

表3-1(9) 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
【工事の完了後】 トンネルの存在による生息(青)内環境の変化の内容及びその程度	<p>△ 予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、この湿地の直下をトンネルで通過します。</p> <p>◎ 予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>△ 予測地域である湿地の陸水城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、この湿地の直下をトンネルで通過します。</p> <p>◎ 予測地域である湿地の陸水城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)、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>

注1) ◎印:他の計画案に比べ天いに優れています。 △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。 (+)印:他の計画案と比べ劣るもの有意な差はありません。 (+)印:他の計画案と比べ優れるもの有意な差はありません。 (+)印:他の計画案と比べ劣るもの有意な差はありません。

注2) 一をした箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

表3-1(10) 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
【工事の完了後】 トンネルの存在による陸水城生態系の変化の内容及びその程度	<p>△ 予測地域である湿地の陸水城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、この湿地の直下をトンネルで通過します。</p> <p>◎ 予測地域である湿地の陸水城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)、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>△ 予測地域である湿地の陸水城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、この湿地の直下をトンネルで通過します。</p> <p>◎ 予測地域である湿地の陸水城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)、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>

注1) ◎印:他の計画案に比べ天いに優れています。 △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。 (+)印:他の計画案と比べ劣るもの有意な差はありません。 (+)印:他の計画案と比べ優れるもの有意な差はありません。 (+)印:他の計画案と比べ劣るもの有意な差はありません。

注2) 一をした箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

表3-1(11) 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
【工事の完了後】 計画道路の存在による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	— 事業の実施に伴い、トンネル坑口及びトンネル取付部が新たに出現し、現況の往復2車線道路が4車線道路となりますが、主要な景観構成要素である「多摩河原崖の樹林」及び地域景観を構成する樹林は改変されません。なお、平面構造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ます。以上のことから、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は小さいと予測します。	— 事業の完了後、坑口が現れ、眺望に変化が生じます。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ることで遮断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。以上のことから、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。
【工事の完了後】 計画道路の存在による代表的な眺望の変化の程度	— 事業の実施に伴い、往復4車線の計画道路が出現するとともに中央部にトンネルの坑口が現れ、眺望に変化が生じます。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ることで遮断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。以上のことから、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。	— 以上のことから、評価の指標とした「公共事業景観形成指針（公共事業の景観づくり指針）」（平成19年4月東京都都市整備局）に基づく「景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性（地域の特長）の創出に工夫すること。」を満足します。
【工事の施行中】 工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	— 多摩ニュータウンNo.366遺跡の埋蔵文化財包蔵地を通過するほか、多摩ニュータウンNo.520遺跡、No.15遺跡の2箇所の埋蔵文化財包蔵地に近接し、船ヶ台遺跡群No.10、No.9、No.7、No.6、多摩ニュータウンNo.376遺跡、No.5遺跡の6箇所の埋蔵文化財包蔵地に重複します。これらの埋蔵文化財包蔵地における工事に先立ち、文化財保護法（昭和25年法律第214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に行うなどの適切な措置を講じます。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措置を講じます。	— 多摩ニュータウンNo.366遺跡の埋蔵文化財包蔵地を通過するほか、多摩ニュータウンNo.520遺跡、No.15遺跡の2箇所の埋蔵文化財包蔵地に近接し、船ヶ台遺跡群No.9、No.8、多摩ニュータウンNo.376遺跡、No.5遺跡の4箇所の埋蔵文化財包蔵地に重複します。これらの埋蔵文化財包蔵地における工事に先立ち、文化財保護法に基づき、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などの適切な措置を講じます。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措置を講じます。

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】で内容が異なる部分です。

表3-1(12) 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
【工事の施行中】 工事の施行に伴う建設廃棄物及び埋蔵文化財包蔵地の改変の程度及び埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	— 計画道路の工事の施行において発生するアスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊は、合計約4,700㎡と予測しますが、再資源化率の予測を99%以上とするため、【A案】と【B案】で再資源化率99%以上を達成できると予測します。また、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）及び東京都廃棄物条例（平成4年東京都条例第140号）に基づき、適正に処理し、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。	(+) 計画道路の工事の施行において発生するアスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊は、合計約4,700㎡と予測しますが、再資源化率の予測を99%以上とするため、【A案】と【B案】で再資源化率99%以上を達成できると予測します。また、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）及び東京都廃棄物条例（平成4年東京都条例第140号）に基づき、適正に処理し、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。

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】で内容が異なる部分です。

1 標準区間  
環境影響評価項目として、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項目を選定し、騒音・振動(低周波音)は橋梁構造を対象に予測評価を実施しました。環境影響の程度は表3-2に示すとおりです。

表3-2(1) 環境影響の程度(標準区間)

予測・評価項目、予測事項	標準区間
【工事の完了後】 自動車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	計画道路の道路端における二酸化窒素(NO <sub>2</sub> )の濃度(日平均値の98%値)の最大値は、計画道路の供用時0.030ppm、道路ネットワークの整備完了時0.030ppm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 <sup>※1)</sup> を満足します。
【工事の完了後】 自動車車の走行に伴う浮遊粒子状物質(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/m <sup>3</sup> 、道路ネットワーク整備完了時0.040mg/m <sup>3</sup> 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 <sup>※2)</sup> を満足します。
【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	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、平面構造672dB、橋梁構造783dBと予測し、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騒音の動告基準(80dB)を満足します。
【工事の施行中】 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、平面構造67dB、橋梁構造67dBと予測し、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動告基準(70dB)を満足します。
【工事の完了後】 自動車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66dB、夜間61dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間69dB、夜間64dB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。
【工事の完了後】 自動車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50dB、夜間50dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間50dB、夜間50dB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(昼間60dB、夜間55dB以下)を満足します。
【工事の完了後】 自動車車の走行に伴う橋梁構造からの低周波音レベル	計画道路の道路端における計画道路の橋梁構造からの低周波音レベルの最大値は、69dB(L <sub>90</sub> )及び77dB(L <sub>50</sub> )と予測し、評価の指標とした「大部分の地域住民が日常生活において支障を感じない」とされる程度 <sup>※3)</sup> を満足します。

※1) 1時間平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること(日平均値の年間98%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時間平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下であり、かつ、1時間平均値が0.20mg/m<sup>3</sup>以下であること(日平均値の年間2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下の場合、環境基準が達成されたと評価します。)  
 ※3) 低周波音レベルについては、法令等による基準が示されていないことから、評価の指標を「大部分の地域住民が日常生活において支障を感じない」とされる程度とし、騒音等による一般環境中に存在する低周波音レベル(90dB)及びISO-7196(平成7年 国際標準化機構低周波音の心理的・生理的影響の評価特性)による「平均的な被験者が知覚できない」レベル(100dB)を参考として評価しました。

表3-2(2) 環境影響の程度(標準区間)

予測・評価項目、予測事項	標準区間
【工事の施行中】 土壌汚染土壌への拡散の可能性の有無	【工事の施行に先立ち、土壌汚染対策法(平成14年法律第53号)第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続及び調査を行います。土壌汚染状況調査の結果、汚染土壌の存在が確認された場合には、同法第12条、第16条及び同条例第117条に基づく届出を行うとともに汚染拡散防止対策を講じます。したがって、評価の指標とした「新たな土壌汚染を拡散させないこと。」を満足すると考えます。
【工事の施行中】 地形・地質 安定性の変化の程度	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っており斜面⑤及び斜面⑥(堅谷戸大橋交差点付近)では既に供用されている往復2車線道路の高さより大きく掘り下げないことから、斜面の安定性に影響しないと考えられます。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。
【工事の完了後】 景観 眺望の変化の程度	事業の実施に伴い、現状の往復2車線道路が4車線道路となりますが、主要な景観構成要素である「向陽台地区の建物・まちなみ」及び地域景観を構成する樹林は改変されません。なお、平面構造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。ただし、中央帯に植栽がある区間については、一部植樹帯を設けない区間があります。周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。以上のことから、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。事業の基盤に伴い、往復4車線の計画道路が出現し、眺望に変化が生じます。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ることで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。以上のことから、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。

以上のことから、評価の指標とした「公共事業景観形成指針(公共事業の景観づくり指針)(平成19年4月 東京都都市整備局)に基づく「景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性(地域の特長)の創出に工夫すること。」を満足します。

表3-2(3) 環境影響の程度(標準区間)

子測・評価項目、子測事項	標準区間
<p>【工事の施行中】 工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度</p> <p>【工事の施行中】 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</p>	<p>多摩ニュータウンNo. 3(稲城市監台通駅) 通駅の1箇所の埋蔵文化財包蔵地を通過します。こ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などの適切な措置を講じます。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措置を講じます。</p> <p>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>計画道路の工事の施行において発生するアスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊は、合計約6,600㎥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」の目標値(再資源化率99%以上)を達成できま</p> <p>建設発生土は、約30,700㎥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</p> <p>撤去路盤は約4,400㎥、カーブレベル等の鉄製金属は約28t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、目標値(再資源化率99%以上)を達成できま</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、評価の指標に示され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。</p> <p>有効利用が困難な建設発生土が発生した場合、受入れ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「アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊及び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(再資源化率99%以上、有効利用率99%以上)を達成すること」、「撤去路盤、カーブレベル等の鉄製金属については、再資源化率99%以上とした目標値を達成すること」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。</p>

(2) 環境配慮目標の達成の程度

ア トンネル等区間

トンネル等区間において予測及び評価を行った項目は、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。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【A案】及び【B案】を比較検討した環境配慮目標の達成の程度は、表3-3に示すとおりです。

表3-3(1) 環境配慮目標の達成の程度(トンネル等区間)

子測・評価項目、環境配慮目標	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
周辺地域への大気汚染に配慮した道路構造	トンネル構造以外の区間は平面構造とし、沿道環境への配慮等から往復4車線の本線車道は、幅員の中央に配置します。これにより現在よりも沿道から本線車道までの離隔を確保します。	トンネル構造以外の区間は平面構造とし、沿道環境への配慮等から往復4車線の本線車道は、幅員の中央に配置します。これにより現在よりも沿道から本線車道までの離隔を確保します。
植樹帯等の設置	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設けます。
大気汚染	トンネル構造以外の区間は平面構造とし、沿道環境への配慮等から往復4車線の本線車道は、幅員の中央に配置します。これにより現在よりも沿道から本線車道までの離隔を確保します。	トンネル構造以外の区間は平面構造とし、沿道環境への配慮等から往復4車線の本線車道は、幅員の中央に配置します。これにより現在よりも沿道から本線車道までの離隔を確保します。
周辺地域への騒音・振動に配慮した道路構造	トンネル構造以外の区間は平面構造とし、沿道環境への配慮等から往復4車線の本線車道は、幅員の中央に配置します。これにより現在よりも沿道から本線車道までの離隔を確保します。	トンネル構造以外の区間は平面構造とし、沿道環境への配慮等から往復4車線の本線車道は、幅員の中央に配置します。これにより現在よりも沿道から本線車道までの離隔を確保します。
騒音・振動	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設けます。	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設けます。
騒音・振動	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設けます。	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設けます。
騒音・振動	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設けます。	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設けます。

注1) ◎印:他の計画案と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:他の計画案と比べ優れてい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】で内容が異なる部分です。

表3-3(2) 環境配慮目標の達成の程度(トンネル等区間)

予測・評価項目、環境配慮目標	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
周辺地域の様々な環境影響(地盤・地質)に配慮した立地・影響の少ない計画	<p>△ 工事の施行に当たっては、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位のモニタリングを実施し、地下水位の低下に伴う地盤沈下を生じないよう、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>トンネルの存在に伴い、地下水がトンネル坑内へ流入することを防止し、地下水等の状況に著しい影響を与えないよう、二次覆工として防水シート等で外周を覆うウオータータイト構造を採用します。</p> <p>なお、計画道路の通過位置は沖積層から下であることから、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>◎ 工事の施行に当たっては、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位のモニタリングを実施し、地下水位の低下に伴う地盤沈下を生じないよう、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>トンネルの存在に伴い、地下水がトンネル坑内へ流入することを防止し、地下水等の状況に著しい影響を与えないよう、二次覆工として防水シート等で外周を覆うウオータータイト構造を採用します。</p> <p>なお、計画道路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>
地形・地質	<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)の斜面を改変しない計画とします。</p> <p>平面構造区間の大部分では、現在使用中の往復2車線道路の高さより大きく掘り下げませんが、トンネル坑口付近の本線車道部については切土を行い土留め擁壁を設置しますが、強固なコンクリート製の擁壁を設置することにより掘削面の変形を抑えます。</p>	<p>◎ 工事の施行に当たっては、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)の斜面を改変しない計画とします。</p> <p>平面構造区間の大部分では、現在使用中の往復2車線道路の高さより大きく掘り下げませんが、トンネル坑口付近の本線車道部については切土を行い土留め擁壁を設置しますが、強固なコンクリート製の擁壁を設置することにより掘削面の変形を抑えます。</p>
水循環	<p>△ トンネルの建設に当たって、地下水への影響に配慮</p> <p>△ 工事の施行に当たっては、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位のモニタリングを実施し、地下水位の低下に伴う地盤沈下を生じないよう、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>トンネルの存在に伴い、地下水がトンネル坑内へ流入することを防止し、地下水等の状況に著しい影響を与えないよう、二次覆工として防水シート等で外周を覆うウオータータイト構造を採用します。</p> <p>なお、計画道路の通過位置は湿地の直下であることから、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>◎ トンネルの建設に当たって、地下水への影響に配慮</p> <p>△ 工事の施行に当たっては、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位のモニタリングを実施し、地下水位の低下に伴う地盤沈下を生じないよう、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>トンネルの存在に伴い、地下水がトンネル坑内へ流入することを防止し、地下水等の状況に著しい影響を与えないよう、二次覆工として防水シート等で外周を覆うウオータータイト構造を採用します。</p> <p>なお、計画道路の通過位置は湿地から水平距離で約40m以上離れているため、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>

注1) ◎印:他の計画案に比べて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。  
 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3-3(3) 環境配慮目標の達成の程度(トンネル等区間)

予測・評価項目、環境配慮目標	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
自然環境への影響を最小限にするよう努める	<p>△ 工事の施行に当たっては、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位のモニタリングを実施し、あわせて、植生図を作成し、生息(育)環境の変化及び生態系の機能と構造の変化の有無を把握します。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>トンネルの存在に伴い、地下水がトンネル坑内へ流入することを防止し、地下水等の状況に著しい影響を与えないよう、二次覆工として防水シート等で外周を覆うウオータータイト構造を採用します。</p> <p>なお、計画道路は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>◎ 工事の施行に当たっては、湿地の流量及び湿地周辺の地下水位のモニタリングを実施し、あわせて、植生図を作成し、生息(育)環境の変化及び生態系の機能と構造の変化の有無を把握します。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>トンネルの存在に伴い、地下水がトンネル坑内へ流入することを防止し、地下水等の状況に著しい影響を与えないよう、二次覆工として防水シート等で外周を覆うウオータータイト構造を採用します。</p> <p>なお、湿地から離れているため(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>
地域の特性に応じた景観形成への配慮	<p>— 既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、周辺緑との連続性を確保するとともに、埋蔵文化財包蔵地が存在する箇所については、平面構造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するとともに、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p>	<p>— 既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、周辺緑との連続性を確保するとともに、埋蔵文化財包蔵地が存在する箇所については、平面構造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するとともに、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p>
生物・生態系	<p>— 埋蔵文化財包蔵地が存在する箇所については、平面構造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するとともに、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p> <p>必要となる場合は、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措置を講じます。</p>	<p>— 埋蔵文化財包蔵地が存在する箇所については、平面構造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するとともに、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p> <p>必要となる場合は、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措置を講じます。</p>
史跡・文化財	<p>— 埋蔵文化財包蔵地が存在する箇所については、平面構造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するとともに、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p> <p>必要となる場合は、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措置を講じます。</p>	<p>— 埋蔵文化財包蔵地が存在する箇所については、平面構造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するとともに、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p> <p>必要となる場合は、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措置を講じます。</p>

注1) ◎印:他の計画案に比べて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。  
 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3-3(4) 環境配慮目標の達成の程度（トンネル等区間）

子測・評価項目、環境配慮目標	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
建設工事における廃棄物の発生を抑え、資源ロスを削減させ再生資材を活用	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99%以上とし、公共事業における建設発生土及び建設発生土の利用を調整して、工事間利用に努めます。建設発生土の発生量は、【B案】に比べて約15,000㎓多くなります。	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99%以上とし、公共事業における建設発生土及び建設発生土の利用を調整して、工事間利用に努めます。建設発生土の発生量は、【A案】に比べて約15,000㎓少なくくなります。
建設時の副産物は、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資源化に努めます。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、工事間利用に努めます。	建設発生土の有効利用率の目標を99%以上とし、再資源化施設などを活用し再資源化に努めます。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、工事間利用に努めます。
再資源化施設に搬出する場合や処分は適正に処理	建設発生土の有効利用率の目標を99%以上とし、再資源化施設などを活用し再資源化に努めます。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、工事間利用に努めます。	建設発生土の有効利用率の目標を99%以上とし、再資源化施設などを活用し再資源化に努めます。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、工事間利用に努めます。

注1) ◎印:他の計画案に比ぶるに優れています。◎印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。  
△印:他の計画案に比ぶる劣っています。△印:他の計画案と比べ優れるものがある差ではありません。  
注2) ―をした箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

1 標準区間

標準区間において子測及び評価を行った項目は、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。それぞれの環境配慮目標の達成の程度は、表3-4に示すとおりです。

表3-4(1) 環境配慮目標の達成の程度（標準区間）

子測・評価項目、環境配慮目標	標準区間
周辺地域への大気汚染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車線の車道は、基本的な幅員の中央に配置します。これにより沿道から車道までの距離を確保します。
植樹帯等の設置	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。中央帯に植栽がある区間については、車道の両側に植樹帯を設けない区間が一部あります。
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車線の車道は、基本的な幅員の中央に配置します。これにより沿道から車道までの距離を確保します。
低騒音舗装、植樹帯等の設置	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。中央帯に植栽がある区間については、車道の両側に植樹帯を設けない区間が一部あります。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設定します。
騒音・振動	工事の平面化により、工事用車両の騒音・振動の低減を図ります。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設定します。
騒音・振動	工事の平面化により、工事用車両の騒音・振動の低減を図ります。また、平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設定します。

表3-4(2) 環境配慮目標の達成の程度（標準区間）

子測・評価項目、環境配慮目標	標準区間
土壌汚染の有無を調査し、汚染が判明した場合に適切な対策を実施	工事の施行に先立ち、土壌汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続及び調査を行います。土壌汚染状況調査の結果、汚染土壌の存在が確認された場合には、同法第12条、第16条及び同条例第117条に基づく届出を行うとともに汚染拡散防止対策を講じます。
地形・地質、景観、史跡・文化財	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）の斜面を改良しない計画とします。また、現在供用中の往復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。
歴史的・文化的遺産が存在するところでは開発に当たって適切に保全	既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、平面構造の車道の両側に植樹帯を設け（中央帯に植栽がある区間については、車道の両側に植樹帯を設けない区間が一部あり）、周辺の緑との連続性を確保するとともに、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。
建設工事における廃棄物の発生を抑え、資源ロスを削減させ、再生資材を活用	埋蔵文化財包蔵地が存在する箇所については、事前に先立ち、文化財保護法に基づき、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などの適切な措置を講じます。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措置を講じます。
建設時の副産物は、徹底的に分別し、可能な限り再利用	計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行う等、建設発生土及び建設発生土の有効利用率の目標を99%以上とし、再資源化施設などを活用し再資源化に努めます。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、工事間利用に努めます。
再資源化施設に搬出する場合や処分は適正に処理	建設発生土の有効利用率の目標を99%以上とし、再資源化施設などを活用し再資源化に努めます。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、工事間利用に努めます。

(3) 複数の対象計画案の社会・経済面から見た評価  
 複数の対象計画案の社会・経済面から見た評価について、表3-5に示すとおり、トンネル等区間の【A案】と【B案】を比較しました。

表3-5 社会・経済面から見た評価(トンネル等区間)

利用者の視点	区間	
	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
適達性	・道路交通の利便性の向上が図られます。	
快適性	・トンネル等区間は車道のみになり、また埋道(都道町田調布線)と比較すると平面線形及び縦断線形が緩やかになるため、自動車走行の快適性が向上します。	
安全性・快適性	・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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・往復4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。</li> <li>・既定の都市計画を変更しないため、関係権利者は変わりません。</li> </ul>	
事業者の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区間延長約1.9kmで計画しているため、事業費は【B案】に比べ高くなります。</li> <li>・区間延長約1.9kmで計画しているため、維持管理費は【B案】に比べ高くなります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既定の都市計画から高側に道路を変更するため、関係権利者が変わります。</li> <li>・区間延長約1.8kmで計画しているため、事業費は【A案】に比べ安くなります。</li> <li>・区間延長約1.8kmで計画しているため、維持管理費は【A案】に比べ安くなります。</li> </ul>

(4) 複数の対象計画案の総合評価  
 トンネル等区間

【A案】：ルートを既定都市計画の位置とした案

【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、景観、史跡・文化財)」については、【B案】と同じ又はほとんど差がないという結果になりました。
- 「環境に及ぼす影響の評価(地盤、水循環、生物・生態系、廃棄物)」については、【B案】と異なる結果になりました。
  - ・計画道路は埋地の直下を通過するため、沖積層や埋地の湧水量に影響を及ぼす可能性が【B案】と比べて高いと考えられることから、地盤、水循環及び生物・生態系への影響は【B案】より高くなること。
  - ・建設発生土の発生量は、【B案】と比べて多く、廃棄物への影響は【B案】よりわずかに高くなること。

【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・快適性、「生活者の視点」の安全性・快適性、防災性の項目で、【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、【B案】と異なる結果になりました。
  - ・「生活者の視点」の関係権利者において、【B案】と異なり、関係権利者が変わらないこと。
  - ・「事業者の視点」の事業費及び維持管理費において、【B案】に比べ事業費・維持管理費とも高くなること。

【B案】：ルートを既定都市計画の位置より南側とした案

【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、景観、史跡・文化財)」については、【A案】と同じ又はほとんど差がないという結果になりました。
- 「環境に及ぼす影響の評価(地盤、水循環、生物・生態系、廃棄物)」については、【A案】と異なる結果になりました。
  - ・ 計画道路は湿地から離れた位置を通過するため、沖積層や湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性が【A案】と比べて低いと考えられることから、地盤、水循環及び生物・生態系への影響は【A案】より低くなること。
  - ・ 建設発生土の発生量は、【A案】と比べて少なく、廃棄物への影響は【A案】よりわずかに低くなること。

【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」の快適性、「生活者の視点」の安全性・快適性、防災性の項目で、【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、【A案】と異なる結果になりました。
  - ・ 「生活者の視点」の関係権利者において、【A案】と異なり、関係権利者が変わること。
  - ・ 「事業者の視点」の事業費及び維持管理費において、【A案】に比べ事業費・維持管理費とも安くなること。



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(代)

郵便番号  
163-8001

定価

本号  
一箇月 五〇円  
六、六〇円  
(郵送料を含む。)

印刷所

勝美印刷株式会社  
東京都文京区白山一丁目十三番七号  
電話 〇三(三八二)五二〇一(代)

郵便番号  
113-0001

