

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月12日（日） 15時00分～16時30分

場所：井の頭コミュニティセンター本館

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民38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		山口 外かく環状道路担当 参事 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		田口 都市整備部長 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】

- ・ここには私たちが守ってきた生活がある。外環で地域を追われる人たちはどうなるのか。それでも外環は必要だという説明をして欲しい。
- ・国が財政面で厳しいときに道路を造るのは逆行していないか。
- ・環境と同様、交通量予測のチェックも後からでは遅い。計算の前提はどうなっているのか。
- ・交通量の予測は3環状が整備された状況を想定しているのか、それとも現状なのかなど、隠さず説明して欲しい。
- ・凍結されていたのが急に復活した経緯を見ると、もう一度考え直すという意見が出て当然だ。国道16号を拡幅するという話はどうなったのか。

- ・直下型地震を覚悟しないといけない中で、地下で玉突き事故などが起こったらどうなるのか心配である。北海道でトンネルが崩れる事故もあった。
- ・高い金をかけてつくって利用料を取り、いつまでたってもタダにならずに天下りの受け皿では困る。
- ・東京にこれだけの道路を造るグラウンドデザインを誰がやっているのか。地方が衰退するのに人口を東京に集中して良いのか高所から論じて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・渋滞による排気ガスは環境にも良くない。都心部の交通をスムーズに流すことが大事である。東京西部には東名と関越を結ぶ高速道路がなく、そのため外環が必要であると考えている。
- ・誰がつくるのかは事業化段階で、国土開発幹線自動車道会議で決める。現在、外環は整備計画路線に入っていないが、日交通量10万台は全国でもトップクラスであり、費用は高いがそれに十分見合うだけの効果があると考えている。
- ・外環は昭和30年代から考えていた。人口は近年増加していないが、この15年間で交通量は1割以上伸びている。高速道路の利用交通と言っても50~70kmといった短トリップが中心で、横浜・川崎と埼玉県南部を結ぶ需要が高い。現時点でも喫緊の課題であることは変わらない。昭和40年代当時は物流のためと言われていたが、今は都心に用のない交通のバイパスなどが主目的である。環八や国道16号は地域のための道路で、高速道路とは役割が違う。
- ・東京湾岸部で大地震が起こった場合、環状6号から8号の辺りでの延焼が想定されるが、災害に対応するためにも幹線道路が必要とされている。トンネル自体は沿線に活断層がなく地盤も良い上、地震時に地盤と一緒に動くので比較的安全と考えているが、技術的な検討もしっかりやりたい。
- ・道路公団は民営化され、45年で借金を返すことになった。民営化会社がつくる場合利用料を取るようになるが、国直轄で自動車利用者の税金でつくる方法もある。どういう方法になるかは事業化の段階で決まる。

(回答：東京都)

- ・都市整備局で都全体の交通計画を担っている。パリは3環状、ロンドンは1環状、北京は5環状の9割が整備されており、都心部を迂回できるようになっている。東京は3環状の整備率が3割に満たない。環状道路には高速道路としての利便性だけでなく生活環境や安全性の改善にもつながる整備効果もある。

【環境影響について】

- ・大深度でないトンネル上部での振動を懸念している。直接頂いた事例資料では、数十m離れたところでも減衰していないが、どう考えたらよいか。大深度だからといってあまり安心できないのではないか。
- ・九州新幹線の大深度地下の上で、振動に迷惑しているという報道があったが、そのような事例についても調べて欲しい。
- ・環境影響について希望的推測ではなく確証のある数字を出してもらえないか。特に地下水や直下型地震による影響を心配している。
- ・専門家のチェックというのは「都市計画の変更と環境影響評価手続きの流れ」の図のどこに該当するのか。
- ・4カ所の換気所からトンネル内全ての排気が出るのに、影響が非常に小さいと言われても理解し難い。「技術開発の動向を踏まえ」とか「事後調査して対応」と言われるとますます不安だ。
- ・10万台分の排気の総量は変わらないはずだし、風がなければ換気所からの排気が溜まる可能性もあるのではないか。
- ・換気は圏央道の場合とどう違うのか。
- ・環境には人間の人格的環境など子供達の心の問題や老いていく私たちの心の問題など数値で表せないものもあり、それらを含めて考えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・東京港トンネルの事例を紹介した。土被り4mでもトンネル上は30数dBだが、30dB未満は観測の限界である。
- ・九州新幹線は270kmで通過するとき振動が起こっていたが、現在は軌道を改良して改善したと聞いている。地盤条件など調査する。
- ・環境影響の予測は最新・最善の手法で行っている。地下水は広範囲でモデル化し数値シミュレーションで予測計算をしている。
- ・環境影響評価「準備書」と「評価書」の間で専門家にチェックしてもらう。
- ・地下水は地域で大切に、多く利用されているので、しっかりと影響を予測し対策を検討する。
- ・交通量予測については技術専門委員会で比較的丁寧に検討してもらっている。埼玉県区間の実績約10万台からいっても妥当な数字と考えている。交通量は5年ごとの起終点調査や免許保有率、自動車保有台数等から予測している。
- ・平成16～17年に環境の現地観測を行い、風向や風速と頻度を調べた。トンネル内は車の流れに沿ってジェットファン(秒速10m)で換気し、出口では逆風を送って換気所から出す。SPMをとる電気集塵機は技術が確立しているが、脱硝装置は費用対効果や環境基準の達成状況を踏まえて検討する必要がある。

(回答：東京都)

- ・専門家のチェックで終わりではなく、工事中や供用後も騒音や振動を事後調査し、必要であれば改善措置要求していく制度になっている。
- ・圏央道の換気については資料が手元にないが、同様の事例として井荻トンネルでは供用前後で大気質は悪くなっていないというデータがある。

【用地・補償について】

- ・大深度の上は補償の問題がないということか。
- ・地下には私権が及ばないのか。

(回答：国土交通省)

- ・井の頭地区は大深度の部分なので移転が生じない。
- ・地下にも私権は及ぶが、大深度法により40m以深で公共的利用であれば及ばない。それより浅い場合は補償する。

【地上部街路について】

- ・国は、大深度部分では地上部に影響がないと言ったが、都の説明と矛盾している。外環ノ2は平成13年のたたき台にもなく、欺いているのか。
- ・外環ノ2に反対である。
- ・大深度で地上に影響がないことを貫いて欲しい。生活道路の利便性を高めるなら文句は言わない。住民、行政機関と話しながら計画を決めていって欲しい。
- ・都知事は外環ノ2のことを知っているのか。

(回答：国土交通省)

- ・縦割りで申し訳ない。今日は高速道路部分についての説明である。

(回答：東京都)

- ・本線が地下に行くかどうかで地上部も変わる。地下化の動向も踏まえて地上部についての話し合いを皆さんとしていく。
- ・都知事も外環ノ2のことは知っている。廃止も選択肢に入れている。