

環境影響評価書の国土交通大臣意見を東京都あて送付しました。
- 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間） -

記者発表資料

本日1月26日、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）の環境影響評価書について、国土交通大臣の意見を東京都知事に送付しました。

さる平成18年11月16日に東京都より送付された環境影響評価書は、同24日に環境大臣へ送付し、平成19年1月9日に環境大臣より評価書についての意見が示されました。国土交通大臣は、環境大臣の意見を勘案し、評価書について意見を述べ、東京都へ送付しました。

国土交通大臣の主な意見は下記のとおりです。

本事業は、本線が大深度地下をトンネル構造で通過するという計画であることから、地上式の道路の場合と比較して、土地の改変をできる限り減らし、また自動車からの排出ガス、騒音及び振動が沿道に与える影響を最小限に抑えているが、事業の実施に当たり、周辺環境の保全との両立を図る観点から、意見を述べる。

事業実施に当たっては、設計の段階から環境影響評価書の記載内容の趣旨を踏まえ、環境に対する負荷の低減に努めること。

環境保全技術の開発の進展等に鑑み、実行可能な範囲内で新技術を取り入れるなど環境保全措置の実施に努めること。

平成19年1月26日
国 土 交 通 省

発表記者クラブ

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

国土交通省	道路局	企画課道路経済調査室	課長補佐	にしかわ 西川	まさひろ 昌宏
国土交通省	関東地方整備局	道路部計画調整課	課長	すずき 鈴木	みちひと 通仁
電話：048-600-1343					

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

環境影響評価書に係る国土交通大臣意見（案）

東京外かく環状道路は、都心から約 15km の圏域を環状に連絡する延長約 85km の道路で、首都圏の 3 環状 9 放射の自動車専用道路ネットワークを構成する道路である。本事業は、このうち東名高速、中央道、関越道を結ぶ重要な区間に当たる。

現在、首都圏の自動車専用道路は、環状方向の整備が遅れており、都心部を中心に交通渋滞が慢性化し、交通環境等に影響を及ぼしている。

本事業により、放射方向の道路を効率的にネットワーク化し、幹線道路の渋滞を緩和するとともに、大気質の改善や、生活道路の安全性向上が見込まれる。

さらに、都市構造の再編を促進すること等から、本事業は、政府の都市再生プロジェクトにも位置づけられる重要な事業である。

本事業は、本線が大深度地下をトンネル構造で通過するという計画であることから、地上式の道路の場合と比較して、土地の改変をできる限り減らし、また自動車からの排出ガス、騒音及び振動が沿道に与える影響を最小限に抑えているが、事業の実施に当たり、周辺環境の保全との両立を図る観点から、以下の国土交通大臣意見を述べる。

- 1．事業実施に当たっては、設計の段階から環境影響評価書の記載内容の趣旨を踏まえ、環境に対する負荷の低減に努めること。
- 2．環境保全技術の開発の進展等に鑑み、実行可能な範囲内で新技術を取り入れるなど環境保全措置の実施に努めること。
- 3．大気質への影響と対策技術について、計画路線周辺は、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」に基づく対策地域に指定され、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の総排出量の削減に向けて関係者の緊密な協力の下に総合的かつ計画的な対策が進められている地域である。

このため、供用開始前に、計画路線周辺の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況を短期的な濃度を含め十分に把握するとともに、周辺の建物や地形の

状況も考慮して、換気所における窒素酸化物及び粒子状物質の最新の削減技術の適用について検討し、それらの状況を踏まえ、適切な措置を講じること。

- 4．インターチェンジ周辺の大気質及び騒音については、接続する一般道路を含むインターチェンジ周辺の大気質及び騒音の影響の状況について予測を行い、必要な場合は環境保全措置を検討した上で評価を行うこと。既設の東京外環自動車道との接合部周辺については、大気質の状況についてトンネル坑口からの排出も含めた予測を行い、必要な場合は環境保全措置を検討した上で評価を行うこと。

また、これらの結果に基づき、関係機関と連携して必要な環境保全措置を適切に行うとともに事後調査を行い、その結果を踏まえ、必要に応じ追加的な措置を検討すること。

- 5．建設機械の稼働に伴う騒音については、環境保全措置を講じることにより、騒音規制法の規制基準値以下になると予測されているが、住宅密集地において工事が行われることから、騒音源と受音源との高さの関係によっては、基準値を超えるおそれがある。このため、工事実施時には、建設機械の稼働に伴う騒音の状況を把握しながら、必要に応じて、「建設工事に伴う騒音、振動対策技術指針」などに基づき、高い遮音効果を有する防音材の採用等の適切な措置を講じること。

- 6．水循環に係わる環境保全措置に関し、地下水を保全するために用いる地下水流動保全工法については、現時点で具体的な施工方法が定まっていないことから、工事の実施までに地質及び地下水位等の詳細な調査を行い、地下水の流動状況についての予測を改めて行いつつ、その状況に応じ、長期的な維持管理方法の適用可能性についても十分検討したうえで適切な工法を選定すること。これらの結果については公表するとともに、その結果を踏まえ、事後調査を行いながら、必要に応じ適切な追加措置を講じること。

また、本線と接続線とのトンネル接合部は、深層の複数の帯水層を長距離にわたって通過する箇所もあることから、今後の最新技術の検討等により、実施する工法が変更された場合には、接合部の形状に基づき、地下水の流動状況についての予測を改めて行い、その結果について公表するとともに、その結果を踏まえ、周辺の地下水の利用状況も考慮に入れた上で、深層地下水に係る流動保全のための措置を検討し、必要に応じ適切な措置を講じること。

- 7．汚染地下水の対策について、本事業の事業実施区域及びその周辺には、地下水汚染が確認されている地域があることから、工事の実施までに汚染状況

及び分布範囲について適切に把握するとともに、必要に応じ、工事に伴う影響が生じないよう適切な措置を講ずること。また、地下水汚染に係る事後調査を、関係機関と連携して実施すること。

8 . 本事業の実施により八の釜湧水及び憩いの森の消失が不可避とされているが、まず影響の回避・低減についての検討結果をより詳細に明らかにすること。その上で、代償措置を講じる場合には、地元の要望を聞きつつ、また現在の自然環境の状況を考慮して検討し、できる限り早期に機能の代償を図ること。

9 . 廃棄物に関し、工事の実施に伴う建設発生土及び建設汚泥については、膨大な量の発生が予測されている。このため、建設発生土は全量再利用するとされているが、発生量及び発生時期の管理を適正に行い、できる限り近隣での利用を図るなど、適切に再利用すること。また、建設汚泥については88%を再資源化するとされているが、この目標値以上にできる限り再生利用するよう努めること。なお、これらの再利用の際には、汚染の有無の確認を適切に行うなど、「建設汚泥処理土利用技術基準」等に基づき適切に行うこと。

10 . 「外郭環状線の2」については、計画が具体化するのであれば、その諸元が明らかになった段階で、環境への影響について、本事業の環境影響評価の結果を踏まえた予測・評価を行い、その結果を公表すること。

11 . 供用後においても、必要に応じて沿道環境把握のための調査を行うとともに、適切な対応に努めること。

12 . 以上の意見を踏まえ、評価書を適切に補正すること。併せて、環境影響評価の結果を的確にかつわかりやすく記載するという観点から、その他の箇所についても見直しを行い、必要に応じ適切に補正すること。

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

