

8.2 騒音・振動

8.2.1 現況調査

(1) 調査事項

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動により、周辺的生活環境への影響が考えられます。また、工事の完了後における自動車の走行に伴う騒音及び振動により、周辺的生活環境への影響が考えられることから、以下の調査項目を選定しました。

- ア 騒音・振動の状況
- イ 土地利用の状況
- ウ 発生源の状況
- エ 自動車交通量等の状況
- オ 地盤及び地形の状況
- カ 法令による基準等

(2) 調査地域

調査地域は、「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)を参考に、建設作業の騒音及び振動、自動車の走行に伴う騒音及び振動が直接的に影響を与えると予想される範囲を対象として、計画道路の道路端から200m程度の範囲としました。

(3) 調査方法

ア 騒音・振動の状況

a 騒音の状況

① 既存資料調査

既存資料調査地点は、表8.2-1及び図8.2-1に示すとおりです。

表 8.2-1 既存資料調査地点(騒音・振動)

調査項目	地点番号	路線名(通称道路名)
騒音・振動	1	都道43号(芋窪街道)
	2	都道29号(奥多摩街道)
	3	都道16号(立川通り)
	4	国分寺市道幹11号線(戸倉通り)
	5	都道7号(五日市街道)
	6	都道256号(甲州街道)
	7	都道29号(新奥多摩街道)
	8	都道146号

注1)調査地点は、図8.2-1に示すとおりです。

注2)路線名(通称道路名)は、本図書内で使用している名称で統一しました。



凡例

- : 計画道路
- : 市界
- : 主要道路(都道)
- : 調査対象道路
- : 道路沿道調査地点(騒音・振動)



図8.2-1
道路沿道調査地点図(騒音・振動)
(既存資料調査)

資料:「平成28年度道路交通騒音振動調査報告書」(平成30年3月 東京都環境局)

② 現地調査

i 調査地点及び調査期間

現地調査地点は、表8.2-2及び図8.2-2に示すとおりです。

現地調査地点は、周辺の土地利用状況等を考慮し設定しました。調査日時は、平成29年10月11日(水曜日)午前7時から翌日午前7時までの24時間としました。

表 8.2-2 現地調査地点(騒音・振動、地盤卓越振動数)

調査項目	分類	地点番号	所在地(調査地点)
騒音・振動	一般環境	S-1	立川市栄町 4-6-2 付近 (さかえ会館)
		S-2	立川市曙町 3-30 付近 (曙町運動広場)
		S-3	立川市羽衣町 1-12-1 付近 (緑川第一公園)
	道路沿道	S-4	立川市栄町 3-22 付近 (栄緑地)
		S-5	立川市栄町 3-5 付近 (南砂川第一歩道橋下)
		S-6	立川市曙町 3-30 付近 (曙町運動広場)
		S-7	立川市羽衣町 2-11-7 付近 (東立川公園)
地盤卓越振動数 ^{※1}	道路沿道	S-6	立川市曙町 3-30 付近 (曙町運動広場)

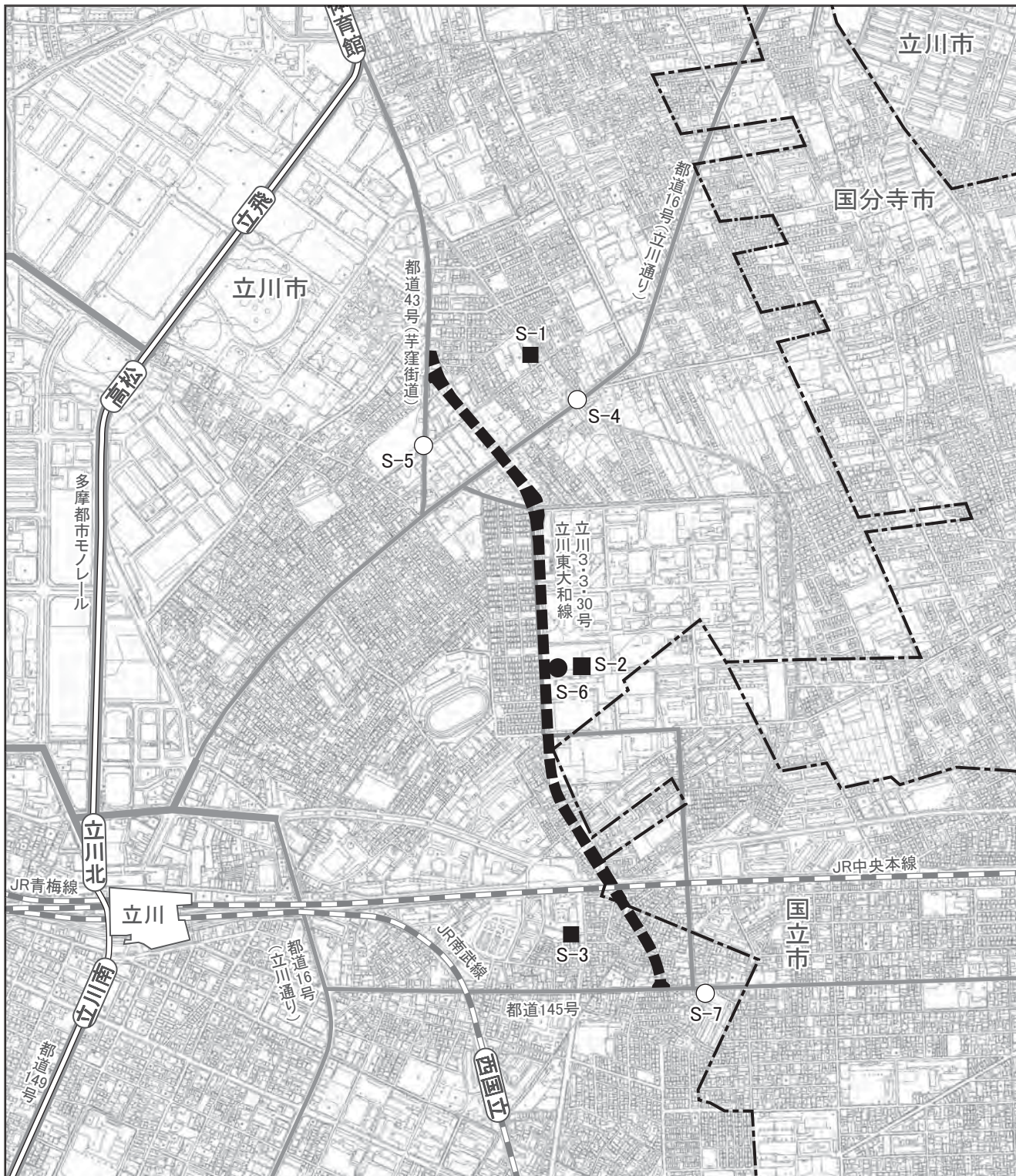
注) 調査地点は、図 8.2-2 に示すとおりです。

ii 調査方法

調査方法は、JIS Z 8731(環境騒音の表示・測定方法)に準拠し、等価騒音レベル(L_{Aeq})^{※2}を測定しました。

※1 地盤卓越振動数は、自動車が走行する際に発生する振動の大きさに影響を与える要因の一つで、地盤条件との相関がある、地盤固有の特性(地盤の固さ等)を表す指標の一つです。

※2 等価騒音レベル(L_{Aeq})は、一定時間内の騒音エネルギーの時間平均値を表します。



- 凡 例
- : 計画道路
 - : 市界
 - : 主要道路(都道)
 - : 一般環境調査地点(騒音、振動)
 - : 道路沿道調査地点(騒音、振動、地盤卓越振動数)
 - : 道路沿道調査地点(騒音、振動)

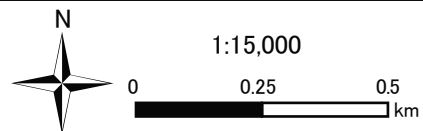


図 8.2-2
騒音・振動調査地点図
(現地調査)

b 振動の状況

① 既存資料調査

騒音に示す方法と同様としました。

② 現地調査

i 調査地点及び調査期間

騒音に示す方法と同様としました。

ii 調査方法

調査方法は、JIS Z 8735(振動レベル測定方法)に準拠し、振動レベルの80%レンジの上端値(L₁₀)※を測定しました。

イ 土地利用の状況

既存資料の収集・整理及び現地調査を行いました。

ウ 発生源の状況

既存資料の収集・整理及び現地調査を行いました。

エ 自動車交通量等の状況

既存資料の収集・整理及び現地調査を行いました。

オ 地盤及び地形の状況

既存資料の収集・整理及び地盤卓越振動数の現地調査を行いました。

地盤卓越振動数の現地調査は、大型車単独走行時の振動について、1/3 オクターブバンド分析器を用いて周波数を分析しました。調査地点は表 8.2-2 及び図 8.2-2 に示す道路沿道調査地点 S-6 の 1 地点です。

カ 法令による基準等

環境基本法に基づく騒音に係る環境基準、騒音規制法、振動規制法、環境確保条例を整理しました。

※ 80%レンジの上端値(L₁₀)は、一定時間の全測定値を大小順に並べ、高い方から10%を除いた最高値を表します。

(4) 調査結果

ア 騒音・振動の状況

a 騒音の状況

① 既存資料調査

計画道路周辺の道路交通騒音の状況は、表 8.2-3 に示すとおりです。

表 8.2-3 道路交通騒音の調査結果(平成 28 年度)

地点 番号	路線名 (通称道路名)	車線数	区域 区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})				環境基準	
				昼間		夜間		昼間	夜間
				(dB)	判定	(dB)	判定		
1	都道 43 号(芋窪街道)	4	A	66	○	61	○	70dB 以下	65dB 以下
2	都道 29 号(奥多摩街道)	2	A	63	○	54	○		
3	都道 16 号(立川通り)	2	C	69	○	69	×		
4	国分寺市道幹 11 号線(戸倉通り)	2	A	64	×	58	×	60dB 以下	55dB 以下
5	都道 7 号(五日市街道)	2	B	69	○	68	×	70dB 以下	65dB 以下
6	都道 256 号(甲州街道)	2	B	69	○	67	×		
7	都道 29 号(新奥多摩街道)	4	B	71	×	69	×		
8	都道 146 号	4	A	60	○	54	○		

注 1) 区域区分の A は専ら住居の用に供される区域(第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域及びこれらに接する地先及び水面)、B は主として住居の用に供される地域(第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、用途地域の定めのない地域及びこれらに接する地先及び水面)、C は相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域(近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域及びこれらに接する地先及び水面)。

注 2) 昼間は 6:00~22:00、夜間は 22:00~6:00 を示します。

注 3) 判定 ○: 基準を満足している ×: 基準を満足していない

注 4) 環境基準は、地点番号 4 は A 類型の「道路に面する地域」、それ以外は「幹線交通を担う道路に近接する空間」における値です。

「幹線交通を担う道路」とは、高速自動車道、一般国道、都道府県道、市町村道(市町村道にあっては 4 車線以上の区間に限る。)等を表し、「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、次の車線数の区分に応じて道路端からの距離によりその範囲を特定します。

- ・ 2 車線以下の車線を有する道路 15 メートル
- ・ 2 車線を超える車線を有する道路 20 メートル

資料: 「平成 28 年度道路交通騒音振動調査報告書」(平成 30 年 3 月 東京都環境局)

② 現地調査

騒音の現地調査結果は、表 8.2-4 に示すとおりです。

全ての調査地点において、環境基準を満足していました。

表 8.2-4 騒音レベル (L_{Aeq}) の現地調査結果

分類	地点 番号	所在地 (調査地点)	車線数	区域 区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})				環境基準	
					昼間		夜間		昼間	夜間
					(dB)	判定	(dB)	判定		
一般環境	S-1	立川市栄町 4-6-2 付近 (さかえ会館)	2	C	54	○	48	○	65dB 以下	60dB 以下
	S-2	立川市曙町 3-30 付近 (曙町運動広場)	2	A	45	○	46	○	60dB 以下	55dB 以下
	S-3	立川市羽衣町 1-12-1 付近 (緑川第一公園)	2	B	49	○	46	○	65dB 以下	60dB 以下
道路沿道	S-4	立川市栄町 3-22 付近 (栄緑地)	2	B	66	○	64	○	70dB 以下	65dB 以下
	S-5	立川市栄町 3-5 付近 (南砂川第一歩道橋下)	2	B	64	○	60	○		
	S-6	立川市曙町 3-30 付近 (曙町運動広場)	2	A	61	○	55	○		
	S-7	立川市羽衣町 2-11-7 付近 (東立川公園)	2	C	59	○	55	○		

注1) 区域区分のAは専ら住居の用に供される区域(第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域及びこれらに接する地先及び水面)、Bは主として住居の用に供される地域(第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、用途地域の定めのない地域及びこれらに接する地先及び水面)、Cは相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域(近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域及びこれらに接する地先及び水面)。

注2) 測定時間は、昼間 6:00~22:00、夜間 22:00~6:00 です。

注3) 判定 ○: 基準を満足している ×: 基準を満足していない

注4) 環境基準は、一般環境はA、B、C類型の「道路に面する地域」の値、道路沿道は「幹線交通を担う道路に近接する空間」の値です。

「幹線交通を担う道路」とは、高速自動車道、一般国道、都道府県道、市町村道(市町村道にあつては4車線以上の区間に限る。)等を表し、「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、次の車線数の区分に応じて道路端からの距離によりその範囲を特定します。

- ・ 2車線以下の車線を有する道路 15メートル
- ・ 2車線を超える車線を有する道路 20メートル

b 振動の状況

① 既存資料調査

計画道路周辺の道路交通振動の状況は、表 8.2-5 に示すとおりです。

表 8.2-5 道路交通振動の調査結果(平成 28 年度)

地点 番号	路線名 (通称道路名)	車線数	区域 区分	振動レベル(L ₁₀)				規制基準	
				昼間		夜間		昼間	夜間
				(dB)	判定	(dB)	判定		
1	都道 43 号(芋窪街道)	4	1 種	44	○	38	○	60dB 以下	55dB 以下
2	都道 29 号(奥多摩街道)	2	1 種	36	○	35	○		
3	都道 16 号(立川通り)	2	2 種	39	○	37	○	65dB 以下	60dB 以下
4	国分寺市道幹 11 号線(戸倉通り)	2	1 種	36	○	31	○	60dB 以下	55dB 以下
5	都道 7 号(五日市街道)	2	1 種	59	○	54	○		
6	都道 256 号(甲州街道)	2	1 種	40	○	41	○		
7	都道 29 号(新奥多摩街道)	4	1 種	39	○	37	○		
8	都道 146 号	4	1 種	35	○	29	○		

注 1) 区域区分第 1 種は、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、無指定地域が該当します。区域区分第 2 種区域は近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域が該当します。

注 2) 区域区分第 1 種の昼間は 8:00~19:00、夜間は 19:00~8:00、区域区分第 2 種の昼間は 8:00~20:00、夜間は 20:00~8:00 です。

注 3) 判定 ○: 基準を満足している ×: 基準を満足していない

注 4) 規制基準は、環境確保条例の日常生活等に適用する規制基準値です。

資料: 「平成 28 年度道路交通騒音振動調査報告書」(平成 30 年 3 月 東京都環境局)

② 現地調査

振動の現地調査結果は、表 8.2-6 に示すとおりです。

全ての調査地点において、環境確保条例に基づく日常生活等に適用する規制基準を満足していました。

表 8.2-6 振動レベル (L₁₀) の現地調査結果

分類	地点 番号	所在地 (調査地点)	車線数	区域 区分	振動レベル (L ₁₀)				規制基準	
					昼間		夜間		昼間	夜間
					(dB)	判定	(dB)	判定		
一般環境	S-1	立川市栄町 4-6-2 付近 (さかえ会館)	2	2種	31	○	27	○	65dB 以下	60dB 以下
	S-2	立川市曙町 3-30 付近 (曙町運動広場)	2	1種	26	○	25	○	60dB 以下	55dB 以下
	S-3	立川市羽衣町 1-12-1 付近 (緑川第一公園)	2	1種	32	○	33	○		
道路沿道	S-4	立川市栄町 3-22 付近 (栄緑地)	2	1種	50	○	46	○		
	S-5	立川市栄町 3-5 付近 (南砂川第一歩道橋下)	2	2種	34	○	31	○	65dB 以下	60dB 以下
	S-6	立川市曙町 3-30 付近 (曙町運動広場)	2	1種	36	○	31	○	60dB 以下	55dB 以下
	S-7	立川市羽衣町 2-11-7 付近 (東立川公園)	2	2種	39	○	35	○	65dB 以下	60dB 以下

注 1) 区域区分第 1 種は、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、無指定地域が該当します。区域区分第 2 種区域は近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域が該当します。

注 2) 区域区分第 1 種の昼間は 8:00~19:00、夜間は 19:00~8:00、区域区分第 2 種の昼間は 8:00~20:00、夜間は 20:00~8:00 です。

注 3) 判定 ○: 基準を満足している ×: 基準を満足していない

注 4) 規制基準は、環境確保条例の日常生活等に適用する規制基準値です。

イ 土地利用の状況

計画道路周辺の土地利用現況は、図8.1-9(53ページ参照)に、計画道路周辺における都市計画法に基づく用途地域等の指定状況は、図8.1-10(54ページ参照)に、計画道路周辺における学校教育施設、社会福祉施設、医療機関及び都市公園・緑地等の所在状況は、図8.1-11(55ページ参照)に示すとおりです。

計画道路沿道の建物は、2階以下の建物が多数を占め、一部、3階以上の建物も見られます。

ウ 発生源の状況

計画道路及びその周辺には、交差道路として、都道43号(芋窪街道)、都道16号(立川通り)及び都道145号があり、交差鉄道としては、JR中央本線があります。

その他、騒音・振動の固定発生源となるような主な工場又は事業所等は見られません。

エ 自動車交通量等の状況

計画道路及びその周辺の自動車交通量等の状況は「8.1 大気汚染」(56ページから62ページ参照)に示すとおりです。

オ 地盤及び地形の状況

計画道路及びその周辺における地盤は、主に関東ローム層の下に立川^{れき}礫層となっており、その下部が青梅砂礫層となっています。

地盤卓越振動数の現地調査結果は、20.7Hzでした。

カ 法令による基準等

a 騒音

環境基本法に基づく「騒音に係る環境基準について」は、表 8.2-7(1)及び(2)に示すとおりです。また、騒音規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準は表 8.2-8 に、環境確保条例に基づく指定建設作業の騒音の勧告基準は表 8.2-9 に示すとおりです。

幹線交通を担う道路に近接する空間の道路騒音については、表 8.2-7(1)にかかわらず特例として表 8.2-7(2)が適用されます。

表 8.2-7(1) 環境基本法に基づく「騒音に係る環境基準について」

地域の類型	当てはめる地域	地域の区分	時間の区分	
			昼間 (6時～22時)	夜間 (22時～6時)
A	第一種低層住居専用地域	一般の地域	55dB 以下	45dB 以下
	第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域 これらに接する地先、水面	2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60dB 以下	55dB 以下
B	第一種住居地域	一般の地域	55dB 以下	45dB 以下
	第二種住居地域 準住居地域 用途地域の定めのない地域 これらに接する地先、水面	2車線以上の車線を有する道路に面する地域	65dB 以下	60dB 以下
C	近隣商業地域	一般の地域	60dB 以下	50dB 以下
	商業地域 準工業地域 工業地域	車線を有する道路に面する地域	65dB 以下	60dB 以下

注) 地域の類型は以下のとおりです。

- A：専ら住居の用に供される地域
- B：主として住居の用に供される地域
- C：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

表 8.2-7(2) 環境基本法に基づく騒音に係る環境基準(近接空間の特例)

昼間 (6時～22時)	夜 (22時～6時)
70dB 以下	65dB 以下

注1) 特例では、個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準(昼間にあっては45dB以下、夜間にあっては40dB以下)によることができます。

注2) 幹線交通を担う道路とは、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあっては4車線以上の区間に限ります。)等を表し、「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、以下のように車線数の区分に応じて道路端からの距離によりその範囲を特定します。

- ・2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路：15m
- ・2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路：20m

注3) 表中の網掛け部分は、計画道路に適用される基準を示します。

資料：「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示第64号)

「騒音に係る環境基準の地域の類型の指定について」(平成24年立川市告示第21号)

「騒音に係る環境基準の地域類型の指定」(平成30年国立市告示第69号)

表 8.2-8 騒音規制法に基づく特定建設作業の騒音に関する規制基準

特定建設作業の種類	敷地境界における騒音 (dB)	作業時間		1日における延作業時間		同一場所における連続作業時間		日曜・休日における作業
		1号区域	2号区域	1号区域	2号区域	1号区域	2号区域	
1 くい打ち機(もんけんを除く。)くい抜き機又はくい打機(圧入式くい打ちくい抜き機を除く。)を使用する作業(くい打機をアースオーガーと併用する作業を除く。)	85	午前7時～午後7時	午前6時～午後10時	10時間以内	14時間以内	6日以内	6日以内	禁止
2 びょう打機を使用する作業								
3 さく岩機を使用する作業*								
4 空気圧縮機(電動機以外の原動機を使用するものであって、その原動機の定格出力が15kw以上のものに限り。)を使用する作業(さく岩機の動力として使用する作業を除く。)								
5 コンクリートプラント(混練機の混練容量が0.45m ³ 以上のものに限り。)又はアスファルトプラント(混練機の混練量が200kg以上のものに限り。)を設けて行う作業(モルタルを製造するためにコンクリートプラントを設けて行う作業を除く。)								
6 バックホウ(一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定するものを除き、原動機の定格出力が80kw以上のものに限り。)を使用する作業								
7 トラクターショベル(一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定するものを除き、原動機の定格出力が70kw以上のものに限り。)を使用する作業								
8 ブルドーザ(一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定するものを除き、原動機の定格出力が40kw以上のものに限り。)を使用する作業								

※ 作業地点が連続的に移動する作業に当たっては、1日における当該作業に係る2地点の最大距離が50mを超えない作業に限ります。

注1) 1号区域：第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、用途地域として定められていない地域、工業地域のうち学校、保育所、病院、診療所のうち患者の収容施設を有するもの、図書館、特別養護老人ホーム、幼保連携型認定こども園の敷地の周囲おおむね80m以内の区域

2号区域：工業地域のうち学校、保育所、病院、診療所のうち患者の収容施設を有するもの、図書館、特別養護老人ホーム、幼保連携型認定こども園の敷地の周囲おおむね80m区域を除く区域

注2) 作業騒音が環境基準値を超え、周囲の生活環境が著しく損なわれると認められる場合、1日における作業時間を、第1号区域にあっては10時間未満4時間以上、第2号区域にあっては14時間未満4時間以上の間において短縮させることができます。

注3) 特定建設作業の種類6、7、8は平成9年10月1日から追加施行

注4) 「環境大臣が指定するもの」とは、平成9年9月22日建設省告示第1702号による低騒音型建設機械とみなされたものをいいます。

資料：「騒音規制法」(昭和43年法律第98号)

「騒音規制法施行令」(昭和43年政令第324号)

「騒音規制法施行規則」(昭和46年厚生省・農林省・通商産業省・運輸省・建設省令第1号)

「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年厚生省・建設省告示第1号)

「特定建設作業に伴う騒音の規制基準の地域区分について」(平成24年立川市告示第24号)

「特定建設作業に伴う騒音の規制基準の地域区分」(平成24年国立市告示第62号)

表 8.2-9 環境確保条例に基づく指定建設作業の騒音に関する勧告基準

指定建設作業の種類	敷地境界における騒音(dB)	作業時間		1日における延作業時間		同一場所における連続作業時間		日曜・休日における作業
		1号区域	2号区域	1号区域	2号区域	1号区域	2号区域	
1 せん孔機を使用するくい打設作業	80	午前7時～午後7時※3	午前6時～午後10時※4	10時間以内	14時間以内	6日以内	6日以内	禁止
2 インパクトレンチを使用する作業								
3 コンクリートカッターを使用する作業※1								
4 ブルドーザ、パワーショベル、バックホウ、その他これらに類する掘削機械を使用する作業※1								
5 振動ローラ、タイヤローラ、ロードローラ、振動プレート、振動ランマ、その他これらに類する締固め機械を使用する作業								
6 コンクリートミキサー車を使用するコンクリートの搬入作業								
7 原動機を使用するはつり作業及びコンクリート仕上げ作業(さく岩機を使用する作業を除く。)								
8 動力、火薬、又は鋼球を使用して建設物、その他の工作物を解体し、又は破壊する作業※2(さく岩機、コンクリートカッター又は掘削機械を使用する作業を除く。)	85							

※1 作業地点が連続的に移動する作業に当たっては、1日における当該作業に係る2地点の最大距離が50mを超えない作業に限ります。

※2 作業地点が連続的に移動する作業に当たっては、1日における当該作業に係る2地点の最大距離が50mを超えない作業に限り、さく岩機、コンクリートカッター又は掘削機械を使用する作業を除きます。

※3 道路交通法に規程する交通規制が行われている場合の6.の作業にあつては午後9時まで

※4 道路交通法に規程する交通規制が行われている場合の6.の作業にあつては午後11時まで

注1) 1号区域：第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、用途地域として定められていない地域、工業地域のうち学校、保育所、病院、診療所のうち患者の収容施設を有するもの、図書館、特別養護老人ホーム、幼保連携型認定こども園の敷地の周囲おおむね80m以内の区域

2号区域：工業地域のうち、学校、保育所、病院、診療所のうち患者の収容施設を有するもの、図書館、特別養護老人ホーム、幼保連携型認定こども園の敷地の周囲おおむね80m区域の以外の区域

注2) この基準は、作業を開始した日に終わる建設作業には適用しません。

注3) 表中の網掛け部分は、計画道路に適用される基準を示します。

資料：「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(平成12年東京都条例第215号)

「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則」(平成13年東京都規則第34号)

b 振動

振動規制法に基づく道路交通振動の要請限度は表 8.2-10、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は表 8.2-11 に示すとおりです。

また、振動規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準は表 8.2-12 に、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は表 8.2-13 に示すとおりです。

表 8.2-10 振動規制法に基づく道路交通振動に関する要請限度

区域の区分		8時	昼間	19時	夜間	8時
第1種区域	第一種、第二種低層住居専用地域 第一種、第二種中高層住居専用地域 第一種、第二種住居地域 準住居地域 無指定地域※	65dB 以下		60dB 以下		
				20時		
第2種区域	近隣商業地域 商業地域 準工業地域、工業地域	70dB 以下		65dB 以下		

※ 無指定地域とは、都市計画法による用途地域の定められていない地域をいいます。なお、第2種区域に該当する地域に接する地先及び水面は、第2種区域の基準が適用されます。

資料：「振動規制法」(昭和51年法律第64号)
 「振動規制法施行令」(昭和51年政令第280号)
 「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)
 「振動規制法施行規則の規定に基づく道路交通振動の限度の区域区分等について」
 (平成24年立川市告示第29号)
 「振動規制法施行規則の規定に基づく道路交通振動の限度の区域区分等」
 (平成24年国立市告示第68号)

表 8.2-11 環境確保条例に基づく日常生活等に適用する規制基準

区域の区分		8時	昼間	19時	夜間	8時
第1種区域	第一種、第二種低層住居専用地域 第一種、第二種中高層住居専用地域 第一種、第二種住居地域 準住居地域 無指定地域※	60dB 以下		55dB 以下		
				20時		
第2種区域	近隣商業地域 商業地域 準工業地域、工業地域	65dB 以下		60dB 以下		

学校、保育所、病院、診療所のうち患者の収容施設を有するもの、図書館、特別養護老人ホーム及び幼保連携型認定こども園の敷地の周囲おおむね50mの区域内における規制基準は、当該値から5dBを減じた値とします。

※ 無指定地域とは、都市計画法による用途地域の定められていない地域をいいます。なお、第2種区域に該当する地域に接する地先及び水面は、第2種区域の基準が適用されます。

注) 表中の網掛け部分は、計画道路に適用される基準を示します。
 資料：「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(平成12年東京都条例第215号)
 「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則」(平成13年東京都規則第34号)

表 8.2-12 振動規制法に基づく特定建設作業の振動の規制に関する規制基準

特定建設作業の種類	敷地境界における振動(dB)	作業時間		1日における延作業時間		同一場所における連続作業時間		日曜・休日における作業
		1号区域	2号区域	1号区域	2号区域	1号区域	2号区域	
1 くい打機(もんけんを除く。)くい抜機又はくい打機(圧入式くい打ちくい抜機を除く。)を使用する作業(くい打ち機をアースオーガーと併用する作業を除く。)	75	午前7時～午後7時	午前6時～午後10時	10時間以内	14時間以内	6日以内	6日以内	禁止
2 ブレーカーを使用する作業(手持式のものを除く。)*								
3 鋼球を使用して建物、その他の工作物を破壊する作業								
4 舗装版破砕機を使用する作業*								

※ 作業地点が連続的に移動する作業に当たっては、1日における当該作業に係る2地点の最大距離が50mを超えない作業に限ります。

注1) 1号区域：第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、用途地域として定められていない地域、工業地域のうち学校、保育所、病院、診療所のうち患者の収容施設を有するもの、図書館、特別養護老人ホーム、幼保連携型認定こども園の敷地の周囲おおむね80m以内の区域

2号区域：工業地域のうち、学校、保育所、病院、診療所のうち患者の収容施設を有するもの、図書館、特別養護老人ホーム、幼保連携型認定こども園の敷地の周囲おおむね80m区域の以外の区域

注2) この基準は、作業を開始した日に終わる建設作業には適用しません。

資料：「振動規制法」(昭和51年法律第64号)

「振動規制法施行令」(昭和51年政令第280号)

「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)

「振動規制法施行規則の規定に基づく特定建設作業の規制基準の区分について」

(平成24年立川市告示第27号)

「振動規制法施行規則の規定に基づく特定建設作業の規制地域の区分」

(平成24年国立市告示第67号)

表 8.2-13 環境確保条例に基づく指定建設作業の振動に関する勧告基準

指定建設作業の種類	敷地境界における振動(dB)	作業時間		1日における延作業時間		同一場所における連続作業時間		日曜・休日における作業
		1号区域	2号区域	1号区域	2号区域	1号区域	2号区域	
1 圧入式くい打くい抜き機、油圧式くい抜き機を使用する作業又はせん孔機を使用するくい打設作業	70	午前7時～午後7時	午前6時～午後10時	10時間以内	14時間以内	6日以内	6日以内	禁止
2 さく岩機を使用する作業								
3 ブルドーザ、パワーショベル、バックホウ、その他これらに類する掘削機械を使用する作業*								
4 空気圧縮機(電動機以外の原動機を使用するものであって、その原動機の定格出力が15kw以上のものに限る。)を使用する作業(さく岩機の動力として使用する作業を除く。)	65							
5 振動ローラ、タイヤローラ、ロードローラ、振動プレート、振動ランマ、その他これらに類する締固め機械を使用する作業*	70							
6 動力(舗装版破碎機を除く。)、火薬を使用して建築物、その他の工作物を解体し、又は破壊する作業*(さく岩機、コンクリートカッター又は掘削機械を使用する作業を除く。)	75							

※ 作業地点が連続的に移動する作業に当たっては、1日における当該作業に係る2地点の最大距離が50mを超えない作業に限ります。

注1) 1号区域：第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、用途地域として定められていない地域、工業地域のうち学校、保育所、病院、診療所のうち患者の収容施設を有するもの、図書館、特別養護老人ホーム、幼保連携型認定こども園の敷地の周囲おおむね80m以内の区域

2号区域：工業地域のうち、学校、保育所、病院、診療所のうち患者の収容施設を有するもの、図書館、特別養護老人ホーム、幼保連携型認定こども園の敷地の周囲おおむね80m区域の以外の区域

注2) 表中の網掛け部分は、計画道路に適用される基準を示します。

資料：「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(平成12年東京都条例第215号)

「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例施行規則」(平成13年東京都規則第34号)

8.2.2 予測

(1) 予測事項

ア 工事の施行中

工事の施行中における騒音及び振動の予測事項は、「建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動レベル」としました。

イ 工事の完了後

工事の完了後における騒音及び振動の予測事項は、「自動車の走行に伴う道路交通の騒音及び振動レベル」としました。

(2) 予測の対象時点

ア 工事の施行中

予測の対象時点は、各工種・作業内容において、主要な建設機械が最も多く稼働する時点としました。

イ 工事の完了後

予測の対象時点は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時としました。

(3) 予測地域

ア 工事の施行中

建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動の予測地域は、計画道路及びその周辺としました。

予測地点は、敷地境界線上の地点とし、騒音は地上1.2m、振動は地盤面上としました。

イ 工事の完了後

道路交通の騒音の予測地域は計画道路端から100m、道路交通の振動の予測地域は計画道路端から50mとしました。

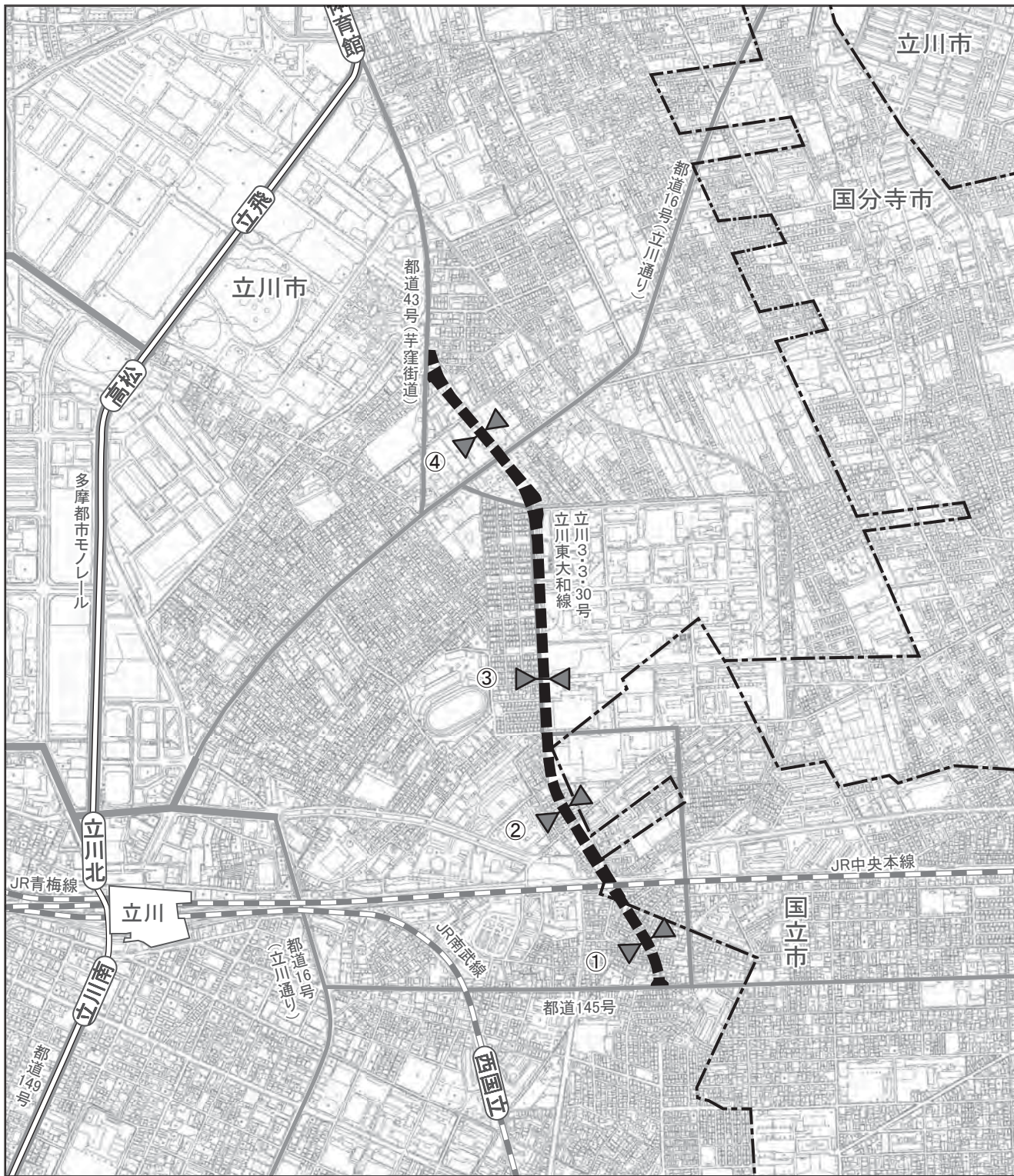
予測地点は、道路構造、沿道の土地利用の状況、将来の自動車交通量等を考慮し、表8.2-14及び図8.2-3に示す4地点としました。

予測の高さは、騒音については地上1.2m及び4.0m、振動については地盤面上としました。また、騒音及び振動の予測地点断面図を図8.2-4及び図8.2-5に示します。

表 8.2-14 予測地点の概要（騒音・振動）

予測地点	用途地域
①羽衣町二丁目付近	東側：第一種低層住居専用地域 西側：第一種低層住居専用地域
②曙町三丁目付近	東側：第一種低層住居専用地域 西側：第一種低層住居専用地域
③曙三南公園付近	東側：第一種中高層住居専用地域 西側：第一種低層住居専用地域
④栄町三丁目付近	東側：第一種住居地域 西側：準工業地域

注) 予測地点は、図8.2-3に示すとおりです。



- 凡例
- : 計画道路
 - : 市界
 - : 主要道路(都道)
 - ⌘ : 騒音・振動予測地点(①~④)

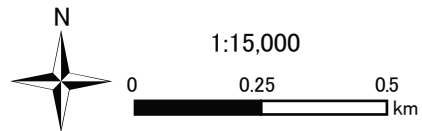


図 8.2-3

騒音・振動予測地点図

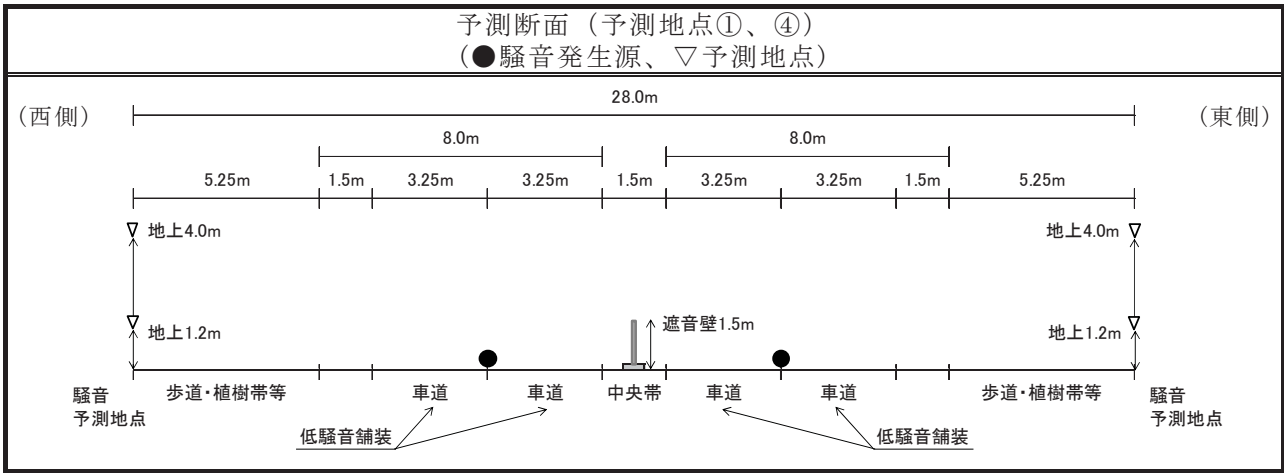


図 8.2-4 (1) 騒音予測地点断面図

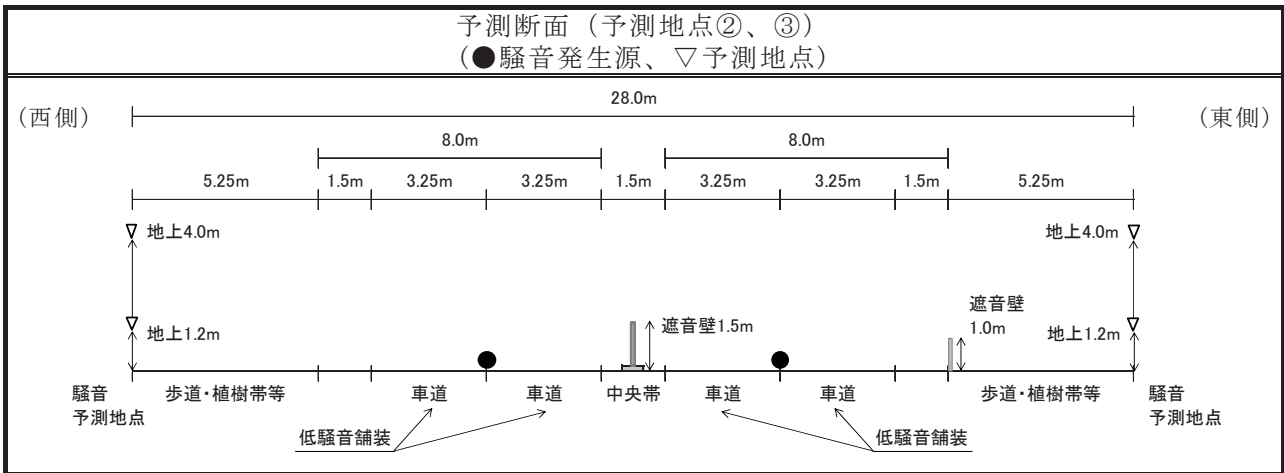


図 8.2-4 (2) 騒音予測地点断面図

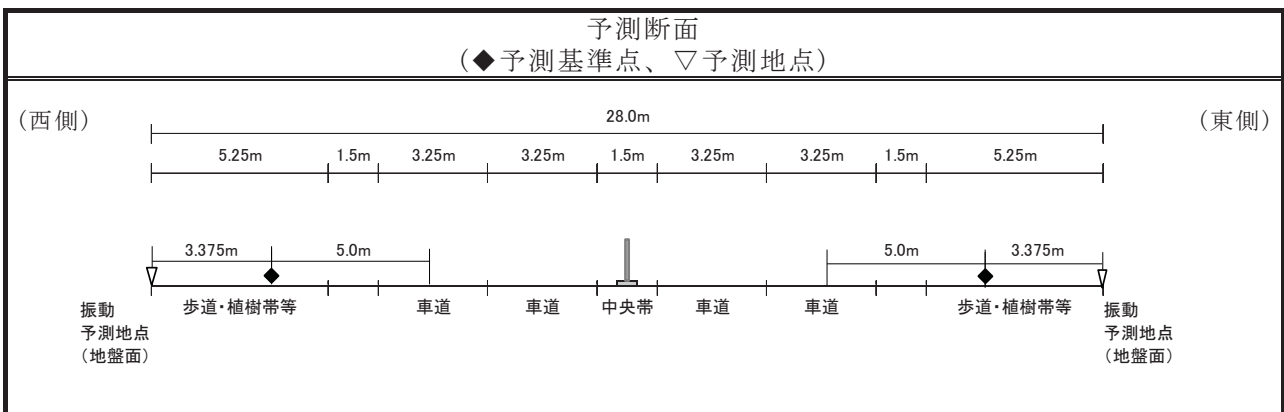


図 8.2-5 振動予測地点断面図

(4) 予測方法

ア 工事の施行中

a 予測手順

① 騒音

施行計画に基づき、主要な建設機械について各工種の作業内容ごとに、騒音レベルを予測しました。

建設機械から発生する騒音レベルの予測は、「建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”」(平成20年4月 日本音響学会誌64巻4号。以下「建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”」といいます。)と複数音源による騒音レベルの合成式を用いました。

② 振動

施行計画に基づき、主要な建設機械について各工種の作業内容ごとに、振動レベルを予測しました。

建設機械から発生する振動レベルの予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」に示されている予測式を用いました。

b 予測式

① 騒音

建設機械の稼働に伴う騒音の予測は、「建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”」(平成20年4月 日本音響学会誌64巻4号)を用いました。

予測する騒音レベルは、90%レンジの上端値としました。

$$L_{A5}(r) = L_{A5}(r_0) - 20 \times \log_{10}(r/r_0) + \Delta L_{dif}$$

ここで、

- $L_{A5}(r)^{\ast 1}$: 予測地点における騒音レベルの90%レンジ上端値(dB)
- $L_{A5}(r_0)$: 基準地点における騒音レベルの90%レンジ上端値(dB)
- r : 建設機械から予測地点までの距離(m)
- r_0 : 建設機械から基準地点までの距離(m)
- ΔL_{dif} : 回折に伴う減衰^{※2}による補正量(dB)

なお、複数の建設機械が同時に稼働する場合は、予測地点における騒音レベルを合成した騒音レベルを算出しました。

$$L_{A5} = 10 \times \log_{10} \left(10^{\frac{L_{A5,1}}{10}} + 10^{\frac{L_{A5,2}}{10}} + \dots + 10^{\frac{L_{A5,n}}{10}} \right)$$

ここで、

- L_{A5} : n台の建設機械による騒音レベルの90%レンジ上端値(dB)
- $L_{A5,i}$: i番目の建設機械の騒音レベルの90%レンジ上端値(dB)

※1 L_{A5} とはA特性の周波数特性を持つ時間率騒音レベルの90%レンジの上端値を指します。騒音レベルがあるレベル以上の時間が、観測時間の5%を占める場合の騒音レベルを示します。

※2 回折に伴う減衰とは遮音壁のような障害物の後方に音が回り込むことで騒音が低下する現象です。

② 振動

建設機械の稼働に伴う振動の予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」に基づき、以下に示す振動の距離減衰式を用いました。

予測する振動レベルは、80%レンジの上端値としました。

$$L(r) = L(r_0) - 15 \log_{10}(r/r_0) - 8.68\alpha(r - r_0)$$

ここで、

- $L(r)$: 予測地点における振動レベル(dB)
- $L(r_0)$: 基準地点における振動レベル(dB)
- r : 建設機械から予測地点までの距離(m)
- r_0 : 建設機械から基準地点までの距離(m)
- α : 地盤の内部減衰係数、 $\alpha=0.01$ (未固結地盤)

なお、複数の建設機械が同時に稼働する場合は、予測地点における振動レベルを次式で合成しました。

$$L = 10 \times \log_{10} \left(10^{\frac{L_1}{10}} + 10^{\frac{L_2}{10}} + \dots + 10^{\frac{L_n}{10}} \right)$$

ここで、

- L : n台の建設機械による振動レベル(dB)
- L_i : i番目の建設機械による振動レベル(dB)

c 予測条件

① 音源・振動の発生源の位置

音源・振動の発生源の位置は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」に基づき、建設機械の作業半径、必要最低限の稼働スペース等を考慮して、図8.2-6に示すとおり設定しました。

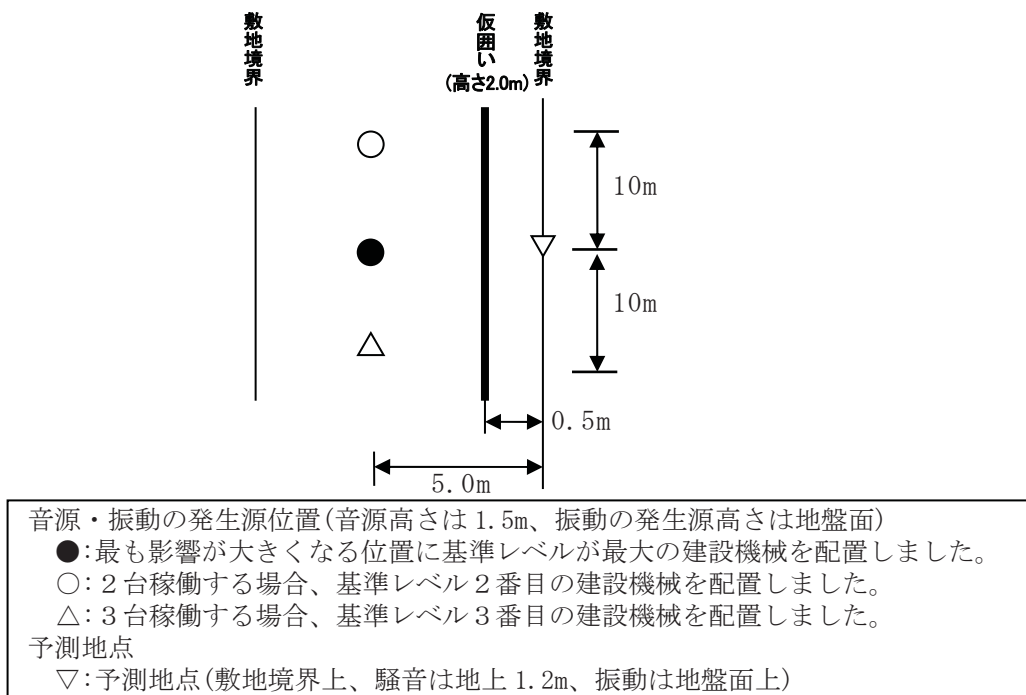


図 8.2-6 建設機械の稼働に伴う建設作業の音源・振動の発生源の位置(平面配置)

② 稼働台数

建設機械の稼働台数は、表8.2-15に示すとおりです。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台としました。

表 8.2-15 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（2.4-6.0m）	1	3
		ロードローラ（10-12t）	1	
		タイヤローラ（8-20t）	1	

③ 建設機械から r_0 (m) 離れた地点の騒音及び振動レベル

建設機械から r_0 (m) 離れた地点の騒音及び振動レベルは、「建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”」から設定し、表8.2-16(1)及び(2)に示すとおりとしました。

表 8.2-16(1) 建設機械から r_0 (m) 離れた地点の騒音レベル

建設機械	騒音基準 レベル (dB)	基準距離 r_0 (m)	出典
ラフテレーンクレーン (25t 吊)	79	10	①
バックホウ (クローラ型) (平積 0.2m ³)	77	10	②
バックホウ (クローラ型) (平積 0.6m ³)	77	10	②
ブルドーザー (15t)	78	10	②
コンクリートミキサー車 (10t)	79	10	③
モータグレーダー (3.1m)	78	10	②
ロードローラ (10-12t)	76	10	②
タイヤローラ (8-20t)	76	10	②
アスファルトフィニッシャ (2.4-6.0m)	77	10	①

注1) 騒音基準レベルは、出典のパワーレベルから基準距離における騒音レベルへ換算した値です。

注2) モータグレーダーはブルドーザーと同様としました。

注3) ラフテレーンクレーンは騒音基準値(PWL)107dB (ホイールクレーン)、アスファルトフィニッシャは騒音基準値(PWL)105dB としました。

注4) 建設機械のレベルは下記出典より設定しました。

①: 「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」(平成9年建設省告示第1536号)

②: 「建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”」(平成20年4月 日本音響学会誌64巻4号)

③: 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック(第3版)」(平成13年2月 社団法人日本建設機械化協会)

表 8.2-16(2) 建設機械から r_0 (m) 離れた地点の振動レベル

建設機械	振動基準 レベル (dB)	基準距離 r_0 (m)	出典
バックホウ (クローラ型) (平積 0.2m ³)	55	15	①
バックホウ (クローラ型) (平積 0.6m ³)	55	15	①
ブルドーザー (15t)	64	7	②
モータグレーダー (3.1m)	54	7	②
ロードローラ (10-12t)	62	7	②
タイヤローラ (8-20t)	57	7	②
アスファルトフィニッシャ (2.4-6.0m)	70	3	②

注1) 発生する振動レベルが小さい機械(ラフテレーンクレーン、コンクリートミキサー車)は除外しました。

注2) 建設機械のレベルは下記出典より設定しました。

①: 「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」(平成9年建設省告示第1536号)

②: 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック(第3版)」(平成13年2月 社団法人日本建設機械化協会)

イ 工事の完了後

a 予測方法

① 騒音

自動車の走行に伴う騒音の予測式は、「道路交通騒音の予測モデル“ASJ RTN-Model 2013”」(平成26年4月 日本音響学会誌70巻4号)を用いました。

② 振動

道路交通の振動レベルの予測式には、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」に示されている道路交通振動予測式を用いました。

b 予測式

① 騒音

自動車の走行に伴う騒音の予測式は、「道路交通騒音の予測モデル“ASJ RTN-Model 2013”」(平成26年4月 日本音響学会誌70巻4号)を用いました。

【等価騒音レベルの基本式】

$$L_{Aeq,T} = 10 \times \log_{10} \left(10^{\frac{L_{AE}}{10}} \frac{N_T}{T} \right)$$

$$L_{AE} = 10 \times \log_{10} \left(\frac{1}{T_0} \sum_i 10^{\frac{L_{A,i}}{10}} \Delta t_i \right)$$

ここで、

- $L_{Aeq,T}$: T(s)当たりの等価騒音レベル(dB)
- L_{AE} : 1台の自動車走行時の単発騒音暴露レベル(dB)
- N_T : T(s)時間内の交通量(台)
- $L_{A,i}$: A特性音圧レベル(dB)
- Δt_i : 音源がi番目の区間に存在する時間(s)

【A特性音圧レベルの算定式】

$$L_{A,i} = L_{WA,i} - 8 - 20 \log_{10} r_i + \Delta L_{cor,i}$$

ここで、

- $L_{A,i}$: i番目の音源位置から予測断面に伝搬するA特性音圧レベル(dB)
- $L_{WA,i}$: 自動車走行騒音のA特性音響パワーレベル(dB)
- r_i : i番目の音源位置から予測断面までの直達距離(m)
- $\Delta L_{cor,i}$: i番目の音源位置から予測断面に至る音の伝搬に影響を与える各種の減衰要素に関する補正量(dB)であり、次式で表されます。

$$\Delta L_{cor} = \Delta L_{dif,i} + \Delta L_{grnd,i} + \Delta L_{air}$$

- $\Delta L_{dif,i}$: 回折に伴う減衰に関する補正量(dB)
- $\Delta L_{grnd,i}$: 地表面効果による減衰に関する補正量(dB)
 $\Delta L_{grnd}=0$ としました。
- $\Delta L_{air,i}$: 空気の音響吸収による減衰に関する補正量(dB)
 $\Delta L_{air}=0$ としました。

【非定常走行区間※における自動車走行騒音のA特性音響パワーレベル基本式】

計画道路は信号交差点を含む一般道路であることから、次に示す非定常走行区間のA特性音響パワーレベル基本式を用いました。

なお、排水性舗装等による騒音低減効果を考慮しました。

$$\text{大型車類： } L_{WA} = 88.8 + 10 \log_{10} V + \Delta L_{\text{surf}}$$

$$\text{小型車類： } L_{WA} = 82.3 + 10 \log_{10} V + \Delta L_{\text{surf}}$$

ここで、

L_{WA} : 自動車走行騒音のA特性パワーレベル(dB)

V : 走行速度(km/h)

ΔL_{surf} : 排水性舗装(低騒音舗装)等による騒音低減に関する補正量(dB)

【排水性舗装等による騒音低減に関する補正量 ΔL_{surf} 】

一般道路における排水性舗装等による騒音低減に関する補正量は、次式を用いて通常舗装におけるパワーレベルを補正することによって求めました。

なお、二輪車については ΔL_{surf} を常に0 dBとしました。

i 停止時

$$\text{小型車類、大型車類： } \Delta L_{\text{surf}} = 0$$

ii 走行速度 60km/h まで

$$\text{小型車類： } \Delta L_{\text{surf}} = -5.7 + 7.3 \log_{10} (y + 1)$$

$$\text{大型車類： } \Delta L_{\text{surf}} = -3.9 + 3.6 \log_{10} (y + 1)$$

ここで、

V : 走行速度[km/h]

y : 施工後の経過時間[年]

計画道路の供用時は $y=0$ 、道路ネットワークの整備完了時は $y=2$ としました。

※非定常走行区間：信号交差点を含む一般道路で、自動車が頻繁に加速・減速を繰り返しながら走行する区間であり、一般社団法人日本音響学会が提案した道路交通の騒音の予測モデル“ASJ RTN-Model 2013”を用いる場合の走行速度は、10km/h から 60km/h までの範囲とします。

【動力付二輪車類を含む等価騒音レベル (L_{Aeq})】

パワーレベルの予測条件とした将来交通量は、動力付二輪車類が考慮されていません。そのため、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」において、次の式で求められる動力付二輪車類による寄与分 $\Delta L_{Tw,D}$ を、大型車類及び小型車類の交通量で算出した L_{Aeq} に加算することにより補正する方法を用いました。

$\Delta L_{Tw,D}$ の基本式を以下に示します。

$$\begin{aligned} \Delta L_{Tw,D} &= 10 \cdot \log_{10} \left\{ 1 + \frac{\sum_h [10^{(a_{Tw}-a_L)/10} q_{Tw}]}{\sum_h [q_L + 10^{(a_H-a_L)/10} q_H]} \right\} \\ &= 10 \cdot \log_{10} \left\{ 1 + \frac{10^{(a_{Tw}-a_L)/10} q_{Tw,D}}{q_{L,D} + 10^{(a_H-a_L)/10} q_{H,D}} \right\} \end{aligned}$$

- D : 騒音に係る環境基準でいう昼間(6時から22時)と夜間(22時から翌日6時)の別
- h : 時間帯
- q_L, q_H, q_{Tw} : 小型車類(L)、大型車類(H)及び動力付二輪車類(Tw)の時間交通量
- $q_{L,D}, q_{H,D}, q_{Tw,D}$: 小型車類(L)、大型車類(H)及び動力付二輪車類(Tw)の昼間、夜間別交通量
- a_L, a_H, a_{Tw} : ASJ-RTN Modelにおける小型車類(L)、大型車類(H)及び動力付二輪車類(Tw)のパワーレベルの定数

$\Delta L_{Tw,D}$ の算出に必要な小型車類、大型車類及び動力付二輪車類の昼間、夜間別交通量は、大型車混入率及び自動車交通量に対する二輪車交通量の割合を用いて求めました。

② 振動

道路交通の振動レベルの予測式は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」の道路交通振動予測式を用いました。

$$L_{10} = L_{10}^* - \alpha_1$$

$$L_{10}^* = a \log_{10}(\log_{10} Q^*) + b \log_{10} V + c \log_{10} M + d + \alpha_\sigma + \alpha_f + \alpha_s$$

ここで、

L_{10} : 振動レベルの80%レンジの上端値の予測値(dB)

L_{10}^* : 基準点における振動レベルの80%レンジの上端値の予測値(dB)

α_1 : 距離減衰量(dB)であり、道路構造によって決定される予測基準点から予測地点までの距離によって求められます。

Q^* : 500秒間の1車線当たりの等価交通量(台/500秒/車線)

$$Q = \frac{500}{3600} \times \frac{1}{M} \times (Q_1 + KQ_2)$$

ここで、大型車の小型車換算係数 $K=13$

Q_1 : 小型車時間交通量(台/h)

Q_2 : 大型車時間交通量(台/h)

V : 平均走行速度(km/h)

M : 上下車線合計の車線数

α_σ : 路面の平坦性等による補正值(dB)

α_f : 地盤卓越振動数による補正值(dB)

α_s : 道路構造による補正值(dB)

a,b,c,d : 定数

c 予測条件

① 発生源条件

騒音及び振動の発生源の高さは、地盤面上としました。また、騒音及び振動の予測地点断面図は図8.2-4及び図8.2-5に示したとおりです。

② 交通条件

i 日交通量

道路交通の騒音及び振動における日交通量は、「8.1 大気汚染」(69ページ参照)と同様としました。

ii 交通量の時間変動及び車種構成

時間交通量の算出に必要な時間変動係数と大型車混入率は、「8.1 大気汚染」(69ページ参照)と同様としました。

また、道路交通の騒音における自動二輪車については「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」に示されている補正式を使用しました。

iii 走行速度

走行速度は、4車線で完成している都道43号(芋窪街道)や計画道路周辺の主要な幹線道路の規制速度を勘案し、50km/hとしました。

③ 地盤卓越振動数

各予測地点の地盤卓越振動数は、計画道路周辺の代表地点における現地調査結果から、20.7Hzと設定しました。

④ 予測対象時間帯

予測対象時間帯は、騒音については環境基準に定める時間の区分ごと、振動については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に定める時間の区分ごとに等価交通量※が最大となる時間帯とし、表8.2-17に示すとおり設定しました。

表 8.2-17 予測対象時間帯

時間区分	予測対象時間帯	
	騒音	振動
昼間	6時から22時まで	10時から11時まで
夜間	22時から翌日6時まで	7時から8時まで

注) 振動の予測対象時間帯は、時間の区分ごとに1車線当たりの等価交通量が最大となる時間帯としました。

※ 等価交通量は、道路交通の振動は小型車車両に比べ大型車交通による影響が大きいことを考慮し、交通量を小型車相当に換算したものです。

(5) 予測結果

ア 工事の施行中

a 騒音

建設作業の騒音レベルの予測結果は、表8.2-18に示すとおりです。なお、予測結果は、同時に稼働する建設機械の騒音レベルを合成しました。

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と予測されます。

表 8.2-18 建設作業の騒音レベルの予測結果

工種	施工内容	建設機械	稼働台数(台)	同時稼働台数(台)	予測結果 L _{A5} (dB)	
					合成前	合成後
土工	掘削・締固め	バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³)	1	2	68	76
		ブルドーザー(15t)	1		75	
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	68	77
		コンクリートミキサー車(10t)	1		76	
	電線共同溝	バックホウ(クローラ型)(平積0.2m ³)	1	2	68	77
		ラフテレーンクレーン(25t吊)	1		76	
舗装工	路床・路盤 (敷均し・転圧)	モータグレーダー(3.1m)	1	3	75	76
		ロードローラ(10-12t)	1		67	
		タイヤローラ(8-20t)	1		67	
	基層・表層 (敷均し・転圧)	アスファルトフィニッシャ(2.4-6.0m)	1	3	74	75
		ロードローラ(10-12t)	1		67	
		タイヤローラ(8-20t)	1		67	

注) 表中の網掛けは、最大値を表します。

b 振動

建設作業の振動レベルの予測結果は、表8.2-19に示すとおりです。なお、予測結果は、同時に稼働する建設機械の振動レベルを合成しました。

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と予測されます。

表 8.2-19 建設作業の振動レベルの予測結果

工種	施工内容	建設機械	稼働台数(台)	同時稼働台数(台)	予測結果 L_{10} (dB)	
					合成前	合成後
土工	掘削・締固め	バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³)	1	2	57	67
		ブルドーザー(15t)	1		66	
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	1	63	63
	電線共同溝	バックホウ(クローラ型)(平積0.2m ³)	1	1	63	63
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	51	65
		ロードローラ(10-12t)	1		64	
		タイヤローラ(8-20t)	1		54	
	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	66	67
		ロードローラ(10-12t)	1		59	
		タイヤローラ(8-20t)	1		54	

注1)発生する振動レベルが小さい機械(ラフテレーンクレーン、コンクリートミキサー車)は除外しました。
注2)表中の網掛けは、最大値を表します。

イ 工事の完了後

a 騒音

道路交通の騒音レベルの予測結果は、表8.2-20に示すとおりです。

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と予測されます。

表 8.2-20 道路交通の騒音レベルの予測結果

予測地点	時間区分	予測高さ	計画道路の供用時 (L_{Aeq}) (dB)		道路ネットワークの整備完了時 (L_{Aeq}) (dB)	
			西側	東側	西側	東側
① 羽衣町二丁目付近	昼間	地上 4.0m	64	64	68	68
		地上 1.2m	64	64	68	68
	夜間	地上 4.0m	58	58	62	62
		地上 1.2m	59	59	62	62
② 曙町三丁目付近	昼間	地上 4.0m	65	65	68	67
		地上 1.2m	65	58	68	60
	夜間	地上 4.0m	59	59	62	61
		地上 1.2m	59	52	62	54
③ 曙三南公園付近	昼間	地上 4.0m	65	64	67	67
		地上 1.2m	65	57	67	60
	夜間	地上 4.0m	59	58	61	61
		地上 1.2m	59	51	61	54
④ 栄町三丁目付近	昼間	地上 4.0m	64	64	68	68
		地上 1.2m	64	64	68	68
	夜間	地上 4.0m	58	58	62	62
		地上 1.2m	59	59	62	62

注1) 予測地点は、図8.2-3に示すとおりです。

注2) 表中の網掛けは、最大値を表します。

b 振動

道路交通の振動レベルの予測結果は、表8.2-21に示すとおりです。

計画道路の道路端における道路交通の振動レベルの最大値は、計画道路の供用時に昼間48dB、夜間47dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間48dB、夜間47dBと予測されます。

表 8.2-21 道路交通の振動レベルの予測結果

予測地点	時間区分 (括弧内は 予測時間帯)	計画道路の供用時(L_{10}) (dB)		道路ネットワークの 整備完了時(L_{10}) (dB)	
		西側	東側	西側	東側
① 羽衣町二丁目付近	昼間(10時)	47	47	48	48
	夜間(7時)	46	46	47	47
② 曙町三丁目付近	昼間(10時)	48	48	48	48
	夜間(7時)	47	47	47	47
③ 曙三南公園付近	昼間(10時)	47	47	47	47
	夜間(7時)	46	46	46	46
④ 栄町三丁目付近	昼間(10時)	47	47	48	48
	夜間(7時)	46	46	47	47

注1) 予測地点は、図8.2-3に示すとおりです。

注2) 表中の網掛けは、最大値を表します。

8.2.3 環境保全のための措置

(1) 工事の施行中

工事の施行中における、騒音及び振動の影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることとします。

ア 予測に反映した措置

- ・建設機械については、「低騒音・低振動型建設機械の指定に関する規程」に基づいて指定された低騒音・低振動型建設機械を採用し、騒音及び振動の低減に努めます。
- ・騒音について、工種・作業内容等を検討し、仮囲いを設置する等、騒音の低減を図ります。

イ 予測に反映しなかった措置

- ・作業手順・工程の調整を図ることにより、周辺地域の環境保全に努めます。
- ・夜間工事を実施する際には、事前に工事実施日や実施時間をお知らせする等の措置を講じます。
- ・工事の平準化を図り、工事用車両の極端な集中を回避します。
- ・振動について、「建設工事に伴う騒音振動対策技術指針」(昭和62年4月 建設省建関技第103号)に基づき、住居に近接して工事を実施する場合には、極力振動の少ない工法を採用する等、環境の保全に努めます。

(2) 工事の完了後

工事の完了後における、騒音及び振動の影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることとします。

ア 予測に反映した措置

- ・中央分離帯に遮音壁を設置します。あわせて、一部区間には歩道・植樹帯等の車道側にも遮音壁を設置し、騒音の低減に努めます(図8.2-7参照)。
- ・低騒音舗装を採用し、騒音の低減に努めます(図8.2-8参照)。

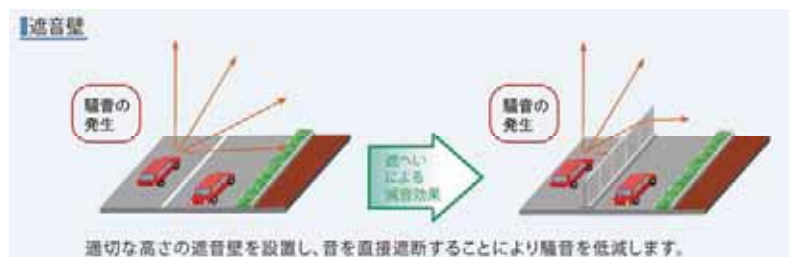


図 8.2-7 遮音壁による低減効果イメージ



図 8.2-8 低騒音舗装による低減効果イメージ

8.2.4 評価

(1) 工事の施行中

ア 騒音

予測結果及び評価の指標は、表8.2-22に示すとおりです。

建設作業の騒音レベルについては、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を評価の指標とし、環境保全のための措置を勘案して、予測結果と比較検討することにより評価しました。

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)を満足します。

表 8.2-22 建設作業の騒音レベルの予測結果と評価の指標

工種	作業内容	建設機械	稼働台数(台)	同時稼働台数(台)	予測結果 L_{A5} (dB)		評価の指標 (dB)
					合成前	合成後	
土工	掘削・締固め	バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³)	1	2	68	76	80
		ブルドーザー(15t)	1		75		
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	68	77	
		コンクリートミキサー車(10t)	1		76		
	電線共同溝	バックホウ(クローラ型)(平積0.2m ³)	1	2	68	77	
		ラフテレーンクレーン(25t吊)	1		76		
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	75	76	
		ロードローラ(10-12t)	1		67		
		タイヤローラ(8-20t)	1		67		
	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	74	75	
		ロードローラ(10-12t)	1		67		
		タイヤローラ(8-20t)	1		67		

注) 表中の網掛けは、最大値を表します。

イ 振動

予測結果及び評価の指標は、表8.2-23に示すとおりです。

建設作業の振動レベルについては、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を評価の指標とし、環境保全のための措置を勘案して、予測結果と比較検討することにより評価しました。

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。

表 8.2-23 建設作業の振動レベルの予測結果と評価の指標

工種	作業内容	建設機械	稼働台数(台)	同時稼働台数(台)	予測結果 L_{10} (dB)		評価の指標 (dB)
					合成前	合成後	
土工	掘削・締固め	バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³)	1	2	57	67	70
		ブルドーザー(15t)	1		66		
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	1	63	63	
	電線共同溝	バックホウ(クローラ型)(平積0.2m ³)	1	1	63	63	
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	51	65	
		ロードローラ(10-12t)	1		64		
		タイヤローラ(8-20t)	1		54		
	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(2.4-6.0m)	1	3	66	67	
		ロードローラ(10-12t)	1		59		
		タイヤローラ(8-20t)	1		54		

注1)発生する振動レベルが小さい機械(ラフテレーンクレーン、コンクリートミキサー車)は除外しました。
注2)表中の網掛けは、最大値を表します。

(2) 工事の完了後

ア 騒音

予測結果及び評価の指標は、表8.2-24に示すとおりです。

道路交通の騒音レベルについては、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準を評価の指標とし、環境保全のための措置等を勘案して、予測結果と比較検討することにより評価しました。

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、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以下、夜間65dB以下)を満足します。

表 8.2-24 道路交通の騒音レベルの予測結果と評価の指標

予測地点	時間区分	予測高さ	計画道路の供用時 (L_{Aeq}) (dB)		道路ネットワークの整備完了時 (L_{Aeq}) (dB)		評価の指標 (dB)
			西側	東側	西側	東側	
① 羽衣町二丁目付近	昼間	地上 4.0m	64	64	68	68	70
		地上 1.2m	64	64	68	68	
	夜間	地上 4.0m	58	58	62	62	65
		地上 1.2m	59	59	62	62	
② 曙町三丁目付近	昼間	地上 4.0m	65	65	68	67	70
		地上 1.2m	65	58	68	60	
	夜間	地上 4.0m	59	59	62	61	65
		地上 1.2m	59	52	62	54	
③ 曙三南公園付近	昼間	地上 4.0m	65	64	67	67	70
		地上 1.2m	65	57	67	60	
	夜間	地上 4.0m	59	58	61	61	65
		地上 1.2m	59	51	61	54	
④ 栄町三丁目付近	昼間	地上 4.0m	64	64	68	68	70
		地上 1.2m	64	64	68	68	
	夜間	地上 4.0m	58	58	62	62	65
		地上 1.2m	59	59	62	62	

注1) 予測地点は、図8.2-3に示すとおりです。

注2) 表中の網掛けは、最大値を表します。

イ 振動

予測結果及び評価の指標は、表8.2-25に示すとおりです。

道路交通の振動レベルについては、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を評価の指標とし、環境保全のための措置等を勘案して、予測結果と比較検討することにより評価しました。

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、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。

表 8.2-25 道路交通の振動レベルの予測結果と評価の指標

予測地点	時間区分 (括弧内は 予測時間帯)	計画道路の供用時 (L_{10}) (dB)		道路ネットワークの 整備完了時 (L_{10}) (dB)		評価 の指標 (dB)
		西側	東側	西側	東側	
① 羽衣町二丁目付近	昼間(10時)	47	47	48	48	60
	夜間(7時)	46	46	47	47	55
② 曙町三丁目付近	昼間(10時)	48	48	48	48	60
	夜間(7時)	47	47	47	47	55
③ 曙三南公園 付近	昼間(10時)	47	47	47	47	60
	夜間(7時)	46	46	46	46	55
④ 栄町三丁目 付近	昼間(10時)	47	47	48	48	東側：60 西側：65
	夜間(7時)	46	46	47	47	東側：55 西側：60

注1) 予測地点は、図8.2-3に示すとおりです。

注2) 表中の網掛けは、最大値を表します。

8.3 土壌汚染

8.3.1 現況調査

(1) 調査事項

土地利用の履歴等により、工事の施行中における建設発生土の排出が環境に影響を及ぼすおそれがないものと判断できないことから、以下の調査項目を選定しました。

- ア 土地利用の履歴等の状況
- イ 土壌汚染の状況
- ウ 法令による基準等

(2) 調査地域

既存資料調査の調査地域は、計画道路及びその周辺としました。

(3) 調査方法

ア 土地利用の履歴等の状況

調査は、「東京都土壌汚染対策指針」(平成28年東京都告示第1702号)に定める方法に準拠しました。

イ 土壌汚染の状況

現時点では、事業用地未取得のため現地調査が実施できません。

工事の施行に先立ち、土壌汚染対策法及び環境確保条例第117条に基づき調査を実施します。

ウ 法令による基準等

関係法令による基準等について整理しました。

(4) 調査結果

ア 土地利用の履歴等の状況

計画道路に隣接する陸上自衛隊東立川駐屯地の土地利用の履歴状況は、表8.3-1に示すとおりです。

「昭和記念公園は飛行場だった・第2集～立川飛行場に関する学習会の記録～」(平成12年10月 立川中央図書館)等によると、陸上自衛隊東立川駐屯地の一部に旧日本陸軍の蹄鉄工場棟(陸軍獣医資材本廠)が計画道路内に存在していた可能性があります。そのため、計画道路内は土壌汚染のおそれがないものとは判断できません。

なお、計画道路周辺で要措置区域等が存在する地域を図8.3-1に示します。計画道路及びその沿道には、「要措置区域」及び「形質変更時要届出区域」として指定された地域はありません。

表 8.3-1 陸上自衛隊東立川駐屯地における土地利用の履歴等の状況

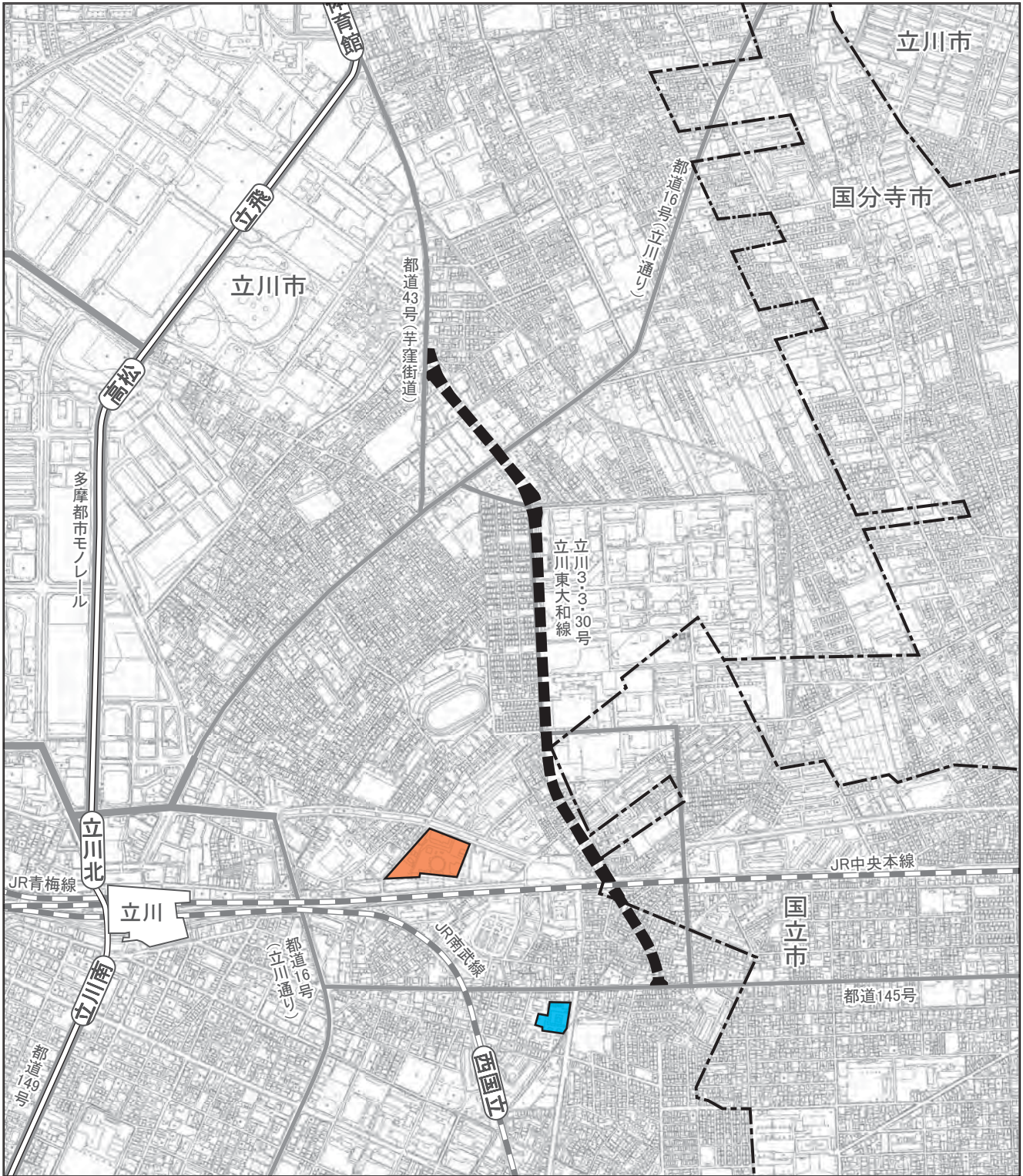
年	陸上自衛隊東立川駐屯地の状況(変遷)	資料
昭和15年(1940年)	陸軍獣医資材本廠 : 蹄鉄工場、蹄釘工場等	①
昭和26～38年 (1951～1973年)	立川駐屯地 : 測量大隊、航空自衛隊補給処、航空医学実験隊等	②
昭和38～49年 (1973～1984年)	小平駐屯地立川分屯地 : 東京地方連絡部三多摩地区隊等	②
昭和49～平成30年 (1974～2018年)頃	東立川駐屯地 : 中央地理隊(地理情報隊)等	②③④ ⑤⑥⑦
以後、土地利用に変化なし。		

出典： ①「昭和記念公園は飛行場だった・第2集～立川飛行場に関する学習会の記録～」(平成12年10月 立川中央図書館)
 ②「陸上自衛隊 東立川駐屯地」(平成30年6月閲覧 陸上自衛隊東立川駐屯地ホームページ)
 ③「空中写真(昭和49年11月26日国土地理院撮影)」(地図・空中写真閲覧サービス 国土地理院ホームページ)
 ④「ゼンリン住宅地図(立川市1982)」(1982年9月 日本住宅地図出版)
 ⑤「ゼンリン住宅地図(立川市1990)」(1989年10月 ゼンリン)
 ⑥「ゼンリン住宅地図(立川市(南部)1995)」(1994年9月 ゼンリン)
 ⑦「Google マップ」(2018年6月閲覧)

イ 土壌汚染の状況

現時点では、事業用地未取得のため現地調査が実施できませんが、事業の実施に当たっては、土壌汚染対策法第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。

さらに、土壌汚染対策法第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るとともに、その内容を事後調査において明らかにします。



- 凡 例
- : 計画道路
 - : 市界
 - : 主要道路(都道)
 - (orange) : 形質変更時要届出区域を含む範囲
(立川市曙町三丁目地内)
 - (blue) : 要措置区域、形質変更時要届出区域を含む範囲
(立川市羽衣町一丁目地内)

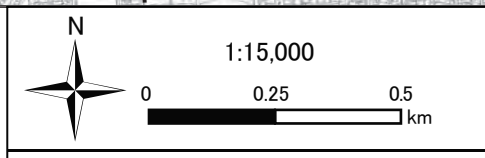


図 8.3-1
 土壤汚染の要措置区域等指定状況図

資料:「要措置区域等の指定状況」(平成30年9月閲覧 東京都環境局ホームページ)

ウ 法令による基準等

a 環境基準

環境基本法に基づく、土壌の汚染に係る環境基準は表8.3-2に、地下水の水質汚濁に係る環境基準は表8.3-3に示すとおりです。

表 8.3-2 土壌の汚染に係る環境基準

項目	環境上の条件
カドミウム	検液 1L につき 0.01mg 以下であり、農用地においては、米 1kg につき 0.4mg 未満であること。
全シアン	検液中に検出されないこと。
有機りん※	検液中に検出されないこと。
鉛	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
六価クロム	検液 1L につき 0.05mg 以下であること。
ひ素	検液 1L につき 0.01mg 以下であり、かつ、農用地(田に限る。)においては、土壌 1kg につき 15mg 未満であること。
総水銀	検液 1L につき 0.0005mg 以下であること。
アルキル水銀	検液中に検出されないこと。
PCB	検液中に検出されないこと。
銅	農用地(田に限る。)において、土壌 1kg につき 125mg 未満であること。
ジクロロメタン	検液 1L につき 0.02mg 以下であること。
四塩化炭素	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。
クロロエチレン (別名塩化ビニル又は塩化ビニルモノマー)	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。
1,2-ジクロロエタン	検液 1L につき 0.004mg 以下であること。
1,1-ジクロロエチレン	検液 1L につき 0.1mg 以下であること。
シス-1,2-ジクロロエチレン	検液 1L につき 0.04mg 以下であること。
1,1,1-トリクロロエタン	検液 1L につき 1mg 以下であること。
1,1,2-トリクロロエタン	検液 1L につき 0.006mg 以下であること。
トリクロロエチレン	検液 1L につき 0.03mg 以下であること。
テトラクロロエチレン	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
1,3-ジクロロプロペン	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。
チウラム	検液 1L につき 0.006mg 以下であること。
シマジン	検液 1L につき 0.003mg 以下であること。
チオベンカルブ	検液 1L につき 0.02mg 以下であること。
ベンゼン	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
セレン	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
ふっ素	検液 1L につき 0.8mg 以下であること。
ほう素	検液 1L につき 1mg 以下であること。
1,4-ジオキサン	検液 1L につき 0.05mg 以下であること。

注1) カドミウム、鉛、六価クロム、ひ素、総水銀、セレン、ふっ素及びほう素に係る環境上の条件のうち検液中濃度に係る値にあっては、汚染土壌が地下水水面から離れており、かつ、原状において当該地下水中のこれらの物質の濃度がそれぞれ地下水 1L につき 0.01mg、0.01mg、0.05mg、0.01mg、0.0005mg、0.01mg、0.8mg 及び 1mg を超えていない場合には、それぞれ検液 1L につき 0.03mg、0.03mg、0.15mg、0.03mg、0.0015mg、0.03mg、2.4mg 及び 3mg とします。

注2) 「検液中に検出されないこと」とは、定められた測定方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいいます。

※ 有機りんとは、パラチオン、メチルパラチオン、メチルジメチル及び EPN とします。

資料：「土壌の汚染に係る環境基準について」(平成3年環境庁告示第46号)

表 8.3-3 地下水の水質汚濁に係る環境基準

項目	環境上の条件
カドミウム	0.003mg/L 以下
全シアン	検出されないこと。
鉛	0.01mg/L 以下
六価クロム	0.05mg/L 以下
ヒ素	0.01mg/L 以下
総水銀	0.0005mg/L 以下
アルキル水銀	検出されないこと。
PCB	検出されないこと。
ジクロロメタン	0.02mg/L 以下
四塩化炭素	0.002mg/L 以下
クロロエチレン(別名塩化ビニル又は塩化ビニルモノマー)	0.002mg/L 以下
1,2-ジクロロエタン	0.004mg/L 以下
1,1-ジクロロエチレン	0.1mg/L 以下
1,2-ジクロロエチレン	0.04mg/L 以下
1,1,1-トリクロロエタン	1mg/L 以下
1,1,2-トリクロロエタン	0.006mg/L 以下
トリクロロエチレン	0.01mg/L 以下
テトラクロロエチレン	0.01mg/L 以下
1,3-ジクロロプロペン	0.002mg/L 以下
チウラム	0.006mg/L 以下
シマジン	0.003mg/L 以下
チオベンカルブ	0.02mg/L 以下
ベンゼン	0.01mg/L 以下
セレン	0.01mg/L 以下
硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素	10mg/L 以下
ふっ素	0.8mg/L 以下
ほう素	1mg/L 以下
1,4-ジキサシ	0.05mg/L 以下

注1) 基準値は年間平均値とする。ただし、全シアンに係る基準値については、最高値とする。

注2) 「検出されないこと」とは、測定方法の欄に掲げる方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいう。

注3) 硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素の濃度は、規格K0102の43.2.1、43.2.3、43.2.5又は43.2.6により測定された硝酸イオンの濃度に換算係数0.2259を乗じたものと規格K0102の43.1により測定された亜硝酸イオンの濃度に換算係数0.3045を乗じたものの和とする。

注4) 1,2-ジクロロエチレンの濃度は、規格K0125の5.1、5.2又は5.3.2により測定されたシス体の濃度と規格K0125の5.1、5.2又は5.3.1により測定されたトランス体の濃度の和とする。

資料：「地下水の水質汚濁に係る環境基準について」(平成9年環境庁告示第10号)

b 関係法令の基準等

① 土壤汚染対策法の指定基準

(a) 指定基準

土壤汚染対策法に定められている特定有害物質の指定基準は、表 8.3-4(1)及び(2)に示すとおりです。

表 8.3-4(1) 土壤汚染対策法の特定有害物質の指定基準

特定有害物質		指定基準		
		土壤含有量基準	土壤溶出量基準	
クロロエチレン	第 1 種 特定有害物質	-	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。	
四塩化炭素		-	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。	
1,2-ジクロロエタン		-	検液 1L につき 0.004mg 以下であること。	
1,1-ジクロロエチレン		-	検液 1L につき 0.1mg 以下であること。	
シス-1,2-ジクロロエチレン		-	検液 1L につき 0.04mg 以下であること。	
1,3-ジクロロプロペン		-	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。	
ジクロロメタン		-	検液 1L につき 0.02mg 以下であること。	
テトラクロロエチレン		-	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。	
1,1,1-トリクロロエタン		-	検液 1L につき 1mg 以下であること。	
1,1,2-トリクロロエタン		-	検液 1L につき 0.006mg 以下であること。	
トリクロロエチレン		-	検液 1L につき 0.03mg 以下であること。	
ベンゼン		-	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。	
カドミウム及びその化合物		第 2 種 特定有害物質	土壤 1kg につき 150mg 以下であること。	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
六価クロム化合物			土壤 1kg につき 250mg 以下であること。	検液 1L につき 0.05mg 以下であること。
シアン化合物	土壤 1kg につき遊離シアン 50mg 以下であること。		検液中に検出されないこと。	
水銀及びその化合物	土壤 1kg につき 15mg 以下であること。		検液 1L につき 0.0005mg 以下であり、かつ、アルキル水銀が検出されないこと。	
セレン及びその化合物	土壤 1kg につき 150mg 以下であること。		検液 1L につき 0.01mg 以下であること。	
鉛及びその化合物	土壤 1kg につき 150mg 以下であること。		検液 1L につき 0.01mg 以下であること。	
ひ素及びその化合物	土壤 1kg につき 150mg 以下であること。		検液 1L につき 0.01mg 以下であること。	
ふっ素及びその化合物	土壤 1kg につき 4,000mg 以下であること。		検液 1L につき 0.8mg 以下であること。	
ほう素及びその化合物	土壤 1kg につき 4,000mg 以下であること。	検液 1L につき 1mg 以下であること。		
シマジン	第 3 種 特定有害物質	-	検液 1L につき 0.003mg 以下であること。	
チウラム		-	検液 1L につき 0.006mg 以下であること。	
チオベンカルブ		-	検液 1L につき 0.02mg 以下であること。	
PCB		-	検液中に検出されないこと。	
有機りん化合物(パラチオン、メチルパラチオン、メチルジメトン及び EPN に限る。)		-	検液中に検出されないこと。	

資料：「土壤汚染対策法施行規則」(平成 14 年環境省令第 29 号)

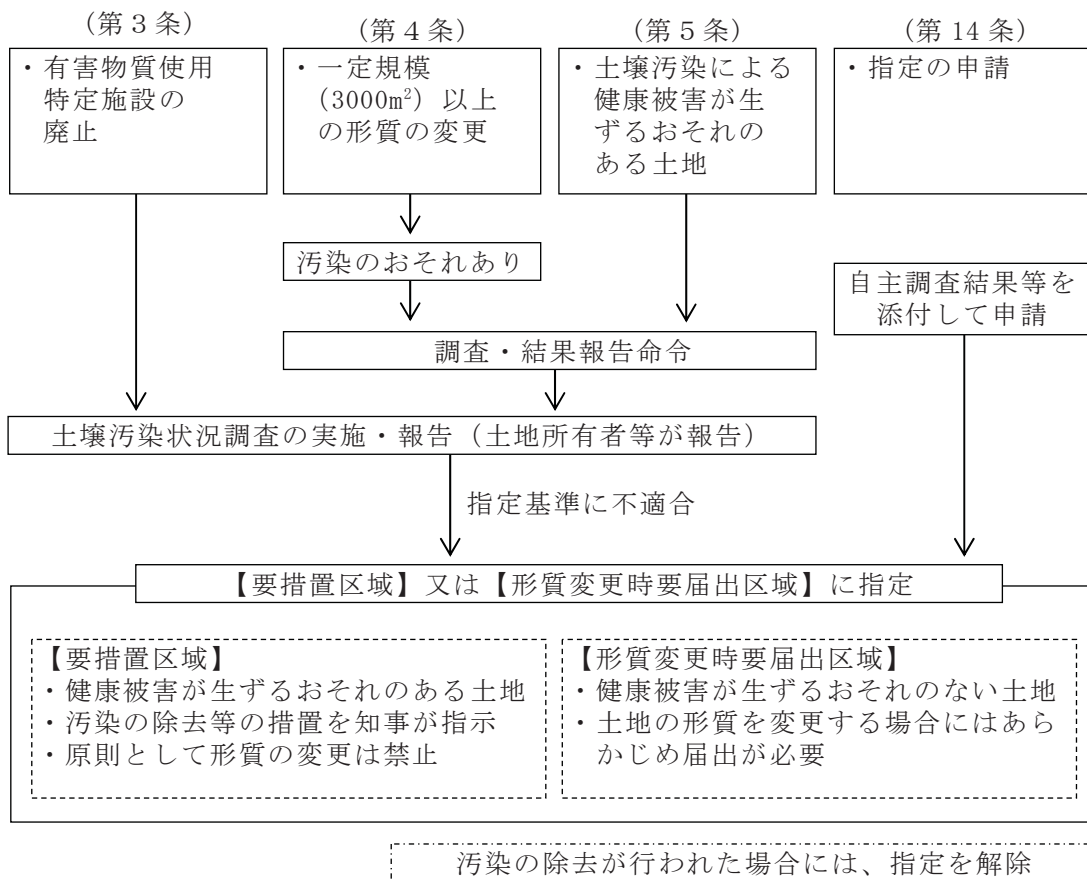
表 8.3-4(2) 土壌汚染対策法の特定有害物質の指定基準

特定有害物質		指定基準
		地下水基準
クロロエチレン	第 1 種 特定有害物質	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。
四塩化炭素		検液 1L につき 0.002mg 以下であること。
1,2-ジクロロエタン		検液 1L につき 0.004mg 以下であること。
1,1-ジクロロエチレン		検液 1L につき 0.1mg 以下であること。
シス-1,2-ジクロロエチレン		検液 1L につき 0.04mg 以下であること。
1,3-ジクロロプロペン		検液 1L につき 0.002mg 以下であること。
ジクロロメタン		検液 1L につき 0.02mg 以下であること。
テトラクロロエチレン		検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
1,1,1-トリクロロエタン		検液 1L につき 1mg 以下であること。
1,1,2-トリクロロエタン		検液 1L につき 0.006mg 以下であること。
トリクロロエチレン		検液 1L につき 0.03mg 以下であること。
ベンゼン		検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
クロム及びその化合物		第 2 種 特定有害物質
六価クロム化合物	検液 1L につき 0.05mg 以下であること。	
シアン化合物	シアンが検出されないこと。	
水銀及びその化合物	検液 1L につき 0.0005mg 以下であり、かつ、アルキル水銀が検出されないこと。	
セレン及びその化合物	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。	
鉛及びその化合物	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。	
ヒ素及びその化合物	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。	
ふっ素及びその化合物	検液 1L につき 0.8mg 以下であること。	
ほう素及びその化合物	検液 1L につき 1mg 以下であること。	
シマジン	第 3 種 特定有害物質	検液 1L につき 0.003mg 以下であること。
チウラム		検液 1L につき 0.006mg 以下であること。
チオベンカルブ		検液 1L につき 0.02mg 以下であること。
PCB		検出されないこと。
有機りん化合物(パラチオン、メチルパラチオン、メチルメトン及び EPN に限る。)		検出されないこと。

資料：「土壌汚染対策法施行規則」(平成 14 年環境省令第 29 号)

(b) 調査・対策の流れ

土壤汚染対策法に基づく土壤汚染対策の調査・対策の流れは、図 8.3-2 に示すとおりです。



資料：「土壤汚染の調査及び対策について」(平成30年1月閲覧 東京都環境局ホームページ)

図 8.3-2 土壤汚染対策法に基づく手続フロー

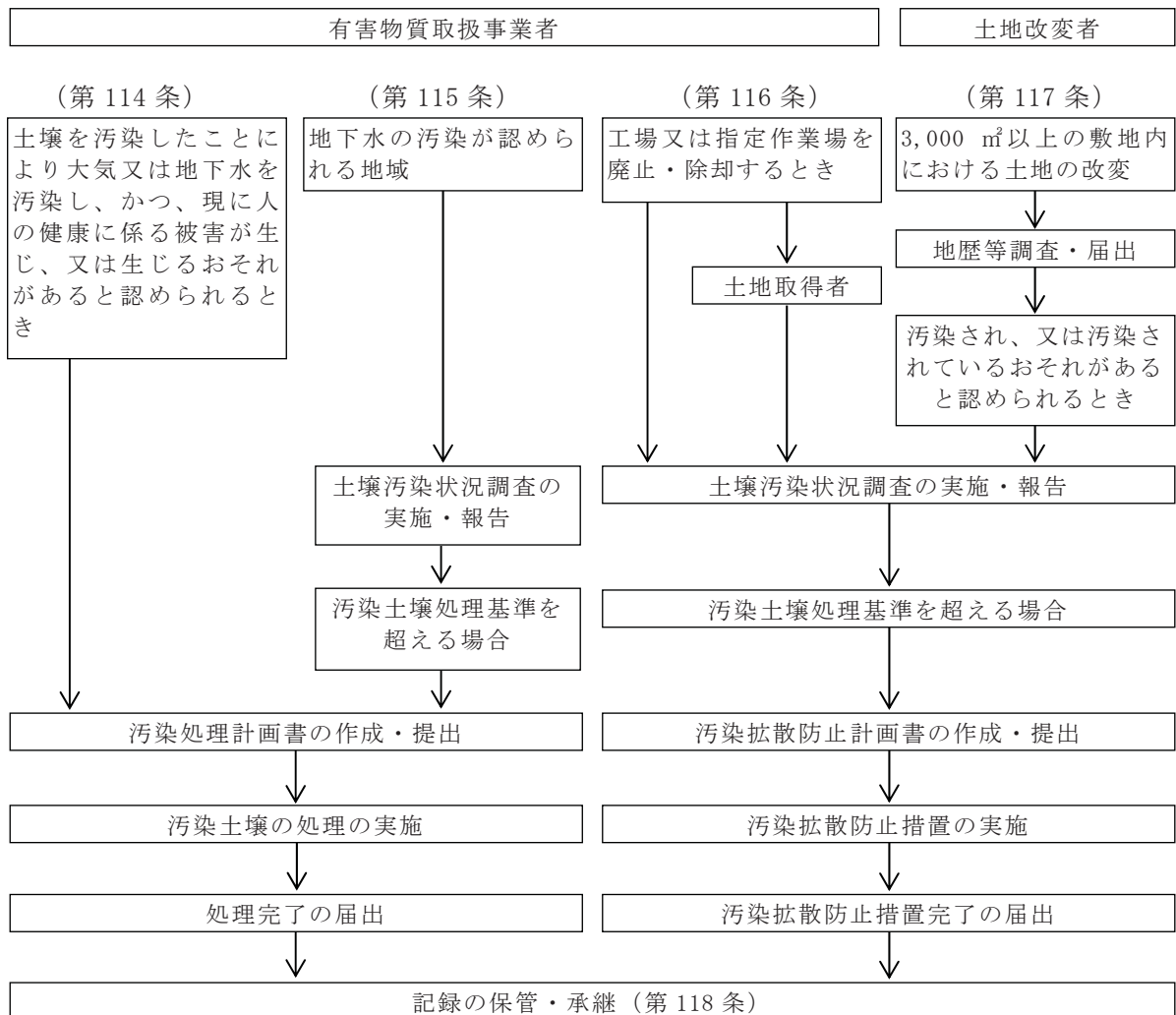
② 東京都環境確保条例の汚染土壌処理基準

(a) 処理基準

東京都環境確保条例で定める汚染土壌処理基準は、表 8.3-4(1)に示す土壌汚染対策法の特定有害物質の指定基準と同様です。ただし、アルキル水銀は第3種有害物質に位置付けられています。

(b) 調査・対策の流れ

東京都環境確保条例に基づく土壌汚染対策の流れは、図 8.3-3 に示すとおりです。



資料：「土壌汚染の調査及び対策について」（平成30年1月閲覧 東京都環境局ホームページ）

図 8.3-3 東京都環境確保条例に基づく手続フロー

8.3.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、工事の施行中の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としました。

(2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、工事の施行中としました。

(3) 予測地域

予測地域は、計画道路及びその周辺としました。

(4) 予測方法

予測は、既存資料調査、汚染土壌の掘削方法及び処理・処分方法等の施工計画から予測しました。

(5) 予測結果

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。

事業の実施に当たっては、土壌汚染対策法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。

さらに、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。

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。

8.3.3 環境保全のための措置

(1) 工事の施行中

工事の施行中における、土壌汚染の影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることとします。

ア 予測に反映した措置

- ・ 工事に先立ち、土壌汚染対策法第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。
- ・ 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は、土壌汚染対策法及び環境確保条例に基づき、関係機関と調整を行った上で、汚染拡散防止対策を講じるとともに、その内容を事後調査において明らかにします。
- ・ 土壌汚染対策法による指定区域以外から発生した建設発生土を搬出する場合においても、再利用センター等の受入基準に適合していることを確認の上、運搬車両にシート掛け等を行い搬出します。また、受入基準に適合していない場合には、土壌汚染対策法の規定に基づき適切に処理します。

8.3.4 評価

評価の指標は、工事の施行中の汚染土壌の掘削及び移動等に伴い「新たな地域に土壌汚染を拡散させないこと。」としました。

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が、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。

事業の実施に当たっては、土壌汚染対策法第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。

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。

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。

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。

8.4 景観

8.4.1 現況調査

(1) 調査事項

工事の完了後における計画道路の存在に伴い、地域景観の特性及び眺望地点からの眺望の変化が考えられることから、以下の調査項目を選定しました。

- ア 地域景観の特性
- イ 代表的な眺望地点及び眺望の状況
- ウ 土地利用の状況
- エ 景観の保全に関する方針等
- オ 法令による基準等

(2) 調査地域

地域景観の特性の調査地域は、計画道路及びその周辺としました。

代表的な眺望地点及び眺望の状況の調査地域は、計画道路及びその周辺の地形、地物の状況及び地域住民の利用度を勘案して代表的な眺望地点を設定しました。

(3) 調査方法

ア 地域景観の特性

既存資料の収集・整理及び現地踏査を行いました。

イ 代表的な眺望地点及び眺望の状況

眺望地点は表8.4-1及び図8.4-1に、写真の撮影条件は表8.4-2に示すとおりです。

既存資料の収集・整理及び現地踏査に基づき、代表的な眺望地点を選定し、写真撮影を行い眺望の状況を把握しました。

表 8.4-1 代表的な眺望地点

代表的な眺望地点		選定理由	眺望の方向
①	都道 145 号との交差部付近	計画道路の起点側で交差する都道 145 号の歩道で、近隣住民の通行に利用されています。	歩道から西方向を眺望
②	立川第二中学校付近	計画道路と交差する曙町三丁目付近の市道で、立川第二中学校や立川国際中等教育学校の通学ルートとして利用されています。	通学ルートから北方向を眺望
③	曙三北公園	計画道路と隣接する公園で、近隣住民に利用されています。	公園から南東方向を眺望
④	都道 16 号（立川通り）との交差部付近	計画道路と交差する都道 16 号（立川通り）の歩道で、近隣住民に利用されています。	歩道から南西方向を眺望

注) 調査地点は、図 8.4-1 に示すとおりです。

表 8.4-2 撮影条件

撮影日	平成 29 年 9 月 21 日、26 日、11 月 2 日	平成 30 年 8 月 30 日
天候	晴れ	晴れ
使用カメラ	デジタルカメラ Panasonic DMC-GF7	Canon EOS 5D
焦点距離	18mm (35mm フィルム換算 37mm 相当)	35mm
撮影高さ	地上約 1.5m	地上約 1.5m
撮影角度	0° (水平)	0° (水平)

ウ 土地利用の状況

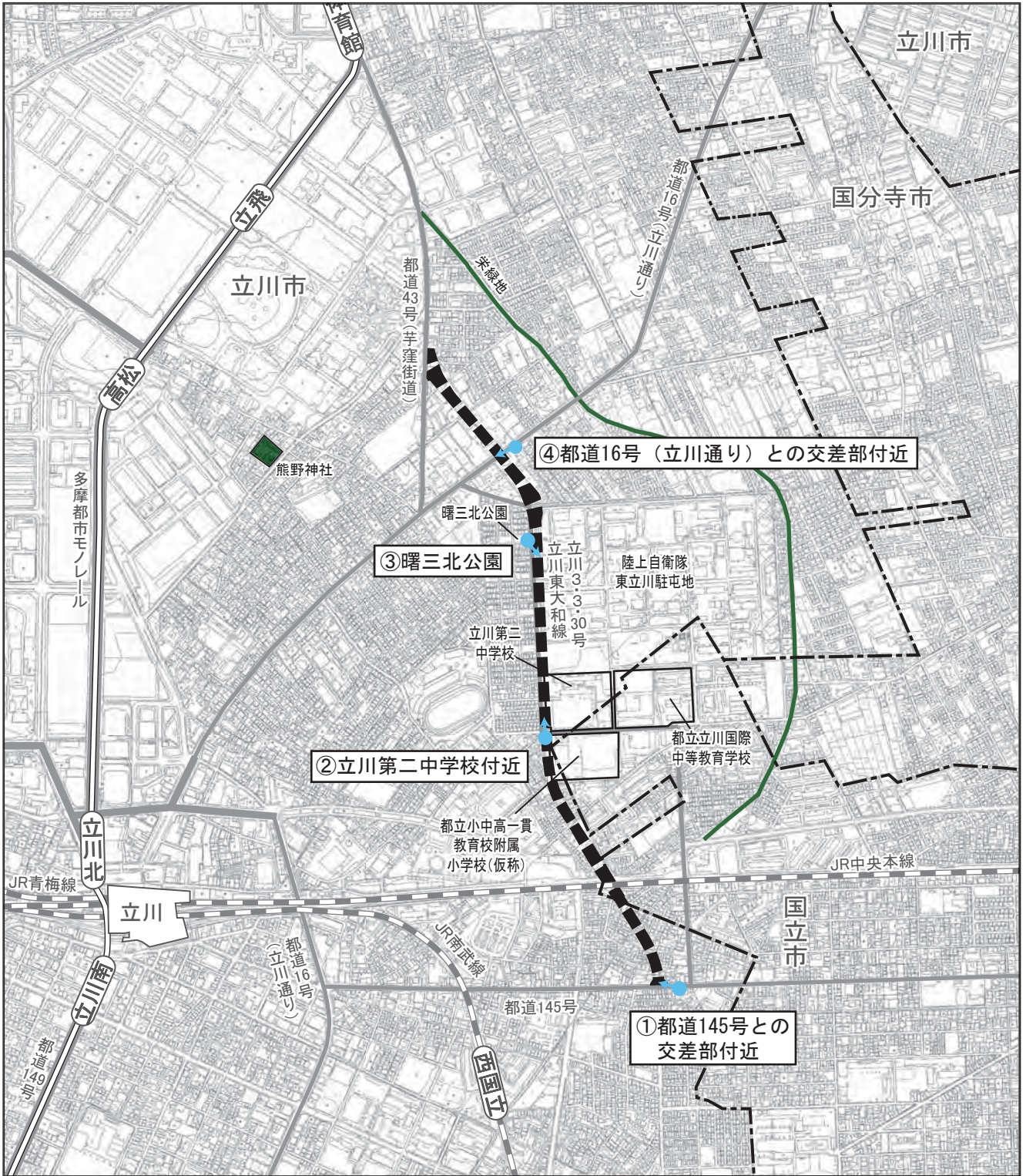
既存資料の収集・整理を行いました。

エ 景観の保全に関する方針等

既存資料の収集・整理を行いました。

オ 法令による基準等

景観の保全に関する法令等の収集・整理を行いました。



- 凡例
- : 計画道路
 - : 市界
 - : 主要道路(都道)
 - ➡ : 景観調査地点(矢印は撮影方向)
 - ◆ : 主要な景観資源

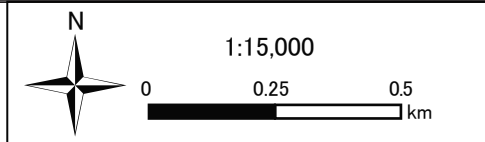


図8.4-1
代表的な眺望地点及び眺望の方向・予測地点

資料:「立川市景観計画」(平成27年10月改定 立川市)

(4) 調査結果

ア 地域景観の特性

計画道路周辺は、主に独立住宅を中心とした住宅地が広がっているほか、商業施設、公園、陸上自衛隊東立川駐屯地や学校等があり、これらにより地域景観は構成されています。

計画道路周辺の主要な景観資源としては、図8.4-1に示すとおり、「立川市景観計画」(平成30年4月改定 立川市)に公園・緑地拠点として位置付けられている「栄緑地」や、歴史・文化拠点として位置付けられている「熊野神社」がありますが、計画道路及びその沿道にはありません。

イ 代表的な眺望地点及び眺望の状況

代表的な眺望地点からの眺望の状況は、図8.4-2(1)から(4)に示すとおりです。

ウ 土地利用の状況

土地利用の状況は、「8.1 大気汚染」(51ページ参照)に示したとおりです。

計画道路沿道は低層独立住宅が比較的多く、陸上自衛隊東立川駐屯地や学校等も一部立地しています。

計画道路沿道の建物は、2階以下の建物が多数を占め、一部、3階以上の建物も見られます。

エ 景観の保全に関する方針等

a 東京都景観計画

「東京都景観計画」(平成30年8月改定 東京都)は、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。

立川市、国立市に関連しては、東京の景観形成において特に重要な地域として「国分寺崖線^{がいせん}景観基本軸」が挙げられています。同基本軸では、広域的に連続する緑や崖線が生み出す湧水などの自然環境、多くの寺社や史跡等の歴史的資源、さらには水車や水田、わさび田などの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の形成を図るという目標が設定され、以下に示す景観形成の方針が示されています。

- ①連続した緑の景観の形成
- ②優れた自然環境を生かした景観の形成
- ③崖線の歴史的・文化的資源を生かした景観の形成
- ④崖線の存在を生かした魅力ある地域の景観の形成

b 立川市景観計画

立川市が豊かさと愛着を感じながら暮らせる街として発展し続けるための景観づくりを推進することを目的に「立川市景観計画」(平成30年4月改定 立川市)を策定しています。本計画では、立川市の景観づくりについて、良好な景観形成づくりを図るため、以下に示す景観形成の基本方針を定めています。

- ①多摩の拠点にふさわしい都市の魅力があふれる景観をつくる
- ②歴史を継承しながら持続するまちの景観をつくる
- ③地域の資源を共有し地域特性を生かした景観をつくる
- ④身近な風景から心地よさが体感できる景観をつくる
- ⑤市民一人ひとりが愛着を持てる景観をつくる

以上の基本方針に基づき、景観計画区域の区分を定め各区分ごとに目標及び景観形成の方針が定められています。その中で計画道路周辺においては、「栄緑地」が公園・緑地拠点、「熊野神社」が歴史・文化拠点として位置付けられており、「豊かな緑の空間からの眺望などに配慮した景観づくり」、「地域の歴史・文化を育む景観づくり」との目標の下、「公園・緑地の緑と調和した心地よい景観の形成」、「歴史・文化が育まれる景観の形成」などの個別方針が示されています。

c 国立市都市景観形成基本計画

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に「国立市都市景観形成基本計画」(平成8年11月 国立市)を策定しています。また、国立の景観の特性(国立らしさ)と国立の景観の抱える問題点を把握し、以下に示す都市景観形成の目標と方針を定め、実現のための方策を明らかにしています。

- 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
 - 方針1：自然を保全し、自然との共生を図る
 - 方針2：歴史と文化を伝える
- ②各地域の個性を生活かし、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
 - 方針1：個性豊かなまちなみを育てる
 - 方針2：街の骨格と顔づくりをすすめる
- 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
 - 方針1：市民の景観への関心と共有意識を高める
 - 方針2：市民の景観形成の取り組みを推進する。

オ 法令による基準等

東京都は、東京都景観条例を定めており、その中で、都をはじめ国、区市町村及び公共的団体が施行する土木建築に関する事業(公共事業)に係る景観づくりのための指針として「公共事業景観形成指針(公共事業の景観づくり指針)」を策定し、事業者に対して、当該指針への適合努力を促しています。

このうち、道路についての指針は、「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。」が示されています。

計画道路及びその周辺には、自然公園法に基づく自然公園、都市計画法に基づく風致地区の指定はありません。

8.4.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、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としました。

(2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、工事の完了後としました。

(3) 予測地域

予測地域は、現況調査の調査地域と同様としました。

(4) 予測手法

ア 計画道路の存在に伴う地域景観の特性の変化の程度

既存資料等に基づく定性的予測としました。

イ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

代表的な眺望地点の現況写真に、計画道路の完成予想図を重ね合わせたフォトモンタージュを作成し、現況写真との比較を行うことにより、代表的な眺望地点からの眺望の程度を定性的に予測しました。

(5) 予測結果

ア 計画道路の存在に伴う地域景観の特性の変化の程度

計画道路周辺は、現在、住宅、陸上自衛隊立川駐屯地、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から連続した緑が創出されます。

これらのことから、地域景観の特性の変化は小さいと予測します。

イ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、図8.4-2(1)から(4)までに示すとおりです。

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。

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ります。

これらのことから、周辺景観と調和が図られ、眺望の変化の程度は小さいと予測します。




<p>現況</p>	
<p>工事の完了後</p>	
<p><現況> 都道 145 号の沿道に商業施設や住宅、駐車場等があり、電柱や電線が混在する沿道景観となっています。 (平成 29 年 9 月撮影)</p> <p><工事の完了後> 計画道路の整備により、既存の建物が改変され、眺望に変化が生じます。周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めることから、快適な道路空間を確保します。</p> <p>注) 計画道路の幅員構成、信号機位置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。</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>■ : 計画道路出現範囲</p> </div> </div>	

図 8.4-2(1) 代表的な眺望点からの眺望の状況
 (都道 145 号との交差部付近：地点①)

<p>現況</p>	
<p>工事の完了後</p>	
<p>＜現況＞ 中央に立川二中前交差点があり、既存道路の右側には立川警察署曙町駐在所、立川第二中学校があり、左側には住宅地があります。 (平成30年8月撮影)</p> <p>＜工事の完了後＞ 計画道路の整備により画面右側の立川警察署曙町駐在所、立川第二中学校のグラウンドの一部等が変更され、眺望に変化が生じます。計画道路の車道の両側に植樹帯を設置することから、連続した緑が出現します。また、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p> <p>注) 計画道路の幅員構成、信号位置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。</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>：計画道路出現範囲</p> </div> </div>	

図 8.4-2(2) 代表的な眺望点からの眺望の状況
(立川第二中学校付近：地点②)

<p>現 況</p>	
<p>工 事 の 完 了 後</p>	
<p><現 況> 手前に曙三北公園が広がり、その背後に住宅、都道 43 号、陸上自衛隊東立川駐屯地があり、緑の多い市街地の景観となっています。 (平成 29 年 11 月撮影)</p> <p><工事の完了後> 計画道路の整備により、既存の陸上自衛隊東立川駐屯地のフェンスや樹木の一部が改変され、眺望に変化が生じます。計画道路の車道の両側に植樹帯を設置することから、連続した緑が出現します。また、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めることから、快適な道路空間を確保します。</p> <p>注) 計画道路の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。</p>	 <p>■ : 計画道路出現範囲</p>

図 8.4-2(3) 代表的な眺望点からの眺望の状況
(曙三北公園：地点③)




<p>現況</p>	
<p>工事の完了後</p>	
<p><現況> 画面手前の都道16号(立川通り)の沿道には商業施設、住宅、倉庫等があり、市街地の景観となっています。 (平成29年9月撮影)</p> <p><工事の完了後> 計画道路の整備により、都道16号(立川通り)の沿道の商業施設や住宅等が改変され、眺望に変化が生じます。計画道路の車道の両側に植樹帯を設置することから、連続した緑が出現します。また、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p> <p>注) 計画道路の幅員構成、信号機位置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。</p>	 <p>■ : 計画道路出現範囲</p>

図 8.4-2(4) 代表的な眺望点からの眺望の状況
(都道16号(立川通り)との交差点付近:地点④)

8.4.3 環境保全のための措置

(1) 工事の完了後

景観への影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることとします。

ア 予測に反映した措置

- ・計画道路の沿道に可能な限り植樹帯を設け、緑の連続性の確保に努めます。
- ・電線類の地中化を図り、快適な道路空間の確保に努めます。

イ 予測に反映しなかった措置

- ・植樹帯の樹木等は、適切に維持管理します。

8.4.4 評価

評価の指標は、「公共事業景観形成指針(公共事業の景観づくり指針)」に定められた道路・鉄道・モノレールに係る景観づくり指針に基づき、「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。」としました。

ア 計画道路の存在に伴う地域景観の特性の変化の程度

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。

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。

イ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

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。

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。

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。

8.5 廃棄物

8.5.1 現況調査

(1) 調査事項

工事の施行に伴い建設廃棄物及び建設発生土が生じるため、以下の調査項目を選定しました。

- ア 建設廃棄物の状況
- イ 建設発生土の状況
- ウ 廃棄物の処理の状況
- エ 法令による基準等

(2) 調査地域

調査地域は、計画道路としました。

(3) 調査手法

ア 建設廃棄物の状況

事業計画の整理を行いました。

イ 建設発生土の状況

事業計画及び既存資料の収集・整理を行いました。

ウ 廃棄物の処理の状況

既存資料の収集・整理を行いました。

エ 法令による基準等

循環型社会形成推進基本法等の関係法令について整理しました。

(4) 調査結果

ア 建設廃棄物の状況

計画道路の事業実施に伴って、既設舗装の撤去工事などから発生する主な廃棄物として、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊などがあります。

イ 建設発生土の状況

計画道路の施行に伴う掘削土砂の性状は、ほとんどが関東ローム層と考えられます。

ウ 廃棄物の処理の状況

「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)に示されている建設廃棄物実態調査結果によると、平成24年度の都関連工事の建設廃棄物の再資源化率、建設発生土有効利用率の実績値は、表8.5-1に示すとおりです。

表 8.5-1 再資源化率、建設発生土有効利用率の実績値

対象品目	実績値	
建設廃棄物		
アスファルト・コンクリート塊	再資源化率	99%
コンクリート塊	再資源化率	99%
建設発生土	建設発生土有効利用率	—

資料:「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)

エ 法令による基準等

廃棄物に係る主な法令については、以下のとおりです。

循環型社会形成推進基本法(平成12年法律第110号)は、廃棄物・リサイクル対策を総合的かつ計画的に推進するための基盤を確立するとともに、個別の廃棄物・リサイクル関係法律の整備と相まって、資源の消費が抑制され、環境への負荷が少ない「循環型社会」の形成に向け実効ある取組の推進を図るものです。

廃棄物の処理及び清掃に関する法律(昭和45年法律第137号)及び東京都廃棄物条例(平成4年東京都条例第140号)では、事業者の責務として、廃棄物の減量その他その適正な処理の確保等に関する施策に協力しなければならないとしています。

資源の有効な利用の促進に関する法律(通称:資源有効利用促進法)(平成3年法律第48号)においては、事業者の責務として建設工事の発注に際しての原材料等の使用の合理化並びに再生資源及び再生部品の利用、建設工事に係る副産物の全部又は一部の再生資源としての利用を促進するように努めなければならないとしています。

また、当該法律の規定に基づき定められた、「資源の有効な利用の促進に関する基本方針」(平成18年財務省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省告示第1号)では、上記による利用を総合的かつ計画的に推進するため、必要な事項を定めています。

建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律(通称:建設リサイクル法)(平成12年法律第104号)においては、建設工事の注文者の責務として、分別解体等及び建設資材廃棄物の再資源化等の促進に努めなければならないとしています。

国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(通称:グリーン購入法)(平成12年法律第100号)は、国などが再生品などの環境にやさしい物品(環境物品)の調達を調達方針に基づき率先的に推進し、グリーン購入に役立つ情報の提供の推進を図るものです。

そのほか、「東京都建設リサイクル推進計画」では、都内における社会資本等の整備、更新等を遅滞なく円滑に進め、東京の持続的な発展を目指すため、建設資材の物質収支が循環利用の形態をとるよう誘導を図り、建設資源循環の仕組みを構築するとしています。

この計画で示される東京都関連工事の再資源化率、建設発生土有効利用率の目標値を、表8.5-2に示します。

また、「東京都建設リサイクル推進計画」の具体的施策の一つとして「東京都建設リサイクルガイドライン」(平成30年4月 東京都)が策定されており、当該ガイドラインでは、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、実施状況の把握等の具体的な実施事項が記載されています。

「東京都における特定建設資材に係る分別解体等及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進等の実施に関する指針」(平成14年5月 東京都都市整備局)では、都内で施行される対象建設工事における特定建設資材に係る分別解体等及び特定建設資材廃棄物の再資源化の促進等の実施に関する都の方針を示すとともに、建設工事各段階において関わるそれぞれの関係者の役割及び責務を示しています。

表 8.5-2 東京都関連工事の再資源化率、建設発生土有効利用率の目標値

対象品目	目標値の定義	目標値 (平成30年度)	目標値 (平成32年度)
建設廃棄物			
アスファルト・コンクリート塊	再資源化率	99%以上	99%以上
コンクリート塊	再資源化率	99%以上	99%以上
建設発生土	建設発生土有効利用率	99%以上	99%以上

資料:「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)

8.5.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、計画道路の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としました。

(2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、工事の施行中の建設廃棄物及び建設発生土が発生する期間としました。

(3) 予測地域

予測地域は、計画道路としました。

(4) 予測手法

予測は、事業計画の内容に基づき、工事による掘削の面積、深さ、延長等を算出し、建設廃棄物の排出量を可能な範囲で図面から推計する方法としました。

(5) 予測結果

計画道路の工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量等は、表8.5-3に示すとおりです。

表 8.5-3 建設廃棄物及び建設発生土の排出量等の予測結果

区 分	項 目	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
建設廃棄物	アスファルト・ コンクリート塊	約 3,100m ³	99%以上
	コンクリート塊	約 130m ³	99%以上
	合 計	約 3,230m ³	99%以上
建設発生土		約 34,000m ³	99%以上

8.5.3 環境保全のための措置

(1) 工事の施行中

工事の施行中における、廃棄物の影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることとします。

ア 予測に反映した措置

- ・事業の実施に伴い発生する廃棄物は、建設副産物適正処理推進要綱(平成14年5月30日 国官総第122号、国総事第21号、国総建第137号)、「東京都建設リサイクル推進計画」、「東京都建設リサイクルガイドライン」等に従い、他の公共事業との調整を図りながら、極力再資源化に努めます。
- ・建設発生土については、総量の削減に努めるとともに、搬出する場合は、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき、公共事業における建設発生土の利用を調整(利用調整会議)して、建設発生土の搬出時に他の公共事業(ストックヤードへの仮置きを含む。)への利用(工事間利用)や再利用センター(再利用機関)等に搬出するなど、建設発生土の有効利用に努めます。なお、発生土処分場に搬出する場合には受入先の受入基準の確認後に搬出することとします。
- ・コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊等については、再資源化施設などを活用し、再生品化を図るとともに、再生品を率先して利用するなど、再資源化・再利用に努めます。
- ・廃棄物については、産業廃棄物の運搬・処分の業の許可を得た業者に委託して適正に処理・処分を行います。運搬の際にはマニフェスト制度に従い、適切に処理します。

イ 予測に反映しなかった措置

- ・計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行うなど、廃棄物等の発生抑制に努めます。
- ・撤去路盤については、再利用センター(再利用機関)等に搬出するなど、再利用に努めます。
- ・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。

8.5.4 評価

評価の指標は、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値、循環型社会形成推進基本法、「資源の有効な利用の促進に関する基本方針」、東京都廃棄物条例、立川市廃棄物処理及び再利用促進条例、国立市における廃棄物等の発生の抑制、循環的な利用の促進及び適正な処分の確保に関する条例に定める事業者の責務と合致することとしました。

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」の目標値（再資源化率99%以上）を達成します。

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。

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。

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。

以上のことから、評価の指標を満足します。

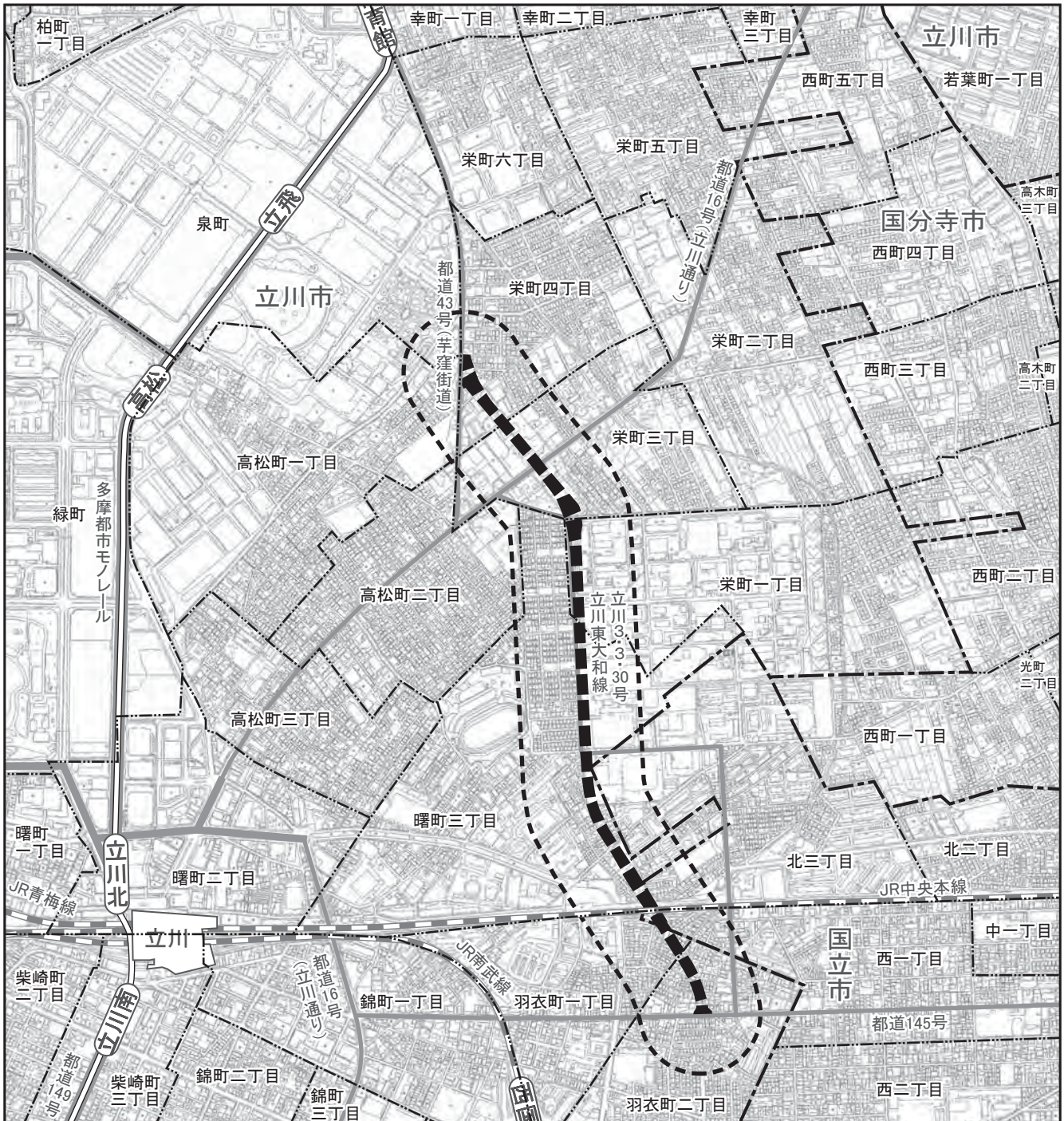
第9章 当該対象事業の実施が環境に影響を及ぼすおそれのある地域を管轄する市の名称及びその地域の町名

本事業の実施に伴い、環境に影響を及ぼすおそれのある地域は、図9-1に示す範囲です。

当該地域を管轄する市の名称及び地域の町名は、表9-1に示すとおりです。

表9-1 当該地域を管轄する市名及び地域の町名

市名	町名
立川市	泉町の一部 栄町一丁目の一部 栄町三丁目の一部 栄町四丁目の一部 高松町一丁目の一部 高松町二丁目の一部 曙町三丁目の一部 羽衣町一丁目の一部 羽衣町二丁目の一部
国立市	西一丁目の一部 北三丁目の一部



凡例

- : 計画道路
- : 市界
- - - - : 町境
- : 主要道路(都道)
- ⋯⋯⋯ : 計画道路端から片側約150mの範囲



図9-1
環境に影響を及ぼすおそれのある地域

第10章 評価書案の修正の経過及びその内容

評価書案の主な修正内容は、表 10.1-1(1)及び(2)に示すとおりです。

表 10.1-1(1) 修正した箇所及び修正内容(本編)

評価書のページ	修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
4	第4章 環境に及ぼす影響の評価の結論 表 4-1(2)	評価の結論	土地の改変における汚染土壌への対応について、追記しました。
13	第6章 対象事業の目的及び内容 6.2 事業の内容 6.2.2 道路構造	道路構造	道路整備の目的について、追記しました。
		計画道路の断面図	評価書案審査意見書を踏まえ、環境保全のための措置を分かりやすく断面図に追記しました。
109	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 8.2 騒音・振動 8.2.2 予測 図 8.2-4(1) 図 8.2-4(2)	騒音予測地点断面図	評価書案審査意見書を踏まえ、環境保全のための措置を分かりやすく断面図に追記しました。
125	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 8.2 騒音・振動 8.2.3 環境保全のための措置 (2) 工事の完了後	予測に反映した措置	評価書案審査意見書を踏まえ、環境保全のための措置について、分かりやすく図を追記しました。
140	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 8.3 土壌汚染 8.3.2 予測 (5) 予測結果	予測結果	土地の改変における汚染土壌への対応について、追記しました。
141	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 8.3 土壌汚染 8.3.4 評価	評価	土地の改変における汚染土壌への対応について、追記しました。
154	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 8.4 景観 8.4.3 環境保全のための措置 (1) 工事の完了後	予測に反映しなかった措置	評価書案審査意見書を踏まえ、予測に反映しなかった措置として、樹木の維持管理について追記しました。

表 10.1-1(2) 修正した箇所及び修正内容(資料編)

評価書のページ	修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
5	2 供用の計画 2.1 計画交通量の推計	計画交通量の推計	計画交通量の推計について、分かりやすく記載しました。
22	3 大気汚染 3.1 現況調査 3.1.3 建築物の階数の状況 図 3.1-2	建築物の階数	建築物の階数の一部に誤記があったため、修正しました。

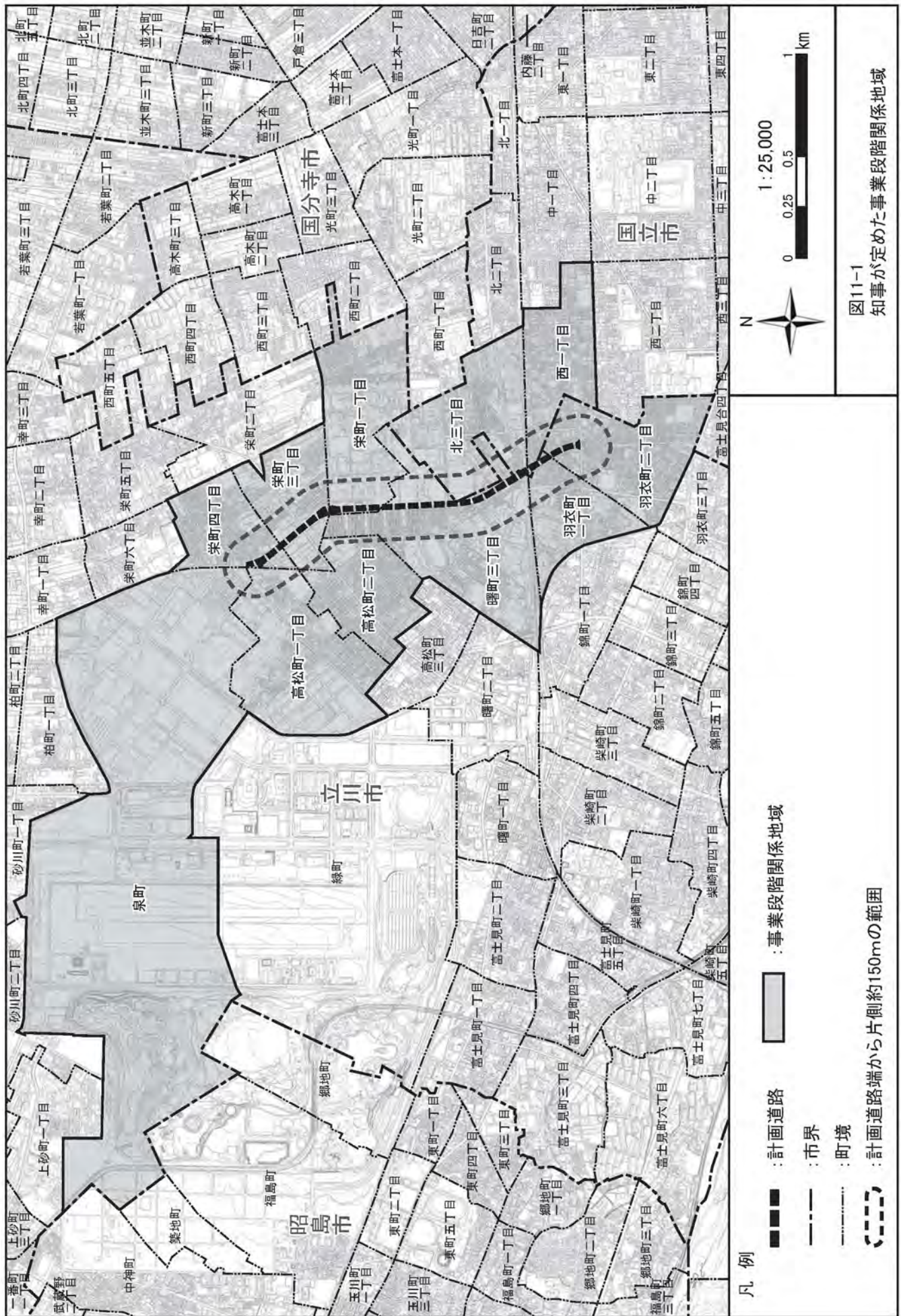
第11章 知事が定めた事業段階関係地域

知事が定めた事業段階関係地域は、図11-1に示す範囲です。

当該地域を管轄する市の名称及び地域の町名は、表11-1に示すとおりです。

表11-1 事業段階関係地域

市名	町名
立川市	泉町 栄町一丁目 栄町三丁目 栄町四丁目 高松町一丁目 高松町二丁目 曙町三丁目 羽衣町一丁目 羽衣町二丁目
国立市	西一丁目 北三丁目



第12章 評価書案審査意見書に記載された知事の意見

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。

なお、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。

【騒音・振動】

自動車の走行に伴う道路交通騒音レベルは、評価の指標とした環境基準を満足するとしているが、現況を大きく上回り、その影響も懸念されていることから、環境保全のための措置の内容について詳細を記載するとともに、地域住民に対して十分な説明を行うこと。

【景観】

計画道路による景観への影響を長期的に低減させるため、より一層の環境保全のための措置を検討し、周辺の公共施設とも連携しながら、地域景観に十分に考慮された緑を創出するとともに、適切に維持管理すること。

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

評価書案について提出された都民の意見書及び事業段階関係市長の意見の件数は、表13-1に示すとおりです。

表 13-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民の意見書	970件
事業段階関係市長(立川市、国立市)の意見	2件
合計	972件

13.1 都民の意見の概要と事業者の見解

都民の意見書については、項目別に意見を分類し、意見の概要としての要約を行いました。

都民の主な意見の概要及びそれらに対する事業者の見解は、以下に示すとおりです。

13.1.1 環境全般

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>この都市計画道路の計画は、1961(昭和36)年、58年も前につくられたもので、策定当時とは状況が随分変わっていると思います。畑や林だったところに多数の住宅などが建っています。</p> <p>また、人口減少が進んでおり、当然のことながら、車の量も減ってきます。当初の幅員が5メートル減って28メートルになっても、この道路ができることで、立ち退かなければならない住宅は、都の説明でも150軒以上になるとのことでした。現在の道路を拡幅するだけでなく、道が無い所に道路を作る計画であり、住民の生活や環境を破壊することになります。町が分断されることになります。こんなことは住民として納得できません。</p>	<p>これまで、おおむね10年ごとに4度にわたり事業化計画を策定し、計画的かつ効率的に都市計画道路を整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行っています。</p> <p>計画道路は、「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)において、必要性を検証した上で、優先的に整備すべき路線(優先整備路線)に選定されています。</p> <p>立川3・3・30号線及び国立3・3・15号線で構成される立川東大和線は、多摩地域における南北方向の主要な路線であり、日野バイパス(国立市)から、立川市を經由して青梅街道(東大和市)に至る、多摩地域の骨格を形成する重要な都市計画道路です。</p> <p>計画道路は、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、立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和、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、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、安全で快適な都市空間の創出を目的とし、整備するものです。</p> <p>また、事業に当たっては、交通管理者と協議し、横断歩道などを適切な箇所に確保します。</p>
<p>60年程前に作られた計画を、なぜ今、復活させなくてはいけないのでしょうか。このように市の広い道路は市民にとって必要ないです。市民の生活や環境を破壊する計画に反対します。</p>	

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>環境影響について</p> <p>現在の羽衣町は閑静な住所地、住民たちは長年に渡り、仲良くコミュニティを作り上げました。大変住みやすいです。</p> <p>28M道路は羽衣町を分裂して、閑静な住1種宅地は幹線に変わってしまい、周辺の住民たちは、一生「騒音、大気汚染」を苦しむことになる。「人口が減る、車が減る、交通量が減る」の流れで、半世紀前の道路計画は時代に合わない。なぜ、莫大の税金を掛けて、周辺の住民を犠牲にして、28M道路を造るのでしょうか？</p> <p>どうしても必要な場合、少しでも環境への影響を軽減するために、4車線ではなく、2車線に変更して、更にスピードを40キロ以下に制限する案が考えられないのか？</p> <p>つきまして、立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線の都市計画変更案について、是非再検討して頂きたいと存じます。何卒宜しくお願い致します！</p>	<p>事業者の見解</p> <p>計画道路は、「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)において、必要性を検証した上で、優先的に整備すべき路線(優先整備路線)に選定されています。</p> <p>本事業は、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、立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和、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、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、安全で快適な都市空間の創出を目的とするものです。</p> <p>また、計画道路は、車道を往復4車線で整備し、その両側に歩行空間や自転車走行空間などを整備します。あわせて、電線類の地中化を行うことで安全で快適な都市空間を創出します。</p> <p>事業の実施による騒音や大気汚染等への影響については、「東京都環境影響評価技術指針」(平成26年3月 東京都環境局)に基づき、適切に予測・評価を行っています。本事業では歩道・植樹帯等の設置に加えて、遮音壁や低騒音舗装などの環境保全のための措置を講ずることにより、評価の指標を満足します。</p> <p>なお、立川東大和線は、多摩地域における南北主要5路線の一つであり、骨格を形成する重要な幹線道路であること、立川市羽衣町二丁目(都道145号線)から栄町六丁目(泉町体育館付近)までの事業予定区間の北側で接続する区間が既に4車線で整備済みであること、予測に用いた計画交通量からすると道路構造基準(「都道における道路構造の技術的基準に関する条例(平成24年 東京都条例147号)」)上4車線が必要であることなどから、計画道路は4車線で整備していきます。</p> <p>さらに、速度等の交通規制については、道路交通法に基づき、公安委員会が行うものですが、今回の騒音の予測条件としては、4車線で完成している都道43号(芋窪街道)や計画道路周辺の主要な幹線道路の規制速度を勘案し、50km/hとしました。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>環境影響評価案の前提となる計画交通量が、供用時で1日22,300台から26,000台、ネットワーク完了時に23,100台から28,600台となっていますが、この根拠を説明してください。</p>	<p>計画交通量の推計に当たっては、発生集中交通量、分布交通量及び配分交通量の三つの段階に分けて予測する三段階推計法を用いています。</p> <p>この手法は、広く一般に用いられており、「東京都環境影響評価技術指針」(平成26年3月 東京都環境局)において、交通量推計の基本とされている方法の一つとされています。</p> <p>「平成22年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」の自動車起終点調査等に基づき、国土交通省により、平成22年現況ODデータ及び平成42年(2030年)将来ODデータが作成されています。このうち、将来ODデータは、人口及びGDPといった社会経済指標の将来見込み等を用いて、発生集中交通量及び分布交通量についてBゾーン(区市町村で1ゾーンから数ゾーン)の交通量を推計したものです。ゾーンを分割・統合したODデータを再作成し、これを現況道路ネットワークへ配分して現況交通量との整合を確認した上で、将来ネットワークへ配分し計画交通量の配分交通量を推計しました。現況及び将来の道路ネットワークへの配分には、利用者均衡配分法を用いました。</p> <p>その結果、計画道路の計画交通量は、計画道路の供用時で22,300～26,000台/日、道路ネットワーク整備完了時で23,100～28,600台/日と予測しています。</p>
<p>28M道路計画の妥当性について</p> <p>国土交通省の掲載した情報を見ると、東京都の全体交通量は、平成22年の84,146,976(台/24時間)から平成27年の81,140,425(台/24時間)に変わり、5年間で約3.6%減少しました。詳細は、 http://www.mlit.go.jp/road/census/h27/data/xlsx/kasyo13.xlsx</p> <p>また、立川市の保有自動車台数(軽車除く)は平成25年の59,059台から平成30年の56,043台に変わり、5年間で約5.1%減少しました。詳細は、 http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_gian/toukei/tiiki_betu.html</p>	<p>計画道路は、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、立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和、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、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、安全で快適な都市空間の創出を目的とし、整備するものです。</p> <p>本環境影響評価書案を作成するに当たって、最新のODデータを用いて計画道路の計画交通量を推計しました。</p> <p>計画交通量は、三段階推計法により推計しており、この手法は、広く一般に用いられており、「東京都環境影響評価技術指針」(平成26年3月 東京都環境局)において、交通量推計の基本とされている方法の一つとされています。</p> <p>推計結果は、計画道路の供用時が22,300～26,000台/日、道路ネットワーク整備完了時が23,100～28,600台/日です。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>地域の渋滞緩和について</p> <p>道路計画の一つの目的として、立川地域の渋滞緩和が挙げられましたが、しかし、立川通りの渋滞状況は既に数年前より20%以上改善されました。28M道路が開通されることによって、下記の新しい渋滞が発生して、大気汚染が酷くなることを懸念している。</p> <p>ア) 都道145号線との交差点で、大量の車が滞在されて、都道145線が渋滞になる。</p> <p>イ) 都道43号線との接点で、4車線が2車線に変わり、渋滞になる。</p>	<p>現在の都道16号(立川通り)は、南北方向の交通を担う幹線道路、立川駅周辺の中心市街地へのアクセス道路等の役割を担っています。</p> <p>また、立川通りは、救急車や消防車などの緊急車両が通行する道路ですが、現在、JR中央本線を横断する幹線道路は、この周辺では立川通りに限られているため、JR中央本線との交差点に交通が集中しています。</p> <p>計画道路の整備により、JR中央本線を横断して通行することができる新たなルートが確保されることから、南北方向の交通が分散し、交通の円滑化が期待できます。あわせて、市が整備を予定している立川3・2・10号及び国立3・4・8号を一体的に整備します。</p> <p>また、計画道路と都道145号の交差点の交通処理については、今後、交通管理者と協議していくこととなります。</p> <p>なお、事業予定区間(約2.5km)は、立川市羽衣町二丁目(都道145号)から栄町六丁目(泉体育館駅付近)までの区間で、4車線で整備します。このうち、計画道路の北側の栄町四丁目(栄町四丁目交差点付近)から栄町六丁目(泉体育館駅付近)までの都道43号(芋窪街道)区間は、現道の2車線を4車線に拡幅します。</p>
<p>この道路の近くには、学校などもあります。育ち盛りのお子どもたちへのさまざまな発達に影響がでるのではないかと心配になります。</p>	<p>環境影響評価に当たっては、「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、東京都環境影響評価条例施行規則(昭和56年規則第134号)に示されている17項目から、本事業の実施が環境に影響を及ぼすと考えられる大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、景観及び廃棄物の5項目を選定し、予測・評価を行っています。</p> <p>なお、工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施します。予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況についても明らかにします。その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、必要な環境保全のための措置を講じます。</p> <p>計画道路の沿道には、立川第二中学校があるため、校舎における道路交通騒音の予測を行ったところ、校舎の教室内における騒音レベル(表13.1.1-1)は「学校環境衛生基準」(平成21年 文部科学省告示第60号)の判定基準(55dB)以下となります。</p>

表13.1.1-1 立川第二中学校(校舎の教室内)における道路交通騒音の予測結果

予測時点	予測箇所(地上高さ)	校舎の外側壁面での予測結果①	建物の防音性能②	校舎の教室内における騒音レベル(窓開け時)③	
計画道路の供用時	3階(7.0m)	59dB	10dB 程度	49dB 程度	
	2階(4.0m)	56dB		46dB 程度	
	1階(1.2m)	53dB		43dB 程度	
道路ネットワークの整備完了時	3階(7.0m)	62dB		10dB 程度	52dB 程度
	2階(4.0m)	59dB			49dB 程度
	1階(1.2m)	56dB			46dB 程度

13.1.2 大気汚染

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>極めて危険な発がん性物質であり、喘息などの原因と言われている“PM2.5”が調査項目に入っていません。この問題は道路に隣接する小学校、中学校に通学する生徒にも極めて重大な影響を与えます。環境基本法の有無に関わらず、“PM2.5”を環境影響評価に含めて再評価してください。</p>	<p>PM2.5については、平成21年9月に環境基準が定められ、「1年平均値が15$\mu\text{g}/\text{m}^3$以下であり、かつ、1日平均値が35$\mu\text{g}/\text{m}^3$以下であること」とされましたが、生成の仕組や発生源の寄与割合など未解明の部分が多いため、現時点ではPM2.5の予測は困難であり、「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)においても、原則として、予測事項の対象としないとされています。</p> <p>なお、東京都環境局では、これまでも浮遊粒子状物質、硫黄酸化物、窒素酸化物及び光化学オキシダント対策として、固定発生源のばい煙対策、自動車排ガス対策及びVOC対策を進めています。これらの対策は、浮遊粒子状物質の中でも特に小さな粒子であるPM2.5の削減にも大きく寄与しており、都内大気環境中のPM2.5濃度は平成13年度からの10年間で約55%減少しています。</p>
<p>大気汚染の問題でも、基準の中に微小粒子状物質(PM2.5)は入っていません。この物質は肺がんや喘息の原因となり、花粉症などを促進します。こうした重要な点がチェックされないなら、住民の生活環境は守れませんし、喘息や肺がんなどの健康被害が発生することになります。住んでいる住民の立場に立って、生活環境への影響を検証すべきと考えます。</p>	
<p>大気汚染は、東京都の説明では二酸化窒素0.031PPM、浮遊粒子状物質は0.037mg/m^3、浮遊粒子状物質の濃度の最大値は0.037mg/m^3と予測していますが、その時の交通状況や通行車両などによりその数値を超えることは十分に考えられることです。</p> <p>また、本来は東京都が依頼する調査会社ではない、住民側も納得できる調査会社に調査させるべきなのです。</p>	<p>事業の実施に伴う大気汚染への影響については、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」(平成26年3月 東京都環境局)に基づき、適切に予測・評価を行っています。本事業では、歩道・植樹帯等を設置することで隣接する住居から道路までの離隔を確保するなど、環境保全のための措置を講ずることにより、評価の指標を満足します。</p> <p>また、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の調査については、「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年 環境省告示第25号)及び「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年 環境省告示第38号)に定める調査方法に準拠しています。二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測については、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」等に基づいて実施しています。このように調査及び予測については、関係法令等に基づき適切に実施しています。</p>

13.1.3 騒音

都民の意見の概要	事業者の見解										
<p>騒音に関する特例として、昼間70デシベル、夜間65デシベルの環境基準を満たしているとしていますが、これらは平均値であり、国連決議の53デシベルを大きく超えており、現在の安穏な住環境を維持出来るとは、到底考えられません。私たち住民は、何故そして誰のために、これ程の騒音に晒されなければならないのでしょうか。不眠症や騒音に起因する病気にかかる可能性も大です。環境基準は「特例」でなく、学校衛生基準等地域基準に則して行ってください。</p>	<p>事業の実施による騒音への影響については、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」(平成26年3月東京都環境局)に基づき、適切に予測・評価を行っています。</p> <p>評価指標とした環境基準は、環境基本法(平成5年法律91号)第16条の規定において、騒音に係る環境上の条件について、人の健康の保護及び生活環境の保全の上で維持されることが望ましい基準として定めたものです。これは、人の健康等を維持するための最低限度としてではなく、より積極的に維持されることが望ましい目標として、その確保を図っていかうとするものです。計画道路は4車線の幹線道路であることから、道路端から20mの範囲においては、「幹線交通を担う道路に近接する空間」に係る基準値(昼間70dB以下、夜間65dB以下)が適用されます。</p> <p>また、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、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以下、夜間65dB以下)を満足します。</p>										
<p>周辺環境への影響や健康被害への心配や不安があります。環境影響評価書案では、環境への影響は「すべて基準の範囲内」となっていますが、都市計画道路の環境基準は、「特例基準」ということで基準が緩和されています。どうして、これで正確な環境への影響が明らかになるのでしょうか。</p>											
<p>騒音の基準は、国際保健機関が規定している53デシベル以下という基準や、環境基準で定めている住宅街は昼間50デシベル以下、夜間40デシベル以下、学校では窓を閉めている時は50デシベル以下、窓を開けている時は55デシベル以下となっていますが、「特例基準」では昼間70デシベル、夜間65デシベルとなっており、そのため、この環境影響評価書案では、すべてが「基準の範囲内」となっています。</p>	<p>騒音の目安 dB(デシベル)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">80</td> <td>地下鉄の車内(窓を開けた時)・ピアノ</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">70</td> <td>掃除機・騒々しい事務所</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">60</td> <td>普通の会話・チャイム</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">50</td> <td>静かな事務所</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">40</td> <td>深夜の市内 ・図書館</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">出典:東京都環境白書2010(2010年7月 東京都)</p>	80	地下鉄の車内(窓を開けた時)・ピアノ	70	掃除機・騒々しい事務所	60	普通の会話・チャイム	50	静かな事務所	40	深夜の市内 ・図書館
80	地下鉄の車内(窓を開けた時)・ピアノ										
70	掃除機・騒々しい事務所										
60	普通の会話・チャイム										
50	静かな事務所										
40	深夜の市内 ・図書館										
<p>都市計画道路は、環境基準が「特例」という事で騒音の基準が緩和されると聞きました。近くに住んでる人が居るのに、どうして基準が変わってしまうのでしょうか？生活に与える影響が大きいと思います。</p>											
<p>通行車両が増え、騒音がひどくなります。</p> <p>整備完了時は、東京都側の予測でも騒音60デシベルに近い、つまり人の話し声に近い騒音であり、整備完了時夜間は70デシベル近い、つまりステレオを1メートルの距離で聞く、或いは騒々しい街中に近い騒音となります。これで健康で、安心して暮らせるわけがありません。</p>	<p style="text-align: center;">図13.1.3-1 騒音の目安</p> <p>なお、計画道路の沿道には、立川第二中学校があるため、校舎における道路交通騒音の予測を行ったところ、校舎の教室における騒音レベルは「学校環境衛生基準」(平成21年 文部科学省告示第60号)の判定基準(55dB)以下となります。(表13.1.1-1参照)</p>										

13.1.4 大気汚染、騒音・振動

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>羽衣町を東西に分断し、長年にわたり培われてきた誰もが称賛する優れたコミュニティ及び「羽衣ねぶた祭り」などに破壊と影響を及ぼし、「都道145号」付近が騒音・大気汚染・振動など甚大な被害を起すことは間違いありません。再度この付近の環境影響調査を行ってください。</p>	<p>事業の実施による大気汚染、騒音、振動への影響については、「東京都環境影響評価技術指針」(平成26年3月 東京都環境局)に基づき、適切に予測・評価を行っています。本事業では歩道・植樹帯等の設置に加えて、遮音壁や低騒音舗装などの環境保全のための措置を講ずることにより、評価の指標を満足します。</p> <p>なお、工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施します。予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況についても明らかにします。その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、必要な環境保全のための措置を講じます。</p>
<p>健康被害が心配です。大気汚染や騒音、振動などは健康に被害を与えます。大気汚染では、喘息の患者が増えますし、騒音は低体重児や早産の増加、子どもたちの脳の発達や記憶力の低下、高齢者の場合、虚血性心疾患や高血圧の増加などがあると指摘されています。環境影響評価というなら、当然、検証されなければならないと考えます。やり直して下さい。</p>	
<p>車の通行量も増えるし、大型車も多くなると思います。大気汚染や騒音などによる健康被害がとても心配になります。</p>	
<p>大気汚染と騒音、振動の健康被害が心配です。 騒音の影響は不眠、イライラ等で心筋梗塞のリスクがあると報道されています。都民の血税をムダな道路でなく、国保税引き下げに使ってください。</p>	
<p>環境影響の説明が不足 東京都が3月26日の夜、立川市第六小学校で説明会を開催した時、影響評価は最低ラインをクリアしているため、問題がないと強調しましたが、閑静な住宅地が窓も開けられないほど騒音が酷い環境になることの説明がなかった。</p>	<p>環境影響評価に当たっては、「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、東京都環境影響評価条例施行規則(昭和56年規則 第134号)に示されている17項目から、本事業の実施が環境に影響を及ぼすと考えられる大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、景観及び廃棄物の5項目を選定しています。これらについて、予測・評価を行っており、環境保全のための措置を講ずることにより、評価の指標を満足します。</p> <p>なお、工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施します。予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況についても明らかにします。その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、必要な環境保全のための措置を講じます。</p>

13.1.5 その他

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>28m道路の効果に挙げている立川通りの自動車交通量は平成22年度をピークに減少し出しています。渋滞解消等はおとづけの理由にすぎません。</p> <p>また、今回の道路計画には200億円もの税金をかけるようですが、不要不急な計画で、福祉や教育にその税金を回すべきです。</p>	<p>現在の都道16号(立川通り)は、南北方向の交通を担う幹線道路、立川駅周辺を中心市街地へのアクセス道路等の役割を担っています。JR中央本線を横断する幹線道路は、この周辺では立川通りに限られているため、JR中央本線との交差点部に交通が集中しています。計画道路の整備により、立川駅周辺において、JR中央本線を横断して通行することができる新たなルートが確保されることから、南北方向の交通が分散し、交通の円滑化が期待できます。</p> <p>また、立川3・3・30号線及び国立3・3・15号線で構成される立川東大和線は、多摩地域における南北方向の主要な路線であり、日野バイパス(国立市)から、立川市を經由して青梅街道(東大和市)に至る、多摩地域の骨格を形成する重要な都市計画道路です。</p> <p>計画道路は、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、立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和、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、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、安全で快適な都市空間の創出を目的とし、整備するものです。</p> <p>なお、計画道路は、「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)において、必要性を検証した上で、優先的に整備すべき路線(優先整備路線)に選定されています。</p>
<p>交通量増加による通行者の危険性も高まります。</p>	<p>計画道路の北側に位置する芋窪街道は、立川市立第五小学校の通学路となっていますが、歩道が1m程度と狭いことから、横断歩道などで人の溜まる空間がなく、人や自転車との接触なども危惧される状況です。</p> <p>また、陸上自衛隊東立川駐屯地前の区間は、幅員が8m程度しかなく、歩道が設置されていない区間があります。この道路は、バス通りとなっている他、立川第二中学校に通う生徒の通学ルートにもなっています。通学の時間帯には、バスが通行する中、生徒が歩道のない道路を通っている状況です。</p> <p>そのため、計画道路は、車道を往復4車線で整備し、その両側に歩行空間や自転車走行空間などを整備します。あわせて、電線類の地中化を行うことで安全で快適な都市空間を創出します。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>代替不動産に関して、東京都はその確保に協力する、努力すると言っていますが、そういう曖昧な言葉では全く納得できません。最低でも現在の居住環境を維持できる代替不動産の確保を、東京都が保証し、約束してください。また、金銭的価値ではかり知れない、現在の平和で静かな生活、住民の絆等環境影響調査の名のもとに、「終の棲家」を奪う権限は都にはありません。</p>	<p>東京都では、「東京都の事業の施行に伴う損失補償基準」に基づき、適正に補償を行っています。</p> <p>用地取得については、今後、現在の地形や土地の高さ、建物等の位置等を把握するために現況測量を行い、続いて、用地測量を実施し、取得させていただく土地の面積が確定します。その後、事業認可を取得した後、事業区域内に土地、建物をお持ちの方々や建物等を借りてお住まいの方々等を対象に用地説明会を開催し、用地取得の手順や補償内容等をご説明します。</p> <p>その後、事業の施行に伴い移転していただく建物、工作物等について、建物の構造や数量、権利関係等を調査する物件調査を行い、土地価格の評価や物件補償額の算定などを行った上で、権利者の方々に個別にご説明し、用地を取得させていただきたいと考えています。</p>
<p>対象の都市計画道路の整備が実施されますと、立ち退きの問題で今住んでいる住民に大変な負担を強いることとなります。対象地域の住民は、現在の地価で今の土地が評価され、購入価格への補償は有りません。</p>	
<p>説明会では、不本意な立ち退きなどの生活破壊を受ける住民の被害や沿線の環境悪化には一言も触れませんでした。反対住民の声をもっと丁寧に聞き、測量説明会は延期し、該当地域の生活実態調査や、住民と東京都が対等の立場で向き合う話し合いを持ってください。</p>	<p>本事業の内容については、平成28年12月に都市計画変更素案説明会、平成31年3月に都市計画変更案及び環境影響評価書案説明会を開催し、来場された方々にご理解いただきやすくするために、都市計画図やスライド、パンフレット等を用いて説明に努めてきました。</p> <p>また、説明会において、ご意見等のある方々と質疑応答を行うとともに、説明会後も電話等において個別に対応を行っています。</p>
<p>説明会では十分な説明がされない中で、「時間になった」と事務的に質疑が打ち切られました。住民の声を聞こうという姿勢がないと感じました。ぜひ、改めるべきと考えます。この環境影響評価書案の説明は不十分であり、説明会のやり直しを求めます。</p>	<p>引き続き、測量説明会や用地説明会等を開催し、地権者をはじめ地域の方々に対して、分かりやすい丁寧な説明に努めていきます。</p> <p>なお、測量は、現在の地形や土地の高さ、地物の位置関係等を正確に把握するために行うものです。都市計画変更や環境影響評価の手续と測量作業を並行して進めることで、これまでもお問合せをいただいている都市計画線と建物との位置関係等のお尋ねに対して、早期に応えることが可能となります。</p>
<p>この様な道路建設は住民の心身に良いわけが有りません。</p> <p>また、東京都の一方向的で不十分な説明には納得できません。上記道路の整備は実施されないようお願い致します。</p>	

13.2 事業段階関係市長の意見と事業者の見解

事業段階関係市長の意見とそれらについての事業者の見解は、以下に示すとおりです。

13.2.1 立川市長の意見と事業者の見解

意見の内容	事業者の見解
<p>環境影響評価書案に対する意見はございません。</p> <p>尚、事業の実施にあたっては、地域住民からの意見、要望について誠意をもって対応し、理解と協力を得るとともに、環境保全に万全の措置を講じられたい。</p>	<p>本事業の内容については、これまで平成28年12月に都市計画変更素案説明会、平成31年3月に都市計画変更案及び環境影響評価書案説明会を開催し、来場された方々にご理解いただきやすくするために、都市計画図やスライド、パンフレット等を用いて説明に努めてきました。</p> <p>また、説明会において、ご意見等のある方々と質疑応答を行うとともに、説明会後も電話等において個別に対応を行っています。</p> <p>本事業は、東京都環境影響評価条例に基づき、学識経験者から構成される環境影響評価審議会の答申に基づく東京都知事の意見や住民等の意見を伺いながら、環境影響評価の手続を適切に実施していきます。</p> <p>本年2月に提出しました環境影響評価書案についても、事業の実施による環境への影響について、「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、適切に予測・評価を行っています。</p> <p>また、工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施します。予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況についても明らかにします。その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、必要な環境保全のための措置を講じます。</p>

13.2.2 国立市長の意見と事業者の見解

意見の内容	事業者の見解
<p>1. 沿道生活道路に接続する場合は、交通量の増大が予想されるため、自動車交通による騒音振動等への各種環境対策や交通流対策を十分に検討し、周辺環境への配慮により一層努めていただきたい。</p>	<p>本事業の環境影響評価書案を作成するに当たって、計画道路の計画交通量を推計しました。この計画交通量の推計に当たっては、発生集中交通量、分布交通量及び配分交通量の三つの段階に分けて予測する三段階推計法を用いています。この手法は、広く一般に用いられており、「東京都環境影響評価技術指針」(平成26年3月 東京都環境局)において、交通量推計の基本とされている方法の一つとされています。</p> <p>また、事業の実施による環境への影響については、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」(平成26年3月 東京都環境局)に基づき、適切に予測・評価を行っています。</p> <p>工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施します。予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況についても明らかにします。その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、必要な環境保全のための措置を講じます。</p>
<p>2. 道路地内の雨水浸透促進を願いたい。</p>	<p>計画道路の整備に当たっては、歩道において、雨水を地中に浸透させる機能を持つ透水性舗装を行い、雨水浸透の促進に努めます。</p>
<p>3. 道路工事の際の騒音・振動に対し、周辺環境への十分な配慮を願いたい。</p>	<p>工事の施行中における騒音及び振動の影響を最小限にとどめるため、建設機械については、「低騒音・低振動型建設機械の指定に関する規程」に基づいて指定された低騒音・低振動型建設機械を採用する等、環境保全措置を講ずることとします。</p>
<p>4. 道路周辺での景観に配慮している中で、さらなる緑化の検討を願いたい。</p>	<p>計画道路の車道の両側に可能な限り植樹帯を設け、緑の連続性の確保に努めます。</p>

第14章 都民の意見を聴く会の意見の概要

都民の意見を聴く会の概要は、表14-1に示すとおりです。

表14-1 都民の意見を聴く会の概要

開催日	令和元年10月29日(火曜日)午前10時開始
会場	立川市錦学習館 講堂(立川市錦町三丁目12番25号)
公述人数	4名

都民の意見を聴く会で公述された意見の概要は、以下のとおりです。

(1) 事業計画

- ア 約200億円以上もかけてつくる必要性はまったくない。羽衣地域で行った住民のアンケートでも、91.4%以上の住民が反対の意思表示をした。
- イ この計画ができたのは今から58年前で、現在は高齢化、人口減、車離れなど、大型道路の建設を経済発展の原動力にしてきた時代ではない。無駄な道路をつくることより、少子化や高齢化社会にふさわしい地方自治を目指すべき。
- ウ 計画の目的に防災性の向上とあるが、東日本大地震や新潟県の糸魚川火災でも道路は役割を果たせず、大型道路は災害対策に効果があるとは言えない。最近の台風で、立川では93年前に建設された日野橋が陥没した。防災のためと言うなら、新しい道路を作るのではなく、現状の道路の整備が重要である。
- エ 計画の目的に渋滞の解消のためとあるが、既に立川通り、芋窪街道、都道145号線は、交通センサスでも平成27年度をピークに交通量は減少している。
- オ 他の都道府県では都市計画道路の見直しをしている。東京都も見直すべき。

(2) 環境一般

- ア 計画道路の区間は4車線だが、都道145号のところで2車線の道路に突き当たり、1日約2万6,000台の車が通ることになる。当然、車の渋滞や滞留、また大気汚染、騒音など相当なものだと考えられる。しかし、東京都は見解書の中では、計画道路と都道145号の交差部の交通処理について、今後、交通管理者と協議をしていくという、無責任な見解を述べている。それでは遅く、今きちんと環境評価をするべきで、改めてこの部分の環境影響調査を要求する。
- イ 羽衣町を東西に分断し、長年にわたり培ってきたコミュニティを破壊し、住宅密集地を通り、騒音や大気汚染や振動など甚大な被害を起こしてまで、計画を強行するのか。羽衣町が分断され、お諏訪祭り、納涼祭、そして、東京都知事がことしも来た羽衣ねぶた祭が全て失われることになる。

(3) 大気汚染

ア PM2.5(微小粒子状物質)の評価はしていないし、できないと書いてある。このPM2.5は大きな社会問題になっていて、粒子の大きさが非常に小さいため、肺の奥深くにまで入り込みやすく、ぜんそくや気管支炎など呼吸器系疾患や循環器系疾患などのリスクを上昇させると考えられ、特に呼吸器系や循環器系の病気を持つ人、お年寄りや子供などは影響を受けやすいと考えられる。この環境影響調査を、PM2.5を含めてやり直すべき。

(4) 騒音・振動

ア 幹線道路の特例である昼 70dB、夜 65dB の指標を使っているが、国連決議の 53dB を大きく超えている。70dB は、大きな声を出さなければ会話ができない、そういったレベル。例えば都の資料でも、新奥多摩街道などでは、この特例さえも超えた実態となっている。

イ 学校環境衛生基準をクリアしているとしているが、これは児童・生徒の教室の窓を閉め切った状態に押し込めることになるのではないか。教育環境に本当にふさわしいのかなど、今回の結果については環境に適正とはほど遠い。

ウ 密集した家がたくさん並んでいるけれども、静かである。そこに巨大な 28m道路をつくれればどんなことになるか、行かれた方はわかるであろう。

(5) 景観

ア 都の考えでは、植樹だけで良好なのか。

(6) その他

ア 公述人が4人、傍聴人が1人か2人しかおらず、非常に低調な参加率である。立川の市報に小さい記事で、あれこれ条件をつけて公述人を募集するとあった。本当に行政側は市民、都民の声を一人でも多く聴きたいと思っているのか、努力をしているのか、とてもそのように感じない。いかにこの環境アセスメントに関して結論ありきみたいな態度、我々の意見などは形式的に聴くのだと、1つの流れの中のプロセスというふうに感じている。きょう公述人や傍聴人が少ないことは、決して市民の関心が低いのではなく、そういう行政側の本当の熱意がない、足らない、不足していることが非常に大きな原因だと思う。

イ 平日の午前中に出てくるというのは、それなりに都合を合わせなきゃいけない。夜や土曜日、日曜日とか、1カ月以上前の案内を、ぜひお願いしたい。

第15章 調査計画書の修正の経過及びその内容

15.1 修正の経過

調査計画書の修正箇所及び修正内容を表15.1-1に示します。

表 15.1-1 調査計画書の修正箇所及び修正内容

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
第6章 対象事業の目的及び内容	6.1 事業の目的	最新の行政計画等を踏まえ、関連する記述を修正しました。
	6.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容	

15.2 調査計画書審査意見書に記載された知事の意見

調査計画書審査意見書に記載された知事の意見等は以下のとおりです。

(1) 知事意見

ア 項目別事項

【大気汚染、騒音・振動共通】

工事用車両の走行に伴う大気汚染、道路交通騒音・振動については、本事業の工事用車両の走行ルートと想定される主要な道路の交通量に対する工事用車両の増加割合は少ないため、予測の対象としていない。

しかし、本事業区間周辺の土地利用状況は、低層戸建て住宅が多く、工事用車両の走行による地域への影響が懸念されるため、そのルートを明らかにするとともに、必要に応じて予測・評価を行うこと。

イ その他

環境影響評価の項目及び調査等の手法を選定するに当たっては、条例第47条第1項の規定に基づき、調査計画書に係る周知地域市長の意見並びに今後の事業計画の具体化を踏まえて検討すること。

なお、選定した環境影響評価の項目のほか、事業計画の具体化に伴い、新たに調査等が必要となる環境影響評価の項目が生じた場合には、環境影響評価書案において対応すること。

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

調査計画書に対して提出された都民及び周知地域市長からの意見書等の内訳を表15.3-1に示します。

表 15.3-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	0件
周知地域市長からの意見	2件
合計	2件

15.3.1 調査計画書に対する都民の意見書の概要

都民からの意見書はありませんでした。

15.3.2 調査計画書に対する周知地域市長の意見の概要

周知地域市長より提出された意見について、全文を掲載します。

(立川市長)

環境影響評価の項目について意見はありません。ただし、以下の項目について予測の対象としない理由を環境影響評価書に具体的に示されたい。

1. 大気汚染

工事の施工中における建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う大気汚染について。

2. 騒音・振動

工事用車両の走行に伴う騒音・振動について。

(国立市長)

1. 沿道生活道路に接続する場合は、住民への十分な配慮を願いたい。
2. 道路地内雨水の浸透促進を願いたい。
3. 道路周辺での騒音・振動の環境基準等を達成するよう配慮を願いたい。
4. 道路工事の際の騒音・振動に対し、周辺環境への十分な配慮を願いたい。
5. 道路周辺での緑化の検討を願いたい。

第16章 その他

16.1 対象事業に必要な許認可等及び根拠法令

対象事業に必要な許認可等は、表 16.1-1 に示すとおりです。

表 16.1-1 対象事業に必要な許認可等及び根拠法令

根拠法令名	条項	許認可等
都市計画法	第21条第1項	都市計画変更
	第59条第2項	都市計画事業認可

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

■ 調査を実施した者

名 称 : 東京都
 代表者の氏名 : 東京都知事 小池 百合子
 事務所の所在地 : 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

■ 調査等の委託を受けた者

【予測・評価、環境影響評価書】

名 称 : 株式会社環境管理センター
 代表者の氏名 : 水落 憲吾
 事務所の所在地 : 東京都八王子市散田町三丁目7番23号

【現地調査（大気汚染、騒音・振動、景観）】

名 称 : 株式会社オオバ
 代表者の氏名 : 辻本 茂
 事務所の所在地 : 東京都千代田区神田錦町三丁目7番1号

【現地調査（交通量）】

名 称 : 株式会社中央クリエイト 東京支店
 代表者の氏名 : 伊東 毅
 事務所の所在地 : 東京都中野区中央五丁目49番10号

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

- 「公共事業景観形成指針(公共事業の計画づくり指針)」(平成19年4月 東京都都市整備局)
- 「東京都長期ビジョン」(平成26年12月 東京都)
- 「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)
- 「都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー」(平成29年9月)
- 「東京の都市づくりビジョン(改定)」(平成21年7月 東京都)
- 「新たな多摩のビジョン」(平成25年3月 東京都)
- 「新たな多摩のビジョン行動戦略」(平成26年3月 東京都)
- 「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)
- 「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)
- 「立川市都市計画マスタープラン」(平成29年6月 立川市)
- 「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)
- 「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))(平成24年3月 東京都建設局)
- 「東京都環境基本計画」(平成28年3月 東京都)
- 「立川市第2次環境基本計画」(平成27年6月 立川市)
- 「国立市環境基本計画」(平成25年7月 国立市)
- 「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 東京都)
- 「みどりの新戦略ガイドライン」(平成18年1月 東京都)
- 「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 東京都)
- 「東京都景観計画」(平成30年8月改定 東京都)
- 「東京都建設リサイクル推進計画」(平成28年4月 東京都)
- 「東京都建設リサイクルガイドライン」(平成30年4月 東京都)
- 「東京都資源循環・廃棄物処理計画」(平成28年3月 東京都環境局)
- 「環境軸基本方針」(平成18年4月 東京都)
- 「環境軸ガイドライン」(平成19年6月 東京都)
- 「都市計画公園・緑地の整備方針(改定)」(平成23年12月 東京都・特別区・市町)
- 「緑確保の総合的な方針(改定)」(平成28年3月 東京都・特別区・市町村)
- 「立川市緑の基本計画」(平成11年3月 立川市)
- 「立川市景観計画」(平成30年4月改定 立川市)
- 「国立市都市計画マスタープラン」(平成23年2月 国立市)
- 「国立市緑の基本計画」(平成15年3月 国立市)
- 「国立市都市景観形成基本計画」(平成8年11月 国立市)
- 「大気汚染常時測定局測定結果報告(平成29年度年報)」(平成30年10月 東京都環境局)
- 「地上気象観測指針」(平成14年3月 気象庁)
- 「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成27年度))
(平成29年11月 東京都建設局)
- 「東京都総合地盤図(Ⅱ) 山の手・北多摩地区」(平成2年8月 東京都土木研究所)
- 「5万分の1都道府県土地分類基本調査(川越・青梅)」(平成8年3月 東京都)
- 「土地利用現況図[建物用途別](多摩都市部)」(平成24年度現在 東京都都市整備局)
- 「立川市都市計画図」(平成28年3月 立川市)
- 「国立市都市計画図」(平成29年3月 国立市)
- 「国分寺市都市計画図」(平成27年11月 国分寺市)
- 「市関連施設」(平成30年6月閲覧 国立市ホームページ)
- 「立川市施設案内」(平成30年6月閲覧 立川市ホームページ)
- 「市内幼稚園一覧」(平成30年6月閲覧 立川市ホームページ)
- 「小学校一覧」(平成30年6月閲覧 立川市教育委員会ホームページ)
- 「中学校一覧」(平成30年6月閲覧 立川市教育委員会ホームページ)
- 「都立学校」(平成30年6月閲覧 東京都教育委員会ホームページ)
- 「私立学校一覧」(平成30年6月閲覧 東京都私学財団ホームページ)
- 「立川市例規類集(立川市学童保育条例)」(平成30年6月閲覧 立川市ホームページ)
- 「国立市例規類集(国立市学童保育条例)」(平成30年6月閲覧 国立市ホームページ)
- 「社会福祉施設等一覧」(平成29年10月 東京都福祉保健局ホームページ)
- 「立川市の医療機関のご紹介」(平成30年6月閲覧 一般社団法人立川市医師会ホームページ)

「一般社団法人国立市医師会(医院検索)」

(平成30年6月閲覧 一般社団法人国立市医師会ホームページ)

「国営昭和記念公園」(平成30年6月閲覧 国営昭和記念公園ホームページ)

「立川市例規類集(立川市公園条例)」(平成30年6月閲覧 立川市ホームページ)

「国分寺市施設情報」(平成30年6月閲覧 国分寺市ホームページ)

「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成17年度))

(平成18年10月 東京都建設局)

「全国道路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成11年度))(平成12年3月 東京都建設局)

「全国道路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成9年度))(平成10年12月 東京都建設局)

「平成27年度都内自動車排出係数」(平成29年11月 東京都環境局)

「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月 国土技術政策総合研究所)

「平成28年度 道路交通騒音振動調査報告書」(平成30年3月 東京都環境局)

「東京都土壤汚染対策指針」(平成28年東京都告示第1702号)

「昭和記念公園は飛行場だった・第2集～立川飛行場に関する学習会の記録～」

(平成12年10月 立川中央図書館)

「陸上自衛隊 東立川駐屯地」(平成30年6月閲覧 陸上自衛隊東立川駐屯地ホームページ)

「空中写真(昭和49年11月26日国土地理院撮影)」

(地図・空中写真閲覧サービス 国土地理院ホームページ)

「ゼンリン住宅地図(立川市1982)」(1982年9月 日本住宅地図出版)

「ゼンリン住宅地図(立川市1990)」(1989年10月 ゼンリン)

「ゼンリン住宅地図(立川市(南部)1995)」(1994年9月 ゼンリン)

「Google マップ」(2018年6月閲覧)

「東京都における特定建設資材に係る分別解体等及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進等の実施に関する指針」(平成14年5月 東京都都市整備局)

登録番号(31)114

令和2年5月発行

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－

編集・発行

東京都都市整備局都市基盤部街路計画課
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話03(5388)3328

東京都建設局道路建設部計画課
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話03(5320)5318

本書に掲載した10万分の1及び5万分の1の地図は、国土地理院の淡色地図及び電子地形図25000を使用したものです。

本書に掲載した2万5千分の1以下の地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(29都市基交第516号)して作成したものです。無断複製を禁じます。