

見 解 書

—— 東京都市計画道路環状第8号線
(練馬区南田中～高松間) 建設事業 ——

平成6年8月

東 京 都

第1章 総 括

1. 1 事業者の氏名及び住所

氏 名：東京都 代表者 東京都知事 鈴木俊一

住 所：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

1. 2 対象事業の名称及び種類

名 称：東京都市計画道路環状第8号線
(練馬区南田中～高松間) 建設事業

種 類：道路の新設

1. 3 対象事業の内容の概略

本事業は、「東京都市計画道路幹線街路環状第8号線」(以下「環状第8号線」と呼ぶ)の総延長44.2kmのうち、東京都練馬区南田中二丁目を起点に、東京都練馬区高松一丁目を終点とする延長約2.6kmの区間を都市計画変更し、新設整備するものである。

事業計画の概要は、表1-1に示すとおりである。

表1-1 事業計画の概要

項 目	計 画 の 概 要
位置及び区間	延長 約2.6km 起点：東京都練馬区南田中二丁目 終点：東京都練馬区高松一丁目
通過地域	練馬区
道路規格	第4種第1級
車線数	本線4車線、側道2車線
設計速度	60km/時
主要接続道路 (都市計画道路)	補助第134号線(笹目通り)
主要交差道路	放射第7号線(目白通り)
道路構造	掘割部及びトンネル部約1.6km 高架部約0.7km 平面部約0.3km
計画交通量	平成12年度(33,000～46,000台/日) 平成22年度(32,700～44,400台/日)
供用開始	平成12年度予定
事業期間	平成6年度から平成12年度予定

1. 4 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案についての意見数は、都民から提出された意見書54件、関係区長(練馬区)からの意見1件、公聴会での公述5件の計60件であった。これらの主な意見と事業者の見解の概略は、表1-2に示すとおりである。

表1-2 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

主な意見の要旨
<p>(1) 大気汚染</p> <p>① 大気汚染の予測の際のバックグラウンド濃度が低すぎるのではないか。</p>
<p>② 浮遊粒子状物質、光化学オキシダントについては、因果関係が明らかではないとして、評価を行っていない。しかし、その濃度は道路使用にあたっては低下することはなく、増加することは確実に予想できるので、予測・評価の実施を要望する。</p>
<p>③ 先のアセスの説明会では、大気汚染、騒音とも環境基準内と予測しているが、供用後、環境基準を超えた場合はどのような対策を行うのかを明確に示してもらいたい。</p>
<p>(2) 騒音</p> <p>① C地点における騒音の予測について、計画交通量がA-1、A-2地点より1万台近く多く、また道路構造はA-1、A-2地点のような掘割式ではないのに、予測値がA-1、A-2地点とほとんど同じであるというの理解できません。騒音の予測の見直しを求めます。</p>

見 解 の 要 旨

(1) 大気汚染

- ① 東京都は平成4年5月に「東京都環境管理計画」を改定し、窒素酸化物による大気汚染の防止対策に取り組み、自動車排出ガス規制、低公害車の普及等による窒素酸化物の排出量の削減を図っています。

評価書案のバックグラウンド濃度は、この環境管理計画に示す削減目標を踏まえて設定したものであり、妥当なものであると考えます。

- ② 浮遊粒子状物質の予測については、自動車や工場等の各種発生源からの排出量のデータ、ガス状汚染物質から二次粒子への変換手法等に課題が残されており、これらの知見が得られていない現時点では二酸化いおう、窒素酸化物に比べ、環境濃度の再現精度が十分でなく、予測評価することは適切でないと考えています。

また、光化学オキシダントは、窒素酸化物及び炭化水素から複雑な光化学反応により生成される二次生成物質であり、現在のところ、その複雑な生成過程は十分には解明されていない状況にあります。「東京都環境影響評価技術指針」によれば、このような大気中における生成過程が明らかでない反応二次生成物質は予測事項から除くとされています。

- ③ 本事業においては「東京都環境影響評価条例」に基づき事後調査を行い、事後調査の結果が予測と著しく異なった場合には、本事業との関連を明らかにし、本事業が環境に著しい影響を与えているとされた時には、環境保全のための措置を強化する等、適切に対処いたします。

(2) 騒音

- ① C地点については高さ2.0mの遮音壁を設置する計画であり、騒音の予測の際にも、この2.0mの遮音壁を設置した状態を対象としています。また、C地点は、環境施設帯の設置により、幅員が36mとなるため、25mであるA-1、A-2地点と比較して、より多くの距離減衰を見込めます。

このため、予測結果はA-1、A-2地点と同程度と予測されます。

主 な 意 見 の 要 旨

② 高架部には日照障害をおこさないようなアーチ型のガラスの透明遮音壁をつけていただきたい。

③ 工事中の騒音は生活に支障のないようにし、夜間の工事はやめてください。

(3) 振動

① 環状8号線や目白通りでは、大型車が通行するたびに地響きや揺れが感じられます。特に夜間の振動は睡眠の妨げになると思います。振動は直接体感するものであり、日々の平穏な生活に直結するものであるため、確実に環境の悪化となることを認識するべきである。

(4) 低周波空気振動

① 高架部分から発生する低周波空気振動が、少しでも減るように努力していただきたい。

(5) 地形・地質

① 井戸水を生活用水として多数の世帯が利用しています。掘削工事等に当り地下水等に影響を及ぼすことのないよう万全を期してください。また、水質・水量の現況を調査し、工事中、供用後の状態を比較できる資料を作成してほしい。

見 解 の 要 旨

② 遮音壁の設置位置及び形状・材質・色彩等については、今後、技術開発を踏まえ、沿道の土地利用状況及び日照阻害、景観、遮音効果等に考慮しながら検討してまいります。

③ 工事の施行中は、低騒音工法を積極的に導入する他、建設機械の同時稼働を避ける作業手順・工程とし、騒音の低減を図ってまいります。

また、工事は原則として昼間施工とし、夜間工事は最小限に抑制します。

(3) 振動

① 人間が振動を感じはじめるレベル（いき値）は55dBとされています。予測結果は、概ねこの「いき値」を下回ります。

なお、供用後は、路面の平坦性の確保のために施工管理を入念に行う等、振動対策に努めてまいります。

(4) 低周波空気振動

① 高架部分から発生する低周波空気振動は、都市部の日常生活の中に多様に存在しているものと同程度であると予測されます。さらに今後、低周波空気振動への対応が明らかになった場合には、必要に応じ可能な範囲で構造物への配慮をしてまいります。

(5) 地形・地質

① 掘削及びトンネル部の掘削工事では地中連続壁を設置しますが、その周辺地域の地下水の流向は計画路線に沿っているため、これによる地下水の遮断は起きないものと考えられます。

また、掘削工事については、掘削底面部の地盤補強を行い、地下水の湧出を防ぐ等、地下水位低下を防止するように努めるため、地下水位の変化は少ないと考えられます。

なお、地下水位、水質、地盤状況等の調査を実施して、工事着手前、工事中、供用後の比較資料を作成いたします。

主な意見の要旨

(6) その他

- ① 環状8号線はできる限りトンネル構造にし、特に低層住宅が密集している笹目通りとの合流地域は、内回り本線も地下にするべきである。
- ② 生活道路が環八によって遮断され重要な障害が発生（通学、通勤、買物等）しますので、現在利用されている生活道路（区道）はつぶさぬように、橋や、自転車の通れる地下道等を設けてください。
- ③ 側道・歩道等に高・中・低木を密植し、僅少の残地は買収して緑地帯を多くすることによって、環境を保全してください。
- ④ 事業者である東京都が予測評価をし、結論を出していることに最大の問題点と欠陥がある。科学性と公平性が保証される住民参加の第三者機関を設置し、公正な評価をすべきである。そして、第三者機関における評価の結論が基準以上で影響があるとされた場合、ただちに都市計画の変更と代替案を示す義務付けが必要ではないか。

見 解 の 要 旨

(6) その他

- ① 環状第8号線の計画にあたっては、隣接する井萩地区との連続性の確保と共に、良好な沿道環境を保全するため、掘削形式の道路構造、環境施設帯の設置を計画しております。

そのため、道路周辺への影響は少ないと考えています。

なお、笹目通りとの交差点部の環八内回り本線のトンネル化については、地下合流という安全面や大福な道路の拡幅の問題等から、平面交差としていますが、遮音壁の設置や植栽可能な部分への緑化を積極的に行う等、できる限りの環境対策を行っていく予定です。

- ② 横断道については、練馬区等と協議のうえ、対応してまいります。

- ③ 植栽については、歩道部、環境施設帯等、可能な部分には極力緑化を行う予定であり、今後、樹種の選定等を行ってまいります。

- ④ 「東京都環境影響評価条例」では、事業者が環境影響評価を実施することになっていますが、評価内容及び住民から提出された意見書及び公述意見は、専門の委員から構成される東京都環境影響評価審議会に諮られ、公正に審議されます。

また、事業実施にあたっては、周辺環境の保全に可能な限りの措置を講じ、関係住民の方々の理解と協力を得るよう努めてまいります。

第2章 対象事業の目的及び内容

2. 1 事業の目的

これまで東京は、日本の中心として発展してきた過程で、都心部を中心として、オフィス活動を主体にした業務機能や商業・文化などの様々な都市機能が集積し、交通網、道路網なども都心部から放射状に形成される一点集中型の都市構造がつくられてきた。その結果、都心部に交通が集中し、深刻な交通渋滞を引き起こしている。さらに、職住遠隔化による通勤問題や住宅問題、地域発展の不均衡、震災をはじめとする都市災害に対する脆弱さなどさまざまな問題をもたらしている。

今後、国際化、情報化の発展に伴って、業務機能の都心部への集中圧力が更に強まる可能性があり、一点集中型都市構造の是正が重要な課題となっている。

この課題を解決すべく、業務機能を周辺地域へ分散させ、都市構造の再編を誘導するなど、多核多心型都市づくりの計画的な推進を図る必要がある。このためには、基盤施設としての環状方向の幹線道路の整備を進め、東京の道路網に適正なネットワークを形成し、交通の分散を図って、日常化、広域化する道路交通混雑を緩和する必要がある。

環状第8号線は、都心部はもとより、副都心の育成など都市構造の再編を促すためにも早急に整備が必要な道路である。本事業は、こうした環状道路の重要性を踏まえ、交通の円滑化とともに都市の健全な発展に寄与することを目的としている。

2. 2 事業の内容

2. 2. 1 計画路線の位置

計画路線の事業予定位置は、図2-1に示すとおりであり、東京都練馬区南田中二丁目を起点に、東京都練馬区高松一丁目を終点とする延長約2.6kmの区間である。

2. 2. 2 事業計画の概要

本事業の計画にあたっては、事業の目的、沿道土地利用の状況、当該地域の特徴、環境保全及び公害防止に配慮して、次のように策定した。

- ・交通の円滑化と沿道地区利用のため、本線部に加えて側道部を設ける。
- ・沿道の住宅地環境を考慮し、南田中・富士見地区の約1.6kmの区間では、本線部に掘削構造を採用する。なお、教育施設周辺の区間ではトンネル構造とし、上部の中央分離帯に植栽を施す。
- ・掘削構造による道路の両側地区の分断を防止するため、掘削部と交差する主要区道付近については、本線をトンネル構造として区道の連続性を確保する。
- ・放射第7号線（目白通り）、旧目白通りとの交差部の約700mの区間は、本線部を高架構造とし、交通流の円滑化を図る。
- ・高松地区の約300mの区間は、本線、側道とも平面構造とし、地域環境への配慮及び市街地景観の改善のため、環境施設帯を設置する。（練馬中学校周辺区間においては環境施設帯内に高さ4mの遮音壁を設置する。）
- ・トンネル上部の中央分離帯、平面構造部の分離帯（環境施設帯）及び歩道の緑化に努め、沿道地域に対し緑被面積約0.8ha、緑の体積約 $20.3 \times 10^3 \text{ m}^3$ の植栽を施す。

道路の区間別計画内容は図2-2に、標準断面は図2-3に示すとおりである。

また、計画交通量は、図2-4に示すとおりである。

图 2-1 計画路線事業予定地域

—— 計画路線

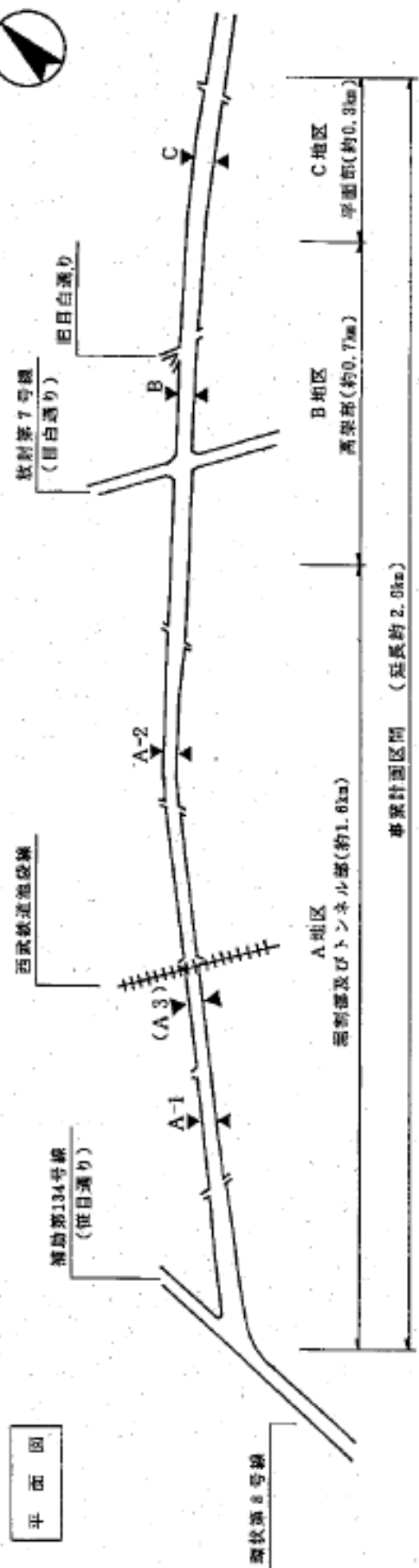


0 1km 2km





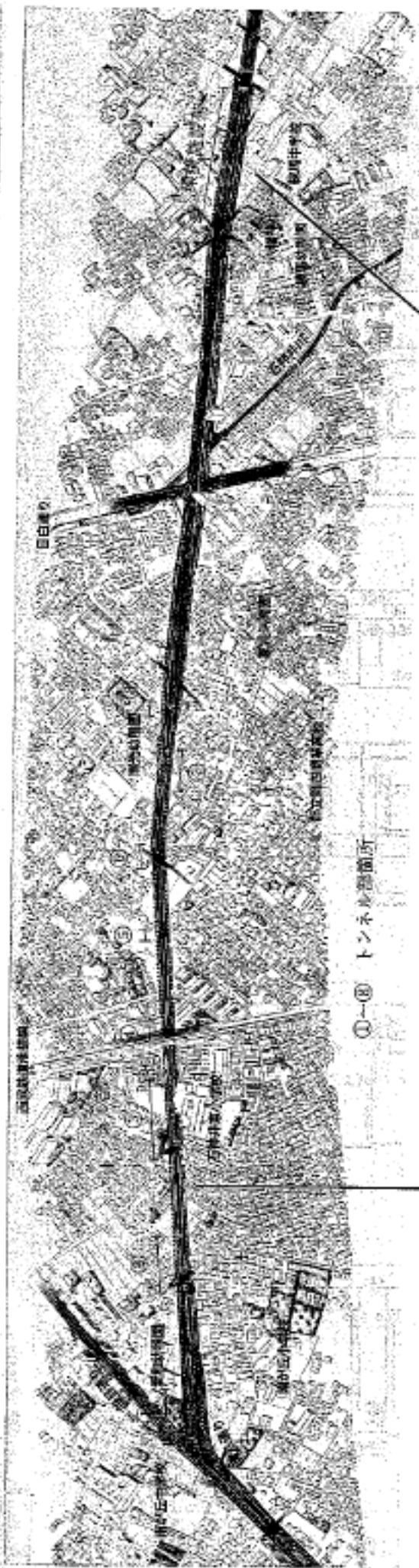
平面図



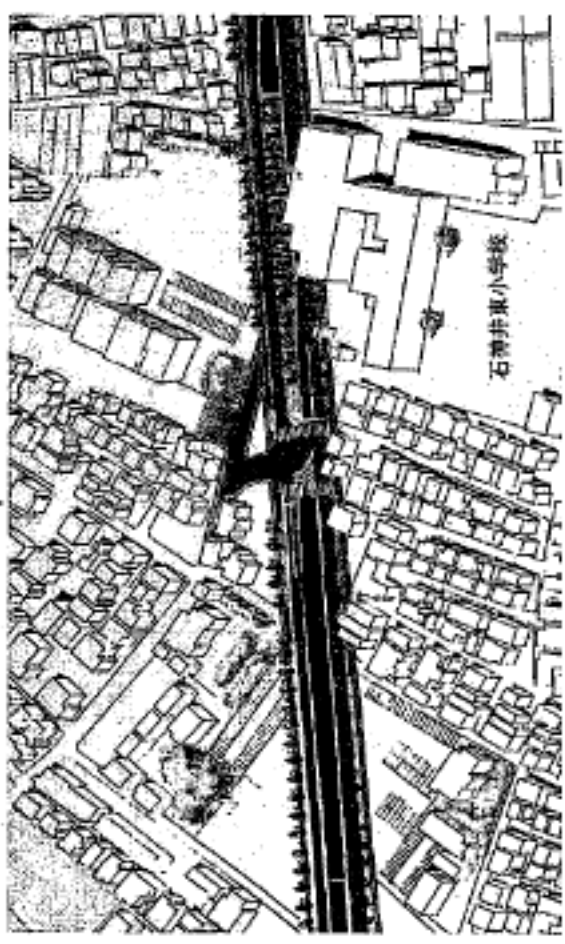
縦断面図



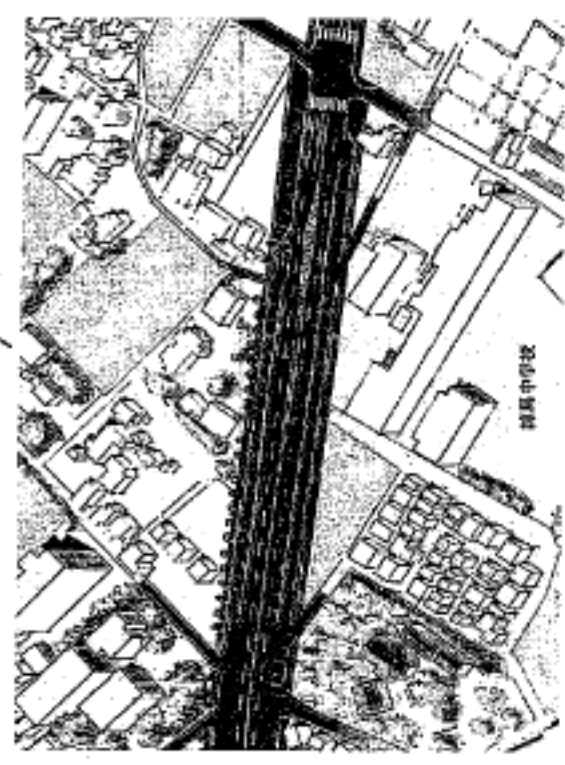
図2-2(1) 道路の区間別計画内容 (道路構造・縦断勾配)



全体鳥籠図



トンネル部区間



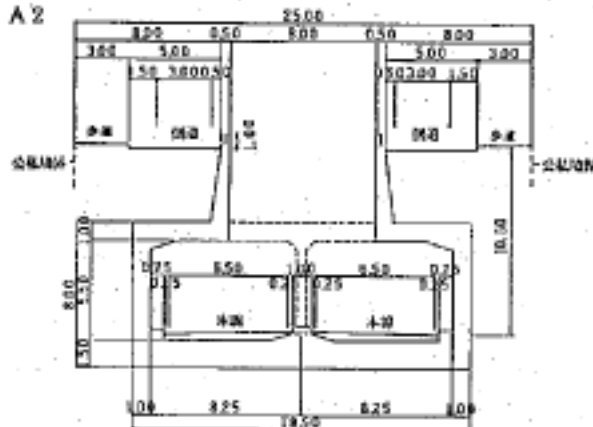
平面構造・環境施設帯区間

図2-2(2) 道路の区間別計画の概要

西側

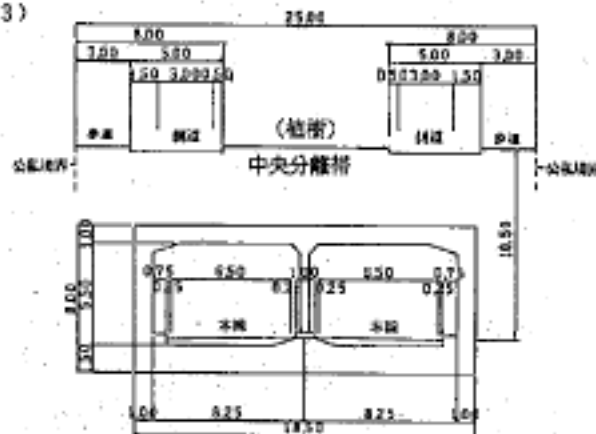
東側

A1、A2



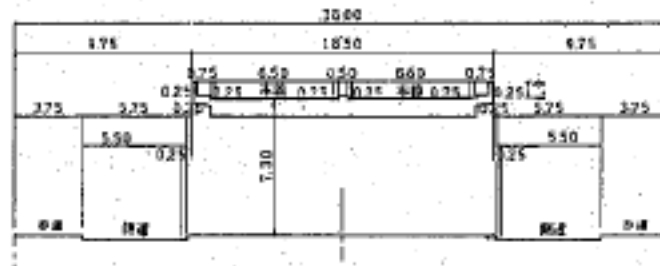
掘削部

(A3)



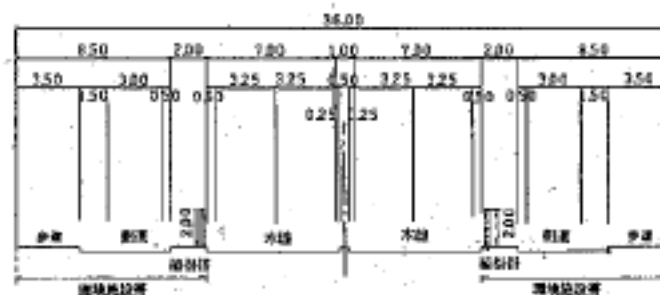
トンネル部

B



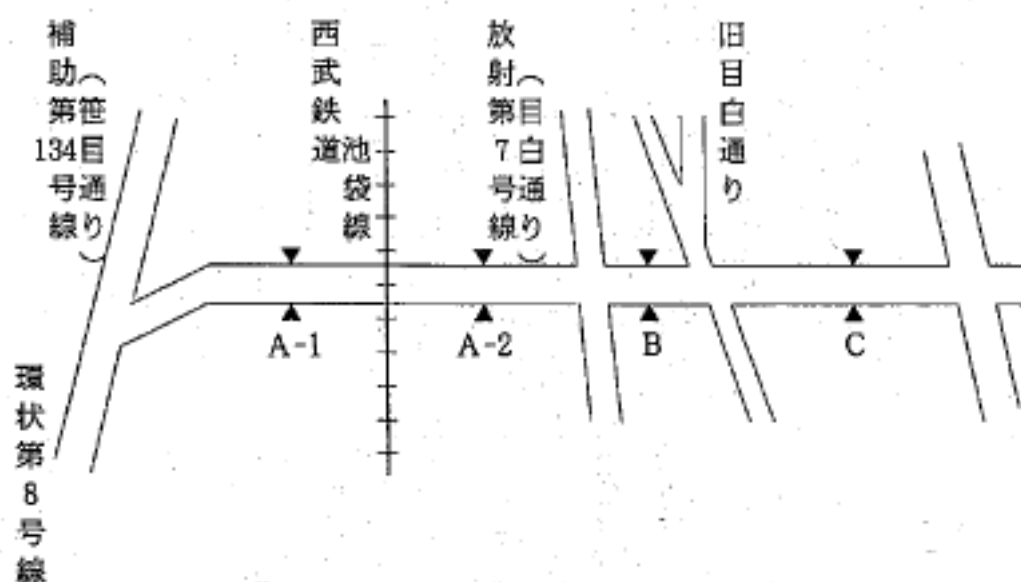
高架部

C



平面部

図 2-3 道路の標準断面



(台/日)

年	車線	予 測 断 面			
		A-1	A-2	B	C
平成12年	本線	29,400	29,400	32,800	46,000
	側道	3,600	7,000	11,900	*
平成22年	本線	29,700	29,700	34,500	44,400
	側道	3,000	6,500	9,500	*

* : 沿道居住者が主に利用する、環境施設帯内の道路であり
交通量は50台/日未満程度と少ない

図2-4 計画交通量