

<p>子測評価項目・子測事項</p> <p>【工事中の施行中】工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度</p>	<p>標準区間</p> <p>計画道路は、周知の埋蔵文化財包蔵地である〔多摩ニュータウンNo.44、No.56、No.761、No.762道路〕の4ヶ所を通過するほか「多摩ニュータウンNo.87道路」の1ヶ所に近接します。</p> <p>これらの埋蔵文化財包蔵地における工事に先立ち、文化財保護法（昭和25年法律第214号）及び東京都文化財保護条例（昭和61年東京都条例第25号）に基づき、必要な届出や協議を都教育委員会及び市教育委員会を行う等の適切な措置を講じ、影響の低減を図るものとします。</p> <p>なお、工事の施行中に未周知の埋蔵文化財等が確認された場合は、速やかに教育委員会等関係機関に報告し、関係法令に基づき適切な処置を講じます。以上のことから、評価の指標とした「文化財保護法等に定める規定を遵守すること」を満足します。</p>
<p>【工事中の施行中】工事の施行に伴う廃棄物の排出量、再利用率及び処理・処分方法</p>	<p>計画道路の工事の施行において発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等は、合計約12,530㎥と予測しますが、再資源化率の予測を99%以上とすることから、「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）の目標値（再資源化率99%以上）を達成できます。</p> <p>建設発生土は、約115,240㎥と予測しますが、「有効利用率を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（有効利用率99%以上）を達成できます。</p> <p>また、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・再利用することから、評価の指標に示される事業者の責務に合致します。</p> <p>廃棄物については、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）及び東京都廃棄物の処理及び再利用に関する条例（平成元年東京都条例第140号、以下「東京都廃棄物条例」という。）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。</p> <p>有効利用が困難な建設発生土が発生した場合は、受入先の受入基準を確認し、発生土処分場に搬出します。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした『コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等については、「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）を達成すること。』『建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（有効利用率99%以上）を達成すること。』及び「循環型社会形成推進基本法（平成12年法律第110号）等に定める事業者の責務に示される再資源化・再利用の推進等による廃棄物の減量の方針と合致すること。』を満足します。</p>

4 鶴牧区間

環境影響評価項目として、大気汚染、騒音・振動、景観、廃棄物の4項目を選定し、子測評価を実施しました。

対象計画の案である【鶴牧A案】車道セパレート案及び【鶴牧B案】車道南側集約案の評価結果を整理し、比較検討した環境影響の程度は表3(2)に示すとおりです。

なお、大気汚染と騒音・振動については、【鶴牧A案】と【鶴牧B案】とで北側沿道と南側沿道に与える影響が異なるため、北側と南側に分けて、結果を整理しました。

表3(2) 環境影響の程度の評価(鶴牧区間)

子測評価項目・子測事項	【鶴牧A案】車道セパレート案	【鶴牧B案】車道南側集約案
<p>【工事中の完了後】自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素の濃度</p>	<p><北側> 計画道路の道路端における二酸化窒素(NO₂)の濃度(日平均値98%値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.032ppmと予測し、評価の指標とした環境基本法^{※1}を満足します。</p>	<p><北側> 計画道路の道路端における二酸化窒素(NO₂)の濃度(日平均値98%値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.033ppmと予測し、評価の指標とした環境基本法^{※1}を満足します。</p>
<p>【工事中の完了後】自動車の走行に伴い発生する浮遊粒状物質(大気中成物質)の濃度</p>	<p><南側> 計画道路の道路端における二酸化窒素(NO₂)の濃度(日平均値98%値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.032ppmと予測し、評価の指標とした環境基本法^{※1}を満足します。</p>	<p><南側> 計画道路の道路端における二酸化窒素(NO₂)の濃度(日平均値98%値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.039mg/㎥と予測し、評価の指標とした環境基本法^{※1}を満足します。</p>
<p>【工事中の完了後】自動車の走行に伴い発生する浮遊粒状物質(大気中成物質)の濃度</p>	<p><北側> 計画道路の道路端における浮遊粒状物質(SPM)の濃度(日平均値の2%除外値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.039mg/㎥と予測し、評価の指標とした環境基本法^{※1}に基づき大気汚染に係る環境基準^{※2}を満足します。</p>	<p><南側> 計画道路の道路端における浮遊粒状物質(SPM)の濃度(日平均値の2%除外値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.039mg/㎥と予測し、評価の指標とした環境基本法^{※1}に基づき大気汚染に係る環境基準^{※2}を満足します。</p>

※1)1時間間の1日平均値が0.046ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下。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0.06ppm以下の場合、環境基準が達成されたと評価します。

※2)1時間間の1日平均値が0.10mg/㎥以下であり、かつ1時間値が0.20mg/㎥以下、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/㎥以下の場合、環境基準が達成されたと評価します。

注1)・①印:他の計画案に比べ大きい値があります。②印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。△印:他の計画案に比べ劣っています。③印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。④印:他の計画案に比べ劣っています。⑤印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差はありません。

注2) __を付した箇所は、【A案】と【B案】とで内容が異なる部分です。

子測評価項目・子測事項	【鶴牧A案】車道セパレート案	【鶴牧B案】車道南側集約案
【工事の施行中】 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベル	① 計画道路の平面構造では、区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施します。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、73dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件に基づく指定建設作業に適用する騒音の報告基準(80dB)を満足します。	① 計画道路の平面構造では、区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施します。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、69dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件に基づく指定建設作業に適用する騒音の報告基準(70dB)を満足します。
【工事の完了後】 建物の稼働に伴う建設作業の騒音レベル	① 計画道路の平面構造では、区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施します。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、69dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件に基づく指定建設作業に適用する騒音の報告基準(70dB)を満足します。	① 計画道路の平面構造では、区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施します。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、69dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件に基づく指定建設作業に適用する騒音の報告基準(70dB)を満足します。
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル	① 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、夜間57dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間65dB、夜間50dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件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。	① 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、夜間57dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間65dB、夜間50dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件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。
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル	② 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、夜間59dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間66dB、夜間61dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件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。	② 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、夜間59dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間66dB、夜間61dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件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。
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル	③ 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、夜間48dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間49dB、夜間48dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準(昼間60dB以下、夜間55dB以下)を満足します。	③ 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、夜間48dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間49dB、夜間48dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準(昼間60dB以下、夜間55dB以下)を満足します。
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル	④ 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、夜間48dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間49dB、夜間48dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準(昼間60dB以下、夜間55dB以下)を満足します。	④ 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、夜間48dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間49dB、夜間48dBと予測し、評価の指標とした環境確保条件に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準(昼間60dB以下、夜間55dB以下)を満足します。

注1)・△印:他の計画案に比べ大きい値になっています。①印:他の計画案と同じく優れているもの有意な差はありません。②印:他の計画案に比べ劣っています。(+)印:他の計画案と比べ優れるもの有意な差はありません。注2) 〓を付した箇所は、【A案】と【B案】とで内容が異なる部分です。

子測評価項目・子測事項	【鶴牧A案】車道セパレート案	【鶴牧B案】車道南側集約案
【工事の完了後】 計画道路の存在に伴う主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地味景観の特性の変化の程度	④ 事業の実施に伴い、現況の往復2車線道路が4車線道路となり、主要な景観構成要素である「よこやまの道」の一部が改変されますが、改変される「よこやまの道」は現在往復2車線で供用している計画道路の歩道部分で、現状はアスファルト舗装であり自然性のある緑地帯を構成する樹林地帯も改変されません。なお、計画道路内に新たに擁壁と塀部分が出現しますが、既存の街路樹を可能な限り保全し、計画道路の車道の両側に植樹帯を確保し、また、多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。	④ 事業の実施に伴い、現況の往復2車線道路が4車線道路となり、主要な景観構成要素である「よこやまの道」の一部が改変されますが、改変される「よこやまの道」は現在往復2車線で供用している計画道路の歩道部分で、現状はアスファルト舗装であり自然性のある緑地帯を構成する樹林地帯も改変されません。なお、計画道路内に新たに擁壁と塀部分が出現しますが、既存の街路樹を可能な限り保全し、計画道路の車道の両側に植樹帯を確保し、また、多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。
【工事の完了後】 計画道路の存在に伴う主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地味景観の特性の変化の程度	④ 事業の実施に伴い、現況の往復2車線道路が4車線道路となり、主要な景観構成要素である「よこやまの道」の一部が改変されますが、改変される「よこやまの道」は現在往復2車線で供用している計画道路の歩道部分で、現状はアスファルト舗装であり自然性のある緑地帯を構成する樹林地帯も改変されません。なお、計画道路内に新たに擁壁と塀部分が出現しますが、既存の街路樹を可能な限り保全し、計画道路の車道の両側に植樹帯を確保し、また、多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。	④ 事業の実施に伴い、現況の往復2車線道路が4車線道路となり、主要な景観構成要素である「よこやまの道」の一部が改変されますが、改変される「よこやまの道」は現在往復2車線で供用している計画道路の歩道部分で、現状はアスファルト舗装であり自然性のある緑地帯を構成する樹林地帯も改変されません。なお、計画道路内に新たに擁壁と塀部分が出現しますが、既存の街路樹を可能な限り保全し、計画道路の車道の両側に植樹帯を確保し、また、多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。

注1)・△印:他の計画案に比べ大きい値になっています。①印:他の計画案と同じく優れているもの有意な差はありません。②印:他の計画案に比べ劣っています。(+)印:他の計画案と比べ優れるもの有意な差はありません。注2) 〓を付した箇所は、【A案】と【B案】とで内容が異なる部分です。

子測評価項目・子測事項	【鶴牧A案】車道セパレート案	【鶴牧B案】車道南側集約案
【工事の施行中】 工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用量及び処理・処分方法	計画道路の工事の施行において発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等は、合計約2,200m ³ と予測します。再資源化率の予測を90%以上とする。『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)を達成できます。また、建設発生土は、約32,880m ³ と予測しますが、有効利用率を95%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(有効利用率99%以上)を達成できます。また、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・再利用することから、評価の指標に示される事業者の責務に合致します。	計画道路の工事の施行において発生するコンクリート塊、木くず等は、合計約2,120m ³ と予測します。再資源化率の予測を90%以上とする。『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)を達成できます。また、建設発生土は、約20,490m ³ と予測しますが、有効利用率を95%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(有効利用率99%以上)を達成できます。また、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・再利用することから、評価の指標に示される事業者の責務に合致します。
廃棄物	△ 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。有効利用が困難な建設発生土が発生した場合は、受入先の受入基準を確認し、発生土処分場に搬出します。	◎ 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。有効利用が困難な建設発生土が発生した場合は、受入先の受入基準を確認し、発生土処分場に搬出します。

注1) ◎印:他の計画案に比べ大きいに優れています。△印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
 ・△印:他の計画案に比べ劣っています。(+)印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。
 注2) _をした箇所は、【A案】と【B案】とで内容が異なる部分です。

う 諏訪・永山区間
 環境影響評価項目として、大気汚染、騒音・振動、地形・地質、生物・生態系、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い・活動の場、廃棄物の8項目を選定し、子測評価を実施しました。
 対象計画の案である【諏訪永山A案】車道中央集約案及び【諏訪永山B案】車道南側集約案の子測評価結果を整理し、比較検討した環境影響の程度は表3(3)に示すとおりです。

表3(3) 環境影響の程度の評価(諏訪・永山区間)

子測評価項目・子測事項	【諏訪永山A案】車道中央集約案	【諏訪永山B案】車道南側集約案
【工事の完了後】 自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素の 대기中における濃度	計画道路の道路端における二酸化窒素(NO ₂)の濃度(日平均値の98%値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.033ppmと予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準**を満足します。	計画道路の道路端における二酸化窒素(NO ₂)の濃度(日平均値の98%値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.032ppmと予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準**を満足します。
【工事の完了後】 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)の 대기中における濃度	計画道路の道路端における浮遊粒子状物質(SPM)の濃度(日平均値の2%除外値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.089mg/m ³ と予測し、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**を満足します。	計画道路の道路端における浮遊粒子状物質(SPM)の濃度(日平均値の2%除外値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.089mg/m ³ と予測し、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**を満足します。

※1) 1時間間の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、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0.06ppm以下の場合、環境基準が達成されたと評価します。
 ※2) 1時間間の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ1時間間値が0.20mg/m³以下、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/m³以下の場合、環境基準が達成されたと評価します。
 注1) ・◎印:他の計画案に比べ大きいに優れています。△印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
 ・△印:他の計画案に比べ劣っています。(+)印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。
 注2) _をした箇所は、【A案】と【B案】とで内容が異なる部分です。

子測評価項目・子測事項	【諏訪永山A案】車道中央集約案	【諏訪永山B案】車道南側集約案
<p>【工事の完了後】計画道路の存在に伴う主要な景観の構成要素の改変による地域景観の特性の変化の程度</p>	<p>事業の実施に伴い、現状の往復2車線道路が4車線道路となり、道路の拡幅があることから主要な景観構成要素である「よこやまの道」及び川崎市黒川里地里山保全等地域域の一部が改変されますが、最大で奥行き約20m、長さ約100mの範囲に限られます。地域景観を構成する樹林地の一部が改変されますが、大部分の樹林地は残る計画です。</p> <p>なお、計画道路内に新たに擁壁と副道が出現しますが、計画道路の車道の両側に植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。また、多摩市都市計画やスタンプに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。以上ことから、主要な景観の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す。</p>	<p>事業の実施に伴い、現状の往復2車線道路が4車線道路となり、道路の拡幅があることから主要な景観構成要素である「よこやまの道」及び川崎市黒川里地里山保全等地域域の一部が改変されますが、最大で奥行き約20m、長さ約100mの範囲に限られます。地域景観を構成する樹林地の一部が改変されますが、大部分の樹林地は残る計画です。</p> <p>なお、計画道路内に新たに擁壁と副道が出現しますが、出現する法面部分を緑化するのと同時に、計画道路の車道の両側に植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。また、多摩市都市計画やスタンプに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。以上ことから、主要な景観の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す。</p>
<p>【工事の完了後】計画道路の存在に伴う代表的眺望地点からの眺望の変化の程度</p>	<p>事業の実施に伴い、現状の往復2車線道路が4車線道路となり、計画道路の擁壁と副道が出現し、「よこやまの道」の樹林が一部伐採され、眺望に変化が生じます。</p> <p>しかしながら、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、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。以上ことから、周辺景観との調和が図られ、眺望の変化の程度は小さいと予測します。</p>	<p>事業の実施に伴い、現状の往復2車線道路が4車線道路となり、計画道路の擁壁と法面が出現し、「よこやまの道」の樹林が一部伐採され、眺望に変化が生じます。</p> <p>しかしながら、計画道路内に新たに出現する法面部分を緑化するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、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。以上ことから、周辺景観との調和が図られ、眺望の変化の程度は小さいと予測します。</p>
<p>【工事の施行中】工場の敷地内埋蔵文化財包蔵地の改変の程度</p>	<p>計画道路は、「多摩ニュータウン遺跡」No.46、No.47、No.790遺跡、麻生区No.1091の4カ所の埋蔵文化財を通過するほか「多摩ニュータウン」No.137・黒川里山地区No.13遺跡」の2カ所に近接します。文化財保護法及び東京都文化財保護条例に基づき、必要な届出や協議を都教育委員会及び市教育委員会に行う等の適切な措置を講じ、影響の低減を図るとします。</p> <p>なお、工事の施行中に未周知の埋蔵文化財等が確認された場合は、速やかに教育委員会等関係機関に報告し、関係法令に基づき適切な処置を講じます。以上ことから、評価の指標とした「文化財保護法等に定めること」を満足します。</p>	<p>計画道路は、「多摩ニュータウン遺跡」No.46、No.47、No.790遺跡、麻生区No.1091の4カ所の埋蔵文化財を通過するほか「多摩ニュータウン」No.137・黒川里山地区No.13遺跡」の2カ所に近接します。文化財保護法及び東京都文化財保護条例に基づき、必要な届出や協議を都教育委員会及び市教育委員会に行う等の適切な措置を講じ、影響の低減を図るとします。</p> <p>なお、工事の施行中に未周知の埋蔵文化財等が確認された場合は、速やかに教育委員会等関係機関に報告し、関係法令に基づき適切な処置を講じます。以上ことから、評価の指標とした「文化財保護法等に定めること」を満足します。</p>
<p>史跡・文化財</p>	<p>注1) ◎印:他の計画案に比べたいは優れています。一印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。 △印:他の計画案に比べ優れるもの有意な差ではありません。 注2) △印:他の計画案に比べ劣っています。(+)印:他の計画案と比べ優れるもの有意な差ではありません。</p>	<p>注1) ◎印:他の計画案に比べたいは優れています。一印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。 △印:他の計画案に比べ優れるもの有意な差ではありません。 注2) △印:他の計画案に比べ劣っています。(+)印:他の計画案と比べ優れるもの有意な差ではありません。</p>
<p>子測評価項目・子測事項</p> <p>【諏訪永山A案】車道中央集約案</p> <p>【諏訪永山B案】車道南側集約案</p>	<p>【工事の完了後】計画道路の存在に伴う自然との触れ合い活動の場(場、機能及び利用経路)への影響</p> <p>工事の施行中は、改変部において利用者の安全に配慮した「よこやまの道」の迂回路を確保します。また、改変部外の「防人見返りの峠」等は、現状のまま改変されません。</p> <p>自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度については、「よこやまの道」の一部が計画道路の拡幅工事により改変されますが、改変部には利用者の安全に配慮した迂回路を確保することから、「自然との触れ合い活動の場」の消滅はありません。また、改変の程度については、「よこやまの道」の延長約100mに於いては、影響は小さいと予測します。したがって、工事の施行に伴う「自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度」への影響は小さいと予測します。なお、「多摩・三浦丘陵広域連携トレイル」への影響も小さいと予測します。</p> <p>自然との触れ合い活動の場の持つ機能については、工事の施行中には、改変部に利用者の安全に配慮した迂回路を確保すること、及び改変部外の「防人見返りの峠」等は改変されないことから、散策、ランニング、自転車及び犬の散歩等の利用は可能であり、「自然との触れ合い活動の場の持つ機能」の変化の程度は、影響は小さいと予測します。</p> <p>改変部周辺の利用経路として、改変部周辺の利用経路、改変部の既設擁壁から利用経路及び改変部より西側の利用経路があります。このうち、改変部の車側からの利用経路を確保すること、及び改変部より西側の利用経路は改変されないので、工事の施行に伴う「自然との触れ合い活動の場」への影響は小さいと予測します。</p> <p>以上ことから、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。</p>	<p>【工事の完了後】計画道路の存在に伴う自然との触れ合い活動の場(場、機能及び利用経路)への影響</p> <p>工事の完了後は、計画道路の南端部に「よこやまの道」の代替路を約100m整備します。代替路には土系舗装を行うとともに、景観に配慮した柵を設けます。また、改変部外の「防人見返りの峠」等は、現状のまま改変されません。</p> <p>「自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度」については、「よこやまの道」の一部が計画道路の拡幅工事により改変されますが、改変部には代替路を整備することから、「自然との触れ合い活動の場の延長約100mに於いては、影響は小さいと予測します。したがって、工事の完了後の「自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度」への影響は小さいと予測します。なお、「多摩・三浦丘陵広域連携トレイル」への影響も小さいと予測します。</p> <p>「自然との触れ合い活動の場の持つ機能」については、工事の完了後は、改変部に土系舗装や景観に配慮した柵を設置されたことから、散策、ランニング、自転車及び犬の散歩等の利用は可能であり、「自然との触れ合い活動の場の持つ機能」の変化の程度は、影響は小さいと予測します。</p> <p>変換部の車側からの利用経路、改変部の既設擁壁から利用経路及び改変部より西側の利用経路があります。これらのうち、改変部の車側からの利用経路を確保すること、及び改変部より西側の利用経路は改変されないので、工事の施行に伴う「自然との触れ合い活動の場」への影響は小さいと予測します。</p> <p>以上ことから、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。</p>

(2) 環境配慮目標の達成の程度の評価

標準区間
標準区間において予測評価を行った項目は、大気汚染、騒音・振動、日影、電波障害、景観、史跡・文化財、廃棄物の7項目です。それぞれの環境配慮目標の達成の程度の評価は、表4(1)に示すとおりです。

表4(1) 環境配慮目標の達成の程度の評価(標準区間)

予測評価項目・環境配慮目標	標準区間
大気汚染 植樹帯等の設置	車道の両側にそれぞれ6.0m～21.0mの歩道・植樹帯等を設置します。
大気汚染 工事に伴う大気汚染の防止	工事の平準化により、工事用車両の極端な集中を避け、排出ガス対策型建設機械を使用します。
騒音・振動 周辺地域への騒音・振動に配慮した道路構造	平面構造及び橋梁構造とし、沿道環境への配慮等から往復4車線の車道位置は、幅員の中央に配置します。
騒音・振動 騒音・振動の防止	車道の両側にそれぞれ6.0m～21.0mの歩道・植樹帯等を設置します。また、低騒音舗装を実施するとともに、必要に応じて遮音壁を設置します。
日影 高架を建設する場合、周辺地域に日照障害を及ぼさないよう配慮	工事の平準化により、工事用車両の極端な集中を避け、低騒音型・橋梁構造周辺において、計画道路外北側に日影が生じますが、橋梁構造に落下物防止柵を設置する場合は、可能な限り日陰の影響を低減するように配慮します。
電波障害 電波障害対策を実施	橋梁構造周辺においてテレビ電波の受信障害が発生した場合は、「公共施設等の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」で定める基準に基づき、適切に対処します。
景観 地域の特性に応じた景観形成への配慮	既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。また、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進め、多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。

【諏訪永山A案】車道中央集約案

【諏訪永山B案】車道南側集約案

予測評価項目・予測事項	【諏訪永山A案】車道中央集約案	【諏訪永山B案】車道南側集約案
【工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用量及び処理・処分方法	計画道路の工事の施行において発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等は、合計約5,170 ³ と予測します。再資源化率の予測を99%以上とすることから、「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)を達成できます。	計画道路の工事の施行において発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等は、合計約4,910 ³ と予測します。再資源化率の予測を99%以上とすることから、「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)を達成できます。
廃棄物	また、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・再利用することから、評価の指標に示される事業者の責務に合致します。	また、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・再利用することから、評価の指標に示される事業者の責務に合致します。

以上のことから、評価の指標とした「コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等」については、「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)を達成すること。『建設発生土』については、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値(有効利用率99%以上)を達成すること。』及び『循環型社会形成推進基本法等に定める事業者の責務に示される再資源化・再利用の推進等による廃棄物の減量の方針と合致すること。』を満足します。

注1)・①印:他の計画案に比べ天いに優れています。①印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
 △印:他の計画案に比べ劣っています。(△)印:他の計画案と比べ優れるもの有意な差はありません。
 注2) ーをした箇所は、【A案】と【B案】とで内容が異なる部分です。

