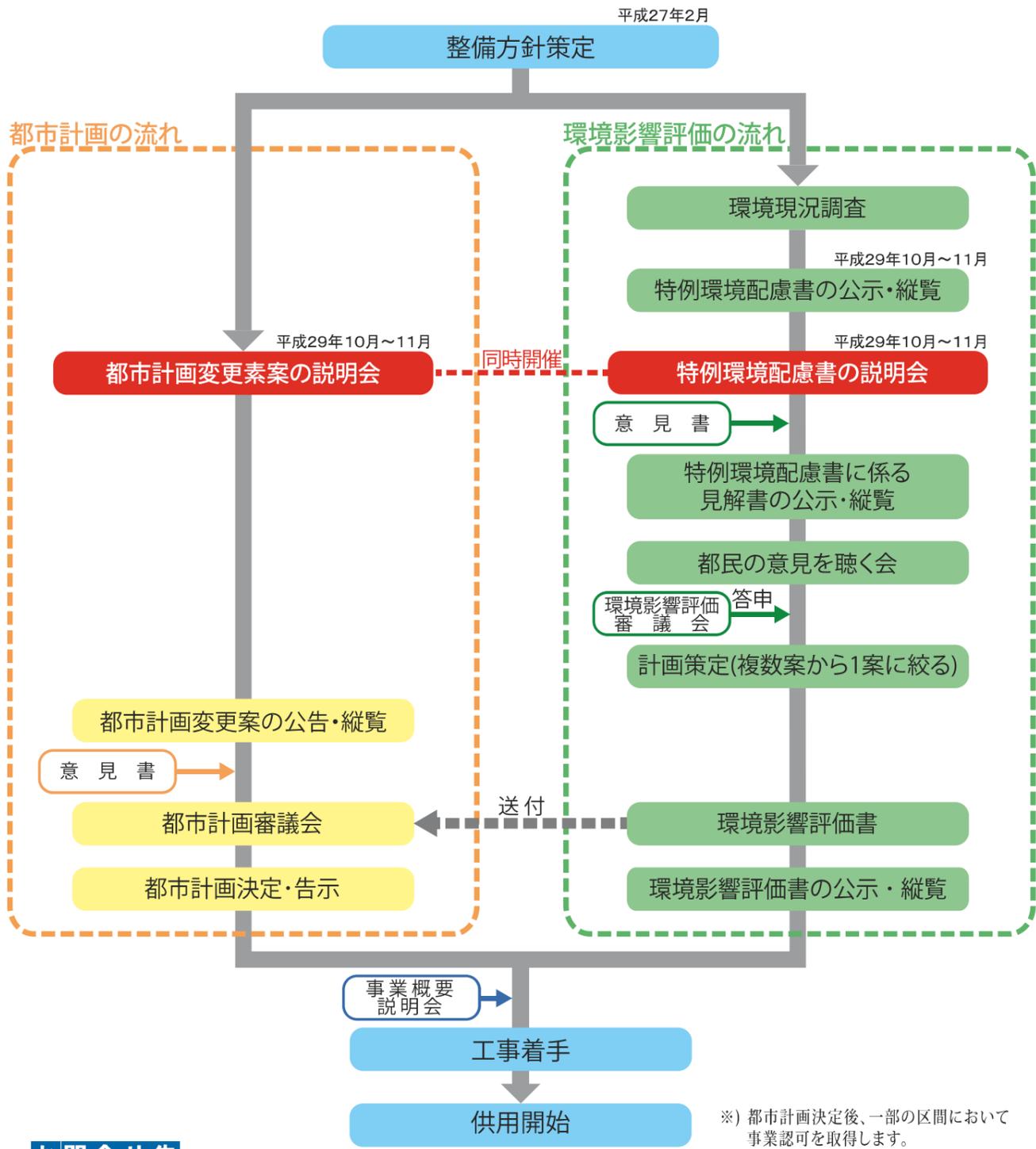


■事業の流れ



お問合せ先

登録番号(29)43
平成29年10月発行

本書に掲載した地図は、国土地理院の淡色地図及び国土地理院長の承認(平成24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(28都市基交第428号)して作成したものです。無断複製を禁じます。

都市計画変更素案及び 特例環境配慮書のあらまし

多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線
(多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間)

平成29年10月

東京都

南多摩尾根幹線の概要

南多摩尾根幹線について

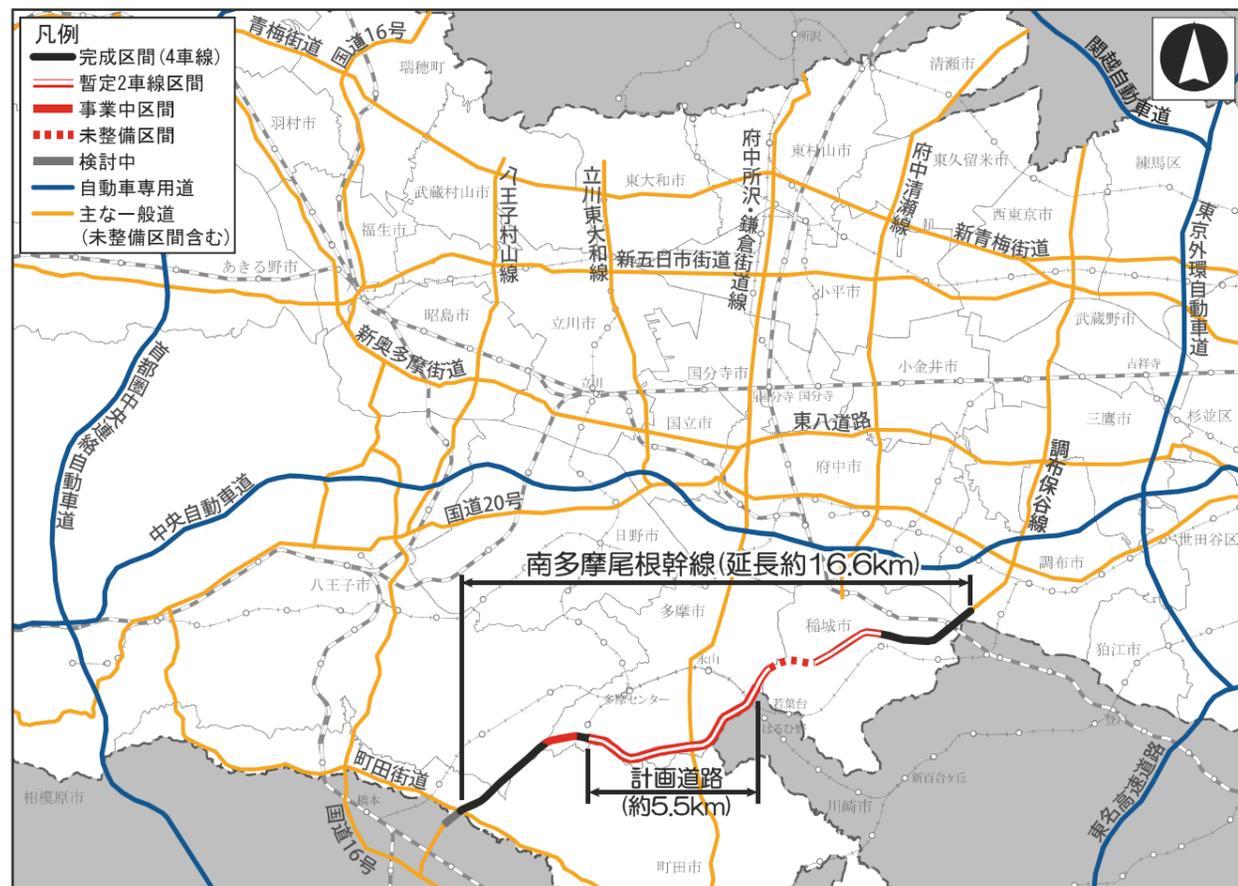
南多摩尾根幹線は、調布市の多摩川原橋から、稲城市、多摩市、八王子市を經由し、町田市の町田街道に接続する、延長約16.6kmの都市計画道路です。多摩川原橋では調布保谷線と接続し、埼玉方面から神奈川方面を結ぶ、多摩地域の骨格を形成する重要な路線です。

平成28年12月に発表した「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～」(東京都)では、南多摩尾根幹線の整備を推進し、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。

また、南多摩尾根幹線の渋滞緩和を図るとともに、まちづくりとの一体性や沿道の利便性を向上させるために、現在の道路用地を活用した平面構造により、南多摩尾根幹線の再整備を進める予定です。

- 名称：多摩都市計画道路3・1・6号 南多摩尾根幹線
- 区間：＜起点＞調布市多摩川三丁目(多摩川原橋)～＜終点＞町田市小山町(町田街道)
- 延長等：延長約16.6km、標準幅員43m、構造形式は地表式・掘割式・地下式(トンネル)

このうち、今回予定する事業区間は、多摩市聖ヶ丘五丁目(多摩東公園交差点)から南野三丁目(多摩市総合福祉センター前交差点)間の約5.5km(以下、「計画道路」といいます。)となります。



位置図

南多摩尾根幹線の整備方針について

南多摩尾根幹線は、多摩ニュータウンの開発に合わせて昭和44年に都市計画決定された後、これまでに一部区間は4車線で整備されているものの、大半は暫定2車線であるために慢性的な交通渋滞が発生しており、生活道路に交通が流入するなど沿道環境の悪化を招いています。

そのため、本路線については、広域的な幹線道路ネットワークとしての在り方を踏まえ、暫定2車線区間の整備形態等について検討を進め、全線4車線、掘割構造区間を平面構造とする等の整備方針を平成27年2月に策定いたしました。

【整備方針の基本的な考え方】

- 渋滞の緩和、広域的な幹線道路機能確保のため、全線4車線とする。
- 沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性などから平面構造とする。
- 現在の道路用地を有効活用し、沿道環境に配慮した道路形態とする。
- 多摩市及び稲城市の市境付近はトンネル構造とし、保全地域に配慮したルートを検討を行う。



整備方針の概要図

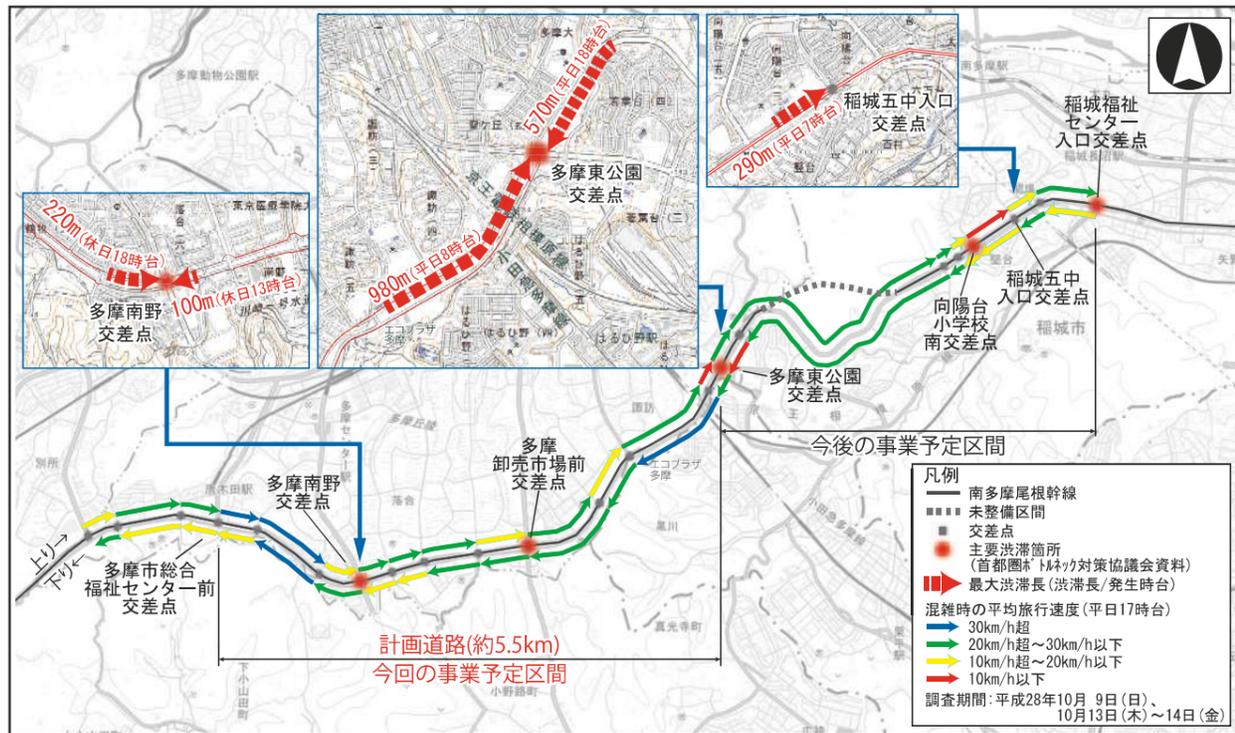
南多摩尾根幹線の概要

地域の課題

「交通」～人とモノの流れの円滑化の視点～

- 「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※1において、南多摩尾根幹線の事業予定区間では、多摩南野交差点、多摩卸売市場前交差点、多摩東公園交差点、向陽台小学校南交差点、稲城福祉センター入口交差点が、主要渋滞箇所※2となっています。
- この主要渋滞箇所を中心として、朝夕に交通渋滞が発生しており、多摩東公園交差点では、最大980mの渋滞が発生しています。
- また、夕方の混雑時には、平均旅行速度が10km/h以下の渋滞区間や、20km/h以下の混雑区間が数箇所発生しています。

※1 首都圏の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞ボトルネック対策について効果的な対策の推進を図ることを目的とした、国土交通省関東地方整備局運営の検討会
 ※2 渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所



多摩南野交差点付近の状況



多摩東公園交差点付近の状況



稲城五中入口交差点付近の状況

「安全」～地域の安全の確保の視点～

- 南多摩尾根幹線の事業予定区間では、歩行者と自転車の通行空間が混在しており、一部歩道が狭い区間が存在していることから、歩行者と自転車の錯綜による事故が懸念されます。



歩道の状況（狭い歩道、歩行者と自転車の混在）



歩道の状況（歩行者と自転車の混在）

「防災」～広域的な救援・救護活動の視点～

- 南多摩尾根幹線は、第二次緊急輸送道路に指定され、災害時等の円滑な避難や緊急物資の輸送を支える道路です。
- 2車線道路の場合、緊急車両の円滑な通行が妨げられるおそれがあります。



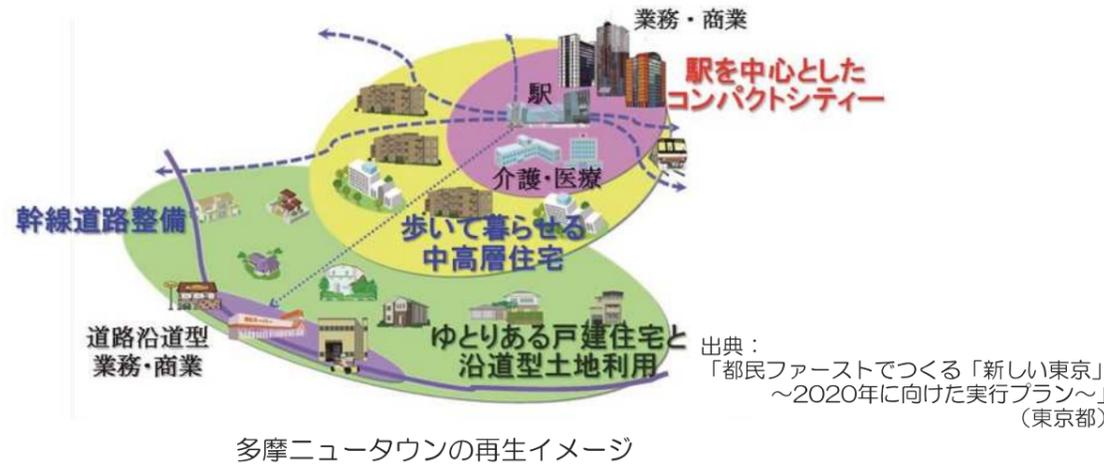
東京都緊急輸送道路

南多摩尾根幹線の概要

地域の課題

「まちづくり」～地域の魅力向上の視点～

- 現在、多摩ニュータウンの再生に向けたまちづくりの方向性や具体的な施策についての検討が多摩市で行われています。
- 南多摩尾根幹線の沿道では、道路整備と合わせて業務・商業用途への土地利用転換によるにぎわいづくりが検討されています。



事業の必要性

南多摩尾根幹線の整備方針を踏まえ、計画道路の事業の必要性は、以下のとおりです。

(1) 広域的な道路ネットワークの形成

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、埼玉方面から神奈川方面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す。

(2) 交通の円滑化と安全で快適な歩行者・自転車通行空間の創出

南多摩尾根幹線は、一部区間は往復4車線で整備されているものの、大半は往復2車線で暫定供用されていることから、朝夕を中心に渋滞が発生しています。この渋滞を緩和するため、4車線道路の整備が必要です。また、歩行者と自転車の通行空間が混在しており、一部歩道の狭い区間が存在していることから、安全で快適な歩行者・自転車通行空間の創出が必要となります。

(3) 地域の防災性の向上

南多摩尾根幹線は、災害時に緊急輸送を円滑に行うための緊急輸送道路に指定されています。本路線を整備し、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が結ばれ、災害時の緊急物資の輸送が円滑になるなど、地域の防災性が向上します。

(4) 多摩ニュータウンの再生

南多摩尾根幹線は、広域的な道路ネットワークを形成し、多摩ニュータウンの魅力を向上させる重要な役割を担っています。

計画道路の概要

計画道路の概要

(1) 対象計画の案の概要

計画道路は、4車線かつ延長2kmを超える道路となるため、「東京都環境影響評価条例」に基づく「計画段階環境影響評価」手続きの対象となります。「計画段階環境影響評価」とは、複数の対象計画の案を作成し、計画立案の段階から、環境保全について配慮するものです。

そのため、計画道路のうち、「鶴牧区間」及び「諏訪・永山区間」においては、車道の配置等が異なる複数案を作成し、「特例環境配慮書」を取りまとめました。



計画道路の概要

(2) 対象計画の案の考え方

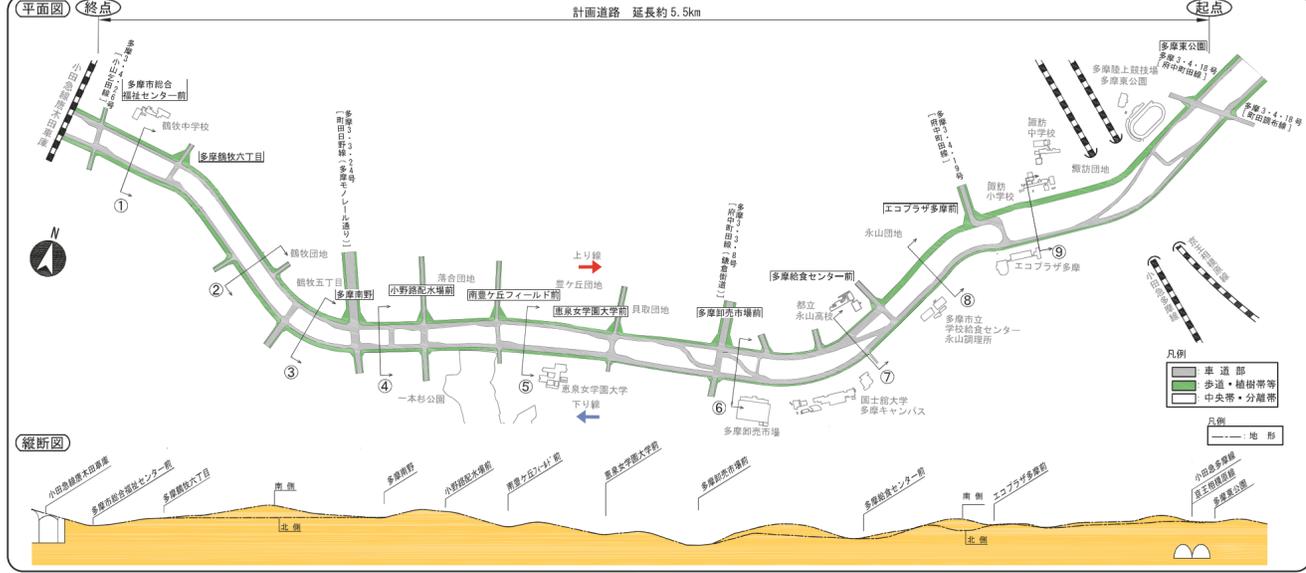
計画道路は、区間によって道路の横断方向に大きな高低差があり、車道の位置によって、地形の改変の程度や設置する構造物の規模、沿道環境への影響が異なります。そのため、道路横断方向に高低差のある「鶴牧区間」及び「諏訪・永山区間」は、車道の配置等が異なる複数の案（2案）を作成し、それ以外の区間である「標準区間」は1案を作成しました。

標準区間	複数案作成区間① (鶴牧区間)	複数案作成区間② (諏訪・永山区間)
沿道環境に配慮し、車道を道路中央に寄せ、両側に幅の広い歩道・植樹帯等を設置することを基本とする案	【鶴牧A案】(車道セパレート案) 車道の上下線を分離し、上り線を地形の低い北側、下り線を地形の高い南側に配置する案 【鶴牧B案】(車道南側集約案) 車道の上下線を集約し、地形の高い南側に配置する案	【諏訪永山A案】(車道中央集約案) 車道の上下線を中央に寄せ、エコプラザ多摩前交差点の形状を、T字交差とした案 【諏訪永山B案】(車道南側集約案) 車道の上下線を南側に寄せ、エコプラザ多摩前交差点の形状を、現在と同様にS字交差とした案

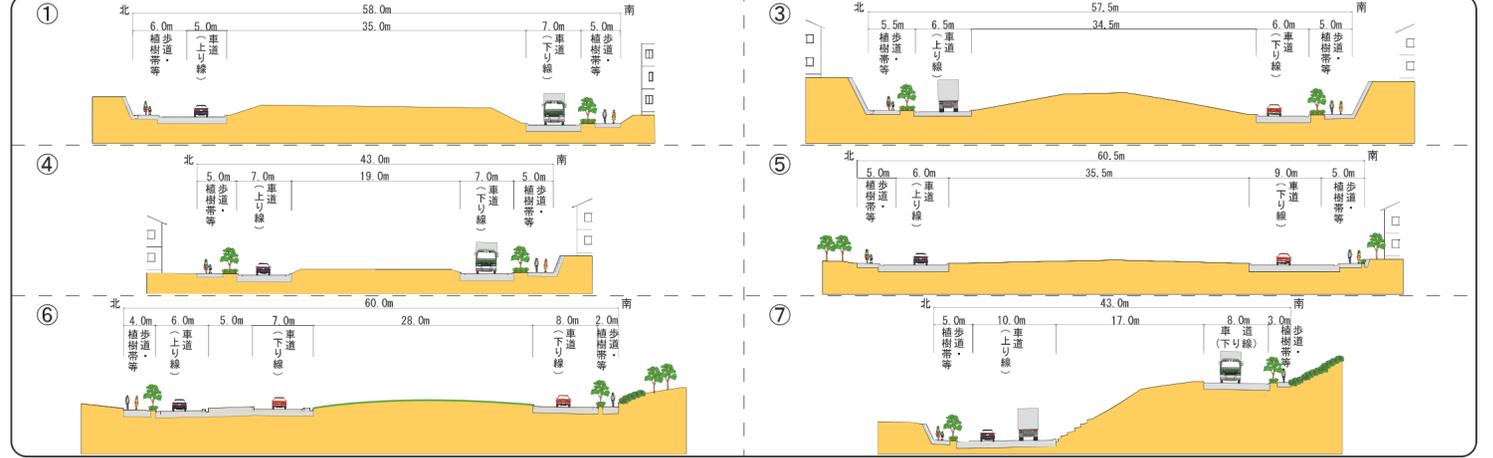
計画道路の概要（現況と標準区間）



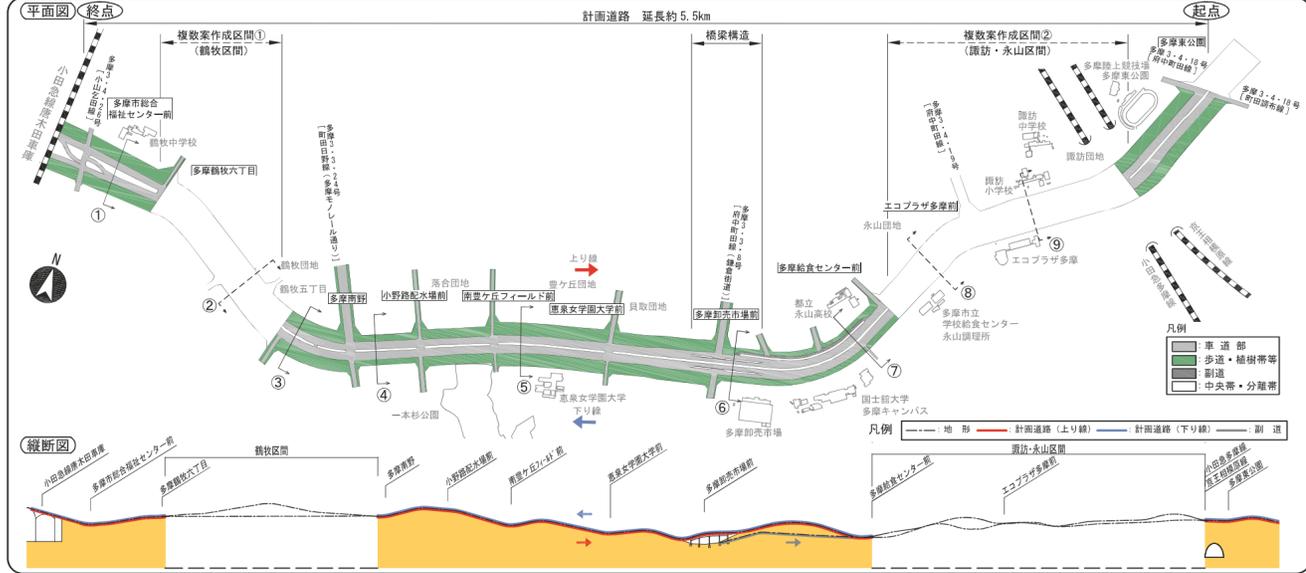
現況平面図・縦断面



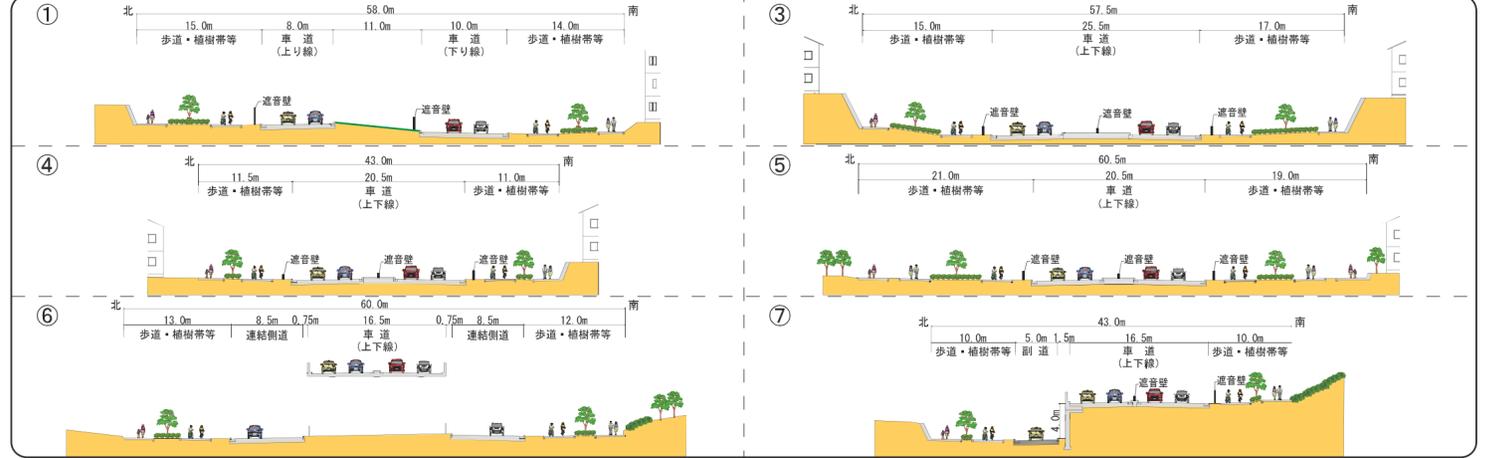
現況横断面



計画平面図・縦断面



計画横断面



計画イメージ図1
 多摩南野交差点付近から
 東側を見た計画イメージ図
 (断面④付近)



計画イメージ図2
 鎌倉街道との交差点を
 北西側から見た計画イメージ図
 (断面⑥付近)



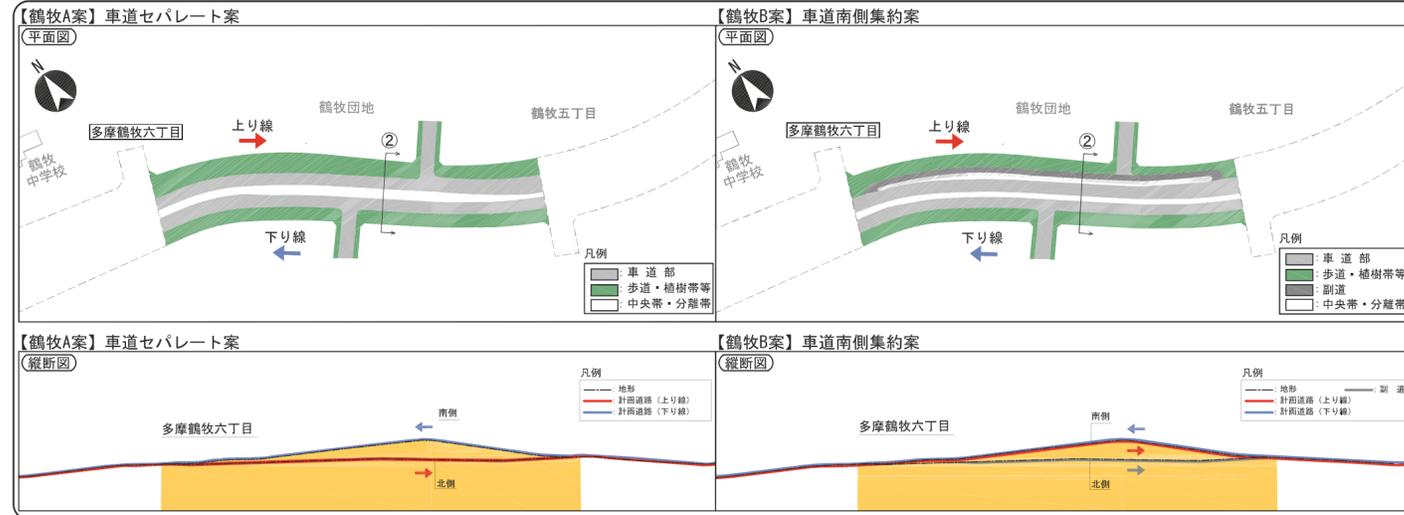
注) 図中の緑のラインは、芝等による緑化範囲を示しています。また、計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により変更となる場合があります。

■計画道路の概要（複数案作成区間）

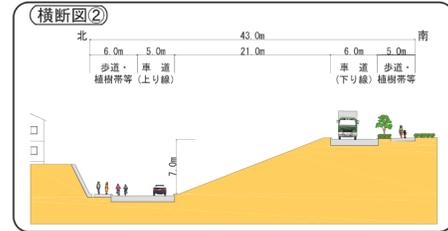


複数案作成区間①(鶴牧区間)

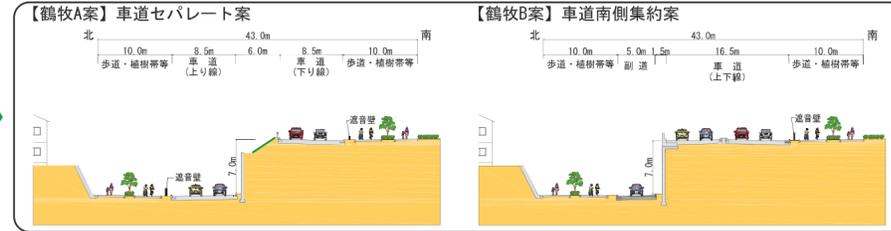
計画平面図・縦断面図



現況横断面



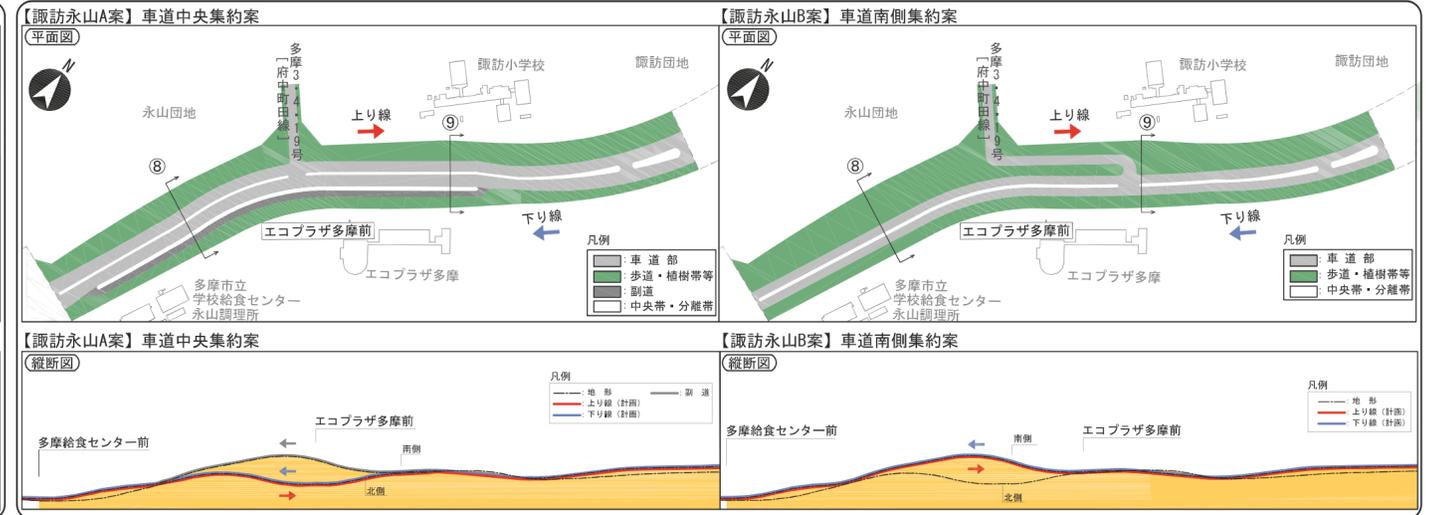
計画横断面



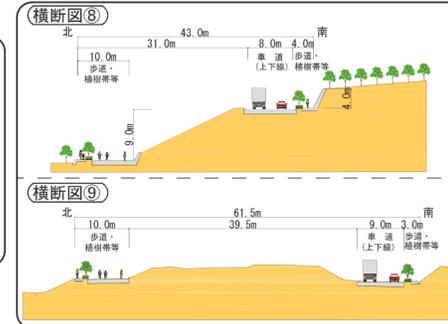
多摩鶴牧六丁目付近から南東側を見た計画イメージ図（断面②付近）

複数案作成区間②(諏訪・永山区間)

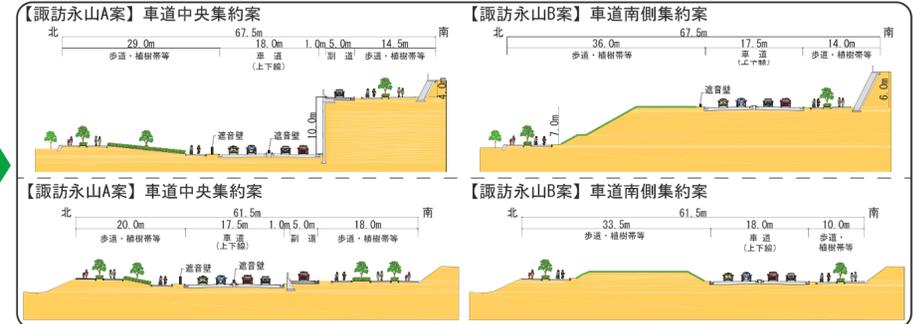
計画平面図・縦断面図



現況横断面



計画横断面



永山団地付近から東側を見た計画イメージ図（断面⑧付近）

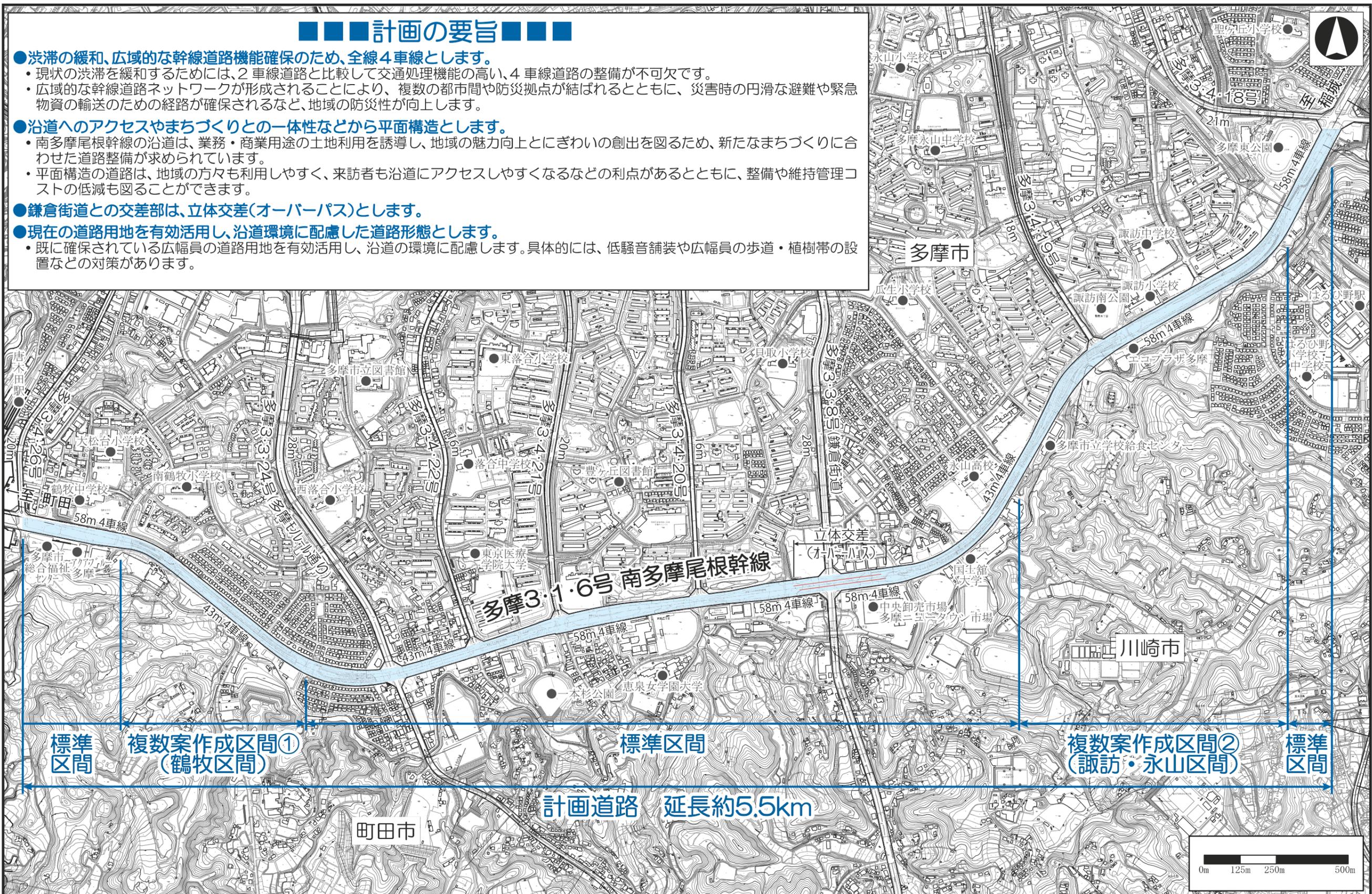
注) 図中の緑のラインは、芝等による緑化範囲を示しています。また、計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により変更となる場合があります。

■計画道路の概要 (都市計画変更素案)



■■■計画の要旨■■■

- 渋滞の緩和、広域的な幹線道路機能確保のため、全線4車線とします。**
 - ・現状の渋滞を緩和するためには、2車線道路と比較して交通処理機能の高い、4車線道路の整備が不可欠です。
 - ・広域的な幹線道路ネットワークが形成されることにより、複数の都市間や防災拠点が結ばれるとともに、災害時の円滑な避難や緊急物資の輸送のための経路が確保されるなど、地域の防災性が向上します。
- 沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性などから平面構造とします。**
 - ・南多摩尾根幹線の沿道は、業務・商業用途の土地利用を誘導し、地域の魅力向上とにぎわいの創出を図るため、新たなまちづくりに合わせた道路整備が求められています。
 - ・平面構造の道路は、地域の方々も利用しやすく、来訪者も沿道にアクセスしやすくなるなどの利点があるとともに、整備や維持管理コストの低減も図ることができます。
- 鎌倉街道との交差部は、立体交差(オーバーパス)とします。**
- 現在の道路用地を有効活用し、沿道環境に配慮した道路形態とします。**
 - ・既に確保されている広幅員の道路用地を有効活用し、沿道の環境に配慮します。具体的には、低騒音舗装や広幅員の歩道・植樹帯の設置などの対策があります。



この地図は、国土地理院長の承認(平24年関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1/2,500)を使用(29都市基交第122号)して作成したものです。無断複製を禁じます。(承認番号)29都市基街都第6号、平成29年4月21日
この地図は、平成24年に実施した航空測量をもとに作成されているため、現在の土地利用が反映されていない場合があります。

■計画道路の概要

採用しなかった案（掘割案）

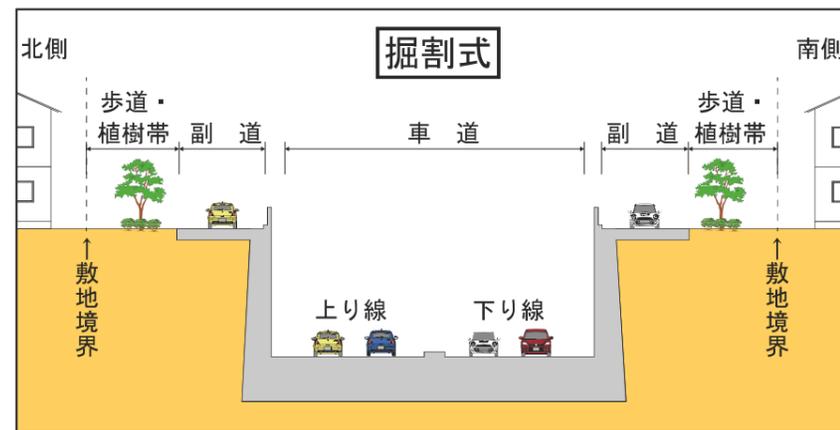
対象計画として採用しなかった案に、計画道路を「掘割式」とした案があります。採用しなかった理由を以下に示します。

計画道路は、平成3年10月の都市計画変更により、構造形式として地表式・掘割式・地下式が明示されました。その後、計画道路の掘割式の区間は、宅地開発に併せて段階的に暫定2車線での整備が進められました。そして、平成13年の都の行政評価において、本線の整備については、多大な事業費や長期の事業期間を要することなどから『抜本的見直し』との評価を受け、構造形式等について検討を進めてきました。

検討の結果、以下の理由により掘割案を対象計画の案として採用しないことにしました。

○地表式は、掘割式に比べて掘削残土の処分量が少なく、大規模な構造物が不要となるため、大幅なコスト縮減や工期短縮となります。

○南多摩尾根幹線の沿道は、業務・商業用途の土地利用を誘導し、地域の魅力向上とにぎわいの創出を図るため、新たなまちづくりに合わせた道路整備が求められています。地表式は、地域の方々も利用しやすく、来訪者も沿道にアクセスしやすくなるなどの利点があり、まちづくりとの一体性を図ることができます。



採用しなかった案（掘割式）のイメージ

■環境影響の予測・評価

環境影響評価項目

対象事業の実施により、環境に及ぼすおそれのある環境影響評価の項目として、対象計画の内容や地域の概況等を踏まえ、下表で○が付いている項目を選定しました。

環境影響評価の項目選定結果

環境影響評価の項目	標準区間			鶴牧区間			諏訪・永山区間		
	工事の施行中		工事の完了後	工事の施行中		工事の完了後	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	施設の建設	施設の存在	自動車の走行
大気汚染			○			○			○
悪臭									
騒音・振動	○		○	○		○	○		○
水質汚濁									
土壌汚染									
地盤									
地形・地質							○	○	
水循環									
生物・生態系								○	
日影		○							
電波障害		○							
風環境									
景観		○			○			○	
史跡・文化財	○						○		
自然との触れ合い活動の場							○	○	
廃棄物	○			○			○		
温室効果ガス									

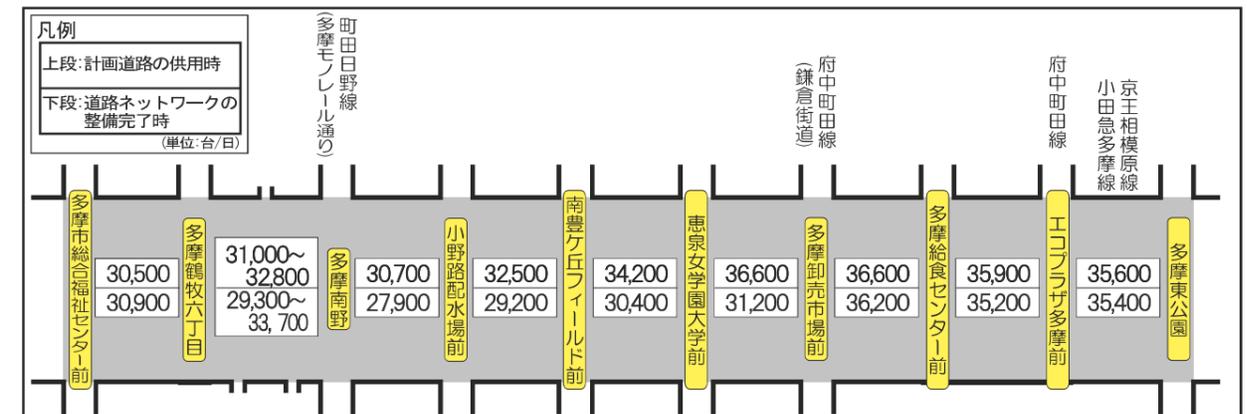
予測評価の条件

(1)工事期間

平成31年度から平成37年度までを予定しています。

(2)計画交通量

計画交通量は、計画道路の供用時 305～366 万台/日、道路ネットワークの整備完了時 279～362 万台/日を予測条件としました。



計画交通量

(3)予測地点(大気汚染、騒音・振動(含む低周波音))

工事の完了後(自動車の走行)における大気汚染、騒音・振動の予測は、それぞれの特性を踏まえて、大気汚染8地点、騒音・振動8地点及び低周波音1点を選定しました。なお、予測地点の位置は、7～10ページの断面位置と同様です。

環境影響の予測・評価



環境に及ぼす影響の評価

環境に及ぼす影響の評価では、予測結果を環境基準などの評価の指標に照らして評価した「環境影響の程度」や「東京都環境基本計画」を基に設定した環境上配慮する目標について、その達成の程度を評価した「環境配慮目標の達成の程度」を整理しました。

大気汚染

予測事項 環境配慮目標	標準区間	鶴牧区間		諏訪・永山区間	
		【鶴牧 A 案】 車道セパレート案	【鶴牧 B 案】 車道南側集約案	【諏訪永山 A 案】 車道中央集約案	【諏訪永山 B 案】 車道南側集約案
【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) の濃度の最大値は、0.036ppm と予測し、環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準*を満足します。	計画道路の道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の濃度の最大値は、0.032ppm と予測し、環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準*を満足します。	計画道路の道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の濃度の最大値は、0.035ppm と予測し、環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準*を満足します。	計画道路の道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の濃度の最大値は、0.033ppm と予測し、環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準*を満足します。	計画道路の道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の濃度の最大値は、0.032ppm と予測し、環境基本法に基づく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) の濃度の最大値は、0.039mg/ m ³ と予測し、環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準*を満足します。				
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、車道位置は、幅員中央に配置します。これにより現在よりも沿道から車道までの離隔を確保します。	平面構造とし、車道位置は、上り線 (東行) を北側の地形の低い位置、下り線 (西行) を南側の地形の高い位置に分離して配置します。車道位置は住宅の集中している北側の沿道から離れます。	平面構造とし、車道位置は、南側の地形の高い位置に集約して配置します。車道位置は住宅の集中している北側の沿道から離れます。	平面構造とし、車道位置は、幅員中央に集約して配置します。車道位置は住宅の集中している北側の沿道から離れます。	平面構造とし、車道位置は、南側の地形の高い位置に集約して配置します。車道の位置は住宅の集中している北側の沿道からより離れます。
植樹帯等の設置	車道の両側にそれぞれ 6 ~ 21m の歩道・植樹帯等を設置します。	車道の北側には 10 ~ 14.5m の歩道・植樹帯を、車道の南側は 10 ~ 12m の歩道・植樹帯等を設置します。	車道の北側には 9 ~ 10m の歩道・植樹帯及び 5m の副道を、車道の南側には 8 ~ 12m の歩道・植樹帯等を設置します。	車道の北側には 10 ~ 29m の歩道・植樹帯を、車道の南側には 11 ~ 25.5m の歩道・植樹帯等及び 5m の副道を設置します。	車道の北側には 14 ~ 36m の歩道・植樹帯を、車道の南側には 8 ~ 14m の歩道・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。	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。	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。	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。	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。

※：二酸化窒素の環境基準は、日平均の年間 98% 値が 0.04 ~ 0.06ppm (「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和 53 年 環告 38 号)) で、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 環企 262 号))。浮遊粒子状物質は、1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/ m³ 以下の場合に環境基準が達成されたと評価します (「大気汚染に係る環境基準」(昭和 48 年 環告 25 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。
△：他の計画案に比べ劣っています。(+)：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 二酸化窒素 (NO₂) の日平均値の年間 98% 値と評価の指標 (単位 :ppm)

予測地点	計画道路の供用時 98% 値		道路ネットワークの整備完了時 98% 値		評価の指標*	
	北側	南側	北側	南側		
標準区間	①鶴牧中学校付近	0.033	0.032	0.033	0.032	0.04 ~ 0.06 又は それ以下
	③鶴牧・南野付近	0.033	0.035	0.033	0.035	
	④落合団地付近	0.036	0.034	0.035	0.033	
	⑤豊ヶ丘団地付近	0.033	0.033	0.033	0.033	
	⑦永山高校付近	0.032	0.035	0.032	0.035	

※) 評価の指標は、環境基本法に基づく「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」(昭和 53 年 環企 262 号)

注 1) 予測地点の断面位置は、7 ~ 10 ページの断面位置と同様

注 2) 計画道路の敷地境界において、地上 1.5m の高さで予測した結果

注 3) ppm は容積率などを表す単位で、濃度や含有率を示す場合に用い、100 万分の 1 を 1ppm とします。

表 二酸化窒素 (NO₂) の日平均値の年間 98% 値と評価の指標 (単位 :ppm)

予測地点	計画道路の供用時 98% 値				道路ネットワークの整備完了時 98% 値				評価の指標*	
	【A 案】		【B 案】		【A 案】		【B 案】			
	北側	南側	北側	南側	北側	南側	北側	南側		
鶴牧区間	②鶴牧付近	0.032	0.032	0.033	0.034	0.032	0.032	0.033	0.035	0.04 ~ 0.06 又は それ以下
諏訪・永山区間	⑧永山団地付近	0.032	—	0.032	—	0.032	—	0.032	—	
	⑨諏訪小学校付近	0.033	—	0.032	—	0.033	—	0.032	—	

※) 評価の指標は、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」(昭和 53 年 環告 38 号)

注 1) 予測地点の断面位置は、7 ~ 10 ページの断面位置と同様

注 2) 計画道路の敷地境界において、地上 1.5m の高さで予測した結果

注 3) ppm は容積率などを表す単位で、濃度や含有率を示す場合に用い、100 万分の 1 を 1ppm とします。

表 浮遊粒子状物質 (SPM) の日平均値の 2% 除外値と評価の指標 (単位 :mg/ m³)

予測地点	計画道路の供用時 2% 除外値		道路ネットワークの整備完了時 2% 除外値		評価の指標*	
	北側	南側	北側	南側		
標準区間	①鶴牧中学校付近	0.039	0.039	0.039	0.039	0.10
	③鶴牧・南野付近	0.039	0.039	0.039	0.039	
	④落合団地付近	0.039	0.039	0.039	0.039	
	⑤豊ヶ丘団地付近	0.039	0.039	0.039	0.039	
	⑦永山高校付近	0.039	0.039	0.039	0.039	

※) 評価の指標は、環境基本法に基づく「大気汚染に係る環境基準」(昭和 48 年 環告 25 号)

注 1) 予測地点の断面位置は、7 ~ 10 ページの断面位置と同様

注 2) 計画道路の敷地境界において、地上 1.5m の高さで予測した結果

注 3) 予測可能な物質 (一次生成物質) を対象としました。

表 浮遊粒子状物質 (SPM) の日平均値の 2% 除外値と評価の指標 (単位 :mg/ m³)

予測地点	計画道路の供用時 2% 除外値				道路ネットワークの整備完了時 2% 除外値				評価の指標*	
	【A 案】		【B 案】		【A 案】		【B 案】			
	北側	南側	北側	南側	北側	南側	北側	南側		
鶴牧区間	②鶴牧付近	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.039	0.10
諏訪・永山区間	⑧永山団地付近	0.039	—	0.039	—	0.039	—	0.039	—	
	⑨諏訪小学校付近	0.039	—	0.039	—	0.039	—	0.039	—	

※) 評価の指標は、環境基本法に基づく「大気汚染に係る環境基準」(昭和 48 年 環告 25 号)

注 1) 予測地点の断面位置は、7 ~ 10 ページの断面位置と同様

注 2) 計画道路の敷地境界において、地上 1.5m の高さで予測した結果

注 3) 予測可能な物質 (一次生成物質) を対象としました。



騒音・振動

予測事項 環境配慮目標	標準区間	鶴牧区間		諏訪・永山区間	
		【鶴牧 A 案】 車道セパレート案	【鶴牧 B 案】 車道南側集約案	【諏訪永山 A 案】 車道中央集約案	【諏訪永山 B 案】 車道南側集約案
【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・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 73dB 及び橋梁構造 78dB、振動レベルの最大値は、平面構造 69dB 及び橋梁構造 67dB と予測し、環境確保条例に基づく勧告基準を満足します。	△	○	△	○
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベル	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、昼間 69dB、夜間 63dB、振動レベルの最大値は、昼間 50dB、夜間 49dB と予測し、騒音に係る環境基準及び振動の規制基準を満足します。	<北側> 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、昼間 65dB、夜間 60dB、振動レベルの最大値は、昼間 49dB、夜間 48dB と予測し、騒音に係る環境基準及び振動の規制基準を満足します。	○	<北側> 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、昼間 55dB、夜間 50dB、振動レベルの最大値は、昼間 39dB、夜間 38dB と予測し、騒音に係る環境基準及び振動の規制基準を満足します。	△
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベル	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、L ₅₀ で 73dB 及び L _{G5} で 80dB 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。	<南側> 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、昼間 66dB、夜間 61dB、振動レベルの最大値は、昼間 49dB、夜間 48dB と予測し、騒音に係る環境基準及び振動の規制基準を満足します。	(+)	<南側> 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、昼間 68dB、夜間 62dB、振動レベルの最大値は、昼間 49dB、夜間 49dB と予測し、騒音に係る環境基準及び振動の規制基準を満足します。	(+)

用語の説明

● dB (デシベル)
音や振動の大きさを表す単位

● L_{Aeq} (等価騒音レベル)
一定時間内に受けた騒音エネルギーを時間平均した騒音レベル

● L₁₀ (振動レベルの 80%レンジの上端値)
一定時間内の振動レベルを、値の大きい順に並び替え、高い方から 10%に相当する値

騒音の目安 (dB(デシベル))

- 80 地下鉄の車内・ピアノ
- 70 掃除機・騒々しい事務所
- 60 普通の会話・チャイム
- 50 静かな事務所
- 40 深夜の市内・図書館

出典：東京都環境局資料から作成

振動の目安 (dB(デシベル))

- 70 大勢の人に感じる程度で、戸、障子が僅かに動く
- 60 静止している人だけ感じる
- 50 人体に感じない程度

出典：東京都環境局資料から作成

※：低周波音の評価の指標は「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)」に示されている参考指標「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 に既定された 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 L_{G5}=100dB)」としました。なお、予測地点は、7~8 ページの断面②と同様です。

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。
注) △: 他の計画案に比べ劣っています。(+) : 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。

予測事項 環境配慮目標	標準区間	鶴牧区間		諏訪・永山区間	
		【鶴牧 A 案】 車道セパレート案	【鶴牧 B 案】 車道南側集約案	【諏訪永山 A 案】 車道中央集約案	【諏訪永山 B 案】 車道南側集約案
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車道位置は、幅員の中央に配置します。	△	○	△	○
低騒音舗装、植樹帯、遮音壁の設置	車道両側に歩道・植樹帯等を設置します。また、低騒音舗装の実施や、必要に応じて遮音壁を設置します。	△	○	△	○
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。	△	○	△	○

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。
注 1) △: 他の計画案に比べ劣っています。(+) : 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) 予測地点の断面位置は、7~10 ページの断面位置と同様

表 道路交通の騒音・振動の予測結果 (騒音 L_{Aeq}・振動 L₁₀) (単位 : dB)

予測地点	時間区分	計画道路の供用時 騒音・振動		道路ネットワークの整備完了時 騒音・振動		評価の指標*	
		北側	南側	北側	南側		
標準区間	①鶴牧中学校付近	昼間	58・47	64・47	61・47	67・47	70・60
		夜間	53・46	59・46	55・46	61・47	65・55
	③鶴牧・南野付近	昼間	60・48	59・48	63・48	62・48	70・60
		夜間	55・48	54・47	58・47	57・47	65・55
	④落合団地付近	昼間	64・49	62・49	66・49	65・49	70・60
		夜間	59・48	57・48	61・48	59・48	65・55
⑤豊ヶ丘団地付近	昼間	62・48	62・49	64・48	64・48	70・60	
	夜間	57・48	57・48	59・47	59・47	65・55	
⑦永山高校付近	昼間	62・41	66・50	64・41	69・50	70・60	
	夜間	57・40	61・49	59・40	63・49	65・55	

※) 評価の指標は、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準及び環境確保条例に基づく振動の規制基準
注 1) 表中の左数値は騒音、右数値は振動の予測結果を示します。
注 2) 予測地点の断面位置は、7~10 ページの断面位置と同様

表 道路交通の騒音・振動の予測結果 (騒音 L_{Aeq}・振動 L₁₀) (単位 : dB)

予測地点	時間区分	計画道路の供用時 騒音・振動				道路ネットワークの整備完了時 騒音・振動				評価の指標*	
		【A 案】		【B 案】		【A 案】		【B 案】			
		北側	南側	北側	南側	北側	南側	北側	南側		
鶴牧区間	②鶴牧付近	昼間	62・49	64・49	53・39	65・49	65・49	66・49	55・39	68・49	70・60
		夜間	57・48	59・48	48・38	60・48	60・48	61・48	50・38	62・49	65・55
諏訪・永山区間	⑧永山団地付近	昼間	62・48	—	60・41	—	65・48	—	63・41	—	70・60
		夜間	57・47	—	55・40	—	59・47	—	57・40	—	65・55
	⑨諏訪小学校付近	昼間	64・49	—	62・48	—	67・49	—	65・48	—	70・60
		夜間	59・48	—	57・47	—	61・48	—	60・47	—	65・55

※) 評価の指標は、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準及び環境確保条例に基づく振動の規制基準
注 1) 表中の左数値は騒音、右数値は振動の予測結果を示します。
注 2) 予測地点の断面位置は、7~10 ページの断面位置と同様



生物・生態系

予測事項 環境配慮目標	諏訪・永山区間	
	【諏訪永山 A 案】 車道中央集約案	【諏訪永山 B 案】 車道南側集約案
環境影響の程度	植物	注目される植物であるホンモンジスゲ、キンラン及び注目される植物群落のクヌギ・コナラ群落を確認しましたが、計画道路による改変部にこれらの生育はありません。生育環境である樹林の改変は、植栽由来のモウソウチク・マダケ植林の一部等にとどまり、クヌギ・コナラ群落の改変はなく、改変部の周辺には同様な環境の樹林が現存します。以上のことから、植物への影響は小さいと予測します。
	動物	注目される動物として、鳥類 4 目 7 科 8 種、は虫類 1 目 4 科 5 種、両生類 1 目 3 科 3 種、昆虫類 6 目 9 科 10 種を確認しました。動物の生息基盤は、計画道路による改変によって、樹木の約 0.13ha(約 0.9%)、草地の約 0.18ha(約 1.2%) が減少しますが、改変部の周辺には同様な環境の樹林や草地が現存します。以上のことから、動物への影響は小さいと予測します。
	生息(育)環境	植生の現況は、クヌギ・コナラ群落、モウソウチク・マダケ植林、ススキ群落、セイタカアワダチソウ群落、メヒシバ・エノコグサ群落、畑及び植栽樹群等で、計画道路の北側等には市街地が広がっています。計画道路により改変される植生は、植栽由来のモウソウチク・マダケ植林の一部や、外来種の混生するススキ群落及びセイタカアワダチソウ群落等の人為的な影響が強い植生です。改変により全てが消失する植生はなく、クヌギ・コナラ群落の改変はなく、改変部の周辺には同様な環境が現存します。以上のことから、生息(育)環境への影響は小さいと予測します。
	緑の量	緑地面積は、現況の約 3.32ha から、工事の完了後の約 3.01ha と、約 0.31ha(約 7.3%) が減少します。また、緑の体積は、現況の約 24.45 万m ³ から工事の完了後の約 23.31 万m ³ と、約 1.14 万m ³ (約 4.7%) 減少しますが、車道の両側に植樹帯(高木・低木)を設置する等、緑の量の確保に努めます。以上のことから、緑の量への影響は小さいと予測します。
	生態系	予測地域の環境類型は、現況から工事の完了後に、樹林が約 8.87ha から約 8.74ha(0.13ha 減少)、草地が約 3.88ha から約 3.70ha(0.18ha 減少) となりますが、改変部の周辺には同様な環境の樹林や草地が現存します。湿生地は計画道路から離れており改変されません。また、予測地域は、計画道路の南側に広がる緑の分布の中では、北端の小規模な範囲で、計画道路による改変が周辺の緑との連続性等へ及ぼす影響は小さく限定的です。さらに、車道の両側に植樹帯(高木・低木)を設置する等、計画道路の縦断方向の緑のネットワークの保全に努めます。以上のことから、生態系への影響は小さいと予測します。
環境配慮目標の程度	以上のことから、評価の指標とした「生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。	
環境配慮目標の程度	周辺地域の植生を踏まえ、緑の保全・創出、緑のネットワークの保全「よこやまの道」の環境に配慮	予測地域は、計画道路の南側に広がる緑の分布の中では、北端の小規模な範囲で、計画道路による改変が周辺の緑との連続性等へ及ぼす影響は小さく限定的です。さらに、歩道・植樹帯等を設置する等、計画道路の縦断方向の緑のネットワークの保全に努めます。 なお、「よこやまの道」への環境配慮として施工範囲の最小化に努め、供用時の代替路は改変部内に土系舗装を用いて設置します。

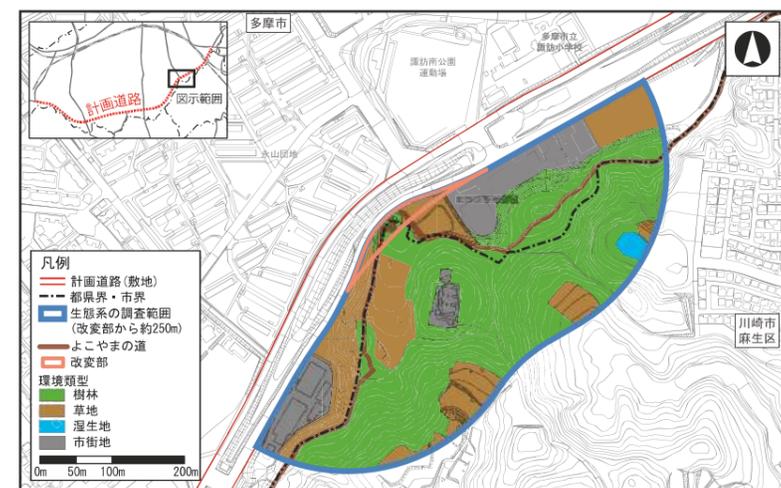


図 環境類型図

表 確認した注目される種

注目される種及び群集	確認位置 改変部 内・外
植物 ホンモンジスゲ、キンラン クヌギ・コナラ群落	外
鳥類 ツミ、ハイタカ、カワセミ、アオゲラ、ツバメ、ウグイス、キビタキ、カワラヒワ	外
は虫類 ヒガシニホントカゲ、ニホンカナヘビ、アオダイショウ、ヒバカリ、ニホンマムシ	外
両生類 ニホンアマガエル、ニホンアカガエル、シュレーゲルアオガエル	外
昆虫類 マユタテアカネ、ミヤマアカネ、オナガササキリ、コシロシタバ、チャイロオオシシアブ、ムネアカセンチコガネ、タムシ、オオキマダラケシキスイトゲアリ ショウリョウバッタモドキ	外 内・外

地形・地質

予測事項 環境配慮目標	諏訪・永山区間	
	【諏訪永山 A 案】 車道中央集約案	【諏訪永山 B 案】 車道南側集約案
環境影響の程度	【工事の施行中及び完了後】 工事の施行中及び完了後における計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度	計画道路では、急傾斜地崩壊危険箇所の造成された法面及び既設擁壁を改変しません。工事に際し、切土を行う範囲は道路敷地中央付近が主であり、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るものでもありません。また、計画道路は平面構造であるため、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。 以上のことから、計画道路の工事の施行中及び完了後、急傾斜地崩壊危険箇所の安定性に影響を与えないものと予測し、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。
環境配慮目標の程度	周辺環境の様々な環境影響に配慮	急傾斜地崩壊危険箇所の造成された法面及び既設擁壁を改変しない計画とし、切土も急斜面から離隔を確保した地点で、現在供用中の往復 2 車線道路の面より地下に大きく掘り下げません。

日影

予測事項 環境配慮目標	標準区間
環境影響の程度	【工事の完了後】 計画道路の橋梁構造の存在による日影の状況の変化の程度
環境配慮目標の程度	高架を建設する場合は、周辺地域に日照障害を及ぼさないよう配慮
標準区間	橋梁構造周辺における冬至日の時刻別日影線は、午前 8:00 に計画道路境界北側に最大で約 5m 越えますが、この部分は主に府中町田線(鎌倉街道)との交差部であり、北側の建築物には届きません。他の時刻では全て計画道路内にとどまると予測します。 また、等時間日影線は、4 時間の日影線が橋梁構造の端部から北側約 9m の範囲で生じると予測しますが、この範囲は計画道路内であり、計画道路外への 4 時間以上の日影は生じません。 以上のことから、橋梁構造における評価の指標とした、「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」に示されている準住居地域での基準である日陰時間 5 時間未満を満足します。
標準区間	橋梁構造周辺において、計画道路外北側に日影が生じますが、橋梁構造に落下物防止柵を設置する場合は、可能な限り日陰の影響を低減するように配慮します。

電波障害

予測事項 環境配慮目標	標準区間
環境影響の程度	【工事の完了後】 計画道路の橋梁構造の存在によるテレビ電波の受信障害(遮蔽障害及び反射障害)
環境配慮目標の程度	高架により、電波障害が生じる場合には対策を実施
標準区間	橋梁構造周辺の電波障害は、東京スカイツリー及び東京タワーからの電波が橋梁構造の端部から南側に最大約 10m の範囲に、TVK タワーからの電波が橋梁構造の端部から北側に最大約 10m の範囲に受信障害が発生すると予測しますが、この範囲は計画道路の敷地内となります。また、永山中継局からの電波は、橋梁構造の端部から南側に最大約 70m(計画道路南側の敷地外に最大約 50m) の範囲に受信障害が発生すると予測します。なお、いずれの電波も反射障害による画像障害を及ぼすことはありません。衛星放送については、橋梁構造の端部から最大約 10m の範囲に受信障害が発生すると予測しますが、この範囲は計画道路の敷地内となります。 以上のことから、評価の指標とした「橋梁構造によるテレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足します。
標準区間	橋梁構造周辺においてテレビ電波の受信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」で定める基準に基づき、適切に対処します。

景観

予測事項 環境配慮目標	標準区間	鶴牧区間		諏訪・永山区間	
		【鶴牧A案】 車道セパレート案	【鶴牧B案】 車道南側集約案	【諏訪永山A案】 車道中央集約案	【諏訪永山B案】 車道南側集約案
【工事の完了後】 計画道路の存在に伴う主要な景観の構成要素の 変更の程度及びその地域景観の特性 の変化の程度	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、橋梁構造も出現しますが、主要な景観構成要素である「よこやまの道」及び地域景観を構成する樹林地は変更されません。 また、多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。 また、多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。 なお、既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、主要な景観構成要素である「よこやまの道」の一部が変更されますが、変更される「よこやまの道」は現在往復2車線で供用している計画道路の歩道部分で、現状はアスファルト舗装であり自然性のある緑地ではありません。地域景観を構成する樹林地も変更されません。 また、多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、道路の拡幅があることから主要な景観構成要素である「よこやまの道」及び川崎市黒川里地山保全等地域の一部が変更されますが、最大で奥行き約20m、長さ約100mの範囲に限られます。地域景観を構成する樹林地の一部が変更されますが、大部分の樹林地は残る計画です。 また、多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、道路の拡幅があることから主要な景観構成要素である「よこやまの道」及び川崎市黒川里地山保全等地域の一部が変更されますが、最大で奥行き約20m、長さ約100mの範囲に限られます。地域景観を構成する樹林地の一部が変更されますが、大部分の樹林地は残る計画です。 また、多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、道路の拡幅があることから主要な景観構成要素である「よこやまの道」及び川崎市黒川里地山保全等地域の一部が変更されますが、最大で奥行き約20m、長さ約100mの範囲に限られます。地域景観を構成する樹林地の一部が変更されますが、大部分の樹林地は残る計画です。 また、多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。
		なお、計画道路内に新たに擁壁と法面が出現しますが、出現する法面部分を緑化するとともに、既存の街路樹を可能な限り保全し、植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。	なお、計画道路内に新たに擁壁と副道が出現しますが、出現する法面部分を緑化するとともに、既存の街路樹を可能な限り保全し、植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。	なお、計画道路内に新たに擁壁と副道が出現しますが、出現する法面部分を緑化するとともに、既存の街路樹を可能な限り保全し、植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。	なお、計画道路内に新たに擁壁と副道が出現しますが、出現する法面部分を緑化するとともに、既存の街路樹を可能な限り保全し、植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。
【工事の完了後】 計画道路の存在に伴う代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、府中町田線（鎌倉街道）との交差点では橋梁構造が出現することから、眺望に変化が生じます。 しかしながら、植樹帯を設けることから、連続した緑が出現します。また、電線類の地中化を進めます。	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、中央に寄った上下線が高差のある本線車道部と計画道路の擁壁及び北側の副道が出現し、眺望に変化が生じます。 しかしながら、計画道路内に新たに出現する法面部分を緑化するとともに、既存の街路樹を可能な限り保全し、植樹帯を設けることから、連続した緑が出現します。また、電線類の地中化を進めます。	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、計画道路の擁壁と副道が出現し、「よこやまの道」の樹林が一部伐採され、眺望に変化が生じます。 しかしながら、植樹帯を設けることから、連続した緑が出現します。また、電線類の地中化を進めます。	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、計画道路の擁壁と法面が出現し、「よこやまの道」の樹林が一部伐採され、眺望に変化が生じます。 しかしながら、計画道路内に新たに出現する法面部分を緑化するとともに、植樹帯を設けることから、連続した緑が出現します。また、電線類の地中化を進めます。	現況の往復2車線道路が4車線道路となり、計画道路の擁壁と法面が出現し、「よこやまの道」の樹林が一部伐採され、眺望に変化が生じます。 しかしながら、計画道路内に新たに出現する法面部分を緑化するとともに、植樹帯を設けることから、連続した緑が出現します。また、電線類の地中化を進めます。
		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）」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。	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）」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。	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）」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。	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）」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。
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、植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。 また、多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。	計画道路内に新たに出現する中央帯・分離帯を可能な限り緑化するとともに、既存の街路樹を可能な限り保全し、植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保します。 また、多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。	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、多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。	計画道路内に擁壁と副道が出現します。	計画道路内に擁壁と副道が出現します。
		【鶴牧B案】とは異なり、計画道路内に擁壁と法面が出現し、法面部分は緑化します。	【鶴牧A案】とは異なり、計画道路内に擁壁と副道が出現します。	【諏訪永山B案】とは異なり、計画道路内に擁壁と副道が出現します。	【諏訪永山A案】とは異なり、計画道路内に擁壁と法面が出現し、法面部分は緑化します。

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。
△：他の計画案に比べ劣っています。 (+)：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。



●地点1：Y字橋

現況



工事の完了後

【A案】車道セパレート案



【B案】車道南側集約案



●地点3：一本杉橋

現況



工事の完了後



注) 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。



●地点2：鶴乃橋

現況



工事後

【A案】車道セパレート案




【B案】車道南側集約案




●地点6：よこやまの道（防人見返りの峠）

現況



工事後




●地点7：諏訪南公園

現況



工事後

【A案】車道中央集約案




【B案】車道南側集約案




●地点4：南野スカイブリッジ

現況



工事後




●地点5：市場第二歩道橋

現況



工事後




●地点8：よこやまの道（丘の上広場）

現況



工事後




注) 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。



自然との触れ合い活動の場

予測事項 環境配慮目標	諏訪・永山区間	
	【諏訪永山 A 案】 車道中央集約案	【諏訪永山 B 案】 車道南側集約案
【工事の施行中】 工事の施行に伴う自然との触れ合い活動の場(場、機能及び利用経路)への影響	計画道路の拡幅工事により「よこやまの道」の一部が改変されますが、改変部には利用者の安全に配慮した迂回路を確保するため、「自然との触れ合い活動の場」の消滅はなく、改変の程度についても「よこやまの道」の延長約 10km に対して 100m 程度であること、及び迂回路の確保により、「自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度」への影響は小さいと予測します。「よこやまの道」への影響が小さいことから、「よこやまの道」が含まれる「多摩・三浦丘陵広域連携トレイル」への影響も小さいと予測します。 また、改変部に利用者の安全に配慮した迂回路を確保すること、及び「防人見返りの峠」等は改変されないことから、散策、ランニング、自転車及び犬の散歩等の利用は可能であり、「自然との触れ合い活動の場の持つ機能の変化の程度」への影響は小さいと予測します。 さらに、迂回路及び改変部の東側からの利用経路を確保すること、改変部より西側の利用経路は改変されないことから、改変部周辺の現道から「自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響の程度」への影響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、工事の施行中における「自然との触れ合い活動の場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】 計画道路の存在に伴う自然との触れ合い活動の場(場、機能及び利用経路)への影響	計画道路の拡幅工事により「よこやまの道」の一部が改変されますが、改変部には代替路を約 100m 整備することから、「自然との触れ合い活動の場」の消滅はなく、改変の程度についても「よこやまの道」の延長約 10km に対して 100m 程度であること、及び代替路には土系舗装や景観に配慮した柵を設置することから、「自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度」への影響は小さいと予測します。「よこやまの道」への影響が小さいことから、「よこやまの道」が含まれる「多摩・三浦丘陵広域連携トレイル」への影響も小さいと予測します。 また、改変部に土系舗装や景観に配慮した柵を設置した代替路を整備すること、及び「防人見返りの峠」等は改変されないことから、散策、ランニング、自転車及び犬の散歩等の利用は可能であり、「自然との触れ合い活動の場の持つ機能の変化の程度」への影響は小さいと予測します。 さらに、計画道路の代替路及び東側からの利用経路を整備すること、及び改変部より西側の利用経路は改変されないことから、「自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響の程度」への影響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、工事の完了後における「自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。	
環境影響の程度 環境配慮目標の達成の程度	「多摩・三浦丘陵広域連携トレイル」を分断しないように配慮 多摩・三浦丘陵広域連携トレイルの一部である「よこやまの道」において、工事の施行中は利用者の安全に配慮した迂回路を確保し、工事の完了後は代替路を整備して、多摩・三浦丘陵広域連携トレイルを分断しないよう配慮します。代替路は、土系舗装を行うとともに、景観に配慮した柵を設置し、自然との触れ合い活動の場への影響の低減を図ります。	

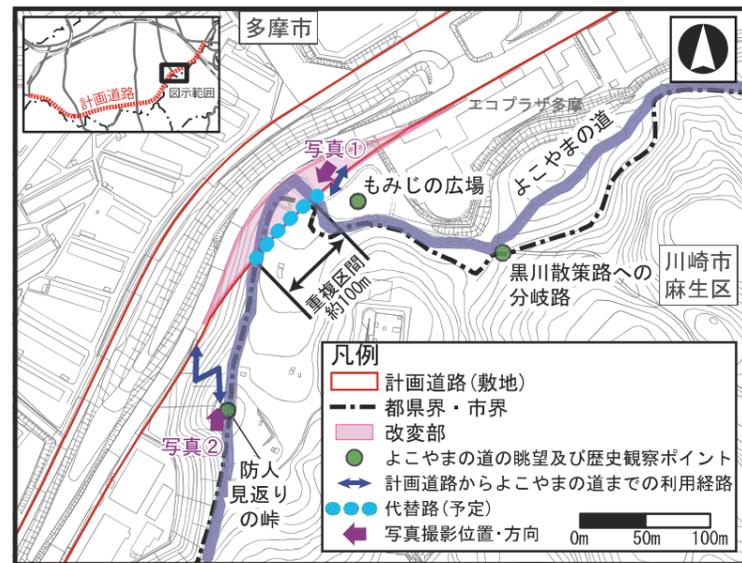


図 改変部



史跡・文化財

予測事項 環境配慮目標	標準区間	諏訪・永山区間	
		【諏訪永山 A 案】 車道中央集約案	【諏訪永山 B 案】 車道南側集約案
環境影響の程度	【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	計画道路は、周知の埋蔵文化財包蔵地 8 か所を通過し、3 か所に近接しますが、計画道路の工事に先立ち、文化財保護法及び東京都文化財保護条例に基づき、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等の適切な措置を講じ、影響の低減を図ります。未周知の埋蔵文化財等が確認された場合にも、速やかに、同様の適切な処置を講じます。 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。	
環境配慮目標の達成の程度	文化財包蔵地の破壊及び著しい改変の防止 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 8 か所を通過し、3 か所に近接しますが、計画道路の工事に先立ち、文化財保護法及び東京都文化財保護条例に基づき、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等の適切な措置を講じ、影響の低減を図るものとします。 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にも、速やかに、同様の適切な処置を講じます。	

廃棄物

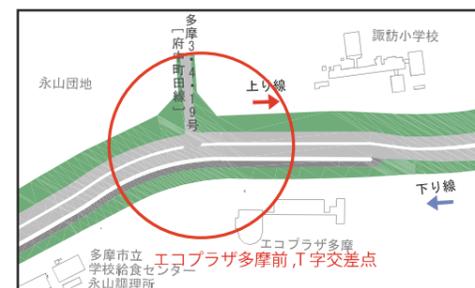
予測事項 環境配慮目標	標準区間	鶴牧区間		諏訪・永山区間	
		【鶴牧 A 案】 車道セパレート案	【鶴牧 B 案】 車道南側集約案	【諏訪永山 A 案】 車道中央集約案	【諏訪永山 B 案】 車道南側集約案
建設廃棄物 (m ³)	約 12,530	約 2,200	約 2,120	約 5,170	約 4,910
建設発生土 (m ³)	約 115,240	約 32,880	約 20,490	約 227,590	約 138,390
【工事の施行中】 工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用率及び処理・処分方法	計画道路の工事の施行において発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等の建設廃棄物は、上記のとおり予測しますが、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、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。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『コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等については、「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)を達成すること。』『建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値(有効利用率 99% 以上)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。				
環境影響の程度	建設工事における廃棄物の発生をできる限り抑え、資源入力を低減させ、再生資材を活用	建設発生土の発生量は、【鶴牧 B 案】に比べて約 12,390 m ³ 多くなります。	建設発生土の発生量は、【鶴牧 A 案】に比べて約 12,390 m ³ 少くなります。	建設発生土の発生量は、【諏訪永山 B 案】に比べて約 89,200 m ³ 多くなります。	建設発生土の発生量は、【諏訪永山 A 案】に比べて約 89,200 m ³ 少くなります。
環境配慮目標の達成の程度	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、木くず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生品化に努めます。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。			
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。				

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。
△: 他の計画案に比べ劣っています。 (+): 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。



社会・経済面からみた評価（複数の対象計画案）

社会・経済面	鶴牧区間		諏訪・永山区間	
	【鶴牧A案】 車道セパレート案	【鶴牧B案】 車道南側集約案	【諏訪永山A案】 車道中央集約案	【諏訪永山B案】 車道南側集約案
利用者の視点	速達性	・交通渋滞の緩和等によって速達性の向上が図られます。	・交通渋滞の緩和等によって速達性の向上が図られます。	
	快適性	・交通渋滞の緩和等によって走行の安全性、快適性の向上が図られます。 ・車道の両側に緑豊かな植樹帯等を設け、快適な自転車・歩行者空間を確保できます。	・交通渋滞の緩和等によって走行の安全性、快適性の向上が図られます。 ・車道の両側に緑豊かな植樹帯等を設け、快適な自転車・歩行者空間を確保できます。	・エコプラザ多摩前交差点の形状が三差路の平面交差点であるT字交差*1となります。
生活者の視点	安全性・快適性	・住宅地等を通ず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。	・住宅地等を通ず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。	
	ライフラインの収容	・ライフラインの収容が可能です。水道、下水道、ガス、電気、通信等の各種ライフラインを収容する空間となり、地域住民の生活を支えます。	・ライフラインの収容が可能です。水道、下水道、ガス、電気、通信等の各種ライフラインを収容する空間となり、地域住民の生活を支えます。	
	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つ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。 ・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。	・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つ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。 ・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。	
	まちづくりとの一体性	・平面構造とすることで、来訪者も沿道に立ち寄りやすくなるなど、多摩ニュータウン再生に貢献できます。	・平面構造とすることで、来訪者も沿道に立ち寄りやすくなるなど、多摩ニュータウン再生に貢献できます。	
	沿道住居と車道の位置	・住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が離れています。	・住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が【鶴牧A案】と比べてより離れています。	・住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が離れています。
事業者の視点	事業費	・【鶴牧A案】【鶴牧B案】の事業費に大きな差はありません。	・建設発生土の発生量が【諏訪永山B案】より多いこと等から、事業費は【諏訪永山B案】に比べ高くなります。	・建設発生土の発生量が【諏訪永山A案】より少ないこと等から、事業費は【諏訪永山A案】に比べ安くなります。
	維持管理費	・どちらの案も平面構造であるため、維持管理費に大きな差は生じません。	・どちらの案も平面構造であるため、維持管理費に大きな差は生じません。	



※1: 交差道路が南多摩尾根幹線に直角方向に接続した三差路の平面交差点のことです(左図)。
 ※2: 交差道路と南多摩尾根幹線との間に大きな高低差があることから、交差道路をS字状に迂回し、緩やかな勾配で南多摩尾根幹線に接続した三差路の平面交差点のことです(右図)。



総合評価

【鶴牧A案】車道セパレート案 及び 【鶴牧B案】車道南側集約案

＜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、景観）」については、【鶴牧A案】と【鶴牧B案】は同じ又はほとんど差が無いという結果になりました。

○「環境に及ぼす影響の評価（騒音・振動、廃棄物）」については、【鶴牧A案】と【鶴牧B案】で異なる結果になりました。

- ・自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベルは、【鶴牧B案】と比べて【鶴牧A案】は北側は高くなり、南側は低くなります。
- ・工事の施行に伴う建設発生土の発生量は、【鶴牧B案】と比べて【鶴牧A案】は多くなります。

＜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、ライフラインの収容、防災性、まちづくりとの一体性、「事業者の視点」の事業費及び維持管理費の項目で、【鶴牧A案】と【鶴牧B案】は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、【鶴牧A案】と【鶴牧B案】は異なる結果になりました。

- ・「生活者の視点」の沿道住居と車道の位置の項目において、【鶴牧B案】は【鶴牧A案】より住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が離れます。

【諏訪永山A案】車道中央集約案 及び 【諏訪永山B案】車道南側集約案

＜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、生物・生態系、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場）」については、【諏訪永山A案】と【諏訪永山B案】は同じ又はほとんど差が無いという結果になりました。

○「環境に及ぼす影響の評価（廃棄物）」については、【諏訪永山A案】と【諏訪永山B案】は異なる結果になりました。

- ・工事の施行に伴う建設発生土の発生量は、【諏訪永山B案】と比べて【諏訪永山A案】は多くなります。

＜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、「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、まちづくりとの一体性、「事業者の視点」の維持管理費の項目で、【諏訪永山A案】と【諏訪永山B案】は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、【諏訪永山A案】と【諏訪永山B案】は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、【諏訪永山B案】は「エコプラザ多摩前」の交差点形状がS字状に迂回して接続するのとは異なり、【諏訪永山A案】は三差路の平面交差であるT字で接続します。
- ・「生活者の視点」の沿道住居と車道の位置の項目において、【諏訪永山B案】は【諏訪永山A案】より住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が離れます。
- ・「事業者の視点」の事業費の項目において、【諏訪永山B案】と比べて【諏訪永山A案】は建設発生土の発生量が多いこと等から、事業費が高くなります。

■環境保全のための措置



各環境影響評価項目の工事の施行中及び工事完了後の環境保全のための措置は次のとおりです。

■大気汚染

<工事の施行中>

- ・排出ガス対策型建設機械を使用します。
- ・工事の平準化を図り、工事用車両や建設機械の極端な集中を避けます。
- ・工事用車両はディーゼル車規制に適合した車を使用します。
- ・工事用車両の車体やタイヤに付着した泥土等は洗浄します。
- ・工事用車両の駐車及び停車においては、原則としてアイドリングストップします。

<工事の完了後>

- ・沿道環境への配慮等から、往復4車線の車道位置は、現在よりも沿道からの離隔を確保します。
- ・車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。

■騒音・振動

<工事の施行中>

- ・低騒音型・低振動型建設機械を使用します。
- ・必要に応じて仮囲いを設置する等、騒音の低減を図ります。
- ・住居に近接して工事を実施する場合には、極力振動の少ない工法を採用する等、環境の保全に努めます。
- ・作業手順・工程の調整を図ることにより、周辺地域の環境保全に努めます。
- ・工事の平準化を図り、工事用車両や建設機械の極端な集中を避けます。
- ・夜間工事を実施する場合には、事前に工事実施日や実施時間をお知らせします。

<工事の完了後>

- ・沿道環境への配慮等から、往復4車線の車道位置は、現在よりも沿道からの離隔を確保します。
- ・低騒音舗装を実施するとともに、必要に応じて遮音壁を設置します。

■地形・地質

<工事の施行中>

- ・急傾斜地崩壊危険箇所の安定性に配慮し、目視等により急斜面の状態を確認しながら工事を実施します。

<工事の完了後>

- ・一定の期間、目視等により急傾斜地崩壊危険箇所の状況を確認します。

■生物・生態系

<工事の施行中>

- ・注目される植物等を踏み荒らしたり、誤って抜き取ったりしないように、工事関係者へ周知徹底します。

<工事の完了後>

- ・車道の両側に植樹帯（高木・低木）を設置し、計画道路の縦断方向の緑のネットワークの保全に努めます。
- ・動物の移動経路を現状程度に維持するよう、改変部の「よこやまの道」の代替路を整備します。道幅は現在と同程度とし、舗装は土系舗装とします。また、生息環境への配慮として、周辺環境を参考に、照明や長い側溝、極端な勾配の構造物の設置等を避けるように努めます。

■日影

<工事の完了後>

- ・橋梁構造周辺の施設への影響を低減するため、橋梁構造に落下物防止柵を設置する場合は、可能な限り日影の影響が生じにくいものとします。

■電波障害

<工事の施行中>

- ・工事に使用するクレーンについては、非使用時にブームを電波到来方向と平行に向ける等、電波障害の発生を可能な限り防止するよう配慮します。

<工事の完了後>

- ・新たに電波障害が認められる場合には、「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」（建設事務次官通知）に基づき、適切に対処します。
- ・テレビ電波の受信障害に関する問い合わせに対しては、適切に対応します。

■景観

<工事の完了後>

- ・平面構造の車道の両側に可能な限り植樹帯を設け、緑の連続性の確保に努めます。
- ・既存の街路樹を可能な限り保全します。
- ・中央帯・分離帯を可能な限り緑化し、緑の連続性の確保に努めます。
- ・電線類の地中化を図り、快適な道路空間の確保に努めます。
- ・多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として、景観形成に努めます。

■史跡・文化財

<工事の施行中>

- ・計画道路が通過又は近接する周知の埋蔵文化財包蔵地における工事に先立ち、文化財保護法及び東京都文化財保護条例に基づき、適切な措置を講じます。
- ・未周知の埋蔵文化財が確認された場合も、同様の措置を講じます。

■自然との触れ合い活動の場

<工事の施行中>

- ・利用者の安全に配慮した「よこやまの道」の迂回路を確保します。

<工事の完了後>

- ・計画道路の南端部に「よこやまの道」の代替路を整備します。代替路は土系舗装を行うとともに、景観に配慮した柵を設置し、自然との触れ合い活動の場への影響の低減を図ります。

■廃棄物

<工事の施行中>

- ・廃棄物の発生抑制に努めるとともに、「建設副産物適正処理推進要綱」、「東京都建設リサイクル推進計画」、「東京都建設リサイクルガイドライン」等に従い、他の公共事業との調整を図りながら、極力再資源化、再利用に努めます。
- ・建設発生土については、総量の削減に努めるとともに、搬出する場合は、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき、公共事業における建設発生土の利用を調整して、他の公共事業への利用（工事間利用）や再利用センター（再利用機関）等に搬出するなど、有効利用に努めます。なお、発生土処分場に搬出する場合には受入先の受入基準の確認後に搬出することとします。
- ・コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊等については、再資源化施設などを活用し、再生品化を図るとともに、再生品を利用するなど、再資源化・再利用に努めます。
- ・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。
- ・舗装路盤材等については、撤去路盤の再利用やリサイクル材の使用に努めます。
- ・ガードレール等の鉄製金属については、再利用又は再資源化に努めます。