

環境影響評価書案

—都市高速道路中央環状新宿線建設事業—

昭和63年6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（都市計画を定める者）

名 称

東京都知事 鈴木俊一

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

名 称

首都高速道路公団 代表者 理事長 浅井新一郎

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

都市高速道路中央環状新宿線建設事業

（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、東京都目黒区青葉台四丁目を起点に、豊島区高松一丁目を終点とする延長約10.1kmの自動車専用道路を新設する事業である。

なお、事業計画の概要は、表-1.3.1に示すとおりである。

表-1.3.1 事業計画の概要

事業区間	起点 終点 延長	東京都目黒区青葉台四丁目 東京都豊島区高松一丁目 約10.1km
道路の規格	第2種 第2級	
車線数	往復4車線	
構造形式	トンネル(一部高架橋、掘割)	
設計速度	本線	60km/時
	出入口	40km/時
インターチェンジ	2ヶ所	
出入口	4ヶ所	
完成予定年度	昭和70年	

1.4 環境に及ぼす影響の評価の結論

中央環状新宿線は、全延長約10.1kmのうち、約9割が都市計画街路環状第8号線（山手通り）の下をトンネル構造で通過する計画である。このため、本路線の完成後においては、沿道の生活環境に及ぼす影響は極めて少ないと考える。

評価にあたっては、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、現況調査及び環境に及ぼす影響の予測と評価を行った。その評価の結論は、表-1.4.1に示すとおりである。

表-1.4.1 環境に及ぼす影響の評価の結論

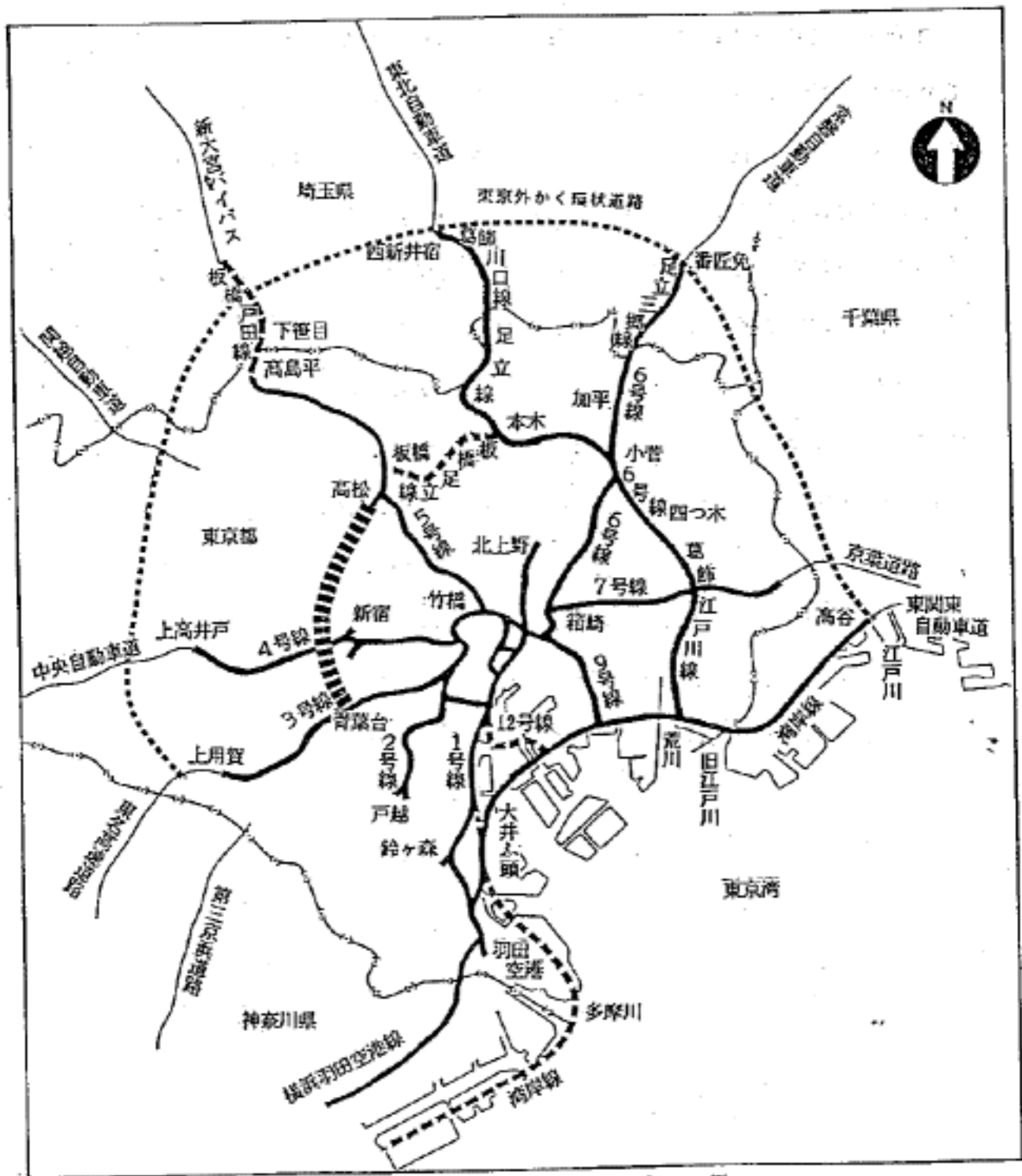
予測・評価項目	評価の結論
1. 大気汚染	<p>建設工事に伴う運搬用車両の運行による大気質濃度への寄与は極めて少なく、影響は少ないと考える。</p> <p>工事の完了後においては、計画路線の大部分がトンネル構造であるため、沿道の大気質濃度（二酸化窒素、一酸化炭素、二酸化いおう）に与える影響は少ないと考える。</p> <p>なお、既供用路線と接続する本線坑口外廻り付近においては、二酸化窒素が昭和70年に評価の指標を0.002ppm程度上回るものの、昭和75年では評価の指標を下回る。</p> <p>また、インターチェンジ部の一部においては、同じく、二酸化窒素が昭和70年に評価の指標を0.002ppm及び0.005ppm程度上回るが、本路線による寄与は少なく、昭和75年においては、いずれの地域においても評価の指標を下回るため、大気質濃度に与える影響は少ないと考える。</p>

予測・評価項目	評価の結論
2. 騒音	<p>工事の施行中においては、大部分がトンネル構造であるため、地下での作業が主となり、地表への影響は少ないと考える。さらに、工事施行に伴う建設作業騒音は、評価の指標を下回るため影響は少ないと考える。また、運搬用車両の運行による周辺騒音への寄与は1dB(A)未満であり、影響は少ないと考える。</p> <p>工事完了後の道路交通騒音は、トンネル部では、計画路線による影響はないと考える。また、トンネル坑口部および高架部においては、評価の指標を上回るものの計画路線による影響は少ないと考える。</p>
3. 振動	<p>工事の施行中においては、大部分がトンネル構造であるため、地下での作業が主となり、沿道の振動へ与える影響は少ないと考える。さらに、工事施行に伴う建設作業振動は、評価の指標を下回るため影響は少ないと考える。また、運搬用車両の運行による周辺振動への寄与は1dB 未満であり、影響は少ないと考える。</p> <p>工事完了後の道路交通振動は、いずれの地域も評価の指標を下回るため影響は少ないと考える。</p>
4. 低周波空気振動	<p>計画路線沿道周辺の低周波空気振動は、既存資料を基に判断すると、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、沿道周辺に与える影響は少ないと考える。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
5. 水 質 汚 濁	<p>工事の施行にあたって地盤凝固剤を使用する場合は、建設省及び東京都の指針に従うため、地下水の水質に与える影響は少ないと考える。</p>
6. 土 壌 汚 染	<p>工事の施行にあたって地盤凝固剤を使用する場合は、建設省及び東京都の指針に従うため、土壌汚染への影響は少ないと考える。また、計画路線の通過する用地において、過去に重金属等を扱った地歴を持つものは存在しないため、工事に伴う土壌汚染はないと考える。</p>
7. 地 盤 沈 下	<p>工事の施行にあたっては、遮水性の高い土留工法を採用することにより地下水位の低下防止に努めるため、地盤沈下への影響は少ないと考える。</p>
8. 地 形 ・ 地 質	<p>工事の施行にあたっては、剛性の高い土留壁等適切な工法を選定することにより沈下防止に努めるため、周辺地盤に与える影響は少ないと考える。</p> <p>地下水位の変化については、開削工法、シールド工法において、遮水性の高い工法を採用することにより影響は少ないと考える。</p> <p>工事完了後の地下水位の変化は、計画路線の構造物の計画、設計にあたり適切な地下水保全対策を講ずるため、影響は少ないと考える。</p>
9. 陸 上 植 物	<p>工事の施行中については、土地の改変に伴い影響を受ける樹木は、関係機関と十分協議し仮移植、植え替え等を行う。また、地下水位の変化、及び運搬用車両による大気質濃度への寄与も</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
	<p>少ないため、陸上植物の生育環境に与える影響は少ないと考える。</p> <p>工事完了後については、計画路線の大部分がトンネル構造であるため、大気質濃度は現況と同程度であり、沿道植物の生育環境に与える影響は少ないと考える。</p> <p>なお、計画路線と同時に築造される街路には、樹木植栽を行い、緑化に努める。</p>
10. 日照阻害	<p>計画路線の大部分がトンネル構造であるため、日照阻害を生じる箇所は少ないと考える。本事業により新たに日陰が生じる一部の地域については、建設事務次官通知「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）」により対処する。また、環状第 6号線（山手通り）の道路敷地外に建設する換気所については、建築基準法に基づく「日影による中高層の建築物の制限」を満足するため影響はないと考える。</p>
11. 電波障害	<p>計画路線の大部分がトンネル構造であるため、電波障害は少ないと考える。本事業により新たに電波障害が生じる一部の地域は、「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、建設事務次官通知）」の基準に基づき対処するため、影響は少ないと考える。</p>
12. 風害	<p>換気所周辺の一部の地域において、風速の増加領域が生じるが、評価の指標を下回るため影響は少ないと考える。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
13. 景 観	<p>計画路線の大部分がトンネル構造であるため、現況の地域景観を著しく改変するものではない。また、地上に建設する高架部及び換気所については、形状、色彩等に十分配慮することにより、周辺景観との調和に努めるため影響は少ないと考える。</p>
14. 史跡・文化財	<p>計画路線沿道の指定文化財については、工事の施行において低振動工法の採用等の対策を講じるため、影響は少ないと考える。</p> <p>また、事業区域内の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きを行い、必要に応じて発掘調査、記録保存等に努めるため、影響は少ないと考える。</p>

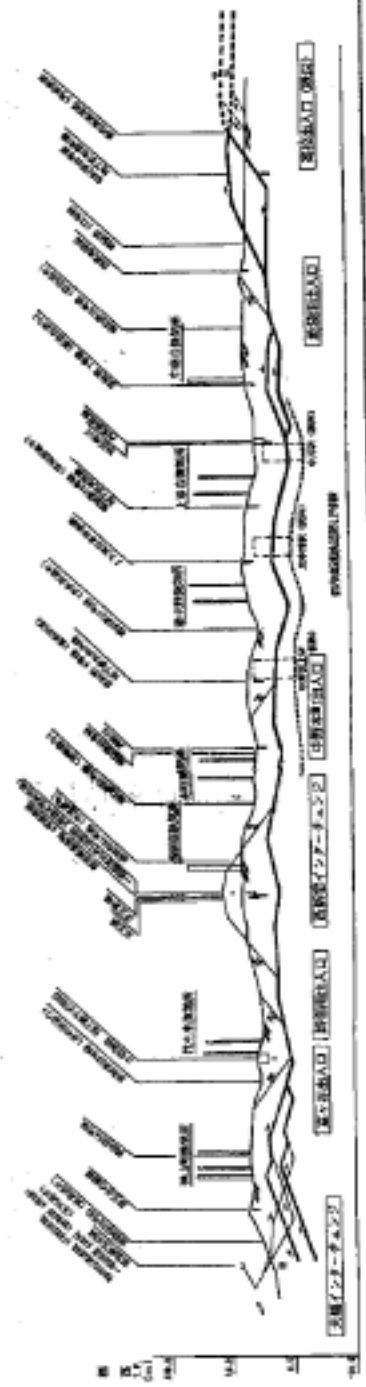


凡 例

—————	完 成 路 線 道 路
- - - - -	事 業 中 路 線
.....	都 市 計 画 決 定 路 線
	都 市 高 速 道 路 中 央 環 状 新 宿 線

昭和63年 6月現在

図-2.1.1 都市高速道路網



凡例

- 区庁所在地
- ▲ 区庁事務所
- 主要道路 (A/B)
- 一般道路 (C/D)
- 区界 (市界)
- 国界

(注) 1. 凡例中の「区庁所在地」は、本図の「区庁所在地」を示す。
 2. 凡例中の「区界」は、本図の「区界」を示す。