

協議員から出された意見

第27回協議会

環境調査について	
意見	・三鷹市は東京都知事に提出した環境影響評価に対する意見書をエリア懇談会で公開したが、他の区市も協議員に配付していただきたい。 (新協議員)
	・エリア懇談会は、今までの協議会の議論を繰り返すものではなく、白子川枯渇問題等の地域の問題を議論すべき。 (武田協議員)
	・エリア懇談会は、身近な環境に関することであり、市民の傍聴について検討していただきたい。 (江崎協議員)
	・地域の方にもその地域をよく知り勉強している人がいる。そういう人も参加できる会があるとよい。 (土肥協議員)
	・エリア懇談会は、開催前に地域の集会などで協議員が住民の意見を把握してから行うべき。 (濱本協議員)
	・意見を集約する時間的余裕を置いてエリア懇談会を開催することが必要。 (新協議員)
	・環境調査については、住民の懸念を引き出し、住民とのコミュニケーションを図っていくことが重要。 (栗林協議員)
	・外環をつくる、つくらないという選択肢だけでなく、沿道住民も物流関係者も未来世代にとっても納得のいく解決策を探るため、幅広く意見を聞くことがP Iではないか。 (江崎協議員)
	・環境の議論に時間をかけているが、生活に与える影響、効果についても早く議論が進めるようお願いしたい。 (伊勢田協議員)

必要性の有無（効果と影響）について	
意見	・外環のルートはなぜこの地域に必要なのが明確にして欲しい。外環のルートも構造同様、原点に立ち戻ってゼロから議論すべきではないか。
	・外環は利便性を目的に建設するのではなく、地域に有益か公共の福祉に寄与できるものかを検討し、国や都は幾つかの計画ルートを提示し一番地域発展に役立つものを選べる環境をつくるべきである。 【提出資料補足説明】(濱本協議員)
	・外環の開削部分に対して建築申請の認可がされているのは、外環ができる可能性もある中で、補償などの無駄になるのではないか。 【提出資料補足説明】(土肥協議員)
	・都市計画法の規定により、移転容易な木造等の建築物については、建築が許可される。 (宮良協議員)
	・外環ルートの検討は、現在の都市計画されているルートを中心にお願いしている。 (伊勢田協議員)
	・地下構造としたのは評価すべき。他にルートを変更しても新しい地域に負担を強いることになる。少なからず被害のある地域は、その代償として街づくりや都市機能の復活等の地域にプラスの事を実施するくらいの政策的な展望を持ってやってほしい。 (武田協議員)
	・ジャンクションだけでインターチェンジをつくらない高速道路というものは、ただ通過交通の被害だけを受けるものになっていくと思う。
	・ディーゼル車の排出するS P Mの問題も未解決の上、火災発生時の対処も含め、大深度地下トンネルを認めていいものかと、基本的問題を危惧している。 (新協議員)
	・ルートと範囲を固定すると議論しづらい部分がある。一度はルートについても柔軟に議論すべきと考える。 (栗林協議員)
	・ルートは、現在計画されている位置以外で議論をすると、そこでも新たなP Iが必要になる。今のルートでP Iを完結させ、環境問題や必要性の議論を続けるべきである。 (遠藤協議員)
	・環境を破壊しないルートを環境調査によって探すというのが普通で、調査と実施が逆になっているように思う。 (橋本協議員)
	・ルートについても、原点に立ち戻り議論させていただいているという認識である。
	・現在の開通している道路網や設置のための空間の確保が比較的可能なこと、移転棟数の増加等の観点から現在の都市計画の位置を基本に考えている。 (伊勢田協議員)
・ルートについて国としてもっとしっかりとした答弁を聞きたい。 (濱本協議員)	

その他

意見

- ・大臣の発言は「早く造るためには、0 I Cがベース。必要なI Cは、十分議論が必要。」「青梅街道I Cは、その有無で整備のスピードが5年以上違ってくる。」「早く整備するための一つの知恵として、当面はI Cを造らないことを基本とし、住民の意見を聞くべき」と発言。
- ・国と都の平成15年1月、3月の方針にある「I C無しを基本に検討を進める。設置については地元の意見を把握する。」との方針に変わりはない。
- ・スピードという観点からもその重要性を踏まえ、今後、議論していきたい。
【提出資料補足説明】(川瀧協議員)
- ・ゼロ・インターにするというのは、国の決定なのか、1つの方策と考えているのか。(土肥協議員)
- ・インターチェンジなしを基本に検討を進める、設置については地元の意見を把握するという方針である。(川瀧協議員)
- ・ジャンクションだけをつくるのか、ジャンクション一体型のインターチェンジも整備していくのか。(柴田協議員)
- ・ジャンクション一体型のインターチェンジであれば、本線を整備していくスピードに大きな変化はないと考え、基本的には既存高速とジャンクション周辺を中心に整備していく。(伊勢田協議員)