

93

環境影響評価書

—都市高速道路中央環状新宿線(豊島区南長崎～豊島区高松)及び
都市高速道路第5号線(豊島区高松～板橋区中丸町)建設事業—

平成4年12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

東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 電話 03-5321-1111

(2) 事業予定者

名 称

首都高速道路公団 代表者 理事長 松原青美

住 所

東京都千代田区霞が関一丁目4番1号 電話 03-3502-7311

1.2 対象事業の名称及び種類

(1) 対象事業の名称

都市高速道路中央環状新宿線（豊島区南長崎～豊島区高松）及び都市高速道路第5号線（豊島区高松～板橋区中丸町）建設事業（以下、「本事業」という。）

(2) 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、東京都豊島区南長崎一丁目を起点に豊島区高松一丁目を終点とする都市高速道路中央環状新宿線延長約 1.4km、及び豊島区高松一丁目を起点に板橋区中丸町を終点とする都市高速道路第5号線延長約 0.3kmを併せた延長約 1.7km（以下、「本路線」という。）の自動車専用道路を新設する事業である。事業計画の概要は、表1.3-1のとおりである。

表1.3-1 事業計画の概要

事業の名称	都市高速道路中央環状新宿線（豊島区南長崎～豊島区高松）及び都市高速道路第5号線（豊島区高松～板橋区中丸町）建設事業			
事業区間	都市高速道路中央環状新宿線		都市高速道路第5号線	
	起点	東京都豊島区南長崎一丁目	起点	東京都豊島区高松一丁目
	終点	東京都豊島区高松一丁目	終点	東京都板橋区中丸町
	延長	約 1.4km	延長	約 0.3km
道路の規格	第2種 第2級		第2種 第2級	
車線数	往復4車線		往復4車線	
構造形式	トンネル（一部高架及び掘削）		高架	
設計速度	本線	60km/時	本線	60km/時
	出路	40km/時	—	—
出路	1箇所		—	
完成予定年度	平成7年		平成7年	

1.4 環境に及ぼす影響の評価の結論

本路線は、全延長約 1.7km（本線部）が都市計画街路環状第 6 号線（山手通り）をトンネル、掘削及び高架構造で通過する計画である。

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 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	<p>建設工事に伴う運搬車両の運行による大気質濃度（二酸化窒素）への寄与は極めて少なく、影響は少ないと考える。</p> <p>工事の完了後の大気質濃度（二酸化窒素、一酸化炭素及び二酸化いおう）は平成12年にはすべての地点において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> <p>なお、二酸化窒素は、平成7年度にはいずれの地点においても評価の指標を上回るものの、本路線からの寄与は小さく、影響は少ないと考える。</p>
2 騒 音	<p>工事の施行中における建設作業騒音は、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、トンネル部では本路線による影響はないと考える。また、トンネル坑口部及び高架部におい</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
3 振 動	<p>ては評価の指標を上回るものの、本路線による影響は少ないと考える。なお、換気所からの騒音は周辺の中高層住宅において40dB(A)以下であり、影響は少ないと考える。</p> <p>工事の施行中における建設作業振動は、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 昼間夜間騒音振動	<p>本路線周辺の低周波空気振動は、類似の高架橋付近における実測結果を基に判断すると、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、周辺に与える影響は少ないと考える。</p>
5 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>
6 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の工法で適切な施行を行う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>開削工法では、地下水位及び流向を大きく変化させることのないような適切な施行方法を採用するため、影響は少ないと考える。</p> <p>工事完了後の地下水の変化は、本路線の構造物の計画、設計にあたり、人工透水層工法等の適切な地下水流保全対策を講じるため、影響は少ないと考える。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
7 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>工事完了後の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>
8 日 照 阻 害	<p>本事業により、換気塔及び高架橋付近の一部に新たに日陰が生じるが、それらの地域については、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）」に示されている日陰時間を満足するため、影響は少ないと考える。</p>
9 電 波 障 害	<p>本事業により換気塔及び高架橋付近の一部の地域において新たに電波障害が生じることが予測されるが、それらの地域については、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）」の基準に基づき対処するため、解決できると考える。</p>
10 風 害	<p>本事業により換気塔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
11 景 観	<p>本路線のうちトンネル構造の区間については現況の地域景観を著しく改変することはない。また、地上に建設する換気塔及び高架橋については、形状、色彩等に十分配慮することなどにより、周辺の景観との調和に努めるため影響は少ないと考える。</p>
12 史跡・文化財	<p>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。</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	本路線位置図等及び記載事項の中の路線名を都市計画名称に統一した。
第2章 対象事業の目的及び内容	環境に及ぼす影響の評価の結論	大気汚染の評価の結論を一部修正した。
	事業の効果	事業の効果について補足説明を加えた。
	構造物築造計画の概要	防音対策について構造別に設置範囲の記述を加えた。
	換気所	排風機の設置台数・能力等についての記述を加えた。
	運搬用車両	工事用車両による騒音等の防止についての記述を加えた。
	掘削土の処分計画	運搬経路についての記述を加えた。
	苦情等への対応	苦情等への対応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	二酸化窒素のバックグラウンド濃度については、「東京都環境管理計画」及び東京都環境保全局資料により見直し、修正した。

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		二酸化窒素については、東京都環境保全局資料により排出係数を見直し、予測値を修正した。
	騒音	予測式の適用条件により参考値である旨の記述を加えた。
	振動	振動規制法に基づく特定工場等に関する規制基準を追加記載した。 振動規制法第4条について記述した。
	地盤沈下	河谷底との関係について補足説明を加え、修正した。 評価内容について補足説明を加え、修正した。
	地形・地質	滞水層について補足説明した。
	陸上植物	沿道樹木の保全について補足説明を加え、修正した。