

## 三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月16日(金) 19時00分～21時00分

場所：北野3丁日常設会場

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民17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		藤川 都市整備部部長 鈴木 都市整備部都市計画課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方  
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（調布市～三鷹市の区間について）  
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19号、第20号  
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（三鷹市抜粋）  
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）  
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  
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

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、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯と「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、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】

- ・外環が地域にとって必要かどうかの判断の基準を教えて欲しい。
- ・トンネル分合流部はなぜオレンジ色に塗られているのか。

（回答：国土交通省）

- ・トンネル合流部は2つのシールドをつなげるための地中拡幅が必要となる箇所である。シールドの上側に補助工法を実施する場合には、地下4.1mより浅くなる可能性があることなどから区分地上権が適用されることとなる。

（回答：三鷹市）

- ・国や都は地域だけをみて高速道路の必要性を考えている訳ではない。

##### 【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東八道路ICから出てくる自動車が生活道路に入り込むことが心配である。東八道路は、インターチェンジより東側の区間も含めて4車線にしてほしい。
- ・練馬のジャンクションのランプ部で混雑が発生しているが、中央ジャンクショ

ンでも同じようになるのではないかと心配している。

(回答：国土交通省)

- ・東八道路は玉川上水までは4車線で整備し、玉川上水を挟む形で上下それぞれ2車線整備する予定である。
- ・ジャンクションのランプ部が混雑することは問題である。練馬は暫定で供用したこともあり混雑が発生していると考えられるが、中央ジャンクションは方向別交通量をみて、最初から完成形で計画している。

#### 【まちづくりについて】

- ・外環より東側で吉祥寺通りと調布都市計画道路3・4・17を結び、北野四丁目の東側から吉祥寺方向へアクセス出来るようにしてほしい。
- ・北野中央通りの機能を代替する道路を整備してほしい。その際には、外環の東側の地区のことを考えてほしい。
- ・機能補償のための生活道路は対面通行できるような幅を確保してほしい。そのために、環境施設帯とは別に用地を確保して整備すべき。
- ・外環の整備に合わせて、都の都市計画道路の整備をどのくらい考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環を整備する前にどの道路を整備するべきかを検討する必要がある。
- ・概念図で示した環境施設帯の幅は、環境を保全するために必要な幅である。環境施設帯の外側に道路を整備するかどうかは、地元の意見を踏まえて検討していきたい。環境施設帯の使い方は、設計段階に地元と協議しながら検討していきたい。

(回答：東京都)

- ・周辺道路整備が必要となれば、外環整備に合わせて整備していくこととなる。

#### 【環境影響について】

- ・換気所は景観に配慮し、できるだけ高さをおさえた方がよい。
- ・換気所から処理されていない排気ガスを出されると困る。高く吹き上げれば影響は小さいといわれても不安である。
- ・環境基準が守られているかどうかは平均値で決まるが、平均ということは基準値を超えている時もあるはずで、それが健康に与える影響が心配である。
- ・外環の直上で、振動の影響がでないように配慮して欲しい。外環は野川沿いに整備することになるので振動が伝わりやすいのではないかと懸念している。
- ・中央道からもシールドで掘削した方が工期が短くなるのではないかと。一方で、現在の道路整備状況で、工事車両が出入りするようになっては困る。

(回答：国土交通省)

- ・環境への影響がどの程度なのかは、今後、環境影響を予測評価した上でご意見をうかがいながら検討をしていく。
- ・換気所で排気ガスを処理しなくても高く吹き上げれば拡散するので環境基準は守られるが、空気清浄機のような集塵機やNO<sub>x</sub>を処理する脱硝装置の設置も検討していきたい。
- ・浅深度トンネルの事例からは、トンネル上部での振動の影響はほとんどないと考えられる。
- ・大深度は比較的固い地盤であるため振動の影響はあまりないと考えている。
- ・関越、東名それぞれの方向から同時に掘削することで工期の短縮は可能である。また、同時に中央道から掘削することも考えられる。
- ・工事車両専用に臨時の出入口を設置するなど、工事車両による影響がなるべくでないように考えていきたい。

#### 【用地・補償について】

- ・北野では農地が年々減少していることや、休耕した農地ではすぐに作物をつくることができないこと、農家は常に畑を見ている必要があるという事情を考慮して、近場の北野地区に代替となる農地を早めに確保してほしい。
- ・大深度区間では、生活道路が整備されず、ジャンクションで地域が分断される上、建築制限もかけられていることから、大深度区間に居住する住民に対して配慮してほしい。
- ・地上部分に権利が及ばない大深度でも、自分の家の下に穴があいていると資産価値が下がるのではないかと心配している。なんらかの配慮をしてほしい。