

95

# 見 解 書

—東京都市計画道路放射第16号線  
(江東区南砂～江戸川区清新町間)建設事業—

平成4年10月

東 京 都

## 第1章 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二丁目8番1号

### 1. 2 対象事業の名称及び種類

事業の名称：東京都市計画道路放射第16号線（江東区南砂～江戸川区  
清新町間）建設事業

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放射第16号線」のうち、東京都江東区南砂三丁目を起点に江戸川区清新町一丁目を終点とする延長約 2.9kmの区間を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12年度に予定している。

表1.1 事業の工程

年度 工事内容	平成 5	6	7	8	9	10	11
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（江東区、江戸川区）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	160
公聴会での公述	30
関係区長（江東区、江戸川区）の意見	2
合計	192

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

主な意見の要旨
<p>(1) 基本予測条件</p> <p>①</p> <p>将来交通量の予測方法及び臨海部開発による交通量の増加と周辺道路の交通量等の予測データを公開すべきである。</p>
<p>(2) 大気汚染</p> <p>①</p> <p>浮遊粒子状物質が小児ぜんそくなどの呼吸器障害の原因となることが環境庁の環境研究所などの共同研究で解明されています。今回の環境影響評価ではこの測定を除外していますが、都の環境影響評価技術指針（関連資料集）には、予測手法、排出データなどが明示されています。なぜ予測ができる資料があるのに、しないのですか。</p>

## 見 解 の 要 旨

①

自動車の将来交通量は、現況の自動車起終点交通量（以下「自動車OD」という。）を基にして、将来の土地利用計画、人口等の社会経済指標を考慮して作成した将来自動車ODを対象道路網に配分することによって推計しており、臨海副都心等の開発計画による発生集中交通量も含まれています。

なお、放射第16号線の整備により、放射第29号線の交通量は、葛西橋付近で現況約5万6千台/日から将来は約3万5千台/日に減少すると予測しています。

①

浮遊粒子状物質の予測については、「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状況の解析・予測が可能となったものの、二酸化いおう（ $\text{SO}_2$ ）、窒素酸化物（ $\text{NO}_x$ ）に比べ、環境濃度の再現精度が十分でなく、①発生源種別別排出係数、②ガス状汚染物質から二次粒子への変換、③拡散シミュレーションモデル等に課題が残されているとされており、これらの知見が得られていない現時点において、予測・評価することは適切ではないと考えています。

## 主 な 意 見 の 要 旨

②

自動車の単体規制でも車種規制でも二酸化窒素の環境基準の達成が難しいことを東京都自らが認めているにもかかわらず、評価書案はこれらの規制効果を考慮し、環境基準を達成するとしているのは矛盾している。したがって、予測結果が評価の指標を下回り、環境への影響は少ないと考える評価は妥当性を欠いている。

## 見 解 の 要 旨

②

大都市地域における窒素酸化物による大気汚染は、依然として厳しい状況にあるため、環境庁は「窒素酸化物対策の新たな中期展望」（昭和63年12月）を策定し、現在これに基づき、自動車単体対策、自動車交通対策、固定発生源対策を3本柱として、環境基準の早期達成に向けて各種対策を推進しています。

自動車単体対策について、中央公害対策審議会は平成元年12月、ディーゼル自動車等の窒素酸化物の排出レベルの3～6割削減を内容とする「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」を環境庁長官に答申しました。同答申における平成4～6年を目途とする短期許容限度設定目標値については、平成3年3月に告示されています。さらに10年以内を目途に、長期許容限度設定目標値に基づく規制を実施するとしております。

評価書案における二酸化窒素の排出係数は、この答申を踏まえて設定したものであり、これらの削減効果を考慮して予測した二酸化窒素濃度は評価書案に示したように、環境基準を下回ります。

なお、窒素酸化物対策については東京都としても各種の対策を推進してきたところですが、これまでの施策のより一層の充実を図り、快適な地域環境を創造する等を目的として、平成4年5月に「東京都環境管理計画」が改定され、新たな対策達成目標及び削減目標が設定されました。したがって、計画路線周辺においても、環境管理計画の目標が達成されるものと考えています。

## 主 な 意 見 の 要 旨

③

住民や江戸川区環境部の測定結果から、清新町保健相談所や清新一中の二酸化窒素は葛西測定局より2、3割高い。葛西測定局をバックグラウンドとして使っているのは大変問題である。清新町のバックグラウンドとなるデータを1年間測定し、大気汚染、騒音がどうなるのか、明らかにすべきだ。

④

二酸化窒素の評価は0.06ppmにあわせるのではなく、0.04ppmより高い影響を与えないようにすべきである。

### (3) 騒音

①

中央公害対策審議会の答申「自動車騒音の許容限度の長期設定方策について」(昭和51年6月)のなかの第2段階規制を前提にしているが、達成されてもいない目標数値を予測の基礎におくのはおかしい。



## 見 解 の 要 旨

③

二酸化窒素のバックグラウンド濃度は、地域性を考慮して計画路線周辺を江東区側と江戸川区側とに分け、計画路線周辺で実施した現地調査結果と計画路線近傍の一般環境大気測定局（一般局）の観測結果等を基に設定しました。

一般局の観測結果を必要とするのは、計画路線周辺における窒素酸化物（ $\text{NO}_x$ ）濃度の年平均値の設定に用いるためです。江戸川区側の場合、計画路線近傍の一般局は葛西測定局であり、平成元年度の $\text{NO}_x$ 濃度の年平均値は0.063ppmです。しかし現地調査期間中の調査結果と葛西測定局の観測結果との関係を調べたところ、計画路線周辺の $\text{NO}_x$ 濃度は葛西測定局よりも13%高い関係にあります。このため、バックグラウンド濃度の算出に当たっては、両地点の調査結果から回帰式を求め、葛西測定局の年平均値を約13%加算補正し、計画路線周辺の現況濃度を設定しました。

④

二酸化窒素の環境基準は、「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日環境庁告示第38号）第1項において「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。」と定められています。また、第2項においては「1時間値の1日平均値が0.06ppmを超える地域にあっては1時間値の1日平均値が0.06ppmが達成されるよう努めるもの」とされています。

したがって、大気汚染の現状からみて本評価書案では、二酸化窒素の評価の指標として0.06ppm以下を採用しました。

①

自動車騒音の規制については、昭和51年6月の中央公害対策審議会の答申「自動車騒音の許容限度の長期設定方策について」に基づき、「騒音規制法」により自動車騒音の大きさの許容限度が定められています。また、「道路運送車両法」による道路運送車両の保安基準において自動車騒音の改善が義務づけられています。このように自動車騒音の規制が法的に義務づけられているため、予測に際しては、その規制効果を見込んでいます。

## 主な意見の要旨

②

騒音については、1.5mの遮音壁をつくってもそれ以上の点は環境基準をオーバーしている。放射第16号線沿いには高層住宅があり、住居は1.5mより上に位置し、遮音壁は役に立たず環境基準をオーバーする。環境基準をオーバーしている地域での新たな道路の建設事業は進めるべきでなく、環境基準の達成が可能となるまで事業は延期すべきである。

③

周辺の主要道路における交通量、交通騒音を参考にすると、計画路線A点の交通量は恐らく8万～10万台に達するものと思われ、大型車混入率33.5%を考慮に入れると、要請限度の朝70、昼75、夕70、夜間60ホンの数値は容易に超えると予測されます。

(4) 振動

①

道路交通振動については、現況調査の調査点を増やして、特に計画路線沿いの民家や清新一中など個々にきめ細かい予測値をだすべきである。

## 見 解 の 要 旨

②

騒音予測点の高さについては「騒音に係る環境基準について」（昭和46年5月25日 閣議決定）で示される測定方法に基づき、地上1.2mの騒音レベルを評価の対象としました。また、各予測断面については地上45mまでの範囲の予測も行っています（評価書案資料編 134～141 頁参照）。

なお、計画路線沿道の一部には高層住宅もあるため、今後の事業実施にあたっては、可能な限りの環境保全の措置を講じてまいりたいと考えています。

③

計画路線におけるA断面の交通量は、平成12年で45,100台/日、平成22年で42,500台/日と予測されており、これらの交通量を用いて道路交通騒音を予測した結果は、評価の指標とした環境基準を下回っています。

①

道路交通振動の調査地域は「東京都環境影響評価技術指針」に基づき、道路端から50m程度の範囲とし、現況調査及び予測・評価を行いました。

なお、江戸川区立清新第一中学校は、計画路線の道路端から50m以上離れているため、予測範囲からはずれています。50m地点の道路交通振動が評価の指標を十分下回る値であることから、学校への影響は少ないと考えています。

## 主 な 意 見 の 要 旨

### (5) 低周波空気振動

#### ①

低周波空気振動は船堀橋での数値そのものが危険なレベルであることを無視した評価である。また、高架橋は東西線や中央環状線と相乗効果をおよぼし、恐ろしい事態をまねく可能性もある。低周波空気振動については、影響評価を再度やりなおすことを要求する。

## 見 解 の 要 旨

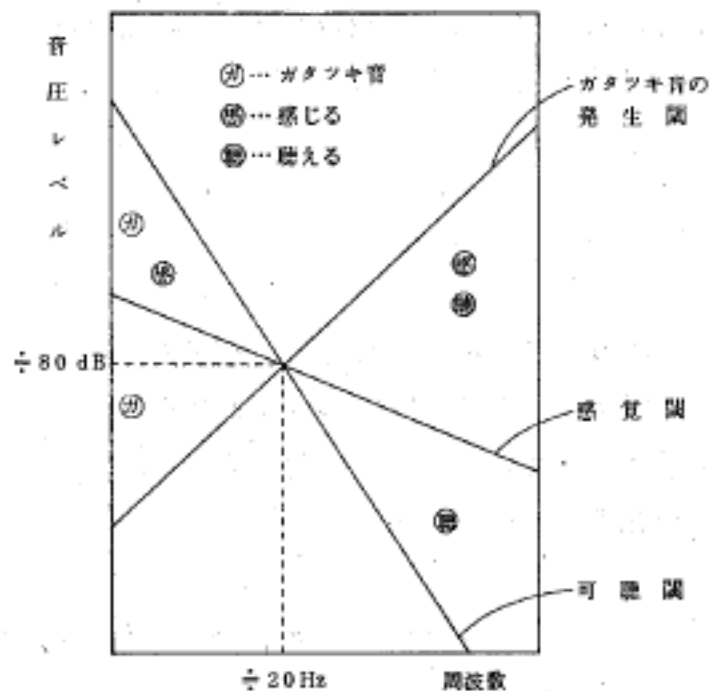
①

「低周波空気振動調査報告書」（昭和59年12月 環境庁大気保全局）によれば、「一般環境中における低周波空気振動は、2～90Hzの周波数帯域における音圧レベルの中央値で概ね60～90dBであり、自動車専用道路からの低周波空気振動もこれと同程度」とされています。また、「一般環境中に存在する低周波空気振動の範囲では、人体に及ぼす影響を証明しうるデータは得られなかった」とされています。

現地調査による低周波空気振動の現状は、計画路線の橋梁部と類似する箇所（放射第31号線船堀橋）において、音圧レベルの中央値で77～80dBとなっています。

したがって、これと同程度の低周波空気振動が計画路線周辺においても発生するものと予測されますが、一般環境中に存在する低周波空気振動の範囲にあることから、環境への影響は少ないと考えています。

また、「東京都環境影響評価技術指針」によれば雨戸、障子等のガタツキ音の発生閾値については次図のようであるとされ、20Hz付近の音圧レベルが80dBを上回るようになるとガタツキ音が発生すると考えられます。一方、現地調査結果（評価書案資料編 187頁参照）によれば、20Hz付近の音圧レベルは70dB以下であり、ガタツキ音の発生閾値を下回っていることから、ガタツキ音についても影響は少ないと考えています。



低周波空気振動に係る可聴閾値、感覚閾値及び雨戸、障子等のガタツキ音の発生閾値の間の関係の概念図

## 主な意見の要旨

### (6) 土壌汚染

①

再度計画路線上の土壌調査をし、アセス案として提示してもらいたい。

### (7) 環境一般

①

騒音について、今回の環境影響評価書案は、現行の環境影響評価制度に対する信頼を完全に裏切るものである。

②

丸八通り（環状4号線）が接続すると、すぐ横の第3砂町小学校、第3砂町中学校の子どもたち、公立・私立の保育園児をはじめ、交通事故の心配が格段に増えます。そういった面の影響を調べない計画は納得できません。総合的な環境影響評価をやり直して下さい。

③

その道路で放出されるNO<sub>2</sub>を全部吸収する程の木を、高速道路の防音壁のように植えてくれませんか。排気ガスもリサイクルして、きれいな空気に浄化できる環境づくりをお願いします。

## 見 解 の 要 旨

①

工事の施行にあたっては、事前に土壌調査を実施し、汚染された土壌の有無及び範囲を確認してまいります。また、工事の施行により生じる掘削土についても重金属等の分析を行い、汚染された土壌の場合は、「公有地取得に係る重金属等による汚染土壌の処理基準」（東京都環境保全局）に基づき適切に処理してまいります。

さらに、工事予定区域外から搬入する土砂についても、採取地の地歴や土壌汚染の現況を調査し、土砂の搬出についても周辺に影響を及ぼさないように配慮してまいります。

①

評価書案は「東京都環境影響評価条例」及び「東京都環境影響評価技術指針」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。また、事業の実施にあたっては、関係住民の協力を得て、沿道環境の保全に可能な限りの措置を講じてまいります。

②

評価書案は「東京都環境影響評価条例」及び「東京都環境影響評価技術指針」に基づき、放射第16号線建設事業の実施が環境に影響を及ぼすと予想される項目について、予測、評価を行ったものです。今後、事業の実施にあたっては、交通安全対策、交通処理方法等について、交通管理者（警視庁、地元警察署）と十分協議の上、対応してまいります。

③

本事業の実施にあたっては、歩道部は5 m以上確保し、歩道上に植栽するとともに、中央分離帯等、植栽可能な部分には極力、緑化を行ってまいりたいと考えています。

## 主な意見の要旨

④

東京都は、都民の健康と生活の擁護の立場に立って、今度の放射16号線の計画も見直すべきです。今回のように都民の健康と生活の擁護に反するような計画ははっきりと反対します。

⑤

大きな食い違いがあるままで事業を急がないでほしい。また、影響が大であった場合、責任の所在がどこにあるのか、だれがどういう責任をとるのかを記してほしい。

(8) その他

①

道路を作れば車が増える、渋滞するからまた新しい道路を作る、というイタチゴッコとなることは、これまでの現実で実証済みです。大気汚染や交通事故などの心配の根を断つには、都内へ流入する車の総量を規制することしかありません。諸外国ではさまざまな規制をしているそうですが、東京都は産業道路優先の立場に立つのではなく、環境を守り都民を守る総量規制を実施して下さい。



## 見 解 の 要 旨

④

評価書案では、「東京都環境影響評価条例」及び「東京都環境影響評価技術指針」に基づいて予測・評価を行っており、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」である環境基準等を用いています。予測・評価の結果はいずれも評価の指標を達成しており、事業の実施による環境への影響は少ないと考えます。

⑤

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きには、環境保全のための措置を強化し、適切に対処してまいります。

①

都内では幹線道路の整備が遅れているため、慢性的な交通渋滞が生じています。一方、都民からは高速性、信頼性、快適性を備えた幹線道路の早期整備についての要望が多く出されています。

このような状況の中で、道路交通の適性化を進めていくためには、道路整備を促進し、多心型都市構造への再編を誘導するとともに、体系的な交通ネットワークの確立を図る必要があると考えています。

また、道路は単に交通機能のみならず、防災や都市の骨格を形成するなど、街づくりにとって欠くことのできない施設です。

放射第16号線は、以上のような考えに沿って計画されています。

なお、放射第16号線の整備に伴い、放射第29号線（葛西橋通り）の交通量は約3～4割程度減少するものと考えられます。さらに、生活道路の交通量の減少も図られ、交通事故の軽減にも寄与すると考えます。

## 主 な 意 見 の 要 旨

②

放射16号線そのものには反対しないが、開通にあたっては抜本的な環境対策を求めた。しかし、今回の都市計画変更案はなにひとつたえておらず、東西線の北側から南側への路線変更にともなう環境への影響負荷について、いっさい見識をしめしていない。

③

環状4号線建設反対。環状4号線、放射16号線が完成されたとき、みどり団地はさまざまな環境被害をこうむるでしょう。私たちは自分の生命、財産を守り、健康を保持するために、東京都に対して計画の見直しを求めたいと思います。

④

清新町ランプは環境に及ぼす影響が利便性、公共性をはるかに上回ると判断して、この清新町ランプを含んだ現状の計画、放射16号線建設に反対します。

## 見 解 の 要 旨

②

放射第16号線が東西線の北側から南側へ路線変更されたことによる環境への影響については、評価書案に示すとおり、各項目ともに評価の指標を達成しており影響は少ないと考えます。

なお、周辺環境への配慮として、江戸川区側の取付部橋梁の南側には、新たに緑地帯を設置しています。

③

都市計画道路は、放射線と環状線とで構成する幹線街路と、その補助的な役割を果たす補助線街路からなっており、これらが一体となって、効果的な交通処理等が図られるよう計画されています。

道路が持つ多様な機能を勘案すると、都市計画道路相互を接続させることは、必要不可欠と考えております。

本計画は、可能な限りこの原則に従い、また、環境保全や公害防止に努めながら策定したものです。

なお、計画変更により、環状第4号線はみどり団地の住居棟と約10～20m程度離れることになり、放射第16号線も南側に約140m線形変更したため、環境への影響は少ないものと考えております。

④

清新町ランプは、首都高速葛飾江戸川線の構想ランプであります。また当該ランプは、本評価書案の予測・評価に含めていますが、いずれの項目も評価の指標を下回っており、環境への影響は少ないと考えています。

## 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、東京都江東区南砂三丁目を起点とし、江戸川区清新町一丁目を終点とする延長約2.9km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務めながら策定した。

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、標準断面図を図2.3 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 2.9km 起点 東京都江東区南砂三丁目 終点 東京都江戸川区清新町一丁目
通過地域	江東区、江戸川区
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)	環状第4号線(丸八通り)(図2.2参照)
主要交差道路	補助第116号線(明治通り)(図2.2参照) 補助第140号線(船堀街道)
道路構造	平面部約 1.4km 橋梁部約 1.5km(うち、河川部橋梁区間約 0.8km)
計画交通量	平成12年 24,000~45,100台/日 平成22年 24,900~42,500台/日(図2.4参照)
供用開始	平成12年度予定
事業期間	平成5年度~平成11年度予定

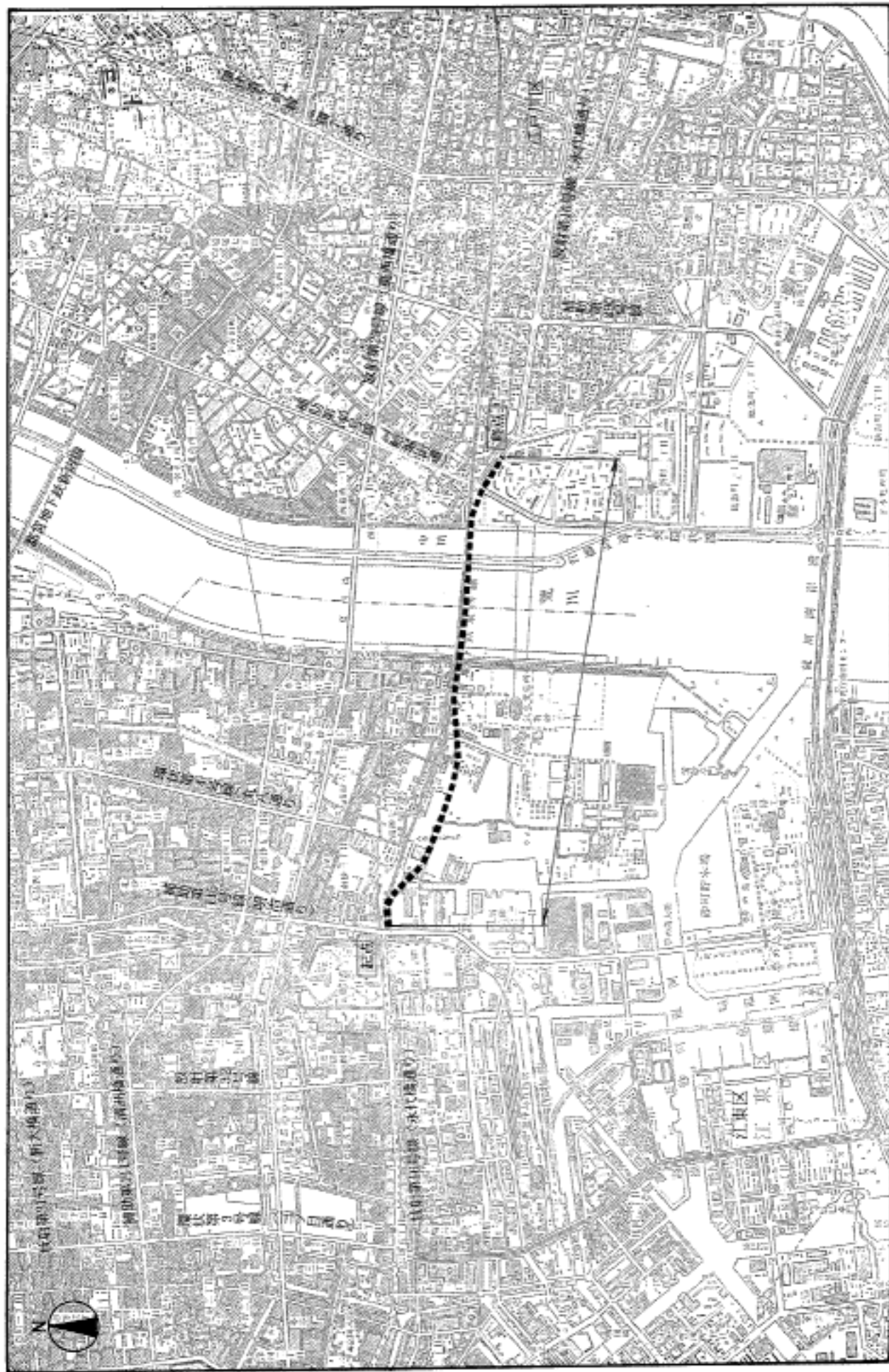


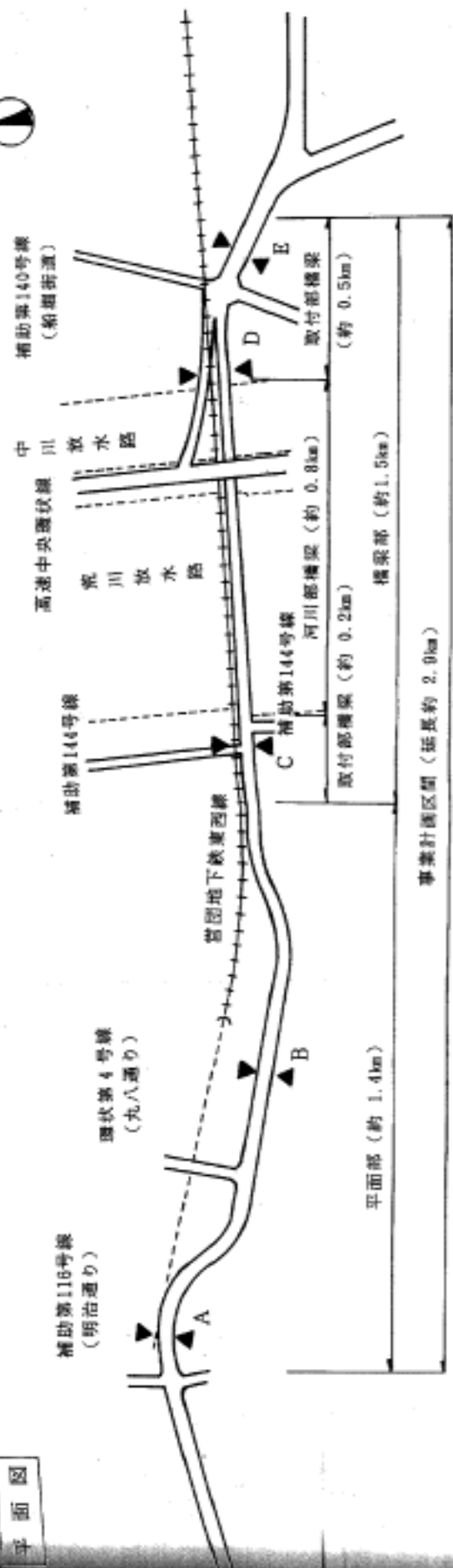
圖 2. 1 計画路線事業予定地域

縮尺 1 : 25,000

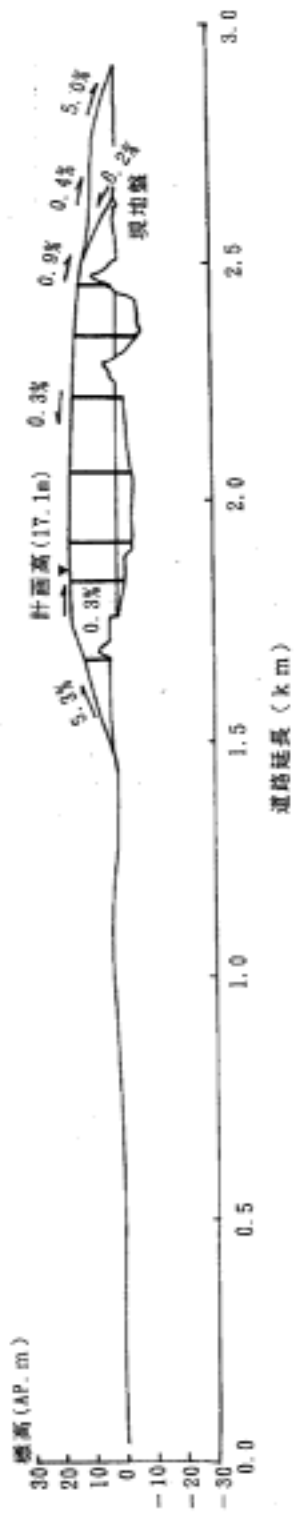
500m 0 500 1000

----- 計画路線

平面図



縦断面図



鳥瞰図

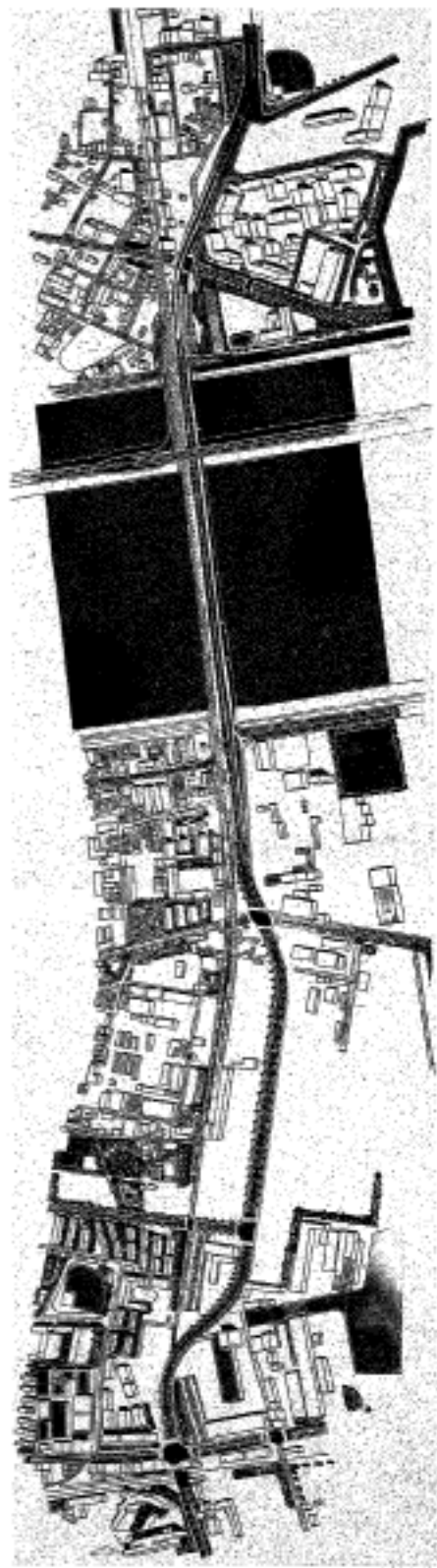


図2.2 道路計画図

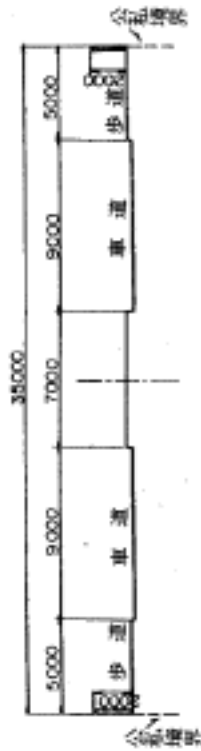
北側

南側

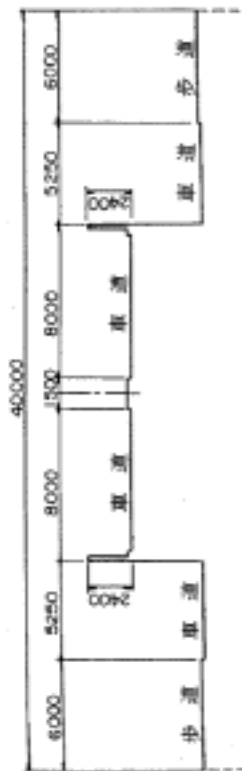
北側

南側

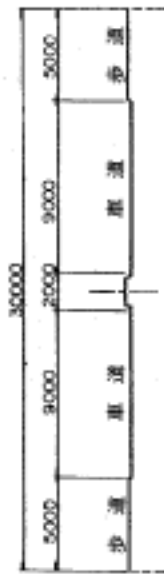
A



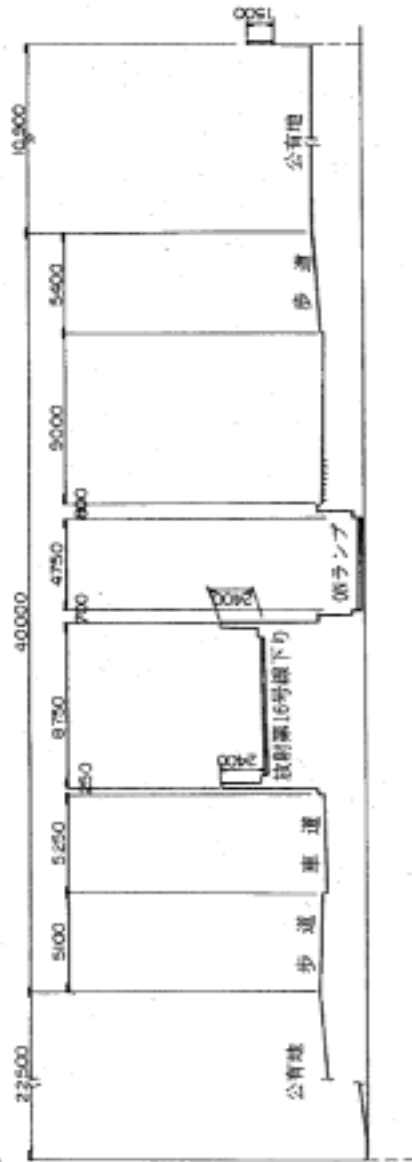
C



B



E



D

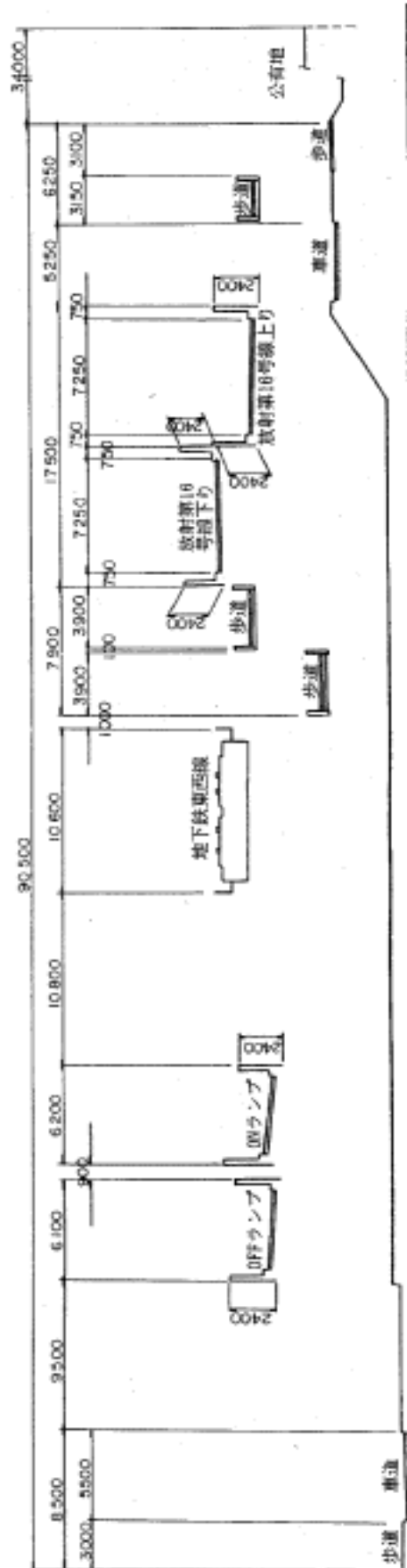


図2.3 標準断面図

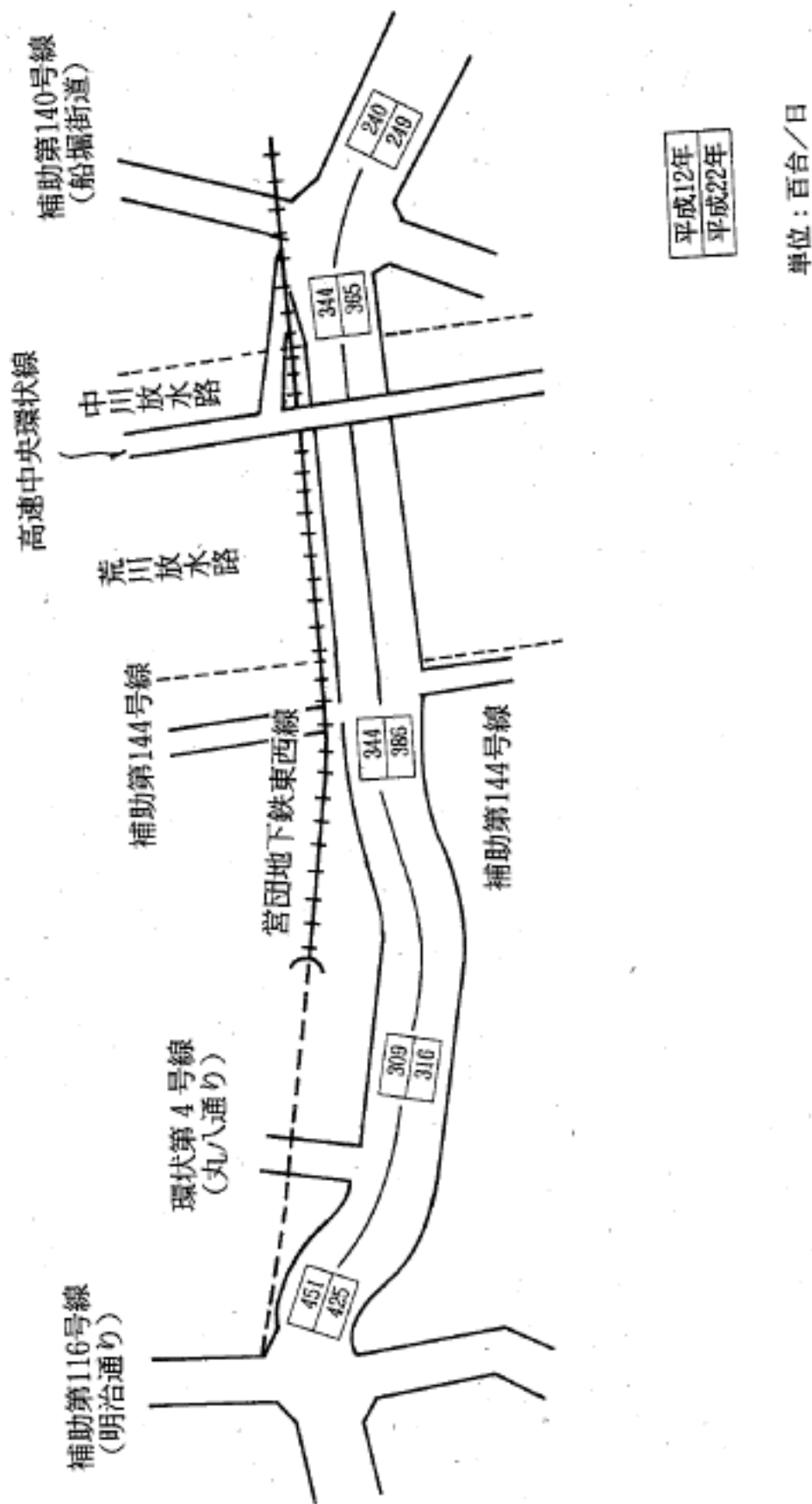


図2.4 計画交通量