



発行 東京都

目次

92

告示

告示

○東京都環境影響評価条例による特例環境配慮書等
..... (環境局総務部環境政策課) : 一

●東京都告示第二百五十六号

東京都環境影響評価条例 (昭和五十五年東京都条例第九十六号。以下「条例」という。) 第二十九条の規定に基づき、多摩都市計画道路三・一・六号南多摩根幹線 (稲城市百村) 多摩市聖ヶ丘五丁目間) 建設事業について、特例環境配慮書及びその概要の提出があり、条例第三十条第一項の規定に基づき、計画段階関係地域を定めたので、条例第三十五条において準用する条例第十六条の規定により、次のとおり告示する。

令和元年七月二十九日

東京都知事 小池 百合子

一 計画段階関係地域の範囲

稲城市 東長沼、大丸、向陽台一丁目、向陽台二丁目、向陽台三丁目、向陽台四丁目、百村、坂浜、長峰一丁目、長峰三丁目及び若葉台四丁目の

区域

多摩市 一ノ宮、連光寺 (一ノ宮の北側端線に接する区域を除く。)、連光寺六丁目、聖ヶ丘四丁目、聖ヶ丘五丁目、諏訪四丁目及び諏訪六丁目の区域

二 特例環境配慮書の概要

別記のとおり

三 特例環境配慮書の縦覧

(一) 期間

令和元年七月二十九日から同年八月二十七日まで。

ただし、日曜日、土曜日及び国民の祝日に関する法律 (昭和二十三年法律第七十八号) に規定する休日を除く。

(二) 時間

午前九時三十分から午後四時三十分まで

(三) 場所

ア 稲城市市民部環境課

イ 稲城市東長沼二千百十一番地

ウ 多摩市環境部環境政策課

エ 多摩市関戸六丁目十二番地一

オ 東京都環境局総務部環境政策課

カ 新宿区西新宿二丁目八番一号 東京都庁第二本庁舎十九階

キ 東京都多摩環境事務所管理課

ク 立川市錦町四丁目六番三号 東京都立川合同庁舎三階

四 都民の意見書の提出

(一) 提出方法

持参又は郵送

(二) 記載事項

ア 氏名及び住所 (法人その他の団体にあつては、名称、代表者の氏名及び東京都の区域内に存する事務所又は事業所の所在地)

イ 対象事業の名称

ウ 環境の保全の見地からの意見

(三) 期限

令和元年九月十一日

(四) 提出先

東京都環境局総務部環境政策課
郵便番号一六三―八〇〇―一 新宿区西新宿二丁目八番一号

別記

1 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

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 対象計画の案の名称及び種類

名称：多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線
種類：道路の新設及び改築
(稲城市百村～多摩市聖ヶ丘五丁目間) 建設事業

3 対象計画の案の概略

本計画は、延長約16.6kmの多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線のうち、東京都稲城市百村を起点とし、多摩市聖ヶ丘五丁目を終点とする延長約4.1km（以下「計画道路」といいます。）の区間において、平面構造、橋梁構造及びトンネル構造により、本線往復4車線の道路を整備するものです。この計画について、トンネル等区間において、既定都市計画の位置とした案【A案】と、既定都市計画の位置より南側とした案【B案】の異なる複数の対象計画案を策定しました。複数の対象計画案の概要は、表1並びに図1及び図2に示すとおりです。

表1(1) 複数の対象計画案の概要

都市計画道路名称	多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線
対象とする延長及び区間	延長：【A案】約4.1km 【B案】約4.0km 起点：稲城市百村（稲城福祉センター入口交差点） 終点：多摩市聖ヶ丘五丁目（多摩東公園交差点）
通過地域	稲城市、多摩市
道路の区分	第4種第1級※1
車線数	本線往復4車線
設計速度	60km/h
道路構造	平面構造、橋梁構造及びトンネル構造

表1(2) 複数の対象計画案の概要

対象計画案の重複	トンネル等区間	
	【A案】	【B案】
複	既定都市計画案	南側変更案
数	稲城中央公園交差点～多摩東公園交差点	稲城中央公園交差点
の	延長	約2.5km
案	間	約2.4km
	幅員	既定都市計画の位置
	構造	既定都市計画より南側の位置
	位置	平面構造、トンネル構造
	幅員	平面構造(58.0m)
	位置	トンネル構造(車道7.5m)
	幅員	平面構造：上下線を中央に集約
	位置	トンネル構造：上下線を分離
	幅員	片側7.5m～9.5m※
	位置	片側7.5m～9.5m※
	幅員	車道の両側：0.0m～2.5m
	位置	車道の両側：0.0m～2.5m

注1) 車道は本線車道を示します。
注2) 図1の平面図及び横断面図参照
※ 歩行者・自転車はトンネル構造の区間を通行できません。現道の都道町田調布線を通行します。

標準区間

区間	稲城福祉センター入口交差点～稲城中央公園交差点
延長	約1.6km
構造	平面構造(延長約1.5km)
幅員	橋梁構造(延長約0.1km)
位置	平面構造(36.0m～58.0m)
幅員	橋梁構造(50.0m)
位置	上下線を中央に集約
幅員	片側4.5m～19.0m
位置	車道の両側：0.0m～1.5m、中央帯：0.0m～1.5m

注1) 車道は本線車道を示します。
注2) 図2の平面図及び横断面図参照

【交差道路】
多摩3・4・15号【町田調布線】：平面交差
多摩3・4・9号【向陽台・公園通り】：平面交差
多摩3・4・16号【城山通り】：平面交差
多摩3・3・28号【上谷戸大橋通り】：平面交差
都道上麻生連光寺線(137)：立体交差(計画道路はトンネル構造)
多摩3・4・18号【府中町田線・町田調布線】：平面交差

【交差鉄道】
JR武蔵野(貨物)線：立体交差(計画道路は橋梁構造)

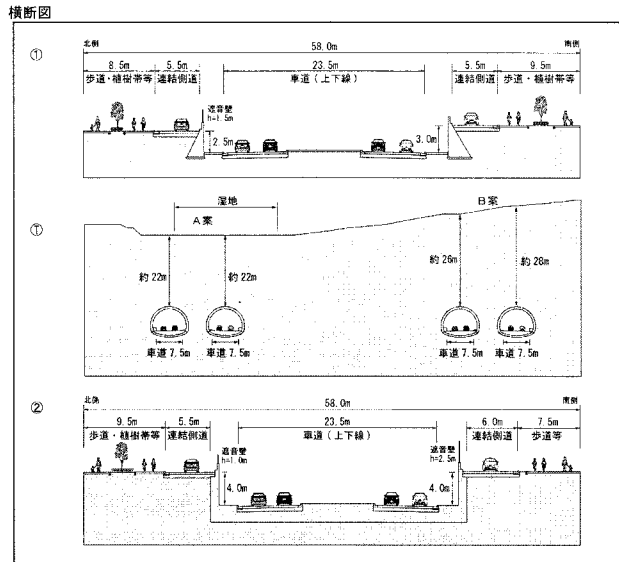
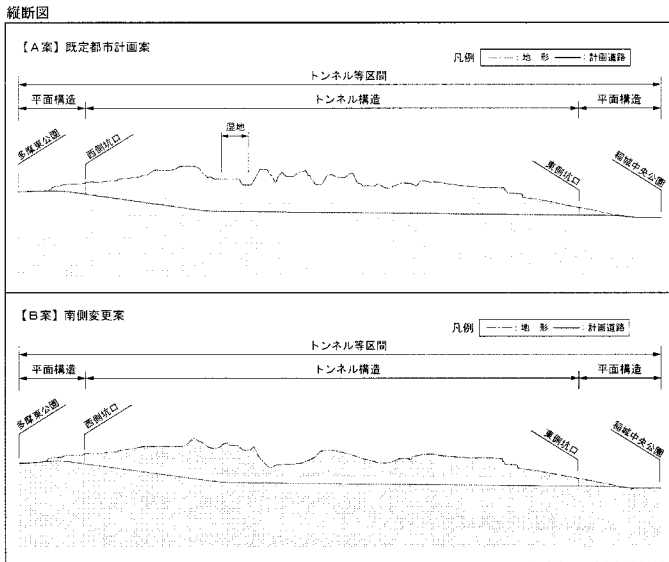
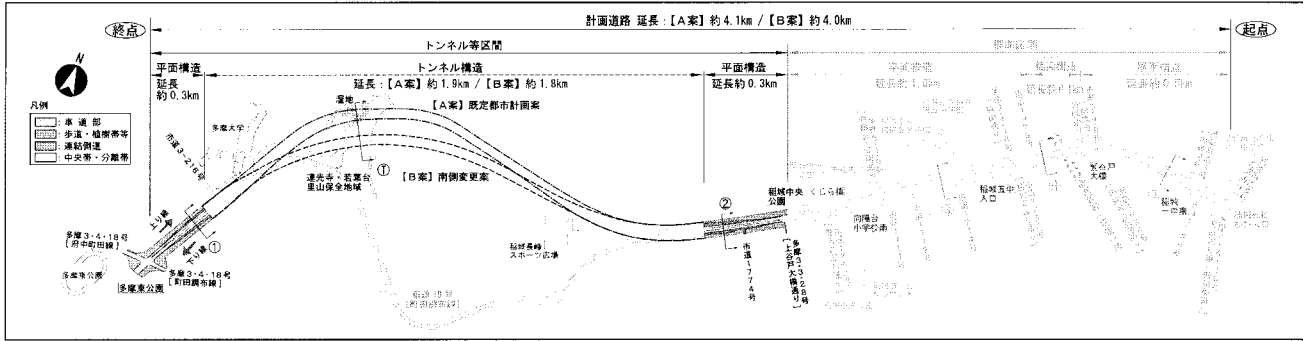
計画交通量
計画道路の供用時：25,400台/日～43,400台/日
道路ネットワークの整備完了時：23,500台/日～43,100台/日

供用開始
令和11年度(2029年度)(予定)

工事期間
令和3年度(2021年度)から令和11年度(2029年度)まで(予定)

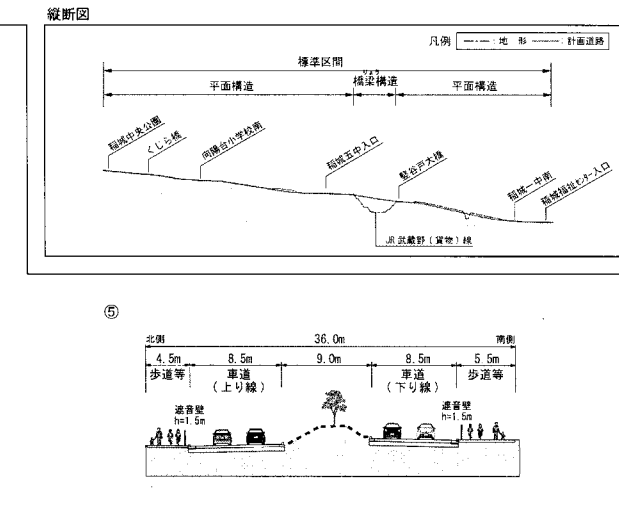
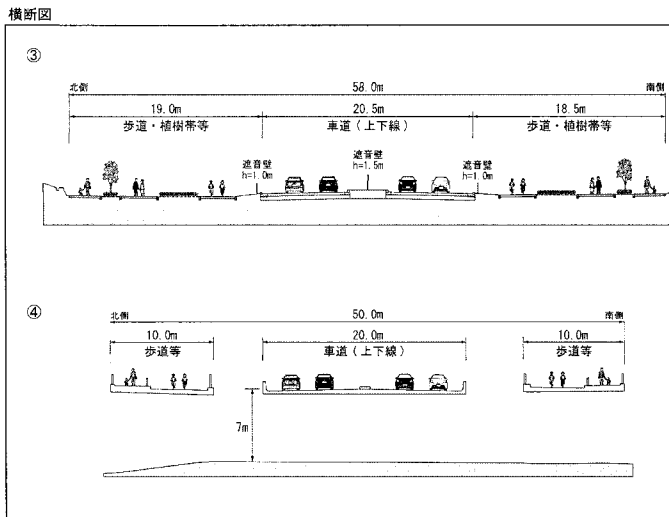
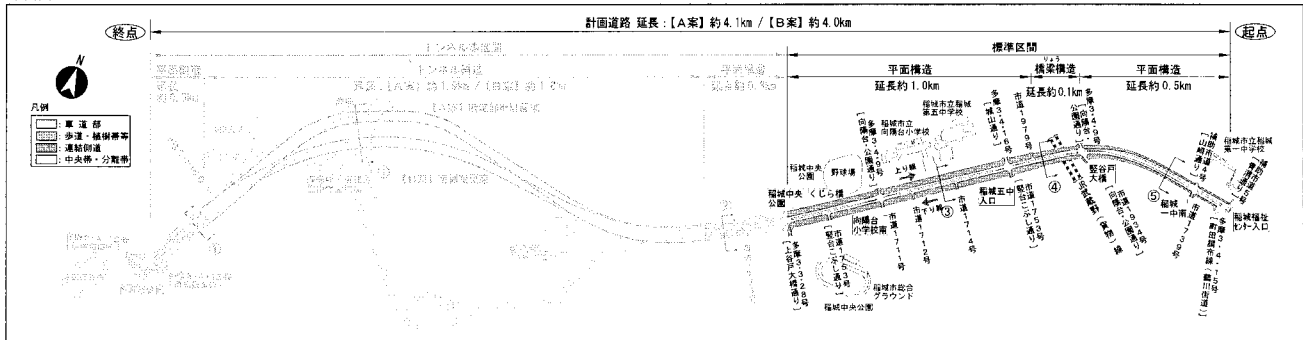
※1) 第4種第1級とは、道路構造令(昭和45年政令第320号)に定められた道路の区分です。

図1 将来の計画道路概略図(トンネル等区間)



注) 計画道路の幅員構成や整備形態については、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。

図2 将来の計画道路概要図(標準区間)



注1) 計画道路の幅員構成や整備形態については、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。
注2) 横断面中の破線は緑化範囲を示しています。

4 環境影響評価の項目

選定した環境影響評価師の項目及び当該項目と環境影響要因の関連については、表2に示すとおりである。

表2 環境影響要因と環境影響評価の項目の関連表

環境影響評価の項目	予測する事項	区分	
		トーンネル等区間 【A案】既定都市計画案 【B案】南側変更案	標準区間
大気汚染	自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質（一次生成物）の気象中における濃度	○	○
悪臭	—		
騒音・振動	建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動レベル 自動車の走行に伴う道路交通の騒音及び振動レベル 自動車の走行に伴う橋梁構造からの低周波音圧レベル	○ ○ ○	○ ○ ○
水質汚濁	—		
土壌汚染	工事の施行に伴う汚染土壌の新たな土壌への拡散の可能性の有無 トーンネルの掘削工事及び存在に伴う地下水位の低下による地盤の沈下の範囲及び程度		○
地盤	—	○	○
地形・地質	工事の施行及び計画道路の存在に上る斜面等の安定性の変化の程度 トーンネルの掘削工事及び存在による地下水の水位、湧出又は湧水量の変化の程度並びに地下水の流動阻害の変化の程度	○ ○	○ ○
水循環	トーンネルの掘削工事及び存在による生息（育）環境の変化の内容及びその程度、陸水圏生態系の変化の内容及びその程度	○	○
生物・生態系	—		
日影	—		
電波障害	—		
環境	—		
景観	計画道路の存在による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域景観の特性の変化の程度 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 工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	○ ○ ○	○ ○ ○
史跡・文化財	—		
自然との触れ合い活動場	—		
建築物	工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再資源化量、有効利用量及び処理、処分方法	○	○
温室効果ガス	—		

注) ○印は環境影響評価を行う項目を示します。
—印は予測する事項がないことを示します。

5 調査等の手法の概略

(1) 大気汚染

一般部における予測は、有風時はブルーム式を、弱風時はパニア式を用いました。トーンネル坑口周辺における予測は、有風時には噴流モデルと等価排出強度モデルを組み合わせ、弱風時には噴流モデルを用いて予測しました。

(2) 騒音・振動

ア 工事の施行中（建設機械）

騒音：社団法人日本音響学会が提案した建設工事騒音の予測モデル（ANSI ON-Model 2007）と複数音源による騒音レベルの合成式を用いました。

振動：「道路環境影響評価師の技術手法」に示されている予測式を用いました。

イ 工事の完了後

騒音：道路構造の騒音レベルの予測は、「道路交通騒音の予測モデル（ANSI RTN-Model 2013）」を用いました。

振動：道路構造の振動レベルの予測は、「道路環境影響評価師の技術手法」に示されている道路交通振動予測式を用いました。

低周波音：橋梁構造からの低周波音レベルの予測は、「道路環境影響評価師の技術手法」に示されている低周波音圧レベルの予測式を用いました。

(3) 土壌汚染

予測地域と対象計画とを重ね合わせる方法により実施しました。

(4) 地盤

事業計画及び施工計画の内容並びに地盤の特性及び水循環の状況を考慮し、定性的に予測しました。

(5) 地形・地質

事業計画を基に、計画道路及びその周辺の地形を踏まえ、斜面等の安定性の変化の程度を定性的に予測しました。

(6) 水循環

事業計画及び施工計画の内容並びに地盤の特性及び水循環の状況を考慮し、地下水の水位、流量又は湧水量の変化の程度及び地下水の流動阻害の変化の程度を定性的に予測しました。

(7) 生物・生態系

事業計画及び施工計画の内容並びに生物・生態系の特性及び水循環の状況を考慮し、湿地の生息（育）環境、陸水圏生態系（温地）の変化の内容及びその程度を定性的に予測しました。

(8) 景観

ア 主要な景観の構成要素の変更の程度及び地域景観の特性の変化の程度
既存資料等に基づく定性的予測としました。

イ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

代表的な眺望地点の現況写真に、計画道路の完成予想図を重ね合わせたフォトモンタージュを作成し、現況写真との比較を行うことにより、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度を定性的に予測しました。

(9) 史跡・文化財

埋蔵文化財包蔵地の分布図と計画道路とを重ね合わせる方法で実施しました。

(10) 廃棄物

事業計画の内容に基づき、建設廃棄物及び建設発生土の排出量を可能な範囲で定量的に算出する方法としました。

6 環境に及ぼす影響の評価の結論

対案計画の案及び地域の概況を考慮し、「4 環境影響評価の項目」で選定した項目について、対案計画の案の実施が環境に及ぼす影響について予測及び評価を行いました。

トンネル等区間	標準区間
【A案】既定都市計画案 【B案】南側変更案	
選定した項目は、大気汚染、騒音・振動、地盤、地形・地質、水循環、生物・生態系、景観、史跡・文化財及び廃棄物の9項目です。	選定した項目は、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地形・地質、景観、史跡・文化財及び廃棄物の7項目です。

評価結果の整理に当たっては、まず、環境基準等の評価の指標に照らして、環境にどの程度の影響を与えるかを明らかにする「環境影響の程度」と、環境上配慮する目標及び方針(以下「環境配慮目標」といいます。)をどの程度達成できるかを明らかにする「環境配慮目標の達成の程度」の二つの評価軸で整理しました。

なお、評価軸ごとに、「トンネル等区間」については既定都市計画の位置とした案【A案】と既定都市計画の位置より南側とした案【B案】の評価結果を整理し、【A案】と【B案】の評価結果の比較を行い、「標準区間」については評価結果を整理しました。

(1) 環境影響の程度
 ア トンネル等区間
 環境影響評価項目として、大気汚染、騒音・振動、地盤、地形・地質、水循環、生物・生態系、景観、史跡・文化財及び廃棄物の9項目を選定し、予測及び評価を実施しました。
 対象計画の案である【A案】及び【B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3-1に示すとおりです。

表3-1(1) 環境影響の程度(トンネル等区間)

予測・評価項目、予測事項	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
	<p>【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濃度 中における濃度</p>	<p>計画道路の道路端における二酸化窒素(No₂)の濃度(日平均値の98%値)の最大値は、計画道路の供用時0.032ppmと予測し、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。</p>
<p>【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(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0.040mg/m³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(昭和48年環境庁告示第25号)^{※2}を満足します。</p>	<p>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0.040mg/m³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(昭和48年環境庁告示第25号)^{※2}を満足します。</p>	<p>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0.040mg/m³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^{※2}を満足します。</p>

※1) 1時間値の1日平均値が0.040ppmから0.060ppmまで評価します。
 ※2) 1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下であること(日平均値の年間2%除外値が0.10mg/m³以下の場合、環境基準が達成されたと評価します。)
 ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。 — 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有意な差ではありません。

表3-1(2) 環境影響の程度(トンネル等区間)

予測・評価項目、予測事項	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
	<p>【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</p>	<p>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、トンネル構造に関する条例(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暫定基準(80dB)を満足します。</p>
<p>【工事の施行中】 建設機械の稼働に伴う道路交通の振動レベル</p>	<p>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、トンネル構造に関する条例(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振動の暫定基準(70dB)を満足します。</p>	<p>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、トンネル構造に関する条例(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振動の暫定基準(70dB)を満足します。</p>
<p>【工事の完了後】 自動車の走行に伴う道路交通の振動レベル</p>	<p>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59dB、夜間54dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間61dB、夜間56dB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>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59dB、夜間54dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間61dB、夜間56dBと予測し、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>

注) ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。 — 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有意な差はありません。

案3-1(3) 環境影響の程度（トンネル等区間）

子測・評価項目、子測事項	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
【工事の施行中】 トンネルの掘削 トンネルに伴う地下水位の低下による地盤沈下の範囲及び程度	<p>△ トンネルの掘削面は稲城層であり、その上部に出店層、出店層の上部に沖積層が分布しています。沖積層は非常に軟弱な土層であるため、地下水位の低下により地盤沈下が発生する可能性があります。</p> <p>しかし、トンネル掘削面である稲城層は全体に引き締まった砂質土層です。また、地下水質の調査結果から、出店層と稲城層の地下水は直接的に連動していないと考えられます。よって、トンネル通過面の稲城層の水位が低下しても出店層及び出店層上部の沖積層等で地盤沈下が発生する可能性は低いと考えます。</p> <p>ただし、【A案】の通過位置は沖積層の直下であることから、沖積層に影響を及ぼす可能性は【B案】と比べて高いと考えます。</p> <p>なお、【A案】はトンネル通過面の稲城層の地下水位が高い区間があります。環境保全のための措置としてトンネルの二次覆工をウオーターカット構造とすることから、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地盤沈下を進行させないこと」を満足します。</p>	<p>◎ トンネルの掘削面は稲城層であり、その上部に出店層、出店層の上部には【B案】の通過位置から離れた湿地部周辺に沖積層が分布しています。沖積層は非常に軟弱な土層であるため、地下水位の低下により地盤沈下が発生する可能性があります。</p> <p>しかし、トンネル掘削面である稲城層は全体に引き締まった砂質土層です。また、地下水質の調査結果から、出店層と稲城層の地下水は直接的に連動していないと考えられます。よって、トンネル通過面の稲城層の水位が低下しても出店層及び出店層上部の沖積層等で地盤沈下が発生する可能性は低いと考えます。</p> <p>さらに、【B案】の通過位置は沖積層から離れているため、沖積層に影響を及ぼす可能性は【A案】と比べて低いと考えます。</p> <p>また、【B案】はトンネル通過面の稲城層の地下水位は低く、さらに環境保全のための措置としてトンネルの二次覆工をウオーターカット構造とすることから、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地盤沈下を進行させないこと」を満足します。</p>
【工事の完了後】 トンネルの存在に伴う地下水位の低下による地盤沈下の範囲及び程度	<p>△ トンネルの通過面は稲城層であり、その上部に出店層、出店層の上部に沖積層が分布しています。沖積層は非常に軟弱な土層であるため、地下水位の低下により地盤沈下が発生する可能性があります。</p> <p>しかし、トンネル通過面である稲城層は全体に引き締まった砂質土層です。また、地下水質の調査結果から、出店層と稲城層の地下水は直接的に連動していないと考えられます。よって、トンネル通過面の稲城層の水位が低下しても出店層及び出店層上部の沖積層等で地盤沈下が発生する可能性は低いと考えます。</p> <p>ただし、【A案】の通過位置は沖積層の直下であることから、沖積層に影響を及ぼす可能性は【B案】と比べて高いと考えます。</p> <p>なお、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。また、トンネル掘削によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地盤沈下を進行させないこと」を満足します。</p>	<p>◎ トンネルの通過面は稲城層であり、その上部に出店層、出店層の上部には【B案】の通過位置から離れた湿地部周辺に沖積層が分布しています。沖積層は非常に軟弱な土層であるため、地下水位の低下により地盤沈下が発生する可能性があります。</p> <p>しかし、トンネル通過面である稲城層は全体に引き締まった砂質土層です。また、地下水質の調査結果から、出店層と稲城層の地下水は直接的に連動していないと考えられます。よって、トンネル通過面の稲城層の水位が低下しても出店層及び出店層上部の沖積層等で地盤沈下が発生する可能性は低いと考えます。</p> <p>さらに、【B案】の通過位置は沖積層から離れているため、沖積層に影響を及ぼす可能性は【A案】と比べて低いと考えます。</p> <p>また、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。また、トンネル掘削によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地盤沈下を進行させないこと」を満足します。</p>

注1) ◎印:他の計画案に比べたい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) —を付した箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

案3-1(4) 環境影響の程度（トンネル等区間）

子測・評価項目、子測事項	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
【工事の施行中】 工事の施行による斜面等の安定性の変化の程度	<p>— 計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、変更範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改良しません。また、主要な工事となる本線車道部の範囲は、道路敷地の中央付近となり、斜面から離れています。</p> <p>斜面①（多摩東公園交差点付近）では既に供用されている住復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。斜面②（多摩東公園交差点付近）及び斜面③（東側坑口付近）の本線車道部については切土を行い、山留工を採用し、掘削面の変形を抑制するため、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「斜面の安定性が確保されること」を満足します。</p>	<p>— 計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、変更範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改良しません。</p> <p>斜面①（多摩東公園交差点付近）では既に供用されている住復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。斜面②（多摩東公園交差点付近）及び斜面③（東側坑口付近）の本線車道部については切土を行い、山留工を採用し、掘削面の変形を抑制するため、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「斜面の安定性が確保されること」を満足します。</p>
【工事の完了後】 地形・地質 計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度	<p>— 計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、変更範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改良しません。</p> <p>斜面①（多摩東公園交差点付近）では既に供用されている住復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。斜面②（多摩東公園交差点付近）及び斜面③（東側坑口付近）の本線車道部については切土を行い、山留工を採用し、掘削面の変形を抑制するため、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「斜面の安定性が確保されること」を満足します。</p>	<p>— 計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、変更範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改良しません。</p> <p>斜面①（多摩東公園交差点付近）では既に供用されている住復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。斜面②（多摩東公園交差点付近）及び斜面③（東側坑口付近）の本線車道部については切土を行い、山留工を採用し、掘削面の変形を抑制するため、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「斜面の安定性が確保されること」を満足します。</p>

注1) ◎印:他の計画案に比べたい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) —を付した箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

表3-1(5) 環境影響の程度（トンネル等区間）

予測・評価項目、予測事項	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
<p>【工事の施行中】</p> <p>トンネルの掘削工事による地下水の水位、流況又は湧水量の変化の程度</p>	<p>△ 「地下水の水位の変化の程度」については、地下水調査結果から、トンネルが主に通過するのは箱城層であり、箱城層の地下水水位は低く、水頭が確認できない地点もありません。このため、トンネルの掘削工事に伴って地下水水位を低下させる可能性は低いと考えます。</p> <p>ただし、【A案】はトンネル掘削面の箱城層の地下水水位が高い区間があり、トンネルの掘削工事に伴って地下水水位を低下させる可能性が【B案】に比べ高いと予測されます。なお、地下床の調査結果から、出店層と箱城層の地下水は直接的に連動していないと考えられるため、箱城層の地下水の低下により、出店層の水位が低下する可能性は低いと予測されます。</p> <p>「地下水の流況の変化の程度」、「湧水量の変化の程度」については、トンネル掘削周辺では湿地周辺に井戸や湧水が分布していますが、出店層より上位の沖積層等に浸透した雨水による浅井戸や湧水がほとんどで、出店層と箱城層の地下水は直接的に連動していないと考えられることから、トンネルの掘削工事に伴って湿地周辺の地下水の流況や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測されます。</p> <p>ただし、湿地の直下を通ることから、湿地を形成する地下水の水位を低下させ、湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性は【B案】と比べて高いと考えます。</p> <p>なお、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水水位をモニタリングします。また、トンネル掘削によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。</p>	<p>◎ 「地下水の水位の変化の程度」については、地下水調査結果から、トンネルが主に通過するのは箱城層であり、箱城層の地下水水位は低く、水頭が確認できない地点もありません。このため、トンネルの掘削工事に伴って地下水水位を低下させる可能性は低いと考えます。</p> <p>さらに、【B案】のトンネル掘削面の箱城層の地下水水位は低く、トンネルの掘削工事に伴って地下水水位を低下させる可能性は【A案】に比べ低いと予測されます。なお、地下水の調査結果から、出店層と箱城層の地下水は直接的に連動していないと考えられるため、箱城層の地下水の低下により、出店層の水位が低下する可能性は低いと予測されます。</p> <p>「地下水の流況の変化の程度」、「湧水量の変化の程度」については、トンネル掘削周辺では湿地周辺に井戸や湧水が分布していますが、出店層より上位の沖積層等に浸透した雨水による浅井戸や湧水がほとんどで、出店層と箱城層の地下水は直接的に連動していないと考えられることから、トンネルの掘削工事に伴って湿地周辺の地下水の流況や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測されます。</p> <p>さらに、最も近い通過位置においても湿地から離れているため（水平距離で約40m離隔）、湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性は【A案】と比べて低いと考えます。</p> <p>なお、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水水位をモニタリングします。また、トンネル掘削によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。</p>
<p>【工事の完了後】</p> <p>トンネルの存在による流動阻害の変化の程度</p>	<p>△ トンネル構造西側に比較的高い水頭をもつ区間がありますが、範囲は限られており、地下水流動を阻害することはありません。また、トンネル掘削面に該当する箱城層の透水係数は砂質土の透水係数の中でも低く、地下水流動が阻害される可能性は低いと予測されます。</p> <p>ただし、地下水は広域的には北西から南東に向かって流動していると考えられることから、【A案】はトンネル掘削面の箱城層の地下水水位が高い区間があることから、地下水流動が阻害される可能性は【B案】と比べて高いと考えます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地下水等の状況に著しい影響を及ぼさない」としを満足します。</p>	<p>◎ トンネル構造西側に比較的高い水頭をもつ区間がありますが、範囲は限られており、地下水流動を阻害することはありません。また、トンネル掘削面に該当する箱城層の透水係数は砂質土の透水係数の中でも低く、地下水流動が阻害される可能性は低いと予測されます。</p> <p>地下水は広域的には北西から南東に向かって流動していると考えられることから、【B案】はトンネル掘削面の箱城層の地下水水位が低いことから、地下水流動が阻害される可能性は【A案】と比べて低いと考えます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地下水等の状況に著しい影響を及ぼさない」としを満足します。</p>

注1) ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。 (△)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。
 △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。
 一を付した箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

表3-1(6) 環境影響の程度（トンネル等区間）

予測・評価項目、予測事項	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
<p>【工事の完了後】</p> <p>トンネルの存在による地下水の水位、流況又は湧水量の変化の程度</p>	<p>△ 「地下水の水位の変化の程度」については、地下水調査結果から、トンネルが主に通過するのは箱城層であり、箱城層の地下水水位は低く、水頭が確認できない地点もありません。このため、トンネルの存在に伴って地下水水位を低下させる可能性は低いと考えます。</p> <p>ただし、【A案】はトンネル通過面の箱城層の地下水水位が高い区間があり、トンネルの存在により地下水水位を低下させる可能性が【B案】に比べ高いと予測されます。なお、地下床の調査結果から、出店層と箱城層の地下水は直接的に連動していないと考えられるため、箱城層の地下水の低下により、出店層の水位が低下する可能性は低いと予測されます。</p> <p>「地下水の流況の変化の程度」、「湧水量の変化の程度」については、トンネル掘削周辺では湿地周辺に井戸や湧水が分布していますが、出店層より上位の沖積層等に浸透した雨水による浅井戸や湧水がほとんどで、出店層と箱城層の地下水は直接的に連動していないと考えられることから、トンネルの存在により湿地周辺の地下水の流況や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測されます。</p> <p>ただし、湿地の直下を通ることから、湿地を形成する地下水の水位を低下させ、湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性は【B案】と比べて高いと考えます。</p> <p>なお、環境保全のための措置として、トンネルの二次覆工をリオーダータイプ構造とすることから、トンネル坑内への地下水の流入を抑制します。</p>	<p>◎ 「地下水の水位の変化の程度」については、地下水調査結果から、トンネルが主に通過するのは箱城層であり、箱城層の地下水水位は低く、水頭が確認できない地点もありません。このため、トンネルの存在に伴って地下水水位を低下させる可能性は低いと考えます。</p> <p>さらに、【B案】のトンネル通過面の箱城層の地下水水位は低く、トンネルの存在により地下水水位を低下させる可能性は【A案】に比べ低いと予測されます。なお、地下水の調査結果から、出店層と箱城層の地下水は直接的に連動していないと考えられるため、箱城層の地下水の低下により、出店層の水位が低下する可能性は低いと予測されます。</p> <p>「地下水の流況の変化の程度」、「湧水量の変化の程度」については、トンネル掘削周辺では湿地周辺に井戸や湧水が分布していますが、出店層より上位の沖積層等に浸透した雨水による浅井戸や湧水がほとんどで、出店層と箱城層の地下水は直接的に連動していないと考えられることから、トンネルの存在により湿地周辺の地下水の流況や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測されます。</p> <p>さらに、最も近い通過位置においても湿地から離れているため（水平距離で約40m離隔）、湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性は【A案】と比べて低いと考えます。</p> <p>なお、環境保全のための措置として、トンネルの二次覆工をリオーダータイプ構造とすることから、トンネル坑内への地下水の流入を抑制します。</p>
<p>【工事の完了後】</p> <p>トンネルの存在による流動阻害の変化の程度</p>	<p>△ トンネル構造西側に比較的高い水頭をもつ区間がありますが、範囲は限られており、地下水流動を阻害することはありません。また、トンネル掘削面に該当する箱城層の透水係数は砂質土の透水係数の中でも低く、地下水流動が阻害される可能性は低いと予測されます。</p> <p>ただし、地下水は広域的には北西から南東に向かって流動していると考えられることから、【A案】はトンネル通過面の箱城層の地下水水位が高い区間があることから、地下水流動が阻害される可能性は【B案】と比べて高いと考えます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地下水等の状況に著しい影響を及ぼさない」としを満足します。</p>	<p>◎ トンネル構造西側に比較的高い水頭をもつ区間がありますが、範囲は限られており、地下水流動を阻害することはありません。また、トンネル掘削面に該当する箱城層の透水係数は砂質土の透水係数の中でも低く、地下水流動が阻害される可能性は低いと予測されます。</p> <p>地下水は広域的には北西から南東に向かって流動していると考えられることから、【B案】はトンネル通過面の箱城層の地下水水位が低いことから、地下水流動が阻害される可能性は【A案】と比べて低いと考えます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地下水等の状況に著しい影響を及ぼさない」としを満足します。</p>

注1) ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。 (△)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。
 △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。
 一を付した箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

水循環

水循環

表3-1(7) 環境影響の程度(トンネル等区間)

子測・評価項目、子測事項	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
【工事の施行中】 トンネルの掘削工事による生息環境の変化の内容及びその程度	<p>△ 子測地域である湿地の生息(青)環境は、大部分が湿性草地となっており、その水環境は、主に共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水により支えられています。計画路線は、この湿地から南側へ約40m以上離れた位置の地下をトンネルで通過します。</p>	<p>◎ 子測地域である湿地の生息(青)環境は、大部分が湿性草地となっており、その水環境は、主に共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水により支えられています。計画路線は、この湿地から南側へ約40m以上離れた位置の地下をトンネルで通過します。</p>
生物・生態系	<p>生息(青)環境を主に支える共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水については、難透水性の古期ローム層の上に分布する新期ローム層、沖積層及び盛土・埋土層に降雨が浸透したものです。トンネルの掘削工事により、これらの集水域の改変は行われないため、影響はありません。また、湿地周辺には湿地レベルよりも高い標高に、出店層の地下水位が分布する箇所がありますが、トンネルが主に通過するのは稲城層であり、出店層と稲城層の地下水位は直接的に連動していませんと考えられることから、トンネルの掘削工事により湿地周辺の地下水位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。掘削工事により生息(青)環境に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。ただし、湿地の直下をトンネルで通過することから、湿地を形成する地下水の水位を低下させ、湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性は【B案】と比べて高いと考えます。</p> <p>なお、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。あわせて、植生図を作成し、生息(青)環境の変化の有無を把握します。また、トンネル掘削工事によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。</p>	<p>生息(青)環境を主に支える共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水については、難透水性の古期ローム層の上に分布する新期ローム層、沖積層及び盛土・埋土層に降雨が浸透したものです。トンネルの掘削工事により、これらの集水域の改変は行われないため、影響はありません。また、湿地周辺には湿地レベルよりも高い標高に、出店層の地下水位が分布する箇所がありますが、トンネルが主に通過するのは稲城層であり、出店層と稲城層の地下水位は直接的に連動していませんと考えられることから、トンネルの掘削工事により湿地周辺の地下水位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。掘削工事により生息(青)環境に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。さらに、最も近い通過位置においても湿地から離れたため(水平距離で約40m離隔)、湿地を形成する地下水の水位を低下させ、湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性は【A案】と比べて低いと考えます。</p> <p>なお、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。あわせて、植生図を作成し、生息(青)環境の変化の有無を把握します。また、トンネル掘削工事によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。</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。―を付した箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

表3-1(8) 環境影響の程度(トンネル等区間)

子測・評価項目、子測事項	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
【工事の施行中】 トンネルの掘削工事による陸水圏生態系の変化の内容及びその程度	<p>△ 子測地域である湿地の陸水圏生態系を特徴づけている注目される植物群落等は、主に開放水域と湿性草地であり、その水環境は、主に共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水により支えられています。開放水域は魚類、底生動物(貝類(淡水産貝類)、水生昆虫類など)、湿性草地は両生類、貝類(陸産貝類)の生息環境として利用されています。計画路線は、この湿地から南側へ約40m以上離れた位置の地下をトンネルで通過します。</p>	<p>◎ 子測地域である湿地の陸水圏生態系を特徴づけている注目される植物群落等は、主に開放水域と湿性草地であり、その水環境は、主に共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水により支えられています。開放水域は魚類、底生動物(貝類(淡水産貝類)、水生昆虫類など)、湿性草地は両生類、貝類(陸産貝類)の生息環境として利用されています。計画路線は、この湿地から南側へ約40m以上離れた位置の地下をトンネルで通過します。</p>
生物・生態系	<p>陸水圏生態系を主に支える共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水については、難透水性の古期ローム層の上に分布する新期ローム層、沖積層及び盛土・埋土層に降雨が浸透したものです。トンネルの掘削工事により、これらの集水域の改変は行われないため、影響はありません。また、湿地周辺には湿地レベルよりも高い標高に、出店層の地下水位が分布する箇所がありますが、トンネルが主に通過するのは稲城層であり、出店層と稲城層の地下水位は直接的に連動していませんと考えられることから、トンネルの掘削工事により湿地周辺の地下水位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。掘削工事により陸水圏生態系に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。ただし、湿地の直下をトンネルで通過することから、湿地を形成する地下水の水位を低下させ、湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性は【B案】と比べて高いと考えます。</p> <p>なお、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。あわせて、植生図を作成し、生息(青)環境の変化の有無を把握します。また、トンネル掘削工事によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。</p>	<p>陸水圏生態系を主に支える共同井戸からの流入と湿地周辺からの湧水については、難透水性の古期ローム層の上に分布する新期ローム層、沖積層及び盛土・埋土層に降雨が浸透したものです。トンネルの掘削工事により、これらの集水域の改変は行われないため、影響はありません。また、湿地周辺には湿地レベルよりも高い標高に、出店層の地下水位が分布する箇所がありますが、トンネルが主に通過するのは稲城層であり、出店層と稲城層の地下水位は直接的に連動していませんと考えられることから、トンネルの掘削工事により湿地周辺の地下水位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。掘削工事により陸水圏生態系に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。さらに、最も近い通過位置においても湿地から離れたため(水平距離で約40m離隔)、湿地を形成する地下水の水位を低下させ、湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性は【A案】と比べて低いと考えます。</p> <p>なお、環境保全のための措置として、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位をモニタリングします。あわせて、植生図を作成し、生息(青)環境の変化の有無を把握します。また、トンネル掘削工事によるトンネル坑内への地下水の流入が多い場合には、止水対策を講じます。</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。―を付した箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。