

地域PI 議事概要について

地域PI 議事概要について

練馬区

日程	場所	時間	来場者数	備考	
11/23 (水)	練馬区リプル	14:00~15:30	約120	地元要望に基づく説明会	… 1ページ
12/12 (月)	勤労福祉会館	18:30~20:30	81	意見を聴く会	… 7ページ
12/15 (木)	関区民センター	18:30~20:30	81	意見を聴く会	… 11ページ

杉並区

日程	場所	時間	来場者数	備考	
12/18 (日)	西荻地域区民センター	18:00~20:00	112	意見を聴く会	… 16ページ

武蔵野市

日程	場所	時間	来場者数	備考	
12/17 (土)	吉祥寺南町コミュニティーセンター	19:00~20:30	33	意見を聴く会	… 22ページ

三鷹市

日程	場所	時間	来場者数	備考	
12/16 (金)	三鷹市北野外環オープンハウス会場	19:00~21:00	17	意見を聴く会	… 26ページ
1/15 (日)	三鷹市教育センター	14:00~16:00	18	意見を聴く会	… 29ページ

調布市

日程	場所	時間	来場者数	備考	
11/1 (火)	たづくり文化会館	19:00~20:30	23	市民説明会	… 32ページ
11/5 (土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:30~20:00	63	市民説明会	… 34ページ
11/13 (日)	東部公民館	10:00~11:30	40	市民説明会	… 36ページ
12/3 (土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:00~20:00	約60	地元要望に基づく説明会	… 38ページ

世田谷区

日程	場所	時間	来場者数	備考	
12/9 (金)	烏山区民センター	18:30~20:00	12	意見を聴く会	… 43ページ
12/11 (日)	喜多見東地区会館	14:00~15:30	47	意見を聴く会	… 45ページ
12/13 (火)	砧区民会館	18:30~20:00	35	意見を聴く会	… 48ページ
12/14 (水)	砧小学校	18:30~20:00	39	意見を聴く会	… 51ページ

練馬区 地元要請に基づく意見交換会 議事概要

日 時：平成17年11月23日（水） 14時00分～15時30分

場 所：練馬区リプル

主 催：元関町一丁目会主催

出席者：国 東京外かく環状道路調査事務所（鈴木調査課長 猪股計画課長）
都 都市整備局（臼田外かく環状道路担当課長 藤井街路計画課長補佐）
区 中村環境まちづくり事業本部長 平野都市整備部長
朝山交通企画担当課長 内木まちづくり第二担当課長

議事概要

（司会・元関町一丁目町会長）

- ・ICをつくると私たちのまちが全部壊れてしまい、住民が生活できなくなってしまふことを心配している。
- ・有識者委員会では、早く建設され、費用もかからないなどの理由で、本線を地下40mで東名と関越をつなぎ、JCTのみ設置するとの結論を出していることもあり、ICはなしにしてほしい。
- ・杉並区は区長、区議会、住民がICは不要と言っているので出入口がなく、練馬区は区長、区議会が必要と言っているので出入口をつけるのはおかしい。
- ・上石神井の方は外環整備と同時にまちづくりをやると言っているが、私たちのところは犠牲になる。
- ・国も都もこのような会を何回も重ねていかなければならない。

（住民）・今まで青梅街道ハーフICの議論や事前説明が一切ないのに、なぜ突然「考え方」を新聞発表したのか。

・「考え方」を提示する前に、前大臣の意向を議論のテーブルに置いたのか。

（国）・PI会議の区切り、広域的な意見、沿線区市長の意見を踏まえ、効果と影響の観点から外環の必要性を判断した。

・今後より具体的な計画に入っていく際のたたき台として、本線を大深度にし、3つのICを設けることを発表した。

・大臣と都知事が発表することで、国と都の意向であることを明確にした。

・前大臣が発表した内容は、平成15年の方針に基づいたものと考えている。

・青梅街道ICをつくると広域的な効果があるが、地元の意向も尊重するという方針が前大臣の考え方であり、今回の発表内容は前大臣の考え方と相違ない。

（住民）・今まで提出された資料に青梅街道ICがある場合とない場合の移転戸数は記載されているのに、なぜハーフの場合の影響はないのか。

（国）・ハーフICの影響や効果は、青梅街道ICがある場合の中で十分読めるのではないか。

・平成17年7月の段階では、ハーフICが有力と考えておらず、青梅街道ICがない場合とある場合を示し、効果と影響、地域の意向を聴いた中でハーフICの方がいいとの結論に至った。

（住民）・大泉の交通量を分散させるために青梅街道ICが必要であると練馬区から聞かされてきたが、青梅街道で交通量が増えてしまうことになり、意味がない。

・7月の意見を聴く会で交通量について質問したら、練馬区がはっきりしないことを言っていた。公開していない数字があるようだが、それを示し、説明してほしい。

（国）・「考え方」では東八道路ICは設置する考えであり、東八道路ICができれば青梅街道のハーフICの利用は約1万台になると考えている。

・青梅街道の交通量も7月に示した以上は増えないと考えている。

（住民）・青梅街道ハーフICの善し悪しを論ずるにあたって数字が必要なことは分かりきっているのに、どうして用意していないのか。

- (住民)・国と都はデータを出して今日の説明に来ると言っていたではないか。
- (国)・その時々に必要なデータは出している。
・I Cの利用と青梅街道の交通量の数字が重要であると理解した。
- (住民)・なぜ杉並区側だけ出入口をつけることをやめたのか。
- (国)・周辺にI CがないのでI Cを設置すること自体の効果が高いことと、青梅街道I C利用のうち関越方面の利用が多いと見込まれるため、練馬区側にだけつくる案とした。
- (住民)・善福寺を地元とする代議士がI Cをつくらないと選挙公約し、その後、大臣になった際の記者発表でもI Cをつくらないと言っていたが、大臣が替わってから杉並だけI Cがなくなったというのはどういうことか。
- (国)・前国土交通大臣の公約内容は、ゼロI Cを基本としながら、設置について地元の意向を聞いていくということである。
- (住民)・それは前大臣の選挙公約ではなく、有識者会議の見解である。
- (国)・有識者委員会もゼロI Cを基本とすると知っている。前大臣も同じ事を言っていると思う。
- (住民)・都知事と話し合い、杉並区はうるさいからやめたのではないか。
- (国)・杉並区からは、隣接して小学校があること、周辺環境への影響や交通集中の懸念からI Cに反対との意向が、練馬区からはI Cの整備の必要との意向が示されており、それを考慮したのは当然のことである。
- (住民)・杉並区は、代議士が先頭にたったことが中止の1つの理由。2番目は区役所の反対、3番目は区民の反対。練馬区は、前区長の申し送り事項もあり、I Cありきなので練馬区には仕方なくつけるということではないのか。
- (国)・意見だけで作り方を決めているわけではない。交通需要、効果を考えても、北側の方が効果は高い。
- (住民)・青梅街道I Cを半分つくるだけでは練馬区民の利便性は全く上がらないのに、なぜ練馬区が賛成するのか分からない。
- ・青梅街道にI Cをつくるよりも、東八、首都高、中央高速のI Cを利用することで練馬I C周辺の渋滞が改善される効果の方がよほど大きいのではないか。
 - ・青梅街道にI Cをつくと練馬の渋滞が解消するとPRしてアンケートを行っているが、根拠がない数字に基づいており実行性が全くない。
 - ・駅の南側の住民にとって一体となった生活空間を真ん中で区切り、大気汚染を起こしてまでI Cをつくるのが全く理解できない。
 - ・身近な住環境の保護を無視して、こういうことを進められると、本当に国民、都民、区民の為の政治をやっているのかということの信頼性が崩れる。
 - ・住民への環境保護の内容が欠落したまま進んでいくことに大変不安を感じる。
 - ・現在の財政状況下で、最初にI Cありきで国民の税金から予算をつけるような金の使い方していいのか。費用対効果を考えたら疑問を感じる。
 - ・ハーフI Cに追加支出はいくらかかるのか。
 - ・I Cの設置について、必要性を評価し、費用対効果を考慮して方針を決めているのか。
 - ・上石神井の駅前の整備と組み合わせてI Cの話がされているが、この場では駅前整備の話もなく、別々に考えればいい。
- (国)・ハーフI Cにすると練馬区民が出かけるという点での利便性は若干減るが、通過交通を排除する効果は十分あると思う。
- ・大泉I Cの混雑解消効果はI Cをつくらなくても当然あり、青梅街道I Cをつくれれば更に効果がある。
 - ・国は、高速道路のネットワークをつくり、首都圏全体の交通網の改善を図る目的があり、外環が必要と考えている。
 - ・外環と合わせた周辺の整備の必要性、周辺をどのようにするのかについては国は都、区に協力していく立場にある。

- (国)・青梅街道 I C の出入口が両側にある形式で約 2000 億円の追加費用と試算した。ハーフになるならば費用も約半分になると考えている。事業費は大まかな今の段階のものである。
- (住民)・ I C の事業費の 2000 億円は誰が出すのか。
- (国)・事業費の負担は事業化する段階で決める。現段階では、国が直接つくる手法と道路公団が民営化した会社がつくる手法がある。
- ・道路公団が民営化した会社がつくる場合は会社が資金を調達する。国がつくる場合は、一部は利用者、一部は道路事業費から持ってくることになる。
 - ・外環をつくれれば年間 3000 億円程度の効果があると考えおり、 I C をつくれれば更に 500 億円程度増加すると考えている。 500 億円は 5 箇所全てに I C がある場合で、各 I C の効果は出していない。
- (住民)・青梅街道のハーフ I C の効果はどの程度なのか。仮にその効果が 50 億として事業費に 1000 億使う価値はあるのか。費用を回収するのに何年かかるのか。
- (国)・実際は割引率を考慮するが、その仮定では費用の回収に 20 年かかる。費用対効果は総便益から総費用を割り引いて換算する。
- (住民)・ハーフ I C の効果等を定量化して説明してほしい。合理的に説明でなければ全く納得できない。
- (国)・経済効果が非常に重要な意味があるとの意見はわかる。現時点では I C ごとの効果は出していないが、経済効果の観点から今後検討していく必要があるということであれば検討していきたい。
- (都)・日本に元気がない原因が東京にあると一般的に言われている。日本で経済活動していくのに渋滞等で輸送のコストが高いと指摘されている。
- ・パリでもロンドンでも大都市の環状道路はほぼ 8 割から 9 割完成している。東京は 2 割ぐらいしかない。
 - ・交通集中解消のために環状道路が必要で、道路機能を発現させるには一定間隔で I C が必要というのが都の考えである。
- (住民)・もしそうであるならば、なぜ杉並区側だけやめるのか。
- (都)・杉並区側だけやめた件に関しては国が回答したので触れなかった。北向きの交通の利用が多い地域であり、総合的な観点から判断した。
- (住民)・データも何も無いではないか。
- (住民)・「考え方」がたたき台であるなら、もう一回見直しをしてほしい。説得力を感じない。
- (住民)・大泉はそれほど混雑していないのではないか。この地域の交通量を 1 日に 1 万台も何故増やすのか。
- (練馬区)・外環の必要性を考えると、練馬区も首都圏を構成する自治体の 1 つとして協力しなければならない。
- ・青梅街道 I C によって環八で交通量が約 1 割減り、大泉 I C の交通量も大きく減ると数値が出ている。周辺の細い道路等も考えると、青梅街道 I C によって現状が改善され、区は I C が必要と判断した。
 - ・東名の方に行く利便性は高いと考えているが、北の方にも利便性がある。練馬区ではフル I C の案を今でもお願いしたい。
- (練馬区)・計画道路の線形を無視してまちづくりを進めることはできない。外環が確定的になった段階でまちづくり等地域全体の話をまとめていく。
- (住民)・大泉 I C の渋滞は目白通りから谷原の交差点にかけて道路のつき方の問題が大きいと思うので、そこを整備したほうがいい。
- ・外環が大深度化することで今までネックだった部分を取り外されるので、それからまちづくりをした方がいいのではないか。
- (住民)・ I C についての住民とは I C 周辺に住む人たちを指すのではないか。
- ・私たちは I C に何ら賛成していないのに、あたくも賛成しているように話が進行している。練馬区は住民も賛成であると認識しているのか。

- ・区長がＩＣを区全体で作りたいと言っても、それはＩＣ周辺の住民の意思では全くない。
- ・区は何度も今後話し合いを重ねると言うが、そのことでこの案は撤回されることがあるのかないのかはっきりと答えてほしい。
- (練馬区)・区は沿線のみなさんが賛成とは理解していない。整備対象の地域として不安であり、また生活のために反対することは当然だが、区全体としてメリットを踏まえてＩＣが必要と考えている。
- ・このような会は説明会ではなく話し合いだと思っている。たたき台を国が出し、それに基づいて具体的な質問をいただき、整理して話し合いを進めていきたい。
- ・地域のみなさんの協力がなければ、外環本線もＩＣもできないと理解している。みなさんに理解してもらえるようにやっていきたい。
- (住民)・一昨年から「反対だ、撤回してくれ」とお願いしてきたが、全然聞いてくれずにここまで来た。これからみんなの力を借りてがんばっていかないと駄目だ。
- (住民)・去年の話し合いの時に、とりくみ案の意見を聞いて考え方を変えると言ったが、区はその約束すら守っていない。
- (住民)・地域の反対にも関わらず、区の姿勢は終止一貫している。
- ・区の資料を見ると、青梅街道ＩＣを設置すると、旅行の際の利便性等は向上されるが日常生活の利便性は書かれておらず、地域住民の生活には害はあるが何の利便性もないことを市区自体が認めている。
- ・そのような考え方をベースにしていることを区、都、国は十分認識した上でこの計画を進めてほしい。
- ・区は「計画変更はある」と発言したと理解していいのか。
- (練馬区)・先ほど計画変更はありえるとは申し上げていない。事業を進めるにあたってみなさんの理解が必要との考えが根本にあると理解してほしい。
- (住民)・地域との話し合いの時間切れはあるのか。どのように決着されるのか。
- (国)・最終的に計画の妥当性を判断するのは都市計画変更案として出した後、地域のみなさんの意見を聞く等を経て、都市計画決定する。
- ・都市計画決定するにあたっては、環境影響評価、都市計画審議会、地域のみなさんの意見を踏まえて判断がされる。
- ・計画が決まることと事業化することは別である。計画を高架から地下方式に変更するということの最終的な決着は、都市計画変更になる。
- (住民)・いつぐらいに決定されるのか。また、最終的に地域住民の考えが本当に反映されるのか。
- (都)・地域に様々な意見があると承知しており、それらを聞きながら検討を進めると「考え方」にも書いてある。計画の具体化を進める際は、地域のみなさんの意見を聞きながら判断していく。
- (住民)・地域の意見を聞くだけでなく、地域住民を納得させてほしい。地域が納得しなければ話し合いの意味がない。
- (国)・今回の発表は国と都の意見で、地元の方をはじめ沿線区市の意見を聞いている段階。最終的な判断は都市計画決定にある。
- ・ＩＣ周辺に環境施設帯を設けて環境を改善すればＩＣへの理解を得られるのではないかと、その為にどうすればよいかを意見してほしい。
- (住民)・子供たちが年金をもらえなくなるような財政の中で、さらに借金をして環境を悪くするという状況に子供たちを送り出すのはかわいそう。
- ・効果が費用の元をとるのに４０年かかるため、本日出席の方が現在の役職でなくなれば、効果が得られなかった場合の責任がわからなくなる。
- ・私たちはここにずっと住み続けるのでいい環境の中で生きたい。青梅街道ＩＣは今も、これからも、どうしても反対。
- (住民)・計画に変更があるかを練馬区は回答したが、都と国の回答がない。
- (住民)・ＩＣができて地域には何の利便性もなく害だけだ。

- ・ I C 周辺に環境施設帯をつくとするがばかげている。排出されるガス等は周辺だけに留まらない。大変大きな環境破壊になる。
 - ・ 50年以上生きれば環境の大切さをしみじみ感じる。環境や私たちの幸せを守るのが行政ではないのか。
 - ・ 練馬区が行った市民アンケートは地域とは関係ない人なので、この辺りがどうだっていいはずだ。
 - ・ もっと本当に私たちの身になって考えてほしい。なくてもいいものをなぜつくるのか。
 - ・ 青梅街道 I C をつくる費用を耐震性偽装問題で被害にあっている方たちの補償に回せばいいではないか。
- (住民)・ 変更はあるのか、ないのか。
- (国)・ 例えば練馬区がいらないと言えれば変更せざるをえない。国と都として「考え方」を提示したので、駄目だと判断されれば、その案は変わる。
- (都)・ 「考え方」は計画案ではなくて、国と都が「考え方」へのみなさんの意見を聞き、それに基づいて計画をつくるためのもの。
- (住民)・ 変更があるのかどうか、「考え方」を変えることがあるのか。
- (都)・ 「考え方」について意見を聞きながら最終的に国と都で考える。
- (住民)・ 3年間ずっと P I 協議会で青梅街道 I C 反対してきたのに、なぜその意見が入らないのか。
- (住民)・ 変更という言葉をつかうのが嫌なのか。どうして変更と言わないのか。
- (都)・ 国と都が9月16日に示したのは計画の案ではなく考え方である。この「考え方」への意見を聞き、計画の案をつくる。これからもみなさんから意見を聞きながら計画案を詰めていく。
- (住民)・ 変更という言葉に注意深く下げたが、「考え方」の変更があるのか。
- (都)・ 変更というのはモノがあって変更される。現在は考え方を出し、それに関して意見を聞いている最中だと理解してほしい。
- (住民)・ 「考え方」の変更はあるか聞いている。イエスかノーかで答えてほしい。
- (都)・ 「考え方」について様々な意見を聞き、とりいれるものも、とりいれないものもあるということ。
- (住民)・ この場での意見は統一されている。
- (住民)・ 概念図のタイトルに「より安全に、より地域への影響を小さく」とあるが、青梅街道 I C は矛盾している。今回のような場では皆が総意で絶対いらないと言っている。
- ・ 何回も説明会をやっているが圧倒的に反対意見が多い。
 - ・ 杉並と練馬の意見を聴く会の合計で、反対が222、賛成がわずか6で、他にも疑問を呈する意見が203ある。これが全体の声。しかも、今まで出してきた疑問に全く答えていない。
 - ・ 今の都市計画図にかかっているが、こんなデタラメな計画を絶対認めない。私たちは売らない。それでも進めて、強制執行するのか。
- (都)・ 地域には様々な意見があると認識している。「考え方」についていろいろな地域の意見を聞きながら最終的な判断をしていきたい。
- ・ 最初から強制執行は考えていない。地域の理解と協力のもと話し合いをしたい。
- (住民)・ あくまでもつくることを前提としている。理解など必要ない。
- (国)・ 国の意見も、地域の協力がなければできないとの認識に変わりはない。
- (住民)・ 地域とは練馬区民、それとも地元周辺域なのか。
- (住民)・ 国は練馬区が撤回すればやらないと言ったが、私たちが地元である。地元町会をあげて反対している。それでも、やるのか、やれるのか。
- ・ 地元の町会が反対している限り計画は進めないとの理解でいいのか。
- (住民)・ 今、反対すればやめるのだから区議会の先生の意見を聞いてはどうか。
- (練馬区)・ 区は I C が必要と考えている。これまでも町会の方々と話し合いをし、今後

も続けていきたい。強制執行は現在考えていない。

- (住民)・なぜ議員を集めて促進大会まで9月にやったのか。
- (練馬区)・促進大会は促進議員連盟の主催で行われたものである。
- (議員)・ICを1つもつからない方が、費用対効果が大いではないか。JCTのみがいいというのが国の本音ではないか。
 - (国)・ICをつくれれば利便性が高まることは間違いない。現時点では3箇所につくることが最適な案だと考えている。
- (議員)・練馬区議会の公明党はICを推進する立場で動いているが、地元のみなさんの声を十二分に聞いた上で判断したい。
 - ・練馬区が強行に推進している理由は、練馬区全体では推進する人の声が多いからである。
 - ・反対運動がもっと全区に広がれば、練馬区も考えが変わると思う。
- (議員)・大泉ICができる際、当時の建設省は、大気汚染と谷原交差点の交通量が大きく改善されるので必要と言っていたが、現実は大気汚染が広がり、車が生活道路まで押し寄せるひどい事態になった。
 - ・利便性、効率性と言っているが、そこに住む住民には大問題である。
 - ・住環境の破壊について、住民、地元との話し合いが決定的に不足している。今後も住民のみなさんの意向を聞く言いながら、今も本当に聞こうとしてない。
 - ・外環が優先、先にありきで進めていることに非常に大きな問題がある。
 - ・これまでの練馬区の見解を切り替えて「IC、地上部道路が必要。外環整備をすぐにやれ」と言ったのが前区長と党議員、現区長である。
 - ・区民サービス、福祉を切り捨てながら大型カイエンスばかり優先していく、練馬区の新行革感と言われる自治体思想が本質にある。
 - ・練馬区が外環先にありきの考えを撤回し、地元住民の声聞きながら進むようがんばっていきたい。
- (議員)・地元の意見を行政にしっかり伝えてほしい。
 - ・地元と地域という言葉は全く違う。練馬区は練馬区全体を地域、国は日本全体が交渉の地域で、地元のみなさんの話と並ばない。
 - ・地元のみなさんの声を聞いてからやれば今回の図面は出てこない。
 - ・ずっと以前から外環を地下を通す動きがあったが、地域住民や経済情勢を考えて手がつけられなかったのに、急遽ここに来て動き出した。
 - ・青梅街道ICの杉並側の出入口をなくした理由が明確になれば、今日は素晴らしい話し合いになったのではないかと思う。
 - ・政治的な判断で地元を押しつけて行政が進むなどあり得ない。是非改めてもらいたい。
- (住民)・国土交通省・東京都・練馬区は、元関町一丁目町会住民の総意として、また「話し合い」参加者全員の総意として青梅街道IC設置に絶対反対であることを認め、真摯に受け止める事。
 - ・本日の「話し合い」では住民の疑問や不安は何ら解消されていない。国土交通省・東京都は第2回目の住民との「話し合い」を早期に設定する事。
 - ・最低限、住民の疑問が解決されない限り、国土交通省・東京都は青梅街道IC設置を含んだ都市計画変更決定をしない事。練馬区は、地元住民の意向を無視した青梅街道IC推進の方針案を取り下げるよう強く要望する。

練馬区 意見を聴く場 議事概要

日時：平成17年12月12日(月) 18時30分～20時30分

場所：勤労福祉会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民81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
練馬区	中村 環境まちづくり事業本部 本部長 平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
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（練馬区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（8/10、9/10、10/10）
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

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、「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。

東京都

- ・みなさまの意見を聞きながら、計画の案を練っていく。

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】

- ・昭和41年に決定され、45年に凍結したのになぜやるのか。
- ・本線は大深度なのに地上部街路や青梅街道インターチェンジをなぜつくるのか。住民の被害は大きく、メリットはない。
- ・国は三環状と言うが、環状道路間の距離のバランスがとれてない。
- ・大深度で通して実際に地上に影響がないのであれば、現状を考えれば外環の整備はやむをえないのではないか。

（回答：国土交通省）

- ・昭和41年の計画には、住民はもちろんのこと、沿線区市、都議会の反対が

あった。その後も、交通量は激増し、外環の必要性がより高まった。

- ・中央環状新宿線は都市内道路、圏央道は広域的な地域を結ぶ道路であり、外環は23区を囲んで都内の通過交通を排除し、東京全体の交通を抜本的に改善する道路であり、それぞれ役割が異なる。

【インターチェンジについて】

- ・青梅街道インターチェンジについて、国は「練馬区が反対すればやめる」と言い、練馬区は「住民がダメと言えれば考え直すこともある」と発言した。
- ・杉並区は青梅街道インターチェンジに反対したのでつくらず、練馬区は賛成したからつくるようであるが、利用者は郊外の人で地元の住民ではない。
- ・フルインターチェンジと比較してハーフの場合の利便性はどの程度か。練馬区は利便性が低くても地元を犠牲にしてつくるというのか。
- ・インターチェンジが3箇所の場合の交通量予測データを今まで3回お願いしているが出てこない。
- ・インターチェンジ周辺の交通量予測で、結果の表示のされ方が以前の資料と今回の資料でなぜ異なっているのか。
- ・青梅街道の車線数は世田谷通りの倍だが、青梅街道は既に4.8万台もの利用があって世田谷通りの2万台よりも多い。周辺の交通量が変わらないのに、なぜ青梅街道だけにインターチェンジをつくるのか。
- ・大泉JCT周辺の立ち退きを少なくする方法はないのか。

(回答：国土交通省)

- ・東八と大泉のインターチェンジが10kmほど離れているため、真ん中に位置する青梅街道インターチェンジの利便性が高く、ハーフにしても1万台以上の需要が見込まれる。
- ・地元区市の意向のみでインターチェンジの案を示した訳ではない。広域的な利用などの利便性や影響、地元の意向を尊重して「考え方」の案としている。
- ・「練馬区が反対すればやめる」というのは「地元を代表する区市が反対するような計画は事実上できない」ということ。
- ・配布した資料とは別に「将来交通量について」にインターチェンジが2.5箇所の場合の交通量予測データを出している。インターチェンジが2.5箇所に増えるため、青梅街道、インターチェンジ利用交通量が従前の予測よりも若干減る。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにした場合、青梅街道の郊外側では若干増えるが、都心側は減ると予測している。
- ・現況と比べて交通量が多いか少ないかという表現の方が分かりやすいのではとの考えから、前回と今回で予測結果の表示が異なる。
- ・世田谷通りにインターチェンジをつかった場合の利用は約2万台と見込んでおり、近くに東京インターチェンジがあること、2車線の交通容量では対応できないことなど、世田谷インターチェンジは設置しないこととした。
- ・大泉JCTは本線分合流を地上から工事する必要があり、大きな用地が必要。技術開発を踏まえて小さくできるよう検討していきたい。

(回答：練馬区)

- ・地域によって反対があるのは承知しているが、区は区全体を考えなければならず、区としてはフルインターチェンジを望んでいる。
- ・利便性だけでなく影響も考えなければならない。

【まちづくりについて】

- ・2000億円もかけて青梅街道インターチェンジをつくる前になぜ周辺道路を整備しないのか。整備してからインターチェンジの必要性を検討すべき。
- ・青梅街道インターチェンジによって、広範囲で横断する道路がなくなり、街

が分断される。

- ・現状の道路整備について練馬に陳情したが区境のため等で対応が悪かった。この周辺の道路は2tトラックが通るほどの余裕はないが、交通量が多い。
- ・上石神井駅周辺のまちづくり協議会は駅周辺の渋滞解消をするため、千川通りから新青梅街道の間の地上部街路は必要であると言っている。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジによる道路の分断について、全部は復元できないが、地域の方の行動やご意見を聴き、構造を具体化していく中で検討していきたい。

(回答：東京都)

- ・周辺道路の整備も計画調整しており、既に事業化しているものもある。
- ・周辺道路に関する質問は個別に受けて担当部署から説明したい。

【環境影響について】

- ・大深度の地上部への安全性は大丈夫なのか。地震の際の補償はどうか。
- ・八の釜憩いの森が地上部の工事区間にあるが、将来どのようなになるのか。
- ・地下水系は誰にもわからないので、湧水は復元できないのではないのか。
- ・三宝寺池や石神井池の湧水に影響がないよう十分に検討してほしい。
- ・トンネルから出た地下水は三宝寺池や石神井池に戻す等、再利用できるような計画を盛り込んでほしい。
- ・地下水は浅くても深くてもトンネルを掘れば影響がある。圏央道で八王子城跡の御主殿の滝が枯れた失敗を繰り返してはならない。影響がないと言っていたが、現実にあった。問題が生じたときの責任はどうとるのか。
- ・地下水や河川の保全対策はどのような工法で行うのか。薬剤を注入するのか。
- ・換気塔は実際にどこで試験的に設置されているのか。本当にきれいな空気でも排出できるのか。どのような工法を使うのか。
- ・インターチェンジで地上に出てくる道路を囲む等したほうが換気機能が高まるのではないのか。
- ・換気所は2箇所しかないのか。それで排気ガスを全て処理できるのか。
- ・工事の事前と事後の両方で影響の有無を調査するのか。
- ・環境への影響を抜きにして外環の必要性のみの議論をすべきではない。環境への影響の答えもなしに進むべきではない。
- ・小田急の高架線の事例で被害を受ける住民に原告適格が最高裁で認められたのに、外環に関しては住民と行政側の環境への考え方が乖離している。
- ・合成写真では青梅インターチェンジが木に囲まれているが、青梅街道周辺のケヤキを一度切り倒すのか、そのまま残すのか。

(回答：国土交通省)

- ・地上部への安全性を大深度トンネル技術検討委員会で検討している。地震の際も地上部に影響のないような構造物にする。
- ・八の釜の森は計画線に含まれるので保存は難しいが、残せる部分は残したい。周辺の環境に配慮した形にすべく、復元できないか真剣に考えたいので地域の方の意見を聞きたい。
- ・湧水の復元は簡単にできるものではないと思うが、地域の方々が納得できるような対応をとりたい。
- ・地下水の概ねの方向は把握している。地下水の水脈は浅いため大深度の工事による影響はないと思うが、地上部の工事は地下水の流動を阻害する恐れがあり透水層を設置する等の対策をとる。
- ・御主殿の滝の件は必要であれば担当から返答する。
- ・地下水対策に薬剤を使うか等の工法は現段階では決まっていない。薬液注入以外にも、凍結工法などの様々な工法がある。
- ・換気所はトンネルの出口周辺に合計4箇所あれば大丈夫と考えている。

- ・排気ガスについて、SPMは電気集じん機を用いて処理する。脱硝装置は湾岸線の京浜島で実験しており、効果があると出ているので、技術開発の動向を見ながら適用を検討したい。
- ・環境については、環境影響評価で第三者の専門家の意見を聞きながら予測評価をしていくことになり、その中でしっかり説明をしていきたい。
- ・工事の影響は事前事後とも調査する。調査範囲は工事を実施する段階で示す。
- ・合成写真は概念図をもとに緑化した場合のイメージであり、今のまま残せるとは考えていない。ケヤキの移植が可能か工事の実施段階で考えていく。緑化だけでなく沿道の人のために歩道を設ける等も今後検討する必要がある。

(回答：東京都)

- ・環八では井荻トンネル供用後、換気塔周辺で二酸化窒素濃度が減少した。他の要因もあると思うが、換気塔を設置することで必ずしも悪くなるものではない。

【用地・補償について】

- ・外環の移転補償は630棟との新聞報道があったが、どのような補償がされるのか。
- ・環境施設帯にあたる戸数は全部でどのくらいか。また、環境施設帯の整備後に戻って生活することは可能なのか。立ち退かないといけないのか。
- ・鉄筋の家の建築が許可されない。また、地下40m以下には住民の許可がいらぬというのはおかしい。
- ・目白通りインターチェンジ周辺で多くの地元住民が立ち退きを反対している。
- ・子供たちにとって学校がなくなるということがどんな気持ちかわかるか。

(回答：国土交通省)

- ・移転補償の対象は、環境施設帯の部分は約6haで約290棟。41mよりも浅いトンネル区間は約130棟で、地上部街路がなければ移転はないが、区分地上権で補償をする。41mより深い部分は大深度法で適用すれば補償はない。
- ・新聞報道の630棟というは世田谷等を含めた全体での棟数である。
- ・開削うめもどしの土地は基本は買収であるが、地域の総意で戻ってきたい人が多ければ、難しいが手法が全くないわけではない。地域の声を聴かせてほしい。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画線の内側には都市計画制限がかけられている。

【進め方について】

- ・大衆に関する意見に限定すべきではない。意見の取り扱いは公平にすべき。地域で区切るのではなく、外環全体の問題としてやってほしい。
- ・意見を聴く会の開催を知らなかった。もっと積極的に情報提供すべき。
- ・計画は決定していないというが、反対が大きければ計画は変更するのか。

(回答：国土交通省)

- ・限定するという意味ではなく、なるべく地域についての意見等を聴きたいという意味である。
- ・開催のお知らせはチラシによるポスティング、公共施設への掲示、区市報、ホームページなどを使って沿線区市の皆様には情報を提供している。足りない所があれば今後、どのような広報がいいのかを検討していきたい。
- ・計画概念図はたたき台であり、意見を頂きながら直すべきところは直す。

練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月15日(木) 18時30分～20時30分

場所：関区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民81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
練馬区	中村 環境まちづくり事業本部 本部長 平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
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（練馬区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（8/10、9/10、10/10）
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
将来交通量について

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、PI沿線会議や地域PIなどで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。
- ・現在は案の段階で外環をつくと決まった訳ではない。今後も引き続き環境・生活への影響を考慮しながら具体化へ向けて地域の課題などを伺いたい。

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】

- ・総工費1兆円と言われているが、財源をどう確保するのか。
- ・東京都と練馬区の財政規模と借金をそれぞれ教えてほしい。
- ・福祉予算が削られているのになぜ道路を造るのか。
- ・借金が多い国が無理して道路を造るより、カーシェアリングを用いて交通渋滞に対処してはどうか。
- ・道路利用者が費用を負担するというが、まだ整備されていない道路には利用者はいないのに、どうやって負担するのか。
- ・休暇やレジャーが多様化した結果道路利用が時間的に分散し、利用料の高い有料道路は使わないという人も多い。そんな中で外環がペイするためには、外環の値上がりを見込んだ償還率なども考慮に入れてより厳密に予算の計算

をすべきだ。

- ・首都高6号線から中央道へ行く際に環状道路がないのは不便である。

(回答：国土交通省)

- ・事業費は事業主体が民営化会社であれば建設費建設費を調達し、利用料から返済する。国が事業主体であれば道路利用者に払ってもらうということでガソリン税などから財源を確保する。いずれも、予算の範囲内で事業をする。

(回答：東京都)

- ・財政再建に取り組んでおり、赤字債は発行していない。財政規模は約5兆円である。借金の残高については資料の持ち合わせがない。福祉も道路も大事だと考えており、限られた予算の中でやり繰りしている。

(回答：練馬区)

- ・借金残高は概ね1千億円程度である。

【インターチェンジについて】

- ・練馬区は住民の意見を十分聞かずに練馬側に青梅街道インターチェンジをつくると言っている。経緯をきちんと説明してほしい。
- ・地元は杉並も練馬もインターチェンジに反対しているのに杉並区が反対していることが理由で練馬区側だけ造る合理性がない。
- ・当初は3ジャンクションだけの案であったのにその後にインターチェンジを設置する案が出てきたのは、もともとインターチェンジを造ろうと思っていたからではないか。青梅街道インターチェンジをやめる気はあるのか。
- ・練馬区の委託調査や国と都が出したインターチェンジ特集号を見ても、青梅インターチェンジが大泉の渋滞解消にならないことははっきりしている。
- ・関越道と都心環状を結ぶ高速道路だけがない。大泉利用の8割が都心方面へ向かうのだから、青梅街道インターチェンジに1千億円を費やすより、関越～中央環状落合付近を目白通りの地下で結ぶ路線を早く整備すべきだ。
- ・地元の人には裏道を知っており、所要時間が大して変わらない高速道路をわざわざお金を払って使わないので、青梅街道インターチェンジは必要ない。
- ・千葉外環のインターチェンジのそばに住んでいるが、外環ができてから地域の交通が良くなった。年間で富士山が見える日も増えた。
- ・荻窪方面から来て右折してインターチェンジに入る際に、右折車両が青梅街道に残るため渋滞が発生するのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジは国と都の案であり、これに決まったわけではなく、意見を聴きながら計画を変えることはあり得る。
- ・放射方向と環状方向の道路の役割に違いがある。放射道路を結ぶことが環状道路の役割の一つであり、双方をバランス良く整備することが必要である。
- ・有料道路に対する価値の考え方は、時間だけでなく安全性や走行しやすさなどもある。

(回答：練馬区)

- ・南向きの出入口がないと利便性は劣る。しかし、青梅街道インターチェンジを設置することで練馬区内、特に大泉周辺の細街路や生活道路に入ってくる通過交通を排除することができる。そのため、青梅街道インターチェンジは必要である。

【地上部街路について】

- ・上石神井の地上部街路は外環とセットではないと言っているが、「考え方」には周辺の道路整備を沿線自治体と検討すると書かれており、騙されている気がする。

(回答：国土交通省)

- ・「考え方」は特定の地域に限定したのではなく、それぞれの沿線地域で様々な事情で不安を持っている方にビジョンを示すものである。周辺の道路整備についても各沿線自治体と共に検討して行きたいと考えている。

(回答：東京都)

- ・地上部街路は道路ネットワークや、防災上、環境保全上必要だと考えている。

(回答：練馬区)

- ・地上部街路は練馬区のまちづくりにとっても必要だが、インターチェンジが前提のものではない。

【まちづくりについて】

- ・利便性といいながらなぜ井草通り、千川通りなどの一般道を整備しないのか。
- ・区のまちづくりイコール道路をつくることなのか。
- ・上石神井駅周辺地区まちづくり協議会で青梅街道インターチェンジによる影響について検討するために、インターチェンジの是非、メリット、デメリットを討論し、意見交換するべきである。
- ・区は2001年から2004年の4年間でまちづくりに1億8千万円を使ったかどうか、イエスかノーで答えてほしい。
- ・一般道の整備を8年前から練馬区に陳情しているが、交通事故の報告があるにもかかわらず整備に時間がかかり過ぎる。地域の安全を考慮してより迅速に対応してほしい。

(回答：練馬区)

- ・道路整備については限られた予算の中で、優先順位をつけて進めていく。井草通りと千川通りの交差点は、立体化を含めて検討しているがまだ時間がかかると考えている。
- ・上石神井のまちづくり協議会は今後のまちづくりを進めるうえで、もっと幅広く参加してほしいと思う。
- ・上石神井のまちづくりの調査費1億8千万円には外環の調査費も含まれる。

【環境影響について】

- ・八の釜が破壊されるといった重要な情報がなぜ資料に出てこないのか。環境に与える影響を隠しているのではないのか。
- ・青梅街道インターチェンジ周辺のケヤキは残すのかと聞いたら、幅を拡げるので切り倒すと答えた後、移設したいと言った。高さ20mのケヤキを数十本も移設できるはずがなく、その場しのぎの回答でしかない。
- ・外環の計画はエコロジーや共生という言葉のなかった40年前に作られたもので、環境問題が叫ばれている時代にそぐわない。
- ・換気塔から排気ガスが地域にばら撒かれ、一旦破壊されたまちや環境は元には戻らない。環境を改善すると言うが、行政の担当者はインターチェンジのそばに住めるのか。
- ・スムーズな交通が環境を改善すると言うが、インターチェンジ周辺では今以上に渋滞するはずである。
- ・千川通り近くに排気塔が作られ、杉並区側には作られないので、その周辺の排気ガスは全て千川通りの方に上ってくるのではないのか。
- ・千川通りも整備されれば交通が増える恐れがあるが、住民の生活環境や健康を区はどう考えるか。
- ・地下なら仕方ないが地上は影響が大きい。伝統ある小中学校や故郷がなくなるのは辛い。
- ・外環ジャーナル20号の裏面で、杉並区の小学校、周辺環境への影響、交通集中への懸念の記述があるが、練馬区にはこういった懸念はないと思うのか。
- ・東名から関越まで12分と謳っているが、私たちにとってはそんな利便性よりも環境を守る事のほうが大事である。

(回答：国土交通省)

- ・環境は重要で、地域への影響には対処していく。
- ・外環は首都圏一円の交通を改善し、環境も改善すると考えている。交通はスムーズに走っているほうが排気ガスの排出量も少ない。環境は全体として良くなる。青梅街道インターチェンジ周辺の交通や環境も重要で、地域への影響は今後予測・評価していく。
- ・青梅街道インターチェンジの換気所はランプ部分のみの排気を処理することを想定しているので、本線を走る車の排気ガスを集中して撒き散らすということはない。
- ・案の変更はあり得ると言ったが、利便性のみでなく地域への影響、住民の声、環境への予測評価などを判断していかなければならない。

(回答：東京都)

- ・交通を円滑にすることによって環境の改善効果も期待できる。高速や一般道路のネットワーク整備を通して更なる改善を図りたい。
- ・道路を整備するに当たっては大気環境基準を守れるようにする。私共も含めてインターチェンジのそばに住むことに問題はないと考えている。

(回答：練馬区)

- ・環境が地域に及ぼす影響を評価し、環境基準を下回るようにして頂きたい。
- ・杉並区での懸念は当然練馬区にもある。ただ、まだそれを判断するだけのデータが不足しているので、国や都に求めていきたい。

【進め方について】

- ・交通量の資料は重要であるから全員に配布してほしいと言ったのに、対応していない。必要ない、ごまかそうと思っているのか。
- ・意見を聴く会の目的は何か。計画案の事後承諾や説明義務を果たしたという実績づくりのためだけなのではないか。
- ・今日を含め3回の意見を聴く会は、資料も説明も同じで、我々の意見が反映されていない。我々が何を言っても聴くつもりはないのだろう。
- ・国も区も結局は造るという考え方でしかないと受け止められる。この場は単なる説明会で、説明義務を果たしたという将来の言い訳の場においても意味がないので退場する。
- ・書類の不備もそうだが、ボイコットする人が出るような会議であることを反省し記録してほしい。
- ・時間がなくなって質問に答えられないまま既成事実にしてほしくない。杉並区も練馬区も参加できる形で、インターチェンジの近くで意見を聴く会をまた開いてほしい。
- ・外環を考える住民団体に要望書を作って出したが国からも都からも返答がない。誠意が感じられない。
- ・区は住民の協力を得て進めたいと言ったが、町会の反対の重みはどう認識しているのか。反対と知っても進めるとしたら、その基準は何か。
- ・立ち退くつもりはないし、裁判を含め徹底抗戦する構えはある。そうなれば安く早くはできないだろう。政治責任が取れるのか。
- ・いかに造るかという話しかしていない。まちづくりというのは道路を造ることか。地域に住んでいる人たちの意見を聴いてほしい。
- ・行政側に中立的な立場の人が参加すべき。それぞれ自分が適任だと思うか。
- ・財政難の時に莫大なお金を費やすのは、大手ゼネコンと癒着しているからか。

(回答：国土交通省)

- ・「将来交通量について」が十分な部数準備できていなくて大変申し訳ない。至急コピーして配布し、帰られた方には送付する。今後このようなことのないようにしたい。
- ・意見を聴く会の目的は、計画の具体化に向け住民の方の意見を聴くことである。
- ・住民に意見を聴く機会はこれで終わりではなく、またいろいろな場を設けたい。杉並区にも意向を伺い、決まり次第お知らせする。
- ・まだまだ足りないというご指摘はあるが、国土交通省の代表として誠意を持って勤めたい。中立かと問われれば、外環を推進する立場である。ただ、地

域に悪影響が及ぶ場合には造ってはならないと考えているのでしっかりと検討を行いたい。

- ・公共事業の予算は毎年3パーセント程度削減されているが、公共事業は生活を支えるため必要なものであり、何を優先するのかをしっかりと考えてやっていきたい。

- ・ゼネコンとの癒着は全くないし、そういうことで仕事をしている訳ではない。

(回答：東京都)

- ・我々は都市計画を調整する立場であり、環境の観点も含めて調整している。

(回答：練馬区)

- ・住民の協力を得て検討を進めて行くことが基本である。町会の意見などにも責任ある対応をしていきたい。

- ・適任かとの問いについては、自分で判断することではないが、できるだけ中立的な立場で進めていきたいと考えている。

- ・地域の方々とは十分な話し合いが必要だと考えている。区としてきちんと責任の取れた対応を図っていきたい。町会として協力が得られなければまちづくりを進める事は難しいと捉えている。

- ・区とゼネコンとの癒着はあってはならないし、全くない。

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月18日(日) 18時00分～21時30分

場所：西荻地域区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民112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
杉並区	菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
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（杉並区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（7/10、8/10、9/10）
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
将来交通量について
青梅街道インターチェンジについて

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、「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】

- ・道路特定財源が一般財源化される動きがあるが、外環の財源を教えてほしい。
- ・人口減少や赤字財政等の現在の社会情勢を踏まえれば、いろいろなものを破壊する外環は時代遅れであり必要ない。
- ・外環を早くつくってほしい。一般に生活している住民は外環に反対していない。
- ・住民が全員賛成していると認識しないでほしい。
- ・トンネル内で事故が発生した際にはどのように避難するのか。地上まで何kmも歩かなければならないのではないのか。煙対策や全員が逃げられるスペースは確保されるのか。
- ・外環の制限速度は何km/hと考えているのか。
- ・将来交通量の値がよく変わるが、都合のいいように値を変えているのではないのか。

- ・和光～大泉間ができるときに、練馬区は「外環の位置と構造について再検討を求める」と正式発表しており、それはまだ変えられていない。
- ・外環が国の直轄で整備されれば、自治体も応分の負担することになる。
- ・外環本線のルートを検討する必要がある。
- ・大深度法の認可を受けるためには、合理的なルートの選択、黒字経営、地上部の緑地化等が適合要件としてあげられている。
- ・将来交通量は、国や都等の責任者の明記や計算処理過程がなく、地上部街路の整備が考慮されていない。

(回答：国土交通省)

- ・高速道路を整備する際には今の道路特定財源を利用する方法と、道路公団を民営化した会社が自分で資金を調達して整備して料金を収集する方法の2つがある。
- ・道路ネットワークを整備し、環境改善等の効果を出すことも重要と考えている。
- ・防災に関しては設計の段階で十分に配慮する。トンネルからの避難には連絡路を使って上下線をつなぐ方法、道路の下に避難路を設ける方法が考えられる。道路の下では煙が入ってこないような対策をとり、第一次避難スペースとして一時的に避難してもらう。消防車や救急車もそのスペースを利用する。
- ・外環の設計速度は、埼玉区間と同じ80 km/hで考えている。
- ・交通量のデータは5年に1度調査するので推計値は変化するが、現時点で一番適切と考えられる方法で推計している。従前の数値はインターチェンジが5箇所あるいは青梅街道インターチェンジのみの場合で、今回は「考え方」の案で推計した結果である。

【インターチェンジについて】

- ・PI会議で練馬区の推進派の委員がハーフインターチェンジでは外環は機能を発揮しないので暫定とし、将来フルインターチェンジにしてほしいと発言した。
- ・旅行時間の短縮以外にインターチェンジが都民のためになることはあるのか。
- ・練馬区は外環に賛成のように思われているが、練馬区の住民も青梅街道インターチェンジ等に反対している。
- ・外環の本線は必要だとは思いますが、都内にインターチェンジをつくることは反対。
- ・新青梅街道にインターチェンジをつくる案はあるのか。
- ・現状でも家の前の交通量が非常に多く、インターチェンジをつくれればさらに増えると思うので、インターチェンジには反対である。
- ・青梅街道は国道20号よりも混雑しているのに、なぜ国道20号にインターチェンジをつくらずに、青梅街道にインターチェンジをつくるのか。
- ・インターチェンジをつくれれば様々なところから交通が集まって周辺道路が混雑する。ハーフになっても杉並区側にも影響が出る。
- ・インターチェンジをつくって周辺の道路を整備しなければならないのは、今までしっかりと道路を整備してこなかったからではないか。
- ・大泉インターチェンジも周辺道路が整備されたら渋滞しないのではないかと。周辺道路が整備されなければまた渋滞してしまい繰り返しである。

(回答：国土交通省)

- ・杉並区長は利便性はあるが、それよりも地域への影響が大きいからインターチェンジは不要との考えである。
- ・インターチェンジをつくることで一般道の交通量が減る等の広域的な効果があるが、交通集中の影響が出る可能性もあるので周辺の道路整備の必要性等についてもご意見がほしい。
- ・甲州街道よりも青梅街道の方が広く交通容量は大きい。
- ・青梅街道インターチェンジをつくらせた分の交通量が増加するのではない。青梅街道の都心側の交通は減少するので、交通量は現状とほとんど変わらないと見

込んでいる。

- ・インターチェンジ周辺の交通を処理するために周辺のアクセス道路の整備や交通の運用の検討が必要となってくるので、整備が必要な道路についても今後検討していく。外環供用後も交通の事後対策は考えていく。
- ・大泉インターチェンジを整備する際の推計では外環等の周辺道路が整備されると仮定したが、今も整備されていない道路があることが混雑の原因であると分析している。

(回答：東京都)

- ・都知事は、インターチェンジには広域的、地域的な役割があると言っている。高速道路の機能を発揮するにはインターチェンジが必要である。
- ・多摩地域など都内全体を見てインターチェンジをバランスよく整備する必要がある。これから皆さんの意見を聴きながら最終的な判断をしたい。

【地上部街路について】

- ・外環ノ2はいつ計画として出てきて、どの段階で検討をするのか。外環ノ2と附属街路は同じなのか。
- ・地上部街路も都知事がつけたオリンピックの予算の対象となっているのか。
- ・外環ノ2は都市開発のことを言っている。国の管轄の本線が凍結されても都の管轄の地上部街路は別とのことだが、PI会議の委員の多くが反対している。
- ・外環ノ2の計画線上に住んでいるが、地上部街路について初めて聴きいた。一般の都民は外環が地下化するので地上には道路ができないと考えており、地上部街路があることをもっと知らせるべきである。
- ・どうして外環の本線と一緒に地上部街路の話が出てこなかったのか。
- ・どうすれば、地上部街路は必要ないとの住民の意見を都市計画審議会等の議題としてあげることができるのか。
- ・建築制限の問題を解決するために本線を地下にして決着をつけると国が発言したのに、地上部の道路をつくれればまた40年の反対を繰り返すことになる。地元の迷惑を排除するというならば、早く地上部街路を廃止すべき。
- ・このままでは地上部街路が整備されそうなので、地上部にも40mの道路の計画がまだあると皆さんに認識してもらいたい。
- ・地上部街路について3つ案があるが、外環ノ2の整備以外の2つの案には都市計画変更が必要となるため対等の案とは言えない。
- ・杉並区では優れたまちづくりがされているので、地上部街路は必要ない。
- ・地域ごとに地上部街路の要望が異なればどうするのか。杉並区は地上部街路についてどう考えているのか。
- ・外環の周辺にも整備すべき道路が整備されていないのに、どうして地上部街路をつくる予算はあるのか。今ある都市計画道路の整備方針がなければ地上部街路などつukれない。
- ・本線を地下化すれば地上部街路の計画をなくすことは可能であるのに、都は地上部の計画を温存している。地上部街路の整備が前提でとしているようである。
- ・地上部街路を整備すれば都道となるので、全て都が直接税金を投入することになる。

(回答：国土交通省)

- ・地上部街路は都が中心に検討すべき事業と考えている。今は外環本線やインターチェンジをどうするのか議論しているが地上部街路についても、都、関係区市と地域で話し合って早期に結論を出してもらいたい。
- ・外環本線も地上部街路も建築制限があるので、国としては共に早期に結論を出すべきと考えている。
- ・PI会議では、本線の方向性が出るまで地上部街路の議論はしないとした。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画決定の際に、高速道路と一般街路の都市計画が同時に決まっている。外環の本線を地下化しても、外環の2の40mの計画が残る。
- ・外環の2に関しては、現在の計画のまま幅40mで整備する、幅員を狭くする、代替機能をつけて廃止するの3つ考え方を示している。
- ・外環ノ2は高速道路ではなく地域の人たちのための道路で、外環の本線が具体的な方向が示されたときに地域の皆さんの意見を聞きながら検討していく。必要とされれば外環の完成に合わせて同時に整備されるようにする。
- ・外環ノ2の正式名称は、東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2である。幹線街路というのは一般的な道路全てについている名称である。
- ・外環の2は都が決定する道路であり、都が変更案をつくり、都の都市計画審議会で審査される。
- ・計画の変更案の作成後に公告縦覧して地域の意見をいただくとともに関連区市に意見照会をし、通常は各区市の都市計画審議会で議論後、区市長が回答する。
- ・都市施設と風致地区は両方とも都市計画において総合的な調整を図る。また、地域ごとに地上部街路の要望が違う場合も周囲の道路との調整が必要である。
- ・整備を前提としてはいない。都市計画を具体化するためどのように整備を行うかは別のため3つの考え方を示しているが、幅員を狭める案と廃止する案には都市計画変更が必要となる。
- ・大泉ジャンクション周辺の道路整備も進めている。
- ・地先の出入確保として附属街路の整備が必要であったが、外環本線の地下化に伴い附属街路は原則廃止する方向で考えている。

(回答：杉並区)

- ・杉並区は、都から正式な提案がないので地上部街路については、白紙の状態と考えている。都の提案が出れば地域の皆さんの意見を聞き、必要性等を見ながら考えを出す。
- ・都市計画変更には関係地方公共団体の意見を聞くとあり、区の都計審議会に諮問して、その結果を踏まえ区長が決める。区と都の両方に意見を言ってほしい。

【まちづくりについて】

- ・外環に使うお金をもっと地域に役立つことに使ってほしい。
- ・現在計画されている都市計画道路をどのように整備するのかの方針がない。
- ・上石神井のまちづくりは新青梅街道までで、青梅街道インターチェンジができる関町南は含まれない。

(回答：国土交通省)

- ・生活道路対策などにも道路財源は使われており、限られた財源でバランスをとりながらやっている。
- ・地域の交通問題対策は杉並区と相談したい。

(回答：東京都)

- ・外環ノ2や沿線のまちづくりについても今後検討していく。
- ・都市計画道路は、都全体ではまだ半分ほどしか整備されていない。都は10年間で整備すべき道路を整理し公表している。

【環境影響について】

- ・なぜ換気塔は練馬区側だけにつくられるのか。
- ・地下水に影響がないと言い切れるのか。また、地盤沈下や善福寺公園の生態系への影響はどうなると考えているのか。
- ・環境への影響がないと数字で示しても予想外の事態の責任は取れるのか。
- ・家の前の道路の交通量が増加してきており、騒音や振動、排気ガスに悩まされているので、現状に対する対策をとってほしい。
- ・地上部街路ができると地下の本線と合わせてさらに環境への影響が大きくなる

のではないか。

- ・国立公害研究所の論文の中に、昭和48、49年に地盤沈下が起きた事実がいくつかあり、また、地下水の漏水は止められないと書かれているが、外環ではどのような対策をとるのか。
 - ・「環境の現地観測結果（四季）」には善福寺池を調査すると書かれていない。
- (回答：国土交通省)
- ・フルインターチェンジでつくれば杉並区にも換気塔が必要であるが、ハーフインターチェンジとしたので杉並区側の換気塔はなくなった。
 - ・地下水は現地調査結果を既に公表しており、既存のシールドトンネル工事の事例からもほとんど影響はないと考えている。
 - ・地盤沈下は開削部分では対策が必要だが、シールド工法は地下水への影響は小さく、大深度部分では地盤沈下はないと考えている。
 - ・善福寺公園の区間は大深度地下を本線がシールド工法で通るため地上部および地下水への影響はないと考えている。
 - ・実際にどのような影響が起こるかは環境影響評価をし、その結果を皆さんに説明する。現在は環境影響評価をする前の段階でどのような構造がよいのかを示している段階である。

【進め方について】

- ・15日の練馬区の意見を聞く場では「青梅街道インターチェンジについて」が配布されていなかったのに、杉並区では配布されている。しかも、資料は平成17年9月付けになっている。「将来交通量について」をコピーした時に、なぜインターチェンジの資料も配布しなかったのか。誰がどういう基準で配布資料を決定しているのか。
- ・資料として何を配布するかは地域P Iのあり方全体に関わる問題で、反省すべきである。前回の練馬区の出席者全員に郵送すべきである。
- ・住民が意見を言う際に名乗らなくてもいいのではないか。
- ・練馬区の意見を聴く場で資料がいくつか配布されなかったことで杉並区にも配られていない資料があるのではないかと心配であり、信頼感が壊された。
- ・開催前にどんな資料を配付するのかを示すべき。
- ・配布資料についての議論は初めて来た人には分からないので、貴重な時間なので皆の意見を聴く方に回してほしい。
- ・練馬区が「将来交通量について」や「青梅街道インターチェンジについて」を配布するなど言ったのではないか。
- ・開催地域の人だけ発言してくれというのは間違っている。
- ・練馬の意見を聴く場では受付した際に、他にも資料があるとは言われなかった。
- ・今回の意見を聴く場は杉並区の会であり、できるだけ杉並区側に関して意見を言うようにしてほしい。
- ・何十年と外環に振り回されているが、いつ決着がつくのか。
- ・最初から挙手をしている人が指されていない。他の人に関連質問があるか聞いてほしい。ただし、まとめて回答はしないでほしい。
- ・一人がした質問については質問した順に答えてほしい。
- ・「考え方」を出す際に練馬問題を解消する案が出なければならない。
- ・大深度トンネル技術検討委員会の注目すべき点として、大深度に関するデータ収集が完了していたこと、トンネル補修技術は困難で修復不可能であること、地質安定の凍結工法には高度な技術や時間がかかること、大深度の専門家が不在でありこと、委員長が大深度法適用は今後検討すると締めくくっていることが挙げられる。
- ・なぜまとまらないような形でP I会議を設置したのか。
- ・どこまで反対運動をすれば、反対を受け入れてくれるのか。

- ・意見を聴く場の時間が短い。次は桃井第四小学校で練馬区と杉並区の合同で実施してほしい。
- ・今回の議事録も住所を書いた人には送ってほしい。
- ・今回は意見できなかった人が、次回では優先的に発言できるようにしてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・今回の意見を聴く会では、「考え方」と「計画概念図」の説明や計画の具体化に向けて地域の意見をいただくことが主旨である。「将来交通量について」や「青梅街道インターチェンジについて」は「考え方」の根拠となる資料であり、積極的に配布しなかった。
- ・15日の練馬区の意見を聴く場で配布するように指摘されたこと、また、杉並区から十分に説明してほしいとの意見があったことから今回配布をした。都や区と相談して外環事務所の所長として配布資料を判断した。今回指摘された内容も含めて配布資料については今後検討していく。
- ・「インターチェンジについて」という資料は前回は置いていたが、その他にもたくさんの資料があり、積極的に配布しなかった。前回の出席者に対しても「青梅街道インターチェンジについて」を配布する。
- ・意見を聴く会の練馬区と杉並区の合同実施は区と調整する。また、議事録は参加者に送る。
- ・今回発言できなかった人が次回優先的に発言できるように調整する。

武蔵野市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月17日(土) 19時00分～20時30分

場所：吉祥寺南町コミュニティセンター

主催：国土交通省及び東京都

協力：武蔵野市

参加者：住民39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
東京都	鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長 臼田 外かく環状道路担当課長
武蔵野市	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐 井上 都市整備部 まちづくり推進課長 池田 まちづくり推進課 係長

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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（武蔵野市の区間について）
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（武蔵野市抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（6/10、7/10、8/10）
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
将来交通量について

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、PI沿線会議や地域PIなどで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。
- ・現在は案の段階で外環をつくと決まった訳ではない。今後も引き続き環境・生活への影響を考慮しながら具体化へ向けて地域の課題などを伺いたい。

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】

- ・できるだけ影響なく渋滞解消しようという案の提案に感心している。
- ・道路公団が民営化されたが、事業費はどう確保するのか。
- ・利潤を考慮して第3セクターによる事業化が望ましいのではないか。
- ・税金なら採算性は関係ないとの国の発言には疑問である。
- ・排気ガスを出さない電車を通すなど計画を見直せないか。線路を走れる車のようなものを産学協同で検討し実現できないか。
- ・大深度案が出てきた理由は何か。
- ・構想段階で必要性が高いとした理由は何か。外環ジャーナル19号を見ると、不要派の意見は理由がはっきり分かるが必要派の理由がはっきりしない。
- ・国でやる事業であり、道路以外のことも考えてもらいたい。
- ・なぜ今も昭和41年の計画を基本にしているのか。
- ・昭和40年代と現在では国土建設行政の価値観が180度転換してきている

中で、これだけ人が住んでいる中に大深度であっても高速道路を造ることは理解できない。国土交通省の政策立案に関して意見を聞きたい。

(回答：国土交通省)

- ・事業者は事業化の段階で決定する。2つの制度があり、国が直接造る場合採算性は関係ない。旧道路公団の民営化会社が事業主体の場合、45年間で償還できるのかといった民間会社の考え方で整備することになる。両者の併用を検討する可能性もある。少なくとも環状道路として機能する範囲の料金設定で成り立つよう検討する。
- ・国が造る場合は税金で造るので、料金を取って採算をとるという考えはないが、できるだけコスト縮減し無駄なく造っていく。
- ・線路を走れる車はまだ実験段階で、一般への普及にはまだ相当時間がかかると聞いている。外環は現在の首都圏の交通問題解決を中心に考えている。
- ・PI会議での皆様の意見は非常に重要だと考えている。外環は広域の道路なので幅広い意見も聞いて構想段階を総括した。反対の方は生活や環境が守られるのかということに大きな懸念があり、構造等を踏まえて影響を示した上で検討するため計画段階に入らせて頂いた。仮に地域や環境への影響が大きい場合は計画をやめることを頭に入れながら引き続き検討する。
- ・高架道路は現実として無理であり、大深度法ができたこともあり、地域への影響を小さくしながら早く安く造る方法として大深度方式を提案した。
- ・現在は昭和41年の計画をどう見直すか議論している段階である。
- ・国土交通行政は大きく変わってきており、既存の道路の有効活用など今の価値観にあった様々な検討をしている。
- ・環状方向ができていないことによって起きている首都圏の交通問題の解決手段として外環が有効だと考えている。真に必要なのかという検討を十分にした上で計画をどうしていくか決めていかないといけない。
- ・環状道路で既存の高速道路と接続するためにはジャンクションの用地が必要になり、影響を少なくするためには今回提案の場所が最適だと考えている。昭和41年からの建築制限により、結果的に高い建物が建てられなかったという事もあるが、今の段階で見直してもジャンクションの位置、それを結ぶルートは現在の案が最適であると考えている。

(回答：東京都)

- ・都として外環は東京の渋滞・環境改善のために必要だと考えている。

【地上部街路について】

- ・地上部街路についてはこれまで深く議論されていない。もし造るとしたらどのくらいの費用がかかるのか。
- ・歩道・緑地帯をもったあまり交通量の多くない道路になってくれれば、利用する上でありがたい。
- ・地上部をつくると大深度化する意味がなくなるのではないかと。
- ・市として道路整備が大事だと考えるなら、生活道路にかかる部分は予算を取るなど外環との関連の中できっちりやるとしてほしい。
- ・地上部の立ち退きが無理だから本線を地下化したのに、地上部街路をつくるのはおかしい。
- ・防災と言うが、ほかに防災性の低いところはたくさんある。全区間通しでなく部分的に整備ということもあるか。
- ・今まで権利制限で迷惑をかけられてきた。本線の地下化が決まる時点で地上部の計画は廃止するべき。道路が必要となった場合でも本線と同時期に地上部の計画変更も済ませてほしい。検討の期間をどう考えているか。
- ・外環ノ2と附属街路が分かれている理由は何か。
- ・外環本線を大深度にする場合、外環及び外環ノ2の都市計画変更をどういう

手順でやるのか。

(回答：東京都)

- ・地上部街路は3つの考え方を示しており、代替措置とともに廃止の場合事業費は発生しない。具体的には検討していないが、類似の整備例では、幅員16mの道路整備費は約80～100億円/km程度である。
- ・道路を造る場合、交通機能だけでなく地域の方々に喜んでもらえるように、意見をいただきながら進めていきたい。
- ・この地域の防災性も含めてこれから検討する。
- ・地域によって道路の必要性や話し合いの進め方が異なってる。交差する都市計画道路間くらいを目安に検討したい。
- ・これからの議論なので検討期間は定められていないが、仮に地上部道路を整備する場合、都市計画変更の時期は違って外環本線の完成までに整備することを目指す。
- ・現在の都市計画は都市高速道路外かく環状線という都市施設と一般道路の外環ノ2の二本からなっている。
- ・目白通り～東八道路間は道路密度が低いので道路ネットワークの点から都市計画では幹線街路になっている。南側は附属街路で地先交通の不便を解消していくという趣旨である。
- ・外環本線を地下に変更しても、外環ノ2はそのまま残る。みなさんの意見を踏まえて必要に応じてこちらも都市計画変更をする。

(回答：武蔵野市)

- ・外環ノ2は、今の段階では都や沿線区市、市民の意見を聴きながら考えていき、最終的に市としての意見を決定することになると考えている。

【まちづくりについて】

- ・インターチェンジへのアクセスがきちりしていないと、せっかく造る外環の効率が失われる。
- ・地上部街路を廃止するなら、周辺住民の環境への配慮を市にお願いしたい。
- ・南北道路がなぜこんなにたくさんいるのか。

(回答：東京都)

- ・インターチェンジへのアクセス道路は地元自治体や国とも役割分担しながら整備していきたい。
- ・多摩地域の都市計画道路は見直しの最中であり、その中で南北道路が多いか少ないかの判断もさせて頂く。

(回答：武蔵野市)

- ・市の都市計画道路は市事業74%、都事業45%、全体で57%の進捗率で、市が決定した道路はほとんど終わっている。
- ・吉祥寺東町や南町など幹線道路から住宅地に車が入って危ないところでは「人にやさしい道づくり事業」等で安全安心の道路づくりを進めていく。

【環境影響について】

- ・大深度トンネルでの低周波の微振動による健康被害を懸念している。
- ・この周辺は地盤が弱いのが、調査や評価は十分しているのか。
- ・換気所の数や影響範囲の説明がない。そういう全体を見てから判断したい。影響が出てからでは遅い。
- ・大気汚染、騒音は人体に与える影響が大きいこと、数値が必ずしも当たらないことを加味してほしい。
- ・影響の解析にどのくらいの時間がかかるのか。
- ・造っている間に地震が来たらどうするのか。

(回答：国土交通省)

- ・環境の現地観測は行っており、振動は善福寺三・四丁目の第一種低層住居専用地域で30～40dBであった。土被り1.5mの首都高の東横浜トンネル直上で32～30dBであり、振動のトンネルによる影響は小さい。
- ・インターチェンジ、ジャンクションの出口では、換気所が必要となる。外環では車の流れに沿って排気ガスを流す縦流式で考えており、武蔵野には換気所はいらない。
- ・環境の現況は平成16年に把握している。現在は計画の具体化を踏まえて影響を検討する段階であり、今後結果を示していく。
- ・外環の埼玉区間などでは、道路管理者自らが環境基準が守られているかチェック・公表し、守られていなければ追加対策をとるよう考える。
- ・トンネル構造は地震の際に地盤と一緒に動いて安全であるが、しっかり検討していく。
- ・仮に造った場合にも環境施設帯をとったり、地下にしたりと方向性が変わってきた。地域への影響を小さくする観点で提案させて頂いている。

【用地・補償について】

- ・計画線内に住んでおり、外環を造るなら従わざるを得ないと思っているが、これまで40年間、さらに今後10年も不安定で、立場がないがしろにされている人たちに対して国・都・区がそれぞれどう考えているか聞きたい。
- (回答：国土交通省)
- ・国は広域的な道路を扱っている。地上部街路については都、沿線区市、地域の方が話し合って結論を出すのが望ましいと思う。計画線内の方にはご迷惑を掛けているので、外環本線についても早期に結論を出したい。
- (回答：東京都)
- ・必ずしも立ち退きだけでなく、住み続けたい人たちの希望があれば、土地の交換など生活再建のお手伝いをさせて頂く手法もある。
- (回答：武蔵野市)
- ・非常に迷惑を掛けていると認識している。区市長会で、本線が大深度にして地上部は廃止する場合も何か補償はないのかという話は出た。やるやらないを早く決めて、市として意見を出しながらできる限り早い段階で解決したい。本線が大深度にして、地上部は廃止する場合で何か補償はないのかという話は出た。市としても、市民の意見を聴きながら早い段階での解決を国、東京都に要望している。

【進め方について】

- ・会場に武蔵野市以外の方が1/3くらいいる。他区市と一緒にするなど、案内の仕方に不満である。説明会をやるなら地元をしっかり案内してほしい。
 - ・進め方が計画ありきのように見える。説明は丁寧に行っているがそんな形で意見把握ができるのか。
 - ・計画段階で説明会をやるなら、いくつか案を持ってくるべきだ。どうしても外環が必要ならなぜそうなのかをもう一度考えて頂きたい。強制的にこの案で造るから意見を聴きたいというやり方はおかしい。せっかくPIをやっているのだからもっと民主的にやってほしい。
- (回答：国土交通省)
- ・チラシの配り方について、今回は他の会にも参加しやすいよう幅広く各市を載せたが、分かりにくいというご指摘であれば見直していきたい。

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丁目常設会場

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。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でるのは、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NOx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。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要(案)

日時：平成18年1月15日(日) 14時00分～16時00分

場所：三鷹市教育センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民18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 調整担当部長
	中村 都市整備部 都市計画課 係長

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20号、第21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
将来交通量について
インターチェンジについて
外環オープンハウスアンケート結果(三鷹市)
中央ジャンクション・東八道路インターチェンジ 周辺での計画に関する意見等の整理

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】

- ・関越から中央ジャンクションの区間だけを先に開通させると三鷹に交通が集中してしまうので、東名高速までの全区間が整備されてから同時に開通してほしい。
- ・首都圏で大地震が起こる可能性が高いので、多少コストが増えても最新の技術を用い、地震後も使えるくらいの道路をつくってほしい。

(回答：国土交通省)

- ・現時点では、関越道と東名高速の両側からシールドで掘り進み接合する工事を考えており、外環は関越道から東名高速まで同時に開通することを考えている。
- ・都市部で大規模な地震が起きた場合、道路は復旧活動に必要と考えられるので、

外環を含めて道路の耐震、安全性はしっかり守らねばならない。

- ・地下は地上よりも地震による揺れが小さいので、地下構造物は地上構造物よりも安全と言われている。
- ・耐震性や安全性は重要だが、いくらでもコストをかけて良いというものではない。ランプ部の橋梁などは地震が起きて多少痛んでも翌日には復旧用の車両を通せるくらいの設計の考え方になっている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・大型車がインターチェンジから一般道路に流入することをできるだけ防ぐためや用地買収がうまく進まなかった場合に、本線からインターチェンジへの出口付近に構造の小さい乗用車専用道路を設ける等の対策を考えてほしい。
- ・コストや用地、環境への影響を考えると、全ての区間を規格の高い道路としてつくる必要はないのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・交通規制には、乗用車専用道路だけでなくロードプライシング等の方法も考えられるので、いろいろな政策を提案してほしい。
- ・大型車を含めあらゆる車両が通れる規格の道路を基本と考えているが、様々なケースを想定しながら検討していく。

【地上部街路について】

- ・外環が地下化されても地上部の道路計画は残るような話を聞いたがどうなっているのか。
- ・外環本線の地下化の都市計画変更と地上部街路整備の結論は同時に出るのか。
- ・防災面や環境面を考えて地上部街路整備をどうするかは今後議論が必要で、三鷹市の地元PI会議委員は「代替機能をつけて廃止する」案を前提としているが、都や区は「現在の計画のまま幅40mで整備する」案を前提としている。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画には高架の高速道路と一般道の2つの都市計画があり、現在は高架の高速道路を地下化するため検討中である。
- ・現在は外環本線について検討しており、地上部街路に関しては別途議論をしていく。
- ・地上部街路の整備に関しては、「現在の計画のまま幅40mで整備する」、「幅員を狭くする」、「代替機能をつけて廃止する」の3つの考え方を示している段階である。

(回答：三鷹市)

- ・地上部街路は都市計画決定しているので、簡単に計画を中止できない。
- ・一般道をどうするかはもう少し段階を踏んで検討しなければならない。

【まちづくりについて】

- ・外環を整備すると東八道路インターチェンジ周辺の道路の交通量が増加すると予測されているが、周辺道路はどのような対策をするのか。
- ・インターチェンジ周辺道路で歩道の確保が困難な場合は、片側だけ大きな歩道にする等の柔軟な対応も必要ではないか。

(回答：東京都)

- ・多摩地域の都市計画道路の中で今後10年間で優先的に整備する路線について検討中である。
- ・国、都、市で東八道路インターチェンジの周辺道路やアクセス道路整備の検討を進める必要があると考えている。
- ・街路事業だけでなく、交差点改良事業の中でも歩道設置を実施しており、多摩地域の整備方針の中で位置づけをし、様々な手法を検討しながら取り組んでい

きたい。

(回答：三鷹市)

- ・周辺道路をネットワークとして整備することを市から要望している。
- ・時間や費用の問題もあり、どの道路を優先すべきかを皆さんの意見や交通量予測の結果から検討していきたい。

【環境影響について】

- ・環境対策をしようとしているが、どれも定性的であり、数値で示してほしい。
- ・三鷹市の地元P I会議委員は、換気塔から排出されるNOxの濃度を環境基準よりも低くするよう、また環境施設帯等で環境に配慮するよう要望している。
- ・住民に環境対策等の数値を示してしっかり守ってほしい。
- ・環境影響の数値はいつ報告されるのか。

(回答：国土交通省)

- ・構造が決まれば、環境影響の予測ができるので、次の段階で皆さんに数値を示していきたい。
- ・環境基準を守れるように配慮するが、20mの環境施設帯を設けており、環境基準は十分に守れるのではないかと考えている。
- ・他の換気所の事例では、換気所から処理をせずに吹き上げるだけでも環境基準の数百分の1の数値になるが、集じん機等の対策も取り入れていく。
- ・地域P Iは2月にも実施していく。環境影響の予測はいつとは断言できないができるだけ早く説明したい。

【用地・補償について】

- ・三鷹市の浅深度区間にある建物の件数と移転対象の件数はどのくらいなのか。
- ・立ち退き後にまた元の場所へ戻ることも可能であると言っていたのは、計画概念図のどの箇所を指すのか。

(回答：国土交通省)

- ・浅深度区間の件数と移転対象の件数の厳密な数はまだ決まっていないは都計決定した後設計をしないと決まらない。
- ・計画概念図の緑色の部分が移転対象の箇所で、三鷹市では約260棟となる。
- ・計画概念図のピンク色の部分が浅深度区間、オレンジ色の部分は本線のトンネルと中央ジャンクションのトンネルが合流する地点となり特別な工事を行うために大深度にはならない可能性がある区間で、両区間とも立ち退きの必要はないが補償対象となり、三鷹市では約200棟となる。
- ・計画概念図の緑色の部分で立ち退き後にまた戻ることも考え得るが、工事期間も長いので移転対象になる人の意見を聞きたい。

外環に関する市民説明会 概要議事録

- 1 開催日時 平成17年11月1日(火)午後7時～8時15分
- 2 開催場所 調布市文化会館たづくり12階 大会議場
- 3 出席者
調布市 都市整備部 中倉部長
都市整備部 望月参事
都市整備部街づくり推進課 田中課長
都市整備部街づくり推進課 塩足都市政策担当課長
都市整備部街づくり推進課 馬越脇主幹
都市整備部街づくり推進課 岩本副主幹
国土交通省 東京外かく環状道路調査事務所調査課 鈴木課長
東京外かく環状道路調査事務所計画課 猪股課長
東京都 都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当 白田課長
都市整備局都市基盤部街路計画課 藤井課長補佐
市民 23名

4 配布資料

【調布市】

「東京外かく環状道路に関する市域における課題(素案)」

【国土交通省】

「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」

「外環ジャーナル」19,20号

「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(三鷹市～調布市の区間について)」

「東京外かく環状道路 東京圏自動車専用道路網図」

「みなさんの声」

「オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見」

5 次第

1. 開会
2. 出席者紹介, 挨拶
3. 国土交通省説明
4. 調布市説明
5. 質疑応答
6. 閉会

6 概要

【環境への影響について】

- Q. 大深度地下方式では自動車の排出ガスが地上へ出る箇所が限られるが, 環境への影響はどうか。(市民)
- A. ジャンクション, インターチェンジ付近に換気所を設け, 集塵装置等により処理する予定。首都高速道路飛鳥山トンネルなど実績あり。今後, 環境影響評価を実施していく。(国土交通省)
- Q. 換気所の位置は決定しているのか。(市民)
- A. 調布市付近では中央ジャンクションの中に設置を予定している。トンネルの途中に換気所を設けることは考えていない。(国土交通省)
- Q. 外環の予定箇所に断層はないのか。(市民)
- A. 既存の文献などを調べた範囲では, 断層はないと認識している。(国土交通省)
- Q. ランプ部分の地下水脈はどうか。(市民)
- A. 47箇所で事前観測を実施している。開削区間等で影響が予測される箇所について

は、地下水の流れを確保する対策工法を検討していく。(国土交通省)

【地上部への影響について】

- Q. トンネル上部に住宅がある。工事中など住宅に影響はないのか。(市民)
- A. 地山を崩さないシールド工法を予定している。これまでの実績から影響はないと考えている。今後、設計、検証していく。(国土交通省)
- Q. ジャンクションなど地下構造には、ならないものか。(市民)
- A. 中央道が高架方式であり、東八道路は地上にあることから、接続部はどうしても地上となる。出来るだけ小さな設計を心掛けている。(国土交通省)

【今後の進め方について】

- Q. 今後のスケジュールが判らない。目標とする時期が見えてこない。(市民)
- A. 今は、都市計画の決定を目指している。都市計画変更の手続きにおおむね1～2年程度か。今は、国・都の考え方を示し、意見を伺っている段階である。(国土交通省)

【将来管理について】

- Q. 外環完成時にはだれが管理するのか。(市民)
- A. 埼玉(供用)区間、中央道、東名が旧日本道路公団管理であることから、旧公団管理が自然であるとも考えられるが、採算性など今後検討が必要。計画段階では、まだ管理者は決定していない。(国土交通省)

外環に関する市民説明会 概要議事録

- 1 開催日時 平成17年11月5日(土)午後6時30分～8時30分
- 2 開催場所 緑ヶ丘地域福祉センター
- 3 出席者
調布市 都市整備部 望月参事
都市整備部街づくり推進課 田中課長
都市整備部街づくり推進課 塩足都市政策担当課長
都市整備部街づくり推進課 馬越脇主幹
国土交通省 東京外かく環状道路調査事務所調査課 鈴木課長
東京外かく環状道路調査事務所計画課 猪股課長
東京都 都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当 白田課長
都市整備局都市基盤部街路計画課 藤井課長補佐
市民 63名

4 配布資料

【調布市】

「東京外かく環状道路に関する市域における課題(素案)」

【国土交通省】

「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」

「外環ジャーナル」19,20号

「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(三鷹市～調布市の区間について)」

「東京外かく環状道路 東京圏自動車専用道路網図」

「みなさんの声」

「オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見」

「PI外環沿線会議 委員意見」

5 次第

1. 開会
2. 出席者紹介,挨拶
3. 国土交通省説明
4. 調布市説明
5. 質疑応答
6. 閉会

6 概要

【仙川,中央道及び外環に挟まれた地域(いわゆる三日月地域)について】

Q. 外環により分断され,立ち退き対象とならない世帯に対する対策はどのように考えているのか。(市民)[市長あての要望書の提出あり]

A. 市域の課題解決を前提として,国・都の考え方に一定の評価をしている。仮に環境への影響があれば,当然対策が必要となる。皆様のご意見を伺いながら,検討・協議を進めて参る予定。(調布市)

Q. 当初,環境施設帯は都市計画にないものであった。どのような意図か。(市民)

A. 周辺にお住まいの方を考慮し,大気質,騒音等の対策のため設置する。調布・保谷線でも事例あり。(国土交通省)

Q. 環境の悪化は明らかであるが,計画線外にいる。補償はないのか。(市民)

A. これまで道路のすぐ近くはいやだという意見が多い事は承知している。そこで今回環境施設帯について,幅20mで提案させていただいた。(国土交通省)

【外環計画の進め方について】

- Q. 外環がどのような影響があるのか，立退きが必要なのかなど，疑心暗鬼の状態でも何年も耐えられない。(市民)
- A. 何年もこのままにしておいて良いとは考えていない。より良い計画のため，このような話し合いの場を活用している。(国土交通省)

【外環の必要性について】

- Q. 少子高齢化が進む中，そもそも外環は必要なのか。(市民)
- A. 首都東京へは今後も集中が予測され，外環がない場合，環八の抜け道として生活道路へ通過交通が侵入する。これまでP I外環沿線会議等で議論し，国と都では現時点において、首都圏全体で外環が必要と判断した。(国土交通省)

【外環の経済効果について】

- Q. 外環供用開始時の料金設定はどうか。(市民)
- A. 交通の推計等にあたっては、これまでと同じ500円と設定している。採算性を考慮した結果でなく，環状道路として機能するよう，設定する事になる。(国土交通省)

【インターチェンジ周辺の道路整備について】

- Q. 調布市配布資料において，整備が必要な路線として都市計画道路 調3・4・17号線について，調布市内のみ着色されているのはなぜか。(市民)
- A. 市内のみの整備では，アクセス道路としてもネットワークとしても機能しない。三鷹市とも歩調を合わせ，積極的に調整して参りたい。(調布市)
- A. 国道20号線から南側は，これまで都で整備を進めている。外環を整備するとなれば，周辺道路の整備も必要となる。今後，調布市とも協議して進めたい。(東京都)
- Q. 外環で地域分断があり，さらに都市計画道路を通すのか。(市民)
- A. 京王線の連立事業が完成すると市内の交通量が増えると予想される。道路ネットワークの観点から，国道20号線，東八道路は広域幹線道路であり，これらを結ぶ都市計画道路が必要と考える。(調布市)

外環に関する市民説明会 概要議事録

- 1 開催日時 平成17年11月13日(日)午前10時～11時30分
- 2 開催場所 東部公民館
- 3 出席者
調布市 都市整備部 望月参事
都市整備部街づくり推進課 田中課長
都市整備部街づくり推進課 塩足都市政策担当課長
都市整備部街づくり推進課 馬越脇主幹
国土交通省 東京外かく環状道路調査事務所調査課 鈴木課長
東京外かく環状道路調査事務所計画課 猪股課長
東京都 都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当 白田課長
都市整備局都市基盤部街路計画課 藤井課長補佐
市民 40名

4 配布資料

【調布市】

「東京外かく環状道路に関する市域における課題(素案)」

【国土交通省】

「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」

「外環ジャーナル」19,20号

「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(三鷹市～調布市の区間について)」

「東京外かく環状道路 東京圏自動車専用道路網図」

「みなさんの声」

「オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見」

「PI外環沿線会議 委員意見」

5 次第

1. 開会
2. 出席者紹介,挨拶
3. 国土交通省説明
4. 調布市説明
5. 質疑応答
6. 閉会

6 概要

【国道20号線インターチェンジ,周辺道路整備について】

Q. 甲州街道から東八道路インターチェンジへ向かう通過交通が緑ヶ丘地域へ侵入する。なぜ国道20号インターチェンジを設置しないとしたのか。(市民)

A. 確かにインターチェンジは分散して設置した方が効果的である。甲州街道,東八道路の道路幅,現況交通量,インターチェンジを整備した場合の移転棟数や事業費など,さまざまな比較検討を行った。(国土交通省)

A. 都は東八道路,調布保谷線ともに順調に整備を進めている。現在,都と市で多摩地域における都市計画道路の整備方針について計画策定中であり,外環周辺のアクセス道路を位置付けていく必要がある。(東京都)

A. 都市計画道路の整備効果は,生活道路への通過交通の侵入防止,道路ネットワークによる利便性の向上や,災害時の緊急物資の輸送など防災性の向上が挙げられる。今後,調布市としては,積極的に都市計画道路を整備促進して参りたい。(調布市)

【事業用地の買収範囲について】

Q. 今回公表された概念図に示された範囲が用地買収の対象となるのか。(市民)

A. 概念図は目安である。現在、関越道から東名高速の間で、地上から工事を行うために、約1000棟の移転が見込まれている。今後、詳細な設計を行い、最終的には用地測量を実施した後に用地買収の範囲が決定する。(国土交通省)

【工事中の影響について】

Q. 工事中の影響が心配である。(市民)

A. これまでも意見を聴く会などで、工事を心配する声は多数寄せられた。例えば工事用車両の運搬ルートについても、環境影響評価の中で検討していく。また、実際現場で工事に入る際に、工事の時間とか生活道路の安全対策について、地元と話し合う事になる。(国土交通省)

【大深度地下の影響について】

Q. 九州新幹線のトンネルでの振動問題をニュースで取り上げていた。大深度地下などシールドトンネルの区間では移転が必要無く、住み続けるには将来不安がある。(市民)

A. 今後、環境影響評価の中で予測評価を行うが、これまでの道路の実績では問題ないと考えている。(国土交通省)

A. 九州新幹線のトンネルは、レールと床の間に問題があり、補修作業に入ったと聞いている。(国土交通省)

【外環計画の進め方について】

Q. 外環計画は、今後どのように進み、どの位の時間がかかるのか。(市民)

A. これまでも多くの方から早く進めてほしいという、ご意見をいただいている。環境について環境影響評価を実施する必要がある。この手続きには1~2年程度の時間がかかると考えている。(国土交通省)

Q. 外環そのものの計画が決定されたものではなく、無くなるかもしれないと聞いたが、ということなのか。(市民)

A. 事業の前には、環境影響評価を実施する必要がある。国は外環が必要と考えている。環境への影響が重大であると結論が出た場合は、事業を進めることは出来ないという意味で申し上げている。(国土交通省)

【外環に関する質問回答について】

Q. 外環計画について、もう少し具体的な説明、回答を期待している。(市民)

A. 環境については、今後環境影響評価でお答えする予定である。前回インターチェンジについては4案を示し、今回公表した「考え方」の中で1案にした。計画線については概念図を公表するなど、いろいろな形で、出来る限りお答えしている。(国土交通省)

【外環周辺の都市計画道路について】

Q. 今回公表された国・都の考え方で外環本線は地下と示されたが、三鷹都市計画道路三3・4・13号線についてはどうなるのか。(市民)

A. 外環だけ地下になれば、両側に都市計画道路が残ってしまい、見直しが必要と考える。今後、三鷹市とも検討を進め、皆様になるべく早くお知らせしたい。(東京都)

Q. 調布市配布資料のうち、都市計画道路の整備が必要な路線として、調3・4・10号線を挙げているが、なぜ世田谷区境まで整備しないのか。世田谷区内を通り環八までつなげないと意味が無い。(市民)

A. はじめに外環のアクセス道路として、調3・4・17号線までを優先して整備したい。次に世田谷区境まで整備し、将来環八と結ぶことによって、都市計画道路ネットワークを構築したい。(調布市)

地元要請に基づく意見交換会 概要議事録 (調布市生涯学習出前講座)

- 1 開催日時 平成17年12月3日(土)午後6時～8時45分
- 2 開催場所 緑ヶ丘地域福祉センター
- 3 出席者

国土交通省	東京外かく環状道路調査事務所調査課 鈴木課長 東京外かく環状道路調査事務所計画課 猪股課長
東京都	都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当 白田課長 都市整備局都市基盤部街路計画課 藤井課長補佐
調布市	都市整備部街づくり推進課 塩足都市政策担当課長 都市整備部街づくり推進課 馬越脇主幹
市民	緑ヶ丘西部自治会 66名

4 国土交通省配布資料

- 「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」
- 「東京外かく環状道路についての考え方に基づく計画概念図(5/10)」
- 「外環の地上部の街路について」
- 「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(三鷹市～調布市の区間について)」
- 「東京外かく環状道路 東京圏自動車専用道路網図」
- 「オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見(調布市抜粋)」
- 「外環ジャーナル」19,20号

- 5 次第
 1. 開会
 2. 出席者紹介,挨拶
 3. 国土交通省説明
 4. 質疑応答
 5. 閉会

6 概要

- (司会)今回は調布市の生涯学習出前講座という制度を使い,調布市の協力も得られている。さて,国から示された計画概念図は,まだ決定されたものではないと認識いただいたうえで,質疑応答に入りたい。
- (市民1)外環によって,今の安全・安心な生活がどうなるのか説明してもらいたい。「外環の必要性」という資料には,年間に窒素酸化物が400t削減されるとあった。トンネルの途中では換気を行わないとなると,都心部で削減された排ガスが全て緑ヶ丘地域に出てくることになるのか。
- (国土交通省)外環が出来ることにより首都圏全体で排ガスは削減される。決して,外環に振り替えられるというものではない。JCT部に高さ15m程度の換気所を2箇所予定している。SPM(浮遊粒子状物質)は取り除いた後,残りは煙突からたなびくのではなく,上空まで高く吹き上げることになる。地上への影響は,環境基準よりはるかに小さいと考えられる。
- (市民1)「三鷹市～調布市の区間について」のパンフレットにきれいな歩道の写真があるが,現在の中央道料金所のように,草は伸び放題,枯葉が舞い,夜は怖くて子供は歩けない状態となってしまうのではないか。
- (国土交通省)環境影響施設帯は,計画概念図で緑色に着色されている部分である。緑地の使い方,完成後の管理方法についても,これから検討する。
- (市民2)計画が決まっていないと説明あったが,立退きとなるのか,ならないのかははっきりしてもらいたい。いきなり転居といわれても困る。

- (国土交通省)現在,都市計画決定を目指して,具体的な計画を進めているところである。
現在は模型や計画概念図を提示している段階であり,今後,都市計画案を作りたい。
- (東京都)「三鷹市～調布市の区間について」のパンフレットに手続きのながれがある。
9月16日に考え方を,10月31日に計画概念図を示した。今後とも,皆様の意見を聴きながら進めていきたい。
- (市民3)環境施設帯20mについては,これまで全く説明がない。都市計画線外でこれから住み続けるつもりであった。突然のことで戸惑っている。事前の説明がほしい。
- (市民4)都市計画線のごとは,全く聞いていない。知っていれば新築戸建てを購入しなかった。不動産業者にも問い合わせたい。
- (国土交通省)今回,環境施設帯20mを示して,中央道沿いで新たに都市計画線にかかる方が出てきた。昭和41年当時には,環境施設帯の考え方が無かった。近隣では,調布・保谷線に環境施設帯10mの事例がある。外環を作る際には環境施設帯が必要という考え方は,オープンハウス・意見を聴く会でお示ししてきた。地域の皆様からは,道路の直近には住みたくないというご意見を伺っている。環境へ配慮した道を作るように,三鷹市,調布市からも要請がある。環境施設帯の幅については,交通量で判断され,夜間交通量が多いと幅20mが必要。
- (市民5)中央道JCTは,なぜ,十文字の集中型なのか。集中することから,排ガスや騒音の問題が発生する。別のルートを通るような,もっと住民の立場に立った設計を行ってほしい。
- (国土交通省)たくさんの道路を作って,分散させれば負荷が減る。昭和41年都市計画決定され,建築制限をかけている事実がある。三鷹市北野は農地が多く,環八の周辺は高層マンションが立ち並んでいる。すでに稠密な利用がされているところに,新たに計画することは難しいと考えている。
- (市民5)住民の意見を真摯に聴く姿勢が必要だ。なぜ,十文字のJCTとしたのかを訊いている。排ガスも騒音も分散させれば被害は少ない。
- (司会)基本的に,十文字の形は昭和41年に都市計画決定されている。
- (東京都)先ほどの質問にお答えしたい。国土交通省・東京都から9月16日に示した考え方の中には,今後,沿線自治体等の意見を聴きながら早期に計画を具体化するとあり,決まった訳でなく,案としてお示ししているもの。
- (市民6)換気所は16kmで3か所設置と説明あり。他区市は反対するだろうが,山手通りのように,中間部にも換気所を設置してほしい。緑ヶ丘地域が一番影響を受ける。
- (司会)これまでもPI会議において,中間部での換気所の設置を取り上げているが,中間部の区市からは反対されている。
- (東京都)一番大切なのは,大気環境基準を守ること。安心していただきたい。今の計画で十分機能すると考えている。
- (国土交通省)三鷹市北野は木造2,3階建てが多い。景観上や電波障害,風害も考慮して,実質的機能としては,ファンで上空高く吹き上げることから,高さは15m程度と考えている。
- (市民6)吸気と排気が近いところで行われると聞いているが,中間部に吸気機能だけでも設けてはどうか。
- (国土交通省)外環では縦流換気方式を採用している。吸気と排気はバランスが必要である。現在,設計において換気所は3箇所ですと十分と考えている。
- (市民7)これまで,既に立退いた方もいる。生活再建についてはどのように支援されてきたのか。具体的にお聞きしたい。
- (国土交通省)基本的には土地と建物についての金銭による補償である。
- (国土交通省)今,在る建物进行评估して,補償する。代替地を提供した例もあるが,個人の好みもあり,折り合いは難しい。
- (国土交通省)千葉県市川市では,工業用地移転に関連して代替地の事例がある。今後,

外環計画が決まってからの話と考えている。

(司会) 国土交通省，東京都はまとまった土地の手当てがあるのか。

(国土交通省) 具体的に外環用として，道路事業用地は持っていない。

(東京都) 公共事業の補償基準があり，土地，建物について別々に補償を行う。一般の不動産取引においては，建物について経年により評価を受けない場合も在るが，公共においては，きちんと評価を行う。計画線を具体的にお示しし，測量を実施した後に，個別の相談をさせていただきたい。

(司会) 生活再建についてはどうか。

(国土交通省) 生活再建救済制度がある。昭和41年の都市計画線の内側の方が対象。現在の建築制限に対して救済する制度である。市の土地開発公社が買い取り，国が再度買い戻す仕組みである。三鷹市北野のオープンハウスや市でも国，都でも個別に相談をお受けしたい。

(東京都) 事業に入る前の段階で，生活再建救済制度で受け付けている。適正な価格で補償させていただく。

(司会) 昭和41年の都市計画では線の中で，10月31日の計画概念図では線の外の方の取り扱いはどうか。

(国土交通省) この制度は，昭和41年の都市計画線内の方を対象としている。

(司会) この制度は，いつまで続くのか。

(国土交通省) 国の予算の都合もある。都市計画決定がなされ，権利制限が外れた場合，この制度は無くなる。

(市民8) 適正な価格と説明があったが，この地域ではどの程度なのか。

(国土交通省) 土地の価格は面積，形状，接道など個々の状況で異なり，不動産鑑定を実施する必要があり，一概には価格を言えない。

(東京都) 固定資産税評価などの，路線価を基本として，近隣の取引事例を参考に，鑑定士2，3名により評価を行う。

(市民9) 立退き予定地以外に住んでいる。今後10から15年の工事があり，劣悪な環境が予測される。地域住民に影響を与えないようにというならば，買い取ってもらいたい。環境悪化してまで住み続けたいとは思わないから，補償してもらいたい。

(国土交通省) 道路事業として，国民の税金を使うので，どこであっても要望があれば買い取るという訳には行かない。道路事業としても，環境を守ることは重要だと考えている。

(東京都) 転出と住み続けたい人との話し合いで土地の交換が可能かもしれない。今後，外環計画が進んで，個別具体的話の中で，ご相談できるのではないのかと考える。

(司会) 道路が出来てしまっては遅い。その前に今後の進め方について，地域住民がまとめて話し合う必要がある。

(市民10) 現在，土地家屋の買取りについて，2500万円が控除され，事業が開始されると5000万円が控除と聞いているが，課税についての説明がほしい。また，都市計画で1，2年，工事完成まで10年という説明があったが，具体的なスケジュールを示してもらいたい。

(東京都) 現在は，先行取得となるので1500万円の控除となる。公共事業としての取得については5000万円が控除となる。居住用財産の買換えの特例もあり，詳しくは後日相談して欲しい。

(国土交通省) 補償を受けて新居を建てないなど，課税については個別のケースで違いがある。

(東京都) 外環計画を進めるにあたって，PI会議や地域の皆様の意見を伺いながら進めていくとしており，スケジュールについては決まっていない。仮に都市計画の手続きが開始されれば，1，2年で都市計画決定がなされ，1，2年で用地測量，工事は10年程度と考えている。

(市民8) 幅20mのグリーンベルト(環境施設帯)は反対である。反対意見があったと認識してもらいたい。

- (市民11) 10月31日の計画概念図で立退き対象となった。予算が限られているとの説明があったが、相談できないのか。
- (東京都) 個別にご相談させていただきたい。
- (市民1) 補償について、不動産鑑定は市場価格とは違うのか。買取り価格が通常より高いのか。
- (東京都) 用地買収については、路線価を基本として、近隣の取引事例を参考に不動産鑑定をする。市場取引は需要と供給で価格に差が生じるが、公共は同じ基準である。建物については、材質、規模など実際に調査させていただき積算する。建物内にある動産の移転も補償の対象となる。
- (国土交通省) 正常な価格とは、権利制限のない状態での価格のこと。どんなに古い建物についても、補償費0ということはない。
- (市民1) 立退き後、新築の家には住めないのか。
- (市民12) 補償費は新築の6割程度と、オープンハウスで説明を受けた。
- (国土交通省) 新しいければ、割合は高い。建物の新しさに応じて、補償には差が生じる。
- (東京都) 個別の建物によって全く違いがある。建物が計画線に全部かかる場合と、部分のみかかる場合でも違いがある。個別にお話させていただきたい。
- (国土交通省) 用地補償については、事業が進んだ段階で個別に進める。
- (市民13) 計画概念図の計画線には反対であるが、十分補償されるならば、それでもいいかとも考える。
- (国土交通省) これまでの都市計画の手続きにおいては、このような計画概念図を提示してはいない。但し書きの内容をご理解のうえ、今回は、ご自身での判断する際の目安としてご利用いただきたい。
- (司会) PI会議で引続き話し合う。都市計画線がどうなるのか気にかかることは、住民の気持ちとしては、よく理解できる。
- (市民14) 用地測量を行った結果、建物の1割がかかった場合はどうなるのか。
- (国土交通省) 構造的に可能であれば、切取ることになる。
- (司会) 残地補償について、行政としては、きりが無いので全て買取るとは言わないが、地域の皆さんは行政との補償交渉において頑張ってください。
- (市民15) 緑ヶ丘1丁目の地域に、住み続けることに反対の方が多い場合、どうなるのか。
- (司会) 今後、自治会の中で話し合っていて決めていくことである。12月15日から外環沿線の各地域で説明会が開催される。緑ヶ丘地域は今日で2回目である。今後も必要に応じて、このような会を開催したい。
- (市民9) この地域に外環が出来るとなると、10年間工事の音を聞きながら生活することになる。これまで無かったダンプトラックが出入りする。完成すれば、もしかすると自分の想像よりいい道路となるかもしれないが、10年間の工事自体に対する補償は無いのか。
- (国土交通省) 工事中の影響については環境影響評価の中で検証していく。工事期間中にあっては、工事の節目ごとに説明会を開催していく。設計の中でいろいろな工法を検討するが、今、具体のお話の段階にない。例えば、工事が原因で壁にひび割れが生じた場合の補償はある。
- (市民9) 仙川沿いの道路は、工事では掘り返す部分と説明があった。10年間、わざわざ天神山通りへ遠回りしなくてはならないのか。
- (司会) 当然、仮橋を架けてもらわなくては困る。
- (国土交通省) 覆鋼板で仮の道路、橋を作るなど、必要な機能は十分確保し、対応をさせていただく。
- (国土交通省) 外環全体で10年間の工事期間を予定している。中央道JCT付近は後半の数年と考えている。
- (司会) 中央道付近は3年間くらいかもしれないが、開口部は限られた箇所には存在しない。トンネル内の土砂運搬については10年間かかるのか。

- (国土交通省)一般道に土砂運搬のダンプを走らすことは無理と考えており、現在は高速道路への直接乗り入れを検討している。
- (市民16)残土は東京湾へ搬出するのか。
- (国土交通省)残土を搬出する側と、受入れ側を事前に調整する。希望する場所へ運搬することになる。
- (市民16)緑ヶ丘地域は地盤の悪いところであり、大型車が通行すると家が揺れる。ダンプトラックが何年も通行するとなると、家への影響が心配である。
- (司会)開口部がどこであろうと、緑ヶ丘地域への影響は大きい。
- (市民17)都市計画線の外で、緑ヶ丘1丁目地域に残ることになる。今後、10年間の工事期間が心配である。現在も病院に車椅子で通院している。生活再建救済制度の適用は受けられないものか。
- (国土交通省)生活再建救済制度は、都市計画線内にお住まいで権利制限を受けている方が対象である。事業化に際しては、転居したい方、住み続けたい方の意向があり、三者契約など個別の対応もありうる。
- (司会)緑ヶ丘地域では三者契約など成り立たないだろう。
- (国土交通省)三鷹市に該当者がいるかも知れない。地域の方にお話を伺って、相談していきたい。
- (司会)誰がどのように係っていくのか。
- (国土交通省)具体的には、事業者となる国、もしくは民営化新会社(旧道路公団)が対応することになると考えている。
- (司会)それでは時間が参りましたので、本日の会を終了します。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月9日（金） 18時30分～20時00分

場所：烏山区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民12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	板垣 道路整備部長 野徳 烏山総合支所街づくり部 街づくり課長 海津 道路整備部道路計画課 道路計画担当係長

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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（狛江市～世田谷区の区間について）
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（世田谷区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）
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

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、「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。

東京都

- ・みなさまの意見を聞きながら、計画の案を練っていく。

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】

- ・外環ができたときの一日の交通量はどのくらいなのか。

（回答：国土交通省）

- ・平成32年に外環が出来たとして将来交通量は、東名～中央道間で7.2万台、中央道～青梅街道インターチェンジ間で8.2万台、青梅街道インターチェンジ～大泉ジャンクション間で10万台を見込んでいる。
- ・平成42年の時点で外環の東名以南まで整備されているとした場合、東名から中央道までの交通量は10万台になると見込んでいる。
- ・東八道路インターチェンジ利用は3万台を見込んでおり、これは中央道の調布インターチェンジよりも若干少ない程度の交通量である。

【地上部街路について】

- ・外環を地下化するとした場合に、地上部の付属街路はつくるのか。出入り確保のために付属街路が必要ということにならないのか。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画決定では、沿道に住む方の出入りを確保するために付属街路が計画されたが、本線の地下化が決まれば付属街路は原則廃止となる。
- ・本線が地下化すれば、地域住民の住宅はそのまま残る可能性が高く、付属街路を作らなくても現在の道路が利用できると考えている。

【環境影響について】

- ・インターチェンジの排出ガスはどれくらいなのか。
- ・計画が具体化されてから環境への影響を提示されても遅い。騒音や排気ガス等環境への影響の数値がなければ住民は理解できない。住民が納得のいくよう説明して欲しい。
- ・排気ガスを地上に出す場所が何ヶ所あって、地上への影響はどの程度なのか。
- ・パンプの換気所の図は、ただ排気ガスを拡散させるだけのように見える。

(回答：国土交通省)

- ・騒音、大気、地下水等の影響は、今後計画を具体化した上で数値等示していく。
- ・構造によって影響が異なるため、道路の構造が都市計画の案として決まれば、その構造をもとに環境への影響を見ていく。
- ・排気ガスは車の流れに沿って流れるので、トンネル出口の部分に換気所を設置することになる。JCT、ICの位置の4箇所が必要と考えている。
- ・現在の考え方だと、換気所は東名、中央、大泉のJTC部と青梅ICに造る事になる。
- ・排気ガスをそのまま排出することはできないので、電気集じん機などで処理した後排出する。
- ・他の換気所の事例によれば、換気所から排出される排気ガスの濃度は、地表部で環境基準値の数百分の1であり、影響は小さいと考えている。

【用地・補償について】

- ・大深度部分の家や農地は全て取り除かれて緑地になるのか。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図の中で、実線で囲まれた部分は地上部からの工事箇所用地買収が必要である。点線分は地中での工事のみで、地上部は従来どおりの生活が可能。
- ・大深度に到達するまでの土地については、地下利用の障害の程度に応じた補償をする。

【進め方について】

- ・外環の計画が凍結された年と凍結された理由を教えてください。
- ・事業化から工事開始までに、どのくらいの期間がかかるのか。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年に計画決定された当時の外環は高架構造であり、沿線住民、自治体、議会で環境への影響や地域分断の懸念等の理由で反対され、昭和45年に当時の建設大臣が国会で答弁したことで事実上計画がとまり、凍結となった。
- ・工事には約10年と見込んでいるが、その前に測量が例えば約1年かかると思われる。用地買収は何とも言えないが、全ての買収を1～2年で終わらせるのは難しい。

世田谷区 意見を聴く場 議事概要

日時：平成17年12月11日(日) 14時00分～15時30分

場所：喜多見東地区会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民47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 参事(外かく環状道路担当) 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	板垣 道路整備部長 窪松 砧総合支所街づくり部 街づくり課長 海津 道路整備部道路計画課 道路計画担当係長

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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)(狛江市～世田谷区の区間について)
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(世田谷区抜粋)
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10、2/10、5/10)
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

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、「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。

東京都

- ・みなさまの意見を聞きながら、計画の案を練っていく。

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】

- ・計画概念図1/10の断面図()で、トンネルが4本あるのはなぜか。
- ・国の財政が逼迫している中で、計画が必要か考え直すときではないか。
- ・道路特定財源の一般財源化が話題になっているが、民間事業ではペイしないし、国が事業する場合、地元自治体に財政的な負担が負わされることが心配である。
- ・事業主体はどこになるのか。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図1/10断面図()の下2本は、将来東名以南に延びていった場合の小田急線前後で分岐したトンネルを示したものである。
- ・事業化の段階で事業費、採算性と事業主体を検討する。まず、計画の必要性や環境への影響といった検討をし、次に国の財政、民間会社の採算を検討する。

事業主体は法律により旧道路公団の民間会社か国のどちらかとなるが、前者は採算が取れないと事業をやらない。国の場合、現在なら道路特定財源があるが、そのときの予算の中で行う。

【ジャンクションについて】

- ・排気ガスの影響をなくすためにJCTは東名から大蔵運動公園の体育館の下を
通って高台から地下に入れ、地上にはできるだけ出さないでほしい。

(回答：国土交通省)

- ・外環のルート、ジャンクションの位置については、昭和41年から権利制限を
かけてきたこと、またJCTについては広大な土地が必要であることから現在の
案としている。

【まちづくりについて】

- ・喜多見小学校わきに計画されている、外環以外の都市計画道路は何年くらいで
整備するのか。

(回答：東京都)

- ・東京都では平成16年3月に区部における今後10カ年の都市計画道路整備方針
を示すとともに、多摩地域は平成18年度から新しい10カ年計画を進める。
- ・喜多見小学校付近の都市計画道路は土地区画整理事業で施工される。世田谷通
りは計画幅員で整備済である。世田谷通りと多摩堤通りの交差点から成城学園
前駅へ向かう路線は、今後10カ年で優先的に整備することとしている。

【環境影響について】

- ・工事規模、土工量はどのくらいか。
- ・周辺道路を含めどれくらい工事車両が走り、その交通についてどう考えている
か。工事車両の増大を懸念している。
- ・工事自体の環境影響評価もして欲しい。
- ・先般、新幹線のトンネル現場でも陥没事故があった。地下化は地震が心配であ
る。安全安心の観点から再度見直すべきではないか。
- ・東名ジャンクション(仮称)のランプ部分や料金所の部分には、騒音やほこり
が出ないようにドームをつけてほしい。
- ・地元住民は排気ガスの問題に悩んでいる。首都高中央環状新宿線大橋ジャンク
ションのように、地上に出て東名に入るまで、最初から計画してドームで覆っ
てほしい。
- ・成城から喜多見にかけての辺りは学校が多く、排気ガスや二酸化窒素がまき散
らされて、気管支ぜんそくなどが心配である。
- ・排気ガスを脱硝装置、集塵装置でできるだけ除去してほしい。
- ・トンネル出口から換気塔まで距離があり、意味がないのではないか。
- ・家が料金所の近くなので、騒音と排気ガスが心配。環境施設帯も20m無いよ
うに見える。
- ・首都高速3号線は年中混んでいて時間も読めない。外環が早く出来れば首都高
の渋滞も緩和され排気ガスの削減に役立つと思う。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図で緑色の部分は地上で工事が必要になり、シールドの発進もこの地
域で行うことになる。工事車両が生活道路になるべく入らないようにしないと
いけないと考えており、東名高速に仮通路や仮出入口を設けて直接出入りす
るようにしたい。
- ・土工量はかなり出るとは確かである。地域にできるだけ配慮する。環境影響
評価の過程の中で説明するので、その際は意見をいただきたい。
- ・新幹線トンネル事故は特殊な地盤条件・工法だったと聞いている。大深度トン

- ネルについては専門委員会で検討してもらっており、計画に反映していきたい。
- ジャンクションのランプ部には、環境施設帯を20m幅で確保して、木を植えることも考えられる。遮音壁・防音壁は付けないといけないが、高さは今後示していきたい。
- できる限り環境への影響がないようにしたい。どれだけの影響があるかについては環境影響評価の中で明らかにしていく。また、トンネルの中から出る排気ガスは換気所で処理し、環境基準を下回るようにする。
- E T Cの普及率は現在5～6割であり、将来は立派な施設の料金所はいらなくなることも考えられる。今後の動向を踏まえながら検討する。
- 排気ガスは出入口のところで吸い取り、地中のダクトを通して換気所に送るように考えている。ジャンクション内に換気所を置くことで、住宅地から離し、施設の大部分を地中に入れて、地上部は煙突部分のみにできる。

【進め方について】

- これまで出されてきた意見はどう反映されているのか。構想段階における検討の中で、これまでどういう選択肢があり、いつ誰がどういう理由で選択したのか教えてほしい。
- 計画段階から工事着工までどのくらいの期間と考えているか。
- 最終的にこの計画はどこでどのように決まるのか。また、議会を経ないのか。
- 関連する地域住民にもしっかり徹底して情報を周知してほしい。
- マイカーから公共交通への転換やモーダルシフトの動きなどが国の中にもあるようだ。国土交通省の中で他部署との情報交換、意見交換をしていないのか。

(回答：国土交通省)

- 計画のたたき台では5箇所のインターチェンジの有無や、シールド以外にボックス構造も考えた。方針では、大深度によるシールド方式を提案し、ゼロインターを基本に、地元の意向を踏まえて検討するとした。その後、P I協議会・P I会議やオープンハウス・意見を聴く会でご意見を伺い、構想段階の総括を国土交通省と東京都で行い、「考え方」を示した。
- T D Mなど他の施策とも定性的であるが比較し、東京の交通問題解消は外環抜きでは難しいと考えた。
- ルートは現都市計画ルートを基本に、構造を大深度と浅深度、インターチェンジの有無などで多くの選択肢を検討してきた。
- 手続きから1～2年で計画決定、その後測量・設計を行う。用地取得の期間を例えば2～3年とすると、工事までは順調にいったら3～5年、さらに着工から完成まで10年くらいというイメージである。
- 事業化するかどうかと事業主体は国土開発幹線自動車道建設会議で決定する。予算については国会で審議される。
- 国土交通省は外環だけが大事だとは考えていない。T D Mやモーダルシフトもみな重要だ。総合政策局で施策の調整等を検討している。首都圏では不要な交通が地域の中に入り込んでいることが課題であり、外環は、様々な選択肢のある中でこうした課題に対応するために必要であると考えている。

(回答：東京都)

- 計画を決めるためには、都市計画変更と環境影響評価の2つの手続きを一緒に進める。環境影響評価については環境影響評価審議会で審議され、その評価書と併せて都市計画変更案が都市計画審議会で決定される。予算については都議会の審議を経る。
- 情報周知については貴重なご意見と受け止め、より地域の方にお知らせする方法を考えていきたい。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日 時：平成17年12月13日(火) 18時30分～20時00分

場 所：砧区民会館

主 催：国土交通省及び東京都

協 力：世田谷区

参加者：住民35名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路事務所長
	川端 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	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	板垣 道路整備部 部長
	窪松 砧総合支所街づくり部 街づくり課長
	海津 道路計画担当係長

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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）(狛江市～世田谷区の区間について)
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（世田谷区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）
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

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】

- ・今回のルートは昭和41年の都市計画線を越え、みつ池や国分寺崖線の下にも入っている。幅が広がった理由を示して欲しい。
- ・計画概念図のオレンジ色のところは他とどう違うのか。
- ・外環の通行料金や他の高速道路と併用した際の料金はどうなるのか。
- ・将来、人口は減るのに交通量は増えるという論理は本当に正しいのか。
- ・外環本線が交差して右側通行になっているのはなぜか。

(回答：国土交通省)

- ・ルートは昭和41年の都市計画線内にできる限り収めるように計画しているが、高架構造から地下構造にしたためさらなる用地を必要とする箇所もある。また、環境施設帯を設置したため計画線の外に出ているところがある。
- ・計画概念図のオレンジの部分はジャンクションやインターチェンジのランプ部と本線が分岐合流する部分である。拡幅工事のための補助工法が必要であり、現有技術では大深度法の適用は難しいが、今後の技術開発で大深度に収まる可

能性もある。

- ・料金は事業主体によって変わり、事業化の段階で決まる。仮に国が事業をすれば原則料金は無料となるが、税金の使用を抑えるために一部を利用者に負担してもらうことも考えられる。最終的には供用の際に決定する。将来はETCの普及で対距離の料金設定も可能ではないか。
- ・右側通行に入れ替えることで、2本の本線トンネルを結ぶ避難路が反対車線の広い路肩側へ出られる。また、ランプ部分が地上部が上がってくるときに幅を狭く計画でき、周辺地域への影響を小さくできる。

【インターチェンジについて】

- ・外環の東名以南を同時に整備しないことで、無駄が生じていることはないか。東名以南の有無による東名ジャンクションの規模や費用の違いを示してほしい。また、ジャンクションが少しでもスリムにならないかぜひ考えて頂きたい。
- ・東名で止めると東京、高井戸インターチェンジが混雑するのではないか。また料金はどうなるのか。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図では、外環と東名を結ぶランプを3車線にしているが、東名以南を同時に整備すれば交通量的には3車線の必要がなくなる可能性はある。ただし、東名高速と関越道の両側からシールドで掘り進むため、東名ジャンクションのランプは本線と同じ3車線のシールドを用いることから、無駄とは言えない。
- ・外環は環状道路として、通過交通の迂回機能を持つため、外環の内側の東京、高井戸インターチェンジの交通量が減る要素もあるが、一方で、東名高速が終点となるため増える要素もある。推計上の交通量は同等か微増と見込んでいる。交通量の予測は料金等について仮定を置いているが、実際の料金設定は完成供用時に決まる。

【環境影響について】

- ・環境について懸念している。環境省や環境担当部局が、環境の視点から検討するべき。環境担当の部署が同席できないか。
- ・東名高速は国分寺崖線を区切っていて生物の横断ができないので、東名ジャンクションの連絡路は現在の東名の高さを越えないでほしい。
- ・利便性だけでなく他の生物にも配慮する新しい道路計画を考えてほしい。
- ・成城神明の森みつ池は住民が大切にしており、影響を懸念している。
- ・今年はオオタカが営巣に失敗したが、工事等があるとますますその機会がなくなる。
- ・野川は水や生態系に恵まれており、開削工事による影響が心配である。
- ・国分寺崖線は大変自然に恵まれたところであり、ぜひ守ってほしい。このような住民の意見があることを踏みにじらないでほしい。
- ・大深度のトンネルから地上部への振動がないかしっかり調査してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・環境については国交省も真剣に考えて対策を行っていききたい。道路整備に関わる環境については、事業者が考えた環境対策について環境省の意見を聴いていく。環境省は総合的な環境行政を司り、このような意見を聴く場に参加することは難しい。
- ・トンネルの地上部への影響は現在、技術的に検討している。

(回答：東京都)

- ・大規模施設の都市計画は、そもそも環境への配慮も含め決定することとされている。

【用地・補償について】

- ・浅深度でトンネル工事をする箇所の住所はどこか。
- (回答：国土交通省)
- ・浅深度工事部分の詳細な住所は今わからないが、世田谷通りから野川に囲まれている間と小田急線の辺りまで続く。

【進め方について】

- ・横断図だけでなく縦断図も必要。
 - ・地域の意見をどのように反映させていくのか。そのプロセスを知りたい。
 - ・住民を無視して道路をつくるのか。住民は認めていない。
 - ・住民の意見を聞いたという手続きを踏んだだけとなってはならない。
 - ・計画段階で環境の検討をするなら、住民との対話を多くしてほしい。
 - ・都市のあり方やランニングコスト等をどのようにやるかや、人口、GDPが減る中でどういう生活をしていくべきか等を住民としっかり話し合うべき。
 - ・意見を聞かせてほしいとの姿勢ではなく、自分の意見を言って議論してほしい。
 - ・計画を押しつけるのではなく、皆の折り合いをとっていくのがPIではないか。
 - ・外環でのPIはここが違うというのを見せてほしい。
- (回答：国土交通省)
- ・縦断図が必要との意見は理解した。必要な資料についても意見を伺いたい。
 - ・まずは外環の必要性から議論してきた。計画段階でも地域のみなさんの意見を聞き、計画に反映させていきたい。「考え方」は案であり、意見をいただきながら見直しもする。
- (回答：東京都)
- ・外環の必要性については8月に区切りをつけ、これからは地元の方々がもっとも懸念する環境について説明できるよう計画を具体化していく。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日 時：平成17年12月14日(水) 18時30分～20時00分

場 所：砧小学校

主 催：国土交通省及び東京都

協 力：世田谷区

参加者：住民39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

板垣 道路整備部長

井伊 砧総合支所 街づくり部長

海津 道路整備部道路計画課 道路計画担当係長

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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)(狛江市～世田谷区の区間について)
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(世田谷区抜粋)
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10、2/10、5/10)
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

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、「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】

- ・世田谷区民が環境上の被害を直接被り、野川や国分寺崖線の環境を破壊してまで現計画の位置が最適とした根拠や比較検討した案があるなら示してほしい。
- ・静岡県伊東市で道路拡幅の都市計画変更に応じた交通量予測は根拠がないとの判決が出た。交通量についてもっと詳細に検討して頂きたい。エイトライナーのような他の交通手段も総合的に見て、現在の情勢の中での外環の必要性を主張すべきである。
- ・身近な交通問題の解決が一切進んでおらず、国や都は様々な事例から勉強した方がいい。
- ・外環埼玉区間のように、実際の交通量が予測より多くなることもある。誘発交通についてもっと真剣に考えてほしい。
- ・東名の南側は都市計画決定した部分までなぜ整備しないのか。

(回答：国土交通省)

- ・将来交通量は平成32年、平成42年の時点を対象に、一定の仮定の基に推計し

ており、平成42年で外環本線の交通量は10～11万台と見込んでいる。これは埼玉区間の外環本線の交通量の実績から言っても妥当な数字と考えている。

- ・現時点で最も妥当な手法で推計しており、誘発交通は現時点で可能な限り考慮している。事後に予測より交通量が多くなった場合には、料金施策等を用いて必要な環境保全対策をとることになる。
- ・東名以南に関しては、計画上、分岐合流部の構造を担保はしてある。

(回答：東京都)

- ・都は公共交通の充実化を図っている。また、都市計画道路は10箇年計画を定めて、取り組んでいる。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東名ジャンクションは、景観保護、海風・野鳥の飛来を阻害しないよう完全に地下化してほしい。
- ・東名ジャンクションでは、ランプの勾配はどのくらいになるのか。
- ・料金所部分も環境施設帯を20mとるのか。
- ・南進した場合、東名の上のランプの高さは何mになるのか。
- ・模型だけではジャンクションの高さが一部の人しか見られない。ジャンクション部分の断面図を作って、外環ジャーナルなどで広く情報を伝えてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・現計画ではランプの勾配は5%である。
- ・野川自体がバッファゾーンとしての役割を果たすので、野川側は環境施設帯は20mとっていない。民地側は20m設けている。
- ・ランプは東名より1階分高くなる。南進した場合にもこの高さの中に収まると考えている。
- ・ジャンクション部分についてもなるべく分かりやすく紹介していきたい。

【まちづくりについて】

- ・運動公園は近隣住民にとって迷惑であるため、開削後埋め戻した跡地は里山に近い森林公園にしてほしい。

【環境影響について】

- ・外環埼玉区間では事前予測と事後とで交通量に大きな差があった。事後対応だけでなく、この時点で住民の懸念をどう計画に取り入れるのかが重要である。
- ・外環沿線でどこからどこまでが環境影響の範囲と考えているのか。
- ・練馬の状況にならないよう区は我々を守るべきであり、区長は外環の南進を条件に推進するのではなく、南進しないならば反対してほしい。
- ・外環の前に東名の環境対策を即刻行ってほしい。現在の遮音壁では武蔵野台地上では効果がない。
- ・生活道路への車の進入や二度の工事を避けるため、東名以南も同時に着工してほしい。
- ・東名ジャンクション周辺に熱源となる施設が集中している上、巨大な換気塔は景観を台無しにするので換気塔を分散し周辺への環境影響を軽減してほしい。
- ・国分寺崖線の湧水に影響が出ることが心配である。
- ・トンネル坑口部での騒音、換気所からの排気ガスで環境が悪くなる。
- ・防音対策をどういう形で考えているか。
- ・ジャンクション周辺で何箇所大気の調査を行ったか。多摩堤通りと国分寺崖線の間では大気の調査を行ったのか。地形も考慮してしっかり調査してほしい。
- ・東名以南ができるとジャンクションは中央ジャンクションのようになり換気塔は2本になる。この地域にとってどうなのか詳細に調べなければ分からない。
- ・ジャンクション自体が巨大な公害発生源になるという話を聞くが、ジャンクシ

ョンについてもしっかりと環境影響評価をするのか。

- ・料金所からランプを上る車が何台あり、その騒音はどうなるのか。

(回答：国土交通省)

- ・事前事後評価や事後的なP Iも必要と考えている。
- ・環境アセスの範囲は「環境影響評価方法書について」という資料があるので御覧頂きたい。
- ・外環は一周あって効果的に機能するので、東名以南も早期に具体化していきたい。世田谷区からも要望があり、検討の会議等を早期に開き、地域の皆様の心配が少しでも少なくなるように検討を進めていきたい。
- ・崖線、湧水を地域が貴重と考えている事は理解しており、極力シールド工法を用いて開削部分を減らすとともに、開削部分では透水層や通水パイプなど工事をする時点で最新の対策方法を用いていきたい。
- ・トンネル坑口やランプ部からの騒音をあわせて予測・評価し、必要な環境対策を検討していく。
- ・換気塔は坑口手前で排気ガスを吸い取り、吹き上げるので濃度は薄くなる。環境影響評価の中で説明するので、意見を頂きたい。
- ・外環ではジャンクション、インターチェンジにおいて特に影響があるので、これらの環境影響評価はきちんと行う。
- ・NO_xやSPMは広い範囲で見ると同じような傾向を示すので、地域を代表する地点で行っている。多摩堤通りと国分寺崖線の間では行っていないが、国分寺崖線の上と下では行なっている。これから構造をもとに予測評価するが、データが予測する上で不十分であれば再調査も考える。
- ・自動車が地上を走るところは排気ガスを処理できないので、環境施設帯で住宅地との距離を取り、遮音壁などと併せて環境基準を満足するような保全措置をとることを考えている。東名以南がない場合の交通量は上下合わせて7万台くらいである。
- ・坑口部には消音装置をつけ、騒音も環境基準が守れるよう考えていく。

(回答：東京都)

- ・環境への影響について意見を聴く事も大変重要と認識している。
- ・環八の換気所から600m離れた測定局では道路整備後にNO₂が改善した事例がある。換気所があるから地域の環境が悪くなるわけではないと考えている。

(回答：世田谷区)

- ・区長は外環が東名高速で止まることの影響を重視して、これまでも南進の計画を早期に明らかにするよう常々申し入れており、引き続き強く要望していく。また、関係者の会議を開いて取り組みを進めるよう要望する。
- ・東名ジャンクションができることや外環が野川に沿って整備されることから環境への影響が強いと認識しており、崖線等への環境対策などもP I会議の場で要望している。計画概念図が出てきたことで、今後これに基づく影響評価等が出されたら、区の環境審議会でも議論し、意見を申し述べて行きたい。

【進め方について】

- ・地域住民の意見がどのように検討に反映されるのかを明確に答えてほしい。
- ・P Iとは何か、分かりやすく説明してほしい。
- ・P I協議会で委員が7人も議論を拒否して退席し、その後P I協議会が中断した経緯を説明してほしい。
- ・住民への情報が足りないために議論が進まない。
- ・都知事の「いつまでもただなら議論するものでない。断固つくる。」との発言の撤回、謝罪を要求する。
- ・具体的なデータがないと定量的な比較できないとして、インターチェンジの有無程度などでは代替案の比較検討とは言えない。まだ構想段階は終わっていない

いと思う。

- ・もっと回数を増やし、多くの意見を聴いてほしい。できるだけ早くまたこういう会を開いてほしい。
- ・「P I」という呼び名はもっと分かりやすくしてほしい。
- ・今日の開催にあたって地元で開催通知をポスティングしたのか。自治会の回覧板が効果的なので利用してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・構想段階では、インターの有無、開削とシールド、浅深度と大深度などを提示してP I協議会、P I会議及び地域などいろいろな場での意見を総合的に検討することで計画は変わってきた。
- ・P Iは幅広く意見を聴きながら計画検討を進めるプロセスそのものと考えている。
- ・P I協議会での委員の退席経緯については「P I外環沿線協議会2年間のとりまとめ」という冊子の「『環境アセスメント』の発表について」に経緯が書いてあるのでご覧頂きたい。
- ・計画線から100mにかかる地域でポスティングし、また区市報などでもお知らせしているが、自治会にご協力頂けるならぜひお願いしたい。

(回答：東京都)

- ・P I会議や地域での意見を踏まえて都市計画の具体化を進める。手続きに入ってから住民の意見を聴くこととしている。