

73

# 見 解 書

——東京都市計画道路環状第8号線  
(練馬区北町～板橋区若木間)建設事業——

平成 3 年 5 月

東 京 都

# 1 総括

## 1-1 事業者の氏名及び住所

東京都 代表者 東京都知事 鈴木俊一

東京都新宿区西新宿2丁目8番1号

## 1-2 対象事業の名称

東京都市計画道路環状第8号線

(練馬区北町～板橋区若木間) 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、「東京都市計画道路幹線街路環状第8号線」のうち、東京都練馬区北町4丁目を起点に東京都板橋区若木3丁目を終点とする延長約2.0kmの区間を一部(2箇所約1.1km)都市計画変更し新設整備するものである。

事業の工程は表1-1に示すとおりで、供用開始を平成11年度に予定している。

表1-1 事業工程表

工事内容	年度	平成							
		3	4	5	6	7	8	9	10
測量・調査		—							
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提出された意見書、公聴会での公述、関係区長（練馬区、板橋区）からの意見の件数の内訳は、表1-2に示すとおりである。これらの主な意見と事業者の見解の概略は表1-3に示すとおりである。

表1-2 意見の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	434
公聴会での公述	17
関係区長（練馬、板橋）の意見	2
合計	453

表1-3 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

主な意見の概要	見解の概要
<p>(1) 予測・評価項目の選定</p> <p>①. 悪臭について予測するべきだ。</p>	<p>悪臭については、主要な発生源として塗装業、印刷業、化学工場等があげられ、道路交通車両は主要な発生源とはされていません。</p> <p>また、図4-1、表4-2に示すように、都市高速道路外郭環状線予定地周辺の補助134号線、放射7号線沿線で行われた臭気濃度の測定結果をみても、既存の道路端と後背地において濃度差が見られず、車による悪臭の影響は検知されていません。</p> <p>そのため、予測・評価項目として選定していません。</p>
<p>②. この地域は、現在使用されている井戸が80以上も存在している。また、多くの湧水地があり、計画のような掘削工事や擁壁工事が行われれば影響が考えられるため、水質汚濁の調査を実施すべきだ。</p>	<p>通常の工法では、水質汚濁が問題となった例はありませんが、工事着手時には地質・地下水等について詳細な調査を行います。</p> <p>また、万一、地盤の状況により局所的な地盤補強のために薬液注入工法として地盤凝固剤を使用する場合には、実施にあたり「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針（建設省）」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に基づき設計・施工管理するため、地下水の水質に与える影響は少ないと考えます。</p>
<p>(2) 基本予測条件</p> <p>①. 交通量の予測は、現在の環8道路や環7道路の現況を十分勘案し、最高に交通量が伸びた場合を想定</p>	<p>将来の自動車交通を予測する手法は、「昭和60年度全国道路交通センサス結果」に基づいて推計した将来自動車OD表（起終点表）を、練</p>

主な意見の概要	見解の概要
<p>して予測すべきです。</p>	<p>馬区と板橋区と北区については、地域別に細分化して作成し直し、それを道路の整備状況や路線別交通容量を反映させた道路網に配分するもので、このような交通量予測方法は一般的なものであり、現段階では理論的にも実用的にも妥当であると考えます（概要は4-2-1(1)に見解として記載しています）。</p>
<p>②. 交通量予測の大型車混入率は21.8%としているが、大田区大森の40.1%をトップに、環7を中心に25%を超えている所が多くある。信じがたい数字であり、再調査、再予測を求める。</p>	<p>新設道路の大型車混入率等は、一般的に近隣の類似道路の交通実態を参考に推定することが実用的と考えられています。計画路線における大型車混入率は、評価書案資料編55～64頁に示したように、計画路線と同様に環状路線である環状第7号線と計画路線と同じ環状第8号線で周辺の道路整備済み区間の「昭和60年度全国道路交通センサス結果」の平均を用いて設定しており、妥当であると考えます。</p> <p>なお、大気汚染・騒音等の予測に用いた大型車混入率の時間変動は、10.5～52.6%です。</p>
<p>(3) 大気汚染 ①. 環境庁から「浮遊粒子状物質の解析と予測」というマニュアルが発行されている。浮遊粒子状物質の中には発癌性物質が含まれているので、沿線住民の健康維持の上からも、調査、予測を行うべきである。</p>	<p>「浮遊粒子状物質汚染の解析・予測」（環境庁大気保全局大気規制課監修（財）日本環境衛生センター1987年）によれば、浮遊粒子状物質汚染の解析や予測が可能となったものの二酸化いおう（SO<sub>2</sub>）、窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）に比べ、環境濃度の再現精度が十分でなく、排出特性、拡散性状、二次生成等について課題が残さ</p>

主な意見の概要	見 解 の 概 要
	<p>れているとされており、現段階では浮遊粒子状物質について、予測・評価することは困難と思われま</p>
<p>②. 大気汚染、気象の現地調査の期間の選び方に偏りがある。都の技術指針にそって、1年を通して再調査するようにしてほしい。</p> <p>また、最近の悪化傾向を反映していない。</p>	<p>技術指針によれば、現地調査の調査期間は、「年間を通した大気質の変化を把握できる期間とする」とあり、大気汚染、気象の観測については、季節を代表すると考えられる期間に行いました。その結果、現地調査で得られた測定値と同一時期の常監局の測定値とは良好な相関が確認されており、現地調査の方法は妥当であると考えます。</p> <p>また、既存の資料については、評価書案において、できるだけ新しい常監局の年間を通した測定値を掲載しています。</p>
<p>③. バックグラウンド濃度の予測は、交通量の伸びは過少評価して、排出ガスの規制効果は過大に評価しており、非常に小さく出ている。</p>	<p>交通量の伸びは、将来交通量推計で求められた東京都区部における発生集中交通量の将来推計値を用いています。</p> <p>また、排出ガスの規制効果は、東京都環境保全局資料等に基づいており、妥当であると考えます。</p>
<p>④. 北町小学校、若葉小学校、志村高校への大気汚染の子供達への影響について、詳細な調査をして下さい。</p>	<p>評価書案では、技術指針に基づき、道路端、地上1.5mにおいて評価しており、評価の指標については、「人の健康を保護し、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」</p>

主な意見の概要	見解の概要
	<p>である環境基準を用いており、各教育施設に関しても、結果からみて計画路線による影響は少ないと考えられます。</p> <p>なお、大気汚染の影響が考えられる範囲にある北町小学校、若葉小学校について予測した結果は表4-3に示すとおりです。</p> <p>予測した結果は、計画路線による寄与濃度は小さく環境基準を下回ります。</p>
<p>(4) 騒音</p> <p>①. 騒音予測は遮音壁の外側道路端1.2mの高さで予測しているが、20m近い高台にある志村高校やサンシティの住民にとって、この遮音壁は何の役にも立たない。</p> <p>②. 騒音は、高いところほど伝わりやすいのに、道路端1.2mの高さで測定したと仮定した数字の公表は、ペテンに等しい。</p>	<p>評価書案では、地上1.2mの予測値を示していますが、断面予測を行った地点については、地上12mまでの範囲の予測を行っています（評価書案資料編 127頁参照）。</p> <p>また、4-2-2⑥に記載したように、西台二丁目高台の住宅についても予測を行いました。</p> <p>なお、志村高校やサンシティについては、計画路線から80～200m離れており、また地形の状況から見て、計画路線による影響は少ないと考えます。</p>
<p>③. 騒音の予測に使用している「日本音響学会式」は、信号のない都市間高速道路などに適用されるもので、環8道路には適用できない。</p>	<p>道路交通騒音の予測式は、日本音響学会が提案した式を基本とした「建設省所管道路事業環境影響評価に関する実施上の運用（案）について」（建設省道路局 昭和61年2月）での予測式を準用しています。</p> <p>この予測式は、交差点などには適用できませんが、本評価書案では予測断面として、定常走行区間を選定しています。</p>

主な意見の概要	見解の概要
<p>④. 北町小学校、若葉小学校、志村高校への騒音の子供達への影響について、詳細な調査をして下さい。</p>	<p>評価書案では、技術指針に基づき、道路端地上1.2mにおいて評価しており、評価の指標については、「人の健康を保護し、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」である環境基準を用いています。</p> <p>騒音の影響が考えられる範囲にある、北町小学校、若葉小学校について予測した結果は、表4-4に示すとおりです。</p> <p>騒音については、「学校環境衛生の基準」（昭和39年6月、文部省体育局長通知）の基準値を下回るため、教育環境の保全は図れると考えます。</p>
<p>⑤. 騒音対策に手抜きなどされては困る。十分な話し合いをもってほしい。</p> <p>⑥. 今でも、計画路線は騒音の環境基準を超えているのに、環8道路ができて騒音減少は考えられない。うるさくなるのはごめんだ。</p>	<p>環境保全のための措置として沿道の土地利用など地域の状況を勘案し、地域住民の理解と協力を得て、環境施設帯の設置あるいは沿道整備事業等の各種施策について、可能な限りその推進に努めます。</p>
<p>(5) 振動</p> <p>①. 振動の基準は評価書案では要請限度値を採用している。沿道には精密な機械を取り扱う工場がある。事業者は一般的な要請限度値ではなく、この工場から要請される限</p>	<p>振動の評価の指標は、評価書案 189、191頁に示しているように、技術指針解説に基づくもので、工事の施行中の建設作業振動については、振動規制法に基づく特定建設作業の規制基準及び東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の</p>



主な意見の概要	見解の概要
<p>度値内に振動を押さえる約束をしてほしい。</p>	<p>振動勧告基準としました。また、工事の完了後の道路交通振動についても、技術指針解説に基づき「大部分の地域住民が日常生活において支障がない程度」を評価の指標とし、「特定工場等において発生する振動の規制に関する基準」を参考としています。</p> <p>なお、精密機械を取扱う工場への影響については、事業実施の段階で詳細に調査し、適切に対処します。</p>
<p>(6) 植物・動物</p> <p>①. 自然林保護の問題については、かけがえのない自然をどう守るかが問題なのに視点が全く欠落している。樹木の活力度及び緑の量、植物群落等の調査を実施してもらいたい。</p> <p>②. 西台の自然林は、板橋区内の数少ない貴重な財産なので残してほしい。</p>	<p>計画路線の建設によって、改変される緑地としては一部の耕作地を除けば、西台公園に隣接する樹林地があげられます。</p> <p>この樹林地は法的な規制は受けていませんが、現地調査を実施し、評価書案に示しました。</p> <p>また、樹林地調査の結果は、評価書案資料編223頁に示しています。</p> <p>なお、自然度分類調査については、「板橋区樹林地実態調査」(昭和62年3月、板橋区)によると、図4-5に示す樹林について行っており、結果は表4-5に示すとおりです。</p> <p>事業の実施に伴って改変される樹林地は、若木地区に残された数少ない林の一つであり、事業の実施にあたっては、関係機関と協議のうえ、調査を実施し、可能な限り緑量を確保するとともに、移植の必要な樹木については、その実施に努めます。</p>

主な意見の概要	見解の概要
<p>(7) 日照阻害</p> <p>①. 評価書案 158頁に記載された、A及びG断面について、歩道の植樹帯内に設置する壁状の施設の設置が日照に与える影響について示せ。</p>	<p>壁状施設については高さ 0.5～0.7mを想定しているため、日照に与える影響は考えられません。</p>
<p>(8) 電波障害</p> <p>①. 電波障害については反射波による影響を調査すべきである。</p>	<p>電波障害については、本事業の実施に伴い発生すると予想される地域について、予測・評価しています。当該地域は、共聴施設の設置されている箇所のある地域ですが、電波の到来方向から見て、本計画路線の構造等では、しゃへい高及び反射面積とも小さいため、障害を発生させる程のものではないと考えます。</p>
<p>(9) 景観</p> <p>①. 景観のよい道路づくりを住民の身になって考えてほしい。</p>	<p>事業の実施にあたっては、道路構造毎に、形状、形式、色彩及び法面緑化、敷地内の植栽による修景等をさらに種々の角度から検討し、周辺景観との調和に努めます。</p>
<p>(10) 史跡・文化財</p> <p>①. 環状8号道路の建設予定地は、埋蔵文化財の密集地域として、文化財地図にも記録されており、谷水田など未発見の遺跡のある可能</p>	<p>改変のおそ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、工事着手前に発掘調査、記録保存等適切な措置を講じる考えです。</p>

主な意見の概要	見解の概要
<p>性が高く、都が真の文化財保護の姿勢を示すならば、工事前に分布、発掘調査を含めた本格的調査をやり直し、その調査に基づく見学会の開催、保存法を求めます。</p>	<p>また、工事の施行中に新たに埋蔵文化財が発見された場合は、速やかに関係諸機関と協議し、発掘調査、記録保存等適切な措置を講じる考えです。</p>
<p>(11)環境一般 ①. 幹線道路の近くに住む人達にとって、騒音、振動、空気の汚れは大変なことで、環境予測評価でそれほど影響はないと言われても疑問を持たざるを得ない。</p>	<p>評価書案は、東京都環境影響評価条例及び技術指針に基づき、対象事業の環境に及ぼす影響について予測・評価したもので妥当であると考えます。</p>
<p>②. 現在ある相生町交差点付近の空間地を確保して樹林帯を設置してほしい。</p>	<p>本事業の実施にあたっては、歩道や切土法面に極力植栽を施すとともに、住民の賛同が得られたならば、環境施設帯の設置などの沿道整備に努めてまいります。</p>
<p>③. 都（又は事業者）は、評価書案に記載された予測値を絶対に上回らない保障をとっていただきたい。</p>	<p>「東京都環境影響評価条例」においては、事業者は事後調査を行うことになっています。 本事業においては、同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きには、環境の保全のための措置を強化し、適切に処置します。</p>

主な意見の概要	見解の概要
<p>④. 板橋区には、3,466 人もの公害患者がいます。計画路線沿線の関係町丁ごとの公害認定患者の状況を調査して下さい。</p>	<p>板橋区内の公害健康被害補償法による認定者数は、平成2年5月現在で2987人となっています。</p> <p>また、東京都の「大気汚染に係る健康障害者に対する医療費の助成に関する条例」（昭和47年10月26日）における認定状況は、板橋区においては479人（平成2年5月現在）となっています。</p> <p>なお、関係町丁ごとの状況については私権に係ることであり、公表されておられません。</p>
<p>(12)その他</p> <p>①. 環8道路による環境破壊は目に見えている。撤回してほしい。</p>	<p>本計画路線は、副都心の育成などにより東京を多心型都市構造へと再編し、交通混雑の緩和等を図る上から極めて重要な路線です。</p> <p>本事業等の実施により、魅力ある都市空間の創出及び都市防災機能の充実が図れるものと考えています。</p> <p>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、関係住民の理解と協力を得るよう努めてまいります。</p>

## 2 対象事業の目的及び内容

### 2-1 事業の目的

東京都は、長期計画のなかで、現在の都市問題を解決するために均衡のとれた多心型都市づくりをめざしている。

これまで東京は、日本の中心として発展してきた過程で、都心部にオフィス活動を主体にした業務機能が過度に集積し、商業、文化など様々な都市機能も都心部を中心に集積し、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、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、情報化の進展に伴って、更に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、周辺地域への機能分担を図り、また都市構造の再編を誘導していくため、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、その基盤施設としての環状方向の幹線道路の整備を進め、東京の道路網を適正なネットワークとして形成し、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、都区部はもとより、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。従って、本事業は、こうした環状道路の重要性を踏まえ、交通円滑化とともに地域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、東京都練馬区北町4丁目を起点に、同板橋区若木3丁目を終点とする延長約2.0kmの区間である。

### 2-2-2 事業計画の概要

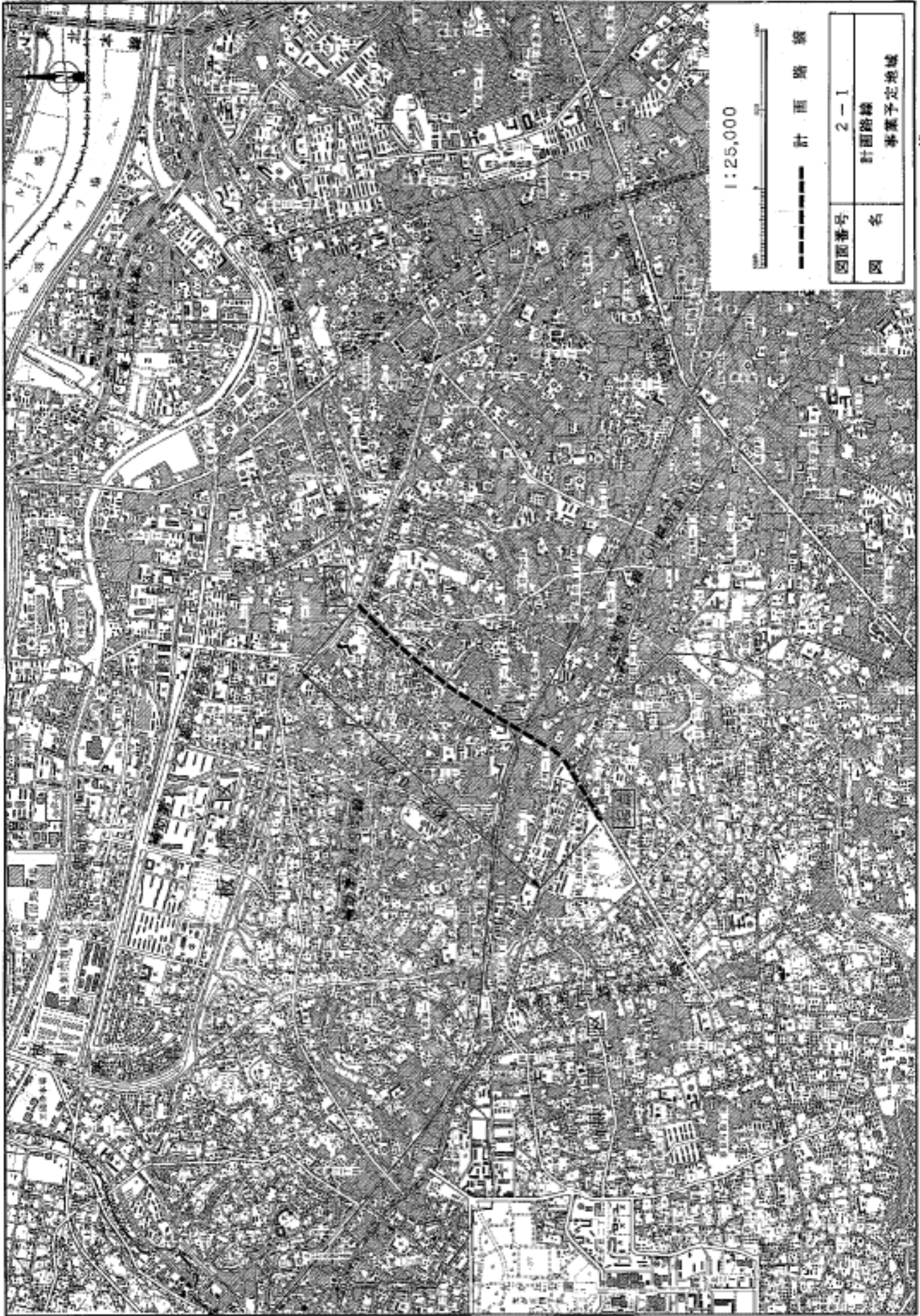
本事業の計画にあたっては、事業の目的、沿道土地利用の状況、並びに当該地域の特性に十分配慮して、環境保全及び公害防止に努めながら策定した。

事業計画の概要は表2-1に示すとおりである。

道路計画図は、図2-2に示した。

表2-1 事業計画の概要

項目	計画の概要
位置及び区間	延長 約2.0km 起点：東京都練馬区北町四丁目 終点：東京都板橋区若木三丁目
通過地域	練馬区、板橋区
道路規格	第4種第1級
車線数	往復4車線
設計速度	60km/時
主要接続道路 (都市計画道路)	補助第201号線 補助第249号線(同時施行路線) (図2-2参照)
主要交差道路	放射第8号線(川越街道) 補助第238号線(図2-2参照)
交差鉄道	東武東上線
道路構造	高架部及び取付部約0.4km 掘削部及びトンネル部約0.6km 擁壁部約0.8km、平面部約0.2km
計画交通量	平成12年度 42,000~46,400台/日 平成22年度 44,000~47,400台/日 (図2-3参照)
供用開始	平成11年度予定
事業期間	平成3年度~平成10年度予定



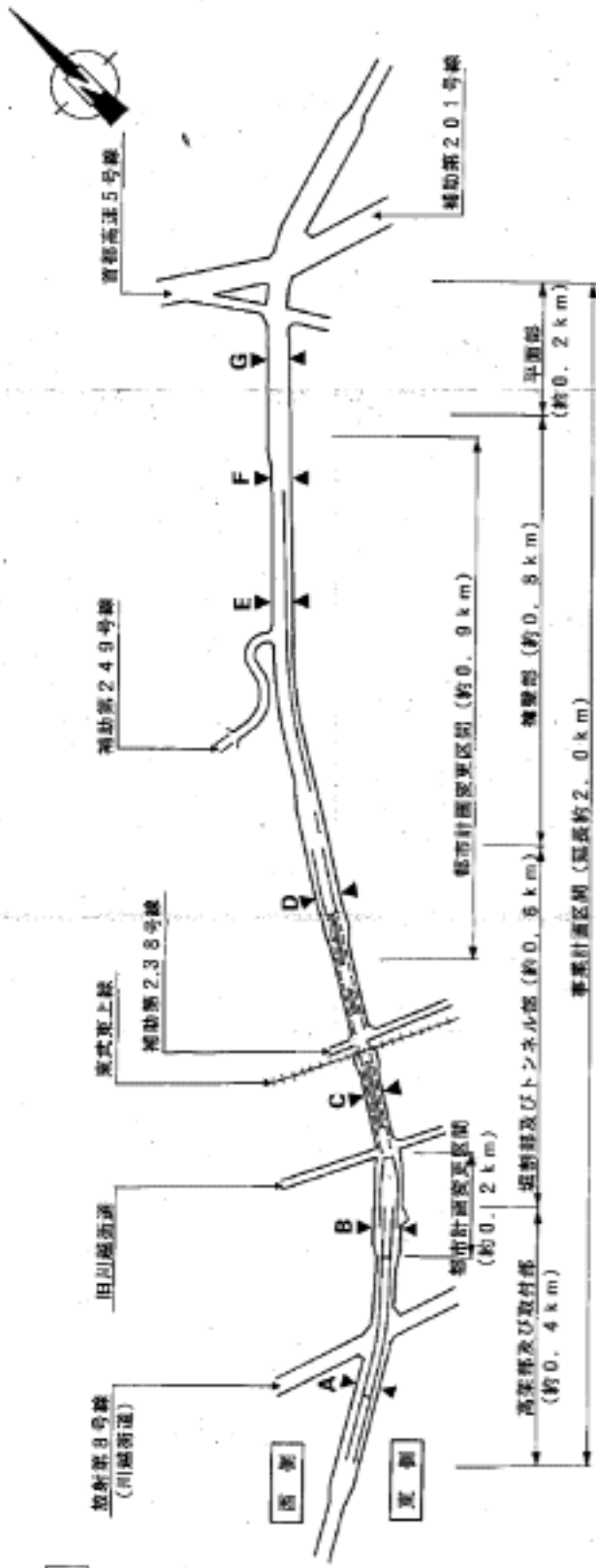
1:25,000



計画路線

図面番号	2-1
図名	計画路線 事業予定地域

平面図



縦断面図



鳥瞰図



図2-2 (1) 道路計画図



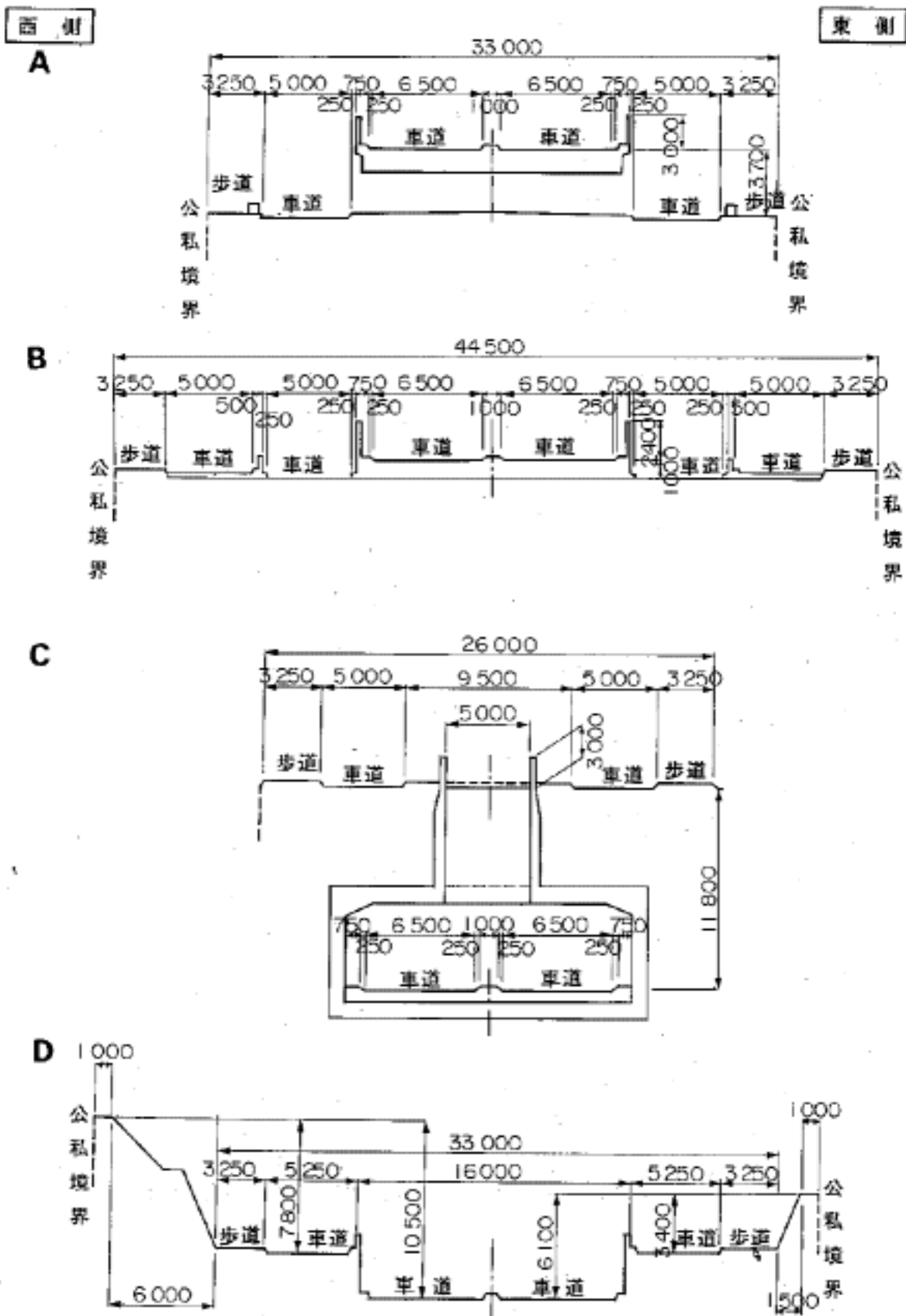
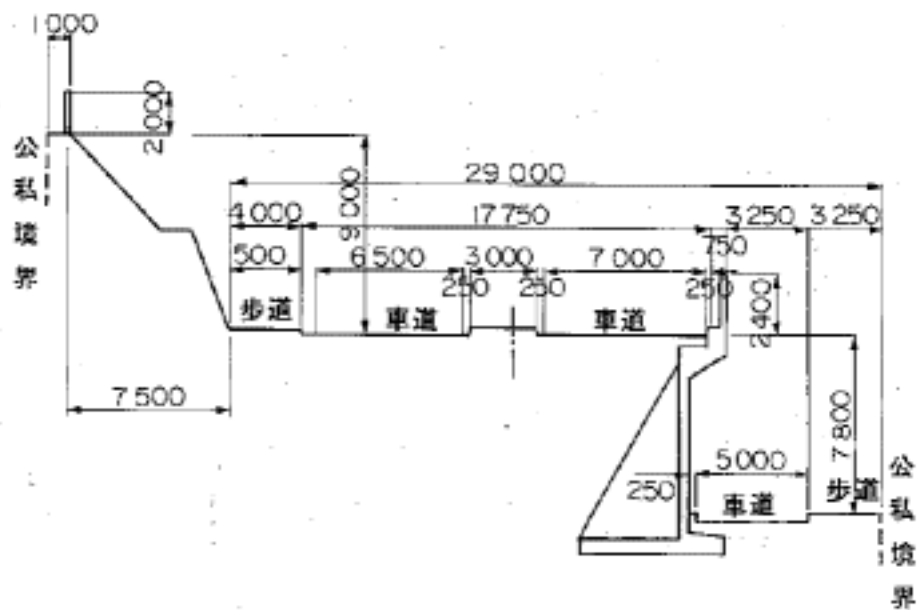


图 2-2 (2) 标准断面图

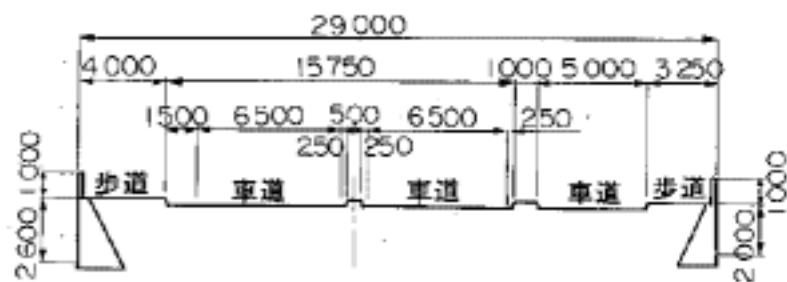
西側

東側

E



F



G

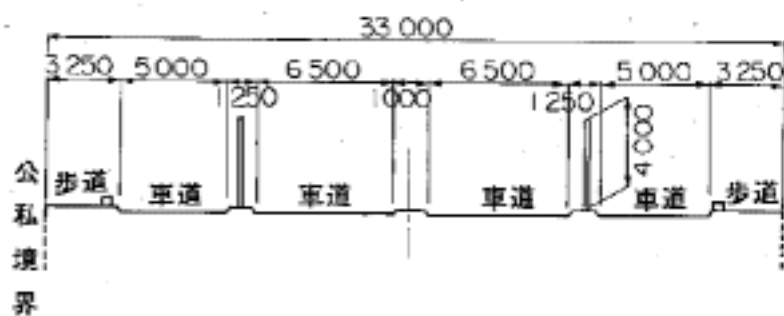


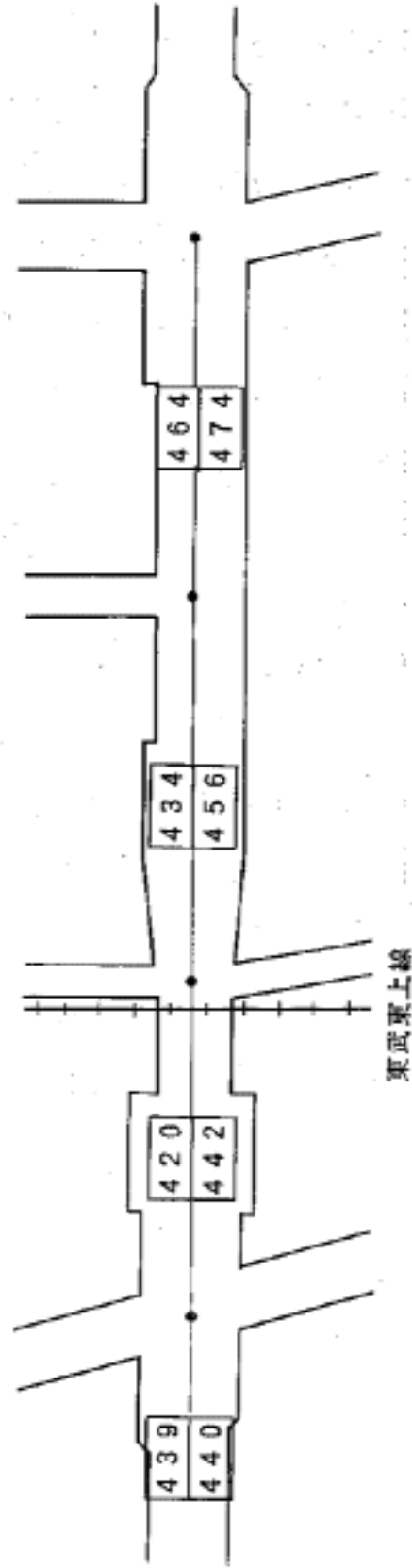
图 2-2 (3) 標準断面图

放射第8号線  
(川越街道)

補助第238号線

補助第249号線

補助第201号線



凡例
平成12年
平成22年

注1) 単位：百台/日  
注2) 東京都建設局推計値

図2-3 計画交通量

### 2-3 環境管理に関する計画等への配慮

東京都では、「第二次東京都長期計画」に基づき、快適な環境を創りあげていくための環境に関する都の基本計画として、東京都環境管理計画（昭和62年10月）を策定するとともに、公害対策基本法第17条に基づき、東京地域公害防止計画（昭和63年3月）を策定した。

また、自動車交通に起因する大気汚染、騒音、振動の防止を図ることにより、快適な生活環境を保全することを目的とし、東京都自動車公害防止計画を策定した。

本事業の計画策定にあたっては、これらの環境保全に関する計画等の趣旨に沿って次のような点に留意した。

- ① 地域の利便性や防災性の向上を図り、同時に沿道の生活環境の保全を図るため、道路の平面線形、縦断線形等については、地形や土地利用状況等、地域の実状に可能な限り配慮する。
- ② 良好な生活環境を保全するため、沿道住民の意向に沿って遮音壁等を設置する。
- ③ 道路が切土構造となる部分については斜面を緑化し、緑の量の確保に努める。また、景観へも配慮することで、道路を快適な公共空間とする。