

## 外環の計画のたたき台説明会

開催日	平成13年5月30日(水)	開始時間 19:00 終了時間 21:00
会場名	三鷹市立北野小学校	
出席者人数	住民側 約230人 行政側 国土交通省 関東地方整備局 川崎国道工事事務所 笹森事務所長、伊藤調査第一課長 東京都 都市計画局 成田外かく環状道路担当部長、石橋外かく環状道路担当課長	
配布物	たたき台パンフレット、説明会コメントカード、お知らせ用紙	
議事次第	1.開会 2.説明者紹介 3.挨拶 4.説明(スライド) 5.補足説明 6.質疑応答	

### 議 事 録

: 質問 : 意見 : 回答

#### 男性(三鷹市牟礼1丁目):

平成10年に外環計画がまな板の上に上がってきたいきさつは何か。  
昭和41年の都市計画図面はコピーできるのか。  
沿道の大気汚染等についてどのくらい検討しているのか。  
平成6年3月和光インターと関越の大泉間の開通式の席上で、当時の鈴木知事の大泉以南については環境に配慮し、地下構造を含めた整備の必要性があるという発言が契機となり、本区間の整備の検討が行われたという経緯がある。  
都市計画図の写しは、東京都では情報公開条例に基づき、手続きをしていただければ後日渡せるようになっている。  
地下化により環境への影響は概ね軽減すると考えている。換気施設については、脱硝装置を適用する事なども検討する。

#### 男性(三鷹市北野3丁目):

北野地区で影響があるとすればジャンクションだと思う。ランプ部はどれだけの角度になり、排ガスによる影響はどうなるかについて、検討しているか。  
シールド構造とした場合に地下水や地盤に即して最適なルートとして提案されたのか。  
角度は安全上決まっており、大体100mに対し6m上がる角度。設計を詳細にしていないので正確ではない。排ガスは、通常、本線から換気施設に取り入れて出す方法をとる。ただし一部は地上部に出るところもあり、影響対策を練ることが必要。今後、現地調査を行い計画が具体化したら環境アセスメントを実施し、環境基準を守るようにしたい。  
もしルートを変更したら新たに多くの権利者が生まれ、高い建築物の取り壊しが必要となる。また、外環周辺地域には建物が連担しており、新たにそこに道路を通す場合、混乱が起きるため基本的には現行ルートで検討を進めたい。

#### 男性(三鷹市):

地下構造にすることで環境負荷や渋滞の影響などが解決されるというが、十分納得できない。  
総量規制や低公害車にすることを進めて渋滞や環境問題を改善すべき。  
公共事業に関わる利権構造を首都圏に持ってくるだけだ。国家および地方財政が借金を抱えているのに、膨大な費用を使って環境破壊の事業を行うべきではない。  
地下化しても地下水や換気施設の影響などが課題として残るが、今後現地調査して影響がどうか評価し、環境基準を守るように努めていきたいと考えている。  
交通問題解消のためには交通の抑制も必要であり、交通需要マネジメントなどを研究しているが、万全な対策ではなく、やはり外環整備が必要と考えている。これに関するデータについては今後、用意していきたい。  
東京都としても、交通の抑制や公共交通への転換が必要と考えているが、都市計画道路の整備が半分しか出来てないという面から、道路整備も必要と考えている。交通政策は、公共交通への転換、ロードプライシング、交通流の円滑化の3つの柱で考えたい。大気汚染対策としては、ディーゼル車

対策が大きく、環境確保条例を制定し、対策に取り組んでいきたい。  
その他、貴重な意見として承る。

#### **男性（三鷹市井の頭）:**

扇大臣の原点に戻るとは、ルートも含めて検討すべきということだ。

23区の公害を三鷹に持ってきてほしくない。

換気塔周辺やジャンクション周辺では環境汚染が分かりきっている。外環よりも内側でロードプライシングを実施すれば、外環に自動車が集まるので、計画を認めるわけにはいかない。

貴重なご意見として承る。

#### **男性（三鷹市北野4丁目）:**

構造によって地上部の住宅への影響があるのではないか。

大臣が頻繁に代わっており、無責任だ。公害訴訟がおきたら、国は負けない自身があるか。

地上部への影響は、開削ボックス構造とシールド構造では若干異なる。シールドの直径分の深さがあればあまり影響はないといわれている。現場の地質条件を調査して設計していきたい。開削ボックス構造では、施工中は地上部の移転が必要である。練馬区間では、外環の上部にマンションをつくった例もあるが、今のところ苦情はない。

環境については、まだ計画が具体化されていないので、今後アセスメントをやり環境基準を守るよう努めていきたい。

#### **女性（三鷹市牟礼1丁目）:**

将来人口が減り、物流量も減るので、外環は将来的に必要なと思う。地方都市に人口が移動することも考えられる。

使われない道路をつくるより、広々とした公園や広場を後生に残すべき。不便だが住みやすい環境を残すべき。道路そのものがいない。

今回のたたき台の議論では、必要性から始めたい。将来人口や経済状況を踏まえて、十分予測し、東京西部の交通の改善を皆様と一緒に考えていきたい。

今後の人口減少は道路が不必要であるとの議論に直結しない。都の道路整備は遅れており、道路整備によって移動速度の向上や抜け道交通による交通安全、を図ることが必要。道路の機能には、交通を流すことだけでなく、ライフラインの収容、災害時の延焼防止等もあり、また日用品の輸送など、都市生活に不可欠。これを踏まえて意見をいただきたい。

#### **女性（三鷹市北野4丁目）:**

一部しか道路用地にかかっていないが、どうなるのか心配である。

まだ計画のたたき台を提出した段階で、きちんと図面も書いていないため詳しくはわからない。補償に関しても今は詳しく分からないので、個別に相談させていただきたい。

#### **男性（調布市緑が丘）:**

地上部の防災効果の説明では、地上部の利用を既成事実のように言うべきではない。

高速道路も含めた一般的な道路がこういった機能、役割、重要性を持っているかを説明したまでだ。

#### **女性（三鷹市牟礼）:**

国、都の借金は膨大であり、財政面について明らかにすべきである。生活や福祉面への予算が削られることが心配。

三鷹市民としては、大型道路よりも生活道路の整備が重要。

ジャンクション、インターチェンジを作った場合、私たちの生活への影響はどうなるのか。

千葉の区間を参考にすると大体1kmで1千億円かかると見込んでいる。新技術を駆使して建設費用削減を考えている。

抜け道に使われている生活道路の安全確保は重要な課題であり、何とかしたいと考えている。

ジャンクション、インターチェンジを作ったことによる環境への影響については、今後予測していく。

**男性（三鷹市牟礼）:**

インターチェンジを設置しなければ、外環ができて地域にとっては不便であり、渋滞緩和の効果も下がるのではないかと。インターチェンジの設置に対する考え方を聞きたい。

インターチェンジがない場合は利便性が低下する。一方、ある場合は地上部へ影響が発生する。そういった、メリット、デメリット両方を含めて設置の有無を検討していく考えである。

**男性（三鷹市北野4丁目）:**

ジャンクション設置により町会の多くの土地が取られる。ひとつの町にこのような大きな負担をかけてよいのか。

中央高速を地下に移し、地下でのジャンクションはできないのか。

負担軽減のため、よりコンパクトなジャンクションを作っていくことなどが考えられる。また、ジャンクション部は、開削ボックスで埋め戻して地上部を使える部分もあり、この利用については、地域の方と協力して考えていきたい。

中央道の地下化については検討していないので今後可能性も含めて検討していきたい。

**女性（三鷹市新川1丁目）:**

汚水処理場とゴミ処理場と中央高速があり、環境が悪い。排気ガスは高い場所でも測定するのか。移転を求められるのはいつごろになるのか。

未だ現地調査はしていない。排気ガスの測定方法はJISで決められた基準で測定するが、必要なら相談させていただく。

今後のスケジュールは、地下化の計画変更ならアセスメントを含めて3、4年はかかり、それから用地買収に入る。その後、工事に入り、完成まで約10年程度はかかる。

**男性（三鷹市牟礼1丁目）:**

たたき台の段階より具体化した計画がどの段階で示されるのか、全体スケジュールを教えてください。

今後、必要性の議論、各種の予測等を行い、これら情報を共有する予定。何年とはならないが、多少時間が欲しい。