

瀬戸学区 事業説明会の主な質問・意見

2006.2.28.開催 瀬戸学区事業説明会資料(抜粋)

開催日 2004年 7月 6日

質問・意見等の要旨	回答・見解の要旨
<p>1 事業説明会について (1) 回答済事項</p> <p>① 事業の進め方について、事業説明会を開催している状況で、山北地区の測量等現地調査を行うとの事だが、説明責任を果たしていると言えるのか。</p> <p>② 福山道路等の幹線道路網は既に3年前に都市計画決定されている。現段階で事業を中止させる事ができる見込があるのか。事業者はこの事業を本当に実施する気があるのか。間に挟まれた地権者はどうなるのか。どちらにも地権者の自由を束縛する権利は無い。この点を踏まえて、初めて参加する方の事前説明会開催や説明会の毎月開催など、説明会の運営方法や開催間隔を検討してほしい。</p>	<p>1 事業説明会について (1) 回答済事項</p> <p>① 瀬戸学区全体では10回以上の説明会を開催し、山北地区だけでも計4回の説明会を開催する中で、可能な限り資料等も用意して御説明してきており、本日は新たな方法での説明会を開催したが、今後も御不明な点については引き続き御説明をする中で御理解を深めて頂き、説明責任を果たして行きたいと考えています。しかし、一方では地形測量等の現地調査に基づく詳細図面を基に、より具体的な説明を受けたいとの御要望も多数頂いています。特に、山北地区では所有区分を単位としたアンケート調査を実施しておりますが、回答を頂いた件数の7割以上で、測量等現地調査に御協力を頂けるとの集計結果が出ており、(これら多くの方々への説明責任を果たす観点から、)現地調査も実施して参りたいと考えております。</p> <p>② 事業が予定より遅れ、地権者の皆様には御迷惑をおかけしており、申し訳ないと考えていますが、今後の説明会の開催方法等につきましては、この場で回答できませんので御容赦を願います。今後、できるだけ御要望に沿える方法を検討し、御連絡させていただきます。</p>
<p>2 事業全般について 質疑なし</p>	<p>2 事業全般について 質疑なし</p>
<p>3 環境について (1) 回答済事項</p> <p>① 道路の設計に当っては、環境基準より下げた数値を努力目標とできないか。また、供用後の事後調査の時期はいつごろか。</p> <p>② 今回の説明会資料でもSPMの予測値が環境基準を上回っているが、具体的な対策を示すべきではないか。</p> <p>③ 植栽のSPMに対する効果について、具体的なデータを示してほしい。</p> <p>④ SPMの発生源割合については、環境省では平成9年度、東京では平成2年度に算出しているが、広島県や福山市では何故できないのか。</p> <p>(2) 課題事項</p> <p>① 福山市でSPMがどれだけ排出されているのか。</p> <p>② 新しい道路を造るときには健康等の生活環境に配慮し、環境基準を守る必要があるため、環境基準を超過しないという資料を提示してほしい。</p>	<p>3 環境について (1) 回答済事項</p> <p>① 環境影響評価は、全国統一のマニュアルによって実施しており、環境保全目標は原則として環境基準となっておりますので、御理解をお願いします。ただし、基準値付近の予測では、供用後に超過するおそれがあるとの趣旨の御質問と思いますが、環境影響評価書では供用開始後には現地で実測し、環境基準値を越える場合には、できるだけ速やかに環境保全措置を実施することとしております。</p> <p>② SPMに対する対策としては、バックグラウンドの低減として備後地域公害防止計画による対応の他、自動車の単体対策として排出ガス規制の強化が実施されます。道路事業では植栽・路面清掃の実施、及び脱硝装置や集塵装置など新技術の採用検討など環境影響評価書に基づく保全措置を誠実に実施して参ります。</p> <p>③ 植栽の効果については、具体的データはありません。</p> <p>④ 東京都等では基礎データの蓄積があり、推計が可能となっているようです。このため、備後地域においても、来年度から現地の基礎的データを収集し、データが蓄積された段階で推計する予定と、担当部局より聞いております。</p> <p>(2) 課題事項</p> <p>① 備後地域公害防止計画では、備後地域の工場・事業所からのばいじん排出量が、平成9年度で約1,700t/年と推定されております。なお、この件については、二酸化窒素の排出量も含めて最新の数値を調査し、次回の説明会で資料を配付します。</p> <p>② 今回の環境影響評価では、SPMが環境基準を超過する予測となっておりますが、備後地域公害防止計画による施策や、自動車排出ガスの規制、道路での植栽・路面清掃等によって、対応することとなっております。</p>
<p>4 用地について 質疑なし</p>	<p>4 用地について 質疑なし</p>
<p>5 都市計画決定について 質疑なし</p>	<p>5 都市計画決定について 質疑なし</p>
<p>6 その他 質疑なし</p>	<p>6 その他 質疑なし</p>
<p>課題事項の整理</p> <p>1 浮遊粒子状物質や窒素酸化物の排出量について 資料-1のとおり</p> <p>2 環境基準を超過しない資料提示について 資料-2のとおり</p>	

3環状道路の整備効果



●環状ネットワークは首都圏の都市形成に重要な役割を担う

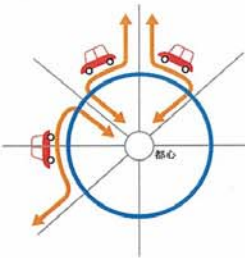
- ・首都圏道路交通の円滑化、災害時の緊急輸送路の確保
- ・沿線都市間の連携強化による都市機能の良好な分担

●これまでの部分開通でも大きな効果。全線開通の効果は計り知れない。

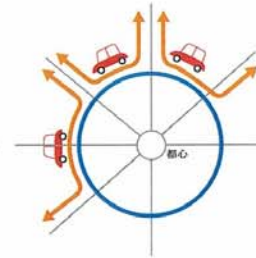
●首都圏交通の円滑化・災害時の緊急輸送路の確保

- ・環状道路が放射道路を相互に接続することで、都心の通過交通を排除 特定路線への交通集中を緩和
- ・環状方向のネットワークが、各放射道路を相互に補完し、たとえ一部が断たれても相互に補完できる。(阪神淡路大震災でも、被災地へのアクセス道路が寸断され、迅速な対応を阻害した。)

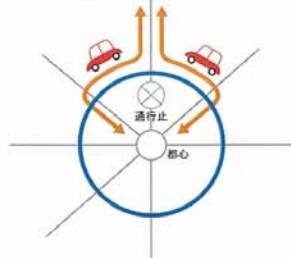
●分散導入機能



●バイパス機能



●災害時の迂回機能

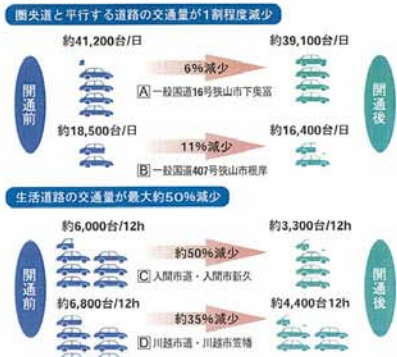


●沿線都市間の連携強化

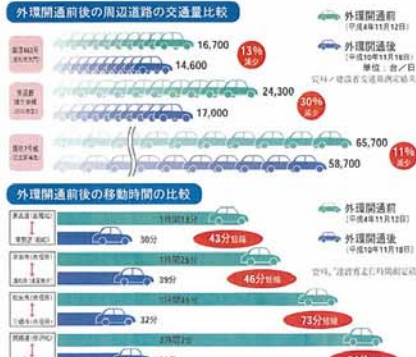
- ・埼玉新都心やみなとみらい21、筑波研究学園都市など、首都圏の核となる都市の整備が進む中、すでに環状方向の物流、人流が増加している。
- ・環状方向の高速ネットワークが整備されることで、首都圏の都市機能が適切に分担され、良好な都市構造への転換が加速。

●開通区間の整備効果

- ・圏央道(鶴ヶ島JCT~青梅IC)の開通による効果



・外環(関越道~常磐道)の開通による効果



1 東京の環状道路整備の歴史

2 道路の役割整備の効果

3 道路の整備

4 道路と鉄道の連続立体交差

5 新交通モデルの整備

6 これからの取り組み

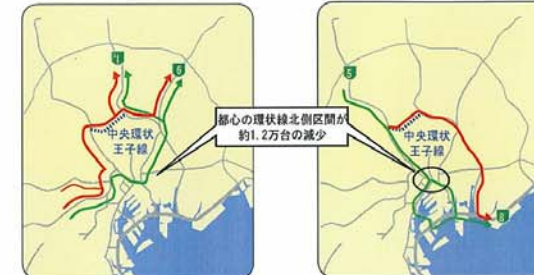
7 道路整備財源

3. 人・モノの移動、交流を支える社会資本

○中央環状王子線の効果

都心環状線北側区間を利用していた交通が、王子線に転換できるようになり、都心環状線の交通量が減少しました。

新たな移動経路ができたことで、例えば、「池袋~川口」や「池袋~東京ディズニーリゾート」間などの所要時間が大幅に短縮されました。これによってビジネスやレジャーの行動範囲が広がることが期待されます。



池袋~川口間の所要時間
約20分短縮



池袋~東京ディズニーリゾート間の所要時間
約40分短縮



図3-6 中央環状王子線による時間短縮効果
出典:首都高速道路公団HP

都心環状線を利用していた車が王子線も利用できるようになり、渋滞するジャンクションの通過時間は2~3割短縮し、東京線(前頁図3-5参照)も約1割減少する等の効果が現れています⁶。王子線による走行時間短縮等で生まれる効果は年間約870億円に相当します。



図3-7 中央環状王子線の整備効果
出典:首都高速道路公団HP

⁶ H17 首都高速道路公団事業(概算要求)概要 平成17年度の重点施策

区間別比較表(瀬戸地区)

項目		A ルート			B ルート			C ルート				
計画概要図												
計画概要		瀬戸池の北側を通過させ赤坂バイパス終点付近で赤坂バイパスに取り付けた案。			瀬戸池の南側を通過し赤坂バイパス、赤坂第1トンネル坑口付近に取り付けた案。			瀬戸ゴルフ場の南側及び瀬戸池の北側を通過させ赤坂第1トンネル坑口付近に取り付けた案。				
延長	土工部	3,650m			2,110m			3,730m				
	橋梁部	630m			1,320m			530m				
	トンネル部	1,390m			3,540m			2,090m				
	全延長	5,670m			6,970m			6,350m				
幾何構造	第1種第3級 V=80km/h		標準値(特例値)	使用値	第1種第3級 V=80km/h		標準値(特例値)	使用値	第1種第3級 V=80km/h		標準値(特例値)	使用値
	平面線形	最小曲線半径	400m (230)	540m	平面線形	最小曲線半径	400m (230)	700m	平面線形	最小曲線半径	400m (230)	900m
	縦断線形	最急縦断勾配	4% (7)	3.00%	縦断線形	最急縦断勾配	4% (7)	3.00%	縦断線形	最急縦断勾配	4% (7)	3.50%
		供用中の赤坂バイパスを極力利用するために、赤坂バイパスの終点付近に取り付けたため平面線形が悪い。			Aルートに比べ平面、縦断線形は良いが、トンネル内縦断がI=3.0%、が長く(L=2200m)なる。福山沼隈道路との交差が直交しJ.C.T形状はAルートが利良い。トンネル坑口付近にS型線形がはいる。			Aルートに比べ平面線形は良い。トンネル坑口部にS型線形がはいる。				
施工性					Aルートに比べトンネルが長くなり3ヶ所あることから、施工手順等に制約が考えられる。NO,155 付近右側長大切土の施工							
経済性	土工費	3,900 (百万円)			3,540 (百万円)			3,330 (百万円)				
	舗装費	530			310			540				
	橋梁費	4,400			9,210			3,740				
	トンネル費	6,970			17,750			10,520				
	用地及び補償費	7,610			3,000			6,850				
概算事業費		23,410			33,810			24,980				
交通運用及び走行性		赤坂バイパスとの取り付け部の線形が悪い。(R=540)			赤坂バイパスとの連絡施設がトンネル坑口付近に計画され交通安全施設の設置等に配慮が必要となる。			赤坂バイパスとの連絡施設がトンネル坑口付近に計画され交通安全施設の設置等に配慮が必要となる。				
総合評価		以下の項目からAルートを選定した。 ① 整備直後の赤坂バイパスを極力利用できる事。 ② 事業費が安価になる事。 ③ 構造物が少ない事。 ④ 延長が短くなる事。										