

## 〔別紙4〕環境影響評価書の要約

### 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 対象事業の名称及び種類

名称：東京都市計画道路幹線街路環状第4号線  
(港区港南一丁目～同区白金台三丁目間) 建設事業  
種類：道路の新設

### 4 対象事業の内容の概略

都市計画道路名称	東京都市計画道路幹線街路環状第4号線
延長及び区間	延長：約2.1km 起点：東京都港区港南一丁目(補助第146号[都道316号(旧海岸通り)]交差部) 終点：東京都港区白金台三丁目(放射第3号[都道312号(目黒通り)]交差部)
通過地域	港区
車線数	本線往復4車線
道路幅員	白金台区間：25.0m 高輪・港南区間：(平面構造)30.0m～33.5m、(橋りょう構造)25.6m～30.0m
計画交通量	計画道路の供用時：28,100～39,500台/日 道路ネットワークの整備完了時：28,000～39,700台/日
供用開始	平成44年度(予定)
工事期間	平成31年度から平成44年度まで(予定)

## 5 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象事業の内容及び地域の概況を考慮し、対象事業の実施が環境に及ぼす影響の予測及び評価を行いました。

予測・ 評価項目	評 価 の 結 論
大気汚染	<p>【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＞</p> <p>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、白金台区間で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、高輪・港南区間で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（平成5年法律第91号）に基づく二酸化窒素に係る環境基準（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下※<sup>1)</sup>）を満足します。</p> <p>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、白金台区間では計画道路の供用時0.051mg/m<sup>3</sup>、道路ネットワークの整備完了時0.051mg/m<sup>3</sup>、高輪・港南区間では計画道路の供用時0.049mg/m<sup>3</sup>、道路ネットワークの整備完了時0.049mg/m<sup>3</sup>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<sup>3</sup>以下）を下回ります。</p>

※1：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）

予測・ 評価項目	評 価 の 結 論
騒音・振動	<p><b>【工事の施行中】</b>          &lt;建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動レベル&gt;          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、橋りょう構造79dBと予測され、評価の指標とした都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成12年東京都条例第215号）（以下「環境確保条例」といいます。）に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準（80dB）を満足します。          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69dB、橋りょう構造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。</p> <p><b>【工事の完了後】</b>          &lt;自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル&gt;          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、白金台区間で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、高輪・港南区間では計画道路の供用時は昼間68dB・夜間62dB、道路ネットワークの整備完了時は昼間70dB・夜間65dB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。</p> <p><b>【工事の完了後】</b>          &lt;自動車の走行に伴う道路交通の振動レベル&gt;          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、白金台区間で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、高輪・港南区間では計画道路の供用時は昼間55dB・夜間54dB、道路ネットワークの整備完了時は昼間55dB・夜間54dB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。</p> <p><b>【工事の完了後】</b>          &lt;自動車の走行に伴う橋りょう構造からの低周波音圧レベル&gt;          高輪・港南区間の橋りょう構造からの計画道路の敷地境界における低周波音圧レベルは、計画道路の供用時が77dB（L<sub>50</sub>）・85dB（L<sub>65</sub>）、道路ネットワークの整備完了時が77dB（L<sub>50</sub>）・85dB（L<sub>65</sub>）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<sup>※2</sup>」を満足するものと考えます。</p>

※2：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政策総合研究所、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：L<sub>50</sub>=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：L<sub>65</sub>=100dB）」を参考に評価しました。

予測・ 評価項目	評 価 の 結 論
<p>土壌汚染</p>	<p><b>【工事の施行中】</b>          &lt;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&gt;          計画道路が土壌汚染対策法（平成14年法律第53号）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。          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」を満足するものと考えます。</p>
<p>地形・地質</p>	<p><b>【工事の施行中・完了後】</b>          &lt;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&gt;          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を十分に満たす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。          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」を満足するものと考えます。</p>

予測・ 評価項目	評 価 の 結 論
生物・生態系	<p><b>【工事の完了後】</b>  &lt;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&gt;  (植物)  予測地域<sup>※1</sup>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。  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。  また、改変により全てが消失する生育基盤（植物群落）はありません。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ものと予測します。  注目される植物については、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なく、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ものと予測します。</p> <p>(動物)  動物については、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。  予測地域<sup>※1</sup>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。  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。  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ものと予測します。</p> <p>(緑の量)  予測地域<sup>※1</sup>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、4.42haとなり、現況5.19haと比較して0.77ha減少しますが、改変比率は1.7%と僅かであることから、緑の量への影響は小さいものと予測します。</p> <p>(生態系)  孤立樹林地の面積は、予測地域<sup>※1</sup>において3.31haとなり、現況3.51haと比較して0.20ha減少しますが、改変比率は0.2%と僅かです。  植栽樹等の面積については、予測地域において、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め13.66haとなり、現況14.22haと比較して0.56ha減少しますが、改変比率は0.4%と僅かです。  また、白金台区間では車道の両側に植樹帯（中木・低木）又は植樹ます（中木）を設け、高輪・港南区間の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）又は植樹ます（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。  開放水面は、計画道路から離れており、改変されません。  したがって、都市域生態系<sup>※2</sup>への影響は小さいものと予測します。</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」を満足するものと考えます。</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。

予測・ 評価項目	評 価 の 結 論
日影	<p>【工事の完了後】</p> <p>&lt;橋りょう構造及びその取付部の存在による日影の状況の変化の程度&gt;</p> <p>橋りょう構造及びその取付部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、第二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日付建設事務次官通知）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ものと考えます。</p>
電波障害	<p>【工事の完了後】</p> <p>&lt;橋りょう構造の存在による遮蔽障害及び反射障害&gt;</p> <p>遮蔽障害の予測の結果、橋りょう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>橋りょう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日付建設事務次官通知）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「橋りょう構造によりテレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足するものと考えます。</p>
景観	<p>【工事の完了後】</p> <p>&lt;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&gt;</p> <p>白金台区間では、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）又は植樹ます（中木）を設け、「港区景観計画」（平成27年12月 港区）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。</p> <p>高輪・港南区間では、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、平面構造及び橋りょう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）又は植樹ます（中木）を設けるとともに、橋りょう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。</p> <p>【工事の完了後】</p> <p>&lt;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&gt;</p> <p>白金台区間では、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、車道の両側に植樹ます（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。</p> <p>高輪・港南区間では、平面構造及び橋りょう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）又は植樹ます（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、橋りょう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> <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」を満足するものと考えます。</p>

予測・ 評価項目	評 価 の 結 論
史跡・文化財	<p>【工事の施行中】</p> <p>&lt;工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度&gt;</p> <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（昭和25年法律第214号）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、同法律に基づき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」を満足するものと考えます。</p>
廃棄物	<p>【工事の施行中】</p> <p>&lt;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、再利用量及び処理・処分方法&gt;</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泥土は、白金台区間の平面構造約380m<sup>3</sup>、高輪・港南区間の平面構造約870m<sup>3</sup>、高輪・港南区間の橋りょう構造約1,680m<sup>3</sup>、合計約2,930m<sup>3</sup>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 東京都）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、白金台区間の平面構造約11,500m<sup>3</sup>、高輪・港南区間の平面構造約9,700m<sup>3</sup>、高輪・港南区間の橋りょう構造約34,500m<sup>3</sup>、合計約55,700m<sup>3</sup>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」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>なお、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（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>また、再資源化が困難な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（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』の目標値（再資源化率99%以上）を上回ること」、「建設泥土については、『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』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（平成12年法律第110号）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」を満足するものと考えます。</p>

6 環境影響評価手続の経過

手続の経過		
特例環境配慮書	提出	平成29年 2月17日
	公示	平成29年 3月13日
	縦覧	平成29年 3月13日～4月11日 (30日)
	説明会	平成29年 3月26日～3月28日 (計4回)
	都民からの意見書	14件
	計画段階関係区長からの意見	2件 (港区長、品川区長)
特例環境配慮書に係る見解書	提出	平成29年 9月19日
	公示	平成29年10月 6日
	縦覧	平成29年10月 6日～10月25日 (20日)
都民の意見を聴く会	平成29年12月 8日 (中止) 都民からの公述の申出がなかったため開催されませんでした。	
特例環境配慮書審査意見書が送付された日	平成30年 2月 2日	
環境影響評価書案作成免除等通知書が送付された日	平成30年 2月15日	
対象計画策定に係る書面提出書	平成30年 3月29日	