中央道周辺　意見を聴く会　議事概要

日　時：平成18年3月28日(火)　18時30分～20時30分
場　所：三鷹市北野三丁目常設会場
主　催：国土交通省及び東京都
協　力：世田谷区・調布市・三鷹市
参加者：住民３７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
世田谷区	青山	道路整備部 道路計画課長
調布市	馬越脇	都市整備部街づくり推進課 主幹
三鷹市	藤川	都市整備部 調整担当部長

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】

・圏央道や中央環状線ができる一方で、人口が減っていき、産業が空洞化する中で、自動車は増えていくのか、そういうシミュレーションはしているか。
・大深度でつくって１兆２千億円かかるということだが、地上につくったらどれくらいになるのか、コスト比較のデータがあれば教えて欲しい。
・構造改革との関係はどうなるのか。

（回答：国土交通省）

・1990年から2000年の10年間で、人口はほとんど増えていないが、交通量は約１割も増えている。自動車保有台数や免許保有率も増えており、交通需要はまだ多少の間は増えていくと考えている。

・東京の骨格となる三環状のうち、圏央道は相模、多摩、埼玉の中央部を連絡する地域間連絡を中心とした広域的な環状道路、中央環状線は渋谷、新宿、池袋を結ぶ都市内道路である。外環は23区をぐるりと周り、都心に用のない車を23区から排除するという意味で、役割が違う。他の環状道路と役割分担し、機能を補完する必要性があると考えている。
・環境の説明で前提とした交通量は、圏央道や中央環状線がある場合を想定したものである。
・この地域に高架の高速道路をつくるのは不可能だろうと思っており、費用の検討はしていない。一般論として、工事費は地下のトンネルやジャンクションより地上の方が安い。一方で用地費は、大深度の場合用地買収が約1000棟必要なのに対し、高架ではその３倍の約3000棟を超えることになり、かなり高くなる。地域の方々への影響も大きくなる。
・参考までに、外環の埼玉区間は約30kmで外環の倍くらいだが、事業費全体で１兆円と聞いている。こちらの区間の方が地価も高く、工事も大深度トンネルなので、埼玉区間よりコスト的にはかかってしまう。
・インターチェンジがない場合は、１兆２千億円で、インターチェンジをつくるほどコストは上がるが、それについては精査している状況である。
・国の財政は非常に厳しく、より公益性の高い事業に集中投資していこうと考えている。外環は政府全体で都市再生プロジェクトに位置づけ、日本の活力を高めるために優先的に整備すべきと位置付けられている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】
・昨年のインターチェンジの検討でＤ案では、国道20号のインターチェンジをやめて東八道路に集中させ、明らかに環境悪化に結びつく。武蔵野市も含めて南北道路に車が集中し、検討すると逆に道路が増えてしまう。都市計画道路の整備をしなければ生活道路に車が入ってもっと環境破壊だというのであれば、東八道路インターチェンジはやめるべきだ。
・途中にインターチェンジをつくらなくても、都心に流れる車を防ぐのに相当の効果があるのではないか。全くなかったら役に立たないのか。
・広い農地や緑が多い状況を好んで生活している。ジャンクションだけでもかなりの緑が失われる。利便性よりも今の環境を重視して欲しい。なぜインターチェンジが必要なのか、数値的な根拠があれば聴かせて欲しい。
・総額で１兆２千億円くらいかかるということだったが、東八道路インターチェンジ整備費だけでいくらくらいか。

（回答：国土交通省）
・これまでの意見では中央道とのジャンクションができるのであれば、追加で多少の影響を受けても、三鷹市全体で利便性が確保できた方が良いという声が多かった。せっかくインターチェンジができるのなら、目の前を通る中央道にもランプを追加するだけで乗り降りできるということで、計画を修正した。武蔵野や調布の方からインターチェンジに向かう交通のための南北道路や、生活道路への進入規制の検討は必要であるが、インターチェンジを設ける案が適当と考え提示したものである。
・インターチェンジが全くなくても環状道路としては機能するが、市民の利便性が劣るということである。
・インターチェンジ設置による利便性は、三鷹市で10分以内にインターチェンジへアクセスできる圏域が１割未満から６割に、20分圏域が市全体に拡大する。緑の量については、幅の広い環境施設帯をつくることで、生活道路として側道のようなものをつくったとしても、全体としてプラスになる。
・東八道路インターチェンジは中央ジャンクションと一体構造なので、追加で300から400億円くらいだろうと見込んでいる。

【地上部街路について】

・極力大深度にするというが、上の地表面にも、住んでいる人を立ち退かせて道路をつくることを検討している。これについて三鷹市はどう考えているのか。
・都知事が言うように人がご飯を食べているところに土足で踏み込むような案は検討対象にすること自体の撤回を求める。
・凍結解除するために大深度が出てきたのに、前の計画があるから地上部にも道路をつくるというのは話が違う。そんな厚かましい話があるか。
・ＰＩ外環沿線会議の当初から外環ノ２についてはものすごく反対されており、大深度になるということは、附属街路は消えていくのが常識である。昭和41年の都計審で外環と外環ノ２は同時に決められている。

（回答：東京都）

・外環ノ２と外環本線の２つの都市計画が昭和４１年に決定されている。
・外環本線を地下化する動きが見えた段階で、外環ノ２の議論に入る。
・現在は、「そのまま広い２車線道路とする」「幅を狭めた２車線道路とする」「代替機能を確保して廃止する」の３つの考え方を説明している段階である。
・外環本線の議論とは別に、外環ノ２についての議論が必要となる。
・外環本線と外環ノ２は、同年同月に決定しているが、別の都市計画となっている。

（回答：三鷹市）

・外環は地上部への影響が大きいということで、本線を地下構造に変更して話し合いが進むようになったと理解している。地上部街路については依然、線が残っており、いろいろなプランが出ているが、三鷹市としてまだ結論は持っていない。これから市民の皆さんの意見を聴いて決めていくが、本線も決まっていない今は、決める段階ではないと考えている。

【まちづくりについて】

・多摩地域の都市計画道路の整備方針第３次事業計画案で、井の頭公園駅前からの3･4･12号線が優先道路として発表されている。これも外環ノ２と含めて撤回して欲しい。東八道路インターチェンジをつくるために、南北の道路を整備する話が入ってきて、環境問題やお金もかかる。
・北野の町会が４つに分割されてしまう。私のところは中央道、外環と仙川に囲まれて特殊な状態で残ってしまう。将来の防犯も含めて非常に心配している。

（回答：国土交通省）

・調布市緑ヶ丘の一部と三鷹市北野四丁目の一部は、中央道、外環と仙川に囲まれて、生活できる環境になるのかというご心配を頂いている。将来埋め戻し可能な場所もあり、ランプも大部分は掘割なので、分断されてしまうような印象にはならないと思っている。道路だけではなく、まちづくりなど都や調布市や三鷹市と相談しながら、どういうことができるのか検討していく。

（回答：東京都）

・昨年９月にインターチェンジの考え方を示した際、周辺で渋滞が起こるのではという声が多かったことから、周辺道路として3･4･12などの路線を位置づけた。頂いた意見をもとに、都として優先整備路線を考えていきたい。
・多摩地域の都市計画道路の整備方針は、未整備の約700kmの都市計画道路を整備する優先順位を付けたものであり、優先道路に選ばれないからなくなるわけではない。都市計画道路が整備されれば、生活道路に入り込んでいる交通が都市計画道路に流れて生活道路は安全になるので、ご協力をお願いしたい。

【環境影響について】

・三鷹市は環境影響の調査にこれからどう対応していこうと考えているか。

・全部で４箇所ある換気所のうち中央ジャンクションのものが高さ15mでいちばん低い。高い方が良いのではないか。
・換気所の間隔が長いが、中央環状線のようにもっと換気所を増やして中央ジャンクションでのダメージをあまり大きくしないで欲しい。
・換気所の性能は、高さが30mの場合と変わらないのか。
・煙突が低いと、換気所の排気が周辺に拡がるのではないか。
・煙突は、景観のことを考えると低い方が良いが、騒音のことを考えると高い方が良い。提案の換気計画ははどこかで使われているのか。
・低周波音についてのシミュレーションは行っているのか。
・普通騒音ではなく、低周波音の音圧レベルについて調べているか。
・低周波音は実際できてみないと分からないし、感覚という形で判断するとかなり難しい問題になると思う。
・今度の中央ジャンクションは２つの換気所に８台ずつ計16台のファンが付いている。低周波音は２つの音が融合することで影響が生じるのではないかと心配である。

（回答：国土交通省）
・換気所の高さは、周辺の建物の高さで決めている。秒速10m程度で高く吹き上げるが、周りの建物に直撃することがないよう設計している。高くすると煙突が目立って景観上好ましくない上、風害も生じ得るといったデメリットがあるので、可能なら低くした方が良いと考えた。秒速10mで高く吹き上げることで、高さは実効的には100m程度以上確保できる。周辺に高い建物が建てば、他と同じように高くしていく。
・風量や吹き上げる風速によって違ってくるが、影響という意味ではどれも、非常に小さいものになる。
・どこの換気所も約１km離れたところに最大着地濃度が出現する。
・高く吹き上げる換気所はいたる所にある。縦流換気方式は山岳トンネルやアクアラインと同じである。
・換気所からは騒音が出るので、都市部では、パイプを並べたような形の消音装置を設けるなど騒音対策を行なっている。騒音はファンの出力、サイズと高さで決まるが、道路の交通騒音に比べればはるかに小さい。
・低周波音は現時点で、計算で求めるのは難しく、他の事例で首都高湾岸線の多摩川第一換気所が大体同じような規模で、これをもとに予測している。
・今回、地域への影響を少なくするため、換気所はできるだけ少なくして、換気所の位置もできるだけ住宅から離して考えている。騒音や低周波音についても、他の換気所の実績をもとにどれくらいの影響があるのか予測し、参考値よりも十分低減できると考えている。

（回答：三鷹市）
・国・都が説明する環状道路の必要性はそれなりに理解するが、ここにジャンクションができると、広大な農地がとられ、インターチェンジができることによって交通環境、自然環境も大きく異なってくる。市として影響がどの程度なのか、今後それを克服していく方法があるのか、検討しているところだ。
・国・都も今後の検討で影響が大きい場合は計画を中止することもあり得ると言っているので、より詳しい調査データからどういう状況になるのかを見極めていきたいと考えている。

【用地・補償について】
・農地の代替地について三鷹市や国・都はどう考えているか。
・相続などの発生により農地が分譲されているのをよく見るが、環境保全のためにも代替用の農地として取得する対策をとって欲しい。
・用地取得の段階で裁判沙汰になって長期になり、最後に用地買収の対象から外

されたりすると、その間の資産価値の低下が心配である。用地買収についての考えを聞かせて欲しい。
・当然、反対運動が起こると思う。圏央道は収用まで何年かかったか。
・最後の最後で用地買収できませんと言われると、一方的に資産価値が下がってしまうので、その点をお考え頂きたい。

（回答：国土交通省）
・農地の代替地については、検討していかなければならない課題と認識している。
・外環の場合トンネル区間を両側から掘り進めていくので、工事着手後10年程度かかると考えている。用地取得は地域の方の協力如何で変わってくる。
・圏央道の収用については具体的に把握していない。今回、早い段階からご意見を頂き、スムースに運ぶよう考えている。用地取得の段階では様々な問題・課題もあるかと思うが、ご理解頂きながら頑張っていく。
・用地はまだ先の段階だが、実際に測量し、設計して買収させて頂く範囲を事前にお話しさせて頂く。

（回答：三鷹市）
・北野は三鷹でもいちばん農業が盛んで、豊かな土地だと思っている。かなりの農地が外環でとられてしまうことは事実で、心を痛めている。現状の法令では難しいが、営農を継続したい方の思いを叶える方法がないか努力したい。

【進め方について】
・実際に工事をやるとして何年先なのか。その辺を見届けたい。
・北野にある学校やＰＴＡはどのように言っておられるか。

（回答：国土交通省）
・工事が具体的にいつ頃かという心配もたくさん頂いている。順調にいっても計画変更等の手続きに１，２年かかる。４、５年後に用地を買っていて、工事が完成するのは15年後といったような時間がかかるのではないか。
・現時点では学校やＰＴＡと直接話し合いを設けることはしていない。環境の現地調査にご協力頂き、そういった際に様々な情報提供を併せてしている。