

5. 対象事業の目的、内容等

5.1 事業の目的

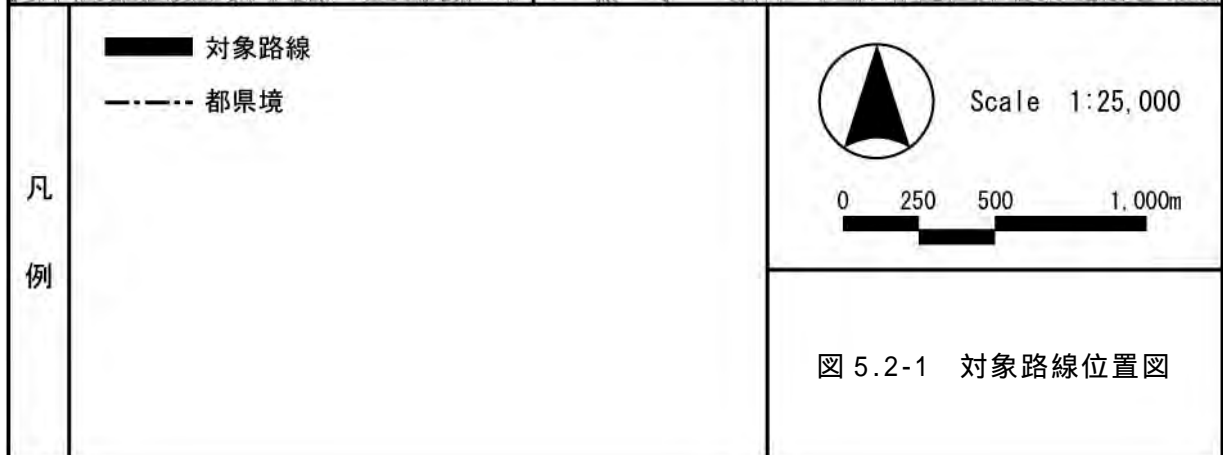
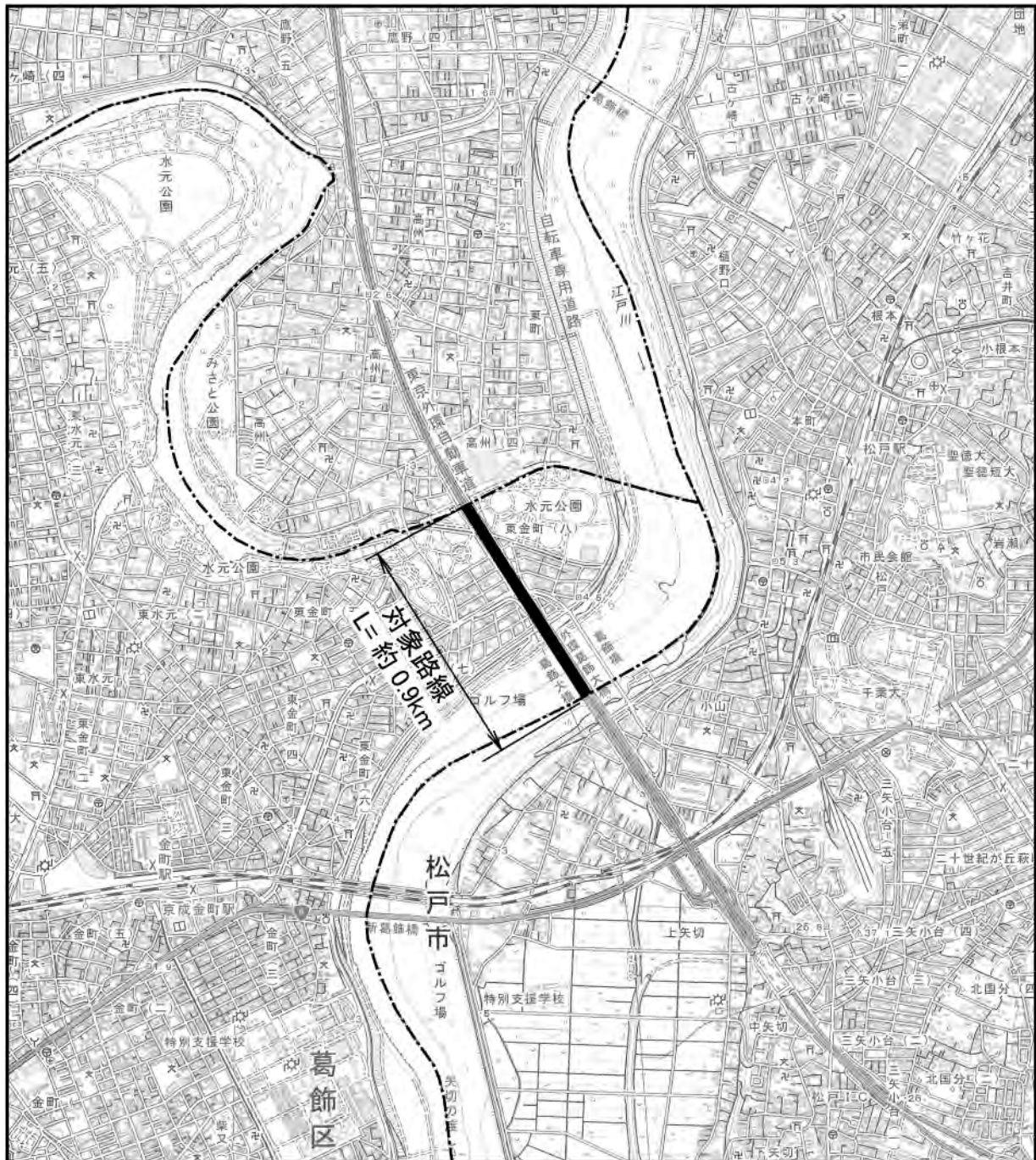
都市高速道路 高速外郭環状葛飾線は、東京外かく環状道路（以下「外かん」という。）の一部を形成している。「外かん」は、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連絡強化を目標とする高規格幹線道路として位置づけられている。対象路線は、都心から半径約 15km の地域を環状に結ぶ延長約 85km の幹線道路の一部を形成し、首都圏の都心方向に集中する交通を適切に分散、導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせるなど、首都圏の均衡ある道路網体系の確立に寄与することを目的としている。

5.2 事業内容

本事業は、「外かん」の一部をなす、都市高速道路 高速外郭環状葛飾線建設事業であり、埼玉県側都県境から江戸川を境とする千葉県側都県境までの延長約 0.9km の自動車専用道路を新設したものである。事業計画の概要は、表 5.2-1 及び図 5.2-1～図 5.2-5 に示すとおりである。

表5.2-1 対象事業の内容

事業の名称	都市高速道路 高速外郭環状葛飾線建設事業													
事業の区間	起 点	東京都葛飾区東金町八丁目												
	終 点	東京都葛飾区東金町七丁目												
	延 長	約 0.9km												
通過地域/道路の規格	東京都葛飾区/第 1 種 第 3 級													
車 線 数/幅員	4 車 線 / 23m (総幅員：標準 66m)													
構造形式/設計速度	高架構造 / 80km/h													
対象路線位置図/平面図/ 縦断図/横断図/全景写真	路線位置：図 5.2-1 /平面図：図 5.2-2 縦断図：図 5.2-3 /全景写真：図 5.2-4 代表断面図：図 5.2-5 (1)～(3)													
計画交通量	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; text-align: center;">40,800 台/日</td> <td style="width: 40%; text-align: center;">対象路線</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">至 三郷</td> <td style="text-align: center;">40,800</td> <td style="text-align: center;">至 松戸</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">一般国道 298 号</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">38,000～41,200</td> <td></td> </tr> </table>		40,800 台/日	対象路線		至 三郷	40,800	至 松戸		一般国道 298 号			38,000～41,200	
40,800 台/日	対象路線													
至 三郷	40,800	至 松戸												
	一般国道 298 号													
	38,000～41,200													
工事期間	平成 15 年度 ～ 平成 30 年度													
工事完了日	平成 30 年 6 月 1 日													



出典：国土地理院発行2.5万分1地形図を利用して作成した図に凡例に示す内容を追記したものである。
 「測量法に基づく国土地理院長承認(複製)R2JHF200」
 「本製品を複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。」

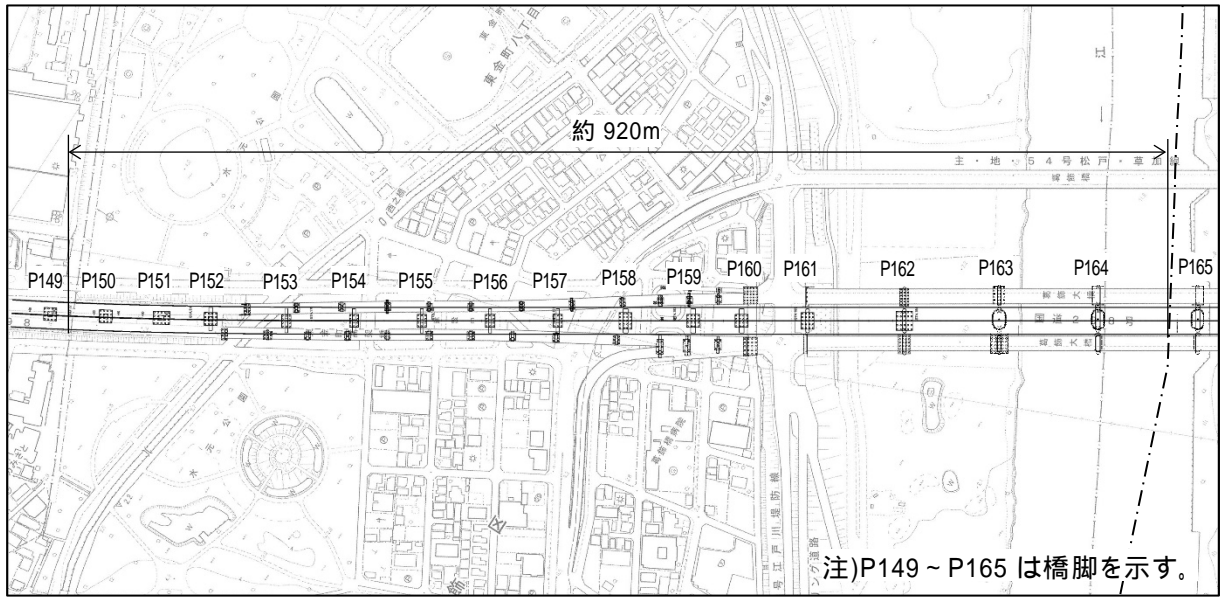


図5.2-2 対象路線平面図

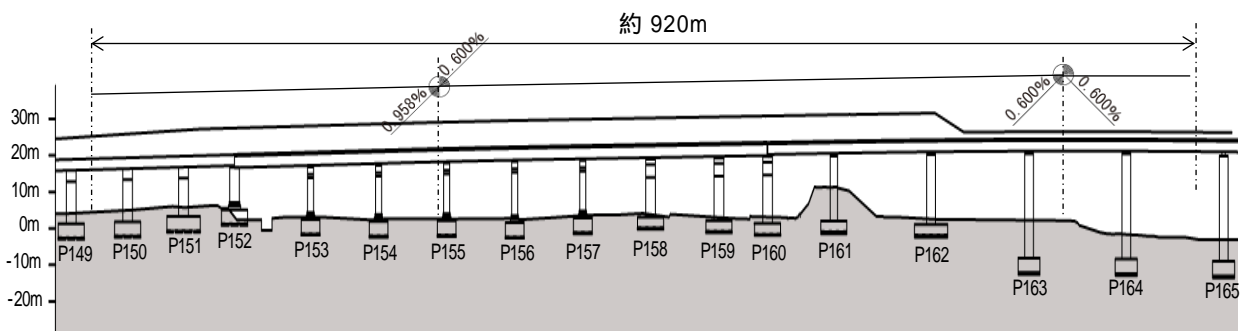


図5.2-3 対象路線縦断面図



図5.2-4 対象路線全景写真

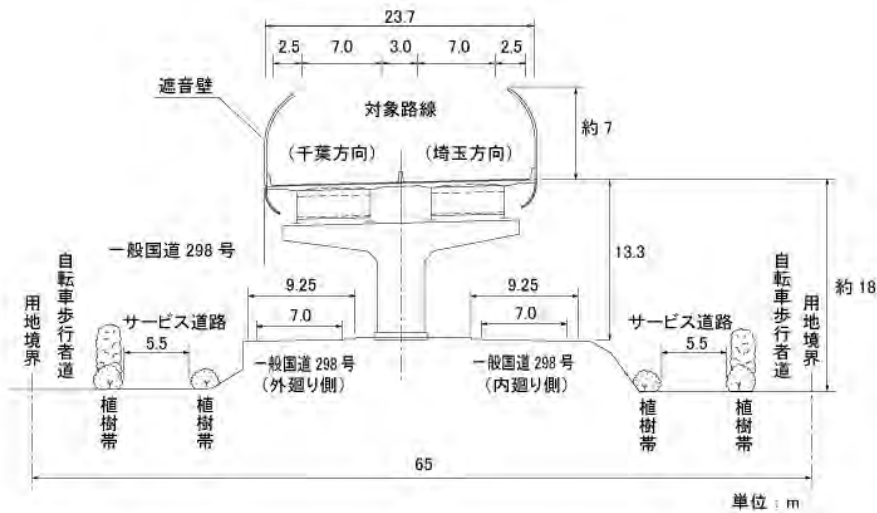


図5.2-5(1) 対象路線代表断面図 (高州高架橋 P152)

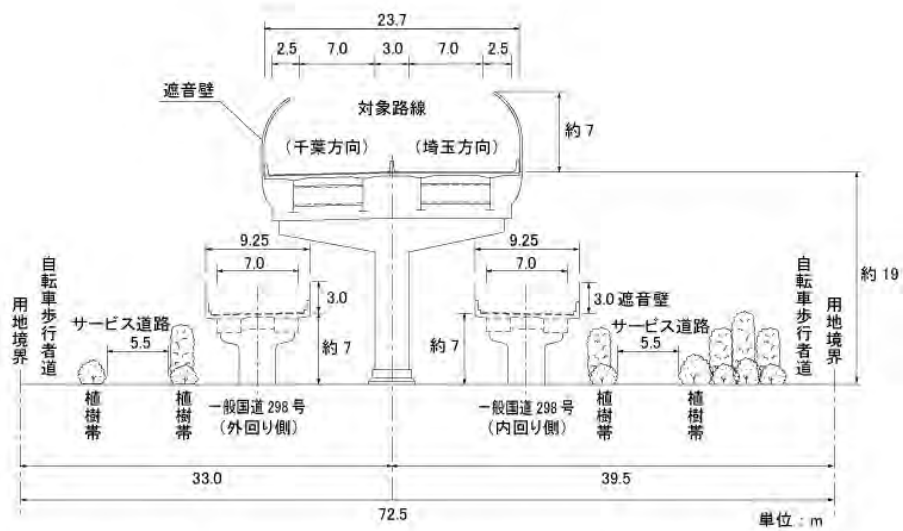


図5.2-5(2) 対象路線代表断面図 (東金町高架橋 P154)

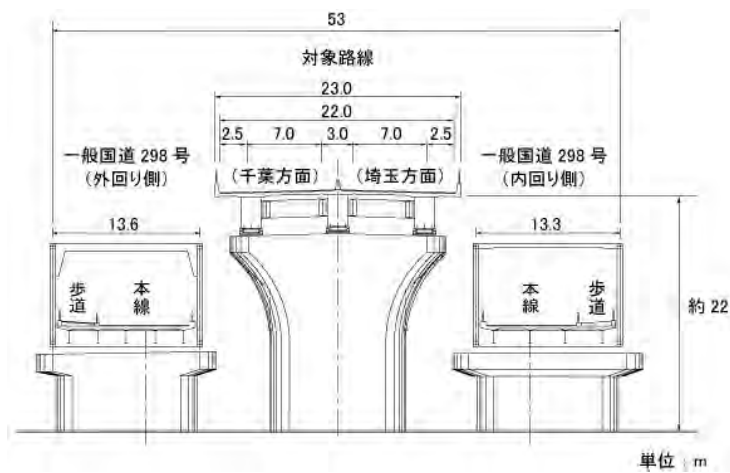


図5.2-5(3) 対象路線代表断面図 (外環葛飾大橋 P163)

注) P152, P154, P163 は橋脚番号を示す。(断面位置は、図 5.2-2 参照)

5.3 評価書提出後の手続等の経過

5.3.1 主な許認可等の状況

対象事業に係る主な許認可等の手続きの状況は、表 5.3-1 に示すとおりである。

表5.3-1 主な許認可等の状況

許認可の手続き	許認可の状況	備考
都市計画の決定	昭和 44 年 5 月 20 日	都市高速道路 高速外郭環状葛飾線
都市計画変更の認可	平成 10 年 7 月 17 日	都市高速道路 高速外郭環状葛飾線
建設大臣より施行命令	平成 11 年 12 月 24 日	東関東自動車道(三郷市～松戸市間)
工事実施計画認可	平成 12 年 1 月 18 日	

5.3.2 環境影響評価の条例手続きの状況

東京都環境影響評価条例に係る手続きの状況は表 5.3-2 に、「外かん」の供用の状況は表 5.3-3 に、事後調査の進行状況は表 5.3-4 に示すとおりである。

表5.3-2 東京都環境影響評価条例に係る手続きの状況

項目	提出年月日	備考
環境影響評価書	平成 10 年 5 月 27 日	
事後調査計画書の提出	平成 15 年 4 月 28 日	
着工届の提出	平成 15 年 4 月 28 日	
事後調査報告書 (工事の施行中その 1)	平成 16 年 1 月 30 日	調査項目:電波障害
事後調査報告書 (工事の施行中その 2)	平成 16 年 9 月 17 日	調査項目:騒音、振動、環境保全のための措置の実施状況(大気汚染、水質汚濁)、その他の調査(植物・動物)
事業内容の変更について	平成 19 年 9 月 3 日	構造形式の変更及び工事完成時期の変更
事後調査報告書 (工事の施行中その 3)	平成 21 年 8 月 18 日	調査項目:騒音、振動、水質汚濁、環境保全のための措置の実施状況(大気汚染)
事後調査報告書 (工事の施行中その 4)	平成 22 年 4 月 1 日	調査項目:水質汚濁、環境保全のための措置の実施状況(水質汚濁)
事後調査報告書 (工事の施行中その 5)	平成 23 年 3 月 24 日	調査項目:水質汚濁、環境保全のための措置の実施状況(水質汚濁)
事後調査報告書 (工事の施行中その 6)	平成 23 年 12 月 2 日	調査項目:騒音、振動、環境保全のための措置の実施状況(大気汚染、水質汚濁)
事後調査報告書 (工事の施行中その 7)	平成 24 年 7 月 4 日	調査項目:騒音、振動、水質汚濁、環境保全のための措置の実施状況(大気汚染)
事後調査報告書 (工事の施行中その 8)	平成 25 年 9 月 17 日	調査項目:騒音、振動、水質汚濁、環境保全のための措置の実施状況(大気汚染)
事後調査報告書 (工事の施行中その 9)	平成 28 年 1 月 14 日	調査項目:騒音、振動、環境保全のための措置の実施状況(大気汚染)
事業内容の変更について	平成 28 年 3 月 24 日	工事完成時期の変更及び電波障害の予測・評価の見直し
事業内容の変更について	平成 30 年 3 月 28 日	工事完成時期の変更
事後調査報告書 (工事の施行中その 10)	平成 30 年 5 月 1 日	調査項目:騒音、振動、環境保全のための措置の実施状況(大気汚染)
工事完了届	平成 30 年 8 月 8 日	工事完了日:平成 30 年 6 月 1 日

表5.3-3 供用の状況

区 間	供用年月日	備 考
和光インターチェンジ～ 三郷ジャンクション間	平成 4 年 11 月 27 日	
大泉インターチェンジ～ 和光インターチェンジ間	平成 6 年 3 月 30 日	東京都環境影響評価条例 (放射 7 号線～埼玉県境間)
三郷ジャンクション～ 三郷南インターチェンジ間	平成 17 年 11 月 27 日	
三郷南インターチェンジ～ 高谷ジャンクション間	平成 30 年 6 月 2 日	東京都環境影響評価条例 (埼玉県境～千葉県境間) 環境影響評価法 (松戸市～市川市間)
東名ジャンクション～ 大泉ジャンクション間	未定	環境影響評価法 (世田谷区宇奈根～練馬区 大泉町間)

6. 環境保全のための措置の実施状況

評価書に記載した環境保全のための措置及びその実施状況は、以下のとおりである。

なお、事後調査報告書（工事の施行中その10）の提出以降、対象路線に起因する環境に係る苦情はなかった。

6.1 騒音

騒音に係る環境保全のための措置の実施状況は、表 6.1-1 及び図 6.1-1(1)～(4)に示すとおりである。

表6.1-1 騒音に係る環境保全のための措置の実施状況

項目	評価書に記載した環境保全のための措置	実施状況
騒音	(1) 道路交通騒音対策としては、沿道の土地利用などの地域の状況を勘案し、遮音壁の設置等により騒音の低減を図る。 (2) 本事業は、環境に及ぼす影響を予測・評価し、適切な対策を講ずることとしているが、供用後、高架道路裏面の反射や予測し得なかった悪影響の発生がみられる場合は必要に応じて、地方公共団体等公的な機関の協力のもと、環境に及ぼす影響について調査を実施し、適切な措置を講じるよう努める。	<ul style="list-style-type: none">江戸川渡河区間を除く全区間において高さ約7mの遮音壁を設置するとともに内壁に吸音板を設置し、騒音を低減した。江戸川渡河区間を除く全区間において、高架下反射音対策として裏面吸音板を設置し、発生した騒音の軽減に努めている。対象路線の全区間において高機能舗装を採用し発生音を低減した。設計上の配慮において、橋梁と橋脚とを剛結・一体化する構造を採用し、継手（ジョイント）を極力少なくすることで騒音の発生抑制に努めている。



図6.1-1(1) 環境保全のための措置（遮音壁の設置）



図6.1-1(2) 環境保全のための措置（吸音パネルの設置）



図6.1-1(3) 環境保全のための措置（裏面吸音板の設置）



図6.1-1(4) 環境保全のための措置（高機能舗装の敷設）

6.2 振動

振動に係る環境保全のための措置の実施状況は、表6.2-1に示すとおりである。

表6.2-1 振動に係る環境保全のための措置の実施状況

項目	評価書に記載した 環境保全のための措置	実施状況
振動	本事業は、環境に及ぼす影響を予測・評価し、適切な対策を講ずることとしているが、供用後、予測し得なかった悪影響の発生がみられる場合は必要に応じて、地方公共団体等公的な機関の協力のもと、環境に及ぼす影響について調査を実施し、適切な措置を講じるよう努める。	「6.1 騒音」に示した構造を採用することにより、継手を極力少なくする等、道路構造に起因する振動の発生防止に努める設計上の配慮を行った。

6.3 低周波空気振動

低周波空気振動に係る環境保全のための措置は、表 6.3-1 及び図 6.3-1 に示すとおりである。

表6.3-1 低周波空気振動に係る環境保全のための措置の実施状況

項目	評価書に記載した環境保全のための措置	実施状況
低周波空気振動	高架部の継手(ジョイント)においては、入念な施工を実施することにより、低周波空気振動の低減に努める。	設計上の配慮として「6.1 騒音」に示した継手を極力少なくする構造を採用したほか、継手前後の施工時には、継手と舗装との段差を生じさせないよう、入念に施工し、継手部での低周波空気振動の発生を抑制した。 また、継手部前後に半たわみ舗装を採用し、将来にわたり段差が生じ難くなるよう配慮した。

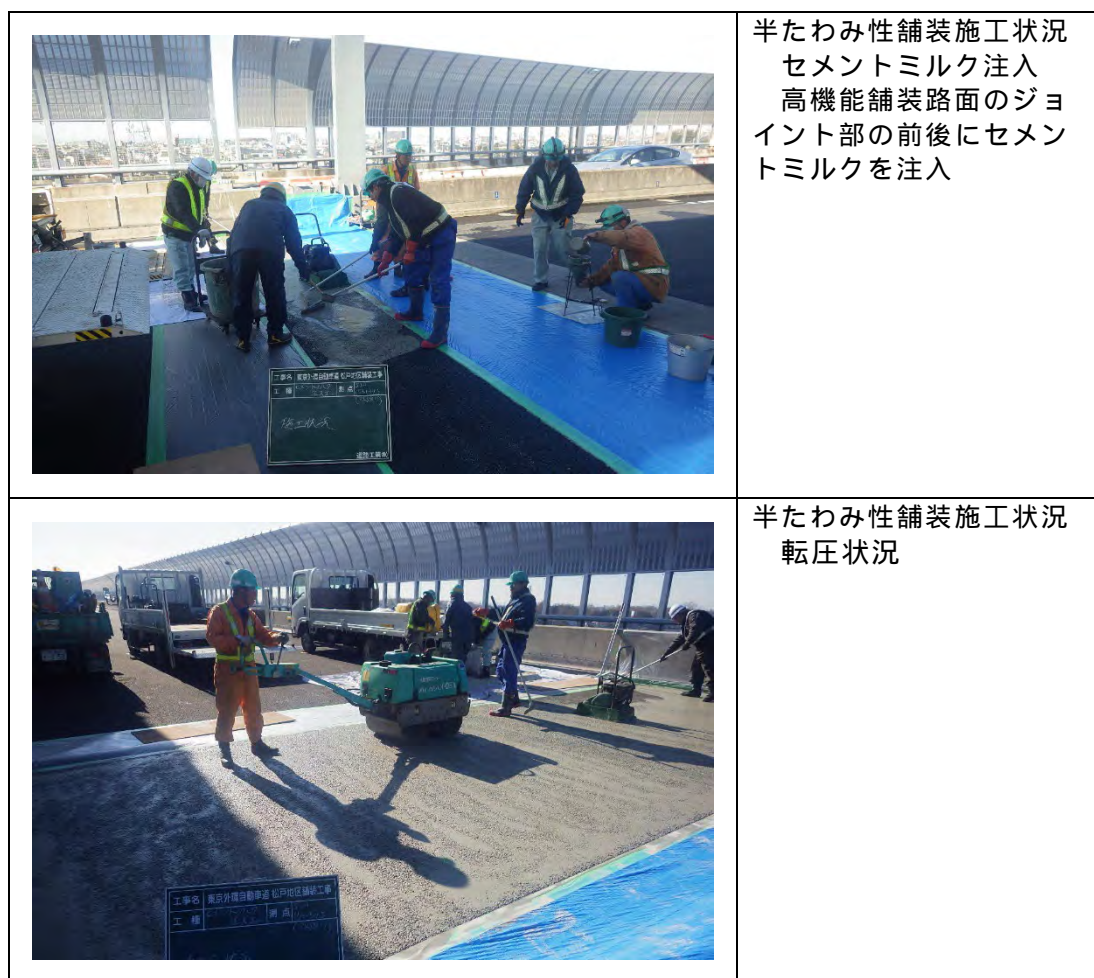


図 6.3-1 ジョイント部の段差発生を抑制する半たわみ性舗装の施工状況

6.4 水文環境

水文環境に係る環境保全のための措置の実施状況は、表 6.4-1 に示すとおりである。

表6.4-1 水文環境に係る環境保全のための措置の実施状況

項目	評価書に記載した 環境保全のための措置	実施状況
水文 環境	<p>工事の完了後において、対象路線周辺で本事業に起因する井戸等の水枯れが生じた場合には、「公共事業に係る工事の施行に起因する水枯渇等により生ずる損害等に係る事務処理要領の制定について」(昭和 59 年 3 月 31 日 建設事務次官通知)に基づき適切に対処する。</p>	<p>工事に関する相談窓口を設置し、井戸等の水枯れを含む問い合わせを受け付け、水枯渇による損害への対応に備えた。</p> <p>対象路線の工事中及び完了後においては、対象路線に起因すると考えられる井戸等の水枯れに関する問い合わせや苦情はなかった。</p>

6.5 電波障害

電波障害に係る環境保全のための措置の実施状況は、表 6.5-1 に示すとおりである。

表6.5-1 電波障害に係る環境保全のための措置の実施状況

項目	評価書に記載した 環境保全のための措置	実施状況
電波 障害	<p>本事業により、新たに電波障害が生じる地域については、建設事務次官通知「公共施設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(昭和 54 年 10 月 12 日)」の基準に基づき適切に対処する。</p>	<p>工事に関する相談窓口を設置し、電波障害を含む問い合わせを受け付け、電波障害対策への対応に備えた。</p> <p>対象路線の工事中及び完了後においては、対象路線に起因すると考えられる電波障害に関する問い合わせや苦情はなかった。</p>

6.6 景観

景観に係る環境保全のための措置の実施状況は、表 6.6-1 及び図 6.6-1～図 6.6-2 に示すとおりである。

表6.6-1 景観に係る環境保全のための措置の実施状況

項目	評価書に記載した 環境保全のための措置	実施状況
景観	<p>(1)高架橋については、周辺環境に調和するよう、本路線と並行する道路空間には植樹帯を設け、形状、色彩等に十分配慮する。</p> <p>(2)本路線と並行する道路空間に植樹帯を設け、極力緑化を図ること等により周辺景観との調和に努める。</p>	<p>(1)高架橋の形状、色彩等の設計にあたっては、遮音壁が均一な大きな面にならないよう、また、圧迫感を軽減することを念頭に以下のとおり配慮した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外装板・桁下の裏面吸音板を一体的な形状に仕上げることで、煩雑な印象を軽減した。 ・遮音壁を細く見せるために明度差のグラデーションをつけるとともに、遮音壁上方を空に溶け込ませ、下方を民家等の背景に溶け込ませる配色とした。 ・遮音壁の一部に透光板を使用することで変化をつけるとともに明るい印象の外観になるよう配慮した。 ・桁部分の側板は、植栽帯の樹木の緑を映えさせ、かつ樹木より目立たないよう幹や枝の色とした。 <p>(2)環境施設帯として整備した植栽帯には、高・中・低木を組み合わせた植栽を行った。植栽樹種には、四季を通じて遮蔽効果が望めるクスノキやマテバシイなど常緑樹を中心に配置したほか、ケヤキなどの落葉樹も交え、隣接する水元公園内の樹林とも連続した緑化空間を形成することで、周辺環境とも調和のとれた良好な景観形成の創造に努めた。</p>



図 6.6-1 高架橋の形状・色彩等に係る配慮



図 6.6-2(1) 道路空間への植栽帯の設置における配慮（内回り側）



図 6.6-2(2) 道路空間への植栽帯の設置における配慮（外回り側）