

## 第9章 環境影響評価の項目

### 9.1 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9.1-1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9.1-1及び表9.1-2に示すとおり選定しました。

また、選定した項目及びその理由は表9.1-3に示したとおりです。

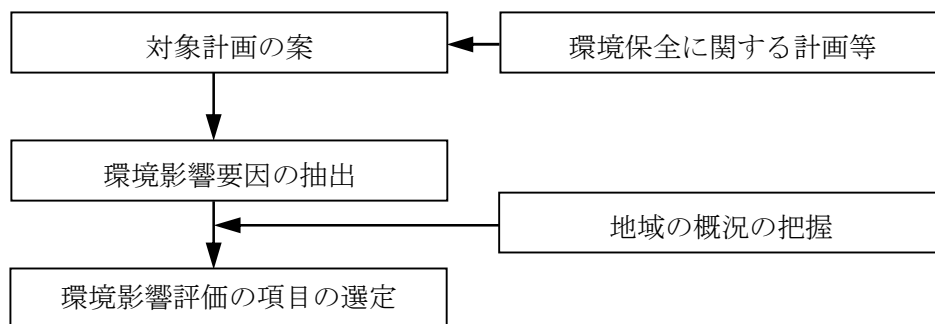


図9.1-1 環境影響評価の項目の選定手順

表9.1-1 環境影響評価の項目

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。騒音・振動の低周波音は橋梁構造を対象に選定しました。

表 9.1-2 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	区分 環境影響要因 予測する事項	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		
		工事の 施行中	工事の 完了後		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	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 9.1-3(1) 選定した項目及びその理由

項目	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
大気汚染	<p>【工事の完了後】 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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 6～8 ページ参照)。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。</p> <p>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。</p> <p>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 11～12 ページ参照)はわずかとなり、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>【工事の施行中】 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。</p> <p>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>【工事の完了後】 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。</p>	
	—	<p>【工事の完了後】 自動車の走行に伴い橋梁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>

注) —印は環境影響評価の項目に選定しなかったことを示します。

表 9.1-3(2) 選定した項目及びその理由

項目	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
土壌汚染	—	<p>【工事の施行中】 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、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に該当しました。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>
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（指定予定）等を通るため、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>	—

注) 一印は環境影響評価の項目に選定しなかったことを示します。

表 9.1-3(3) 選定した項目及びその理由

項目	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
生物・生態系	<p>【工事の施行中・完了後】</p> <p>計画道路は平面構造及びトンネル構造であり、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】</p> <p>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】</p> <p>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】</p> <p>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>	

注) 一印は環境影響評価の項目に選定しなかったことを示します。

## 9.2 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表9.2-1に示すとおりです。また、選定しなかった理由は表9.2-2に示すとおりです。

表 9.2-1 選定しなかった環境影響評価の項目

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
選定しなかった項目は、悪臭、水質汚濁、土壌汚染、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8項目です。	選定しなかった項目は、悪臭、水質汚濁、地盤、水循環、生物・生態系、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10項目です。

表 9.2-2(1) 選定しなかった項目及びその理由

項目	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
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>	

表 9.2-2(2) 選定しなかった項目及びその理由

項目	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
土壌汚染	<p>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」または「形質変更時要届出区域」はありません。</p> <p>計画道路のうち、トンネル構造の区間については、非開削工法により地下掘削を行うことから、地上部の土地の改変は伴わず、土壌汚染対策法第4条に基づく調査対象外です。</p> <p>計画道路のうち、平面構造の区間について、土壌汚染に関する土地利用の履歴調査を行った結果、現在に至るまで有害物質の取扱事業所は存在しません。また、有害物質又は有害物質により汚染された土壌を埋め立てた経緯も見当たらないことから、有害物質による土壌汚染はないものと考えられます。</p> <p>なお、工事の施行中に土壌汚染が問題となるような工法は用いず、工事の完了後に土壌汚染を発生させる施設も設置しません。</p> <p>工事の施行に先立ち、土壌汚染対策法及び環境確保条例に基づく手続きを実施します。</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>	—
地 盤	—	<p>計画道路は平面構造及び橋梁構造であり、周辺地盤や地下水に影響を与えるような大規模な地下掘削は行わないため、地盤沈下が生じるおそれはありません。</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 循 環	—	<p>計画道路は平面構造及び橋梁構造であり、地下水に影響を与えるような大規模な地下掘削は行いません。歩道等には透水性舗装を採用し、植樹帯を設置することにより、雨水浸透能の低下を極力回避し、地下水の涵養を図るため、地下水への影響は小さいと考えられます。</p> <p>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ありません。</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>

注) —印は環境影響評価の項目に選定したことを示します。

表 9.2-2(3) 選定しなかった項目及びその理由

項目	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
生物・生態系	—	<p>計画道路は平面構造及び橋梁構造であり、計画道路及びその周辺は、開けた市街地が広がり、緑地のまともりは主に公園等に限定されています。また、多摩弾薬庫跡の樹林を中心とした緑地が広がりをもって存在しますが、計画道路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ため、この緑地等の改変はありません。</p> <p>このため、計画道路の工事及び存在に伴う生物・生態系へ新たに与える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>
日影	<p>計画道路は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>計画道路が橋梁構造で通過する区間の地形は窪地形状をなし、橋梁の周辺に分布している住宅等の地盤は橋梁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>計画道路は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>計画道路が橋梁構造で通過する区間の地形は窪地形状をなし、橋梁の周辺に分布している住宅等の地盤は橋梁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>計画道路は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>計画道路が橋梁構造で通過する区間の地形は窪地形状をなし、橋梁の周辺に分布している住宅等の地盤は橋梁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及びトンネル構造であり、平面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>	<p>計画道路は平面構造及び橋梁構造であり、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。</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>	

注) —印は環境影響評価の項目に選定したことを示します。



## 第10章 環境に及ぼす影響の予測及び評価

### 10.1 大気汚染

#### 10.1.1 現況調査

##### (1)調査事項

工事の完了後における自動車の走行に伴う排出ガスにより、大気質への影響が考えられることから、以下の調査項目を選定しました。

- ア 大気質の状況(二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)、浮遊粒子状物質(SPM))
- イ 気象の状況(風向・風速)
- ウ 地形及び地物の状況
- エ 土地利用の状況
- オ 発生源の状況
- カ 自動車交通量等の状況
- キ 法令による基準等

##### (2)調査地域

調査地域は、計画道路及びその周辺としました。

##### (3)調査方法

###### ア 大気質の状況

調査期間は表 10.1-1、調査方法は表 10.1-2、調査地点は表 10.1-3 及び図 10.1-1 に示すとおりです。

表 10.1-1 現地調査期間(大気質及び気象)

季節	調査期間
冬季	平成28年1月29日(金)～平成28年2月4日(木)
春季	平成28年4月15日(金)～平成28年4月21日(木)
夏季	平成28年7月20日(水)～平成28年7月26日(火)
秋季	平成28年10月8日(土)～平成28年10月14日(金)

表 10.1-2 大気質の測定方法

測定項目	測定方法	観測高さ
二酸化窒素(NO <sub>2</sub> )	オゾンを用いた化学発光法(公定法 <sup>※1</sup> ) (簡易法 <sup>※2</sup> による調査を併用 <sup>※2</sup> )	地上 1.5m
浮遊粒子状物質(SPM)	ベータ線吸収法	地上 3.0m

※1 公定法：大気の汚染に係る環境基準について(昭和48年環境庁告示第25号)及び二酸化窒素に係る環境基準について(昭和53年環境庁告示第38号)に定めるオゾンを用いた化学発光法を示します(以下「公定法」といいます。)

※2 簡易法：「短期暴露用拡散型サンプラーを用いた環境大気中のNO、NO<sub>2</sub>、SO<sub>2</sub>、O<sub>3</sub>およびNH<sub>3</sub>濃度の測定方法」(平成22年8月 横浜市環境科学研究所)に準じた調査方法を示します(以下「簡易法」といいます。)

表 10.1-3 現地調査地点(大気質及び気象)

調査項目	区分	地点番号	所在地	
①大気質の状況 ・二酸化窒素(NO <sub>2</sub> ) (公定法及び簡易法) ・浮遊粒子状物質(SPM)	一般環境 (■)	1	稲城市百村 2116(卵の広場公園敷地内)	
		2	稲城市百村 23(稲城第一中学校敷地内)	
	道路沿道 (●)	1N	多摩市聖ヶ丘四丁目付近(戸建住宅前)	
		4N	稲城市百村 81-3 付近 (戸建住宅の西側歩道上)	
・二酸化窒素(NO <sub>2</sub> ) (簡易法)	道路沿道 (▲)	2S	稲城市長峰三丁目付近(戸建住宅前)	
		3N	稲城市向陽台三丁目付近 (向陽台小学校プール前(スロープ下))	
		3S	稲城市百村 2114 付近 (堅谷戸橋(歩道橋)付近南側)	
		4S	稲城市百村 81-3 付近 (畑地の前)	
②気象の状況 ・気象(風向, 風速)	-	(■)	1	稲城市百村 2116(卵の広場公園敷地内)
			2	稲城市百村 23(稲城第一中学校敷地内)

注) 地点番号は図 10.1-1 の表記に対応しています。N は計画道路に対し北側、S は南側を示します。

#### イ 気象の状況

##### a 調査地点及び調査期間

調査地点は、表 10.1-3 及び図 10.1-1、調査方法は表 10.1-4 に示すとおりです。調査期間は大気質と同期間としました。

表 10.1-4 気象の測定方法

測定項目	測定方法	観測高さ
風向・風速	風車型微風向風速計を用いて、10 分間の平均値を測定	地上 10.0m

#### ウ 地形及び地物の状況

既存資料の収集・整理及び現地調査を行いました。

#### エ 土地利用の状況

既存資料の収集・整理及び現地調査を行いました。

#### オ 発生源の状況

既存資料の収集・整理及び現地調査を行いました。

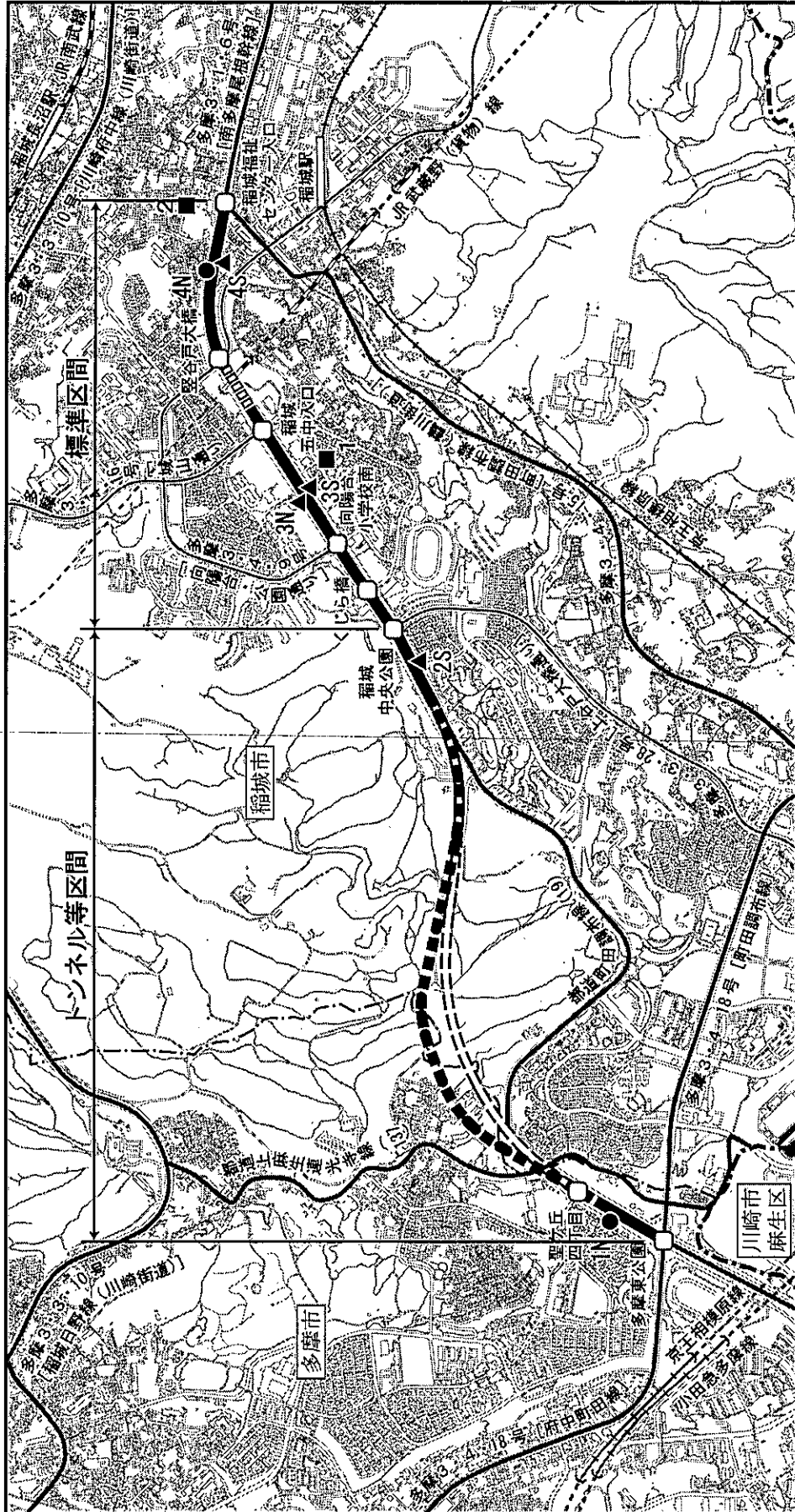


図 10.1-1 大気質及び気象の  
現地調査地点図

- 凡例
- 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)
- 交差点
  - 鉄道
  - 一般環境 (大気質、気象)
  - 道路沿道 公定法 (大気質)、簡易法 (二酸化窒素)
  - ▲ 道路沿道 簡易法 (二酸化窒素)

1:20,000

0 0.5 1km

## カ 自動車交通量等の状況

調査地点は、表 10.1-5 及び図 10.1-2 に示すとおりです。

調査日時は、平成 28 年 10 月 13 日(木曜日)の午前 7 時から翌日午前 7 時までの 24 時間(12 時間調査地点は午後 7 時までの 12 時間)としました。

自動車交通量については、表 10.1-6 に示す車種分類に基づき、ハンドカウンターを用いて、交差点に流出入する車両を 1 時間ごとに方向別、時刻別に観測しました。平均走行速度については、計画道路を平日 24 時間連続で 1 時間に 3 回実車走行し、その走行時間から求めました。

表 10.1-5 自動車交通量の調査地点

地点番号	交差点名	形状	自動車交通量調査
1	多摩東公園	十字路	24 時間
2	聖ヶ丘四丁目	T 字路	12 時間
3	稲城中央公園	T 字路	12 時間
4	くじら橋	T 字路	12 時間
5	向陽台小学校南	十字路	24 時間
6	稲城五中入口	十字路	12 時間
7	竪谷戸大橋	十字路	12 時間
8	稲城福祉センター入口	十字路	24 時間

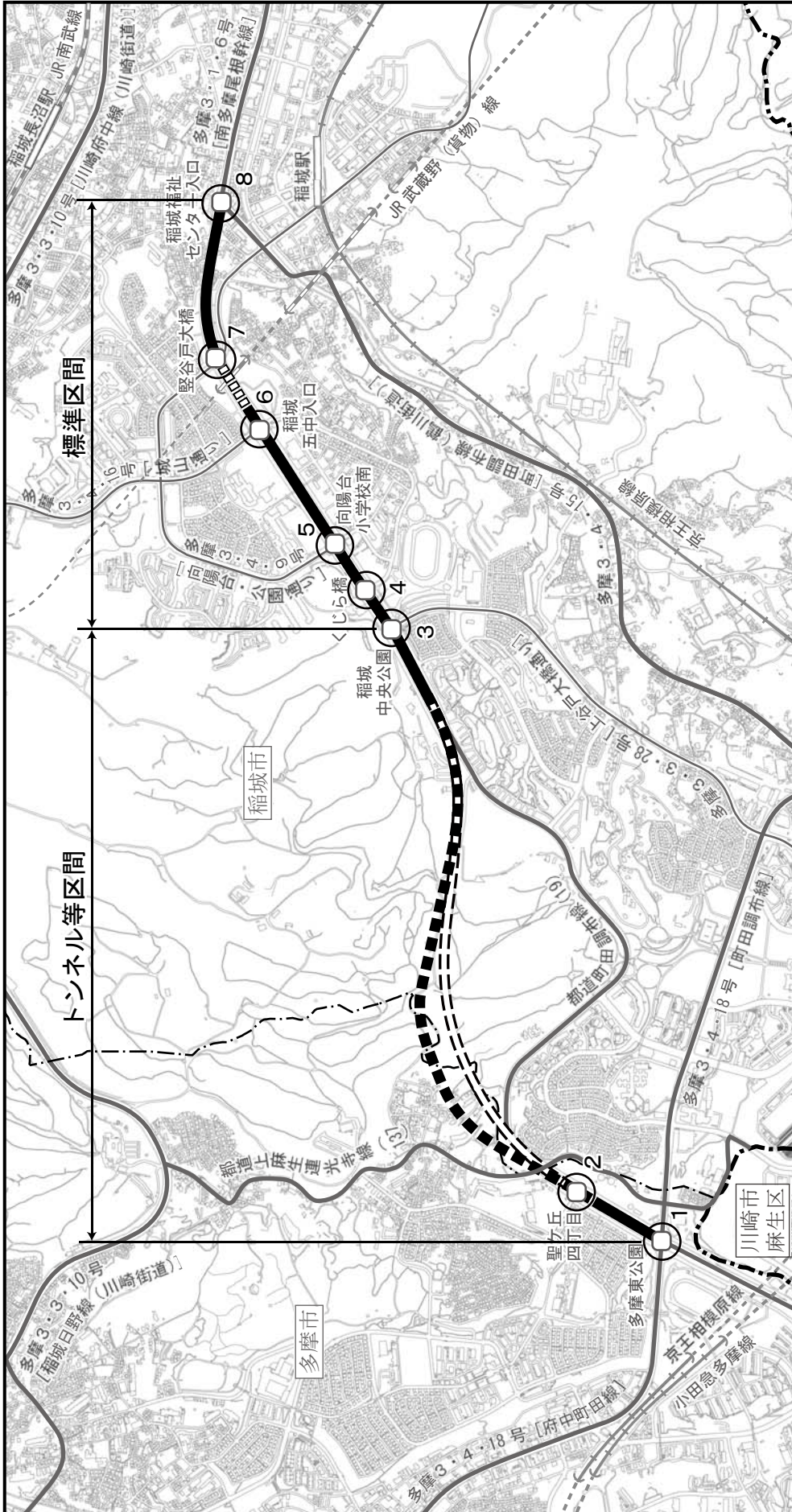
注) 地点番号は図 10.1-2 の表記に対応しています。

表 10.1-6 車種分類

区分	乗用車類	貨物車類
大型車	バス	普通貨物車
小型車	乗用車	小型貨物車

## キ 法令による基準等

環境基本法に基づく「二酸化窒素に係る環境基準について」、「大気汚染に係る環境基準について」等を整理しました。



凡例

- 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)
- 交差点
- +— 鉄道
- 調査地点

番号	交差点名	形状	自動車交通量調査 24時間	旅行速度 実施
1	多摩東公園	十字路	24時間	実施
2	聖ヶ丘四丁目	T字路	12時間	実施
3	稲城中央公園	T字路	12時間	実施
4	くじら橋	T字路	12時間	実施
5	向陽台小学校南	十字路	24時間	実施
6	稲城五中入口	十字路	12時間	実施
7	堅谷戸大橋	十字路	12時間	実施
8	稲城福祉センター入口	十字路	24時間	実施



図 10.1-2 交通量現地調査地点図

#### (4) 調査結果

##### ア 大気質の状況

大気質の四季調査結果は、表 10.1-7 に示すとおりです。

二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) については、一般環境調査地点 2 地点の四季平均値が 0.012ppm から 0.013ppm、道路沿道調査地点 8 地点の四季平均値が 0.015ppm から 0.025ppm であり、一般環境及び道路沿道ともに、冬季に二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) の濃度が高くなる傾向が見られました。

また、公定法調査地点で同時に実施した簡易法による測定結果は、四季平均で見ると公定法と 0.001ppm の違いでした。

浮遊粒子状物質 (SPM) については、一般環境調査地点 2 地点の四季平均値が 0.018mg/m<sup>3</sup> から 0.020mg/m<sup>3</sup>、道路沿道調査地点 2 地点の四季平均値が 0.017mg/m<sup>3</sup> から 0.018mg/m<sup>3</sup> であり、一般環境及び道路沿道ともに、春季に浮遊粒子状物質 (SPM) の濃度が高くなる傾向が見られました。

表 10.1-7 大気質の四季調査結果(現地調査)

(単位：NO<sub>2</sub>はppm、SPMはmg/m<sup>3</sup>)

項目	区分	地点番号	所在地	期間平均値				四季平均	
				冬季	春季	夏季	秋季		
二酸化窒素	一般環境	1	稲城市百村 2116 (卵の広場公園敷地内)	0.017 (0.020)	0.009 (0.010)	0.009 (0.009)	0.014 (0.014)	0.012 (0.013)	
		2	稲城市百村 23 (稲城第一中学校敷地内)	0.018 (0.020)	0.010 (0.012)	0.010 (0.010)	0.014 (0.015)	0.013 (0.014)	
	道路沿道	簡易法	1N	多摩市聖ヶ丘四丁目付近 (戸建住宅前)	0.020 (0.024)	0.014 (0.016)	0.014 (0.014)	0.018 (0.018)	0.017 (0.018)
			4N	稲城市百村 81-3 付近 (戸建住宅の西側歩道上)	0.019 (0.022)	0.012 (0.013)	0.011 (0.011)	0.016 (0.016)	0.015 (0.016)
		簡易法	1N	多摩市聖ヶ丘四丁目付近 (戸建住宅前)	0.024	0.016	0.014	0.018	0.018
			2S	稲城市長峰三丁目付近 (戸建住宅前)	0.025	0.014	0.013	0.018	0.018
			3N	稲城市向陽台三丁目付近 (向陽台小学校プール前(スロップ下))	0.023	0.014	0.013	0.017	0.017
			3S	稲城市百村 2114 付近 (堅谷戸橋(歩道橋)付近南側)	0.032	0.022	0.021	0.026	0.025
			4N	稲城市百村 81-3 付近 (戸建住宅の西側歩道上)	0.022	0.013	0.011	0.016	0.016
			4S	稲城市百村 81-3 付近 (畑地の前)	0.027	0.015	0.013	0.020	0.019
浮遊粒子状物質	一般環境	1	稲城市百村 2116 (卵の広場公園敷地内)	0.013	0.023	0.018	0.016	0.018	
		2	稲城市百村 23 (稲城第一中学校敷地内)	0.015	0.026	0.022	0.015	0.020	
	道路沿道	1N	多摩市聖ヶ丘四丁目付近 (戸建住宅前)	0.014	0.022	0.017	0.017	0.018	
		4N	稲城市百村 81-3 付近 (戸建住宅の西側歩道上)	0.016	0.020	0.016	0.014	0.017	

注 1) ( ) 書きは、公定法と同時測定の簡易法測定値を示します。

注 2) 地点番号は図 10.1-1 の表記に対応しています。

## イ 気象の状況

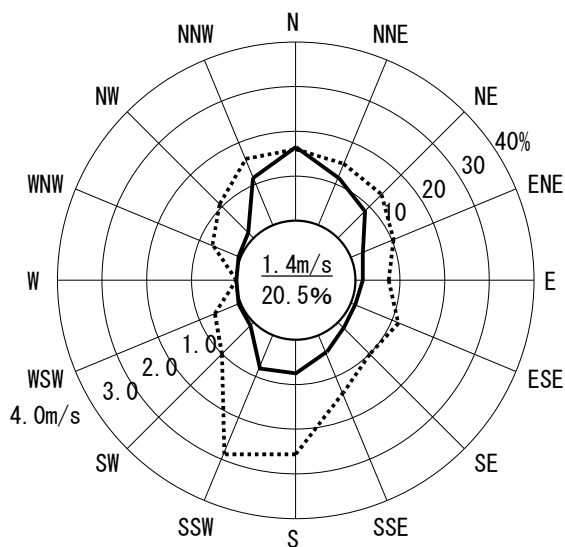
現地調査における気象(風向・風速)の調査結果は表 10.1-8、風配図は図 10.1-3 に示すとおりです。

表 10.1-8 気象(風向・風速)の四季調査結果(現地調査)

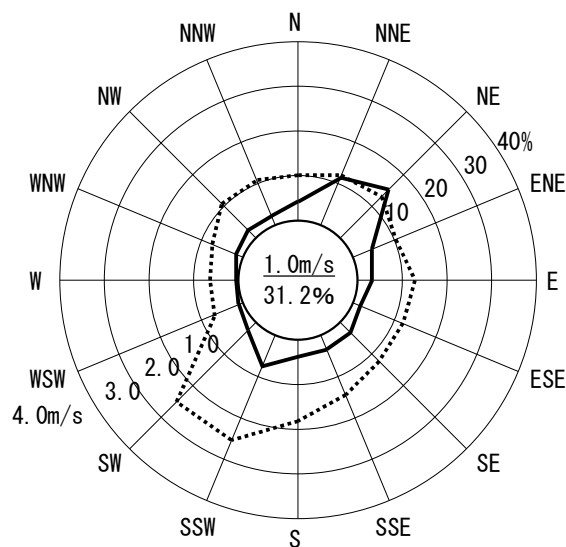
(単位:m/s)

地点番号	項目	冬季	春季	夏季	秋季	四季		
1 卵の広場 公園 敷地内	最多風向	N	SSW	NNE	N	N		
	風速	期間平均値	1.3	2.1	0.9	1.2	1.4	
		日平均値	最高値	1.8	4.5	1.1	2.5	4.5
			最低値	0.7	1.3	0.5	0.7	0.5
		1時間値	最高値	3.0	6.3	2.9	4.7	6.3
			最低値	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2 稲城第一 中学校 敷地内	最多風向	NNE	SSW	NNE	NE	NE		
	風速	期間平均値	0.8	1.7	0.6	1.0	1.0	
		日平均値	最高値	1.0	3.7	0.9	1.9	3.7
			最低値	0.5	1.1	0.3	0.6	0.3
		1時間値	最高値	2.4	5.7	2.2	4.2	5.7
			最低値	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

注) 地点番号は図10.1-1の表記に対応しています。



地点 1 (卵の広場公園敷地内)



地点 2 (稲城第一中学校敷地内)

凡 例	
—	: 風向出現頻度 (%)
.....	: 平均風速 (m/s)
円内数字上段	: 平均風速
円内数字下段	: 静穏 (風速0.4m/s以下) 率

図 10.1-3 現地調査地点の風配図 (四季)

## ウ 地形及び地物の状況

計画道路及びその周辺における地形は、広域的には丘陵地であり、詳しく見ると図 8. 2-5(95 ページ参照)に示すとおり「大規模な宅地造成地」及び「大規模な人工改変地」となっています。また、計画道路の南側の尾根を越えた付近は「丘頂平坦面」や「丘陵地内の谷底平地」となっています。

計画道路周辺の土地利用は、図 8. 1-4(79 ページ参照)に示すとおりであり、計画道路沿道の土地利用状況は、計画道路を大きく三つのエリア(多摩市聖ヶ丘周辺～多摩市と稲城市の市境、稲城市域西側、稲城市域東側)に区分し整理すると、おおむね次のとおりです。

多摩市聖ヶ丘周辺は、主に事務所建築物、独立住宅、公園、運動場等が分布しています。

稲城市域西側(多摩市と稲城市の市境～稲城中央公園交差点)は、独立住宅、公園、運動場、原野等が分布しています。旧坂浜処分場跡地は土地利用現況図では未利用地に区分されているものの、現在は稲城長峰スポーツ広場としてサッカー場や公園として使われています。

稲城市域東側(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る他、事務所建築物、専用商業施設、森林等が分布しています。本エリアの事務所建築物と専用商業施設は、流通施設関係、ドラッグストア、ファミリーレストラン等のロードサイド形の店舗等です。

なお、トンネル等区間は、多摩市聖ヶ丘周辺から稲城市西側の範囲であり、地上部には教育文化施設、専用商業施設、独立住宅、集合住宅に利用されている他、公園、運動場、畑、森林等が分布しています。

計画道路沿道の既存建築物の状況は、図 8. 1-5(80 ページ参照)に示すとおり、計画道路の標準区間沿道の多摩市聖ヶ丘周辺には、3階以下の低層住居が分布しています。また、計画道路の標準区間沿道の稲城市域でも同様に3階以下の低層住居が分布しています。高層建物については、計画道路東坑口付近の南側背後地に集合住宅が立地しています。

## エ 土地利用の状況

計画道路及びその周辺は、主に住宅地や公園、運動場等となっており、学校教育施設や保育園等の社会福祉施設も多く分布しています。学校教育施設、社会福祉施設、医療機関(病院)の所在状況は、表 8. 1-3(84～85 ページ参照)及び図 8. 1-8(86 ページ参照)に示すとおりです。

## オ 発生源の状況

計画道路及びその周辺には、図 8. 1-1(76 ページ参照)に示すとおり、交差道路として、府中町田線・町田調布線、町田調布線(鶴川街道)があります。



## カ 自動車交通量等の状況

### a 自動車交通量

計画道路及びその周辺における自動車交通量の現地調査結果は、表 10.1-9 及び図 10.1-4 に示すとおりです。

表 10.1-9 自動車交通量現地調査結果(平日(木曜日)平成 28 年 10 月 13 日 7 時～翌 7 時)

No.	交差点名	道路名	断面	12時間 交通量 (台)	24時間 交通量 (台)	昼間 大型車 混入率(%)	ピーク時間 交通量 (台/時)	昼夜率
1	多摩東公園	南多摩尾根幹線(西)	A	15,761	21,881	11.2	1,607(8時台)	1.39
		府中町田線	B	7,840	10,789	11.6	821(17時台)	1.38
		南多摩尾根幹線(東)	C	12,177	17,148	11.5	1,178(8時台)	1.41
		町田調布線	D	12,638	16,784	9.9	1,306(17時台)	1.33
2	聖ヶ丘四丁目	南多摩尾根幹線(西)	A	10,207	—	14.5	1,106(8時台)	—
		市道	B	2,842	—	9.6	349(17時台)	—
		南多摩尾根幹線(東)	C	9,527	—	13.9	1,221(8時台)	—
3	稲城中央公園	南多摩尾根幹線(西)	A	12,383	—	14.4	1,228(8時台)	—
		南多摩尾根幹線(東)	B	18,446	—	13.6	1,807(17時台)	—
		市道	C	6,397	—	11.7	667(17時台)	—
4	くじら橋	南多摩尾根幹線(西)	A	18,601	—	13.6	1,823(17時台)	—
		南多摩尾根幹線(東)	B	19,791	—	14.0	2,008(17時台)	—
		豎台こぶし通り	C	2,130	—	15.7	287(17時台)	—
5	向陽台 小学校南	南多摩尾根幹線(西)	A	18,287	25,135	14.0	1,809(17時台)	1.37
		市道	B	6,101	7,808	9.3	640(17時台)	1.28
		南多摩尾根幹線(東)	C	13,267	18,855	16.6	1,237(17時台)	1.42
		市道	D	671	928	13.6	71(9時台)	1.38
6	稲城五中入口	南多摩尾根幹線(西)	A	11,131	—	16.9	1,024(16時台)	—
		市道	B	2,682	—	17.5	289(10時台)	—
		南多摩尾根幹線(東)	C	10,633	—	17.2	995(16時台)	—
		市道	D	1,190	—	13.1	126(17時台)	—
7	豎谷戸大橋	南多摩尾根幹線(西)	A	11,464	—	16.0	1,066(8時台)	—
		市道	B	3,573	—	10.0	374(17時台)	—
		南多摩尾根幹線(東)	C	10,705	—	15.3	994(17時台)	—
		市道	D	3,910	—	13.7	405(7時台)	—
8	稲城福祉 センター入口	南多摩尾根幹線(西)	A	11,539	16,315	15.3	1,076(16時台)	1.41
		補助市道	B	572	758	4.7	66(15時台)	1.33
		南多摩尾根幹線(東)	C	19,496	27,357	14.0	1,935(7時台)	1.40
		町田調布線	D	8,555	11,878	11.7	922(7時台)	1.39

注 1) 昼間は 7 時～19 時、夜間は 19 時～翌 7 時を示します。

注 2) 地点番号は図 10.1-2 の表記に対応しています。

注 3) 昼夜率は、12 時間交通量に対する 24 時間交通量の割合を示します。