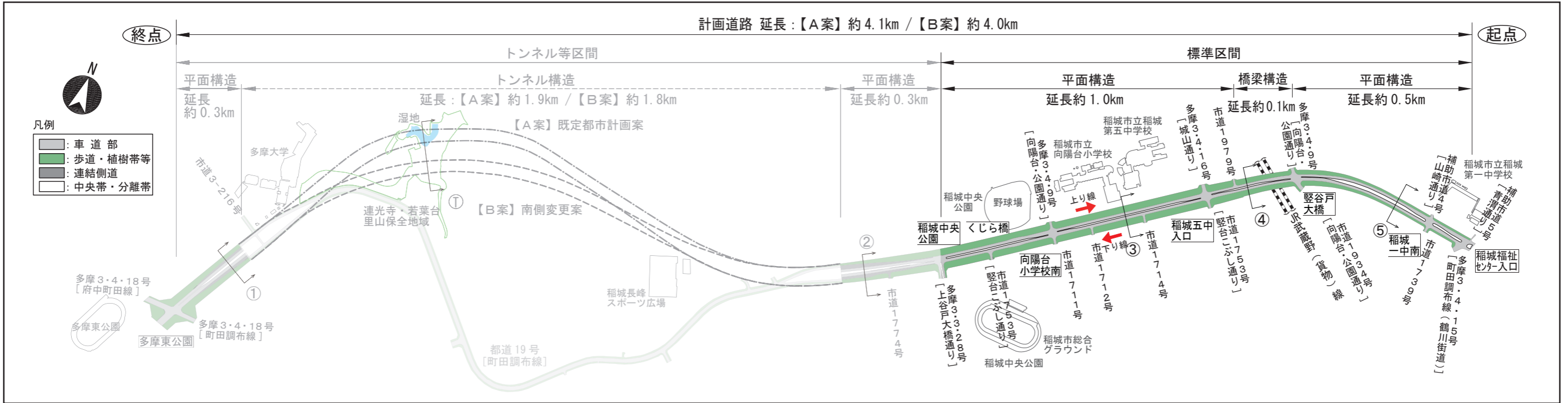
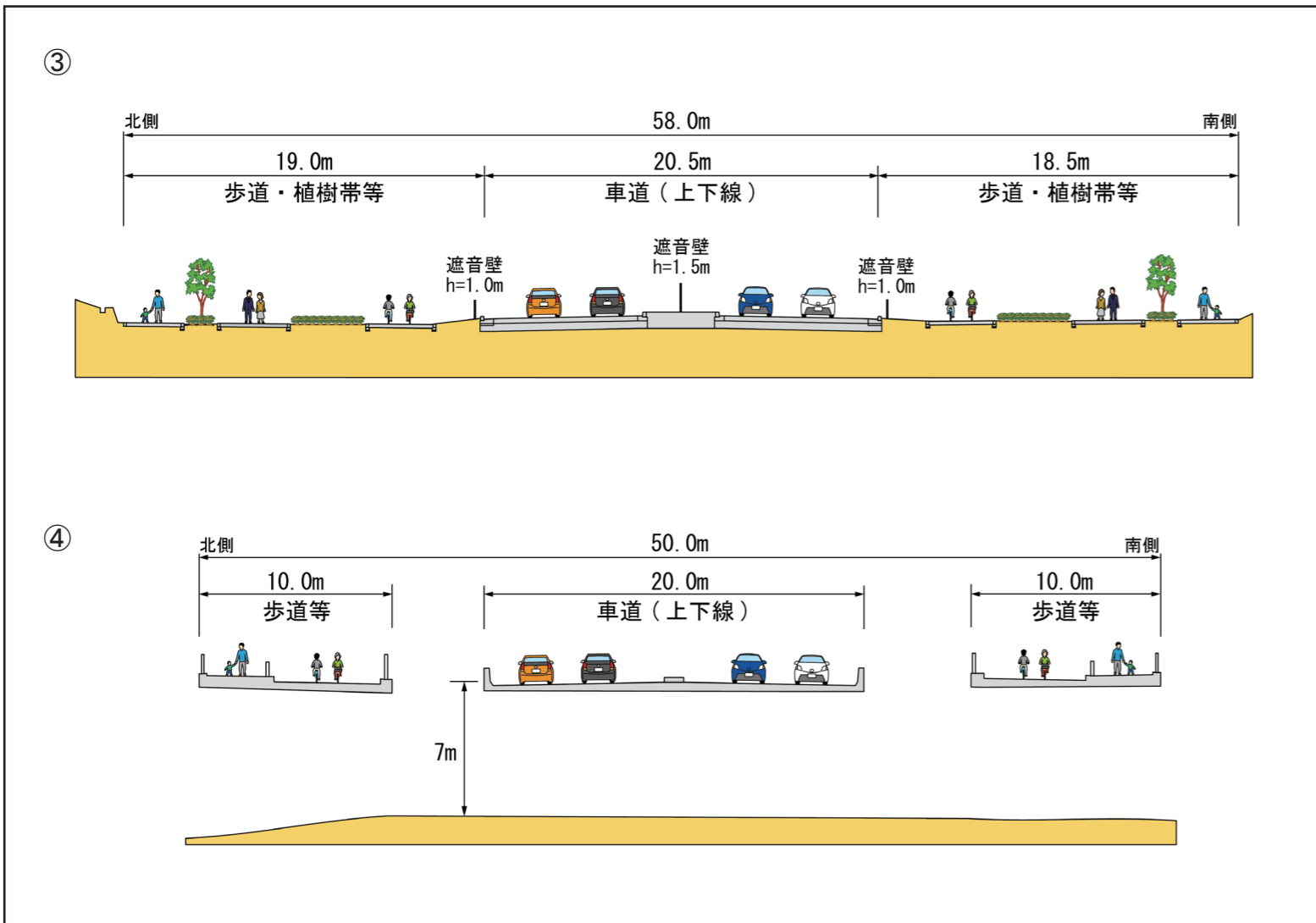


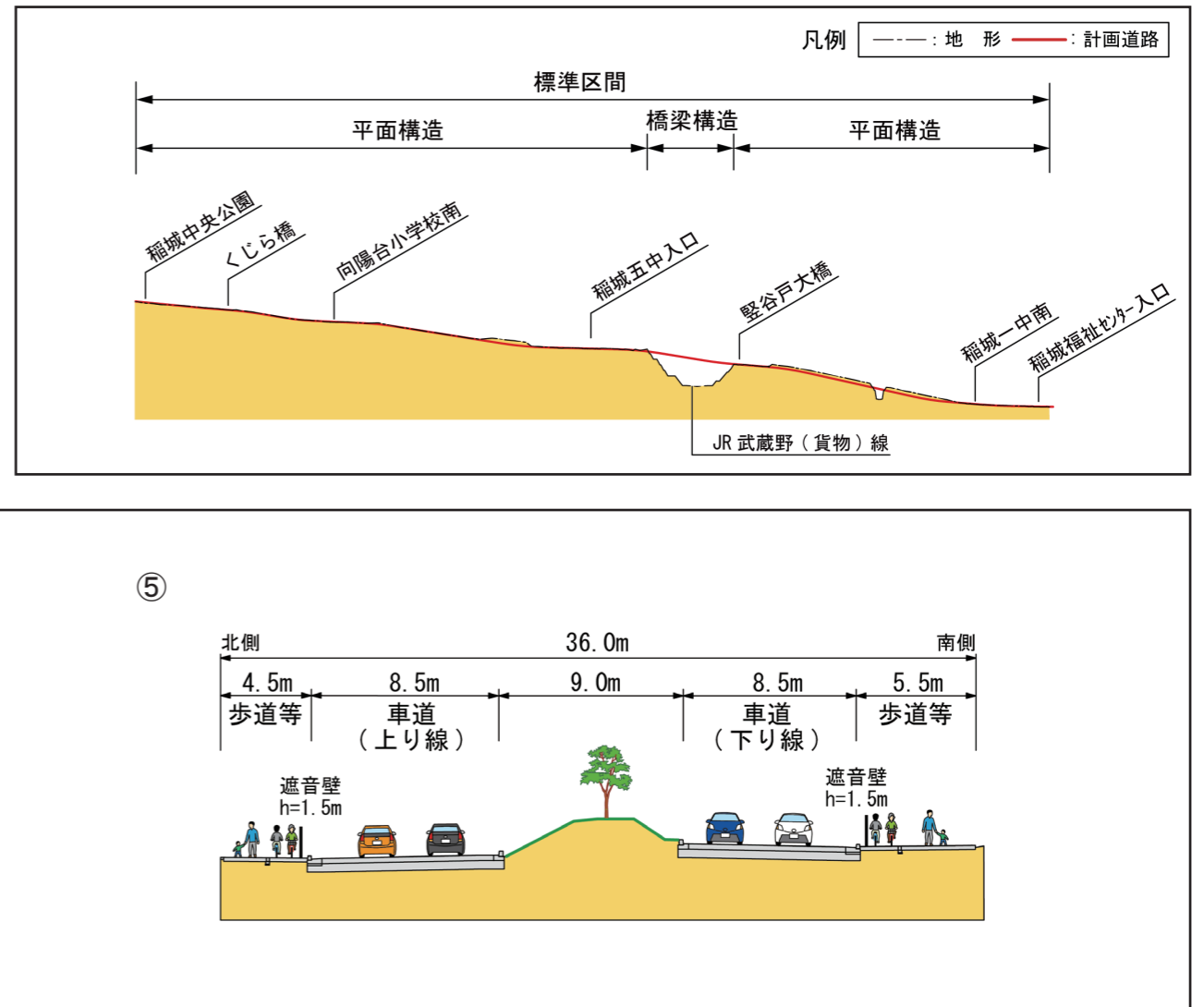
平面図



横断面



縦断面



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) 横断面中の緑色の線は緑化範囲を示しています。

図 3-3 将来の計画道路概要図 (標準区間)

第4章 環境に及ぼす影響の評価の結論

4.1 環境に及ぼす影響の評価

対象計画の案及び地域の概況を考慮し、「第9章 環境影響評価の項目」で選定した項目について、対象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 【A案】既定都市計画案 【B案】南側変更案	標準区間
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。

「第10章 環境に及ぼす影響の予測及び評価」に示す予測・評価項目ごとの評価結果を整理しました。

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、「6.3 対象計画の案の策定に当たり環境上配慮する目標及び方針」で設定した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。

4.1.1 環境影響の程度

環境影響の程度は以下に示すとおりです。

(1) 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4.1-1に示すとおりです。

表4.1-1(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
大気汚染	<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大気中における濃度</p> <p>—</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、道路ネットワークの整備完了時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>—</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、道路ネットワークの整備完了時0.031ppm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^{※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(一次生成物質)の大気中における濃度</p> <p>—</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、道路ネットワーク整備完了時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の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>—</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、道路ネットワーク整備完了時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の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0.04ppm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。)

注) ◎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の有意な差ではありません。

表4.1-1(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
騒音・振動	【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、トンネル構造72dB、平面構造72dBと予測し、評価の指標とした都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(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勧告基準(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、トンネル構造65dB、平面構造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勧告基準(70dB)を満足します。
	【工事の完了後】 自動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 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。
	【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	— 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45dB、夜間45dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間45dB、夜間45dB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。

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の有意な差ではありません。

表4.1-1(3) 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】 トンネルの掘削 工事に伴う地下 水位の低下によ る地盤沈下の範 囲及び程度</p>	<p>△</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、トンネル掘削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>◎</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、トンネル掘削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>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>【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>	<p>△</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、【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が、環境保全のための措置としてトンネルの二次覆工をウォータータイ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>◎</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、【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ォータータイ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>

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4.1-1(4) 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
地形・地質	【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	—	— 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、改変範囲は、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）の斜面を改変しません。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から離れています。 斜面①（多摩東公園交差点付近）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ます。山留工を採用し、掘削面の変形を抑止するため、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】 計画道路の存在による斜面等の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、改変範囲は、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）の斜面を改変しません。 斜面①（多摩東公園交差点付近）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止するため、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。

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4.1-1(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】 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>△</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稲城層であり、稲城層の地下水位は低く、水頭が確認できない地点もあります。このため、トンネルの掘削工事により地下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稲城層の地下水位が高い区間があり、トンネルの掘削工事により地下水位を低下させる可能性が【B案】に比べ高いと予測します。なお、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るため、稲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します。</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、トンネル構造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、出店層と稲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小さいと予測します。</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>◎</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稲城層であり、稲城層の地下水位は低く、水頭が確認できない地点もあります。このため、トンネルの掘削工事により地下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稲城層の地下水位は低く、トンネルの掘削工事により地下水位を低下させる可能性は【A案】に比べ低いと予測します。なお、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るため、稲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します。</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、トンネル構造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、出店層と稲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小さいと予測します。</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。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>【工事の施行中】 トンネルの掘削 工事による流動 阻害の変化の程 度</p>	<p>△</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ほとんどないと予測します。また、トンネル掘削面に該当する稲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します。</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、【A案】はトンネル掘削面の稲城層の地下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こと」を満足します。</p>	<p>◎</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ほとんどないと予測します。また、トンネル掘削面に該当する稲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します。</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ものの、【B案】はトンネル掘削面の稲城層の地下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>

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4. 1-1 (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】 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>△</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稲城層であり、稲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す。このため、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低いと考えます。</p> <p><u>ただし、【A案】はトンネル通過面の稲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】に比べ高いと予測します。</u></p> <p>なお、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るため、稲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します。</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、トンネル構造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、出店層と稲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小さいと予測します。</p> <p><u>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。</u></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ウォータータイ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抑制します。</p>	<p>◎</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稲城層であり、稲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す。このため、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低いと考えます。</p> <p><u>さらに、【B案】のトンネル通過面の稲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】に比べ低いと予測します。</u>なお、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るため、稲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します。</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、トンネル構造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、出店層と稲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小さいと予測します。</p> <p><u>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。</u></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ウォータータイ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抑制します。</p>
<p>【工事の完了後】 トンネルの存在による流動阻害の変化の程度</p>	<p>△</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ほとんどないと予測します。また、トンネル通過面に該当する稲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します。</p> <p><u>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、【A案】はトンネル通過面の稲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。</u></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こと」を満足します。</p>	<p>◎</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ほとんどないと予測します。また、トンネル通過面に該当する稲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します。</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ものの、<u>【B案】はトンネル通過面の稲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。</u></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4.1-1(7) 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】 トンネルの掘削工事による生息(育)環境の変化の内容及びその程度</p> <p>生物・生態系</p>	<p>△</p> <p>予測地域である湿地の生息(育)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<u>湿地の直下</u>をトンネルで通過します。</p> <p>生息(育)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ないため、影響はありません。</p> <p>また、湿地周辺には湿地レベルよりも高い標高に小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、小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。</p> <p>以上のことから、トンネルの掘削工事により生息(育)環境に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p><u>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。</u></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(育)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>◎</p> <p>予測地域である湿地の生息(育)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<u>湿地から南側へ約40m以上離れた位置の地下</u>をトンネルで通過します。</p> <p>生息(育)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ないため、影響はありません。</p> <p>また、湿地周辺には湿地レベルよりも高い標高に小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、小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。</p> <p>以上のことから、トンネルの掘削工事により生息(育)環境に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p><u>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。</u></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(育)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>以上のことから、評価の指標とした「生息(育)環境に著しい影響を及ぼさないこと」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4. 1-1 (8) 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】 トンネルの掘削工事による陸水域生態系の変化の内容及びその程度</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; position: absolute; left: -40px; top: 50%; transform: translateY(-50%);">生物・生態系</p>	<p>△</p> <p>予測地域である湿地の陸水域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<u>湿地の直下</u>をトンネルで通過します。</p> <p>陸水域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ないため、影響はありません。</p> <p>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。</p> <p>以上のことから、トンネルの掘削工事により陸水域生態系に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p><u>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。</u></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(育)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>以上のことから、評価の指標とした「陸水域生態系に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。</p>	<p>◎</p> <p>予測地域である湿地の陸水域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<u>湿地から南側へ約40m以上離れた位置の地下</u>をトンネルで通過します。</p> <p>陸水域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ないため、影響はありません。</p> <p>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。</p> <p>以上のことから、トンネルの掘削工事により陸水域生態系に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p><u>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。</u></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(育)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。 —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4.1-1(9) 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】 トンネルの存在による生息(育)環境の変化の内容及びその程度</p> <p>生物・生態系</p>	<p>△</p> <p>予測地域である湿地の生息(育)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<u>湿地の直下</u>をトンネルで通過します。</p> <p>生息(育)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。トンネルの存在により、これらの集水域に変化は生じないため、影響はありません。</p> <p>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位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p>以上のことから、トンネルの存在により生息(育)環境に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p><u>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。</u></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ウォータータイ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抑制します。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「生息(育)環境に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。</p>	<p>◎</p> <p>予測地域である湿地の生息(育)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<u>湿地から南側へ約40m以上離れた位置の地下</u>をトンネルで通過します。</p> <p>生息(育)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。トンネルの存在により、これらの集水域に変化は生じないため、影響はありません。</p> <p>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位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p>以上のことから、トンネルの存在により生息(育)環境に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p><u>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。</u></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ウォータータイ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抑制します。</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4.1-1(10) 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】 トンネルの存在による陸水域生態系の変化の内容及びその程度</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; position: absolute; left: -40px; top: 50%; transform: translateY(-50%);">生物・生態系</p>	<p style="text-align: center;">△</p> <p>予測地域である湿地の陸水域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<u>湿地の直下</u>をトンネルで通過します。</p> <p>陸水域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。トンネルの存在により、これらの集水域に変化は生じないため、影響はありません。</p> <p>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位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p>以上のことから、トンネルの存在により陸水域生態系に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p><u>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。</u></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ウォータータイ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抑制します。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「陸水域生態系に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。</p>	<p style="text-align: center;">◎</p> <p>予測地域である湿地の陸水域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<u>湿地から南側へ約40m以上離れた位置の地下</u>をトンネルで通過します。</p> <p>陸水域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。トンネルの存在により、これらの集水域に変化は生じないため、影響はありません。</p> <p>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位や湧水量に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p>以上のことから、トンネルの存在により陸水域生態系に影響を及ぼす可能性は低いと予測します。</p> <p><u>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。</u></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ウォータータイ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抑制します。</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4.1-1(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
景観	【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	— 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「多摩弾薬庫跡の樹林」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。	—
	【工事の完了後】 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	— 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(地域の特性)の創出に工夫すること。」を満足します。	
史跡・文化財	【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、 <u>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。</u> 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、 <u>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。</u> 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。
		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。	

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4.1-1(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
<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 style="writing-mode: vertical-rl; position: absolute; left: -40px; top: 50%; transform: translateY(-50%);">廃棄物</p>	<p style="text-align: center;">—</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 4,700m³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)を達成できます。</p> <p>建設発生土は約398,700m³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)を達成できます。</p> <p>撤去路盤は約 4,100m³、ガードレール等の鉄製金属は約 11t 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)を達成できます。</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、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。</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%以上又は有効利用率 99%以上)を達成すること。」「撤去路盤、ガードレー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>	<p style="text-align: center;">— (+)</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 4,700m³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)を達成できます。</p> <p>建設発生土は約383,700m³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)を達成できます。</p> <p>撤去路盤は約 4,100m³、ガードレール等の鉄製金属は約 11t 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)を達成できます。</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、廃棄物の処理及び清掃に関する法律及び東京都廃棄物条例に基づき、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。</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。

(2) 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4.1-2に示すとおりです。

表4.1-2(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
大気汚染	【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 ₂)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 ^{※1} を満足します。
	【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(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 ³ 、道路ネットワーク整備完了時0.040mg/m ³ と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく大気の汚染に係る環境基準 ^{※2} を満足します。
騒音・振動	【工事の施行中】 建設機械の稼動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72dB、橋梁構造78dB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勧告基準(80dB)を満足します。
	【工事の施行中】 建設機械の稼動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勧告基準(70dB)を満足します。
	【工事の完了後】 自動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】 自動車の走行に伴う橋梁構造からの低周波音圧レベル	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圧レベルの最大値は、計画道路の供用時に68dB(L ₅₀)及び77dB(L ₆₅)、道路ネットワークの整備完了時に69dB(L ₅₀)及び78dB(L ₆₅)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」 ^{※3} を満足します。

※1) 1時間値の1日平均値が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。)

※3) 低周波音圧レベルについては、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、環境省による一般環境中に存在する低周波音圧レベル(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4.1-2(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
<p>土壌汚染</p> <p>【工事の施行中】 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</p>	<p>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。</p> <p>したがって、評価の指標とした「新たな土地に土壌汚染を拡散させないこと。」を満足すると考えます。</p>
<p>地形・地質</p> <p>【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> <p>【工事の完了後】 計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度</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、改変範囲は、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）の斜面を改変しません。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から離れています。</p> <p>斜面④（向陽台小学校付近）及び斜面⑤（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。</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、改変範囲は、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）の斜面を改変しません。</p> <p>斜面④（向陽台小学校付近）及び斜面⑤（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。</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>景観</p> <p>【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</p> <p>【工事の完了後】 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</p>	<p>事業の実施に伴い、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「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。</p> <p>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。</p> <p>また、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p> <p>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。</p> <p>事業の実施に伴い、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。</p> <p>また、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。</p> <p>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。</p> <p>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(地域の特性)の創出に工夫すること。」を満足します。</p>

表4.1-2(3) 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
史跡・ 文化財	【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>多摩ニュータウンNo. 3 (稲城市竪台遺跡) 遺跡の1箇所の埋蔵文化財包蔵地を通過します。</p> <p>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に行うなどの適切な措置を講じます。</p> <p>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>
廃棄物	【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>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 6,600m³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)を達成できます。</p> <p>建設発生土は、約 30,700m³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)を達成できます。</p> <p>撤去路盤は約 4,400m³、ガードレー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)を達成できます。</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、廃棄物の処理及び清掃に関す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は、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、ガードレー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>

4.1.2 環境配慮目標の達成の程度

環境配慮目標の達成の程度は、以下に示すとおりです。

(1) 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4.1-3に示すとおりです。

表4.1-3(1) 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
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。	
	—	—
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。	
工事に伴う大気汚染の防止	—	—
		工事の平準化により、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。
騒音・振動	—	—
	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。	
	—	—
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。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。 トンネル東側坑口付近のトンネル取付部には側壁吸音対策を実施します。	
工事に伴う騒音・振動の防止	—	—
		工事の平準化により、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。 また、防音ハウスを設置し、騒音の低減を図ります。

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4.1-3(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
<p>地盤</p> <p>周辺地域の様々な環境影響(地盤)に配慮した立地、影響の少ない計画</p>	<p>△</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に、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ォ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>◎</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に、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ォ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>
<p>地形・地質</p> <p>周辺地域の様々な環境影響(地形・地質)に配慮した立地、影響の少ない計画</p>	<p>—</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。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>—</p>
<p>水循環</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>△</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に、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ォ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>◎</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に、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ォ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4.1-3(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
生物・生態系	自然環境への影響を最小限にするよう努める	△ 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ます。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。 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ォータータイト構造を採用します。 <u>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。</u>	◎ 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ます。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。 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ォータータイト構造を採用します。 <u>なお、計画道路は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。</u>
	地域の特性に応じた景観形成への配慮	— 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、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。	—
	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	— 埋蔵文化財包蔵地が存在する箇所については、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4.1-3(4) 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
廃棄物	—	(+)
	<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。</p> <p>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泥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。</p> <p>建設発生土の発生量は、【B案】に比べて約15,000m³多くなります。</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。</p> <p>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泥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。</p> <p>建設発生土の発生量は、【A案】に比べて約15,000m³少くなります。</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>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</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>建設廃棄物については、廃棄物の運搬・処分の業の許可を得た業者に委託して適正に処理・処分を行います。運搬の際にはマニフェスト制度に従い、適切に処理します。</p> <p>有効利用が困難な建設発生土が発生した場合は、受入先の受入基準を確認し、発生土処分場に搬出します。</p>	<p>建設廃棄物については、廃棄物の運搬・処分の業の許可を得た業者に委託して適正に処理・処分を行います。運搬の際にはマニフェスト制度に従い、適切に処理します。</p> <p>有効利用が困難な建設発生土が発生した場合は、受入先の受入基準を確認し、発生土処分場に搬出します。</p>

注1) ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。—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。

(2)標準区間

標準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、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4.1-4に示すとおりです。

表4.1-4(1) 環境配慮目標の達成の程度(標準区間)

予測・評価項目、 環境配慮目標	標準区間	
大気汚染	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、基本的に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。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。
	工事に伴う大気汚染の防止	工事の平準化により、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。
騒音・振動	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、基本的に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離隔を確保します。
	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。
	工事に伴う騒音・振動の防止	工事の平準化により、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。

表4.1-4(2) 環境配慮目標の達成の程度(標準区間)

予測・評価項目、 環境配慮目標	標準区間
土壌汚染	<p>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。</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。 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。</p>
景観	<p>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ます。)、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>
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、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。</p>
廃棄物	<p>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の利用を調整して、工事間利用に努めます。</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 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。</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 建設廃棄物については、廃棄物の運搬・処分の業の許可を得た業者に委託して適正に処理・処分を行います。運搬の際にはマニフェスト制度に従い、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、発生土処分場に搬出します。</p>

4.2 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4.2-1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4.2-1 社会・経済面から見た評価(トンネル等区間)

区間		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
利用者の視点	速達性	・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、また現道(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。	
生活者の視点	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。	
	防災性	・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。	
	関係権利者	・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。	・既定の都市計画から南側に道路を変更するため、関係権利者が変わります。
事業者の視点	事業費	・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。	・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。
	維持管理費	・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。	・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。

4.3 複数の対象計画案の総合評価

トンネル等区間の【A案】と【B案】について、「4.1 環境に及ぼす影響の評価」及び「4.2 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) 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。
 - ・計画道路は湿地の直下を通過するため、沖積層や湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性が【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。

第5章 対象計画の案の目的及び内容

5.1 目的

「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」(平成28年12月 東京都)では、活気ある東京とするためには、東京の人口の3分の1、面積では3分の2を占める多摩・島しょ地域の発展が不可欠とし、南多摩尾根幹線の整備を促進し、早期に広域的な道路ネットワークを形成することにより、多摩ニュータウンの魅力を向上させるとともに、道路沿道型業務・商業用途への土地利用転換の誘導を技術支援するとしています。

「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年9月 東京都)では、目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示しています。「活力とゆとりのある高度成熟都市」を2040年代に向けた都市づくりの目標とし、目指すべき新しい都市像の実現に向け、多摩広域拠点域等の4つの地域区分及び2つのゾーンを設定し、分野横断的な視点から7つの戦略と30の政策方針等を示しています。そして、引き続き、東京圏が一体となって、首都機能や広域的な経済機能を担っていくため、高次な都市機能が集積する広域交流の要を「広域拠点」と位置づけ、稲城市・多摩市が含まれる多摩地域に、道路・交通ネットワークの整備により広域的な産業連携や多くの人の交流が可能となる「多摩広域拠点」を設定しています。

「多摩の振興プラン」(平成29年9月 東京都)では、「都市づくりのグランドデザイン」の内容を踏まえ、当面の取組のほか、2020年の先を見据えた多摩の目指すべき地域像や、その実現に向けた施策の方向性を示しています。当面の取組として、南多摩尾根幹線の整備、快適な道路環境の整備、都道の無電柱化、山地や丘陵地に残された貴重な自然を保全するため、保全地域を必要に応じて検討していくことを挙げています。

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 多摩部19都市計画」(平成26年12月 東京都)においては、地域の将来像として、若葉台地区では多摩ニュータウンの東の玄関口として、また市の中心地区を補完する拠点として、商業・業務機能を軸とし、居住機能など様々な機能が組み合わされた、活力に満ちた市街地を形成するとしています。

東京都と特別区及び26市2町は、「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」(平成28年3月 東京都・特別区・26市・2町)の中で、①活力(都市活力の強化)、②防災(都市防災の強化)、③暮らし(安全で快適な都市空間の創出)、④環境(都市環境の向上)の四つを基本目標として策定しています。また、今後10年間(平成28年度から令和7年度(2025年度))までに優先的に整備すべき路線の一つとして、計画道路を含む南多摩尾根幹線が選定されています。さらに南多摩尾根幹線は多摩地域の骨格を成す幹線道路であるとともに、調布保谷線と接続して埼玉県から神奈川県に至る広域的な道路ネットワークを形成する重要な路線であり、首都圏中央連絡自動車道相模原インターチェンジやリニア中央新幹線神奈川県駅へのアクセス強化などの観点から、神奈川県内の都市計画道路との早期の接続について検討を進めるとしています。

「稲城市都市計画マスタープラン」(平成 25 年 3 月 稲城市)では、令和 2 年度(2020 年度)を目標年次として、目指すべきまちの姿を設定し、将来像の実現に向けたまちづくりの方針を示しています。本マスタープランでは、計画道路を含む南多摩尾根幹線を、広域幹線道路の 1 つに位置付け、東京都心や周辺都市との連絡を強化する広域交流ネットワークの形成を図るとしています。さらに、魅力的な沿道景観づくりに向けて、地区計画等の導入・拡充により、沿道の土地利用をはじめ、建物形態などの適切な誘導を検討するとしています。

「多摩市都市計画マスタープラン」(平成 25 年 6 月改定 多摩市)では、計画道路を含む南多摩尾根幹線を、周辺都市や市内の各拠点を結ぶ骨格的ネットワークとして、周辺都市との交流強化を図る広域幹線道路と位置付け、沿道環境にも配慮した整備促進を図るとしています。

このような背景を踏まえ、本事業は、以下を目的として実施します。

- ①多摩地域における人やモノの動きを円滑化し、都市間の連携を強化します。
- ②交通渋滞が発生している要因を解消し、南多摩尾根幹線の渋滞緩和を図ります。
- ③緊急車両の円滑な通行を確保するとともに、災害時には安全な避難経路や支援物資の輸送路としての機能を強化することにより、地域の防災性の向上を図ります。
- ④自転車・歩行者通行空間及び植樹帯を確保することや、電線を地中化すること等により、安全で快適な都市空間を創出します。
- ⑤多摩ニュータウンの再生に向けたまちづくりと合わせた地域の魅力向上を図ります。

5.2 内容

5.2.1 計画道路の位置

計画道路は、稲城市百村(稲城福祉センター入口交差点)を起点として多摩市聖ヶ丘五丁目(多摩東公園交差点)を終点とする都市計画道路であり、その延長は【A案】約 4.1km、【B案】約 4.0km です。

計画道路及びその周辺は、昭和 40 年代から開発が始まった多摩ニュータウンの東側地域となっており、標準区間は主に稲城市の大規模な宅地造成地、トンネル等区間は主にゴルフ場に位置し、標高約 40~130m 程度で起伏しながら東西につながります。

5.2.2 周辺地域の概況

計画道路の位置は、図 5.2-1 に示すとおりです。

計画道路及びその周辺の地形は、図 8.2-5(95 ページ参照)に示すとおり、多摩丘陵の丘陵地を拓いた大規模な宅地造成地や人工改変地のほか、計画道路がトンネル構造で通過する地域は山地斜面となっています。

主要交通のうち交差道路としては、図 5.2-1 に示すとおり、多摩 3・4・15 号[町田調布線(鶴川街道)]、多摩 3・4・18 号[府中町田線、町田調布線]等があります。標準区間の道路との交差部は全て平面交差ですが、JR 武蔵野(貨物)線との交差部については、現況同様、橋梁構造により立体交差とする計画です。

計画道路及びその周辺の現在の土地利用状況は、図 8.1-4(79 ページ参照)に示すとおりです。

トンネル等区間(多摩東公園交差点~稲城中央公園交差点)は、主にゴルフ場、教育文化施設、独立住宅等が分布しています。

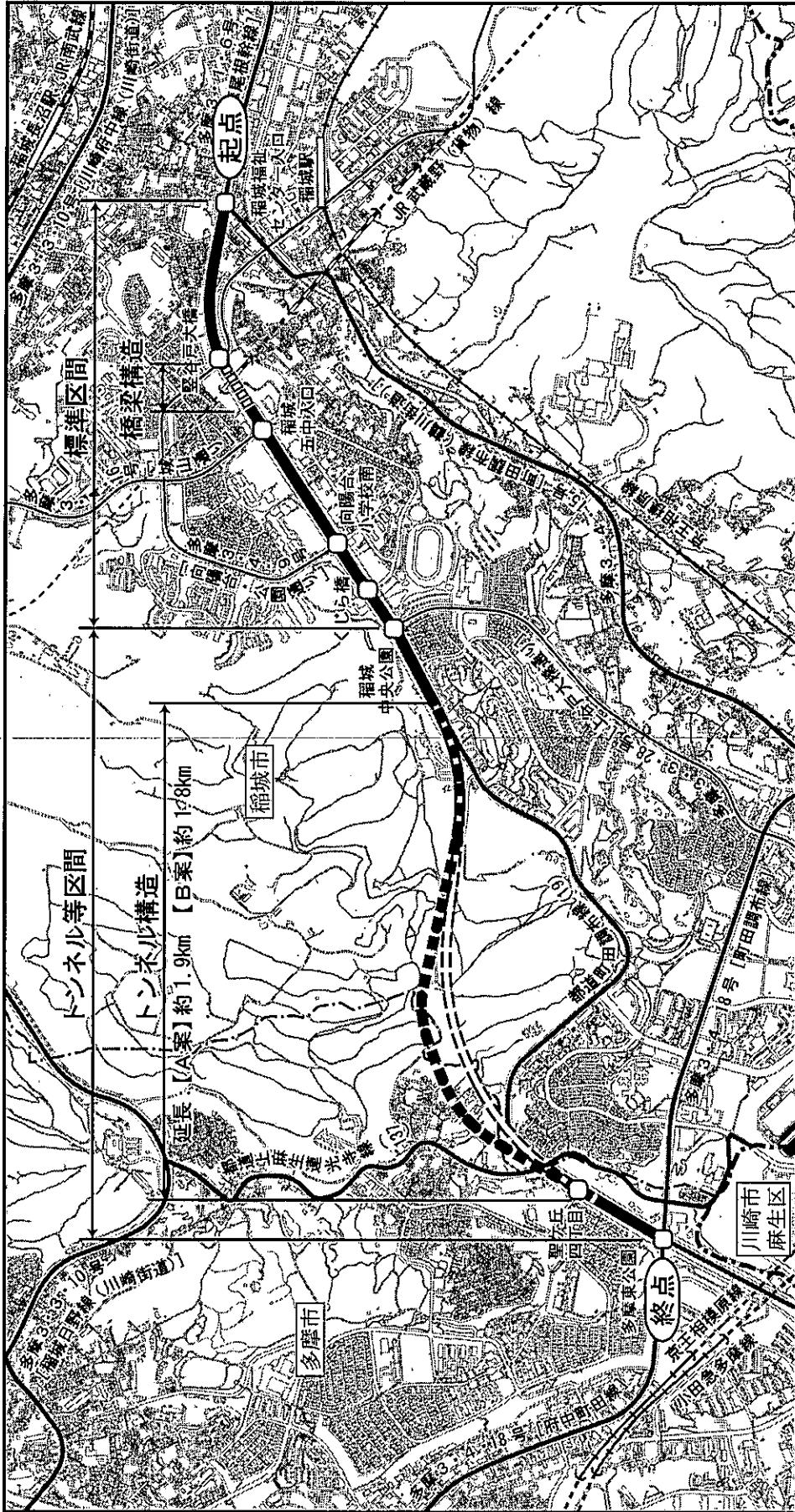
標準区間（稲城中央公園交差点～稲城福祉センター入口交差点）は、主に教育文化施設、独立住宅、公園、運動場等に利用されています。

また、計画道路及びその周辺における用途地域等の指定状況は、図 8.1-7(83 ページ参照)に示すとおりです。

トンネル等区間は、主に第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域及び第二種住居地域に指定されています。

標準区間は、主に第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域及び第二種住居地域に指定されています。

なお、計画道路直近の地区計画としては、表 8.1-2(82 ページ参照)に示すとおり、良好な居住環境の形成を目標とした地区計画が多く定められています。



<p>1:20,000</p> <p>0 0.5 1km</p> <p>N</p>	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> —— 計画道路 (平面構造) —— 計画道路 (トンネル構造 (A案 既定都市計画案)) —— 計画道路 (トンネル構造 (B案 南側変更案)) —— 計画道路 (橋梁構造) ----- 都県界 ----- 市界 —— 道路 (主要地方道・一般都道) —— 道路 (計画道路と交差する主な市道)
<p>図 5.2-1 計画道路</p>	<p>○ 交差点</p> <p>—— 鉄道</p>