20m 程度ということである。	6/26 部会にて回答
	4	矢川の水路側壁や法面の一部を撤去する計画であることが、評価書案の 286～287 ページに書かれているが、この撤去範囲はどの程度なのか。また、矢川の流水部に土砂などの流出のおそれはなく、影響はないとしているが、環境保全の措置をどの程度行う予定なのかを具体的に教えていただきたい。	橋梁部の歩道が、矢川に架かるように施工する予定であり、施工の際は流水部に流出しないよう、いろいろ配慮しながら進めていきたい。	6/26 部会にて回答
	5	ホトケドジョウを中心とした絶滅危惧種が矢川に生息していることが明らかになっているが、工事の施行中にこれらの保全を意識した対策をどのように行うのか、具体的に教えていただきたい。	矢川の橋梁部の橋台の施工については、流水部の改変は行わないように、矢川から離れたところに設置する予定である。流水部に影響を与えないように施工する考えであり、しっかり対応していきたい。	6/26 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
生物・生態系	6	評価書案には、橋梁部の下の工事予定のところには耐陰性の高い藻類が付着しており、加えてほとんど植物はないということから、橋梁が架かることに対する影響は少ないと書かれている。 しかしながら、その耐陰性の高い藻類が真つ暗なところで生きていけるかという、ほとんど光がないところでは生きていけない。また、少しであるかとは思いますが、橋の下の植物はほとんど死んでしまい、その遺骸が川に流れ出るといったような、水質に係る影響は少なからず出ると考えられる。 そこを考慮していただいて、直接川には触らないから影響はないと思わずに、その周辺の植物や藻類に影響するということは、水質に少なからずある期間影響するとご理解いただいて、モニタリング等を実施し、保全措置を講じていただきたい。	事業化後も、工事の施行中の事後調査を実施し、その辺りの影響がないようにしっかり確認していきたい。	6/26部会にて回答
景観	—	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)	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。 また、高架化したJ R南武線と道路との一般的な交差のイメージは、J R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。	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・自然との触れ合い活動の場 共通	1	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。 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。	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。	5/20 部会にて回答
	2	橋梁のデザインという点について、市とも協議するという話があったが、単純な見た目の景観だけではなく、橋の下の川沿いに、自然に親しめる道ができるかとか、そういった形で地域に良いものができるようなことが何か可能であれば、ぜひご検討いただきたいというのは改めてお願いします。	_____	6/26 部会
史跡・文化財	—	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）	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。 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。	5/20 部会にて回答
	1	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。 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。	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。	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 (環境全般)	1	J R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。		5/20 部会
その他 (事業計画)	—	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)	矢川と交差する箇所の車道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ので、評価書作成時に修正を行いたい。	5/20 部会にて回答
その他 (施工計画)	1	工事用車両台数の予測について、本編17ページで道路工事期間が10年間と記載されているのに対し、評価書案資料編の10ページでは、8年目までの記載となっているが、よいか。 資料編に示されている8年間で、道路工事の全期間がカバーされているという理解でよいか。 工事用車両の記載について、やはり誤解を招く内容と思われるため、10年間の中の8年だということをどこかに明示した方がよい。 環境影響評価の図書は、専門家に説明する資料ではなく、一般の住民の方、関係する住民の方に向けてのものであるので、資料を見てわかるような表現を心掛けていただきたい。	工事に入る前に用地取得等もある。工事期間としては10年だが、工事を行わない時期も含まれるため、実際の工事用車両の走行は8年間となる。 その通りである。 工事用車両の年数のところは、評価書の記載方法を考える。	6/26 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）	2	J R南武線の工事と期間が被っている。別工事ということは十分理解しているが、それぞれの工事が環境基準を守っているから受忍限度を超えないというのではなく、双方の工事があるということを念頭において調整を図っていただいた方がよい。本当に深刻な被害が生じた場合に、客観的な関連共同性があると認定されてしまう可能性もないわけではないので、そうすると共同して不法行為とみなされてしまう場合もある。それぞれがまずは、基準を守るということは前提であるが、それぞれの工事があるということを念頭に置いて調整をしていただくことが必要かと思う。	今後工事に入る際は、施工時期などしっかり調整していきたい。お互い連携しながら進めていく。	6/26 部会にて回答
	3	道路整備事業と J R南武線の高架化事業を一体化して進めるという話を、住民にされているか。それぞれ個別の事業として進めることになっているはずだが、住民の方は一体化して進めると理解されている。 同時期に行われるという意味を一体化と言うと勘違いされるため、言葉遣いは丁寧にした方がよい。 一体として進めるということについて、住民は、都が両事業は一緒のものであるという説明をしたと捉えている。これは、別々のはずなのになぜ一緒なのだ、という誤解が生じているのではないか。 この点は、十分に誤解を解いていただきたい。	J R南武線の連立事業とは別である。ただ、J R南武線が高架化することもあり、それに合わせて道路の都市計画を変更しているため、関連している。事業はそれぞれだが近くで行うため、しっかり連携しながら進めていきたい。	6/26 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)	4	関連共同性について、もう一度明確化しておきたい。 先ほど住民に対し、一体としてというようなご説明をされているという部分があったが、それだと、客観ではなくて主観的な関連共同性があるような印象を与える説明をしていたことになるので、さらに問題は大きくなってしまう。まずは一体としてというご説明はせず、別工事であって主観的な関連共同性はないというところは明確にさせていただき、今後も明確にして説明をしていただくことが必要だと思う。 仮に共同で工事を行っていないくても、同時期に、しかも、それぞれがそれぞれを必要としているような形で工事が行われることになるので、客観的な関連共同性が認められる可能性がないわけではない。それぞれが環境基準を満たしていれば足りるのかというところは、J R 南武線の工事の方とよくご相談されて、騒音や大気汚染が発生する時期が重ならないように工事調整をされることが、後々は対応を減らすという意味では望ましい。		6 / 26 部会

「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」に係る環境影響評価書案について（案）

第 1 審議経過

本審議会では、令和 7 年 10 月 30 日に「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（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における質疑及び審議を重ね、都民及び事業段階関係市長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

第 2 審議結果

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。なお、事業の実施に当たっては、関係住民や自治体に対し周知・説明を十分に行うこと。

【騒音・振動】

- 1 計画道路は、鉄道立体化が計画されている J R 南武線と立体交差する計画であり、事業範囲の一部が重複している。工事の施行中の建設機械の稼働及び完了後の自動車の走行について、立体交差することによる騒音の影響が懸念されることから、環境保全のための措置を徹底するとともに事業間で連携や調整を図り、近隣住宅や施設への十分な配慮を行うこと。
- 2 建設機械の稼働に伴う騒音について、評価の指標とした勧告基準値を下回っているが、計画道路周辺には住宅等が近接することから、建設機械の配置を詳細に検討するなど、より一層の環境保全のための措置を講じること。

また、工事の完了後の自動車の走行に伴う騒音は、評価の指標とした環境基準値を下回っているものの現況を大きく上回り、その影響が懸念されることから、

環境保全のための措置を徹底するとともに、周辺住民に対して十分な説明を行うこと。

【生物・生態系】

計画道路と矢川との交差部を橋梁構造とすることで矢川の流水部の改変を行わず、矢川の水質及び水生生物の生息・生育環境への影響は小さいとしているが、橋梁部の構造、矢川の水路側壁や法面の撤去範囲などが示されていない。このため、橋梁部の構造等を可能な限り明らかにした上で、矢川の水生生物の生息・生育環境の保全に努めるとともに、必要に応じて更なる環境保全のための措置を講じること。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	令和 7年 10 月 30 日	評価書案について諮問
審議会	令和 8年 3 月 26 日	現地視察
部 会	令和 8年 5 月 20 日	質疑及び審議
公聴会	令和 8年 6 月 4 日	都民の意見を聴く会
部 会	令和 8年 6 月 26 日	質疑及び審議
部 会	令和 8年 7 月 24 日	総括審議
審議会	令和 8年 7 月	答申（予定）