

見解書の概要

—都市高速道路外郭環状線
(放射7号線～埼玉県境間)建設事業—

昭和60年8月

東京都

I 総 括

I-1 事業者等の名称及び住所

(1) 環境影響評価の実施者

名 称

東京都知事 鈴木 俊 一

住 所

東京都千代田区丸の内三丁目 5 番 1 号

(2) 事業予定者

名 称

建設省関東地方建設局 代表者 局長 玉 光 弘 明

住 所

東京都千代田区大手町一丁目 3 番 1 号

I-2 対象事業の名称

都市高速道路外郭環状線（放射 7 号線～埼玉県境間）建設事業

（対象事業の種類：道路の新設）

I-3 対象事業の内容の概略

計画の概要は表 1-1 に、また、事業工程はおおむね表 1-2 に示すとおりである。

表1-1 計画の概要

項 目	内 容	
	本 線	ラ ン プ
種 別	自動車専用道路	-
設 計 速 度	80 km/h	40 km/h
車 線 数	往復6車線	1車線
道 路 構 造	堀 割	堀割, 盛土, 高架
幅 員	64m (標準)	7m (標準)
本線道路延長	約1.1km	-
事業計画区間延長	約1.5km	

表1-2 事業工程表

項目	年					
	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目
関係法規に基づく手続						
測量及び調査		—————				
道路設計		—————				
用地買収		—————				
工 事			—————			

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、都民からの意見書744通、及び、関係区長としての練馬区長からの意見が提出された。また、公聴会においては、26名の公述人より意見が述べられた。

これらの主な意見とそれに対する事業者の見解の概略は、表1-3に示すとおりである。

表 1-3 主な意見と事業者の見解の概略

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>[1] 予測・評価項目の選定</p> <p>① ランプ部分においては、低周波空気振動の予測・評価をすべきである。</p>	<p>① 低周波空気振動については、関係諸機関で調査研究がなされていますが、予測手法は確立されていません。</p> <p>また、環境庁より公表された結果からも高架道路からの低周波空気振動は、一般日常生活に存在する程度のもと考えられるため予測・評価項目として選定していません。</p>
<p>② 都内でもっとも地盤が弱いところで、地下水位も浅く、地下水脈の切断による地盤沈下が考えられるので「地盤沈下」を評価項目に加えるべきである。</p>	<p>② 事業計画では、止水性を高める工法の採用、ドレーンの設置など各種対策を講じる計画であることから、地下水流の変化に起因する地盤沈下を引き起す恐れはないと考えます。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、工事着手前後に調査を行い、万一、本事業に起因する被害が認められた場合には、適切に対処する考えです。</p>
<p>③ 悪臭について予測・評価すべきである。</p>	<p>③ 自動車排出ガスは、「悪臭防止法」及び「東京都公害防止条例」のいずれにおいても悪臭の対象物質となっておらず、また、高遠道路に対する悪臭に関する苦情の事例も見られません。</p> <p>なお、参考までに、補助134号線、放射7号線の道路端と後背地において、臭気濃度の測定を実施しましたが、その濃度に差がありませんでした。</p>
<p>④ 地下から20メートル近くになる巨大なランプをつくる以上電波障害を対象とすべきである。</p>	<p>④ 電波障害については、一部の区域において新たに電波障害が生じる可能性があるため、着工前及び完了後において調査を行い、</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
	<p>損害等が認められた場合には共同受信アンテナの設置等に係る費用を負担します。</p>
<p>〔2〕 交通条件</p> <p>① 計画交通量を、昭和55年度道路交通センサスを基に推計し、昭和65年に1日35,000台、昭和75年に1日80,800台としているが、その根拠が明確でない。</p>	<p>① 将来交通量の予測は、現在自動車OD表（自動車の地域間相互の動きを表の形に集計・整理したもの）と社会経済指標を基に推計された地域毎の発生集中交通量から将来自動車OD表を作成し、コンピュータを使用してこれを道路網に配分するという方法をとります。</p> <p>この計算方法は、現在ある予測方法の中で最も信頼性の高いものであり、本計画路線の交通量もこの方法により予測したものです。</p>
<p>② 時間交通量及び大型車混入率の予測に際し、引用した地点と本道路との類似性に疑問がある。</p>	<p>② 時間変動係数及び、大型車混入率は、都市高速道路外郭環状線と同じく、都心を中心とした環状方向の幹線道路であり、かつ、近傍にある環状7号線、一般国道16号における実測資料の平均から求めました。</p>
<p>〔3〕 大気汚染</p> <p>① 技術指針では、「模型実験又は野外拡散実験」、「類似事例の参照」等のうちから適切なものを選択し、又は、その組合せの方法によるよう指導している。この指針に従ってやり直すべきである。</p>	<p>① ガス状物質の濃度分布を求めるにあたって、実用的な拡散式は、正規分布型で表わされるものが多く、評価書案で用いたブルームモデル、パフモデルはその代表的なものです。この拡散式については、「東京都環境影響評価条例」に基づく「東京都環境影響評価技術指針」及び「環境影響評価制度の手引」でも「大気質の変化の予測は、大気拡散式（有風時：ブルームモデル、無風時：パフモデル）によることを基本とする。」としています。</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>② 浮遊粒子状物質が、都条例の「技術指針」に掲げられているにもかかわらず、一切触れられていない。</p>	<p>② 自動車の走行に起因して発生する浮遊粒子状物質は、「東京地域公害防止計画」でも指摘しているように、その生成と移流、拡散及び二次生成粒子に係るメカニズムが解明されていません。従って、発生源からの寄与を特定することができないため、今回は止むを得ず予測対象物質としていません。</p>
<p>③ バックグラウンド濃度を1地点年間2回各7日の測定値を用いているが、これでこの地域の年平均値を代表させることは疑問である。四季にわたり、長期間測定すべきである。</p>	<p>③ 二酸化窒素の計画路線沿道の現況濃度は、現地において実測を行いました。年間を通した測定でないため、計画路線に最も近い大泉中測定局（練馬区設置）の測定結果との相関から年平均値を求めました。この予測年平均値は、計画路線近傍にある大泉北小測定局（練馬区設置）の1年間の測定結果からみても妥当であると考えます。</p>
<p>④ 東京都においては、昭和60年に二酸化窒素の環境基準を達成する。したがって、昭和65年以降の予測においては、より厳しい指標（0.04 ppm以下）を用いるべきである。</p>	<p>④ より高い目標については、今後の技術の進歩や社会経済状況等を踏まえて検討されていくものであり、現在のところ国の基準である環境基準を評価の指標とすることが妥当であると考えています。</p>
<p>(4) 騒音</p> <p>① 「評価書案」では、騒音に関する音響学会による規制の定式を将来規制を考慮したとして擬</p>	<p>① 自動車騒音の低減を図るために政府として諸施策を強力に推進することが閣議決定されています。その一環として自動車へ</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>和させているが、規制値が達成されていない現状では当てにならない。</p>	<p>の規制が法的に義務付けられているものであり、予測においては、その規制の効果を見込んでいます。</p>
<p>② 「技術指針」には類似事例の参照や模型実験が指示されている。にもかかわらず、騒音については行われていない。</p>	<p>② 評価書案では日本音響学会が提案した予測式を採用しています。この予測式は、理論式を基に各種道路について多数の実測を行い、これらを比較検証して作成されたもので、道路交通騒音の予測に際して全国的に広く用いられているものです。</p>
<p>③ 道路端の地上高1.2m地点のみならず、沿道区民の将来の生活空間の高さを考慮して、種々の高さの地点で評価すべきである。</p>	<p>③ 評価書案では、「騒音に係る環境基準について」で示される測定方法を考慮し、地上高1.2mを評価点としています。なお、高さ方向の予測については、高さ10mまでの範囲の予測を示していますが、2階建住宅の高さに相当する地上高4mにおいても評価の指標を下まわります。</p>
<p>[5] 振 動 ① 振動は、地盤による影響を非常に大きく受けるのに、全線15Hzで予測するのは問題である。大泉第一小前だけでなく白子川沿いなど地盤の緩い地点の予測・評価も行うべきである。</p>	<p>① 計画路線沿道の道路交通振動に対する地盤特性は、地質図からほぼ同一とみることができるため、放射7号線と白子川の交差する低地部で実施した地盤卓越振動数の測定結果(15Hz)を用い、大泉第一小学校付近において予測を実施しています。</p>
<p>② 工事完了後の評価の指標として「要請基準」を用いているが、「技術指針」に基づいた指標を用いるべきである。</p>	<p>② 評価の指標として、「道路交通振動の要請基準」(振動規制法に基づく「道路交通振動の限度」)を用いています。 道路交通振動の要請基準値は、60dB(夜間)ですが、計画路線の利用交通による予</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
	<p>測振動レベルは昭和65年：41dB、昭和75年：44dBで基準値を大幅に下まわっています。</p>
<p>〔6〕日照阻害</p> <p>① ランプ部の日照阻害には言及があるが、実際日陰で生活することを余儀なくされる住民への補償が不確実である。</p>	<p>① 一部地域において日照阻害が生じることが予測されますが、このような地域については、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき適切に対処します。</p>
<p>〔7〕陸上植物</p> <p>① 都市計画法に基づく北大泉公園予定地の草木について保全に努めるべきである。</p>	<p>① 事業計画区域に北大泉公園予定地や、もみじ山憩いの森に含まれる樹木の一部がかりますが、事業実施段階で関係機関と十分調整を図ります。また、事業計画では道路の両側に環境施設帯を設け、植樹を施すことにより緑の確保に努める考えです。</p>
<p>〔8〕地形・地質</p> <p>① 井戸涸れに対して適切な措置または防止対策を講じるべきである。</p>	<p>① 各種防止対策を検討した上で施工する計画であり、井戸水への影響は少ないと考えています。なお、事業実施にあたっては、工事着手前後に調査を行い、万一、本事業に起因する被害が認められる場合には適切に対処します。</p>
<p>〔9〕景観</p> <p>① インターチェンジ部の景観について、東京都遊水池公園等周辺との釣合いに配慮すべきである。</p>	<p>① インターチェンジ部においては、周辺景観との調和が保たれるよう構造・修景緑化等に配慮します。</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>[10] インターチェンジ部の予測・評価</p> <p>① 本線のみならず、インターチェンジ部についても予測・評価をすべきである。</p>	<p>① インターチェンジ部での予測手法は、十分確立されていませんが、現時点で考えられる妥当な方法を用いて、大気汚染、道路交通騒音、道路交通振動について予測しました。</p> <p>その結果によれば、各項目とも評価の指標を下まわります。</p>
<p>[11] サービス道路の予測・評価</p> <p>① サービス道路が一般自動車道となる可能性を想定して、予測・評価に当っては、本線分に算入して行うべきである。</p>	<p>① サービス道路は、専ら地域にかかわりをもつ地先の利用に供されることを目的として環境施設帯内に設置するものですが、その詳細については、事業実施段階において関係機関、地域の方と十分調整を図っていく考えです。</p> <p>なお、仮に、区道58号線の将来の交通量が、サービス道路を通るとした場合の道路端における大気汚染、道路交通騒音、道路交通振動を試算しましたが、評価の指標を下まわります。</p>
<p>[12] 環境一般</p> <p>① 教育施設への配慮は全く見当たらない。予測・評価をすべきである。</p>	<p>① 学校等の教育施設については、「学校環境衛生の基準（答申）」の趣旨をふまえ、関係機関と協議して学校環境の保全が図られるよう配慮していく考えです。</p> <p>なお、大泉第一小学校の校舎の窓での騒音レベルを予測しましたが、上記の基準を満たしています。</p>

Ⅱ 対象事業の目的及び内容

Ⅱ-1 事業の目的

(1) 目的

急速な発展をみた首都圏の経済社会はすでに世界の類をみないほどの過密を生じた。この過密の弊害の解消を図り効率の高い広域社会の建設を進めるためには、首都圏内の各地域が各々に適した機能を分担し、相互に効率的に補完しあって均衡のとれた首都圏の形成を図る必要がある。

このように首都圏全域を一体とした地域社会として建設するためには諸施策を効率的かつ総合的に実施することはもちろん、その基幹としての交通網体系を整備拡充しなければならない。従来、首都圏中心部へ諸機能が集中することにより道路網の整備も放射幹線道路に重点がおかれてきたが、経済社会発展を首都圏全域に広域的に展開促進する上で、環状道路整備の効果的促進を図る必要がある。このような現状を踏まえて都市高速道路外郭環状線（以下「外かん」という）は計画されたものである。

外かんは東京都区部に集中する放射幹線道路と連絡して、自動車交通の円滑な分散導入をはかるとともに、東京都区部に起終点をもたない交通をバイパスさせることを主目的としたものである。

(2) 効果

外かんの整備により次のような効果が期待できる。

① 谷原交差点の混雑緩和等

外かんの整備は、著しい交通混雑が生じている谷原交差点の流出入交通を他の幹線道路へ分散することにより、その混雑緩和に大きく寄与する。これに伴い、細街路から通過交通をなくすとともに、練馬区内の交通混雑緩和にも役立つ。

② 交通機能の向上

外かんの整備により他の幹線道路へのアクセスが良好になり、地域の交通機能は飛躍的に向上する。

③ 多目的な公共空間としての利用

環境施設帯に植樹帯等を設置し快適な空間を創り出すとともに、上下水道、電気、ガス、電話などの埋設空間としても利用できる。さらに、救急、避難、消防活動等の防災空間としての利用、また、通学路等としても利用されることにより地域の安全性を大幅に改善する。

④ 地域整備の契機

外かんの整備は、関連道路、都市公園等の整備や土地区画整理事業による安全で快適な地域整備の契機を与えうる。

II-2 事業の内容

(1) 事業計画区間

(自) 東京都練馬区大泉四丁目(放射7号線、関越自動車道に接続)

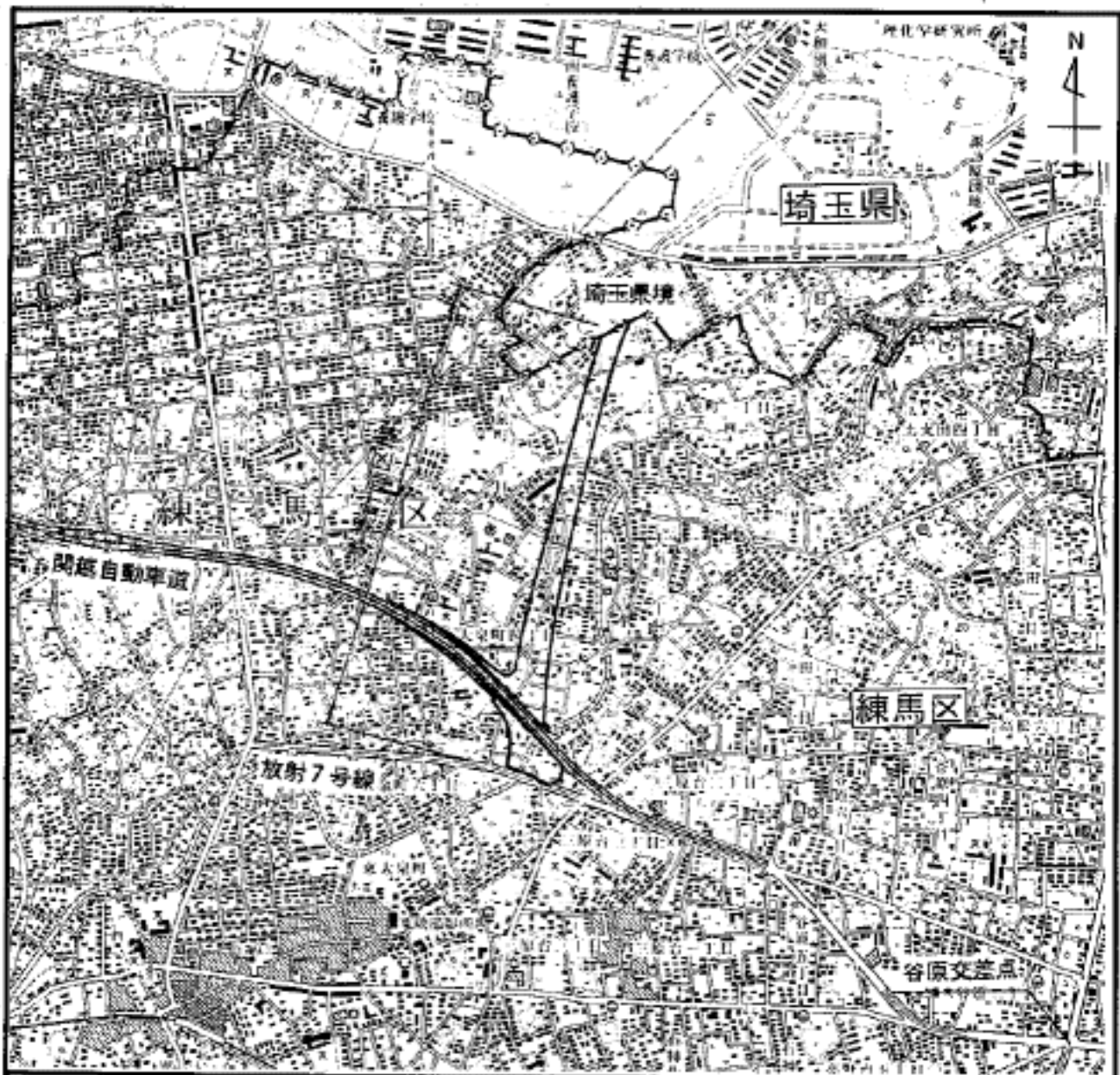
(至) 東京都練馬区大泉一丁目(埼玉県境)

本線道路延長 約 1.1 km

事業計画区間延長 約 1.5 km (図2-1, 図2-2)

(2) 計画路線の概要

計画路線は、放射7号線、関越自動車道を起点として、大泉第一小学校付近の東側を通過後、埼玉県境に至る本線道路延長約 1.1 km の道路である。この間、大泉第一小学校付近までは低地部で住居が密集している地域であるが、それ以北は地盤が 10 m 程度高い台地部で畑地としての利用が多く、住居は比較的少ない地域である。なお、計画路線沿道は市街化区域で、ほとんど第1種・第2種の住居専用地域に指定されている。

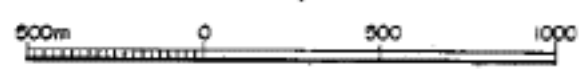


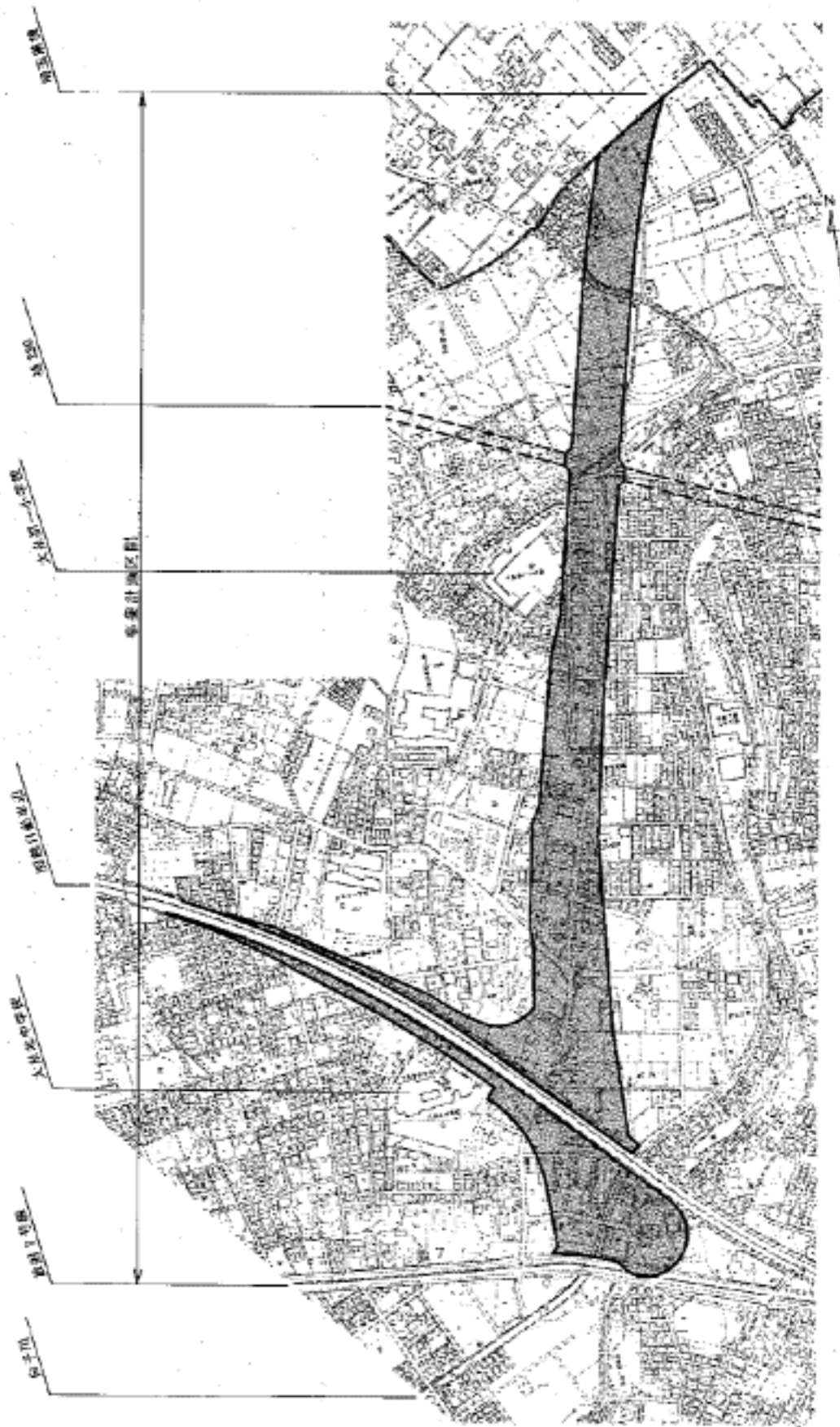
□ 計画路線

図 2 - 1

事業計画区間図

1 : 25,000





五城區

开发计划区



图2-2 开发计划区地图

五城區

(3) 道路規格

表2-1 道路規格

項目	内容
種別	自動車専用道路
設計速度	80 km/h (ランプ: 40 km/h)
車線数	往復6車線 (ランプ: 1車線)
道路構造	掘削 (ランプ: 掘削, 盛土, 高架)

(4) 設計条件

表2-2 設計条件

項目	内容
最小曲線半径	1,400 m (ランプ: 50 m)
最急縦断勾配	3% (ランプ: 6%)
車線幅員	3.5 m

(5) 事業計画図

事業計画平面図, 縦断図, 横断図を図2-3~図2-5に示す。

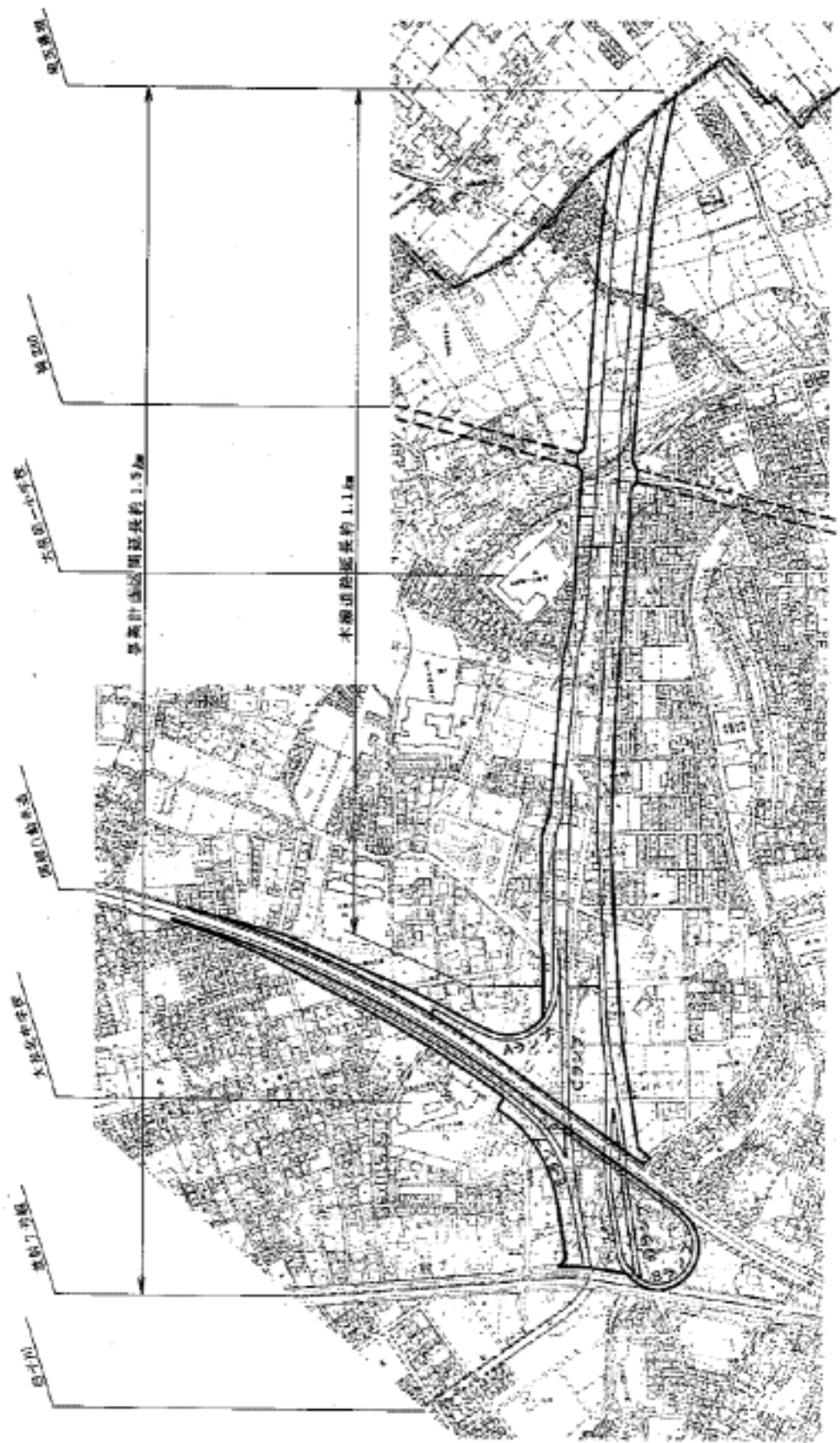


圖 2-5 專業計圖平面圖

比例尺

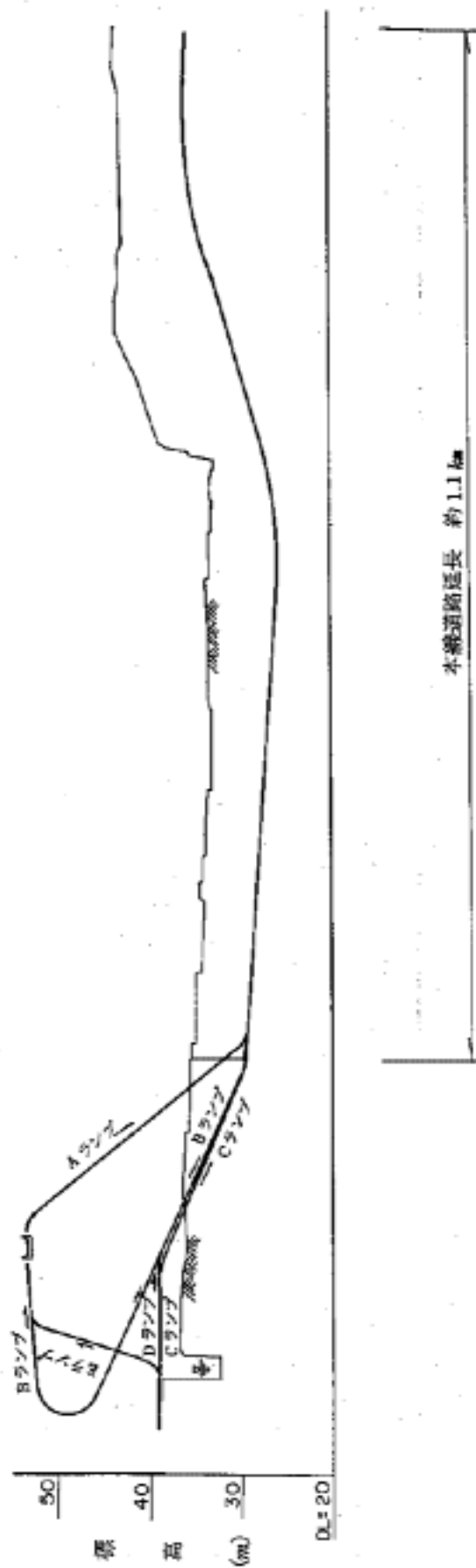
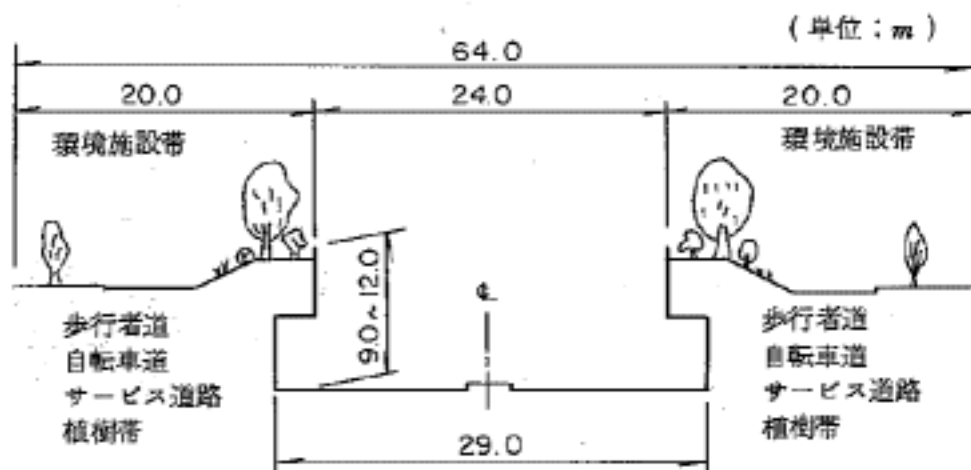


圖 2-4 事業計畫面縱断面圖



注) サービス道路とは、専ら地域にかかわりをもつ
地先の利用に限られる道路である。

図 2 - 5 事業計画標準横断面

(6) 連結位置及び連結予定施設

表 2 - 3 連結位置及び連結予定施設

名 称	連結位置	連結予定施設
大泉インターチェンジ (仮称)	練馬区	放射7号線 関越自動車道

(7) 計画交通量

計画交通量は、昭和55年度道路交通センサスを基に推計し、表2-4に示すとおりとした。

表 2 - 4 計画交通量

	計画交通量
昭和65年	35,000 台/日
昭和75年	80,800 台/日

注) 建設省関東地方建設局推計値