国立都市計画道路３・３・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業の環境影響評価書について（要約）

国立都市計画道路３・３・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業の環境影響評価書について（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　：　国立都市計画道路３・３・１５号中新田立川線
（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業
種　類　：　道路の新設

５　東京都環境影響評価条例に基づく手続
令和５年　９月　　調査計画書提出
令和５年　９月　　調査計画書の公示・縦覧
令和５年１２月　　調査計画書審査意見書受理
令和７年　９月　　評価書案提出
令和７年１０月　　環境影響評価審議会へ諮問
令和７年１０月　　評価書案の公示・縦覧
～同年　１１月
令和７年１０月　　評価書案の説明会開催
令和８年　３月　　見解書提出
令和８年　４月　　見解書の公示・縦覧
～同年　　５月
令和８年　６月　　都民の意見を聴く会
令和８年　７月　　環境影響評価審議会の答申
令和８年　７月　　評価書案審査意見書受理
令和８年１１月　　評価書提出

４　対象事業の内容の概要

項　目	内　容
都市計画道路名称	国立都市計画道路３・３・15号中新田立川線
延長及び区間	延長：約0.5km 起点：国立市谷保（都道256号［甲州街道］交差点） 終点：国立市富士見台四丁目
通過地域	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　：17,700台/日 道路ネットワークの整備完了時：24,200台/日
供用開始	令和22年度(2040年度)（予定）
事業期間	令和10年度（2028年度）から令和22年度（2040年度）まで（予定）

6　環境に及ぼす影響の評価の結論

予測･評価項目	評　価　の　結　論
大気汚染	**≪工事の完了後（自動車の走行）≫** **【自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度】** 計画道路の供用時における計画道路端の二酸化窒素（NO_2）の濃度（日平均値の年間98%値）の最大値は0.029ppm、道路ネットワークの整備完了時における最大値は0.030ppmと予測しました。以上のことから、評価の指標とした環境基本法（平成５年法律第91号）に基づく二酸化窒素に係る環境基準（昭和53年環境庁告示第38号）※1を満足します。 **【自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質（一次生成物質）の大気中における濃度】** 計画道路の供用時における計画道路端の浮遊粒子状物質（SPM）の濃度（日平均値の年間２%除外値）の最大値は、0.026mg/m^3、道路ネットワークの整備完了時における最大値は0.026mg/m^{3}と予測しました。以上のことから、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準(昭和48年環境庁告示第25号)※2を満足します。
騒音・振動	**≪工事の施行中（施設の建設）≫** **【建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベル】** 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、一般部において 77dB、橋梁部において 78dB と予測しており、評価の指標とした「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」（平成 12 年東京都条例第 215 号。以下「環境確保条例」といいます。）に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準（80dB）を満足します。 **【建設機械の稼働に伴う建設作業の振動レベル】** 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、一般部において 67dB、橋梁部において 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。 **≪工事の完了後（自動車の走行）≫** **【自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル】** 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 63dB、夜間 60dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間 67dB、夜間 63dB 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。 **【自動車の走行に伴う道路交通の振動レベル】** 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48dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間49dB、夜間49dB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)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。予測結果の日平均値の年間98%値(年間における１日平均値のうち、低い方から98%に当たる値)が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下の場合、環境基準を満足したと評価します。

※2　１時間値の１日平均値が0.10mg/m^{3}以下であり、かつ、１時間値が0.20mg/m^{3}以下。予測結果の日平均値の年間２%除外値（年間における１日平均値のうち、高い方から２%に当たる値)が0.10mg/m^{3}以下の場合、環境基準を満足したと評価します。

環境に及ぼす影響の評価の結論（続き）

予測･評価項目	評　価　の　結　論
水質汚濁	**≪工事の施行中（施設の建設）≫** **【橋梁部の工事に伴う周辺水域における水質の変化の程度】** 「橋梁部の工事に伴う周辺水域における水質の変化の程度」については、計画道路は矢川を橋梁構造（車道橋及び人道橋）で通過します。車道橋については、矢川水路部の外側に橋台を設置する計画としており、矢川の流水部の改変を行わないため、矢川の水質に影響を与えません。人道橋については、桁設置に当たって矢川の水路側壁や法面の一部を撤去する計画ですが、濁水を発生させるような施工は行わない計画としていることから、矢川の水質に影響を与えません。 なお、橋梁部の準備工（整地）に当たっては、矢川流水部付近の地面をシート被覆する等により土砂や木くずの流出の抑制に努めます。 これらのことから、橋梁部の工事に伴う周辺水域の水質変化の程度は小さく、矢川の水質は、現況と同程度であると予測します。 以上のことから、計画道路の橋梁部の工事に伴う周辺水域の水質変化の程度は、評価の指標とした「水質等の状況を悪化させないこと」を満足します。 **≪工事の完了後（施設の存在）≫** **【橋梁部の存在による水生生物の生息（育）環境としての水質の変化の程度】** 「橋梁部の存在による水生生物の生息（育）環境としての水質の変化の程度」については、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。また、計画道路は矢川との交差部を橋梁構造とし、矢川の流水部を改変しない計画であることから、矢川の水質に影響を与えません。 これらのことから、橋梁部の存在による水生生物の生息（育）環境としての水質の変化の程度は小さいものと予測します。 以上のことから、橋梁部の存在による水生生物の生息（育）環境としての水質の変化の程度は、評価の指標とした「水質等の状況を悪化させないこと」を満足します。
生物・生態系	**≪工事の施行中（施設の建設）≫** **【工事の施行に伴う生物・生態系の変化の内容とその程度】** 植物群落については、工事の施行中にケヤキ屋敷林の一部が改変されますが、その改変面積は小さく、周辺環境に分布する植物群落の構成要素及び構成割合にほとんど変化はないため、植物群落の多様性への影響は小さいと予測します。 陸上植物の注目される種については、ヤナギモが確認されましたが、矢川の流水部の改変は行わないことから、その影響は小さいと予測します。 陸上動物の注目される種については、哺乳類のキツネ、鳥類のカワセミ等、は虫類のニホンカナヘビ等、両生類のニホンアカガエル等及び昆虫類のオオアメンボ等が確認されましたが、それらの生息環境がほとんど変化しないことから影響は小さいと予測します。 水生生物の注目される種については、付着藻類のタンスイベニマダラ等、魚類のアブラハヤ等及び底生動物のマメシジミ属が確認されましたが、矢川の流水部の改変は行わないことから、矢川の水質及び水生生物の生息環境への影響は小さく、水生生物の注目される種への影響は小さいと予測します。 陸水域生態系については、工事の施行に伴う各生物群への影響は小さく、環境類型区分ごとの消失が小さいことから、その影響は小さいと予測します。 また、橋梁部の工事に当たっては、土砂や木くずの流出の抑制に努める等の環境保全のための措置を適切に講じることにより、生物・生態系への影響は可能な限り抑制されると考えられます。 以上のことから、評価の指標とした「生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。

環境に及ぼす影響の評価の結論（続き）

予測･評価項目	評　価　の　結　論
生物・生態系	**≪工事の完了後（施設の存在）≫** **【計画道路の存在に伴う生物・生態系の変化の内容とその程度】** 植物群落については、工事の完了後に、植物群落の構成要素及び構成割合に大きな変化はなく、植物群落の多様性への影響は小さいと予測します。 陸上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ることから、その影響は小さいと予測します。 陸上動物の注目される種については、工事の完了後も移動経路が確保されること、生息環境の構成割合の変化は小さいことから影響は小さいと予測します。 水生生物の注目される種については、橋梁部により被陰される範囲にはもともと耐陰性の高い付着藻類が生育していること、魚類や底生動物の生息環境である矢川の流水部の改変は行わないことから影響は小さいと予測します。 緑の量については、工事の完了後に計画道路（面積 1.48ha）が出現し、緑の量の予測地域（計画道路内）の緑地は消失しますが、緑地のうち樹木被覆地及び農地の占有面積は計 0.31ha、体積は約 0.6 万 m^3 であり、また、計画道路には植樹帯を適切に配置するため、緑の量への影響は可能な限り抑制されると考えられます。 陸水域生態系については、工事の完了後に計画道路が出現しますが、予測地域の環境構成要素（市街地、農地・草地、樹林・屋敷林及び矢川）に大きな変化はなく、食物連鎖など生物の相互関係に著しい影響はないことから影響は小さいと予測します。 また、矢川の流水部の改変は行わない計画とする等の環境保全のための措置を適切に講じることにより、生物・生態系への影響は可能な限り抑制されると考えられます。 以上のことから、評価の指標とした「生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。
景観	**≪工事の完了後（施設の存在）≫** **【計画道路の存在による主要な景観構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度】** 計画道路周辺は現在、JR 南武線から南側では２階建ての建物が多数を占め、３階建ての建物も点在しています。また、JR 南武線から北側では集合住宅が立ち並んでおり、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、計画道路内に植樹帯を設置するとともに、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。 これらのことから、主要な景観構成要素の改変の程度及び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。 **【計画道路の存在による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、既存の建物、樹木、電柱、電線、ガードレール等が改変され、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、計画道路内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。

環境に及ぼす影響の評価の結論（続き）

予測･評価項目	評　価　の　結　論
自然との触れ合い活動の場	**≪工事の施行中（施設の建設）≫** **【工事の施行に伴う自然との触れ合い活動の場の改変の程度】** 「矢川の清流とママ下湧水が出会う道」及び「雑木林のみち 矢川・青柳コース」については、計画道路との交差部で工事を行いますが、「矢川の清流とママ下湧水が出会う道」は全長約 4.5 ㎞、「雑木林のみち 矢川・青柳コース」は全長約 5.9 ㎞であるのに対して、これらのルート上の工事延長は計画道路の幅員と同等の約 28m であることから、改変の程度は小さいと予測します。 「谷保田圃の原風景を探して」については、計画道路との交差部で工事を行いますが、「谷保田圃の原風景を探して」は全長約 4.4 ㎞であるのに対して、このルート上の工事延長は計画道路の幅員と同等の約 34m であることから、改変の程度は小さいと予測します。 また、事業の実施に当たっては、環境保全のための措置を実施することで、影響の低減を図ります。 以上のことから、評価の指標とした「自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。 **【工事の施行に伴う自然との触れ合い活動の場が持つ機能の変化の程度】** 「矢川の清流とママ下湧水が出会う道」及び「雑木林のみち 矢川・青柳コース」については、計画道路との交差部が工事の施行中は利用できなくなりますが、工事の進捗に合わせて迂回路を設けることから、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ます。これにより、「散歩・ウォーキング」や「通過に利用」等の利用目的を満足することから、自然との触れ合い活動の場としての機能への影響は小さいと予測します。 「谷保田圃の原風景を探して」については、計画道路との交差部が工事の施行中は利用できなくなりますが、工事の進捗に合わせて迂回路を設けることから、このルートを利用する歩行者の通行機能は確保されます。これにより、「散歩・ウォーキング」や「通過に利用」等の利用目的を満足することから、自然との触れ合い活動の場としての機能への影響は小さいと予測します。 また、事業の実施に当たっては、環境保全のための措置を実施することで、影響の低減を図ります。 以上のことから、評価の指標とした「自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。 **≪工事の完了後（施設の存在）≫** **【計画道路の存在による自然との触れ合い活動の場の改変の程度】** 「矢川の清流とママ下湧水が出会う道」及び「雑木林のみち 矢川・青柳コース」については、これらのルートに交差して計画道路が出現しますが、「矢川の清流とママ下湧水が出会う道」は全長約 4.5 ㎞、「雑木林のみち 矢川・青柳コース」は全長約 5.9 ㎞であるのに対して、計画道路の幅員は約 28m であることから、改変の程度は小さいと予測します。 「谷保田圃の原風景を探して」については、このルート上に交差して計画道路が出現しますが、「谷保田圃の原風景を探して」は全長約 4.4 ㎞であるのに対して、計画道路の幅員は約 34m であることから、改変の程度は小さいと予測します。 また、事業の実施に当たっては、環境保全のための措置を実施することで、影響の低減を図ります。 以上のことから、評価の指標とした「自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。

環境に及ぼす影響の評価の結論（続き）

予測･評価項目	評　価　の　結　論
自然との触れ合い活動の場	**【計画道路の存在による自然との触れ合い活動の場が持つ機能の変化の程度】** 「矢川の清流とママ下湧水が出会う道」及び「雑木林のみち 矢川・青柳コース」については、これらのルートに交差して計画道路が出現しますが、工事の完了後は計画道路の歩道及び近傍の交差点を利用した迂回路（約 160m）を設けるため、歩行者の通行機能は確保されます。これにより、「散歩・ウォーキング」や「通過に利用」等の利用目的を満足することから、自然との触れ合い活動の場としての機能への影響は小さいと予測します。 なお、これらのルートと計画道路が交差する箇所においては、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。 「谷保田圃の原風景を探して」については、このルートに交差して計画道路が出現しますが、工事の完了後は計画道路の歩道等及び近傍の交差点を利用した迂回路（約 280m）を設けるため、歩行者の通行機能は確保されます。これにより、「散歩・ウォーキング」や「通過に利用」等の利用目的を満足することから、自然との触れ合い活動の場としての機能への影響は小さいと予測します。 また、事業の実施に当たっては、環境保全のための措置を実施することで、影響の低減を図ります。 以上のことから、評価の指標とした「自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。
廃棄物	**≪工事の施行中（施設の建設）≫** **【工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法】** 建設廃棄物（アスファルト・コンクリート塊及びコンクリート塊）の排出量は合計約 407㎥、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」の達成基準値（再資源化率 99%以上）を達成します。 撤去路盤の排出量は約 921㎥、再資源化率は 96%以上と予測することから、達成基準値（再資源化率 96%以上）を達成します。 ガードレール等の鉄製金属の排出量は約 30t、再資源化率は 99%以上と予測することから、達成基準値（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 7,182㎥、建設発生土有効利用率は 99%以上と予測することから、達成基準値（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、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める達成基準値を上回るように再資源化する計画であることから、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、評価の指標とした「循環型社会形成推進基本法」等に定める事業者の責務及び「東京都建設リサイクル推進計画」に定める達成基準値を満足します。

本事業の実施が周辺環境に与える影響については、上記のとおりであり、都市計画を変更する上で支障ないと判断する。

7　審査意見書と環境影響評価書案との関連

審 査 意 見 書	評 価 書 案 の 修 正 内 容
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。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。なお、事業の実施に当たっては、関係住民や自治体に対し周知・説明を十分に行うこと。	環境影響評価書の作成に当たっては、指摘された点について以下のとおり対応しました。
【騒音・振動】 1　計画道路は、鉄道立体化が計画されているJR南武線と立体交差する計画であり、事業範囲の一部が重複している。工事の施行中の建設機械の稼働及び完了後の自動車の走行について、立体交差することによる騒音の影響が懸念されることから、環境保全のための措置を徹底するとともに事業間で連携や調整を図り、近隣住宅や施設への十分な配慮を行うこと。	環境保全のための措置として、関連事業とも必要に応じて連携を図り、騒音の低減に一層努めることなどを記載しました。
2　建設機械の稼働に伴う騒音について、評価の指標とした勧告基準値を下回っているが、計画道路周辺には住宅等が近接することから、建設機械の配置を詳細に検討するなど、より一層の環境保全のための措置を講じること。 また、工事の完了後の自動車の走行に伴う騒音は、評価の指標とした環境基準値を下回っているものの現況を大きく上回り、その影響が懸念されることから、環境保全のための措置を徹底させるとともに、周辺住民に対して十分な説明を行うこと。	環境保全のための措置として、関連事業とも必要に応じて連携を図り、騒音の低減に一層努めることを記載するとともに、工事の事前周知について修正しました。
【生物・生態系】 計画道路と矢川との交差部を橋梁構造とすることで矢川の流水部の改変を行わず、矢川の水質及び水生生物の生息・生育環境への影響は小さいとしているが、橋梁部の構造、矢川の水路側壁や法面の撤去範囲などが示されていない。このため、橋梁部の構造等を可能な限り明らかにした上で、矢川の水生生物の生息・生育環境の保全に努めるとともに、必要に応じて更なる環境保全のための措置を講じること。	環境保全のための措置として、工事の施行中及び完了後において、矢川の生物・生態系の変化についての現地調査を実施し、事業の影響が確認された場合には追加の保全措置を検討することを記載しました。