

## 〔別 紙 1〕 環境影響評価書の要約

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）建設事業の環境影響評価書について（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 対象事業の名称及び種類  
名称 : 多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線  
（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）建設事業  
種類 : 道路の改築
- 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：約5.5km 起点：多摩市聖ヶ丘五丁目（多摩東公園交差点） 終点：同市南野三丁目（多摩市総合福祉センター前交差点）
通過地域	多摩市、神奈川県川崎市
車線数	本線往復4車線
道路幅員	標準区間：（平面構造）43.0m～60.5m、（橋梁構造）60.0m 鶴牧区間：（平面構造）43.0m～51.0m 諏訪・永山区間：（平面構造）43.0m～67.5m
計画交通量	計画道路の供用時：30,500～36,600台／日 道路ネットワークの整備完了時：27,900～36,200台／日
供用開始	平成37年度（2025年度）（予定）
工事期間	平成31年度（2019年度）から平成37年度（2025年度）まで（予定）

5 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
<p>大気汚染</p>	<p><b>【工事の完了後】</b>            &lt;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&gt;            計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時における、計画道路道路端の二酸化窒素(N<sub>2</sub>O)の濃度(日平均値の98%値)の最大値は、「標準区間」で0.036ppm、「鶴牧区間」の北側で0.033ppm、南側で0.035ppm、「諏訪・永山区間」で0.032ppmと予測しました。            以上のことから、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(昭和53年環境庁告示第38号)<sup>※1</sup>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&gt;            計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時における、計画道路道路端の浮遊粒子状物質(SPM)の濃度(日平均値の2%除外値)の最大値は、「標準区間」で0.039mg/m<sup>3</sup>、「鶴牧区間」の北側で0.039mg/m<sup>3</sup>、南側で0.039mg/m<sup>3</sup>、「諏訪・永山区間」で0.039mg/m<sup>3</sup>と予測しました。            以上のことから、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(昭和48年環境庁告示第25号)<sup>※2</sup>を満足します。</p>
<p>騒音・振動</p>	<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、「標準区間」の橋梁構造では78dB、基本的に同じ工種・作業内容を実施する「標準区間及び鶴牧区間並びに諏訪・永山区間」の平面構造では73dBと予測しました。            以上のことから、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。</p> <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振動レベル&gt;            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、「標準区間」の橋梁構造では67dB、基本的に同じ工種・作業内容を実施する「標準区間及び鶴牧区間並びに諏訪・永山区間」の平面構造では69dBと予測しました。            以上のことから、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>

※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。日平均値の年間98%値(年間における1日平均値のうち低い方から98%に当たる値)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/m<sup>3</sup>以下であり、かつ1時間値が0.20mg/m<sup>3</sup>以下。日平均値の年間2%除外値(年間における1日平均値のうち高い方から2%に当たる値)が0.10mg/m<sup>3</sup>以下の場合、環境基準が達成されたと評価します。

予測・評価項目	評価の結論
騒音・振動	<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;          計画道路の道路端における道路交通の騒音レベルの最大値は、「標準区間」で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63dB、「鶴牧区間」の北側では計画道路の供用時に昼間53dB、夜間48dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間55dB、夜間50dB、同南側では計画道路の供用時に昼間65dB、夜間60dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間68dB、夜間62dB、「諏訪・永山区間」で計画道路の供用時に昼間62dB、夜間57dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間65dB、夜間60dBと予測しました。          以上のことから、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)(平成10年環境庁告示第64号)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;          計画道路の道路端における道路交通の振動レベルの最大値は、「標準区間」で計画道路の供用時に昼間50dB、夜間49dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間50dB、夜間49dB、「鶴牧区間」の北側で計画道路の供用時に昼間39dB、夜間38dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間39dB、夜間38dB、同南側で計画道路の供用時に昼間49dB、夜間48dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間49dB、夜間49dB、「諏訪・永山区間」で計画道路の供用時に昼間48dB、夜間47dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間48dB、夜間47dBと予測しました。          以上のことから、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道路交通の橋梁構造からの低周波音圧レベル&gt;          計画道路の道路端における橋梁構造からの低周波音圧レベルは、計画道路の供用時に73dB(L<sub>50</sub>)、80dB(L<sub>65</sub>)、道路ネットワークの整備完了時に72dB(L<sub>50</sub>)、80dB(L<sub>65</sub>)と予測しました。          以上のことから、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」*1を満足します。</p>
地形・地質	<p><b>【工事の施行中及び工事の完了後】</b>          &lt;工事の施行中及び工事の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&gt;          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工事の完了後、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。</p>

※1：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、ISO-7196(平成7年 国際標準化機構。低周波音の心理的・生理的影響の評価特性)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。

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;計画道路の存在に伴う生物・生態系の変化の内容とその程度&gt;</p> <p>(植物相及び植物群落)  「植物相及び植物群落」の観点では、予測地域において、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、計画道路の改変部にこれらの植物及び植物群落の生育はありません。また、ホンモンジスゲ及びキンランの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(約0.13ha、植物調査範囲の約3.0%)等にとどまり、クヌギ・コナラ群落の改変はなく、改変部の周辺には現況と同様な環境の樹林が現存します。以上のことから、影響は小さいと予測しました。</p> <p>(動物相及び動物群集)  「動物相及び動物群集」の観点では、予測地域において、注目される種として鳥類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。動物の生息基盤としては、樹林、草地、湿生地があり、計画道路の改変部の工事によって、予測地域の樹林の約0.13ha(約0.9%)、草地の約0.18ha(約1.2%)が減少しますが、改変部の周辺には現況と同様な環境の樹林や草地が現存します。以上のことから、影響は小さいと予測しました。</p> <p>(生息(育)環境)  「生息(育)環境」の観点では、予測地域の動物・植物の生息(育)環境に関して、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・エノコログサ群落、畑及び植栽樹群等となっています。また、計画道路の北側等には、市街地が広がっています。計画道路の改変部に分布する植物群落は、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、また、クヌギ・コナラ群落の改変はなく、工事の完了後も周辺に同様な環境が残存します。以上のことから、影響は小さいと予測しました。</p> <p>(緑の量)  「緑の量」の観点では、予測地域における緑地面積は、現況の約3.32haから、工事完了後の約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<sup>3</sup>から工事完了後の約23.31万m<sup>3</sup>と、約1.14万m<sup>3</sup>(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、影響は小さいと予測しました。</p> <p>(生態系)  「生態系」の観点では、予測地域において、現況の環境類型は、樹林が約8.87ha、草地が約3.88haとなっています。工事完了後は、樹林が約8.74ha(0.13ha減少)、草地が約3.70ha(0.18ha減少)となります。湿生地は計画道路から離れており改変されません。改変部の周辺には、現況と同様な環境の樹林や草地が現存します。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、影響は小さいと予測しました。</p> <p>以上の複数の観点から、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。</p>

予測・評価項目	評価の結論
日影	<p><b>【工事の完了後】</b>  &lt;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&gt;  計画道路の府中町田線(鎌倉街道)との交差部の橋梁構造(取付部を含む。以下「橋梁構造」といいます。)周辺における冬至日の時刻別日影線は、午前8時に計画道路境界北側において最大で約5mを超えますが、この部分は主に府中町田線(鎌倉街道)との交差部です。他の時刻では全て計画道路内にのみ生じると予測しました。</p> <p>計画道路の橋梁構造の存在による影響が及ぶ準住居地域の評価の指標である5時間の等時間日影線は、計画道路内となる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した。また、1時間ごとに等時間日影線も併せて予測した結果、1時間の等時間日影線に至る全ての等時間日影線が計画道路内にのみ生じると予測しました。</p> <p>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」(昭和51年2月23日付建設省計用発第4号)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。</p>
電波障害	<p><b>【工事の完了後】</b>  &lt;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)&gt;</p> <p>地上デジタル放送の遮蔽障害は、橋梁構造周辺において、東京スカイツリー送信所及び東京タワー送信所からの放送が橋梁構造の南側に最大約10m、TVKタワー送信所からの放送が橋梁構造の北側に最大10mの範囲で発生すると予測しました。どちらの障害範囲も計画道路の敷地境界内にとどまります。また、永山中継局は、橋梁構造の南側に最大約70m(計画道路外の南側に最大約50m)の範囲で遮蔽障害が発生すると予測しましたが、その範囲は既存道路上や駐車場等にとどまります。衛星放送の遮蔽障害は橋梁構造から最大約10mの範囲であり、計画道路敷地内にとどまります。</p> <p>なお、反射障害については、地上デジタル放送及び衛星放送ともに、画像障害を及ぼすことはないと予測しました。</p> <p>橋梁構造及びその周辺で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」(昭和54年10月12日付建設省計用発第35号)で定める基準に基づき、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「橋梁構造の存在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。</p>

予測・評価項目	評価の結論
<p style="text-align: center;">景観</p>	<p><b>【工事の完了後】</b></p> <p>＜計画道路の存在に伴う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>「標準区間」の計画道路の存在に伴う、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については、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、橋梁構造も出現しますが、主要な景観構成要素である「多摩よこやまの道」（以下「よこやまの道」といいます。）及び地域景観を構成する樹林地は改変されません。また、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、周辺の緑との連続性を確保します。さらに、多摩市都市計画マスタープラン（平成25年6月改定 多摩市）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。これらのことから、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した。</p> <p>「鶴牧区間」の計画道路の存在に伴う、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については、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、主要な景観構成要素である「よこやまの道」の一部が改変されます。しかし、改変される「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なく、地域景観を構成する樹林地も改変されません。また、計画道路内に新たに擁壁と副道が出現しますが、既存の街路樹を可能な限り保全し、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることで、周辺の緑との連続性を確保します。さらに、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、景観形成に努めることから、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した。</p> <p>「諏訪・永山区間」の計画道路の存在に伴う、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については、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、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改変されますが、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改変されますが、大部分の樹林地は残る計画です。また、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、計画道路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。さらに、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、景観形成に努めることから、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した。</p>

予測・評価項目	評価の結論
景観	<p><b>【工事の完了後】</b>  &lt;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&gt;  「標準区間」の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については、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、府中町田線(鎌倉街道)との交差部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、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ることから、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した。</p> <p>「鶴牧区間」の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については、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、南側に寄った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、既存の街路樹を可能な限り保全し、計画道路の車道の両側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、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めることから、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した。</p> <p>「諏訪・永山区間」の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については、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、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、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、計画道路の車道の両側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、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めることから、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した。</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>
史跡・文化財	<p><b>【工事の施行中】</b>  &lt;工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度&gt;  工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度として、計画道路は、「標準区間」では周知の埋蔵文化財包蔵地である「多摩ニュータウンNo.44、No.56、No.761、No.762遺跡」の4か所を通過するほか「多摩ニュータウンNo.87遺跡」の1か所に近接します。また、「諏訪・永山区間」では「多摩ニュータウン遺跡No.46、No.47、No.790遺跡、麻生区No.103」の4か所の埋蔵文化財を通過するほか「多摩ニュータウン遺跡 No.789遺跡及び麻生区No.137・黒川地区No.13遺跡」の2か所に近接します。</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(昭和25年法律第214号)及び東京都文化財保護条例(昭和51年東京都条例第25号)又は神奈川県文化財保護条例(昭和30年神奈川県条例第13号)に基づき、必要な届出や協議を関係教育委員会に行う等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、速やかに関係教育委員会に報告し、関係法令に基づき適切な処置を講じます。</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>

予測・評価項目	評価の結論
<p>自然との触れ合い活動の場</p>	<p><b>【工事の施行中】</b>          &lt;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&gt;          諏訪・永山区間の改変部における、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)への影響については、工事の施行中は、改変部において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。また、改変部外の「防人見返りの峠」等は、現状のまま改変されません。          「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」については、「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ことから、「自然との触れ合い活動の場」の消滅はありません。また、改変の程度については、「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、影響は小さいと予測しました。したがって、工事の施行に伴う「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した。なお、「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した。          「自然との触れ合い活動の場の持つ機能」については、工事の施行中には、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、及び改変部外の「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した。          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」については、図8.9-3(361ページ参照)に示すとおり、改変部の東側の利用経路、改変部の既設擁壁脇からの利用経路及び改変部より西側の利用経路があります。このうち、改変部の既設擁壁脇からの利用経路はなくなりますが、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や、改変部より西側の利用経路は改変されないことから、工事の施行に伴う「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した。          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。</p> <p><b>【工事の完了後】</b>          &lt;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&gt;          諏訪・永山区間の改変部における、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)への影響については、工事の完了後は計画道路の南端部に「よこやまの道」の代替路を約100m整備します。代替路には土系舗装を行うとともに、景観に配慮した柵を設置します。また、改変部外の「防人見返りの峠」等は、現状のまま改変されません。「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」については、「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整備することから、「自然との触れ合い活動の場」の消滅はありません。また、改変の程度としては、「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、影響は小さいと予測しました。したがって、工事の完了後の「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した。なお、「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した。          「自然との触れ合い活動の場の持つ機能」については、工事の完了後には、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、及び改変部外の「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した。          計画道路から「自然との触れ合い活動の場までの利用経路」については、図8.9-3(361ページ参照)に示すとおり、改変部の東側の利用経路、改変部の既設擁壁脇からの利用経路及び改変部より西側の利用経路があります。これらのうち、改変部の既設擁壁脇からの利用経路はなくなりますが、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、工事の施行に伴う「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した。          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。</p>



予測・評価項目	評価の結論
<p>廃棄物</p>	<p><b>【工事の施行中】</b>          &lt;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&gt;          「標準区間」の工事の施行に伴う、建設廃棄物(アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、撤去路盤)は合計約17,740m<sup>3</sup>、再資源化率を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」(平成28年4月 東京都都市整備局)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115,240m<sup>3</sup>、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。          「鶴牧区間」の工事の施行に伴う、建設廃棄物(アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、撤去路盤)は合計約3,510m<sup>3</sup>、再資源化率を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(再資源化率99%以上)を達成できます。建設発生土は約20,490m<sup>3</sup>、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。          「諏訪・永山区間」の工事の施行に伴う、建設廃棄物(アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、撤去路盤)は合計約5,930m<sup>3</sup>、再資源化率を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(再資源化率99%以上)を達成できます。建設発生土は約138,390m<sup>3</sup>、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。          「計画道路」全体の工事の施行に伴う、建設廃棄物(アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、撤去路盤)は合計約27,170m<sup>3</sup>、再資源化率を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(再資源化率99%以上)を達成できます。建設発生土は約274,120m<sup>3</sup>、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。ガードレール等の鉄製金属は約100tと予測し、再資源化に努めることから、目標値(再資源化率99%以上)を達成できます。          計画道路では、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(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。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、評価の指標を満足します。</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9月14日
	公示	平成29年10月16日
	縦覧	平成29年10月16日～同年11月14日
	説明会	平成29年10月29日～同年11月1日（計4回）
	都民の意見書	14件
	計画段階関係市長及び近隣県市長の意見	4件（多摩市長、稲城市長、町田市長、川崎市長）
特例環境配慮書に係る見解書	提出	平成30年3月29日
	公示	平成30年4月20日
	縦覧	平成30年4月20日～同年5月9日
都民の意見を聴く会の開催日		平成30年5月29日（公述人6名）
特例環境配慮書審査意見書が送付された日		平成30年7月4日
対象計画策定に係る書面の提出日		平成30年8月9日