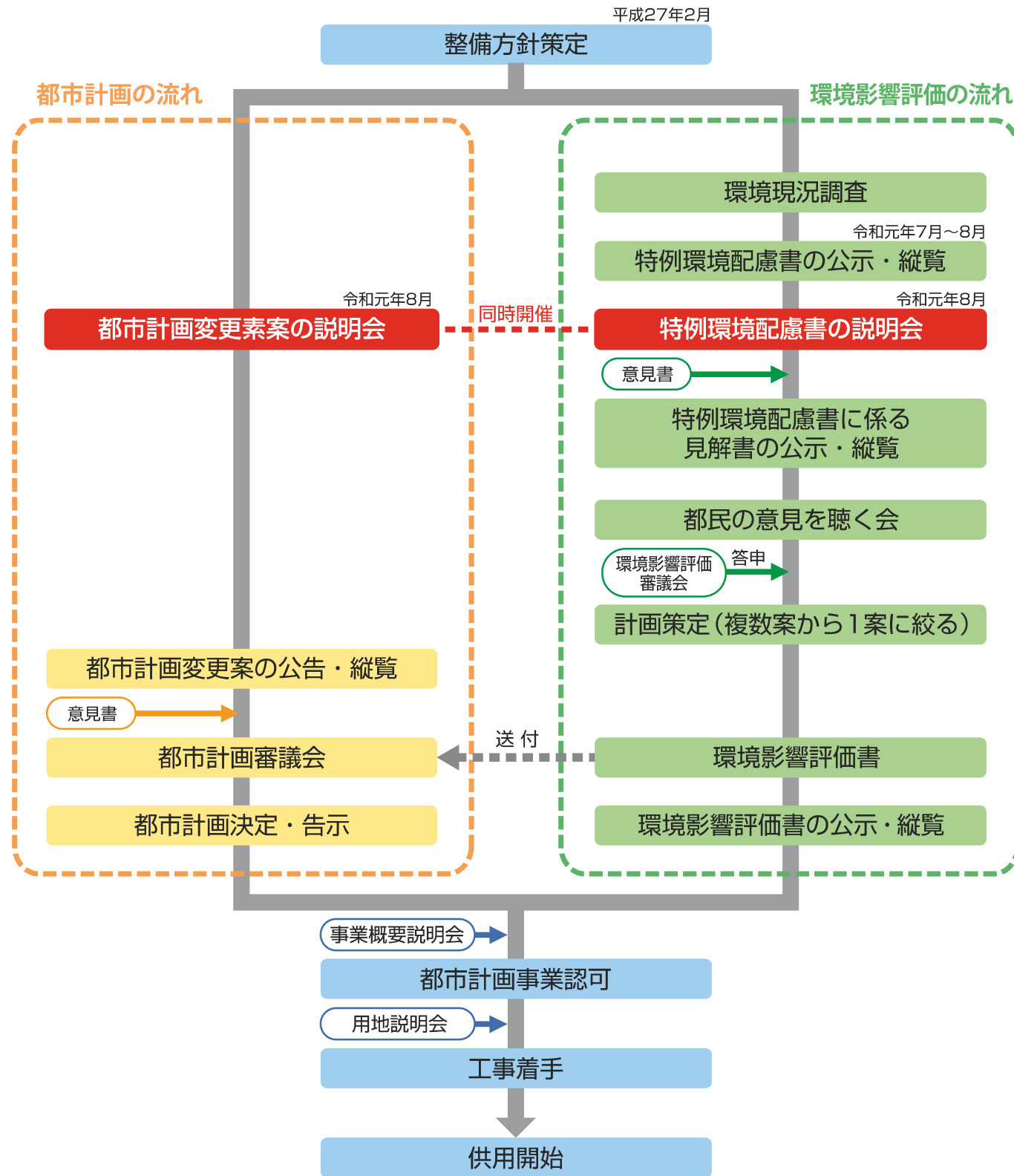


事業の流れ



お問合せ先

登録番号(31)4
令和元年8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（30都市基交第871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
（稲城市百村～多摩市聖ヶ丘五丁目間）

令和元年8月
東京都

南多摩尾根幹線の概要

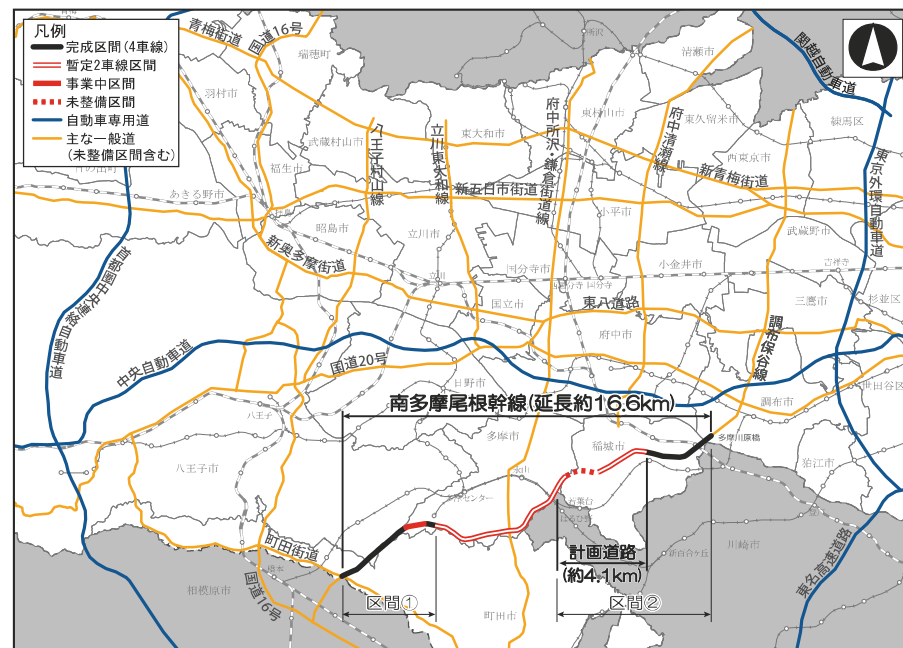
南多摩尾根幹線について

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ており、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を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、平面構造を基本としますが、多摩市及び稲城市の市境付近はトンネル構造とし、整備を進める予定です。

このうち、今回予定する事業区間は、稲城市百村(稲城福祉センター入口交差点)から多摩市聖ヶ丘五丁目(多摩東公園交差点)間の約 4.1km (以下、「計画道路」といいます。)となります。



— 位置図 —

都市計画変更素案の概要

次の都市計画変更区間について、車線数を4車線に定めるとともに、構造形式等を変更します。

区 間	区間① (多摩市南野三丁目～町田市小山町)	区間② (調布市多摩川三丁目～多摩市聖ヶ丘五丁目)
延 長	約 4.5km	【A 案】約 6.6km、【B 案】約 6.5km
車線数の決定	4車線	4車線
構 造 の 変 更	変更なし	掘割式、地下式 ⇒ 地表式、地下式
幅 員 等	変更なし	【A 案】(幅員) 32.5m～58m (変更なし)
		【B 案】(幅員) 29m～58m 一部幅員の変更、一部線形の変更、延長の変更

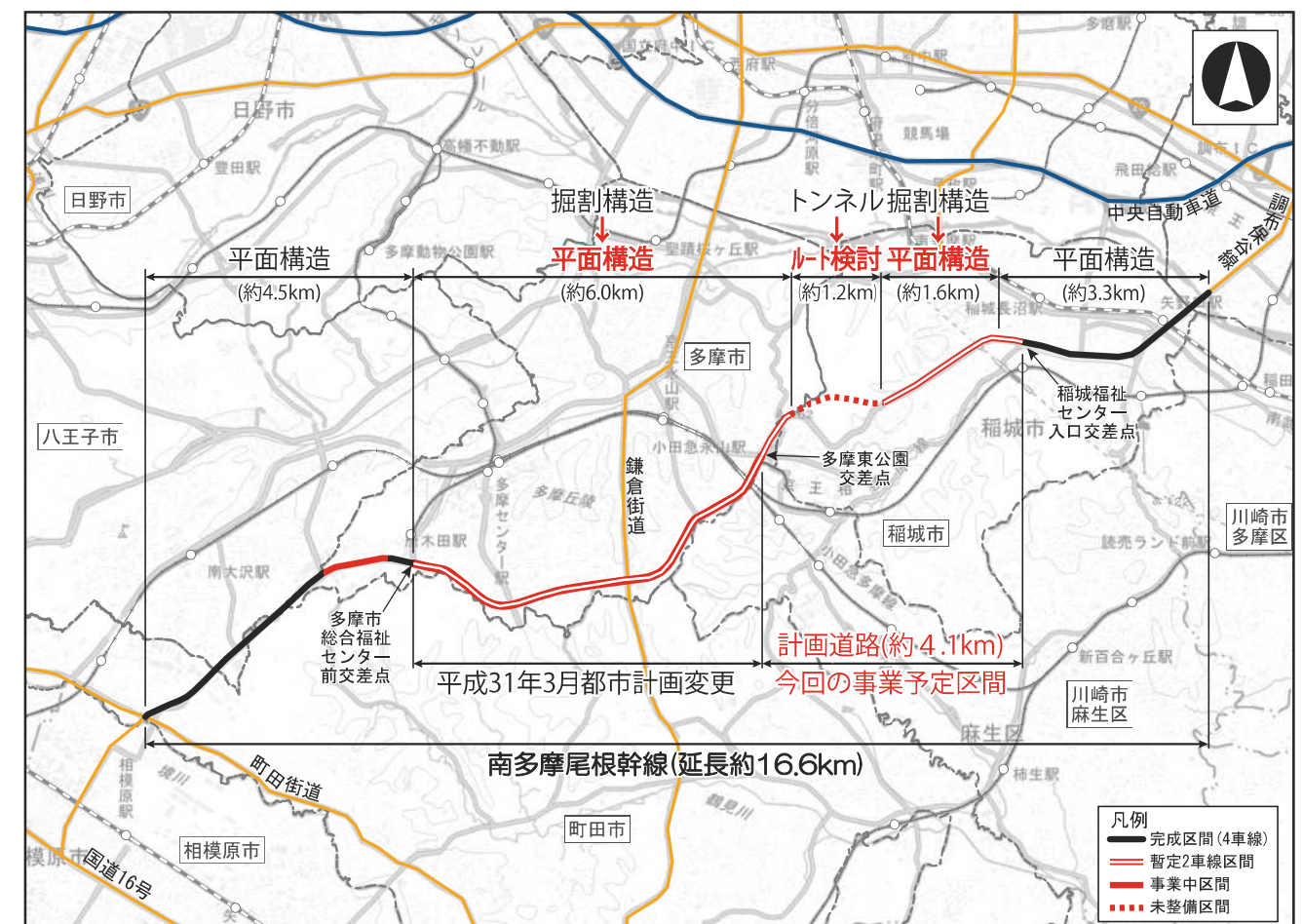
南多摩尾根幹線の整備方針について

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

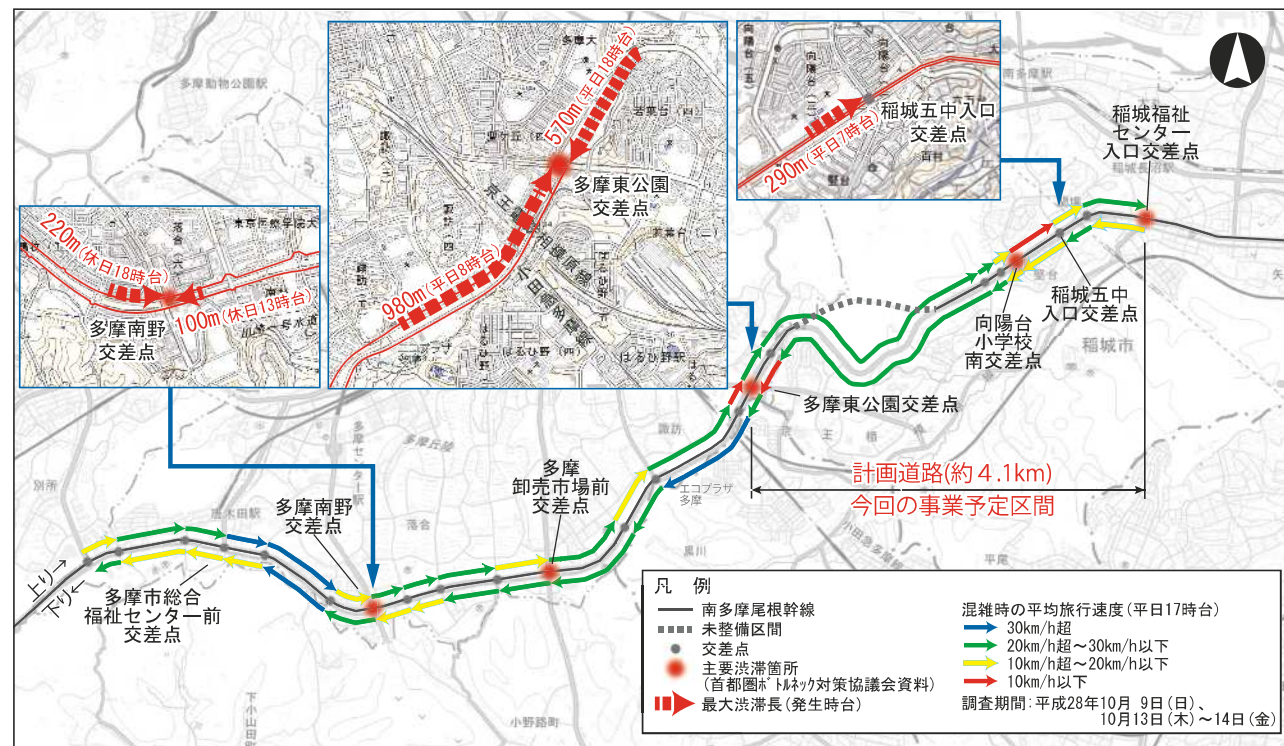
地域の課題

「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」（稲城市百村～多摩市南野三丁目間）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



— 南多摩尾根幹線（稲城市百村～多摩市南野三丁目間）の交通状況 —



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」（稲城市百村～多摩市南野三丁目間）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 (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 —

地域の課題

- 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。



— 多摩ニュータウンの再生イメージ —

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車線で暫定整備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、一部歩道が狭い区間が存在していることから、安全で快適な歩行者・自転車通行空間を創出します。

(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

● 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」手続の対象となります。これは、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、「トンネル等区間」については、ルート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 —

● 対象計画の案の考え方

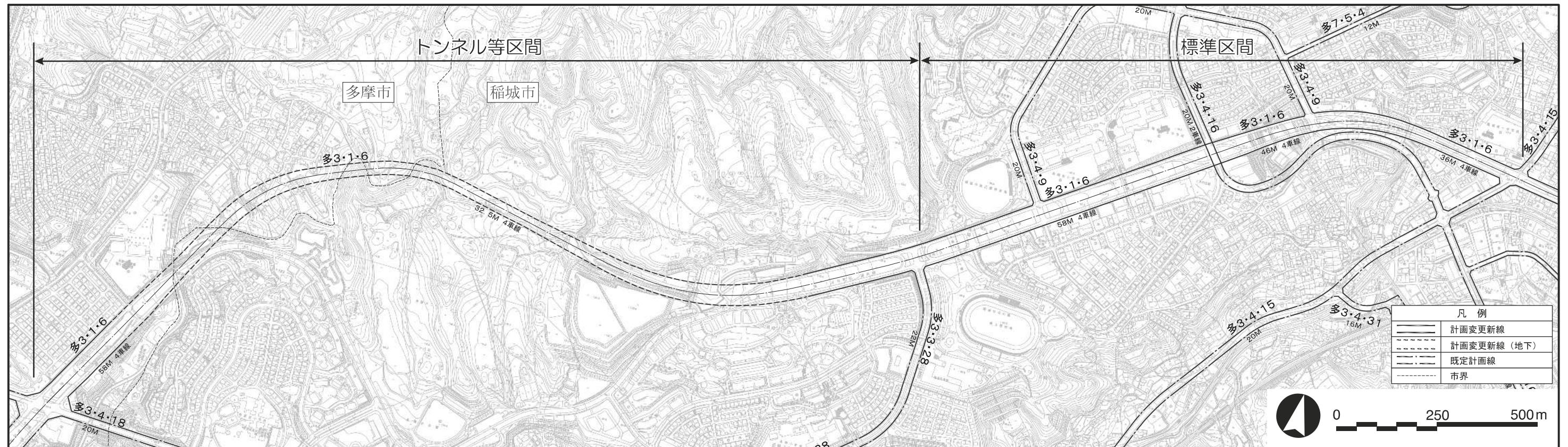
計画道路は、平成26年11月に指定された連光寺・若葉台里山保全地域内の湿地の直下にトンネル構造部分が位置しており、トンネル掘削による湿地内の生物の生息(育)環境への影響が懸念されます。そのため、「トンネル等区間」においては湿地の南側を通過するルートを検討し、ルートが異なる複数案(2案)を作成しました。それ以外の区間は「標準区間」として1案を作成しました。

▽標準区間 (稲城福祉センター入口交差点～稲城中央公園交差点)

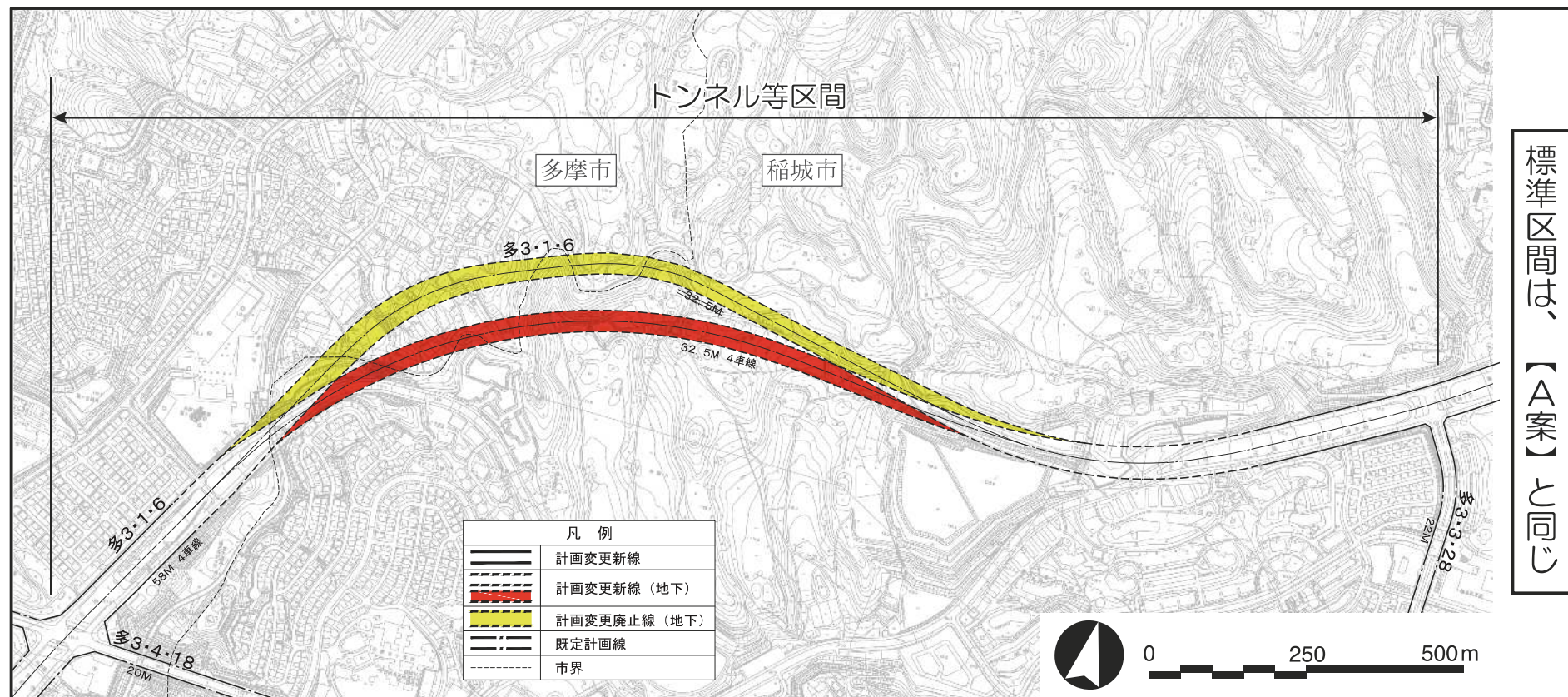
標準区間	標準区間
延長	約1.6km
道路構造(延長・幅員)	平面構造(延長約1.5km、幅員36.0m～58.0m) 橋梁構造(延長約0.1km、幅員50.0m)
上下線の車道位置	上下線を中央に集約
車線数	4車線
歩道・植樹帯等の幅員	片側4.5m～19.0m(中央帯に植栽のある区間については、車道の両側に植樹帯を設けない区間が一部あります。)
遮音壁の高さ	車道の両側:0.0m～1.5m、中央帯:0.0m～1.5m

計画道路の概要（都市計画変更素案）

【A案】ルートを既定都市計画の位置とした案



【B案】ルートを既定都市計画の位置より南側とした案



■■■計画の要旨■■■

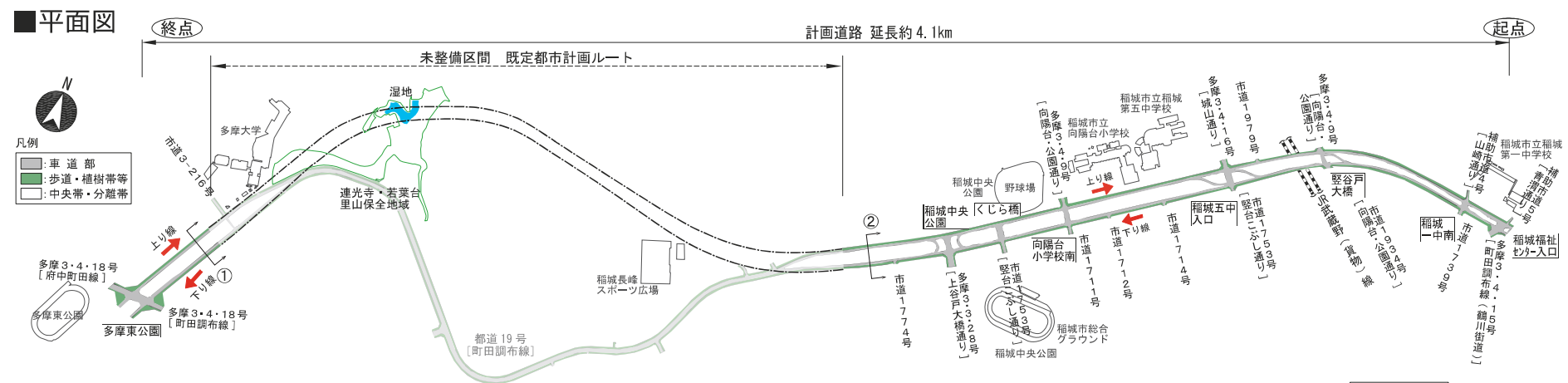
- 渋滞の緩和、広域的な幹線道路機能確保のため、全線4車線とします。**
 - ・現状の渋滞を緩和するためには、2車線道路に比較して交通処理機能の高い、4車線道路の整備が不可欠です。
 - ・広域的な幹線道路ネットワークが形成されることにより、複数の都市間や防災拠点が有機的に結びつくとともに、災害時の円滑な避難路や緊急物資の輸送路が確保されるなど、地域の防災性が向上します。
- 沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性などから地表式（平面構造）を基本とし、稲城市と多摩市の市境付近は地下式（トンネル構造）とします。**
 - ・南多摩尾根幹線の沿道は、業務・商業用途の土地利用を誘導し、地域の魅力向上とにぎわいの創出を図ることとしており、新たなまちづくりに合わせた整備が求められています。
 - ・平面構造の区間は、地域の方々も利用しやすく、来訪者も沿道に立ち寄りやすくなるなどの利点があります。
 - ・多摩市と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検討を行います。
- 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するなど、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。

注1) この地図は、国土地理院長の承認（平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（30都市基交第871号）して作成したものです。無断複製を禁じます。
 注2) この図面は、平成24年に実施した航空測量を基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。

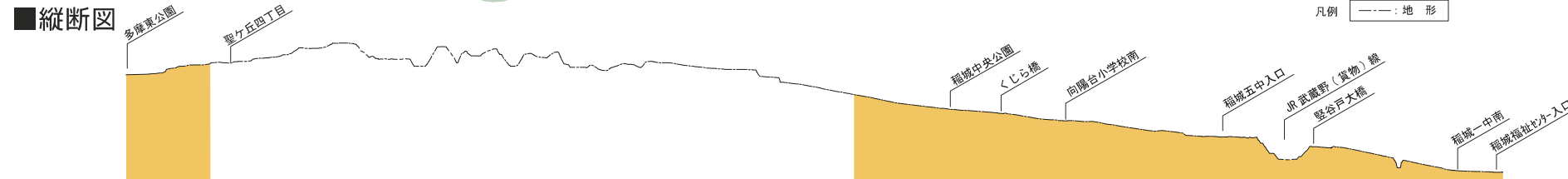
計画道路の概要（トンネル等区間）

○ 現 況

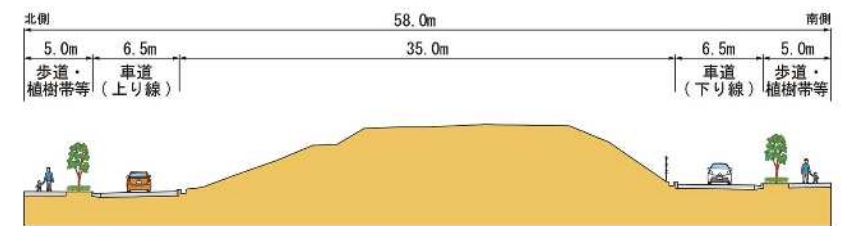
■ 平面図



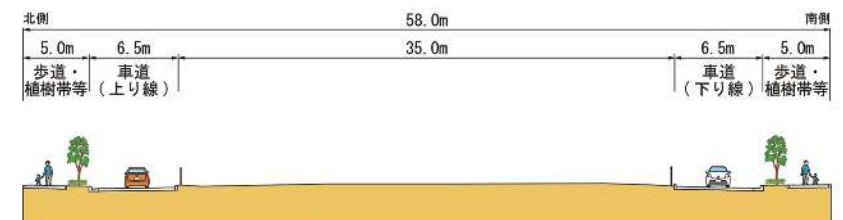
■ 縦断面図



■ 横断面①

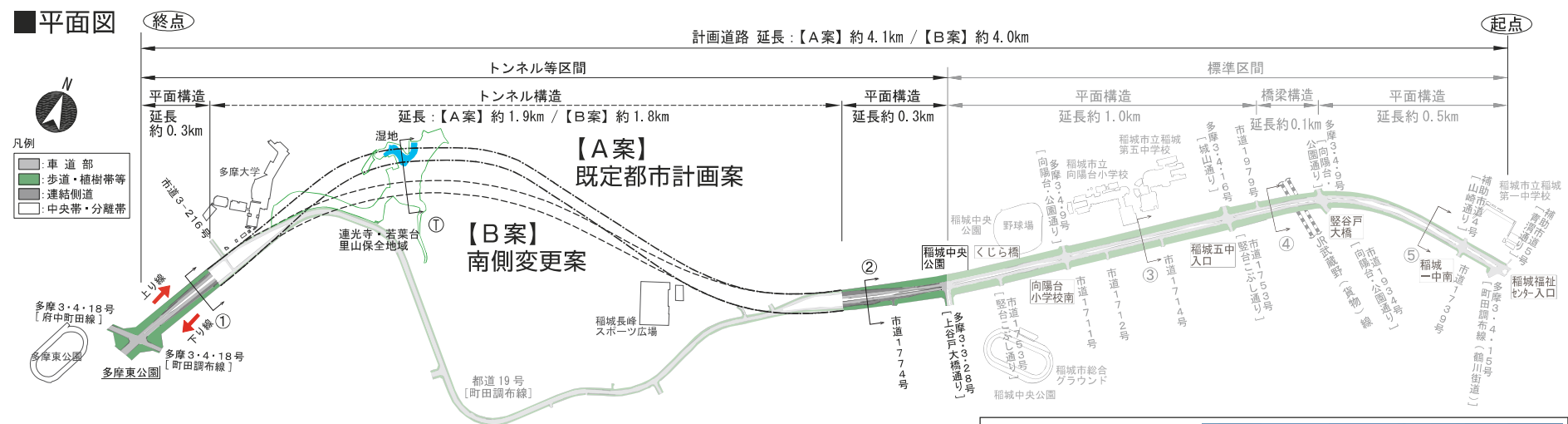


■ 横断面②



○ 計 画（複数案作成区間）

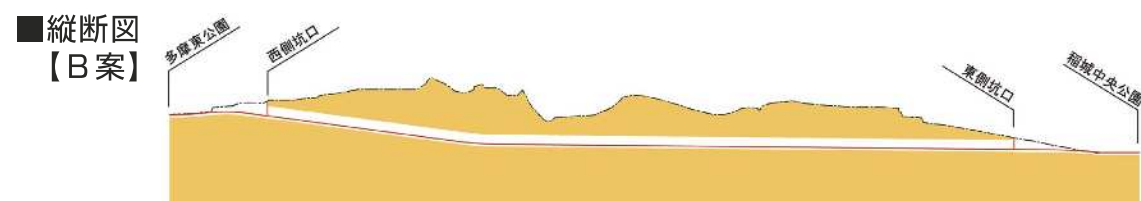
■ 平面図



■ 縦断面図【A案】



■ 縦断面図【B案】



計画イメージ図 1
(断面①付近)

断面①付近から
トンネル西側坑口を
見た計画イメージ図



計画イメージ図 2
(断面②付近)

断面②付近から
トンネル東側坑口を
見た計画イメージ図



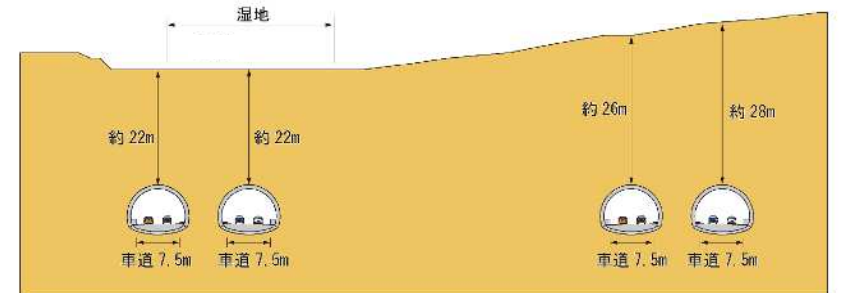
■ 横断面①



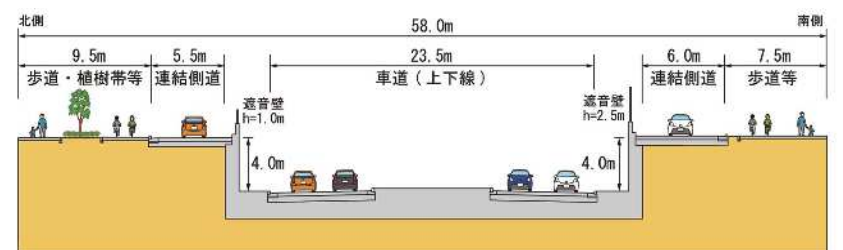
■ 横断面①

【A案】既定都市計画案

【B案】南側変更案



■ 横断面②



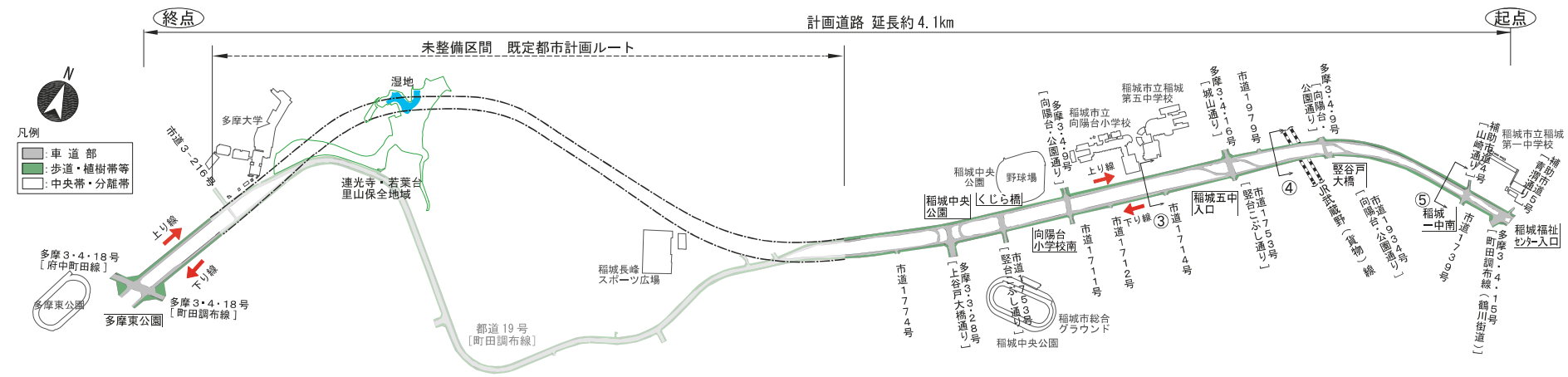
注1) 計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により変更となる場合があります。

注2) 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。

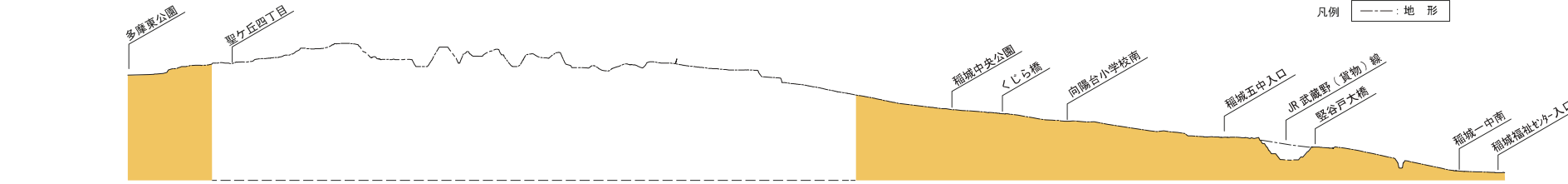
計画道路の概要（標準区間）

○ 現 況

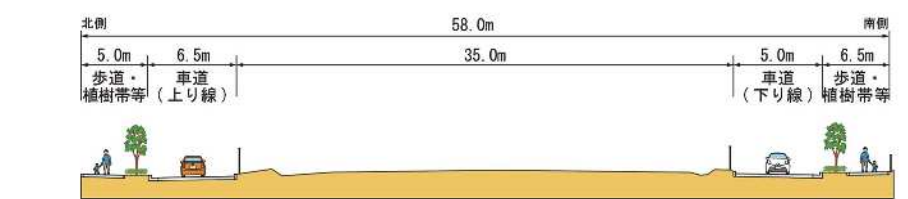
■平面図



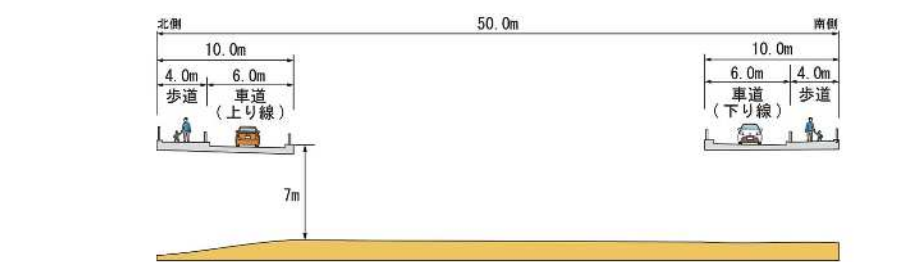
■縦断面図



■横断面③



■横断面④

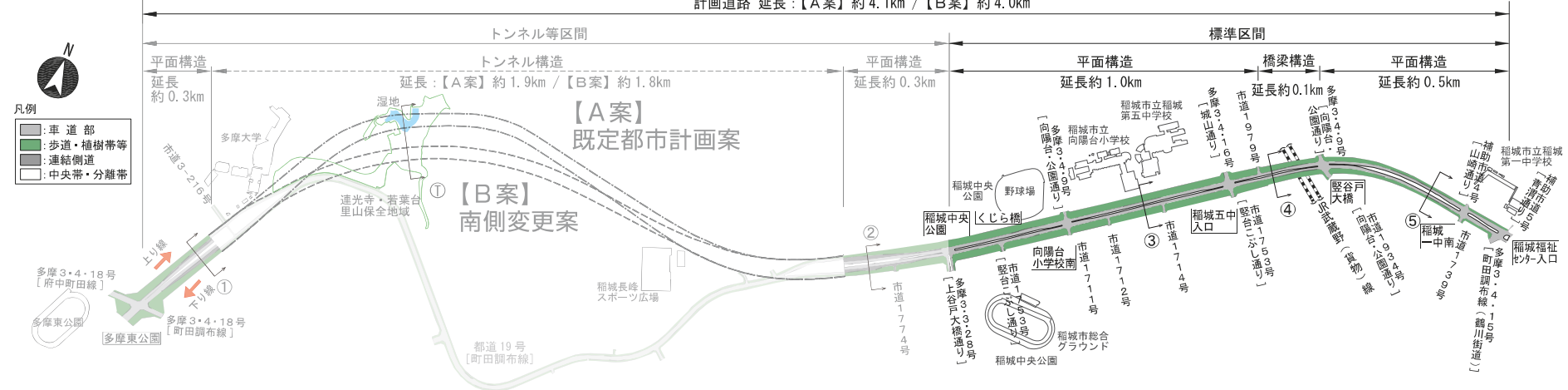


■横断面⑤

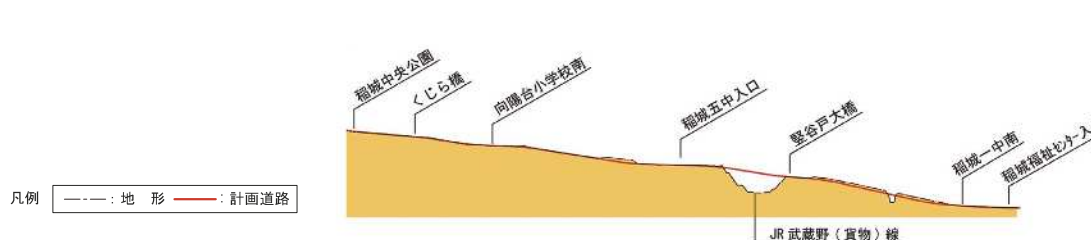


○ 計 画

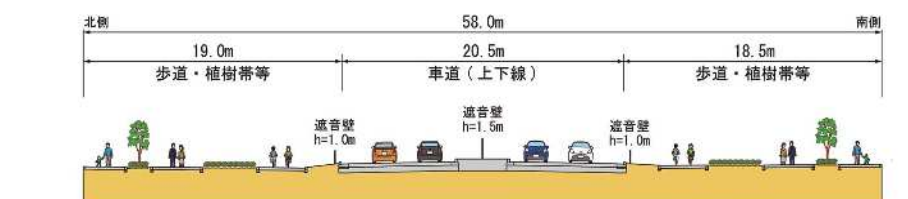
■平面図



■縦断面図



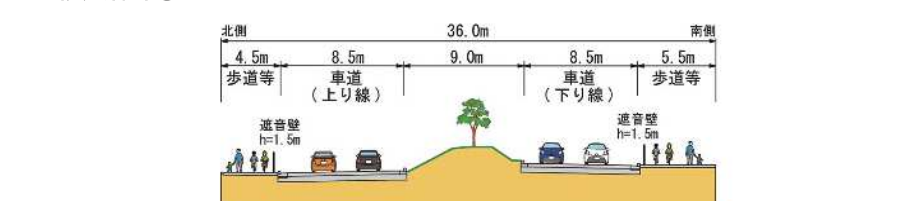
■横断面③



■横断面④



■横断面⑤



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。

採用しなかった案（掘割式）

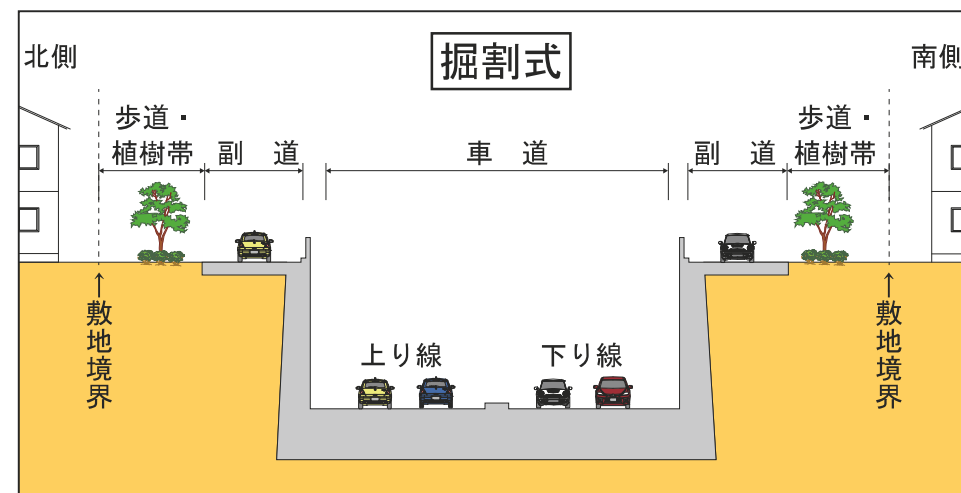
対象計画として採用しなかった案に、計画道路の一部区間を「掘割式」とした案があります。

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、掘割式及び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式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 —

環境影響評価の項目

対象事業の実施により、環境に影響を及ぼすおそれのある環境影響評価の項目として、対象計画案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	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 施設の建設	工事の完了後		工事の施行中 施設の建設	工事の完了後	
		施設の存在	自動車の走行		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						

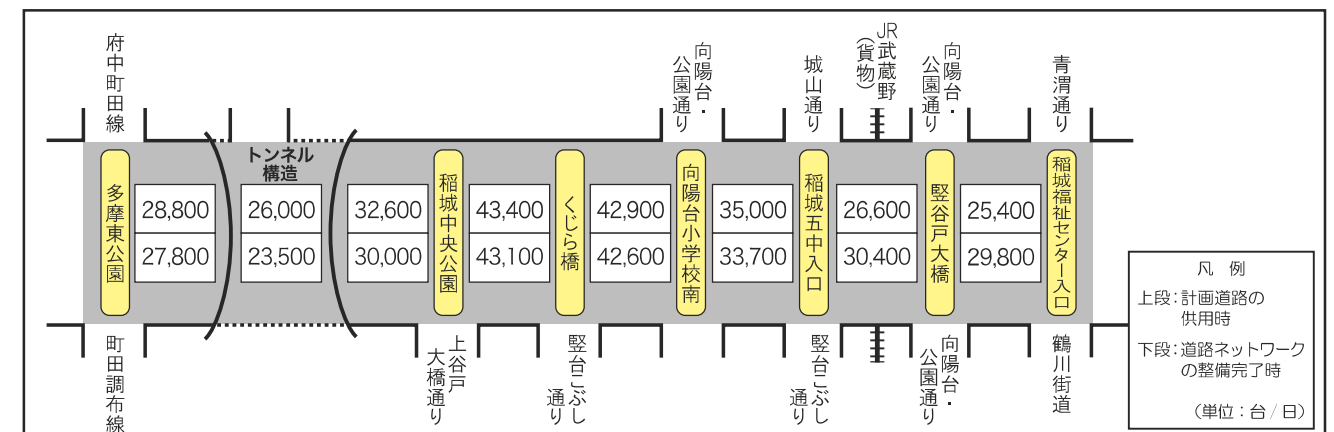
予測・評価の条件

（1）工事期間

令和3年度（2021年度）から令和11年度（2029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/日を予測条件としました。



（3）予測地点（大気汚染、騒音・振動）

工事の完了後（自動車の走行）における大気汚染、騒音及び振動の予測は4地点（断面①②③⑤）、低周波音の予測は1地点（断面④）を選定しました。

予測地点の位置は、9～12ページの断面①～⑤です。

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		トンネル等区間		標準区間
		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案	
環境影響の程度	【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0.032ppmと予測し、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 ^{※1} 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、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 ^{※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0.040mg/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汚染に係る環境基準 ^{※2} を満足します。	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0.040mg/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汚染に係る環境基準 ^{※2} を満足します。
環境配慮目標の達成の程度	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、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。
	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。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。

※ 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。）
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。

二酸化窒素 (NO₂) の予測結果と評価の指標

[単位：ppm]

区間	予測地点			将来濃度（日平均値の年間98%値）		評価の指標 [※]
				計画道路の供用時	道路ネットワークの整備完了時	
トンネル等区間	① 聖ヶ丘四丁目付近	北側	【A案】	0.032	0.032	0.04ppm から0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下
			【B案】	0.032	0.031	
	② 長峰三丁目付近	南側	【A案】	0.031	0.031	
			【B案】	0.031	0.031	
標準区間	③ 向陽台小学校付近	北側		0.029	0.029	
		南側		0.030	0.030	
	⑤ 川北下付近	北側		0.029	0.029	
		南側		0.030	0.030	

※) 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

浮遊粒子状物質 (SPM) の予測結果と評価の指標

[単位：mg/m³]

区間	予測地点			将来濃度（日平均値の2%除外値）		評価の指標 [※]
				計画道路の供用時	道路ネットワークの整備完了時	
トンネル等区間	① 聖ヶ丘四丁目付近	北側	【A案】	0.040	0.040	0.10mg/m ³ 以下
			【B案】	0.040	0.040	
	② 長峰三丁目付近	南側	【A案】	0.040	0.040	
			【B案】	0.040	0.040	
標準区間	③ 向陽台小学校付近	北側		0.040	0.040	
		南側		0.040	0.040	
	⑤ 川北下付近	北側		0.040	0.040	
		南側		0.040	0.040	

※) 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

用語の説明

ppm (parts per million)

微量に含まれている物質の割合を表す単位で、1ppm とは、1m³ の空気中に 1cm³ の物質が存在する場合の濃度

1m = 100cm

1m³

1cm

1cm

1cm

1m = 100cm



環境影響の予測・評価

騒音・振動

予測事項、 環境配慮目標	トンネル等区間		標準区間
	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案	
環境影響の 程度	【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 72dB、橋梁構造 78dB、振動レベルの最大値は平面構造 67dB、橋梁構造 67dB と予測し、評価の指標とした環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する勧告基準（騒音 80dB、振動 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昼間 61dB、夜間 56dB 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梁構造からの低周波音圧レベル		
環境配慮目標の達成の程度	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、沿道から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。平面構造に低騒音舗装を実施するほか、必要に応じて、遮音壁を設置します。 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。

※：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、評価指標を「大部分の地域住民が日常生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 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。

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。
／：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なかった項目

道路交通騒音の予測結果と評価の指標

[単位：dB]

区間	予測地点			時間区分	予測結果		評価の指標
					計画道路の供用時	道路ネットワークの整備完了時	
トンネル等区間	① 聖ヶ丘四丁目付近	北側	【A案】	昼間	58	61	70
			【B案】	夜間	54	56	65
		南側	【A案】	昼間	58	61	70
			【B案】	夜間	54	56	65
	② 長峰三丁目付近	北側	【A案】	昼間	59	61	70
			【B案】	夜間	54	56	65
標準区間	③ 向陽台小学校付近	北側	【A案】	昼間	59	61	70
			【B案】	夜間	55	56	65
		南側	【A案】	昼間	59	61	70
			【B案】	夜間	55	56	65
	⑤ 川北下付近	北側	【A案】	昼間	66	69	70
			【B案】	夜間	61	64	65
		南側	【A案】	昼間	64	68	70
			【B案】	夜間	59	63	65

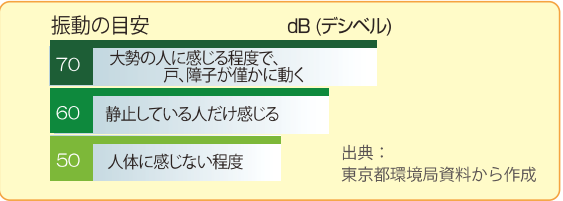
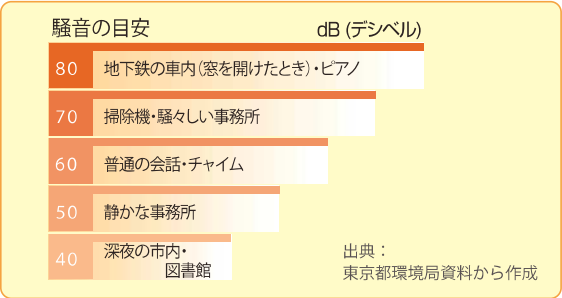
※）評価の指標は、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準

道路交通振動の予測結果と評価の指標

[単位：dB]

区間	予測地点			時間区分	予測結果		評価の指標
					計画道路の供用時	道路ネットワークの整備完了時	
トンネル等区間	① 聖ヶ丘四丁目付近	北側	【A案】	昼間	45	45	60
			【B案】	夜間	45	45	55
	② 長峰三丁目付近	南側	【A案】	昼間	43	43	60
			【B案】	夜間	43	43	55
標準区間	③ 向陽台小学校付近	北側	【A案】	昼間	45	45	60
			【B案】	夜間	45	45	55
		南側	【A案】	昼間	45	45	60
			【B案】	夜間	45	45	55
	⑤ 川北下付近	北側	【A案】	昼間	50	50	60
			【B案】	夜間	50	50	55

※）評価の指標は、環境確保条例に基づく振動の規制基準





環境影響の予測・評価

土 壌 汚 染

対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、トンネル等区間では環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測事項、環境配慮目標		標準区間
環境影響の程度	【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、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」を満足します。
達成の程度	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	

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 形 ・ 地 質

予測事項、環境配慮目標		トンネル等区間		標準区間
		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案	
環境影響の程度	【工事の施行中】及び 【工事の完了後】 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	—	—	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。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。 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。
達成の程度	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。 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。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。

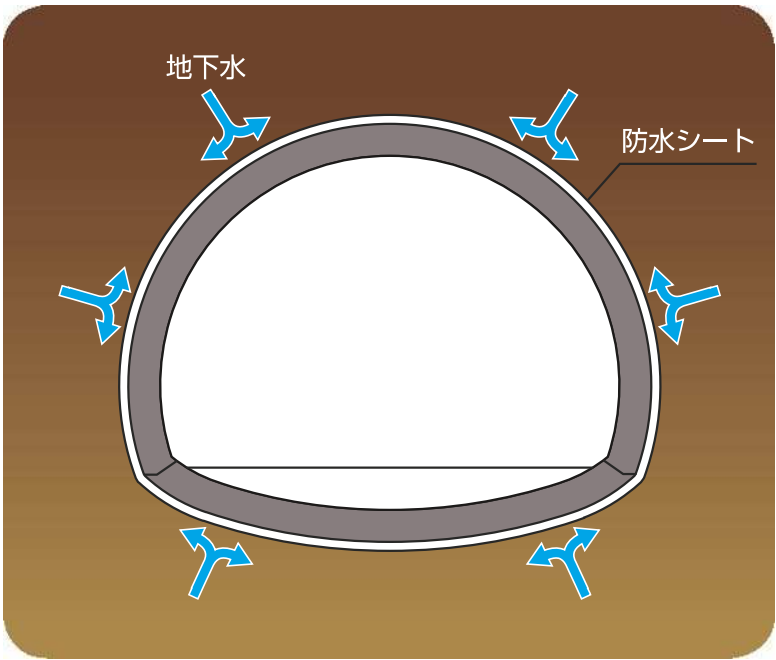
注) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。　　－：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べ劣っています。　　(+)：他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。

地 盤

対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、標準区間では環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測事項、 環境配慮目標		トンネル等区間			
		【A案】既定都市計画案		【B案】南側変更案	
環境影響の程度	【工事の施行中】及び 【工事の完了後】 トンネルの掘削工事及び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。稲城層上部に出店層、出店層の上部に沖積層が分布しています。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、工事の施行中は、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。さらに、工事の完了後の措置として、防水シート等でトンネルの外周を覆うウォータータイト構造を採用し、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。			
	△	【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。	◎	【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。	
	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。				
環境配慮目標の達成の程度	【工事の施行中】 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、防水シート等でトンネルの外周を覆うウォータータイト構造を採用します。			
	△	【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。	◎	【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。	

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。



— ウォータータイト構造のイメージ —



環境影響の予測・評価

水循環

対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、標準区間では環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測事項、 環境配慮目標		トンネル等区間			
		【A案】既定都市計画面案		【B案】南側変更案	
環境影響の 程度	【工事の施行中】 及び 【工事の完了後】 トンネルの掘削 工事及び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、トンネルの掘削工事及び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、トンネルの掘削工事及び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。 「流動阻害の変化の程度」については、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、トンネルが主に通過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。 なお、環境保全のための措置として、工事の施行中は、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。さらに、工事の完了後の措置として、防水シート等でトンネルの外周を覆うウォータータイト構造を採用し、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。			
	【工事の施行中】 及び 【工事の完了後】 トンネルの掘削 工事及びトンネルの存在による流動阻害の変化の程度	△	【A案】はトンネルが主に通過する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及び存在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。 また、【A案】は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。 さらに、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】はトンネルが主に通過する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。	◎	【B案】のトンネルが主に通過する稲城層の地下水位は低く、トンネルの掘削工事及び存在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。 また、最も近い通過位置においても湿地から離れているため、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。 さらに、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】はトンネルが主に通過する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。
		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。			
環境配慮目標の達成の程度	トンネルの建設に当たって、地下水への影響に配慮	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、地下水位の低下による地盤沈下を生じさせないよう、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、地下水がトンネル構内に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、防水シート等でトンネルの外周を覆うウォータータイト構造を採用し、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。			
		△	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。	◎	計画道路の通過位置は湿地から離れているため、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。

注) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。 ー：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。

生物・生態系

対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、標準区間では環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測事項、 環境配慮目標		トンネル等区間			
		【A案】既定都市計画面案		【B案】南側変更案	
環境影響の 程度	【工事の施行中】 及び 【工事の完了後】 トンネルの掘削 工事及びトンネルの存在による 生息（育）環境及び 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、この湿地の地下をトンネルで通過します。 生息（育）環境及び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及びトンネルの存在により、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及び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、生息（育）環境及び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、工事の施行中は、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）環境及び陸水域生態系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、工事の完了後の措置として、防水シート等でトンネルの外周を覆うウォータータイト構造を採用し、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。			
	△	【A案】は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。	◎	【B案】は最も近い通過位置においても湿地から離れているため、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。	
	以上のことから、評価の指標とした「生息（育）環境及び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。				
環境配慮目標の 達成の程度	自然環境への影響を最小限にするよう努める	工事の施行にあたっては、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ます。あわせて、植生図を作成し、生息（育）環境の変化及び生態系の機能と構造の変化の有無を把握します。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。 トンネルの存在に伴い、地下水がトンネル構内に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、防水シート等でトンネルの外周を覆うウォータータイト構造を採用します。			
	△	計画道路は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。	◎	計画道路は最も近い通過位置においても湿地から離れているため、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。	

注) ◎：他の計画案に比べ大いに優れています。 ー：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。

景観

予測事項、 環境配慮目標	トンネル等区間		標準区間
	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案	
環境影響の 程度	【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、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。
	【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。 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、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。		
環境配慮目標の 達成の程度	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。

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 弓の橋上からの眺望

現況

工事の完了後

地点2 くじら橋からの眺望

現況

工事の完了後

地点3 豎谷戸橋からの眺望

現況

工事の完了後

地点4 ファインタワーからの眺望

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。



環境影響の予測・評価

史跡・文化財

予測事項、 環境配慮目標		トンネル等区間				標準区間
		【A案】既定都市計画案		【B案】南側変更案		
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	—	周知の埋蔵文化財包蔵地1箇所を通過、2箇所に近接及び6箇所に重複します。	—	周知の埋蔵文化財包蔵地1箇所を通過、2箇所に近接及び4箇所に重複します。	周知の埋蔵文化財包蔵地1箇所を通過します。
		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。				
環境配慮目標の達成の程度	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。				

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) 計画道路の通過とは、計画道路の平面構造が埋蔵文化財包蔵地を通過すること、近接とは計画道路が埋蔵文化財包蔵地と近接していること、重複とは計画道路のトンネル構造が埋蔵文化財包蔵地を通過することをいいます。



廃棄物

予測事項、 環境配慮目標		トンネル等区間		標準区間		
		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案			
環境影響の 程度	【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	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 ³ 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。		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6,600m ³ 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。		
		－	建設発生土は約398,700m ³ 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。	－ (+)	建設発生土は約383,700m ³ 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。	建設発生土は、約30,700m ³ 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。
		撤去路盤は約4,100m ³ 、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。		撤去路盤は約4,400m ³ 、ガードレール等の鉄製金属は約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。		
		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。				
	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、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。					
環境配慮目標の達成の程度	建設工事における廃棄物の発生をできる限り抑え、資源ロスを低減させ再生資材を活用	－	建設発生土の発生量は、【B案】に比べて約15,000m ³ 多くなります。	－ (+)	建設発生土の発生量は、【A案】に比べて約15,000m ³ 少なくなります。	
	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。				
	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。



環境影響の予測・評価

社会・経済面から見た評価（複数の対象計画案）

社会・経済面から見た評価では、複数の対象計画案を策定したトンネル等区間について、利用者の視点、生活者の視点及び事業者の視点から評価しました。

評価の視点		トンネル等区間	
		【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	・住宅地等を通過す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と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2.5km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2.4km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2.5km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2.4km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。

総合評価

トンネル等区間の【A案】と【B案】について、「環境に及ぼす影響の評価」及び「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。

【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】より高くなります。
 - ・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、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、関係権利者が変わりません。
 - ・「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ります。

【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】より低くなります。
 - ・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、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、関係権利者が変わります。
 - ・「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ります。

環境保全のための措置

今回選定した各環境影響評価項目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、工事用車両の極端な集中を回避します。
 - ・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。

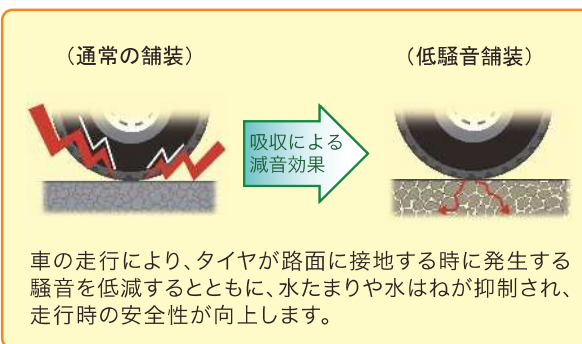
- ＜工事の完了後＞
- ・トンネル坑口及び平面構造は、沿道から車道までの離隔を確保します。
 - ・平面構造の車道の両側又は中央帯に植樹帯を設置します。

■ 騒音・振動

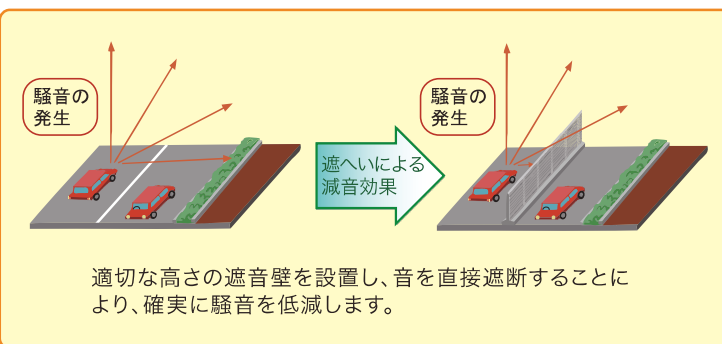
- ＜工事の施行中＞
- ・低騒音・低振動型建設機械を採用します。
 - ・必要に応じて仮囲いを設置し、騒音の低減を図ります。
 - ・住居に近接して工事を実施する場合には、極大振動の少ない工法を採用する等、環境の保全に努めます。
 - ・作業手順・工程の調整を図ることにより、周辺地域の環境保全に努めます。
 - ・工事の平準化を図り、工事用車両の極端な集中を回避します。
 - ・夜間工事を実施する際には、事前に工事実施日や実施時間をお知らせします。
 - ・トンネル工事を実施する際は、仮囲い、防音ハウス等を設置し、騒音の低減を図ります。

- ＜工事の完了後＞
- ・トンネル坑口、平面構造及び橋梁構造は、沿道から車道までの離隔を確保します。
 - ・平面構造は、低騒音舗装を採用します。
 - ・必要に応じて遮音壁を設置します。
 - ・トンネル東側坑口のトンネル取付部には、北側の側壁に吸音対策を実施します。
 - ・平面構造の車道の両側又は中央帯に植樹帯を設置します。

▼低騒音舗装



▼遮音壁



■ 土壌汚染

- ＜工事の施行中＞
- ・工事の施行に先立ち、土壌汚染対策法等に基づく手続、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、関係法令等に基づく届出を行うとともに汚染拡散防止対策を講じ、その内容を事後調査において明らかにします。

■ 地 盤

- ＜工事の施行中＞
- ・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。

- ＜工事の完了後＞
- ・防水シート等でトンネルの外周を覆うウォータータイト構造を採用し、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。

■ 地形・地質

- ＜工事の施行中＞
- ・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及び土砂災害警戒区域（指定予定）等の状況を確認します。

■ 水循環

- ＜工事の施行中＞
- ・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。

- ＜工事の完了後＞
- ・防水シート等でトンネルの外周を覆うウォータータイト構造とすることにより、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。

■ 生物・生態系

- ＜工事の施行中＞
- ・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）環境及び陸水域生態系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。

- ＜工事の完了後＞
- ・防水シート等でトンネルの外周を覆うウォータータイト構造とすることにより、トンネル坑内への地下水の流入を防止します。

■ 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（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の確保に努めます。
 - ・可能な限り既存街路樹の保全を行います。
 - ・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。

■ 史跡・文化財

- ＜工事の施行中＞
- ・計画道路が通過、近接等する周知の埋蔵文化財包蔵地における工事に先立ち、文化財保護法に基づき、適切な措置を講じます。
 - ・末周知の埋蔵文化財等が確認された場合も、同様の措置を講じます。

■ 廃棄物

- ＜工事の施行中＞
- ・建設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します。
 - ・アスファルト・コンクリート塊、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。また、舗装路盤材等については、再生路盤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、可能な限り再資源化に努めます。
 - ・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。
 - ・既設道路内に生育している樹木は、可能な限り移植する計画とします。