

## 環境影響評価方法書

### - 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）事業 - についての意見の概要

環境影響評価法第7条に基づき、環境影響評価方法書を平成15年7月25日から平成15年8月25日まで縦覧に供したところ、同法第8条第1項に基づき、平成15年7月25日から平成15年9月8日までに提出された環境の保全の見地からの意見書は935通でした。

概要は以下のとおりです。

#### 1. 大気質

- (1) 自動車の走行や換気所からの排出ガス等により、ますます大気汚染が悪化するため、アレルギーや喘息などの健康被害の増加が心配である。特に周辺には文教施設などがあり、子供達への影響が懸念される。

このため、開口部周辺や工事中の大気汚染の影響について重点的に調査・予測して欲しい。

- (2) 換気所について、設置場所や設備等規模を明記した上で各地点の地形特性を考慮して十分な調査を行い、脱硝技術など最新の処理技術を使った場合の影響について検討を行うべきである。

- (3) 今でさえこの地域は、光化学スモッグ等による影響があるのに、さらに外環により大気環境が悪化する恐れがある。

排出ガスと光化学スモッグの関係について、予測すべきである。

- (4) 評価項目にディーゼル排出微粒子（DEP）などの微小粒子を含めるべきである。

また、自動車からの排出ガスの拡散範囲と濃度について、広範囲に、長期にわたって調査し、その影響について、地域特性、季節特性、時間特性を考慮して、具体的に示すべきである。

- (5) 二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等の影響のみならず、大深度地下では酸化反応による有害ガスの発生が懸念される。
- (6) 東京都環境影響評価技術指針に基づき、適切に調査、予測、評価を行い、環境基準達成の担保としての環境保全の措置を検討すべきである。
- (7) 大気汚染の予測に大気拡散式を用いているが、現地に適合した拡散パラメータを設定する必要がある。
- (8) 大気汚染のバックグラウンド濃度については、現状のまま推移した場合と将来動向を見込んだ場合の両方を提示して欲しい。
- (9) 道路ネットワークやインターチェンジの有無等の様々な条件を設定し、開通後の交通量に幅をもたせて予測を行うべきである。

## 2. 騒音

- (1) 外環ができると、住宅地では騒音被害が大きくなる。
- (2) 青梅街道インターチェンジができた場合、周辺の学校に対して工事中及び完成後も影響が出ることは必至である。
- (3) 実際の調査地域、地点が不明確であり、環境への影響が把握できない。東京都環境影響評価技術指針に基づいて十分な調査を行い、環境保全のための措置を講じるべきである。
- (4) 地下を通過する自動車やトンネル建設中の騒音を長期間にわたって調査し、様々な条件を考慮して影響を予測して欲しい。
- (5) 予測値と環境基準を比較評価する場合、将来の土地利用の変化を想定し様々な高さにおいて行い、騒音発生源からの距離と高さの関係を示して欲しい。

### 3．振動

- (1) 実際の調査地域、地点が不明確であり、環境への影響が把握できない。東京都環境影響評価技術指針に基づいて調査を行い、環境保全のための措置を講じるべきである。
- (2) 外環ができると、トンネル、ジャンクション及びインターチェンジでの自動車の通行による振動の影響や工事中の振動の影響が心配であり、長期間にわたって調査を行い、様々な条件を考慮して影響を予測して欲しい。

### 4．強風による風害

- (1) 換気所等による風害について、東京都環境影響評価技術指針に基づき調査し、環境保全のための措置を講じるべきである。また、調査期間については、長期間にわたって実施すべきである。

### 5．低周波音

- (1) 換気所等による低周波音について、東京都環境影響評価技術指針に基づき調査し、環境保全のための措置を講じるべきである。また、調査期間については、長期間にわたって実施すべきである。

### 6．地形及び地質

- (1) 東京都環境影響評価技術指針に基づき調査し、環境保全のための措置を講じるべきである。また、調査期間については、長期間にわたって実施すべきである。

### 7．水循環

- (1) 大深度地下トンネルやインターチェンジ、換気所等の工事の実施及び存在・供用により、地下水への影響が予想されるため、水環境、地下水脈、地下水の水質及び水位について詳細な現地調査を行い、公表し、予測・評価して欲しい。なお、調査に当たっては、地下水層が面的に拡がっていることを考慮すべきである。

- (2) 八の釜、三宝寺池、善福寺池、井の頭池等や湧水、井戸の枯渇の可能性があり、水生生物や樹木などへの影響も懸念されるため、これらの影響についても調査し、湧水が消滅する場合、その復元についても必要な調査を行って欲しい。
- (3) 地下水についての項目が不完全で、評価すべき項目から水環境、水質、水位が抜けており、このアセスメントは無効である。
- (4) 地盤改良剤による地下水の汚染が懸念されるため、人体、動物、植物への影響を明らかにして欲しい。また、浅層、深層での施工前、施工中、施工後の水質検査を実施して欲しい。
- (5) 大深度地下では、酸化反応により地下水への影響が考えられる。

## 8. 地盤沈下

- (1) 大深度地下トンネルの工事中や地震災害時の地盤沈下の問題が不安であり、活断層を含めて調査を行うべきである。
- (2) 調査地域、調査対象、環境保全のための措置が不明確である。東京都環境影響評価技術指針、環境影響評価法の道路事業に関する指針の該当項目に基づいて調査を行うべきである。
- (3) 大深度地下での酸化反応による地盤強度低下について、どのように調査するのか。浅深度の場合のボーリング調査及び土質調査と同じ方法なのか。深度40m以上に無数のボーリング孔を開けると地質への影響が生じるのではないか。また、地盤強度の低下量の予測手法を確立しておく必要がある。
- (4) 住宅地域のみならず、公園(池)を含めた範囲で施工前、施工中、施工後と長期間にわたって調査すべきである。  
また、施工時の揚水による地盤の圧密、空洞の存在による地盤の変形や振動性状などの予測が必要である。

- (5) 地下水脈を横切る場合、地下水脈が変わり、池や川の水が枯れるなどの影響、地層の収縮による地盤沈下、逆に水が溜まり地盤が隆起するなど住宅地への影響の恐れがあるので、沈下量を定量的に予測する必要がある。

## 9 . 日照阻害

- (1) 換気所等による日照阻害について、東京都環境影響評価技術指針に基づき調査し、環境保全のための措置を講じるべきである。また、調査期間については、長期間にわたって実施すべきである。

## 10 . 電波障害

- (1) 換気所等による電波障害について、東京都環境影響評価技術指針に基づき調査し、環境保全のための措置を講じるべきである。

## 11 . 動物・植物・生態系

- (1) 周辺の風致地区内の希少な動植物の死滅を含め、生態系への影響が全く考慮されていない。

生物、生態系については、東京都環境影響評価技術指針に基づき調査を実施し、評価すべきである。調査にあたっては、四季を通じて長期間行うべきである。

また、インターチェンジの設置による生物への影響を示して欲しい。

- (2) 外環に隣接している国分寺崖線や野川などには貴重な動植物が生息しており、普通種を含めた生態系の豊かさが残されている。全国的に見ればごくささやかで、僅かに残された自然であるからこそ、悉皆調査や生態系の食物連鎖、棲息連鎖、生息環境に関する調査を実施し、都会の自然を十分考慮した評価を行うべきである。

- (3) 東京の緑が減少している中、これ以上既存の森と水を破壊しても良いのか。植物の樹齢植生分布を調査し、地球温暖化抑制効果、大気の浄化効果に関して、工事完成後の復元・回復率などを予測すべきである。

## 1 2 . 景観

- (1) 沿線には、国分寺崖線、野川、善福寺公園など緑豊かな景観があり、巨大なジャンクション、インターチェンジ、換気所の設置により景観が破壊されてしまう。

そのため、調査に当たっては、調査ポイントを増やし、周辺開発を考慮した影響予測を行うとともに、十分に情報提供をして欲しい。

- (2) 沿線には、風致地区や国分寺崖線景観軸がある他、「喜多見大橋から見た野川上流の眺め」、「成城三丁目緑地」などの世田谷区地域風景資産、世田谷百景の指定地などが存在しており、このような地域の貴重な景観を守るべきである。

## 1 3 . 史跡・文化財

- (1) 沿線には、井草八幡宮、氷川神社や上神明遺跡など多数の史跡・文化財が存在し、まだ発見されていない遺跡も含めて、教育委員会等と共同し、大深度地下の利用による影響を考慮しつつ十分な調査及び予測・評価を行うべきである。

## 1 4 . 人と自然との触れ合いの活動の場

- (1) 公園、河川等は子供達の健全な成長のためにも貴重な資源である。沿線には、野川や善福寺公園など人と自然との触れ合いの場が多数存在する。将来ある子供達のためにも、これらの資源を残すべきである。

- (2) 沿線では、多くの人々が川べりや公園などで自然との触れ合いを楽しんでいる。また、緑の保全活動に取り組んでいる人々もおり、調査に当たっては、これらの人々に入念なヒアリングを実施すべきである。

## 1 5 . 廃棄物等

- (1) 発生土の再利用、処理方法による影響や大深度地下による酸化反応の影響を予測・評価して欲しい。

## 16．選定しなかった項目

- (1) 水質、地球温暖化、ヒートアイランド、資源・エネルギー、コミュニティ、健康被害などの項目を追加すべきである。

## 17．環境一般（事業の目的等）

- (1) トンネル、換気所、インターチェンジ、開口部等の位置・規模及び構造、調査区域が明らかにされていないことに加え、技術指針等にある評価項目が入っていないため、環境への影響が正確に認識できない。これらに関する情報を提供すべきである。これらが示されないアセスメントは違法であり、即刻中止すべきである。
- (2) 方法書では、事業者が勝手に作り出した案を提示しているにすぎず、これがベストの案であるという説明がなされていない。
- (3) 方法書では、東京周辺の交通網・道路網の長期的な整備計画（例えば10年後・20年後）とその中での外環の位置付けに関する説明が不足している。

## 18．環境影響評価制度等

- (1) 国と都は、環境影響評価の意義や仕組み、事業内容、具体的な評価の基準、方法書の内容等について、一般の人が理解できるよう図示するなど、住民に対し情報を公開し、納得いくように説明すべきである。また、実施区域全域に方法書のコピーを配って欲しい。
- (2) 環境影響評価にあたっては、外環をつくる事を前提とせず、調査結果、予測評価の手法及びその結果を広く公表しながら進めていくべきであり、また、地元の環境保護団体等による研究成果や専門家を含め第三者の活用、審議会等の審議経過を示して欲しい。
- (3) 水循環は、大分類の評価項目として取り上げるべきである。また、大深度特有の環境影響を評価項目に加えることを検討すべきである。

- (4) 調査等については、型通りではなく、考えうる可能性を想定して行うべきである。
- (5) 水と緑の自然環境は、一度失われればその回復は難しく、環境対策、自然保護を最優先して頂きたい。
- (6) 環境基準値は最低のレベルを表す数字であり、基準値よりさらに低い住環境に住んでいる私たちは、現在の低い数値を守るような評価がなされない限り、とても納得できるものではない。
- (7) 外環は止むを得ずつくる道路であるため、事業による環境影響ができるかぎり少なくなるようによく調査して、工事を実施して頂きたい。アセスメントに基づく調査に賛成である。
- (8) 道路計画の重要な部分が決定する前の段階でアセスメントに着手したことは、住民の意見を聞いて計画に反映できるので、逆にアセスメントの機能が発揮できるものと期待する。

#### 19. 事業の必要性

- (1) 税金を使って自然環境や住環境を破壊する外環、インターチェンジや地上部道路などをつくることには反対である。アセスメントを中止し、計画を白紙に戻すべきである。
- (2) バスも電車もこれだけ便利になっており、今ある道路で十分である。自転車や歩行者のための道路なら必要であるが、新たな自動車の流入を招く自動車のための道路をつくることには反対である。
- (3) 大深度地下トンネルについて、安全性への懸念や地下水などへの影響が大きいため反対である。
- (4) 東京都中心部の交通状況や沿線地域の渋滞状況を考えると、関越道から東名高速までをつなぐ外環は必要であり、早期に完成すべきである。そのためには、インターチェンジを少なくして工事規模を減じ、30年前に地域工ゴで止まった損失を回復する必要がある。

- (5) 30年以上前に凍結された計画をなぜ今になってやろうとするのか。はじめに道路ありきとは考えないで、アセスメントを実施する前にPI外環沿線協議会等において、外環の必要性を徹底的に議論すべきである。
- (6) 複数案について比較検討すべきであり、将来交通量や環境基準などの具体的データなどを示し、環境への影響が大きい場合には、中止又は延期を約束して欲しい。また、検討に当たっては整備しない案も設定すべきである。

## 20. 事業計画

- (1) なぜ、ルートを見直さないのか。大深度ならルートはどこでもいいはずである。環状八号線の下や郊外に検討すべきである。
- (2) 外環は、東名高速、中央道、関越道の3箇所ジャンクションを設置するが、一般道にはインターチェンジを設けないことを前提とすべきである。
- (3) 地下トンネルであっても、換気所により、排出ガスが地上に出されるのであれば、騒音対策などの環境対策をした地上式あるいは半地下式の道路にすべきである。

## 21. その他

- (1) 外環を建設することにより、居住者が立ち退かざるを得なくなり、これまで築いてきた生活や人間関係まですべて損なうことは明らかである。  
また、立ち退きが想定される数すら不明である。
- (2) 移転したくない。移転するなら、補償の基準を明確にし、補償すべきである。
- (3) 開発優先、車優先の道路づくりから、環境を重視したまちづくりやディーゼル車規制、低公害車の開発、公共交通機関の整備など他の施策を広く検討すべきである。

- (4) 国・都・区も財政が厳しい中、費用対効果を勘案し、無駄使いをしないで、福祉や防災等、他の使い道を考えるべきである。
- (5) 住民の意見や意向等を見下して、計画を強引に進めていく行政のやり方は、情報公開、合意形成等について配慮を欠いたものである。
- (6) 高架方式から地下方式等への変更は、大幅な変更であり、新たな都市計画を決定すべきである。
- (7) P I 外環沿線協議会の設立趣旨や話し合いの経緯を再確認し、今後とも話し合いを続け、住民の意思や意向を尊重すべきである。
- (8) 大深度地下の場合、地震・火災・交通事故等に対し、万全の対策を期すこと。