

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月10日（金） 19時00分～20時30分

場所：牟礼コミュニティセンター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民20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	鈴木 都市整備部 都市計画課長

提示資料：①東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方
②外環の地上部の街路について
③東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
④外環ジャーナル第20号、第21号
⑤外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
⑥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
⑦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
⑧外環オープンハウス、意見を聴く会アンケート結果（三鷹市）
⑨三鷹市意見を聴く会議事概要
⑩「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
⑪東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策

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、外環の必要性について様々な意見を頂き、議論をしてきた。
- ・昨年9月に外環の「考え方」を発表し、それに基づき計画概念図や模型を作成し検討を進め、また、「環境への影響と保全対策」も発表した。
- ・「考え方」、「計画概念図」及び「環境への影響と保全対策」について説明し、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】

- ・本線のトンネル区間が長いが、地震対策はしっかりとるのか。
- ・地下では地震の影響が小さくても、地上部との境目等が破壊されてトンネル内に閉じ込められたりしないか心配である。
- ・トンネル内で事故が起きた際にどのような対策をとることを考えているのか。
- ・トンネル分合流部の深さはどのくらいなのか。
- ・日本道路公団が民営化され、分割されたが、外環はどこがつくるのか。

（回答：国土交通省）

- ・本線のトンネルは、大深度トンネル検討委員会において今の技術で現在の計画通りに掘ることが可能であることを確認している。詳細な設計をする際に耐震設計等の検討をする。
- ・地下構造物は地盤と一緒に動くため一般的に地上の構造物よりも安全と言われ

- ており、今までに地下構造物が地震で壊れた事例はほとんどない。
- ・地上部の境目等は設計段階でしっかりと耐震対策を検討する。
 - ・他のトンネルでは、シールドトンネルの下半分を避難路として設ける、道路の上下線を一定間隔で連絡杭でつないで避難する等の対策をとっており、外環についても、同様な方法で避難対策をとる事を検討している。
 - ・トンネル分合流部では補助的な工法を用いながら工事を行うため、シールド断面より高さも幅も大きくなり、大深度の深さに入るかどうかは分からない。トンネル分合流部は今後の技術開発の動向を見て検討する。
 - ・外環の事業主体は事業化する段階で検討する。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・事業者が採算性を考えてインターチェンジを整備しない可能性はあるのか。
- (回答：国土交通省)
- ・基本的に計画通りに整備を進めていくことが基本であるが、地元の理解を得ながら進めて行くことが重要。結果的に地元の理解が得られずに、インターチェンジができなかった事例はある。
 - ・インターチェンジを設置すると外環を利用する車が増えることで採算性がよくなる面もある。

【まちづくりについて】

- ・外環と同時に周辺道路も整備し、交通管理者と協力して規制をかける等して、通過交通が周辺の生活道路に入り込まないようにしてほしい。
- ・大きな道路をつくる前に、連雀通り等の周辺の生活道路にガードレールや歩道を設ける等の安全対策をとってほしい。三鷹市は外環と周辺道路の整備のどちらを優先的に考えているのか。
- ・外環ができるのは10年以上先であり、それに合わせて周辺の生活道路の安全対策するのでは遅い。
- ・道路にガードレールを設ける幅がないのであれば、電柱を取り除いてほしい。生活道路の対策をとっているように感じられない。しっかり連雀通り等の安全対策を担当する部署に今回の要望を伝えてほしい。
- ・中央ジャンクションの整備による生活道路の分断、コミュニティや景観の変化を懸念しているため、中央ジャンクション周辺を三鷹市まちづくり条例のまちづくり推進地区に指定し、住民がまちづくりに関与できるようにしてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・国、都、三鷹市と協力しながら周辺道路の整備を検討していく。
- ・東八道路等骨格となる都市計画道路は交通量の予測を行い、整備の必要性を検討する。生活道路への影響は地元の意見を聴きながら交通管理者と交通規制の協議をしながら事業段階で検討を行う。現段階では都市計画道路の整備の検討を行っている。
- ・生活道路に通過交通が入り込まないように道路管理者と協議をしていく。
- ・都や市の意見を聞きながら、まちづくりについても支援したい。

(回答：東京都)

- ・連雀通りの拡幅や交差点改良については担当が違うので後で調べて連絡をする。
- ・ガードレールを設けたために歩行者が通りにくくなる場合もある。

(回答：三鷹市)

- ・大きな道路と周辺道路にはそれぞれに役割があり、道路としてつながっているため、どの道路も重要である。
- ・連雀通りは幅員が狭く、ガードレールを設けるとさらに狭くなり、渋滞等が懸念される。連雀通りは都道であるため、連雀通りの幅員を広げて歩道を設けら

れるように都に要請している。

- ・現在ある道路の改善が優先であると考えている。現状を見ながら周辺道路の安全対策をとっている。
- ・三鷹市のまちづくり条例は、法に定められた事業は対象外であるが、三鷹市のまちづくり条例の手続きに従うように国に頼むことはできる。
- ・中央ジャンクション整備に関わるまちづくりは、できる限り住民がまちづくりに関与できるよう国や都に要請し、市もしっかり検討していきたい。

【環境影響について】

- ・中央ジャンクションの換気塔の高さは約15mと一般のビルと同じくらいの高さのため、ビルに直接流れ込まないようにさらに上空へ吹き上げてほしい。
- ・三鷹市では水道用に井戸水を使用しているので、影響がないようにしっかり対策をとってほしい。
- ・換気所からの大気への影響は、環境基準より低い数値にするだけでなく、周辺の空気を汚さない対策をしっかりとってほしい。
- ・ジャンクションの設置工事をする際に、工事車両が高速道路を使用できる前に一般道を使用する台数がどのくらいになるのか示してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・換気塔の周辺の建物の高さは調査しており、周辺の構造物よりも高い15mとしているが、トンネル内の空気をは、100m以上の高さまで吹き上げるようにするので、直接排気がかかる可能性は小さい。
- ・個人用の井戸は事業実施段階で対応したい。水道用などの井戸は調査をしている。予測上は問題ないと見込んでいる。
- ・換気所の供用に係る大気への影響は何の対策もなしにそのまま排出した場合の予測の数値であり、中央ジャンクションの換気所による換気所からの影響は周辺の空気中のNO₂、SPMの濃度に対し1/100程度以下である。
- ・換気所からの大気への影響は、予測上は環境基準を達成することを考えているが、実際に換気所をつくる際は除じん装置などの設置を考えており、事業実施段階で処理施設の技術開発の動向等を見ながら設置の検討をする。
- ・中央ジャンクションの工事現場への乗り入れ口を工事する際に吉祥寺通り等を利用するが、工事車両が数百台になることはなく、何年も続くものではない。実際に工事を行う際には工事ごとにしっかりと説明する。

【用地・補償について】

- ・東八道路インターチェンジの入口付近はどのくらいの幅で用地買収がされるのか。昭和41年の都市計画と変わっており、家がどうなるのか心配である。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年の計画では東八道路インターチェンジの入口の幅を約58mとしていたが、今回の計画では若干狭くなっている。
- ・都市計画変更後、測量と設計をしてから用地買収を行うので、現時点で具体的な用地買収の場所はわからない。
- ・環境施設帯に生活道路を設ける等の検討をしたい。

【進め方について】

- ・ホームページ上の資料の地図やジャーナル等の画像の解像度が低く、計画線にかかるかかからないかわかりづらく、配慮が足りないのではないかと。分割して掲載する等の対策をとってほしい。

(回答：国土交通省)

- ・ホームページでの掲載方法は見やすくできるような対策をとる。

