

## 〔別紙 3〕特例環境配慮書の要約

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）建設事業の特例環境配慮書について（要約）

- 1 環境影響評価の実施者の名称及び所在地  
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
- 2 事業者の名称及び所在地  
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
- 3 対象計画の名称及び種類  
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
- 4 対象事業の内容の概略

都市計画道路名称	多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線
延長及び区間	延長：【A案】約4.1km 【B案】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
車線数	本線往復 4 車線
計画交通量	計画道路の供用時：25,400～43,400台／日 道路ネットワークの整備完了時：23,500～43,100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）まで（予定）

複数 対象 計画 案	トンネル等区間		
	複 数 案	【A案】 既定都市計画案	【B案】 南側変更案
	区 間	稲城中央公園交差点～多摩東公園交差点	
	延 長	約 2.5 km	約 2.4 km
	ル ー ト	既定都市計画の位置	既定都市計画より 南側の位置
	道 路 構 造	平面構造、トンネル構造	
	幅 員	平面構造 (58.0m) トンネル構造 (車道 7.5m)	
	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	
	歩道・植樹帯等の幅員	片側 7.5m～9.5m	
	遮 音 壁	車道の両側：0.0m～2.5m	
	標準区間		
	区 間	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 1.6 km	
	道 路 構 造	平面構造 (延長約 1.5 km) 橋梁構造 (延長約 0.1 km)	
	幅 員	平面構造 (36.0m～58.0m) 橋梁構造 (50.0m)	
	上下線の車道位置	上下線を中央に集約	
	歩道・植樹帯等の幅員	片側 4.5m～19.0m	
	遮 音 壁	車道の両側：0.0m～1.5m、中央帯：0.0m～1.5m	

注) 車道は本線車道を示します。

5 環境に及ぼす影響の評価の結論

環境に及ぼす影響について、「環境影響の程度の評価」と「環境配慮目標の達成の程度の評価」を行いました。

なお、トンネル等区間については【A案】と【B案】の比較（◎：他の計画案に比べ大いに優れている。－：他の計画案と同じ又はほとんど差がない。△：他の計画案に比べ劣っている。（+）：他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではない。）も行いました。

(1) 環境影響の程度の評価

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(NO<sub>2</sub>)の濃度の最大値は、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、評価の指標とした二酸化窒素に係る環境基準を満足します。</p>	<p>—</p> <p>計画道路の道路端における二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)の濃度の最大値は、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、評価の指標とした二酸化窒素に係る環境基準を満足します。</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)の濃度の最大値は、計画道路の供用時、道路ネットワーク整備完了時ともに0.040mg/m<sup>3</sup>と予測し、評価の指標とした大気の汚染に係る環境基準を満足します。</p>	<p>—</p> <p>計画道路の道路端における浮遊粒子状物質(SPM)の濃度の最大値は、計画道路の供用時、道路ネットワーク整備完了時ともに0.040mg/m<sup>3</sup>と予測し、評価の指標とした大気の汚染に係る環境基準を満足します。</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の騒音レベル</p>	<p>—</p> <p>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。</p>	<p>—</p>
	<p>【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</p>	<p>—</p> <p>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。</p>	<p>—</p>
	<p>【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</p>	<p>—</p> <p>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。</p>	<p>—</p> <p>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。</p>
	<p>【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</p>	<p>—</p> <p>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。</p>	<p>—</p>

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><u>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。</u></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位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><u>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。</u></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><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></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位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><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></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>	

地盤

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の一部を平面構造で通過しますが、 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、 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。

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、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、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>◎</p> <p>「地下水の水位の変化の程度」については、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、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>【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、地下水流動が阻害される可能性は低いと予測します。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>◎</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、地下水流動が阻害される可能性は低いと予測します。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>
<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>		

水循環

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。 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。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、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>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>◎</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。 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。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、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>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>【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。 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。</p>	<p>◎</p> <p>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、【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。</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>	

水循環

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>湿地の直下をトンネルで通過</u>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>◎</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をトンネルで通過</u>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>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>	

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>△</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>湿地の直下をトンネルで通過します。</u></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>◎</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をトンネルで通過します。</u></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>生物・生態系</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>	

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 style="text-align: center;">生物・生態系</p>	<p style="text-align: center;">△</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>湿地の直下をトンネルで通過</u>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 style="text-align: center;">◎</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をトンネルで通過</u>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>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>	

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>△</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>湿地の直下をトンネルで通過します。</u></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>◎</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をトンネルで通過します。</u></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>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>【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>—</p> <p>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。</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。</p> <p>また、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>—</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>—</p> <p>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。</p> <p>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>—</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>	

生物・生態系

景観

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】 工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度</p> <p>史跡・文化財</p>	<p>—</p> <p>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></p> <p>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。</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>—</p> <p>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></p> <p>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。</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>	
<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>廃棄物</p>	<p>—</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4,700m<sup>3</sup>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」の目標値を達成できます。</p> <p>建設発生土は約398,700m<sup>3</sup>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」の目標値を達成できます。</p> <p>撤去路盤は約4,100m<sup>3</sup>、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>(+)</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4,700m<sup>3</sup>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」の目標値を達成できます。</p> <p>建設発生土は約383,700m<sup>3</sup>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」の目標値を達成できます。</p> <p>撤去路盤は約4,100m<sup>3</sup>、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>
	<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>	

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における濃度	計画道路の道路端における二酸化窒素( $\text{NO}_2$ )の濃度の最大値は、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、評価の指標とした二酸化窒素に係る環境基準を満足します。
【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)の濃度の最大値は、計画道路の供用時0.040mg/m <sup>3</sup> 、道路ネットワーク整備完了時0.040mg/m <sup>3</sup> と予測し、評価の指標とした大気の汚染に係る環境基準を満足します。
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、平面構造72dB、橋梁構造78dBと予測し、評価の指標とした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、平面構造67dB、橋梁構造67dBと予測し、評価の指標とした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 <sub>50</sub> )及び77dB(L <sub>65</sub> )、道路ネットワークの整備完了時に69dB(L <sub>50</sub> )及び78dB(L <sub>65</sub> )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」を満足します。
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。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。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。

予測・評価項目、 予測事項	標準区間
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、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。

(2)環境配慮目標の達成の程度の評価

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	周辺地域への大気汚染に配慮した道路構造	— 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	周辺地域への騒音・振動に配慮した道路構造	— 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。	—
地盤	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	△ 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。 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。</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、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。 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。</u>
	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	— 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。 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。	—

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
水循環	トンネルの建設に当たって、地下水への影響に配慮	△ <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><u>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。</u></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><u>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。</u></p>
	地域の特性に応じた景観形成への配慮	— <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、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>	—
	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	— <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。</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>	—
廃棄物	建設工事における廃棄物の発生をできる限り抑え、資源ロスを低減させ再生資材を活用	— <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。</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15,000m<sup>3</sup>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。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15,000m<sup>3</sup>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>	—
	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>	—

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 植樹帯等の設置 工事に伴う大気汚染の防止	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。 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 低騒音舗装、植樹帯等の設置 工事に伴う騒音・振動の防止	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。 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。
土壌汚染 土壌汚染の有無を調査し、汚染が判明した場合には、合理的な対策を実施	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。
地形・地質 周辺環境の様々な環境影響(地形・地質)に配慮した立地、影響の少ない計画	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。
景観 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(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。
史跡・文化財 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を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。
廃棄物 建設工事における廃棄物の発生をできる限り抑え、資源ロスを低減させ、再生資材を活用 建設時の副産物は、徹底的に分別し、可能な限り再利用 再資源化施設に搬出する場合や処分の場合には適正に処理	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。 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。 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。

6 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、トンネル等区間の【A案】と【B案】を比較しました。

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。

## 7 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、「5 環境に及ぼす影響の評価」及び「6 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。