

福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線

(福生市大字熊川)

# 都市計画変更案及び 環境影響評価書案の あらまし



福生七夕まつり



ふっさ桜まつり



東京都

新五日市街道線は、西東京市東伏見四丁目から小平市、立川市及び福生市を經由して、あきる野市大字小中野までに至る延長約3.3kmの都市計画道路で、多摩地域における東西方向の主要路線の一つです。

このうち、福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線(以下「計画道路」という。)は、福生市内の国道16号から立川市境までの約1.1kmの区間で、都道五日市街道を拡幅する計画となっています。

現在の五日市街道は、国道16号との交差点付近を中心に慢性的な交通渋滞が発生していることや、歩道が狭く一部設置されていない区間もあるほか、周辺では、五日市街道の渋滞を避けるために通過交通が「福東通り」などの生活道路へ進入しているなど、様々な問題を抱えています。

このような状況を踏まえ、計画道路について、車道を往復4車線にするとともに、歩行者や自転車の通行空間などの確保を図るため、計画幅員(標準)を18mから28mに変更する都市計画変更案を取りまとめました。

この計画道路の整備により、現在整備が進められている国道16号との道路ネットワークの強化が図られ、主に以下のような効果が期待されます。

- 多摩地域における人やモノの動きの円滑化
- 五日市街道の渋滞緩和
- 生活道路に進入する通過交通の排除による、良好な居住環境の確保
- 災害時の物資輸送路や避難路としての機能強化等による、地域の防災性の向上
- 歩行者や自転車の通行空間及び植樹帯の確保による、安全で快適な都市空間の創出

## ■ 都市計画変更案の概要

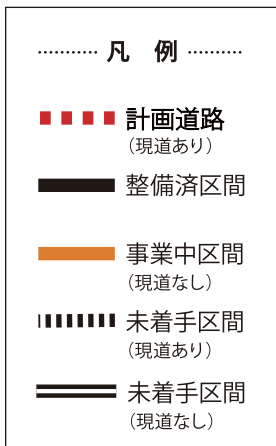
名称の変更*	福生都市計画道路3・4・3の1号新五日市街道線 ⇒ 福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線	
延長	約1.1km	
区間	起 点	福生市大字熊川字武蔵野(立川市境)
	終 点	福生市大字熊川字武蔵野(国道16号交差点)
車線数の決定	4車線	
幅員の変更	18m(標準幅員) ⇒ 28m(標準幅員)	
構造形式	地表式(平面構造)	
鉄道等との交差の構造	幹線道路[福3・4・10(国道16号)]と平面交差 鉄道(横田基地専用線)と平面交差	

\*名称は、幅員変更に伴い、「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線」に変更することになります。

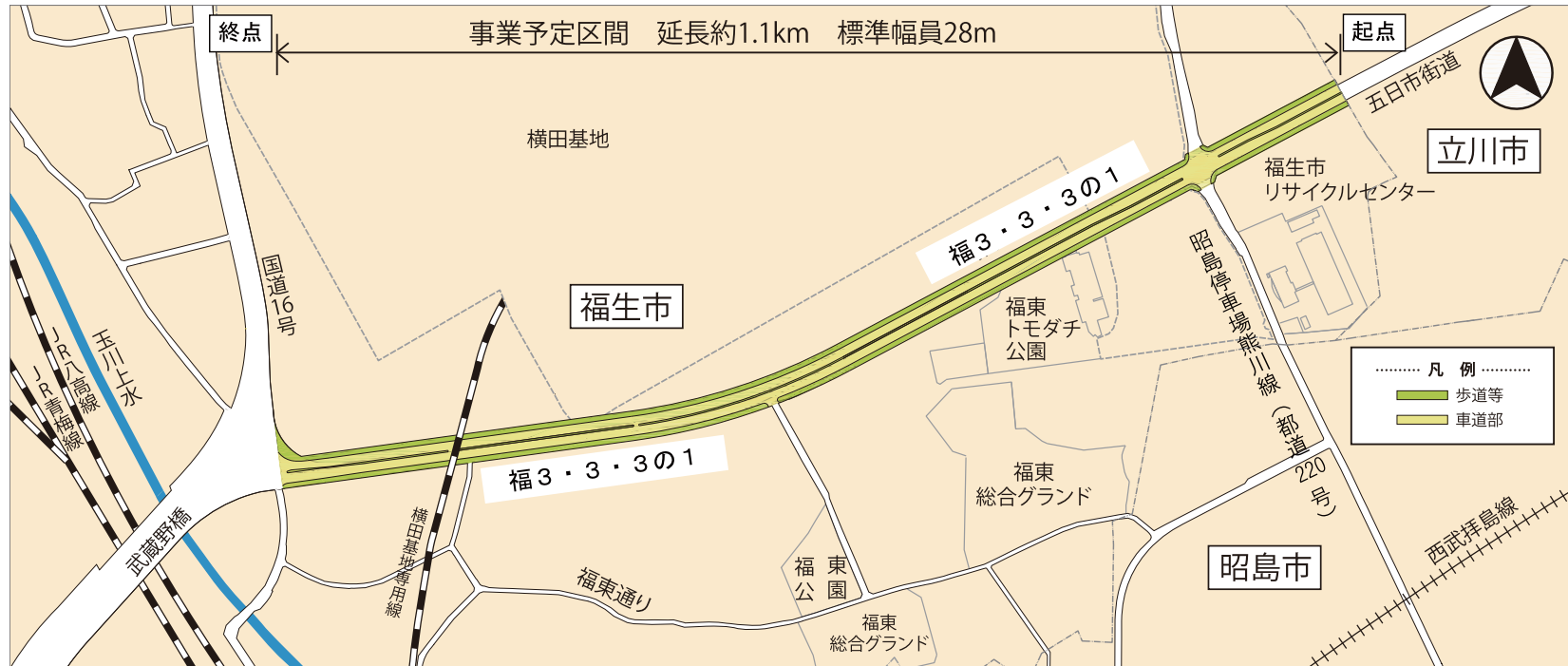
## ■ 新五日市街道線の全体計画図



## ■ 計画道路の位置図



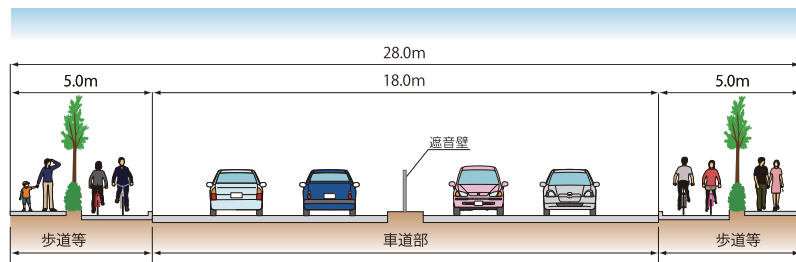
■ 平面図



■ 縦断面図



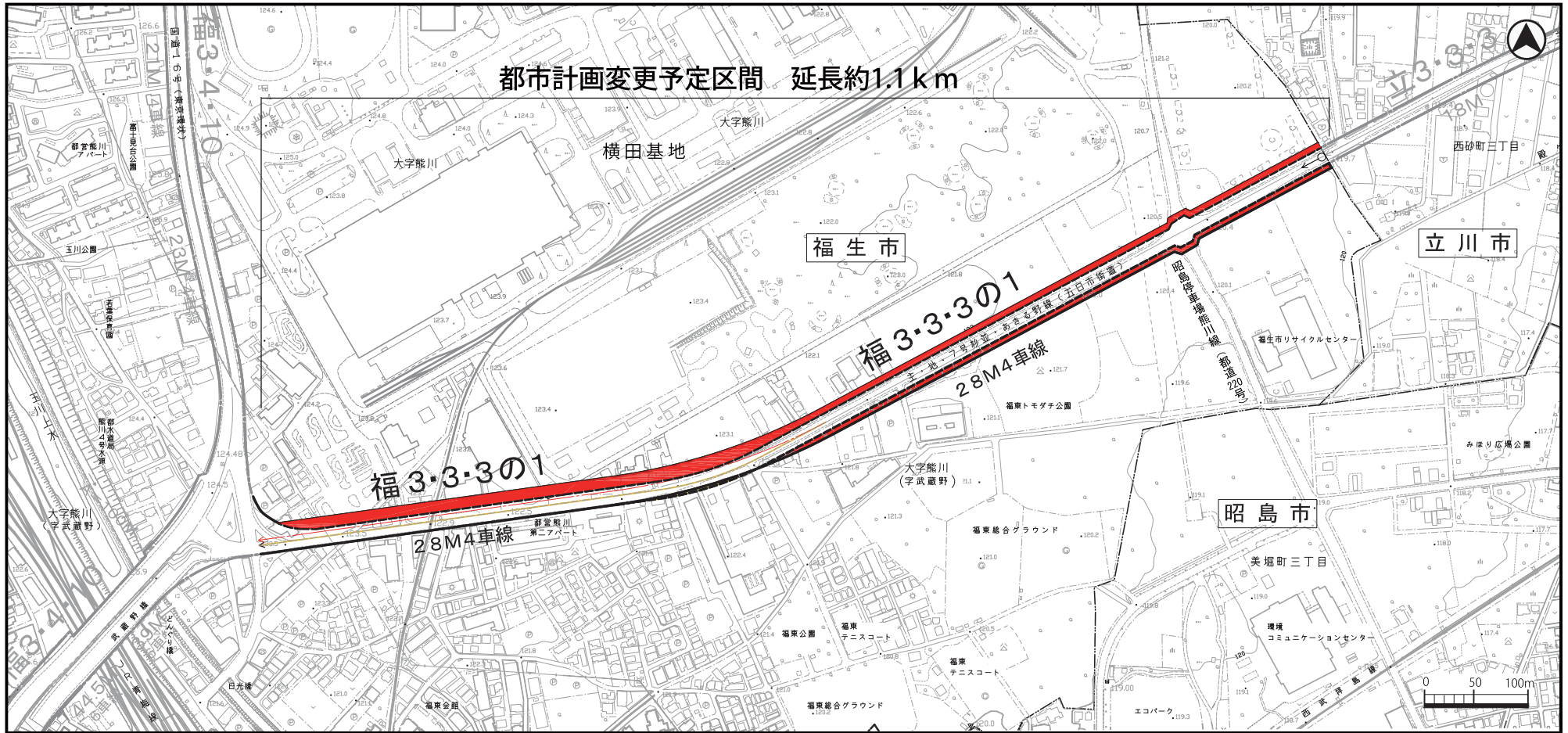
■ 標準横断面図



注) 各図はイメージ図です。幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により、変更となる場合があります。



計画概要図



注1) この地図は、国土地理院長の承認(平24国地関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1/2,500)を使用(27都注2) この図面は、平成24年に実施した航空測量をもとに作成されているため、現在の土地利用が反映されていない部分

市基交第272号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。があります。

凡 例	
	計画変更新線
	計画変更廃止線
	既定計画線
	起点・終点
	起点・終点(廃止)

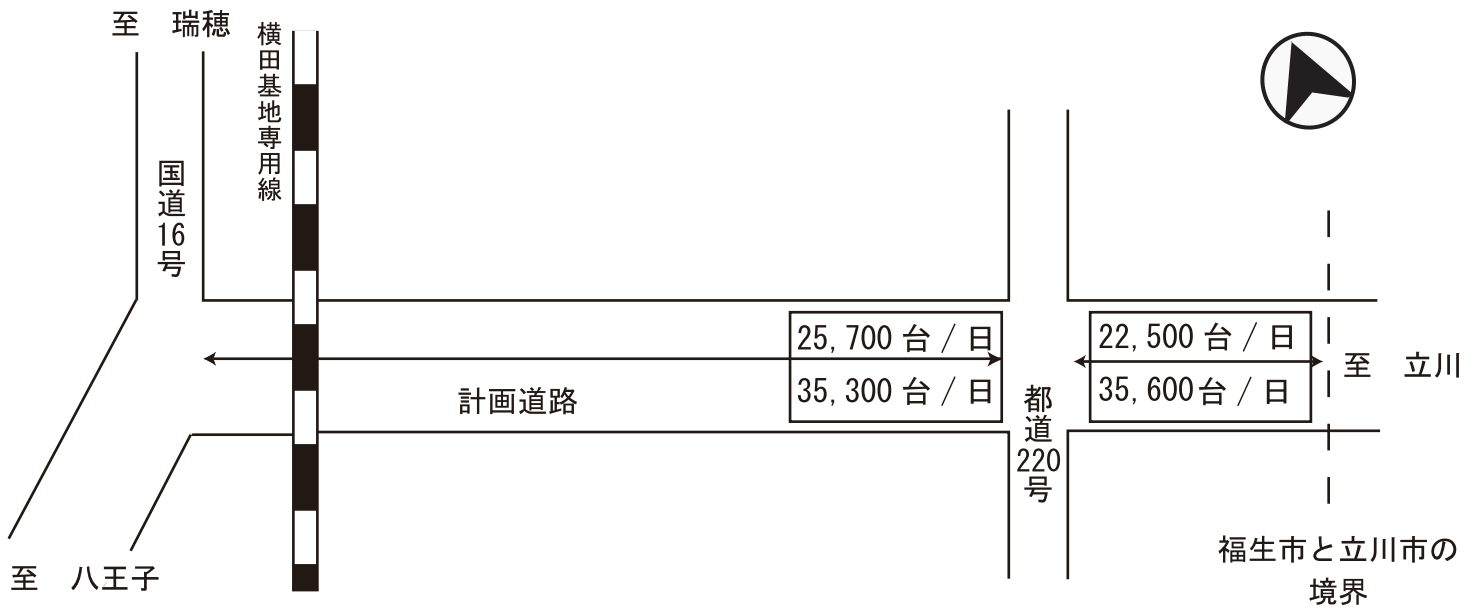
都市計画変更案を前提とした、環境影響評価書案の概要（環境影響評価の予測・評価、環境保全のための措置）は、次のとおりです。

## ■ 工事期間

環境影響の予測・評価の前提となる工事期間は、平成33年度から平成36年度までを予定しています。

## ■ 計画交通量

計画道路の計画交通量を推計した結果は、下図のとおりです。



凡 例  
 上段：供用時  
 下段：道路ネットワークの整備完了時

## ■ 環境影響評価項目の選定

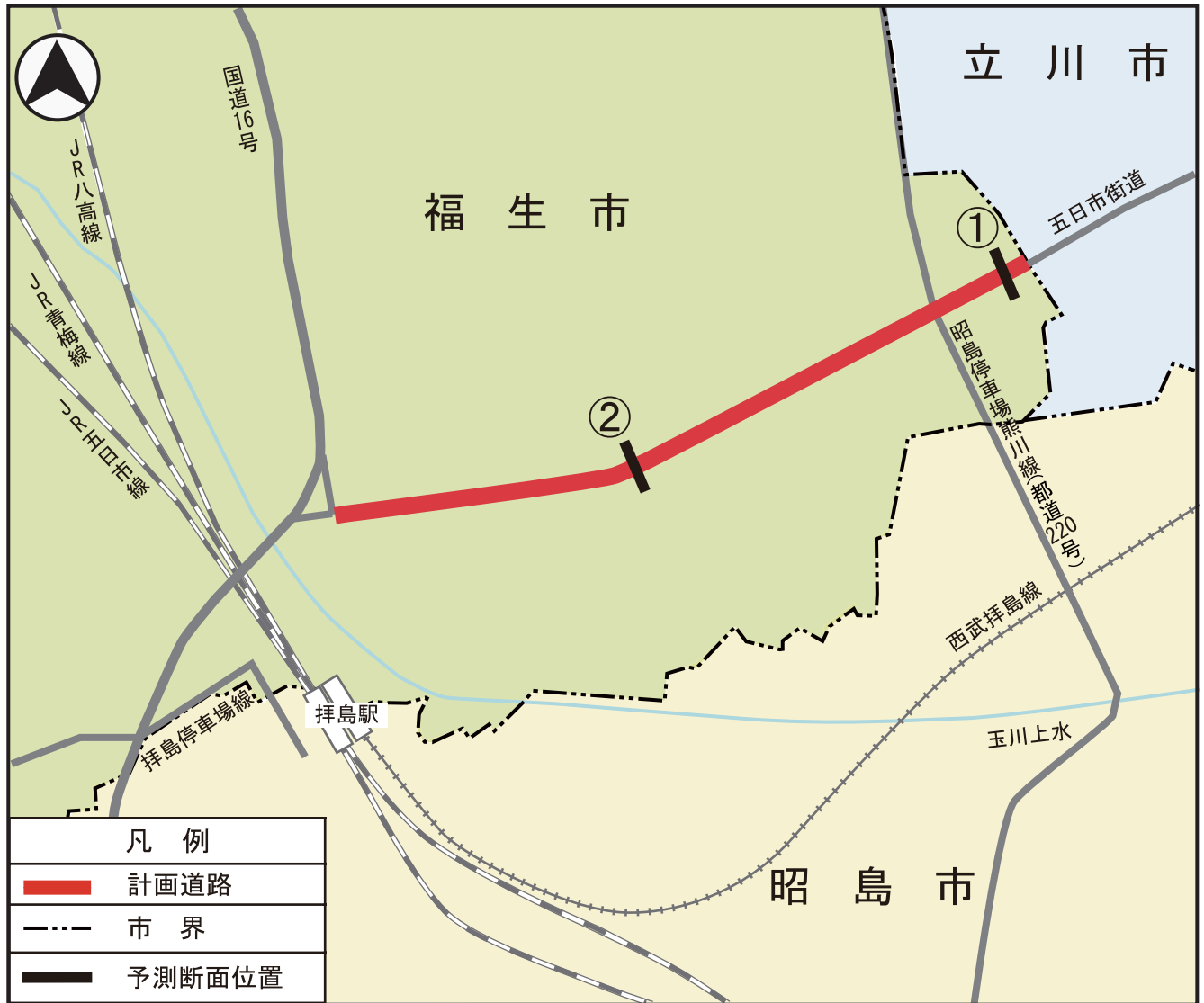
対象事業の実施により、環境に影響を及ぼすおそれのある環境影響評価の項目として、事業計画の内容や地域の環境特性を踏まえるとともに、調査計画書に対する知事の審査意見書等を勘案して、下表で●が付いている6項目を選定しました。

### ● 選定した環境影響評価項目

環境影響評価の項目		大気汚染	悪臭	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	地盤	地形・地質	水循環	生物・生態系	日影	電波障害	風環境	景観	史跡・文化財	自然との触れ合い活動の場	廃棄物	温室効果ガス
環境影響要因	工事の施行中			●		●											●	
	施設の建設			●		●											●	
工事の完了後	施設の存在									●				●				
	自動車の走行	●		●														

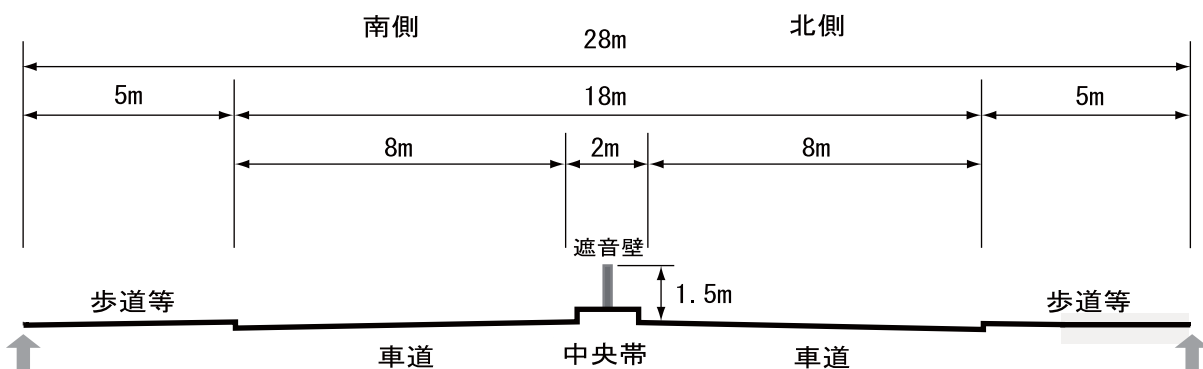
## ■ 予測地点位置 (大気汚染、騒音・振動)

### ● 予測地点位置図 (①・②)



### ● 予測断面図 (①・②)

予測断面①・②の幅員構成を示しています。



注1) 工事の完了後 (自動車の走行) の予測地点を示しています。

注2) 計画道路の敷地境界 (↑) で行った予測結果を、次ページ以降に示しています。

## ■ 大気汚染 ■■■■

### 工事の完了後

#### 【自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質(一次生成物質)の大気中における濃度】

計画道路沿道での二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)の将来濃度は、最大で0.036ppmと予測しており、評価の指標とした環境基準以下となります。

また、浮遊粒子状物質(SPM)の将来濃度は、最大で0.047mg/m<sup>3</sup>と予測しており、評価の指標とした環境基準以下となります。

#### ● 二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)の予測結果と評価の指標

(単位：ppm)

予測の対象時点	予測地点	日平均値の年間98%値		評価の指標
		南側	北側	
供用時	①	0.034	0.034	1時間値の1日平均値が0.04から0.06までのゾーン内又はそれ以下
	②	0.034	0.034	
道路ネットワークの整備完了時	①	0.036	0.036	
	②	0.035	0.035	

注1) 予測地点位置図及び断面図は、8ページを参照

注2) 計画道路の敷地境界において、地上1.5mの高さで予測した結果

注3) 評価の指標は、環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準

#### ● 浮遊粒子状物質(SPM)の予測結果と評価の指標

(単位：mg/m<sup>3</sup>)

予測の対象時点	予測地点	日平均値の年間2%除外値		評価の指標
		南側	北側	
供用時	①	0.047	0.047	1時間値の1日平均値が0.10以下
	②	0.047	0.047	
道路ネットワークの整備完了時	①	0.047	0.047	
	②	0.047	0.047	

注1) 予測地点位置図及び断面図は、8ページを参照

注2) 計画道路の敷地境界において、地上1.5mの高さで予測した結果

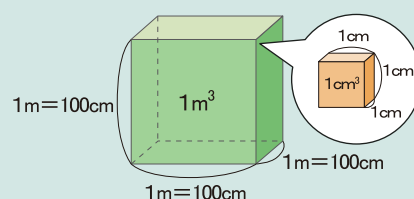
注3) 予測可能な物質(一次生成物質)を対象としました。

注4) 評価の指標は、環境基本法に基づく大気の汚染に係る環境基準

#### 用語の説明

・ppm(parts per million)

微量に含まれている物質の割合を表す単位で、1ppmとは、1m<sup>3</sup>の空気中に1cm<sup>3</sup>の物質が存在する場合の濃度





## 騒音・振動

### 騒音(工事の施行中)

#### 【建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベル】

建設作業の騒音レベル(LA5)は、計画道路の敷地境界において最大で79dBと予測しており、評価の指標とした指定建設作業の騒音の勧告基準(80dB)以下となります。

### 騒音(工事の完了後)

#### 【自動車の走行に伴う騒音レベル】

計画道路沿道での道路交通の騒音レベル(LAeq)は、最大で昼間70dB、夜間65dBと予測しており、評価の指標とした環境基準以下となります。

#### ● 道路交通の騒音レベル(LAeq)予測結果と評価の指標

(単位：dB)

予測地点	予測高さ (地上高)	供用時		道路ネットワークの 整備完了時		評価の指標	
		昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
①	4.0m	68	63	70	65	70 以下	65 以下
	1.2m	68	63	70	65		
②	4.0m	67	62	69	63		
	1.2m	68	62	69	64		

注1) 予測地点位置図及び断面図は、8ページを参照

注2) 計画道路の敷地境界において、地上1.2m及び4.0mの高さで予測した結果

注3) 評価の指標は、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準(幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値)

#### 用語の説明

- ・dB(デシベル)  
音や振動の大きさを表す単位
- ・LAeq(等価騒音レベル)  
一定時間内に受けた騒音エネルギー  
を時間平均した騒音レベル
- ・LA5(騒音レベルの90%レンジの上端値)  
一定時間内の騒音レベルを値の大きい順に  
並べ替え、高い方から5%に相当する値

#### 騒音の目安

dB(デシベル)

80	地下鉄の車内(窓を開けたとき)・ピアノ
70	掃除機・騒々しい事務所
60	普通の会話・チャイム
50	静かな事務所
40	深夜の市内・ 図書館

出典：東京都環境局資料から作成

## 振 動(工事の施行中)

### 【建設機械の稼働に伴う建設作業の振動レベル】

建設作業の振動レベル(L10)は、計画道路の敷地境界において最大で68dBと予測しており、評価の指標とした指定建設作業の振動の勧告基準(70dB)以下となります。

## 振 動(工事の完了後)

### 【自動車の走行に伴う振動レベル】

計画道路沿道での道路交通の振動レベル(L10)は、最大で昼間50dB、夜間50dBと予測しており、評価の指標とした日常生活等に適用する規制基準以下となります。

### ● 道路交通の振動レベル(L10)予測結果と評価の指標

(単位：dB)

予測地点	供用時		道路ネットワークの整備完了時		評価の指標	
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
①	48	48	50	50	60以下	55以下
②	49	48	50	49	65以下	60以下

注1) 予測地点位置図及び断面図は、8ページを参照

注2) 計画道路の敷地境界において、地盤面上で予測した結果

注3) 評価の指標は、環境確保条例に基づく日常生活等に適用する規制基準(予測地点①は第1種区域、②は第2種区域)

### 用語の説明

- ・L10(振動レベルの80%レンジの上端値)  
一定時間内の振動レベルを値の大きい順に並べ替え、高い方から10%に相当する値

### 振動の目安

dB(デシベル)	振動の目安
70	大勢の人に感じる程度で、戸、障子が僅かに動く
60	静止している人だけ感じる
50	人体に感じない程度

出典：東京都環境局資料から作成

## ■ 土壌汚染

### 【土壌汚染の拡散の可能性の有無】

現時点では、事業用地未取得のため、土壌汚染の状況を確認することはできません。

事業の実施に当たっては、土壌汚染対策法第4条及び都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(以下 環境確保条例という。)第117条に基づく手続を行います。

土壌汚染状況調査の結果、汚染土壌の存在が確認された場合には、土壌汚染対策法及び環境確保条例に基づき「汚染拡散防止計画」を作成し、関係機関と調整を行った上で、拡散防止措置を実施するとともに、その内容を事後調査において明らかにします。

以上の対策を講じることにより、事業の実施に伴い新たな地域に土壌汚染を拡散させることはないと考えます。

## ■ 生物・生態系 ■■■■

### 【計画道路の存在に伴う生物・生態系の変化の内容とその程度】

植物の注目される種では、計画道路内で影響を受ける種として、キンランを確認しました。環境保全のための措置として、関係機関と協議し、可能な限り同様な植物相環境へ移植の検討を行います。計画道路の中心から片側約100mまでの範囲の緑地面積については、植樹帯への植栽により、工事の完了後における緑地は面積で見ると0.73ha減となりますが、改変比率は2.6%と僅かであり、かつ、可能な限り周辺の緑の連続性確保に努めることから、緑の量への影響は小さいと予測します。

動物の注目される種では、哺乳類のキツネ、鳥類のアオゲラ、セグロセキレイ等、は虫類のニホンヤモリ等、昆虫類のヒグラシを確認しました（うち計画道路内で確認されたのはセグロセキレイの一部のみ）が、計画道路周辺には、現況と同等な環境が存在することから、影響は小さいと予測します。

これらにより、植物相及び植物群落、陸上動物、生息（育）環境の変化、緑の量、陸域生態系への影響は小さいと予測します。

緑の連続性については、現況と同様な環境が保全されることから、影響は小さいと予測します。

以上のことから、評価の指標とした「生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると予測します。

### ● 現地調査における生物の確認状況

項目	確認種数	注目される種※
植 物	489 種	2 種（アマナ、キンラン）
ほ 乳 類	5 種	1 種（キツネ）
鳥 類	29 種	6 種（アオゲラ、モズ、ヒバリ、ウグイス、エナガ、セグロセキレイ）
は 虫 類	4 種	3 種（ニホンヤモリ、ニホントカゲ、ニホンカナヘビ）
両 生 類	なし	な し
昆 虫 類	302 種	1 種（ヒグラシ）

※「東京都の保護上重要な野生生物種」などの既存資料(国・東京都)をもとに選定しました。

## ■ 廃棄物 ■■■■

### 【工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量、再資源化量、再利用率及び処理・処分方法】

本事業の計画道路建設工事において発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等については、再資源化率の予測を100%とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（再資源化率99%）を上回ります。

建設発生土については、再利用率の予測を100%とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値を参考に設定した再利用率99%を上回ります。

また、計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行う等、廃棄物及び建設発生土の発生抑制に努めるとともに、工事の施行に伴い発生する廃棄物等は、再資源化・再利用することから、評価の指標に示される事業者の責務に合致します。

なお、再資源化が困難な廃棄物が発生した場合は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律、及び東京都廃棄物条例に示される適正処理の方針に基づき、適正処理を行い、工事施行時に特別管理廃棄物が確認された場合は、同法律及び同条例に基づき適切に対処します。

再利用が困難な建設発生土が発生した場合は、受入先の受入基準を確認し、発生土処分場に搬出します。

以上のことから、評価の指標を満足すると考えます。

## 景観

### 【計画道路の存在に伴う主要な景観構成要素の改変の程度及び

### 地域景観の特性の変化の程度】

事業の実施に伴い、横田基地及び既存の樹林地、住宅地・工場用地等の一部が改変され、道路が拡幅されます。

しかしながら、主要な景観構成要素である横田基地の改変は、現況道路沿いに最大で幅約20mの範囲に限られ、横田基地の大部分は改変されません。

また、地域景観を構成する樹林地の大部分は残る計画です。このことから、計画道路の存在による景観の構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度は小さいと予測します。

また、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。

### 【代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度】

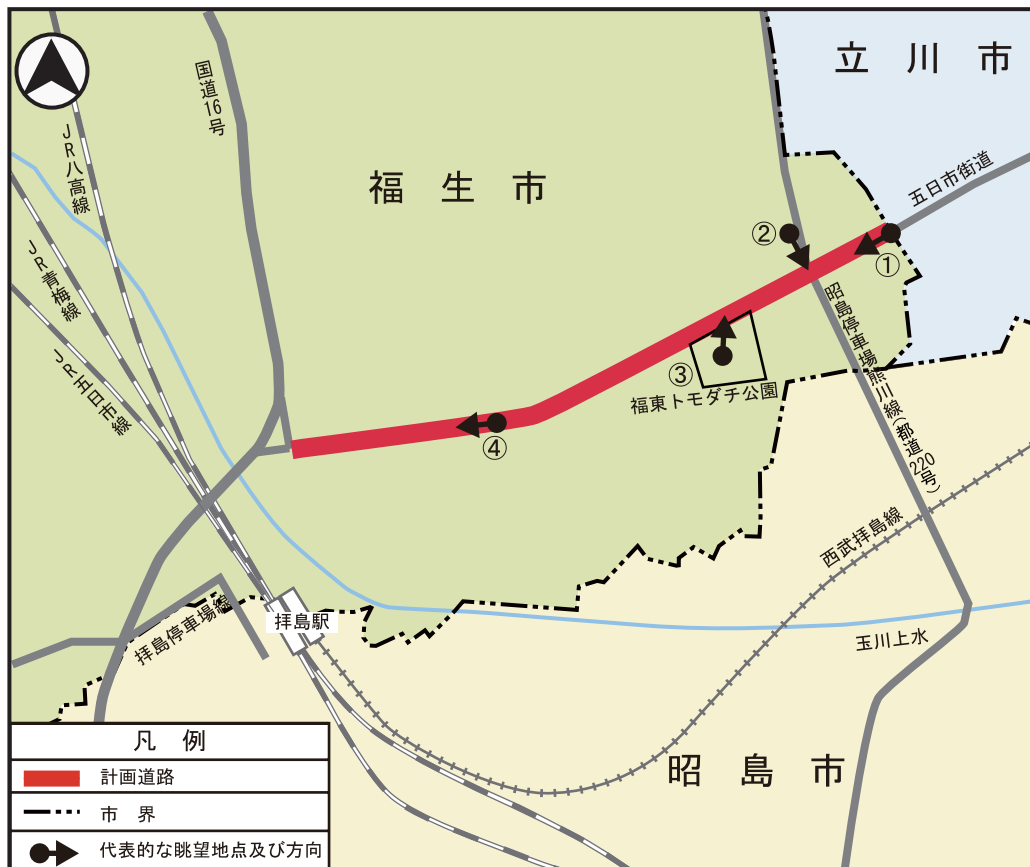
事業の実施に伴い、横田基地や道路に隣接する樹林地の一部が改変され、道路が拡幅されることにより、眺望が変化する地点があります。

しかしながら、植樹帯の設置により連続した新たな緑の創出を図ること、周辺の緑と調和した樹種を選定すること、隣接する樹林地のうち改変される部分は僅かであることから、周辺景観との調和が図られ、眺望の変化の程度は小さいと予測します。

また、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めます。

以上のことから、評価の指標とした「景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性（地域の特性）の創出を工夫すること」を満足すると考えます。

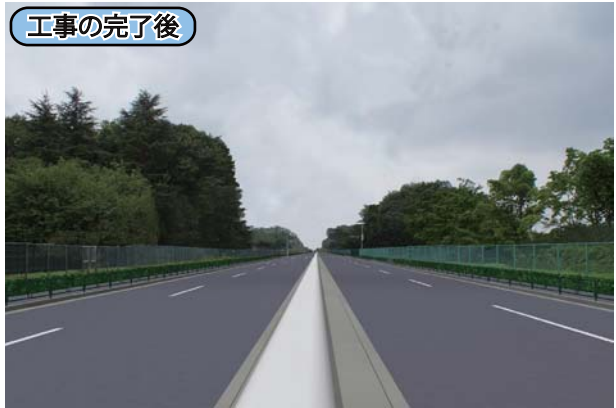
### ● 代表的な眺望地点及び眺望の方向







① 計画道路の起点付近からの眺望



② 熊川武蔵野交差点付近からの眺望



③ 福東トモダチ公園からの眺望



④ 福生第二都営住宅バス停前からの眺望



## ■ 大気汚染 ■■■■

### <工事の完了後>

- ・ 車道の両側に植樹帯を設置します。

## ■ 騒音・振動 ■■■■

### <工事の施行中>

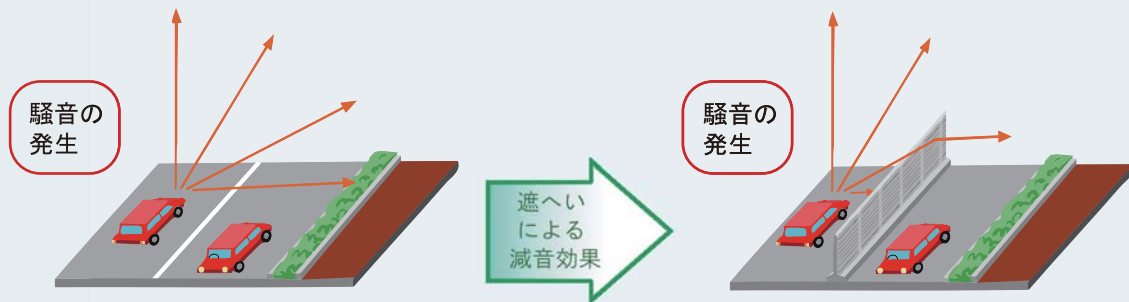
- ・ 建設機械については、「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」に基づいて、指定された低騒音・低振動型建設機械を採用し、騒音・振動の低減に努めます。
- ・ 作業手順・工程の調整を図ることにより、周辺地域の環境保全に努めます。
- ・ 騒音について、工種・作業内容等を検討し、必要に応じて仮囲いを設置する等、騒音の低減を図ります。
- ・ 住居に近接して工事を実施する場合には、極力振動の少ない工法を採用する等、環境の保全に努めます。
- ・ 工事の平準化を図り、工事用車両の極端な集中を回避します。
- ・ 夜間工事を実施する際には、事前に工事の実施日時をお知らせする等の措置を講じます。

### <工事の完了後>

- ・ 中央帯には遮音壁を設置し、騒音の低減を図ります。
- ・ 低騒音舗装を採用し、騒音の低減に努めます。

## 主な環境保全対策と効果

### 遮音壁



適切な高さの遮音壁を設置し、音を直接遮断することにより、確実に騒音を低減します。

### 低騒音舗装



車の走行により、タイヤが路面に接地する時に発生する騒音を低減するとともに、水たまりや水はねが抑制され、走行時の安全性が向上します。



## ■ 土壌汚染 ■■■■

### ＜工事の施行中＞

- ・土壌汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続、調査を実施します。
- ・土壌汚染状況調査の結果、汚染土壌の存在が確認された場合には、土壌汚染対策法及び環境確保条例に基づき「汚染拡散防止計画」を作成し、関係機関と調整を行った上で、汚染拡散防止措置を実施するとともに、その内容を事後調査において明らかにします。

## ■ 生物・生態系 ■■■■

### ＜工事の完了後＞

- ・計画道路内の改変される範囲で確認された草本類の注目される種については、関係機関と協議し、可能な限り同様な植物相環境への移植を検討するとともに、その後の活着等をモニタリングします。
- ・可能な限り周辺の緑の連続性確保に努め、周辺環境との調和を図り、緑豊かな景観の創出や緑のネットワーク形成を図ります。
- ・現況調査では注目される種が確認されていることから、事後調査において事業の実施に伴う影響を調査し、必要に応じて更なる環境保全のための措置を検討します。
- ・工事の施行に当たっては、計画道路に隣接する土地に生育する植物の注目される種等を踏み荒らしたり、誤って抜き取ったりしないように、工事関係者へ周知徹底します。

## ■ 景観 ■■■■

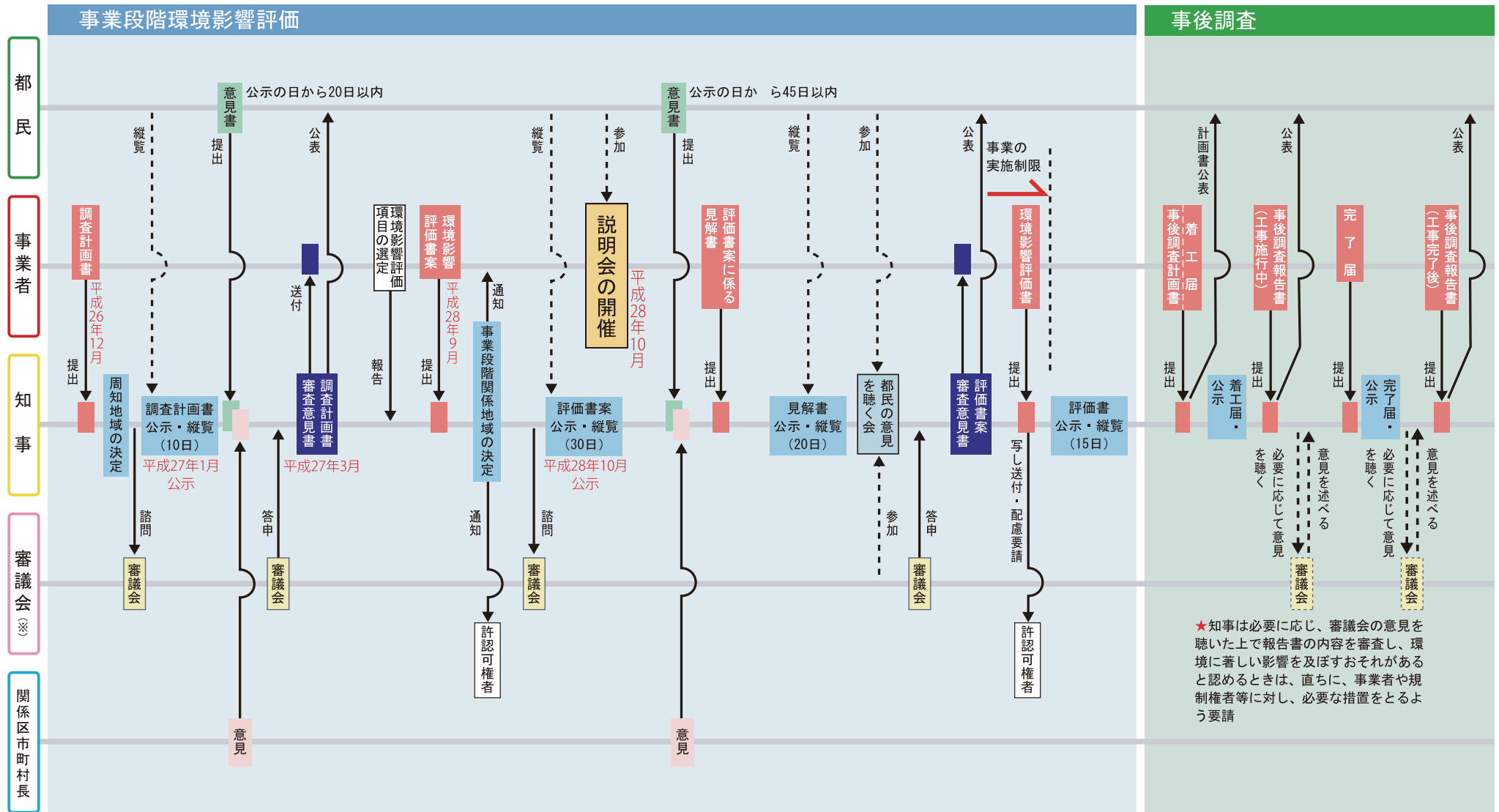
### ＜工事の完了後＞

- ・可能な限り周辺の緑の連続性確保に努め、周辺環境との調和を図り、緑豊かな景観の創出や緑のネットワーク形成を図ります。
- ・電線類の地中化を進め、周辺景観の向上に配慮する計画とします。

## ■ 廃棄物 ■■■■

### ＜工事の施行中＞

- ・事業の実施に伴い発生する廃棄物は、「建設副産物適正処理推進要綱」、「東京都建設リサイクル推進計画」、「東京都建設リサイクルガイドライン」等に従い、他の公共事業との調整を図りながら、極力再資源化、再利用に努めます。
- ・建設発生土については、総量の削減に努めるとともに、搬出する場合は、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき、公共事業における建設発生土の利用を調整（利用調整会議）して、建設発生土の搬出時に他の公共事業（ストックヤードへの仮置きを含む）への利用（工事間利用）や再利用センター（再利用機関）等に指定地処分するなど、建設発生土の再利用に努めます。  
なお、発生土処分場に搬出する場合には受入先の受入基準の確認後に搬出することとします。
- ・コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊等については、再資源化施設などを活用し、再生品化を図るとともに、再生品を率先して利用するなど、再資源化・再利用に努めます。
- ・再資源化が困難な廃棄物については、産業廃棄物の運搬・処分の業の許可を得た業者に委託して適正に処理・処分を行います。運搬の際にはマニフェスト制度に従い、適切に処理します。
- ・舗装路盤材等については、リサイクル材の使用に努めます。
- ・計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行うなど、廃棄物等の発生抑制に努めます。



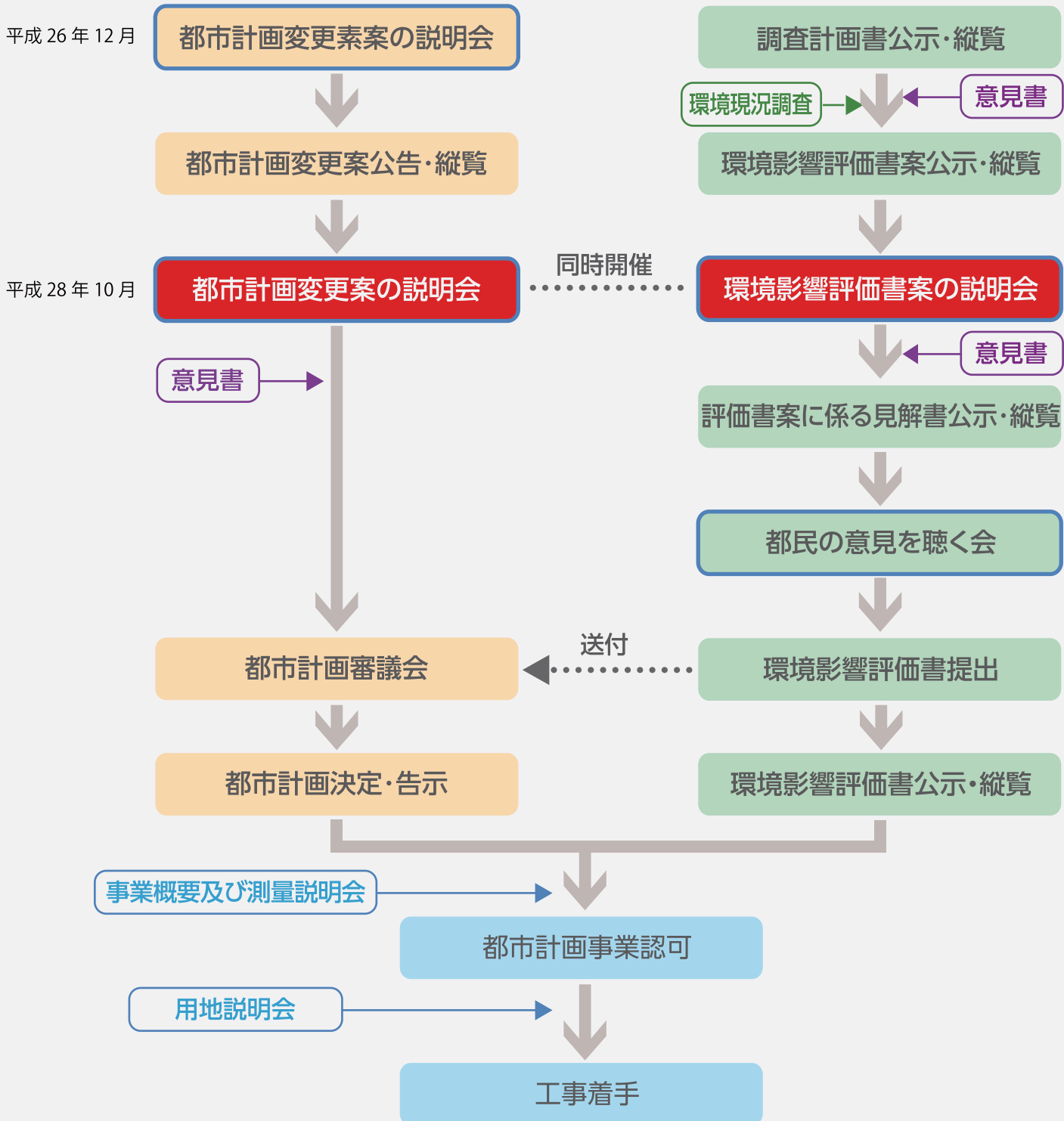
※東京都環境影響評価審議会



# 今後の進め方

## 都市計画の流れ

## 環境影響評価の流れ



### ■お問合せ先

**(都市計画に関すること) 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課**

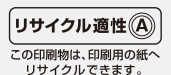
〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 都庁第二庁舎22階南側 TEL:03(5388)3328

**(事業に関すること) 東京都建設局道路建設部計画課**

〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 都庁第二庁舎 7階北側 TEL:03(5320)5318



当紙配合率の%再生紙を使用しています  
白色度70%再生紙を使用しています



この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。



植物由来の油を含有したインキを使用しています

登録番号 (28)46  
平成 28 年 10 月発行