

## 三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年2月4日(月) 18時00分～20時00分

場所：三鷹市役所第二庁舎会議室

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民10名

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

提示資料： 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16号、第17号  
東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針について  
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)(三鷹市～調布市の区間について)  
外環の地上部の街路について  
環境の現地観測結果(四季) **概要版**

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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査(四季)に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

東京都

- ・計画づくりの早い段階からICなどについてより具体的な案をいくつか提示し、地域の皆さんの意見を幅広く伺って、よりよい計画案にしていきたい。

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。

【環境影響について】

- ・環境施設帯の設置はどこまで地元の意見を聞いてもらえるのか。計画線内でなくても、外環のそばに住むのを嫌って出ていく人の土地を買い上げてグリーンベルトを作るなどのアイデアは考えていないのか。
- ・三鷹の現在のバックグラウンド以上に悪化させない、少なくとも、環境基準で治まるようにするのが基本。
- ・三鷹の場合、東八道路近辺での影響が最も懸念される。環境影響を許容範囲に抑えるために、交通量をどこまで抑えることが可能か検討すべきでは。
- ・環7,環8の沿道の騒音・振動はひどい。10m程度のバッファで防げるのか。環境影響対策はきちんと取り組むべき。
- ・道路整備による環境問題に関して、定点観測はどのくらい行っているのか。

本線の沿道だけではなく、その外側での影響も測定しているのか。影響が発生した場合に対応は柔軟に行うのか。

- ・観測地点のネットをもっと細かくすべき。三鷹市内も少ない。
- ・京都議定書でCO<sub>2</sub>の国際取引をやっている。その考えをもってきて、この地域の環境影響悪化と対策とをセット・取り引きで考えるとよいのでは。
- ・埼玉区間はどのくらい影響がでて、そのことに対してどのような事後対策を行ったのか。
- ・中央環状新宿線の実測結果はあるのか。

(回答：国土交通省)

- ・騒音、振動等については本線の地下区間は問題ないと考えているが、IC・JCT周辺は影響が出る可能性がある。そうした区間については、環境施設帯や遮音壁の設置などの対策をとることを考えている。
- ・一般的にIC,JCT周辺では10m程度の環境施設帯で影響を緩和できると考えているが、周辺整備については、今後、地元自治体などと相談していきたいと考えている。
- ・具体的には環境アセスで予測評価をした上で、対策を考えていきたい。
- ・外環埼玉区間では、供用後道路管理者が騒音等の状況を測定して、公表している。また、事後に環境対策を行っている。
- ・埼玉区間の状況についてはホームページで公表しており、参照して頂きたい。
- ・外環東京区間も、整備後にはフォローアップが必要だと考えている。
- ・沿道以外については、都や区市の環境部局がデータを測定している。

(回答：東京都)

- ・東京都では自排局と一般局で常時定点観測を行っており、データも公表している。
- ・中央環状新宿線は工事中であり実測の結果はない。王子線については、供用後NO<sub>x</sub>、SPMとも減少しているという測定値がある。ディーゼル車規制などの効果も大きいと考えている。

【換気所について】

- ・換気所はJCT用地の中にできるのは想像できるが、ICの換気所はなぜこの位置に設置するのかという科学的な根拠があるのか。
- ・換気所の事例として中央環状線の飛鳥山や京浜島で脱硝装置の実験装置を視察したが、外環にあれだけのものを本当に設置できるのか。できないなら早くいうべき。
- ・換気所の技術について、科学的な裏付けがあるのか。

(回答：国土交通省)

- ・JCTの換気所は、地域への影響を少なくするためJCT用地の中でも住区からできるだけ離して中央に寄せている。
- ・ICに換気所ができるのは、B案の場合のみ。A,C,D案ではJCT部の換気所のみ。
- ・ICの換気所の位置は、トンネルの坑口や交差点からの距離、料金所の位置などを考慮して決まる。道路用地の中のできるだけ中央に寄せている。
- ・脱硝装置については、実験段階を経て、中央環状新宿線に設置される予定であり、技術的には設置することは可能。ただし外環が整備される将来の段階で本当に必要かどうかは、その時点で判断していきたい。
- ・脱硝装置及び電気集塵機それぞれ、中央環状線の新宿線に導入される予定。

【IC検討案について】

- ・検討案の中ではD案が最も影響が少ないようだが、行きたい方向と逆方向に入口があるなど構造が複雑なのでもう少し工夫できないか。
- ・所要時間の短縮効果が出ているがその根拠は。
- ・B案～D案のメリットにある5分～10分のアクセス短縮に比べて、費用や地

域への影響の方が大きいのではないか。

- ・IC設置によりアクセス時間を含めてトータルで時間が短くなることは分かった。

(回答：国土交通省)

- ・D案は地域への影響を小さくするために考えた。ICの入口方向については、都市部では少ないが調布ICも含め、このような構造のICは存在している。
- ・所要時間について、速度は主要な道路で実測した数値に基づき、ルートは想定して算出した。
- ・交通量の現況はH11センサスに基づいている。東八道路は環状八号線まで4車線で整備された場合で想定している。

(回答：東京都)

- ・最寄りのICへの時間だけでなく、ICから目的地までの時間短縮効果も含めて、比較検討したい。

【PIについて】

- ・必要性の議論が拡散していて、これではいつまでも終わらないのでは。議論を収束させることが必要。外環の必要性の議論とは、外環の高速道路としての機能が必要かどうかという議論であるべき。一方で環境問題は重要。例えば、「外環は必要だが、環境問題、技術、資金、移転等をきちんと考えるべき」という収まり方ではないか。
- ・行政と住民とが合意する工夫がされていないように思える。まとめる努力をすべきでは。地域毎の話し合いでも、一般の住民のフラストレーションが高まっているように見受けられる。

(回答：国土交通省)

- ・「整備するにせよ、しないにせよ、早く決めてくれ」との多数の意見があることは認識している。
- ・PI協議会の2年間のとりまとめとして、論点整理をし、残された課題を明らかにしたので、これを集中的に議論したいと考えている。

(以上)