

【事務局作成メモ】

第3回 運営懇談会の報告について

日 時：平成15年3月12日（水） 午後7時00分～9時00分

会 場：都庁第一庁舎42階 北側特別会議室C

出席者：（敬称略）濱本 勇三、渡辺 俊明、江崎美枝子、栗林 勝彦、倉田 征壽
柴田 直樹、大寺 伸幸、伊勢田 敏、成田 隆一、宮良 眞

【主な提案】

- 1) 今後の議論は、別添の「論点項目の整理」に基づき進めていく。
- 2) 議論にあたっては、前提条件をはっきりさせるとともに、たたき台での地下案と大深度それぞれの場合の影響を並行して議論していく。
- 3) 影響を議論する際には、外環本線の予測交通量をはじめ、必要な資料・データを出していく。
- 4) 繰り返しの議論を避けるため、議論項目については、各項目毎に議論が終了した時点で、確認していく。

【その他】

沿線アンケート調査結果の各戸配布について経緯を説明。

影響を議論するには交通量予測が必要だが予測には幅があるはずなので、どのような条件で予測されたのかについても示してほしい。

運営懇談会は、原則として協議会の開催前に行う。

建築制限については、検討した結果を説明する。

議論項目として整理した地域のP I（オープンハウス、広報のあり方）の進め方についても議論を開始する。

事務局は、傍聴者から協議員への意見書等の取りつぎをしない。

論点項目の整理

1. 総論

- ・議論の過程で課題が生じた場合、行政は「止めることも視野に適切な対応をする」と宣言できるか。
- ・P I 協議会は建設中、建設後も約束が履行されているか監視する機能を持たせるべき。
- ・事業の実施中、完成後についても地元に影響があった場合、住民参加により評価し、それを修復していくシステムの構築と担保。
- ・東名以南のルートが公表されないのはなぜか。
- ・安全性の低い道路を作った行政や関係者（P I 協議会や住民）の社会的責任はどのようなのか。
- ・P I 協議会の議論内容について共同宣言を出すべき。
「P I 憲章」のようなものを作り、P I の考え方、進め方を提言としてまとめるべき。

2. 影響

- ・外環本線の予測交通量を示すべき。
- ・大深度になった場合、どのように変わるかという資料が必要。また、大深度に関する制度についても詳しく紹介が必要。
- ・大深度法及びその施行基準、施行令などについての資料
- ・大深度地下方式とした場合、I C の有無の場合別で、移転等を必要としない住宅戸数、大深度地下区間の延長、場所、大深度地下区間に関するまちづくりに対する国および都の見解
- ・影響の検討については、計画段階、建設段階、開通後に分けて議論を行っていくべき。
- ・地下道路の防災対策について検討すべき。

2 - 1 . 環境に与える影響

【大気】

- ・I C ・J C T 周辺の予測と対策。換気塔の規模・内容などの概要
- ・都の環境確保条例の資料。

【騒音、振動】

- ・タイヤから発する音を軽減するのが最も有効だろうが、他にどんなことを考え実施するのか。
- ・I C ・J C T 周辺の騒音、振動対策について検討すべき。

【地下水】

- ・地下水脈対策は万全か、調査手法の説明が必要。
- ・地下水をどれだけ分断するのかという資料。生活用水になる可能性のある地下水をどう保存していくのか。何かモデルが必要。
- ・井戸水、湧水等の水質悪化防止対策、水循環の阻害対策、地盤沈下対策について検討すべき。

【自然・景観】

- ・J C T の景観について検討すべき。
- ・ノッポで無機質の換気塔は周辺景観を破壊する。樹木も移植するべき。
- ・自然環境の調査をどのように解析されたかという報告。
- ・歴史、文化財の保護について検討すべき。
- ・緑地、農地等の減少に対する代替措置を検討すべき。

2 - 2 . 生活に与える影響

【地域分断、移転】

- ・残る人に対する配慮はどう考えているか。事後評価で担保してもらえるのか。
- ・移転棟数3000棟の中にはどのような建物があるのか。例えば、保育園、学校、公園、病院など。
- ・立ち退きをしなければならないときに代替地がどのようなのか。
- ・立ち退き家屋数等の移転先確保方策について検討すべき。
- ・土地や建物等に関する、買い取りや補償についての基本的な方針の明確化。
- ・外環用地外でも目の前に外環ができるのなら立ち退きを希望する人に対する補償はどのように考えているのか。
- ・開削区間の生活道路等の分断対策、J C T ・I C 周辺の地域分断対策について検討すべき。
- ・外環ルートは、なぜこの地域に必要なのか。

【交通集中】

- ・大泉I C ・練馬I C を利用する自動車のO D 及び経路を調査し、外環が整備されないことによるインター周辺地域への影響について議論すべき。
- ・I C の有無についての交通に関する試算と地域の環境悪化に対する影響・評価のデータを早急に提示すべき。
- ・I C 周辺の生活道路への流入交通対策について検討すべき。
- ・I C アクセス道路の整備について検討すべき。

3. 交通政策

【TDM 交通需要マネジメント】

- ・23区では区内交通のような短距離移動や、出勤・帰宅を目的とした車が多く、貨物自動車も空で走るものが半分近くを占める。現状に則した対策を検討すべき。
- ・都心部の開発が自動車交通を発生させているのではないのか。
- ・ボトルネック解消対策を考えているか。
- ・沿線での駐車場増設計画の有無は。
- ・貨物配送時間の限定はするのか。
- ・トラック、バスの構造強化、或いは乗入れ禁止は検討しているか。
- ・公共交通、TDM、JRなどの活用計画の明示。
- ・通過交通をどうするかということをしちんと国なり都で説明すべき。

4. 効果

- ・計画作成時点から40年近く経ったが、まだ必要な理由は。
- ・中環ができてても外環が必要な理由。圏央道は外環の機能を代替しないのか。

【環境面での効果】

- ・具体的にどこにどのような効果と影響を及ぼすかを明らかにすべき。
- ・首都高王子線開通前後の交通量の変化と大気質の状況について知りたい。

【地域交通への効果】

- ・環7や環8の通過交通の外環への流入の推計方法は。
- ・インターチェンジがあってもなくても環8の交通量がほとんどかわらないという予測はどのように計算されたのか。
- ・(環8の交通量について)調査の具体的な方法、トリップデータを示すべき。
コードライン調査、OD調査のどちらか。交通配分の調査結果は。

【渋滞の緩和】

- ・通過交通の計算方法に疑問がある。
- ・整備区間で予測交通量を大きく上回り、周辺道路の交通量も増加している原因をまず解明して欲しい。
- ・外環通過交通量の予測値は。
- ・外環自体の需要予測値が示されていない。
- ・外環ができた場合とできなかった場合について交通需要がどのように変化するのかシミュレーションすべき。
- ・年度別の将来交通予測の有無は。
- ・需要予測について予測値が外れたときに行政がどのような対応をするのか。
- ・外環JCTに発生するであろう誘発交通にどう対応するのか。谷原の解消策を具体的に明示せよ。
- ・誘発交通の要因を調査する必要がある。

【費用対効果】

- ・2兆円の費用の中身、資金調達(財源)は。
- ・費用対便益の3000億円の内訳は。
- ・整備後の維持管理費用は。

5. その他

- ・多摩地区の南北方向の道路状況。(混雑状況、大型車、普通車毎の交通量、環境状況)
- ・東名以南についての国の考え。
- ・外環道の南限を第3京浜もしくは目黒通りまで延長接続した時どの様になるか検討して欲しい。
- ・市川を始め千葉県内(葛飾区部分も含む)の進捗状況と今後の見通しは。
- ・東京区間はいつまでに竣工するのか。
- ・料金制度はどのようになるのか。
- ・中央環状、圏央道の進捗状況と今後の見通し。
- ・3環状が完成するまでの時間と、それまでの間の各ルートの補完計画は。
- ・パリなど先進国で環状道路が出来た結果の変化は。
- ・これまで30数年間、計画決定のままにあったものに対して、まず、その障害を取り除き、これまでの制限に対する社会的補償を行うべき。
- ・事業前のアセス業者を協議員に決めさせてほしい。