

## 東京外かく環状道路(関越道~東名高速)沿線区市長意見交換会(第4回)概要メモ

1. 日時: 平成15年8月22日(金) 午前10時00分~11時00分
2. 会場: 東京都庁第一本庁舎北側42階 特別会議室B
3. 出席者: 熊本 世田谷区長、矢野 狛江市長、長友 調布市長、清原 三鷹市長、  
土屋 武蔵野市長、小林 杉並区助役(代理)、志村 練馬区長  
渡辺 関東地方整備局長、勝田 東京都都市計画局長
4. 概要:
 

|              |   |
|--------------|---|
| 報告           | P I外環沿線協議会等について、環境影響評価方法書について<br>インターチェンジ等について  |
| 意見交換<br>提出資料 | P I外環沿線協議会 中間とりまとめ、外環ジャーナル 第12号<br>第24回協議会以降の調整経緯について、外環ジャーナル 第13号<br>オープンハウスについて、東京外かく環状道路(世田谷区宇奈根~練馬区大泉町間)に関する環境影響評価方法書について<br>交通の分析、効果と影響について、インターチェンジについて |

### (1) 各区市長から出された意見概要

#### (世田谷区長)

- ・環状8号線の渋滞、環境改善の観点から地下化を前提として必要な道路と考える。
- ・世田谷区は自然環境が豊かな地域であり、周辺への影響がより小さくなるよう早期の環境調査を要望してきた。このため、今回、環境調査に入ること自体については歓迎している。
- ・環境影響評価法の手続により実施することについては一定の理解ができるが、方法書の公告・縦覧の公表の仕方はあまりに唐突であり、また、外環が事業化されたかのような印象を与えたので、事前に考え方を説明すべきであった。建設的な議論が進むよう配慮をして欲しい。
- ・世田谷通りは2車線であり、かなり混雑している。現状では世田谷通りインターチェンジの設置は難しいと考えている。
- ・東名東京インターチェンジ周辺の交通集中への懸念や、高速道路のネットワークの考え方から、早期に東名以南の計画について明らかにして欲しい。

#### (狛江市長)

- ・大深度地下方式の発表でもそうだったが、なぜマスコミ発表を先行する発表をするのか。このやり方の繰り返しは大変残念。事務方としても大臣・知事に十分理解してもらうようにすべき。
- ・事業化になし崩していくことのないよう、環境調査が終わったら、一旦事業化の流れを止めて議論するというをはっきりと明言した方がいいのではないか。
- ・世田谷インターチェンジは狛江市にとっても、メリット・デメリットがある。行政としては、世田谷区や喜多見地区など関係住民の声を踏まえ最終判断していきたい。

#### (調布市長)

- ・外環の有用性を理解し、賛同する。また、国と都のP Iの取組みを評価する。
- ・しかし、今回のマスコミ先行型のやり方は良くない。慎重に行って欲しい。
- ・アセスメントには協力するが、事前に十分な説明がなかった。拙速すぎるのではないか。
- ・P I協議会については再開できるよう必要な努力をして欲しい。
- ・20号インターチェンジについては、市の中でこれから検討する。現時点では要望するか否かについては留保する。地元区市の要望の有無だけでインターチェンジの設置の有無が決まる訳ではないはず。国と都が総合的な観点でどのようにまとめていくのか逐一教えて欲しい。

#### (三鷹市長)

- ・外環の果たす役割や必要性については認識している。大深度地下の方針については反対するものではない。
- ・三鷹は古くからの良好な住宅地を通過するので、環境や生活の保全が重要。三鷹市はジャンクションにより、換気所の設置も含めて、沿線で最も影響を受けると住民は大変危惧している。
- ・生活道路への影響が大きく、既存の道路の整備が一体的に必要。コミュニティへの影響は軽視することはできない。
- ・総合的な検討をするために庁内に「三鷹市外かく環状道路対策連絡会議」を設置し、多方面から検討することを始めた。
- ・両インターチェンジは、ジャンクションと一体型の検討がされているが、国道20号インターチェンジは極めて三鷹市への影響が大きい。住宅が密集しており、さらに地形上の問題もあるため開削による影響が大きく地域分断に極めて大きな影響を与えるので深刻に考えている。
- ・東八道路インターチェンジも構造上の研究が必要である。環境への影響を徹底的に調査・予測し、情報を公開しながら設置の可否について地元住民の意見を踏まえながら検討していきたい。

- ・ジャンクション付近のみに換気所を設置するとその付近に環境負荷が集中するので問題である。
- ・国と都は信頼関係を回復する努力が、更に必要と考える。いきなり大臣・知事の発言で知らされて信頼関係に溝が生じた。
- ・地元が求める情報やデータを十分に的確に出していただきたい。

(武蔵野市長)

- ・P I協議会で外環の是非を決めるという考えは間違えている。高架計画から大深度地下へ変えたことは長年反対してきた人達の成果であり、意義のある反対だった。大深度地下の方向が出たことによって、反対者の気持ちはかなり氷解したと思っている。今回のように手続きにこだわったりしても仕方がない。大深度地下の計画に反対している首長はいないのだから、大臣と知事が責任を持って進めていくべき。
- ・アセスメントは最新、最高の知見でもって、いいアセスをやって欲しい。
- ・大深度でやるなら10年くらいで早くやって欲しい。地上部分で長年権利制限をかけてきた人たちへの補償を考えてもらいたい。まちづくりとセットで考えて欲しい。例えばグリーンベルトなど東京都のまちづくりとして一定のオープンスペースが必要でないのか。今の段階でそういうことを議論しておくべきではないか。
- ・生活再建救済制度による用地の買い取りは、大深度区間でも適用されるのか。

(杉並区(助役))

- ・これまでもいちばん欠けていたのが関係住民との合意。
- ・現在の協議会の状況は「またか」の印象。国や都はもう少し神経を使うべき。
- ・環境影響評価には期待しており、住民にわかりやすい資料をつくって公表していただきたい。
- ・青梅街道インターチェンジについては、杉並区としては反対。議会も反対の意向。
- ・外環は安く早くやるのが大命題のはずだから、そう考えればインターチェンジは要らないのでは。
- ・生活再建救済制度による用地の買い取りは、区の負担がないよう制度の具体化を早急にされたい。

(練馬区長)

- ・P I協議会を早期に正常化していただきたい。
- ・環境影響の調査に向けた取組については評価している。
- ・外環は必要であり、地下構造で早く進めて欲しい。
- ・大泉インターチェンジ周辺地域への交通集中を緩和しなければならないので、目白通りインターチェンジと青梅街道インターチェンジは必須の要件である。インターチェンジ周辺の区民や議会の一部には反対する人もいるが、理解を得るよう努力する。杉並区とも話し合う必要があると考えている。
- ・インターチェンジに関し、できる限りの情報提供が必要であり、地域の抱えている課題や不安を解消するために、インターチェンジがある場合とない場合を想定した、環境影響や交通量などの具体的なデータを早急に提示していただきたい。その際、区は地元と国・都のパイプ役を務める。
- ・地上部の利用、関連道路の整備、上石神井等の沿道のまちづくりについて、外環と一体的に検討していただきたい。
- ・地上部の緑地帯化などについては、大都市としての方向性を整理する必要がある。

(2) 国土交通省、東京都の意見概要

(国土交通省)

- ・外環による交通量の変化に関する資料やインターチェンジのある場合とない場合の比較の資料を用意したので、インターチェンジについて9月議会等において議論を深めていただきたい。
- ・P I外環沿線協議会においては、7月24日の協議会で、一部の協議員の方々の退席により議論が中断しているところであるが、国・都が一体となって信頼関係の再構築に努めていく。
- ・今後は、環境の現地調査とともに、早期にインターチェンジに関する方向性を出していきたい。そのために9月議会の後に再び意見交換の場を持たせていただきたい。
- ・国としては、積極的な対応を考えており、よろしければ各区市議会への説明に何うことも考えている。

(東京都)

- ・方法書の縦覧、住民に対する周知にご協力いただき、お礼を申し上げる。
- ・P I協議会、決して強引に進めているわけではないことを理解いただきたい。
- ・幅広に意見を頂戴しながら、国・都が責任を持って進めていく。
- ・情報提供させていただき、ご議論をしていただき、一日も早く進めていきたい。
- ・生活再建救済制度については、オープンハウス等でも買取要望が出ている。既に区市へ実施の協力を依頼している。区・市、国と都で協力して一日も早く実現したい。