

[別紙 1]

環境影響評価書案に係る見解書の要約

- 1 環境影響評価の実施者の名称及び所在地
名 称 : 東京都
代表者 : 東京都知事 小池 百合子
所在地 : 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

- 2 事業者の名称及び所在地
名 称 : 東京都
代表者 : 東京都知事 小池 百合子
所在地 : 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

- 3 対象事業の名称及び種類
名 称 : 立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線
(立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間)建設事業
種 類 : 道路の新設

- 4 対象事業の内容の概略

都市計画道路名称	立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線
延長及び区間	延長:約1.7km 起点:立川市羽衣町二丁目(都道145号交差点) 終点:立川市栄町四丁目(都道43号線(芋窪街道)交差点)
通過地域	立川市、国立市
車線数	往復4車線
道路幅員	28m(標準)
計画交通量	計画道路の供用時:22,300~26,000台/日 道路ネットワークの整備完了時:23,100~28,600台/日
供用開始	令和12年度(2030年度)(予定)
工事期間	令和3年度(2021年度)から令和12年度(2030年度)まで(予定)

5 評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

評価書案について、都民からの意見書が 970 件、事業段階関係市長である立川市長、国立市長からの意見が提出されました。主な意見の概要及び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。

5.1 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となります。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>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。このように巾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>	<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>

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>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。</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部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号の交差点部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。育ち盛りの子どもたちへのさまざまな発達に影響がで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4.1.1-1)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5.1 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		52dB 程度
	2階(4.0m)	59dB		49dB 程度
	1階(1.2m)	56dB		46dB 程度

5.2 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す。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>	

5.3 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</p> <table border="1" data-bbox="863 1039 1398 1375"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">dB(デシベル)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>80</td> <td>地下鉄の車内(窓を開けた時)・ピアノ</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>掃除機・騒々しい事務所</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td>普通の会話・チャイム</td> </tr> <tr> <td>50</td> <td>静かな事務所</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>深夜の市内 ・図書館</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：東京都環境白書2010(2010年7月 東京都)</p>		dB(デシベル)	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
	dB(デシベル)												
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>図5.3 騒音の目安</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>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5.1参照)</p>												

5.4 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こ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>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ぬと考えます。やり直して下さい。</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>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>	

5.5 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。渋滞解消等はあ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>

都民の意見の概要	事業者の見解
<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過している状況です。</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>
<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>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>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>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続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ありません。</p> <p>また、東京都の一方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>	

6 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。

6.1 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>

6.2 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>