

6 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象計画の案及び地域の概況を考慮し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の予測・評価を行いました。

白金台区間		高輪・港南区間
【A案】	【B案】	
選定した項目は、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、生物・生態系、景観、廃棄物の6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、生物・生態系、日影、電波障害、景観、史跡・文化財、廃棄物の10項目です。

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、どの程度の環境に影響を与えるかを明らかにする「環境影響の程度」と、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、白金台区間については、【A案】と【B案】の評価結果の比較も行っております。

環境影響の程度の評価は表3に、環境配慮目標の達成の程度の評価は表4に示すとおりです。

複数の対象計画案の社会・経済面から見た評価については、表5に示すとおり、白金台区間の【A案】と【B案】とを比較しました。

表3 環境影響の程度の評価

予測・評価項目	予測事項	白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】	【B案】	
大気汚染	【工事の完了後】自動車の走行に伴う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	計画道路の敷地境界における二酸化窒素の濃度（日平均値の年間98%値）の最大値は、計画道路の供用時0.041ppm、道路ネットワークの整備完了時0.041ppmと予測され、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（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下*）を満足します。	計画道路の敷地境界における二酸化窒素の濃度（日平均値の年間98%値）の最大値は、計画道路の供用時0.041ppm、道路ネットワークの整備完了時0.041ppmと予測され、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（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下*）を満足します。	計画道路の敷地境界における二酸化窒素の濃度（日平均値の年間98%値）の最大値は、計画道路の供用時0.042ppm、道路ネットワークの整備完了時0.042ppmと予測され、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（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下*）を満足します。
		計画道路の敷地境界における浮遊粒子状物質の濃度（日平均値の2%除外値）の最大値は、計画道路の供用時0.051mg/m ³ 、道路ネットワークの整備完了時0.051mg/m ³ と予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準（0.10mg/m ³ 以下）を下回ります。	計画道路の敷地境界における浮遊粒子状物質の濃度（日平均値の2%除外値）の最大値は、計画道路の供用時0.051mg/m ³ 、道路ネットワークの整備完了時0.051mg/m ³ と予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準（0.10mg/m ³ 以下）を下回ります。	計画道路の敷地境界における浮遊粒子状物質の濃度（日平均値の2%除外値）の最大値は、計画道路の供用時0.049mg/m ³ 、道路ネットワークの整備完了時0.049mg/m ³ と予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準（0.10mg/m ³ 以下）を下回ります。

※：日平均値の年間98%値が0.06ppm以下の場合に環境基準が達成されたと評価します。「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」（昭和53年 環大企262号）

注) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。－：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。

△：他の計画案に比べて劣っています。（+）：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。

予測・評価項目	予測事項	白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】	【B案】	
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及び振動レベル	—	—	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75dB、橋梁構造79dBと予測され、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。 敷地境界における建設作業の振動レベルの最大値は69dBと予測され、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	—	—	計画道路の敷地境界における道路交通の騒音レベルの最大値は、計画道路の供用時は昼間67dB、夜間62dB、道路ネットワークの整備完了時は昼間69dB、夜間64dBと予測され、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	—	—	計画道路の敷地境界における道路交通の振動レベルの最大値は、計画道路の供用時は昼間50dB、夜間49dB、道路ネットワークの整備完了時は昼間49dB、夜間48dBと予測され、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以下、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	白金台区間では、橋梁構造は計画しておりません。		計画道路の敷地境界における橋梁構造からの低周波音圧レベルは、計画道路の供用時が77dB(L ₅₀)、85dB(L ₆₅)、道路ネットワークの整備完了時が77dB(L ₅₀)、85dB(L ₆₅)と予測され、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※」を満足すると考えます。

※：低周波音については、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、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月 国土交通省国土技術総合研究所、独立行政法人土木研究所)に示されている参考指標である「一般環境中に存在する低周波音圧レベル(1~80Hzの50%時間率音圧レベル：L₅₀=90dB)」、「ISO-7196に規定されたG特性超低周波音圧レベル(1~20HzのG特性5%時間率音圧レベル：LG₅=100dB)」を参考に評価しました。

注) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。 —：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。

△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。

予測・評価項目	予測事項	白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】	【B案】	
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	—	—	<p>計画道路が土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域を通過するため、同区域において掘削工事を行う場合は、同法第12条に基づく届出を行う等、適切に対処します。</p> <p>その他の区域においては、工事に先立ち同法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続・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、同法及び同条例に基づき「汚染拡散防止計画」を作成し、関係機関と調整を行った上で拡散防止措置を実施します。</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>
地形・地質	【工事の施行中・完了後】 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	／		<p>計画道路は、東京都指定の急傾斜地崩壊危険箇所を通過するため、地質調査等を実施の上、急傾斜地斜面及び掘削面安定のため「道路土工—仮設構造物工指針」（平成27年4月 公益社団法人日本道路協会）に基づく山留工法を採用し、杭の支持層としての強度が十分に満たされている地層の適切な深さまで打設し、計画地内の急傾斜地を掘削します。これにより、急傾斜地斜面及び掘削面の変形を抑止します。</p> <p>また、工事の施行に当たっては、斜面の安定に配慮し、斜面の状態を監視しながら工事を実施します。</p> <p>工事の完了後には、斜面の道路端にコンクリート製の土留め擁壁が設置されますが、地質調査等を実施の上、「道路土工—擁壁工指針」（平成28年5月 公益社団法人日本道路協会）に基づく強固な擁壁等を設置し、計画地内は盛土等により造成します。</p> <p>したがって、評価の指標とした「斜面等の安定性が確保されること。」を満足すると考えます。</p>

注1) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。 —：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。

△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。

注2) ／：対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測・評価項目	予測事項	白金台区間		高輪・港南区間	
		【A案】	【B案】		
生物・生態系	【工事の完了後】 計画道路の存在による生物・生態系の変化の内容及びその程度	植物	—	—	<p>予測地域^{*1}の現況は約9割が構造物で占められています。構造物以外の部分も人為的な影響を大きく受けている植栽樹群（公園内やビル脇の植え込み等）が大半を占めており、樹林の分布は、ごく僅かです。</p> <p>計画道路により改変される範囲は、ほとんどが構造物及び人為的な影響を大きく受けている植栽樹群で、樹林は一部です。</p> <p>また、改変により全てが消失する生息基盤（植物群落）はありません。</p> <p>したがって、植物相及び植物群落の多様性への影響は小さいと予測します。</p>
		植物	—	—	<p>予測地域^{*1}には、注目される植物の生育が確認されていません。</p> <p>予測地域^{*1}において、注目される植物としてキンランを確認していますが、計画道路により改変される個体は小さく、生育環境の変化も小さいと考えられることから、本種への影響は小さいと予測します。</p>
		動物	—	—	<p>動物は、樹林及びその周囲の市街地、公園などで多く確認されました。鳥類については、運河で水鳥が確認されたほか、市街地上空の飛翔も見られました。</p> <p>予測地域^{*1}において、計画道路により改変される樹林はごく一部であり、改変される範囲のほとんどは構造物及び人為的な影響を大きく受けている植栽樹群です。</p> <p>また、改変により全てが消失する生息基盤（植物群落）はありません。</p> <p>したがって、動物相及び動物群集の多様性、注目される動物への影響は小さいと予測します。</p>
		緑の量	—	(+)	<p>予測地域^{*1}における緑地面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め1.69haとなり、現況1.82haと比較して0.13ha減少しますが、改変比率は0.7%と僅かであることから、緑の量への影響は小さいと予測します。</p> <p>予測地域^{*1}における緑地面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め1.79haとなり、現況1.82haと比較して0.03ha減少しますが、改変比率は0.15%と僅かであることから、緑の量への影響は小さいと予測します。</p> <p>予測地域^{*1}における緑地面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め3.31haとなり、現況3.94haと比較して0.63ha減少しますが、改変比率は2.0%と僅かであることから、緑の量への影響は小さいと予測します。</p>
		生態系	—	—	<p>予測地域^{*1}において、孤立樹林地は改変されません。</p> <p>同地域において植栽樹等の面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め5.11haとなり、現況5.24haと比較して0.13ha減少しますが、改変比率は0.3%と僅かです。</p> <p>また、車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹樹（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。</p> <p>予測地域に開放水面は存在しません。</p> <p>したがって、都市域生態系^{*2}への影響は小さいと予測します。</p> <p>予測地域^{*1}において、孤立樹林地は改変されません。</p> <p>同地域において、植栽樹等の面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め5.22haとなり、現況5.24haと比較して0.02ha減少しますが、改変比率は0.04%と僅かです。</p> <p>また、車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。</p> <p>予測地域に開放水面は存在しません。</p> <p>したがって、都市域生態系^{*2}への影響は小さいと予測します。</p> <p>予測地域^{*1}において、孤立樹林地の面積は2.20haとなり、現況2.41haと比較して0.21ha減少しますが、改変比率は0.3%と僅かです。</p> <p>同地域において、植栽樹等の面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め9.42haとなり、現況9.85haと比較して0.43ha減少しますが、その割合の変化は0.5%と僅かです。</p> <p>また、平面構造では可能な限り車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹樹（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。</p> <p>予測地域の開放水面は計画道路から離れており、改変されません。</p> <p>したがって、都市域生態系^{*2}への影響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「生物・生態系に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると考えます。</p>	

※1：植物、緑の量の予測地域は計画道路の中心から片側約100mまでの範囲、動物、生態系は片側約250mまでの範囲です。

※2：都市域生態系とは、市街地等の都市域において、公園、緑地、河川等の基盤環境と、そこに生息（育）する植物及び動物とが相互に関わり合っている生態系をいいます。

注) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。 —：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。

△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。

予測・評価項目	予測事項	白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】	【B案】	
日影	【工事の完了後】橋梁構造の存在による日影の状況の変化の程度	/		<p>橋梁構造及びその周辺北側の冬至日における日影は、最大約25mの範囲で4時間又は5時間以上生じると予測します。</p> <p>これらの地域の一部は、第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域に指定されているため、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和51年2月23日建設事務次官通知）に基づき事業実施段階において必要に応じて適切に対処することから、評価の指標を満足すると考えます。</p>
電波障害	【工事の完了後】橋梁構造の存在による遮蔽障害及び反射障害			<p>遮蔽障害の予測の結果、橋梁構造の南側に最大約100mの範囲で地上デジタル放送の遮蔽障害、また、北側に最大約20mの範囲で衛星放送の遮蔽障害が発生すると予測します。</p> <p>一方、反射障害の予測の結果、画像障害を及ぼすまでには至りませんでした。</p> <p>橋梁構造及びその周辺で電波障害が発生した場合は、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和54年10月12日建設事務次官通知）に基づき、適切に対処します。</p> <p>したがって、評価の指標とした「橋梁構造によりテレビ電波の受信障害を起こさないこと。」を満足すると考えます。</p>

注1) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。　－：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べて劣っています。　(+)：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。
注2) /：対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測・評価項目	予測事項	白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】	【B案】	
景観	【工事の完了後】計画道路の存在による主要な景観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、低層住宅の一部が改変され、平面構造の計画道路が出現しますが、車道の両側に植樹帯（中木・低木）又は植樹樹（中木）を設け、「港区景観計画」に基づくプラチナ通り周辺景観形成特別地区では、プラチナ通り（外苑西通り）の街路樹との連続性を確保します。	事業の実施に伴い、低層住宅の一部が改変され、平面構造の計画道路が出現しますが、車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設け、「港区景観計画」に基づくプラチナ通り周辺景観形成特別地区では、プラチナ通り（外苑西通り）の街路樹との連続性を確保します。	事業の実施に伴い、集合住宅や事務所建築物、鉄道施設、区道等の一部が改変され、平面構造及び橋梁構造の計画道路が出現しますが、「港区景観計画」に基づく品川駅・新駅周辺景観形成特別地区であることを考慮し、平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹樹（中木）を設けるとともに、橋梁構造では色彩等を工夫するなど、東京の南側の玄関口として、風格とにぎわいのある魅力的な街並みを形成します。
	【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	平面構造の計画道路が出現することにより、市街地や公園の一部が改変され、眺望の変化が生じますが、車道の両側に植樹樹（中木）を設けることや、電線類の地中化により、周辺の緑との連続性や快適な道路空間を確保します。	平面構造の計画道路が出現することにより、市街地や公園の一部が改変され、眺望の変化が生じますが、車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設けることや、電線類の地中化により、周辺の緑との連続性や快適な道路空間を確保します。	平面構造及び橋梁構造の計画道路が出現することにより、市街地や駐車場の一部が改変され、眺望の変化が生じますが、平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹樹（中木）を設けることや、電線類の地中化により、周辺の緑との連続性や快適な道路空間を確保します。 また、橋梁構造の色彩等を工夫することにより、品川駅・新駅周辺の魅力的な街並みを形成します。
<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。」を満足すると考えます。</p>				
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>計画道路は、周知の埋蔵文化財包蔵地である「信濃飯山藩本多家屋敷跡遺跡」の一部を通過しますが、文化財保護法に基づき、適切な措置を講じます。</p> <p>また、工事の施行中に未周知の埋蔵文化財を発見した場合にも同様に、適切な措置を講じます。</p> <p>したがって、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。」を満足すると考えます。</p>

注1) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。－：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べて劣っています。(+)：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。
注2) /：対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測・評価項目	予測事項	白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】	【B案】	
廃棄物	【工事の 施工中】 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、再利用率及び処理・処分方法	<p>計画道路の工事の施行に伴い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380m³と予測されますが、再資源化率を100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成28年4月）の目標値（再資源化率99%以上）を上回ります。</p> <p>計画道路の工事の施行に伴い発生する建設発生土は約11,500m³と予測されますが、再利用率を100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成28年4月）の目標値を参考に設定した再利用率99%を上回ります。</p>	<p>計画道路の工事の施行に伴い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460m³と予測されますが、再資源化率を100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成28年4月）の目標値（再資源化率99%以上）を上回ります。</p> <p>計画道路の工事の施行に伴い発生する建設発生土は約13,800m³と予測されますが、再利用率を100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成28年4月）の目標値を参考に設定した再利用率99%を上回ります。</p>	<p>計画道路の工事の施行に伴い発生するアスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊及び建設発生土は合計約2,550m³と予測されますが、再資源化率等を100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成28年4月）の目標値（再資源化率99%以上、再資源化等率98%）を上回ります。</p> <p>計画道路の工事の施行に伴い発生する建設発生土は約44,200m³と予測されますが、再利用率を100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成28年4月）の目標値を参考に設定した再利用率99%を上回ります。</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るとともに、工事の施行に伴い発生する建設廃棄物等は、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（再資源化・再利用の推進等による廃棄物の減量）に合致します。</p> <p>なお、再資源化が困難な建設廃棄物が発生した場合は、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>再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>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、コンクリート塊については、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成28年4月）の目標値（再資源化率99%以上）を上回ること。』、『建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成28年4月）の目標値（再資源化等率98%）を上回ること。』、『建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成28年4月）の目標値を参考に設定した再利用率99%を上回ること。』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。』を満足すると考えます。</p>				

注) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。 —：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。

表 4 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	白金台区間		高輪・港南区間		
		【A案】	【B案】			
大気汚染	周辺地域への大気汚染防止のための道路構造	—	幅員25mの平面構造とし、計画道路の敷地境界における二酸化窒素や浮遊粒子状物質の予測結果は、環境基準を満足する結果となりました。	—	幅員30mの平面構造とし、計画道路の敷地境界における二酸化窒素や浮遊粒子状物質の予測結果は、環境基準を満足する結果となりました。	幅員30.0m～33.5mの平面構造、幅員25.6m～30.0mの橋梁構造とし、計画道路の敷地境界における二酸化窒素や浮遊粒子状物質の予測結果は、環境基準を満足する結果となりました。
	植樹帯の設置	—	車道の両側に植樹帯（中木・低木）又は植樹樹（中木）を設けます。 【B案】に比べて植樹帯の幅は狭く、高木は植栽しません。	—	車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設けます。【A案】に比べて植樹帯の幅は広く、高木も植栽します。	平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹樹（中木）を設けます。
	工事に伴う大気汚染の防止	—	排出ガス対策型建設機械を採用し、大気汚染の防止に努めます。		—	
騒音・振動	周辺地域への騒音・振動の防止に配慮した道路構造	—	幅員25mの平面構造で低騒音舗装を採用し、遮音壁を設置することにより、計画道路の敷地境界における騒音・振動の予測結果は環境基準等を満足する結果となりました。	—	幅員30mの平面構造で低騒音舗装を採用することにより、計画道路の敷地境界における騒音・振動の予測結果は環境基準等を満足する結果となりました。	幅員30.0m～33.5mの平面構造で低騒音舗装を採用し、一部遮音壁を設置することにより、計画道路の敷地境界における騒音・振動の予測結果は環境基準等を満足する結果となりました。 また、幅員25.6m～30.0mの橋梁構造では低騒音舗装を採用することにより、計画道路の敷地境界における騒音・振動・低周波音の予測結果は環境基準等を満足する結果となりました。
	低騒音舗装の実施、植樹帯、遮音壁の設置	—	車道の両側に植樹帯（中木・低木）又は植樹樹（中木）を設けます。 また、低騒音舗装を実施するとともに、遮音壁を設けます。	—	【A案】に比べて幅の広い植樹帯（高木・中木・低木）を車道の両側に設けます。 また、低騒音舗装を実施します。 【A案】に比べて歩道の幅を広くするため、遮音壁は必要ありません。	平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹樹（中木）を設けます。 また、低騒音舗装を実施するとともに、平面構造の一部区間では遮音壁を設けます。
	工事に伴う騒音・振動の防止	—	低騒音・低振動型建設機械を採用し、騒音・振動の防止に努めます。		—	

注) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。 —：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。

予測・評価項目	環境配慮目標	白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】	【B案】	
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・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、同法及び同条例に基づき「汚染拡散防止計画」を作成し、関係機関と調整を行った上で拡散防止措置を実施します。	計画道路が土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域を通過するため、同区域において掘削工事を行う場合は、同法第12条に基づく届出を行う等、適切に対処します。 その他の区域においては、工事に先立ち同法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続・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、同法及び同条例に基づき「汚染拡散防止計画」を作成し、関係機関と調整を行った上で拡散防止措置を実施します。
地形・地質	周辺地域の様々な環境影響に配慮した施設の立地、影響をより少なくすよう計画	／		計画道路は、東京都指定の急傾斜地崩壊危険箇所を通過するため、地質調査等を実施の上、急傾斜地斜面及び掘削面安定のため「道路土工－仮設構造物工指針」（平成27年4月 公益社団法人日本道路協会）に基づく山留工法を採用し、杭の支持層としての強度が十分に満たされている地層の適切な深さまで打設し、計画地内の急傾斜地を掘削します。これにより、急傾斜地斜面及び掘削面の変形を抑止します。 また、工事の施行に当たっては、斜面の安定に配慮し、斜面の状態を監視しながら工事を実施します。 工事の完了後には、斜面の道路端にコンクリート製の土留め擁壁が設置されますが、地質調査等を実施の上、「道路土工－擁壁工指針」（平成28年5月 公益社団法人日本道路協会）に基づく強固な擁壁等を設置し、計画地内は盛土等により造成します。

注1) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。 —：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。
注2) ／：対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測・評価項目	環境配慮目標	白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】	【B案】	
生物・生態系	周辺地域の植生を踏まえ、生物多様性に配慮した緑の保全・創出を図り、緑のネットワーク化を推進	車道の両側に植樹帯（中木・低木）又は植樹柵（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。 【B案】に比べて植樹帯の幅は狭く、高木は植栽しませんが、道路幅が狭く改変範囲は小さいです。このため、【B案】に比べて既存の樹木をより多く存置することが可能です。	車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。 【A案】に比べて植樹帯の幅は広く、高木も植栽しますが、道路幅が広く、改変範囲が大きくなります。	平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹柵（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。
日影	高架を建設する場合は、周辺地域日照阻害を及ぼさないよう配慮	/		高架（橋梁）構造及びその周辺北側では、日影が発生しますが、橋梁構造に設置する落下物防止柵はできるだけ日影の生じにくいものとし、影響を低減するよう配慮します。
電波障害	高架により、電波障害が生じる場合には対策を実施	/		高架（橋梁）構造及びその周辺で電波障害が発生した場合は、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき、適切に対処します。
景観	地域の特性に応じた景観形成への配慮	車道の両側に植樹帯（中木・低木）又は植樹柵（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。 また、周辺景観に配慮し、電線類を地中化します。	車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。 また、周辺景観に配慮し、電線類を地中化します。	平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹柵（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。 また、電線類を地中化するとともに、橋梁構造の色彩等を工夫し、周辺景観との調和に努めます。
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	/		計画道路は、周知の埋蔵文化財包蔵地である「信濃飯山藩本多家屋敷跡遺跡」の一部を通過しますが、文化財保護法に基づき、適切な措置を講じます。 工事の施行中に未周知の埋蔵文化財を発見した場合には、その現状を変更することなく、都教育委員会、区教育委員会へ遅滞なく報告し、文化財保護法に基づき、適切な措置を講じます。

注1) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。－：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べて劣っています。（+）：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。
注2) /：対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測・評価項目	環境配慮目標	白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】	【B案】	
廃棄物	建設時の副産物は、徹底的に分別し、可能な限り再利用	—	—	アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊の再資源化率の目標を100%とし、再資源化施設などを活用し再生品化を図るとともに、再生品の率先した利用に努めます。 建設発生土の再利用率の目標を100%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。
	建設泥土は、可能な限り自ら利用し、可能な限り工事間利用	—	—	平面構造のため、建設泥土は発生しません。 橋梁構造の基礎工（基礎掘削）において建設泥土が発生することから、建設泥土の再資源化等率の目標を100%とし、工事間利用等に努めます。
	再資源化施設に搬出する場合は、再資源化後の製品の利用状況を確認	—	—	アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊を再資源化施設に搬出する場合は、再資源化後の製品の利用状況の確認に努めます。 アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊及び建設泥土を再資源化施設に搬出する場合は、再資源化後の製品の利用状況の確認に努めます。
	処分が必要な場合は、適正に処理	—	—	再資源化が困難な建設廃棄物については、産業廃棄物の運搬・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。 再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。

注) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。 —：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。

△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの、有意な差異ではありません。

表5 社会・経済面から見た評価

区 間		白金台区間	
		【A案】	【B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。	
	ア ク セ ス 性	品川駅周辺の鉄道施設を跨ぐ東西方向のアクセス性の向上が図られます。	
	快 適 性	車道の両側に設ける植樹帯は、【B案】に比べて幅が狭く、高木は植栽しませんが、中木・低木を植栽します。	車道の両側に設ける植樹帯は、【A案】に比べて幅が広く、中木・低木に加え、高木も植栽します。
		歩行者・自転車通行空間はカラー舗装等により視覚的分離を行うため、快適な歩行者空間を確保できます。	歩行者・自転車通行空間は植樹帯等により物理的分離を行うため、快適な歩行者空間を確保できます。
	停車帯を設けないため、【B案】に比べ、停車車両がある場合には走行の快適性が損なわれることがあります。	停車帯を設けるため、【A案】に比べ、停車車両がある場合でも妨げられることなく快適に走行できます。	
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へ誘導することによって、生活者の安全性・快適性の向上が図られます。	
	ライフラインの収容	ライフラインの収容が可能です。電線類を地中化することにより良好な都市景観の創出と、災害時の道路閉塞の防止による円滑な避難や救援物資輸送の確保が図られます。	
	防災性・安全性	整備によって新たなオープンスペースが確保され、避難路の確保や火災の延焼を防げるとともに、地域間の連絡が強化され緊急車両の速達性が向上するなど、地域の防災性及び安全性が向上します。	
	関係権利者	既定の都市計画幅員を変更しないため、関係権利者はこれまでの計画と変わりません。	既定の都市計画幅員25mを30mに拡幅変更するため、関係権利者が新たに加わります。
	公園の利用	計画道路内には児童遊園（道路事業用地の暫定利用が1箇所）があり、主に遊戯、休息の場や、花見などのイベントにも利用されています。児童遊園は事業の実施により一部改変されますが、周辺に同様の公園等があることから、これらの利用への影響は小さいと考えます（資料編11ページ参照）。	
事業者の視点	事 業 費	幅員25mで計画しているため、事業費（用地費を含む。）は【B案】に比べ安くなります。	幅員30mで計画しているため、事業費（用地費を含む。）は、【A案】に比べ関係権利者が増えるなど、高くなります。
	維持管理費	幅員25mで計画しているため、維持管理費は【B案】に比べ安くなります。	幅員30mで計画しているため、維持管理費は【A案】に比べ高くなります。

7 複数の対象計画案の総合評価

白金台区間〔放射第3号〔都道312号（目黒通り）〕～放射第1号〔国道1号（桜田通り）〕〕の【A案】と【B案】について、6の「環境に及ぼす影響の評価」及び「複数の対象計画案の社会・経済面から見た評価」の比較評価結果をとりまとめると、以下のとおりです。

【A案】幅員25.0m：停車帯無し、歩行者・自転車通行空間の視覚的分離、植樹帯（中木、低木）又は植樹樹（中木）の設置、遮音壁の設置

- 「環境に及ぼす影響の評価（大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、生物・生態系、景観、廃棄物）」については、全ての評価項目で、【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。
- 「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、「利用者の視点」の速達性・アクセス性、「生活者の視点」の安全性・快適性、ライフラインの収容、防災性・安全性、公園の利用の評価項目は、【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、次の評価項目で、【B案】と異なる結果になりました。
 - ・「利用者の視点」の快適性の項目において、【B案】より植樹帯の幅が狭く中木・低木は植栽するが高木は植栽しないこと、歩行者・自転車の通行空間は視覚的分離であること、停車帯を設けないため停車車両がある場合には走行の快適性が損なわれることがあること
 - ・「生活者の視点」の関係権利者の項目において、【B案】と異なり、既定の都市計画幅員25mを変更しないため、関係権利者が変わらないこと
 - ・「事業者の視点」の事業費・維持管理費の項目において、【B案】と比べて幅員が狭いため、【B案】より、事業費・維持管理費が安いこと

【B案】幅員30.0m：停車帯有り、歩行者・自転車通行空間の物理的分離、植樹帯（高木、中木、低木）の設置、遮音壁無し

- 「環境に及ぼす影響の評価（大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、生物・生態系、景観、廃棄物）」については、全ての評価項目で、【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。
- 「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、「利用者の視点」の速達性・アクセス性、「生活者の視点」の安全性・快適性、ライフラインの収容、防災性・安全性、公園の利用の評価項目は、【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、次の評価項目で、【A案】と異なる結果になりました。
 - ・「利用者の視点」の快適性の項目において、【A案】より植樹帯の幅が広く高木・中木・低木を植栽すること、歩行者・自転車の通行空間は物理的分離であること、停車帯を設けるため停車車両がある場合でも妨げられることなく快適に走行できること
 - ・「生活者の視点」の関係権利者の項目において、【A案】と異なり、既定の都市計画幅員25mを30mに変更するため、関係権利者が新たに加わること
 - ・「事業者の視点」の事業費・維持管理費の項目において、【A案】と比べて幅員が広いこと、【A案】より、事業費・維持管理費が高いこと