

狛江市

で頂いたご意見の紹介

狛江市で頂いたご意見の紹介

1. オープンハウス

狛江市では2月22日(火)に谷戸橋地区センターでオープンハウスを開催し48人の方に来場いただきました。オープンハウスで実施した「オープンハウスアンケート」では43人、「パンフレットアンケート」では23人の方にご意見を頂きました。

オープンハウス開催状況

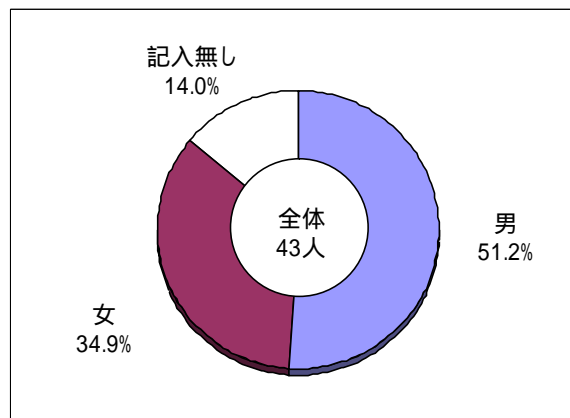
会場名	日	時	来場者	オープンハウスアンケート回答者	パンフレットアンケート回答者
谷戸橋地区センター	2月22日(火)	13:00-20:30	48人	43人	23人

1-1 オープンハウスアンケート

1-1-1 回答者の属性

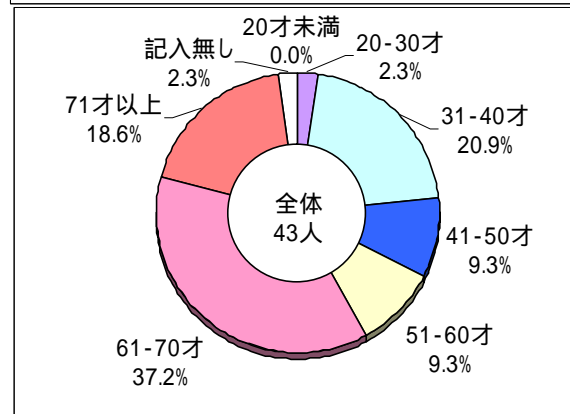
性別

回答者の性別は「男性」が51.2%、「女性」が34.9%となっています。



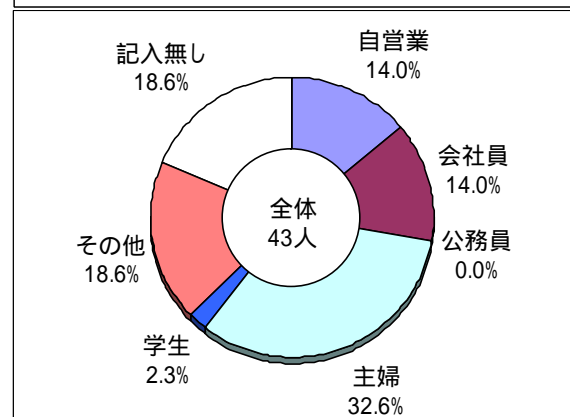
年齢

年齢層は「61-70才」が37.2%、「71才以上」が18.6%と、60歳以上の方の回答が55.8%となっています。



職業

職業は「主婦」が32.6%、「その他」が18.6%、「自営業」「会社員」がそれぞれ14.0%となっています。

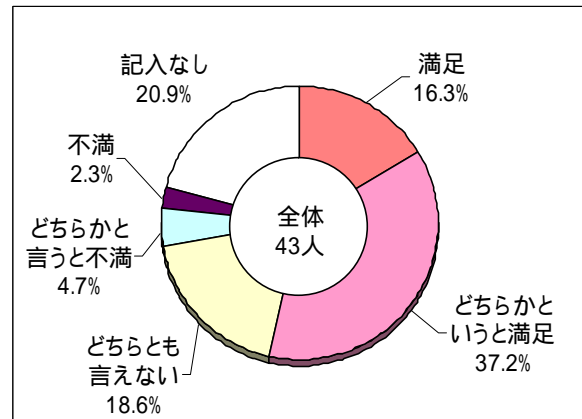


1-1-2 外環オープンハウスの展示内容についての印象について

外環オープンハウスの展示内容についてのご意見を頂きました。

(選択式で回答していただきました。)

「満足」が16.3%、「どちらかという満足」が37.2%と、53.5%の方が「満足」と回答しています。



1-1-3 今後必要な情報について

外環について今後必要と思われる情報についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

PI会議の内容。計画の進行状況。

初めてオープンハウスを見に来ました。この計画についてもまだあまり知らなかったもので、もう少し知識があった上で見れば理解ももう少し違った形で出来たかもしれません。ただ、細部の説明が多く、知りたい情報はあまりなかったです。(どうして40年も前の計画がそのまま復活したのかとかそういった事柄)そういう説明はここにはないのですか?そういうものなのでしょうか。

今回と同じような内容で、情報提供してもらうとともに、環境影響調査の結果をわかりやすくまとめて掲示してもらえると理解しやすいと思います。

環境がどのように変化するか、良い点及び悪い点を正直に記載して欲しい。

協議会の協議内容を具体的に。道路完成するにあたってのメリットデメリットを対示別にかつ定量的に明示。

一般街路の交通量がどうなるのか。

主要道路の交通量の変化(開通後の)、東名-中央高速道路間の連絡に伴う利便性(便益)は如何?入間町、成城4丁目地区への程度の排気量が見込まれ、その見込まれた排気がどのように近辺への環境に影響があるのかを詳細なデータで開示。

情報は賛成にしる反対にしる公開して欲しい。

「オープンハウス・意見を聴く会」で出された疑問、質問、意見の内容をまとめた状況報告が知りたい。

情報を平等かつ迅速に知らせて欲しい。災害時の対応。(特に工事中)

概略として、建設にあたる年数(期間)難問と思慮します。

凍結されてから半世紀もたっているのに、必要性や全国的必要度など、検討されているとは考えにくい。東京を外した(通過しない)道路も緊急時には必要。

このままで良いと思う。

関連する周辺道路計画。

開削工事、地下水の切断、立ち退きが具体的にどの場所で必要になるのかがわかる資料が必要。

大体のことはよくわかりましたが、もう少し具体的に、例えば換気の件など知りたいと思いましたが、まだ外環が出来るか出来ないか曖昧な状態ではあまり意見を言うことも出来ないような気がします。外環に限らない話になりますが、我々自身が気をつける点も多いですが、いろいろなことが前倒し前倒しで出されないと、何をいっても手遅れかなと思うことがある。環境関連だと戦略的環境アセスメントの観点の積極的導入、推進。外環に関して、特に水みちの話。外環に関して、繰り返しになるかと思いますが、費用対効果。

今の進捗状態と今後の計画の具体的な目標(計画)をもっと明確に示して欲しい。

1.地域住民の意見を重要な意思決定場面で聴取し、その動向が理解できるような地域住民の考え方についての情報。2.環境変化の情報。(大気や周辺道路の交通量の予測や変化)

今後の諸会議（協議会、会議）等で決まる、決まった事項を可能な限り早く住民に周知して欲しい。今回のオープンハウスの主催者を含め、住民の居住市区等の行政機関が出来るだけ早く、多くの情報を公開していただきたい。特に工事計画決定の段階ではこのような集会を開いて欲しい。空き地がどんどん住宅マンションが建ち、緑地が少なくなっていく一方なので、自然を残して欲しい。高速道インターからの車が、一般の自動車道を造りそばの地域道（抜け道）に流れない用にして欲しい。

換気設備（SPM, NOx, 除去装置）の詳細。

各面におけるの進捗状況。

外環道設置を推進する立場からの情報ばかりでなく、それに対する疑問や問題点についての各方面からの情報も明示して欲しい。

工事をしていく上での住民への影響等必ず出てくると思われるので、その都度オープンにして情報を伝える方法を講じて欲しい。

メリット、デメリットの展示がほとんどない。

見ていない。（時間がなかった） バス便が30分に一本で不便な場所だ。

1-1-4 外環オープンハウスの改善点について

外環オープンハウスの改善した方がよい点についてご意見を頂きました。

（意見をご自由に記入していただきました。）

【全意見】

わかりやすく説明いただきました。限定された日以外にも常に同じ場所で情報が見れると良いと思います。

もっと人が来られるように、土日とかにオープンした方が良いと思います。それと案内チラシももう少し前に入れるとか。せっかくここまでやるのなら、もう少し近所の人にも来るようにした方が良いのではと思ってしまいました。

外環オープンハウスの実施について、近隣居住者へのPRをもっと実施した方が良いのではないかと。土日も含め長期間開催してほしい。

一寸わかりません。説明者の発言が良い方法、道路等完成すると思います。

インターチェンジの紙模型程度では満足しません。小学校の展示会ではありません。

外環を作らずに問題を解決する手段についての検討結果も見せて欲しい。そもそも都心部が渋滞していることが必ずしも悪いこととは思えないので、本当に解決しなければならない問題があるのか、ということから考えていただきたい。

オープンハウス自体は出来るだけ現地で、と同時にもうちょっとアクセスの良いところでやって良いと思う。（都庁、区・市役所で常設すれば、すみません）

前回の時と変わりがないように思える。

説明・案内が適切でよく理解できた。（但し、賛否は別）地図（平面）が展示され、一応ルート・問題点が示されたが、出来れば全体（区間全部）を示す立体的地図があればなお理解が深まる。本日（2/22, 午後1:00～）では勤務のある人（実質的に家庭の責任のある人）では見学、説明を受けることがなかなか難しいので、是非土、日、休日をも積極的に考慮して戴きたい。

当地区の航空写真、拡大図が欲しい。

インターについては20号線に設置した方が交通量利便性等からみて最も適切と思う。

1-2 パンフレットアンケート

1-2-1 外環の必要性について

外環の必要性について、大深度地下を活用した外環計画について、外環の必要性を議論する上で重要と思われる観点について、外環の必要性の議論にあたり必要と思われる情報についてご意見を頂きました。

大深度地下を活用した外環計画について

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

住居環境にどのような影響が出るのか具体的に明示。

防災対策をしっかりすれば大深度を利用した方がよい。

東名 - 中央 - 関越を連絡しあう高速道路を待ち望んでいる人は多いと思う。早く完成して欲しいものである。

外環は必要ないというのが私の意見です。大きいことはよいことと考えられていた時代の計画をまず考え直して欲しい。これから人口も減っていくのに東京の街を道路だらけにしないで欲しい。

水源、地下水の変化。

私の生活の中には必要ありません。これ以上工事などをして環境を悪くしないで欲しい。

外環そのものを必要と考えていない。

狛江、世田谷区間に外環を通すとすれば、大深度地下は絶対条件。

大深度地下活用であっても、外環は不要と思う。地域住民としては「都心に用事のない大量の車」が近所を通るようになることはマイナスでしかない。

仕方がない考える。

大深度地下の活用は環境や用地買収の費用、手間を考えれば妥当であろう。事情はあったとはいえ、河川にかぶせるような形の今の首都高は美しくない。地下を通すのは見た目からも良いと考えられる。

今の環境を出来るだけ（必ず）維持してほしい。野川沿いの公園。

賛成。地上に道路を作ることの影響が大きく、合意を得にくいのではないか。

現在居住している市民の生活を考えると大深度地下（40m）は適切と思う。技術的な問題もあると思うが、深ければ深いほどよい。（N.Y.C.の地下鉄、モスクワの地下鉄の大深度）。但し、地震の場合のいろいろな可能性を考慮して頂きたい。地下ルートのところどころに標示を設置することを考慮する。

良いと思う。

良好な計画です。

必要性あり。大深度地下は最善の方法。

この質問はすでに1.カッコ内と矛盾するのでは？

外環を実施するなら大深度の活用以外に無い。

ICをもうけるならば深いとダメ。用地買収と区分地上設定を併用すべき。

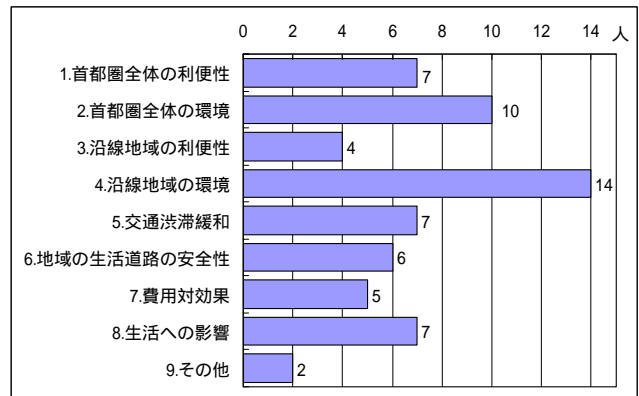
事故への安全対策について計画通りに設計されても、最近のように地震が多いこと等考えると、大きな事故が起こることも考えられる。不安が大きい。

結構だと思います。

外環の必要性を議論する上で重要と思われる観点について

(選択式で3つ以内で回答を選択していただきました。)

「沿線地域の環境」が14人、「首都圏全体の環境」が10人、「首都圏全体の利便性」、「交通渋滞緩和」、「生活への影響」がそれぞれ7人の順になっています。



外環の必要性の議論にあたり必要と思われる情報について

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

必要ありの具体的理由。

交通渋滞の緩和データ。環境への影響データ。

首都圏の利便性の向上についてアピールする方法を。

利便性だけを追求してだけでなく、マイナス面も議論して欲しい。何事にもマイナスになること、考えても見なかった「害」は出てくるものです。今「公害」といわれているものもすべて「利便性」を追った結果でしょう。

日本歴史を見ても、日本縦走の交通路はもっと北側を通っている。江戸を継いだ東京は南によりすぎている。環状にしては南側がない。

そもそも自動車を利用する物流システムそのものについて、エネルギー的にも環境面からも疑問がある。自動車が多く渋滞するから道路を作るというのではなく、鉄道等を利用する代替システムについても検討し、比較すべきである。

外環を作らなくても出来る交通渋滞の緩和方法の検討がまず必要。道路をいくら作っても車が増えれば結局いずれは渋滞が起きる。車を減らす工夫が必要。今後の環境変化の有無。工事による振動等の有無。

道路を作ることに伴って環境が良くなるという情報を積極的に与えていくべきであるとする。

安全性と経済効果。

環境影響。(大気、周辺道路の混雑など)外環ルートの通過コースを正確に情報公開する。(主地点毎の深度、避難口の所在、どこへ昇ってくるか、等々)。外観を充分考慮。(地下だから問題ないと思うが、ジャンクション、インター付近)排気ガス対策、特に排出される地点。

地域の環境対策の情報。

早期開通を望みます。

国交省の真意(絶対作ることになっているのでは?)を隠していること。

自動車の流れ、トラフィックのデータだけでなく、都市の人の流れ、量の予測データも必要。車中心でなく、人や公共交通機関の流れの将来データを。

沿線だけでなく、既存区間の人々の意見。埼玉の人は待ち望んでいる。

1-2-2 地域の課題について

外環整備に伴い地域で懸念される課題、外環が整備されないことによる課題など、身近に懸念される課題についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

経済性も利便性もわかるが住民に対する影響がどう解決解消されるのか。

東名高速で止まることは環八や246号に負荷がかかるため東名以南の南進について議論を進める。

地上部分の街路を整備する必要は十分考えられる。南北を結ぶ道路が不足している。

空気、国分寺崖線など環境破壊をおそれます。人間の知恵など小さなものです。自然は恐ろしいものです。これを忘れてはいけないと思う。

自然環境の変化(野川の水量 etc.) 外環による地価の変化。

できることにより、どこかの渋滞が解消されても、インターチェンジ付近がまた混むということではイタチごっこ。環境破壊が最も懸念される（例えば排ガスによる大気汚染、野川の生物への影響。IC付近の緑の減少 etc.）環境調査なども実施されているが、調査したからよいというのではなく、その結果について、各方面の専門家に検討してもらい、その結果を公表し議論すべき。

大気汚染、立ち退き、地下水分断等、環境破壊。多額の資金をかけて建設する必要性が理解できない。地下水についてはマンション建設にあたり各業者が保存の工夫をしているようであるが、やはり流れの変化が起きたり枯れてしまうこともあり、上手くいっているとは言えないらしい。パイプで流す程度で環境が維持されるのか疑問。

インターチェンジが出来た場合、裏道等で静かな環境が変化してしまうかどうか？

世田谷区の生活道路は狭く、危険なので外環が出来ることにより、その緩和になるという点は評価できる。但し、影響（大気、騒音等）がどの程度なのかについての懸念はある。

地下を通過するトンネルから排出される車の排気ガスの処理が確実無害か。騒音処理が確実になされるか。工事区間、期間中の市民の歩行、車運行に支障をきたさないこと。

各所出入り口付近の騒音、交通量の整理等に配慮が必要。

工事による悪影響の排除。騒音等周辺住民への迷惑。環境（地下水等）への配慮。

大深度とはいえ、工事の段階で湧水の保全是出来るものか心配。狛江市～世田谷パンフ 10 ページ ICありで世田谷 2.1万 3.4万となるデータがとても不安材料。

外環計画の実施・廃止とは別に予定地のうち公的土地の有効利用（暫定利用）を考えよ。

大深度地下になった場合、換気所からの排出ガスの影響、地下水への影響等、人体に対しての公害も不安である。

世田谷通り IC の計画のなかで狛江方面からのアクセスをよくする計画を立案して頂きたい。

1-2-3 インターチェンジについて

「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)」パンフレットでは、外環の整備や世田谷通りインターチェンジの設置の有無による、効果や影響について提示していますが、インターチェンジの設置の有無の検討にあたり、インターチェンジの設置の有無、必要性について、インターチェンジの設置の有無の検討にあたり考慮すべき点について、インターチェンジの設置の有無の検討にあたりよりよい案としていくための提案やアイデアについてご意見を頂きました。

インターチェンジの設置の有無、必要性について

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

世田谷通りが今以上に混雑することには問題がある。

インターチェンジを設けるよりも、地表面道路（街路）で利便性を向上した方が、地元に対してベターと考えられるが。

周辺の交通量の増加に伴う、騒音、空気汚染などの変化が心配だが、世田谷通りインターチェンジは利便性向上にはなるがどちらともまだわからない。

必要なし。

インターチェンジは極力少なくすべき。利便性の面からだけ評価するのではなく、周辺環境の損壊や住民の生活への影響を考えるべき。世田谷通り IC は不要と思う。

インターチェンジ設置は不要。現状でも何等交通に関して不便は感じていない。インターチェンジを設置すれば環境への影響はより大きくなる。

必要。

の問題設定は少々奇妙！住民の立場からない方が良いのと決まっている。特に世田谷通りについていえば受益者はほんの一部。99%迷惑。

検討中の5カ所すべて出来れば便利。

設置不要。前述（地域の課題）と同じ理由。

世田谷 IC は不要。

都市高速なのだから、半分は IC 必要。

インターチェンジは是非必要だと思います。

インターチェンジの設置の有無の検討にあたり考慮すべき点について

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

移転家屋数や工事費を考慮すべき。
接続道路の交通渋滞を少なくする方策を検討したらどうか。
現状に不満は何もないのでインターチェンジは不要。費用をかける必要がない。
周辺地域住民の理解と対話。
周辺住民の意向次第。
地元の状況（移転とか渋滞とか）と、得られる利便性を天秤にかける。
環境。
大深度ではない、トンネル計画。
狛江方面からのアクセス。

インターチェンジの設置の有無の検討にあたりよりよい案としていくための提案やアイデアについて

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

地表面街路の整備との対比を示す必要がある。
渋滞をさけるため、出口を多く作る。
インターチェンジは不要。
東京全体、首都圏全体の交通渋滞を解消するために、あるいは日本全体のCO₂を減らすために、さほど地元が欲しくない施設を作ることなので、では地元は何のメリットをくれるのか？（柏崎の実例から連想）というプレゼンをしてみてはいかがか。
ICも平面以下で交差するプランにしていきたい。

1-2-4 自由意見

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

せめて第3京浜までつなげてネットワーク化を図ってほしい。
早期完成に向けて努力して下さい。
外環は反対ですから、インターチェンジへの意見は記入出来ません。
10年～15年後に計画通りの外環が出来たとして、果たして良かったといえるかどうか。人口減少、産業構造の変化、国民の価値観の変化など、将来を見て費用/効果があるのか考えてみるべき。
地域にとって特段プラスはなく、マイナスの可能性が多い。費用もかかる。外環設置は不要。
外環の整備と共に埋め戻した土地を公園にするなど、首都圏を住みやすい街にしていって欲しい。
整備費用の元を取るなどということは難しいと思うが、採算性だけにとらわれず広い視野で必要な道路、外環の整備を進めて欲しい。
都市の経済とか国全体の向上ばかりに目が向けられるが、最大の課題、着眼点は地球温暖化のため出来るだけ排気ガスを規制することが第一。京都議定書を充分考慮して欲しい。これは決して地域エゴではない。
事務局長、論理のすり替えが露骨すぎて、住民に失礼（無礼）ではないか。環境の現地観測結果データ（化学的データ）は誰が責任を持って分析しているのか書面内に書いていないのは納得がいかない。（一応、私は分析の専門家）
早期完成を望む。

2. 意見を聴く会

狛江市では2月22日(火)に谷戸橋地区センターで意見を聴く会を開催し、25人の方にご参加いただきました。意見を聴く会で実施した「意見を聴く会」アンケートでは、18人の方にご意見を頂きました。

意見を聴く会開催状況

会場名	日	時	来場者	意見を聴く会 アンケート回答者
谷戸橋地区センター	2月22日(火)	18:30-20:30	25人	18人

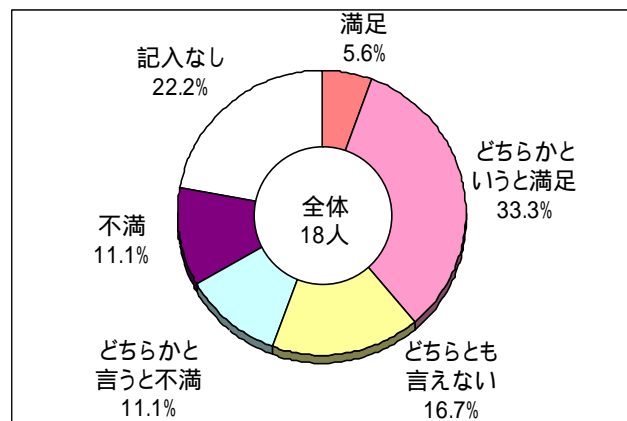
2-1 意見を聴く会アンケート

2-1-1 意見を聴く会に参加された感想について

意見を聴く会に参加された感想を頂きました。

(選択式で回答していただきました。)

「満足」が5.6%、「どちらかという満足」が33.3%と、38.9%の方が「満足」と回答しています。また、「不満」、「どちらかと言うと不満」がそれぞれ11.1%となっており、22.2%の方が「不満」と回答しています。

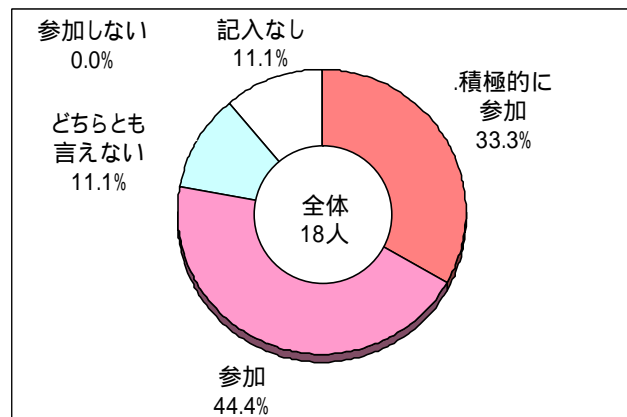


2-1-2 今後の意見を聴く会への参加意向について

今後、意見を聴く会が開催される場合への参加意向について意見を頂きました。

(選択式で回答していただきました。)

「積極的に参加」が33.3%、「参加」が44.4%と、77.7%の方が「参加」と回答しています。また「参加しない」と回答した方は0%です。



2-1-3 議論が必要と思われるテーマ・内容について

議論が必要と思われるテーマ・内容についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

交通渋滞の緩和が目的で計画されていると考えられるが、世田谷通り等、もともと渋滞の多いところにJCTを作るのはおかしい。全体で渋滞緩和が図られるようにするためにどうするのがベストかよく考えて欲しい。

表面街路の必要性について。

必要性の有無と環境アセスの結果との分析。(短期間で行ってしまわず、今日の市民意見にも配慮して行って欲しい) 複数の総合アセスを行うべきことについて、環境アセスの代替案をPI外環沿線会議でつくることを提案したい。(予算)

そう遠くない時期に排気ガスの基準が厳しくなるとは思いますが、今後電気自動車の使用がどのようになっているか予測していただきたいと思います。電気自動車が普及すれば環境がかなり改善されると思いますのでその点お願いいたします。

外環は実際に必要なのか、もっと議論すべき。説明を受けてあまり必要ないのではと思ったのでジャンクションインターチェンジを使用する方より周囲で害を受ける方のほうが多いと思います。

車優先社会と外環の必要性について、確かなデータに基づく議論。

外環による、通り抜け交通の削減効果についての評価。

十分なデータを取り、情報を開示した上で段階的に話を進める。前もって質問状を集め、整理して時間を有効に使ってはどうか。話がとびとびになって、ごまかされている気がする部分もある。

あまりに地区限定であり、広域的視点がない。非常に少ない。地区環境には、復元技術を開発されている。行政的な言い回しの回答が多く、一般の人ははぐらかされている気もされている。もっと正直な回答をしてよいのではないか。

必要性があるのか。環境の悪化。騒音や振動の問題。大気汚染の影響。

基本的な問題(つまりルート、必要性)から再検討すべきだ。排気ガスのクリーニングが甘い。プロアーだけでは都市空気を大きくダーティにする。

環境、必要性、京都議定書、CO₂の話し合い。

環境、代替案、お金、東名以南。

必要、不要。国は必要を前提として計画を進め、この種の会を開催している。一種の欺瞞ではないでしょうか。車社会、車の便利さだけが強調されている。

自分の子供にも30年前前から必要でないときに乗らない、免許も取らない等と教えておりました。石油等皆輸入の日本経済のことを考えたら、そんなに使ってはいけないと思います。日本の政策をもっと真剣に考えるべき時期に来ていると思います。

必要性について。

2-1-4 自由意見

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

野川の自然環境を保護するような積極的な対策を検討して欲しい。(地下水流等の変化による増水、枯渇が起きないように、事前調査をしっかりと実施し影響がないようにする等) 世田谷通りにJCTを作るのは反対。今以上の渋滞が予想される。大気環境の相当の悪化が懸念される。一般道の渋滞状況等、しっかりと調査して欲しい。工事による振動、低周波騒音の影響が心配。

便利になればなるほど車が多くなり害がある。予定している土地が利用しやすいとのことですが、それは自然が多いということでそれを壊すことはない。自然は一度壊れたら戻らない。

渋滞解消に向けて実現を期待します。

将来交通量予測を出されたデータは、一般市民にも(ITを駆使できない人にも)手に入れやすくして欲しい。説明責任の根拠はタイムリーに今回の意見を聴く会等にも提出して欲しい。インターチェンジの有無も事業決定に大きな影響を与えるので、周辺および開催自治体の市民同士が議論出来るよう、予定地附近だけでなく、市内・区内さまざまな場でこのような会を開催すべきと考える。自分自身は外環不要、もちろんインターチェンジも不要と考える。

外環は確かに必要と思います。ルート決定も非常に難しい問題です。必要なのは環境の影響を受ける人達の配慮だと思います。その点を十分検討し、出来るだけよい環境が保たれるようお願いしたいと思います。

このような会がアリバイと化さないことを祈ります。我が家の人口4人中2人が免許を持ち車も1台保有しているが、車が動くのは月に2回ぐらい。東京ではそんなに車に乗る人ばかりではない。(免許を死蔵の人多し)青梅あたりでは必要でしょうが。

都市整備局の担当部長さんのお話ですと、外環は必要性が高いとのお話で都民に理解して欲しい！とのことですが、住民側の(PI外環沿線協議会)の必要性の有無に対しての話し合いは原点でお話を聞いて下さっているのでしょうか？

必要である。多くの方が満足していく対策・対応をして、早期完成を望む。環境調査の継続と復元技術をPRしてよい。

今後も市民の意見を十分に聞いて欲しい。

決定は簡単。結果は子孫に大変な重荷。真のPIを実施するにはどうしたらよいか。サステナブル・コミュニティをも考えて頂きたい。

外環に限らず、国、都は既成事実を前提に物事を進める。これ以上、高速道路は不要。基本から考え直す発想が必要。果たして、現在の国、都の為政者達にそのような根本理念、発想の転換が望めるでしょうか。残念無力ながら今後の事態によっては、住民運動を組織しなければならない。答弁、説明がすべて自己防衛的かつ、数字に根拠をおいている。

周辺環境への影響。排気ガス、地下水等、必ず悪影響があるので反対である。完成する頃には人口も減少し、車もきっと少なくなると思う等、外環は必要ない。車を減らすことを考えるべきだと思う。

首都圏全体の交通状況から早く建設すべきである。また、東京IC以南も具体化すべきである。

2-2 意見を聴く会で頂いたご意見

2-2-1 狛江市 2月22日意見を聴く会議事概要

日時：平成17年2月22日（火） 18時30分～20時30分

場所：狛江市谷戸橋地区センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：狛江市

参加者：住民25名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路事務所長 秋山 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	道家 外かく環状道路担当部長 邊見 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
狛江市	水谷 都市計画部計画課長 牧野 都市建設部計画課都市計画係長

提示資料： 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16号、第17号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について
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）
外環の地上部の街路について
環境の現地観測結果（四季）概要版

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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査（四季）に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年の地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

東京都

- ・計画づくりの早い段階からICなどについてより具体的な案をいくつか提示し、地域の皆さんの意見を幅広く伺って、よりよい計画案にしていきたい。

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】

- ・大深度にするのであれば、ルートを再検討すべき。
- ・湧水など豊かな自然がある野川の下に、大深度とはいえなぜこのルートに外環を整備する必要があるのか。なぜ昭和41年の計画にこだわらなければならないのか。他に代替案もあるのではないかな。
- ・事業費がいくらになるのか、予算の出所を教えてください。
- ・自動車がどのくらい早く走ると、CO₂が何%減るのかを数値で示すことはできるのか。
- ・道路が大変良くなっていることや環境への影響を考えると、当初考えていたよりも外環の必要性はなくなってきているのではないかな。
- ・現在の環八はどの程度交通容量を超えているのか。環八の交通量が2割削減すると、どのくらいの効果があるのか。
- ・関越から東名の旅行時間が15分とあるが、整備後に交通量が増加して、すぐに15分でいけなくなってしまうのではないかな。
- ・渋滞の原因を詳細に把握して、外環整備以外の方法を考えることもできるのではないかな。
- ・環境を考えれば、自動車を少なくするようなことを考えるべきである。
- ・2050年の段階で現在よりも交通量が多いという理由を知りたい。
- ・これまでに予測が外れるということがあったので、外環の将来交通量の予測にあたっては様々なことを考慮して検討してほしい。
- ・高齢者が練馬から東名まで、長時間地下で運転することはできるのか。

(回答：国土交通省)

- ・JCTの用地の確保の観点、これまでに都市計画の制限をかけてきた経緯をふまえて現在のルートが最適だと考えている。
- ・地球温暖化の京都議定書の関係で、CO₂の排出削減の対策の中には、自動車の流れをスムーズにするということが含まれている。道路整備を進めるとともに、施策で自動車の流れをスムーズにしていくことが必要と考えている。
- ・事業費はICが無い場合、概算で約1.2兆円と考えている。
- ・民営化会社が道路を整備する時は、民営化会社が資金を借り入れして建設し、通行料で返済するので、高速道路の利用者が費用を負担することになる。採算がとれなくても必要だと考える道路は国が直轄で整備する。この場合は道路特定財源を使うため、通行料は取らないことになる。
- ・外環を整備すると、走行速度が向上し、また走行距離が短縮されることでCO₂が削減される。
- ・一般都道府県道以上を走行する自動車を対象に、例えば1都3県でCO₂の排出量を示すことができる。
- ・首都高や環八の混雑が緩和されるとともに、現在、道路ごとの役割分担ができていないため、生活道路に通過交通が入って来ている状況も改善するため、現時点においても外環は必要と考えている。
- ・お正月の首都高速道路はスムーズに走行できるが、その場合の交通量は平常時と比較して1割強程度減少した状態である。交通量の2割削減は効果として大きい。
- ・渋滞対策として、ボトルネック対策などの局所的な対応と通過交通を抜本的に排除するという対応など、原因を分析して実施してきているが、首都高や環八などの渋滞は局所的な対策では解決が難しいと考えている。
- ・免許保有者数や自動車保有台数を考慮すると、交通量は2020～30年にピークとなり、その後減少していき、2050年で現在と同程度と予測している。
- ・人口やGDPなど様々な要因を考慮して予測をし、これら変動した場合の感度分析も行っている。
- ・トンネルの断面、照明、壁面のデザインなど今後工夫をしていきたい。
- ・高齢者だけでなく一般の人も含めてトンネル内の安全性は極めて重要な課題と考えている。

【環境影響について】

- ・この辺りは沼地の上であり、ここから地下水が入って野川に入り込んでいる。
- ・去年の環境調査の結果は異常なデータなので、それをもとに予測をせずに、引き続き調査をしてほしい。
- ・地下方式になっても、JCTやIC部で環境が破壊されると考えられるので、しっかりと対応してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・野川の自然は守っていきたいと考えており、道路整備とどのようにして共存していくのかということが課題である。
- ・環境への影響はアセスの手続きの中で、具体的に予測、評価していくことになる。
- ・昨年のはじめは野川の水がほとんど流れず、後半は大雨の影響でかなりの水がながれており、幅広いデータがとれたと考えている。予測するとすれば、このデータが使えるかどうかを判断する必要がある。
- ・地域のみなさんが集められているデータもあると聞いているので、是非話を聞きたいと考えている。

(回答：東京都)

- ・東京都のディーゼル車規制もあって、SPMが平成13年に比べて、平成16年で自動車排出ガス測定局の平均で約3割削減されている。

【検討の進め方について】

- ・外環の必要性に関して、住民の意見は反映されるのか。
- ・今後どういう手続き、スケジュールで議論をしていくのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環の必要性から、計画の原点に立ち返って議論することとしている。必要性に関しては、沿線地域の方々や首都圏全体の方など様々な意見を聴きながら検討している。
- ・PI協議会で課題として残されたことに関して、PI会議で議論していく。

(回答：東京都)

- ・東京都としては外環は必要であると考えている。整備にあたり地域に影響もあるので、みなさんの意見を聞きながら、外環の方向性を出していきたい。

【その他】

- ・外環に関して、狛江市にはどのように働きかけ、市はどのような反応をしているのか。また、市の役割は何か。

(回答：東京都)

- ・狛江市には機会あるごとに説明し、意見交換などを行っている。

(回答：狛江市)

- ・高架構造の道路に関しては、昭和63年の狛江市議会で反対議決がでており、現市長はそれを尊重して反対している。
- ・市としては外環に関する結論は出していない。