

意見書の意見の要旨と主な意見【公益上の必要に関して】

意見の要旨と主な意見	
公益上の必要	① 交通量予測について
	(主な意見)
	・事業の内容は、今後の人口減、車両台数の激減、交通量の大幅な変化、などに対応していません。環八などの交通量は、すでに「外環道ができるとうなる」という悪例の見本を示していますが、こうしたデータは無視され、一方、B/Cを主とする事業評価(2.3)が、根拠不明のまま一人歩きしています。
	・東京都がオリンピック招致に合わせて2006年12月に編集発行した「10年後の東京」と題したパンフレットによると、2015年には、首都高中央環状線と圏央道の整備率は100%、外環道の東京部分は未整備と予測。それでも、「主要渋滞ポイント600ヶ所がおおむね解消」し、東京の道路は「毎日がお盆や正月並みにスイスイ快適ドライブが実現」と明記しています。つまり、外環道の東京部分の必要性は東京都自らが否定しています。
	・2007年の都市計画決定(地下式変更)当時と現代では、将来交通量予測も大きく異なっています。当時で最新の平成17(2005)年度及び最新の平成22(2010)年度交通センサスの結果に基づき交通量予測を見直し、その結果にそって道路計画を見直す必要があります。
② 事業区域の位置について	
(主な意見)	
・計画された道路は、40年前に図面上で作成されたものに過ぎません。大深度地下で造るのであれば、地上に権利が及ばないので、最短の距離:直線で造るべきです。	
・計画ルートが湾曲しているのは何故か? 国交省発行のあらゆる資料を見てもその理由は明らかにされていない。大深度地下を走るなら、たとえば環状8号線の下など、まっすぐなルートが合理的であるが、検討した形跡すらない。40年以上前の高架による計画ルートをそのまま使っている。沿線地権者へ確約された利益供与を実行するかのように、旧ルートに固執するのは、大きな矛盾である。	
・東名ジャンクション(仮称)の位置について、「学校や公園等を極力避けた」と書かれていますが、すぐ近くには喜多見小学校と次大夫堀公園があり、換気所から排出される二酸化窒素や浮遊粒子状物質が着地する場所には、砧幼稚園、砧小学校、砧中学校、明正小学校、大蔵ふたば保育園、日大商学部、東横学園小学校、科学技術学園高校、東京都市大学付属中・高校、総合運動場、さらに国立生体医療センターもある、環境上最も気をつけなければいけない地域です。	
③ 費用対効果の算出方法について	
(主な意見)	
・大深度地下にすることによる費用の膨張が便益を大きく上回るものである故に、反対する。	
・外環本線の総工費は1兆2,600億円と言われていますが、実際は資材・人件費の高騰で更に高額になりそうです。	
・「1メートル=1億円道路」の財政負担に耐えられるのか。将来への大きなツケになる。 大泉～東名区間だけで事業費が1兆3千億円、東名～羽田区間が1兆9千億円といわれる。財政危機で増税が目前に迫っている状況で、このような巨費を投じること自体に問題がある。国民はこの財政負担に耐えられるのか。「外環道事業」がこれだけの巨費をかけるに値する利益をもたらすのか、きわめて疑わしい。必要性和費用便益比[B/C]の公正な算出方法から見直すことが求められる。	
・利害関係の無い第三者機関でやり直すべきである。B/Cの計算が走行時間短縮効果のみで、長年培われた自然や住環境や農地や健康被害、環境汚染のマイナス価値が損失計上として組み込まれていない。海外ではそうした動きが既にあり、時代に逆行している。	
④ 東名JCT付近の事業区域について	
(主な意見)	
・当初構想では東名以南延伸用に残された本坑約1.5キロは、行き止まりのまま、掘られても供用されず(車が通れない)膨大な維持費をかけて、放置されます。現在、東名以南の具体的な計画は存在せず、法的な意味では効力を有さない“予定”のみがあるだけです。存在するだけでも環境負荷の大きい“空洞”は、公共の利益に供するはずの「大深度法」の精神と大きく乖離しています。工事は都市計画決定に沿って、必要などきに行うべきです。工事の利便性・効率性のための“空洞”に巨費を投ずることは無駄遣いであり、このような事業には賛成できません。	
・沿線長1.5キロメートル、内外周合計3kmに及ぶ非供用区間の過剰部分の存在は「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」第一条(目的)にいう私権をも制限し得る「公共の利益」と「大深度地下の適正かつ合理的な利用」に著しく背反している。 また、当該の地形から非常に環境負荷が大きいとされる長径34mの巨大トンネルが二本、東京都景観軸・国分寺崖線と野川の間に掘り抜かれ、いわば空洞のまま放置されることは、同法第五条(安全の確保及び環境の保全の配慮)にも違反している。さらに、第六条(基本方針)からもいくつかの点で逸脱している。 よって、この非供用の大深度トンネルおよそ3キロメートルの工事は、明らかに大深度法違反である。	
⑤ 失われる利益について	
(主な意見)	
・東京外かく環状道路(関越～東名)の事業は、ジャンクション及びインターチェンジ周辺の地域と地域コミュニティを大きくこわすものであり、大深度法第1条(目的)の公共の利益となる事業に反する疑いがあるもので、大深度地下の使用を許可するべきでない。	
・インターに集中する車をさばくため、外環本線と共に各地に道路の新設や拡幅が計画されています。住民の生活を道路が寸断。農地・緑地の消滅も深刻です。	
・地盤沈下や湧水、井戸枯れの保障がない。住宅地の地下に巨大トンネル。この道路は災害対策となっているが、昔から災害時には井戸や、農地が、人々を救ってきた。それらが多く失われることは、むしろ災害時困窮をもたらす。	

意見書の意見の要旨と主な意見【事業者の意思と能力に関して】

意見の要旨と主な意見	
事業者の意思と能力	① 事業者の意思と能力について
	(主な意見)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外環道路建設の膨大な建設費は国民の「血税」です。道路会社を経営に行き詰まり破綻すれば結局国がすなわち血税が使われることとなります。</li> <li>・事業者は、法に定められた国民に対する説明責任、とりわけ計画地の人やその周辺住民に対する十分な説明責任を果たしておらず、不誠実な対応に終始している。これは、大深度法第16条(使用の認可の要件)の第四「事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること」に明らかに反する。</li> </ul>

意見書の意見の要旨と主な意見【事業の円滑な遂行のための方策に関して】

意見の要旨と主な意見	
説明責任	① 事業に係る説明責任について
	(主な意見)
	・自由主義諸国では足の下は、地球の裏側まで、空は、国際宇宙条約が及ぶ一まで、国民の私権、財産権は及ぶのが社会通念ですが、憲法にも保障された私有財産権が特別法によって一方的に侵されようとしています。これに対する説明が、わずか1回だけ、そのうち質疑に充てられたのは30分というありさまで、説明責任の放棄と言っても過言ではありません。十分な説明がなく、住民の納得を得ていないこの事業には、賛成できません。
	・外環が計画された1960年代半ばにはまだ空地だった予定地も今では建てこんだ住宅地になっており、住民は計画の現状や国と都の外環に関する政策や計画について殆ど全く何も知らされていない。もっと広報に力を入れるべきである。
	・様々な疑問がある。これらに答えるためにも説明会を開催し、住民からの質問に真摯に答えるべきである。これまでPIを行い住民と話し合いを重ねてきたというが、いずれも中途半端に終わり、十分な説明をしていない。また、開催しただけで約束事もいとも簡単に反故にしている。PIというだけで話し合いの成果といえるものがない。
	・事業者である、国土交通省、東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社が、平成25年9月に行った「大深度地下使用認可申請に向けた東京外かく環状道路(関越～東名)の説明会」は、その名のとおりに「使用認可申請に向けた説明会」であり、また、時系列的にもその後申請された使用申請書及びその添付書類を周知するための説明会でないことは明らかである。(中略)認可申請後に、使用申請書及びその添付書類を周知するために必要な措置として、説明会を十分な質疑応答の時間をとって開催することを事業者にもとめるべきである。求めないで認可することは、法に違反する疑いを生じることになる。
	・「工事中」の作業に対する安全対策や「完成後」のトンネル内での火災・地震など災害時における安全対策等事業の各段階に対応した適切な情報の提供と「完成後」の点検作業(筐子トンネル事故の不手際)の方法等を施工前に明確に説明してください。
	・調査から施工の段階で住民の声を十分聴くようお願いいたします。
	② 公聴会の開催について
	(主な意見)
・市民推薦専門家を呼んだ公聴会を開催願いたい。	
・大深度地下の使用の認可を行う国土交通大臣は、認可を行う前に、法や基本方針に従って、公聴会を開催し、広く意見を求めることを要求する。	
損害賠償	① 損害賠償・補償について
	(主な意見)
	・地下に大深度トンネルがあることによる地価の下落を補償する手段を講じること。
	・地下にトンネルができると土地がキズ物になり地価が下がるのでやめてほしい。どうしても強行するのなら固定資産税を免除してください。
	・何よりも健康被害は、住民本人にとっては取り返しがつかない。健康不安を訴える全住民の移転補償に応じるつもりなのか。
	・工事や地下利用による地上への振動などの影響が予測できない。それにもかかわらず、地上権が及ばないとされているために土地所有者(あるいは地上部の住人)には事故・疾病の補償がされません。
・何よりも飲料用の井戸が汚染される懸念が高いが、そのことに対する補償の言及が全くない。	
原状回復	① 使用終了後の原状回復について
	(主な意見)
	・地下を掘るのはやめて下さい。地下はやり直しがききません。元に戻す事はできません。
・使用終了後は法第38条(原状回復の義務)に従って適切に原状回復される保証があるか所有者は不安を覚えている。	

意見書の意見の要旨と主な意見【安全の確保に関して】

意見の要旨と主な意見	
火災・爆発	① 火災・爆発への対策について
	(主な意見)
	・一部では、大深度トンネル火災事故の場合、その影響による温度は、実に約3000度にも達するという研究結果が示されています。3000度近くの高熱に耐え得る外壁が造られなければ、トンネルそのものの維持はもちろん、地上への影響も重大なものになる可能性があります。もしそうしたトンネル外壁を造るとすれば、それにかかる費用は現在予定されているものよりはるかに高額になると考えられます。それらの点についても明確にしてほしいと思います。
	・トンネル内のガス事故を想定していない。
	・火災、爆発時用の消火ポンプはどの程度準備されているのか？これらの災害はどこで起こるか判らない。とすると全長16kmについてどの位のピッチで配備されるのか？また起動は誰が同様なタイミングで行うのか？
	スプリンクラーの設置間隔は示されておらず、避難場所を確保する初期消火が可能なか心もとない。にもかかわらず、非常口は360mおきであり、利用者の安全が図られているとは言い難い。
	・東日本大震災、NEXCO中日本の天井崩落事故の不祥事の後であるにも関わらず、避難路の具体については一切説明がありません。ただ、複数方式があることのみ述べられています。
	・地下40m直径16mの地下トンネルで事故がおこったらどうなりますか、みんな脱出出来ますか、保証されますか。 ・本来、防災・避難のシミュレーションを実施し実施計画を策定しているので、広く住民・利用者へこの内容を広く公開し、危険な検討結果を周知すべき。
地震	① 地震時の影響について
	(主な意見)
	・いま外環道路が予定されている地域も、近い将来必ず発生することが予想されている首都直下型地震にさらされる地域です。万一この地域にこうした地震が起きた場合、どのような影響が予想されるのでしょうか？それに対する回答は明確にされているとは言えません。
	・大深度と比べて揺れの大きい浅深度のランプ部やジャンクションの高架部の強度が、特に接合部等も含めて十分か示されていない。 ・東京外かく環状道路(関越～東名)の耐震性の説明は、大深度地下は地表面や浅深度より揺れが少ないという一般的な説明だけである。しかし、大深度地下においても2つのトンネルをつなぐ避難路の部分や分岐部など強度的に弱点がある。これらの箇所においても十分な耐震性を有していることが示されていない。
浸水	① 浸水対策について
	(主な意見)
	・最近の異常気象によってもたらされる局地的集中豪雨が大深度地下に与える影響について、どのようなシミュレーションがなされているのでしょうか？ ・地下40mに造られる地下道のさらにもっと深くの地下に、排水のための施設が作られるのだとすれば、それはどのようなものであり、その建設のための費用はどの様に見積もられているのでしょうか？ ・トンネル内に雨水が大量に流入した場合にも、渋滞の発生、自動車の故障などの事故が発生する可能性が高い。流入するランプ道路は、床版式の避難路が設定される計画であるが、下の避難経路が水没する可能性もあり、避難不可能となる。代替え処置等の検討もなされておらず、安全性が確保されているとは言い難い。
停電	① 非常用電源について
	(主な意見)
救急・救助活動	① 救急・救助活動について
	(主な意見)
犯罪防止	① テロ対策について
	(主な意見)
その他【心理的対策】	① 地下施設における不安感について
	(主な意見)
	・トンネル内事故が起これば、地下閉鎖空間であるだけに、パニック状態になることが予想されます。敏速な行動が取れるのか疑問です。

意見書の意見の要旨と主な意見【環境の保全に関して】

意見の要旨と主な意見	
地下水	<p>① 地下水の影響予測における調査について</p> <p>(主な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・練馬・世田谷区間の地下に高さ16m(トンネルの直径)、長さ16kmの巨大なダムができるのと等価の建造物で最新の科学者たちの知見では、大深度トンネルが地下水に影響しないと結論づけるには調査不足であるという声が上がっています。</li> <li>・計画線に沿ったボーリングはしているが、その周辺については今までのデータによるとして独自の調査はしていない。湧水が多く、河川も流れている地帯であるから地下水、地質には外の場所と違った特性があるので、地歴も含めた調査を要する。</li> <li>・数本のボーリング調査だけでは実態が十分把握されない。よって環境への影響がないという調査結果を容認できない。</li> <li>・本計画は、複雑に重なり合っている地層を貫いて巨大なトンネルが掘られるために、帯水層から水が抜け出す事態が発生する。本計画の環境影響評価及び設計のために、100本近いボーリングを行っているが、深さ40mのものが多く、検証は不十分である。周辺の開発用ボーリング調査等の結果なども収集して精密なシミュレーションをすべきである。</li> <li>・環境影響調査では、地下水位は調査・測定するが、地下水の流量そのものを調査していない。</li> <li>・長年の取水により、周辺の地下水は、本来西から東へと流れるはずが、地下水位等高線からみると、三鷹市牟礼から武蔵野市吉祥寺南町付近を中心として、周囲からそこへ向かって流れ込む構造となっている。しかし、環境影響評価では、この点を評価している様子はなく、影響なしと結論付けているのは、基本的調査が不十分な証左である。</li> </ul>
	<p>② 地下水変動予測手法について</p> <p>(主な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「三次元浸透流解析」の結果、深層地下水への影響はほとんどなし・・・と結果が出たとのことですが(別添書類6-24参照)、それはコンピュータにインプットした解析条件がおかしいからです。即ち結果が良くなる様な解析条件を入力し計算させているからです。例えば、三次元浸透流解析では、土留め壁部は不透水として設定しています。即ち透水係数ゼロです。こんなことは実際にはあり得ない事ではないでしょうか？(アセス:評価書資料編6-56参照)これを僅かな量だけ透水ありとした場合には結果の数字が全く大きく変わるのです。従って、解析条件を再度見直し、「三次元浸透流解析」をやり直すべきです。</li> <li>・本計画は、武蔵野台地のかつての湧水地帯を直径16mのコンクリート製トンネル2本を並べて16kmにわたり敷設する過去に許可例のないもので、このような長大な構造物がどのような環境的影響を及ぼすかは、現在の地下水学では未知の領域である。しかも、その環境アセスメントの内容は粗雑で、測定メッシュの粗雑さ、(異常気象時データを考慮せず)インプットデータの作為的操作などが行われており、トンネル周辺の細かな水圧変動が見逃され、また、太平洋海水温度が上昇することによる近未来の異常気象の頻発を一切予想しておらず、事業認定審査時には見過ごされがちな問題点がこれまで住民側科学者から指摘されている。</li> </ul>
	<p>③ トンネルの出水、漏水、水みちの発生の可能性について</p> <p>(主な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「みずみち」の発生は無しというが(縦覧図書:別添図書6-23参照)、あちこちのトンネルからの漏水量が発表になっているが、それはどう説明するのか? 都営地下鉄:1日10,000トンの地下水を下水溝に排水している。(H14/11/8都議会決算委) 圏央道八王子城山トンネル:1日500トン排水 環八井荻トンネル:1日60トン排水</li> <li>・中央環状品川線のトンネル工事の出水事故において地盤沈下がおきています。同類の本工事が地下水豊かな当地域に同様におきる危険は極めて高いと思われます。</li> <li>・構造的に周囲から地下水が集中する地層に、トンネルを掘るならば、その深さ、浅さにかかわらず、掘削途中のトンネル内に流れ込むことは容易に想像できる。</li> <li>・国交省の報告書(平成16年3月大深度地下利用企画室発行「大深度地下利用における環境に関する報告書」)では、水みちの可能性があるので十分注意を・・・と発表している。それに対して外環事務所の説明では水みちの発生は無しとしている。</li> <li>・トンネル外壁には水は流れないとしているが、水の性質を理解していない答弁である。水は圧力の高い方から低い方へ、どんな小さな隙間でも浸み出し流れていく力がある。だからこそ岩盤の中に鍾乳洞ができるのである。砂礫層の中をより圧力の低い側へ水が流れ、固いコンクリート壁に沿って移動し、いわゆる「水みち」ができることは容易に想像できる。</li> </ul>
	<p>④ 地下水流の堰き止め・分断、地下水・池・川の枯渇について</p> <p>(主な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・16kmの巨大トンネルは地下水の流れを堰き止め、善福寺池や川を涸らす恐れがある。</li> <li>・外環道路のルートには、井の頭池・善福寺池・石神井池・三宝寺池(国指定天然記念物)が連なります。これら「武蔵野三大遊水池」のまわりには、豊かな地下水が蓄えられ、その地下水は西から東へと流れています。そこを直径16mという巨大なトンネルが縦断すると、地層は分断・破壊され、広い範囲の地下水脈に大異変が。地下は破壊すると、二度と元に戻らず、取り返しのつかない自然破壊に。</li> <li>・最も大きな問題は、地元の宝・・・善福寺池の枯渇、善福寺川の枯渇である。それだけでなく地下水位が現在地よりも大きく低下することにより、植物が根から給水できなくなり、次第に涸れていく・・・花が咲かないから昆虫が来なくなる・・・従って野鳥が居なくなる・・・という連鎖で、水と緑に恵まれた、自然環境がとても素晴らしいエリアであったものが、ゴースタウン化してしまうのである。</li> </ul>

意見の要旨と主な意見	
	<p>・直径16mという巨大な口径の構造物が2本も16.2kmにわたって、水の動きを分断する形で構築されるトンネルは、何層にも重なる帯水層をふさぎ、水が片側に滞留する可能性が相当に高い。滞留する水は、地層をもろくし、地震の場合は液状化の要因となる。帯水量が増加すれば、どこからか地上にあふれ出すことも考えられる。一方で、反対側では、今まで満たされていた水量がなくなるため必然的に枯渇し、地盤沈下が生じる可能性が高い。</p> <p>・圏央道の工事で、高尾山の地下水脈が枯れて大きな問題になっていることから明らかなように、トンネルやシールド工事などは、地下水脈の破断、遮断などを引き起こし、自然公園等の植物枯死など生態系へも影響を及ぼすことが常識となっています。</p> <p>・圏央道も八王子城址の水を枯渇させました(事前の調査に基づく行政の発表がデタラメだったということですね)。不測の事態は起こり得ます。</p>
⑤	<p><b>地下水の変化による地盤沈下について</b></p> <p>(主な意見)</p> <p>・16kmの巨大トンネルは地下水の流れを堰き止め、地盤沈下を起こす恐れがある</p> <p>・本計画の地層は、砂礫層を中心に帯水層、難透水層が幾層にも複雑に積み重なり、なおかつ10°の傾斜をもって傾いている。地盤沈下は、砂礫層などの帯水層の水が抜け、全体の地下水位の低下に伴い、粘土層などの難透水層から帯水層への水分の絞り出しが生じる結果、難透水層が収縮し、地盤が沈下する。本計画は、複雑に重なり合っている地層を貫いて巨大なトンネルが掘られるために、帯水層から水が抜け出す事態が発生する。</p> <p>・専門家によれば、地下水位変動による地盤沈下などの被害は4年以上経過しないと明確になってこないということである。しかも、どここの地盤が沈下する可能性があるかは、詳細なシミュレーションによっても、建物の強度等との関係もあり、十分に予測することは困難である。大深度によって、なんら保障されない家屋が、気がついたら傾斜したり、ひびが入って住めなくなる可能性が否定できない。</p> <p>・土丹層の強靱さから、大深度トンネルが地下水に影響を与えることはない、としている。しかし、いかに土丹層が強靱であっても、「不透水層」とする考え方は、近年の科学では、大きく変更を迫られている。しいて言えば岩盤でもない限り、せいぜい「難透水層」とでもするのが科学的であって、時間の長短はあっても、透水は行われる。このことは、水分が抜けるのに時間がかかる、ということも等価であり、水分の抜けた土壌は、やがて、土壌の変質を起こす。</p>
⑥	<p><b>地下水の汚染について</b></p> <p>(主な意見)</p> <p>・三鷹市、調布市、武蔵野市の飲料水は60～70%が地下水で、しかも外環沿線に水源となる井戸が集中しています。井戸が枯渇したり、工事に使用される化学物質が地下水＝飲み水に混入し、健康や命を脅かします。</p> <p>・シールド工法は周辺に化学素材を注入し、掘削予定の土を固めるものであるが、圏央道八王子付近では、八王子城址から白い化学物質が周囲の排水溝に流れ出て、問題となった。本計画周辺でも同様のことが生じることが懸念される。</p>
⑦	<p><b>地下水のモニタリングについて</b></p> <p>(主な意見)</p> <p>・外環道(練馬～世田谷)のルートは江戸時代以来の水源地帯であり、現在もお石神井池、善福寺池、井の頭池などの池とそこから流れ出る河川が、大都会の中の貴重な「水と緑」の空間を構成しています。外環道の大深度トンネル及びジャンクション・インターチェンジの接続用トンネルが、この様な自然環境を改変する恐れを否定できません。少なくとも、現状のより詳しい調査と工事開始から10年間のモニタリングを約束すべきです。</p> <p>・地下水、地盤沈下について、国は工事中は2年ごとに、工事が完了した時とさらに1年後に調査するといっています。地下水に実際に影響がでるのはもっと先のことだと思います。定期的な事後調査を少なくとも10年は継続する仕組みを作ってください。今後の同種の工事の参考になるはずですよ。</p>
⑧	<p><b>地下水温について</b></p> <p>(主な意見)</p> <p>・地中深さ約50mのトンネルでは、毎日約10万台のクルマが通行する事により、地下に巨大な床暖房を備えた事と同じになるのです。クルマ(平均的な乗用車の場合)は1時間当たり約2万kcalの熱を車外に放射しながら走行しています。判りやすく言うと1キロワットの電気ストーブを二十数個付けて、外にかざしながら走っているのと同じ事なのです。トンネルに接している地下水の水温を上昇させ、周囲の土壌の温度を上昇させ、土壌水分が大幅に減少する。これにより植物の生育状況はまるで変わってしまうのです。この様な事が考えられる場合は、水温の変化もアセスの中に取り込んで実施することが「大深度地下における環境に関する検討調査報告書」の3-19頁にアセス実施時に対応すべき項目として記されています。今回のアセスでは実施していない項目なので追加として実施すべきです。</p>
⑨	<p><b>地下水流動保全工法の効果について</b></p> <p>(主な意見)</p> <p>・国交省は、地下水流動保全工法を実施することにより浅層地下水への影響、地盤沈下への影響は小さいと考えられているが、専門研究者には調査資料が粗く、根拠不十分の見解が多い。特に、計画線内以外の周辺地域においてどの程度のボーリング調査が行われたかについて資料の開示も説明もなく、地下水への影響調査が十分に行われたとは到底言えない。環状8号線井荻トンネルは同工法により施工されたが、周辺地盤の沈下、井戸の枯渇、ガス管・水道管の破損を生じたことが報告されており、外環本線に大深度地下使用を申請するについてはより綿密な影響調査を行ってからにすべきである。</p> <p>・地下水流動保全工法の効果と確実性。 この保全工法は本当に効果があるのか？採用した全国の16例についてトンネルの上流、下流側の地下水位のグラフを示して欲しい(口頭では水位が安定していると聞いているが、それでは納得できない)。我々が入手した環八井荻トンネルの地下水位グラフではその工法を実施した時点から引き続いて最近まで、上流、下流の水位差が4～5mもついているのです。効果が無い事明白です。外環のアセス評価書ではこの工法採用が目玉商品となっており、この工法の不確実性は有りませんと謳っているのです。</p>

意見の要旨と主な意見	
	⑩ 環境アセスとの整合性について
	(主な意見) ・今回縦覧中の別添書類6-23に掲載の深層地下水の予測結果はアセス評価書の記載数値とは変わっています(評価書本編9-5-49頁参照)。何故変わったのか?この数値が変わったという事は他の数値も変わったのか?(他の箇所、浅層地下水、深層地下水の何れも)数値によっては評価書の本文も書き換える必要があるのではないか?この変わったことに対しての通知は関係部門、住民に対し行ったのか?どの様に行ったのか?これは非常に問題であると考えます。
施設設置による地盤変位	① 地盤沈下について
	(主な意見)
	・地盤変位を起こす可能性がある。
	・大深度地下を使用する東京外かく環状道路(関越～東名)の事業は、以下に挙げるように多くの疑問、不安が住民や専門家から提起されている。大深度の土地やその周辺の住民に地盤沈下や家屋の損傷を与える恐れがある。
	・世界で初めてのこの巨大な大深度トンネルは地盤も沈下させるでしょう。専門家も危惧しています。
	・地盤沈下が起これば、住宅は僅か0.5センチの傾きでも、暮らしにくくなり、不動産価格は低下してしまいます。心身の健康にも悪く、医療費など社会的な損失も生じるでしょう。
	② トンネルの維持管理・耐久性について
	(主な意見)
	・100年か、メンテをしても150年で老朽化ははじまり進むトンネルを地下40mに掘って、耐用年数を過ぎたときどうするのか。そこが地上や浅い地下に造るのとの最大の違いだと思う。
	・トンネル自体の耐久期間、セグメントの交換などあるのか、など様々な疑問がある。
化学反応	① 地盤の劣化について
	(主な意見) ・世田谷区内で大深度地下での分岐合流部が計画されている場所の近くには、ゲンジボタルも自生する特別保護区の成城みつ池があります。すぐ近くで行われた地盤及び地下水の酸性化試験で、地盤が酸性化するおそれがある。地盤が酸性化すると地盤強度が低下するとされていますが、水循環や地盤調査が行われていません。 ・武蔵野台地での、外環の計画地周辺は上総層という地層(粘土層)が多く存在するところ。この地層には、黄鉄鉱を多く含み、空気と触れると、化学反応を起こし酸化する性質を持っています。地下水は硫酸となり、地層は酸化しボロボロになってしまうのです。ところが、アセスでは、掘削した直後にセグメントと呼ばれる部材で露出した地盤を覆い、地盤及び地下水が直接空気に触れる事が無い為、酸化が起こらないとしているのです。真空中でもないのに、ほんとに直接空気に触れずに作業が可能なのでしょうか?
その他【大気質】	① 大気汚染について
	(主な意見)
	・換気塔から出る二酸化窒素等の到達地点は、換気塔直下ばかりでなく、一例ですが世田谷区の場合、最大着地濃度出現位置は、換気塔の北東約871m、すなわち生育医療センター(赤ちゃんの病院)の目の前です。この様な配慮を欠いた事業には賛成できません。
	・換気塔から出る二酸化窒素等の到達地点は換気塔直下ばかりでなく、一例ですが、杉並区の場合、最大着地濃度出現位置は、井荻小中学校や荻窪中学校付近といわれています。この様な配慮を欠いた事業には賛成できません。
	・武蔵野市でも、青梅街道インターチェンジの排気所、中央ジャンクションの排気所からの排気ガスが風向きによっては降り注ぐと思わなければなりません。排気塔が高いと、半径800～1000メートル地域に落下するといわれています。
	・外環トンネル内の排気ガスを地上に捨てる換気塔は4カ所5本で、そこから膨大な排気ガスが集中してはき出されます。このうち2本は三鷹市北野に建設予定。すでに中央高速・東八道路付近では、小学校の喘息罹患率が全国平均を大幅に超えています。それに加えてさらに空気が汚れると、子どもたちの健康は危機的な状況になるでしょう。東八インターに集まる車の排気ガスも深刻。町中で大気汚染が悪化します。
・大泉ジャンクションに巨大換気所が設置されると、東名JCTから大泉JCTへ向かう16キロにわたる大深度地下トンネル内の排気ガスのほとんどが大泉側出口から排気され、排出される汚染物質NOxやPMの数値は、東京外郭環状道路沿線中最大となり、練馬区民へ一方的負担を強いることとなります。現在の劣悪な大気汚染の状況に加えて、更なる被害が予想され、また大泉IC周辺500m以内の5つの学校(大泉北小・橋戸小・泉新小・大泉北小・三原台中)に通学する児童・生徒に対する喘息、アレルギー性疾患をはじめとする深刻な健康被害の増大が懸念されます。大気汚染をはじめ一向に減らない様々な環境汚染物質の胎児への影響、各種障害との関係が疑われる今、区民の生命を守り、健康被害を軽減し、子育て環境の更なる悪化を防ぐことは何よりも優先されるべきです。	
	② 予測手法について
	(主な意見) ・ブルーム式での予測では、「平地で風の向きは一定」として計算しており実際を反映しているとはいえません。実際にはビルなどもあり複雑な地形になっているのであり、三次元流体モデルでのアセスの再検証こそまず行うべきです。

意見の要旨と主な意見	
	<p>・国交省は、環境アセスにおいて二酸化窒素、浮遊粒子状物質 (SPM) を「日平均値」をもって予測値を出している。自動車走行により大気中に生じるNO<sub>2</sub>等汚染物質の濃度は場所によって高い箇所から低い箇所まで千差万別であり、また気象状態や交通量の変化等によっても濃度は常時増減する。環境に対する影響評価においては、平均値でなく、最悪の予測数値も併せて評価等を行うべきである。人の生命、健康への影響という重大な予測に関しては、平均値ではなく、最悪の予測値をも検討の要素とすることが特に必要である。</p> <p>・大気汚染は、周辺道路の影響を著しく受ける。従って、単にバックグラウンド濃度に外環の換気塔排出量を加算するのではなく、周辺道路の大気汚染状況も予測した上で、外環の排出量を加算した予測数値を示すことが求められる。特に、事業化されている都市計画道路の汚染状況を加味して予測することが必要である。しかしながら、環境影響評価はそこまで考慮に入れたものではなく不十分である。</p> <p>・私は喘息もちであり、インターチェンジ、ジャンクションの周囲の大気汚染について、周囲への影響の分析が、こちらもあまりにも客観的でこちらもまったく信用できない。設置後排気塔などの周囲における大規模な公害裁判があった場合、敗訴し、賠償費用も莫大なものとなることは確実である。賠償金も我々の税金であるわけで、容認できない。</p>
③	<p><b>換気所の処理能力について</b></p> <p>(主な意見)</p> <p>・大気について、換気所がどれだけの機能を有するのか。中央環状では道路の中央に換気塔が多数建てられているが、外環道の場合、五カ所に集中している。処理しきれぬのか。上空に拡散して影響はないというが、どこかに落ちるわけで影響を受ける場所はある。住民の心配に答えていない。</p> <p>・対応の方針で、大気汚染物質の除去装置は、低濃度脱硝装置の能力を検証し、今後の最新技術のものを検討するとしていたが、先日、国交省に確認したら、「汚染物質は、少量の排出で基準内、したがって集塵機のみで低濃度脱硝装置等は付ける必要なし」との見解。練馬区は低濃度脱硝装置設置を外環道延伸計画の合意条件にしていると区議や住民は思っている。</p> <p>・地下化の最大の利点のひとつは自動車の排気ガスを大気中に直接たれ流さず、浄化して放出できることである。しかし、その浄化装置の性能は汚染物質の8割程度を除去するものに過ぎず、全線16kmの3カ所4基の換気塔から集中的に放出するので、排気塔周辺地域を局所的に高濃度で汚染する。また、上空めがけて放出し、広い範囲に薄めて拡散するやり方は、まさに「天に唾する」20世紀の公害パラマキ型、汚染垂れ流しの設計思想である。</p>
④	<p><b>地球温暖化への影響について</b></p> <p>(主な意見)</p> <p>・地球温暖化対策に逆行する外環道計画そのものに反対します。 理由:環境影響評価で外環道は、1日10万台を越える自動車通過すると考えられ、排出されるCO<sub>2</sub>は、年間8万4000トンが毎年放出され続けると指摘しています。しかも建設にはばく大な鋼材とセメントが必要で、原材料の生産過程で多大な二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) が大気中に放出されます。道路のような公共事業の場合、建設費100万円あたり、二酸化炭素と放出量は1トンであることが国立環境研究所のデータに示されているため、建設費を4兆円とすると、400万トンのCO<sub>2</sub>が大気中に放出される計算になります。そのために東京ではヒートアイランド化が著しく、生活環境をさらに悪化させ、国や東京都が進めている対策に逆行しています。</p> <p>・外環道路建設の目的は都心部の渋滞解消とCO<sub>2</sub>削減とのことです。しかし、誘発交通量が新たな渋滞を生み、結局CO<sub>2</sub>を増やすことは過去の国土交通省の道路事業をみれば明らかです。しかも、1兆2820億円の建設費をかけて、10年余り続く工事でも多大なCO<sub>2</sub>が発生します。地球環境を考えたとき、このような大事業は中止すべきです。</p>
⑤	<p><b>PM<sub>2.5</sub>について</b></p> <p>(主な意見)</p> <p>・PM<sub>2.5</sub>やNO<sub>2</sub>が飛びっぱなしになるこの事業には賛成出来ません。</p> <p>・環境影響評価の手法や結果に疑問があるだけでなく、特に微小粒子状物質 (PM<sub>2.5</sub>) については全く評価されておらず、環境基準を満足することさえ不明である。微小粒子状物質 (PM<sub>2.5</sub>) の主要な原因のひとつは、ディーゼル車の排ガスや道路粉じんなどであり、東京大気汚染裁判の和解を経て、環境基準が定められ、観測体制が整備されつつある。また、環境基準をはずれるものが多いにもかかわらず、この東京外かく環状道路の環境影響評価項目にPM<sub>2.5</sub>は含まれていない。PM<sub>2.5</sub>について環境影響評価を実施し、環境基準を満足することを確認すべきである。満足しない場合は、設計変更等必要な措置を講ずるべきである。</p> <p>・PM<sub>2.5</sub>は、排気ガスよりも、タイヤと道路との摩擦によって生じるとされている。IT・JCT地域では地下50mから地表または地上15mまでの傾斜路を走行することになり、PM<sub>2.5</sub>を含む粉じんが大量に排出されることが想定される。これらは、十分な除去装されなまま排気所、料金所、そしてランプから排出され、周辺地域を汚染していく。これらへの対策が全く顧みられていないため、今後のぜんそく患者の増加等が懸念される。</p>

意見の要旨と主な意見	
その他 【騒音・振動・ 低周波】	① 騒音・振動・低周波について
	(主な意見)
	・在宅で介護・看護している者として、大深度の低周波微振動に耐えられない
	・もし、この家の下に道路が作られると、昼も夜も休みなく車が走り、その振動で夜も寝付けなくなると思います。
	・1日10万台のクルマが走行する大深度地下50mのトンネルからは、四六時中、地底から車の走行音が地上に生活する住民に届くことになりま。これがどの様な形で住民に届くのかは、大深度地下での知見が少ない為に、容易に推測が出来ないのです。生理学的にどの様な影響を受けるかは全く未知数なのです。 縦覧図書・別添書類6-48以降に騒音、振動、低周波音の予測が出ていますが、予測地域がJCT付近ばかりで、その他の箇所での予測値は全く判りません。
・大深度地下にあっても、トンネル内を大量の車が走行することにより、騒音・振動、特に低周波振動が伝わり、周辺住民の体調悪化の原因となることが想定される。 騒音・振動等から人が受ける影響を生理的影響、心理的影響、活動妨害、社会的影響があるとされているが、因果関係が明白にならない場合も多く、多くの被害者が原因不明の体調不良に悩まされる結果となっている。 しかしながら、本計画では、騒音・振動等の影響は限定的にしか評価しておらず、大深度部分から伝わる影響を過小評価している点で、環境配慮が不十分である。	

意見書の意見の要旨と主な意見【バリアフリー化の推進・アメニティの向上に関して】

意見の要旨と主な意見	
バリアフリー化の推進	① 避難時の交通弱者への配慮について
	(主な意見) ・道路は公共空間であるため、交通弱者の方々も利用します。徒歩での脱出を強いられるなか、どのように避難するのか、説明は一切ありません。
	・火災などで煙が蔓延するであろうなかを何キロも歩くことなど想像できません。まして、身体の不自由な方や、妊婦、幼児、視覚・聴覚障害者などへの配慮はどうなっているのでしょうか？
	・脱出経路はもちろん確保されていると思いますが、地上の高速道路より格段に避難が難しいことは明らかです。地上まで直線でも40メートルの距離を、事故が起こったときに、特に足下が不安な高齢者・幼児が逃げ切れるとは思えません。怪我人の搬送はどうするのでしょうか。

意見書の意見の要旨と主な意見【施設の耐力に関して】

意見の要旨と主な意見	
施設の耐力	① 準拠する基準類について
	(主な意見)
	・本トンネルの必要な耐力の計算基準の根拠としている準拠基準はトンネル径15M以内であり、本事業のシールドトンネルの規模には適合していません。しかし、これを有識者で構成する検討会で問題ないとしたなど、杜撰な計画と言わざるを得ません。
	② 建造物の耐力について
(主な意見)	
・東京駅や環6地下工事では、地下水の圧力により、建造物が浮き上がる事態が発生しており、トンネル全体が絶えず横方向からの水圧に耐えられるのかという疑問も解消されない。	
・完成後の耐力は十分でも、工事作業中の耐力を検討する必要がある。この工法の部分は、まず、シールド工法で大小2本を通し(まず崩落の危険性はないであろう。)、その間と天井部分をつないで、トンネル形状にし、天井部分にロックボルトを通すことになる。この工事作業が崩落など最も危険と思われる。工事作業の各ステップでの、耐力計算が示される必要がある。	