

計画のあらまし

東京外かく環状道路は、都心から約15km圏を環状方向に結ぶ延長約85kmの自動車専用道路です。放射方向の道路を相互に連絡して都心方向に集中する交通を分散導入し、首都圏の交通・環境問題を改善する上で重要な環状道路です。

東京外かく環状道路の西側区間を形成する都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）は、東名高速道路、中央自動車道、関越自動車道を結ぶ延長約16kmの路線です。この道路の整備により、

- 首都圏の慢性的な交通渋滞の緩和と環境の改善
- 円滑な交通ネットワークの実現による移動時間の短縮
- 拠点間の連携強化による都市構造の再編
- 生活道路への通過交通の減少による歩行者の安全性の向上

などの効果が期待され、東京や首都圏の都市再生に大きく貢献します。

都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）については、沿線環境への配慮などの観点から、構造形式を高上（高架）式から地下式へ変更し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図るため、立体的な範囲を定める等の都市計画変更を行います。変更計画の概要は右表のとおりです。

「東京外かく環状道路」の全体計画と変更区間



都市高速道路

外郭環状線

（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）

都市計画案及び環境影響評価準備書の概要

変更区間の経緯

昭和 41年 7月	都市計画決定（東京・埼玉県境から東名高速まで）
昭和 45年 10月	建設大臣がいわゆる凍結発言（平成 4年 11月 和光IC～常磐道間供用）
（平成 6年 3月 関越道～和光IC間供用）	
平成 13年 4月	地下構造とした場合の「計画のたたき台」公表
平成 15年 3月	大深度地下の活用等の「方針」公表
平成 15年 7月～8月	「環境影響評価方法書」公告・縦覧
平成 17年 9月	計画の具体化に向けた「考え方」公表
平成 17年 10月	「計画概念図」公表
（平成 17年 11月 常磐道～三郷南IC間供用）	
平成 18年 2月	「環境への影響と保全対策」公表

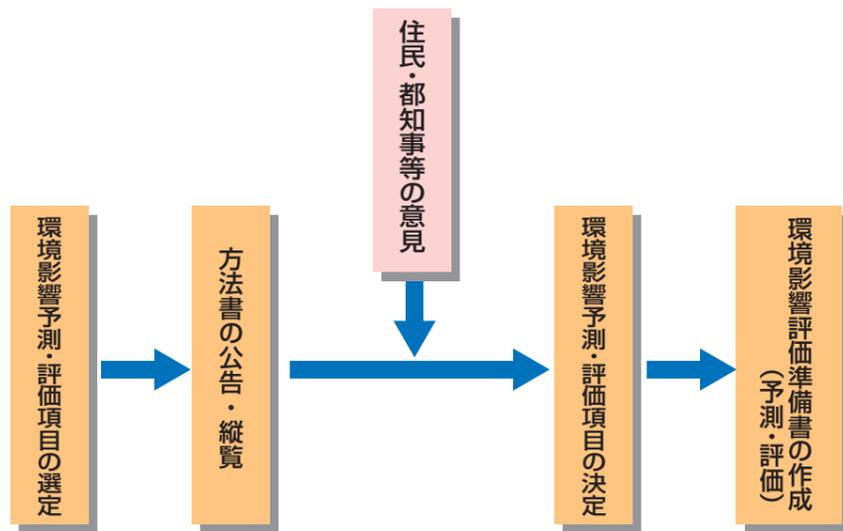
変更計画の概要

路線名	都市高速道路外郭環状線
延長	約16km
幅員	40～93m
道路の区分	第2種第1級（自動車専用道路）
車線数	6車線
設計速度	80km/時
出入口	3箇所 東八道路インターチェンジ（仮称） （東名高速道路側・関越自動車道側及び中央自動車道への出入口） 青梅街道インターチェンジ（仮称） （関越自動車道側への出入口） 目白通りインターチェンジ（仮称） （東名高速道路側への出入口）
換気所	5箇所 東名ジャンクション（仮称）付近 中央ジャンクション（仮称）付近 2箇所 青梅街道インターチェンジ（仮称）付近 大泉ジャンクション（仮称）付近
構造形式	地下式

※これ以降（仮称）は省略し、ジャンクションはJCT、インターチェンジはICと表記します。

予測・評価項目の選定手順

予測・評価項目は、事業計画をもとに影響を及ぼすおそれのある行為・要因を抽出し、地域特性を考慮して選定しました。選定した予測・評価項目については、環境影響評価方法書にて公表し、住民の皆様や都知事等の意見を考慮したうえで決定しました。

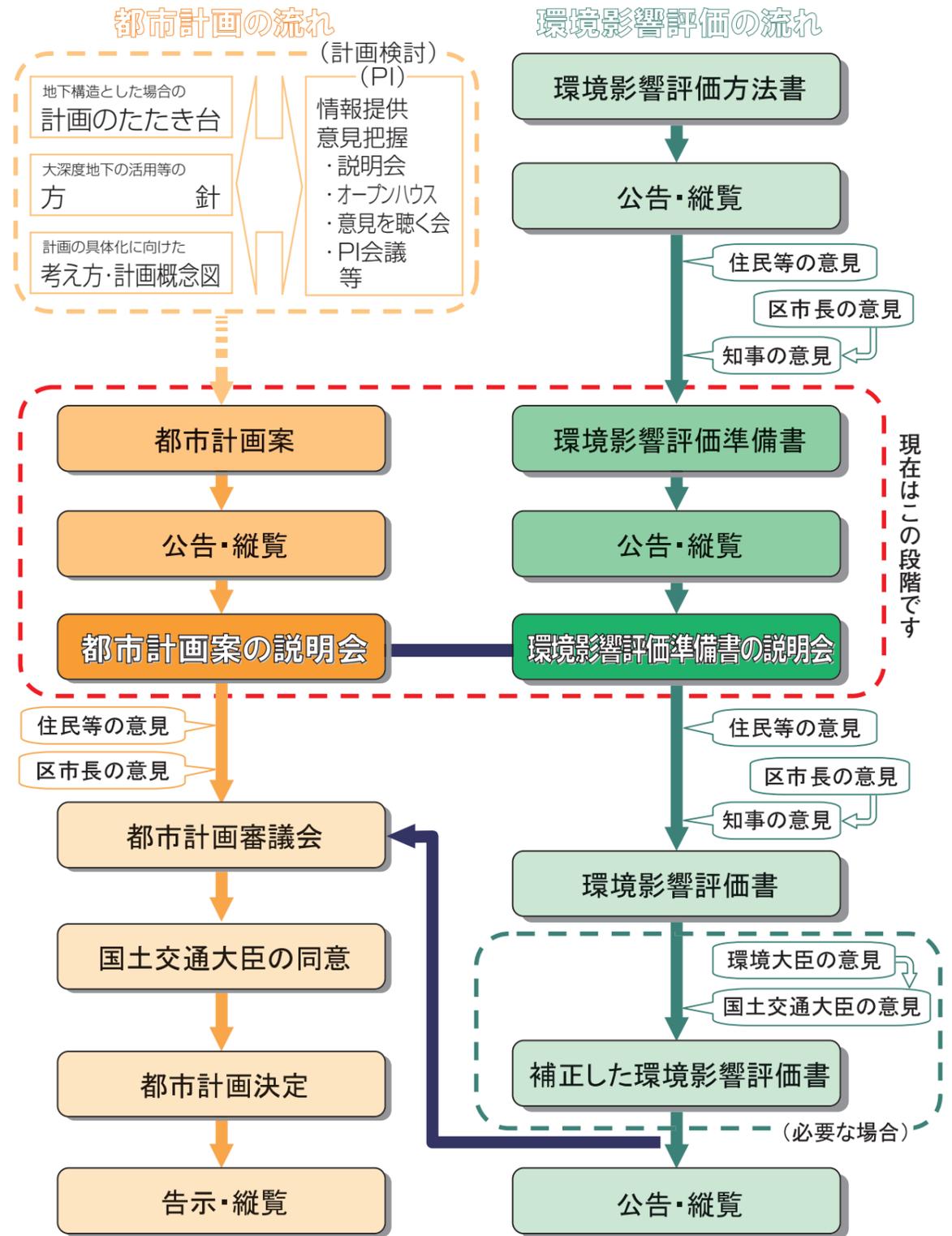


予測・評価項目

予測・評価項目	環境影響要因																		
	大気	騒音	振動	低周波	水循環	地形及び地質	地盤沈下	日照障害	電波障害	動物	植物(重要な種及び群落)	植物(緑の量)	生態系	景観(主要な眺望景観)	景観(市街地の地域景観)	史跡・文化財	人と自然との触れ合いの活動の場	廃棄物等	
完成後	道路の存在	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
工事中	自動車の走行	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	換気所の存在又は供用	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

○: 選定した項目

都市計画及び環境影響評価の手続き

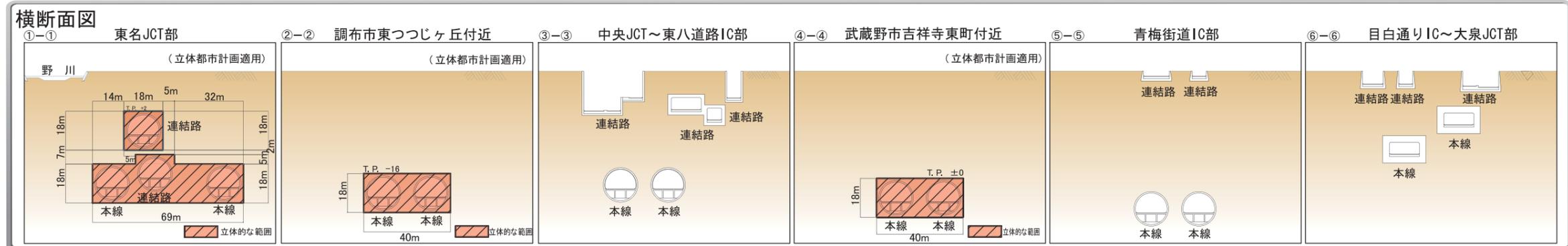
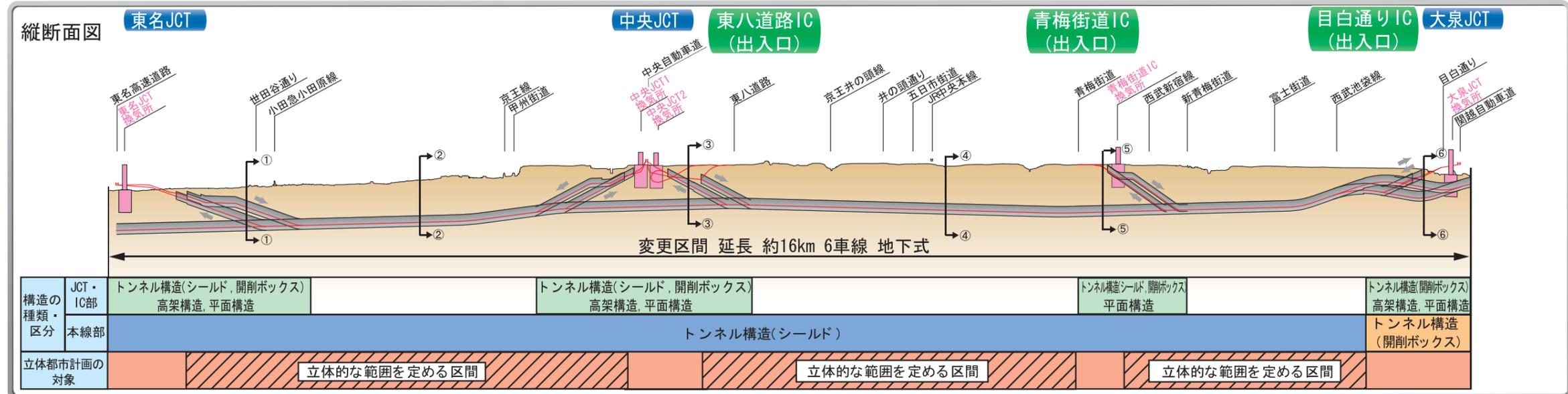
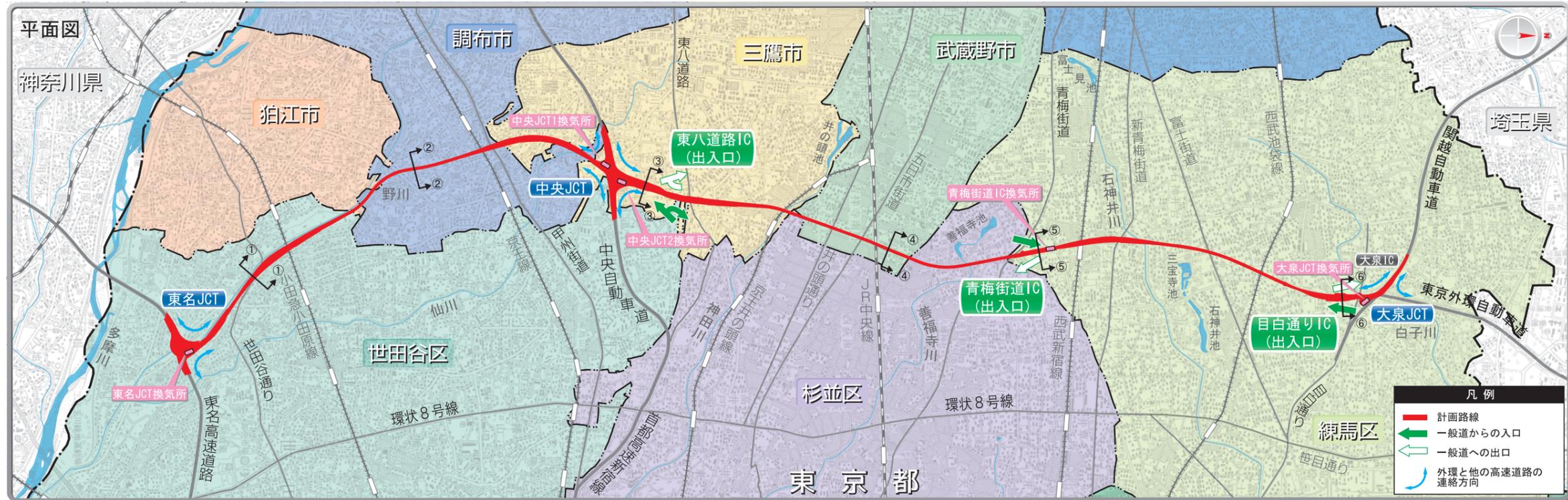


お問い合わせ先

● 東京都都市整備局
都市基盤部街路計画課外かく環状道路担当
〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 第二本庁舎22階南側
TEL:03-5388-3279 (直通) / FAX:03-5388-1354
e-mail:S0000179@section.metro.tokyo.jp

● 国土交通省関東地方整備局
東京外かく環状道路調査事務所
〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16TEビル
フリーダイヤル: 0120-34-1491 (TEL&FAX)
e-mail:gaikan@ktr.mlit.go.jp

外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）の概要



予測・評価結果の概要

大気質

■自動車の走行

二酸化窒素の将来濃度は、最大0.056ppmと予測され、評価の指標とした環境基準（0.06ppm）以下となっています。浮遊粒子状物質の将来濃度は、最大0.060mg/m³と予測され、評価の指標とした環境基準（0.10mg/m³）以下となっています。

■換気所の供用

二酸化窒素の将来濃度は、最大0.049ppmと予測され、評価の指標とした環境基準（0.06ppm）以下となっています。浮遊粒子状物質の将来濃度は、最大0.059mg/m³と予測され、評価の指標とした環境基準（0.10mg/m³）以下となっています。

■建設機械の稼働

- ・粉じん等 粉じん等は最大9.9t/km²/月と予測され、評価の指標とした降下ばいじん量の参考値（10t/km²/月）以下となっています。
- ・二酸化窒素（NO₂） 二酸化窒素の将来濃度は最大0.055ppmと予測され、評価の指標とした環境基準（0.06ppm）以下となっています。
- ・浮遊粒子状物質（SPM） 浮遊粒子状物質の将来濃度は最大0.083mg/m³と予測され、評価の指標とした環境基準（0.10mg/m³）以下となっています。

■工事用車両の運行

- ・粉じん等 粉じん等は最大5.7t/km²/月と予測され、評価の指標とした降下ばいじん量の参考値（10t/km²/月）以下となっています。
- ・二酸化窒素（NO₂） 二酸化窒素の将来濃度は最大0.056ppmと予測され、評価の指標とした環境基準（0.06ppm）以下となっています。
- ・浮遊粒子状物質（SPM） 浮遊粒子状物質の将来濃度は、最大0.084mg/m³と予測され、評価の指標とした環境基準（0.10mg/m³）以下となっています。

騒音

■自動車の走行

騒音レベルの最大値は、敷地境界で昼間67dB、夜間64dB、背後地で昼間58dB、夜間55dBと予測され、評価の指標とした環境基準（敷地境界：昼間70dB、夜間65dB、背後地：昼間60dB、夜間55dB）以下となっています。なお、予測は環境保全対策（環境施設帯、低騒音舗装、遮音壁）を考慮しています。

■換気所の供用

騒音レベルは第一種区域で最大40dB、第二種区域で最大42dBと予測され、評価の指標とした都条例で定める基準（第一種区域：40dB、第二種区域：45dB）以下となっています。

■建設機械の稼働

騒音レベルは環境保全対策（防音パネル）を実施することにより最大79dBと予測され、評価の指標とした都条例による基準（80dB）以下となっています。

■工事用車両の運行

騒音レベルは昼間で最大73dB、夜間で最大59dBと予測され、評価の指標とした「道路交通騒音の限度」（昼間75dB、夜間70dB）以下となっています。

振動

■自動車の走行（嵩上式・掘割式・地表式）

振動レベルの最大値は、昼間52dB、夜間53dBと予測され、評価の指標とした基準値（昼間65dB、夜間60dB）以下となっています。

■自動車の走行（地下式）

振動レベルは、類似事例の調査結果と同程度の40dB以下と予測され、評価の指標とした基準値（昼間65dB、夜間60dB）以下となっています。

■換気所の供用

振動レベルは、類似事例の調査結果と同程度の30dB未満と予測され、評価の指標とした基準値（昼間60dB、夜間55dB）以下となっています。

■建設機械の稼働

振動レベルは最大67dBと予測され、評価の指標とした都条例による基準（70dB）以下となっています。

■工事用車両の運行

振動レベルは昼間で最大54dB、夜間で最大50dBと予測され、評価の指標とした「道路交通振動の限度」（第一種区域：昼間65dB、夜間60dB、第二種区域：昼間70dB、夜間65dB）以下となっています。

低周波音

自動車の走行及び換気所の供用に係る低周波音圧レベルは、類似事例の調査結果と同程度と考えられます。

自動車の走行に係る低周波音圧レベルはL₅₀が86dB、L₆₅が98dB、換気所の供用に係る低周波音圧レベルはL₅₀が最大77dB、L₆₅が最大80dBと予測され、評価の指標とした参考値（L₅₀：90dB、L₆₅：100dB）以下となっています。

水循環、地盤沈下

浅層地下水の水位の変化量は、環境保全対策（地下水流動保全工法）を実施することにより0.1m未満となり、影響は小さいと考えられ、地盤沈下への影響も小さいと考えられます。

また、深層地下水の水圧低下量は最大で約1〜7kPaとなり影響は小さいと考えられます。

動物、植物、生態系

動物については、環境保全対策（夜間照明の適正配置、河川流量の確保、消失する生息環境又は移入可能な環境の代償等）を実施することにより、影響は小さいと考えられます。

植物については、環境保全対策（消失する生育環境の代償、重要な種の個体保存等）を実施することにより、影響は小さいと考えられます。

生態系については、環境保全対策（消失する生息・生育環境の代償等）を実施することにより、影響は小さいと考えられます。

緑の量

緑の量については、事業の実施により約8haが改変を受け、消失すると考えられますが、これに対し、関係自治体の条例に基づいた緑化計画を立案し、失われる緑の量と同程度以上の緑の量の回復を図ります。

地形及び地質、史跡・文化財

地形及び地質については、重要と判断される地形である八の釜の湧き水が改変により消失します。

消失する八の釜の湧き水については、湧水地の代償として、水源の確保による水辺環境の整備を行うとともに、八の釜の湧き水に関する資料を記録保存します。また、湧水の代償として水源を確保します。

消失する史跡・文化財については、文化財保護法、関係区市の文化財保護条例などの規定に基づき届け出などの手続きを行います。

人と自然との触れ合いの活動の場

人と自然との触れ合いの活動の場については、事業の実施により障害が生じる一部の経路や遊歩道については付け替えを行います。また、高架構造物や道路付属物の形式、デザイン等に配慮し、周辺環境との調和を図ります。

事業の実施により消失する八の釜憩いの森については、事業実施段階において関係機関と協議のうえ、地元住民等の意見を聴きながら、水源の確保による水辺環境の整備及び八の釜憩いの森の有していた自然資源を代償する措置を講じます。

総合評価

本環境影響評価準備書では、環境要素18項目について予測及び評価を行いました。

予測の結果、大気質、振動、低周波音、日照障害、電波障害、景観（主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観）の6項目については、環境影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えます。

騒音、水循環、地形及び地質、地盤、動物、植物（重要な種及び群落）、植物（緑の量）、生態系、景観（市街地の地域景観）、史跡・文化財、人と自然との触れ合いの活動の場及び廃棄物等の12項目については、必要な環境保全措置を実施することし、環境影響の程度は極めて小さくなるもの

主な環境保全対策等

■環境施設帯

IC、JCT周辺に環境施設帯を設置します。これにより、距離減衰による減音効果等が見込まれる他、緑豊かな道路空間が創出できます。



環境施設帯（東京外環自動車道）

■シールドトンネル

シールドトンネルを採用することにより、地表の改変や地下水への影響等を極力小さくすることができます。



建設中のトンネル（中央環状新宿線）

出典：東京都パンフレット

景観

景観については、JCT及び換気所の色彩及びデザインや周辺の環境の緑化に十分配慮を行うこと等により、影響が小さくなると考えられます。

日照障害、電波障害

日照障害については、事業の実施により高架構造となるJCT及び換気所の周辺において、著しい日影の影響を及ぼすことはありません。

電波障害については、事業の実施により一部の地域でその障害の発生が考えられますが、関係者と協議の上、「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、適切な改善策を講じます。

廃棄物等

廃棄物等として発生する建設副産物については、できる限り再利用及び再資源化に努めるとともに、再利用できないものについては、関係法令等を遵守し、東京都等の許可を受けている業者に委託するなど、適切に処理・処分を行います。

のと考えます。

これらのことから、本事業実施による環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

また、今後の工事計画等の詳細な検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うこととします。

本環境影響評価準備書では、環境に及ぼす影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じることとしています。現段階で予測し得なかった著しい影響がみられる場合には、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切な措置を講じるものとします。

■消失する生息・生育環境の代償

消失する生息・生育環境を新たに創出し、失われた生息・生育環境を代償します。具体的には、八の釜憩いの森の代償地について、水源の確保による水辺環境及び樹林環境の整備を行います。また、必要に応じて、移植など、重要な種の個体保存を行います。



※保全対策の事例 盛土法面下に、動物や植物が生息・生育する空間「ビオトープ」として、自然な状態を創出した例です。（横浜横須賀道路）

出典：東日本高速道路株式会社パンフレット

■工事中の配慮

- ・工事敷地境界に防音パネルによる遮音対策を行います。
- ・可能な限り排出ガス対策型の建設機械を使用します。
- ・低騒音型機械・低振動型機械を採用します。
- ・建設機械を住居等からできるだけ離すようにします。
- ・建設機械の集中稼働を避けるように、事前に作業計画を十分検討し、機械の効率的稼働に努めます。
- ・建設機械のアイドリングストップを励行するとともに高負荷運転を極力避けます。
- ・工事用車両を分散して通行させるようにします。
- ・工事の状況及び天候に留意し適宜散水、タイヤ洗浄を行います。