

環境影響評価書の概要

—都市高速道路中央環状新宿線
(目黒区青葉台～豊島区南長崎間)建設事業—

平成2年7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（目黒区青葉台～豊島区南長崎間）建設事業

旧名称：都市高速道路中央環状新宿線

事業計画の一部について再検討を行うこととなったため、その部分を削除したことによる変更である。

（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、豊島区南長崎一丁目を終点とする延長約8.7km（以下、「計画路線」という。）の自動車専用道路を新設する事業である。

その事業計画の概要は、表-1.1に示すとおりである。

なお、計画路線と今後、事業計画の再検討を行うこととなった豊島区南長崎一丁目から同区高松一丁目に至る区間（以下「構造等検討区間」という。）は、同時に供用を開始するものとする。

表-1.1 事業計画の概要

事業区間	起点	東京都目黒区青葉台四丁目
	終点	東京都豊島区南長崎一丁目
	延長	約8.7Km
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（本線部）	
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	平成7年	

1.4 環境に及ぼす影響の評価の結論

本計画路線は、全延長約8.7Km（本線部）が都市計画街路環状第6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-1.2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	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、平成7年にインターチェンジの一部において二酸化窒素が評価の指標を0.002ppm～0.007ppm程度上回るが本路線による寄与は少なく、平成12年においては、インターチェンジにおける予測地点の1箇所で評価の指標を0.001ppm上回るが環境保全のための措置を強化することにより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インターチェンジの一部においては、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。なお、換気所からの影響も少ないと考える。</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 壤 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、開削工法では剛性の高い土留壁等適切な工法を選定すること、シールド工法では密閉型シールド工法で適切に施行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、</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
	<p>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 8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、建設事務次官通達）」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</p>

予測・評価項目	評価の結論
13. 景観	<p>が、評価の指標を下回るため影響は少ないと考える。</p> <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、地上に建設するインターチェンジ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>

1.5 評価書案の修正の概略

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
第1章 総括	共通する修正 環境に及ぼす影響の評価の結論	改元に伴い昭和を平成に変更した。 東京用途地域の変更に伴い、地域指定、環境基準等を修正した。 大気汚染、騒音及び地形・地質の評価の結論を一部修正した。
第2章 対象事業の目的及び内容	トンネル内の安全対策	トンネル内の安全対策についての記述を加えた。
第5章 現況調査予測及び評価	大気汚染 騒音	バックグラウンド濃度を環境庁「新中期展望」により見直し、修正した。 トンネル内の換気風量の制御方法について補足説明した。 中央公害対策審議会答申により、窒素酸化物の排出係数を見直した結果、寄与濃度を修正した。 大橋インターチェンジ部の坑口部について予測・評価した。 インターチェンジ部における寄与濃度について、内訳を明示した。 騒音規制法に基づく特定建設作業の規制に関する基準及び東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の騒音勧告基準の改正に伴い予測・評価内容を修正した。 換気所からの騒音について予測・評価した。 一般街路等からの騒音に用いた式について補足説明した。

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
	<p data-bbox="566 1097 694 1131">振 動</p> <p data-bbox="566 1400 798 1433">低周波空気振動</p> <p data-bbox="566 1534 734 1568">地形・地質</p> <p data-bbox="566 1848 702 1881">日照障害</p>	<p data-bbox="853 347 1436 436">インターチェンジ部の予測対象時間に朝・夕と昼間を加えた。</p> <p data-bbox="853 481 1436 616">インターチェンジ部における高速道路からの騒音の内訳を明示した。また、朝・夕及び昼間の予測結果を加えた。</p> <p data-bbox="853 660 1436 750">運搬用車両の影響に対して補足説明した。</p> <p data-bbox="853 795 1436 929">インターチェンジ部について朝・夕及び昼間の評価を加えた。また、高所に対する評価を加えた。</p> <p data-bbox="853 974 1436 1064">計画路線のみの影響についての評価を加えた。</p> <p data-bbox="853 1108 1436 1243">東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の勧告基準の改正、施行に伴い、同基準を修正した。</p> <p data-bbox="853 1321 1388 1355">振動規制法第4条について記述した。</p> <p data-bbox="853 1400 1436 1489">評価内容について補足説明を加え、修正した。</p> <p data-bbox="853 1534 1436 1668">シールド工事区間における地下水の変化、地盤の沈下・変形を監視・把握するための措置について補足説明した。</p> <p data-bbox="853 1713 1436 1803">シールド工法による地盤の変形についての評価を加えた。</p> <p data-bbox="853 1848 1436 1937">東京用途地域の変更に伴い、費用負担の対象範囲を一部削除した。</p>

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
第7章 環境保全のための措置	景 観	<p>目黒川沿いから大橋インターチェンジのループ部を望む地点を加え予測・評価した。</p> <p>地域景観の特性の変化、圧迫感の状況の変化について地域毎の具体的な記述に修正した。</p>
	大気汚染	<p>工事の完了後の措置を浮遊粒子状物質の除塵装置について補足説明した。また、評価の指標を上回る地域の環境保全対策とインターチェンジ部における模型実験による保全措置や窒素酸化物の除去装置について補足説明した。</p>
	騒 音	<p>工事の完了後の措置を高架裏面の吸音処理について一部補足説明した。</p> <p>供用後の騒音被害に対する対処方法について補足説明した。</p>
	低周波空気振動	<p>高架部の継ぎ手（ジョイント）の施工について補足説明した。</p>
	風 害	<p>風洞模型実験等による設計への反映について補足説明した。</p>
	景 観	<p>事業実施段階での形状等への配慮について補足説明した。</p>