

都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）事業 に関する環境影響評価準備書に係る三鷹市長の意見

1 総括的事項

外環本線に地下方式を採用する計画といっても、三鷹市域においては、中央自動車道とのジャンクション、東八道路へのインターチェンジ、ジャンクション部での2箇所の換気所が計画されており、沿線各区市の中で最も大きな影響を受けることになる。

三鷹市民からも、環境への影響を心配する声が多く寄せられている。今後、これらの不安を払拭するための情報提供や地域住民との合意形成を十分に図ること。

環境影響評価準備書は、予測値に基づいて評価を行い、対策を検討したものである。予測値に基づく評価には、実測値による厳格な検証が不可欠であり、環境影響を低減するため、技術開発に注視して最新技術の導入も含めた有効な対応が求められているものである。

また、今回の準備書については、あくまでも外環本線に係わるデータが提示されているだけであるが、この地域にインターチェンジが設置された場合には、インター利用車両は市内の道路を使ってインターチェンジにアクセスすることになる。市内の主要な幹線道路については、環境基準の観点から現在でも課題があり、インターチェンジの設置により、こうした市内幹線に一層の負荷がかかることが予測される。

したがって、こうした面からの検討も行い、周辺地域を含め観測体制の強化、予測の実施、対策の検討等、誠意ある対応を図ること。

今回の準備書の範囲にとどまることなく、地域の立場に立って、周辺環境のデータの収集を行い、情報を提示し、対応策等を講じること。

さらに、外環計画により、中央ジャンクション周辺では土地利用が大きく変化することが予想されることから、国や東京都は縦割り行政の弊害をなくし、道路整備を優先させることなく、周辺の環境保全・創出を最優先する考え方に立って、地域のまちづくりについても、市民・市と協働して総合的支援を行うこと。

2 個別事項

（1）大気質

ア 二酸化窒素や浮遊粒子状物質の将来濃度は、いずれも環境基準を下回るとした予測評価が示されている。しかし、東京都が設置した大気汚染常時監視測定局の観測データによると、現状においても都内の多くの道

路で環境基準を上回る状況にあり、外環道においてもジャンクション・インターチェンジ出入口等において、特に車の発進・停止が繰り返される箇所では、局所的に環境基準を上回することは容易に予測される。また、ジャンクション周辺には、小中学校や障がい者・児支援施設等もあり、大気汚染の影響を懸念する声が多く寄せられている。このような状況は供用後において継続的に発生することも考えられるので、平均的な予測数値に頼るだけでなく、東八インターチェンジの出入口周辺等の悪い影響が集中的に現出することが危惧されるポイントについては、特に具体的な対応を提示・公表し、環境に影響があるときは対策を講じること。

イ 本市に計画されている換気所については、地域にとって迷惑施設であり、市として設置は望まないと一貫して主張してきた。国のこれまでの説明の中では、地上部の改変を小さくする観点や技術的、経済的に合理性があると考えて北野地域に2箇所の換気所を設置することとしている。

一部に集中する換気所の環境影響を低減するため、沿線各区市において環境負荷の応分の負担をするよう、分散して換気所を設置することを求めている。

市内に計画する換気所については、施設の処理技術の高度化、縮小化等により地域への影響が最小限となるよう、最新の処理技術で施工すること。例えば、換気所の高さについても、15mが適正か再度検討し、必要な対策を講じること。

また、機器の更新や補修については、運転時間等を目安に実施するのではなく、排出口等の濃度の常時観測や必要風量の状況確認等により、処理設備の機能低下が生じないように、適正に維持管理すること。

ウ バックグランド濃度の評価については、現在実施されている二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の削減計画による効果を見込んでいる。しかし、供用開始時点における実測値が、予定されたバックグランド濃度に削減されていない場合には、追加的な対策を早急に講じること。

(2) 騒音

ア 騒音については、現状の市で測定した観測結果では、幾つかの地点で環境基準を上回っている。東八インターチェンジは、青梅街道インターチェンジの2倍の交通量があると示されているが、騒音レベルの予測値は青梅街道インターチェンジよりも小さい。これは環境施設帯を広く取ることによる効果と考えられる。

しかし、示されている20mの環境施設帯では、現在より環境が悪化することは避けられない。環境施設帯は、騒音対策等の効果が大きいことから、小中学校などの施設の配置状況などにも十分配慮しながら、大気

汚染等の影響も懸念される東八インターチェンジ出入り口等において環境施設帯をさらに拡幅すること。

さらに、ジャンクション部の道路構造については、掘割式や高架式となっているため、周辺への影響が懸念される。このため、1.5mの遮音壁の設置や低騒音舗装により騒音対策を実施するとしている。この1.5mの遮音壁による騒音低減効果について、測定高さ1.2mと4.2mにおいて同等の騒音低減効果（4～5 dB）が得られるとしているが、実証実験等を実施し、検証すること。また、ジャンクション周辺の建築物の高さ等を想定し、1.5mの遮音壁の高さについても再度検討をすること。

また、遮音壁は、連続的に設置することにより、遮音効果が発揮されることから、切れ目なく設置されることが望まれる。切れ目が発生する箇所がある場合には、対策を講じること。その導入にあたっては、遮音効果の持続性や維持管理の観点から、適正な材質を選択するとともに、遮音壁や遮音パネルのみならず、遮音効果が期待できる最新技術を導入すること。

掘割部の騒音対策については、原則として蓋掛けをすること。蓋掛けができない箇所については、側壁に遮音パネルを設置するなど、騒音対策を講じること。

イ 換気所の運転にかかる騒音対策は、消音装置の効果について環境影響評価準備書に具体的な記述がないため、明らかにすること。

ウ 建設工事における騒音は、工事中の配慮として低騒音型機械・低振動型機械を採用するとしている。

建設工事では、音源となる建設機械の位置と受音点の位置関係が最も重要な意味を持つが、環境影響評価準備書からは、想定される機械の配置と影響を受ける住宅地の状況が判断できない。

したがって、計算された数値が妥当であるかさらに詳細に検討すること。

また、防音パネルによる遮音対策については、一律に2 mの高さで評価するのではなく、工事の状況にあわせて防音パネルの高さを決定すること。

エ インターチェンジの立体構造により反射面が生じる場合には、騒音が反射して周辺に影響を及ぼす可能性があることから、防音対策を講じること。

(3) 振動

ア 中央自動車道のジャンクション及び東八道路インターチェンジ周辺の振動状況調査結果では、北野二丁目が昼夜とも30 dB前後となっている。

しかしながら、平成32年及び平成42年の予測数値では、昼夜とも50 dB前後と大幅な悪化が示されている。

振動規制法の自動車振動に係る要請限度未満であったとしても、昼夜

とも 20dB の振動の増加は、住民にとって著しい影響が生じることが予測される。

「自動車の走行に係る振動の影響は極めて小さくなるものと考えられ、環境保全措置の検討は行わない」となっているが、振動の増加幅が大きい地域に対しては、対策を講じること。

イ 建設機械の稼動については、関係法令を遵守するとともに、最新の低振動型機械を使用し、環境負荷を最低限とすること。

周囲への大きな影響のある夜間工事は、原則的に行わないものと考えているが、夜間に行う場合には、住民生活への影響を最小限にすること。

ウ 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動では、特に夜間運行に伴う影響について十分配慮すること。

また、法定速度を遵守し、影響があると認められた場合には、さらなる自主的な速度制限をすること。

なお、本事業の工事期間が長期にわたることから、この影響を最小限にすること。

(4) 低周波音

ア 自動車の走行に係る低周波音の予測結果は、提示されている参考値に非常に近い値となっている。本事業が行われた後の実測値が参考値を超える場合も考えられることから、対策について検討すること。

なお、低周波音の対策や、人間が許容できる数値等が示されていないことから、国等にも働きかけて調査・研究すること。

イ 換気所の低周波音は、類似事例により予測しているため、実際に換気所が稼動した状態との乖離が予測されることから、実測値や周辺住民の苦情等により対策を講じること。

(5) 水循環

ア 中央自動車道のジャンクション及び東八道路インターチェンジ周辺には、浅層地下水を水源とする浅井戸がいくつかあり、これらの影響が懸念される。地下水流動保全工法を採用し地下水位の変動を低減するとあるが、実用されている件数が少ないことから、実績としては不十分である。そのため、実施例の提示とその評価を示すとともに、更なる調査・研究をすること。

また、現在使用している浅井戸の実態調査を行い、掘削工事以後の状況と比較し、影響の有無を確認すること。影響が認められた場合には、速やかに対策を講じること。

イ 「影響の範囲内に深層地下水を利用している井戸が存在しません。」とあるのは、どの範囲を想定しているか明確にすること。

中央ジャンクション及び東八道路インターチェンジ周辺には、深層地

下水を水源とする深井戸が数箇所あり、地表式又は堀割式、地下式の道路により、地上から 50m前後に位置する第一帯水層が分断され、揚水量低下などの影響が予想される。もし、「環境影響評価準備書」で実施していなければ影響評価を実施し、結果を提示すること。これにより、影響が判明した場合には、対策を講じること。

(6) 地形及び地質

環境影響評価準備書によれば、地形及び地質に関して市内で重要と判断される場所は、存在しないとしていますが、中央ジャンクションでは堀割式、嵩上式、地下式での構造で計画されていることから、環境の保全について配慮すること。

(7) 地盤

三鷹市域に一部軟弱地盤が存在するため、地盤沈下の恐れがあるのではないかと予測される。予測値では、地下水変動による地盤沈下を生じる恐れは極めて小さいとあるが、地表式又は堀割式、地下式の道路工事にあたり、地下水の流れが変化し、影響が生じる可能性も否定できないことから、施工前の状況を十分に調査し、工事中及び竣工後、継続的に調査を行い、地盤の状況を把握すること。

なお、異常な沈下量が確認された場合には、速やかに情報提供すること。

(8) 日照阻害

中央自動車道に接続する高架構造物や換気所によって、周囲への日照阻害が起きないように十分配慮し、日照阻害について住民の理解を得ること。

(9) 電波障害

一部電波障害が予測されるので、関係者と協議を行い、必要な改善策を講じること。

(10) 動物

三鷹市で対象となる重要な種や生息地の該当はないが、夜間照明による小動物への影響（光害）が発生しないよう十分配慮して照明を設置すること。

(11) 植物（重要な種及び群落）

夜間照明による植物への影響（光害）が発生しないよう十分配慮して照明を設置すること。

特に、周囲は貴重な市内産野菜の農地が少なくないことに十分配慮すること。

(12) 植物（緑の量）

環境施設帯を利用した植栽等について積極的に取り組むとともに、中央ジャンクション周辺においては、多くの都市農地が喪失されることから、周辺で営農を希望する農家のため、代替農地の斡旋や農地の付替え及び第

三者機関の買い取り等について積極的に市と連携して早期に取り組み、緑の創出に向けた新たな対策を講じること。

また、中央ジャンクション部においては、これまで農地を中心に緑豊かで良好な環境が維持されてきた地域であることを踏まえ、可能な限り蓋掛け構造として、上部を緑豊かな環境保全空間として整備すること。さらに、この地域については、周辺住民の要望も踏まえ、公共的公益的な施設計画も推進し、市の目指す「緑と水の公園都市」の都市整備の拠点としてふさわしい公園的空間を創出すること。

(13) 生態系

植物、小動物の生息地の一部消失、縮小が生じる可能性があるとして予測されているが、食物連鎖網が変化するような影響は生じないとして対策を講じていない。植物、小動物の生息地の一部消失、縮小が生じないよう対策を講じること。

(14) 景観（主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観）

調査地点とした牟礼の里公園からは、主要な眺望景観を阻害する要因は存在しないとあるが、当該地域は三鷹では有数の緑の豊かな地域であり、こうした緑の景観の維持・保全に最大限留意すること。

(15) 景観（市街地の地域景観）

中央ジャンクション周辺は低層の住宅地と樹林地や畑が広がり、良好な景観が広がっている。

ジャンクション部の整備にあたっては、構造部の露出を最小限とし、緑で覆うなど、市の目指す「緑と水の公園都市」の都市整備の拠点としてふさわしい公園的空間を創出すること。

また、仙川の横断部については、開削区間となっていることから、河川ルート確保及び仙川と一体整備による親水公園等の整備を検討し、水辺の景観を創出すること。

さらに、換気所については、景観を損なわない形状やデザインを工夫すること。

(16) 史跡・文化財

中央ジャンクション付近には、都内有数の貴重な文化財である北野遺跡や第五中学校遺跡の存在が確認されている。しかしながら、中央ジャンクションの建設によりその大部分を失うことになるが、具体的な保全対策は示されていない。埋蔵文化財の調査・保全については、教育委員会と早期に事前協議を行い、保全対策を講じること。

また、発掘調査の結果については、現地説明会を実施するとともに、展示施設を換気所施設に併設するなど、埋蔵文化財の公開を積極的に進めること。

(17) 人と自然との触れ合いの活動の場

環境影響評価準備書では、人と自然との触れ合いの活動の場として野川及び玉川上水緑道について評価し、環境影響はないまたは小さいものと予測しているが、ジャンクション周辺の仙川遊歩道や北野スポーツ広場等も触れ合いの活動の場としての機能を有している。これらの施設の改変に伴う代替機能を確保すること。

また、外環の建設には10年を要するとされている。これにより、中央ジャンクション周辺は、巨大な工事現場となり、生活道路の分断や工事車両の通行による市民の安全・安心対策や自然とのふれあいの場が重要となることを踏まえ、万全の対策を講じること。

(18) 廃棄物等

ア 廃棄物等として建設工事に伴う副産物の処理については、関係法令等を遵守し適正に処理すること。

イ 掘削工事、トンネル工事では相当量の建設発生土や建設汚泥が発生し、再利用できずに最終処分される建設汚泥が約113万 m^3 となっているが、発生抑制や減量、再資源化を行い、最終処分量を低減すること。

また、掘削土の一時保管については、酸化反応により土壌から溶出された重金属（六価クロム、カドミウム等）について、2次被害が発生しないよう土壌との隔離と雨水対策等を行い適正に管理・処理すること。

3 環境保全に資する取り組みについて

(1) 交通量予測について

交通量の予測データについては、最悪の状況を想定（交通量予測を例示すれば、時間別交通量や年末年始、ゴールデンウィーク、お盆等のピーク交通量等）した数値もあわせて公表し、対策を講じること。

(2) 環境負荷を低減する交通施策の推進

今までの車社会中心の経済活動や社会システムが地球環境に大きな脅威を与えていることから、過度に自動車交通に依存した社会から脱却するためにも、外環計画と合わせて、LRTやパーク＆ライド、ロードプライシングの導入、自転車専用レーンの設置、石油燃料に依存しない自動車の普及等、環境負荷を低減する交通施策を推進すること。

(3) 外環周辺の都市計画道路等の整備

ア 東八インターチェンジに交通が集中することにより、生活道路へ通過車両が流入するなど、環境への影響が懸念される。このことから、三鷹市内を含む周辺地域の総合的な交通シミュレーションを実施し、東八インターチェンジ設置による交通状況の変化を、やや広い範囲からも予測すること。その上で、街路について必要性の高さを検証し、三鷹市と協

議して、その整備促進と、既存道路の拡幅や交差点部の改善等を図ること
とで環境負荷の低減対策を講じること。

イ 地上部街路「外環ノ2」について、東京都は、これまで3つの案（①
現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備②都市計画の区域を
縮小して車道と歩道を整備③代替機能を確保して「外環ノ2」の都市計
画を廃止）を示してきているが、外環本線は大深度地下案とした経緯を
踏まえ、住民意見及び市の意見を十分尊重し、地域の特性に合わせた適
切な対応を図ること。また、「外環ノ2」を整備した場合の環境への影響
や問題点等の基本的なデータを示した上で、見直しを含め検討を進める
こと。

（4）蓋掛け部の上部利用について

「2（12）植物（緑の量）」でも述べたが、外環ルートにより、町丁界が
分断され、また、地域交流の拠点である、北野ゲートボール場や北野遊び
場広場等がなくなることから、コミュニティ活動等を推進させていくため
に、外環の上部空間や周辺地域を利用し、コミュニティ・センターや文化
施設、地域交流広場等の施設を市と協働して設置すること。

（5）環境影響評価条例に定める事後調査について

事後調査については、適切な時期及び方法で実施されたい。その際には、
「1 総括的事項」でも述べてきたが、インターチェンジの設置によって外
環本線以外にも市内各所において外環整備による大きな影響が予測される
ことから、常時観測ポイントを設置し、継続的に調査を実施するとともに
結果を公表すること。

また、外環整備による環境の変化について総合的にチェックし、外環供
用後、長期にわたり観測する体制を整えること。

なお、調査結果が予測値に対し悪化した場合は、速やかに適切な対策を
講じること。

（6）環境に好ましくない影響が生じた場合等の対応

新たに環境に好ましくない影響の発生を予測した場合や供用後において
影響が生じた場合は、環境影響評価の予測評価項目以外であっても速やか
に公表し、適切な対策を講じること。

（7）供用開始について

供用開始については、外環が部分開通されると、東八インターチェンジ
へのアクセス交通量の増大等により、本市の環境への重大な影響が懸念さ
れることから、世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間の全線開通からとするこ
と。

（8）環境影響をモニターする仕組みづくり

国・東京都は、環境への影響を検証するため、環境影響をモニターする

組織や地域で協議する組織等を国・東京都・市及び市民との協働で設置すること。