

第 7 章 特例環境配慮書についての都民の意見書
及び計画段階関係市長の意見
並びにこれらについての事業者の見解

第7章 特例環境配慮書についての都民の意見書及び計画段階関係市長の意見並びにこれらについての事業者の見解

特例環境配慮書について提出された都民の意見書並びに計画段階関係市長及び近隣県市長（以下「関係市長等」といいます。）の意見の件数は、表 7-1 に示すとおりです。

表 7-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民の意見書	7 件
関係市長等の意見	3 件
合計	10件

7.1 都民の意見の概要及び事業者の見解

都民の意見書については、項目別に意見を分類し、意見の概要を記載しました。

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。

7.1.1 複数の対象計画案

都民の意見の概要	事業者の見解
尾根幹線整備事業での今回の事業区間 4.1kmのうち、標準区間とトンネル等区間について、環境影響評価が示されました。 特例環境配慮書では、「尾根幹線整備方針、多摩ニュータウン再生の方針に基づきつつも、既存計画（A案）のままでは保全地域の湿地直下となりトンネル掘削による湿地内の生物の生息（育）環境への影響が懸念される」とし、トンネル等区間 1.2km について、新たに湿地の南側ルート案（B案）を検討しています。 私たちは、A案と比較するならばB案を採用すべきとの立場ですが、B案に対しても懸念があります。 当該の湿地は、連光寺・若葉台里山保全地域 33ha のほんの一部ですが、多摩地域でも希少となったこの湿地環境には、保全すべき特徴的な生態系があります。 そして、その湿地が湿地であるために不可欠なのが地下水の供給ですが、周辺地域の急激な宅地化により、流入量はごく少ないのが現状です。 今後、間接的であっても工事が周辺地域の地下	特例環境配慮書において、「トンネル等区間」については、既定都市計画の位置とした【A案】と既定都市計画の位置より南側とした【B案】の異なる複数の対象計画案を策定し、【A案】と【B案】の評価結果の比較を行い、「標準区間」については評価結果を整理しました。この特例環境配慮書について、令和元年8月に都市計画変更素案及び特例環境配慮書の説明会を開催し、あわせて、オープンハウスも開催しました。 今後、都民の皆様の意見書や関係市長等の意見、都民の意見を聴く会での意見、知事からの審査意見書を勘案して、特例環境配慮書における複数案から1案を選定し、計画策定を行います。 連光寺・若葉台里山保全地域の湿地については、特例環境配慮書の「地盤」、「水循環」及び「生物・生態系」の項目において、【A案】、【B案】それぞれについて環境影響評価を行っています。 「地盤」については、評価の指標とした「地盤沈下を進行させないこと」を満足します。「水循環」については、評価の指標とした「地下水等の状況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。

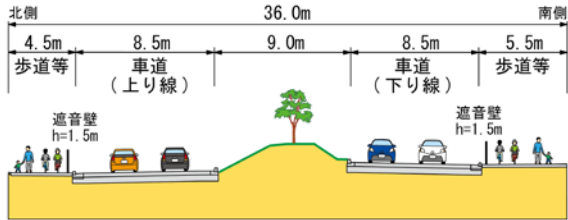
都民の意見の概要	事業者の見解
水環境に影響を与えることがあれば、湿地の水環境、生物生息（育）環境を劣化させかねないことを懸念し、意見申し上げます。	「生物・生態系」については、評価の指標とした「生息(育)環境に著しい影響を及ぼさないこと」及び「陸水域生態系に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。 いずれの項目においても【A案】、【B案】ともに評価の指標を満足しています。 また、トンネル工事の施行中には、環境保全のための措置として湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。あわせて、植生図を作成し、生息(育)環境の変化の有無を把握します。 なお、湿地の生息（育）環境を主に支える共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水については、難透水性の古期ローム層の上に分布する新期ローム層、沖積層及び盛土・埋土層に雨水が浸透したものです。トンネルの掘削工事により、これらの集水域の改変は行わないため、影響はありません。

7.1.2 環境全般

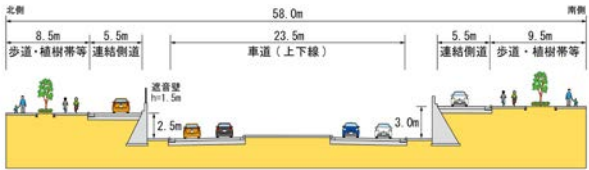
都民の意見の概要	事業者の見解
1. 「地球温暖化／気候変動」および「都市気候（ヒートアイランド現象）」への対応 「特例環境影響配慮書」には「地球温暖化／気候変動」および「都市気候（ヒートアイランド現象）」に関する記述が皆無である。両者が相まって気温上昇と夏の熱中症リスク増大を招いている現状を鑑みると、これら重要課題に対する検討も当然含めなければならない。もしこれらが検討されていれば、「緑地面積を増やして植栽を最大限に行う」「コンクリートやアスファルト被覆面積を抑制する」といった考慮がなされたはずである。 2. 東側にある事業完了済み道路区間との連続性 本計画区間と東側で連結する既存道路区間（稲城福祉センター入口～稲城市役所西）は、大きな中央植樹帯とともに、道路両側にも植樹帯がある。緑豊かな場所であることから、この区間は通行する人々および周辺住民から大いに好評を得ている。したがって、本計画区間の整備計画に当たっては、この既存隣接区間との連続性も考慮されるべきである。 3. “緑豊かな道”を目指して 上記2点は、全く同じ方向性を示している。すなわち、「地球温暖化／気候変動」および「都市気候（ヒートアイランド現象）」への対応と東側にある事業完了済み道路区間との連続性を勘案すると、“緑豊かな道”という目指すべき方向性が見えてくる。 なお、“緑豊かな道”とすることには、次のような多様な効果・意義があることが認められている。 (1) 都市気候（ヒートアイランド現象）の緩和： 「緑地面積を増やして植栽を最大限に行う」とともに「コンクリートやアスファルト被覆面積を抑制する」と、都市気候（ヒートアイランド現象）が緩和される。それによって、増加傾向にある夏期の熱中症リスクが軽減される。 ※ちなみに、国土交通省のホームページには、	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 年東京都規則第 134 号）に示されている 17 項目（大気汚染、悪臭、騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染、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、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物及び温室効果ガス）の中から、本事業の実施が環境に影響を及ぼすと考えられる 10 項目（大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地盤、地形・地質、水循環、生物・生態系、景観、史跡・文化財及び廃棄物）を選定し、予測・評価を行っています。 その結果、事業の実施による環境影響を最小限にとどめるために適切な環境保全措置を講ずることから、いずれの予測・評価項目についても、評価の指標を満足します。 また、「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）では、温室効果ガスについては、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対象とならないとされており、他に温室効果ガスを発生させる要因はありません。 なお、工事の施行中の建設機械の同時稼働は 1 か所当たり最大でも 3 台と少なく、影響は小さい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せんでした。 計画道路の車道幅員については、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 年東京都条例第 147 号）に基づき、計画道路に必要な交通処理機能を満たすための幅員を設定しています。歩道等については、歩行者と自転車の通行空間を分離して、安全で快適な歩行者・自転車通行空間を創出します。車道、歩道等以外のスペースを利用して植樹帯を設けますが、植樹帯の範囲などは、今後、交通管理者等の関係機関との協議を踏まえて検討していきます。 植栽については、可能な限り既存樹木を保全す

都民の意見の概要	事業者の見解
「緑地保全・緑化によって区域内の平均気温を明瞭に低下させ熱帯夜区域を削減できる」というシミュレーション結果が報告されている。 (国土交通省, “緑地保全と緑化の推進によるヒートアイランド現象緩和効果について” www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/04/040625_.html) (2)CO₂吸収: 都市緑化はCO₂吸収量を増加させ、地球温暖化の緩和に貢献する。 ※日本政府は、「温室効果ガス排出量を、2030年度に2013年度比で26%削減、2050年までに80%削減する」ことを目標に掲げている。そのためには、省エネルギーや再生可能エネルギー活用とともに、植物によるCO₂吸収量の増加も重要なことは周知の通りである。 (3)緑陰の提供: 樹冠を広げた樹木は、直射日光を遮ることで緑陰を提供する。 (4)大気浄化効果: 植物には、NO₂やオキシダントなどの吸収、微細な塵などの吸着によって大気を浄化する働きがある。 (5)騒音の減衰: 道路緑化は沿道における騒音の減衰に貢献する。 (6)洪水リスクの減少: コンクリート・アスファルト被覆面積を減らして緑地面積を増やすと、雨水浸透域が拡大して、近年増加傾向にある大雨洪水リスクを少なくできる。 (7)都市生態系の形成: 緑のネットワークによって、多様な生物に支えられた都市生態系が形成される。 (8)心理的効果: 人々に心の安らぎ・落ち着きをもたらす。 ○まとめ 「地球温暖化／気候変動」および「都市気候(ヒートアイランド現象)」に対応しつつ、東側の整備済み区間との連続性も考慮すると、“緑豊かな道”という方向性が見い出せる。“緑豊かな道”とすることには、「ヒートアイランド現象緩和」や「CO₂吸収」以外にも、「緑陰の提供」「大気浄化効果」「騒音の減衰」「洪水リスクの減少」「緑のネッ	るとともに、平面構造の車道両側に連続した植樹帯を設けます。なお、植樹帯の樹木については、今後、検討していきます。 また、豎谷戸大橋交差点から稲城福祉センター入口交差点までの区間については、中央帯の既存樹木を可能な限り保全し、計画道路内に植樹帯を確保します。このことにより、計画道路の東側区間から連続した緑を確保し、周辺景観との調和を図ります。 騒音については、平面構造において、低騒音舗装を採用するとともに、必要に応じて、遮音壁を設置し、騒音の低減に努めます。 なお、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ます。

都民の意見の概要	事業者の見解
トワークによる都市生態系の形成」「心の安らぎ・落ち着きをもたらす」といったさまざまな意義・効果がある。“緑豊かな道”という方向性に沿って本計画事業を見直すと、「緑地面積を最大限に増やす」「コンクリートやアスファルトで被覆される領域を減らす」「植栽を積極的に行う」ことが求められる。また、ヒートアイランド現象緩和や洪水リスク軽減に貢献する舗装関連技術についても導入が期待される。 【追記事項】 この道路整備事業が、「地球温暖化／気候変動」および「都市気候（ヒートアイランド現象）」への対応を全面的に取り込んだ“モデルケース”となることを切に期待いたします。今後は、これら今日の重要課題への対応がすべての道路整備計画の中に標準的に取り入れられていくことも切望いたします。	

都民の意見の概要	事業者の見解
1. 「稲城福祉センター入口～堅谷戸大橋」区間 (横断図⑤の区間、延長約 0.5km) (1) 両側植樹帯を残す：高木の並木は緑陰を提供している。高木はすでに大きく育っており紅葉も美しい。伐採は景観の面でも悪影響が大きい。東側隣接区間からの連続性も考慮して、両側植樹帯は是非とも残したい。 (2) 車道幅を片側 7.3m 程度にする：この区間は今回事業計画内で最も交通量が少なく、現状は片側 1 車線でも円滑に自動車は流れている。供用時予測交通量も全区間内で最も少ない。東側隣接区間の車道幅員を拠り所に、片側 7.3m 程度の幅員で支障ないと考えられる。 (3) 中央植樹帯を確保して樹木の追加も検討する：歩道・植樹帯を残しつつ車道幅を片側 7.3m 程度にすると、中央植樹帯を 8m 以上確保できる。既存の高木を残すのはもちろんのこと、既存高木の上に新たな植栽をすることも検討していただきたい。 (4) 遮音壁の必要性や高さを再検討：両側植樹帯を残すことで車道を内側に寄せられることや、植樹帯による騒音軽減効果なども考慮に含めて、遮音壁の必要性や高さについて再検討していただきたい。	計画道路の沿道は、主に住居系の土地利用であることから、沿道環境に配慮し、基本的に道路の中央に車道往復 4 車線を配置していますが、堅谷戸大橋交差点から稲城福祉センター入口交差点までの区間は、計画道路と接続する稲城福祉センター入口交差点より東側の現況道路とのすり付けから、広い中央帯の両側に車道を配置する計画としています。この区間は、中央帯の既存樹木を可能な限り保全し、計画道路内に植樹帯を確保します。このことにより、計画道路の東側区間から連続した緑を確保し、周辺景観との調和を図ります。 計画道路の車道幅員については、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 年東京都条例第 147 号）に基づき、計画道路に必要な交通処理機能を満たすための幅員を設定しています。歩道等については、歩行者と自転車の通行空間を分離して、安全で快適な歩行者・自転車通行空間を創出します。車道、歩道等以外のスペースを利用して植樹帯を設けますが、植樹帯の範囲などは、今後、交通管理者等の関係機関との協議を踏まえて検討していきます。 事業の実施に伴う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。植栽による騒音低減効果については予測手法が確立されていないため、予測に見込んでいませんが、低騒音舗装の採用や遮音壁の設置などの環境保全のための措置を講ずることにより、評価の指標とした環境基準を満足します。 なお、遮音壁の高さについては、道路構造、住居等の沿道の土地利用状況、将来の自動車交通量等を考慮しているため、予測断面ごとに異なります。
 図 7.1.2-1 横断図⑤【計画】	

都民の意見の概要	事業者の見解
2. 「市道 1979 号との接続部～稲城中央公園」区間（横断図③の区間、延長約 1.0km） (1) 車道幅員抑制と中央部分の植樹帯化：車道幅員を不必要に広くせず、片側 2 車線で 7.5m 以内としたい。中央分離帯部分を、コンクリートではなく、植栽帯にしたい。 (2) 歩道を 1 つにまとめる：2 つ設けられている歩道を 1 つに集約したい。 (3) 空地の積極的緑地化と高木類の植樹：舗装部分を抑えつつ、最大限に緑地面積を増やす。高木類も多く植樹したい。 (4) 車道と自転車道間の空地を植樹帯にする：車道と自転車道との間の空間についても、植樹帯としていただきたい。 (5) 幅広な植樹帯を設ける：断面図に描かれている植栽帯はいずれも小規模だが、いずれかの植樹帯を幅広にして、大規模な植栽ができるようにしていただきたい。たとえば車道と自転車道間に設ける植樹帯は、そのような大規模植樹帯の有力候補となりうる。 (6) 遮音壁の必要性や高さを再検討：植栽帯の設置や拡充にともない、遮音壁の必要性や高さについても再検討していただきたい。	豎谷戸大橋交差点から稲城中央公園交差点までの区間（横断図③参照）の車道幅員については、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 年東京都条例第 147 号）に基づき、計画道路に必要な交通処理機能を満たすための幅員を設定しています。 幅員の構成は、沿道環境への配慮等から、道路の中央に 4 車線の車道を配置し、その両側に幅の広い歩道・植樹帯等を配置しています。 歩道・植樹帯等については、歩行者と自転車の通行空間を分離して、安全で快適な歩行者・自転車通行空間を創出します。車道以外の広い歩道・植樹帯等のスペースを利用して植樹帯を設けますが、植樹帯の範囲などは、今後、交通管理者等の関係機関との協議を踏まえて検討していきます。 事業の実施に伴う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。植栽による騒音低減効果については予測手法が確立されていないため、予測に見込んでいませんが、低騒音舗装の採用や遮音壁の設置などの環境保全のための措置を講ずることにより、評価の指標とした環境基準を満足します。 なお、遮音壁の高さについては、道路構造、住居等の沿道の土地利用状況、将来の自動車交通量等を考慮しているため、予測断面ごとに異なります。 図 7.1.2-2 横断図③【計画】

都民の意見の概要	事業者の見解
3. その他の地上区間（横断図①②④の区間、合計延長約 1.0km） (1) 車道幅員の抑制：たとえば橋梁区間（横断図④の区間）の車道（上下線）幅員は 20m となっているが、片側 2 車線の幅員を 7.5m 程度とすると、20m から相当に削減できるように見える。 同様に、トンネル区間の前後の区間（横断図①②の区間）についても、車道（上下線）幅員、連結側道の幅員、および車道と擁壁の間にあるスペースの幅を、削減の方向で検討していただきたい。コンクリート・アスファルト構造物の領域を抑えて、環境負荷の抑制に努めていただきたい。 (2) 植樹帯の拡幅と積極的植栽：横断図①②の区間では、車道領域の幅員を狭めることで、歩道・自転車道近くの植樹帯を拡幅できる。広い植樹帯に合わせた積極的な植栽も期待される。また、車道（上下線）の中央分離帯部分を植栽帯にすることも検討していただきたい。 (3) 遮音壁について再検討：横断図①②付近では、車道領域の幅員を狭めつつ植樹帯を拡幅すれば、遮音壁の必要高さも変化する可能性がある。再検討していただきたい。	多摩市聖ヶ丘四丁目付近（横断図①参照）、稲城市長峰三丁目付近（横断図②参照）、堅谷戸大橋付近（横断図④参照）の車道幅員については、計画道路に必要な交通処理機能を満たすための標準的な幅員を設定しています。 トンネル坑口から交差点までの間においては、道路の維持管理等を考慮し、中央分離帯は横断図①、②のとおりとしましたが、標準区間においては、既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、車道の両側に植樹帯を設ける計画としています。ただし、中央帯に植栽がある区間については、一部植樹帯を設けない区間があります。 事業の実施に伴う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。植栽による騒音低減効果については予測手法が確立されていないため、予測に見込んでいませんが、低騒音舗装の採用や遮音壁の設置などの環境保全のための措置を講ずることにより、評価の指標とした環境基準を満足します。 なお、遮音壁の高さについては、道路構造、住居等の沿道の土地利用状況、将来の自動車交通量等を考慮しているため、予測断面ごとに異なります。
 図 7.1.2-5 横断図④【計画】	 図 7.1.2-3 横断図①【計画】  図 7.1.2-4 横断図②【計画】

都民の意見の概要	事業者の見解
4. ヒートアイランド現象緩和や洪水リスク軽減に寄与する舗装技術 ヒートアイランド現象緩和や洪水リスク軽減に貢献する舗装関連技術の採用も期待される。車道に採用される低騒音舗装は、密粒舗装と比べるとヒートアイランド現象緩和効果があることから、好ましいと考えられる。歩道・自転車道には、透水性などに優れた舗装材料の活用が期待される。加えて、舗装面の雨水が植樹帯に流入するのを妨げない配慮についても、場所に応じて適切に講じていただきたい。	平面構造の歩道部に透水性舗装を採用するとともに、平面構造の車道両側又は中央帯には可能な限り植樹帯を設けることにより、計画道路内に降った雨水などの地下浸透に努めます。 また、歩道部の舗装面については、雨水が植樹帯に流入することを妨げない構造となっています。

7.1.3 予測及び評価

(1) 騒音・振動

都民の意見の概要	事業者の見解
トンネル西側出口（聖ヶ丘）からは、トンネル内、車走行に起因する車騒音が放出されるが、この点について、何ら考えられていないように思われる。 西側・聖ヶ丘四丁目南部には、この騒音が問題になるのは必至である。 そこで、少しでも低下させる為、西側走行車線（トンネル入口）の西側に、防音壁（住宅地の方が高い為、ある程度、高く、長さは、人家のない交差点方向に音が行くように、少なくとも、電車2両（40m）位は必要）を設置してもらいたい。	トンネル坑口部における騒音の予測では、トンネル内を走行する自動車に起因するトンネル坑口からの音を加味して予測しています。 トンネルの西側坑口部（聖ヶ丘四丁目付近）及びトンネルの東側坑口部（長峰三丁目付近）において、図 7.1.3-1、図 7.1.3-2 に示すとおり、遮音壁を考慮した騒音の予測を行っています。また、図 7.1.3-3 に示すとおり、トンネルの西側坑口部（聖ヶ丘四丁目付近）では、北西側に高さ 1.5 m 又は 2.0 m、トンネルの東側坑口部（長峰三丁目付近）では北側に高さ 1.0 m、南側に高さ 2.0 m 又は 2.5 m の遮音壁を設置します。あわせて、低騒音舗装を採用するとともに、東側坑口部の北側の側壁に吸音対策を施すことにより、騒音の予測結果は、評価の指標とした環境基準を満足します。

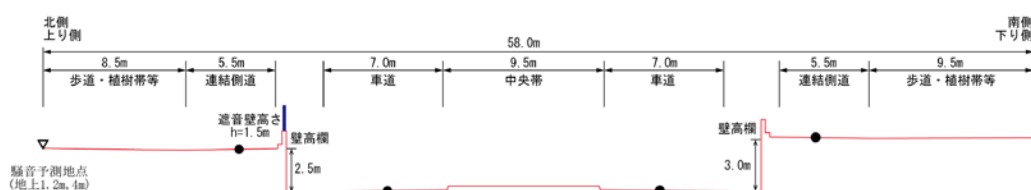


図 7.1.3-1 騒音予測地点断面図（西側坑口部 聖ヶ丘四丁目付近）

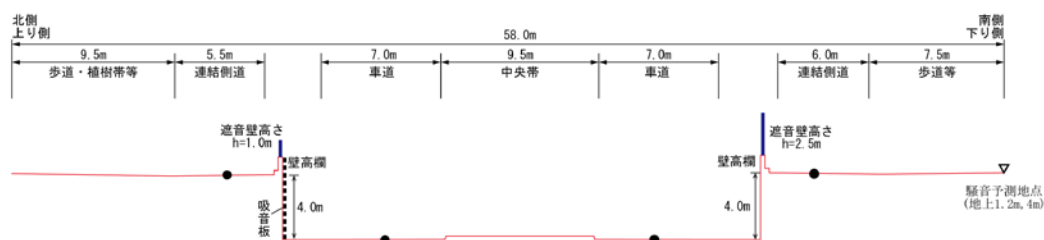


図 7.1.3-2 騒音予測地点断面図（東側坑口部 長峰三丁目付近）

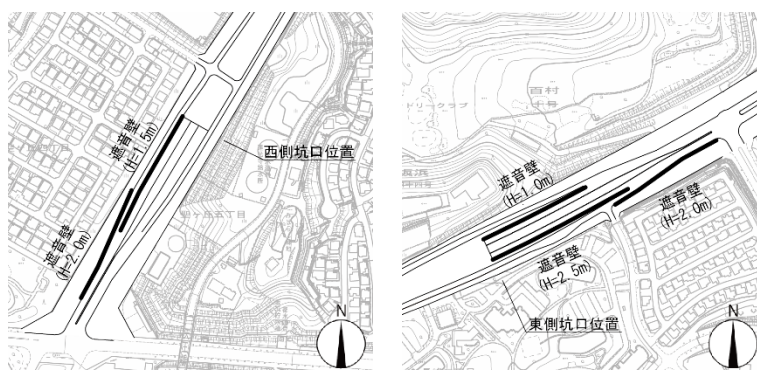


図 7.1.3-3 トンネル取付部の遮音壁設置位置（特例環境配慮書資料編 74 ページ）

(2) 水循環

都民の意見の概要	事業者の見解
トンネルの周囲に水捌けの良い砂利などを数メートル幅で全体を覆って、水を塞き止めるのではなく、積極的に環境を守る検討。連光寺の説明会で、トンネル工事に湧水が出たらゴムシートで対策する。との説明を含め、環境を守りたい住民の意見や要望に応えていないように感じました。	環境保全のための措置として計画しているウォータータイト構造は、二次覆工として防水シート等で外周を覆う構造であり、地下水がトンネル坑内へ流入することを防止するためのものです。 トンネルが主に通過するのは稲城層であり、稲城層の地下水位は低く、地下水が確認できない地点もあります。このため、トンネルの存在により地下水位を低下させる可能性は低いと考えます。 また、トンネル構造西側には、地下水位が比較的高い区間がありますが、範囲は限られていることや、稲城層の透水係数は砂質土の透水係数の中でも低いことから、稲城層の地下水の流れは遅く、トンネルの存在により地下水の流動が阻害される可能性は低いと予測しています。

都民の意見の概要	事業者の見解
水循環 ①環境影響の予測・評価では、【環境配慮目標】として、トンネル掘削・トンネルの存在による地下水の水位、流況、湧水量、流動阻害の変化が著しい影響を及ぼさないことを掲げています。 また、【保全のための措置】としては「工事施工中は、湿地の流量、湿地周辺の地下水位をモニタリングする。」とあります。 しかし工事中だけのモニターでは、地下水流入などトンネルへの被害対策としては有効ですが、工事終了後の、周辺地域の地下水への影響は把握できません。 そのため、地下水の水位、流況、湧水量等、各事前調査を行ったポイントにおいて、工事後の一定期間のモニタリングの実施及びデータの公開を要望します。 ②トンネルへの地下水流入が多い場合には止水対策を講じる考えが示されていますが、湧水量の減少など湿地への影響が生じた場合の対策は、全く示されていません。 水量の減少が確認された場合の対策案、実際に対策を行う場合のプロセスの公開性について、見解書の中で具体的にお示しいただきたい。 ③モニタリングの実施計画、対策の要不要の判断、必要となった場合のモニタリング計画から対策の意思決定及び実施までのプロセスについて、担当所管（係レベルまで）を明確化するとともに、判断の基準、知見を求めた団体あるいは個人及び経緯について、web ページ等での公表を要望します。	水循環に係る環境配慮目標は、「トンネルの建設に当たって、地下水への影響に配慮すること」としています。また、水循環における評価の指標は、「地下水等の状況に著しい影響を及ぼさないこと」としました。 評価としては、地下水調査結果から、トンネルが主に通過するのは稲城層であり、稲城層の地下水位は低く、地下水が確認できない地点もあります。このため、トンネルの掘削工事により地下水位を低下させる可能性は低いと考えます。 出店層と稲城層の地下水は、直接的に連動していないと考えられるため、稲城層の地下水の低下により、出店層の水位が低下する可能性は低いと予測します。 トンネル構造周辺では湿地周辺に井戸や湧水が分布していますが、出店層より上に分布する沖積層等に浸透した雨水による浅井戸や湧水がほとんどで、出店層と稲城層の地下水は直接的に連動していないと考えられることから、トンネルの掘削工事により湿地周辺の地下水の流況や湧水量に影響を及ぼす可能性は小さいと予測します。 なお、トンネル工事の施行中には、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。また、トンネル掘削によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。 工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）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は、環境の保全について必要な措置を講じます。 事後調査の実施計画を取りまとめた事後調査計画書や調査結果を取りまとめた事後調査報告書については、事業者である東京都建設局が作成します。その後、東京都環境局へ提出し、東京都環境影響評価審議会に報告された後、東京都環境局のホームページで公開されます。

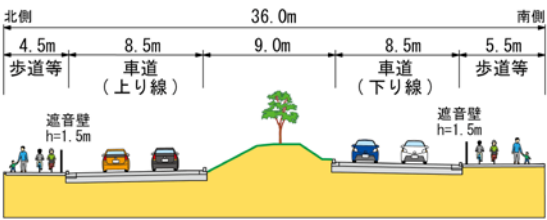
(3) 生物・生態系

都民の意見の概要	事業者の見解
生物・生態系 ①環境影響の予測・評価では、【環境配慮目標】として、トンネル掘削・トンネルの存在による生息（育）環境及び陸水域生態系の変化が著しい影響を及ぼさないことを掲げています。 また【保全のための措置】としては、「工事施工中は、湿地の流量、湿地周辺の地下水位をモニタリングする。あわせて植生図を作成し、生息（育）環境及び陸水域生態系の変化の有無を把握する。」とあります。 しかし、上記の水循環同様、工事後のモニタリングは考えられていません。 説明会では「植生図については、湿地内のみ、木道からの目視程度の植生調査を行う。」とのことでした。また、この湿地が保全される決め手となった国のレッドデータリスト掲載種のうち最も絶滅が危惧される IA 類の陸生貝類については「調査を行う考えはない」とのことでした。 しかし、これらの陸生貝類の生息は土壌の乾湿に影響を受けるため、湧水の流入量の影響を間接的に受ける可能性があります。また、水生生物も湧水の流入量に直接的に影響を受けると考えられます。 特に、湿地は「連光寺・若葉台里山保全地域」の中でも、野生動植物保護地区に指定されています。工事はいきものに対し、水だけでなく騒音や振動の影響を与える可能性もあることから、工事中、工事終了後も継続的ないきものを含めたモニタリングの実施及びデータの公開を要望します。 そのためにも、事後調査計画書の作成にあたっては、環境局総務部でなく、湿地保全に関わっている自然環境部緑環境課が積極的に関わる必要があります。	生物・生態系に係る環境配慮目標は、「自然環境への影響を最小限にするよう努める」としています。また、生物・生態系における評価の指標は、「生息（育）環境及び陸水域生態系に著しい影響を及ぼさないこと」としました。 評価としては、予測地域である湿地の陸水域生態系を特徴づけている注目される植物群落等は、主に開放水域と湿性草地であり、その水環境は、主に共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水により支えられています。開放水域は魚類、底生動物（貝類（淡水産貝類）、水生昆虫類など）、湿性草地は両生類、貝類（陸産貝類）の生息環境として利用されています。陸水域生態系を主に支える共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水については、難透水性の古期ローム層の上に分布する新期ローム層、沖積層及び盛土・埋土層に雨水が浸透したものです。トンネルの掘削工事により、これらの集水域の改変は行わないため、影響はありません。 湿地周辺には湿地レベルよりも高い標高に出店層の地下水位が分布する箇所がありますが、トンネルが主に通過するのは稲城層であり、出店層と稲城層の地下水は直接的に連動していないと考えられることから、トンネルの掘削工事により湿地周辺の地下水位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。 以上のことから、トンネルの掘削工事により陸水域生態系に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。 また、トンネル工事の施行中には、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位のモニタリングを実施します。あわせて、植生図を作成し、生息（育）環境の変化の有無を把握します。トンネル掘削工事によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には止水対策を講じます。 工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）に基づ

都民の意見の概要	事業者の見解
	き事後調査を実施し、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は、環境の保全について必要な措置を講じます。 事後調査の実施計画を取りまとめた事後調査計画書や調査結果を取りまとめた事後調査報告書については、事業者である東京都建設局が作成します。その後、東京都環境局へ提出し、東京都環境影響評価審議会に報告された後、東京都環境局のホームページで公開されます。

7.1.4 その他

都民の意見の概要	事業者の見解
稲城福祉センター入口の沈滞について： 稲城市役所西から稲城福祉センター入口までを6車線	南多摩尾根幹線の稲城福祉センター入口交差点は、東側区間が4車線、西側区間が2車線で暫定整備されており、渋滞発生箇所となっています。 本事業の実施により、西側区間が4車線で整備され、東側区間との連続性が確保されることから、交通の円滑化が図られます。
堅谷戸大橋信号の城山から尾根幹線に右折が禁止の解除。住民は不自由しないのですが、他から来られた方が不自由し、周りの道路に影響します。 しかし、上下2車線になって、大型トレーラの駐車（コンビニ、停車中の排ガス）の問題が出てきます。ジレンマです。	堅谷戸大橋交差点における向陽台・公園通りから南多摩尾根幹線への右折については、今後、交通管理者と協議していきます。
Uターン箇所や信号の増設。Uターンできる箇所や信号までの走行短縮による排ガスや渋滞緩和。トンネルにしたのだから環境は守られるとの姿勢ではなく、住民に向き合う姿勢を形として、見せて頂きたい。	Uターンできる箇所や信号設置箇所については、今後、交通管理者と協議していきます。

都民の意見の概要	事業者の見解
横断図⑤の歩道に植栽帯設置のお願い。 現在、横断図⑤には、歩道に植栽帯が設けられていますので、歩道に植栽帯を設けて頂きたいと思います。（側道に隣接する地域住民の多くの意見です） 理由 ①現状、歩道に植栽帯があります。（歩道 4.5m でも、植栽帯は設置できます） ②他地域の歩道 4.5m には、植栽帯があります。 ③植栽帯ないと、夏の日陰がなくなり、歩行者の“熱中症”が予想されます。	計画道路の沿道は、主に住居系の土地利用であることから、沿道環境に配慮し、基本的に道路の中央に車道往復 4 車線を配置していますが、豎谷戸大橋交差点から稲城福祉センター入口交差点までの区間は、計画道路と接続する稲城福祉センター入口交差点より東側の現況道路とのすり付けから、広い中央帯の両側に車道を配置する計画としています。この区間は、中央帯の既存樹木を可能な限り保全することにより、計画道路内に植樹帯を確保します。  図 7.1.4-1 横断図⑤【計画】
地下水・湧水に関するデータの共有 ①環境局は、建設局による事前調査の結果を活かし、共同井戸の水源の集水区域、共同井戸以外の湿地周辺からの湧水の集水区域など現況を把握し、保全地域周辺の保水機能、湿地への湧水流入量を高める方策を考えていただきたい。 「湿地の水環境は共同井戸からの流入、湿地周辺からの湧水により支えられている」「湿地周辺には湿地レベルよりも高い標高に出店層の地下水位が分布する箇所があり」とのご認識ですが、当該地区は急激に宅地化が進み、地下水も湧水も湿地を支え続けていけるかが懸念されています。 保全地域周辺の地域への開発指導、雨水浸透への誘導など、地元自治体である多摩市とともに対策を講じて下さい	事業者としましては、水循環への影響を最小限にとどめるため、環境保全のための措置として、工事の施行中には、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。また、トンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。 また、工事の完了後には、二次覆工として防水シート等で外周を覆うウォータータイト構造とすることにより、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。

都民の意見の概要	事業者の見解
本件に関しましては、その前の過程、多摩市聖ヶ丘五丁目まで、多摩市南野間の説明会を平成 27 年 1 月に受けた際には、「環境アセスメントの結果が出てから（はじめて）プランを立て、またの説明会を行う」と言っていたのにも拘らず、その環境アセスメントの結果が出てはいないのに、東京都側が平成 29 年に、勝手にプランを作成しての説明会を行い、オープンハウスをも開き（その中では古道、多摩よこやまの道を 100m も削るという案でした）勝手に環境破壊をも顧みないことを行ってきた。 今回の当該地区に於ては、依然として環境アセスメントの結果を待たずしての蛮行であり、目視での確認等、東京都側が湿地帯の下にトンネルを造ることによっての利便性だけを強張をして、湿地帯の絶滅危惧種への配慮を欠く誠に身勝手極まりない具体性（環境配慮、保護）の全く無い事業である。 よって、この建設事業は認める可きではない。	南多摩尾根幹線は、広域的なネットワークとしてのあり方も踏まえ、暫定 2 車線区間の整備形態等について検討を進め、全線 4 車線、掘割構造となっている区間を平面構造とする等の「南多摩尾根幹線の整備方針」（平成 27 年 2 月 東京都）を策定しました。あわせて、平成 27 年 2 月から 3 月にかけて説明会とオープンハウスを開催しました。南多摩尾根幹線のうち、多摩市聖ヶ丘五丁目から多摩市南野三丁目までの区間については、環境現況調査を行い特例環境配慮書を取りまとめ、平成 29 年 10 月から 11 月にかけて都市計画変更素案及び特例環境配慮書に係る説明会並びにオープンハウスを開催しました。その後、都民の皆様の意見書や関係市長等の意見、都民の意見を聴く会での意見、知事からの審査意見書を勘案して、複数案から 1 案を選定する計画策定を行い、平成 31 年 2 月に評価書を提出した上で、平成 31 年 3 月に都市計画変更する等、都市計画と合わせて環境影響評価の手続を進めてきました。 今回、隣接する稲城市百村から多摩市聖ヶ丘五丁目までの区間について、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）に基づき、環境現況調査を行い特例環境配慮書を取りまとめ、令和元年 8 月に都市計画変更素案及び特例環境配慮書に係る説明会並びにオープンハウスを開催しました。 なお、トンネル等区間についても環境に影響を及ぼすおそれのある項目について予測・評価を行っており、いずれの予測・評価項目についても、評価の指標を満足します。

都民の意見の概要	事業者の見解
(1) 計画変更の理由と手続きへの意見 稲城市は多摩ニュータウンでは最も都心に近く、尾根幹線は稲城市にとっての通過道路になっています。京王相模原線を使わずに尾根幹線道路を使って日常的に都心に通勤する人口は少ないと考えられます。その意味ではニュータウン住民の生活改善に利する可能性は低いでしょう。また、尾根幹線の計画変更でどの程度南多摩地域が発展するかは疑問です。京王多摩センター周辺はそもそも人口が少なく、ニュータウン内に人口が集中しているが、それも都心通勤者のベッドタウンであり、多摩ニュータウンの建設当時のまちづくりにあると考えられます。すなわち、農業や商業や工業地区を排除して住宅だけを張り付けた、しかも新住民だけを対象とした街づくりだったところに要因があると考えます。産業の活性化を阻害する要因は、幹線道路の現状である二車線に求めるものではありません。 都民ファーストを中心とした議会で、尾根幹線の計画変更が決定されたとありますが、都民ファーストの会は国政への関わりなどで自民党との覇権闘争に追い込まれており、十分な力と知識でまちづくりをリードしていけるかは、はなはだ疑問に思うところです。緻密な調査や研究抜きで尾根幹線の計画変更、特に4車線化を決定することは問題の本質を捉えない安易な決定であると言わざるを得ません。 むしろ、都心や他市との交流に重点を置くのではなく、多摩ニュータウン内での暮らしの充実を確保し、地域住民が地元で暮らせる地域農商工業の活性化を図ることが大切であると考えます。多摩ニュータウンの自立した暮らしの仕組みを確保することが肝心です。ただ幹線道路を広げれば良いと言う考え方と手続きには賛成できません。 (2) 4車線化による自動車走行数増大が及ぼす暮らしへの危害について 現計画と変更計画案が比較されていますが、他の代案はなかったのでしょうか。例として、都市計画決定された道路を4車線にする計画ですが、	本事業は、「南多摩尾根幹線の整備方針」(平成27年2月 東京都)による以下の基本的な考え方に基づいています。 ・ 渋滞の緩和、広域的な幹線道路機能確保のため、全線4車線とする。 ・ 沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性などから平面構造とする。 ・ 現在の道路用地を有効活用し、沿道環境に配慮した道路形態とする。 ・ 多摩市及び稲城市の市境付近はトンネル構造とし、保全地域に配慮したルートの検討を行う。 東京都では、多摩ニュータウン全体の再生を進めていくため、2040年代の将来像を示すとともにその実現に向けたまちづくりの方針や都の基本的な考え方などについて、地元市や学識経験者も加えた委員会において検討し、「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン」(平成30年2月 東京都)を取りまとめました。その中で、再生に向けた取組として、多摩ニュータウンの活性化に資する道路ネットワークの強化と多摩ニュータウンの再生と合わせた地域の魅力向上を図るため、南多摩尾根幹線の4車線化の早期整備を行うことと、道路の整備に合わせて沿道の土地利用を現在の住宅系から商業・産業系への転換を進めることを示しています。 また、特例環境配慮書において、大気汚染を環境影響評価の項目として選定し、「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。 大気汚染は、二酸化窒素(NO_2)と浮遊粒子状物質(SPM)について、予測・評価しています。大気汚染の影響を最小限にとどめるため、環境保全の措置として、トンネル坑口及び平面構造は沿道から車道までの離隔を確保し、距離減衰の効果によって大気汚染の低減を図ります。 計画道路の道路端での二酸化窒素(NO_2)の濃度の予測値は、最大で0.032ppmであり、評価の指

都民の意見の概要	事業者の見解
今のまま緑地として2車線を残す案も検討すべきだと考えます。真の環境保全を考えるならば、中央の緑地部分はそのままにして自動車走行数を減じて大気汚染を軽減すべきだと思います。 また環境項目の選定ですが、大気汚染や振動について設定されていますが、稲城市の場合、4車線化で通過交通が増えることが予想され、二酸化窒素濃度の悪化が予想されます。稲城の自然と子どもを守る会では1988年～15年間、多いときで200か所以上で大小道路の二酸化窒素濃度を測定してきました。尾根幹線が通るようになってから、市内のワースト3には常に尾根幹線に面した道路が入るようになりました。 それならば、通過させちゃえばいいという理論になりますが、それでは車交通を助長し、地域住民の暮らしを脅かし、全体的な大気汚染の悪化をもたらします。幹線道路の入り口の出口が二車線になって確保されていれば、中間地点の渋滞は緩和されます。中間部分は現在のままでいいと考えます。	標とした環境基準※¹を満足します。計画道路の道路端での浮遊粒子状物質（SPM）の濃度の予測値は、最大で0.04mg/m³であり、評価の指標とした環境基準※²を満足します。 ※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であること（日平均値の年間98%値が0.06ppm以下の場合、環境基準が達成されたと評価する。）。 ※2：1時間値の1日平均値が0.10 mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20 mg/m³以下であること（日平均値の2%除外値が0.10mg/m³以下の場合、環境基準が達成されたと評価する。）。

都民の意見の概要	事業者の見解
(3)環境項目の選定について アセスメントを行う場合、環境保全の観点から選ばれる項目は数値化できるものに限られています。本当に人々の暮らしに悪影響を与えるものは、数値化でしづらいものであると考えます。車が増えて暮らしの場にまで入り込んでくるために、歩行者はいつも目に見えない不安感を抱えています。車におびえて歩く道、子どもの通学路さえも危険で、心配が絶えない母親、子どもの手をうっかり離すと轢かれかねない道、子どもを一人で外へ出せない車社会、そういった数値でとらえにくい事項のアセスメントはありません。これでは意見を言いたくても黙るしかありません。アセスメントの項目の選択をより本質に迫る項目に変えてほしい。ゆっくり買い物できる道、のんびり散歩できる道、そんな社会を何とか取り戻してほしいし、これ以上の車の増加は許せない限界にきているのは自明ではないでしょうか。	南多摩尾根幹線は、多摩ニュータウンの開発に合わせて昭和 44 年に都市計画決定された後、これまでに一部区間は 4 車線で整備されているものの、大半は暫定 2 車線であることから慢性的な渋滞が発生しており、生活道路に交通が流入するなど沿道環境の悪化を招いている等、2 車線であることにより課題が生じています。2 車線道路に比較して交通処理機能の高い、4 車線道路の整備が必要です。 また、現道では、歩行者と自転車の通行空間が混在しており、歩行者と自転車の錯さによる事故などが懸念されることから、歩行者と自転車の通行空間を分離して、安全性を向上させることが必要です。そこで、歩行者と自転車の通行空間を視覚的に分離する等整備形態を検討し、安全で快適な歩行者・自転車通行空間を創出します。 横断歩道の設置位置については、今後、交通管理者と協議していくこととなります。 特例環境配慮書では、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 年東京都規則第 134 号）に示されている 17 項目（大気汚染、悪臭、騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染、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、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物及び温室効果ガス）の中から、本事業の実施が環境に影響を及ぼすと考えられる 10 項目（大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地盤、地形・地質、水循環、生物・生態系、景観、史跡・文化財及び廃棄物）を選定し、予測・評価を行っています。選定した項目のうち、大気汚染、騒音・振動及び廃棄物については、「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、予測値を算出し、評価しています。

都民の意見の概要	事業者の見解
(4) 区画整理事業による道路用地確保への疑問 尾根幹線道路は周辺住民をまき込んだ区画整理事業によって用地が確保される区域も多くあります。例えば榎戸地区では梨農家が平均減歩の倍近くの農地を提供しており、農業を断念する者も多くいます。 広い道路はそれだけ地域住民の、特に区画整理では犠牲の上に成り立っていることを考えてほしいのです。	今回の事業区間は、稲城市百村から多摩市聖ヶ丘五丁目までの区間において、道路事業として実施するものであり、区画整理事業によって用地を確保するものではありません。 また、トンネル構造以外の区間は既に確保されている広幅員の道路用地を有効活用するため、新たな用地取得は行いません。 なお、用地取得する区間については、「東京都の事業の施行に伴う損失補償基準」に基づき、適正に補償を行います。

7.2 関係市長等の意見と事業者の見解

稲城市長、多摩市長及び川崎市長から提出された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。

7.2.1 稲城市長の意見及び事業者の見解

意見の内容	事業者の見解
1 環境保全について 工事の施行にあたり、大気汚染をはじめ、騒音・振動等への各種対策を講ずることにより、予測値は環境基準等を達成しており、沿道市民の健康の保護や生活環境の保全を確保した計画であると認識している。 今後、計画を進める上で、沿道市民等の意見に配慮するよう努め、供用開始後も一層の環境負荷の低減に取り組む等、沿道市民等に寄り添った事業となるよう努めて頂きたい。 また、本市では、平成 27 年 3 月に「生物多様性いなぎ戦略」を策定し、「多様な生きものが生息・生育する空間づくり」を基本的な考え方の一つとして、庁内外の関連主体と連携して取り組んでいる。今回の工事施行区域には、国内でも極めて希少な貝類をはじめ、多様な生物・生態系を有する東京都の保全地域である「連光寺・若葉台里山保全地域」が含まれているが、今後、計画を進める中で、計画区間内の生物・生態系の量と質にも配慮し、生物多様性の確保に努めて頂きたい。 その他、景観等の地域特性を踏まえ、沿道市民等から出された環境保全に関する意見については、今後計画を進める中で、これらを踏まえた検討を行い、対策を講じられるよう努めて頂きたい。	本事業の内容については、これまで平成 27 年 2 月から 3 月にかけて整備方針に関する説明会及びオープンハウスを、令和元年 8 月に都市計画変更素案及び特例環境配慮書の説明会並びにオープンハウスを開催し、来場された方々にご理解が得られるよう、都市計画素案図やスライド、パンフレット等を用いて説明に努めてきました。 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の対応を行っています。 本事業は、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）に基づき、学識経験者から構成される環境影響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。 本年 5 月に提出しました特例環境配慮書についても、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。 工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）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。 計画道路は、【A 案】においては湿地の直下、【B 案】においては湿地から南側へ約 40m 以上離れた位置の地下をトンネルで通過するため、連光寺・若葉台里山保全地域を改変しませんが、地下をトンネル構造で通過し、湿地を形成する地下水への影響が考えられることから、生物・生態系を選定し、予測・評価を行いました。

意見の内容	事業者の見解
	トンネルの掘削工事により湿地周辺の地下水位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いことから、生息(育)環境及び陸水域生態系に影響を及ぼす可能性は低いと予測しています。 環境保全のための措置として、トンネル工事の施行中には、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。あわせて、植生図を作成し、生息(育)環境及び陸水域生態系の変化の有無を把握します。また、トンネル掘削工事によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。 今後、都民の皆様からの意見書や関係市長等からの意見、都民の意見を聴く会での意見、知事からの審査意見書を勘案して、特例環境配慮書における複数案から1案を選定し、計画策定を行います。その1案について、環境影響評価書を作成していきます。
2 交通環境について 南多摩尾根幹線（稲城市百村～多摩市聖ヶ丘五丁目間）については、多摩東公園交差点、向陽台小学校南交差点及び稲城福祉センター入口交差点において、渋滞が多発する主要渋滞箇所とされ、一部の地域では生活道路への通過車両の流入など、周辺環境・市民生活への悪影響が生じている。 このことから、南多摩尾根幹線の本線整備にあたっては、立体交差や車線数の増加などの対応を求める声が、多くの市民から市にも寄せられている。特に多摩東公園交差点については、立体交差とするよう強く要望する。 さらに、南多摩尾根幹線の4車線道路の整備に合わせ、相当な広幅員の歩道・植樹帯・自転車通行帯が整備される予定であることから、交差点部や自動車の出入り箇所については、歩行者・自転車と自動車の交差における安全対策などに特段の配慮が必要と考えられる。 ついては、円滑な道路交通とともに、安全で快適な歩行者・自転車通行空間の創出に留意した整備を求める。	南多摩尾根幹線は、一部区間は4車線で整備されているものの、大半は暫定2車線であるために慢性的な渋滞が発生しています。 本事業は、渋滞の緩和、広域的な幹線道路機能確保のため、全線4車線として整備することにより、交通の円滑化が図られます。 今回の事業区間において、交差点は、交差する道路が2車線であることや平面交差でも交通処理ができることから、平面交差として整備します。多摩東公園交差点においては、交差する多摩3・4・18号線の南東側（若葉駅側）が2車線であり、今回の事業に合わせて、混雑解消のための交差点改良も行うことから、平面交差として整備します。交差点部では、安全性、円滑性を考慮し、車道部を中央に寄せるコンパクトな交差点形状を基本としています。自動車出入り箇所における歩道・植樹帯等の整備方法については、今後、交通管理者と調整し、安全性に留意した道路整備を行っていきます。 また、歩行者と自転車の通行空間については、視覚的に分離する等整備形態を検討し、安全で快適な歩行者・自転車通行空間を創出します。

7.2.2 多摩市長の意見及び事業者の見解

意見の内容	事業者の見解
1 大気汚染 大気汚染の予測値は評価の指標を満足しており、地域住民の健康の保護や生活環境の保全を維持した計画であると認識しています。 今後、計画を進める中で、トンネルの出入口において、自動車からの排出ガスによる影響をできる限り少なくする等、大気汚染対策の措置を行い、周辺環境への十分な配慮を願いたい。	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。トンネル坑口周辺における予測は、有風時（風速 1 m/s を超える場合）には噴流モデルと等価排出強度モデルを組合せ、弱風時（風速 1 m/s 以下の場合）には噴流モデルを用いて予測しています。 本事業は、トンネル坑口及び平面構造は、沿道から車道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、計画道路の道路端での二酸化窒素（NO₂）の濃度の予測値は、最大で 0.032ppm であり、いずれの地点でも評価の指標である環境基準を満足します。計画道路の道路端での浮遊粒子状物質の濃度の予測値は、最大で 0.040mg/m³であり、いずれの地点でも評価の指標とした環境基準を満足します。
2 騒音・振動 騒音・振動の予測値は評価の指標を満足しており、地域住民の健康の保護や生活環境の保全を維持した計画であると認識しています。 今後、計画を進める中で工事中も含め、騒音・振動対策の措置を十分に行い、周辺環境への十分な配慮を願いたい。	事業の実施に伴う騒音・振動への影響については、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成 26 年 3 月 東京都環境局）に基づき、適切に予測・評価を行っており、沿道から車道までの離隔を確保し、低騒音舗装の採用や遮音壁の設置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。 工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）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、環境への著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、必要な環境保全のための措置を講じます。

意見の内容	事業者の見解
3 生物・生態系 多摩市では、平成 29 年 8 月に「多摩市生物多様性ガイドライン」を策定し、「都市でのくらし」を前提に、「もっと多摩の自然を楽しもう」、「様々な生き物と共存」を基本的な考え方として定めています。 今後、計画を進める中で、「多摩市生物多様性ガイドライン」を踏まえ、連光寺・若葉台里山保全地域などの現状の生態系や水循環の保全、また周囲の自然環境への影響など、生物多様性や自然環境の保全に配慮して頂きたい。 また、工事中についても生態系への影響が懸念されるため、十分に配慮して頂きたい。 工事中、工事後について、特例環境配慮書に記載された、「影響を及ぼす可能性は低いと予測している」ことを確認するためには一定期間の継続的な調査が必要であると考えます。今後、十分な評価が行えるよう関係機関や市民団体等と調整を図られるよう検討されたい。	標準区間の計画道路は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の道路用地内を通過するため、周辺の緑地等の改変はありません。 計画道路は、【A案】においては湿地の直下、【B案】においては湿地から南側へ約 40m 以上離れた位置の地下をトンネルで通過するため、連光寺・若葉台里山保全地域を改変しませんが、地下をトンネル構造で通過し、湿地を形成する地下水への影響が考えられることから、生物・生態系を選定し、予測・評価を行いました。 トンネルの掘削工事により湿地周辺の地下水位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いことから、生息(育)環境及び陸水域生態系に影響を及ぼす可能性は低いと予測しています。 環境保全のための措置として、トンネル工事の施行中には、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。あわせて、植生図を作成し、生息(育)環境及び陸水域生態系の変化の有無を把握します。また、トンネル掘削工事によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。 工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）に基づき事後調査を実施します。事後調査の実施計画を取りまとめた事後調査計画書や調査結果を取りまとめた事後調査報告書については、事業者である東京都建設局が作成します。その後、東京都環境局へ提出し、東京都環境影響評価審議会に報告された後、東京都環境局のホームページで公開されます。
4 その他 地域住民から出された環境保全に関する意見については、今後計画を進める中で、これらを踏まえた検討を行い、対策を講じられるよう努めて頂きたい。	今後、都民の皆様からの意見書や関係市長等からの意見、都民の意見を聴く会での意見、知事からの審査意見書を勘案して、特例環境配慮書における複数案から 1 案を選定し、計画策定を行います。その 1 案について、環境影響評価書を作成し、工事の実施に当たっては、環境保全のための措置を適切に講じます。

7.2.3 川崎市長の意見及び事業者の見解

意見の内容	事業者の見解
事業の実施に当たっては、項目ごとの予測・評価結果を踏まえ、環境保全対策として行うとしている事項を確実に実施し、環境負荷の低減に努める必要がある。 また、工事に当たっては交通安全を第一に考えるとともに、必要に応じ工事着手前に当市の周辺住民等に対しても工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知を図る必要がある。	事業の実施に当たっては、選定した項目について、影響を最小限にとどめるため、環境保全のための措置を講じます。 今後、事業概要説明会、工事説明会及び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、分かりやすく丁寧な説明に努めていきます。 説明会の開催に当たっては、説明会の日時や場所などを周知するお知らせに担当部署と連絡先等を記載し、適切な範囲に配布します。