

13

環境影響評価書案

— 都市高速道路王子線建設事業 —

昭和59年5月

東京都

第1章 総 括

1.1 事業者等の名称及び住所

(1) 環境影響評価の実施者

① 名 称

東京都知事 鈴木 俊 一

② 住 所

東京都千代田区丸の内三丁目5番1号 電話 03-212-5111

(2) 事業予定者

① 名 称

首都高速道路公団 代表者 理事長 菊池 三 男

② 住 所

東京都千代田区霞が関一丁目4番1号 電話 03-502-7311

1.2 対象事業の名称

都市高速道路王子線建設事業

(対象事業の種類：道路の新設)

1.3 対象事業の内容の概略

この事業は東京都板橋区板橋二丁目を起点に、足立区江北二丁目を終点とする延長約6.2kmの自動車専用道路を新設する事業である。

当該道路は、道路構造令に定める第2種第2級の規格(往復4車線、設計速度60km/時)を有し、嵩上式構造を主体に一部地下式と掘削式構造を含んだものである。

なお、事業工程は、おおむね表-1.1に示すとおりである。

表-1.1 事業工程表(都市計画決定後)

項目 \ 年	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	備 考
関係法規に 基づく手続	—							都市計画法 道路整備特別措置法 首都高速道路公団法
測量及び 調査	—	—						基本測量 用地測量 地質調査
道路設計		—	—	—				線形設計 構造設計(施工法も 含む) 施工計画
用地買収		—	—	—	—			雑物除去
工 事		—	—	—	—	—	—	基礎工事、下部工事、 上部工事、床版舗装工事 トンネル工事、付帯工事 街路築造

注) 点線については、本体工事以外の付帯的を残工事を示す。

1.4 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況と事業の内容を考慮して予測・評価項目を選定し、現況調査、環境に及ぼす影響の予測及び評価を行った。その結論の概要は、表-1.2に示すとおりである。

表-1.2 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	結論の概要
1. 大気汚染	<p>道路交通に起因して発生する二酸化窒素、一酸化炭素、二酸化硫黄の3物質について、環境濃度を与える影響を予測した。その結果、各濃度とも環境基準値以下となるため、本事業が大気環境に与える影響は少ないと考える。</p> <p>また、工事中の工事用車両の運行量は、周辺地域の交通量と比較して非常に少ないため、大気質濃度を与える影響は軽微であると考えられる。</p>
2. 水質汚濁	<p>水質環境に影響を与える要因としては、河川部工事の汚濁水の発生、トンネル工事の地盤凝固剤の使用が考えられる。河川部工事においては、締切り工法の採用、汚濁水処理施設の設置により排水基準を遵守すること、また、地盤凝固剤の使用は基準の定めるところに従い安全性の確保に努めるため、影響はないと考える。</p>
3. 土壌汚染	<p>過去の土地利用の経緯からみて、重金属類で汚染された土壌はないと思われるため、影響はないと考える。</p>
4. 騒音	<p>放射9号線、環状5の1号線及び環状5の2号線沿道の現況交通騒音は環境基準値を上回っている状況にある。しかし、本事業の供用時には自動車構造の改善に伴い騒音の低減化が促進されること、また道路構造上では防音壁設置等の対策により低減化がはかれるため、沿道の騒音環境は現況に比べ悪化</p>

予測・評価項目	結論の概要
	<p>することはないと考える。京浜東北線以東の高速単独区間においては、環境基準値以下であり、影響は少ないと考える。</p> <p>工事中の建設機械騒音については、工程の調整、工法の選定及び低騒音建設機械の積極的導入により、影響は軽微なものとする事ができる。</p>
5. 振 動	<p>道路交通に起因する振動については、振動規制法に定める要請基準値以下であり、振動環境に与える影響は少ないと考える。</p> <p>また、工事中の建設機械振動については、工程の調整、工法の選定及び低振動建設機械の積極的導入により、影響は軽微なものとする事ができる。</p>
6. 低周波 空気振動	<p>計画路線沿道の低周波空気振動は、既存の資料から判断すると都市部の日常生活の中に多様に存在している音圧レベルの範囲内にあるため、沿道住民の日常生活に支障のない程度のものであると考える。</p>
7. 日照阻害	<p>高速道路及びその付属物により沿道地域に日陰を生ずるが、「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」に基づき対処する。</p>
8. 電波障害	<p>高速道路及びその付属物により一部地域でテレビジョン電波の受信に影響を与えるが、「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」に基づき、共同受信アンテナの設置等により対処する。</p>

予測・評価項目	結論の概要
9. 陸上植物	<p>陸上植物に影響を与える要因としては大気汚染が考えられるが、各汚染物質の予測結果はいずれの物質ともほぼ現況値程度であるため、影響はないものとする。</p> <p>工事中の建設機械による大気質濃度の増加は少ないため、影響はないものとする。また、飛鳥山公園におけるトンネル工事では、陸上植物の生育環境に大きな変化を与えない工法を採用するため影響はないものとする。</p>
10. 水生生物	<p>河川内の基礎工事は、影響の少ない工法を採用し、かつ施工期間の短縮を図るため、水生生物に与える影響は少ないと考える。</p>
11. 地形・地質	<p>基礎構造物の施工背面の地盤変形については、設計・施工上十分に配慮し、軽微なものとする事ができるため影響はないと考える。</p> <p>また、地下水を大量に揚水する工法は採用しないため地下水位に与える影響はないものとする。</p>
12. 史跡・文化財	<p>影響を考慮すべき対象としては、王子神社のイチョウ及び飛鳥山遺跡がある。王子神社のイチョウについては、本事業に係る大気環境は、ほぼ現況値程度でありかつ路線から約250mも離れていることから、影響はないものとする。</p> <p>飛鳥山遺跡については、遺跡を含む地層の下部をトンネル構造で通過するため、影響はないと考える。</p>
13. 景観	<p>事業区間においては、極力緑化をはかり、また周辺景観と調和した道路構造・色彩とするため、特に違和感を与えることはないとする。</p>

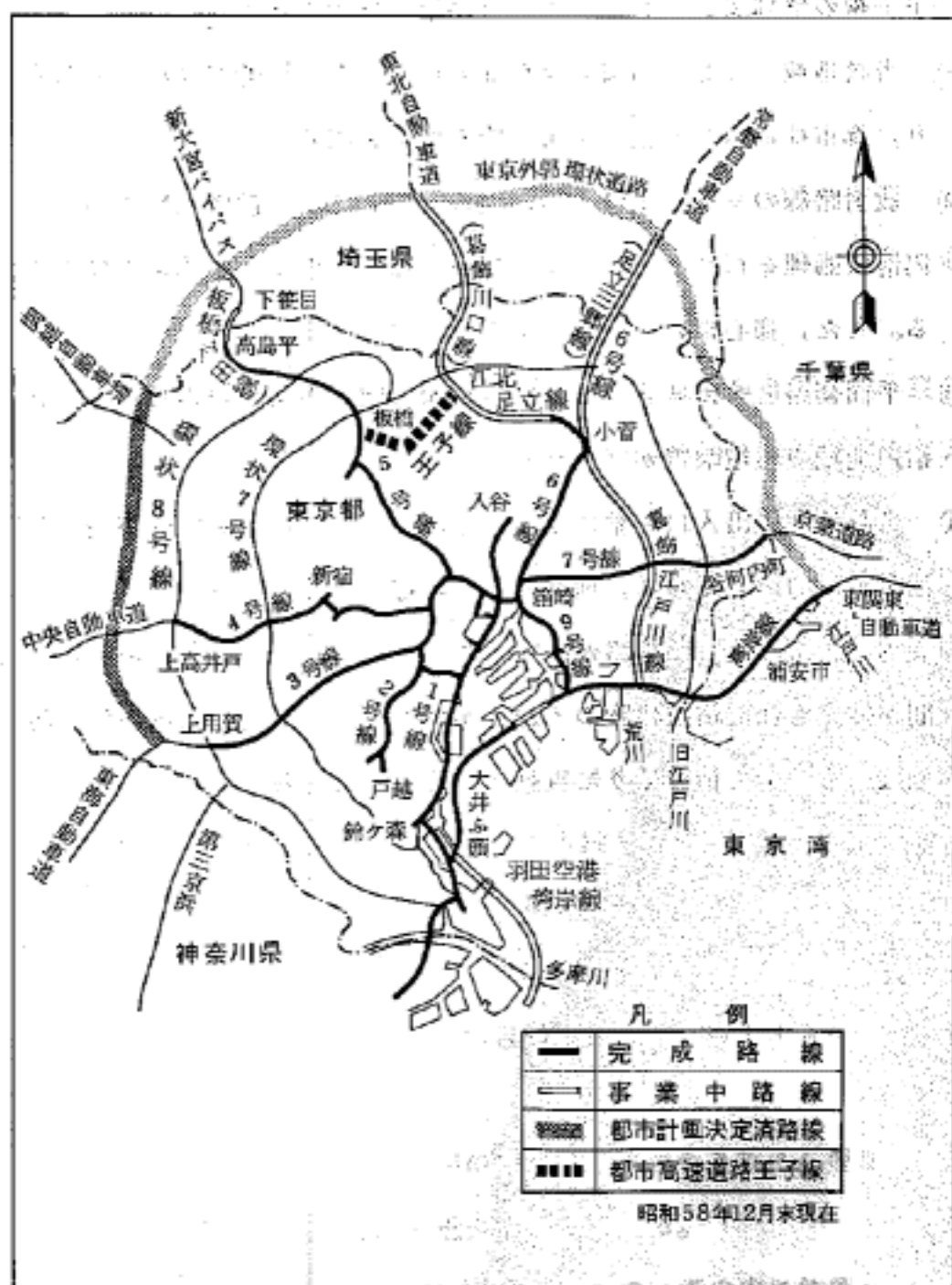


図 - 2.1 都市高速道路網

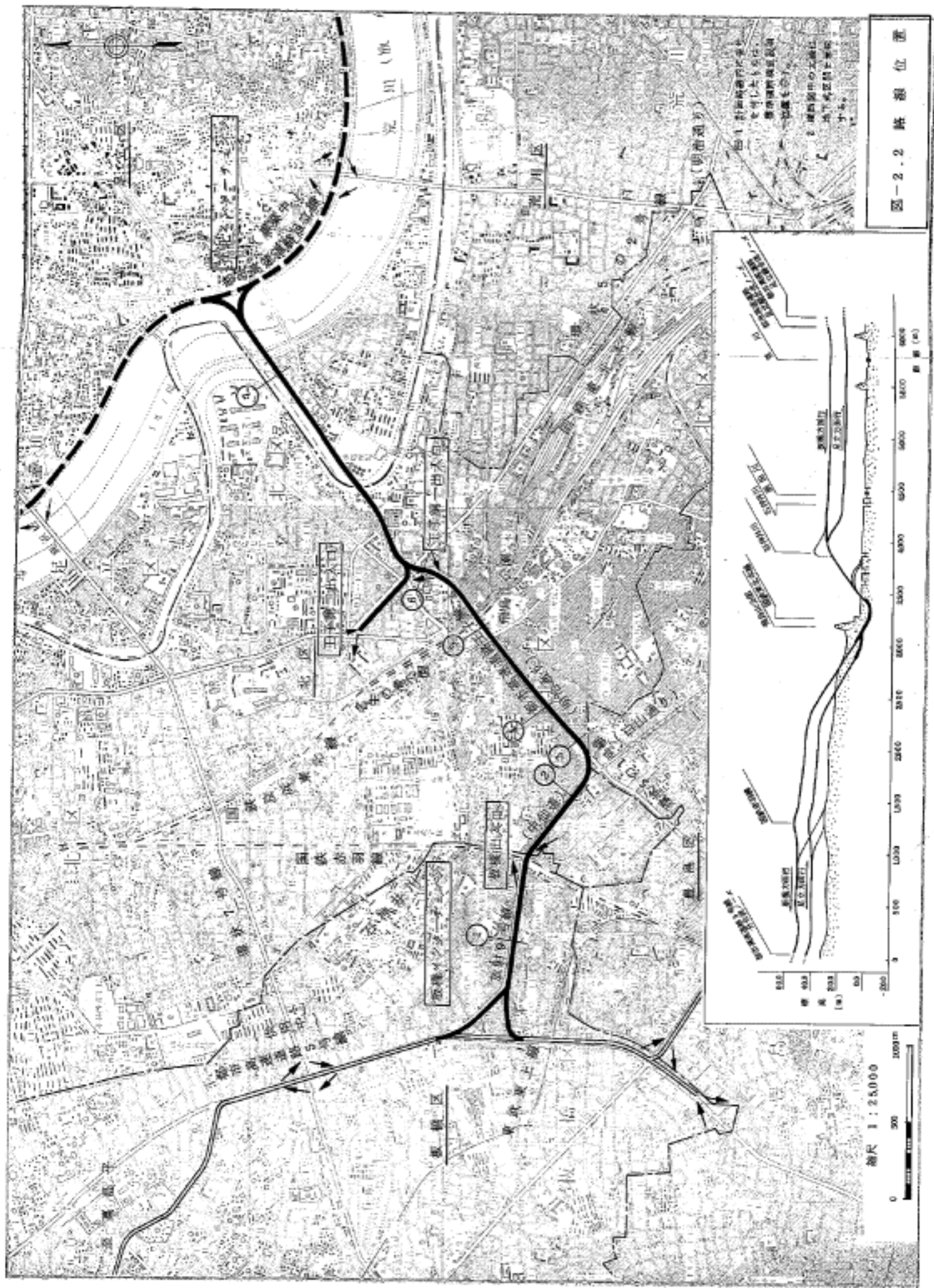


図-2.2 幹線位置

縮尺 1 : 25000

