

東京外環(関越～東名)の大深度申請に係る国と市民の話合いの会

<結果概要>

- 1 日 時 平成25年12月10日(火曜日)
- 2 場 所 市役所8階 802会議室
- 3 主 催 武蔵野市
- 4 説明者等 国土交通省関東地方整備局東京外かく環状国道事務所、東日本高速道路(株)関東支社東京外環工事事務所、中日本高速道路(株)東京支社東京工事事務所、武蔵野市
- 5 参加者 14名(傍聴者11名)
- 6 主な内容について
 - (1) 事業概要等説明(11/8:大深度地下使用認可申請、12/5:使用認可申請書及びその添付書類の公告・縦覧(12/19まで縦覧))
 - (2) 事前質問に対する回答等
 - ① 会の目的
 - 今日の話合いの会の目的について
 - 現在、使用認可申請書及びその添付書類の縦覧期間中であることを踏まえて、大深度地下使用認可の申請内容を広くお伝えすること、環境面への影響や安全性等について市民の皆様のご理解、ご協力をいただくことを目的とする。
 - (市回答) 外環本線の大深度事業の理解を深めるため。
 - ② 手続き等
 - 今後の手続きについて
 - 12/5から12/19まで申請書類の縦覧中。利害関係人は縦覧期間内に限り、都知事へ意見書を提出できる。認可されれば官報で告示される。
 - 縦覧等の周知方法について
 - 使用認可申請書及びその添付書類を武蔵野市、事業者ホームページに掲載、事業者にて電子媒体(CD)貸し出しを行っていることをお知らせする案内チラシの配布等により周知している。
 - (市)案内チラシは12/4に市に届き、当日中にコミュニティーセンターに配置した。
 - 9/2(本宿小学校における)大深度地下使用認可申請に向けた東京外かく環状道路(関越～東名)の説明会の法的根拠について
 - 事業者として大深度地下使用認可申請に向けて、事業の目的及び内容についての説明をするために開催したもの。
 - 大深度地下使用法第37条に規定されている1年以内の補償について
 - 井戸など既存の物件がある場合、事業を実施するため当該物件の移転や除去

を伴う場合には事前に補償させていただくこととなっている。使用認可により権利行使が制限され具体的な損失が生じた場合には、使用認可の告示の日から1年以内に限って、事業者に対し、その損失の補償を請求できることとなっている。

③ 環境（地下水）

● 地下水への影響や対応について

→ 環境影響評価において、地下水位及び水圧の変動量を予測している。予測の結果、深層地下水の水圧低下量は自然状態における年間変動量の範囲内に収まることから、影響は少ないと考えている。工事施工中及び完了後についても、事後調査を実施予定。

● 地下水のモニタリングについて

→ 平成 22～24 年度の観測結果をホームページに掲載中。今後も観測値を適宜公表予定。

● 青梅街道 IC 付近における地下水の流下方向について

→ 環境影響評価において、浅層地下水は概ね西から東方向、深層地下水は概ね南東から北西方向。

④ 環境（大気質）

● 市内の大気測定点について

→ 換気所の供用に係る大気質の予測は換気所が存在する地域毎に実施し、環境基準を満足できると予測しているが、事業の進捗に合わせて事後調査を実施予定。

● PM2.5 の対策について

→ これまで実施してきた粒子状物質全体の削減対策を着実に進めることがまず重要とされていることから、電気集塵機設置など、換気所でできる限り対応する。

⑤ 安全

● 火災時の避難経路について

→ 東京外環（関越～東名）の避難方式は、①横連絡坑方式：横連絡坑を利用しての反対側のトンネルへの避難、②滑り台方式：滑り台を利用した床版下への避難、③独立避難路方式：独立避難通路を利用した避難の3方式で、首都高新宿線や施工中の品川線、東京湾アクアライン等で事例がある。

● トンネル内の車の逆走行及び事故について

→ 逆走行を防止するための標識や路面標示の設置などを実施するとともに、監視装置による監視を行う。また、トンネルは危険物を積載した車両の火災にも

耐えられる耐火対策を施すため、火災事故によって崩壊することはない。

● 耐震性について

→ 一般的に地震がシールドトンネルに与える影響は小さいと考えられるが、トンネル標準示方書等の各種基準、阪神淡路大震災・東日本大震災等の事例、学識経験者の意見を踏まえ、十分な耐震検討を行っている。

● 集中豪雨対策について

→ トンネル坑口は浸水の可能性が低い地域に位置しているが、異常出水の影響を考慮して、坑口部のかさ上げ等の対策を実施する。

● 災害発生時の地上部への影響について

→ トンネル標準示方書や設計・施工指針、過去の車両火災事故等の事例などを踏まえ、火災等でトンネルの本体構造が崩壊しないような対策をしっかりと行っていくことから、地上部への影響はない。

⑥ その他

● 東京外環の必要性及び費用対効果について

→ 東京外環（関越～東名）は、首都圏三環状道路を形成し、首都圏の慢性的な渋滞の改善、物流機能の向上、災害時の緊急輸送路としての活用が見込まれるなど、首都圏の国際競争力の強化はもちろんのこと、その整備効果は首都圏以外にも広く波及するものと考えている。また、費用便益分析のB/Cは2.3である。

● 大深度地下を利用する理由について

→ 東京外環本線は、特に高度な土地利用が図られている東京都内の既成市街地を通過することから、用地取得や区分地上権設定範囲を極力小さくし、早期整備を図る手法として、大深度地下を使用する。また、高架方式に比べ、地域分断や環境への影響を抑制することができる。

● PI 会議の意見や要望の計画への取り込みについて

→ 平成 21 年 4 月、オープンハウスや課題検討会などにおける意見等を踏まえ、今後検討していく課題とその解決のための方針として「対応の方針」を取りまとめた。今後は、引き続き、地域の意見を聞きながら具体的な検討を実施する。

● 大深度地下の補償（憲法29条財産権）と区分地上権の取扱いについて

→ 国土交通省都市局大深度地下利用企画室より大深度地下は土地所有者等によって通常使用されない空間であり、大深度地下使用法により公益性を有する事業のために公法上の使用権を設定しても土地所有者等に実質的な損失が生じないと考えられることから使用権の設定を優先させることとしており、大深度地下使用法により大深度地下の使用権を設定しても、憲法29条の財産権の侵害にはあたらないと考えていると聞いている。

→ 用地買収させて頂く箇所以外について、大深度より浅い部分は、区分地上権を設定することで、地下の利用が制限される分を補償させていただく。

- 市内における工事用車両の通過について
 - 武蔵野市内の直下は本線シールドが通過するが、本線シールド工事の工事用車両は直接東名や関越道に出入りすることとしているため、武蔵野市内は通過しない。
 - 事前質問に対する回答について
 - 回答の出し方については、主催者である市と調整する。
- ※ 国と調整した結果、「結果概要」は事前質問に対する回答書と兼ねる。

当日開催状況

