

1-147-1

見 解 書

— (仮称)新滝山街道(八王子市丹木町一丁目～あきる野市牛沼)建設事業 —

平成 8 年 7 月

東 京 都

第1章 総括

1.1 事業者の氏名及び住所

氏名：東京都 代表者 東京都知事 青島幸男

住所：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

1.2 対象事業の名称及び種類

名称：(仮称)新滝山街道(八王子市丹木町一丁目～あきる野市牛沼)建設事業

種類：道路の新設

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都八王子市丹木町一丁目を起点として、東京都あきる野市牛沼を終点とする延長約5.3kmの道路事業である。計画の概要は表1.3-1に示すとおりである。

表1.3-1 計画の概要

項目	計画の概要
都市計画道路名	八王子都市計画道路3・3・41号鏡水戸吹線 秋多都市計画道路3・2・17号牛沼線
延長及び区間	延長：約5.3km 起点：東京都八王子市丹木町一丁目 終点：東京都あきる野市牛沼
通過地域	八王子市及びあきる野市
道路規格	第4種第1級
車線数	往復4車線
構造形式	一般部(約4.1km)、橋梁部(約0.1km)、 掘削部(約0.3km)、トンネル部(約0.8km)
設計速度	60km/時
主要接続道路	八王子都市計画道路3・3・41号線、八王子都市計画道路3・4・61号線(かすみ学園通り)、一般都道166号、主要地方道46号(高尾街道)、一般国道411号(滝山街道)
計画交通量	平成17年度：24,100～42,200台/日 平成27年度：16,800～38,900台/日
工事期間	平成9年度～17年度(予定)
供用予定時期	平成17年度予定

1.4 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案について、都民からの意見書22,851件及び関係市長として、八王子市長及びあきる野市長からの意見が提出された。また、公聴会においては、25名の公述人より意見が述べられた。

これらの主な意見とそれらに対する事業者の見解の概略は、表1.4-1に示すとおりである。

表1.4-1 主な意見と事業者の見解の概略

主な意見の要旨	見解の概略
<p>(1) 予測・評価項目の選定</p> <p><1> 大量の自動車交通は土壤汚染の原因であるのに土壤汚染の予測をしていないのはおかしい。</p>	<p>自動車排ガス中に含まれる重金属類は少なく、以下の理由により土壤汚染の予測・評価の必要がないと判断しました。</p> <p>(1) 鉛については、既に昭和45年にガソリンの低鉛化の行政指導が行われ、ガソリンが無鉛化されており、今後の道路については問題にならないと考えます。</p> <p>(2) 「数字で見る環境 環境保全資料集1990年版」(平成3年3月、東京都環境科学研究所)によると、都内5箇所、千葉県内1箇所の道路周辺で採取された土壤中の金属含有量測定値は鉛27～186mg/kg、カドミウム1～2mg/kgとなっており、東京都の「汚染土壤処理基準」(平成6年12月)の処理基準(含有量参考値)鉛300mg/kg、カドミウム5mg/kgを下回ります。</p> <p>なお、計画道路沿道の土地利用の経緯を見ると、主に住宅、農地及び樹林であり、土壤汚染の原因となる地歴をもつものはありません。</p>
<p>(2) 大気汚染</p> <p><1> 大気汚染の予測手法について</p> <p>拡散式のほか、類似道路の交通量と周辺のNOx濃度の関係から将来の交通量に対するNOx濃度を予測することが必要である。</p>	<p>大気汚染の予測には「道路環境整備マニュアル」(平成元年1月、社団法人日本道路協会)に記載されていて、全国的に広く用いられているブルーム・パフ式を用いており、十分精度の高い方法であると考えます。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p><2> 「環境影響評価制度の手引き・技術指針」によると、環境基準は二酸化窒素について決められており、環境基準を指標にして評価する場合には、窒素酸化物を二酸化窒素に変換する。変換モデルもいくつか提案されていますが、評価書案が採用している変換モデルは技術指針で示されているものとは違い、「東京都窒素酸化物検討会」の報告書で用いられているモデルとも違います。評価書案では自動車排出ガス測定局の年平均値から一般環境大気測定局の年平均値を差し引いて、自動車からの窒素酸化物と二酸化窒素濃度を算出しています。これは、一般局の濃度に自動車からの寄与分がないのなら成り立つかもしれませんが、現実には一般局の測定濃度には自動車からの排出ガスが流れてきた分も含まれています。道路の影響のある一般局の値を差し引いたら、道路による大気汚染濃度より小さくなって、その数値が何を表しているかわからなくなります。その証拠に、八王子市内の一般局5局の年平均値は元八王子測定室の窒素酸化物濃度より、この5年間ずっと大きいのです。元八王子局では自動車排気ガスによる窒素酸化物が存在しないどころか、マイナスに吸い取っていることとなります。評価書案資料集では、元八王子、打越局の値はマイナスなので描かれていません。都合のよい点だけ取り出して関係を求めれば都合の良い結果が得られるのはあたりまえで、この点についてきちんと説明するべきです。</p>	<p>窒素酸化物 (NOx) から二酸化窒素 (NO₂) への変換式は、バックグラウンド濃度を含まない計画道路からのNOx濃度をNO₂濃度に変換するため、東京都内多摩部の一般環境大気測定局 (一般局) 及び自動車排出ガス測定局 (自排局) の測定結果を基に求めたもので、「道路環境整備マニュアル」(平成元年1月、社団法人日本道路協会) に記されている方法を用いました。</p> <p>八王子市内の測定局については、市の中心部 (八木町) と周辺部 (元八王子、由木、打越) に分けて集計しました。また、自排局と同一の市内に一般局がない場合は、データ数を確保するために周辺市の一般局の平均値を用いています。</p> <p>その結果、自排局の濃度から一般局の濃度を差し引いた値はマイナスとはなりませんでした。</p>
<p><3> 評価書案では、平成5年度の調査で、二酸化硫黄、一酸化炭素、二酸化窒素は環境基準を達成、浮遊粒子状物質、オキシダントについては環境基準を達成していないとなっているが、予測事項は一酸化炭素、二酸化窒素及び二酸化硫黄としています。SPMやオキシダントという環境基準を達成していない項目こそ八王子市での特殊な公害項目ではないかと考え、ぜひ研究していただきたい。</p>	<p>「東京都環境影響評価技術指針」(以下「技術指針」という。)によると、大気質の予測事項は「大気中における生成過程等が明らかでない反応二次生成物質は除く」とあり、「東京都環境影響評価技術指針解説」(以下「技術指針解説」という。)によると「反応二次生成物質とは、大気汚染物質相互間、大気の正常成分との反応、太陽の強い紫外線の照射等による光化学反応によって生成する物質のうちで、現在の知見では、対象事業から排出する物質の量と反応生成量との関連等を予測する方法が明らかにされていない物質をいい、例えば、光化学オキシダントがあげられる。」とされています。</p> <p>また、自動車の走行に起因する浮遊粒子状物質 (SPM) は、発生源データの集積が十分ではなく、またSPMの長期間滞留・二次生成等についてもまだ十分な知見が得られていないことから、発生源からの寄与を特定することができないため、予測対象物質から除外しました。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p><4> 東京都公害防止計画に「平成2年度における窒素酸化物の排出係数」が図で示されている。排出係数は平均速度に依存して35km/h付近で最小となる。排出係数の計算において、車速が24km/時と35km/時の場合を計算しているが、実際の速度または設計速度と関係のない車速で行っている。排出係数が最低の場合を選んで計算したのでは意図的である。</p>	<p>排出係数はアイドリング、加速、減速、定速の運転モードに大きく影響されます。排出係数設定の基となっている「都内自動車交通量及び自動車排出ガス量算出調査報告書（概要版）」（平成4年3月、東京都環境保全局）では、一般道路の排出係数は5km/時～45km/時の範囲を5km/時ピッチで示されているが、この速度は定常走行速度ではなく、加減速や停止を含んだ平均走行速度です。</p> <p>したがって排出係数を設定する際の走行速度は、計画道路と類似した機能を持つと考えられる新奥多摩街道で実測した平均走行速度（昼間：24km/時、夜間：35km/時）を用いました。</p>
<p><5> 滝山街道と平行してつくられる予定で、その間隔は100m前後である。二つの道路によって起こる複合汚染についての評価もなく、住環境が守られる保証はない。</p>	<p>大気汚染の予測は、計画道路からの年平均寄与濃度を計算し、これに現地調査結果から推定した年平均バックグラウンド濃度を加え将来濃度とし、さらに評価は日平均値に換算して行っています。滝山街道からの影響は現地調査結果を基に設定したバックグラウンド濃度に含まれています。</p>
<p><6> バックグラウンド濃度について 多摩地域の自動車走行量と予測時の平均車速および自動車走行量の伸び率を勘案すると、平成17年度のバックグラウンド濃度は、評価書案の値を約1.2倍しなければならない。</p>	<p>将来バックグラウンド濃度を推定する場合は、広域の自動車走行を考慮する必要があるため、「東京都自動車排出窒素酸化物総量削減計画」（平成5年11月、東京都）に記載されている都内平均走行速度（18km/時）を用いて排出係数の低減率を推定しました。</p> <p>交通量（自動車走行台キロ）の伸びは、将来の社会経済指標として、都や各県の長期計画に基づく人口や自動車保有台数を用いており、八王子インターチェンジ周辺地区の開発計画や秋留台の開発計画、八王子ニュータウン計画等の開発計画についても考慮した上で、東京圏1都3県の自動車走行台キロを平成2年度962億台km、平成17年度1,232億台kmと推計したもので、15年間の伸び率は28.1%です。</p>
<p>(3) 騒音</p> <p><1> 騒音の現況調査の結果を見ると、住宅地では朝はほとんどの地点で環境基準を上回っている。道路騒音はすべての地点で環境基準を上回って、丹木町では要請基準も上回っている地点がある。ところが、予測では現況と全く無関係にすべての時間帯で環境基準をクリアする。現況調査をしている滝山街道は1日16,000～17,000台ぐらい、新滝山街道は24,000～42,000台ぐらいに増加する。交通量と騒音は必ずしも一直線には比例しないが、騒音がこんなに減るとい理由がわからない。</p>	<p>計画道路では車道と予測地点の間が約10m離れているため、道路交通騒音の予測値は距離減衰の効果が反映されており、さらに遮音壁を連続して設置することにより回折減衰の効果が反映され、各地点ともすべての時間区分で評価の指標である環境基準を下回ります。</p>

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 概 略
<p><2> 現況において滝山街道は一日じゅう基準値をオーバーしています。これに新設道路の騒音が加わっても、工事完了後すべての時間区分で評価の指標を下回る予測は、納得いきません。既に基準をオーバーしているのに、新しい道路ができて、たとえ遮音壁などができたとしても、この数値より下回るということは常識的に考えられません。</p>	<p>今回の道路交通騒音の予測評価は計画道路から発生する騒音の影響を対象としています。</p> <p>計画道路では車道と予測地点の間が約10m離れているため、道路交通騒音の予測値は距離減衰の効果が反映されており、さらに遮音壁を連続して設置することにより回折減衰の効果が反映され、各地点ともすべての時間区分で評価の指標である環境基準を下回ります。</p> <p>本事業等の実施により道路網が整備され、滝山街道等の交通量が計画道路に転換されることにより交通流の分散が図られると考えます。交通の円滑化は環境の改善につながります。</p>
<p><3> 騒音の予測はすべて計算値でできていて、平均パワーレベルを想定し、距離による減衰や遮音壁、そういうものを減らして計算し、環境基準は遮音壁を若干上げるとか操作的にクリアできる。</p> <p>問題は、騒音の予測を全部、中央値でやっていることで、どんな大きな音がしても50番目の値で予測するので、一番問題になる大型車の大きな騒音は無視されてしまう。平均パワーレベルで予測するのは現実と合わない。中央値だけではなく、上端値とその頻度を予測してほしい。</p>	<p>評価の指標は「技術指針」に基づき、生活環境を保全し人の健康の保護に資するうえで維持されることが望ましい基準である「騒音に係る環境基準」としました。</p> <p>騒音に係る環境基準は、原則として中央値(L₅₀)とすると規定されています。自動車騒音のように騒音レベルが連続的に不規則かつ大幅に変動する変動騒音の場合には中央値を採用しています。</p>
<p><4> 予測地点には遮音壁が2mとか3mとかたつように書いてあるが、標準断面図に遮音壁というのはなく、植樹帯となっている。植樹帯のところと遮音壁のところがあるのでしょうか。遮音壁というのは連続していないとあまり効果はない。</p>	<p>遮音壁は、原則として植樹帯に連続して設置します。また、予測に用いた遮音壁の高さは場所に応じて1.0m、1.5m、2.0m、2.5m、3.0mとしています。</p>
<p>(4) 振動</p> <p><1> 低周波振動については低周波空気振動しか考慮していないように見受けられる。柱列式地中連続壁掘削機(SMW機)による地中を伝わる超低周波による振動に留意すべきだ。</p> <p>数年前、下水道工事で柱列式地中連続壁掘削機(SMW機)と思われる機械で地下17mを掘削したときに約1月程地中を伝わる超低周波数による振動と保安作業の結果出ると思われる地中を伝わってくる騒音に悩まされた。我慢の限度は2日、二日作業したら一日休み、一日作業したら二日休みというような作業日程にして夜間は全面的に休みとするような日程が望ましいと考える。</p>	<p>柱列式地中連続壁掘削機(SMW機)による建設作業振動の予測結果は、工事敷地境界で53dBと予測され、評価の指標(東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の勧告基準)70dBを下回ります。</p> <p>なお、具体的な作業日程については、事業実施段階において決定しますが、関係機関と協議を行い周辺環境に支障がない様に努めます。</p>

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 概 略
<p>(5) 地形・地質</p> <p><1> 計画道路は谷地川断層に非常に接近して、ほとんど同じ所を通っていく。そしてトンネルは明らかに断層を突っ切る。これは非常に危険なことで、工事中に地下水が漏れるとか色々な問題が出てくるかも知れません。トンネル完成後も、断層がもし急激な変動を起こしたら災害が起こることも考えられます。このようなかなり大きな断層線に超接近して並行し、またそれをまたぐような大規模な道路開発計画は、無謀ですし、地質学の立場から中止していただきたい。</p>	<p>「日本の地質 関東地方」(昭和61年、日本の地質「関東地方」編集委員会編 共立出版)や「日本の活断層」(平成3年、活断層研究会編 東京大学出版会)などの既存資料によれば、計画道路付近には断層・破砕帯は記載されていません。そこで、評価書案では「大きな断層や破砕帯はみられない」と記載したものです。</p> <p>また、事業の実施段階において、ボーリング調査などの地質調査を実施し、さらにトンネル部分では、地表地質踏査、弾性波探査などの詳細な地質調査を行います。</p> <p>計画道路の構造については、事業の実施段階で詳細な調査・設計を行い決定されることとなります。なお、耐震設計に関する基準は、阪神大震災を踏まえ、現在改訂作業が進められています。</p>
<p>(6) 水文環境</p> <p><1> 谷地川上流では掘削部、トンネル部によって分断される。移動阻害を道路構造物や土留壁によって最小限に抑えると言っているが疑問である。(かつて武蔵野線小平地域の大雨による事故があった)</p> <p><2> 井戸水を利用している住民が多い、しかも浅い堀になっている。</p> <p>工事によって地下水が変化し、大きな影響を受けることが予想される。畑にも影響が予想される。</p>	<p>地下水については、工事に先立ち詳細な地質・地下水調査を行い、掘削部及びボックス型トンネル部の施工時は、仮設の集水暗渠等により丘陵側の湿潤化を防ぐとともに、集めた地下水を谷側に浸透暗渠等により地下浸透させ、工事の施工中の地下水の水位の変化を極力抑えます。また、工事の完了後は、一般部については、切土のり面からの浸出水をできるかぎり地下浸透させるほか、掘削部における通水路の設置やボックス型トンネル部における地表付近の帯水層部分の土留壁の撤去等により地下水の水位の変化を極力抑えます。</p> <p>なお、工事前、工事中、工事後には数箇所の周辺井戸の水位を観測し、施工管理に留意するとともに、障害が発生した場合は代替措置を速やかに講じます。</p>

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 概 略																																																														
<p>(7) 陸上植物</p> <p><1> p.212クスノキ科の中にチャノキがあり、p.213ツバキ科の中にもチャノキがある。種数のトータルも違ってくるのではないか。</p> <p><2> p.219よりツツジ科のナツハゼが続けて二度並んでいる。一方は●、一方は1が記されている。このような初歩的なミスがあるのは、アセスのずさんさの現れである。</p> <p><3> p.222よりキク科オオブタクサの次にクワモドキが記されているが、同種異名である。このような事も知らない者が作ったアセスは信用しろと言う方が無理だ。</p> <p><4> 多くの誤りが指摘されていますが、原稿を見ないで16カ所ものミスが発見でき、まだまだ誤りはあるのではないかと疑いたくなります。植物以外、アセス全体も信用できなくなります。全くのダブリ、同種異名のダブリ、これらを正したら種数のトータルまで狂ってくるはずです。</p>	<p>評価書案資料編の陸上植物目録の配列及び現地調査確認種名は、原則として「植物目録」(昭和63年、環境庁)に従いました。</p> <p>ご指摘の箇所については、評価書において次のとおりとします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クスノキ科のチャノキは削除します。 ・オオハナワラビ、フユノハナワラビ、ナツハゼは既存資料確認種(陸上植物目録では「●」と表示)と現地調査確認種(「1」と表示)で別途記載されているため一つにまとめます。 ・ヒマラヤスギはスギ科からマツ科へ移動します。 ・サネカズラとビナンカズラ、ツタとナツツタ、タビラコとキュウリグサ、オオブタクサとクワモドキは、同じ種に既存資料と現地調査で異なる種名を用いているため、それぞれサネカズラ、ツタ、キュウリグサ、クワモドキに統一します。 ・ネナシカズラから「帰」を削除し、アメリカネナシカズラに「帰」を記載します。 ・確認種数は表1.4-2に示すとおりとします。 <p>表1.4-2 確認種数一覧(植物相)</p> <table border="1" data-bbox="810 1160 1428 1406"> <thead> <tr> <th rowspan="2">分 類</th> <th colspan="2">現地調査確認種数</th> <th colspan="2">既存資料確認種数</th> <th colspan="2">計</th> </tr> <tr> <th>科数</th> <th>種数</th> <th>科数</th> <th>種数</th> <th>科数</th> <th>種数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>シダ植物</td> <td>14</td> <td>32</td> <td>20</td> <td>83</td> <td>30</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td>裸子植物</td> <td>4</td> <td>7</td> <td>6</td> <td>10</td> <td>6</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">被子植物</td> <td>双子葉植物</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td> 離弁花類</td> <td>68</td> <td>329</td> <td>68</td> <td>445</td> <td>75</td> <td>492</td> </tr> <tr> <td> 合弁花類</td> <td>27</td> <td>183</td> <td>28</td> <td>262</td> <td>29</td> <td>279</td> </tr> <tr> <td>単子葉植物</td> <td>18</td> <td>190</td> <td>20</td> <td>265</td> <td>20</td> <td>285</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>131科</td> <td>761種</td> <td>142科</td> <td>1,066種</td> <td>151科</td> <td>1,151種</td> </tr> </tbody> </table>	分 類	現地調査確認種数		既存資料確認種数		計		科数	種数	科数	種数	科数	種数	シダ植物	14	32	20	83	30	88	裸子植物	4	7	6	10	6	11	被子植物	双子葉植物						離弁花類	68	329	68	445	75	492	合弁花類	27	183	28	262	29	279	単子葉植物	18	190	20	265	20	285	合 計	131科	761種	142科	1,066種	151科	1,151種
分 類	現地調査確認種数		既存資料確認種数		計																																																										
	科数	種数	科数	種数	科数	種数																																																									
シダ植物	14	32	20	83	30	88																																																									
裸子植物	4	7	6	10	6	11																																																									
被子植物	双子葉植物																																																														
	離弁花類	68	329	68	445	75	492																																																								
	合弁花類	27	183	28	262	29	279																																																								
単子葉植物	18	190	20	265	20	285																																																									
合 計	131科	761種	142科	1,066種	151科	1,151種																																																									
<p><5> 住吉神社のスダジイ群落は市内でも数少ない貴重な場所である。影響はないと言っているが、その直下をトンネルで掘るのに影響がないというはおかしい。</p>	<p>住吉神社のスダジイ群落は、調査地域内に存在する極相林又はそれに近い群落構成を示す天然林として注目される植物群落です。</p> <p>計画道路は、難透水層である加住礫層をめがね型トンネルで通過するため、地下水への影響はほとんどなく、その上に生育するスダジイ群落への影響は少ないと考えます。</p>																																																														
<p><6> 危急種であるカンアオイ類は、計画道路周辺に広く生育しているから改変しても良いと言っているが、この理論を推し進めていけば最終的に何もなくなってしまいます。「開発は早い者勝ち」は許せない。</p>	<p>カンアオイ及びタマノカンアオイについては、現地調査で確認された生育地の多くが計画路線による改変を受けません。計画道路によって、その生育地である樹林地の林縁が開放される場合には、植栽による林縁の保護により、生育環境の保全に努めます。</p>																																																														

主な意見の要旨	見解の概略
<p>(8) 陸上動物</p> <p><1> ムササビなどは、直接営巣地が破壊されないまでも、フィールドが破壊されれば生存が難しいのではないか。</p>	<p>現地調査において、ムササビは調査地域西部の住吉神社周辺の樹林において確認しています。</p> <p>計画道路では、ムササビの生息地の地下をめがね型トンネルで通過し、地表部の改変は行わないため、影響は少ないと考えます。</p>
<p><2> 平成6年秋口より単独で飛来するオオタカの姿を毎日のように見ることが出来るようになったが、平成7年になると枯木に止まるオオタカの音を見られるようになった。平成8年に入ってもオオタカに襲われたと思われる羽毛を数カ所見つけているので、まだ生息しているものと思います。新滝山街道の工事に当たっては留意する必要があると思います。</p>	<p>現地調査において、オオタカを確認しています。</p> <p>オオタカは生息域が計画道路周辺に限定されるものではないと考えています。また、主な生息環境である樹林地は、植栽による林縁の保護等によって、保全する考えです。</p> <p>計画道路の周辺で、営巣地が確認された場合は、繁殖期(2~7月)等を考慮して工事を行う考えです。</p>
<p><3> 評価書案では、平成6年度のトウキョウサンショウウオの確認地点は9カ所と示されていますが、極めて限定された地点で、しかも計画道路の直近となっています。卵囊の数もそう多くなく24対となっています。確認された環境条件は、谷部の小さい流れの溜り、湿地、淀みなどです。工事によって、「日本の絶滅のおそれのある野生生物」に基づく「地域個体群」であるトウキョウサンショウウオの環境が大きく崩されることは危惧されるところで、重大な影響を与えると考えられる計画は見直すべきではないか。</p>	<p>トウキョウサンショウウオの繁殖は、計画道路より上流の谷地川支川において確認されています。谷地川支川の改変は道路の横断箇所限定され、工事の完了後は谷地川支川に直接影響を与えることはないため、本種に対する影響はごく少ないと予測されます。</p>
<p><4> 改変部分はわずかだといっているが、大きな道路は野生動物達の交流を妨げ、生態系を分断するものである。</p>	<p>計画道路によるけもの道の分断については、陸上動物の種類に応じ、必要に応じてコルゲートパイプ、ボックスカルバート等によるけもの道の代替措置を検討します。</p>
<p>(9) 水生生物</p> <p><1> 「ホトケドジョウは周辺に広く存在しているから、改変しても影響は少ない。」と、のべているが、この論理で次々に開発していったら、個体群は縮小し、ついには絶滅してしまう。</p>	<p>ホトケドジョウは現地調査において谷地川及び谷地川支川でその生息を確認しています。事業の実施により、谷地川支川の横断箇所11ヶ所で付替えを行います。付替工事では濁水の発生を極力抑える工法を採用するため、ホトケドジョウへの影響は少ないと考えます。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p>(10) 動植物一般</p> <p><1> 開発が進み、トウキョウサンショウウオやホタルの生息地が失われ、毎年少なくなっている。ここに新滝山街道ができれば地域の自然環境は一変し、開発は進み、たとえ立退きにならなくても、今後とも住み続けていくことができるか、昔から生活してきた住民は大変心配しています。立ち退きに該当する住民をはじめ地元住民の意見に耳を傾けてアセス案の再検討を行うことを強く求めます。</p>	<p>計画道路及びその沿道については、植栽による林縁の保護の他、植樹帯や切土・盛土のり面には緑化を図り、緑の量の回復に努めます。これによって、そこに生息する陸上動物の生息環境への影響を少なくするものと考えます。</p> <p>また、トウキョウサンショウウオ、ホトケドジョウ、ホタル等の水生動物等については、谷地川支川の横断箇所11ヶ所で付替えを行います。付替工事においては濁水の発生を極力抑える工法を採用するため、影響は少ないと考えます。工事の完了後は計画道路が谷地川支川及び谷地川に直接影響を与えることはありません。</p>
<p>(11) 電波障害</p> <p><1> 電波障害は事前に予測されます。電波障害が発生したから対策するのではなく、事前に、遮音壁の設置も考慮したうえで、せめてVHF・UHF帯におけるテレビ放送のみでもきちっと出来る様にしておくべきである。</p> <p><2> 電波障害に対する対策がテレビ受信装置側のアンテナの高さや位置の変更により対策することになっておりますが、素子の多い指向性の強いアンテナに頼ることとなり、風雪時には建物に掛かる荷重や転倒・転落事故につながります。</p>	<p>遮音壁の設置を考慮したうえで予測をした結果、地上波（VHF・UHF）の新たな電波障害の発生はないと考えられます。</p> <p>アンテナの高さや位置の変更により対策を行う場合には、風雪時の建物に掛かる荷重や転倒・転落事故に十分配慮します。</p>
<p>(12) 景観</p> <p><1> 「眺望が大きく変化する地点が出現する」とのべていながら、「変化を最小限に抑える」という結果を引き出しているのは矛盾である。</p>	<p>計画道路により、丘陵部の自然的景観が人工的景観を含む景観へと変化する区間が生じ、また、近景域では眺望の変化が大きい地点がありますが、地域の自然条件を十分検討し、適切な植栽を行うなどの措置を講じるとともに、構造物のデザイン、色彩等に配慮し、構造物が本来持つべき機能と周辺の景観と調和させるよう努めます。</p>

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 概 略
<p>(13) 史跡・文化財</p> <p><1> 八王子市丹木町2丁目18番地廻りと推測しているが極楽寺跡と言われているところがある。現在八王子市大横町にある極楽寺が昔滝山城址全盛の頃有ったところと聞きます。留意しておく場所と考える。</p>	<p>計画道路は、周知の埋蔵文化財包蔵地を通過しますが、文化財保護法等の規定に基づき教育委員会等の関係機関と十分に協議し、発掘調査、記録保存等に努めます。</p> <p>また、工事の施工中に新たな埋蔵文化財が発見された場合には、すみやかに関係諸機関と協議し、文化財保護法に基づき適切に対処します。</p>
<p>(14) 自動車交通量等</p> <p><1> 将来交通量の予測について 将来交通量の予測が現況調査にもとづく交通量に伸び率をかけた値よりかなり低く見積もられていて、両者の間に整合性がない。 9年後の交通量を100台単位で予測すること自体、非科学的である。交通量の予測などのように、不確定要素が多い場合には万台単位で幅を持った予測を行うことが必要である。</p>	<p>計画交通量の推計は、4段階推計法と呼ばれる一般的な交通量推計の方法を用い、十分な精度があると考えています。</p> <p>特定の道路の将来交通量は、広域の交通量と将来の道路整備計画が関係します。したがって、ある地域全体として交通量が増加した場合でも、道路網の整備により交通流が分散されることにより、個々の道路の交通量が減少することがあります。</p> <p>平成17年度と比べると平成27年度には、都市計画道路網の整備が進むことから計画道路の交通量が減少することになります。</p>
<p><2> 滝山街道と平行して、更に四車線の新滝山街道を作ることは、むしろ無駄であり、滝山街道の交差点の改良などを行うことによって渋滞解消は十分可能である。</p>	<p>交通渋滞を解消し、円滑な交通を確保するためには、道路毎、交差点毎の対応でもある程度の局地的な効果を得ることは可能であると考えますが、最も必要なことは計画的な道路網の整備であると考えています。</p> <p>計画道路は、圏央道や国道16号バイパス等と幹線道路網を形成し、多摩の「心」育成に寄与し、滝山街道の交通の円滑化や地域の環境の改善にも寄与すると考えます。</p>

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 概 略
<p>(15) 建設工事</p> <p><1> 残土の捨て場だが、八王子市には「八王子市土砂等による土地の埋立等の規制に関する条例」(平成3年、条例第2号)があり、八王子市にあらかじめ届け出なければいけないが、アセス案を見ると、関係法令の中に含まれていない。八王子市以外で埋め立てたりする場合でも、そこでの各市町村の条例があれば条例、なければ住民にあらかじめ十分説明していなければいけない。</p> <p><2> 残土の具体的な処理方法がある程度分かる範囲で、こういうものに利用するのだと書いて、その持って行き先、その住民、沿道の住民、そういう人達に全部影響があるのだから、影響評価に欠かせない重大事項ではないか。仮に協議会をつくるのであれば、どういうメンバーか、学識経験者はどうなのか、地域の代表者はだれを入れるのか、ということもアセスに明記してほしい。</p>	<p>工事に伴い発生する土砂については、「建設副産物適正処理要項」(平成5年、建設省)に基づき、本事業内での活用及び他の公共事業での有効活用に努めます。</p> <p>具体的には、東京都建設残土利用センター、(株)首都圏建設資源高度化センターや(財)東京港埠頭公社による広域的利用の促進を図る等検討します。</p> <p>また、それ以外の土砂については「八王子市土砂等による土地の埋立等の規制に関する条例」等の関連法規に基づき適切に対処します。</p> <p>工事に着手していない現段階において、残土処理についての具体的な受け入れ先や処分先を特定することはできません。</p> <p>今後、測量、設計、用地買収等を経て工事に着手することとなりますが、工事を実施する前には、残土などの運搬計画等について関係機関と調整を図り、適切に対処していきたいと考えております。</p> <p>なお、既存の道路を工事用道路として使用する場合には、関係機関と協議を行い、運搬経路の選定、環境保全対策等を講ずることにより、通勤・通学等日常生活に支障がない様に努めます。</p>
<p>(16) 環境一般</p> <p><1> 信号4カ所では、農地への往来が困難になり、地域の分断にもつながる。</p>	<p>計画道路と交差する道路は、地形等を勘案してアンダーパスやオーバーパス等で可能な限り立体化を図り、地域の人々の通勤・通学・日常生活等に支障がないよう努めます。</p> <p>なお、位置・構造等の詳細については、事業実施段階で関係機関等と調整を図り、対応します。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p>(17) その他</p> <p><1> p.5「地域の快適な街づくりに大きく貢献するものである」とのべているが、1日数万台の大型車の流入による大気汚染、騒音、振動、自然景観の破壊等の根源をなす自動車道路をつくるのが、どうして「快適な街づくり」になるのか。</p> <p><2> 八王子市では業務核都市構想、つまり地域住民の生活を無視した大規模開発の一つである圏央道計画に連動して3本ほどの道路が計画されています。これはいずれもモータリゼーションをあおるだけで、地域住民の安全で健康な生活には何にも役立ちません。「快適な街づくりに大きく貢献する」と言っていますが、一体、「快適」とは何を基準にして言うのでしょうか。</p> <p><3> 地元住民が切に望んでいるのは、深刻な渋滞の解消であり、交通安全対策の充実です。この住民の願いを逆手にとって、秋留台開発や左入の物流センターの開発を進める道路をつくって交通量を激増させ、騒音や大気汚染を深刻にすれば、地元住民にとっては不幸としか言いようがありません。</p>	<p>事業の目的は以下のとおりです。</p> <p>東京都は、第三次東京都長期計画において、地域の均衡ある発展のため、その長期的な地域づくりの方向性を示しており、八王子市及びあきる野市の位置する多摩中央ゾーンでは、多摩地域の自立性を高めるための拠点となる多摩の「心」を育成し、業務・文化・住宅等の調和のとれた職住近接の都市形成を目指している。</p> <p>八王子市では、街づくりを進める指針として「八王子21プラン」第二次基本計画を策定し、多摩の「心」としての首都圏の中核都市にふさわしい活力ある市街地の創出を目指しており、北部地域では、交通の要衝という地域の特性を活かした地域の活性化を促進するため、広域交通機能を一層充実させることが求められている。</p> <p>また、あきる野市については、秋川市が昭和63年3月に策定した「グリーンフロントあきがわ」新まちづくり10か年計画で、秋川市を西東京の新拠点都市として位置づけ、様々な機能の複合した都市として発展することを目指し、秋留台開発及び首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という）を活かした街づくりを進めることとしている。</p> <p>このような状況の中で、現在、一般国道411号（滝山街道）は、八王子市、あきる野市及び青梅市等を結ぶ幹線道路として重要な役割を担っているが、幅員は狭く、十分な歩道も設置されていないため、交通渋滞の発生や歩行者の安全面で多くの課題を抱えている。さらに今後、圏央道のあきる野インターチェンジの開設をはじめ、多摩の「心」としての八王子の発展や秋留台地域の開発等、周辺のまちづくりの進展により、さらに交通需要が高まることが予想される。</p> <p>計画道路は、このような交通状況を改善し、今後の交通需要に対応することを目的として計画したものである。圏央道や国道16号バイパス等と幹線道路網を形成し、交通の円滑化を図るとともに、地域の快適な街づくりに大きく貢献するものである。</p> <p>なお、八王子インターチェンジ周辺地区の開発計画や秋留台の開発計画、八王子ニュータウン計画等の開発計画については、計画交通量の推計段階で考慮しています。</p>

第2章 対象事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

東京都は、第三次東京都長期計画において、地域の均衡ある発展のため、その長期的な地域づくりの方向性を示しており、八王子市及びあきる野市の位置する多摩中央ゾーンでは、多摩地域の自立性を高めるための拠点となる多摩の「心」を育成し、業務・文化・住宅等の調和のとれた職住近接の都市形成を目指している。

八王子市では、街づくりを進める指針として「八王子21プラン」第二次基本計画を策定し、多摩の「心」としての首都圏の中核都市にふさわしい活力ある市街地の創出を目指しており、北部地域では、交通の要衝という地域の特性を活かした地域の活性化を促進するため、広域交通機能を一層充実させることが求められている。

また、あきる野市については、秋川市が昭和63年3月に策定した「グリーンフロントあきがわ」新まちづくり10か年計画で、秋川市を西東京の新拠点都市として位置づけ、様々な機能の複合した都市として発展することを目指し、秋留台開発及び首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という）を活かした街づくりを進めることとしている。

このような状況の中で、現在、一般国道411号（滝山街道）は、八王子市、あきる野市及び青梅市等を結ぶ幹線道路として重要な役割を担っているが、幅員は狭く、十分な歩道も設置されていないため、交通渋滞の発生や歩行者の安全面で多くの課題を抱えている。さらに今後、圏央道のあきる野インターチェンジの開設をはじめ、多摩の「心」としての八王子の発展や秋留台地域の開発等、周辺のみちづくりの進展により、さらに交通需要が高まることが予想される。

計画道路は、このような交通状況を改善し、今後の交通需要に対応することを目的として計画したものである。圏央道や国道16号バイパス等と幹線道路網を形成し、交通の円滑化を図るとともに、地域の快適な街づくりに大きく貢献するものである。

2.2 事業の内容

2.2.1 計画道路の位置

計画道路の位置は図2.2-1に示すとおりである。東京都八王子市丹木町一丁目を起点として、東京都あきる野市牛沼を終点とする延長約5.3kmの区間である。

2.2.2 事業計画の概要

本事業の計画の概要は、表2.2-1に示すとおりである。

計画道路は質の高い道路づくりを目指している。道路断面は、原則として中央帯、車道、歩道のほか、環境に配慮し、また、沿道利用の利便性を考慮して、植樹帯や副道で構成され（図2.2-3参照）、電線については地中化を図る計画である。

計画道路と交差する道路は、表2.2-1に示す主要接続道路については平面交差点を設けるが、その他の道路については、原則として副道に接続させる計画である。

表2.2-1 事業計画の概要

項 目	計 画 の 概 要
都 市 計 画 道 路 名	八王子都市計画道路3・3・41号鍵水戸吹線 秋多都市計画道路3・2・17号牛沼線
延 長 及 び 区 間	延長：約 5.3 km 起点：東京都八王子市丹木町一丁目 終点：東京都あきる野市牛沼
通 過 地 域	八王子市及びあきる野市
道 路 規 格	第4種第1級
車 線 数	往復4車線
構 造 形 式	一般部（約4.1km）、橋梁部（約0.1km）、 掘削部（約0.3km）、トンネル部（約0.8km）
設 計 速 度	60 km/時
主 要 接 続 道 路	八王子都市計画道路3・3・41号線、八王子都市計画道路3・4・61号線（かすみ学園通り）、一般都道166号、主要地方道46号（高尾街道）、一般国道411号（滝山街道）
交 差 鉄 道	な し
計 画 内 容	図2.2-2に示すとおり
標 準 横 断 構 成	図2.2-3に示すとおり
道 路 幅 員	28m～38.5m
計 画 交 通 量	図2.2-5に示すとおり

(1) 位置図

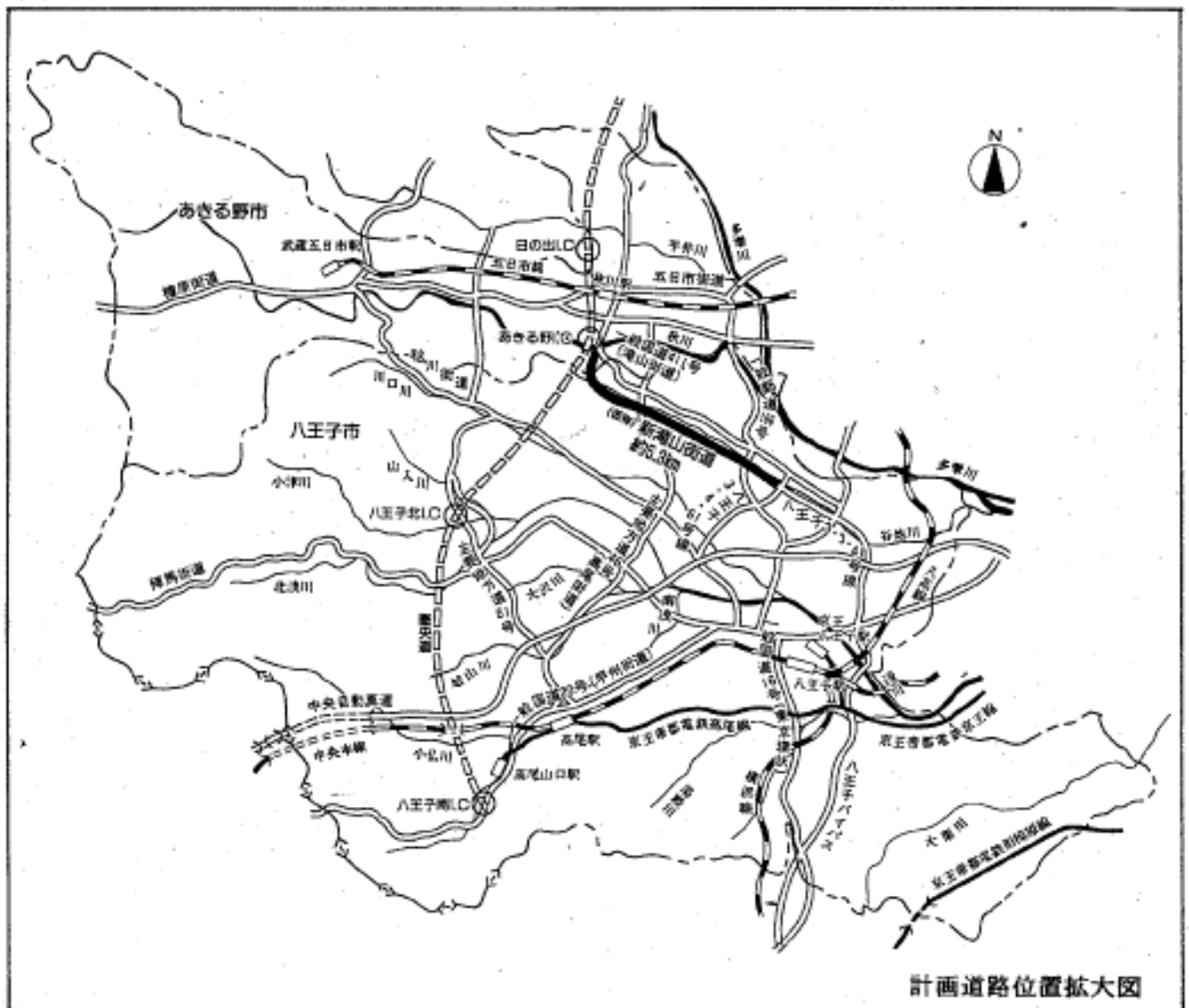
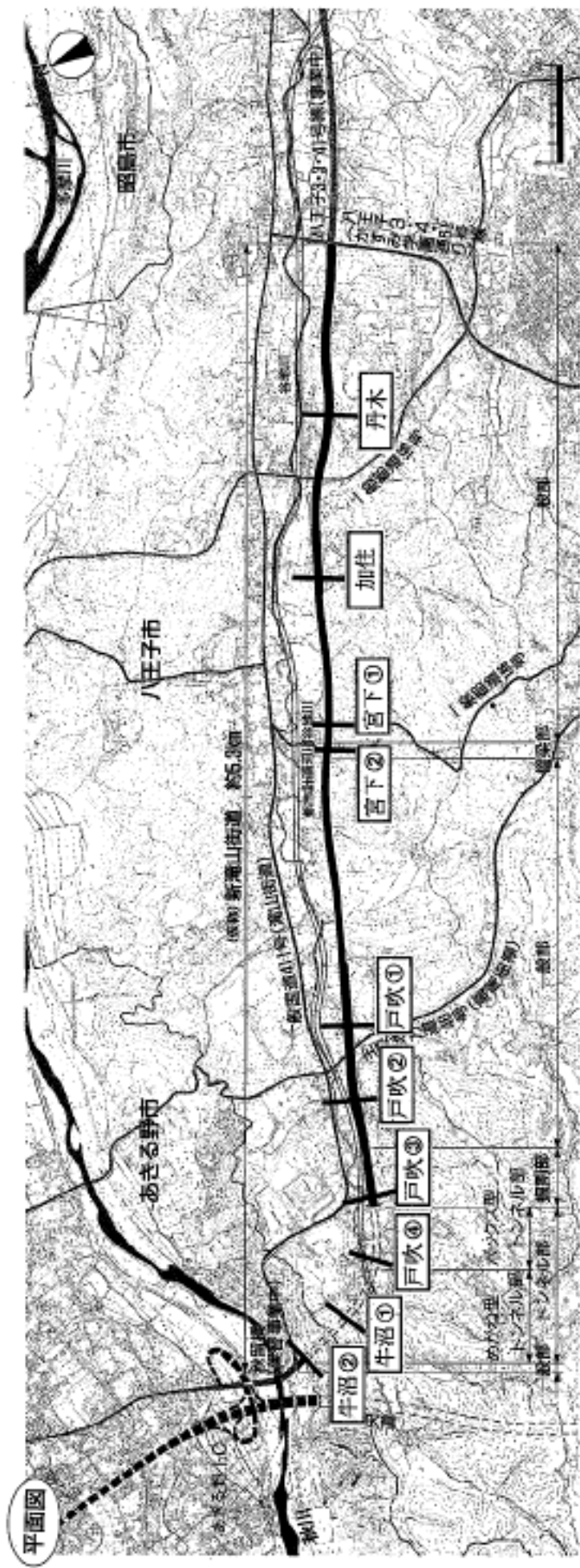


図2.2-1 計画道路事業予定位置



平面図

縦断面図

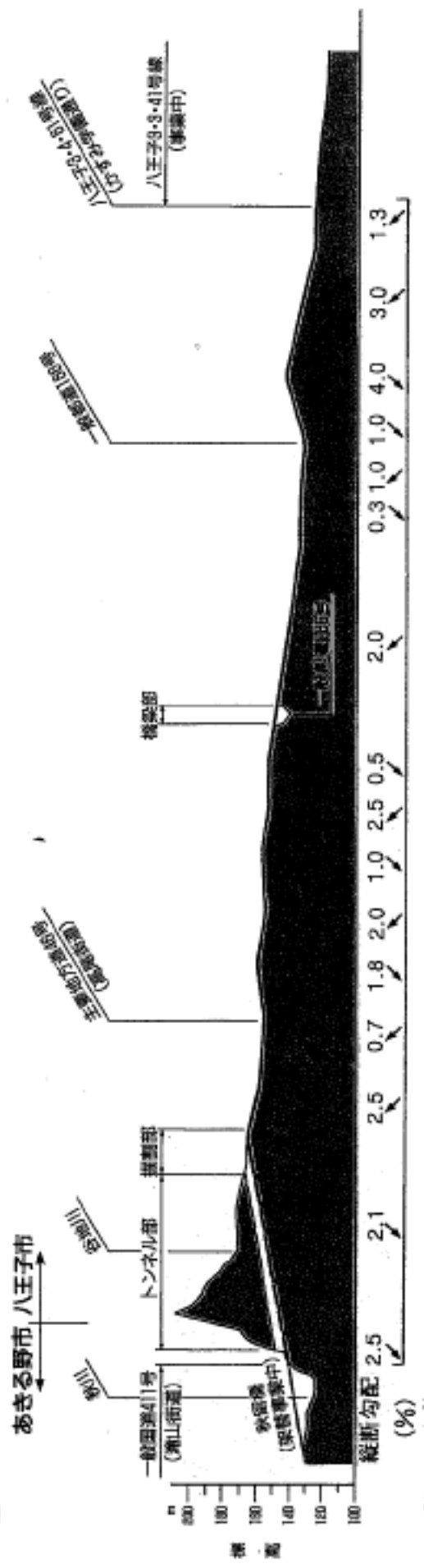


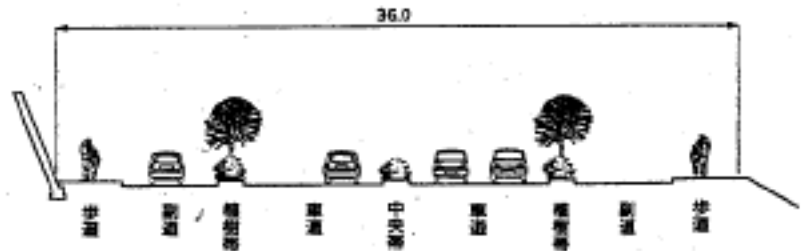
図2.2-2 計画道路の計画内容

(注) は計画断面図 (図2.2-4) の位置を示す。

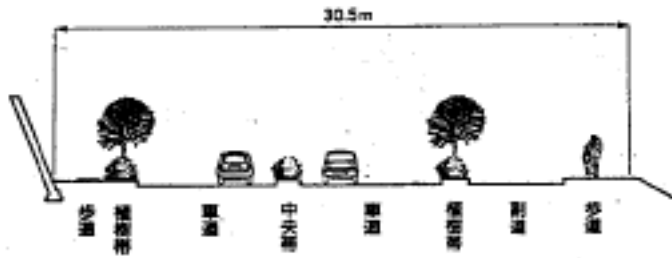
(2) 標準断面図

(八王子市丹木町、谷野町、加住町、戸吹町付近)

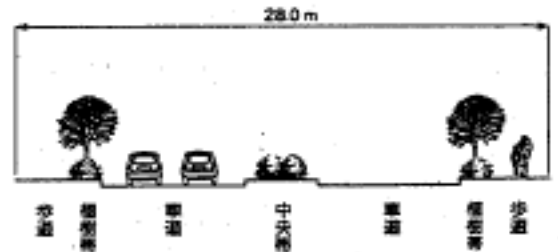
● 一般部



(ゴルフ場隣接部)

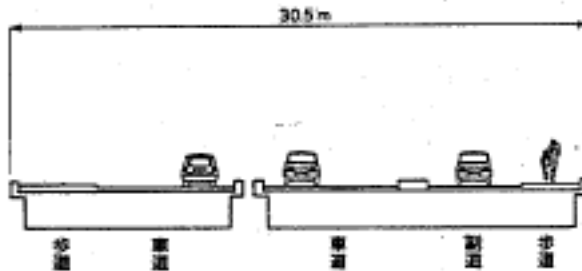


(秋留橋取付部)



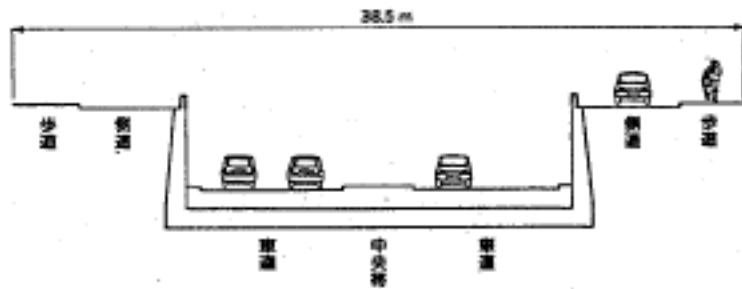
● 橋梁部

(一般都道186号交差部)



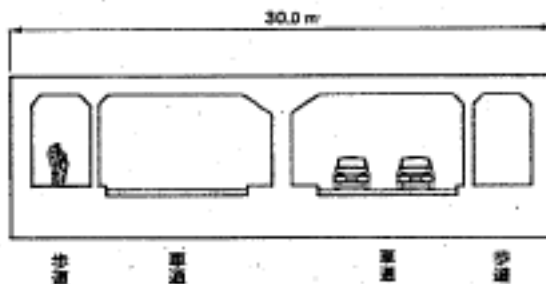
● 掘割部

(明大中野通り付近)



● トンネル部

ボックス型トンネル部
(掘割隣接部)



めがね型トンネル部
(八王子・あきる野市境付近)

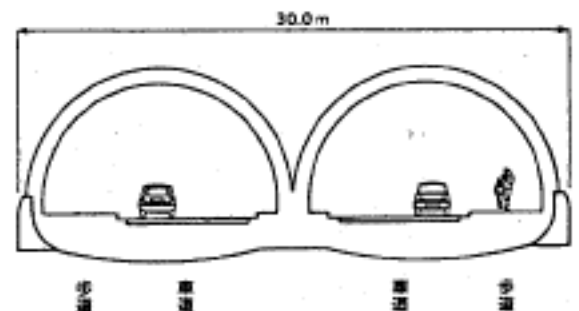
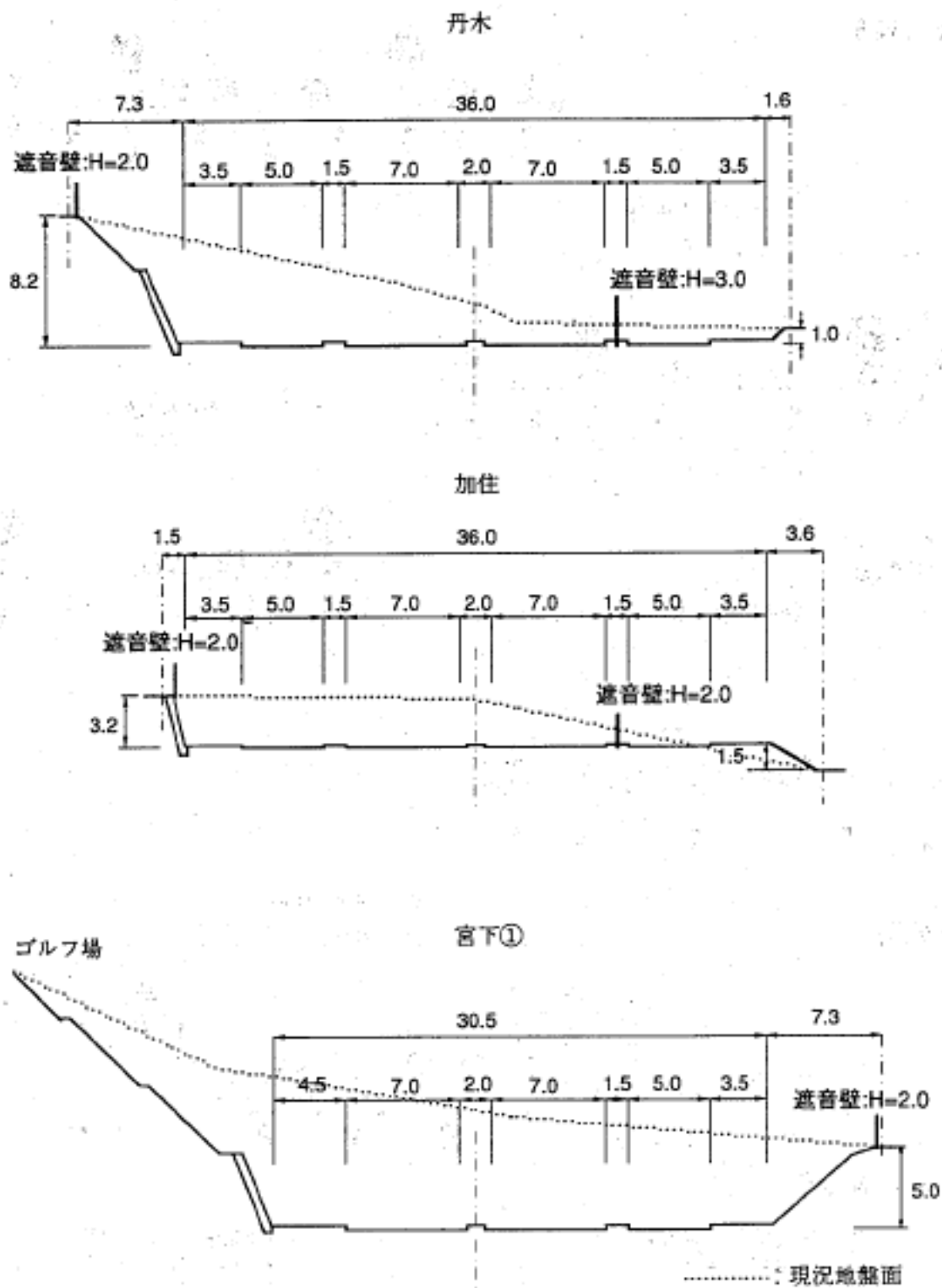


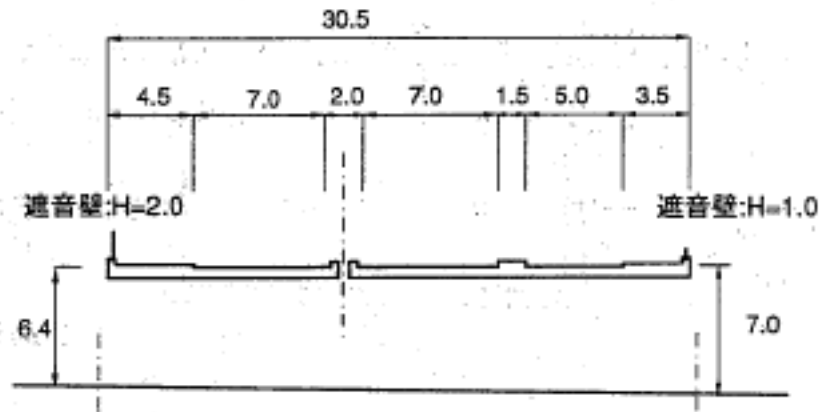
図2.2-3 計画道路の標準断面



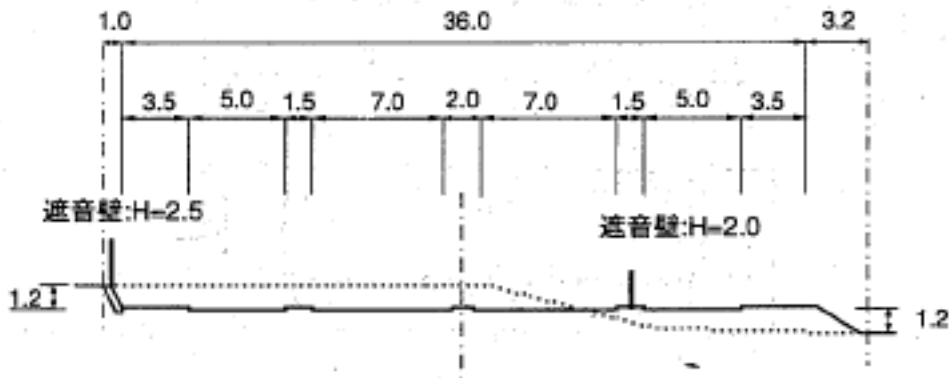
(単位：m)

図2.2-4(1) 計画断面図

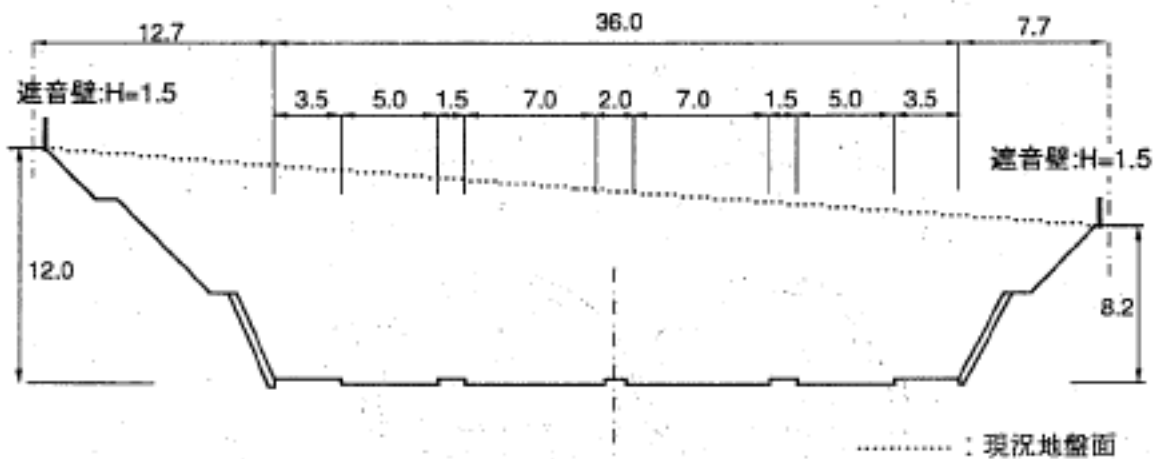
宮下② (橋梁部)



戸吹①



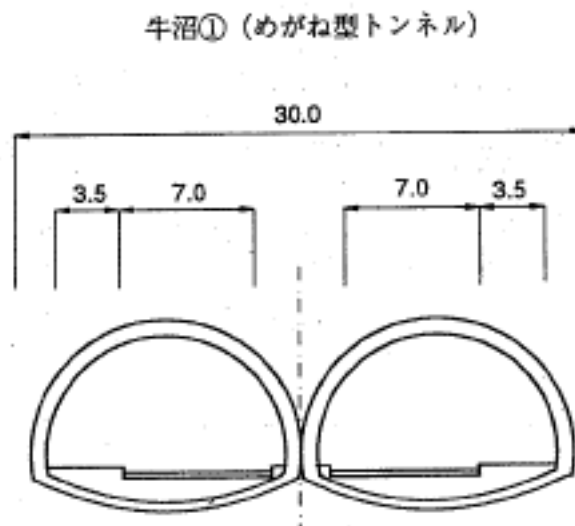
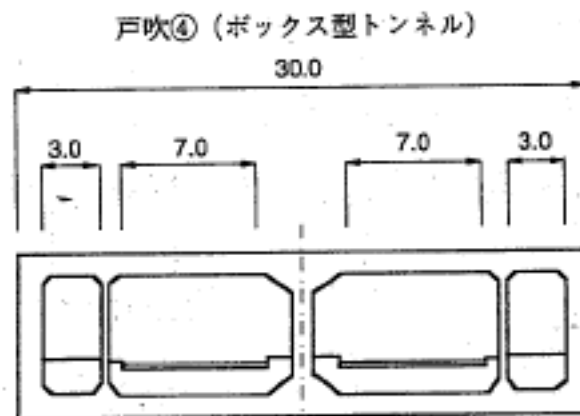
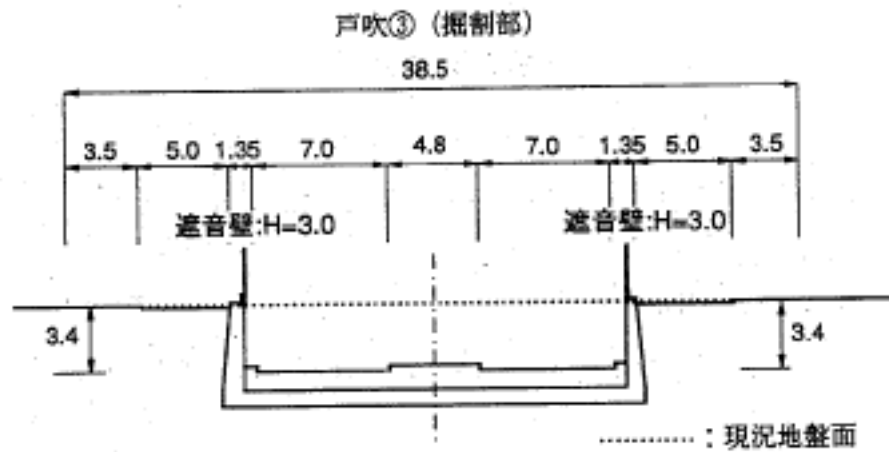
戸吹②



..... : 現況地盤面

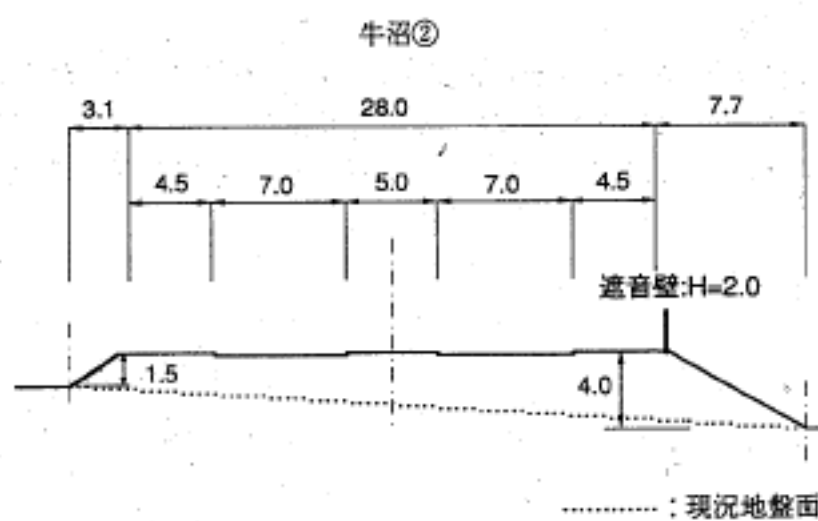
(单位: m)

図2.2-4(2) 計画断面図



(単位：m)

図2.2-4(3) 計画断面図



(單位：m)

圖2.2-4(4) 計畫断面圖

(3) 計画交通量

社会経済指標の将来見込等を基に、平成17年度及び27年度の交通量を推計した。

計画道路において、推計された平成17年度及び27年度の計画交通量は、図2.2-4に示すとおり、平成17年度24,100～42,200台/日、平成27年度16,800～38,900台/日である。

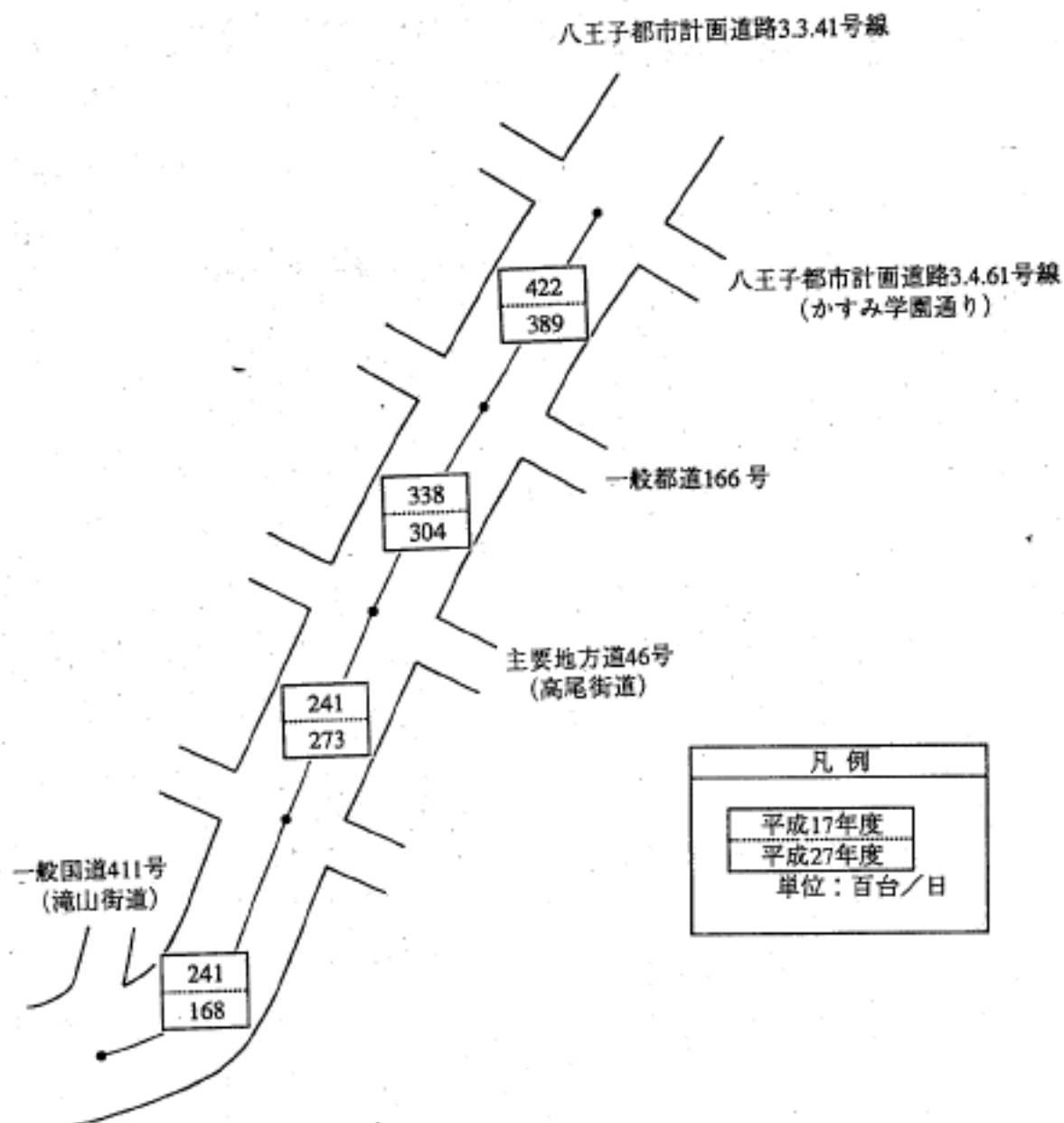


図2.2-5 計画交通量

(4) 植栽計画

計画道路には、原則として植樹帯を設け低木や中・高木を用いた植栽を施すほか、切土・盛土のり面等についても可能な限り植栽を施し、約7haの緑地を確保する。

(5) 河川付替計画

計画道路が谷地川支川を横断する箇所では、谷地川支川を分断せずカルバート等による付替を行う。

谷地川支川付替工事では、切廻し水路を設置する等、掘削箇所が直接河川に接しない工法を採用し、濁水の発生を抑える。

(6) 地下水処理

工事に際しては、計画道路周辺の詳細な地質・地下水調査を実施し、必要に応じて、次のような地下水処理を行い、計画道路による地下水の変化を最小限に抑える。

ア. 一般部

丘陵斜面の切土は、不圧地下水の涵養域の一部である表層のローム層ないしは崖錐堆積物を分断するが、浸透暗渠等により、切土斜面からの浸出水はできるかぎり地下浸透を図る。

イ. 掘削部及びボックス型トンネル部

工事の施工中には、丘陵側の土留壁の丘陵側に仮設の集水暗渠等を設置し地盤の湿潤化を防ぐとともに、集めた地下水を谷側に設けた浸透暗渠等により、できるかぎり地下浸透させる。

また、掘削部及びボックス型トンネル部の道路構造物や土留壁による地下水の移動障害については、掘削部における通水路の設置やボックス型トンネル部における帯水層に設けた土留壁の撤去等により、工事の完了後における地下水の水位の復元を図る。

ウ. めがね型トンネル部

工事に際して、詳細な地質・地下水調査を行い適切な掘削工法及び補助工法を用い、地盤の緩みや漏水を抑制する。

2.2.3 工事計画の概要

計画道路は、一般部、橋梁部、掘削部及びトンネル部からなる。ここでは一般的な工事を想定して以下に述べる。

(1) 事業の工程

本事業の工程は表2.2-2に示すとおり計画している。

表2.2-2 事業の工程

項 目	年 度										
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
測 量 及 び 調 査	■										
道 路 設 計	■										
用 地 買 収	■										
工 事		■									

(2) 施工方法

本事業における各工事の施工順序は図2.2-6に示すとおりである。

ア. 一般部

一般部の建設は、伐開除根等を行った後、掘削あるいは盛土及び敷きならしを行う。

イ. 橋梁部

橋梁部の建設は、橋台及び橋脚の基礎工を施工し、次に橋台及び橋脚を構築した後、上部工を施工する。

ウ. 掘削部

掘削部の建設は、必要に応じて土留工を施して掘削を開始し、必要に応じて埋設物を切り回した後、必要な深さまで掘り進み、構造物を築造する。構造物が築造された後は土砂を埋め戻す。

エ. トンネル部

(7) ボックス型トンネル部

ボックス型トンネルの建設は開削工法により行う。構築予定幅の両側に必要な深さの土留工を構築し、交差道路等の路面を受けるための桁をかけ、覆工板を配置して、横断交通等に支障のないようにする。その後、掘削を開始し、埋設物等を厳重に防護しながら、必要な深さまで掘り進み、構造物を築造する。構造物ができあがったあとは、土砂を埋め戻し、道路等を復旧する。

(イ) めがね型トンネル部

めがね型トンネルの建設は山岳工法により行う。準備工として、トンネル抗口付近に事務所、資材置場、電気設備等の抗外仮設備を配置して、機械掘削により掘削を開始する。また、掘削にあわせて、坑内排水及び濁水対策を行い、安全衛生規則等に従って、換気設備、照明設備、防災対策設備等を施工する。次に運搬車にて掘削土を搬出して、支保工を施工し、覆工用型枠を施工してコンクリートを打設する。養生後型枠を撤去して1サイクルの作業が終了する。この作業を繰り返すことによって、めがね型トンネルが完成する。

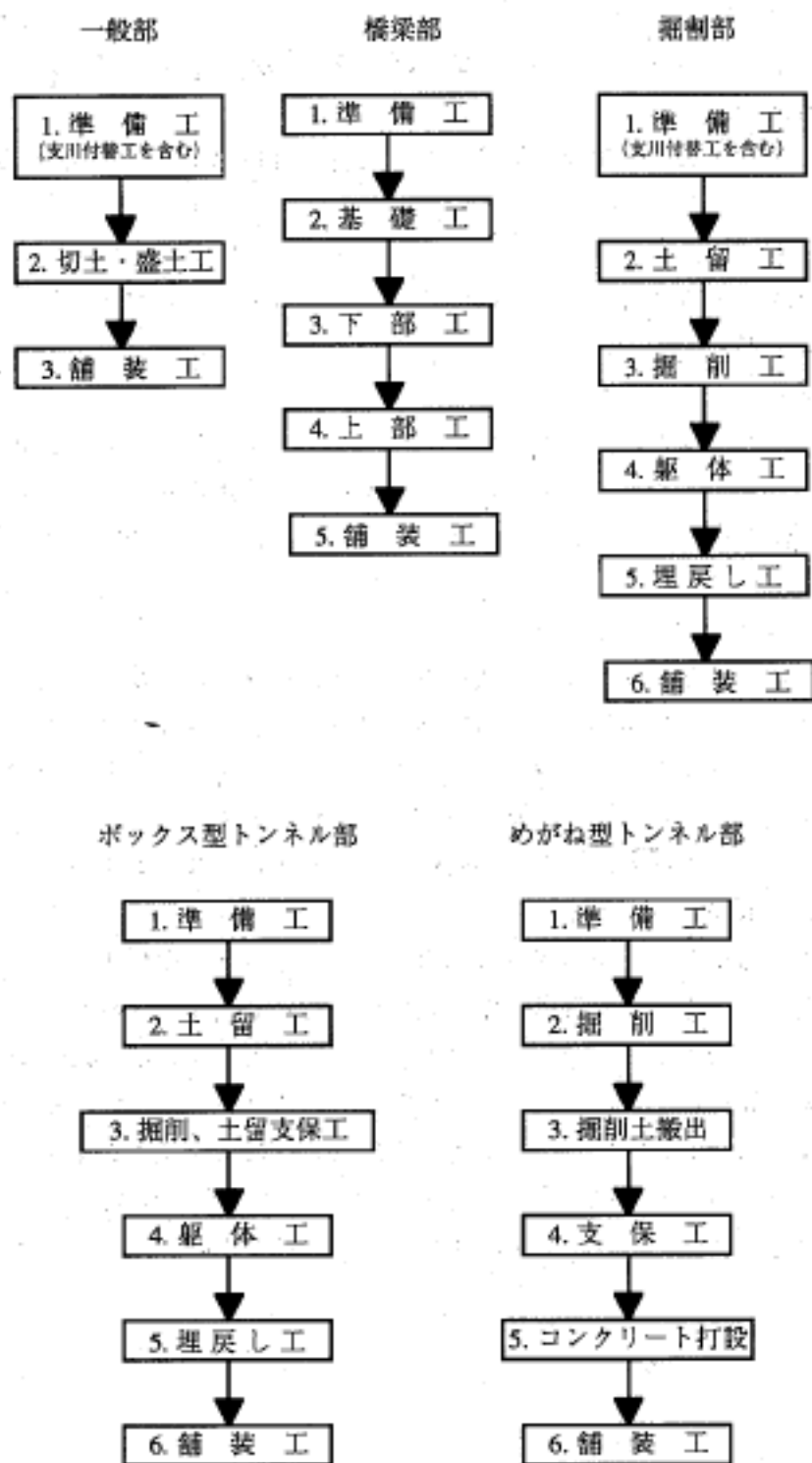


図2.2-6 各工事の施工順序

(3) 作業内容及び建設機械

ア. 一般部

一般部における工種ごとの作業内容及び建設機械は、表2.2-3に示すとおりである。

表2.2-3 一般部における工種ごとの作業内容及び建設機械

工 種	作 業 内 容	主 な 建 設 機 械
1. 準 備 工	伐開・除根等、支川付替工	ブルドーザ、バックホウ等
2. 切土・盛土工	掘削・積込み、敷きならし、転圧	ブルドーザ、バックホウ、ロードローラー、タイヤローラー等
3. 舗 装 工	舗装	アスファルトフィニッシャ、タイヤローラ等

イ. 橋梁部

橋梁部における工種ごとの作業内容及び建設機械は、表2.2-4に示すとおりである。

表2.2-4 橋梁部における工種ごとの作業内容及び建設機械

工 種	作 業 内 容	主 な 建 設 機 械
1. 準 備 工	ヤード造成	ブルドーザ、バックホウ等
2. 基 礎 工	橋脚の基礎施工	オールケーシング掘削機、クローラクレーン等
3. 下 部 工	掘 削 必要に応じて矢板等の打ち込み、掘削	バックホウ、クラムシェル、オーガー併用圧入機、クローラクレーン等
	躯体工 橋台・橋脚構築	コンクリートポンプ車、トラックミキサ、トラッククレーン等
4. 上 部 工	鉄筋、型枠、支保工、コンクリート打設、橋桁架設等	コンクリートポンプ車、トラックミキサ、トラッククレーン等
5. 舗 装 工	舗装	アスファルトフィニッシャ、タイヤローラ等

ウ. 掘削部

掘削部における工種ごとの作業内容及び建設機械は、表2.2-5に示すとおりである。

表2.2-5 掘削部における工種ごとの作業内容及び建設機械

工 種	作 業 内 容	主 な 建 設 機 械
1. 準 備 工	工事用進入道路の造成、支川付替工	ブルドーザ、トラクターショベル、ロードローラー等
2. 土 留 工	鋼矢版の打込み	オーガー併用圧入機、クローラクレーン等
3. 掘 削 工	掘削	バックホウ、トラクターショベル等
4. 軀 体 工	鉄筋組立、コンクリート打設	クローラクレーン、コンクリートポンプ車、トラックミキサ等
5. 埋戻し工	埋め戻し、転圧	ブルドーザ、トラクターショベル、ロードローラー等
6. 舗 装 工	舗装	アスファルトフィニッシャ、タイヤローラ等

エ. トンネル部

(7) ボックス型トンネル部

ボックス型トンネル部における工種ごとの作業内容及び建設機械は表2.2-6に示すとおりである。

表2.2-6 ボックス型トンネル部における工種ごとの作業内容及び建設機械

工 種	作 業 内 容	主 な 建 設 機 械
1. 準 備 工	工事用進入道路の造成	ブルドーザ、トラクターショベル、ロードローラー等
2. 土 留 工	柱列式地中連続壁の施工	バックホウ、柱列式地中連続壁掘削機 (SMW機)、クローラクレーン等
3. 掘削、土留支保工	掘削・土留支保工の設置	バックホウ、トラクターショベル、クラムシェル等
4. 軀 体 工	鉄筋組立・型枠、コンクリート打設	クローラクレーン、コンクリートポンプ車、トラックミキサ等
5. 埋戻し工	埋め戻し工、転圧工	ブルドーザ、トラクターショベル、ロードローラー等
6. 舗 装 工 (坑内作業)	舗装	コンクリートフィニッシャ、トラックミキサ等

(イ) めがね型トンネル部

めがね型トンネル部における工種ごとの作業内容及び建設機械は表2.2-7に示すとおりである。

表2.2-7 めがね型トンネル部における工種ごとの作業内容及び建設機械

工 種	作 業 内 容	主 な 建 設 機 械
1. 準 備 工	工事用進入道路、作業ヤードの造成	ブルドーザ、バックホウ、ロードローラー等
2. 掘 削 工 (坑内作業)	導坑、上半、下半、盤下げ	ロードヘッダ、バックホウ、大型ブレイカー等
3. 掘削土搬出 (坑内作業)	導坑、上半、下半、盤下げ	バッテリーロコ、ずり鋼車、ホイールロード、バックホウ等
4. 支 保 工 (坑内作業)	吹付コンクリート、ロックボルト、鋼製支保工	コンクリート吹付け機、吹き付けロボット、ホイールジャンボ等
5. コンクリート打設 (坑内作業)	側壁コンクリート、インバートコンクリート、覆工コンクリート打設	バッテリーロコ、アジテーターカー、コンクリートポンプ車、トラックミキサ車等
6. 舗 装 工 (坑内作業)	舗装	コンクリートフィニッシャ、トラックミキサ等

(4) 掘削土の処分計画

事業に伴い発生する土砂については、「建設副産物適正処理推進要綱」（平成5年1月12日、建設省）に従い、できる限り本事業内の利用及び他の公共事業等への利用に努める。また、それ以外の土砂の処理については、環境への影響を十分に考慮し、関係法令に従い適切に対処する。

本事業における土工量は、表2.2-8のとおり算定される。

表2.2-8 土工量

項 目	土量 (千 m^3)
掘削土	約770
埋戻し土	約160
差し引き土量	約610

(5) 工事用車両

工事用車両は大別すると、掘削土の搬出用ダンプトラック、鋼材等の資材搬入のトレーラ、トラック及びコンクリート搬入のトラックミキサである。ピーク時の工事用車両は、往復約460台/日（工事開始後18ヶ月目）と算出される。

なお、工事用車両の運行時間帯は、工事用車両に伴う騒音等を防止するために、原則として夜間※は避けるとともに、運搬経路は主要な幹線道路とし、事業実施段階で交通管理者、道路管理者と協議する。

※：夜間とは、東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の基準によると、午後7時～午前7時の時間帯である。

2.3 環境管理に関する計画等への配慮

東京都では「東京都環境管理計画」、「東京都緑の倍增計画」及び「東京都自動車公害防止計画」等を策定している。また、八王子市では街づくりの基本計画として「八王子21プラン」を、あきる野市については秋川市が昭和63年3月に「グリーンフロントあきがわ」を策定している。

本事業の計画に当たっては、これらの環境保全に関する計画等の主旨に沿って表2.3-1に示す事項に配慮した。

表2.3-1(1) 環境管理に関する計画等に配慮した事項

計 画 等	内 容	配慮した事項
東京都環境管理計画	(多摩中央ゾーン) ・多摩地域の自立性を高めるための拠点となる多摩の「心」を育成し、業務、商業、文化、住宅などの諸機能の調和がとれ、自然環境とも調和した職住近接の都市形成を目指す。	・多摩地域内相互の交流を促進する交通網として、多摩の「心」の育成に資する。 ・原則として中央帯、車道、歩道のほか、環境に配慮し、沿道利用の利便性を考慮して、植樹帯や副道を設けるとともに、電線の地中化を行う等、質の高い道路づくりを図る。
東京都緑の倍增計画	(多摩第1ブロック) ・計画的な市街地の整備をすすめる、自然環境と調和がとれた自立性の高いまちづくりが望まれる。 (多摩第2ブロック) ・工業、商業、教育、文化などの諸機能の立地を回りながら、職と住の均衡のとれた自立性の高い地域としていくことが求められている。このため、良好な緑をできるかぎり保全するとともに、今ある丘陵地の景観をそこなわないよう自然との調和を図り、諸機能の立地を計画的にすすめて行く必要がある。 また、市街地に近接して良好な森林が残っている地域については、豊かな自然を保全し、都民が自然に親しめる場として活用していく必要がある。	・地形等を考慮したトンネル等の道路構造とし、緑や森林の減少、景観の変化を極力抑える。 ・中央帯、植樹帯や切土のり面等に植栽を施し、緑の回復、景観の調和に努める。

表2.3-1(2) 環境管理に関する計画等に配慮した事項

計 画 等	内 容	配慮した事項
東京都自動車公害防止計画	<ul style="list-style-type: none"> ・交通の集中及びそれに伴う交通渋滞は、二酸化窒素等による大気汚染や騒音による環境の悪化を招いている。このため、幹線道路等の交差点の立体化等の一層の推進により、交通流の円滑化を図る。 ・道路交通騒音の改善には、自動車の単体規制の強化とともに、道路構造の改善や沿道環境の整備を促進する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の体系的なネットワークの形成により、道路交通の円滑化を図る。 ・原則として中央帯、車道、歩道のほか、環境に配慮し、沿道利用の利便性を考慮して、植樹帯や副道を設ける等、質の高い道路づくりを図る。また、必要に応じて遮音壁を設置し、沿道環境の保全を図る。
八王子21プラン	<p>(北部地域)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通の要衝という地域の特性を活かして、その活性化を図るとともに、都市基盤の整備を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の体形的なネットワークの形成により、地域の活性化、利便性の向上を図る。 ・原則として中央帯、車道、歩道のほか、環境に配慮し、沿道利用の利便性を考慮して、植樹帯や副道を設けるとともに、電線の地中化を行う等、質の高い道路づくりを図る。
グリーンフロントあきがわ	<ul style="list-style-type: none"> ・秋川市を西東京の新拠点都市として位置づけ、水と緑に恵まれた自然環境を生かした「活力ある田園型の高水準生活環境都市」を将来都市像と定め、その実現に向けて街づくりを進める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の体形的なネットワークの形成により、地域の活性化、利便性の向上を図る。 ・原則として中央帯、車道、歩道のほか、環境に配慮し、沿道利用の利便性を考慮して、植樹帯や副道を設けるとともに、電線の地中化を行う等、質の高い道路づくりを図る。 ・地形等を考慮したトンネル等の道路構造とし、緑や森林の減少、景観の変化を極力抑える。 ・中央帯、植樹帯や切土のり面等に植栽を施し、緑の回復、景観の調和に努める。