

委員から出された意見

第9回PI外環沿線会議

外環の必要性について

意見

- ・観測上のNO₂は規準値以下ではあるが、実際には大気汚染が相当進んでいる。【提示資料補足説明】
- ・大気質の現状把握と将来予測のため、ジャンクション周辺では密な観測が必要。【提示資料補足説明】
- ・東京都土木技術研究所の地層構成模式図及びボーリング調査をもとにした地質調査会社の所見から、もしも外環ができれば、野川の流量に大きな影響があると心配。【提示資料補足説明】
- ・既存資料に頼らず、さらなる綿密な現地調査が必要。【提示資料補足説明】
- ・評価に関して、定量的に示せる基準はその数値を、定性的なものについては評価のポイントを事前に示さないとPI的なアセスメントにならない。【提示資料補足説明】
- ・生態系の評価に関しては担保となるべき評価指標の明確化が必要。【提示資料補足説明】
- ・環境影響に関する地元住民からのヒアリングが今後も必要【提示資料補足説明】 (栗林委員)
- ・大江戸線のアセス事後調査報告書では、シールド工法は地下水への影響が少なく、他の類似例においても地下水の低下は認められていないため、事後調査の対象になっていない。中央環状新宿線では、シールド工法のところでは、地下水位にほとんど変化がみられなかったとの報告になっている。【提示資料補足説明】 (邊見委員)
- ・首都高速から外環に転換する可能性のある交通は約7万台のある部分、その他3号線、4号線を起終点とする交通や、環八からも1.6万台程度転換すると考えられ、外環の推計交通量が7万台から12万台というのは妥当であると考えている。【提示資料補足説明】
- ・23区の通過交通が14%とは、交通量ではなく、走行量でみた場合の数値である。【提示資料補足説明】
- ・人口が減っても免許の保有者数が増えるので交通量は2020年、もしくは2030年頃がピークになる。【提示資料補足説明】
- ・新規事業採択時評価は平成10年度、事後評価は平成15年度にできた制度であり、アクアラインと本州四国連絡橋が事業化する時のB/Cを同じような方法で評価した結果はない。【提示資料補足説明】
- ・運輸部門のCO₂削減目標が2450万トン、交通流対策が510万トンである。【提示資料補足説明】
- ・中央環状新宿線の事例では、実際に換気塔から排出されるガスの拡散をシミュレーションした結果、換気塔から希釈される率が塔の出口から徐々に下がっていく結果が得られている。【提示資料補足説明】
- ・飛鳥山トンネル付近の二酸化窒素は、換気所に近い遠いにかかわらず特別ひどくなっていることはない。またSPMは順調に減っている。【提示資料補足説明】
- ・井荻トンネル付近では、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の数値が大きく下がっている。【提示資料補足説明】
- ・埼玉外環の事業費は、工事費が約6,000億、用地費が約4,000億、トータルの事業費として約1兆円の事業費がかかっている。【提示資料補足説明】
- ・「外環の必要性(案)」の外環整備のねらいに、外環は都市構造の再編などで都市として活動するための非常に重要な機能を果たすのではないかということを補足した。費用対効果において、インターチェンジがない場合の事業費、便益を補足した。【提示資料補足説明】 (山本委員)
- ・外環ができれば通過交通14%のすべてが転換されるかのような誤解を与えないように記載してほしい。 (江崎委員)
- ・外環を整備すると通過交通の14%がゼロになると言ったことは一度もない。 (山本委員)
- ・東名以南なし、インターチェンジなしで費用と便益を計算し直してほしい。 (江崎委員)
- ・B/Cの計算では将来ネットワークができたことによる効果と、その中で外環がなかった場合というのを差し引きして便益という形で計算している。今の手法が妥当であると思う。 (山本委員)
- ・時間価値や誘発交通の問題もあるので、前提条件を変えて予測した上で必要性を考えるべき。(江崎委員)
- ・仮定条件を明示し、交通量やB/Cの結果が出てきている。仮定条件の変化は、例えば感度分析でどのくらい変わるのかという計算をしている。 (山本委員)
- ・排出ガス規制値と実績値と並べて示してほしい。 (江崎委員)
- ・東京都平均や区部平均等のデータから排ガスの濃度が下がっているという傾向はわかる。 (山本委員)
- ・ジャンクションが大気汚染や騒音の発生源になる恐れがあり、近くに小学校や幼稚園があって地域住民はとても心配している。 (江崎委員)
- ・換気塔の機能は煙突で、排出されたものをそのまま拡散させるだけである。きれいにした空気をつくって送り出すとってきた説明と大分違う。 (武田委員)
- ・提示した事例は、換気塔からの排出ガスがどう拡散されるのかを示すための資料である。外環の場合にそのまま当てはまるかどうかというのは別である。 (山本委員)
- ・換気所には、地下に非常に精密で高濃度の除去施設があると言わなければならない。 (武田委員)
- ・脱硝装置に関して勉強しており、今後予測をした上で、環境を守れないのであれば設置を検討する。周辺状況の変化や技術開発の進化も頭に入れながら、対応を検討しないといけない。 (山本委員)
- ・換気所をどこに、どう設置するのか。アバウトな図を地元を持ってこないでほしい。 (武田委員)

- ・国の発言は、除去装置をつけることを前向きに考えているように聞こえない。外環調査事務所のホームページの方がはるかに積極的に換気施設への適用を検討する記載されている。(栗林委員)
- ・脱硝装置を設置する約束をしてほしい。(新委員)
- ・環境は絶対守らないといけないので、集じん装置や脱硝装置について検討していきたい。(山本委員)
- ・外環もジャンクション周辺は坂道であり渋滞もするだろうから、SPMもNO_xも予想より増えることが十分考えられる。(栗林委員)
- ・アップダウンで渋滞が発生しないようにするという研究もあるので、それらの成果を活かしながら、道路の設計をしなければならないと考えている。(山本委員)
- ・環八の交通量の1.6万台が外環に転換するということを説明してほしい。(栗林委員)
- ・環八利用交通の内訳で、7区市関連交通を抜いて、外環がない場合が2.6万台、外環がある場合が1.0万台であることから、この差分をとって1.6万台としている。(山本委員)
- ・アクアラインと本州四国連絡橋の費用対便益の事後評価資料をみせていただきたい。(新委員)
- ・アクアラインと本州四国連絡橋の資料は後ほど提供する。(山本委員)
- ・運輸部門における地球温暖化対策の排出削減目標値は、何を根拠にした数字なのかわからない。例えば、物流の効率化について、2002年までに削減した数値として括弧書きで410万tとあるが、どういうことを行ったのか説明してほしい。
- ・自動車単体対策、交通流対策、物流の効率化でCO₂をこれだけ削減できるという根拠が弱い。(新委員)
- ・括弧書きは1990年を基準年として現在まで削減した数値であり、内訳や実績が積み上がっているデータは提示したい。(山本委員)
- ・将来予測において、市民の指摘を踏まえた前提条件で予測した結果も示されるとより理解が深まる。
- ・関越から東名区間の必要性を考えているので、この区間に関して経済効果を見るべき。(江崎委員)
- ・将来交通量の幅は、構造の条件や東名以南のありなしの条件で幅を示している。また、人口の推計条件による差やB/Cについても感度分析をやっている。
- ・数字は、前提条件等を示して誤解のないように取り扱う。我が国で基準としている時間評価値を使っており、おかしいという主張であれば、それを踏まえて結果についてコメントしてほしい。(山本委員)
- ・ホームページとPI会議に出された資料が違っていることは重大なことである。排気ガス拡散の図面は、非常に不十分なもので、訂正をして出すようにしてほしい。(武田委員)
- ・排気ガス拡散の図は事例紹介で、外環のことではないということだけ誤解しないでほしい。(山本委員)
- ・京浜島の除去施設でNO_xをどれくらい軽減できるのか。外環ができるころにはコンパクト化されて中に入れる見通しはどうなっているのかを聞きたい。(渡辺委員)
- ・まだ必要性の議論をしている段階で、構造が確定していないので、環境の予測もできない。必要だという方向が出た場合、構造の計算をして、どのぐらいの換気量が出て環境基準が守られるのか、例えば脱硝装置を設置したときにはどうなるのか計算し、皆さんに公表する。(山本委員)
- ・装置のコンパクト化は少し見通しと違っているのではないかと。(渡辺委員)
- ・中央環状新宿線で実用化に向けて準備を進めており、十分技術レベルは上がっている。環境を守るために必要であれば、どんな構造であろうがお金がかかっても設置しなければならない。(山本委員)
- ・換気というのは排気なのか、換気なのか。吸気はどうするのか。(橋本委員)
- ・基本的には吸気、排気という両方を含んで換気である。(山本委員)
- ・吸排気する場所は3カ所しかないのか。(橋本委員)
- ・構造次第であるが、仮にインターチェンジを設置すれば、3カ所以外に換気所が出てくる可能性がある。(山本委員)
- ・排気ガス拡散の図面は誤解を与えないように訂正をした方がいい。
- ・「外環の必要性(案)」にはトンネル内の排出ガスを換気所で処理とあるが、ホームページ等と統一すべきである。
- ・首都高速道路利用の通過交通のうち、外環を利用するだろう7万台とは、中央環状新宿線や品川線などができた場合も入れた数値なのか。(濱本委員)
- ・外環を利用するだろうという起終点の交通量をピックアップすると7万台になる。7万台の中には外環以外の路線を通る車も含まれるが、外環を通る可能性の高いODを選んでいく。(山本委員)
- ・事業評価についてアクアラインや本州四国連絡橋を最初につくる際の状況を教えてほしい。(濱本委員)
- ・本州四国連絡橋は、3.4という数値が出ているが、全く違う手法で純粋に比較できない。(山本委員)
- ・「外環の必要性(案)」の中の図面にも脱硝除害システムが書いていないので訂正してほしい。(武田委員)
- ・東北新幹線でトンネルの崩落事故について鉄道・運輸機構の記者発表資料を提出する。(山本委員)

オープンハウスと意見を聴く会について

意見

- ・武蔵野の意見を聴く会にて、都市計画の廃止があり得るということを広報誌等でどのように表現するのが検討させてほしいとの回答があったが、開催概要の中に入っていない。どう公表するのか。(濱本委員)
- ・少なくとも会の要旨は記録になり公表されるとお答えした。(邊見委員)