

子測評価項目・環境配慮目標	【鶴牧A案】車道セパレート案 計画道路内に新たに出現する中央帯・分離帯を可能な限り緑化するとともに、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。【鶴牧B案】とは異なり、計画道路内に擁壁と法面が出現し、計画部分は緑化します。	【鶴牧B案】車道南側集約案 計画道路内に新たに出現する中央帯・分離帯を可能な限り緑化するとともに、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。【鶴牧A案】とは異なり、計画道路内に擁壁と法面が出現します。
建設時における廃棄物の発生を減らすための取組を促進し、再生資源を有効活用	建設発生土の有効利用率の目標を99%以上とし、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事期間利用に努めます。建設発生土の有効利用率は、【鶴牧B案】に比べて約12.390m ³ 多くなります。	建設発生土の有効利用率の目標を99%以上とし、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事期間利用に努めます。建設発生土の有効利用率は、【鶴牧A案】に比べて約12.390m ³ 少なくなります。
建設時の副産物を、徹底的に分別し、可能な限り再利用	コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等の再資源化率の目標を99%以上とし、再資源化施設などを活用し再生品化に努めます。また、再生品の優先した利用に努めます。建設発生土の有効利用率の目標を99%以上とし、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事期間利用に努めます。	コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等の再資源化率の目標を99%以上とし、再資源化施設などを活用し再生品化に努めます。また、再生品の優先した利用に努めます。建設発生土の有効利用率の目標を99%以上とし、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事期間利用に努めます。
再資源化施設に搬出する場合や処分の場合には適正に処理	建設廃棄物については、廃棄物の運搬・処分の際には、許可を得た業者に委託して適正に処理・処分を行います。運搬の際には、コンクリート製に使用し、適切に処理します。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、発生土処分場へ搬出します。	建設廃棄物については、廃棄物の運搬・処分の際には、許可を得た業者に委託して適正に処理・処分を行います。運搬の際には、コンクリート製に使用し、適切に処理します。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、発生土処分場へ搬出します。

注1)・①印:他の計画案に比べ大いに優れています。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の有意な差ではありません。
 注2) ーを付した箇所は、【A案】と【B案】とで内容が異なる部分です。

う 諏訪・永山区分
 諏訪・永山区分において子測評価を行った項目は、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項目です。それぞれの環境配慮目標の達成の程度を整理し、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】車道南側集約案を比較検討した環境配慮目標の達成の程度の評価結果は表4(3)に示すとおりです。

表4(3) 環境配慮目標の達成の程度の評価(諏訪・永山区分)

子測評価項目・環境配慮目標	【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
周辺地域への大気汚染に配慮した道路構造	平面構造とし、往復4車線の車道位置は、道路幅員の中央に集約して配置します。車道の位置は住宅の集中している北側の沿道から離れます。計画道路の北側の道路端における騒音レベルの最大値は、【諏訪永山B案】に比べて僅かですが高くなります。	平面構造とし、往復4車線の車道位置は、南側の地形の高い位置に集約して配置します。車道の位置は住宅の集中している北側の沿道から上り離れます。計画道路の北側の道路端における騒音レベルの最大値は、【諏訪永山A案】に比べて僅かですが低くなります。
植樹帯等の設置	車道の北側には10.0m~29.0mの歩道・植樹帯を、車道の南側には11.0m~25.5mの歩道・植樹帯等及び55mの副道を設置します。	車道の北側には14.0m~36.0mの歩道・植樹帯を、車道の南側には8.0m~14.0m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、車道の北側に0m~0.5mの遮音壁を設置します。
大気汚染	工事の平面化により、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。	工事の平面化により、工事用車両の極端な集中を避け、低騒音型・低振動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	周辺地域への騒音・振動に配慮
騒音・振動	低騒音舗装、植樹帯、遮音壁の設置	低騒音舗装、植樹帯、遮音壁の設置
地形・地質	周辺環境の様々な影響に配慮	周辺環境の様々な影響に配慮

注1)・①印:他の計画案に比べ大いに優れています。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の有意な差ではありません。
 注2) ーを付した箇所は、【A案】と【B案】とで内容が異なる部分です。

子測評価項目・環境配慮目標	【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>・周辺地域の植生を踏まえ、緑の保全・創出、緑のネットワークの保全を図ること</p> <p>・「よこやまの道」の環境に配慮すること</p>	<p>【諏訪永山A案】車道中央集約案</p> <p>子測地域は、計画道路の南側に広がる緑の分布の中では、北端の小規模な範囲で、計画道路による変化が周辺の緑との連続性等へ及ぼす影響は小さく限定的です。さらに、車道の北側には10.0m～29.0mの歩道・植樹帯等を、車道の南側には11.0m～25.5mの歩道・植樹帯及び5mの副道を設置する等、計画道路の縦断方向の緑のネットワークの保全に努めます。</p> <p>なお、「よこやまの道」への環境配慮として施工範囲の最小化に努め、供用時の代替路は改変部内に土系舗装を用いて設置します。</p>	<p>【諏訪永山B案】車道南側集約案</p> <p>子測地域は、計画道路の南側に広がる緑の分布の中では、北端の小規模な範囲で、計画道路による変化が周辺の緑との連続性等へ及ぼす影響は小さく限定的です。さらに、車道の北側には14.0m～36.0mの歩道・植樹帯等を、車道の南側には8.0m～14.0mの歩道・植樹帯を設置する等、計画道路の縦断方向の緑のネットワークの保全に努めます。</p> <p>なお、「よこやまの道」への環境配慮として施工範囲の最小化に努め、供用時の代替路は改変部内に土系舗装を用いて設置します。</p>
<p>景観</p> <p>地域の特性に応じた景観形成への配慮</p>	<p>計画道路内に新たに出現する中央帯・分離帯を可能な限り緑化するるとともに、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、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。</p> <p>【諏訪永山A案】とは異なり、計画道路内に擁壁と副道が出現します。</p>	<p>計画道路内に新たに出現する中央帯・分離帯を可能な限り緑化するるとともに、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、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。</p> <p>【諏訪永山A案】とは異なり、計画道路内に擁壁と副道が出現し、法面部分は緑化します。</p>
<p>史跡・文化財</p> <p>文化財包蔵地の破壊及び著しい改変の防止</p> <p>歴史的、文化的遺産が存在するところで適切に保全</p>	<p>計画道路は、「多摩ニュータウン遺跡 No.46, No.47, No.790遺跡及び緑生区 No.1031」の4か所の埋蔵文化財を通過するほか、「多摩ニュータウン遺跡 No.789遺跡及び緑生区 No.137、黒川地区 No.13遺跡」の2か所に近接します。これらの埋蔵文化財包蔵地における工事に先立ち、文化財保護委員会及び市教育委員会に基づき、必要な届出や、影響を軽減するものとして、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。</p>	<p>計画道路は、「多摩ニュータウン遺跡 No.46, No.47, No.790遺跡及び緑生区 No.1031」の4か所の埋蔵文化財を通過するほか、「多摩ニュータウン遺跡 No.789遺跡及び緑生区 No.137、黒川地区 No.13遺跡」の2か所に近接します。これらの埋蔵文化財包蔵地における工事に先立ち、文化財保護委員会及び市教育委員会に基づき、必要な届出や、影響を軽減するものとして、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。</p>
<p>自然・緑の触れ合い活動の場</p> <p>「緑と水景の広域連携トレイル」を分断しないように配慮</p>	<p>緑と水景の広域連携トレイルの一部である「よこやまの道」において、工事の施行中は利用者の安全に配慮した迂回路を確保し、工事の完了後は復旧を完了させ、緑と水景の広域連携トレイルを分断しないよう配慮します。舗装を行うとともに、景観に配慮した柵を設置し、自然との触れ合い活動の場への影響の低減を図ります。</p>	<p>緑と水景の広域連携トレイルの一部である「よこやまの道」において、工事の施行中は利用者の安全に配慮した迂回路を確保し、工事の完了後は復旧を完了させ、緑と水景の広域連携トレイルを分断しないよう配慮します。舗装を行うとともに、景観に配慮した柵を設置し、自然との触れ合い活動の場への影響の低減を図ります。</p>

注1)・◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。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。
 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・環境配慮目標	【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>建設工事における廃棄物の発生をできる限り抑え、資源ロスを低減させ再生資材を活用</p>	<p>△ 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ます。また、再生品の率先した利用に努めます。建設発生土の有効利用率の目標を98%以上とし、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事期間利用に努めます。建設発生土の発生量は、【諏訪永山B案】に比べて約89,200㎥多くなりします。</p>	<p>◎ 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ます。また、再生品の率先した利用に努めます。建設発生土の有効利用率の目標を98%以上とし、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事期間利用に努めます。建設発生土の発生量は、【諏訪永山A案】に比べて約89,200㎥少なくなりします。</p>
<p>建設時の副産物は、徹底的に分別し、可能な限り再利用</p>	<p>― コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等の再資源化率の目標を98%以上とし、再資源化施設などを活用し再生品化に努めます。また、建設発生土の有効利用率の目標を98%以上とし、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事期間利用に努めます。</p>	<p>― コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等の再資源化率の目標を98%以上とし、再資源化施設などを活用し再生品化に努めます。また、建設発生土の有効利用率の目標を98%以上とし、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事期間利用に努めます。</p>
<p>再資源化施設に搬出する場合や処分の場合は適正に処理</p>	<p>― 建設廃棄物については、廃棄物の運搬・処分の際にはマニフェスト制度に適切に処理します。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、発生土処分場に出します。</p>	<p>― 建設廃棄物については、廃棄物の運搬・処分の際にはマニフェスト制度に適切に処理します。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、発生土処分場に出します。</p>

注1)・◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。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。
 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。

表5(1) 社会・経済面から見た評価(鶴牧区間)

		【鶴牧A案】車道センバート案	【鶴牧B案】車道南側集約案
利用者の視点	速達性	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の緩和等によって速達性の向上が図られます。 交通渋滞の緩和等によって歩行の安全性、快適性の向上が図られます。 車道の両側に緑豊かな植樹帯等を設け、快適な自転車・歩行者空間を確保できます。 自転車と歩行者の通行空間を分離することにより、安全な自転車・歩行者空間を確保できます。 	
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地等を通過する交通を計画道路に誘導することで、生活者の安全性・快適性の向上が図られます。 	
生活者の視点	安全性・快適性	<ul style="list-style-type: none"> ラインアップの収容が可能です。水道、下水道、ガス、電気、通信等の各種ライフラインを収容する空間となり、地域住民の生活を支えます。 広域的な幹線道路ネットワークを形成することにより、複数の都市間や防災拠点を有機的に結び災害時の円滑な避難路や緊急物資の輸送路が確保できます。 往復車線で整備することにより、緊急車両の円滑な通行を確保できます。 電線類を地中化することにより、良好な都市景観の創出と、災害時の道路閉塞の防止による円滑な避難や救援物資輸送の確保が図られます。 平面構造とすることで、来訪者も沿道に立ち寄りやすくなるなど、多摩ニュータウン再生に貢献できます。 	
	防災性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が離れています。 	
	まちづくりとの一体性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が【鶴牧A案】と比べてより離れています。 	
事業者の視点	維持管理費	<ul style="list-style-type: none"> 【鶴牧A案】【鶴牧B案】の事業費に大きな差はありません。 どちらの案も平面構造であるため、維持管理費に大きな差は生じません。 	

表5(2) 社会・経済面から見た評価(諏訪・永山区間)

		【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
利用者の視点	速達性	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の緩和等によって速達性の向上が図られます。 交通渋滞の緩和等によって歩行の安全性、快適性の向上が図られます。 車道の両側に緑豊かな植樹帯等を設け、快適な自転車・歩行者空間を確保できます。 自転車と歩行者の通行空間を分離することにより、安全な自転車・歩行者空間を確保できます。 	
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地等を通過する交通を計画道路に誘導することで、生活者の安全性・快適性の向上が図られます。 	
生活者の視点	安全性・快適性	<ul style="list-style-type: none"> ラインアップの収容が可能です。水道、下水道、ガス、電気、通信等の各種ライフラインを収容する空間となり、地域住民の生活を支えます。 広域的な幹線道路ネットワークを形成することにより、複数の都市間や防災拠点を有機的に結び災害時の円滑な避難路や緊急物資の輸送路が確保できます。 往復車線で整備することにより、緊急車両の円滑な通行を確保できます。 電線類を地中化することにより、良好な都市景観の創出と、災害時の道路閉塞の防止による円滑な避難や救援物資輸送の確保が図られます。 平面構造とすることで、来訪者も沿道に立ち寄りやすくなるなど、多摩ニュータウン再生に貢献できます。 	
	防災性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅の集中している北側から車道の位置が【諏訪永山A案】と比べてより離れています。 	
	まちづくりとの一体性	<ul style="list-style-type: none"> 建設発生土の発生量が【諏訪永山A案】より少ないことから、事業費は【諏訪永山A案】に比べ安くなります。 	
事業者の視点	維持管理費	<ul style="list-style-type: none"> 【諏訪永山A案】【諏訪永山B案】の事業費は【諏訪永山A案】に比べ安くなります。 どちらの案も平面構造であるため、維持管理費に大きな差は生じません。 	

※1:交差道路が南多摩線根幹線に直角方向に接続した三差路の平面交差点のことです(下図左側)。
 ※2:交差道路と南多摩線根幹線との間に大きな高低差があることから、交差道路をS字状に迂回させて、緩やかな勾配で南多摩線根幹線に接続した三差路の平面交差点のことです(下図右側)。

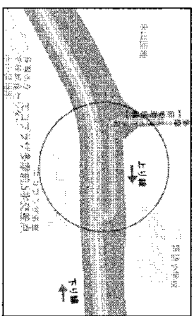
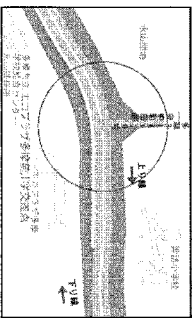


図1 標準断面
 標準断面 標準断面
 標準断面 標準断面

7 複数の対象計画案の総合評価

鶴牧区間及び環訪・永山区間の【A案】と【B案】について、6の「環境に及ぼす影響の評価」及び「複数の対象計画案の社会・経済面から見た評価」の比較評価結果を取りまとめると、以下のとおりです。

(1) 鶴牧区間

【鶴牧A案】車道セパレート案：上り線(東行、北側)を地形の低い位置、下り線(西行、南側)を地形の高い位置に分離して配置する案

【環境に及ぼす影響の評価】

○「環境に及ぼす影響の評価(大気汚染、景観)」については、【鶴牧B案】と同じ又はほとんど差が無いという結果になりました。

○「環境に及ぼす影響の評価(騒音・振動、廃棄物)」については、【鶴牧B案】と異なる結果になりました。

・自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベルは、【鶴牧B案】と比べて北側は高くなり、南側は低くなること。

・工事の施行に伴う建設発生土の発生量は、【鶴牧B案】と比べて多くなること。

【社会・経済面から見た評価】

○「社会・経済面から見た評価(利用者の視点、生活者の視点、事業者の視点)」については、「利用者の視点」の到達性、「生活者の視点」の安全性・快適性、ライフラインの収容、防災性、まちづくりとの一体性、「事業者の視点」の事業費及び維持管理費の項目で、【鶴牧B案】と同じ結果になりました。

○「社会・経済面から見た評価」については、次の評価項目で、【鶴牧B案】と異なる結果になりました。

・「生活者の視点」の沿道住居と車道の位置の項目において、【鶴牧B案】より住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が離れていないこと。

【鶴牧B案】車道南側集約案：計画道路の北側沿道に住居が集中していることから、上下線を南側の地形の高い位置に集約して配置する案

【環境に及ぼす影響の評価】

○「環境に及ぼす影響の評価(大気汚染、景観)」については、【鶴牧A案】と同じ又はほとんど差が無いという結果になりました。

○「環境に及ぼす影響の評価(騒音・振動、廃棄物)」については、【鶴牧A案】と異なる結果になりました。

・自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベルは、【鶴牧A案】と比べて北側は低くなり、南側は高くなること。

・工事の施行に伴う建設発生土の発生量は、【鶴牧A案】と比べて少なくなること。

【社会・経済面から見た評価】

○「社会・経済面から見た評価(利用者の視点、生活者の視点、事業者の視点)」については、「利用者の視点」の到達性、「生活者の視点」の安全性・快適性、ライフラインの収容、防災性、まちづくりとの一体性、「事業者の視点」の事業費及び維持管理費の項目で、【鶴牧A案】と同じ結果になりました。

○「社会・経済面から見た評価」については、次の評価項目で、【鶴牧A案】と異なる結果になりました。

・「生活者の視点」の沿道住居と車道の位置の項目において、【鶴牧A案】より住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が離れていること。

(2) 調 査 ・ 永 山 区 間

【 調 査 永 山 A 案 】 車 道 中 央 集 約 案 : 上 下 線 を 道 路 敷 地 中 央 に 近 い 地 形 の 低 い 位 置 に 集 約 し て 配 置 す る 案

【 環 境 に 及 ぼ す 影 響 の 評 価 】

○ 「 環 境 に 及 ぼ す 影 響 の 評 価 (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) 」 に つ い て は 、 【 調 査 永 山 B 案 】 と 同 じ 又 は ほ と ん ど 差 が 無 い と い う 結 果 に な り ま し た 。

○ 「 環 境 に 及 ぼ す 影 響 の 評 価 (廃 棄 物) 」 に つ い て は 、 【 調 査 永 山 B 案 】 と 異 な る 結 果 に な り ま し た 。
・ 工 事 の 施 行 に 伴 う 建 設 発 生 土 の 発 生 量 は 、 【 調 査 永 山 B 案 】 と 比 べ て 多 く な る こ と 。

【 社 会 ・ 経 済 面 か ら 見 た 評 価 】

○ 「 社 会 ・ 経 済 面 か ら 見 た 評 価 (利 用 者 の 視 点 、 生 活 者 の 視 点 、 事 業 者 の 視 点) 」 に つ い て は 、 「 利 用 者 の 視 点 」 の 速 達 性 、 「 生 活 者 の 視 点 」 の 安 全 性 ・ 快 適 性 、 ラ イ フ ラ イ ン の 収 容 、 防 災 性 、 ま ち つ く り と の 一 体 性 、 「 事 業 者 の 視 点 」 の 維 持 管 理 費 の 項 目 で 、 【 調 査 永 山 B 案 】 と 同 じ 結 果 に な り ま し た 。

○ 「 社 会 ・ 経 済 面 か ら 見 た 評 価 」 に つ い て は 、 次 の 評 価 項 目 で 、 【 調 査 永 山 B 案 】 と 異 な る 結 果 に な り ま し た 。
・ 「 利 用 者 の 視 点 」 の 快 適 性 の 項 目 に お い て 、 【 調 査 永 山 B 案 】 と 異 な り 、 「 エ コ ノ ミ ヲ ザ 多 摩 前 」 の 交 差 点 形 状 が S 字 状 の 平 面 交 差 点 で あ る 「 字 交 差 」 と な る こ と 。
・ 「 生 活 者 の 視 点 」 の 沿 道 住 居 と 車 道 の 位 置 の 項 目 に お い て 、 【 調 査 永 山 B 案 】 よ り 住 宅 の 集 中 し て い る 北 側 の 沿 道 か ら 車 道 の 位 置 が 離 れ て い な い こ と 。
・ 「 事 業 者 の 視 点 」 の 事 業 費 の 項 目 に お い て 、 【 調 査 永 山 B 案 】 と 比 べ て 建 設 発 生 土 の 発 生 量 が 多 い こ と 等 か ら 、 事 業 費 が 高 い こ と 。

【 調 査 永 山 B 案 】 車 道 南 側 集 約 案 : 計 画 道 路 の 北 側 沿 道 に 住 居 が 集 中 し て い る こ と か ら 、 上 下 線 を 南 側 の 地 形 の 高 い 位 置 に 集 約 し て 配 置 す る 案

【 環 境 に 及 ぼ す 影 響 の 評 価 】

○ 「 環 境 に 及 ぼ す 影 響 の 評 価 (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) 」 に つ い て は 、 【 調 査 永 山 A 案 】 と 同 じ 又 は ほ と ん ど 差 が 無 い と い う 結 果 に な り ま し た 。

○ 「 環 境 に 及 ぼ す 影 響 の 評 価 (廃 棄 物) 」 に つ い て は 、 【 調 査 永 山 A 案 】 と 異 な る 結 果 に な り ま し た 。
・ 工 事 の 施 行 に 伴 う 建 設 発 生 土 の 発 生 量 は 、 【 調 査 永 山 A 案 】 と 比 べ て 少 な く な る こ と 。

【 社 会 ・ 経 済 面 か ら 見 た 評 価 】

○ 「 社 会 ・ 経 済 面 か ら 見 た 評 価 (利 用 者 の 視 点 、 生 活 者 の 視 点 、 事 業 者 の 視 点) 」 に つ い て は 、 「 利 用 者 の 視 点 」 の 速 達 性 、 「 生 活 者 の 視 点 」 の 安 全 性 ・ 快 適 性 、 ラ イ フ ラ イ ン の 収 容 、 防 災 性 、 ま ち つ く り と の 一 体 性 、 「 事 業 者 の 視 点 」 の 維 持 管 理 費 の 項 目 で 、 【 調 査 永 山 A 案 】 と 同 じ 結 果 に な り ま し た 。

○ 「 社 会 ・ 経 済 面 か ら 見 た 評 価 」 に つ い て は 、 次 の 評 価 項 目 で 、 【 調 査 永 山 A 案 】 と 異 な る 結 果 に な り ま し た 。
・ 「 利 用 者 の 視 点 」 の 快 適 性 の 項 目 に お い て 、 【 調 査 永 山 A 案 】 と 異 な り 、 「 エ コ ノ ミ ヲ ザ 多 摩 前 」 の 交 差 点 形 状 が S 字 状 に 迂 回 が 必 要 と な る S 字 交 差 と な る こ と 。
・ 「 生 活 者 の 視 点 」 の 沿 道 住 居 と 車 道 の 位 置 の 項 目 に お い て 、 【 調 査 永 山 A 案 】 よ り 住 宅 の 集 中 し て い る 北 側 の 沿 道 か ら 車 道 の 位 置 が 離 れ て い る こ と 。
・ 「 事 業 者 の 視 点 」 の 事 業 費 の 項 目 に お い て 、 【 調 査 永 山 A 案 】 と 比 べ て 建 設 発 生 土 の 発 生 量 が 少 な い こ と 等 か ら 、 事 業 費 が 安 い こ と 。

発行

東京都
東京都新宿区西新宿二丁目八番一
号
電話 〇三(五三二)一一一一(代)

郵便番号
163-8001

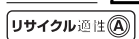
定価

本号
一箇月 五〇円
六、六〇〇円
(郵送料を含む)

印刷所

勝美印刷株式会社
東京都文京区白山二丁目十三番七
号
電話 〇三(三八二)五二〇一(代)

郵便番号
113-0001



この紙は、資源のすべ
リサイクルできます。