

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年1月15日(日) 14時00分～16時00分

場所：三鷹市教育センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民18名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市		藤川 都市整備部 調整担当部長 中村 都市整備部 都市計画課 係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（調布市～三鷹市の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（三鷹市抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
将来交通量について
インターチェンジについて
外環オープンハウスアンケート結果（三鷹市）
中央ジャンクション・東八道路インターチェンジ 周辺での計画に関する意見等の整理

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯と「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・関越から中央ジャンクションの区間だけを先に開通させると三鷹に交通が集中してしまうので、東名高速までの全区間が整備されてから同時に開通してほしい。
- ・首都圏で大地震が起こる可能性が高いので、多少コストが増えても最新の技術を用い、地震後も使えるくらいの道路をつくってほしい。

（回答：国土交通省）

- ・現時点では、関越道と東名高速の両側からシールドで掘り進み接合する工事を考えており、外環は関越道から東名高速まで同時に開通することを考えている。

- ・都市部で大規模な地震が起きた場合、道路は復旧活動に必要と考えられるので、外環を含めて道路の耐震、安全性はしっかり守らねばならない。
- ・地下は地上よりも地震による揺れが小さいので、地下構造物は地上構造物よりも安全と言われている。
- ・耐震性や安全性は重要だが、いくらでもコストをかけて良いというものではない。ランプ部の橋梁などは地震が起きて多少痛んでも翌日には復旧用の車両を通せるくらいの設計の考え方になっている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・大型車がインターチェンジから一般道路に流入することをできるだけ防ぐためや用地買収がうまく進まなかった場合に、本線からインターチェンジへの出口付近に構造の小さい乗用車専用道路を設ける等の対策を考えてほしい。
- ・コストや用地、環境への影響を考えると、全ての区間を規格の高い道路としてつくる必要はないのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・交通規制には、乗用車専用道路だけでなくロードプライシング等の方法も考えられるので、いろいろな政策を提案してほしい。
- ・大型車を含めあらゆる車両が通れる規格の道路を基本と考えているが、様々なケースを想定しながら検討していく。

【地上部街路について】

- ・外環が地下化されても地上部の道路計画は残るような話を聞いたがどうなっているのか。
- ・外環本線の地下化の都市計画変更と地上部街路整備の結論は同時に出るのか。
- ・防災面や環境面を考えて地上部街路整備をどうするかは今後議論が必要で、三鷹市の地元PI会議委員は「代替機能をつけて廃止する」案を前提としているが、都や区は「現在の計画のまま幅40mで整備する」案を前提としている。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画には高架の高速道路と一般道の2つの都市計画があり、現在は高架の高速道路を地下化するため検討中である。
- ・現在は外環本線について検討しており、地上部街路に関しては別途議論をしていく。
- ・地上部街路の整備に関しては、「現在の計画のまま幅40mで整備する」、「幅員を狭くする」、「代替機能をつけて廃止する」の3つの考え方を示している段階である。

(回答：三鷹市)

- ・地上部街路は都市計画決定しているので、簡単に計画を中止できない。
- ・一般道をどうするかはもう少し段階を踏んで検討しなければならない。

【まちづくりについて】

- ・外環を整備すると東八道路インターチェンジ周辺の道路の交通量が増加すると予測されているが、周辺道路はどのような対策をするのか。
- ・インターチェンジ周辺道路で歩道の確保が困難な場合は、片側だけ大きな歩道にする等の柔軟な対応も必要ではないか。

(回答：東京都)

- ・多摩地域の都市計画道路の中で今後10年間で優先的に整備する路線について検討中である。
- ・国、都、市で東八道路インターチェンジの周辺道路やアクセス道路整備の検討を進める必要があると考えている。
- ・街路事業だけでなく、交差点改良事業の中でも歩道設置を実施しており、多摩

地域の整備方針の中で位置づけをし、様々な手法を検討しながら取り組んでいきたい。

(回答：三鷹市)

- ・周辺道路をネットワークとして整備することを市から要望している。
- ・時間や費用の問題もあり、どの道路を優先すべきかを皆さんの意見や交通量予測の結果から検討していきたい。

【環境影響について】

- ・環境対策をすと言っているが、どれも定性的であり、数値で示してほしい。
- ・三鷹市の地元P I 会議委員は、換気塔から排出されるNOxの濃度を環境基準よりも低くするよう、また環境施設帯等で環境に配慮するよう要望している。
- ・住民に環境対策等の数値を示してしっかり守ってほしい。
- ・環境影響の数値はいつ報告されるのか。

(回答：国土交通省)

- ・構造が決まれば、環境影響の予測ができるので、次の段階で皆さんに数値を示していきたい。
- ・環境基準を守れるように配慮するが、20mの環境施設帯を設けており、環境基準は十分に守れるのではないかと考えている。
- ・他の換気所の事例では、換気所から処理をせずに吹き上げるだけでも環境基準の数百分の1の数値になるが、集じん機等の対策も取り入れていく。
- ・地域P I は2月にも実施していく。環境影響の予測はいつとは断言できないができるだけ早く説明したい。

【用地・補償について】

- ・三鷹市の浅深度区間にある建物の件数と移転対象の件数はどのくらいなのか。
- ・立ち退き後にまた元の場所へ戻ることも可能であると言っていたのは、計画概念図のどの箇所を指すのか。

(回答：国土交通省)

- ・浅深度区間の件数と移転対象の件数の厳密な数はまだ決まっていないは都計決定した後設計をしないと決まらない。
- ・計画概念図の緑色の部分が移転対象の箇所、三鷹市では約260棟となる。
- ・計画概念図のピンク色の部分が浅深度区間、オレンジ色の部分は本線のトンネルと中央ジャンクションのトンネルが合流する地点となり特別な工事を行うために大深度にはならない可能性がある区間で、両区間とも立ち退きの必要はないが補償対象となり、三鷹市では約200棟となる。
- ・計画概念図の緑色の部分で立ち退き後にまた戻ることも考え得るが、工事期間も長いので移転対象になる人の意見を聞きたい。