

20号線インターチェンジ追加資料についてのコメント

平成 15 年 7 月 24 日 協議員 樋上 寛

7月8日の協議会において、東八インターチェンジと中央道ジャンクションの一体化構造に20号線インターチェンジを追加した場合の建物移転棟数比較表が追加資料として提示されました。

三鷹市の場合、20号線インターチェンジを設置すると、開削ボックスの増加移転棟数は、約130棟と記載されています。約38%の増となります。この増加区域は、国土交通省からのヒヤリングによれば、三鷹～仙川間、通称バス通り(114号線)以南20号線までの計画ルートです。

この地域は、駐車場や農地も一部にありますが、比較的住宅密集地帯です。この地域の住民は、大深度の外環であれば、家屋移転はないものと思っています。その意味において、オープンハウスによる説明会において、住民の意見を聞くことの意義は大きいと思います。

住民の理解をうるためには、次の点を明らかにしなければなりません。

- ◇ 20号線は、都内ほぼ中央道と平行したルートであるので、20号線への入出は、調布または高井戸のインターチェンジの利用ですむので、20号線インターチェンジの必要性はどの点にあるのか。
- ◇ 20号線インターチェンジを利用すると予測される交通量。
- ◇ 外環は、高速道による都心通過交通分散化にあるならば、東八インターチェンジと中央道ジャンクションの一体化構造で都心西部地域のサービスに比べられると思われ、この場合の予測される交通量。
- ◇ 該当地域内には、億ションと呼ばれる高級マンションや大手銀行の寮、改築を予定するキリスト教の小さな教会があります。また建築中の住居2棟あります。生活に与える影響を考え、対策が必要。
- ◇ 20号線インターチェンジを設置したとき、外環へ入るために一般道や生活道路に車の進入が予想され、環境への影響が懸念されます。
- ◇ 建設中や完成後、沿線住民には、騒音、振動、発塵が懸念されます。具体的な環境対策を示すこと。
- ◇ 計画ルートから移転を要請される幅は、どれほどかなど。計画図道路予定線引きからの距離。

なお、P I 外環沿線協議会「中間とりまとめ」、第23回協議会議事録に記載されている事項と重複する内容が含まれています。

以上