

見解書の概要

—首都圏中央連絡道路(一般国道20号～埼玉県境間)建設事業—

昭和63年1月

東京都

第1章 総 括

1.1 事業者等の氏名及び住所

	環境影響評価の実施者 (都市計画を定める者)	事業予定者
氏名	東京都知事 鈴木 俊一	建設省関東地方建設局 代表者 局長 志水 茂明
住所	東京都千代田区 丸の内三丁目 5番 1号	東京都千代田区 大手町一丁目 3番 1号

1.2 対象事業の名称

首都圏中央連絡道路（一般国道20号～埼玉県境間）建設事業
（対象事業の種類：道路の新設）

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都八王子市南浅川町の一般国道20号を起点に、青梅市今井五丁目の埼玉県境を終点とする延長約22.5kmの道路事業である。

当該道路は、道路構造令に定める第1種第3級の規格を有する自動車専用道路（往復4車線、設計速度80km/時）である。

事業工程は表1.3-2に示すとおりである。

表 1.3-1 計画の概要

標準幅員	土工部	20.5 m
	橋梁部	9.75 m (片側)
	トンネル部	8.50 m (片側)
計画交通量(昭和75年)		37,000台/日～47,600台/日

表 1.3-2 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	7年目	8年目	9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11,755通、及び、関係市町長として、八王子市長、青梅市長、秋川市長、羽村町長、日の出町長からの意見が提出された。また、公聴会においては、75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らに対する事業者の見解の概略は、表 1.4-1に示すとおりである。

表1.4-1 主な意見と事業者の見解の概略

主な意見の要旨
〔1〕 予測・評価項目の選定 ① 土壌を汚染させる行為及び施設は存在しないと称しているが、これは事実に関し、従って選定しなかった理由とならない。
② 風害についての記述がない。現況調査、類似例の調査結果、模型実験等、技術指針に従って予測することが不可欠である。
〔2〕 基本予測条件 ① 圏央道の第一期工事区間では約60以上の工業団地計画があると新聞に載っているが、この様な計画が社会経済指標に含まれているのか。

見解の要旨

① 道路周辺の重金属についてはいくつかの報告がありますが、重金属の種類としては鉛、亜鉛、カドミウムをあげているものが多いようです。東京都の調査によると、道路近傍でそれぞれ鉛185ppm、亜鉛360ppm、カドミウム2ppm程度であり、環境庁の「対策を要する汚染土壌の判定基準値（含有量等基準値）」及び東京都の「公有地取得に係る重金属等による汚染土壌の処理基準」を超えるものではありません。

② 切土・盛土、高架構造物の設置により、現況の通風状態が変化することが考えられますが、切土・盛土のり面には、樹林を創造することを基本とするため、計画路線周辺において風害が発生するような強風状態は生じないものと考えています。

また、本事業で計画している高架構造物の下部は開放状態となっており、風害の発生はないと考えています。

① 社会経済指標については、道路交通現象を最もよく表現する人口、自動車保有台数等を選択し、推計に用いています。

それらの社会経済指標は、将来における産業経済の発展、地域社会の開発、人口配置計画等が反映された国並びに都県の長期計画等を参考に作成したものです。

したがって、一般的な開発計画については、将来交通量に反映されていると考えています。

主な意見の要旨

② 工事の施工中の予測・評価において、稼働台数、稼働期間、トンネル内深夜作業について具体的記述がない。

③ 圏央道のトンネル残土をどのように処理するかは重要な問題である。技術指針に指示がないなどという狭い視点ではなく、残土処理計画も記述されなければならない。

〔3〕大気汚染

① 逆転層調査は裏高尾でしか行われていないため、恩方、美山、川口、秋川、日の出、菅生、羽村、青梅の現況を論じることにはできない。地形も違い、青梅では多摩川という広い水面（水温は低い）の影響もある。

各地点とも四季にわたって調査する必要がある。わずか一ヶ所、2例の資料だけでは客観性など全くない。

見解の要旨

② 評価書案では、従来の工事を参考にしながら、標準的な工期及び標準的な使用機械に基づき、予測・評価を行っています。

工事方法、工事期間、工事用道路等具体的な施工計画については、事業実施段階における地質調査等を基に詳細設計を行ったのち、工事工程等の具体的な検討を行い、決定していきたいと考えており、その詳細については工事説明会の中で関係住民の方々に説明を行い、ご理解とご協力を得て工事を進めていきたいと考えています。

③ 本事業において、切土、トンネル等の工事に伴い発生する土砂については、「建設残土対策に関する当面の措置方針」（昭和56年 2月19日、建設省）に従い、原則として本事業及びその周辺における他の公共事業等との調整を図り、極力有効利用に努める考えです。

また、それ以外の土砂の処理については、環境への影響を十分に配慮するとともに、関連法規に従い適切に対処します。

このため、関係機関と共に「首都圏中央連絡道路建設残土対策連絡協議会」を既に設置しています。

① 接地逆転層は、同様な気象条件下であれば、谷が深く、比高の大きな地域ほど逆転層が強くなるものと考えられます。したがって、現況調査に当たっては、計画路線が通過する谷間の中で最も谷が深く、比高の大きな裏高尾地域を選定して観測しました。また、接地逆転層は冬季に厚く、しかも強くなる傾向があるため、11月及び 2月に調査を実施しました。

なお、昭和62年に、地形の違いによる接地逆転層の相違を把握するため、八王子市川口、秋川市菅生及び青梅市今寺の 3地点で接地逆転層の調査を行いました。

主な意見の要旨

② 計画路線は、予測地域の概要で述べているように、極めて複雑に入り組んだ山谷地形に、トンネル、橋梁、河川、都計道路の高架、巨大ジャンクションなど、極めて複雑な地形、構造物が予定されている。したがって、二次元平面上に適用されるといわれているブルーム・パフモデルを用いた予測は適当ではない。

③ 逆転層の日は有効排出高の式が成り立たない。そこで冬場は、実煙突高で予測するか、逆転層の日数及び強さを測定することにより、再度予測してもらいたい。

④ 環境庁告示38号の第二の2項は「非悪化の原則」を定めており、本評価書案の予測対象地域のように NO_2 汚染の現状が 0.04ppm 以下の地域は環境基準として下限値を用いるのが相当とされている。

見解の要旨

② 気象の現地調査の結果、谷部においては谷沿いの風が卓越しており、その流れを阻害する地形・地物も特に見られないことなどから、評価書案に用いた予測式は適用できると判断したものです。

一般的に複雑地形における拡散については、地形等による気流の乱れにより拡散が促進され、ブルーム式、パフ式で行った予測は安全側の予測と考えています。

なお、このことは裏高尾地区を対象にした風洞模型実験においても確認しています。

③ 換気塔からの寄与濃度の予測値は、 NO_2 の最大着地濃度（年平均値）で $0.0001 \sim 0.0002 \text{ppm}$ 程度であり、これはバックグラウンド濃度に比較して非常に小さいものとなっています。

なお、裏高尾地区を対象とした風洞模型実験によれば、安定時の NO_x の最大着地濃度（1時間値）で $0.003 \sim 0.004 \text{ppm}$ 程度であり、換気塔からの寄与濃度は問題とならない程度であることを確認しています。

④ 二酸化窒素の予測の結果は、環境基準に適合することから、影響は少ないと考えています。

なお、日の出町については、1時間値の1日平均値が 0.04ppm 以下の地域と考えられ、原則として 0.04ppm を大きく上回らないよう防止に努めるとされていますが、予測の結果は、 0.04ppm を上回るものではありません。

主な意見の要旨

⑤ 既存の道路と計画道路に隣接する住人は、計画道路のみの排出ガスを含んだ空気を呼吸するという芸当はできない。したがって、両道路による総合的な予測・評価をせよ。

〔4〕水質汚濁

① 現実には多摩川本川上で数々の橋梁工事が行われており、同様な工法を用いて工事しているが、濁水が発生している。このような工法により、濁水が発生しない事例があるならば明記すべきである。

② 高速道路路面より出る雨水は、粉じんや排ガスを含み排出され、河川に影響を及ぼしているのが現状で、この対策はどうするのか。

見解の要旨

⑤ 既存道路からの影響については、現況調査の結果を基に、将来の交通量の伸びを考慮して算出した将来バックグラウンド濃度に、それらの影響は含まれていると考えています。

参考までに、計画路線と交差する主要幹線道路である国道 411号の友田地区の道路端における NO_2 の寄与濃度は0.002ppm程度であり、将来バックグラウンド濃度の10分の1程度でした。

なお、重要な幹線道路である中央自動車道及び併設される都市計画道路からの影響は別途加味して予測しています。

① トンネル工事、開削工事からの濁水の発生量は、適切な止水工法、土留工法を採用することから、問題とならない程度と予測しています。また、河川内工事等についても、鋼矢板等止水性をもつ土留工法を採用することにより、掘削部への湧水の低減をはかるとともに汚濁水の河川への流出を防止します。

以上のことから、本事業の各種工事に起因する濁水の発生量は、周辺河川水量に比較して微少なものと考えていますが、継続的に濁水が発生する場合には、放流に当たって濁水発生量、濁度等を勘案して適切な濁水処理施設により処理を行い、東京都公害防止条例の排水基準を遵守することはもちろん、公害対策基本法に基づく環境基準にも留意して、放流河川の水質に与える影響を少なくしていく考えです。

② 工事の完了後の水質汚濁対策として、真空清掃機による定期的な路面清掃、側溝・雨水マス堆積物の除去等適切な維持管理を行うことにより、計画路線からの路面排水が周辺の公共用水域及び地下水の水質に与える影響は少ないと考えます。

主な意見の要旨

【5】騒音

① 技術指針では、計画地域の環境騒音及び特定騒音について調べるとあるが、なぜ計画地域の環境騒音は測定しないのか。

② L_v の算出にあたり、「40～60km/時の車速を仮定して推定した昭和51年中公審答申を基にした」といって改悪しているが、80km/時以上で走行する車の主音源はタイヤ音であり、上記答申の一般市街地における仮定をそのまま正しいとするのは誤りだから、 L_v を学会式にもどしてすべて計算しなおすべきだ。

③ 騒音については、各地の現況調査で環境基準を上回っている。そこに高速かつ30,000～40,000台/日の車（大型車の混入率が高い）が通る道路が交差あるいは並行しても、現況値より低い環境基準内の騒音とはどう考えてもおかしい。複合調査をやっていないのではないか。

見解の要旨

① 騒音の現地調査は、計画路線と交差する主要道路の一般的な騒音の状況を把握するために行ったものです。

なお、昭和62年に18地域において環境騒音を測定しました。

② 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「自動車騒音の大きさの許容限度」が「騒音規制法」に基づき告示されており、「道路運送車両法」に基づく「道路運送車両の保安基準」において自動車への規制が法的に義務付けられています。

このため、予測に際しては、その規制の効果を見込んだものであり、この考え方は、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ます。

③ 既存道路からの影響が及ぶ範囲については、重要な幹線道路である中央自動車道及び併設される都市計画道路からの影響を加味して予測しています。

参考までに、計画路線と交差する主要幹線道路である国道411号との友田地区の交差部における騒音の程度を予測しました。

その結果によると、計画路線及び国道411号の道路端における騒音の予測値を合成した値は、夜間の時間区分において50ホン以下となり、環境の保全は図れるものと考えます。

主な意見の要旨

〔6〕振 動

- ① 振動については評価の指標に要請限度を用いていますが、この値は高過ぎて評価の指標にはなりません。

〔7〕低周波空気振動

- ① 現在でも、中央道、国鉄によって発生する空気振動は相当なものである。苦情がないとか、音圧レベルの範囲内にあるとかは理由にならない。しっかりと調査し、アセスに十分に反映せよ。

〔8〕日照障害

- ① 裏高尾地区には少年の家、老人ホーム、精神病院等があり、また裏高尾が谷部にあるという事を考慮しなければならない。山影により日照時間が狭められているのであるから、現況の日照時間を明示し、圏央道による日照時間の減り方を時間とその割合で示すべきである。

〔9〕電波障害

- ① 工事中も電波障害が生じない様にして下さい。

見解の要旨

① 振動の評価の指標に用いた振動規制法の要請限度は、道路交通振動により道路周辺の生活環境を著しく損なうことのないよう制定されたものです。

これによると、夜間の基準値は主として睡眠影響に着目し、昼間の基準値は、住民反応調査結果等も考慮して定められています。

道路交通振動の予測・評価に当たっては、評価の指標を大巾に下回ることから、建物及び沿道の方々への影響は少ないと考えています。

① 低周波空気振動の現況調査方法は、「技術指針等」によると「資料が整備されている場合には、既存資料の整理・解析の方法による。ただし、既存資料により所要の調査事項の全てが得られないときは、現地調査を補完的に実施する。」とされています。

したがって、現況調査は既存資料を基にして行い、この結果を予測・評価に用いたものです。

① 裏高尾地区のＳＯＳこどもの村、清明園浅川老人ホーム等の施設においては、計画路線の建設に伴う冬至日における日照時間の変化はありません。

① 工事中に電波障害が発生した場合は、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和54年10月12日、建設事務次官通知）に基づき適切に対処する考えです。

主な意見の要旨

〔10〕 陸上植物

① リストは評価書案の記述に反し、既存資料から引用した種を多数包含している。10年前、20年前の文献利用で現実には調査していない。その調査内容も間違いが多い。

② 予測及び評価における地下水位の低下で、湿地林以外の植生が大きく変化することはないという理由を具体例をもって科学的に明確に示していただきたい。

見解の要旨

① 陸上植物の現況調査に当たっては、「技術指針等」に基づき、まず既存資料を収集・整理し、補完的に現地調査及び地元有識者からの聞き込み調査を実施しました。

現地調査に際しては、「技術指針等」に基づき、必要な調査時期、調査手法を勘案し、植物の生育状況を把握しました。

なお、調査の精度を一層向上させるため昭和62年にも明り部とその周辺50mの範囲について確認調査を実施しました。

② 高尾山地域（小仏層群）におけるボーリング調査、水文調査によると、表層土層の厚さは尾根部で8～14m、谷斜面部で2～6m、谷底部で2m以内の厚さであり、調査時点においては、土壌は十分に湿潤の状態にありました。

本地域の土層は、浸透能が高く、また全体として水分貯留容量が大きいことに加えて、土壌水分の観測結果等からみて植物が利用できる水分量は十分保有していること、並びに植物に直接係る土中水は岩盤地下水及び中間層地下水の存在に規定されることなくほとんど独立した状態で存在していることから、トンネル掘削による植物への影響は少ないと考えます。

主な意見の要旨

③ 夜間照明により、高尾山の植物の開花時期が早くなったり、遅くなったりすることは十分予測されます。各地の高速道路や一般道路で、夜間照明により、道路の出来る前と後とで、植物の生活時間がどのように変化したか、具体例を示して下さい。

④ 評価の指標というのは、人間に対しての害の有無が中心になっており、森林などに対しての害の有無は手薄になっている。

見解の要旨

③ 「農作物に対する夜間照明の影響研究調査委員会報告書」(昭和60年 3月、社団法人 照明学会)によると水稲の場合、「出穂遅延は1~5 ルックスの間でも認められるが、登熟歩合は登熟期が比較的高温の年には10ルックス以上、低温の年には5 ルックス程度で低下が見られる。」とされています。

このため、本事業においては、夜間照明の設置は、インターチェンジ、ジャンクション部の必要最小限にとどめるとともに、周辺への照度を5ルックス以下に抑えるよう照明器具の構造に配慮し、周辺の植物への影響を少なくする考えです。

④ 大気汚染による植物影響は、複雑かつ多様な現象であり、現在でもその因果関係は客観的評価が難しい分野の一つとなっています。

しかしながら、現在までの調査研究成果を踏まえ解析したものとして、環境庁の「大気汚染の植物影響に係る環境影響評価マニュアル(案)」に参考として示された西ドイツの植物保護のために提案された SO_2 環境基準値では、高感受性植物(モミ属、ウマゴヤシ属等)の年平均値は0.023ppmとされており、これは裏高尾における予測年平均値0.005ppmの数倍の値です。また上記マニュアル(案)には大麦とアルファルファの光合成阻害度から、各種汚染物質の毒性を比較したところ SO_2 に比べ NO_2 の毒性は低く、 CO の毒性は NO_2 より低いとされています。

これらのことから、計画路線完成後の予測値程度では、植物への影響は少ないと考えます。

主な意見の要旨

⑤ 「幼苗植栽手法」について、ここに出てくる実施例がすべて平地であり、今回のような山地における例がない。条件が全く異なる今回の場合でも果たしてうまくいくと考えているのだろうか。

緑化植物選定は、周辺部の植生をよく調べた上で、地域の極相を見極め、その中から選定すべきである。

【11】陸上動物

① 「評価書案」は、動植物の記述に 100ページを充てているが、ほとんど実地踏査をやらず、文献や航空写真に基づく机上の作成書類にすぎない。現地調査をふまえ、正確な調査、予測、評価のやり直しが必要であろう。

② 評価書案には事例としてのデータがなく、動物が利用できるという結論は出ない。獣道の確保をどうやってやるのか、どの位置に造るのか明示すべきである。

見解の要旨

⑤ 幼苗植栽手法による実施例は、全国に存在し、植栽計画、管理等についても知見の蓄積が行われています。樹種の選定、土壌環境の整備については、今後詳細な調査を行い、計画を具体化していきたいと考えています。

① 陸上動物の現況調査に当たっては、「技術指針等」に基づき、まず既存資料を収集・整理し、補完的に現地調査及び地元有識者からの聞き込み調査を実施しました。

現地調査に際しては、動物の生息状況を把握するのに適した調査時期、調査方法を考慮し、現地調査を行っています。なお、調査の精度を一層向上させるため昭和62年にも計画路線の片側500m、幅1kmの範囲について確認調査を実施しました。

② 「道路建設における動物対策調査（その2）報告書」（昭和61年3月、日本道路公団、社団法人道路緑化保全協会）によると、ボックスカルバートをキツネ、サル、ノウサギ、テン等が利用したと報告しています。

なお、計画路線を横断している獣道を確認した箇所としては、南浅川、裏高尾があり、今後必要な調査を行い、具体的な設置位置等について検討する考えです。

主な意見の要旨

③ 分布東限でもある「ヒダザンジョウウオ」の生息は八王子では陣場山麓と高尾山、そして高尾では木下沢、日陰沢、蛇滝沢である。これを絶滅へ追いやる圏央道は暴挙である。

④ 騒音等の発生により動物の逃避及び不妊化等を引き起すと考えられる。

本報告書によると、トンネル建設に伴う騒音等の発生は、動物の逃避や不妊化等を引き起すと考えられる。また、トンネル建設に伴う水質の低下も、動物の生存に影響を及ぼすと考えられる。これらの影響を軽減するためには、トンネル建設に伴う騒音等の発生を抑制し、水質の低下を防ぐ必要がある。また、トンネル建設に伴う動物の逃避や不妊化等を防ぐためには、トンネル建設に伴う騒音等の発生を抑制し、水質の低下を防ぐ必要がある。

〔1.2〕水生生物

① 圏央道計画によりますと、トンネル工事、ならびにジャンクション建設工事の過程で案内川の水質の低下は避けられず、一部復活してきたホタルも再び絶滅状態になるのではと心配されます。また、トンネル建設に伴う騒音等の発生も、水生生物に影響を及ぼすと考えられます。これらの影響を軽減するためには、トンネル建設に伴う騒音等の発生を抑制し、水質の低下を防ぐ必要がある。また、トンネル建設に伴う動物の逃避や不妊化等を防ぐためには、トンネル建設に伴う騒音等の発生を抑制し、水質の低下を防ぐ必要がある。

〔1.3〕動植物一般

① 個々の動物が問題なのではなく、それらの動物が全体としてどのようにかわり合い、いかなる生態的地位を占めているのか、植生を改変した場合、それらの相互関係についてどのようなことが予測されるのか、などの記述がない。

見解の要旨

③ 木下沢、日陰沢、蛇滝沢については、計画路線により直接改変されず、岩盤地下水と中間層地下水との連続性は低いことから、トンネル掘削が沢水に与える影響は少なく、ヒダサンショウウオ等の生息環境は保全されるものと考えます。

④ 騒音・振動などが動植物に及ぼす影響については、未解明な分野が多く定量的に把握することは困難と考えています。しかしながら、自然環境への適切な保全対策を行った日光宇都宮道路の事前・事後調査結果によると、哺乳類、鳥類、昆虫類の種組成に極端な変化は認められてないことから、適切な自然環境への保全対策を講じ、騒音・振動などが動植物に与える影響を少なくする考えです。

① 案内川における河川付替工事、近接するトンネル工事に際しては原則として周囲を締切り、現況河川との接触を遮断すること、また必要に応じ適切な濁水処理施設を設置することにより、河川の水質に与える影響を少なくする考えです。また、付替える新河道は、砂泥の滞留、水辺植生の生育を促すような構造的な配慮を行い、ゲンジボタルなどの水生生物の生息に適した護岸とする考えです。

① 動植物の予測・評価に当たっては、「技術指針等」に基づき、生態系の観点から動植物と生息・生育環境との相互関係を調査し、それに基づき変化の程度を予測・評価したものです。

主な意見の要旨

〔14〕地形・地質

① 高尾山にトンネルを掘削することは、地下水脈への影響はもちろんのこと、植生や地盤への影響も無視できないと思われる。

② 斜面から崩落する土砂の対策も抽象的で不十分である。沿線の複雑、急な地形でそれらの対策ができるとは思えない。

〔15〕史跡・文化財

① 文化財保護法にもとづく文化財保存は現状地形での保存が原則であり、「記録保存」とは破壊のことに過ぎない。

文化財保護行政と、住民・関係学会の判断のもとに「文化財は極力現状保存に努める」とすべきである。

見解の要旨

① 高尾山（小仏層群）の尾根部では地表より40m程度以深、谷部では地表より3～5m程度以深は新鮮な岩盤であり透水性が低いこと、崖錐、崩積土、強度の風化帯には、岩盤深部の岩盤地下水とは別の中間層地下水が存在し、これが谷川の水の大半を涵養していると考えられること、及び岩盤地下水と中間層地下水との連続性は低いと考えられることから、トンネル掘削により地表部の地下水に及ぼす影響は少ないと考えます。

なお、工事に先立ち詳細な地質・地下水調査を行い、必要に応じ適切な止水対策等の施工計画の立案を行い、これに基づき慎重な施工を行う考えです。

② 計画路線の切土のり面の崩壊・変状等を防ぐため、工事に先立ち詳細な地質調査を行い岩盤の性状に応じたのり勾配とし、必要に応じ適切な保護工を施工することにより、のり面の安定を確保する考えです。

① 重要な史跡である八王子城跡等指定文化財については、現状保存を図るため、遺構から十分深い位置をトンネルで通過するなど、ルート・構造に配慮しています。

また、改変の恐れのある埋蔵文化財等については、関係諸機関との協議により、文化財保護法に基づく手続を行い、発掘調査、記録保存等適切な措置を講じる考えです。

主な意見の要旨

〔16〕景観

① 景観を選ぶ地点が適切ではない。沿線の特記すべき施設、人が集まるところを選ぶべきである。

② 明治の森高尾国定公園、都立高尾陣場自然公園、都立秋川丘陵自然公園、都立滝山自然公園、都立羽村草花丘陵自然公園と五つもの自然公園、国定公園をとおりながら、景観についての配慮がなさすぎると思います。

〔17〕環境一般

① アセスの環境基準に、都心と同じ値をそのままあてはめるのは良いのでしょうか。せっかくの豊かな自然が失われ、都心の真中と同じになってしまうのではないのでしょうか。

見解の要旨

① 眺望地点からの眺望の変化については、「技術指針等」に基づき代表的な眺望地点からの眺望の変化を予測したものです。代表的な眺望地点の選定に当たっては、道路構造、土地利用、地形の変化及び人々がよく集まる場所、あるいは日常的に利用する場所等を勘案して選定したものです。

なお、国道20号、稲荷山コース、睦橋通り及び友田水管橋から計画路線方向を望む場合の眺望の変化を新たに予測しました。

② 自然公園を通過する計画路線の延長約 6.4kmのうち約 4.8km（約75%）をトンネル構造で計画しており、景観が変化する区間は橋梁、土工部に限られます。

事業の実施に伴う中遠景域における阻害は少ないと考えられますが、近景域においてはある程度の人工構造物の付加による現況景観の変化が生じます。このため、盛土・切土のり面、環境施設帯等には、潜在自然植生の構成種を主とする樹林の創造を図るとともに道路構造型式、デザイン、色彩等に配慮し、周辺景観との融和に努める考えです。

① 環境基準は、公害対策基本法第 9条第 1項の規定に基づき、「環境上の条件について、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」として定められたものであり、設定にあたっては、種々の科学的調査研究をもとに、中央公害対策審議会の専門委員会において十分検討を行い、答申を得て告示されたものであります。したがって、評価の指標として適切な値であると考えています。

主な意見の要旨

- ② (1) 自然をこわす事、絶対反対です。大気汚染・騒音、絶対反対です。
(2) 道路周辺に積極的な緑化を行う方針は、いままでの道路建設に見られない画期的な手法である。
(3) 沿道地域の環境対策について万全を期している熱意がうかがえるので、生活環境への影響は少ない。

③ 評価書案には、重要な役割を担う農地への影響や、人の食糧としての農作物、生産家畜への影響について全く記述していません。農林漁業が業として存在し、それによって生活し、また生産物を食べて生活している市民がいる以上、その影響を調査することは当然のことと考えます。

見解の要旨

② 計画路線の延長22.5kmのうち約12.4kmは、植生に対する影響が最も少ないトンネル構造で計画し、さらに改変される区間については、盛土・切土のり面、環境施設帯等に潜在自然植生の構成種を主とする樹林を速やかに創造することを基本とする等の措置を講じ、自然環境の保全を図る考えです。

また、大気汚染、騒音についても適切な環境保全対策を講じることにより、人の健康を保護し、生活環境を保全するうえで維持することが望ましい基準である環境基準に適合するため、周辺環境の保全は図られるものと考えます。

③ 計画路線の整備に当たっては、適切な箇所に付替道路を設置し、夜間照明の設置はインターチェンジ、ジャンクション部の必要最小限にとどめるとともに、周辺への照度を5ルクス以下に抑えるよう照明器具の構造に配慮する等必要な保全対策を講じ、周辺の農地に与える影響を少なくするよう努める考えです。

また、圏央道の整備により交通混雑は緩和され、流通機構が発展することにより、輸送コストの減少、定時性の確保、農産物の荷傷み等の減少が図られ、都市農業の振興にも資するものと考えます。

第2章 対象事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

2.1.1 事業の目的

首都圏基本計画、首都改造計画においては、東京都市圏における一極依存型である現在の都市構造の是正を図るため、東京都心部における各種都市機能の移転・分散、圏域内主要中枢都市の育成・強化等を通じてこれらの中核都市を核都市として育成し、圏域構造を逐次、広域多核都市複合体へと転換して行く方向が打ち出されている。

このような方向の中であって、首都圏中央連絡道路（以下「圏央道」という）は首都中心から40～50km圏にある近郊整備地帯の中核都市を連絡して、首都圏の広域的多核都市複合体形成を促すとともに、放射幹線道路を相互に連絡し、首都圏への流入交通を分散導入あるいは通過交通をバイパスさせることにより、首都圏の交通混雑緩和に資する目的をもつ環状道路として位置付けられている。

また、圏央道は「第三次首都圏基本計画（昭和51年11月）」で首都圏における広域交通体系の一環として提唱されており、「東京都長期計画“マイタウン東京”（昭和57年12月）」においても広域幹線道路として位置付けられている。

このように、圏央道は首都東京にとって基幹的都市施設であり、その整備は必要不可欠である。

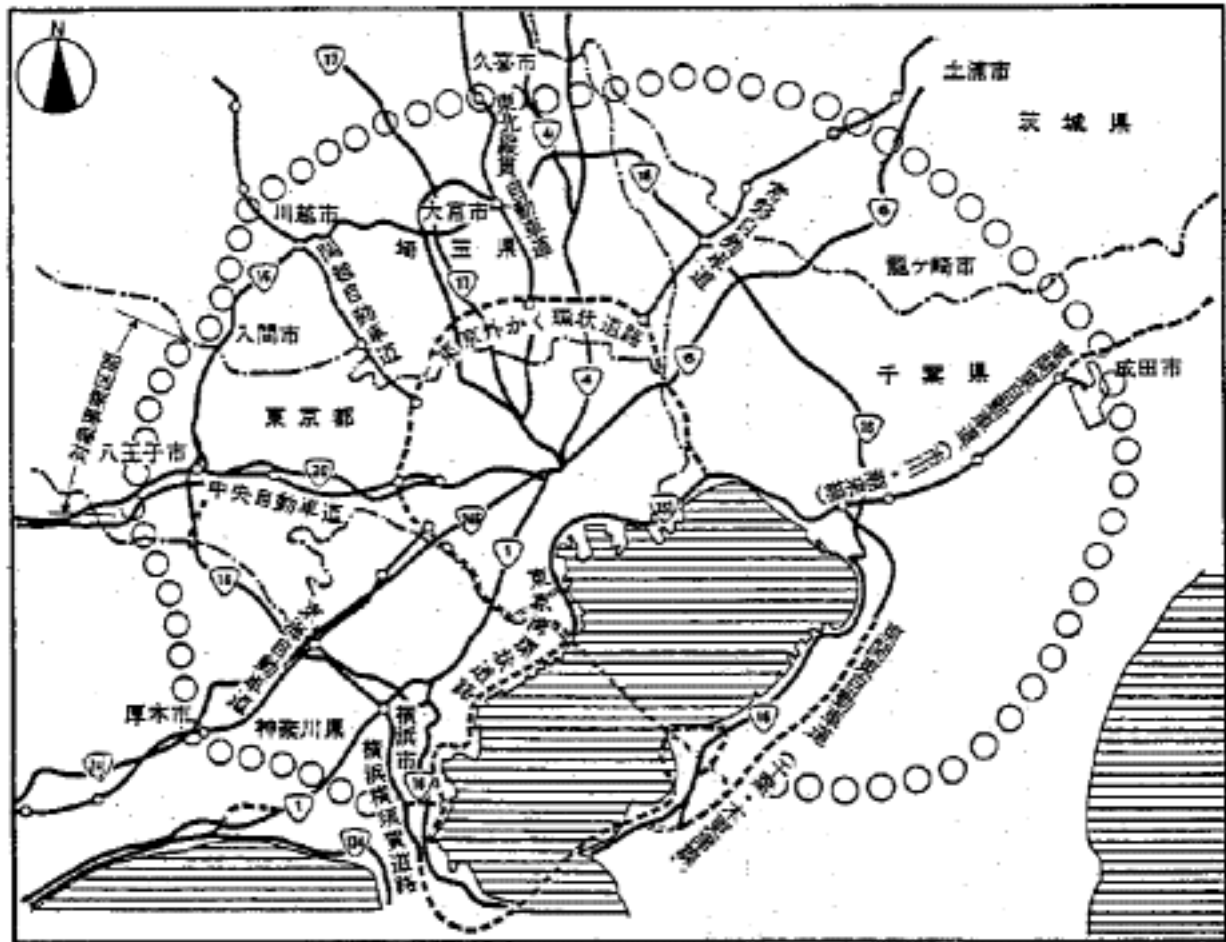
一方、この圏央道は高尾山を始めとした都民にとって貴重な財産ともいえる自然の豊かな地域を通過することから、本事業を進めるに当たっては地域環境の保全に万全の措置を講じることが重要と考える。

2.1.2 事業の効果

圏央道の整備により、次のような効果が期待できる。

- (1) 圏央道は、東海自動車道、中央自動車道、関越自動車道、東北縦貫自動車道、常磐自動車道、東関東自動車道（市川・潮来線）、東関東自動車道（千葉・木更津線）等の放射幹線道路、東京外かく環状道路等の環状道路と首都圏周辺の広域幹線道路網を形成することにより、現在の都心一極中心型から多極型構造への転換を図り首都圏全体の調和のとれた発展に貢献する。
- (2) 圏央道は、都心40～50km圏に位置する中核都市を相互に連絡することにより、地域間の交流の拡大、地域産業の活発化を促し、中核都市の発展に寄与する。
- (3) 圏央道は東海自動車道、中央自動車道、関越自動車道、東北縦貫自動車道、常磐自動車道、東関東自動車道や一般国道など放射道路を接続するため、都心部に集中してくる交通を適切に分散導入する役目を果たす。また、都心部を通過するだけの車に対しては、バイパスの役目も果たすため、都市部各所における交通混雑を緩和し、首都圏全体の交通の円滑化に役立つ。
- (4) 幹線道路としての機能が損われつつある国道16号は、圏央道の整備により、現在の交通混雑が解消し、周辺の市街地生活道路に流入していた通過車両が排除されることから、地域全体の交通の流れを改善できる。また、交通事故の減少にもつながるため、本来の生活道路としての機能回復が図られる。
- (5) 市街地では延焼防止のための防災空間となり、避難路の役目を果たし、安全な街づくりに貢献することができる。

図 2.1-1 首都圏幹線道路網図



2.2 事業の内容

2.2.1 計画路線の位置

計画路線の位置は、図 2.2-1に示すとおりである。

2.2.2 計画の概要

圏央道は横浜・横須賀道路を起点として、東海自動車道、中央自動車道、関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道等、放射幹線道路を互いに連絡し、東関東自動車道に至る延長約 270kmの自動車専用道路(4車線～ 6車線)である。このうち、本事業の計画路線は、一般国道20号を起点に埼玉県境を終点とする延長約22.5kmの区間である。

計画路線の計画の概要は、表 2.2-1に示すとおりである。

表 2.2-1 計画の概要

項 目	計 画 の 概 要
延長及び区間	延長：約22.5km (表 2.2-2) 起点：東京都八王子市南浅川町（一般国道20号） 終点：東京都青梅市今井五丁目（埼玉県境）
通 過 地 域	八王子市、秋川市、日の出町、羽村町、青梅市
道 路 規 格	第1種第3級
車 線 数	往復4車線（ランプ1車線又は2車線）
構 造 型 式	土工（切土・盛土）、高架・橋梁、トンネル、堀割
設 計 速 度	80km/時（ランプ40km/時）
主要接続道路	表 2.2-3に示すとおりである。
道 路 構 造	図 2.2-2、図 2.2-3、表 2.2-4及び表 2.2-5に示すとおりである。
計画交通量	表 2.2-6に示すとおりである。

表 2.2-2 通過する市町及び通過延長

都 県 名	市 町 名	通過延長(km)
東京都	八王子市	約 11.2
	秋 川 市	約 4.4
	日の出町	約 1.0
	羽 村 町	約 0.2
	青 梅 市	約 5.7
計	3市2町	約 22.5

表 2.2-3 ジャンクション、インターチェンジと接続道路

名 称	接 続 道 路	位 置
八王子南インターチェンジ	一般国道20号	八王子市
八王子ジャンクション	中央自動車道	八王子市
八王子北インターチェンジ	都市計画道路八2.1.14	八王子市
秋川インターチェンジ	一般国道411号	秋 川 市
日の出インターチェンジ	都市計画道路秋2.1.1	日の出町
青梅インターチェンジ	都市計画道路青2.2.12	青 梅 市

(注) 名称はすべて仮称である。

圖 2.2-1 計畫路線位置



東京都



表 2.2-4 トンネル部一覧

名 称	延 長 (m)	位 置	備 考
高尾山トンネル	約 1,340	八王子市	下り線換気塔あり
八王子城跡トンネル	約 2,380	八王子市	上り線換気塔あり
恩方トンネル	約 690	八王子市	
宝生寺トンネル	約 1,370	八王子市	
川口トンネル	約 1,930	八王子市、秋川市	上り線換気塔あり
菅生トンネル	約 2,280	秋川市、青梅市	上下線とも換気塔あり
友田トンネル	約 360	青梅市	
青梅トンネル	約 2,080	羽村町、青梅市	下り線換気塔あり (開削トンネル)

- (注) 1. 名称はすべて仮称である。
 2. 延長は上り線のトンネル延長である。
 3. 上り線とは八王子方向車線であり、下り線とは川越方向車線である。

表 2.2-5 主要橋梁部一覧

名 称	河 川 名	延 長 (m)	位 置
裏高尾橋	南浅川 (小仏川)	約 420	八王子市
北浅川橋	浅 川 (北浅川)	約 350	八王子市
恩方第二橋	小 津 川	約 50	八王子市
山入川橋	山 入 川	約 260	八王子市
上川高架橋	川 口 川	約 320	八王子市
秋川高架橋	秋 川	約 740	秋川市
平井川橋	平 井 川	約 270	秋川市、日の出町
大荷田川橋	大 荷 田 川	約 140	青梅市
友田高架橋	—	約 400	青梅市
多摩川橋	多 摩 川	約 380	羽村町、青梅市

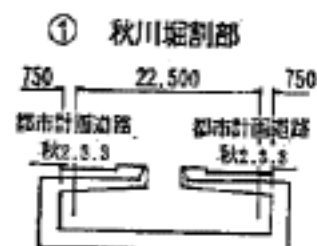
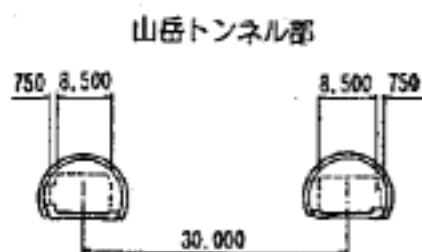
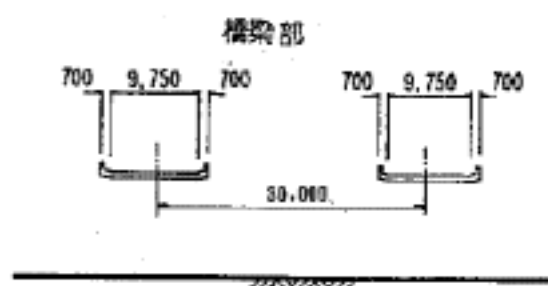
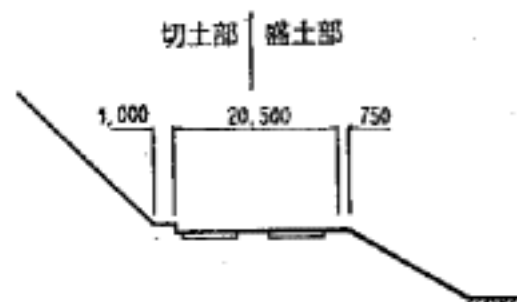
- (注) 1. 名称はすべて仮称である。
 2. 延長は上り線の橋梁延長である。
 3. 裏高尾橋、秋川高架橋は本線橋延長である。

表 2.2-6 計画交通量 (昭和75年)

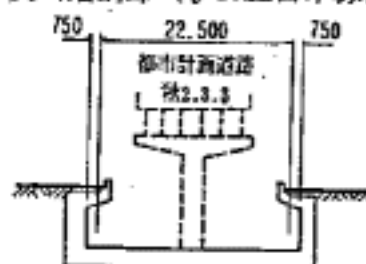
(単位: 台/日)

区 間	計画交通量
八王子南インターチェンジ ~ 八王子ジャンクション	37,000
八王子ジャンクション ~ 八王子北インターチェンジ	43,800
八王子北インターチェンジ ~ 秋川インターチェンジ	40,700
秋川インターチェンジ ~ 日の出インターチェンジ	47,600
日の出インターチェンジ ~ 青梅インターチェンジ	40,700
八王子南インターチェンジ (昭和70年: 本事業区間の完成予定年次)	16,800

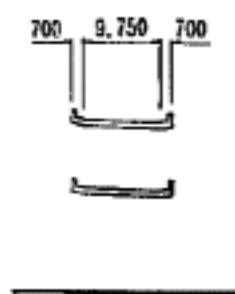
図 2.2-3 標準断面図



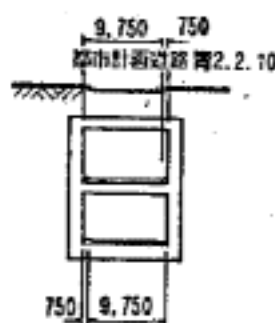
② 秋川掘削部 (JR五日市線横断付近)



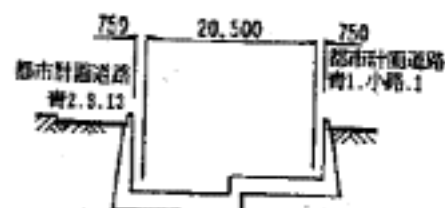
③ 多摩川橋梁部



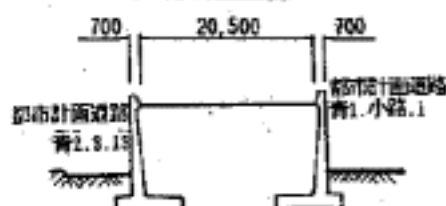
④ 青梅トンネル部



⑤ 青梅掘削部



⑥ 青梅盛土部



(注) 1. 単位: mm

2. 標準断面図は八王子から青梅方向をみた図である。