

2-336-2

環境影響評価書の概要

- 立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線
(立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間) 建設事業 —

令和2年5月



目 次

第1章	事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地	1
第2章	対象事業の名称及び種類	1
第3章	対象事業の内容の概略	1
第4章	環境に及ぼす影響の評価の結論	2
第5章	環境影響評価手続の経過	5
第6章	対象事業の目的及び内容	6
6.1	事業の目的	6
6.2	事業の内容	7
6.3	施工計画及び供用の計画	13
6.4	環境保全に関する計画等への配慮の内容	17
6.5	事業計画の策定に至った経過	29
第7章	環境影響評価の項目	32
7.1	環境影響評価項目の選定	32
7.2	選定した項目及びその理由	34
7.3	選定しなかった項目及びその理由	36
第8章	環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価	38
8.1	大気汚染	38
8.2	騒音・振動	77
8.3	土壌汚染	115
8.4	景観	126
8.5	廃棄物	138
第9章	当該対象事業の実施が環境に影響を及ぼすおそれのある地域を 管轄する市の名称及びその地域の町名	144
第10章	評価書案の修正の経過及びその内容	146
第11章	事業段階関係地域	148
第12章	評価書案審査意見書に記載された知事の意見	150

第13章	評価書案についての都民の意見書及び事業段階関係市長の意見の概要並びにこれらについての事業者の見解	151
第14章	都民の意見を聴く会の意見の概要	162
第15章	調査計画書の修正の経過及びその内容	164
15.1	修正の経過	164
15.2	調査計画書審査意見書に記載された知事の意見	164
15.3	調査計画書に対する都民の意見書及び周知地域市長の意見の概要	165
第16章	その他	166
16.1	対象事業に必要な許認可等及び根拠法令	166
16.2	調査等を実施した者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地並びに調査等の全部又は一部を委託した場合にあっては、その委託を受けた者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地	166
16.3	評価書を作成するに当たって参考とした資料の目録	167

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

名称：東京都
 代表者：東京都知事 小池 百合子
 所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

第2章 対象事業の名称及び種類

名称：立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線
 (立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間) 建設事業
 種類：道路の新設

第3章 対象事業の内容の概略

本事業は、立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線のうち、立川市羽衣町二丁目地内を起点とし、立川市栄町四丁目地内を終点とする延長約1.7km(以下「計画道路」といいます。)の区間において、平面構造で往復4車線の道路を整備するものです。

事業計画の概要は、表3-1に示すとおりです。

表3-1 事業計画の概要

項目	計画の概要
都市計画道路名称	立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線
対象とする延長及び区間	延長：約1.7km 起点：立川市羽衣町二丁目〔都道145号〕交差点 終点：立川市栄町四丁目〔都道43号(芋窪街道)〕交差点
通過地域	立川市、国立市
道路の区分	第4種第1級 ^{※1}
車線数	往復4車線
道路幅員	28m(標準)
設計速度	60km/時
道路構造	平面構造
主要交通との交差	交差道路： 立川3・4・8号〔都道145号〕：【平面交差】 国立3・4・8号：【平面交差】 ^{※2} 立川3・2・10号：【平面交差】 ^{※2} 立川3・4・12号：【平面交差】 ^{※2} 立川3・4・25号：【平面交差】 ^{※2} 立川3・5・28号〔都道16号(立川通り)〕：【平面交差】 立川3・3・30号〔都道43号(芋窪街道)〕：【平面交差】 交差鉄道： JR中央本線【立体交差(計画道路は平面構造)】
計画交通量	計画道路の供用時：22,300～26,000台/日 道路ネットワークの整備完了時：23,100～28,600台/日
供用開始	令和12年度(2030年度)(予定)
工事期間	令和3年度(2021年度)から令和12年度(2030年度)まで(予定)

※1 第4種第1級とは、「道路構造令」(昭和45年政令第320号)で定められた道路の区分です。

※2 現時点において未整備及び一部未整備の都市計画道路です(図6.2-3(15ページ)参照)。

第4章 環境に及ぼす影響の評価の結論

事業の計画の内容等を勘案して、予測・評価項目を検討・選定し、現況調査を実施した上で対象事業の実施が環境に及ぼす影響の予測と評価の結論は、表4-1(1)から(3)までに示すとおりです。

表 4-1(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	評価の結論
大気汚染	<p>《工事の完了後（自動車の走行）》</p> <p>【自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度】</p> <p>計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時における計画道路端の二酸化窒素(NO_2)の濃度(日平均値の年間98%値)の最大値は、0.031ppm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(平成5年法律第91号)に基づく二酸化窒素に係る環境基準(昭和53年環境庁告示第38号)^{*1}を満足します。</p> <p>【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】</p> <p>計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時における計画道路端の浮遊粒子状物質(SPM)の濃度(日平均値の年間2%除外値)の最大値は、0.037mg/m³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く大気汚染に係る環境基準(昭和48年環境庁告示第25号)^{*2}を満足します。</p>
騒音・振動	<p>《工事の施行中（施設の建設）》</p> <p>【建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベル】</p> <p>計画道路の敷地境界における建設作業の騒音レベルの最大値は、77dBと予測しており、評価の指標とした「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(平成12年東京都条例215号。以下「環境確保条例」といいます。)に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準(80dB)を満足します。</p> <p>【建設機械の稼働に伴う建設作業の振動レベル】</p> <p>計画道路の敷地境界における建設作業の振動レベルの最大値は、67dBと予測しており、評価の指標とした環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準(70dB)を満足します。</p> <p>《工事の完了後（自動車の走行）》</p> <p>【自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル】</p> <p>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65dB、夜間59dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間68dB、夜間62dBと予測しました。</p> <p>以上のことから、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(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>【自動車の走行に伴う道路交通の振動レベル】</p> <p>計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時における計画道路端の道路交通の振動レベルの最大値は、昼間48dB、夜間47dBと予測しました。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準(第1種区域：昼間60dB以下、夜間55dB以下、第2種区域：昼間65dB以下、夜間60dB以下)を満足します。</p>

※1 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下。予測結果の日平均値の年間98%値(年間における1日平均値のうち、低い方から98%に当たる値)が0.06ppm以下の場合、環境基準を満足したと評価します。

※2 1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下。予測結果の日平均値の年間2%除外値(年間における1日平均値のうち、高い方から2%に当たる値)が0.10mg/m³以下の場合、環境基準を満足したと評価します。

表 4-1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評価の結論
土 壌 汚 染	<p>《工事の施行中（施設の建設）》</p> <p>【土壌汚染の拡散の可能性の有無】</p> <p>土地利用の履歴等により計画道路に隣接する陸上自衛隊東立川駐屯地の一部には、旧日本軍の蹄鉄工場（陸軍獣医資材本廠）が存在していた可能性があります。現時点では、事業用地未取得のため、土壌汚染の状況を確認することはできません。</p> <p>事業の実施に当たっては、土壌汚染対策法(平成14年法律第53号)第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続、調査を行います。</p> <p>土壌汚染状況調査の結果、汚染土壌の存在が確認された場合には、土壌汚染対策法12条2項及び16条1項に基づく届出を行うとともに、関係機関と調整を行った上で汚染拡散防止対策を講じ、その内容を事後調査において明らかにします。</p> <p>汚染土壌を搬出する場合は、運搬車両にシート掛け等を行い搬出し、土壌汚染対策法の規定に基づき適切に処理します。なお、土地の改変において、外観、臭気等により土壌に異常がみられる場合には、適切な対応を講ずるものとします。これらの保全措置により、汚染土壌の掘削及び移動等に伴う新たな地域への拡散はないと予測しました。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「新たな地域に土壌汚染を拡散させないこと。」を満足します。</p>
景 観	<p>《工事の完了後（施設の存在）》</p> <p>【計画道路の存在に伴う地域景観の特性の変化の程度】</p> <p>計画道路周辺は、現在、住宅、陸上自衛隊東立川駐屯地、学校等が立ち並んでおり、多様な用途が混在した地域景観となっています。事業の実施に伴い、これらの一部が改変されますが、計画道路の車道の両側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から、計画道路の存在に伴う地域景観の特性の変化の程度は小さいと予測しました。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「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。」を満足します。</p> <p>【代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度】</p> <p>事業の実施に伴い、住宅地や商業施設、陸上自衛隊東立川駐屯地、学校等の一部が改変され、計画道路が出現することにより、眺望に変化が生じます。</p> <p>しかしながら、計画道路の車道の両側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、また、電線類の地中化により視線を遮る電柱や電線をなくし、周辺景観との調和を図ることから、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は小さいと予測しました。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「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。」を満足します。</p>

表 4-1(3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評価の結論
廃 棄 物	<p>《工事の施行中（施設の建設）》</p> <p>【工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法】</p> <p>建設廃棄物（アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊）の排出量は合計約 3,230 m³、再資源化率は 99%以上と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月 東京都都市整備局）の目標値（再資源化率 99%以上）を達成します。</p> <p>建設発生土の排出量は約 34,000 m³、建設発生土有効利用率は 99%以上と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（建設発生土有効利用率 99%以上）を達成します。</p> <p>計画道路では、計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行う等、廃棄物及び建設発生土の発生抑制に努めるとともに、工事の施行に伴い発生する廃棄物等は、再資源化することから、評価の指標に示される事業者の責務に合致します。</p> <p>再資源化が困難な廃棄物については、廃棄物の処理及び清掃に関する法律及び東京都廃棄物条例に示される適正処理の方針に基づき、適正処理を行い、工事施行時に特別管理廃棄物が確認された場合は、同法律及び同条例に基づき適切に対処します。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊については、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（再資源化率 99%以上）を達成すること。」「建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（建設発生土有効利用率 99%以上）を達成すること。」及び「循環型社会形成推進基本法（平成 12 年法律第 110 号）等に定める事業者の責務」を満足します。</p>

第5章 環境影響評価手続の経過

環境影響評価手続の経過は、表5-1に示すとおりです。

表 5-1 環境影響評価手続の経過

手続の経過		
環境影響評価 調査計画書	提出	平成 28 年 12 月 21 日
	公示	平成 29 年 1 月 20 日
	縦覧	平成 29 年 1 月 20 日～1 月 30 日
	都民の意見書	0 件
	周知地域市長の意見	2 件（立川市長、国立市長）
知事の調査計画書審査意見書の送付日		平成 29 年 3 月 6 日
環境影響評価項目等 選定報告書	報告	平成 31 年 1 月 23 日
環境影響評価書案	提出	平成 31 年 2 月 15 日
	公示	平成 31 年 3 月 15 日
	縦覧	平成 31 年 3 月 15 日～4 月 15 日
	説明会	第 1 回 平成 31 年 3 月 22 日 （場所：立川市立 立川第六中学校） 第 2 回 平成 31 年 3 月 23 日 （場所：立川市立 立川第二中学校） 第 3 回 平成 31 年 3 月 26 日 （場所：立川市立 第六小学校）
	都民の意見書	970 件
	事業段階関係市長 の意見	2 件（立川市長、国立市長）
環境影響評価書案に 係る見解書	提出	令和元年 8 月 28 日
	公示	令和元年 9 月 12 日
	縦覧	令和元年 9 月 12 日～10 月 1 日
都民の意見を聴く会		令和元年 10 月 29 日
知事の評価書案審査意見書の送付日		令和元年 12 月 3 日

第6章 対象事業の目的及び内容

6.1 事業の目的

「東京都長期ビジョン」(平成26年12月 東京都)では、東京の防災力を高め、潜在力を引き出す幹線道路ネットワークを形成するため、多摩南北道路をおおむね完成させ、さらに、多摩東西道路の整備を重点的に推進し、多摩地域の利便性を格段に向上させることとしています。

「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」(平成28年12月 東京都)では、「3つのシティ(セーフシティ、ダイバーシティ、スマートシティ)」の実現を目標としています。その中の1つ「スマートシティ～世界に開かれた、環境先進都市、国際金融・経済都市・東京～」では、「交通・物流ネットワークの形成～ヒトやモノの流れがスムーズな都市をつくろう～」等を政策の柱とし、「骨格幹線道路ネットワークの形成」を政策目標としています。

「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年9月 東京都)では、目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示しています。「活力とゆとりのある高度成熟都市」を2040年代に向けた都市づくりの目標とし、目指すべき新しい都市像の実現に向け、多摩広域拠点域等の4つの地域区分及び2つのゾーンを設定し、分野横断的な視点から7つの戦略と30の政策方針等を示しています。そして、引き続き、東京圏が一体となって、首都機能や広域的な経済機能を担っていくため、高次な都市機能が集積する広域交流の要を「広域拠点」と位置付け、多摩地域に、道路・交通ネットワークの整備により広域的な産業連携や多くの人の交流が可能となる「多摩広域拠点」を設定しています。

「東京の都市づくりビジョン(改定)」(平成21年7月 東京都)では、「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市東京の創造」を都市づくりの基本理念として、更に一段高いレベルの政策誘導により、都市づくりを推進していくこととしています。この中では、目指すべき都市像の実現に向け、多摩地域における業務・ビジネス機能の強化などを掲げており、機能強化を支える都市基盤整備として、多摩地域における南北道路や東西道路などの整備を進め、都市計画道路ネットワークの強化を図るとしています。

「新たな多摩のビジョン」(平成25年3月 東京都)では、進むべき方向性の柱の1つとして、「地域を支える交通インフラの整備」を示し、進むべき方向性として、「多摩地域の今後の発展を支える交通ネットワークの更なる充実」を示しています。多摩地域内の都市間連携を推進し、広域的な産業交流の活性化などを図るため、多摩南北道路の着実な整備など、道路ネットワークを更に充実強化していくとともに、快適で質の高い道路空間を創出していくとしています。

「新たな多摩のビジョン行動戦略」(平成26年3月 東京都)では、行動戦略の1つとして、「地域の内外を結ぶ多摩を支える道路ネットワークの整備」を示し、幹線道路ネットワークの整備のための都の取組として、多摩地域の交通を円滑化するとともに、区部及び他県との都市間連携を強化するため、多摩南北主要5路線(立川東大和線等)の整備を推進するとしています。

「多摩の振興プラン～人の暮らしと自然が調和し、誰もが輝くまちを目指して～」(平成29年9月 東京都)では、「2020年に向けた実行プラン」及び「都市づくりのグランドデザイン」の策定を受け、実行プランを踏まえた当面の取組、さらには、2020

年の先を見据えた多摩の目指すべき地域像やその実現に向けた施策の方向性を示しています。取組の1つとして「主要南北・東西道路をはじめとする道路ネットワークの形成」を掲げ、幹線道路等の整備として主な関連事業に立川東大和線を挙げています。

「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成26年12月東京都)では、都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針において、多摩地域内や区部及び他県との都市間連携を推進し、広域的な産業交流の活性化などを図るため、多摩南北道路及び多摩東西道路の着実な整備を進めていくとしています。

一方、「立川市都市計画マスタープラン」(平成29年6月 立川市)では、都市の骨格となる幹線道路を、広域ネットワークの確立や近隣の都市間連携を強化する路線として位置付け、立川3・3・30号立川東大和線の整備を促進するとしています。

東京都と特別区及び26市2町は、「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)を、①活力(都市活力の強化)、②防災(都市防災の強化)、③暮らし(安全で快適な都市空間の創出)、④環境(都市環境の向上)の四つを基本目標として策定しています。また、今後10年間(平成28年度(2016年度)から平成37年度(2025年度)まで)で優先的に整備すべき路線の一つとして計画道路が選定されています。

このような背景を踏まえ、本事業は以下を目的として実施します。

- 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連携強化
- ②立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和
- ③生活道路への通過交通の流入を抑制することによる良好な居住環境の確保
- ④災害時における安全な避難経路の確保などによる地域の防災性の向上
- ⑤安全で快適な都市空間の創出

6.2 事業の内容

6.2.1 計画道路の位置等

計画道路の位置は、図6.2-1(1)及び(2)に示すとおりです。

立川市羽衣町二丁目(都道145号交差点)を起点とし、立川市栄町四丁目(都道43号(芋窪街道)交差点)を終点とする延長約1.7kmの区間であり、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3・3・30号立川東大和線の未着手区間の一部です。

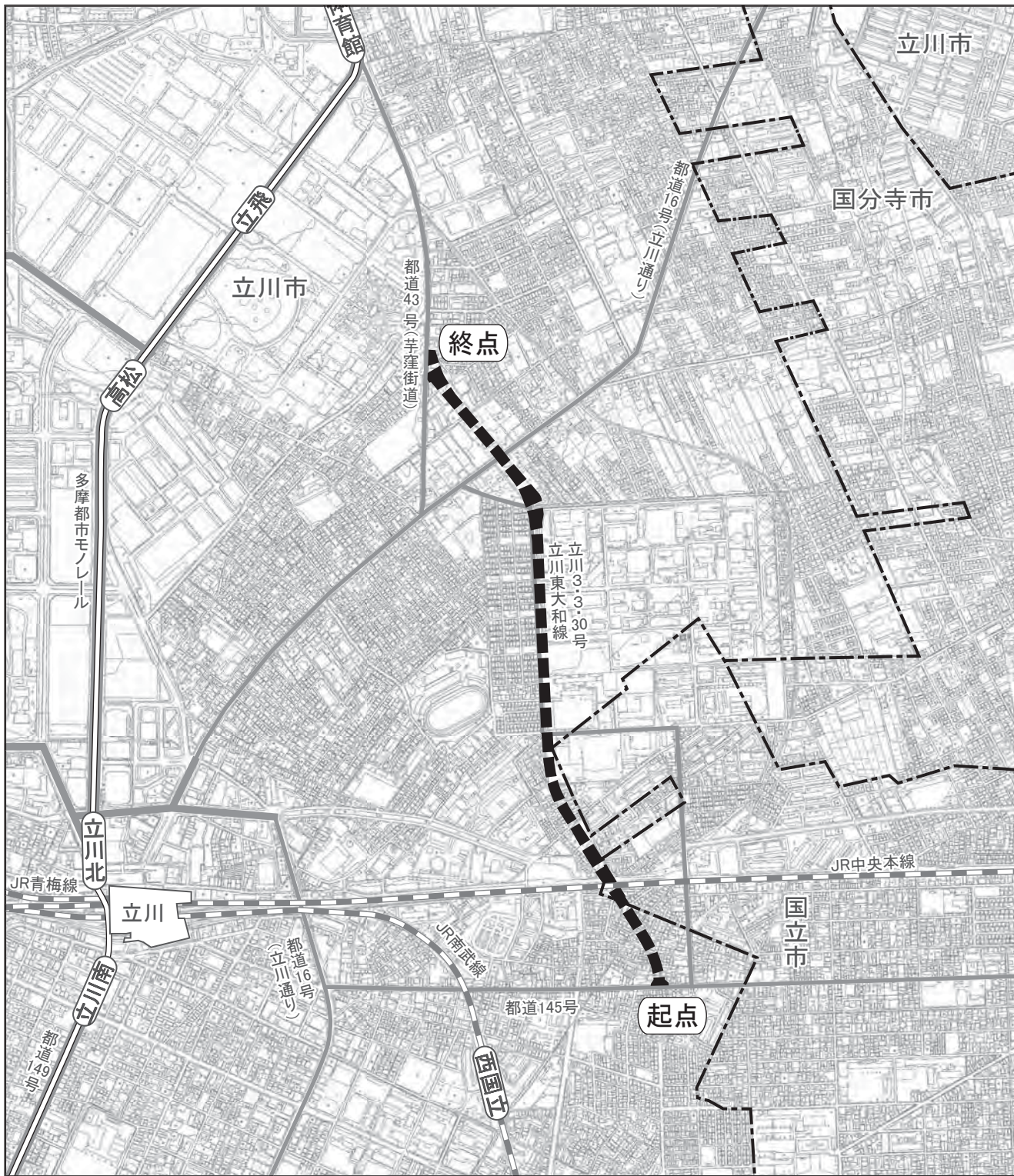


凡例

- : 計画道路
- - - - - : 市界
- : 主要道路(都道)



図 6.2-1(1)
計画道路位置図



- 凡例
- : 計画道路
 - : 市界
 - : 主要道路(都道)

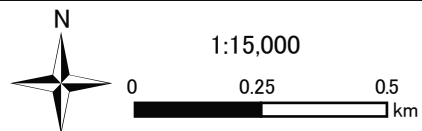


図 6.2-1(2)

計画道路位置図

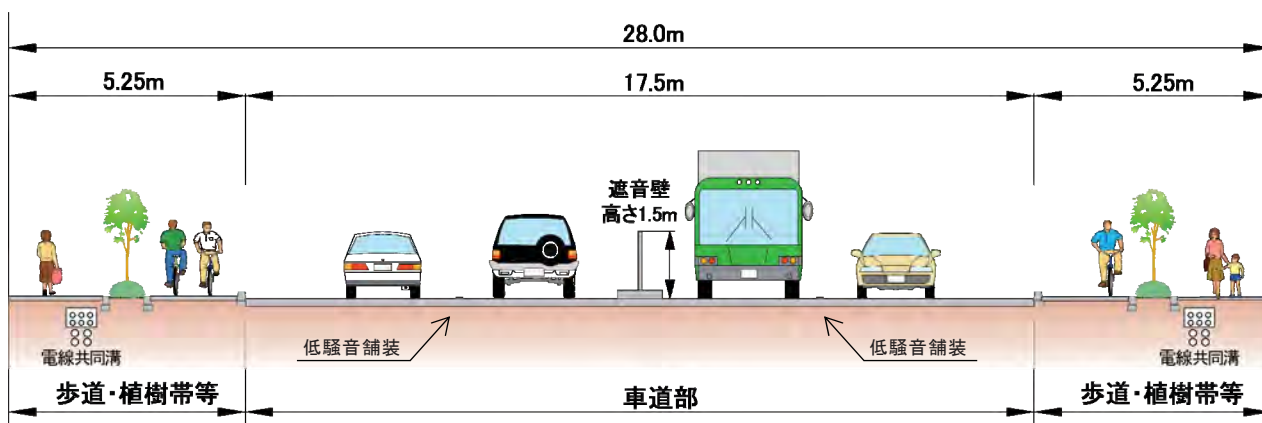
6.2.2 道路構造

計画道路の幅員は、図6.2-2に示すとおりです。

既定都市計画である20.7m～33.7mから、往復4車線の車道部17.5mの両側に安全で快適な歩行者、自転車の通行空間及び植樹帯を配置した標準28mの幅員に変更します。また、生活に必要な水道や下水道などのライフラインの整備とあわせて、電線類の地中化を行うことにより、安全で快適な都市空間を創出します。

計画道路の平面図及び縦断図は、図6.2-3に示すとおりです。

都道43号(芋窪街道)や立川3・5・28号(都道16号(立川通り))、立川3・4・8号(都道145号)との交差方式は平面構造とし、鉄道立体化(高架方式)が完了しているJR中央本線とは立体交差(計画道路は平面構造)とします。



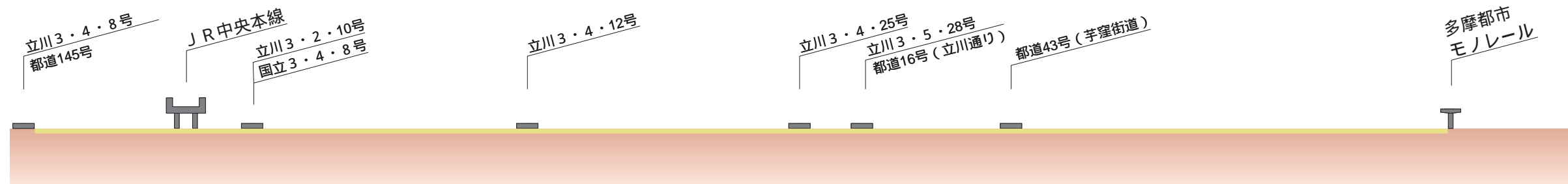
注) 幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により、変更となる場合があります。

図 6.2-2 計画道路断面図(イメージ)

平面図



縦断図



注)計画道路の整備形態については、今後、関係機関との調整により、変更となる場合があります。

図6.2-3 計画道路概要図

6.3 施工計画及び供用の計画

6.3.1 施工計画

(1) 事業の工程

事業の工程は、表6.3-1に示すとおりです。

本事業では、令和3年度(2021年度)から用地取得に着手し、用地取得状況等を踏まえ、令和6年度(2024年度)から道路工事に着手する予定です。

道路の供用開始は、令和12年度(2030年度)を予定しています。

表 6.3-1 事業の工程(予定)

項目	事業期間									
	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
用地取得	■	■	■	■	■	■	■	■		
道路工事				■	■	■	■	■	■	■

(2) 施工手順

主な施工手順は、図6.3-1に示すとおりです。

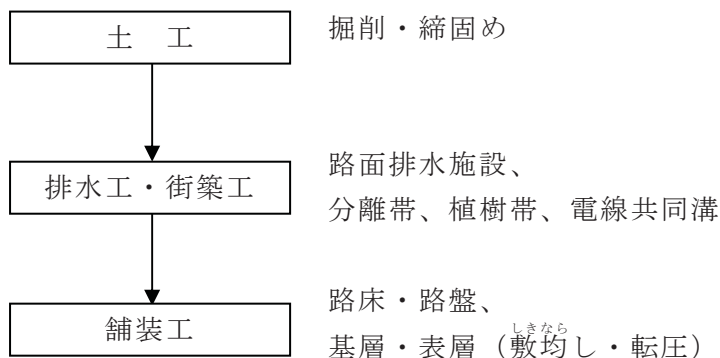


図 6.3-1 主な施工手順

計画道路は、工区を3つに分けて計画的に施工する計画です。
 工事用車両の主要な走行ルートは、図6.3-2に示すとおりです。
 走行ルートを分散させるため①から③までの3ルートを設定しました。

- ① 羽衣町二丁目交差点付近から都道145号
- ② 栄町三丁目付近交差点から都道16号(立川通り)
- ③ 栄町四丁目交差点付近から都道43号(芋窪街道)

各走行ルートにおける工事用車両の現況交通量に対する割合は、最大で約2.8%(工事用車両180台/12h÷現況交通量約6,320台/12h)となります。また、3つに分けた工区のピークを分散させる等の配慮をしています。



図 6.3-2 工区割り及び工事用車両の主要な走行ルート

(3) 主な建設機械

施工内容及び主な建設機械は、表6.3-2に示すとおりです。

複数の作業を同一箇所で行うことがないように配慮した結果、同時稼働台数の最大は、舗装工（路床・路盤、基層・表層）における3台としています。

表 6.3-2 施工内容及び主な建設機械

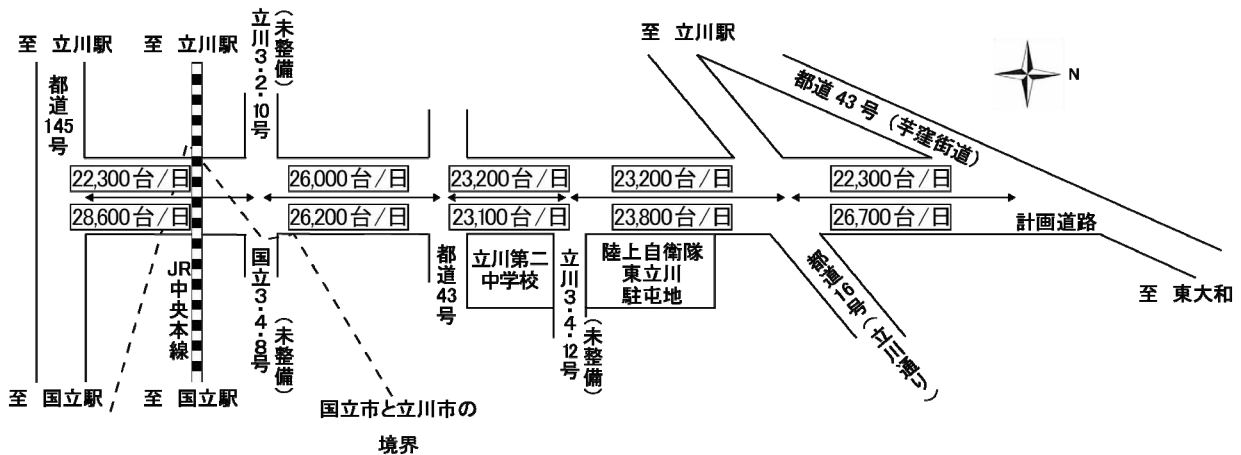
工 種	施工内容	建設機械	稼働台数 (台)	同時 稼働台数 (台)
土工	掘削・締固め	バックホウ（クローラ型）（平積0.6m ³ ）	1	2
		ブルドーザー（15t）	1	
排水工 ・ 街築工	路面排水施設、 分離帯、植樹帯	バックホウ（クローラ型）（平積0.6m ³ ）	1	2
		コンクリートミキサー車（10t）	1	
	電線共同溝	バックホウ（クローラ型）（平積0.2m ³ ）	1	2
		ラフテレーンクレーン（25t吊）	1	
舗装工	路床・路盤 <small>しきなら</small> (敷均し・転圧)	モータグレーダー（3.1m）	1	3
		ロードローラ（10-12t）	1	
		タイヤローラ（8-20t）	1	
	基層・表層 <small>しきなら</small> (敷均し・転圧)	アスファルトフィニッシャー（2.4-6.0m）	1	3
		ロードローラ（10-12t）	1	
		タイヤローラ（8-20t）	1	

6.3.2 供用の計画(計画交通量)

計画交通量は、図6.3-3に示すとおりです。

計画交通量は、「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成22年度))の自動車起終点調査による将来ODデータに基づき、将来の道路ネットワークに配分することにより推計を行いました。

計画交通量推計の対象時点は、計画道路の供用時と、道路ネットワークの整備完了時としました。



注) 区間ごとの交通量の表示は以下のとおり。
 上段：計画道路の供用時
 下段：道路ネットワークの整備完了時

図 6.3-3 計画交通量

6.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する計画として、東京都では「東京都長期ビジョン」、「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」及び「東京都環境基本計画」等を策定しています。また、立川市では「立川市第2次環境基本計画」等を、国立市では「国立市環境基本計画」等を策定しています。

本事業の計画に当たっては、これらの東京都、立川市及び国立市の環境保全に関する計画の趣旨に沿って、表6.4-1(1)から(11)までに示した事項について配慮します。

表 6.4-1(1) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
<p>東京都 長期ビジョン (平成 26 年 12 月)</p> <p style="text-align: center;">東 京 都</p>	<p>2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の更なる先を見据え、中長期的な視点に立って必要な対策を講じていくための羅針盤として定められたビジョンであり、2020 年大会開催時とおおむね 10 年後の東京の姿を示しているビジョンです。</p> <p>「世界一の都市・東京」を目指すべき将来像とし、将来像の実現に向けた 2 つの基本目標と基本目標達成のための政策の方向性を示す 8 つの「都市戦略」、25 の「政策方針」を掲げています。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p><都市戦略 4> 安全・安心な都市の実現 政策指針 9 災害への備えにより被害を最小化する高度な防災都市の実現</p> <p>2 都道や区市町村道の無電柱化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災時の円滑な救助活動や物資輸送のため、都道における第一次緊急輸送道路の無電柱化延長を 2024 年度までに倍増させる。 <p><都市戦略 7> 豊かな環境や充実したインフラを次世代に引き継ぐ都市の実現 政策指針 21 水と緑に囲まれ、環境と調和した都市の実現</p> <p>3 水と緑のネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 公園や道路に現存する樹林・樹木等の維持や管理、再生を進め、快適性・安全性を高める。また、緑が織りなす美しい景観を維持・向上させるとともに、2020 年大会のマラソンコースをはじめ、道路の緑を東京の魅力として示していく。 <p><都市戦略 8> 多摩・島しょの振興 政策指針 24 多摩・島しょ地域の発展・成熟したまちづくりに向けた環境整備の推進</p> <p>2 多摩地域の活力を高める道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 多摩南北道路をおおむね完成させるとともに、新青梅街道などの多摩東西道路の整備を重点的に推進するほか、西武新宿線東村山駅周辺などの連続立体交差化により多数の踏切を除却することで、道路ネットワークの形成を促進する。 道路や橋梁の整備により都県境を越えた道路ネットワークを形成し、都市間連携を強化するとともに広域的な防災性を向上させる。特に、南多摩尾根幹線の整備を推進し、早期に広域的な道路ネットワークの形成を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> 体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 可能な限り植樹帯を設けます。 電線類の地中化を図ります。
<p>都民ファーストで つくる「新しい東 京」 ～2020 年に向けた 実行プラン～ (平成 28 年 12 月)</p>	<p>2020 年東京オリンピック・パラリンピック大会の成功とその後の東京の未来への道筋の明瞭化を目指し、希望と活力を持てる東京、サステイナブルな東京、世界の中で輝く東京を目的に、3 つのシティによる政策の柱を示しています。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京の防災力を高め、潜在力を引き出す幹線道路ネットワークを形成するため、区部放射・環状道路、多摩南北道路を 2024 年度までにおおむね完成させる。さらに、新青梅街道等の多摩東西道路の整備を重点的に推進し、多摩地域の利便性を格段に向上させる。 抜け道となっている生活道路への車の流入を減らすため、幹線道路へ車を誘導する地域内の幹線道路を整備し、子供や高齢者、自転車通行などの安全性を高める。 	<ul style="list-style-type: none"> 体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。

表 6.4-1(2) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
都市づくりのブランドデザイナー－東京の未来を創ろう－ (平成 29 年 9 月)	目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す計画であり、おおむね2040年代を目標時期として設定しています。 道路に係るものとしては、以下の記述があります。 <戦略2 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現> 政策方針5 取組1 道路ネットワークの形成により経路選択の自由度を高める ・高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成することで、平時、災害時共に移動の円滑化を図ります。 ・骨格幹線道路を整備し、都内や隣接県を広域的に連絡する道路ネットワークの形成を進めます。 <戦略3 災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築> 政策方針16 取組1 水の恵みを享受できる良好な水循環を実現する ・公共施設や民間施設などにおける雨水浸透施設の設置や道路における透水性舗装の整備を進め、雨水を地中に浸透させます。	・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 ・歩道等には透水性舗装を行い、地下水の ^{かんよう} 涵養に努めます。
東京都 東京の都市づくりビジョン(改定) (平成 21 年 7 月)	都市づくりにおける総合的なビジョンとして、経済活力の向上、安全・安心の確保に加え、低炭素型都市への転換、水と緑のネットワークの形成、美しく風格のある景観の創出など、「環境、緑、景観」を一層重視した都市づくりを推進していくため、新たな基本理念として「世界の模範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市東京の創造」を定め、ビジョンで取り組む施策の方向性として、7つの基本戦略が示されています。 道路に係るものとしては、以下の記述があります。 ・三環状道路など、骨格的な道路ネットワークを形成し、都心に集中する通過交通を低減させ、渋滞を緩和することにより、CO ₂ 排出量の削減を図る。 ・幹線道路の街路樹とともに沿道の民有地において豊かな緑を創出し、環境軸を形成するとともに、臨海部の「海の森」から、都心の大規模な緑地を幹線道路の街路樹で結ぶ「グリーンロード・ネットワーク」を強化する。	・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 ・可能な限り植樹帯を設けます。
新たな多摩のビジョン (平成 25 年 3 月)	多摩地域を取り巻く状況の変化や今後直面する課題等を踏まえ、2030年頃を念頭に入れた目指すべき姿として「魅力にあふれ、活力に満ち、安全・安心が確保された多摩」を挙げ、進むべき方向性の柱を8つ掲げています。 道路に係るものとしては、以下の記述があります。 <4 地域を支える交通インフラの整備> ・多摩地域内や区部及び他県との都市間連携を推進し、広域的な産業交流の活性化などを図るため、圏央道や多摩南北道路、多摩東西道路の着実な整備、連続立体交差事業の推進など、道路ネットワークを更に充実強化していくとともに、快適で質の高い道路空間を創出していく。 <『多摩の将来像 2001』の取組と検証> ・電線類の地中化の促進	・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 ・電線類の地中化を図ります。

表 6.4-1(3) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
<p>新たな多摩のビジョンの行動戦略 (平成 26 年 3 月)</p> <p>東京都</p>	<p>「新たな多摩のビジョン」で示した目指すべき多摩の姿を実現するため、基本的な考え方と、各主体の取組を体系的に取りまとめており、20 の行動戦略を示しています。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p>第4章 地域を支える交通インフラの整備</p> <p><行動戦略 11-1 幹線道路ネットワークの整備></p> <p>多摩南北道路、多摩東西道路、圏央道等の整備を着実に推進する</p> <p>【都の取組】</p> <p>(1) 多摩南北主要5路線の整備</p> <p>多摩地域の交通を円滑化するとともに、区部及び他県との都市間連携を強化するため、多摩南北主要5路線(八王子村山線、立川東大和線、府中所沢・鎌倉街道線、府中清瀬線、調布保谷線)の整備を推進し、おおむね完成させる。</p> <p><行動戦略 11-3 道路整備による防災性の向上></p> <p>緊急輸送道路の拡幅整備や山間部の道路整備により、多摩地域の防災性の向上を図る。</p> <p>【都の取組】</p> <p>(1) 防災に寄与する道路ネットワークの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の救援・救助活動や消火活動の迅速化を図り、緊急物資を確実に輸送するため、緊急車両が通行できる広幅員の幹線道路である多摩南北5路線・多摩東西主要4路線を整備する。 <p><行動戦略 12-2 快適な交通環境の実現></p> <p>無電柱化の推進・自転車走行空間の整備・道路のバリアフリー化などを実施することで、快適な交通環境の整備を推進する。</p> <p>【都の取組】</p> <p>(1) 無電柱化の推進</p> <p>主要駅周辺(立川駅等)や緊急輸送道路等での無電柱化に重点的に取り組む。</p> <p><行動戦略 13-3 都市基盤の防災性の向上></p> <p>(3) 防災に寄与する道路ネットワークの整備</p> <p>災害時の救援・救助活動や消火活動の迅速化を図り、緊急物資を確実に輸送するため、緊急車両が通行できる広幅員の幹線道路である多摩南北5路線・多摩東西主要4路線を整備する。</p> <p>(4) 無電柱化の推進</p> <p>主要駅周辺(立川駅等)や緊急輸送道路等での無電柱化に重点的に取り組む。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 ・電線類の地中化を図ります。

表 6.4-1(4) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
<p>東京都</p> <p>多摩の振興プラン～人の暮らしと自然が調和し、誰もが輝くまちを目指して～ (平成 29 年 9 月)</p>	<p>「2020 年に向けた実行プラン」及び「都市づくりのグランドデザイン」の策定を受け、実行プランを踏まえた当面の取組、さらには、2020 年の先を見据えた、多摩の目指すべき地域像やその実現に向けた施策の方向性を示すものです。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p>【実行プランを踏まえた当面の取組】</p> <p>(1) 安全・安心で、誰もが暮らしやすいまちづくり <取組 7> 地域の暮らしを守る防災力の強化 (セーフシティ)</p> <p>1 地震対策</p> <p>○都道における無電柱化を計画的に推進するほか、先駆的に浅層埋設等の低コスト手法を導入する路線や、推進計画策定に対する財政・技術支援を拡充し、市町村道の無電柱化を促進する。</p> <p>(2) 道路・交通ネットワークの充実強化 <取組 1> 主要南北・東西道路をはじめとする道路ネットワークの形成</p> <p>1 幹線道路等の整備</p> <p>○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)」に基づき、優先整備路線の計画的な事業化に取り組む。</p> <p>○立川駅や八王子駅など、多摩地域の拠点駅周辺において道路整備を推進し、渋滞解消に取り組む。</p> <p>[主な関連事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> 立川東大和線、府中所沢・鎌倉街道線の整備(多摩南北道路) 	<ul style="list-style-type: none"> 体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 電線類の地中化を図ります。
<p>多摩部 19 都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (平成 26 年 12 月)</p>	<p>東京都が定める都市計画の基本的な方針であり、政策誘導型の都市づくりを推進するために策定するもので、多摩部については、一体のマスタープランとして策定されています。計画の目標年次は、おおむね10年後の2025年とされており、都市計画区域における土地利用、都市施設の整備などの都市計画及び区市町村の都市計画に関する基本的な方針は、この都市計画区域マスタープランに即して定められます。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> 多摩南北道路、多摩東西道路などの整備により、交通便利性が向上し、都市間の連携が強化されるとともに、緑豊かな道路と武蔵野の面影を残す沿道の緑が組み合わせられることにより、延焼遮断機能と良好な沿道空間を創出する緑あふれる街並みを形成 	<ul style="list-style-type: none"> 体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 可能な限り植樹帯を設けます。

表 6.4-1(5) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
<p>東京都 環境基本計画 (平成 28 年 3 月)</p>	<p>2008年に環境基本計画を策定した後、都の環境施策に関わる状況は大きく変化し、また、2020年には東京でオリンピック・パラリンピック競技大会が開催されます。これらことから、東京の将来像やその実現に向けた政策展開を改めて都民に明らかにしていくため、新たな環境基本計画として策定されたもので、以下の5つの政策の柱を掲げています。</p> <p>①スマートエネルギー都市の実現 ②3R・適正処理の促進と「持続可能な資源利用」の推進 ③自然豊かで多様な生きものと共生できる都市環境の継承 ④快適な大気環境、良質な土壌と水循環の確保 ⑤環境施策の横断的・総合的な取組</p> <p>また、政策展開において留意すべき事項として以下の3点を示しています。</p> <p>①経済成長と環境政策の両立 ②東京2020大会後を見据えた環境レガシーの形成 ③持続可能な都市の実現に向けた新たな価値観の創出</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。 事業別配慮の指針(交通系施設整備、配慮項目)</p> <p>○エネルギー消費の抑制・温室効果ガスの排出抑制 ○環境負荷の少ない交通 ○大気環境の向上 ○騒音・振動、悪臭等</p> <p>また、地域配慮の指針の立川市及び国立市が位置する核都市広域連携ゾーンにおいては、以下の配慮事項が挙げられています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路や河川の整備に合わせて、つながりのある緑を創出していく。 	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り植樹帯を設けます。 ・低騒音舗装を実施するとともに遮音壁の設置等により、道路交通騒音の低減を図ります。 ・低騒音・低振動型建設機械や排出ガス対策型建設機械を使用するなど、工事に伴う周辺環境への影響の低減に努めます。 ・建設廃棄物の再利用・再資源化、建設発生土の有効利用に努めます。 ・再利用が困難な建設廃棄物についても、マニフェスト制度に従い、適切に処理します。
<p>緑施策の新展開～生物多様性の保全に向けた基本戦略～ (平成 24 年 5 月)</p>	<p>生物多様性の危機を背景に、緑施策のこれまでの取組と、生物多様性の視点から強化する将来的な施策の方向性を取りまとめた戦略であることから、生物多様性基本法が規定する生物多様性地域戦略の性格を併せ持つものです。東京の将来像として、3つを挙げています。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p>(2)【つくる】～緑のネットワーク化～ (グリーンロード・ネットワークの形成・充実)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑あふれる都市東京の実現に向け、緑のネットワークの拠点となる都市公園を整備し、公園・緑地などの緑の拠点をつなぐ幹線道路の街路樹の整備、河川沿いの緑化等を進め、グリーンロード・ネットワークの形成・充実を図っていく。 ・道路や公園、河川などの整備に合わせた周辺のまちづくりにより、広がり厚みのある緑の創出を図る「環境軸」の形成を進めていく。 	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り植樹帯を設けます。

東京都

表 6.4-1(6) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
みどりの新戦略 ガイドライン (平成 18 年 1 月)	<p>東京らしいみどりづくりの指針として、公共はもとより、都民や民間事業者によるみどりづくりを誘導していくものです。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p>みどりづくりの目標として、「2025年における東京のみどり率を、2000年に対し、区部の現況みどり率を2割増、多摩部の現況みどり率の維持」「みどりの質の向上」「みどりの拠点と軸の構築によるみどりのネットワークの形成」が示されています。</p> <p>重点的に取り組むべきみどりづくりの主な内容の一つとして「道路等による緑化・道路事業に伴う街路樹等の整備」があります。また、「核都市広域連携ゾーン」では、以下の取り組みが示されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みどりのネットワークに寄与する「環境軸」形成の促進 ・武蔵野の水とみどりを活用した潤いのあるまちづくり ・里山など丘陵地の緑の保全・回復・活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り植樹帯を設けます。
東京都 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画 (平成 25 年 7 月)	<p>自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減に係る各種対策を国、都、特別区、市、町、事業者、都民が連携し、総合的に推進するために、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(通称：自動車NOx・PM法。平成4年法律第70号)に基づき策定されたものです。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p>6 交通流対策</p> <p>(1) 道路ネットワークの整備</p> <p>国、都及び関係機関は、幹線道路ネットワークの形成により交通流の分散・円滑化を図るため「2020年の東京」に基づき、首都圏三環状道路や区部の環状道路、多摩の南北道路などの道路ネットワーク整備を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。
東京都 景観計画 (平成 30 年 8 月改定)	<p>都民や事業者、区市町村等と連携、協力しながら、美しく風格のある首都東京を実現するための具体的な施策を示したものです。</p> <p>東京の景観形成において特に重要と考えられる地域を景観基本軸として設定しており、立川市及び国立市では、「国分寺崖線^が景観基本軸」が設定されています。</p> <p>この基本軸では、国分寺崖線を軸に広域的に連続する緑や湧水などの自然環境、歴史的・文化的資源の保全を図りながら、これらの資源と調和した景観形成を図るという景観形成の目標が設定されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り植樹帯を設けます。
東京都 建設リサイクル推進計画 (平成 28 年 4 月)	<p>都内における建設資源循環の仕組みを構築するとともに、本計画に基づき、都内の建設資源循環に係る全ての関係者が一丸となって、計画的かつ統一的な取組を推進することにより、環境に与える負荷の軽減とともに、東京に持続ある発展を目指すために策定されたものです。</p> <p>建設廃棄物の再資源化・縮減率、建設混合廃棄物の排出率に加え、建設発生土の有効利用率を目標指標としており、平成30年度(2018年度)末及び平成32年度(2020年度)末までに達成すべき目標値を定めています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・建設廃棄物の再利用・再資源化、建設発生土の有効利用に努めます。 ・再利用が困難な建設廃棄物についても、マニフェスト制度に従い、適切に処理します。 ・再生材等の利用に努めます。

表 6.4-1(7) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
東京都 建設リサイクルガイドライン (平成30年4月)	<p>東京都建設リサイクルガイドラインは、東京都建設リサイクル推進計画の戦略を着実に推進するため、建設資源循環に関する各種の施策(事前調査、リサイクル計画、情報システム活用、利用調整、適正な分別解体等及び再資源化等、建設グリーン調達、実施状況の把握等をいう。)の実施について必要な事項を定めたものです。</p> <p>都は、建設工事の計画、設計、施工、維持管理等に当たっては、ガイドラインに基づき各種の施策を実施し、都内における建設資源循環の促進を図ることとしています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 建設廃棄物の再利用・再資源化、建設発生土の有効利用に努めます。 再利用が困難な建設廃棄物についても、マニフェスト制度に従い、適切に処理します。 再生材等の利用に努めます。
東京都 資源循環・廃棄物処理計画 (平成28年3月)	<p>東京都環境基本計画に基づく廃棄物分野の計画であり、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づき策定された計画です。</p> <p>2030年に向けて東京の資源循環・廃棄物処理が目指すべき姿として、ライフサイクル全体を視野に入れた「持続可能な資源利用への転換」と「良好な都市環境の次世代への継承」を目指していくことが重要としており、5つの計画目標「資源ロスの削減」「持続可能な調達の普及」「循環的利用の推進と最終処分量の削減」「適正かつ効率的な処理の推進」「災害廃棄物の処理体制」を掲げています。</p> <p>なお、「循環的利用の推進と最終処分量の削減」の具体的な数値目標として、最終処分量(一般廃棄物・産業廃棄物計)を2020年度(2012年度比)14%削減、2030年度(2012年度比)25%削減としています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 建設廃棄物の再利用・再資源化、建設発生土の有効利用に努めます。 再利用が困難な建設廃棄物についても、マニフェスト制度に従い、適切に処理します。 再生材等の利用に努めます。
環境軸基本方針 (平成18年4月)	<p>道路などの都市施設とその周辺のまちづくりを一体的に誘導し、環境軸を形成していく上での方向性を提示するものです。</p> <p>環境軸の形成として、都市の中に広がりのあるみどりの軸を形成することによって、ひいては都市全体の環境を向上することなどを挙げ、取組の方向として、環境施設帯や広幅員の歩道を有する質の高い都市施設の計画と整備を進めることなどを示しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り植樹帯を設けます。 電線類の地中化を図ります。
環境軸ガイドライン (平成19年6月)	<p>環境軸とは、公園・緑地、道路や河川のみどりこれから沿線のまちづくりで生まれるみどり等を組み合わせ、都市施設のみでは成しえない厚みと広がりをもったみどり空間の創造を目指すものです。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p>(街路樹による景観形成への配慮)</p> <ul style="list-style-type: none"> 良好な景観を形成するためには、道路景観の主要な構成要素であるみどりについて、植樹帯の設置や中央分離帯への植栽、樹種の選定、配植等に配慮する。 <p>(無電柱化など沿道景観への配慮)</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路に林立する多くの電柱や電線類は、良好な都市景観を損ねる大きな要因となっているため、無電柱化を推進する。また、街灯などの道路附属物を整備する場合は、形状や色彩に配慮する。 	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り植樹帯を設けます。 電線類の地中化を図ります。

東京都

表 6.4-1(8) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
東京都	<p>「都市計画公園・緑地の整備方針」(平成18年3月策定)について、都市計画公園・緑地の事業進捗や社会情勢の変化に対応し、既定計画の充実を図りながら、防災の視点を重視した整備方針として改定されたものです。</p> <p>都市計画公園・緑地の整備目標として、以下の4つを挙げています。</p> <p>①安全・安心な都市の実現 ②自然と共生する都市環境の形成 ③質の高い生活環境の創出 ④魅力ある美しい都市の創造</p> <p>さらに、目標の実現化を図るため、以下の基本方針を定めています。</p> <p>①事業化計画に基づく事業の重点化 ②民間事業者を含めた多様な主体の連携</p> <p>この中では、道路等の都市施設での街路樹の充実を挙げています。</p>	<p>・可能な限り植樹帯を設けます。</p>
東京都、特別区、市町村	<p>減少傾向にある民有地の既存の緑やあらゆる都市空間への緑化等の課題に対し、都と区市町村が共同で、都市計画を基本としたまちづくりの取組の方向性を明らかにし、計画的に東京に緑を確保していくことを目的とし、平成22年度から平成31年度までの10年間の計画期間で策定されたもので、「既存の緑を守る方針」、「緑のまちづくり指針」の2つから構成されています。</p> <p>方針の策定に当たっては、以下の5つの視点が重視されています。</p> <p>①自治体の枠を超えて共同で取り組む ②都・区市町村が検討する共通の図を持つ ③確保することが望ましい緑を明示する ④あらゆる空間に緑を配慮する ⑤特徴的な施策を提示する</p>	<p>・可能な限り植樹帯を設けます。</p>
東京都・特別区・26市2町	<p>都市計画道路は、都市を形成する重要な基盤施設ですが、東京における都市計画道路の完成率は6割程度となっており、交通渋滞の発生は、多大な時間的・経済的損失、産業の高コスト構造を招くとともに、公共交通の運行のほか、二酸化炭素(CO₂)の排出量などに影響を与えています。そこで、目指すべき将来像を3つ挙げ、それらを実現するため4つの基本目標を掲げ、優先整備路線を選定しています。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p>03 優先整備路線 第四次事業化計画における優先整備路線 [多摩地域] 立川3・3・30号線</p>	<p>・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</p>

表 6.4-1(9) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
立川市 都市計画マスター プラン (平成 29 年 6 月)	<p>「立川市第4次長期総合計画」との整合を図り定められたもので、目標年次を平成36年度(2024年度)とする、市のまちづくりのガイドラインです。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p>第3章 都市整備基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 南北骨格軸として、東から、都市計画道路 立3・3・30号 立川東大和線、立3・1・34号 中央南北線、立3・4・9号 八王子村山線を位置付けます。 主要な幹線道路においては、市街地火災の延焼遮断に寄与する街路樹の導入を推進します。 	<ul style="list-style-type: none"> 体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 可能な限り植樹帯を設けます。
立川市 第2次環境基本 計画 (平成 27 年 6 月)	<p>市の目指すべき環境像の実現に向けて、環境の保全等に関する施策を総合的に推進・管理・実行するための方針・道筋を示すために策定されたもので、計画年次は平成27年度(2015年度)～平成36年度(2024年度)となっています。</p> <p>立川市環境基本条例に示された3つの基本理念に基づき、「人と自然を育み 住みやすさを創るまち」を目指すべき環境像として、その実現に向けて、以下の4つの基本方針を示しています。</p> <ol style="list-style-type: none"> 暮らしに安心を与えるまちづくりを進めます 水と緑、生きものと調したまちづくりを進めます ごみを減らし、資源を有効利用するまちづくりを進めます 地球温暖化の防止を目指したまちづくりを進めます <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「立川市総合都市交通戦略」などに基づき、関係機関と連携して、市内の交通円滑化の推進に取り組むこと 「立川市景観計画」を踏まえ、地域ごとに特徴のある街並みを形成・保全するための取組を市民や事業者と協力して進めること 	<ul style="list-style-type: none"> 体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 可能な限り植樹帯を設けます。
立川市 緑の基本計画 (平成 11 年 3 月)	<p>地域の個性や独自性を十分に考慮しながら、緑地の保全、公園緑地の整備、その他公共施設や私有地の緑化など、都市の緑全般を対象として、市町村が目指す緑の将来像とそれを実現するための施策が示されています。</p> <p><基本方針 「人」をつなぐ></p> <p>身近な緑を広げていきます</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民にとっての身近な緑を充実させ、快適な生活環境の形成を目指します。 街路樹や公共施設緑化を増やすと共に、宅地の緑化の推進を図り、市街地の緑を増やしていきます。 	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り植樹帯を設けます。

立川市

表 6.4-1(10) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
立川市 景観計画 (平成30年4月改定)	<p>立川市の景観づくりのための基本的な計画として位置付けられています。</p> <p>景観形成の基本理念を以下のとおり設定しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○景観を市民共通の資産として継承するため、良好な景観づくりを図る。 ○自然・歴史・文化などと人々の生活・経済活動が調和した適正な土地利用の誘導などにより、魅力的な景観づくりを図る。 ○市民・事業者・行政の協働・連携により、地域の活性化に資するよう、核都市の資質にふさわしい景観づくりを図る。 ○住民の意向を踏まえ、地域特性に応じた質の高い景観づくりを図る。 ○市民が、地域の真価を感じながら、公正にその恩恵を分けあえるよう、広域的な連携を含めた良好な景観づくりを図る。 <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 芋窪街道沿道は、沿道型店舗やオフィスビル、住宅などによる多様な用途が混在し、日常生活と密接に関係する沿道景観となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 可能な限り植樹帯を設けます。 ・ 電線類の地中化を図ります。
国立市 都市計画マスタープラン (平成30年6月)	<p>基本理念に基づいた、「目指すまちの姿」を実現するために、次の7つのテーマによってまちづくりを推進するとしています。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①地域特性にあわせた土地利用 ②水と緑と生き物を大切にするまちづくり ③安心して豊かに暮らせるまちづくり ④地域を活性化する産業振興 ⑤安全で快適なみちづくり ⑥美しい景観を大切にするまちづくり ⑦安全に暮らせる災害に強いまちづくり <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○計画的な道路整備の推進 ・ 国立地域では、「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)」に優先整備路線として位置付けられている都市計画道路は6路線あります。これらは、優先度の高い路線を抽出した上、沿道の地域住民の理解と協力のもと、その着実な整備を推進します。優先整備路線以外の都市計画道路は、広域的なネットワークとして機能することを前提に、改めて計画について検証し、必要に応じて段階的な整備を進めます。 ○既存の道路空間の安全性・快適性の向上 ・ 都市計画道路をはじめ、道路の新設や改良時には無電柱化による安全・安心な道路づくりに努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 ・ 電線類の地中化を図ります。

表 6.4-1(11) 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
国立市 環境基本計画 (平成 25 年 7 月)	<p>行政、市民、事業者および教育機関が環境保全に取り組んでいく上での共通の環境像や目標、施策の方向性を示すとともに、環境保全に向けた各主体の行動を積極的に誘導していく役割を担うことを目的とします。</p> <p>将来像実現に向けた目標を「人と自然が共生するまち“国立らしさ”を守り・育てる」に設定して、施策展開を行っています。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p><施策の方向⑤ まちなかの緑を増やす></p> <ul style="list-style-type: none"> ○公園・緑地の整備推進 ○公共施設の緑化の推進 ○緑地や街路樹整備時の連続性の確保による花と緑のネットワークの形成 <p><施策の方向⑥ 環境にやさしい交通の実現に取り組む></p> <ul style="list-style-type: none"> ○快適な歩行環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。 ・可能な限り植樹帯を設けます。
国立市 緑の基本計画 (平成 15 年 3 月)	<p>都市の利便性や効率性、快適性に加え、地域の自然と歴史に基づいた都市のあり方を示し、その実現に向けた目標や手法を示すことを目的としています。個性を育み、多様な生物と共生するまちづくりに向け、市民と行政が協働して展開することを基本的な考え方とします。</p> <p>「生き物と共に暮らせるまち・くにたち」をコンセプトとして設定し、「自然が豊かなまちづくり」、「緑と文化を育むまちづくり」、「美しさと安らぎをおぼえるまちづくり」を3つのテーマとして、基本方針を設定しています。</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p><都市計画道路></p> <ul style="list-style-type: none"> ○既存街路樹の維持を推進するとともに、今後、新規整備及び延伸整備を図る際には、街路樹の植栽を進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り植樹帯を設けます。
国立市 都市景観形成 基本計画 (平成 8 年 11 月)	<p>国立らしい都市景観を守り、育て、創るための基本的な方向を明らかにすることを目的としています。</p> <p>目標 1：自然と歴史・文化を保全、継承し、誇りをもって次世代に引き継げる都市景観をつくる</p> <p>目標 2：各地域の個性を活かし、緑豊かで、国立らしい魅力にあふれる都市景観を創造し発展させる</p> <p>目標 3：市民一人ひとりが支え育てる都市景観づくりをすすめる</p> <p>道路に係るものとしては、以下の記述があります。</p> <p><街路と一体となったまちなみの景観をつくる></p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道地域の性格に応じた街路の景観整備を図り、まちなみの個性を高める。 <p><快適な交通軸をつくる></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市空間の骨格となる道路は、円滑な交通の確保と合せ、緑化、路上の施設の整理等により、快適な空間の形成に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り植樹帯を設けます。 ・電線類の地中化を図ります。

6.5 事業計画の策定に至った経過

6.5.1 立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線の都市計画等

立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線は、立川市羽衣町二丁目を起点とし、東大和市多摩湖六丁目に至る延長約8.1kmの都市計画道路で、南側で接続する国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線と合わせて国道20号(日野バイパス)に接続し、中央自動車道の国立府中ICにアクセスする路線となっています。

道路の整備状況は、以下の①から④まで及び図6.5-1に示すとおりです。

なお、以下の①から④までは、図6.5-1の①から④までに対応しています。

①東大和市多摩湖六丁目付近から東大和市蔵敷二丁目付近

- ・延長約0.7km、幅員は主に12mで計画されています。
- ・全区間が未整備です。

②東大和市蔵敷二丁目付近から立川市栄町六丁目付近

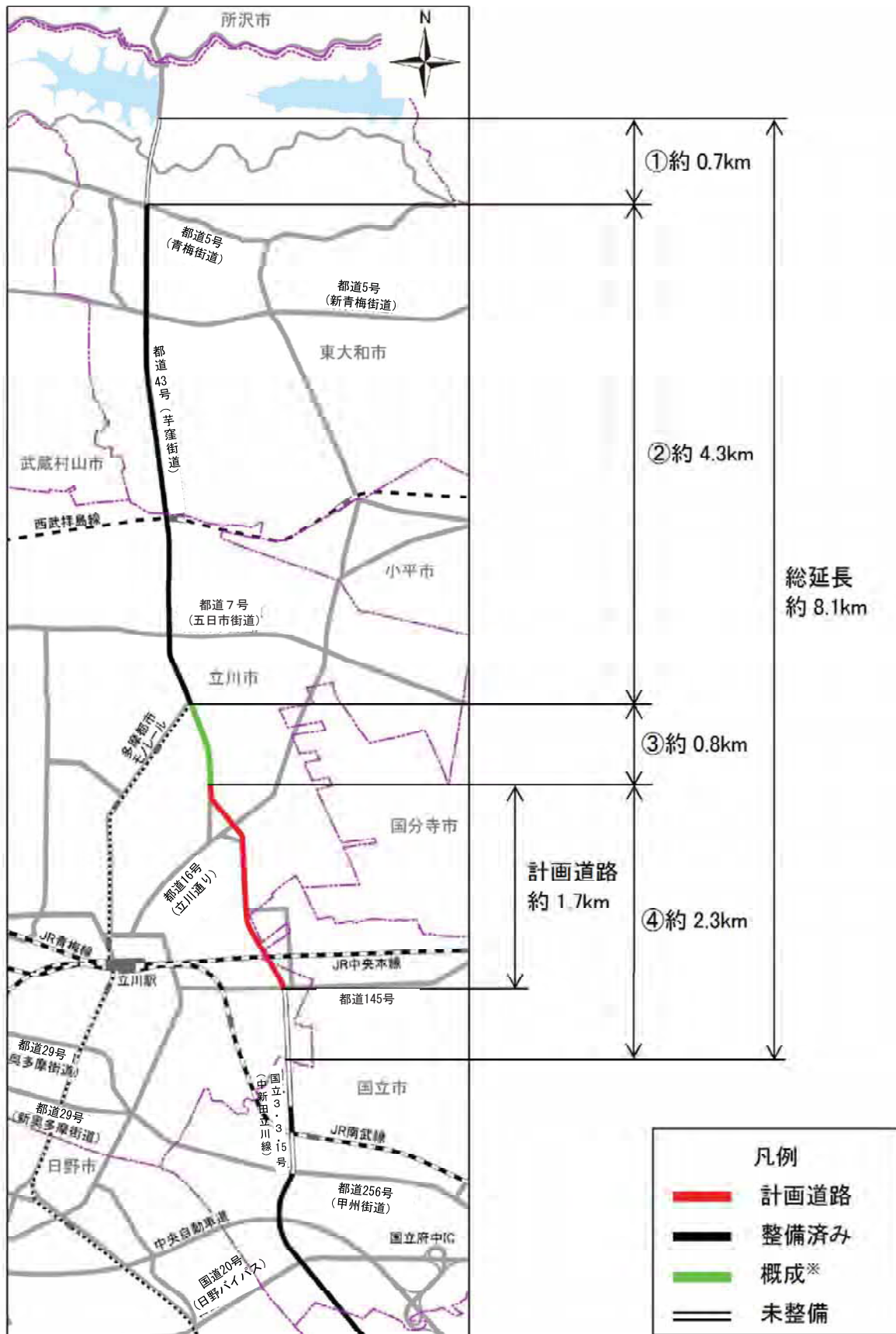
- ・延長約4.3km、幅員は主に28m、22m、16mで計画されています。
- ・全区間が整備済みです。

③立川市栄町六丁目付近から立川市栄町四丁目付近

- ・延長約0.8km、幅員は主に28mで計画されています。
- ・整備済みの区間はありますが、全区間に現道の芋窪街道(概成)が存在します。

④立川市栄町四丁目付近から立川市羽衣町二丁目付近

- ・延長約2.3km、幅員は20.7m～33.7mで、主に28mで計画されています。
- ・全区間が未整備です。
- ・このうち約1.7kmの区間が計画道路です。



※ 都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数は有するなど、おおむね機能を満たしていることをいいます。多摩地域においては現況幅員が8m以上の道路です。

図 6.5-1 立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線の整備状況図

6.5.2 都市計画等の経過

立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線のうち、計画道路に関する主な都市計画の経過は、以下のとおりです。

- ・昭和36年10月：「立川都市計画街路2・2・9号立川村山線」として、都市計画決定（延長約9.1km、標準幅員16m）
- ・昭和39年10月：中央高速自動車道路の建設に伴い、起点、一部幅員や延長の都市計画変更（延長約10.3km、標準幅員16m）
- ・昭和44年5月：交通の利便を図るとともに、立川以北の市街地開発に寄与するため、線形、幅員や延長の都市計画変更（延長約8.1km、標準幅員28m）
この変更に伴い、名称を「立川都市計画街路1・3・3号立川村山線」に変更
- ・平成元年11月：建設省都市局長通達により、「立川都市計画街路1・3・3号立川村山線」の名称を「立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線」の名称に都市計画変更

本計画は、車線数を4車線に決定するとともに、JR中央本線との交差点について、JR中央本線の連続立体交差化を踏まえ、計画道路におけるJR中央本線との交差点を、既定の地下構造から平面構造へ変更し、その構造変更が影響する区間の幅員について、20.7m～33.7mを28mに変更する等の都市計画変更を行うものです。

第7章 環境影響評価の項目

7.1 環境影響評価項目の選定

環境影響評価を行う項目は、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」(平成26年3月 東京都環境局)に基づき、図7.1-1に示す手順に従って、対象事業の事業計画の内容から環境影響要因を抽出し、地域の概況から把握した環境特性との関係を検討し、調査計画書に示した上で、さらに、調査計画書に対する知事の審査意見書等を勘案することにより、表7.1-1に示すとおり選定しました。

選定した項目は、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、景観及び廃棄物の5項目です。

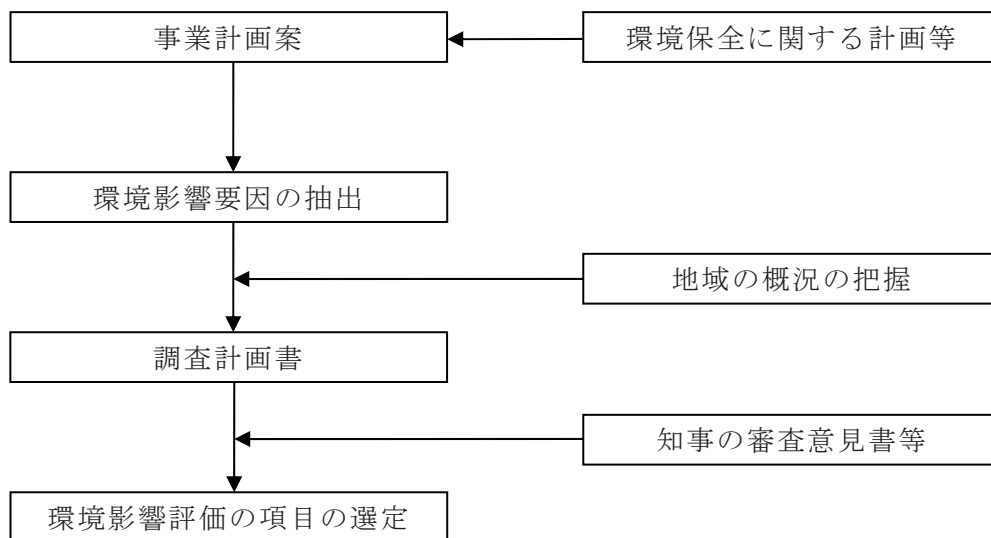


図 7.1-1 環境影響評価の項目の選定手順

表 7.1-1 環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表

環境影響評価 の項目	区分 環境影響要因 予測する事項	工事の 施行中	工事の 完了後	
		施設 の 建設	施設 の 存在	自動 車 の 走行
大 気 汚 染	自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質（一次生成物質）の大気中における濃度			○
悪 臭	—			
騒 音 ・ 振 動	建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動レベル	○		
	自動車の走行に伴う道路交通の騒音及び振動レベル			○
水 質 汚 濁	—			
土 壌 汚 染	汚染土壌の掘削及び移動等に伴う新たな地域への拡散の有無	○		
地 盤	—			
地 形 ・ 地 質	—			
水 循 環	—			
生 物 ・ 生 態 系	—			
日 影	—			
電 波 障 害	—			
風 環 境	—			
景 観	計画道路の存在に伴う地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度		○	
史 跡 ・ 文 化 財	—			
自然との触れ 合い活動の場	—			
廃 棄 物	工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再資源化率、建設発生土有効利用率	○		
温室効果ガス	—			

注) ○印は、環境影響評価を行う項目を示します。

7.2 選定した項目及びその理由

選定した項目は、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、景観及び廃棄物の5項目です。

選定した理由は、表7.2-1(1)及び(2)に示すとおりです。

表7.2-1(1) 選定した項目及びその理由

項 目	理 由
大 気 汚 染	<p>《工事の完了後》</p> <p>自動車の走行に伴い発生する排出ガスによる大気質への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定し、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を予測の対象とします。</p> <p>環境基準が設定されている物質のうち、二酸化硫黄及び一酸化炭素については、計画道路周辺の大気質の状況が環境基準を大幅に下回っており、本事業の実施により現在の大気質の状況を悪化させることはないと考えられることから、選定しません。</p> <p>光化学オキシダント及び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おらず、予測方法も確立されていないことから、選定しません。</p> <p>なお、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う大気汚染については、計画道路は平面道路であり、大規模な掘削工事等は行わず、建設機械の同時稼働が3台程度と少ないこと、また、排出ガス対策型建設機械を使用するため、大気質への影響はほとんどないと考えられることから、選定しません。</p> <p>また、工事用車両の走行に伴う大気汚染については、工事を平準化するとともに各工区のピークを分散させます。あわせて、走行ルートをも3ルート設定することで、各走行ルートにおける工事用車両の割合は小さくなり、現況における交通量と比較しても工事用車両の走行に伴う交通量の増加率は最大で約2.8%であるため、大気質への影響はほとんどないと考えられることから、予測事項として選定しません。</p>
騒 音 ・ 振 動	<p>《工事の施行中》</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動による周辺環境への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p> <p>なお、工事用車両の走行に伴う騒音及び振動については、大気汚染と同様の理由により、選定しません。また、周辺地域に低周波音の影響を及ぼす建設機械は用いないことから、工事の施行中における低周波音は選定しません。</p> <p>《工事の完了後》</p> <p>自動車の走行に伴い発生する騒音及び振動による周辺環境への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p> <p>なお、工事の完了後における自動車の走行により低周波音を発生させる可能性がある構造物(橋梁等)はないことから、工事の完了後における低周波音は選定しません。</p>

表 7.2-1(2) 選定した項目及びその理由

項 目	理 由
土 壤 汚 染	≪工事の施行中≫ 土地利用の履歴等により、土壤汚染のおそれがないものと判断できないことから、環境影響評価の項目として選定します。
景 観	≪工事の完了後≫ 計画道路の存在に伴い、景観の変化が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。
廃 棄 物	≪工事の施行中≫ 計画道路の工事の施行に伴い、建設廃棄物及び建設発生土が生じると考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。

7.3 選定しなかった項目及びその理由

選定しなかった項目は、悪臭、水質汚濁、地盤、地形・地質、水循環、生物・生態系、日影、電波障害、風環境、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場及び温室効果ガスの12項目です。選定しなかった理由は、表7.3-1(1)及び(2)に示すとおりです。

表 7.3-1(1) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	理 由
悪 臭	<p>本事業は一般的な道路工事であり、工事の施行中において、日常的に影響を及ぼすような悪臭は発生しません。</p> <p>また、工事の完了後も悪臭の発生源となる施設は設置しません。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
水 質 汚 濁	<p>工事の施行中に降雨や掘削工事等で濁水が発生した場合、必要に応じて沈砂槽等を設置し、下水排除基準以下に処理した上で、公共下水道へ排水します。</p> <p>また、工事の完了後については、雨水は公共下水道へ排水するため、周辺の河川及び水路の水質へ影響を与えることはありません。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
地 盤	<p>計画道路は平面構造であり、大規模な地下掘削を行わないこと、また、地下水の揚水を行わない計画であることから、地盤の変形及び周辺地下水位の低下に伴う地盤沈下が生じるおそれはありません。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
地 形 ・ 地 質	<p>計画道路は平面構造であり、周辺地形もほぼ平坦であるため、工事の施行中及び完了後において、斜面等の安定性に影響を及ぼす大規模な切土や盛土は行いません。</p> <p>また、計画道路及びその周辺に特異な地形は存在しません。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
水 循 環	<p>計画道路は平面構造であり、地下水に影響を与えるような大規模な地下掘削は行いません。</p> <p>また、歩道等には透水性舗装を採用し、植樹帯を設置することにより、雨水浸透能の低下を極力回避し、地下水の涵養<small>かん</small>を図るため、地下水への影響は小さいと考えられます。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>

表 7.3-1(2) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	理 由
生物・生態系	<p>立川市及び国立市において注目される種の生息・生育が確認されていますが、計画道路及びその周辺は主に市街化された地域であり、注目される種の確認記録はありません。</p> <p>また、計画道路内には、まとまった緑地、湿地等は存在しません。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
日 影	<p>計画道路は平面構造であり、日影の発生が予想される高架構造物は設置しないため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
電 波 障 害	<p>計画道路は平面構造であり、電波障害の発生が予想される高架構造物は設置しないため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
風 環 境	<p>計画道路は平面構造であり、風害の発生が予想される高架構造物は設置しないため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
史 跡 ・ 文 化 財	<p>計画道路及びその周辺に指定・登録文化財は存在しないこと、また、埋蔵文化財包蔵地は確認されていないことから、事業の実施により史跡・文化財に影響を及ぼすおそれはありません。</p> <p>なお、工事の施行中に未周知の埋蔵文化財や遺構等が確認された場合には、速やかに各市の教育委員会等関係機関に報告し、関係法令に基づき速やかに適切な処置を講ずるものとします。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
自 然 と の 触 れ 合 い 活 動 の 場	<p>計画道路に隣接して「曙三北公園」、「曙公園」、「曙三南公園」が存在しますが、計画道路との重複はなく、これらの自然との触れ合い活動の場は改変されません。</p> <p>また、立川市が設定した「立川の近・現代を歩くコース」の一部と計画道路が重複する区間には、まとまった緑地はありません。</p> <p>工事の施行中は、歩行者や自転車の通行空間を確保し、工事の完了後は、現状より幅の広い歩行者や自転車の通行空間を確保するため、沿道の公園へのアクセスや散歩コースの機能は損なわれることはありません。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
温 室 効 果 ガ ス	<p>「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」では、道路の供用に伴う自動車交通から排出される二酸化炭素については、環境影響評価の対象外としています。</p> <p>また、他に温室効果ガスを発生させる要因はありません。</p> <p>工事の施行中については建設機械の稼働がありますが、最大同時稼働台数が3台と少なく、影響はほとんどないと考えられます。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>