

都市計画変更案及び 環境影響評価書案のあらまし

国立都市計画道路 3・3・15号 中新田立川線（立川東大和線）
（国立市谷保～富士見台四丁目）

国立都市計画道路 3・4・5号 立川青梅線（新奥多摩街道）
（国立市富士見台四丁目～青柳一丁目）



ただいまより、国立都市計画道路 3・3・15号 中新田立川線の都市計画変更案及び環境影響評価書案、国立都市計画道路 3・4・5号 立川青梅線の都市計画変更案について、説明いたします。

また、国立 3・4・5号線においても、事業が矢川の環境に及ぼす影響について、予測・評価した結果を説明いたします。

本日の説明内容

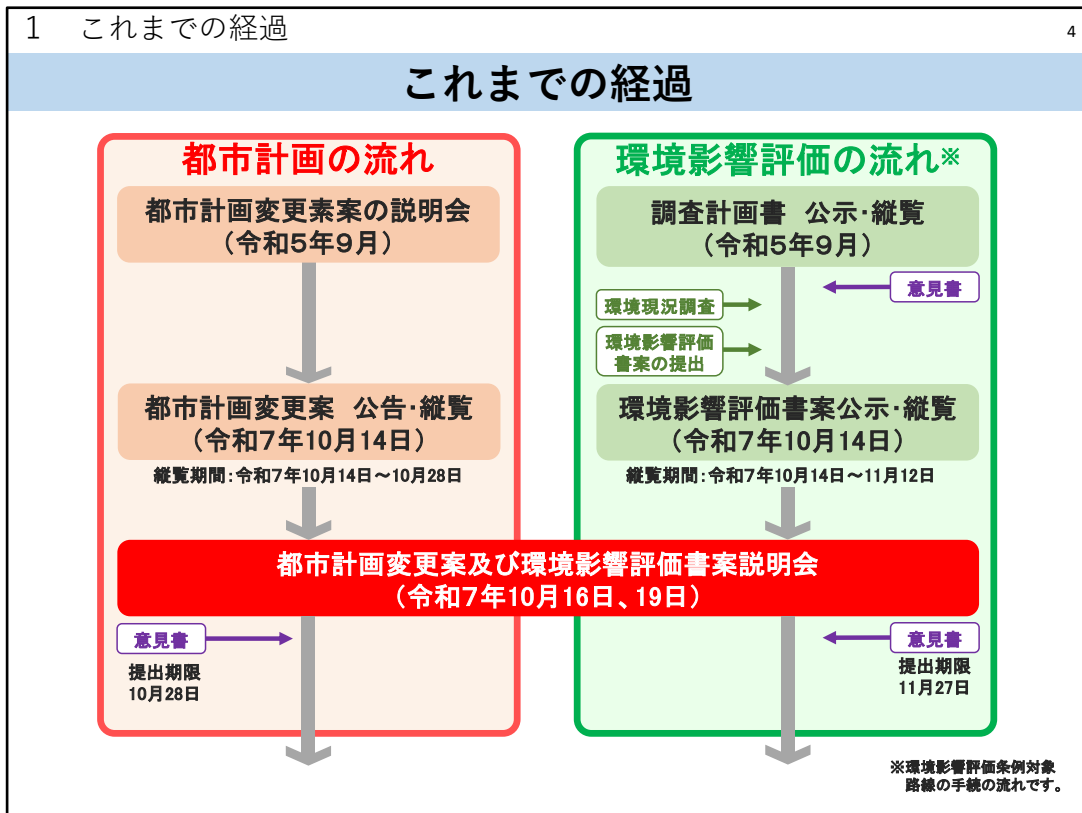
- 1 これまでの経過
- 2 立川東大和線及び新奥多摩街道の概要
- 3 道路整備の目的と効果
- 4 道路構造の概要
- 5 都市計画変更案の概要
- 6 環境影響評価書案の概要
- 7 今後の流れ
- 8 環境影響評価条例の対象とならない区間の予測・評価

最初に、本日の説明内容の流れを説明いたします。

はじめに、「これまでの経過」を説明し、その後、「立川東大和線及び新奥多摩街道の概要」、「道路整備の目的と効果」、「道路構造の概要」、「都市計画変更案の概要」、「環境影響評価書案の概要」、「今後の流れ」、「環境影響評価条例の対象とならない区間の予測、評価」の順に説明いたします。

1 これまでの経過

それでは、これまでの経過について説明いたします。



東京都は、令和5年9月に都市計画変更素案の説明会を開催し、環境影響評価の調査計画書の公示、縦覧を行いました。

その後、環境の現況調査を行い、環境影響評価書案を作成し、知事に提出しました。

今月14日には、都市計画変更案の公告、環境影響評価書案の公示を行い、縦覧と意見書の受付を開始しました。

本日は、都市計画変更案及び環境影響評価書案の説明会になります。

2 立川東大和線及び新奥多摩街道の概要

続いて、立川東大和線及び新奥多摩街道の概要について、説明いたします。

多摩地域の主要な道路のネットワーク



こちらは、多摩地域の主要な道路のネットワークを示したものです。

多摩地域では、赤色で示した南北方向、青色で示した東西方向に都市計画道路を格子状に配置して、骨格的な道路ネットワークの形成を推進しています。

多摩南北主要5路線の一つである立川東大和線は、国立市の日野バイパスから東大和市の青梅街道に至る路線であり、中央自動車道の国立府中ICにもアクセスする路線となっています。

また、多摩東西主要4路線の一つである新奥多摩街道は、府中市の東八道路から、青梅市の青梅街道に至る路線であり、区部にもアクセスする路線となっています。

多摩地域の主要な道路ネットワークの形成に向け、未整備区間の残る立川東大和線及び新奥多摩街道の整備を推進していく必要があります。

立川東大和線の整備状況



立川東大和線の位置と、整備状況について説明いたします。

都道145号との交差点から北側の区間は、事業中又は整備済みですが、甲州街道との交差点から都道145号との交差点までの区間は未整備となっています。

このうち、国立3・3・15号線の事業予定区間は、赤色で示している甲州街道との交差点から新奥多摩街道との交差点までの区間、約0.5キロメートルとなります。

新奥多摩街道の整備状況



つづいて、新奥多摩街道の位置と、整備状況について説明いたします。

路線の大部分が整備済みですが、立川東大和線との交差部から日野橋交差点までの区間は、未整備となっています。

このうち、国立3・4・5号線の事業予定区間は、赤色で示している立川東大和線との交差部から青柳大通りとの交差部までの区間、約0.6キロメートルとなります。

連続立体交差化計画と道路計画の事業の進め方



今回の事業予定区間は、2路線のうち、それぞれJR南武線と交差する区間であり、JR南武線の連続立体交差化計画に合わせて、一体的に事業を進めていきます。

3 道路整備の目的と効果

次に道路整備の目的と効果について説明いたします。

立川東大和線及び新奥多摩街道の整備の目的と効果

- 1 多摩地域における人やモノの動きの円滑化や都市間の連携強化
- 2 災害時の緊急輸送網や安全な避難経路の確保などによる防災性の向上
- 3 生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上
- 4 周辺道路における渋滞の緩和
- 5 安全で快適な都市空間の創出

立川東大和線及び新奥多摩街道の整備の目的と効果は、5点あります。

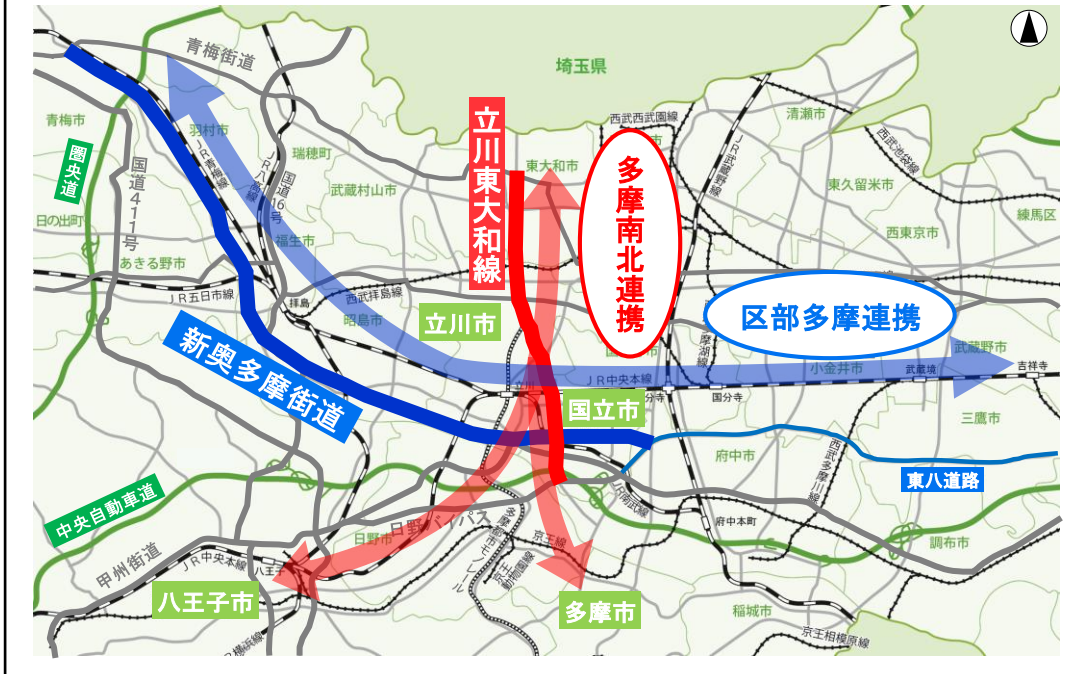
- 1点目が多摩地域における人やモノの動きの円滑化や都市間の連携強化、
- 2点目が災害時の緊急輸送網や安全な避難経路の確保などによる防災性の向上、
- 3点目が生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上、
- 4点目が周辺道路における渋滞の緩和、
- 5点目が安全で快適な都市空間の創出、です。

3 道路整備の目的と効果

12

①多摩地域における人やモノの動きの円滑化や都市間の連携強化

立川東大和線・新奥多摩街道の整備による広域的な連携



まず、1点目の「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」について説明いたします。

多摩地域は、約430万人もの人口を有するとともに、多様な産業や大学が集積しており、人やモノの移動が活発な地域です。

立川東大和線の整備により、業務核都市である立川市・八王子市・多摩市や、近隣市への移動が円滑になるなど、多摩地域の南北ネットワークが強化されます。

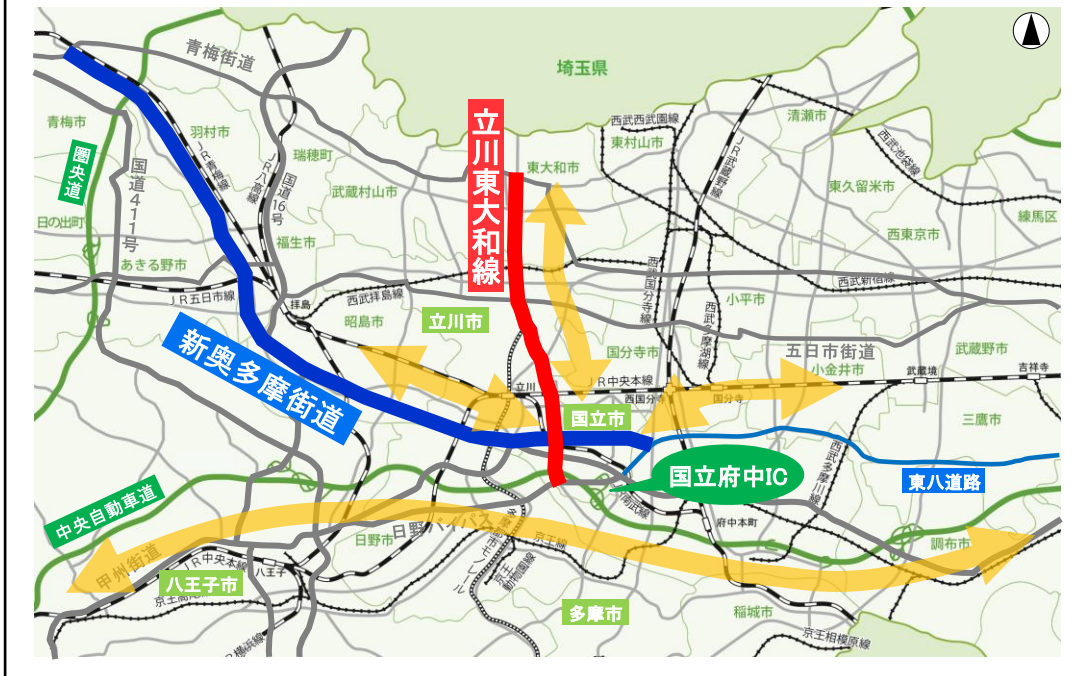
また、新奥多摩街道の整備により、多摩地域と区部との繋がりも強化されます。

3 道路整備の目的と効果

13

①多摩地域における人やモノの動きの円滑化や都市間の連携強化

都市間の連携強化



さらに、立川東大和線と新奥多摩街道の整備により、中央自動車道の国立府中ICへのアクセス性が向上し、中央自動車道を利用した都市間の連携強化にも寄与します。

②災害時の緊急輸送網や安全な避難経路の確保などによる防災性の向上

立川広域防災基地へのアクセスルートの確保



つづいて、2点目の「災害時の緊急輸送網や安全な避難経路の確保などによる防災性の向上」について説明いたします。

立川東大和線や新奥多摩街道などは、広域防災拠点である立川広域防災基地周辺に位置する幹線道路であるため、そのアクセスルートとして位置づけられています。

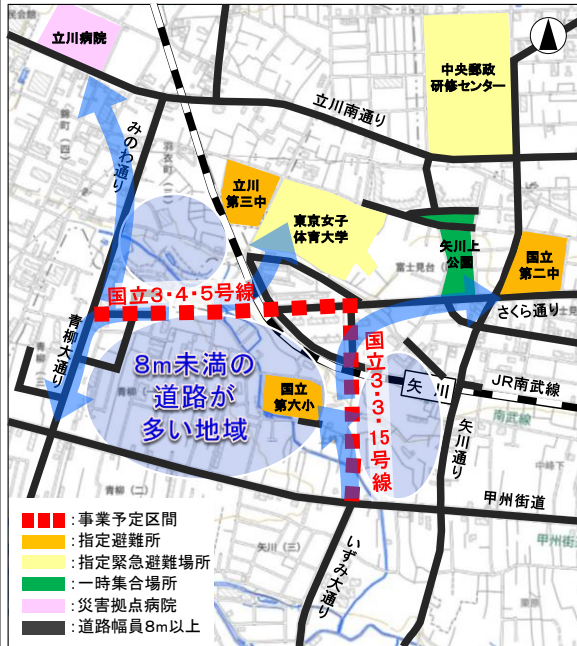
現在、これらの道路が未整備であるため、緊急車両が防災基地にアクセスするには、市街地内を通行せざるを得ない状況となっています。

こうした状況の改善に向けて、立川東大和線や新奥多摩街道などの都市計画道路の整備の推進が必要です。

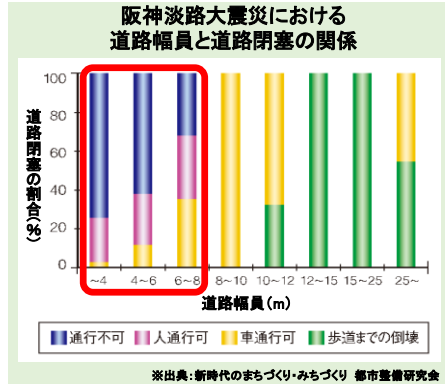
3 道路整備の目的と効果

②災害時の緊急輸送網や安全な避難経路の確保などによる防災性の向上

震災時に危惧される道路閉塞



※出典：国土地理院発行地理院地図を加工して作成



※出典：新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会



※出典：財団法人地震予知総合研究振興会資料

こちらは、国立3・3・15号線及び国立3・4・5号線の事業予定区間の周辺における道路幅員や避難場所等を示したものです。

周辺道路については、幅員が8メートル以上あるものを黒線で示しています。

右上の図は、阪神淡路大震災における道路幅員と道路閉塞の関係を示したグラフです。

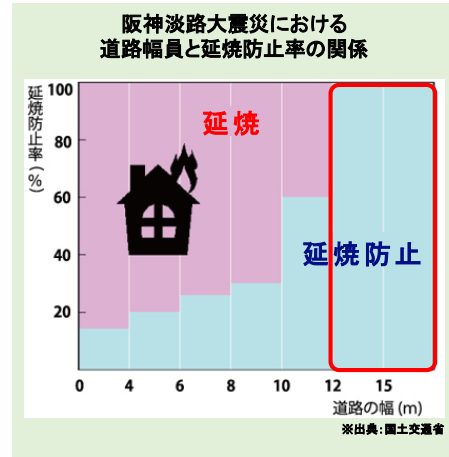
幅員が8メートル未満の道路では、沿道建物の倒壊等により、人や車の通行ができなかった区間が多かったことが確認されています。

事業予定区間の周辺は、幅員が8メートルに満たない道路が多い地域であり、両路線の整備により震災時における安全な避難経路等が確保され、地域の防災性が向上します。

3 道路整備の目的と効果

②災害時の緊急輸送網や安全な避難経路の確保などによる防災性の向上

道路幅員と延焼防止の関係



左の図は、幅員が12メートル以上の周辺道路を黒線で示しています。

また、右の図は、阪神淡路大震災における道路幅員と延焼防止率の関係を表したものです。

幅員が12メートル以上の道路では、延焼防止率が100%であったことが分かります。

事業予定区間の周辺は、幅員が12メートルに満たない道路が多い地域であり、両路線の整備により、火災時の延焼防止が期待されます。

3 道路整備の目的と効果

17

③生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上

狭あいな生活道路

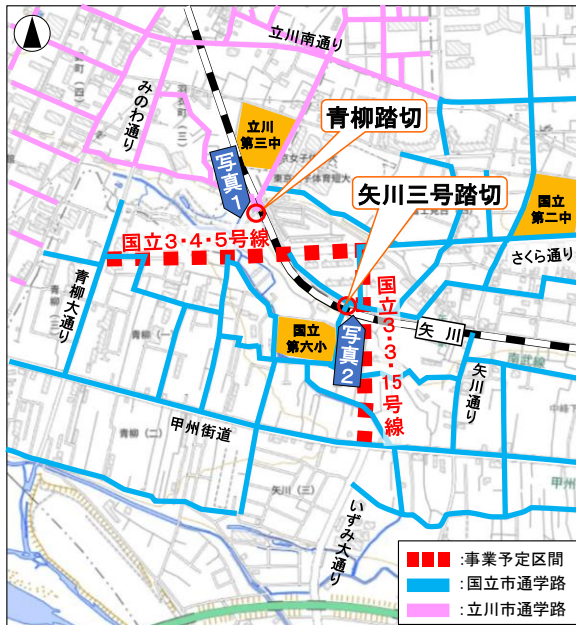


写真1) 国立市・青柳踏切付近



写真2) 国立市・矢川三号踏切付近

つづいて、3点目の『生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上』について説明いたします。

こちらは、事業予定区間周辺の主な通学ルートを示したものです。

事業予定区間の周辺には、狭あいな生活道路が多く、特に踏切周辺の道路では、JR南武線を横断するための交通が集中しており、歩行者や自転車と自動車とが錯綜し、接触することも危惧されます。

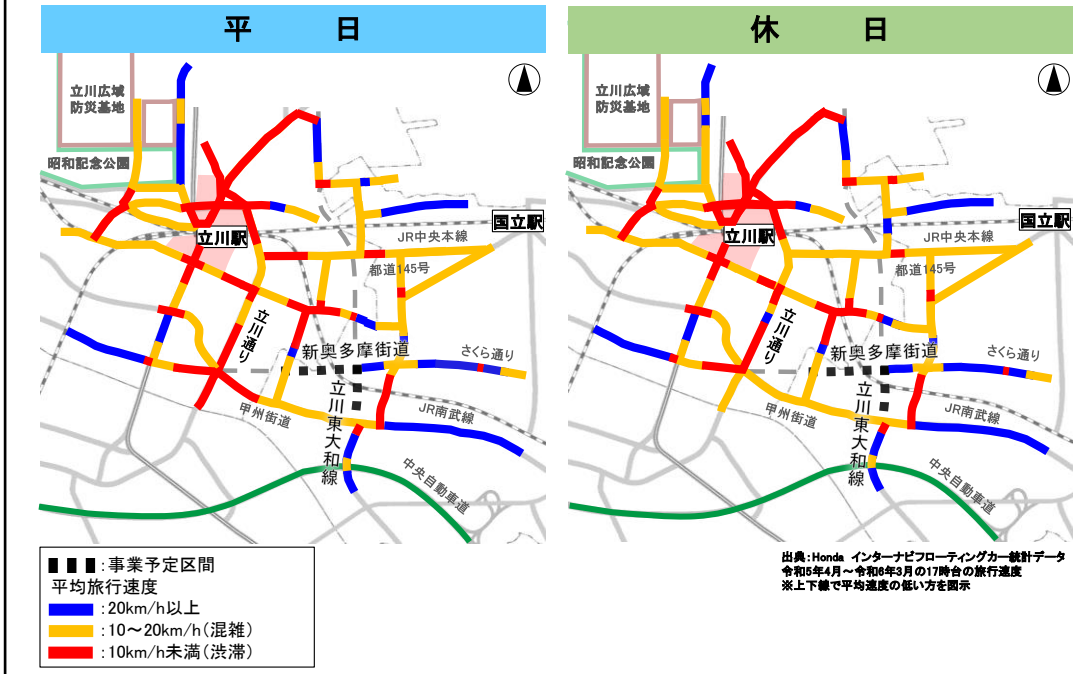
これら狭あいな生活道路から、両路線に交通が転換することで、生活道路の安全性向上が期待されます。

3 道路整備の目的と効果

18

④周辺道路における渋滞の緩和

事業予定区間周辺における混雑状況



つづいて、4点目の『周辺道路における渋滞の緩和』について説明いたします。こちらは、事業予定区間周辺の混雑状況等を示しており、左側が平日、右側が休日の状況を示しています。

立川駅周辺や立川通りでは、平日・休日ともに混雑や渋滞が発生しています。

立川通り（立川立体）の混雑状況



写真1)立川市・立川立体付近



写真2)立川市・錦町一丁目交差点付近

こちらのスライドに示す写真は、平日の立川通りの立川立体付近の混雑状況を撮影したものです。

立川通りは、立川駅周辺の中心市街地へのアクセス道路ですが、周辺に南北方向の道路が整備されていないことから、立川市域を南北に行き来する幹線道路としての役割も担っています。

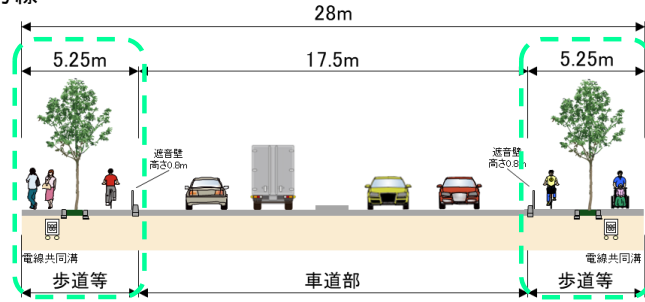
立川通りがこれら二つの役割を担っているため、多くの自動車が立川通りに集中し、慢性的な混雑を引き起こしています。

立川東大和線が整備されることで、立川通りが担っていた南北方向の幹線道路としての役割が軽減され、混雑の緩和が期待されます。

⑤安全で快適な都市空間の創出

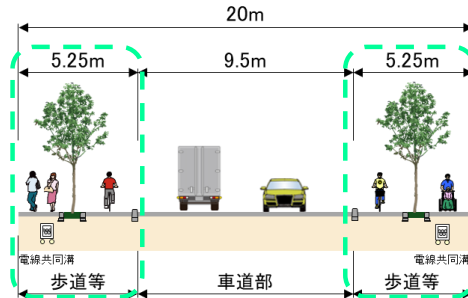
横断図（イメージ図）

■ 国立3・3・15号線



※横断構成や整備形態は、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。

■ 国立3・4・5号線



※横断構成や整備形態は、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。

つづいて、5点目の『安全で快適な都市空間の創出』について説明いたします。こちらは、標準的な横断構成を示しています。

車道部の両側に、歩行者や自転車の通行空間を確保することにより、歩行者、自転車、自動車の通行空間を分離するとともに、電線類は地中化する計画です。

歩行者や自転車の通行空間イメージ



撮影地：東京都三鷹市 東八道路

こちらの写真は、歩行者や自転車の通行空間の整備をイメージしたものです。
こちらのように、歩行者や自転車の通行空間を確保し、電柱のない道路を整備することにより、安全で快適な都市空間を創出します。

4 道路構造の概要

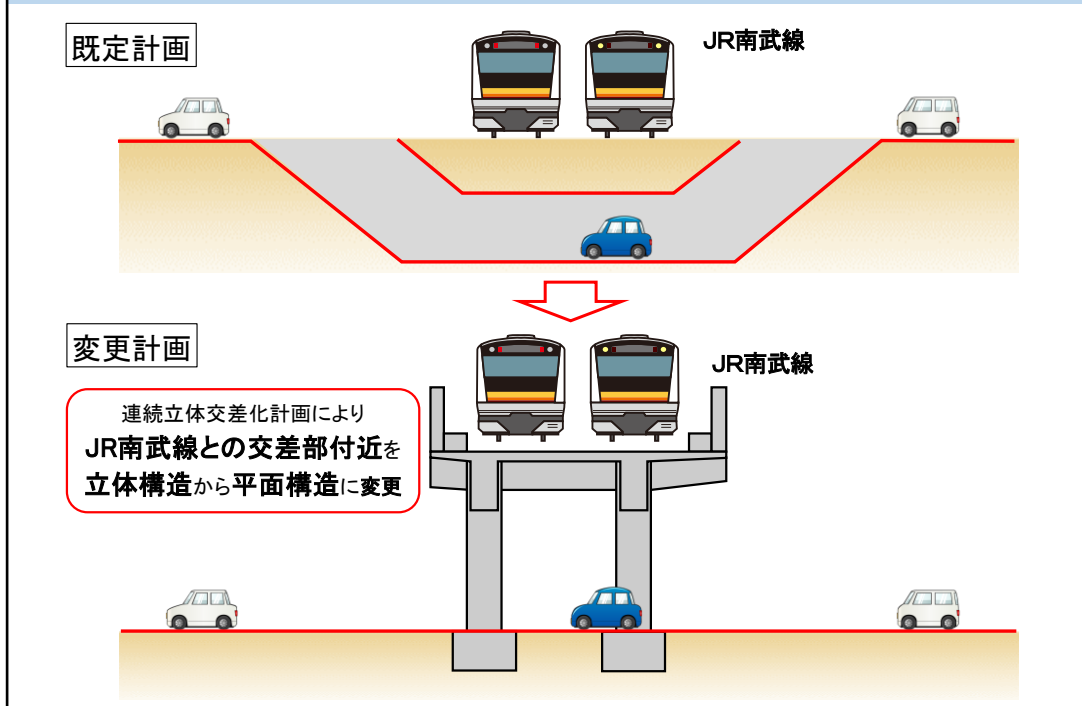
次に、道路構造の概要について、説明いたします。

事業予定区間



こちらは、両路線の事業予定区間を示しています。

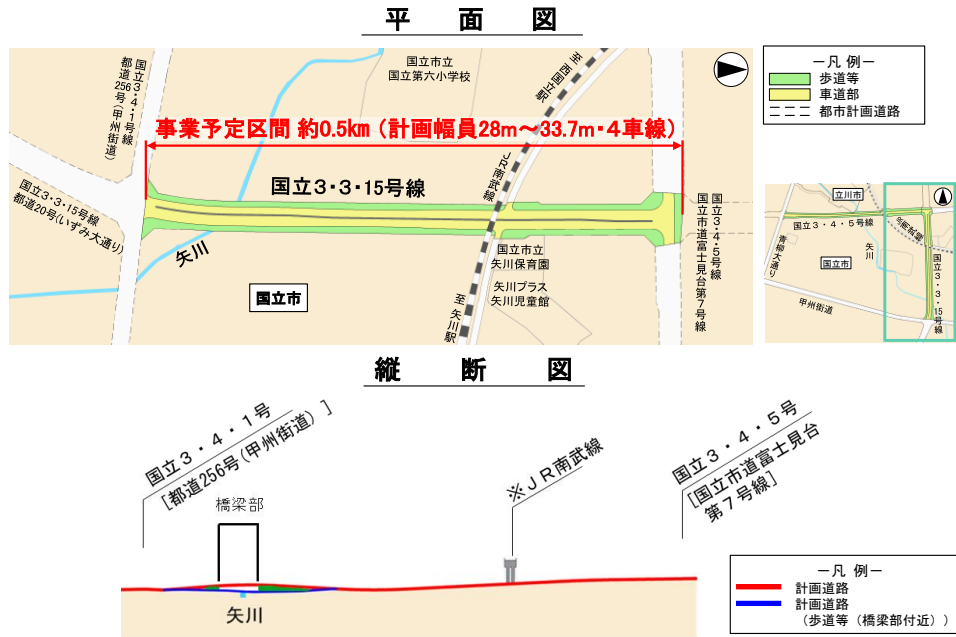
道路構造の変更イメージ



まず、JR南武線との交差部の道路構造について、説明いたします。
既定計画では、両路線は立体構造でJR南武線と交差する計画でした。

今回、JR南武線の連続立体交差化計画にあわせて、立体構造から平面構造に変更します。

国立3・3・15号線 平面図・縦断図 (イメージ図)



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

次に、国立3・3・15号線について説明いたします。

上の図は、平面図で、右側が北となっています。

下の図は、縦断図です。

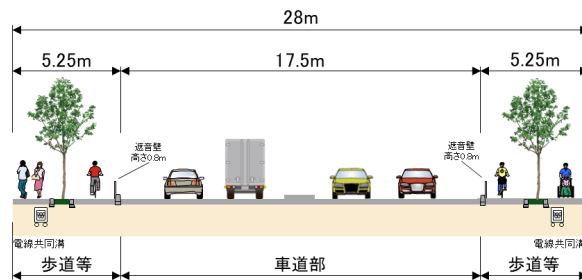
矢川との交差部については橋梁構造とし、そのほかの区間は平面構造の道路とします。

国立3・3・15号線 計画道路の幅員（28m区間）

平面図



横断図



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

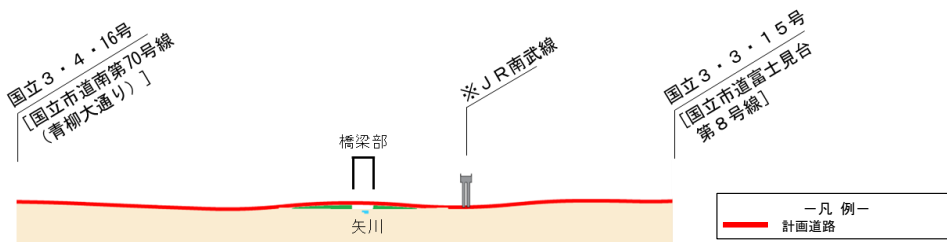
こちらは、国立3・3・15号線の標準的な横断図を示しています。
幅員17.5メートルの往復4車線の車道部と、その両側5.25メートルに歩行者や自転車の通行空間などを整備します。

国立3・4・5号線 平面図・縦断図（イメージ図）

平面図



縦断図



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

つづいて、国立3・4・5号線について説明いたします。

上の図は、平面図で、上側が北となっています。

下の図は、縦断図です。

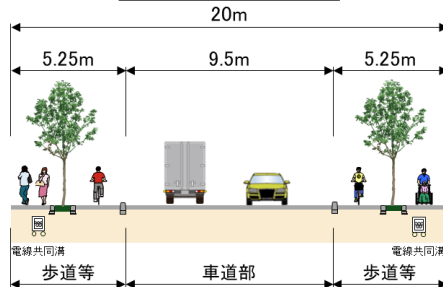
矢川との交差部については橋梁構造とし、そのほかの区間は平面構造の道路とします。

国立3・4・5号線 計画道路の幅員（20m区間）

平面図



横断面図



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

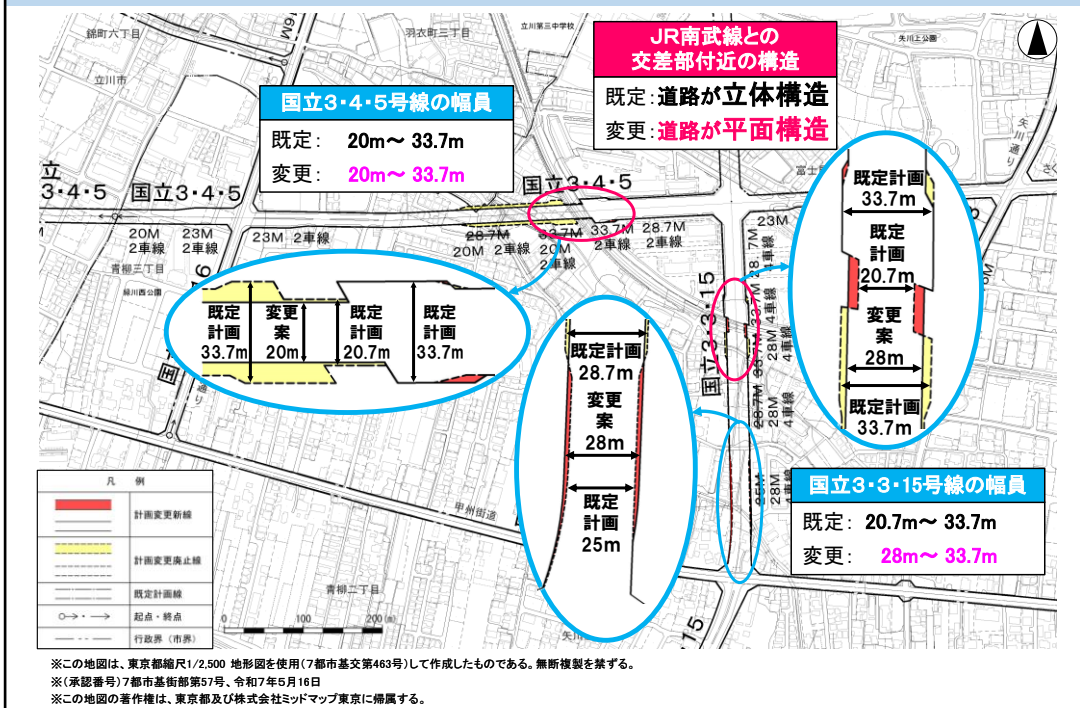
こちらは、国立3・4・5号線の標準的な横断面図を示しています。

幅員9.5メートルの往復2車線の車道部と、その両側5.25メートルに歩行者や自転車の通行空間などを整備します。

5 都市計画変更案の概要

次に、都市計画変更案の概要について説明いたします。

都市計画変更案の概要



赤色は、新たに道路の都市計画を定める区域、黄色は、道路の都市計画を廃止する区域を示しています。

JR南武線の連続立体交差化計画にあわせて、JR南武線との交差点付近を立体構造から平面構造に変更します。

これに伴い、国立3・3・15号線は、既定の幅員である20.7メートルから33.7メートルを一部変更し、幅員を28メートルから33.7メートルとします。

また、国立3・4・5号線は、既定の幅員である20メートルから33.7メートルを一部変更し、幅員を20メートルから33.7メートルとします。

車線の数を決める区間の概要



※この地図は、東京都縮尺1/2,500 地形図を使用(7都市基交第463号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。

※(承認番号)7都市基街部第57号、令和7年5月16日

※この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。

つづいて、車線の数を決める区間について、説明いたします。

今回の幅員等の変更にあわせて、車線の数を決めます。

国立3・3・15号線は、日野バイパスとの交差点から国立3・4・5号線との交差点までの、約1.4キロメートルについて、車線数を4車線に定めます。

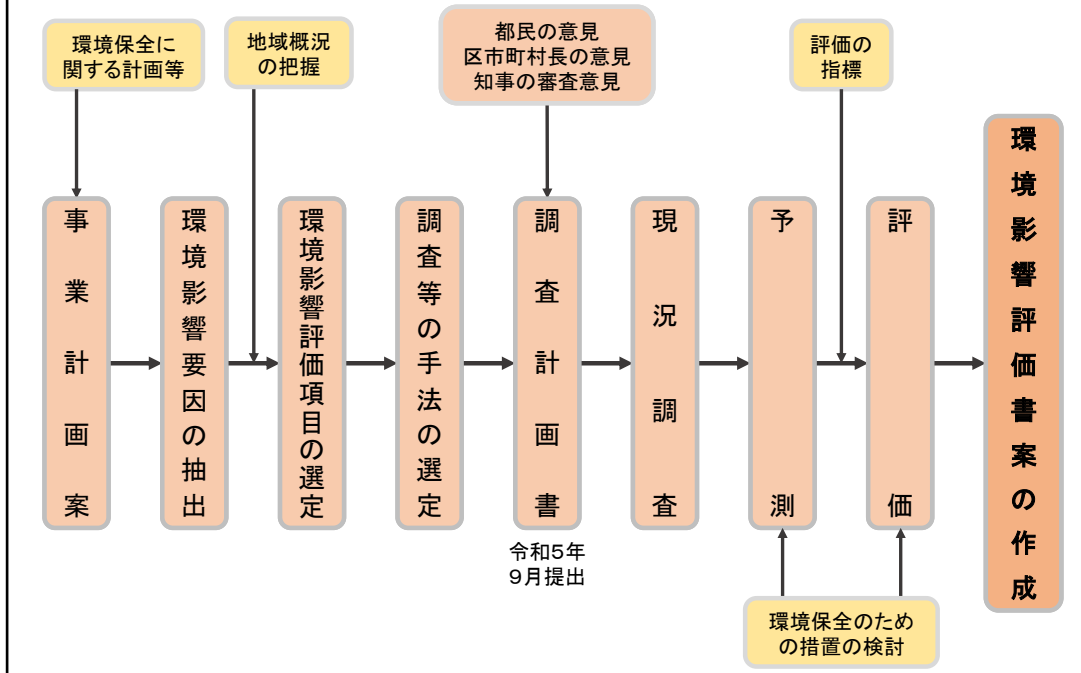
また、国立3・4・5号線は、府中市との市境から立川市との市境までの、約3.0キロメートルについて、車線数を2車線に定めます。

6 環境影響評価書案の概要

続きまして、国立3・3・15号線の建設事業が、周辺の環境に及ぼす影響について、調査、予測・評価をした、環境影響評価書案の概要について説明いたします。

以後、国立3・3・15号線の事業予定区間を計画道路と呼称します。

環境影響評価書案の作成手順



まず、環境影響評価書案の作成手順について、説明いたします。

今回の事業計画案の内容から、環境に影響を及ぼす恐れのある環境影響要因を抽出し、地域の概況を踏まえ、環境影響評価の項目を選定しました。

この選定した項目ごとに、調査などの手法を記載した調査計画書を作成し、令和5年9月に東京都知事に提出しました。

この調査計画書に対する国立市長の意見、さらに、東京都知事の審査意見などを踏まえた上で、現況調査や影響の予測、評価を行い、環境影響評価書案を作成しました。

予測評価項目

環境影響評価の項目 環境影響要因		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	温室効果ガス
		工事の 施行中	施設の建設				●					●						●
建設機械の稼働				●														
工事の 完了後	施設の存在				●					●				●		●		
	自動車の走行	●		●														

それでは、環境影響評価書案の内容について、説明いたします。

予測・評価の項目は、対象事業の内容から環境影響要因を抽出し、地域の特性を考慮して選定しました。

選定した項目は、大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場、廃棄物の7項目です。

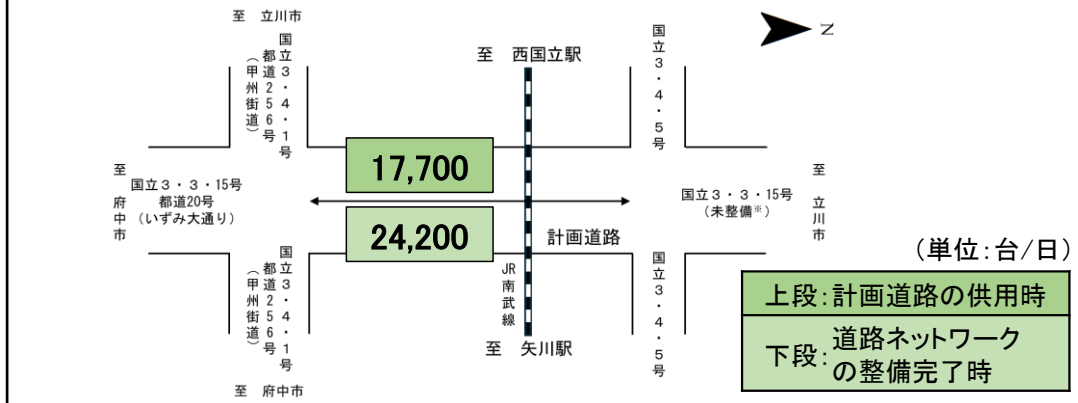
これらの項目について、現況調査を実施した上で、工事の施行中及び、工事の完了後に周辺環境に及ぼす影響について、予測・評価を行いました。

予測条件

事業期間

令和10(2028)年度から令和22(2040)年度まで (予定)

計画交通量(将来の交通量)



予測条件について、説明いたします。

本事業の事業期間は、令和10年度、2028年度から令和22年度、2040年度までを予定しています。

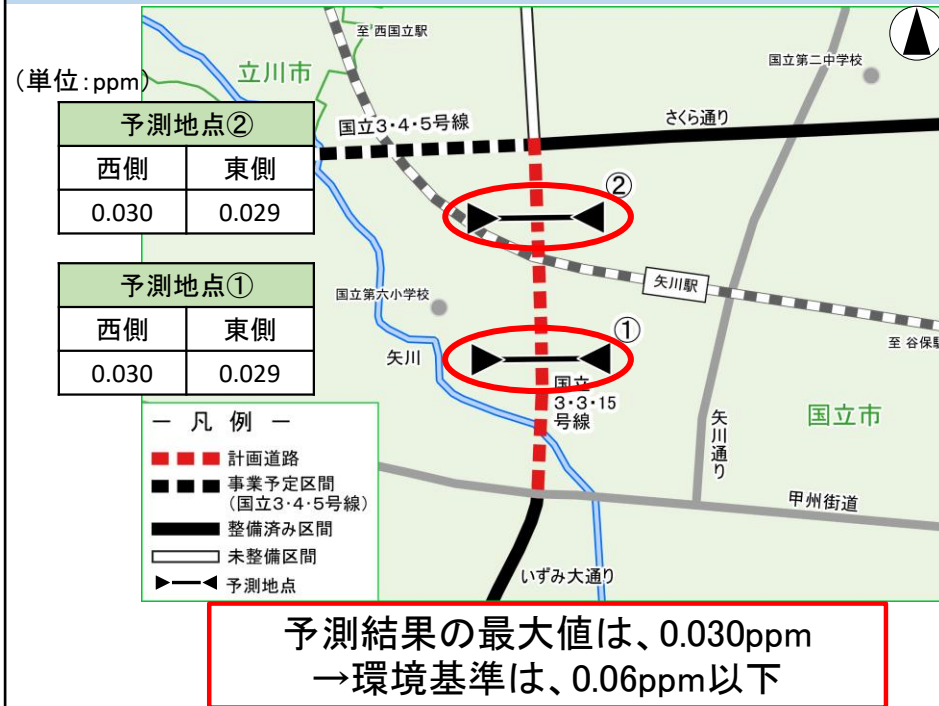
計画道路からの大気汚染や騒音・振動を予測するための計画交通量は、計画道路の供用時と、道路ネットワークの整備完了時とし、計画道路の供用時が1日あたり17,700台、道路ネットワークの整備完了時が1日あたり24,200台としました。

続いて、予測・評価の内容について、選定した項目ごとに説明いたします。

大気汚染

まず、大気汚染について、説明いたします。

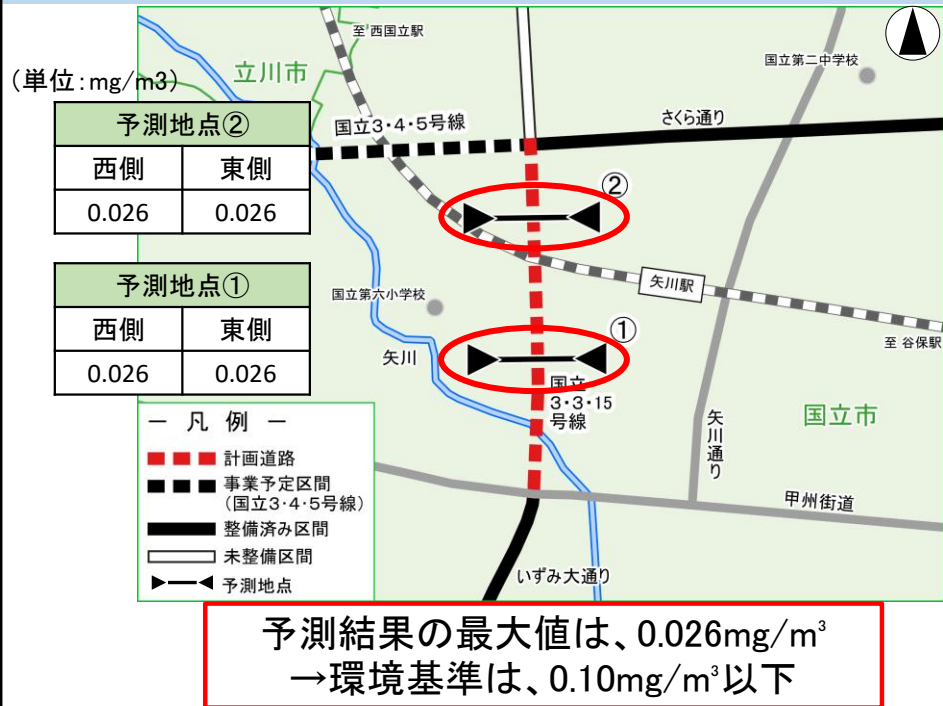
予測・評価・主な環境保全措置（二酸化窒素（NO₂））



大気汚染における二酸化窒素の予測については、道路構造や沿道状況を考慮して、2地点を選定しました。

計画道路の道路端での二酸化窒素の濃度の最大値は、0.030ppmと予測しており、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。

予測・評価・主な環境保全措置（浮遊粒子状物質（SPM））



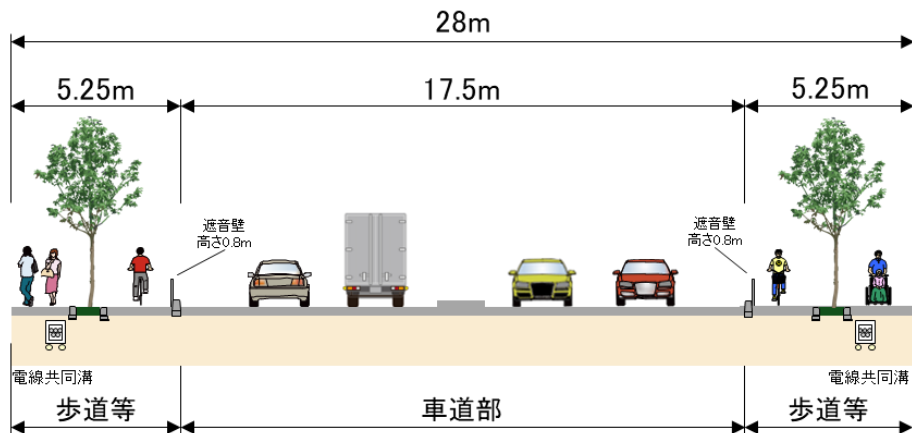
大気汚染における浮遊粒子状物質の予測については、二酸化窒素と同じ2地点を選定しました。

計画道路の道路端での浮遊粒子状物質の濃度の最大値は、1立方メートルあたり、0.026ミリグラムと予測しており、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。

予測・評価・主な環境保全措置（大気汚染）

＜工事の完了後＞

車道の両側に歩行者、自転車の通行空間及び植樹帯を設置します。

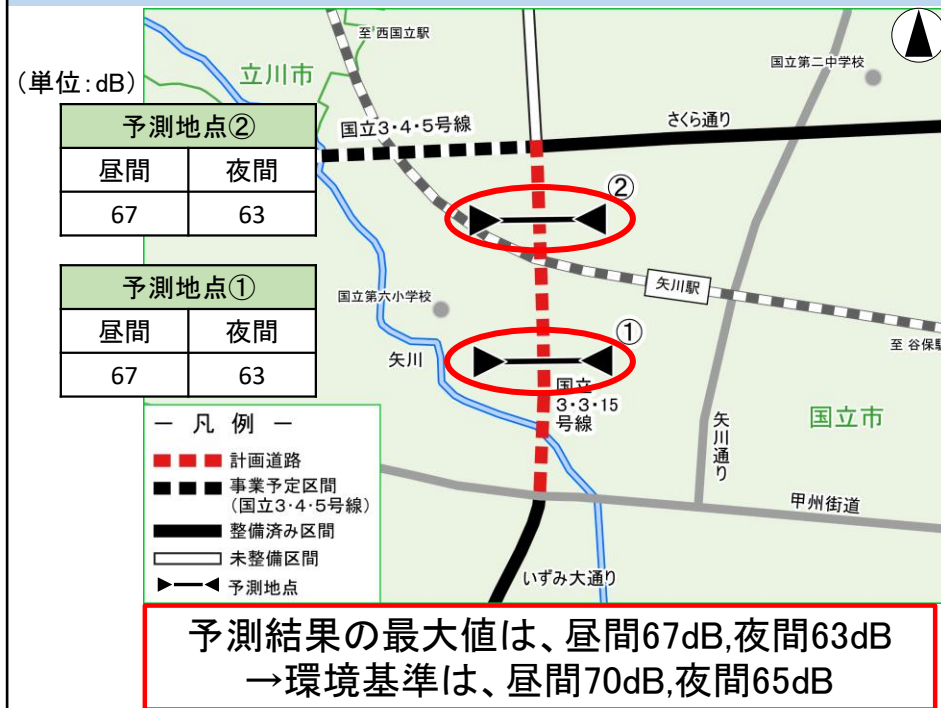


工事の完了後の大気汚染に関する主な環境保全措置として、車道の両側に歩行者、自転車の通行空間及び植樹帯を設置することで、隣接する住居から車道までの距離を確保し、大気汚染の低減に努めます。

騒音・振動

次に、騒音・振動について、説明いたします。

予測・評価・主な環境保全措置（騒音）



工事の完了後における、自動車の走行に伴う騒音の予測については、大気汚染と同じ2地点を選定しました。

計画道路の道路端での騒音の予測値は、最大で昼間67デシベル、夜間63デシベルと予測しており、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。

予測・評価・主な環境保全措置（振動）



工事の完了後における、自動車の走行に伴う振動の予測については、騒音と同じ2地点を選定しました。

計画道路の道路端での振動の予測値は、最大で昼間49デシベル、夜間49デシベルと予測しており、いずれの地点でも評価の指標とした環境確保条例に基づく規制基準を満足します。

予測・評価・主な環境保全措置（騒音・振動）

＜工事の完了後＞

- ・歩道・植樹帯等の車道側に遮音壁を設置します。
- ・低騒音舗装を採用します。



騒音・振動に関する主な環境保全措置として、工事の完了後は、歩道・植樹帯等の車道側に遮音壁を設置するとともに、低騒音舗装を採用し、騒音の低減に努めます。

水質汚濁

次に、水質汚濁について、説明いたします。

予測・評価・主な環境保全措置（水質汚濁）

<工事の完了後>

- ・矢川を橋梁構造で通過するため、矢川の流水部の改変を行わない。
- ・計画道路の雨水は路面排水施設を経由して公共下水道へ排出する。

水質等の状況を悪化させない

横断図(橋梁部のイメージ)



下の図は横断図（橋梁部のイメージ）を示しており、橋梁は車道橋と人道橋を分離した構造とします。

計画道路は矢川を橋梁構造で通過するため、矢川の流水部の改変を行いません。

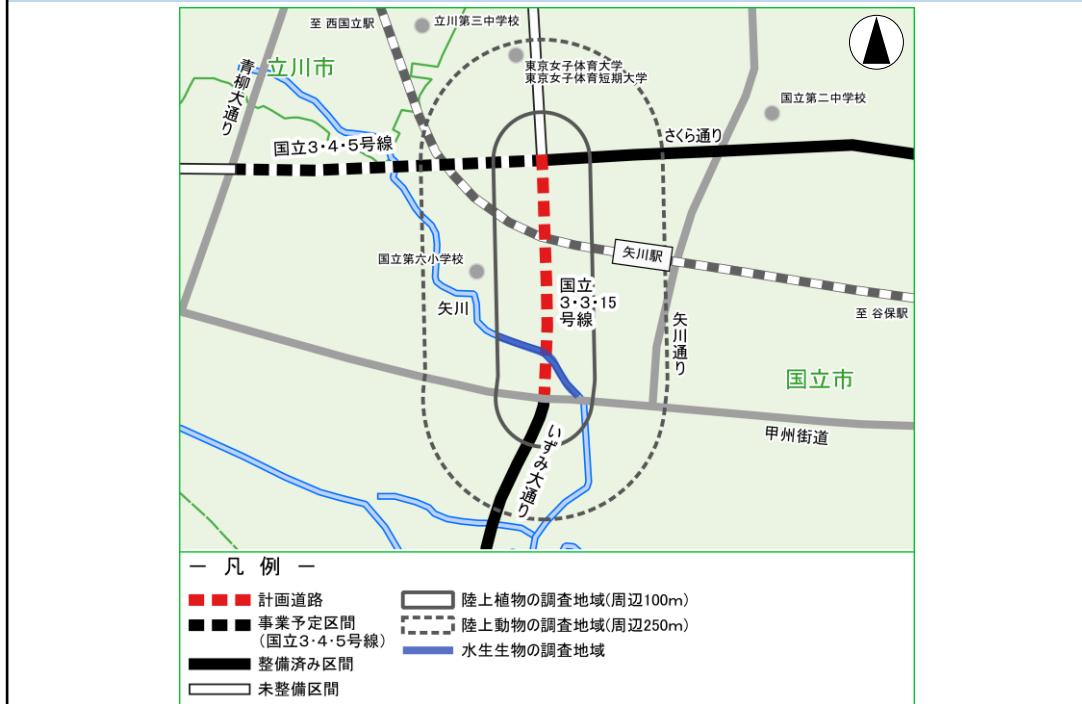
また、計画道路の雨水は路面排水施設を経由して公共下水道へ排出するため、矢川には排出しません。

このような環境保全措置を講じることから、工事の完了後において、水質等の状況を悪化させることはないと考えます。

生物・生態系

次に、生物・生態系について、説明いたします。

予測・評価・主な環境保全措置（生物・生態系）



生物・生態系の調査地域は、陸上植物は、計画道路端から約100m、陸上動物は、計画道路端から約250m、水生生物は、計画道路と交差する矢川について計画道路端から約100mの範囲を対象としました。

予測・評価・主な環境保全措置（生物・生態系）

項目	確認種数	注目される種
植 物	646種	4種(ヤナギモ、ミクリ等)
哺 乳 類	8種	1種(キツネ)
鳥 類	35種	9種(コサギ、カワセミ等)
は 虫 類	4種	4種(ニホンヤモリ、ニホンカナヘビ等)
両 生 類	2種	2種(ニホンアカガエル、シュレーゲルアオガエル)
昆 虫 類	457種	5種(マユタテアカネ、オオアメンボ等)
付着藻類	48種	3種(タンスイベニマダラ、イズミイシノカワ等)
魚 類	5種	3種(アブラハヤ、ホトケドジョウ等)
底生動物	78種	1種(マメシジミ属)

次に、調査地域内で行った現地調査の結果を表に示します。

この内、「東京都の保護上重要な野生生物種」などに掲載されている注目される種は、ご覧のとおりです。

予測・評価・主な環境保全措置（生物・生態系）

環境構成要素の変化

環境構成要素	占有面積※	占有比率	工事の完了後の占有比率
市街地(道路含)	36.13ha	81.7%	82.7% (+1.0%)
農地・草地	7.22ha	16.3%	15.4% (-0.9%)
樹林・屋敷林	0.63ha	1.4%	1.3% (-0.1%)
矢川	0.23ha	0.5%	0.5%
合計	44.21ha	100%	100%

※計画道路端から約250mの範囲における面積

注)表中の値は小数点第3位又は小数点第二位を四捨五入しているため、合計が一致しない場合があります。

こちらは、生態系の予測地域の環境構成要素の変化を示した表になります。工事の完了後、計画道路ができることにより、市街地や農地・草地などの占有比率はわずかに変化しますが、予測地域の環境構成要素に大きな変化はありません。

予測・評価・主な環境保全措置（生物・生態系）

計画道路用地内の改変



植 物※：矢川での主たる分布域は、計画道路より上流

動 物※：計画道路周辺には現況と同等な環境が存在するため、
生息環境は、ほとんど変化しない

水生生物：生息環境である矢川の流水部の改変は行わない

緑 の 量：植樹帯を配置することにより、緑の量への影響を
可能な限り抑制

※注目される種



生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさない

以上の調査・予測結果を踏まえた評価について、計画道路用地内は改変されませんが、植物の注目される種については、矢川での主たる分布域は、計画道路より上流に位置しています。

動物の注目される種については、計画道路周辺には現況と同等な環境が存在するため、生息環境はほとんど変化しません。

また、水生生物や緑の量についても、ご覧のとおりです。

これらのことから、生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないと考えます。

景 観

次に、景観について、説明いたします。

予測地点（景観）



景観の予測については、現地踏査などに基づき、予測地点として3地点を選定し、フォトモンタージュを作成して、工事の完了後の眺望の変化の程度を予測・評価しました。

予測・評価・主な環境保全措置（景観）

①計画道路の南側からの眺望

現況



こちらは、計画道路を南側から撮影したものです。
甲州街道やいずみ大通りの沿道に住宅や樹木、商業施設やその駐車場があり、電柱や電線が混在する沿道景観となっています。

予測・評価・主な環境保全措置（景観）

①計画道路の南側からの眺望

工事完了後



工事の完了後は、計画道路の整備により眺望に変化が生じます。

予測・評価・主な環境保全措置（景観）

②計画道路と矢川との交差点付近
からの眺望

現況



こちらは、計画道路と交差する矢川側道から撮影したものです。
中央には矢川や矢川側道、矢川に架かる橋があり、その両側には住宅の塀、樹木等があります。

予測・評価・主な環境保全措置（景観）

②計画道路と矢川との交差点付近 からの眺望

工事完了後



工事の完了後は、計画道路の整備により、橋梁が出現します。

予測・評価・主な環境保全措置（景観）

③計画道路の北側からの眺望

現況



こちらは、計画道路を北側から撮影したものです。
既存道路の沿道に集合住宅が立ち並んでおり、電柱、電線、ガードレール等が混在する沿道景観となっています。

予測・評価・主な環境保全措置（景観）

③計画道路の北側からの眺望

工事完了後



工事の完了後は、JR南武線が高架化されるため、計画道路とJR南武線が立体交差します。

また、既存の電柱、電線及びガードレールが改変され、眺望に変化が生じますが、計画道路内には、植樹帯を設置することや電線類の地中化を進めることで、周辺景観との調和を図ります。

自然との触れ合い活動の場

次に、自然との触れ合い活動の場について、説明いたします。

予測地点（自然との触れ合い活動の場）



計画道路及びその周辺における自然との触れ合い活動の場としては、図に示すとおり、矢川の清流とママ下湧水が出会う道、雑木林のみち 矢川・青柳コース、谷保田圃の原風景を探してが計画道路と交差しています。

予測・評価・主な環境保全措置（自然との触れ合い活動の場）

＜工事の完了後＞

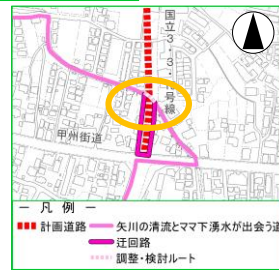
歩道及び近傍の交差点を利用した迂回路を設ける



歩行者の通行機能は確保される



自然との触れ合い活動の場に
著しい影響を及ぼさない



迂回せずに橋梁の桁下を通り抜けることが可能な橋梁及び市道の構造とすることができるかについて、市道管理者と調整・検討していきます。

※車両は通り抜けできません

工事の完了後は環境保全措置として、計画道路の歩道及び近傍の交差点を利用した迂回路を設けるため、これらのルートを利用する歩行者の通行機能は確保され、自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないと考えます。

なお、計画道路と矢川が交差する箇所は、迂回せずに橋梁の桁下を通り抜けることが可能な橋梁及び市道の構造とすることができるかについて、市道管理者と調整・検討していきます。

廃棄物

最後に、廃棄物について、説明いたします。

予測・評価・主な環境保全措置（廃棄物）

項目	建設廃棄物及び建設発生土の排出量	再資源化率及び建設発生土有効利用率 予測／目標
建設廃棄物	約410m ³	99%以上 / 99%以上
撤去路盤	約920m ³	96%以上 / 96%以上
ガードレール等の鉄製金属	約30t	99%以上 / 99%以上
建設発生土	約4,400m ³	99%以上 / 99%以上

工事の施行中における廃棄物の予測についてですが、工事の施行に伴い発生する廃棄物などは再資源化することから、評価の指標に定める事業者の責務に合致します。

予測・評価・主な環境保全措置（廃棄物）

- ・コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊及び撤去路盤については、再資源化施設などを活用し、**再生品化**を図ります。
- ・**建設発生土の総量の削減、有効利用**に努めます。
- ・工事に当たっては、**再生資源の利用**に努めます。

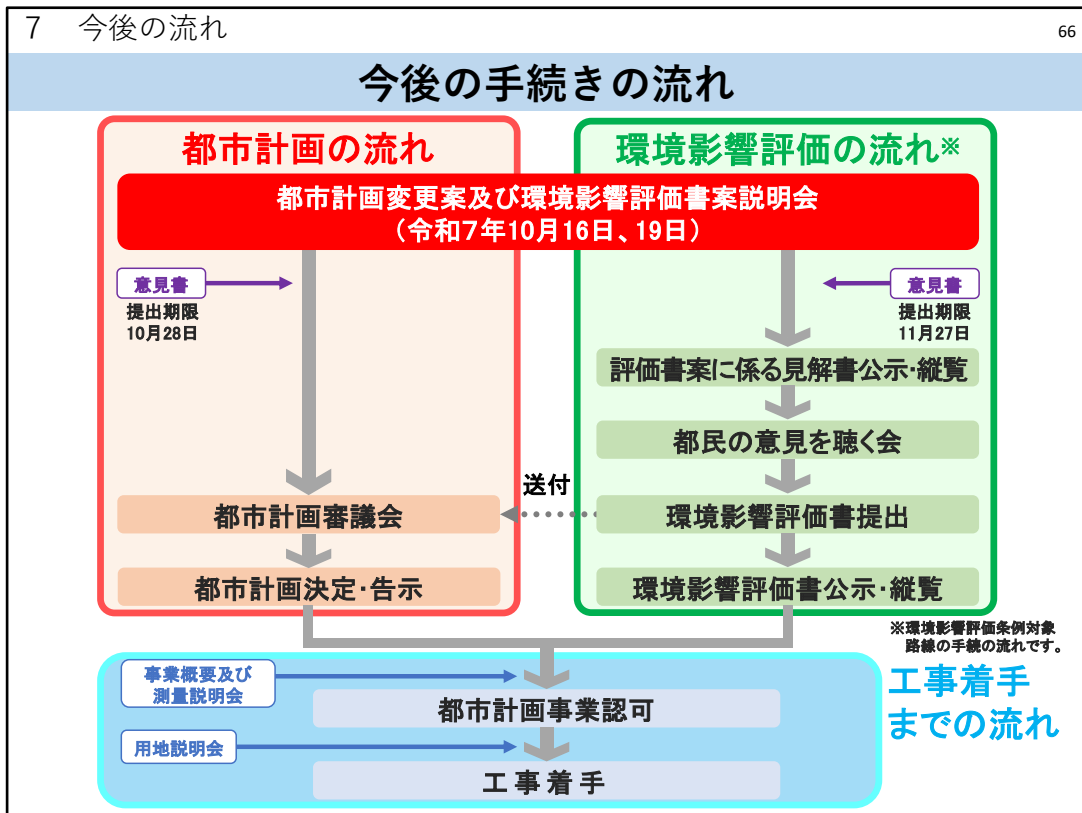
廃棄物に関する主な環境保全措置として、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊及び撤去路盤については、再資源化施設などを活用し、再生品化を図ります。

建設発生土の総量の削減、有効利用に努めます。

工事に当たっては、再生資源の利用に努めます。

7 今後の流れ

次に、「今後の流れ」について説明いたします。



本日の説明会は、都市計画変更案及び環境影響評価書案の説明会です。工事着手に向けては、今回の計画を都市計画変更決定することが必要となります。

まず、左側の「都市計画の流れ」について、説明いたします。

本日、ご説明しました都市計画変更案は、公告・縦覧を行っており、都庁や市役所においてご覧いただけます。

また、都市計画変更案に対し、ご意見のある方は、意見書を提出することができます。

その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て、都市計画変更が決定します。

次に、右側の「環境影響評価の流れ」について説明いたします。

本日、ご説明しました環境影響評価書案は、公示・縦覧を行っており、都庁や市役所において、ご覧いただけます。

また、環境影響評価書案に対し、ご意見のある方は、意見書を提出することができます。

皆様からいただいたご意見に対する事業者の見解は、環境影響評価書案に係る見解書として、提出します。

さらに、都民の意見を聴く会が開催され、それらの中で、頂いたご意見などを元に環境影響評価書案を修正し、環境影響評価書を作成・提出します。

以上の手続が完了したのち、事業概要及び測量説明会を行い、測量作業を実施したうえで、都市計画事業認可を取得する予定です。

その後、事業区域内の土地、建物所有者、借地人及び借家人の方々を対象に、用地説明会を行い、用地取得の手順や補償内容などについて説明いたします。

その後、移転をしていただく建物などについて、構造や権利関係などを調査する物件の調査を行い、土地価格の評価や物件補償額の算定などをおこなった上で、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。

その後、工事に着手します。

縦覧・意見書の提出について**1. 都市計画変更案**

縦覧期間	令和7年10月14日（火）～10月28日（火）
縦覧場所	○東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課 ○国立市 都市整備部 都市計画課 ○立川市 都市整備部 都市計画課
意見書の提出期限	令和7年10月28日（火） 消印有効
意見書の提出先	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課

次に、縦覧や意見書の提出について、説明いたします。

まず、都市計画変更案は、10月14日、火曜日から10月28日、火曜日まで、こちらの場所でご覧いただけます。

意見書は、10月28日、火曜日まで提出できます。

縦覧・意見書の提出について**2. 環境影響評価書案**

縦覧期間	令和7年10月14日（火）～11月12日（水）
縦覧場所	○東京都 環境局 総務部 環境政策課 ○東京都 多摩環境事務所 管理課 ○国立市 生活環境部 環境政策課 ○矢川プラス
意見書の提出期限	令和7年11月27日（木） 消印有効
意見書の提出先	東京都 環境局 総務部 環境政策課

環境影響評価書案については、10月14日、火曜日から11月12日、水曜日まで、こちらの場所で、ご覧いただけます。

意見書は、11月27日、木曜日まで提出できます。

以上が、都市計画変更案と環境影響評価書案の概要、及び、手続の流れの説明になります。

8 環境影響評価条例の対象と ならない区間の予測・評価

最後に、環境影響評価条例の対象とならない区間の予測、評価について、説明いたします。

以後、国立3・4・5号線の事業予定区間を計画道路と呼称します。

環境影響評価条例の対象とならない区間



国立3・4・5号線については、2車線で整備予定のため、環境影響評価条例の対象となりませんが、矢川との交差点において事業が矢川の環境に及ぼす影響について、調査、予測及び評価を実施しました。

予測評価項目

環境影響評価の項目 環境影響要因		水質汚濁	生物・生態系	景 観	自然との 触れ合い 活動の場
		工事の 施行中	施設の建設	●	●
工事の 完了後	施設が存在	●	●	●	●

予測・評価の項目は、水質汚濁、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場の4項目です。

これらの項目について、現況調査を実施した上で、工事の施行中及び、工事の完了後に周辺環境に及ぼす影響について、予測・評価を行いました。

水質汚濁

まず、水質汚濁について、説明いたします。

予測・評価・主な環境保全措置（水質汚濁）

<工事の完了後>

- ・矢川を橋梁構造で通過するため、矢川の流水部の改変を行わない。
- ・計画道路の雨水は路面排水施設を経由して公共下水道へ排出する。

水質等の状況を悪化させない

横断図(橋梁部のイメージ)



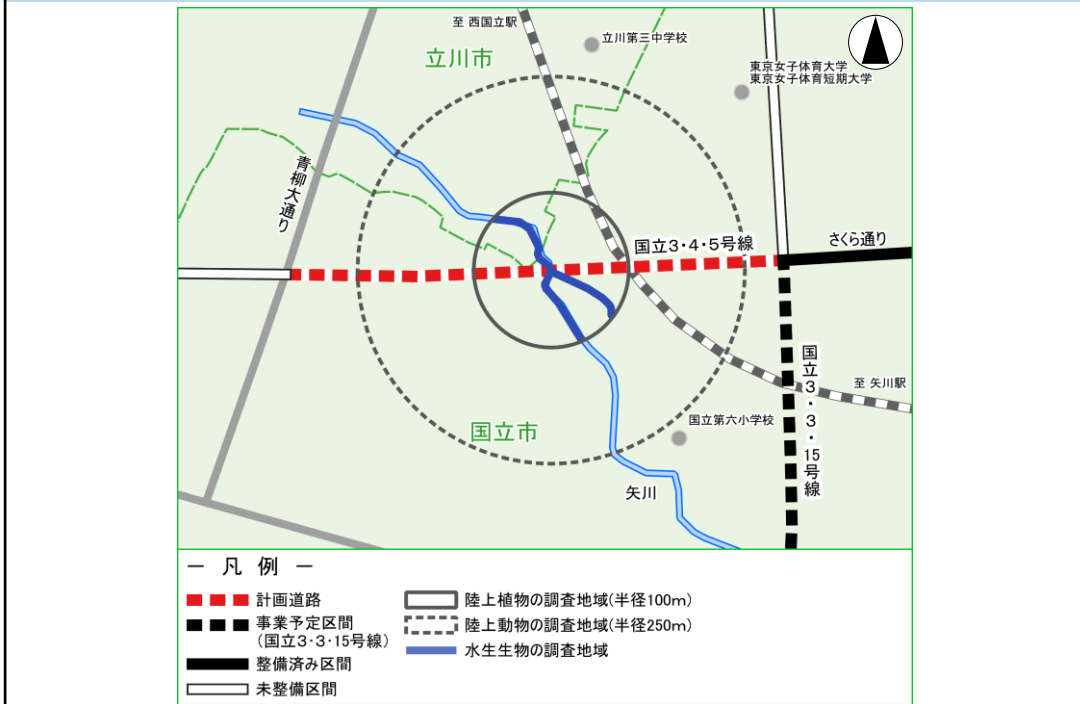
計画道路は矢川を橋梁構造で通過するため、矢川の流水部の改変を行いません。また、計画道路の雨水は路面排水施設を経由して公共下水道へ排出するため、矢川には排出しません。

以上のことから、工事の完了後において、水質等の状況を悪化させることはないと考えます。

生物・生態系

次に、生物・生態系について、説明いたします。

予測・評価・主な環境保全措置（生物・生態系）



生物・生態系の調査地域は、陸上植物は、計画道路と矢川の交差点を中心とした半径約100m、陸上動物は、半径約250m、水生生物は、矢川を対象とし、半径約100mの範囲を対象としました。

予測・評価・主な環境保全措置（生物・生態系）

項目	確認種数	注目される種
植 物	315種	5種(ヤナギモ、ミクリ等)
哺 乳 類	8種	なし
鳥 類	36種	8種(コサギ、カワセミ等)
は 虫 類	3種	3種(ニホンヤモリ、ニホンカナヘビ等)
両 生 類	1種	1種(ニホンアカガエル)
昆 虫 類	442種	5種(マユタテアカネ、オオアメンボ等)
付着藻類	42種	3種(タンスイベニマダラ、イズミイシノカワ等)
魚 類	6種	2種(アブラハヤ、ホトケドジョウ)
底生動物	99種	3種(マメシジミ属、ヤマサナエ等)

次に、調査地域で行った現地調査の結果を表に示します。

この内、「東京都の保護上重要な野生生物種」などに掲載されている注目される種は、ご覧のとおりです。

予測・評価・主な環境保全措置（生物・生態系）

環境構成要素の変化

環境構成要素	占有面積※	占有比率	工事の完了後の占有比率
市街地(道路含)	16.19ha	82.5%	83.1% (+0.6%)
農地・草地	1.71ha	8.7%	8.2% (-0.5%)
樹林	1.53ha	7.8%	7.7% (-0.1%)
矢川	0.19ha	1.0%	1.0%
合計	19.62ha	100%	100%

※計画道路と矢川の交差点を中心とした半径約250mの範囲における面積

注)表中の値は小数点第3位又は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が一致しない場合があります。

こちらは、生態系の予測地域の環境構成要素の変化を示した表になります。工事の完了後、計画道路ができることにより、市街地や農地・草地などの占有比率はわずかに変化しますが、予測地域の環境構成要素に大きな変化はありません。

予測・評価・主な環境保全措置（生物・生態系）

計画道路用地内の改変



植 物※：矢川での主たる分布域は、計画道路より上流
または下流

動 物※：計画道路周辺には現況と同等な環境が存在するため、
生息環境は、ほとんど変化しない

水生生物：生息環境である矢川の流水部の改変は行わない

緑 の 量：植樹帯を配置することにより、緑の量への影響を
可能な限り抑制

※注目される種

**生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさない**

以上の調査・予測結果を踏まえた評価について、計画道路用地内は改変されませんが、植物の注目される種については、矢川での主たる分布域は、計画道路より上流または下流に位置しています。

動物の注目される種については、計画道路周辺には現況と同等な環境が存在するため、生息環境はほとんど変化しません。

また、水生生物や緑の量についても、ご覧のとおりです。

これらのことから、生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないと考えます。

景 観

次に、景観について、説明いたします。

予測地点（景観）



景観の予測については、現地踏査などに基づき、予測地点として1地点を選定し、フォトモンタージュを作成して、工事の完了後の眺望の変化の程度を予測・評価しました。

予測・評価・主な環境保全措置（景観）

① 計画道路と矢川との交差点付近
からの眺望

現況



こちらは、計画道路と矢川が交差する箇所を北側から撮影したものです。
中央には矢川及び矢川に架かる橋があり、その周辺には住宅、樹木、電柱や電線、ガードレール等が混在する住宅地となっています。

予測・評価・主な環境保全措置（景観）

① 計画道路と矢川との交差点付近
からの眺望

工事完了後

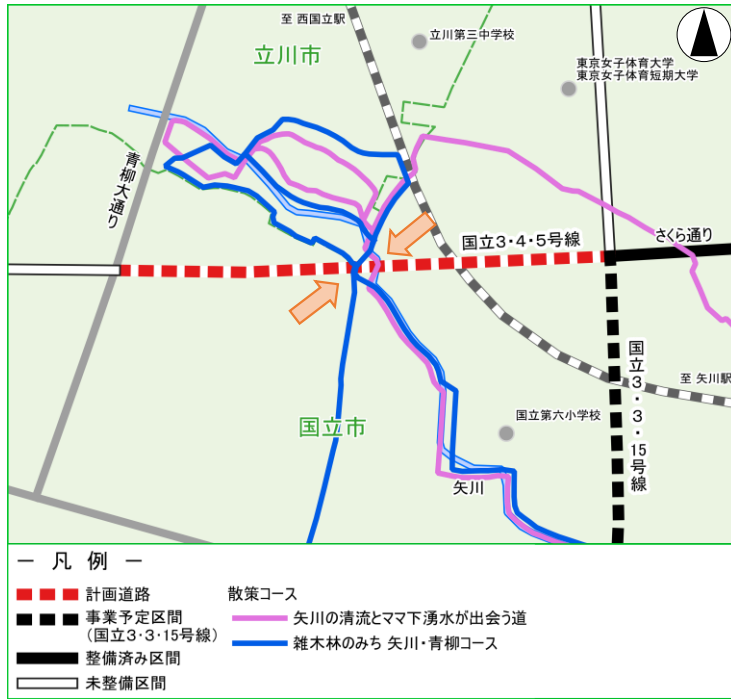


工事の完了後は、計画道路の整備により、橋梁が出現し、眺望に変化が生じますが、計画道路内に植樹帯を設置することなどにより、周辺景観との調和を図ります。

自然との触れ合い活動の場

次に、自然との触れ合い活動の場について、説明いたします。

予測地点（自然との触れ合い活動の場）



計画道路及びその周辺における自然との触れ合い活動の場としては、図に示すとおり、矢川の清流とママ下湧水が出会う道、雑木林のみち 矢川・青柳コースが計画道路と交差しています。

予測・評価・主な環境保全措置（自然との触れ合い活動の場）

<工事の完了後>

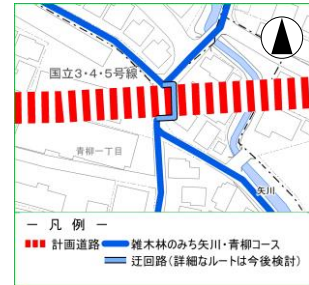
歩道等を利用した迂回路を
設ける



歩行者の通行機能は
確保される



自然との触れ合い活動の場に
著しい影響を及ぼさない



迂回せずに橋梁の桁下を通り抜けることが
可能な橋梁の構造とすることができるかについて、
検討していきます。

工事の完了後は計画道路の歩道等を利用した迂回路を設けるため、これらのルートを利用する歩行者の通行機能は確保され、自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないと考えます。

なお、計画道路と矢川が交差する箇所は、迂回せずに橋梁の桁下を通り抜けることが可能な橋梁の構造とすることができるかについて、検討していきます。

閲覧について**環境調査書**

閲覧期間	令和7年10月14日（火）～11月12日（水）
閲覧場所	○東京都 建設局 道路建設部 計画課 ○東京都 北多摩北部建設事務所 工事第一課 ○国立市 生活環境部 環境政策課 ○矢川プラス ○立川市 都市整備部 都市計画課

※建設局HPでもご覧いただけます

(https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/road/kensetsu/yusenseibirosen/tama_c4/4_tama_127)

国立3・4・5号線については、調査、予測・評価を行った結果を、環境調査書としてとりまとめました。

こちらは、10月14日、火曜日から11月12日、水曜日まで、こちらの場所でご覧いただけます。

以上が、環境影響評価条例の対象とならない区間の予測・評価の説明になります。

**皆様のご理解とご協力を
お願いします。**



以上で、説明を終了いたします。
今後とも、皆様のご理解とご協力を頂きますようよろしくお願いいたします。