

〔別紙 1〕環境影響評価書案の要約

立川都市計画道路 3・3・30号立川東大和線（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）建設事業の環境影響評価書案について（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：立川都市計画道路 3・3・30号立川東大和線
（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）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	立川都市計画道路 3・3・30号立川東大和線
延長及び区間	延長：約1.7km 起点：立川市羽衣町二丁目（都道145号交差点） 終点：立川市栄町四丁目（都道43号線（芋窪街道）交差点）
通過地域	立川市、国立市
車線数	往復4車線
道路幅員	28m（標準）
計画交通量	計画道路の供用時：22,300～26,000台／日 道路ネットワークの整備完了時：23,100～28,600台／日
供用開始	平成42年度（2030年度）（予定）
工事期間	平成33年度（2021年度）から平成42年度（2030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
大気汚染	<p>《工事の完了後（自動車の走行）》 【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端の二酸化窒素(NO₂)の濃度(日平均値の年間98%値)の最大値は、0.031ppm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)^{※1}を満足します。</p> <p>【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端の浮遊粒子状物質(SPM)の濃度(日平均値の年間2%除外値)の最大値は、0.037mg/m³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)^{※2}を満足します。</p>
騒音・振動	<p>《工事の施行中（施設の建設）》 【建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベル】 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、77dBと予測しており、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>【建設機械の稼働に伴う建設作業の振動レベル】 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、67dBと予測しており、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>《工事の完了後（自動車の走行）》 【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、計画道路の供用時に昼間65dB、夜間59dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間68dB、夜間62dB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(平成24年環境省告示第54号。昼間70dB以下、夜間65dB以下)を満足します。</p> <p>【自動車の走行に伴う道路交通の振動レベル】 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端の道路交通の振動レベルの最大値は、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(第1種区域：昼間60dB以下、夜間55dB以下、第2種区域：昼間65dB以下、夜間60dB以下)を満足します。</p>
土壌汚染	<p>《工事の施行中（施設の建設）》 【土壌汚染の拡散の可能性の有無】 土地利用の履歴等により計画道路に隣接する陸上自衛隊東立川駐屯地の一部には、旧日本軍の蹄鉄工場（陸軍獣医資材本廠）が存在していた可能性があります。現時点では、事業用地未取得のため、土壌汚染の状況を確認することはできません。事業の実施に当たっては、土壌汚染対策法(平成14年法律第53号)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。</p> <p>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、土壌汚染対策法12条2項及び16条1項に基づく届出を行うとともに、関係機関と調整を行った上で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。</p> <p>汚染土壌を搬出する場合は、運搬車両にシート掛け等を行い搬出し、土壌汚染対策法の規定に基づき適切に処理します。これらの保全措置により、汚染土壌の掘削及び移動等に伴う新たな地域への拡散はないと予測しました。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「新たな地域に土壌汚染を拡散させないこと。」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。予測結果の日平均値の年間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、環境基準を満足したと評価します。

※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。予測結果の日平均値の年間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/m³以下の場合、環境基準を満足したと評価します。

予測・評価項目	評価の結論
<p>景観</p>	<p>《工事の完了後（施設の存在）》 【計画道路の存在に伴う地域景観の特性の変化の程度】 計画道路周辺は、現在、住宅、陸上自衛隊東立川駐屯地、学校等が立ち並んでおり、多様な用途が混在した地域景観となっています。事業の実施に伴い、これらの一部が改変されますが、計画道路の車道の両側に植樹帯を設置することにより連続した新たな緑の創出を図ることから、計画道路の存在に伴う地域景観の特性の変化の程度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「景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性（地域の特性）の創出を工夫すること。」を満足します。</p> <p>【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、住宅地や商業施設、陸上自衛隊東立川駐屯地、学校等の一部が改変され、計画道路が出現することにより、眺望に変化が生じます。 しかしながら、計画道路の車道の両側に植樹帯を設置することにより連続した新たな緑の創出を図ること、また、電線類の地中化により視線を遮る電柱や電線をなくし、周辺景観との調和を図ることから、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度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「景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性（地域の特性）の創出を工夫すること。」を満足します。</p>
<p>廃棄物</p>	<p>《工事の施行中（施設の建設）》 【工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法】 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）の排出量は合計約3,230 m³、再資源化率は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）を達成します。 建設発生土の排出量は約34,000 m³、建設発生土有効利用率は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（建設発生土有効利用率99%以上）を達成します。 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。 再資源化が困難な廃棄物については、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。</p> <p>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（建設発生土有効利用率99%以上）を達成すること。」及び「循環型社会形成推進基本法（平成12年法律第110号）等に定める事業者の責務」を満足します。</p>