

環境影響評価書案の概要

—首都圏中央連絡道路(一般国道20号～埼玉県境間)建設事業—

昭和61年7月

東京都

第1章 総 括

1.1 事業者等の氏名及び住所

	環境影響評価の実施者 (都市計画を定める者)	事業予定者
氏 名	東京都知事 鈴木 俊一	建設省関東地方建設局 代表者 局長 杉山 好信
住 所	東京都千代田区 丸の内三丁目 5番 1号	東京都千代田区 大手町一丁目 9番 1号

1.2 対象事業の名称

首都圏中央連絡道路（一般国道20号～埼玉県境間）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

本事業は、東京都八王子市南浅川町の一般国道20号を起点に、青梅市今井五丁目の埼玉県境を终点とする延長約22.5kmの道路事業である。

当該道路は、道路構造令に定める第1種第3級の規格を有する自動車専用道路（往復4車線、設計速度80km/時）である。

事業工程は表1.3-2に示すとおりである。

表 1.3-1 計画の概要

標準幅員	土工部	20.5 m
	橋梁部	9.75 m(片側)
	トンネル部	3.50 m(片側)
計画交通量(昭和75年)		37,000台/日~47,000台/日

表 1.3-2 事業工程表

項目 \ 年	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目
関係法規に基づく手続									
測量及び調査									
道路設計									
用地買収									
工事									

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選定した予測・評価項目について、現況を調査し、対象事業の実施が環境に及ぼす影響について予測・評価した。

環境に及ぼす影響の評価の結論は表 1.4-1のとおりである。

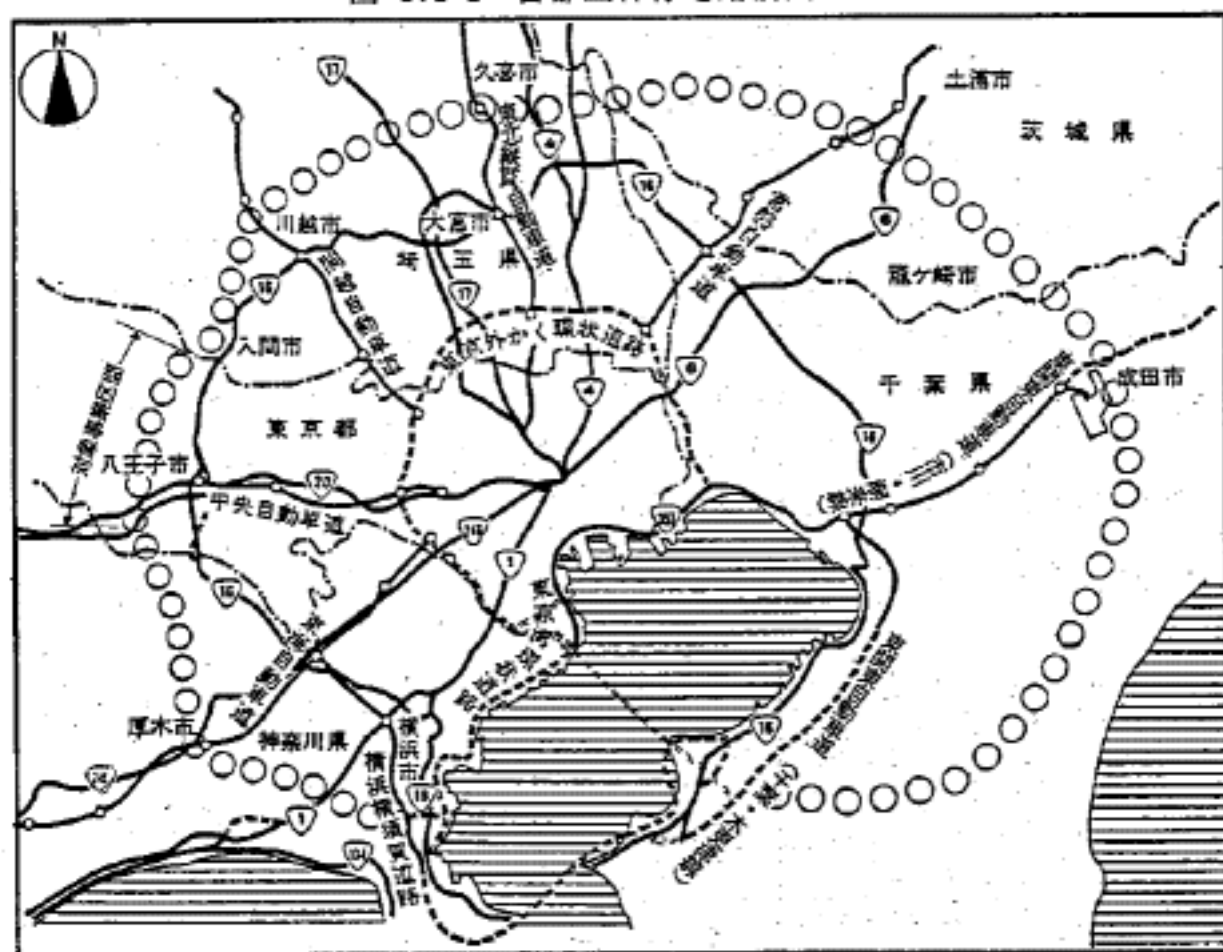
表 1.4-1 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評 価 の 結 論
1. 大 気 汚 染	工事の施工中の建設機械からの排出ガスは、稼働が工事区域内に限られること、一定区域内における稼働台数は少ないこと等から、影響は少ないと考える。また、工事用車両については、極力本線内工事用道路を使用するため影響は少ないと考える。 工事の完了後の計画路線の利用交通に起因する排出ガスは、一酸化炭素、二酸化窒素及び二酸化硫黄のいずれも評価の指標（環境基準）を下回るため、影響は少ないと考える。
2. 水 質 汚 濁	工事の施工に当たっては、極力濁水の発生を抑える工法を採用する計画であり、また、工事の施工中に継続的に濁水が発生する場合には適切な濁水処理施設を設置し、東京都公害防止条例に基づく排水基準を遵守するため、影響は少ないと考える。
3. 騒 音	工事の施工中の建設機械による建設作業騒音は、騒音を極力抑える施工法の採用、低騒音型建設機械の積極的導入、また、必要に応じて敷地境界に壁を設ける等の措置を講じるため、影響は少ないと考える。工事用車両については、極力本線内工事用道路を使用し、既存の道路を使用する場合は道路の維持・補修及び車両の整備等の措置を講じるため、影響は少ないと考える。 工事の完了後の道路交通騒音は、いずれの時間の区分においても評価の指標（環境基準）を下回るため、影響は少ないと考える。
4. 振 動	工事の施工中の建設機械による建設作業振動は、振動を極力抑える施工法の採用、低振動型建設機械の積極的導入等の措置を講じるため、影響は少ないと考える。工事用車両については、極力本線内工事用道路を使用し、既存の道路を使用する場合は道路の維持・補修及び車両の整備等の措置を講じるため、影響は少ないと考える。 工事の完了後の道路交通振動は、評価の指標（振動規制法に基づく要請基準）を下回るため影響は少ないと考える。
5. 低周波空気振動	工事の完了後の低周波空気振動は、既存資料から判断すると、一般環境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。

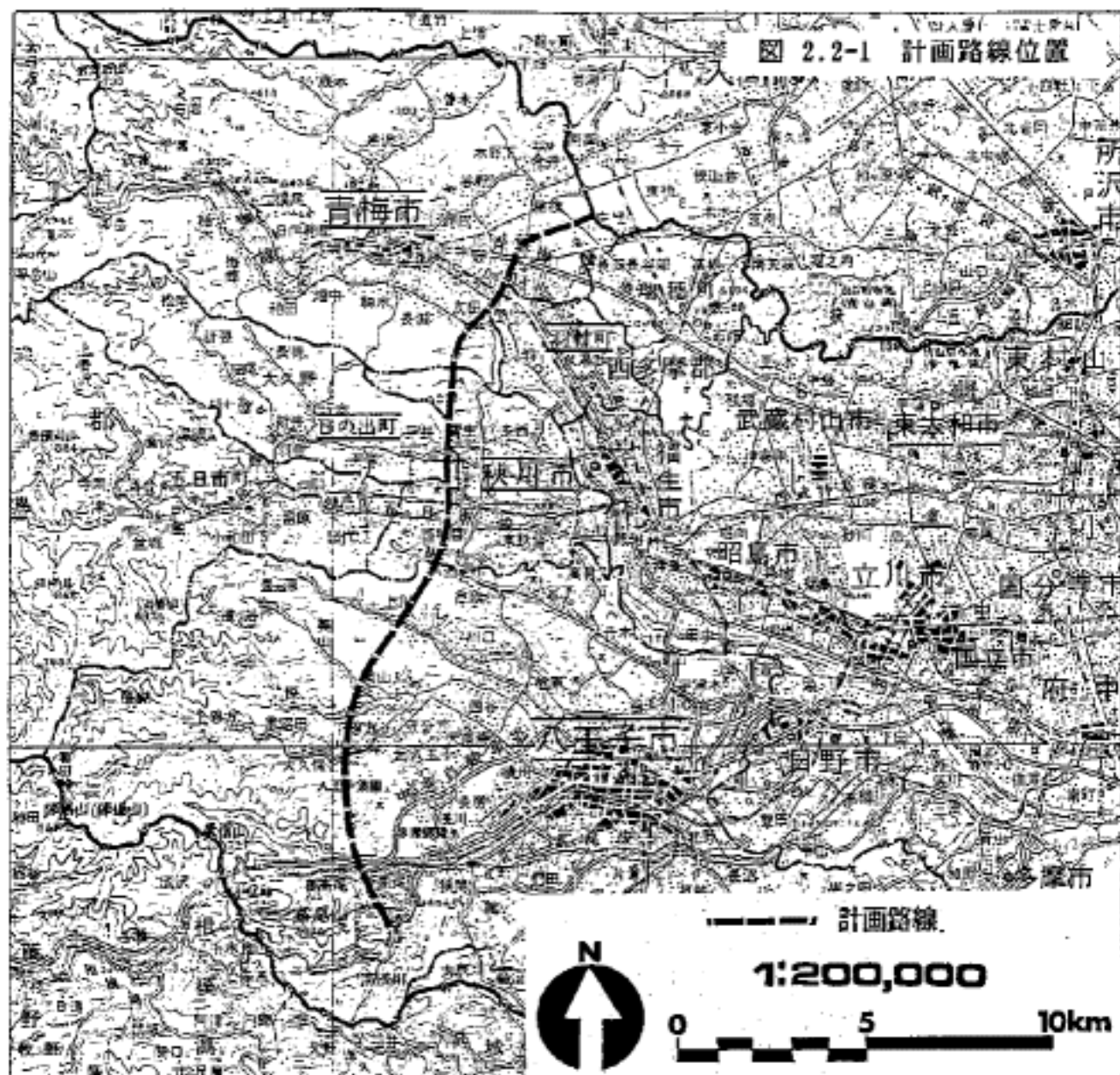
予測・評価項目	評 価 の 結 論
6. 日 照 阻 害	事業の実施に伴い、一部地域において日陰を生じるが、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき対処する。
7. 電 波 障 害	事業の実施に伴い、一部地域においてテレビ電波の受信に影響を及ぼす可能性があるが、障害が認められた場合には、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき対処する。
8. 陸 上 植 物	計画路線の延長22.5kmのうち約12.4kmは、植生に対する影響の少ないトンネル構造で計画している。さらに、改変される植物群落約38haのうち盛土・切土のり面、環境施設帯等約26haには原則として表土を保全し、潜在自然植生の構成種を主とする樹林を速やかに創造することを基本とする等の措置を講じるため、計画路線周辺の植物相及び植物群落に大幅な退行的変化は生じない。また、注目すべき植物の分布地のうちバイカツツジ及びヒメニラの分布地の一部は改変されるが、その大部分は残存するため、著しい変化は生じない。 したがって、本事業による陸上植物への影響は少ないと考える。
9. 陸 上 動 物	盛土・切土のり面、環境施設帯等には原則として表土を保全し、潜在自然植生の構成種を主とする樹林の速やかな創造を基本とする等の措置を講じるため、動物の生息環境は復元され、動物に対する道路の影響は緩和される。また、注目すべき動物であるオオムラサキの成虫の分布域の一部が改変されるが、幼虫の生息する食餌木は保全され、ウスバシロチョウの分布域は周辺地域に十分残存する。さらに、<u>獣道の確保等の措置</u>も講じるため、動物及びその生息環境の変化は著しいものではない。 したがって、本事業による陸上動物への影響は少ないと考える。
10. 水 生 生 物	事業の実施に伴い、注目すべき種であるゲンジボタル及びヘビトンボを含む水生生物の生育環境は一部消失するものの、その範囲は僅かであり、大部分は残存する。また、濁水の発生防止、ゲンジボタル等の生息に適した護岸とする等の措置を講じるため、水生生物及びその生育環境の変化は著しいものではなく、影響は少ないと考える。

予測・評価項目	評価の結論
11. 地形・地質	地すべり、崩壊及び土地の安定については、計画路線周辺には、地すべり指定地はなく、工事に先立ち詳細な地質調査を行い、適切な土留工を施工するため、影響は少ないと考える。 トンネル掘削に伴う不圧地下水への影響については、高尾山トンネルを始め、計画路線のトンネルを横断する大規模な破碎帯を伴う断層は存在せず、特定の水脈の存在も考えられないため、水脈の遮断は考えられない。また、工事に先立ち詳細な地質、地下水調査を行い、最適な止水対策等の施工計画の立案を行い、これに基づき慎重な施工を行うため、影響は少ないと考える。
12. 史跡・文化財	指定文化財の八王子城跡は遺構から十分深い位置をトンネルで通過するため、影響は少ないと考える。また、計画路線が通過する埋蔵文化財包蔵地については、関係機関との協議により文化財保護法に基づく手続を行い、発掘調査、記録保存等に努める。
13. 景観	道路構造型式、デザイン、色彩等に配慮し、さらに、盛土・切土のり面、環境施設帯等には速やかに樹林による緑の創造を図り、周辺景観との融合に努めるため、影響は少ないと考える。

図 2.1-1 首都圏幹線道路網図



凡 例 ○○○ : 首都圏中央連絡道路
 — : 供 用 中
 - - - : 事 業 ・ 計 画 中



東京都

