

〔別紙 3〕特例的環境影響評価書案に係る事業者の考え方の要約

- 1 特例的環境影響評価の実施者の名称及び所在地
 名称 : 東京都
 代表者 : 東京都知事 小池 百合子
 所在地 : 東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号
- 2 事業予定者の名称及び所在地
 名称 : 首都高速道路株式会社
 代表者 : 宮田 年耕
 所在地 : 東京都千代田区霞が関一丁目 4 番 1 号
- 3 対象事業の名称及び種類
 名称 : 首都高速都心環状線の地下化 (神田橋JCT～江戸橋JCT)
 種類 : 道路の改築
- 4 対象事業の内容の概略

都市計画道路名称	東京都市計画道路 都市高速道路第 4 号線 東京都市計画道路 都市高速道路第 4 号線分岐線 東京都市計画道路 都市高速道路第 6 号線
延長及び区間	延長 : 約 1.8km 起点 : 東京都千代田区大手町二丁目 終点 : 東京都中央区日本橋小網町
通過地域	東京都千代田区、中央区
道路規格	第 2 種第 2 級 ^{※1}
車線数	往復 4 車線
道路幅員	8.5 m (標準)
設計速度	60 km/時
道路構造	現在) 嵩上式 変更) 地下式、嵩上式、地表式

※1 第 2 種第 2 級とは、「道路構造令」(昭和 45 年 10 月 29 日政令第 320 号) で定められた道路の区分

5 特例的環境影響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考え方の概要

特例的環境影響評価書案について、都民からの意見書が2件、事業段階関係区長である千代田区長及び中央区長から1件ずつ意見が提出されました。主な意見及びそれらについての事業者の考え方の概要は、以下に示すとおりです。

項目	景観
	都民の意見の概要
	事業者の考え方
<p>① 5. 景観変化の想定に、当道路の一部となる再開発の姿あるいは、概観も示さず不備な評価</p> <p>景観の変化を示した図の完了後の図は、道路工事と並行して戦略特区再開発が進められる予定で、既に大手町2丁目の開発は、工事中であり、その姿の予測は既に明らかにされており、想定すべきである。日本橋から見た西方向は、かつては富士山などの姿も見られ、浮世絵にもなっていた重要な方向である。この方向に、大手町2丁目の再開発で、超高層のタワーが建つことになる重要なポイントであろうが、記述は省略されている。その姿は、正面から画面に納まらない上空の方まで、壁面が塞ぐと推測されるが、問題指摘が生じる恐れを避けて省略したとも疑われる。</p> <p>一方、日本橋から東方向のかつての江戸橋があった方向も、名所的場であり、現在の姿がどんな姿になるのかも明らかにすることも必要と思われる。</p> <p>また、八重洲1丁目北や室町1丁目の再開発の姿は、多少の変更はあるものの、建物のボリューム等は、2019年2月の説明会でも明らかにされており、それらが建っている状態を前提として明らかにしなければならない。</p> <p>しかし、評価書案の根拠としている図は、それらの高層タワー等を省略して、ないものとし、天空方向の広がりのある図をつくって、景観の評価文が作られている。</p> <p>また、こうしたあり方は、嘘が目瞭然となる示しとなり、現評価書案の信憑性を疑わせるものとなるので、再開発等を入れた図で示さねばならない。</p> <p>更に、評価書案のパンフレットの表紙でも、再開発を除いた日本橋南側の姿が使われており、良くなると装うことが、全てが偽装であるかのような誤解も招きかねない。</p> <p>むしろ、問題となりそうな地点を選んで予測、評価するような良心的な姿勢が必要であろう。</p>	<p>① 本事業の実施による景観への影響については、評価の指標として、「東京都景観計画」に示される「神田川景観基本軸」の「景観形成の方針」としています。</p> <p>また、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度として、計画道路及びその周辺を含めた現況写真から現況のイメージ図と工事完了後のイメージ図を作成することにより予測しました。</p> <p>なお、代表的な眺望地点は、不特定多数の人の利用頻度及び滞留度が高い場所、事業計画地の周辺住民が慣れ親しんだ身近な景観が望める場所等を選定しています。</p>

項目	史跡・文化財	
	都民の意見の概要	事業者の考え方
①	<p>4. シールド工事の部分に埋蔵文化財等があった場合の文化財等を欠損する懸念</p> <p>開削工事であれば、埋蔵文化財の発見が可能であるが、先の状態の見えないシールド工法では、見つけにくいと想像される。シールド工法部分が、大深度であれば、歴史の浅い東京では、文化財にぶつかることもないだろうが、室町一丁目から本町一丁目の特に浅い部分については、沿岸部分であり、その場合は、埋蔵文化財があった場合に発見できるのかという懸念や欠損させる心配もあり、計画案や工法の選択に疑いもある。このような疑いを晴らすような説明も求められ、不備であるといえよう。</p>	<p>① 計画地内の周知の埋蔵文化財包蔵地に対しては、「文化財保護法」に基づき、埋蔵文化財発掘届を提出し、東京都教育委員会からの指示、千代田区教育委員会、中央区教育委員会との協議に基づき適切な対応を図ります。計画地内の周知の埋蔵文化財包蔵地に該当しない範囲については、東京都教育委員会からの指示、関係機関との協議に基づき適切な対応を図ります。工事の施行中に新たな埋蔵文化財等を確認した場合については、「文化財保護法」に基づき、関係機関と協議し適切な対応を図ります。</p>

項目	その他	
	都民の意見の概要	事業者の考え方
①	<p>1. 道路新設用地確保の要素となる各再開発との関連が不明な問題</p> <p>当道路計画案は、いくつかの再開発予定地内にも道路が通る案であり、一体のものとして、それらの整合性のあり方とともに、各再開発の道路部分や接続部分のあり方も明確になっておらず、評価の正当性を確認できない段階の書案である。</p>	<p>① 本事業は、「首都高日本橋地下化検討会」で取りまとめたルート案を基に、首都高速都心環状線の神田橋 JCT～江戸橋 JCT 区間を、日本橋周辺のまちづくりと連携しながら地下化するものです。</p>
②	<p>2. 工法の違う様々な区域の接合部分の工法等、環境影響の条件が不明、不備</p> <p>区間によって開削やシールド工法など違う工事の接続を前提としており、接続部は、通常よりも複雑で工夫が必要と想定される。しかし、工事状態を明示した資料がなく、施工計画から条件を決めているといった作業フローは示されているものの、計算式やデータの記述に移っているため、工事をいかにするかのご想定や条件が不明であり、示されたデータ等が妥当であるか不明である。</p>	<p>② 現時点で想定している施工計画については、特例的環境影響評価書案の第5章で示すとおり、事業の内容及び計画路線周辺の状況に基づき設定しています。</p> <p>本事業の実施に当たっては、今後、工事説明会などを開催し、施工内容などについて住民の皆様に対して丁寧に説明していきます。</p>
③	<p>3. シールド工事における日本橋橋脚や高架道路橋脚下の支持杭との接触の懸念</p> <p>施工計画では「地下化後の高架区間の撤去」（環境評価案の概要 5-11）とされており、現存する橋脚や橋脚支持杭が存在している地下を、シールド工法で掘り進めると想定される。</p> <p>したがって、トンネル部分と現橋脚の位置関係は、安全面でも重要であるが、案では、主に川にそって並列に3列の柱脚が建ち並ぶ地下や日本橋の橋下を（川に沿った方向ではなく）、斜めに横断することになり、地下道が柱脚支持杭やその地下付近とぶつかる確率が高くなり、案に示された図と現場状況を見た限りでは、ぶつかる位置に地下道が示されていると想定され、最も基本的な安全性</p>	<p>③ 現時点で想定している施工計画については、特例的環境影響評価書案の第5章で示すとおり、事業の内容及び計画路線周辺の状況に基づき設定しています。</p> <p>工事の実施に当たっては、関係機関と協議しながら詳細な検討を行い、施工方法を選定することとしています。</p> <p>なお、シールド工事の前に、シールド通過に支障となる橋脚は、既存の首都高を仮受けした後に撤去を行う予定です。</p>

項目	その他	事業者の考え方
	<p style="text-align: center;">都民の意見の概要</p> <p>への危惧とともにその疑いが晴れない。 しかし、公開されている案では現橋脚の位置と地下道の位置関係が明らかにされておらず、シールド工事部分のそれぞれの既存高架道路橋脚の平面位置や支持杭の深さ等の断面、更に、日本橋橋脚の支持杭の断面も明示されていないため、その安全性の確認もできなく、確かな書案になっていない。</p>	
④	<p>6. 現環境影響評価書案の指摘点のみならずそれ以外についても、精査、補足、修正などを満たした再提出へ 以上のような懸念から当該環境影響評価書案は、不備な点が多く、指摘した点以外にも、案作成段階にもどり、作り直せねばならない。</p>	④ 本事業の実施に関する予測・評価は、現況調査を実施した上で「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」(平成26年3月 東京都環境局)(以下、「技術指針」といいます。)を参考に行っています。
⑤	<p>1. 検討の進め方 首都高速道路(特に都心環状線)は、その老朽化が契機ではあるが、当該部分の地下化を既定路線として進める前に、まず首都高を含めた将来にわたる東京の交通体系全体のランドデザインの中で検討すべきである。都市の重要産業となりつつある都市観光を考慮すれば、当該地を含む地域・河川全体が魅力的都市とならなければならない。世界を引き付ける都市景観を次代に引き継いでいくことが、首都高の歴史を総括する意味でも重要なことである。これらは一部利害関係者の検討で結論を出すべきではない。広く専門家を含めた有意の人々の「円卓会議」(仮称)によると開かれた議論で進めるべきである。今回の地下化が首都高の次の選択肢を取り上げることにはならない。</p>	<p>⑤ 日本橋周辺の首都高の地下化については、これまで有識者等によりさまざまな議論がなされてきました。 こうした状況の中で、首都高の大規模更新の機会を捉えて、国家戦略特区の都市再生プロジェクトなど、周辺のまちづくりと連携し、平成29年7月、国や首都高速道路株式会社と共同で、地下化に向けて取り組むこととしました。なお、地元区である中央区から国及び都に対して地下化推進を要望する旨の申し入れがなされています。 その後、国などとともに「首都高日本橋地下化検討会」を設置し、平成30年7月に地下化の計画案を取りまとめました。</p>
⑥	<p>2. ルート案について 最新ルート案でも課題がいくつか指摘できる。一つは、浅いルートでの地下化ではあるが、地下化部分から既存道路への取り付け部分では、勾配が急となり安全性に課題が残り、かつ街の景観上もこのまちにふさわしくない。二つ目は、会社線の活用で事業費を圧縮しているが、会社線も老朽化しており、さらに一部急カーブや車線が狭いところ、重量車両の通行不可等課題が散見され、新規に路線を構築せざるを得ず、財政負担も大きくなる。さらに地下浅いルートを選択したため、技術的困難さや工期の長期化などで財政負担も大きくなる。しかしこれらに対する説明はない。</p>	<p>⑥ 今回の地下化のルート案については、地下鉄や地下埋設物を避けつつ、コスト削減を図るため、既存施設である首都高八重洲線や首都高6号線に接続することから現在の都心環状線よりも勾配は急となりますが、技術基準である道路構造令を満足しています。 また、交通安全対策については、交通管理者と協議しながら、必要な対策を講じていきます。 また、東京高速道路(KK線)については、大型車を通行させるためには、耐荷重や幅員が不足しており、構造強化が必要となります。首都高速都心環状線における大型車交通の環状機能確保については、東京高速道路(KK線)の構造強化と別線による機能確保の両面で、それぞれの課題について整理を行い、最適な対策案を検討しているところです。</p>

項目	その他	
	都民の意見の概要	事業者の考え方
<p>⑦ 3. 総合的見地</p> <p>今回の地下化案を進めると、東京全体にとって望ましいまちづくりの端緒とは決してならない。日本橋以外の首都高は、このまま行けば老朽化対策が行われ、長期間使用せざるを得ない。この地下化事業は、完成までに20年以上の期間を要するという。その間、道路交通の体系は必然的に変化し、高齢化社会に相応しいインフラの整備が進んでも首都高は放置され、メンテナンスの費用ばかりが膨張する。地震災害が迫る中、危険なインフラが放置されることが容易に想定される。都市の未来像を決定づける今回の首都高の地下化は、もっとオープンな議論の場を作り、将来に禍根を残さないことが一番大切である。</p>		<p>⑦ 首都直下地震の発生に備え、首都高速道路のさらなる安全性の向上や早期の道路啓開が可能となるよう検討を進め、必要な対策を講じていきます。</p> <p>日本橋周辺の首都高の地下化については、これまで有識者等によりさまざまな議論がなされてきました。</p> <p>こうした状況の中で、首都高の大規模更新の機会を捉えて、国家戦略特区の都市再生プロジェクトなど、周辺のまちづくりと連携し、平成29年7月、国や首都高速道路株式会社と共同で、地下化に向けて取り組むこととしました。</p> <p>その後、国などととも「首都高日本橋地下化検討会」を設置し、平成30年7月に地下化の計画案を取りまとめました。その計画案をもとに、首都高速都心環状線（神田橋JCT～江戸橋 JCT）を地下化する都市計画の変更素案を作成し、地元説明会を開催しました。</p>

項目	千代田区長の意見及び事業者の考え方	
	千代田区長の意見	事業者の考え方
①	<p>1. 大気汚染 工事車両の走行に伴う窒素酸化物や粉じんによる大気汚染を防止するため最新規制適合車の使用や周辺待機中のアイドリングストップの実施等、対策を徹底されたい。</p>	<p>① 工事の実施に当たっては、工事の平準化を図り、工事用車両等の極端な集中を避けるとともに、排出ガス対策型の建設機械を使用すること、最新の排出ガス規制に適合した工事用車両を使用すること、建設機械や工事用車両のアイドリングストップの厳守など、環境保全のための措置を講じることにより、大気質への影響の低減に努めます。 これらの工事に関する環境保全のための措置については、今後決定する各工事の施工者に対して、確実に実施するよう指導します。</p>
②	<p>2. 騒音・振動 工事期間中の周辺道路の交通状況を把握し、適宜工事車両の通行による交通煩雑削減のための適切な対策を図ること。 また、工事車両の通過ルートについては、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞および沿道への騒音の防止に努められたい。</p>	<p>② 工事の実施に当たっては、周辺道路の交通状態を十分に把握したうえで、所轄警察署等の関係機関と協議・調整し、工事用車両の通行による交通混雑の防止や交通安全の確保に努めます。 また、工事の平準化を図ることにより、工事用車両の集中を避けるよう努めるなど環境保全のための措置を講じることにより、騒音の低減に努めます。 これらの工事に関する環境保全のための措置については、今後決定する各工事の施工者に対して、確実に実施するよう指導します。</p>
③	<p>3. 景観 環境影響評価書案 5.3.1 施工計画において、開削工事区間に千代田区が管理する常盤橋が含まれています。当常盤橋は、震災復興橋梁であり、日本橋と同様のアーチ型の橋として貴重な土木構造物です。 また、区の景観重要物件にも指定されており、周辺の日本銀行や史跡常盤橋とともに歴史的な景観を形成しています。そのため、常盤橋については、橋の保存に向けて引続き協議・検討をお願いします。 工事範囲には、千代田区管理の常盤橋（千代田区景観まちづくり条例に基づく千代田区景観まちづくり重要物件）があるため、引続き協議をお願いします。 なお、景観法に基づく千代田区内の行為に関わる届出の提出先は、平成31年4月1日より千代田区が景観行政団体になったため千代田区長宛にお願いします。</p>	<p>③ 常盤橋に関しては、事業の実施に当たり、引き続き千代田区と十分に協議します。 また、関係法令等を遵守し、必要な届出や協議を行う等、適切に対応します。</p>

項目	中央区長の意見及び事業者の考え方	
	中央区長の意見	事業者の考え方
	<p>①・事業地周辺は、同時期に多数の開発事業が輻輳することから、工事用車両の通過ルート等について、関係機関と十分に協議するとともに、工事用車両の集中を抑制するなど、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めること。</p>	<p>① 工事の実施に当たっては、周辺道路の交通状態を十分に把握したうえで、所轄警察署等の関係機関と協議・調整し、工事用車両の通行による交通混雑の防止や交通安全の確保に努めます。</p> <p>これらの工事に関する環境保全のための措置については、今後決定する各工事の施工者に対して、確実に実施するよう指導します。</p>
	<p>②・工事施工中における大型工事用車両等の集中に伴い、自動車排出ガスによる局地的な大気汚染が懸念されるので、車両の搬出入ルート、待機場所の確保等適切な車両管理により、自動車排出ガスの低減に努めること。</p>	<p>② 工事の実施に当たっては、工事の平準化を図り、工事用車両等の極端な集中を避けるとともに、排出ガス対策型の建設機械を使用すること、最新の排出ガス規制に適合した工事用車両を使用すること、建設機械や工事用車両のアイドリングストップの厳守など、環境保全のための措置を講じることにより、大気質への影響の低減に努めます。</p> <p>これらの工事に関する環境保全のための措置については、今後決定する各工事の施工者に対して、確実に実施するよう指導します。</p>
	<p>③・工事中における工事用車両の走行に伴う騒音が基準値を上回っており、さらに事業地周辺では、同時期に多数の開発事業が輻輳することから、工事用車両の適切な運行管理や施工の効率化等により工事用車両の全体台数を減らす等、騒音の対策を講ずること。</p>	<p>③ 工事の実施に当たっては、工事の平準化を図ることにより、工事用車両の集中を避けるよう努めるなど環境保全のための措置を講じることにより、騒音の低減に努めます。</p> <p>また、周辺再開発事業の工事の状況に応じて必要な調整を行います。</p> <p>これらの工事に関する環境保全のための措置については、今後決定する各工事の施工者に対して、確実に実施するよう指導します。</p>
	<p>④・工事の完了後において高架部からトンネル部を通過する交通による騒音は、坂路になるため特に大きな影響が考えられるので、遮音壁等の防音対策には万全を期し、近隣住宅等の環境保全に特段の配慮すること。</p>	<p>④ 本事業の実施に当たっては、高機能舗装(低騒音舗装)の施工を行うとともに、トンネル壁面の吸音処理を実施するなど、環境保全のための措置を適切に講じていきます。</p>
	<p>⑤・本事業は、作業工程が20年にも及ぶ大規模な工事であり、事業地周辺における生活環境への影響が大きいため、十分配慮すること。</p>	<p>⑤ 工事の実施に当たっては、特例的環境影響評価書案に記載した環境保全のための措置を適切に講じます。</p> <p>また、今後、工事説明会などを開催し、施工内容などについて住民の皆様に対して丁寧に説明していきます。</p>
	<p>⑥・トンネル、擁壁部の掘削工事に伴う地下水の汲み上げ等により、工事現場周辺はもとより当該地域から離れた地域にも地盤沈下が起こる可能性が考えられるので、工事に伴う掘削に当たっては、適時地盤高の測定を行うなど、広範囲にわたっての地盤沈下の動向に留意すること。</p> <p>・工事の施行中においては、定期的に地盤変</p>	<p>⑥ 工事の実施に当たっては、計画路線に沿う地質及び地下水の状況について、詳細な調査を行うことにより、地域の状況に応じた適切な設計を行ってまいります。</p> <p>また、施工に当たっては、工事の着手前から地下水位の観測や地盤の変状等の計測を行い、適切な施工を行います。</p>

項目	中央区長の意見及び事業者の考え方	
	中央区長の意見	事業者の考え方
	<p>形調査を行い、地盤変形の状況を正確に把握するとともに、万が一、地盤変形があった際の対応について、事前に準備しておくこと。</p>	
	<p>⑦・擁壁部及び換気所の景観については、構造等に配慮するとともに、近隣住民に圧迫感、威圧感を与えないように配慮すること。特に擁壁部は、接している歩行空間の安全及び圧迫感について十分配慮すること。</p> <p>・建築物の建築や工作物の建設をする場合は、地区計画やまちづくりガイドライン等に基づき、周辺環境及び都市景観に配慮すること。また、都の条例やマスタープラン等に適合する計画とすること。</p>	<p>⑦ 本事業の実施に当たっては、「東京都景観計画」に示される「神田川景観基本軸」における「景観形成基準」に基づき、形態・意匠は突出したものを避け、当該地域の景観や周辺環境との調和を図ります。</p>
	<p>⑧・今後、事業計画地域周辺の開発計画との整合を関係事業者と協議するとともに、区道等公共施設の整備と調整について本区と十分協議すること。</p>	<p>⑧ 本事業の実施に当たっては、関係機関と十分に協議・調整を行ってまいります。</p>
	<p>⑨・「中央区中高層建築物の建築計画の事前公開等に関する指導要綱」の規定に準じ、今後の事業の進捗にあわせて、関係者に対する十分な事前説明をすること。</p>	<p>⑨ 本事業の進捗にあわせて「中央区中高層建築物の建築計画の事前公開等に関する指導要綱」の規定に準じ、各工事の計画内容等について近隣住民の方々へ説明します。</p>
	<p>⑩・当該事業に関する苦情・相談の受付窓口を常設し、苦情等に対して速やかに対応ができるようにすること。</p>	<p>⑩ 工事の実施に当たっては、問い合わせや苦情等に対して速やかに対応できる体制を整備します。</p>