

環境影響の予測・評価

環境影響の予測・評価(環境に及ぼす影響の評価、社会・経済面から見た評価、総合評価)は、次のとおりです。

予測・評価の前提条件

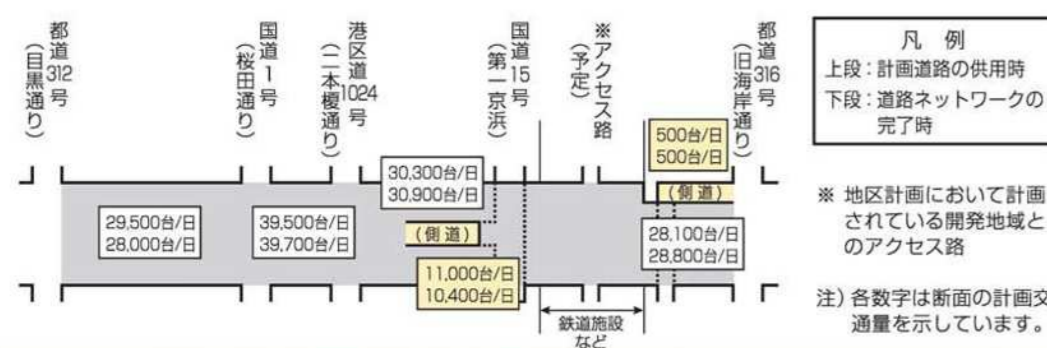
環境影響の予測・評価の前提となる、工事期間と計画交通量は、次のとおりです。

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31年度から平成44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。



環境影響評価の項目

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、対象計画案の内容や地域の概況等を踏まえ、下表で○が付いている項目を選定しました。

環境影響評価の項目	白金台区間				高輪・港南区間			
	【A案】幅員25m		【B案】幅員30m		【A案】幅員25m		【B案】幅員30m	
	工事の施行中	工事の完了後	工事の施行中	工事の完了後	工事の施行中	工事の完了後	工事の施行中	工事の完了後
大気汚染								
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								

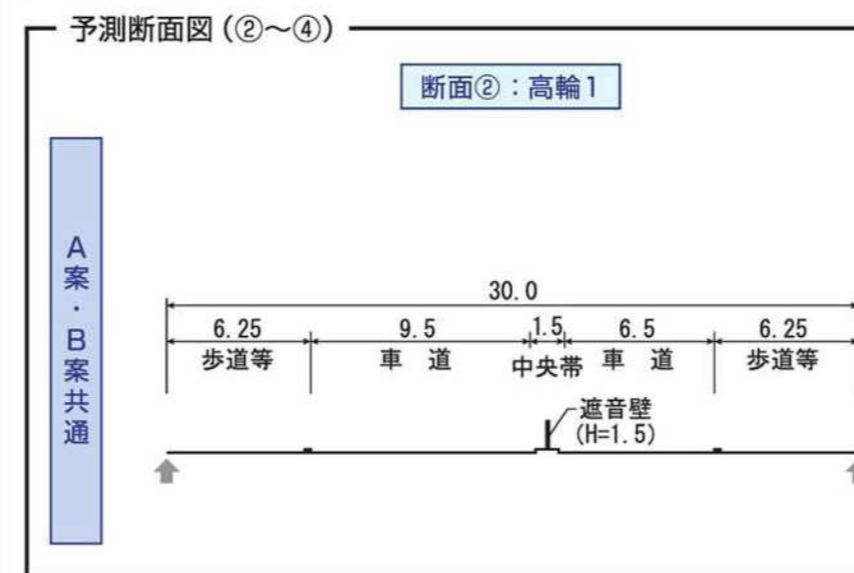
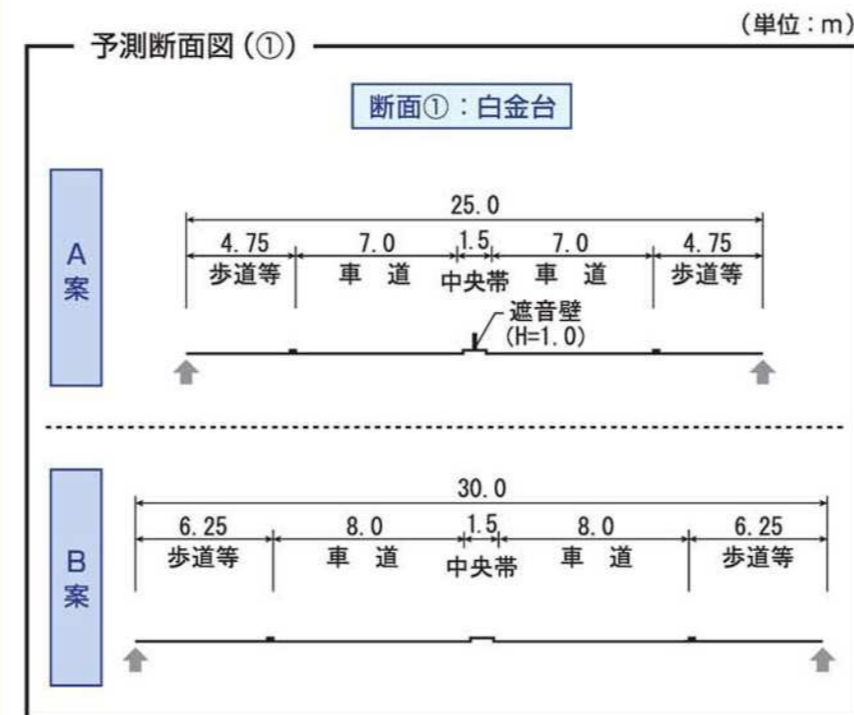
予測地点の位置(大気汚染、騒音・振動)

予測地点位置

工事の完了後(自動車の走行)における大気汚染、騒音・振動の予測は、右図の四つの地点(①~④)で行いました。

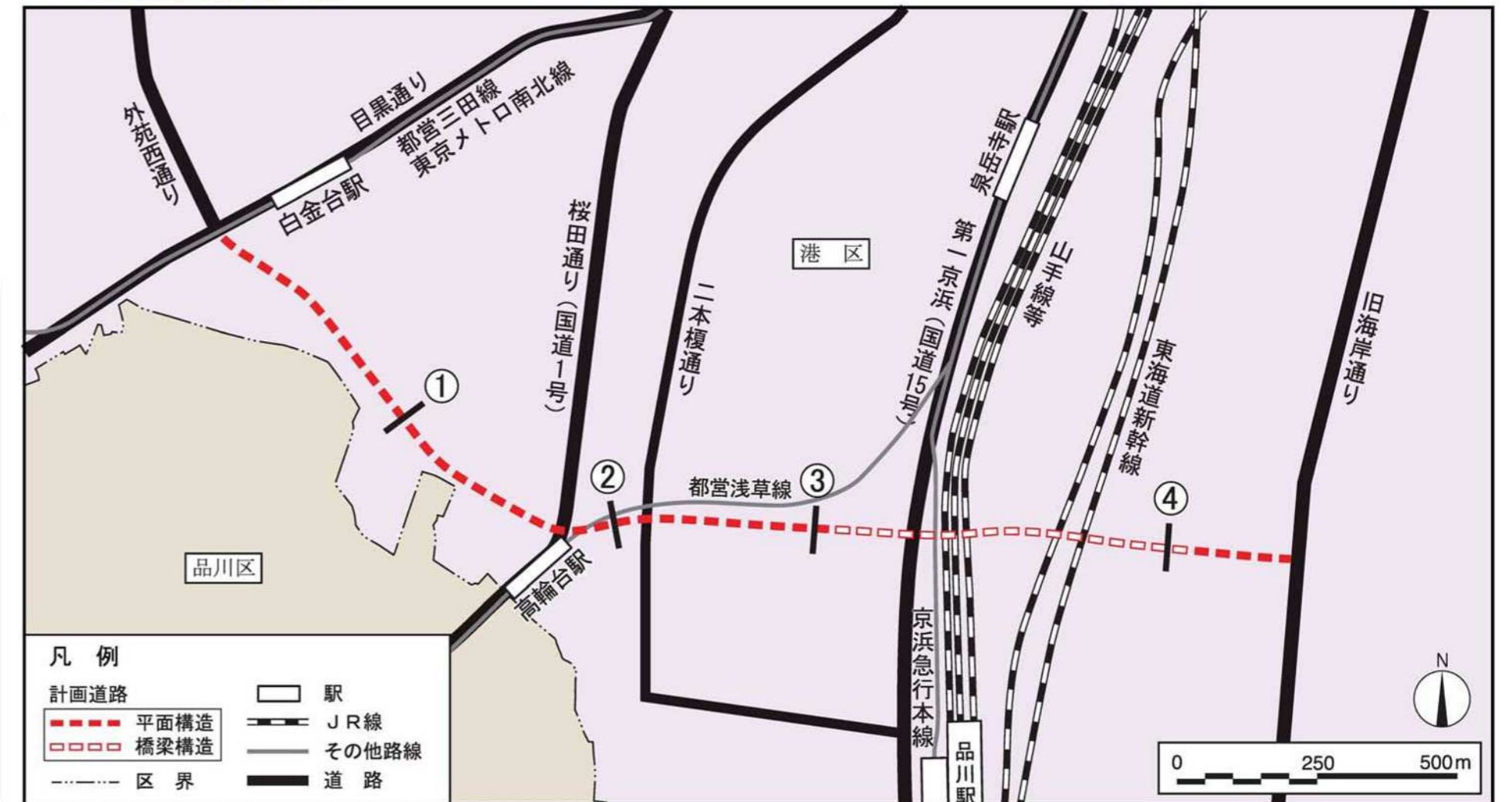
予測断面の幅員構成

各予測断面の幅員構成は下図のとおりです。



注) 計画道路の敷地境界(↑)における予測結果を次ページ以降に示しています。

予測地点位置図(①~④)



環境に及ぼす影響の評価

環境に及ぼす影響の評価では、予測結果を環境基準などの評価の指標に照らして評価した「環境影響の程度」や「東京都環境基本計画」を基に設定した環境上配慮する目標について、その達成の程度を評価した「環境配慮目標の達成の程度」を整理しました。

また、白金台区間の評価においては、複数案（【A案】と【B案】）を比較しました。

大気汚染

予測事項 環境配慮目標	白金台区間		高輪・港南区間
	【A案】幅員 25m	【B案】幅員 30m	
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う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	計画道路の敷地境界における二酸化窒素の濃度（日平均値の年間98%値）の最大値は0.041ppmと予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下*）を満足します。 計画道路の敷地境界における浮遊粒子状物質の濃度（日平均値の2%除外値）の最大値は0.051mg/m ³ と予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準（0.10mg/m ³ 以下）を下回ります。	計画道路の敷地境界における二酸化窒素の濃度（日平均値の年間98%値）の最大値は0.041ppmと予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下*）を満足します。 計画道路の敷地境界における浮遊粒子状物質の濃度（日平均値の2%除外値）の最大値は0.051mg/m ³ と予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準（0.10mg/m ³ 以下）を下回ります。	計画道路の敷地境界における二酸化窒素の濃度（日平均値の年間98%値）の最大値は0.042ppmと予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下*）を満足します。 計画道路の敷地境界における浮遊粒子状物質の濃度（日平均値の2%除外値）の最大値は0.049mg/m ³ と予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準（0.10mg/m ³ 以下）を下回ります。
周辺地域への大気汚染の防止に配慮した道路構造	幅員25mの平面構造とし、計画道路の敷地境界における二酸化窒素や浮遊粒子状物質の予測結果は、環境基準を満足する結果となりました。	幅員30mの平面構造とし、計画道路の敷地境界における二酸化窒素や浮遊粒子状物質の予測結果は、環境基準を満足する結果となりました。	幅員30.0m～33.5mの平面構造、幅員25.6m～30.0mの橋梁構造とし、計画道路の敷地境界における二酸化窒素や浮遊粒子状物質の予測結果は、環境基準を満足する結果となりました。
植樹帯の設置	車道の両側に植樹帯（中木・低木）又は植樹柵（中木）を設けます。 【B案】に比べて植樹帯の幅は狭く、高木は植栽しません。	車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設けます。 【A案】に比べて植樹帯の幅は広く、高木も植栽します。	平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹柵（中木）を設けます。
工事に伴う大気汚染の防止	排出ガス対策型建設機械を採用し、大気汚染の防止に努めます。		

※：日平均値の年間98%値が0.06ppm以下の場合に環境基準が達成されたと評価します。「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」（昭和53年 環大企262号）

注) ○：他の計画案に比べて大いに優れています。 -：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの有意な差異ではありません。

▼ 二酸化窒素 (NO₂) の予測結果と評価の指標

(単位：ppm)

予測地点		将来濃度（日平均値の年間98%値）		評価の指標*
		計画道路の供用時	道路ネットワークの整備完了時	
① 白金台	【A案】	北側	0.041	0.04ppm から 0.06ppm までの ゾーン内又は それ以下
		南側	0.041	
	【B案】	北側	0.041	
		南側	0.040	
② 高輪1	北側	0.041		
	南側	0.041		
③ 高輪2	北側	0.042		
	南側	0.042		
④ 港南	北側	0.039		
	南側	0.039		

※：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

注1) 予測地点位置図及び予測断面図は、22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

▼ 浮遊粒子状物質 (SPM) の予測結果と評価の指標

(単位：mg/m³)

予測地点		将来濃度（日平均値の2%除外値）		評価の指標*
		計画道路の供用時	道路ネットワークの整備完了時	
① 白金台	【A案】	北側	0.051	0.10mg/m ³ 以下
		南側	0.051	
	【B案】	北側	0.051	
		南側	0.051	
② 高輪1	北側	0.049		
	南側	0.049		
③ 高輪2	北側	0.049		
	南側	0.049		
④ 港南	北側	0.049		
	南側	0.049		

※：評価の指標は、環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準

注1) 予測地点位置図及び予測断面図は、22ページを参照

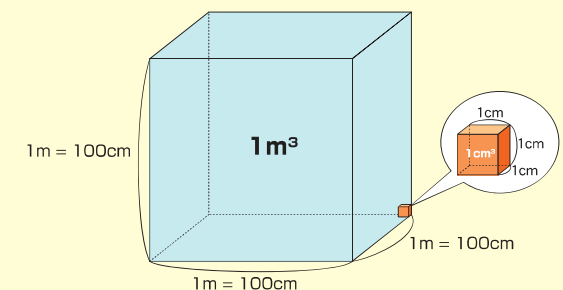
注2) 計画道路の敷地境界において、地上1.5mの高さで予測した結果

注3) 予測可能な物質（一次生成物質）を対象としました。

用語の説明

ppm (parts per million)

容積率などを表す単位で、濃度や含有率を示す場合に用い、100万分の1を1ppmとします。



騒音・振動

予測事項 環境配慮目標	白金台区間		高輪・港南区間
	【A案】幅員 25m	【B案】幅員 30m	
【工事の施行中】 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動レベル	計画道路の敷地境界における建設作業の騒音レベルの最大値は75dB、振動レベルは69dBと予測され、評価の指標とした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」といいます。)に基づく指定建設作業に適用する勧告基準(騒音80dB、振動70dB)を満足します。		計画道路の敷地境界における建設作業の騒音レベルは最大79dB、振動レベルは最大69dBと予測され、評価の指標とした環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する勧告基準(騒音80dB、振動70dB)を満足します。
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル	計画道路の敷地境界における道路交通の騒音レベルの最大値は昼間69dB、夜間64dBと予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく騒音に係る環境基準(昼間70dB以下、夜間65dB以下)を満足します。	計画道路の敷地境界における道路交通の騒音レベルの最大値は昼間70dB、夜間65dBと予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく騒音に係る環境基準(昼間70dB以下、夜間65dB以下)を満足します。	計画道路の敷地境界における道路交通の騒音レベルの最大値は昼間70dB、夜間65dBと予測され、評価の指標とした環境基本法に基づく騒音に係る環境基準(昼間70dB以下、夜間65dB以下)を満足します。
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う道路交通の振動レベル	計画道路の敷地境界における道路交通の振動レベルの最大値は昼間50dB、夜間49dBと予測され、評価の指標とした環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準(昼間60dB以下、夜間55dB以下)を満足します。	計画道路の敷地境界における道路交通の振動レベルの最大値は昼間49dB、夜間48dBと予測され、評価の指標とした環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準(昼間60dB以下、夜間55dB以下)を満足します。	計画道路の敷地境界における道路交通の振動レベルの最大値は昼間55dB、夜間54dBと予測され、評価の指標とした環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準(昼間60dB以下、夜間55dB以下)を満足します。
【工事の完了後】 自動車の走行に伴う橋梁構造からの低周波音圧レベル	白金台区間では、橋梁構造は計画しておりません。		橋梁構造からの低周波音圧レベルは、計画道路の敷地境界で77dB(L50)、85dB(L05)と予測され、評価の指標とした「大部分の地域住民が日常生活において支障を感じないとされる程度*」を満足すると考えます。
周辺地域への騒音・振動の防止に配慮した道路構造	幅員25mの平面構造で低騒音舗装を採用し、遮音壁を設置することにより、計画道路の敷地境界における騒音・振動の予測結果は環境基準等を満足する結果となりました。	幅員30mの平面構造で低騒音舗装を採用することにより、計画道路の敷地境界における騒音・振動の予測結果は環境基準等を満足する結果となりました。	幅員30.0m～33.5mの平面構造で低騒音舗装を採用し、一部遮音壁を設置します。また、幅員25.6m～30.0mの橋梁構造では低騒音舗装を採用します。これにより、計画道路の敷地境界における騒音・振動・低周波音の予測結果は環境基準等を満足する結果となりました。
低騒音舗装の実施、植樹帯、遮音壁の設置	車道の両側に植樹帯(中木・低木)又は植樹樹(中木)を設けます。また、低騒音舗装を実施するとともに、遮音壁を設けます。	【A案】に比べて幅の広い植樹帯(高木・中木・低木)を車道の両側に設けます。また、低騒音舗装を実施します。【A案】に比べて歩道の幅を広くするため、遮音壁は必要ありません。	平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯(高木・中木・低木)又は植樹樹(中木)を設けます。また、低騒音舗装を実施するとともに、平面構造の一部区間では遮音壁を設けます。
工事に伴う騒音・振動の防止	低騒音・低振動型建設機械を採用し、騒音・振動の防止に努めます。		

※：低周波音については、評価の指標を「大部分の地域住民が日常生活において支障を感じないとされる程度」とし、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月 国土交通省国土技術総合研究所、独立行政法人土木研究所)に示されている参考指標である「一般環境中に存在する低周波音圧レベル(1～80Hzの50%時間率音圧レベル：L50=90dB)」、「ISO-7196に規定されたG特性超低周波音圧レベル(1～20HzのG特性5%時間率音圧レベル：L05=100dB)」を参考に評価しました。

注) ○：他の計画案に比べて大いに優れています。 -：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの有意な差異ではありません。

▼ 道路交通の騒音レベル(L_{Aeq}) 予測結果と評価の指標

(単位：dB)

予測地点	時間区分	計画道路の供用時	道路ネットワークの整備完了時		評価の指標*
			昼間	夜間	
① 白金台	【A案】	昼間	67	69	70
		夜間	62	64	65
	【B案】	昼間	68	70	70
		夜間	62	65	65
② 高輪1	昼間	68	70	70	
	夜間	62	65	65	
③ 高輪2	昼間	67	70	70	
	夜間	62	65	65	
④ 港南	昼間	59	59	70	
	夜間	53	54	65	

※：評価の指標は、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準

注1) 予測地点位置図及び予測断面図は、22ページを参照

注2) 予測値は、計画道路の敷地境界における地上1.2m～7mの最大値

用語の説明

・dB(デシベル)

音や振動の大きさを表す単位

・L_{Aeq}(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

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

▼ 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	時間区分	計画道路の供用時	道路ネットワークの整備完了時		評価の指標*
			昼間	夜間	
① 白金台	【A案】	昼間	50	49	60
		夜間	49	48	55
	【B案】	昼間	49	49	60
		夜間	48	48	55
② 高輪1	昼間	55	55	60	
	夜間	54	54	55	
③ 高輪2	昼間	53	53	60	
	夜間	52	52	55	
④ 港南	昼間	47	47	65	
	夜間	46	46	60	

※：評価の指標は、東京都環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準

注1) 予測地点位置図及び予測断面図は、22ページを参照

注2) 予測値は、計画道路の敷地境界における値

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)

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

予測事項 環境配慮目標		白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】幅員25m	【B案】幅員30m	
環境影響の程度	【工事の施行中】 工事の施行に伴う汚染土壌の新たな土地への拡散の可能性の有無	-	-	計画道路が土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域*を通過するため、同区域において掘削工事を行う場合は、同法第12条に基づく届出を行う等、適切に対処します。 その他の区域においては、工事に先立ち同法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続・調査を行います。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、同法及び同条例に基づき「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します。 したがって、評価の指標とした「新たな土地に土壌汚染を拡散させないこと。」を満足すると考えます。
環境配慮目標の達成の程度	土壌汚染の有無を調査し、汚染が判明した場合には、合理的な対策を実施			計画道路が土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域*を通過するため、同区域において掘削工事を行う場合は、同法第12条に基づく届出を行う等、適切に対処します。 その他の区域においては、工事に先立ち同法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続・調査を行います。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、同法及び同条例に基づき「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します。 したがって、評価の指標とした「新たな土地に土壌汚染を拡散させないこと。」を満足すると考えます。

※：形質変更時要届出区域とは、土壌汚染が確認されているが健康被害が生ずるおそれがない区域であり、ここでは、品川駅北側の鉄道敷地内にあります。

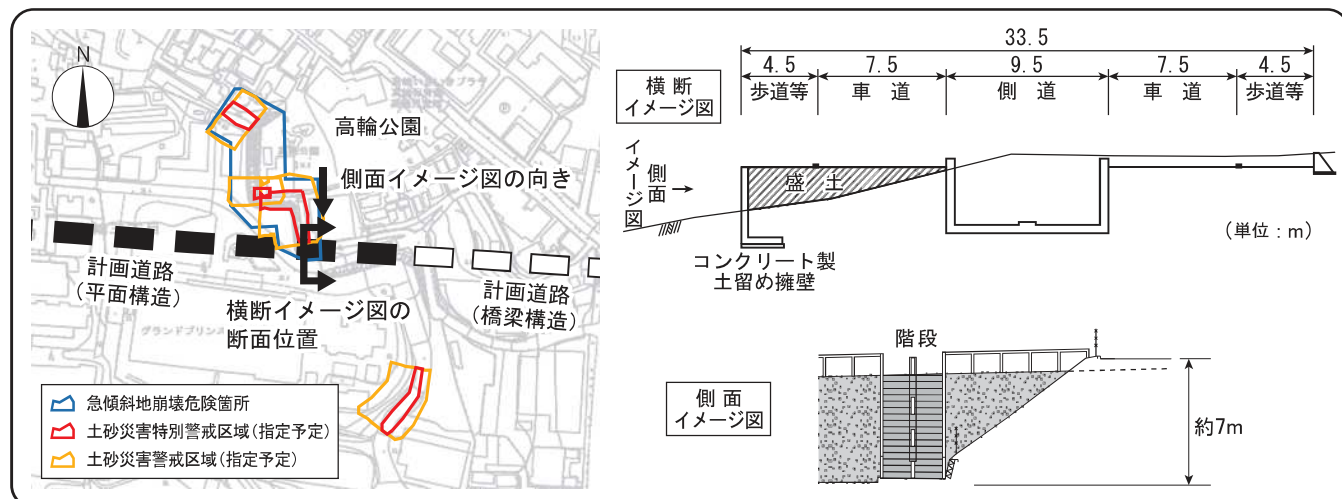
注) ○：他の計画案に比べて大いに優れています。 -：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べ劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの有意な差異ではありません。

地 形・地 質

白金台区間は、対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測事項 環境配慮目標		高輪・港南区間
環境影響の程度	【工事の施行中】 工事の施行及び計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度	計画道路は、東京都指定の急傾斜地崩壊危険箇所*を通過するため、地質調査等を実施の上、急傾斜地斜面及び掘削面安定のため「道路土工－仮設構造物工指針」（平成27年4月 公益社団法人日本道路協会）に基づく山留工法を採用し、杭の支持層としての強度が十分に満たされている地層の適切な深さまで打設し、計画地内の急傾斜地を掘削します。これにより、急傾斜地斜面及び掘削面の変形を抑制します。 また、工事の施行に当たっては、斜面の安定に配慮し、斜面の状態を監視しながら工事を実施します。 工事の完了後には、斜面の道路端にコンクリート製の土留め擁壁が設置されますが、地質調査等を実施の上、「道路土工－擁壁工指針」（平成28年5月 公益社団法人日本道路協会）に基づく強固な擁壁等を設置し、計画地内は盛土等により造成します。 したがって、評価の指標とした「斜面等の安定性が確保されること。」を満足すると考えます。
環境配慮目標の達成の程度	周辺地域の様々な環境影響に配慮した施設の立地、影響をより少なくするよう計画	

※：急傾斜地崩壊危険箇所は法に基づくものではありませんが、今後、土砂災害防止法に基づく「土砂災害警戒区域」又は「土砂災害特別警戒区域」に指定される可能性がある箇所として、東京都が独自の調査に基づき公表しているもので、ここでは高輪公園の南西に位置する斜面部が該当します。



生 物・生 態 系

予測事項		白金台区間		高輪・港南区間
		【A案】幅員25m	【B案】幅員30m	
環境影響の程度	植物	-	-	予測地域*1の現況は約9割が構造物で占められています。構造物以外の部分も人為的な影響を大きく受けている植栽樹群（公園内やビル脇の植え込み等）が大半を占めており、樹木の分布は、ごく僅かです。 計画道路により改変される範囲は、ほとんどが構造物及び人為的な影響を大きく受けている植栽樹群で、樹林は一部です。 また、改変により全てが消失する生息基盤（植物群落）はありません。 したがって、植物相及び植物群落の多様性への影響は小さいと予測します。
	動物	-	-	予測地域*1において、注目される植物としてキンランを確認していますが、計画道路により改変される個体はなく、生育環境の変化も小さいと考えられることから、本種への影響は小さいと予測します。
	緑の量	-	(+)	動物は、樹林及びその周囲の市街地、公園などで多く確認されました。鳥類については、運河で水鳥が確認されたほか、市街地上空の飛翔も見られました。 予測地域*1において、計画道路により改変される樹林はごく一部であり、改変される範囲のほとんどは構造物及び人為的な影響を大きく受けている植栽樹群です。 また、改変により全てが消失する生息基盤（植物群落）はありません。 したがって、動物相及び動物群集の多様性、注目される動物への影響は小さいと予測します。
生態系	【工事の完了後】 計画道路の存在による生物・生態系の変化の内容及びその程度	予測地域*1における緑地面積は、整備する植樹帯（中木・低木）を含め1.69haとなり、現況1.82haと比較して0.13ha減少しますが、改変比率は0.7%と僅かであることから、緑の量への影響は小さいと予測します。	予測地域*1における緑地面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め1.79haとなり、現況1.82haと比較して0.03ha減少しますが、改変比率は0.15%と僅かであることから、緑の量への影響は小さいと予測します。	予測地域*1における緑地面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め3.31haとなり、現況3.94haと比較して0.63ha減少しますが、改変比率は2.0%と僅かであることから、緑の量への影響は小さいと予測します。
		-	-	予測地域*1において、孤立樹林地は改変されません。 同地域において植栽樹等の面積は、整備する植樹帯（中木・低木）を含め5.11haとなり、現況5.24haと比較して0.13ha減少しますが、改変比率は0.3%と僅かです。 また、車道の両側に植樹帯（中木・低木）又は植樹樹（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。 予測地域に開放水面は存在しません。 したがって、都市域生態系*2への影響は小さいと予測します。
		-	-	予測地域*1において、孤立樹林地は改変されません。 同地域において、植栽樹等の面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め5.22haとなり、現況5.24haと比較して0.02ha減少しますが、改変比率は0.04%と僅かです。 また、車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。 予測地域に開放水面は存在しません。 したがって、都市域生態系*2への影響は小さいと予測します。
		-	-	予測地域*1において、孤立樹林地の面積は2.20haとなり、現況2.41haと比較して0.21ha減少しますが、改変比率は0.3%と僅かです。 同地域において、植栽樹等の面積は、整備する植樹帯（高木・中木・低木）を含め9.42haとなり、現況9.85haと比較して0.43ha減少しますが、その割合の変化は0.5%と僅かです。 また、平面構造では可能な限り車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）又は植樹樹（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。 予測地域の開放水面は計画道路から離れており、改変されません。 したがって、都市域生態系*2への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・生態系に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると考えます。		

※1：植物、緑の量の予測地域は計画道路の中心から片側約100mまでの範囲、動物、生態系は片側約250mまでの範囲です。
※2：都市域生態系とは、市街地等の都市域において、公園、緑地、河川等の基盤環境と、そこに生息（育）する植物及び動物とが相互に関わり合っている生態系をいいます。

注) ○：他の計画案に比べて大いに優れています。 -：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べ劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの有意な差異ではありません。

生物・生態系(続き)

環境配慮目標	白金台区間		高輪・港南区間
	【A案】幅員 25m	【B案】幅員 30m	
環境配慮目標	周辺地域の植生を踏まえ、生物多様性に配慮した緑の保全・創出を図り、緑のネットワーク化を推進	車道の両側に植樹帯(中木・低木)又は植樹樹(中木)を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。 【B案】に比べて植樹帯の幅は狭く、高木は植栽しませんが、道路幅が狭く、改変範囲は小さいです。このため、【B案】に比べて既存の樹木をより多く存置することが可能です。	平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯(高木・中木・低木)又は植樹樹(中木)を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。

注) ○ : 他の計画案に比べて大いに優れています。 - : 他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△ : 他の計画案に比べて劣っています。 (+) : 他の計画案と比べ勝るものの有意な差異ではありません。

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	415種	1種(キンラン)
哺乳類	2種	1種(アズマモグラ)
鳥類	51種	11種(カイツブリ、ダイサギ、コサギ、トビ、オオタカ、ツミ、ハヤブサ、チョゲンボウ、オオバン、インシギ、インソヨドリ)
は虫類	4種	4種(ニホンヤモリ、ニホントカゲ、ニホンカナヘビ、シマヘビ)
両生類	1種	1種(アズマヒキガエル)
昆虫類	322種	4種(オナガアゲハ、ナミハナムグリ、ウスバカミキリ、ペニバハナカミキリ)

* : 「東京都の保護上重要な野生生物種」など、既存資料(国・東京都)を基に選定しました。

日影

白金台区間は、対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、環境影響評価の項目として選定しませんでした。

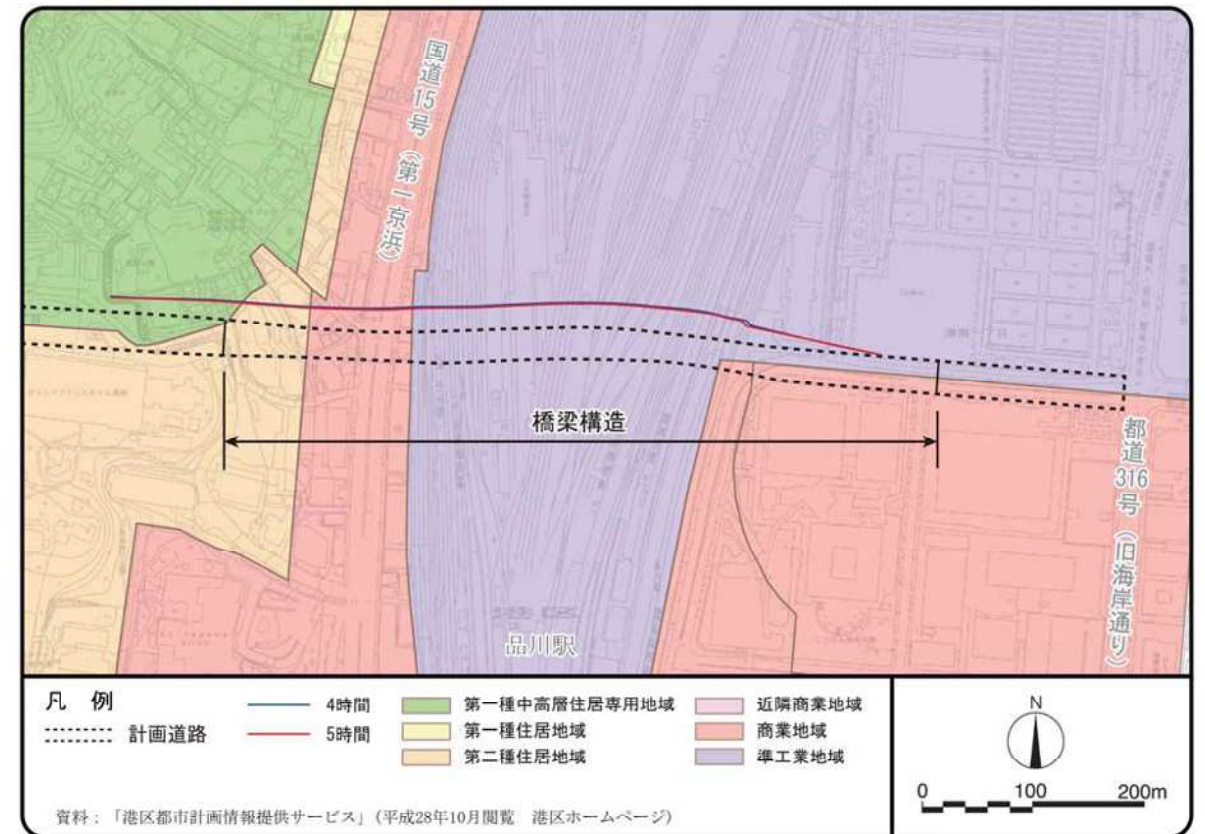
予測事項 環境配慮目標	高輪・港南区間
【工事の完了後】 環境影響の程度 橋梁構造の存在による日影の状況の変化の程度	橋梁構造及びその周辺北側の冬至日における日影は、最大約 25m の範囲で4時間又は5時間以上生じると予測します。 これらの地域の一部は、第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域に指定されているため、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和51年2月23日建設事務次官通知)に基づき事業実施段階において必要に応じて適切に対処することから、評価の指標を満足すると考えます。
環境配慮目標の達成の程度 高架を建設する場合は、周辺地域に日照障害を及ぼさないよう配慮	高架(橋梁)構造及びその周辺北側では、日影が発生しますが、橋梁構造に設置する落下物防止柵はできるだけ日影の生じにくいものとし、影響を低減するよう配慮します。

電波障害

白金台区間は、対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測事項 環境配慮目標	高輪・港南区間
【工事の完了後】 環境影響の程度 橋梁構造の存在による遮蔽障害及び反射障害	遮蔽障害の予測の結果、橋梁構造の南側に最大約 100m の範囲で地上デジタル放送の遮蔽障害、また、北側に最大約 20m の範囲で衛星放送の遮蔽障害が発生すると予測します。 一方、反射障害の予測の結果、画像障害を及ぼすまでには至りませんでした。 橋梁構造及びその周辺で電波障害が発生した場合は、「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)に基づき、適切に対処します。 したがって、評価の指標とした「橋梁構造によりテレビ電波の受信障害を起こさないこと。」を満足すると考えます。
環境配慮目標の達成の程度 高架により、電波障害が生じる場合には対策を実施	高架(橋梁)構造及びその周辺で電波障害が発生した場合は、「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」に基づき、適切に対処します。

日影予測結果(等時間日影図)



電波障害予測結果

