

調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月17日（金） 18時30分～20時30分

場所：東部公民館

主催：国土交通省及び東京都

協力：調布市

参加者：住民11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 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
調布市		望月 都市整備部 参事 馬越脇 都市整備部街づくり推進課 主幹

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手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
③外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10～10/10）
④「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
⑤東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
⑥外環ジャーナル第20号、21号、22号
⑦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
⑧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
⑨意見を聴く会議事概要、外環オープンハウス・外環意見を聴く会アンケート結果（調布市）
⑩外環の地上部の街路について

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

- ・外環については、これまでPI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

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】

- ・整備計画9,432km以外の道路計画は白紙と首相が言っていることをどう考えているのか。外環は整備計画の道路ではないはずである。
- ・地下40mの深さで外環と同程度の長さのトンネルの事例はあるのか。
- ・日本道路公団が民営化した会社が外環の整備にどう関係してくるのか。
- ・外環の整備を国が行い、管理を道路公団が民営化した会社が行うことはできないのか。
- ・需要予測が外れたような事例もあり、道路公団が民営化した会社では整備できず、結局国が整備することになるのではないか。予算が足りなくて外環が途中でできなくなるとは困る。

- ・外環の採算性はどうなっているのか。なぜ外環の採算性を検討しないのか。
- ・都が外環の整備費用を負担することはないのか。

(回答：国土交通省)

- ・首相は、整備計画9,432km以外の道路計画はまだ決まっていない段階であるとの意味で発言されたと考えている。
- ・外環は整備計画の9,432kmに含まれていないため、具体的な計画となるように、地元の理解を得る努力をしている。
- ・山岳トンネルは山頂から何百mも下を通過しており、アクアライン等の海底を通るトンネルで海面から深さ40mくらいの事例はある。
- ・道路で長さ16kmのトンネルの事例はないが、鉄道ではもっと長距離の事例があり、技術的な問題はないと考えている。建設中の中央環状新宿線、品川線もある。
- ・道路公団が民営化しても制度上、高速道路の整備は可能。民営化したため事業化にあたっては、採算性を考慮し、外環を整備するかどうかを考えていくことになると思う。
- ・道路公団が民営化した会社が外環を整備しない場合、国がガソリン税などの道路利用者が負担する税金で整備をすることができる。
- ・採算をとるために外環の料金が高くなって、利用されないのでは意味がないため、国が支援することも考えられる。実際に外環を事業化する段階でさまざまな事業方法の検討が必要である。
- ・事業費はインターチェンジなしで1.2兆円で、その他に管理費がかかる。一方で、渋滞緩和等による経済効果が年間3000億円と計算している。
- ・現在は外環を整備するかしないかを検討しており、採算性はまだ検討していない。道路公団が民営化された会社自身が整備できるかどうか採算性を考えることになる。
- ・事業化の段階で、外環の事業費や採算性、誰が外環を整備するかが決まる。

(回答：東京都)

- ・外環は国土開発幹線自動車道であり、国が責任をもって整備すべき道路だと考えており、事業は国か道路公団が民営化した会社が行うと考えている。国が直接整備する場合には都が一部負担をすることになる。
- ・まだ外環の計画が決まっていないので都の負担についてはわからない。

【まちづくりについて】

- ・外環を国の予算で整備するならば、三日月地帯のまちづくり等も国がやるべきである。
- ・調布市は外環によるまちづくり等を三鷹市と調整しているのか。
- ・緑ヶ丘を三鷹市にして、1つの行政区にまとめた方がまちづくり等もスムーズに進むのではないかと。三鷹市の方が財政もよく、道路整備の仕方が調布市と異なっていると思う。

(回答：国土交通省)

- ・現在は外環の整備をどのように行うのか、影響がどのくらい出るのか等を示している段階であり、今後ジャンクション周辺のまちづくりについて具体的な検討が必要と考えている。周辺のまちづくりについては沿線自治体の協力が必要と考えている。
- ・外環沿線のまちづくりや関連する道路整備を検討する必要があると考えており、これから地域の方や沿線自治体の意見を聴きながら検討を進めていく。

(回答：調布市)

- ・都および市が都市計画道路整備方針案を公表し、その中で3・4・17号線と3・4・18号線などが優先して整備すべき道路とされている。
- ・都市計画道路や三日月地域のまちづくり等は三鷹市と協力して行う。外環が具

体化された段階で連携を図りながら進めていきたい。

- ・調布市の道路整備が遅れていることは市として責任を感じている。今後の外環の動向を踏まえてまちづくり等を積極的に考えていきたい。
- ・市境については即答できない問題であるが、三鷹市と歩調を合わせて東部地域周辺のまちづくりを行っていきたい。

【環境影響について】

- ・風向のデータはどのように調査したのか。
- ・地質により振動の影響が異なると思うが、地質はどうなっているのか。国の説明の中で例として出てきた他のトンネル周辺の地質と外環沿線の地質は異なるのではないか。
- ・少し場所を移動しただけで風向が変わる気がするので、局地的な調査では不十分ではないか。
- ・過去に公共事業の夜間工事で困った経験がある。防音壁を設置しても騒音をおさえきれないのではないか。外環の工事を10年も続けられることに耐えられない。道路事業で裁判沙汰になり、計画が進んでいない事例等もあるので、初めから計画に余裕を持つべきではないか。
- ・大気質が環境基準とほとんど変わらない箇所に現在住んでいるので、換気所からの大気質への影響が心配である。風向、風速によっては換気所からの拡散状況が変化し、影響が変わるのではないか。
- ・換気塔からの影響の数値等は平均値ではあまり意味がない。最悪な場合どうなるかを知りたい。
- ・影響の予測の平均値といっしょに偏差も提示してほしい。
- ・逆転層が生じた場合の風向の変化を予測しているのか。
- ・外環のような大規模道路の、トンネルでの換気に関する事例はないのか。
- ・換気所はどのくらいの間隔で設置されるのか。
- ・トンネル内の換気に問題はないのか。
- ・外環本線による地下水への影響を懸念しているが、どのくらい調査をしたのか。調布市域ではどのような影響が出るのか。
- ・地下水位の変化を数値で言われても分からない。仙川や野川、国分寺崖線の湧水への影響はどのくらいなのか。
- ・浅層地下水と深層地下水の深さの基準は何なのか。
- ・この周辺で地下水への対策は必要ないのか。
- ・地下水位は目に見えないため、影響がどのように生じているかわからないが、本当に地下水への影響がないと言えるのか。
- ・外環により八の釜の池が消滅することを周辺住民はどう思っているのか。
- ・トンネルでの災害時における換気は通常の換気と同様に行うのか。災害時に対応できるのか。
- ・災害時に排気される空気が外に出た場合の処理はどうするのか。

(回答：国土交通省)

- ・2年間の現地観測を行い、風向及び風速などを調査している。東部公民館周辺の観測地は、緑ヶ丘小学校で観測している。
- ・建物等による風向への影響がない地点で観測している。風向や風速については、常時観測局のデータと比較し、整合性を確認している。
- ・外環沿線でボーリング調査を行い、外環沿線の地質を調査している。外環沿線の地盤卓越振動数は、今回の説明で例示した中では東横浜トンネル周辺の地盤の値と近い。ボーリングの結果は「環境の現地観測結果(四季)」にまとめている。
- ・地域の環境を守ることは非常に重要であり、その考えのもとで周辺の整備をしていくことが必要と考えている。

- ・地上部で夜間工事をすることは極力回避するよう考えている。昔に比べて環境基準も厳しくなっている。
- ・自動車の単体規制の効果が出ている。H12からH22でNO_xとSPMを約4割削減する東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画があり、外環の調査地点では中間時点のH17でおおよそ計画通りに達成できている。
- ・道路の沿道付近は大気質がまだ改善されていない箇所もあるが、道路から少し離れた箇所では環境基準を達成できており、毎年改善している。将来は余裕をもって環境基準を守ることができると考えている。
- ・換気塔からの影響は、拡散されて換気塔から約1kmの地点で環境基準の1/1000程度である。換気塔周辺からの影響よりもジャンクション周辺での道路からの直接の影響が大きいと考えている。
- ・大気質の短時間での影響の予測は技術的に難しい。1年間の中で影響が大きくなる1日の平均値を示しているが、それでも環境基準は守ることができる。
- ・影響の予測の偏差は現地観測結果から示せるものがあれば提示したい。
- ・逆転層の発生は調査していない。真冬の温度成層状態では換気塔の空気が拡散しにくいという設定で現在の予測をしている。
- ・アクアライン等で道路に換気所を設置している。外環の場合でも換気所を設け、トンネル内の環境を確保する必要がある。
- ・換気所は3つのジャンクションと青梅街道インターチェンジに設置する計画であり、その数で換気の問題はないと考えている。
- ・トンネル内をジェットファンで換気しつつづけることやトンネル内の視界を確保すること、CO濃度を上昇させない等の問題があり、トンネルの換気設計は専門家を交えて検討している。
- ・地下水は、外環沿線で30箇所の調査を行い、その他に都の既存の調査を用いて影響を予測している。中央ジャンクション周辺で、浅層地下水及び深層地下水で±1mの水位変化が生じ、調布市域では水位変化は±50cm未満になると予測している。
- ・河川や湧水への影響は浅層地下水が関係しており、浅層地下水は対策をとれば影響はほとんど生じないと考えている。
- ・浅層地下水とは5mから15mの深さで、井戸を掘った際に一番最初に出てくる地下水、深層地下水は今回対象としているのは外環本線が設置される40mから60mくらいの深さの地下水。
- ・浅層地下水については対策が必要と考えているが、深層地下水への対策は必要ないとの見込みである。
- ・工事を行う段階では、モニタリングをして地下水位への影響を確認しながら行っていく必要があると考えている。
- ・八の釜の問題は、代償等を地元の方々と検討をする必要があると話しをし始めたところ。
- ・災害時は、連絡坑を設けて反対路線に避難する、またはトンネルの下半分に避難する2つの方法で避難場所確保の検討をしている。
- ・災害が発生した場合、煙の拡散を防ぐ、煙を排気する等の換気のコントロールをすることが必要である。
- ・災害時に十分対応のできる能力をもつ施設が必要と考えている。災害時の場合の換気方法についても検討している。
- ・地上で事故が生じた時と同様であるが、災害時の煙を全て処理して外に出さないようにすることは困難と考えている。

【用地・補償について】

- ・生活再建救済制度の申請をしているのだが、いつになったら救済を受けられる

のか。高齢のため早くしてほしい。

- ・外環には調査費しか出ていないはずだが、生活再建救済制度のお金はどこから出てくるのか。
- ・三日月地帯全域を用地買収してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・予算の都合で申請を頂いた全てについて生活再建救済制度を執行できなかった。来年度の予算がつき次第、ご相談させていただきたい。
- ・生活再建救済制度は現在の計画線内で、用地の相続等に困っている人たちに道路開発資金を用いて土地開発公社を通じて買い上げている。外環の予算は、調査費しか出ていない。
- ・三日月地帯を含めた中央ジャンクション周辺のまちづくりには協力していく必要があると考えている。外環の計画が決まっていないため用地買収やまちづくり等の具体的な検討はまだできる段階ではない。

【進め方について】

- ・調布市は外環に対してどのような姿勢なのか。
- ・調布市からは外環に関連するまちづくり等への積極性が感じられない。調布市の意見を聴く会への参加者が少ない。意見を聴く会で個別にアンケートをとる等の積極性を見せてほしい。

(回答：調布市)

- ・外環については市議会で特別委員会を設置して議論している。
- ・昨年11月の市民説明会で、外環による地域への影響を必要最小限に留めることを原則に、周辺地域の道路整備、三日月地帯の地域分断、環境問題への配慮、つつじヶ丘の都市基盤整備の4項目を検討してもらうように国や都に要望している。