

別記（原文のまま掲載）

評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

評価書案に対して、都民から4件の意見が提出された。また、事業段階関係区長（板橋区、練馬区）の意見書が2件提出された。意見等の件数の内訳は表1に示すとおりである。

また、これらの主な意見とそれらについての事業者の見解の概要は、表2から表4に示すとおりである。

表1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	4件
事業段階関係区長からの意見	2件
合計	6件

表2 都民からの主な意見及び事業者の見解の概要

項目	予測及び評価				
	<table border="1"><thead><tr><th>都民の意見の概要</th><th>事業者の見解の概要</th></tr></thead><tbody><tr><td>大気汚染 現地調査期間の妥当性について 環境影響評価のための現地調査は、平成20年11月上旬、平成21年1月中旬、3月中旬、7月下旬の4回にわたり、それぞれ1週間に限って実施されている。このうち、1月と7月については冬季と夏季の代表的な時期といえるが、11月初旬は晩秋、3月中旬は早春であり、秋季と春季の代表性に乏しい。年度予算を組んだ都合を優先した強引な「四季調査」であり、バイアスの入ったデータとなっている疑いがある（因みに、『理科年表2010年版』によると、10月上旬と11月上旬、3月中旬と4月中旬とでは、東京の平均気温は5度余りの、風向の16方位頻度では、NNWの比率で10%前後の違いがある）。</td><td>大気汚染の現地調査期間については、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成16年10月 東京都環境局。以下「技術指針（付解説）」という。）で「年間を通した大気質の状況を適切に把握し得る期間」とされています。また、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版」（平成19年9月 財団法人 道路環境研究所。以下「技術手法」という。）では、現地調査の期間を春夏秋冬のそれぞれ1週間の連続測定とすることにより、大気質の年平均値を精度よく推定することができるとしています。 本事業の現地調査では、春（3～5月）、夏（6～8月）、秋（9～11月）、冬（12～2月）の期間内においてそれぞれ1週間の連続測定を行いました。このような測定により年間を通した大気質の状況を適切に把握することができるため、現地調査期間は妥当であると考えています。</td></tr></tbody></table>	都民の意見の概要	事業者の見解の概要	大気汚染 現地調査期間の妥当性について 環境影響評価のための現地調査は、平成20年11月上旬、平成21年1月中旬、3月中旬、7月下旬の4回にわたり、それぞれ1週間に限って実施されている。このうち、1月と7月については冬季と夏季の代表的な時期といえるが、11月初旬は晩秋、3月中旬は早春であり、秋季と春季の代表性に乏しい。年度予算を組んだ都合を優先した強引な「四季調査」であり、バイアスの入ったデータとなっている疑いがある（因みに、『理科年表2010年版』によると、10月上旬と11月上旬、3月中旬と4月中旬とでは、東京の平均気温は5度余りの、風向の16方位頻度では、NNWの比率で10%前後の違いがある）。	大気汚染の現地調査期間については、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成16年10月 東京都環境局。以下「技術指針（付解説）」という。）で「年間を通した大気質の状況を適切に把握し得る期間」とされています。また、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版」（平成19年9月 財団法人 道路環境研究所。以下「技術手法」という。）では、現地調査の期間を春夏秋冬のそれぞれ1週間の連続測定とすることにより、大気質の年平均値を精度よく推定することができるとしています。 本事業の現地調査では、春（3～5月）、夏（6～8月）、秋（9～11月）、冬（12～2月）の期間内においてそれぞれ1週間の連続測定を行いました。このような測定により年間を通した大気質の状況を適切に把握することができるため、現地調査期間は妥当であると考えています。
都民の意見の概要	事業者の見解の概要				
大気汚染 現地調査期間の妥当性について 環境影響評価のための現地調査は、平成20年11月上旬、平成21年1月中旬、3月中旬、7月下旬の4回にわたり、それぞれ1週間に限って実施されている。このうち、1月と7月については冬季と夏季の代表的な時期といえるが、11月初旬は晩秋、3月中旬は早春であり、秋季と春季の代表性に乏しい。年度予算を組んだ都合を優先した強引な「四季調査」であり、バイアスの入ったデータとなっている疑いがある（因みに、『理科年表2010年版』によると、10月上旬と11月上旬、3月中旬と4月中旬とでは、東京の平均気温は5度余りの、風向の16方位頻度では、NNWの比率で10%前後の違いがある）。	大気汚染の現地調査期間については、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成16年10月 東京都環境局。以下「技術指針（付解説）」という。）で「年間を通した大気質の状況を適切に把握し得る期間」とされています。また、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版」（平成19年9月 財団法人 道路環境研究所。以下「技術手法」という。）では、現地調査の期間を春夏秋冬のそれぞれ1週間の連続測定とすることにより、大気質の年平均値を精度よく推定することができるとしています。 本事業の現地調査では、春（3～5月）、夏（6～8月）、秋（9～11月）、冬（12～2月）の期間内においてそれぞれ1週間の連続測定を行いました。このような測定により年間を通した大気質の状況を適切に把握することができるため、現地調査期間は妥当であると考えています。				

都民の意見の概要	事業者の見解の概要
<p>騒音・振動</p> <p>舗装仕様及び環境施設帯への植樹推進について</p> <p>板橋区小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目間は閑静な住宅地域であり、本事業完成により周辺の住環境(特に騒音や大気汚染)は程度の差はあれ確実に悪化します。今後、大きな幅員の道路ができることにより、騒音による環境悪化を懸念しています。できるだけ道路から出る騒音を減らすためにも、本事業の全ての区間について低騒音舗装を採用して頂きたいと思っています。</p> <p>また、植樹には減音効果があるという報告があるようですので、できるだけ環境施設帯に植樹をして頂きたいと思います。</p>	<p>計画道路では、低騒音舗装を採用し、また、環境施設帯を設置し、必要に応じて遮音壁を設置します。これらの環境保全のための措置を行うことにより、大気汚染については環境影響評価書案(以下「評価書案」という。)76～77頁、騒音については評価書案114頁に示しており、工事の完了後について、いずれの予測時点及び予測地点においても、評価の指標とした環境基準以下となります。</p> <p>また、計画道路においては、車道の両側に幅10mずつの環境施設帯を配置し、環境施設帯には植樹帯を設置していきます。環境施設帯の構成や具体的なつくり方については、今後、地元住民の方々の意見を聴くとともに、地元区等の関係機関と協議を進め、検討していきます。</p>

表3 事業段階関係区長(板橋区)からの意見及び事業者の見解の概要

項目	環境影響評価項目の選定	
	板橋区長の意見の概要	事業者の見解の概要
	<p>国が平成 21 年 9 月に微小粒子状物質の環境基準を告示したので、これについても予測・評価を行なわれたい。</p>	<p>微小粒子状物質 (PM2.5) については、平成 21 年 9 月に環境基準が定められ、「1 年平均値が 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$以下であり、かつ、1 日平均値が 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$以下であること」とされました。</p> <p>しかし、「微小粒子状物質に係る環境基準の設定について(答申)」「平成 21 年 9 月 中央環境審議会)において、「発生源は多岐にわたり、大気中の挙動も複雑である」、「科学的知見の集積について、地方公共団体、研究機関と連携を取りながら、関係事業者の協力を得つつ、実施する必要がある」との記述があるように、生成の仕組みや発生源の寄与割合など未解明の部分が多いため、現時点では PM2.5 の予測は困難です。また、「技術指針(付解説)」でも予測・評価の対象とされていません。</p> <p>なお、東京都環境局では、PM2.5 の実態を解明するため、大気環境や発生源について詳細な調査を実施するとともに、その調査結果等を踏まえ、平成 23 年度からの発生源対策開始を目指しています。</p>

表4 事業段階関係区長(練馬区)からの意見及び事業者の見解の概要

項目	環境一般	
	練馬区長の意見の概要	事業者の見解の概要
	<p>本事業の実施にあたっては、工事中、工事完了後ともに、本事業の環境影響評価書案に示された環境保全のための措置を確実に実行することはもとより、地域住民等の環境保全に関する要望などを最大限尊重し、また今後の環境保全技術の進歩を極力取り入れて、環境保全のための措置の一層の充実を図っていただきたい。</p>	<p>評価書案における予測及び評価で、適切な環境保全のための措置の実施により、すべての項目において評価の指標を満足していることから、本事業による環境への影響がない、若しくは環境影響の程度は小さいと考えています。</p> <p>今後、事業の実施にあたっては、東京都環境影響評価条例（昭和55年10月20日条例第96号）に基づく環境保全のための措置を講じるとともに、騒音低減効果の高い最新の舗装など、新たな環境保全技術の採用も検討していきます。</p>

項目	大気汚染	
	練馬区長の意見の概要	事業者の見解の概要
	<p>東京都環境影響評価技術指針では、大気質の予測は大気拡散式によることを基本とし、拡散計算式を複数例示列挙しているが、本事業の環境影響評価書案においてはその一つであるブルームモデル、パフモデルを拡散計算式として選択している。都市部における幹線道路である本計画道路に係る大気汚染予測手法としてブルームモデル、パフモデルを拡散計算式として選定した理由を明確に説明していただきたい。</p>	<p>大気汚染の予測及び評価は、「技術指針(付解説)」に基づき、適切に実施しています。</p> <p>「技術指針(付解説)」には、予測手法として拡散計算式にブルーム・パフモデルが挙げられています。ブルーム・パフモデルは、「技術手法」では、「計算が容易なため汎用的な手法であり、これまでの調査・研究の資料が豊富に蓄積され、他の手法に比べて検証が十分になされている」とされており、都市部における幹線道路を含め、道路事業の環境影響評価で広く一般的に使用されていることから、信頼できる予測手法であると考えています。</p>

項目	騒音・振動	
	練馬区長の意見の概要	事業者の見解の概要
	<p>車道と環境施設帯の間に高さ1mの遮音壁を設置することを予測条件にしている区間（断面No.1など）があるが、設置する遮音壁については、効果などを地元住民等に説明し、その意見・要望を踏まえながら、構造、位置等を検討し、設置していただきたい。</p>	<p>遮音壁は、沿道に到達しようとする音を直接遮断するとともに、音が遮音壁の先端で回折する際のエネルギー損失により減音を図るもので、適切な高さに遮音壁を設置することで確実に騒音を低減します。</p> <p>遮音壁を含めた環境施設帯の構成や具体的なつくり方については、地元住民の方々の意見を聴くとともに、地元区等の関係機関と協議を進め、沿道環境の保全を勘案しつつ、検討していきます。</p>

項目	事業計画	
	練馬区長の意見の概要	事業者の見解の概要
	<p>本計画道路は、区立開進第一小学校、開進第四小学校、開進第一中学校に近接しているため、工事中の環境保全、通学等における安全確保などについて、各学校をはじめ、関係者に説明、協議を行うとともに、そのための万全の措置をとられたい。また、工事完了後においても、環境保全、通学等における安全確保などが図られるよう、特段の配慮をしていただきたい。</p>	<p>計画道路周辺では、幹線道路整備の遅れや周辺道路の渋滞により、通過交通が生活道路へ侵入しています。計画道路の整備により、このような通過交通が排除され、生活道路の安全性や居住環境が向上します。</p> <p>工事の施行にあたっては、詳細な施工計画を検討する中で、工事用車両等による影響に配慮するため、周辺の状況に応じた交通整理要員の配置や仮囲いの設置など、安全確保や環境保全に努めます。また、今後も事業の各段階で説明会を開催し、学校等を含めた住民の皆様へ事業内容等を十分説明し、周知を図っていきます。</p> <p>工事の完了後については、環境施設帯の整備、低騒音舗装の採用、必要に応じた遮音壁の設置により、学校を含めた沿道環境の保全を図ります。また、安全確保については、学童や生徒の安全を第一に、今後、地元区、学校及び交通管理者と協議を進め、検討していきます。</p>