

第 1 章 事業者の名称、代表者の氏名及び
主たる事務所の所在地

第 2 章 対象事業の名称及び種類

第 3 章 対象事業の内容の概略

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

名 称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

第2章 対象事業の名称及び種類

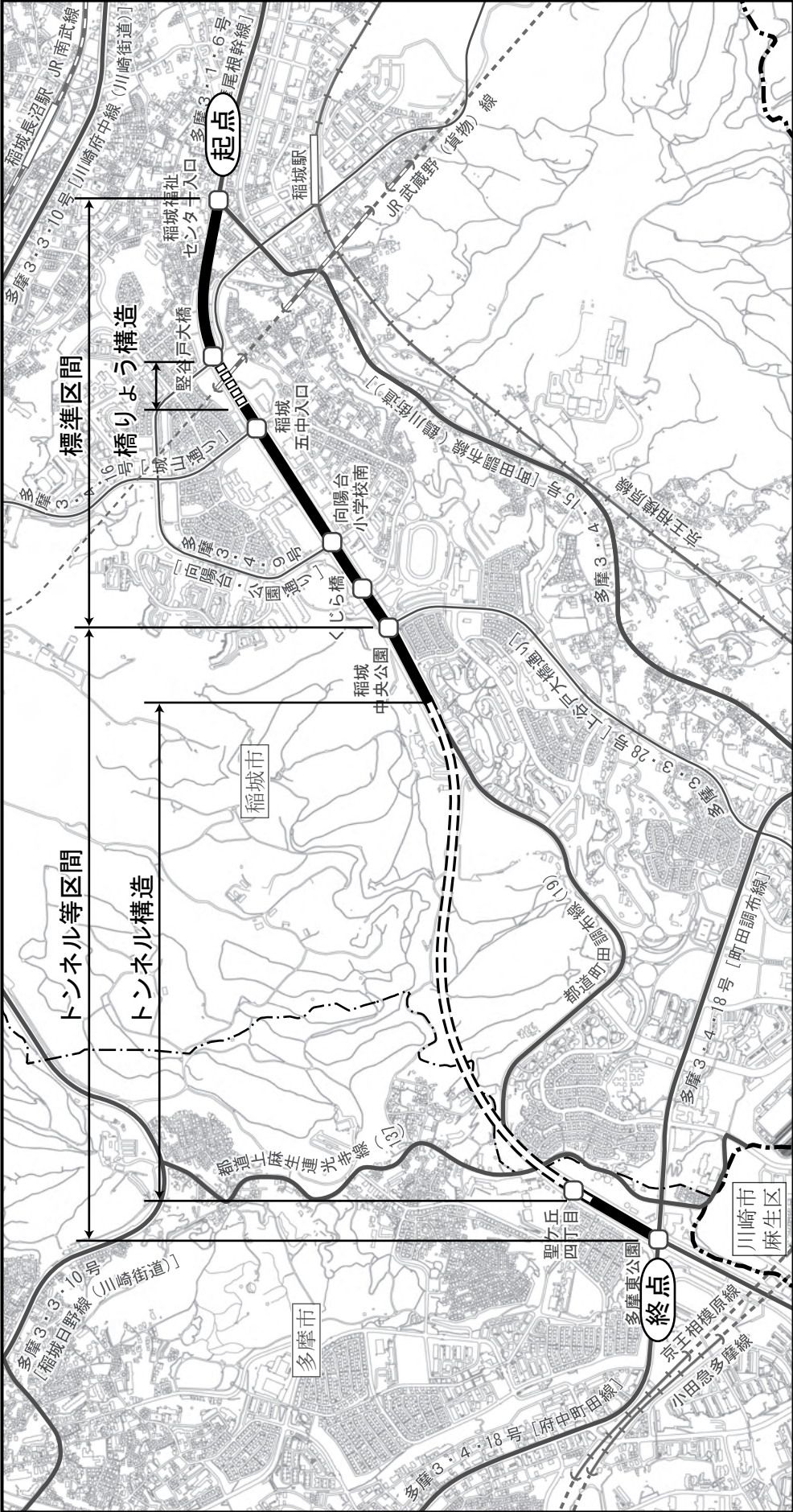
名 称：多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線
(稲城市百村～多摩市聖ヶ丘五丁目間)建設事業

種 類：道路の新設及び改築

第3章 対象事業の内容の概略

本事業は、延長約 16.5km の多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線のうち、東京都稲城市百村を起点とし、多摩市聖ヶ丘五丁目を終点とする延長約 4.0km(以下「計画道路」といいます。)の区間において、平面構造、橋りょう構造及びトンネル構造により、本線往復 4 車線の道路を整備するものです。

計画道路の位置は図 3-1、事業計画の概要は表 3-1、図 3-2 及び図 3-3 に示すとおりです。



凡 例

- 計画道路 (平面構造)
- 計画道路 (トンネル構造)
- 計画道路 (橋りょう構造)
- 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

1:20,000

0 0.5 1km

N

図 3-1 (2) 計画道路の位置図

表 3-1(1) 事業計画の概要

都市計画道路名	多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線
対象とする延長及び区間	延長：約 4.0km 起点：稲城市百村(稲城福祉センター入口交差点) 終点：多摩市聖ヶ丘五丁目(多摩東公園交差点)
通過地域	稲城市、多摩市
道路の区分	第4種第1級※1
車線数	本線往復4車線
設計速度	60km/h
道路構造	平面構造、橋りょう構造及びトンネル構造
主要交通との交差	【交差道路】 多摩3・4・15号[町田調布線]：平面交差 多摩3・4・9号[向陽台・公園通り]：平面交差 多摩3・4・16号[城山通り]：平面交差 多摩3・3・28号[上谷戸大橋通り]：平面交差 都道上麻生連光寺線(137)：立体交差(計画道路はトンネル構造) 多摩3・4・18号[府中町田線・町田調布線]：平面交差 【交差鉄道】 JR武蔵野(貨物)線：立体交差(計画道路は橋りょう構造)
計画交通量	計画道路の供用時：25,400台/日～43,400台/日 道路ネットワークの整備完了時：23,500台/日～43,100台/日
供用開始	令和11年度(2029年度)(予定)
工事期間	令和3年度(2021年度)から令和11年度(2029年度)(予定)

※1) 第4種第1級とは、道路構造令(昭和45年政令第320号)に定められた道路の区分です。

表 3-1(2) 事業計画の概要

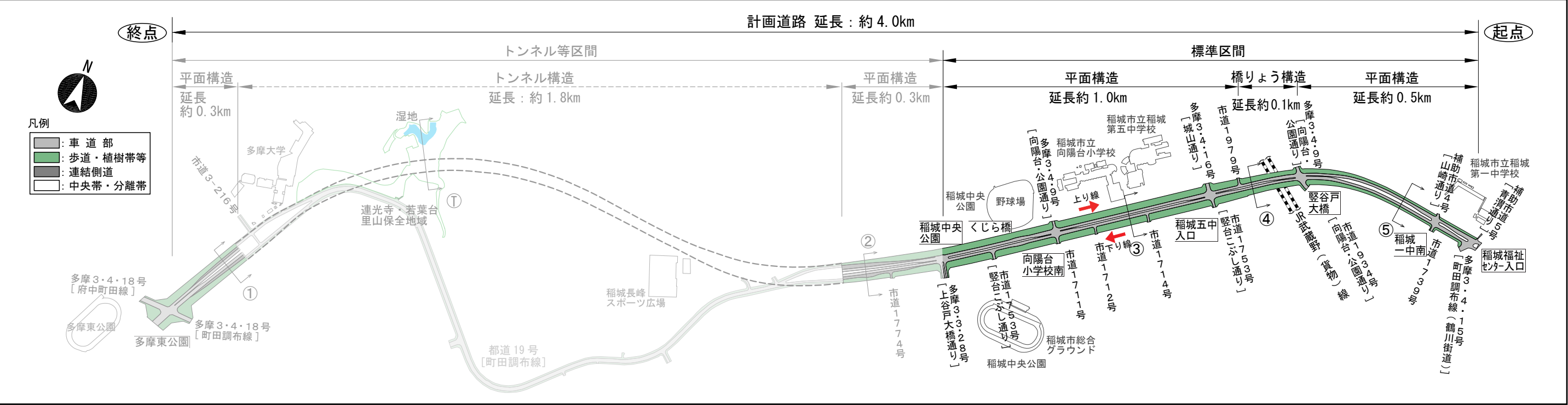
区間	トンネル等区間	標準区間
	稲城中央公園交差点 ～多摩東公園交差点	稲城福祉センター入口交差点 ～稲城中央公園交差点
延長	約 2.4 km	約 1.6 km
道路構造	平面構造：延長約 0.6 km トンネル構造：延長約 1.8 km (既定都市計画は約 1.9 km)	平面構造：延長約 1.5 km 橋りょう構造：延長約 0.1 km
幅員	平面構造：58.0m トンネル構造：車道 7.5m	平面構造：36.0m～58.0m 橋りょう構造：50.0m
上下線の車道位置	平面構造：上下線を中央に集約 トンネル構造：上下線を分離	上下線を中央に集約
歩道・植樹帯等の幅員	片側 7.5m～9.5m	片側 4.5m～19.0m
遮音壁	車道の両側：0.0m～2.5m	車道の両側：0.0m～1.5m 中央帯：0.0m～1.5m

注 1) 車道は、本線車道を示します。

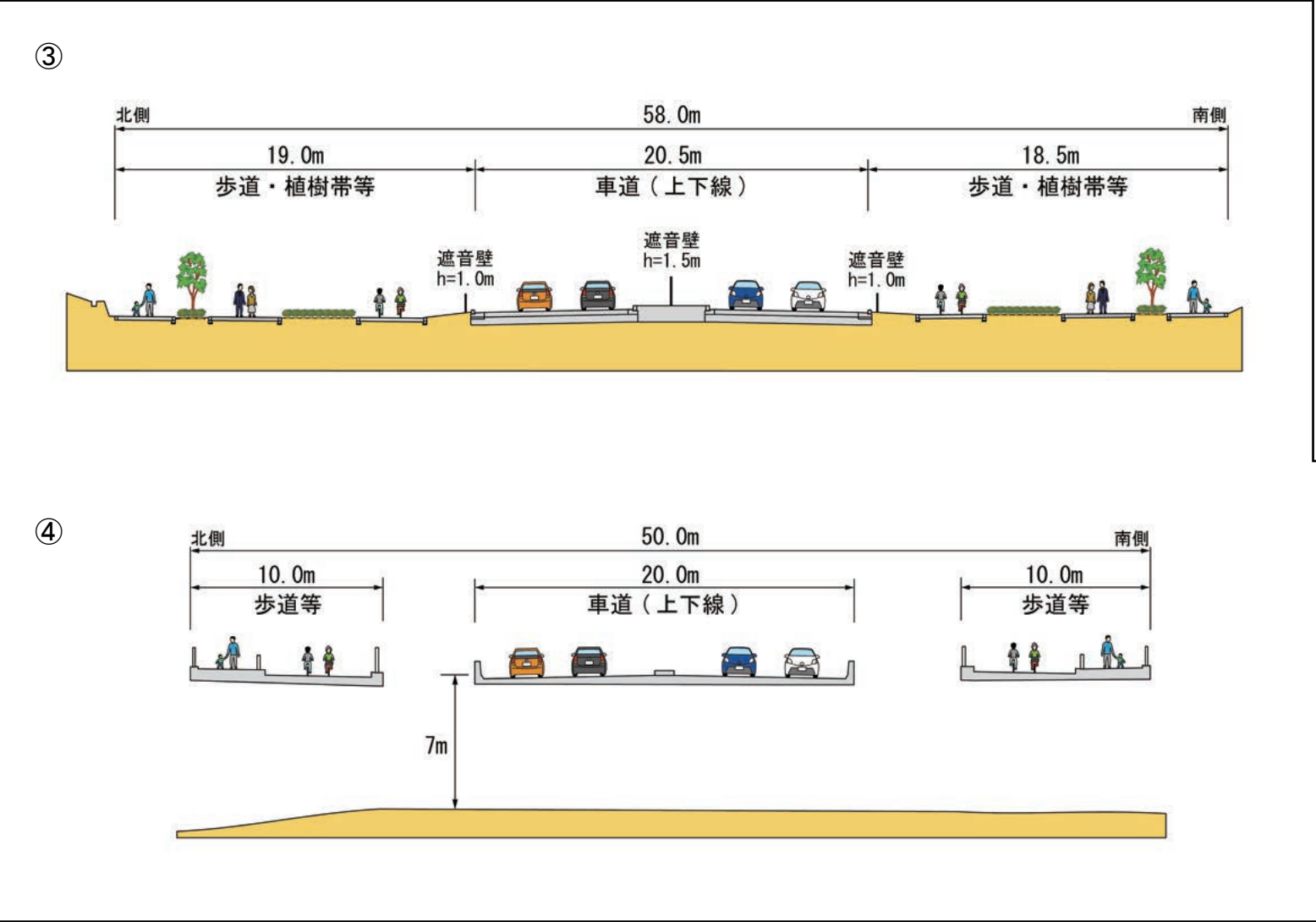
注 2) 図 3-2 及び図 3-3 の平面図及び横断面図を参照

注 3) 歩行者・自転車はトンネル構造の区間を通行できません。現道の都道町田調布線を通行します。

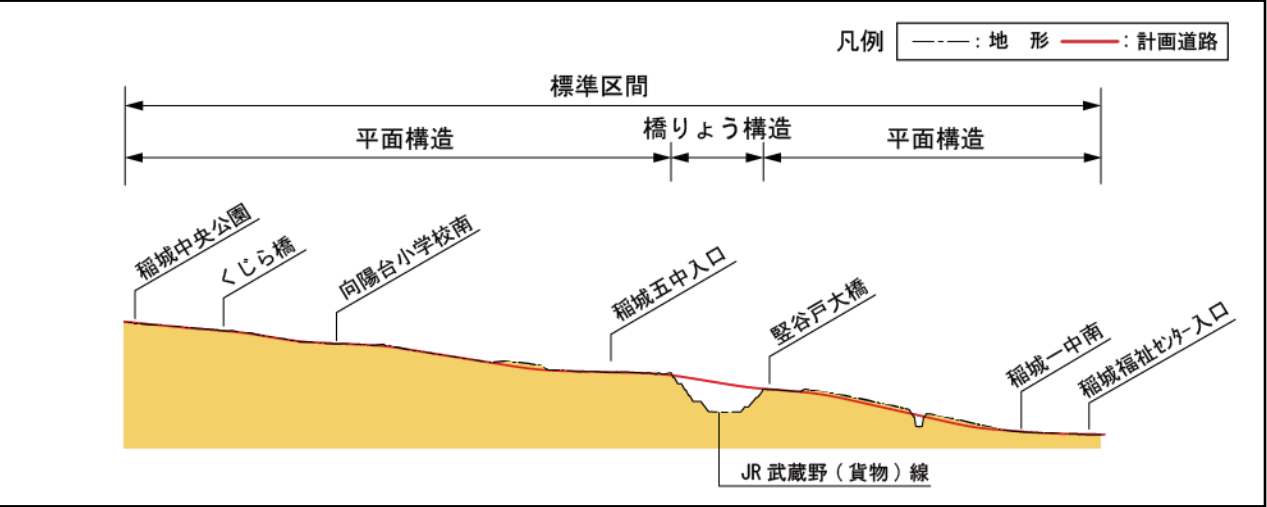
平面図



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) 横断面图中的緑色の線は、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

第4章 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象事業の内容及び地域の概況を考慮し、「第7章 環境影響評価の項目」で選定した大気汚染、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項目について、「第8章 環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価」において、対象事業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。

環境に及ぼす影響の評価の結論は、表4-1に示すとおりです。

表4-1(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目、予測事項		評価の結論
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、トンネル等区間では計画道路の供用時に0.032ppm、道路ネットワークの整備完了時に0.031ppm、標準区間では計画道路の供用時に0.030ppm、道路ネットワークの整備完了時に0.030ppm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。
	【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、トンネル等区間では計画道路の供用時に0.040mg/m ³ 、道路ネットワーク整備完了時に0.040mg/m ³ 、標準区間では計画道路の供用時に0.040mg/m ³ 、道路ネットワーク整備完了時に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(昭和48年環境庁告示第25号) ^{※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、トンネル等区間ではトンネル構造72dB、平面構造72dB、標準区間では平面構造72dB、橋りょう構造78dB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、トンネル等区間ではトンネル構造65dB、平面構造67dB、標準区間では平面構造67dB、橋りょう構造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、トンネル等区間で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、標準区間で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、トンネル等区間で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、標準区間で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りょう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りょう構造からの低周波音圧レベルは、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) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目、予測事項		評価の結論
土壌汚染	【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	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。
地盤	【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	トンネルの掘削面は稲城層であり、その上部に出店層、出店層の上部には掘削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。 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。 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。 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。
	【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	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。 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。 また、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。 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。
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变化の程度	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）、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变化の程度	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の斜面を改変しません。 斜面①（多摩東公園交差点付近）、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。

表 4-1 (3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目、予測事項		評価の結論
水循環	【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	「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。 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。 「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。 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。 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。
	【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	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。 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、計画道路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低いと考えます。 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。
	【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	「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、トンネルの存在により地下水位を低下させる可能性は低いと考えます。 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。 「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。 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。 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。
	【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	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。 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、計画道路はトンネル通過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低いと考えます。 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。

表 4-1(4) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目、 予測事項	評価の結論
生物・生態系 【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	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。計画道路は、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。 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。 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。 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。 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。さらに、これら地下水等の調査結果については、事後調査報告書を作成し明らかにするとともに、調査の結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合は、環境の保全について必要な措置を講じます。 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。
生物・生態系 【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	予測地域である湿地の陸水域生態系を特徴付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。計画道路は、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。 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。 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。 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。 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。さらに、これら地下水等の調査結果については、事後調査報告書を作成し明らかにするとともに、調査の結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合は、環境の保全について必要な措置を講じます。 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。

表 4-1 (5) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目、予測事項		評価の結論
生物・生態系	【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	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。計画道路は、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。 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。 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。 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。 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。 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。
	【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	予測地域である湿地の陸水域生態系を特徴付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。計画道路は、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。 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。 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。 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。 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。 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。

表 4-1(6) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目、予測事項		評価の結論
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、トンネル等区間では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。標準区間では現況の往復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。 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。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、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。
	【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、トンネル等区間では往復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。標準区間でも往復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、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)」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	トンネル等区間では多摩ニュータウン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遺跡及びNo. 5遺跡の4箇所の埋蔵文化財包蔵地に重複します。標準区間で多摩ニュータウンNo. 3(稲城市堅台遺跡)遺跡の1箇所の埋蔵文化財包蔵地を通過します。 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。 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。

表 4-1(7) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目、 予測事項	評価の結論
【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 廃棄物	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、トンネル等区間では合計約 4,700m³、標準区間では合計約 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。 建設発生土は、トンネル等区間では約 383,700m³、標準区間では約 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。 撤去路盤は、トンネル等区間では約 4,100m³、標準区間では約 4,400m³、ガードレール等の鉄製金属はトンネル等区間では約 11t、標準区間では約 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。 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。 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。 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。 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。

第 5 章 環境影響評価手続の経過

第5章 環境影響評価手続の経過

環境影響評価手続の経過は、表 5-1 に示すとおりです。

表 5-1 環境影響評価手続の経過

手続の経過		
特例環境配慮書	提出	令和元年 5 月 30 日
	公示	令和元年 7 月 29 日
	縦覧	令和元年 7 月 29 日～同年 8 月 27 日
	説明会	令和元年 8 月 3 日～同年 8 月 7 日 (計 4 回)
	都民の意見書	7 件
	関係市長等の意見	3 件 (稲城市長、多摩市長及び川崎市長)
特例環境配慮書に係る見解書	提出	令和 2 年 2 月 6 日
	公示	令和 2 年 2 月 21 日
	縦覧	令和 2 年 2 月 21 日～同年 3 月 11 日
都民の意見を聴く会の開催		開催なし (公述の申出なし)
特例環境配慮書審査意見書が送付された日		令和 2 年 6 月 4 日
対象計画策定に係る書面の提出日		令和 2 年 8 月 6 日