

## 第7章 環境影響評価の項目

## 第7章 環境影響評価の項目

### 7.1 選定した項目及びその理由

環境影響評価を行う項目は、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」(平成26年3月 東京都環境局(以下「技術指針」といいます。))に基づき、図7.1-1に示す手順に従って、対象計画の案の内容から環境影響要因を抽出し、地域の概況から把握した環境の地域特性との関係を検討することにより、表7.1-1に示すとおり選定しました。

選定した項目は、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、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10項目です。

また、選定した理由は、表7.1-2に示すとおりです。

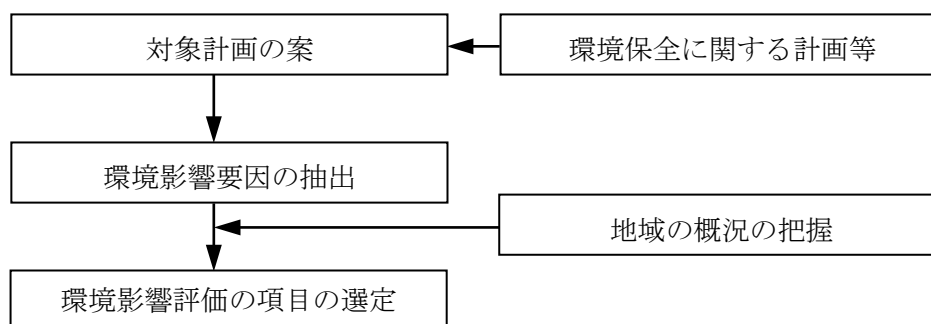


図7.1-1 環境影響評価の項目の選定手順

表 7.1-1 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	環境影響要因 予測する事項	工事の 施行中	工事の 完了後	
		施設 の 建設	施設 の 存在	自動車 の 走行
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(一次生成物質)の大気中における濃度			○
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りょう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地への拡散の可能性の有無	○		
地 盤	ト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 形 ・ 地 質	工事の施行及び計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度	○	○	
水 循 環	トンネルの掘削工事及び存在による地下水の水位、流況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	○	○	
生 物 ・ 生 態 系	ト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、陸水域生態系の変化の内容及びその程度	○	○	
日 影	—			
電 波 障 害	—			
風 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		○	
史 跡 ・ 文 化 財	工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	○		
自然との 触れ合い 活動の場	—			
廃 棄 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。

表 7.1-2(1) 選定した項目及びその理由

項目	理由
大気汚染	<p><b>【工事の完了後】</b>            自動車の走行に伴い発生する排出ガスによる大気質への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定し、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を予測の対象とします。            環境基準が設定されている物質のうち、二酸化硫黄及び一酸化炭素については、計画道路周辺の大気質の状況が環境基準を大幅に下回っており、本事業の実施により現在の大気質の状況を悪化させることはないと考えられることから予測の対象としません。            光化学オキシダント及び微小粒子状物質については、発生源からの排出の状況が明確になっておらず、予測方法も確立されていないことから予測の対象としません。            なお、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う大気汚染については、全区間において、複数の作業が集中しないように配慮するため、建設機械の同時稼働は1箇所あたり最大3台となります。また、排出ガス対策型建設機械の積極的導入等、排出ガスの低減に配慮することから、大気汚染への影響は小さいと考えられます。            トンネル坑内における掘削等作業においては、主に電動式の建設機械を使用します(資料編6ページから8ページまで参照)。また、トンネル坑内及び坑口部の施工ヤードにおける土砂運搬等作業においては、排出ガス対策型建設機械の積極的導入、土砂への散水、坑内路盤の散水や清掃及びダンプトラックのタイヤ洗浄等、大気汚染の低減を図ります。さらに、トンネル坑口部の施工ヤードは敷地境界から10m以上離れた限られた道路敷地の中央部に設けることから、大気汚染への影響は小さいと考えられます。            以上のことから、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う大気汚染は選定しません。            また、工事用車両の走行に伴う大気汚染については、工事工程の平準化や走行ルート分散により工事用車両の集中を避けるため、各走行ルートにおける工事用車両の割合は少なく、現況と比較して交通量の増加率(資料編11~13ページ参照)はわずかととなり、大気質への影響はほとんどないと考えられることから選定しません。</p>
騒音・振動	<p><b>【工事の施行中】</b>            建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動による周辺環境への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。            なお、工事用車両の走行に伴う騒音及び振動については、大気汚染と同様の理由により選定しません。また、周辺地域に低周波音の影響を及ぼす建設機械は用いないことから、工事の施行中における低周波音は選定しません。</p> <p><b>【工事の完了後】</b>            自動車の走行に伴い発生する騒音及び振動による周辺環境への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。            また、自動車の走行に伴い橋りょう構造から低周波音が発生する可能性があることから、環境影響評価の項目として選定します。</p>
土壌汚染	<p><b>【工事の施行中】</b>            計画道路及びその周辺には、土壌汚染対策法の規定に基づく「要措置区域」又は「形質変更時要届出区域」はありませんが、標準区間の計画道路内には、過去にガソリンスタンドが存在していました。当該ガソリンスタンドは、ガソリンへの鉛の添加が完全に廃止された昭和61年(1986年)以前から存在していたため、ベンゼン及び鉛の有害物質取扱事業者が該当しました。            このため、東京都は環境確保条例117条に基づき、平成15年に「土地利用の履歴等調査届出書」を提出し、実施した現地調査においては、ベンゼンは検出されませんでした。            当時は、ベンゼンが検出されなかった場合は、汚染なしとして調査を完了することとなっていたため、平成16年に「土壌汚染状況調査報告書」を提出し、調査及び手続きを完了しました。            その後、土壌汚染対策法の改正があり、本事業も同法4条に基づく届出の対象となる可能性があるため、土壌汚染のおそれがないものとは判断できないことから、環境影響評価項目として選定します。</p>

表 7.1-2(2) 選定した項目及びその理由

項目	理由
地盤	<p>【工事の施行中】 計画道路のトンネル構造については、トンネルの掘削工事に伴い、地下水位が低下し、地盤沈下が生じる可能性があると考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p> <p>【工事の完了後】 計画道路のトンネル構造については、トンネルの存在により、地下水位が低下し、地盤沈下が生じる可能性があると考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p>
地形・地質	<p>【工事の施行中・完了後】 計画道路が急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等を通ずるため、工事の施行中及び完了後において、斜面等の安定性への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p>
水循環	<p>【工事の施行中】 計画道路のトンネル構造については、トンネルの掘削工事に伴い、湧水及び地下水の水位及び流況、流動等への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p> <p>【工事の完了後】 計画道路のトンネル構造については、トンネルの存在により、湧水及び地下水の水位及び流況、流動等への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p>
生物・生態系	<p>【工事の施行中・完了後】 計画道路は平面構造、トンネル構造及び橋りょう構造であり、計画道路及びその周辺にはゴルフ場や公園等の緑地が広がっていますが、計画道路の平面構造及び橋りょう構造は既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の道路用地内を通ずるし、その他はトンネル構造であることから、緑地等の改変はありません。</p> <p>しかし、計画道路は、自然保護条例により指定された「連光寺・若葉台里山保全地域」の湿地の南側をトンネル構造で通過し、湿地を形成する地下水への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p>
景観	<p>【工事の完了後】 計画道路の存在により、景観の変化が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p>
史跡・文化財	<p>【工事の施行中】 計画道路内に周知の埋蔵文化財包蔵地があることから、環境影響評価の項目として選定します。</p> <p>なお、登録・指定文化財については、計画道路内及びその沿道に近接して存在しないことから予測の対象としません。</p>
廃棄物	<p>【工事の施行中】 計画道路の工事の施行に伴う、建設廃棄物及び建設発生土が生じると考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。</p>

## 7.2 選定しなかった項目及びその理由

選定しなかった環境影響評価の項目は悪臭、水質汚濁、日影、電波障害、風環境、自然との触れ合い活動の場及び温室効果ガスの7項目です。

選定しなかった理由は表7.2-1に示すとおりです。

表 7.2-1 選定しなかった項目及びその理由

項目	理由
悪臭	<p>本事業は一般的な道路工事であり、工事の施行中において、日常的に影響を及ぼすような悪臭は発生しません。また、工事の完了後も悪臭の発生源となる施設は設置しません。</p> <p>このため、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
水質汚濁	<p>工事の施行中に降雨や掘削工事等で濁水が発生した場合、必要に応じて沈砂槽等を設置し、下水排除基準以下に処理した上で、公共下水道へ排水します。工事の完了後についても、雨水は公共下水道へ排出します。また、計画道路は三沢川分水路（トンネル河川）を立体で交差するため、水路を改変することはないことから、河川の改変に伴う濁水等の発生もありません（三沢川分水路は、多摩ニュータウン稲城地区の開発に伴い雨水排水のために建設されたトンネル河川です。）。</p> <p>このため、周辺の河川及び水路の水質へ影響を及ぼすことはないことから、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
日影	<p>トンネル等区間については、計画道路が平面構造及びトンネル構造であり、日影に影響を及ぼすことはないことから、環境影響評価の項目として選定しません。</p> <p>標準区間については、計画道路が平面構造及び橋りょう構造であり、橋りょう構造で通過する区間の地形は窪地形状をなし、橋りょうの周辺に分布している住宅等の地盤は橋りょうの高さとほぼ同一の高さであるため、影響は小さいと考えられることから、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
電波障害	<p>トンネル等区間については、計画道路が平面構造及びトンネル構造であり、電波障害に影響を及ぼすことはないことから、環境影響評価の項目として選定しません。</p> <p>標準区間については、計画道路が平面構造及び橋りょう構造であり、橋りょう構造で通過する区間の地形は窪地形状をなし、橋りょうの周辺に分布している住宅等の地盤は橋りょうの高さとほぼ同一の高さであるため、影響は小さいと考えられることから、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
風環境	<p>トンネル等区間については、計画道路が平面構造及びトンネル構造であり、風環境に影響を及ぼすことはないことから、環境影響評価の項目として選定しません。</p> <p>標準区間については、計画道路が平面構造及び橋りょう構造であり、橋りょう構造で通過する区間の地形は窪地形状をなし、橋りょうの周辺に分布している住宅等の地盤は橋りょうの高さとほぼ同一の高さであるため、影響は小さいと考えられることから、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
自然との触れ合い活動の場	<p>計画道路は平面構造、トンネル構造及び橋りょう構造であり、平面構造及び橋りょう構造は既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の道路用地内を通過することから、近接する自然との触れ合い活動の場の改変・アクセス性の変化等を伴いません。その他はトンネル構造であることから、通過する「連光寺・若葉台里山保全地域」や近接する自然との触れ合い活動の場の改変・アクセス性の変化等を伴いません。</p> <p>このため、自然との触れ合い活動の場へ及ぼす影響は小さいと考えられることから、環境影響評価の項目として選定しません。</p>
温室効果ガス	<p>技術指針では、道路の供用に伴う自動車交通から排出される二酸化炭素については、環境影響評価の対象外としています。また、他に温室効果ガスを発生させる要因もありません。</p> <p>工事の施行中に建設機械の稼働がありますが、同時稼働が1箇所当たり最大でも3台と少なく、影響は小さいと考えられます。</p>