

環境影響評価準備書に係る意見の概要及び見解を送付しました。  
- 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間） -

記者発表資料

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）の環境影響評価準備書（6月2日公告・縦覧）に対する環境保全の見地からの意見書を求めたところ、2,483通の意見の提出がありました。

本日、「意見の概要」とともに「住民等の意見への都市計画決定権者の見解」をとりまとめ、東京都知事（環境局）及び関係区長・市長あて送付しました。

意見及び見解の例

地下水への影響が懸念される

浅層地下水については、地下水流動保全工法を実施することから、影響は極めて小さいと考えている。

都市部の貴重な緑地を消失させることには反対である

計画路線の大部分が地下式であり、地表部の改変を極力小さくする構造としている。ジャンクション部やインターチェンジ部で一時的に緑の量が失われるが、同程度以上の緑の量の回復を図る。

換気所には、大気汚染に対する十分な措置が必要である

供用直前の換気所周辺大気質の環境基準達成状況について十分把握し、最新技術の換気所への適用について検討する。

周辺地域の環境を保全しながら外環の早期整備を

環境影響評価の結果を踏まえ、計画路線の早期完成を図るよう努力する。

今後、東京都知事の意見に配慮し、『環境影響評価書』を作成するなど、引き続き、都市計画及び環境影響評価の手続きを進めます。

環境影響評価準備書に係る意見の概要及び見解は、別紙のとおりです。

平成18年8月9日  
東京都都市整備局  
国土交通省関東地方整備局

発表記者クラブ

都庁記者クラブ	国土交通記者会
国土交通省建設専門紙記者会	国土交通運輸記者会
竹芝記者クラブ	横浜海事記者クラブ
神奈川建設記者会	

問い合わせ先

東京都都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当課長	やました	ゆきとし
電話：03-5388-3326（都庁内線 30-470）	山下	幸俊
国土交通省東京外かく環状道路調査事務所	副所長	かわばた
	調査課長	川端
		いし
		石井
		みちお
		道雄
		ひろあき
		宏明

電話：03-3707-3896

## 準備書について意見を有する者の意見の概要及び それに対する都市計画決定権者の見解

環境影響評価準備書を環境影響評価法第 16 条に基づき平成 18 年 6 月 2 日から平成 18 年 7 月 3 日まで縦覧に供し、平成 18 年 6 月 2 日から平成 18 年 7 月 18 日まで意見を求めたところ、同法第 18 条第 1 項に基づく環境の保全の見地からの意見書は 2,483 件でした。意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解は表 1 に示すとおりです。

表1(1) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境全般	<p>評価の全項目で環境基準以下あるいは「影響は小さい」としているが、予測結果と評価指標との差が小さく、誤差を考慮すれば影響が生じることもあり得る。</p> <p>また、測定方法やデータの客観性に疑問があり、信頼性がない。</p>	<p>本事業の環境影響評価は、計画路線の事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき、実施しています。</p> <p>調査、予測及び評価は、「道路環境影響評価の技術手法(その1、3～4)」(平成 12 年 10 月、建設省土木研究所)、「道路環境影響評価の技術手法(その2)」(平成 16 年 4 月、国土交通省国土技術政策総合研究所)(以下、「技術手法」という。)及び「東京都環境影響評価技術指針」(平成 15 年 1 月、東京都環境局)(以下、「都技術指針」という。)最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を準備書第 9 章に記載しています。</p>
	<p>ジャンクションやインターチェンジなどの地上を走行する自動車や換気所からの影響により、大気汚染、騒音、振動、低周波音、日照障害、電波障害等が発生し生活環境が悪化する。この環境悪化より、沿線地域の住民、特に子供たちの健康被害をもたらす。</p>	<p>事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、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られ、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減しているものと評価しています。</p>
	<p>工事中の大気質、騒音、振動に対する生活環境の保全や安全対策などについて、地元自治体と連携しながら、きめ細かな対応を行い、環境への影響がさらに小さくなるよう期待する。</p>	<p>なお、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。</p>
	<p>インターチェンジや地下トンネルの設置等による自然環境への影響は未知数であり、慎重な検討が必要である。</p>	
	<p>予測と実態が乖離した場合の対応、責任の所在を明確にし、十分な対策を講じること。</p>	<p>本事業の環境影響評価は、東京都環境影響評価条例に基づく事後調査を実施することとしています。同条例に基づく「事後調査基準」では、「調査結果が予測結果と異なった場合には、その原因を考察し、対象事業の実施が環境に著しい影響を及ぼしていると認められる場合には、環境保全措置の強化を検討する。」とされています。</p>
<p>トンネル工事において、石神井公園、井の頭公園や野川、仙川などに異常が生じた場合は、工事を中止すること。</p> <p>また、環境基準が守られるとの説明を聞いて納得したが、工事中に環境基準を一つでも超えたら工事を中止すること。</p>	<p>本事業の実施により、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。</p>	

表1(2) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境全般	<p>環境基準等を達成したとしても、人によっては不健康な環境になりうる。</p> <p>事業実施に伴う影響を、現況値との比較によって評価すること。</p>	<p>本事業の環境影響評価は、計画路線の事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施しています。</p> <p>なお、環境基準は、環境基本法第 16 条において、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準」と定められています。</p> <p>また、環境基準が定められていない環境要素については、最新の知見等に基づき指標を定め、評価をしています。</p>
	<p>水循環、動物、植物、緑の量、生態系といった重要な環境要素の評価項目には、影響要因として「自動車の走行」を加えること。</p>	<p>評価項目は、「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成 10 年 6 月 12 日建設省令第 10 号)などに基づき、選定しています。</p> <p>水循環は「掘削工事、トンネル工事の実施」、「道路(地表式又は掘割式、地下式)の存在」及び「換気所の存在又は供用」を選定しています。</p> <p>また、動物、植物(重要な種及び群落)、生態系は「掘削工事、トンネル工事の実施」、「工事施工ヤード・工事用道路等の設置」及び「道路(地表式又は掘割式、嵩上式、地下式)の存在」を選定し、植物(緑の量)は「道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在」を選定しています。</p>
	<p>新しい環境技術を積極的に導入し、より高い環境改善効果が得られるように努めること。</p>	<p>計画路線の事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を可能な限り軽減するため必要な環境保全対策を講じるとともに、事業実施段階における調査を反映した設計・施工を行うことにより、周辺環境に著しい影響を及ぼさないよう十分に配慮します。</p> <p>なお、環境保全対策の実施にあたっては、技術開発の動向等を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で必要に応じ、最新技術の適用について検討します。</p>

表1(3) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
大気質	<p>バックグラウンド濃度の設定で使用した調査のデータは、計画路線から離れている。現地の地形や大気汚染状況を考慮するなど、再度詳細な調査を実施すること。</p>	<p>現況調査については、「技術手法」に基づき適切に実施しており、大気汚染常時監視測定局（以下、常監局という）の既存資料調査に加え、現地調査を行っており、計画路線周辺地域の特性を適切に把握できていると考えています。</p> <p>現地調査の地点については、住居等の保全対象の位置、計画路線の構造及び周辺の地形等を勘案して、選定しています。</p> <p>バックグラウンド濃度の設定に当たっては、常監局の測定データと現地調査の測定データとの相関性について解析を行い、測定データの妥当性を確認しています。解析結果は、準備書資料編 P2-4～13 に記載しています。</p>
	<p>準備書に記載されている大気汚染常時監視測定局のデータを含めた全ての調査結果について、それぞれの妥当性を示すこと。</p>	
	<p>大気汚染の予測に使用している拡散式（ブルーム・パフ式）は、国分寺崖線などの複雑な地形、市街地の状況を反映できない古い式であるため、三次元解析が可能な構造モデル式や風洞模型実験により予測すること。</p>	<p>大気質の予測は、「技術手法」に基づき、ブルーム式とパフ式を用いて適切に実施しています。</p> <p>ブルーム式、パフ式は、特異な地形などの条件下でない限り、地域特性等を考慮した係数を適切に設定することにより、地形条件を考慮した大気質への影響を予測できる一般的な手法です。</p> <p>予測に当たっては、国分寺崖線上下において気象の相関性を確認しており、特異な地形ではないものと判断しました。崖線上下の気象の相関係数は、準備書資料編 P2-4 に記載しています。</p> <p>また、排出源高さの風速設定は、市街地として設定し、準備書第 9 章 P9-1-30 に記載しています。</p>
	<p>換気所については、逆転層、ダウンウォッシュ、ダウンドラフトについても考慮した予測を実施すること。</p>	<p>換気所では、トンネル内空気を除じん後、塔頂部から上空高く吹き上げ拡散させるなどの配慮を行い、ダウンウォッシュの低減を図ることとしています。ダウンウォッシュが発生する場合には、換気所からの吹き上げによる排気上昇高さを予測に考慮しています。</p> <p>逆転層については、大気安定度毎に拡散幅を設定することにより、予測に考慮しています。</p> <p>ダウンドラフトについては、換気塔高さが近隣の建物より高いことから影響は小さいと考えています。</p>

表1(4) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
大気質	<p>浮遊粒子状物質の予測は一次生成物質しか対象とされていないが、二次生成物質及びタイヤの磨耗による粉じん、砂ぼこり等の巻上げ粉じんについても予測対象とすること。</p>	<p>「都技術指針」によると、浮遊粒子状物質については「大気中における生成過程等が明らかでない反応二次生成物質は予測事項の対象としない」とされていることから、予測可能な一次生成物質についてのみ予測を行っています。</p>
	<p>バックグラウンド濃度の設定で、「総量削減計画」を見込むのは不適切である。</p>	<p>バックグラウンド濃度は、「技術手法」に基づき、「国又は地方公共団体等により推定された排出量のデータから、将来の排出量の低減等を見込んで推定した値を用いる」としており、本事業では「東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」(平成 16 年 3 月)を用いて設定しています。</p> <p>なお、自動車の走行に係る大気質の影響については、大気汚染防止法に基づく自動車排出ガス規制や、自動車NOx・PM法による車種規制、さらには環境確保条例に基づき東京都が実施するディーゼル車規制などの低減効果により、今後大幅に改善すると想定されます。</p> <p>大気質の影響の予測にあたっては、こうした将来の低減対策の効果を見込んで予測しています。</p>
	<p>窒素酸化物から二酸化窒素への変換式の妥当性について、将来予測時点が 20、30 年後と長期であることを踏まえて説明すること。</p>	<p>窒素酸化物から二酸化窒素への変換式は、「技術手法」に基づき、東京都全域で測定された平成 7 年度から平成 16 年度の常監局のデータを基に、適切に設定しています。</p> <p>変換式の算出については、準備書資料編 P2-57 に記載しています。</p>
	<p>大気汚染の予測値について、年平均値だけでなく、最大値についても示し、安全を確認できるデータを示すこと。</p>	<p>大気質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)の影響については環境基準との整合が図られているかどうかを評価するため、予測値は、年平均値を日平均値の年間 98%値(もしくは日平均値の 2%除外値)に換算しています。</p> <p>これらの内容は、準備書第 9 章 P9-1-53～60 に記載しています。</p>
	<p>換気所に脱硝装置を設置するなど、大気汚染に対する十分な措置が必要である。</p>	<p>換気所の供用に係る大気質の調査、予測及び評価の結果は、準備書第 9 章 9.1 に記載しています。</p> <p>換気所では、トンネル内空気を除じん後、塔頂部から上空高く吹き上げ拡散させるなど事業計画の配慮を行うことから、脱硝装置を設置しなくとも、換気所からの影響は極めて小さくなるものと考えます。</p> <p>なお、供用直前の換気所周辺大気質の環境基準達成状況について十分把握するとともに、窒素酸化物及び粒子状物質の削減技術の開発の動向を踏まえ、事業者の実行可能な範囲で必要に応じ、最新技術の換気所への適用について検討します。</p>

表1(5) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
大気質	大気質の予測において、料金所での渋滞の影響を考慮すること。	自動車の走行に係る大気質の予測は、料金所区間の減速・停止・発進・加速の影響を考慮して適切に実施しています。 加減速区間における排出係数の設定については、準備書資料編 P2-53 に記載しています。
	住民の要望する箇所で、大気質の予測及び評価を行うこと。	大気質の予測及び評価は、ジャンクション、インターチェンジ周辺及び換気所周辺で、住居等の保全対象があり、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響を適切に把握できる地点としています。 これらの内容は、準備書第 9 章 9.1 に記載しています。
	既存の道路との複合汚染も考えた予測及び評価を行うこと。	ジャンクションやインターチェンジ周辺の大気質の予測については、大気拡散式を用いて、予測地域ごとにそれぞれ準備書第 9 章 P9-1-25 に示す計画路線及び接続する既存高速道路等からの影響を考慮し、濃度を算出しています。
	大気・騒音・振動の予測にあたっては、通過する車両のほとんどが制限速度を超過しているため、現実の速度にあわせた予測を行うこと。	大気・騒音・振動の調査、予測及び評価は、「技術手法」に基づき適切に実施しています。 走行速度については、平均走行速度として設計速度又は規制速度を用いています。
	ヒートアイランド現象についても予測を行うこと。	ヒートアイランド現象については、個別の事業では予測及び評価が困難なことから、予測及び評価の対象項目として選定していません。
	計画路線の沿線地域は、光化学スモッグの影響がある。光化学オキシダントについても予測を行うこと。	光化学スモッグは、光化学オキシダントが発生しそれが高濃度となった状態ですが、この物質は「都技術指針」によると「大気中における生成過程等が明らかでない反応二次生成物質」であり、「予測事項の対象としない」とされているため、予測していません。
	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質以外の汚染物質についても十分な環境評価を行うこと。	評価項目の選定は、計画路線の事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例に基づき、適切に実施し、準備書第 8 章に記載しています。
	京都議定書では、二酸化炭素、メタンなどの「温室効果ガス」の排出量を 1990 年比で 6 % 以上減らすこととなっているが、計画道路全線 (16km) を整備することにより、二酸化炭素、二酸化窒素などがどの程度増加するか示すこと。	自動車から排出される二酸化炭素、窒素酸化物、浮遊粒子状物質の量は、計画路線の整備により、首都高速道路や環状 8 号線などの渋滞が緩和され、交通の流れが円滑になり、走行速度が向上すること等から、削減が期待できると考えており、1 都 3 県で、二酸化炭素が年間約 20～30 万トン、窒素酸化物が約 300～400 トン、浮遊粒子状物質が約 15～20 トンの削減が見込まれます。

表1(6) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
騒音	<p>騒音の調査箇所が少ない。周辺道路の交差点や個人の住宅など調査地点を追加すること。</p>	<p>騒音及び振動の現地調査は、「技術手法」に基づき、住居等の保全対象の位置及び計画路線の構造等を勘案し、調査地域の現況を適切に把握し得る地点を選定して、実施しています。</p>
	<p>騒音、振動調査地点は、いずれもインターチェンジより離れており、インターチェンジ設置による影響を測定する地点として適切でない。再度詳細な調査の実施をすること。</p>	
	<p>計画路線の供用後の騒音、振動の予測値が、現況値よりも低くなっている地点があるので、予測手法を精査し、再予測すること。</p>	<p>自動車の走行に係る騒音及び振動の予測は、「技術手法」に基づき、既に得られている科学的知見により、適切に実施し、この結果を準備書第 9 章 9.2、9.3 に記載しています。</p> <p>予測地点は、現地調査地点とは同一の地点ではありませんが、住居等の保全対象があり、騒音の影響を適切に把握できる代表地点としています。</p> <p>予測値は、計画路線及び接続する既存高速道路等の交通量、構造条件、環境施設帯や排水性舗装の効果を考慮し計算しています。</p>
	<p>工事用車両の運行に係る騒音・振動について、多数の車両が追加されるのに予測値が現況値と変わらないとは考えにくい。また、ジャンクション周辺では、既に実測値が環境基準を超えている地点が多いことから、予測条件や手法を精査し、予測しなおすこと。</p>	<p>工事用車両の運行に係る騒音・振動の調査、予測及び評価は、「技術手法」に基づき適切に実施し、この結果を準備書第 9 章 9.2、9.3 に記載しています。</p> <p>工事用車両の運行台数は、既存道路に対し最大でも 3%程度であるため、交通及び環境への影響は小さいと考えています。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、事業者は東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、必要に応じて、環境保全についての適切な措置を講じます。</p>
	<p>騒音の予測箇所は地上 1.2m だけでなく、十数mまで実施すること。</p>	<p>計画路線のインターチェンジやジャンクションの騒音の予測高さは、敷地境界及び背後地で地上 1.2m だけでなく、4.2m を設定しています。</p> <p>また、周辺建物を対象にした予測では、その建物の最上階（3階高さ 7.2m 及び 4 階高さ 10.2m）まで考慮した予測高さとしており、その結果を準備書資料編 P3-2～7 に記載しています。</p>

表1(7) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
騒音	<p>騒音・振動・低周波の予測及び評価は、既存道路との複合的な影響を検討すること。また、予測地点は影響の最も大きい地点とすること。</p>	<p>騒音、振動及び低周波音の調査、予測及び評価は、「技術手法」に基づき適切に実施しています。</p> <p>ジャンクションやインターチェンジ周辺の騒音の予測については、予測地域ごとにそれぞれ準備書第 9 章 P9-1-25 に示す計画路線及び接続する既存高速道路等からの影響を考慮して、算出しています。</p> <p>予測地点は、住居等の保全対象があり、騒音の影響を適切に把握できる代表地点としています。</p>
	<p>東八道路インターチェンジ、中央ジャンクションの予測には、暗騒音(バックグラウンド)を加味し、現況よりどのくらい上昇するのか明らかにすること。</p>	
	<p>騒音についての評価の指標が、「幹線交通を担う道路に近接する空間」の基準値により昼間 70dB、夜間 65dB に設定され、環境保全対策を施すことを考慮して評価の指標を下回るとしているが、環境保全対策が十分に効果を発揮するかは不確定である。</p> <p>また、近接空間の基準は、自動車優先の基準であり、沿道の住居専用地域の住民の生活や健康を無視している。敷地境界で昼間 60dB、夜間 55dB を守ること。</p>	<p>騒音の調査、予測及び評価は、「技術手法」に基づき適切に実施し、その結果を準備書第 9 章に記載しています。</p> <p>「道路に面する地域以外の地域」に道路が設置されると、当該地域は「道路に面する地域」の環境基準(昼間 60dB、夜間 55dB)を適用することになります。</p> <p>また、高速自動車国道など「幹線交通を担う道路」に近接する空間については、2 車線を超える車線を有する場合、道路端から 20m の範囲までは、上記とは別の環境基準(昼間 70dB、夜間 65dB)を適用することとなります。</p> <p>これらの環境基準を、評価の整合を図るべき基準又は目標としています。</p> <p>なお、準備書第 9 章 P9-2-57～66 に示すとおり、自動車の走行に係る騒音の予測結果は、全ての予測地点で整合を図るべき基準又は目標以下となっています。</p>
	<p>自動車の走行に係る騒音、振動の予測値については、最大値についても示し、安全を確認できるデータを示すこと。</p>	<p>自動車の走行に係る騒音、振動の予測は、「技術手法」に基づき、適切に実施しています。</p> <p>自動車の走行に係る騒音の影響は、環境基準との整合が図られているかどうかを評価するため、等価騒音レベル(<math>L_{Aeq}</math>)を用いて予測しています。</p> <p>自動車の走行に係る振動の影響は、「振動規制法施行規則」第 12 条に基づく道路交通振動の限度(昼間 65dB以下、夜間 60dB以下)(以下、「振動規制法の要請限度」という)との整合が図られているかどうかを評価するため、振動レベルの 80%レンジ上端値(<math>L_{10}</math>)を用いて予測しています。</p>



表1(8) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
振動	<p>地下のトンネルから騒音、振動が、地表面に伝播してこないか心配である。</p>	<p>地下式（トンネル構造）区間については、自動車走行に係る振動を対象に調査、予測及び評価を実施し、その結果を準備書第 9 章 9.3 に記載しています。</p> <p>振動レベルは、規模や構造等が類似している供用中の首都高速道路のトンネル地表部（土被り 1.5～6.0m）における調査結果（40dB 以下）と同程度と予測され、「振動規制法の要請限度」（昼間 65dB、夜間 60dB）以下となり、影響は極めて小さいと考えています。</p> <p>騒音については、地下のトンネルからの音は、地盤内を伝わらないので、影響はないものと考えています。</p>
	<p>地下式（トンネル構造）区間における予測は、類似事例の引用により行っているが、計画路線沿線の立地条件と異なり、不適切である。</p>	<p>地下式（トンネル構造）区間の自動車の走行に係る振動の予測は、「技術手法」に基づき適切に実施しており、規模や構造等が類似している供用中の首都高速道路のトンネル地表部（土被り 1.5～6.0m）の調査結果（40dB 以下）を引用しています。</p> <p>計画トンネルは類似事例に比べて土被りが大きく、振動が伝わりにくいと考えられます。</p>
	<p>自動車の走行に係る振動の評価の指標は、「振動規制法施行規則」第十二条に基づく道路交通振動の限度（昼間 65dB 以下、夜間 60dB 以下）（以下、「振動規制法の要請限度」という）ではなく、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」における日常生活等に係る振動の規制基準（昼間 60dB、夜間 55dB 以下）とすること。</p>	<p>自動車の走行に係る振動は、「技術手法」に基づき「振動規制法の要請限度」を用いて評価しています。</p> <p>振動の予測結果は、昼間で最大 52dB、夜間で最大 53dB となり、「振動規制法の要請限度」（昼間 65dB、夜間 60dB）以下となっています。</p>
低周波音	<p>換気所の供用に係る低周波音の予測については、低周波音の周波数分析をして明らかにすること。</p>	<p>自動車の走行や換気所の供用に係る低周波音の予測は、「技術手法」に基づき適切に実施しており、規模や構造が類似している供用中の首都高速道路等の調査結果を引用しています。</p> <p>調査は、「低周波音の測定方法に関するマニュアル」（平成 12 年 10 月、環境庁）に定める方法により行っています。調査項目は、1～80Hz の 50% 時間率音圧レベル（<math>L_{50}</math>）及び 1～20Hz の G 特性 5% 時間率音圧レベル（<math>L_{G5}</math>）としています。</p>
	<p>低周波音の影響は不確定で不安がつのる。基準値以下で影響がないといえるのか。長期間に渡り悪影響が生じるおそれがある。</p>	<p>自動車の走行及び換気所の供用に係る低周波音の調査、予測及び評価の結果は、準備書第 9 章 9.4 に記載しているとおり、評価の指標とした「一般環境中に存在する低周波音圧レベル（<math>L_{50}</math>）：90dB 以下」、「ISO7196 に規定された G 特性低周波音圧レベル（<math>L_{G5}</math>）：100dB 以下」との整合は図られており、低周波音の影響は極めて小さいものと考えています。</p>

表1(9) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
低周波音	換気所の供用に係る低周波音については、現況よりどのような原因で何 dB 上昇するのか、明らかにすること。	換気所の供用に係る低周波音の調査、予測及び評価の結果は、準備書第 9 章 9.4 に記載しています。 予測に用いた類似事例の多摩川第一換気所及び新宿御苑トンネル換気所の給気・排気ファンは、稼働前後の測定値の差をみると、低周波音圧レベル（ $L_{50}$ ）で最大 10dB、G 特性低周波音圧レベル（ $L_{65}$ ）で最大 11dB 上昇しており、計画路線でも同程度の上昇になると考えています。
水循環	地質調査は、地下水、湧水との関連の有無を調査すべきである。地下水、湧水については、三宝寺池等の池沼、野川等の河川と計画路線の地下部分との関係について調査すること。	水循環に係る調査として、トンネル構造を前提に、地下水及び湧水等の状況、帯水層の地質・水理・水質の状況、地下水利用施設の状況に関して、既存資料調査及び現地調査を実施し、その結果を、準備書第 9 章 9.5 に記載しています。
	地下水の動きは、浅層、深層ともに未解明な面が多いので、計画路線から離れた場所での影響も想定される。調査範囲を明確にすること。	
	善福寺川の湧水は 1 地点しか記載されていないが、地元の調査では、この上下流部にも確認されている。再度詳細な調査すること。	湧水調査地点は、「～東京の湧水～ 湧水マップ」（平成 17 年 1 月 東京都環境局）等の既存資料に記載のある湧水地点ならびに計画路線から片側 500m の範囲について踏査した結果、湧水が認められた地点としています。
	善福寺川についても、野川と同様に流量調査を実施し、「水収支」を明らかにすること。	野川は、計画路線の開削部と接することから、既存資料に加えて、現地にて河川流量測定を実施しています。 一方、善福寺川は、計画路線のトンネルが地下 40m 以上の深さで通過するため、影響は小さいと判断し、既存資料による河川流量調査としています。
善福寺川等の河川は上流地域の湧水を水源にしており、上流には地下水位が高いゾーンがあると考えられる。地下水の調査は、250m メッシュ法等により詳細に実施すること。	浅層地下水の調査地点は、地形図及び既存の地下水位資料から浅層地下水の面的な流動状況が把握できるように、計画路線から片側 500m の範囲を対象に地下水位観測孔を配置しています。	

表1(10) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
水循環	<p>現地で地下水位や湧水を観測した平成 16 年 2 月～平成 17 年 3 月の期間は、秋の降水量が多かったが、この 1 年間のデータとして異常値か否かの確認をすること。</p>	<p>平成 16 年の降水量は、台風の影響で秋季に多い傾向にありましたが、年間降水量は、過去 27 年間（1978 年～2004 年）の平均年間降水量に比べて、やや多い程度です。</p>
	<p>平成 16 年度に実施した三宝寺池からの流出量及び降水量の現地観測結果を示すこと。また、その結果を予測に用いること。</p>	<p>地下水位の予測は、地下水位及び水圧の変動量を三次元浸透流解析により行っています。予測の条件は、過去 27 年間(1978 年～2004 年)のアメダスデータの平均値を用いて特異な条件とならないように設定しており、三宝寺池の井戸の揚水量についても考慮しています。</p> <p>なお、解析結果の再現性の確認には、周辺地下水位のデータを用いています。</p>
	<p>三次元浸透流解析の境界条件は、水位固定で与えている。この条件が将来予測結果に大きな影響を与えていないかどうかを確認するための検証結果を示すこと。</p> <p>また、三次元浸透流解析で用いたパラメータの値、再現解析の結果を示すこと。</p>	<p>三次元浸透流解析の境界条件は、既存資料及び現地調査結果を基に、解析境界上の地下水位及び多摩川の平均水位を固定条件として与えています。境界条件の水位の設定にあたっては、幅約 6 km×延長約 20km と、広い範囲を設定したので、境界条件は解析結果に影響を及ぼしません。</p> <p>三次元浸透流解析で用いたパラメータについては、準備書第 9 章 P9-5-39～40 及び準備書資料編 P6-38 に、再現解析結果については、準備書資料編 P6-41～43 に記載しています。</p>
	<p>東名ジャンクション付近の三次元浸透流解析結果によると、計画路線の両側の地下水位予測結果がかなり非対称になっているがその理由を示すこと。</p>	<p>東名ジャンクション付近の地下水は、国分寺崖線から野川の方に流れているので、環境保全措置（地下水流動保全工法）を実施しない場合、地下水位は、国分寺崖線側で上昇し、野川側で低下します。この場合、野川側の水位低下は、野川を越えては及ばないため影響範囲が小さくなり、計画路線の両側の地下水位の影響が非対称となっています。</p>
	<p>三次元浸透流解析の結果から、湧水毎に予測結果や現況解析結果を示すこと。</p>	<p>湧水は、浅層地下水から湧出していると考えられるため、浅層地下水に影響を与えた場合に湧水量が増減することが考えられます。このため、浅層地下水位への解析結果と湧水の位置との関係を、準備書資料編 P6-44～66 に記載しています。</p>

表1(11) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
水循環	トンネルが、大深度かつ長距離化することにより、複数の帯水層を連続的に通過する。これにより、トンネル縦断方向の新たな水みちが生じ、地下水の水位の変動や水質汚染が生じるおそれがある。	シールド工法は、トンネルを掘削した直後にセグメントと呼ばれる部材により露出した地盤を覆い、セグメントと地盤の間には遮水性のある裏込め注入材を充填します。このため、トンネル周囲は地盤と密着するので、外周部分に新たな水みちが発生することはないと考えます。
	地上につながる構造物（換気所、ジャンクション、インターチェンジ）や、トンネル立坑部では、構造物と地盤との間が水みちとなって地下水が移動（漏水）し、地下水水位が変動するのではないかと。	地上につながる構造物や、トンネル立坑部は、地中連続壁等の遮水性のある土留め壁を使用し、土留め壁のコンクリートが地盤と密着して一体化するので、新たな水みちが発生することはないと考えます。
	三次元浸透流解析に用いた地下水流動保全工法について、具体的に示すこと。	地下水流動保全工法の具体的な内容は、準備書第 9 章 P9-5-47 に、三次元浸透流解析に用いた地下水流動保全工法の解析条件は、準備書資料編 P6-52 に記載しています。
	地下水流動保全工法を採用したトンネル工事で、井戸が涸れたり、周辺地盤の沈下が起ったりしていることから、地下水流動保全工法を実施しても、地下水への影響が生じる。	地下水水位の予測は、地下水の変動量を、現地調査の結果に基づいて作成したモデルにより、三次元浸透流解析手法による数値シミュレーションを行っていることから、予測の不確実性の程度は小さいと考えます。
	東名ジャンクション開削部の周辺は湧水が豊富であり、準備書で示されている地下水流動保全工法の設置間隔では不十分である。	地下水流動保全工法の施工事例は、国内で 10 例程度あり施工効果が報告されていますが、事業の実施にあたっては、今後の技術開発の動向を踏まえ、地下水流動保全工法の規模、種類、維持管理方法等を具体的に検討するとともに、効果に関する知見を得るため、地下水位の事後調査を工事中、工事後において実施します。
	地下水流動保全工法は不確実性があり、予測値が小さいから「影響は極めて小さくなる」「影響がほとんどない」と評価するのは不適切である。	
	地下水流動保全工法を行わない場合と行う場合の違いが、どのように得られたのか、地表水の流れ、地下水について示すこと。 また、地下水水位は変化量だけでなく、標高を表示すること。	地下水流動保全工法を行わない場合と行った場合の予測結果は、準備書第 9 章 P9-5-42～46 及び P9-5-48～50 に記載しています。 三次元浸透流解析では、現況の地下水水位と構造物等が完成した後の地下水水位との差を数値で表示しています。
	水循環の予測モデルを作成するにあたっては、ボーリング調査が多く必要であり、全長 16km に対し、浅層 46 箇所、深層 18 箇所の調査結果では少なすぎる。  地下水の調査は、既存文献やわずかなボーリング調査だけでなく、井戸を使用している家の聞き取り調査も行うこと。	水循環の予測にあたっては、現地で実施した 64 本（浅層 46 箇所、深層 18 箇所）のボーリング調査の他に、「東京都地盤地質柱状図集」（平成 12 年 東京都土木技術研究所）等の既存資料により、1,000 本以上のボーリング、井戸等のデータを使用しており、データ量は十分であると考えています。

表1(12) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
水循環	地下水の酸性化について、調査すること。	<p>地下水の酸性化試験結果は、準備書第 9 章 P9-5-36 及び準備書資料編 P6-26 に記載しています。</p> <p>なお、試験の結果、強酸性を示す pH(H<sub>2</sub>O)3 未満の地点はありませんでした。</p>
	開削部や地下のトンネル部では、地下水酸性化の可能性がある。	<p>本事業のトンネルの大部分は密閉式のシールドにより掘削した直後に、セグメントと呼ばれる部材により露出した地盤を覆います。このため、地盤及び地下水が直接空気に触れることはなく、酸性化しないと考えています。</p> <p>分岐合流部は、トンネルを NATM により地中で拡幅する工法とします。この工法では、止水のために導坑から薬液注入工もしくは凍結工法により止水して地盤を掘削し、掘削した壁面を直後にコンクリート吹付けするため、地盤及び地下水が長期に渡り空気に触れることはなく、酸性化する可能性は極めて小さいと考えています。</p> <p>開削部は、止水性の高い地中連続壁等で地下水を止水した後、掘削するため地盤が長期にわたり空気と触れることはなく、酸性化する可能性は極めて小さいと考えています。</p> <p>なお、計画路線のトンネルが通過する深部地盤に分布する上総層群の一部は、長期に渡って空気に触れた場合に酸性化する地盤が存在しますが、硫化物の含有量が少ないことから急激に酸性化することはありません。</p> <p>開削部の浅い地盤では、これまでの浅層地下水水位の変動により、既に空気にさらされており、新たに空気に触れても酸性化が進むことはほとんどありません。</p>

表1(13) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
水循環	<p>計画路線周辺には、井の頭池、善福寺池、三宝寺池、石神井池等の池沼や、野川、善福寺川、神田川等の河川が存在する。本事業を実施した場合、地下水が分断され、これらの池沼や河川が枯渇することが懸念される。</p>	<p>地下水位の予測は、地下水位及び水圧の変動量を三次元浸透流解析により行っています。</p> <p>予測の結果、浅層地下水については、環境保全措置として地下水流動保全工法を実施することから、影響は極めて小さいと考えています。また、深層地下水については、水圧低下量はわずかであるとともに、影響の範囲内に深層地下水を利用している井戸が存在しないことから、影響は極めて小さいと考えています。</p> <p>このため、井の頭池、善福寺池、三宝寺池、石神井池等の池沼や、野川、善福寺川、神田川等の河川、上水道・池沼の水源井戸への影響は極めて小さいと考えています。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、地下水位の事後調査を工事中、工事後において実施するとともに、民間の井戸に対しての調査を実施します。</p>
	<p>本事業を実施した場合、地下水位が低下し、池沼の井戸、上水道の水源井戸及び災害用の民間の井戸が枯渇する可能性がある。</p>	<p>トンネル工事実施に際し、地盤凝固材を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について（昭和 49 年 7 月 10 日、建設省官技発第 160 号）」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針（昭和 49 年 7 月）」に定められた指針に基づき施工を行うとともに、同指針に基づいた地下水の水質の監視を行います。</p> <p>また、工事では、地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。</p>
	<p>青梅街道インターチェンジ付近の深層地下水の予測結果として、「水圧が大きく低下する影響の範囲内に深層地下水を利用している井戸が存在していない」とあるが、近くの善福寺池下池は深層地下水の汲み上げを水源にしており、影響が出るのではないか。</p>	<p>工事中の工事排水については、凝集沈殿装置及び中和装置にて処理し、水質を下水道法に基づく基準以下にして公共下水道へ放流します。</p> <p>また、供用後の雨水の排水については、事業実施段階で周辺の水路の状況等を調査、検討の上、関係機関等と調整、協議して適切に対処します。</p>
	<p>トンネル工事により、地下水の水質が汚染される可能性がある。</p>	

表1(14) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
水循環	<p>都市部のシールド工法による工事や、山地部での NATM を採用したトンネル工事で、地下水への影響が生じていることから、計画路線でも、これと同様に地下水への影響が生じる。</p>	<p>計画路線で採用するシールド工法は、技術進歩により止水性が高く、ほとんど漏水が無いトンネルが数多く施工されています。また、道路の分岐合流部においては拡幅を行うために NATM を採用しますが、その止水を確保するために、薬液注入工法もしくは凍結工法を実施します。</p>
	<p>計画路線は、深さが 40m 以上の大深度トンネルであり、水圧が高いと考えられるが、「ほとんど漏水がない」ことを、具体的な数値を示して説明すること。</p>	
	<p>工事中は、掘削のため遮水することから地下水の流れを遮断し、水位変動が生じる。</p>	<p>工事中においても、浅層地下水への影響を回避・低減するために地下水流動保全工法を採用することから、工事による影響は極めて小さくなると考えられます。</p>
地形・地質	<p>重要な地形及び地質に、善福寺池、風致地区や国分寺崖線が含まれていないのは、不適切である。</p>	<p>重要な地形及び地質は、法令等により定められている重要と判断される地形及び地質と、学術上又は希少性の観点から重要と判断される地形及び地質を選定しています。                      なお、風致地区は、土地利用計画、都市環境の保全を図るため風致の維持が必要な区域について定めた地域であり、重要な地形及び地質に直接関係しないため、選定していません。</p>
	<p>八の釜の湧き水が消失することは、貴重な自然を破壊する行為であり、記録保存及び代替水源を確保しても、許されない。</p>	<p>環境保全措置の検討は、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避低減することを目的として行いました。しかし、計画路線は、既に供用されている関越自動車道及び東京外環自動車道に接続する必要があり、重要な地形の改変を回避・低減することが困難であったことから、消失する八の釜の湧き水の代償措置として、水源の確保による水辺環境の整備を行うとともに、資料等を記録保存することとしました。                      環境保全措置の詳細については、工事の施行前に練馬区の教育委員会及び八の釜憩いの森、文化財等の所有者、管理者と協議のうえ、地元住民等の意見を聞きながら、具体化し実施します。                      なお、代償措置として地下水揚水を行う場合は、井戸を設置する箇所の地形及び地質等を考慮して、地盤沈下を生じないように、事業実施段階で検討します。</p>
	<p>八の釜の湧き水の代替案が具体的でない。</p>	
	<p>八の釜の湧き水について、代償措置で地下水揚水なら地下水位・地盤沈下への影響を予測すること。</p>	

表1(15) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
地盤	<p>計画路線を実施すると地下水の変化により、地盤沈下の恐れがある。</p>	<p>地盤沈下については、準備書第 9 章 P9-7-1 ~ 15 に記載しているとおり、地下水及び地盤沈下対策のために、環境保全措置として地下水流動保全工法を実施することにより、影響は極めて小さくなります。</p>
	<p>地下水の低下による地盤沈下が生じたトンネル工事があるので、今回の工事でも地盤沈下が生じるのではないか。</p>	
	<p>上総層群中の粘性土は、地盤沈下を生ずるおそれは極めて小さいとあるが、実際の工事が行われれば、水圧変化はもっと大きくなり、上総層群の粘性土においても地盤沈下が生じるのではないか。</p>	<p>上総層群のシルト層は、固結～半固結状の非常に硬い地層です。 地盤沈下については、地下水及び地盤沈下対策のために、環境保全措置として地下水流動保全工法を実施することにより、影響は極めて小さくなることから、地盤沈下はほとんど生じないと考えられます。</p>
	<p>地盤が酸性化することにより、地盤が沈下することが懸念される。</p>	<p>地盤及び地下水の酸性化による地盤強度の低下の可能性については、準備書第 9 章 P9-7-6 に記載しています。</p>
	<p>成城みつ池付近は、大深度地下での分岐合流部があるうえ、地盤が酸性化するおそれもあるから、安易に影響を「無」とするのは不適切である。</p>	<p>本事業のトンネルの大部分は密閉式のシールドにより掘削した直後に、セグメントと呼ばれる部材により露出した地盤を覆います。このため、地盤及び地下水が直接空気に触れることはなく、酸性化しないと考えています。</p> <p>分岐合流部は、トンネルを NATM により地中で拡幅する工法とします。この工法では、止水のために導坑から薬液注入工もしくは凍結工法により止水して地盤を掘削し、掘削した壁面を直後にコンクリート吹付けを行うため、地盤及び地下水が長期に渡り空気に触れることはなく、酸性化する可能性は極めて小さいと考えています。</p> <p>以上のことから、地盤及び地下水の酸性化により地盤の強度が低下することはないと考えられます。</p>



表1(16) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
地盤	<p>不同沈下がどの程度になると家屋被害が生じると考えているのか示すべき。</p>	<p>不同沈下による家屋被害が生じる沈下量は、建物の構造等により異なります。既存資料によると、許容不同沈下量は、コンクリートブロック造連続基礎形式の場合 10mm、鉄筋コンクリート造連続基礎形式の場合 20mm とされている例があります。</p> <p>しかし、個々の家屋に対して、不同沈下の基準値を設定して予測することが困難であることから、地盤沈下の予測にあたっての基準値は、許容最大沈下量 20mm を使用しています。</p> <p>予測の結果、浅層地下水への影響を回避・低減するために環境保全措置として地下水流動保全工法を実施することから、地盤沈下に対する影響は極めて小さくなり、地盤沈下はほとんど生じないと考えられます。</p>
	<p>トンネル工事を実施することにより、地盤沈下する恐れがある。</p>	<p>工事の実施に際し事業者は、工事区域周辺の地下水の水位、流向などを調査し、適切な設計、施工を行うとともに、地下水位観測及び地盤沈下測定を行い、適切な施工管理に努めます。</p>
	<p>地下トンネルが、地震時崩落し地盤沈下する恐れがある。</p>	<p>トンネル等の構造物については、阪神大震災等の大規模地震に対応できるよう、最新の設計基準を用いて建設することとしています。一般に、地中構造物は地盤と一体となって同一の挙動を起こすため地震動には強いと云われています。</p>
電波障害	<p>道路ができるのに電波障害の影響が小さいという評価は適切でない。</p>	<p>電波障害の予測は、日本放送協会が示す電波障害予測計算式を用いて、適切に実施しています。</p> <p>道路（嵩上式）及び換気所の存在により、一部の地域で電波障害の発生が考えられますが、必要な改善策を講じることから影響は極めて小さくなるものと考えられます。</p>
動物	<p>動物の現況調査にあたっては、重要な種等の種類だけでなく、個体数及びその変化についても把握すべきである。例えばトンボ類や三宝寺池に生息するカエル類について、その種類と個体数がどのように変化するかを示すべきである。</p>	<p>重要な種及び注目すべき生息地については、文献調査、現地調査により可能な限り個体数、箇所数を把握しています。</p> <p>現地調査では、調査対象となる種群の生態的特性を考慮し、四季で調査を実施することにより、個体数の変化を把握しています。</p> <p>これらの内容は、準備書第 9 章 P9-10-45～92 に記載しています。</p>

表1(17) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
動物	<p>重要な種が存在しているかどうかという確認だけではなく、ヒヨドリやムクドリ、キジバトなどのように普通に見られる種についても取り上げ、個体数やその生態的特性について把握すること。</p>	<p>重要な種及び注目すべき生息地については、文献調査、現地調査により、可能な限り個体数、箇所数を把握しています。 そのうえで、重要な種として取り上げていない種についても、既往の知見による動物の生態的特性を踏まえ、生態系調査において、上位性、典型性、特殊性の観点から、可能な限り個体数を把握しています。</p>
	<p>動物、植物の保全対象の抽出基準が納得できない。</p>	<p>動物、植物の予測及び評価は、「技術手法」に基づき適切に実施しています。 保全対象の抽出にあたっては、種の保存法等の法律、レッドデータブック等の文献に記載された種を重要な種として選定し、文献調査、現地調査により得られた重要な種の位置情報と事業計画を重ね合わせ、事業実施により影響を及ぼす可能性が考えられるものを保全対象として抽出しています。</p>
	<p>野川に生息する水生生物や鳥類の保全等について、説得力のある評価をすること。</p>	<p>野川河川敷は改変されないこと、河川水位等の水辺環境に対する影響は極めて小さいこと、東名ジャンクション周辺の環境施設帯等の緑化に際して動物の生息環境の創出を考慮することなどから、当該地域の水生生物や野鳥に及ぼす影響は極めて小さいと考えられています。</p>
	<p>東名ジャンクションに近接する野川周辺で見られるカワセミは、事業による影響が大きいのではないかと。</p>	
<p>東名ジャンクションに接続する浅深度部分のトンネルの上は、野川と国分寺崖線にはさまれた「世田谷のみどりの生命線」と言われているところであり、地域の貴重な水生生物や野鳥が保全されるのか心配である。</p>		

表1(18) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
動物	<p>計画路線周辺においてオオタカが存在が確認されているが、現地調査は適切に実施されているのか。</p> <p>移動性の大きいオオタカにとって、東名ジャンクションに圧迫感のあるコンクリート建造物ができると往来が阻害される可能性があるため、影響が極めて小さいと結論づけることはできない。</p> <p>また、保全対策が明示されていない理由を示すべき。</p>	<p>オオタカについては、計画路線周辺の比較的規模の大きい樹林地及びその周辺地において、古巣調査、利用痕跡調査等を実施し、飛翔等の行動が高い頻度で見られる範囲において、任意踏査、定点調査等を実施しています。</p> <p>調査の結果、非繁殖期における飛翔行動範囲のほとんどが、地下式（トンネル構造）区間に含まれていました。</p> <p>一般的にオオタカの繁殖期の行動圏は非繁殖期の行動圏に比べて限定的であり、平成 18 年 2 月より造巢行動が確認されていた営巣地も、地下式（トンネル構造）区間に位置しており、営巣木から地表部が改変される区域までの距離が、一般的な知見によるオオタカの繁殖期の行動圏よりも離れていることから、影響は極めて小さいと考えています。</p> <p>また、既設の東名高速道路周辺において、既にオオタカの飛翔等が確認されていることから、道路の存在によりオオタカの往来を阻害するような影響は極めて小さいと考えています。</p> <p>以上の予測結果から、オオタカに対する特段の保全措置は必要ないものと考えています。</p>
	<p>善福寺公園や井の頭恩賜公園の水辺を生息生育場所とする動物、植物が多数みられる。動物、植物の影響予測にあたっては、水辺地の水位変化を考慮すること。</p>	<p>動物、植物の影響予測は、水辺地の水位変化等を含む水循環の予測結果を踏まえて行っています。予測の結果、計画路線による地下水位への影響や、それに伴う池沼の水位への影響は極めて小さいことから、善福寺公園や井の頭恩賜公園の水辺の生息・生育環境に及ぼす影響は極めて小さいと考えています。</p>
植物(重要な種及び群落)	<p>巨樹を、調査及び予測評価の対象とすること。</p>	<p>植物調査において巨樹の確認もあわせて行っており、計画路線により地表部が改変される区域において巨樹は認められません。</p>
	<p>国の天然記念物に指定されている三宝寺池の沼沢植物群落は、必ず影響を受ける。一度影響を受けたら元に戻せないため、このまま自然に残さないといけない。</p>	<p>三宝寺池付近の計画路線はシールドトンネルであることから、直接的な改変はありません。また、計画路線による地下水位への影響、それに伴う池沼の水位への影響は極めて小さいことから、三宝寺池の沼沢植物群落に及ぼす影響は極めて小さいと考えています。</p>

表1(19) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
植物（緑の量）	都市部の貴重な緑地を消失させることには反対である。	<p>計画路線の大部分は地下式（トンネル構造）区間であり、また工事施工ヤード及び工事用道路を計画路線の区域内に設置することにより、地表部の改変を極力小さくする構造としています。</p> <p>事業の実施により、ジャンクション部やインターチェンジ部で一時的に緑の量が失われますが、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。</p>
	緑の量の回復にあたっては、緑の面積だけでなく、緑の体積、緑の質も考慮すること。	<p>消失する緑の量については、緑被率（面積）のほか、緑の体積、質（植生）も把握しています。緑の量の回復にあたっては、関係自治体の条例に基づく緑化計画を立案し、道路の存在によって失われる緑の量（緑被率、体積）と同程度以上の緑の量の回復を図ります。</p> <p>緑の質の回復については、関係機関と調整のうえ、地元住民等の意見を聴きながら検討していきます。</p>
生態系	<p>八の釜憩いの森の生息生育場所が消失してしまう。</p> <p>これまでの建設事業で、失われた動物、植物の生息・生育場所に対する代償措置について、成功した事例はあるのか。自然界の命には縄張りがあって、他に移れば縄張り争いのもとに生態系の狂いが生じる。代償措置を講じることによる影響は少ないと言い切れるのか疑問である。</p>	<p>これまでの建設事業で、失われた動物、植物の生息・生育場所に対する代償措置について、成功事例はあります。</p> <p>ただし、消失する生息・生育環境の代償空間が、地域を特徴づける生態系が成立できる基盤として整備できるか否かは、不確実性を伴います。そのため、事後調査を実施し、代償措置の効果が認められない等、環境上の著しい影響が生じた場合は、関係機関と協議し、必要に応じて有識者等の意見及び指導を得ながら適切な措置を講じます。</p> <p>これらの内容は、準備書第 9 章 P9-13-70～71 に記載しています。</p>
	青梅街道インターチェンジ周辺の生態系に対する影響について、種構成の変化にまで及ぶ可能性が極めて小さいという結論に至った理由を示すこと。	<p>青梅街道インターチェンジによって地表部が改変される区域は、周辺に広く見られる市街地の一部であることから、種構成まで変化することはないと考えています。</p> <p>これらの内容は、準備書第 9 章 P9-13-63～66 に記載しています。</p>
	生態系の予測にあたっては、生物、生態系の専門家による十分な検証をすること。	<p>生態系の調査、予測、評価にあたっては、専門家等に技術的助言を受けています。これらの内容は、準備書第 8 章 P8-6 に記載しています。今後も必要に応じて、専門家等の助言を受けることとします。</p>

表1(20) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
生態系	<p>善福寺公園等については、環境に与える影響はないとの結果だが、事業の実施により生態系に影響を与えることは絶対に許されるものではなく、事後に対処できるものではない。</p>	<p>生態系の調査、予測及び評価は、「技術手法」に基づき適切に実施しています。</p> <p>善福寺公園等については、都市緑地の生態系、周辺植生が豊かな河川・池沼の生態系が成立しており、上位性、典型性の観点からそれぞれに注目種・群集を調査しています。</p> <p>地表部の改変を受けないこと、計画路線の大部分は地下式(トンネル構造)区間であり、また工事施工ヤード及び工事用道路を計画路線の区域内に設置することにより、地表部の改変を極力小さくする構造としています。</p> <p>工事の実施及び道路の存在に際しては、適切な環境保全措置を講じることなどから、生態系に及ぶ影響は極めて小さいと考えています。</p>
	<p>成城みつ池付近は、過去に例の無い大深度地下での分岐合流部があるうえ、地盤が酸性化するおそれもあるから、予測評価の対象にすること。</p>	<p>成城みつ池緑地保全地区は、まとまった樹林地や湧水が見られることから、都市緑地の生態系、湧水部の生態系として抽出し、現地調査を実施しています。</p> <p>成城みつ池緑地保全地区は直接的な改変はなく、事業の実施による地下水位への影響と、それに伴う湧水の水量への影響は極めて小さいため、それに起因する生態系の変化は極めて小さいと考えています。</p> <p>なお、水循環の予測結果から、地盤が酸性化することはないと考えています。</p>
	<p>善福寺公園等を含む善福寺地区のように、緑が連続的に残っており、多様な生物が生態系を維持していること自体が希少性を有していると考え。今回の環境影響評価準備書には、こうした視点が欠落している。</p>	<p>現況調査については、重要な種や注目すべき生息地の視点のみならず、善福寺公園等を含む地域を、周辺植生が豊かな河川・池沼の生態系及び都市緑地の生態系と捉えて、現況を把握しています。</p>
	<p>地下水の汚染、水位の低下より、善福寺、石神井、井の頭などの池の生態系に影響が生じるおそれがある。</p>	<p>善福寺、石神井、井の頭などの池の水位に及ぶ影響は極めて小さいので、池の生態系の変化は極めて小さいと考えています。</p>

表1(21) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
眺望景観	<p>周辺地域には、たくさんの風景景観が存在し、富士山のみが眺望できれば問題ないというのは不適切である。</p> <p>景観の影響は、代表的な眺望点及び景観資源のごく限られた角度から見た場合だけで評価するのは不適切である。</p>	<p>眺望景観の調査については、既存文献や関係区市へのヒヤリングにより、景観資源として富士山、主要な眺望点として国分寺崖線（成城三丁目緑地、富士見橋、不動橋）、きたみふれあい広場、牟礼の里公園の5カ所を選定しています。</p> <p>予測及び評価の結果、事業の実施により改変を受ける主要な眺望点及び景観資源はありませんでした。また、主要な眺望点から景観資源を眺望する方向に計画路線や換気所が存在しないことから、影響は極めて小さいと考えています。</p> <p>これらの内容は、準備書第9章 9.14 に記載しています。</p>
市街地景観	<p>完成イメージでは、遠景での合成写真で、実際どんなものができるか分からない。人が近くに住んでいるところでは、近くの地点も選定すること。</p> <p>計画路線とその付属設備によって、景観は変化すると考えられ、どんなにデザイン等に配慮しても影響が小さくなることはない。</p> <p>善福寺公園の自然、青梅街道のけやき並木などの減少、換気所の設置、街並みの変化、地域分断など魅力のない街に変わってしまうのはもったいないと思う。美しい街並みを残すべきである。</p> <p>東名ジャンクション付近では、「多摩川風致地区」、「国分寺崖線景観基本軸」、「水と緑の風景軸」に指定されており、より厳しい基準で評価すること。</p> <p>換気所及びジャンクション部の「形式・デザイン・色彩」等についてどのような改善策を行うのか示すべき。</p> <p>景観は、地域住民が加わって、より良い景観創出のための話し合いの場を設け、風景に調和する景観、計画路線周辺の環境整備について検討するべきである。</p>	<p>道路の存在に係る市街地景観の調査、予測及び評価は、「都技術指針」に基づき適切に実施しています。</p> <p>予測地点は、調査地域のうち、地域景観の特性により区分した大規模な公園、集合住宅のある地区、主に住宅地となっている地区、主に耕作地苗圃となっている地区などの中から、計画路線及び換気所が見える代表的な地点を選定しています。</p> <p>これらの内容は、準備書第9章 9.15 に記載しています。</p> <p>道路の存在に係る市街地景観の調査、予測及び評価は、「都技術指針」に基づき適切に実施しています。</p> <p>換気所や道路付属物については、事業実施段階において、東京都景観条例や関係区市の景観の保全に関する条例等に基づき、関係機関と協議のうえ、住民等の意見を聴きながら、色彩やデザイン及び周辺の緑化について検討を行います。また、改変が生じる白子川河岸段丘の緑地についても同様の検討による環境保全措置により、周辺環境との調和、高架道路等の圧迫感や景観変化の影響を低減することができると考えています。</p> <p>これらの内容は、準備書第9章 9.15 に記載しています。</p>

表1(22) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
史跡文化財	<p>文化財の調査地域からすると、世田谷区指定文化財「稲荷塚古墳」、「宝寿院の阿弥陀如来」、「第六天塚古墳」、「須賀神社の湯花神事」、「喜多見のまむしよけ」、「慶元寺の双盤念仏行事」、「慶元寺の江戸氏墓所」も含まれるはずであり、調査に追加すること。</p>	<p>文化財等の状況の調査は、文化財等の種類、位置又は範囲、指定区域等について、既存資料の収集・整理及び現地踏査により行い、その結果は、準備書第 9 章 P9-16-4～9 に記載しています。</p> <p>「稲荷塚古墳」(史跡)、「第六天塚古墳」(史跡)、「宝寿院の阿弥陀如来」(有形文化財)は、世田谷区指定の文化財として確認していますが、計画路線から離れており、影響はないものと思われることから、準備書に記載していません。</p> <p>「喜多見のまむしよけ」、「須賀神社の湯花神事」、「慶元寺の双盤念仏行事」は、無形民俗文化財であることから、準備書に記載していません。</p> <p>「慶元寺の江戸氏墓所」は、調査範囲の外に位置します。</p>
	<p>歴史ある文化財が消失するため、不適切な事業である。</p>	<p>本事業の実施により、練馬区登録の八の釜の湧き水の消失と、指定・登録文化財等に準じる価値を有する北野庚申堂と庚申塔への影響があります。</p> <p>八の釜の湧き水については、練馬区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うとともに、練馬区の教育委員会及び文化財等の所有者、管理者と協議のうえ、地元住民の意見を聴きながら、湧水地の代償として水源の確保による水辺環境の整備及び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。</p> <p>北野庚申堂と庚申塔については、三鷹市の教育委員会及び所有者等の意見を聞きながら適切な措置を講じます。</p>
	<p>埋蔵文化財について準備書には、地上改変部分に限定したものしか書かれていないが、先土器時代の遺跡は地中深く埋まっている可能性があるため、浅深度や掘削を伴う場所を含め、工事前には試掘調査を行なうなど慎重に対応すること。</p>	<p>工事中に新たな遺跡等を発見した場合は、文化財保護法や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、関係機関と協議のうえ必要に応じて保全のための措置を講じ、文化財等の保存及び活用に配慮します。</p>

表1(23) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
人と自然との 触れ合い活動 の場	<p>調査対象となっている利用時間は9時から17時だが、野川で犬の散歩を楽しむ人は、早朝や夕方に多いので、調査対象時間に5時から8時と17時から19時も追加すること。</p>	<p>現地調査は、「人と自然との触れ合い活動の場の特性」、「主要な人と自然との触れ合い活動の場を取り巻く自然資源の特性」及び「主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況（利用時間、時間帯）」を踏まえて、それらが適切に把握できる時間として、平日と休日の9時から17時までの利用状況を把握しています。</p>
	<p>地域住民と自然との触れ合いの場である公園や池、緑の多い地区の現状を守ること。</p>	<p>計画路線により障害が生じる一部の利用経路や遊歩道等については、環境保全措置として、機能補償による付け替えや高架構造物や道路付属物の形式、デザイン、色彩及び樹木等による緑化を行います。</p>
	<p>八の釜憩いの森の消失に伴う環境保全措置について、代償措置の姿（内容、位置、水源等）が示されていない。これらを明確にして、「創出される」はずの生息・生育環境や人と自然のふれあいの活動の場の姿も具体的に示すべきだ。なお、地域住民の意見を必ず聴くこと。</p>	<p>八の釜憩いの森は、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る自然資源の代償措置を図ります。これらの保全措置の詳細については、工事の施行前に、練馬区の教育委員会及び八の釜憩いの森や文化財等の所有者、管理者と協議のうえ、地元住民等の意見を聴きながら、具体化することとしています。</p>
	<p>事業の実施により、地下水に影響があれば次太夫堀公園、成城三丁目緑地の、人と自然との触れ合い活動に影響が生じるのではないかと。次太夫堀公園では、園内の野川から引いた小川の水量が減少することにより、また成城三丁目緑地では、根腐れ等により、影響が生じると考えられる。</p>	<p>地下水への環境保全措置として地下水流動保全工法を実施することから、野川や成城三丁目緑地への影響は極めて小さいと考えられています。</p>
<p>廃棄物等</p>	<p>廃棄物の再利用について、定量的なデータを提示すること。</p>	<p>建設発生土、建設汚泥、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊は、できる限り再利用及び再資源化を図ることとしており、準備書第9章 P9-18-3 に「東京都建設リサイクル推進計画」（平成15年5月、東京都）における建設副産物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率の目標値を示しています。</p>



表1(24) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
廃棄物等	トンネル残土の処分方法を示すこと。	建設発生土は、再利用を図ることとしており、本事業で処理できないものは、他事業へ流用し、リサイクル率の向上を図ります。なお、受入先となる他事業については、事業実施段階で関係機関と協議・調整を行って決定します。
制度手続	<p>正式な環境影響調査をまだやっていないはずであり、準備書は信用できない。</p> <p>また、現況調査地点についても住民の意見が取り入れられていない。</p>	<p>本事業の環境影響評価は、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。</p> <p>計画路線の必要性を議論するために必要となる現地調査の手法等について、みなさまからのご意見を幅広く聴くため、環境影響評価方法書を公告及び縦覧し、方法書に基づき調査を実施しています。</p> <p>現地調査は、方法書について寄せられた住民の意見、並びに知事の意見を踏まえ、計画路線の特性や周辺地域の状況を適切に把握できる地点を選定しているものと考えています。</p>
	<p>今回の都市計画変更案は、大深度地下利用を前提としたものであるが、環境影響評価の項目・手法は、大深度地下利用を想定したものではなく適切でない。</p>	<p>本事業の環境影響評価は、大深度地下に位置するトンネル構造について、「存在・供用」や「工事の実施」について、予測評価を実施しています。</p> <p>また、「大深度地下の公共的使用における環境の保全に係わる指針」(16年2月、国土交通省)を踏まえて、適切に実施しています。</p>
	<p>住民説明会に環境関係の専門家が一人も出席していないのはおかしい。</p> <p>また、説明会ではたった 30 分のビデオを上映するのみで、数字も納得できるものではない。誠意が感じられない。</p> <p>事業者が自ら実施する環境アセスメントでは公正、中立性は期待できない。</p>	<p>本事業の環境影響評価は、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。</p> <p>計画路線の都市計画案及び環境影響評価準備書については、説明会を開催して内容の周知に努めるとともに、個別の問合せにも対応しています。作成した環境影響評価準備書は、東京都環境影響評価条例に基づき、知事から学識経験者を委員とする東京都環境影響評価審議会へ諮問されます。</p>

表1(25) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
目的・必要性	<p>国民の税負担が増している時代に、莫大な建設費をかけて計画路線を建設することは税金のむだ使いである。</p>	<p>計画路線は、首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果、生活道路の安全性の向上、都市再生に果たす役割等から、沿道地域をはじめ首都圏全体として必要不可欠な路線と考えています。</p> <p>計画路線を整備することにより、1都3県で、二酸化炭素が年間約 20～30 万トン、窒素酸化物が約 300～400 トン、浮遊粒子状物質が約 15～20 トンの削減が見込まれ、環境改善効果が期待されます。</p> <p>都市計画及び環境影響評価の手続きを適正に進め、地元住民の理解と協力を得ながら、事業実施段階では、環境影響評価の結果を踏まえ、計画路線の早期完成を図るよう努力します。</p>
	<p>計画路線は環境面の配慮をすれば悪影響は限定的であり、経済・市民生活へのプラスは非常に大きい。</p>	
	<p>東京の交通渋滞を緩和する上で非常に重要な本計画の早期整備を実現すること。</p>	
	<p>計画路線の都市計画は昭和 41 年に決定されたものだが、その後 40 年以上が経過した現在、当時の前提条件は大きく変化しており、本都市計画については、環境問題に加え、費用対効果も勘案し、そもそもの必要性から抜本的に再検討すること。</p>	
	<p>日本社会では少子・高齢化が進行している。子供の数が減り、高齢者が増加するなかで、今後自動車需要は減少することが予想される。車の数が減少する可能性が高いなかで取って道路の整備を行う必要性はない。</p>	
	<p>都心の通過交通を排除する目的が掲げられている計画路線であるが、計画立案段階、また供用中の環状道路は多い。中央環状がすでに一部供用されている現在、都心環状線の渋滞解消にこれほど多くの環状道路が必要であるとは考えられない。</p>	
	<p>国や都は反対者対策としての手続きを優先し多くの賛同者の望みである早期完成を遅らせている。</p> <p>手続に平行して実施できることはすぐに行うこと。事業実施に大賛成である。</p>	
<p>大深度地下方式にすることで、周辺地域への大気質、騒音、振動など環境が保全されている。地下水についても、地下水流動保全工法など保全対策を講じることで、影響が回避されている。</p> <p>今後、さらに新技術などを活用し、周辺地域の環境を保全しながら、計画路線を早期に整備すること。</p>		

表1(26) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	<p>渋滞緩和を求めるならば、ロードプライシングあるいはパークアンドライド方式などを取り入れ、自動車の利用から公共交通機関利用へと誘導する政策が望ましい。</p>	<p>渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通を実現する TDM（交通需要マネジメント）施策も重要と考えています。</p> <p>自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みも進めています。</p>
	<p>周辺道路の渋滞を引き起こし、地域を分断するインターチェンジは不要である。</p>	<p>計画路線のインターチェンジについては、自動車交通の一般道路から自動車専用道路への転換を促すとともに、地域の利便性向上にも寄与することから、周辺の交通状況や利便性、地元の意向等を踏まえ、目白通り、青梅街道及び東八道路の 3 箇所にインターチェンジを設置する計画としています。</p>
	<p>住民の生活と環境を破壊する青梅街道インターチェンジの建設に反対する。</p>	<p>なお、環境への影響については、必要に応じて環境保全対策を実施することから事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減しているものと考えています。</p>
	<p>東八道路インターチェンジは周辺から車をよび込むため、建設に反対である。</p>	<p>事業の実施にあたっては、地域コミュニティの分断を回避するため、生活道路の機能回復などを適切に進めていきます。</p>
	<p>計画にあたっては、周辺のまちづくり、道路整備、河川整備、広場・公園整備などを同時に検討すること。</p>	<p>計画路線のジャンクションやインターチェンジ周辺地域などにおいては、健全な市街地の整備を図り、公共の福祉の増進を図るためには、計画路線の整備に併せてまちづくりを進めることが重要であると考えています。</p>
	<p>環境保全の見地から計画路線の周辺用地を買収すること。</p>	<p>計画路線周辺の用地買収については、まちづくりと併せ、関係自治体及び地元住民と協働で検討し、可能な限り支援するものと考えています。</p>
	<p>環境保全に十分配慮した上で計画路線の早期整備と青梅街道インターチェンジの将来的なフルインターチェンジによる整備を強く要望する。</p>	<p>計画路線のインターチェンジについては、自動車交通の一般道路から自動車専用道路への転換を促すとともに、地域の利便性向上にも寄与することから、周辺の交通状況や利便性、地元の意向等を踏まえ、目白通り、青梅街道及び東八道路の 3 箇所に設置する計画としています。青梅街道インターチェンジは、関越道方面の利用交通が多く、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散するなど、関越道方面への出入となるハーフインターチェンジでも整備効果は高いと考えています。</p> <p>なお、環境への影響については、必要に応じて環境保全対策を実施することから、事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減しているものと考えています。</p>

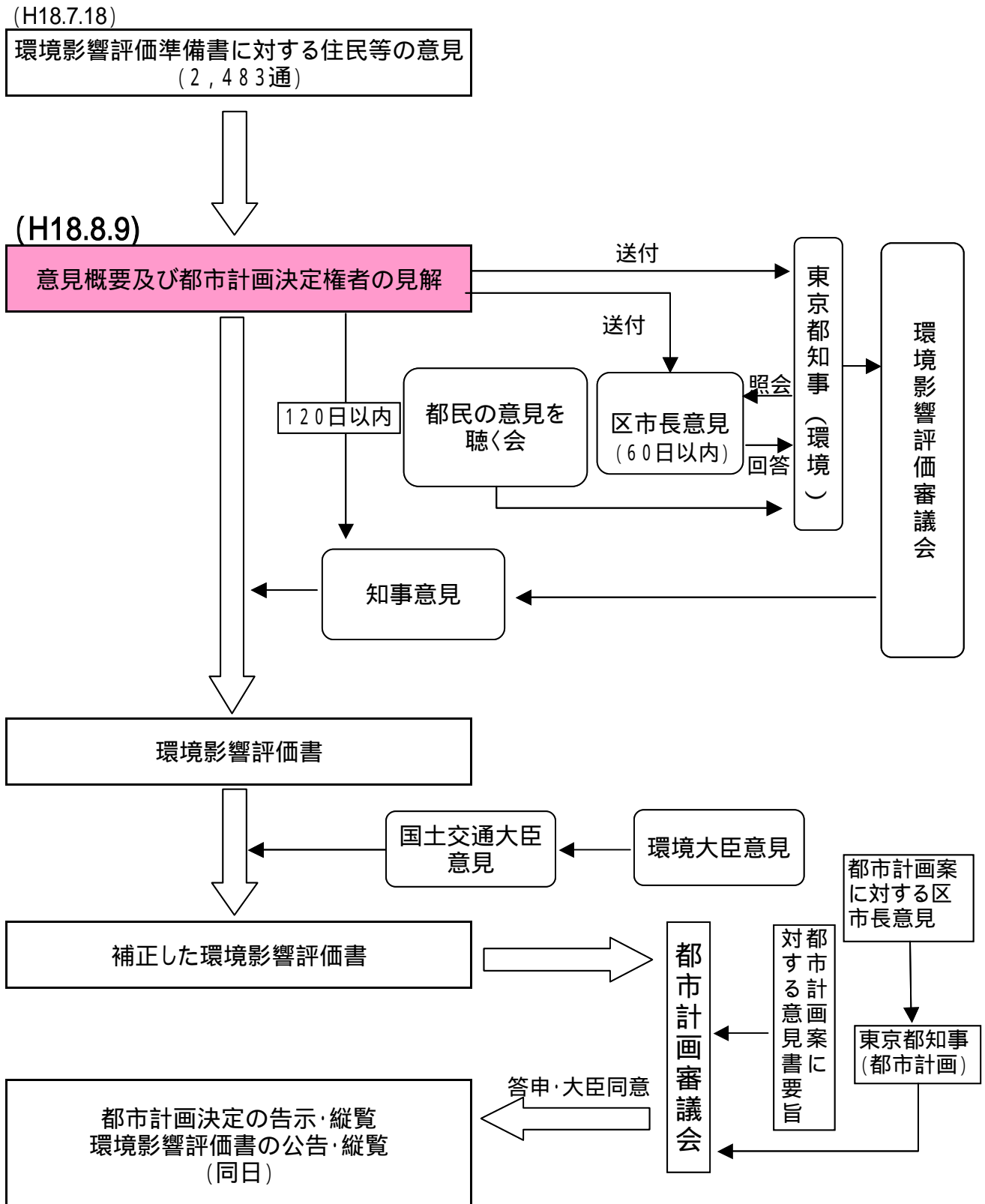
表1(27) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	誘発交通を見込み、将来交通量の見直すこと。	<p>計画交通量は、準備書第 4 章 P4 11～13 に記載しているとおり、将来の地域開発や産業経済の動向、人口の配置などを考慮して推計された交通需要と、予測時点における道路ネットワークとの関係から推計しており、道路が整備されることによる交通行動の変化や新たな土地利用の変化など、予測可能な誘発交通は見込まれています。この推計方法は、実用上広く使用されており、現段階では実務的に成熟性が高く信頼性があると考えています。</p> <p>なお、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ます。</p>
	将来の人口減が予想以上に進むことを考慮して交流量の予測をすること。	
	将来の低出生率を考えても人口減は容易に考えられるのに、交通量予測や環境影響等の疑問に対して納得できる資料、説明が示されていない。	
	予測の前提とした交通量は、インターチェンジへの交通流入や、放射 5 号線、調布保谷線や外環ノ 2 などを含めた交通量を見込んでいない。	
	以前に聞いていた計画案と異なっている。変更案を撤回し、当初の計画に戻すこと。	<p>計画路線の検討については、幅広く意見を聴きながら具体化を行っており、沿道環境への配慮などの観点から、構造形式を嵩上（高架）式から地下式に変更する等の計画変更を行うこととしています。</p> <p>また、大深度地下を利用するなどの「考え方」を平成 17 年 10 月に公表して以降も、意見を聴く会等で関係者の意見を聴きながら検討を進め、現在の計画案としています。</p>
	大深度地下トンネル内で車事故、火災等が起きた場合の安全性に大きな疑問がある。また大深度地下トンネルの地震時の対策、維持方法などについて明らかにすること。	<p>計画路線は、沿道環境に配慮し、極力、大深度地下を採用しているため、トンネル火災等に対する安全性の確保は極めて重要です。</p> <p>このため、道路トンネルの消火設備や避難通路等の設置について、国が定めた「道路トンネル非常用施設設置基準」に従うとともに、学識経験者の意見を聴きながら、事業実施段階において設備や構造上の対策を適切に行っていきます。</p> <p>また、維持管理についても、計画的かつ効率的に行う必要があると考えており、今後検討を進めていきます。</p>
	計画路線のルートを見直すこと。	<p>計画路線のルートは、昭和 41 年の当初の都市計画において、交通量、事業費、地形、技術的基準等の条件を勘案して、計画されたものです。現在の土地利用の状況、既存の高速道路との接続の構造などを考慮すると、現時点においても、当初の都市計画のルートの基本とすることが適当と考えます。</p>

表1(28) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解

区 分	法第 18 条第 1 項の意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	<p>料金所、ジャンクションのランプ部及びランプ部の地上区間について、極力蓋掛け構造を採用し、ドーム式などを検討すること。</p>	<p>ジャンクション部、インターチェンジ部等の詳細な設計については、事業実施段階において構造や換気設計、交通安全を考慮するとともに、住民の意見を聴きながら検討します。</p>
	<p>ランプ部の排ガス処理、トンネル内部の排気ガス濃度など換気計画を明らかにすること。</p>	<p>トンネル内の換気は、準備書第 4 章 P4-18～19 に示すとおり、東名ジャンクション、中央ジャンクション、青梅街道インターチェンジ及び大泉ジャンクション付近に設置する換気所により行います。</p> <p>換気所から排出される空気は、大気に放出する前に換気所に設置する除じん装置により浮遊粒子状物質を含む煤じんを極力除去し、換気所の塔頂部から上空高く吹き上げます。これにより、トンネル内を運転に適した環境とするとともに、トンネル内空気の漏れだしを極力抑制するよう対策を行います。</p> <p>なお、トンネル内における環境は「道路トンネル技術基準（換気編）・同解説」で定められている条件を満たすよう換気計画を行います。</p>
その他	<p>外環ノ 2 についての環境影響評価の実施が必要である。</p>	<p>外環ノ 2 については、これまで、現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備 都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備 代替機能を確保して都市計画を廃止、の 3 つの考え方を示し、意見を聴いてきました。今後も住民の方々の意見を聴きながら、沿線自治体などと検討を進めていきます。</p> <p>事業に伴い移転を余儀なくされる方々が、1 日も早く生活再建を図られることが重要だと考えています。移転対象となる方々の意向、具体的なお要望を伺いながら、代替地の情報提供、国有地等の斡旋等、生活再建対策について、積極的に取り組んでいきます。</p> <p>計画の具体化にあたっては、幅広く意見を聴きながら、計画づくりに反映させていく、「PI（パブリック・インボルブメント）方式」により検討を行ってきました。</p> <p>こうしていただいた意見を踏まえて、大深度地下の利用、インターチェンジの設置、十分な環境施設帯の確保や、換気所をジャンクション内に収めるなどの計画としています。</p> <p>また沿線地域では、計画路線を整備した場合の自然環境や生活環境への影響を懸念するご意見をいただいたことから、環境への影響と保全対策等を示してきました。このような経緯を踏まえて、都市計画案及び環境影響評価準備書を取りまとめています。</p>
	<p>計画路線と外環ノ 2 の二つの道路は必要ない。計画路線を地下化して移転戸数を減らしても、外環ノ 2 の計画により家屋の移転が必要となり、地域コミュニティや住民の生活圏を分断し、大気、騒音などの環境にも影響があるため計画を廃止すること。</p>	
	<p>長年住み慣れたこの地を立ち退きすることに反対である。</p>	
	<p>住民の意見が反映されているのか。意見は聞き流して、計画路線をつくるための通過儀式に過ぎない。</p>	

# 外環における今後の都市計画・環境影響評価手続きの流れ

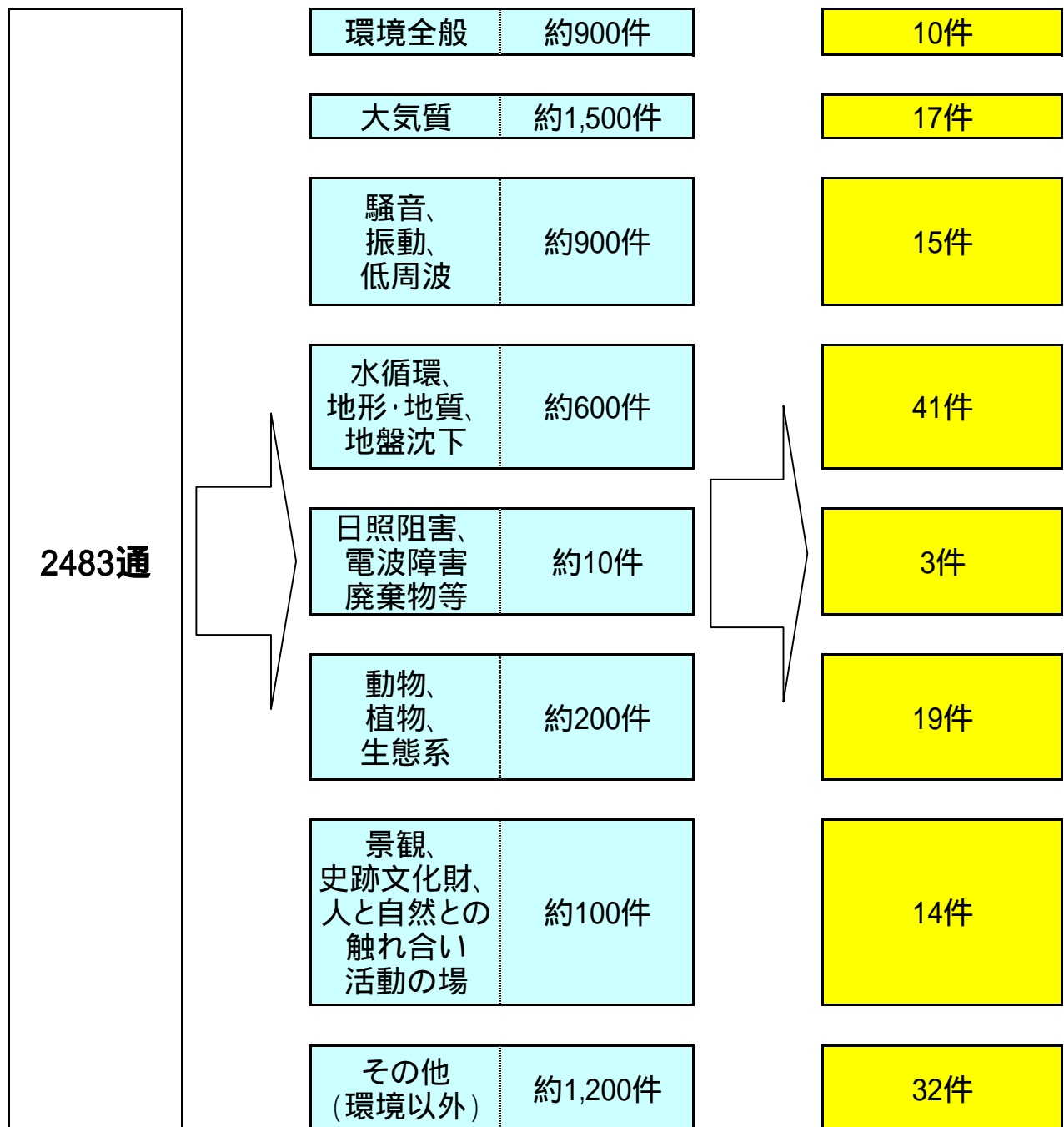


## 環境影響評価準備書に対する意見の概要と都市計画決定権者の見解のとりまとめについて

提出された  
意見書  
計 2,483通

意見書を項目区  
分毎に整理・分  
類した意見  
計約5,400件

類似意見集約  
計 151件



都市計画決定権者が整理分類した件数であり、提出された意見書数ではありません。