

# 世田谷区

で頂いたご意見の紹介

# 世田谷区で頂いたご意見の紹介

## 1. オープンハウス

世田谷区では2月19日(土)に砧小学校、2月21日(月)に喜多見東地区会館の合計2回のオープンハウスを開催し合計64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34人、「パンフレットアンケート」では22人の方にご意見を頂きました。

### オープンハウス開催状況

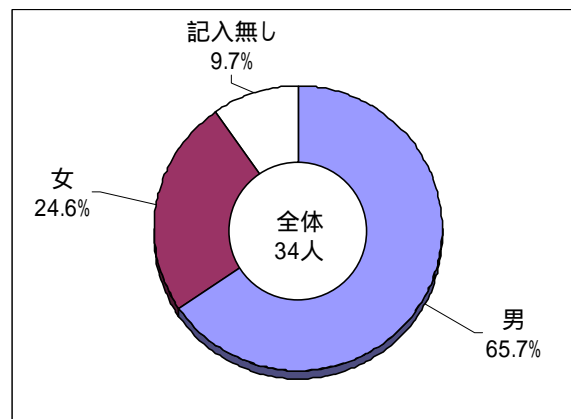
会場名	日	時	来場者	オープンハウスアンケート回答者	パンフレットアンケート回答者
砧小学校	2月19日(土)	13:00～17:00	39人	14人	14人
喜多見東地区会館	2月21日(月)	13:00～18:30	25人	20人	8人
合計			<b>64人</b>	<b>34人</b>	<b>22人</b>

### 1-1 オープンハウスアンケート

#### 1-1-1 回答者の属性

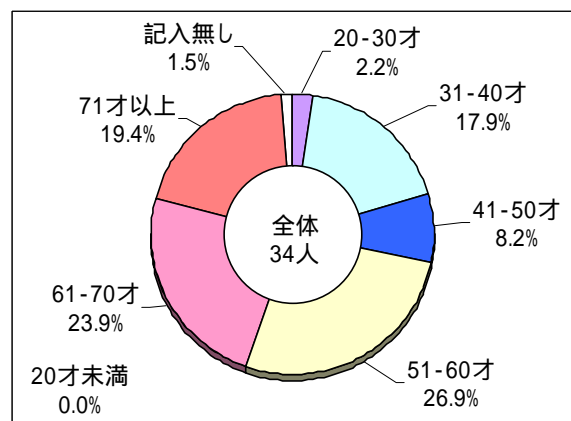
##### 性別

回答者の性別は「男性」が65.7%、「女性」が24.6%となっています。



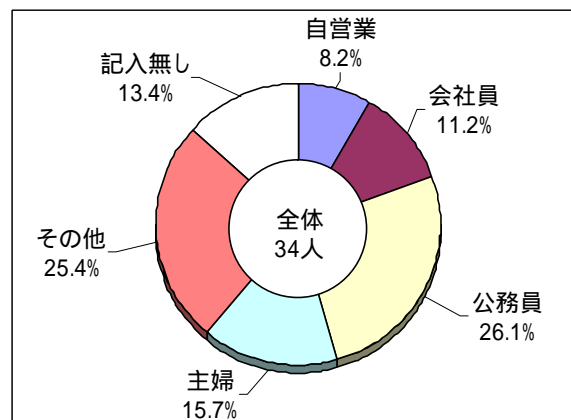
##### 年齢

年齢層は「51-60才」が26.9%、「61-70才」が23.9%、「71才以上」が19.4%となっています。



##### 職業

職業は「公務員」が26.1%、「その他」が25.4%、「主婦」が15.7%となっています。

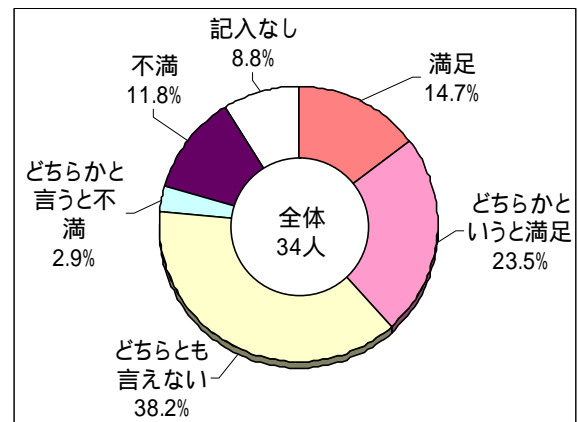


## 1-1-2 外環オープンハウスの展示内容についての印象について

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 14.7%、「どちらかという満足」が 23.5%と、38.2%の方が「満足」と回答しています。また、38.2%の方が「どちらとも言えない」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】

- 自宅に与えられる具体的な影響が知りたい。
- 費用対効果の数字。
- 市民と資料を基にした論議を重ねて協議会を多く持つこと。
- 環境アセス結果の広報。費用効果。
- 実施時期がいつ頃になるか、逐次情報を流してほしい。これ以上の情報はオープンハウスではもういらぬのではないかと考えます。(4~5回すれば充分)
- 外環沿いに多数ある湧水への影響がないことを説明する資料。
- 計画スケジュール。
- 効果も影響も含めた客観的で公正なデータ。
- 工期。
- オープンハウスのお知らせが非常に遅いと思います。
- 検討項目ごとのタイムスケジュールの提示。
- 外環がいつ頃に完成するのか。
- 現段階の進行状況。外環関係者が、今どのような仕事をしているのか。仕事内容、変化があればその都度報告すべき。
- 早く進めてほしい。
- 世田谷通りにインターチェンジを設置する場合の粉じん、排気ガス、騒音の詳細なデータの提示。
- 現況から、世田谷通りにはインターチェンジは必要なしと思われます。
- 法律的な件、技術的な件(作業員の健康などといった。技術的に解決できるはず)。この狭い場所にジャンクションを作成する計画が無理だと思います。計画を見直し、環境に影響が少ないジャンクションの設計をし直してください。
- 緑地の保全(湧き水はどうなるのか)生き物(全ての)などがどうなるか、一番気になるところです。
- 地域環境に対する環状道路の影響についての情報。
- 今後の計画進行状態。
- 具体的な考えはない。
- 練馬方面、青梅街道方面のオープンハウスも開催してほしい。
- 出来れば早く造ってほしい。
- 地権者なので早期に。
- 環境アセスメントを行った時の内容。
- 地区PI協議会というものを継続的に開催して頂きたい。地区のPI委員さん方から、活動状況などを聞かせて頂きたい。

## 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】

環境への影響のオープン

移転計画世帯についての説明資料がない。

案内が区報に載るのが直前、チラシのポスティングも限られた沿線地域だけでは少なすぎます。案内チラシには「外環」という言葉だけではなく、どこに計画されているのかという地図を掲載してください。

顧客サービスを民間に見習い、トップも少しはのぞいた方がよい。

寒かったです。2月だから仕方ないのでしょうか。

もっと映像的なものを増やした方がわかりやすいのでは。

今後の見通しを答えられるようになるまで、オープンハウスなどやっても意味がない。(税金の無駄)

30年以上も前の計画を見直し出来ない理由が明瞭ではありません。この件に関しては説明員の説明に合理性が感じられません。

住んでいる人、使う人が満足できるものがあるのでしょうか?ありがとうございました。

模型を大きく見やすくしてほしい。

小学校、中学校の学生さんにもわかるようにしてほしい。

時間が無くてよく見ていないので意見無し。(来るのが遅かった)

## 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】

大深度地下であれば環境への影響は少ないと思う。

経済効率を度外視して考えれば、大深度を活用した計画はそれ自体は良いと考えるが、財政難の時代に逆行する計画ではないかと考える。

世田谷区の大深度だけでなく、開削、橋の組み合わせであるので大深度だから OK とは言えない。将来の人口推計・GDP の縮小、政府の財政赤字等を総合的に考えると、外環計画自体を中止すべきと考える。

地下化計画は、住民の懸念を和らげたと思うが、巨額の国費を投ずることについて費用効果を正しく吟味して広報すべきである。本四架橋や東京湾横断道路の轍を踏まないでほしい。

賛成。

賛成です。即刻実施願いたい。(必要性の議論を今更する必要はない)

外環は極めて必要性が高いので、作るべきであり、そのため大深度地下しか理解が得られにくいとすれば、地下で作るべきである。

地下計画には賛成です。

賛成。

外環は必要ありません。

この地域では地下も地上も被害を受けることになり、大変心配しています。

環境アセスを充分にして、自然の保全を極力守って造ってほしい。

一見、町に与える影響が少なく良さそうに見えるが、地下に大きな建造物をつくることに対する安全性の不安、環境に与える影響、大きな問題があると思う。

日本の土地状況を考えて、仕方なき計画だと思う。

環境道路は必要と思います。

震災やトンネル内火災発生についての十分な対応策と避難路の確保を行うとともに、インターチェンジは(青梅、東八、20号)に是非作ってほしい。

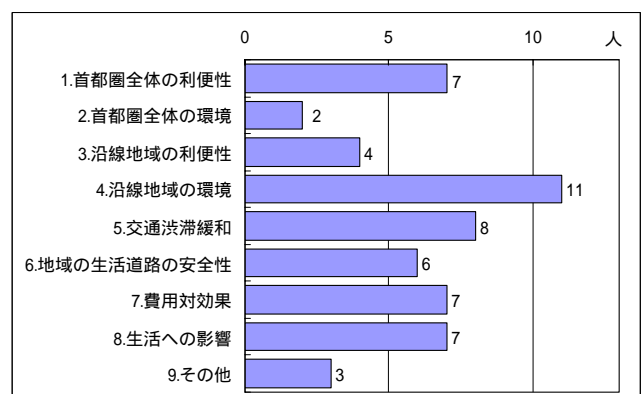
地下にすべき。

外環は必要ない！！が本音です。自転車で通れる道路が必要と思う。

#### 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 11 人、「交通渋滞緩和」が 8 人、「首都圏全体の利便性」、「費用対効果」、「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】

費用対効果の具体的資料。

環境、将来の交通量。

国が出している資料の根拠データとその信憑性の立証。

具体的な計画がわかるようにしてください。

立ち退き補償内容。

住民の意見を聴くばかりで行政側の具体的実施時期の明示がない。タイムリミットを設定(3~5年以内)して、早急に計画実行を明示すること。

他の道路の渋滞緩和予測(環八、環七、首都高3号、4号、都心環状、環八沿い生活道路)、東名-東北方向の時間短縮効果。それらの経済波及効果。

計画スケジュール(年度計画等)。

環境が守られるかどうか。

効果も影響も含めた客観的で公正なデータ。

生活環境への影響。(水、空気、騒音)

一部データで公開されていますが、インターチェンジができた場合の費用対効果及び交通渋滞の緩和など、改善され良くなる部分をもっとアピールしてください。

早く決断すべき。

会場地域へ子供も高齢者も理解ができるようなチラシを戸別に入れる事が必要と思う。オープンハウス?何それーと言っている人が多い。

## 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。)

環境の悪化。

自宅に近いので不安です。

国分寺崖線の生態系、環境にどういう影響があるか。谷原地区が移行してくるといふ危惧にどういふ説明ができるか。

住宅計画を立てられない。

外環導入時の地権者への補償内容を早めに通知すること。土地(周辺地域)の利用活用を目指し、容積率の増加や3階建ての認可等工事と平行して、区や都が実施していくこと。

移転住宅に該当することから、早急なスケジュール発表。移転者への対応計画を把握したい。

野川の保全。

一回道路ができたら、自然は二度と元に戻ることはありません。

外環整備に伴う歴史や自然の破壊。

自然環境が守れなそう。町の良さがなくなる。(どこにでもある都市になってしまいそう)

早期の環状道路の完成。

## 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】

外環道路の基本的な目的との関連で議論すべきです。

世田谷は不必要。

不要。

世田谷通りがこれ以上渋滞しない方がよい。よってICはいらない。

JCT周辺の交通環境が良くないので、車は東名の出口か世田谷通りのICから出ると思うが、世田谷通りは現在でも過飽和であり、ICをつくることは無謀だと思う。

高速道の中途下車可能は沿線の利便になる。高速料金も近距離利用者の便宜を図るべきです。(安く)

IC(世田谷通り)の必要性はかなり大きい。湧水への影響はないことは説明できると思う。騒音は防音壁等で緩和される。世田谷通りの渋滞は、従来からあるもので、並行する都市計画道路を整備すべきである。(清瀬居住で、調布の親の所に毎週見舞いに行く。東名も使う。だからICが必要)現状ではIC設置は不可能だと思います。

設置の場合、周辺の地域の整備。

必要性はわかる。

インターチェンジについてはよく分かりません。

世田谷インターチェンジを作り、埋めてしまう場所の上部利用は世田谷通りなどを拡張して道路として使う。

ある方がよい

### 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】

ICで接続する道路の現在の交通状況。

世田谷通りについては交通量の予測を十分に行ってほしいが、現状ではIC設置は無理ではないだろうか。

高速道の中途下車可能は沿線の利便になる。高速料金も近距離利用者の便宜を図るべきです。(安く)

このICを利用する人々(5kmくらいか)の多数の意見を参考にすべし。設置反対者の反対理由へのできるだけ対策の実施と、その効果の説明。

地域の利便性。

車の流れを良く。

世田谷インターができること、外環や東名へのアクセスが格段に良くなる。利用者にとってありがたい。

渋滞の緩和。

## 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】

目下のところ思いつかない。

民間で普及済みの顧客満足（CS）、現場重視。

提案の内容は、影響を小さく抑えた良い案だと思う。透明防音壁を設置しても良い。(高いもの)  
影響についての検討する際、今後普及が見込まれる電気自動車、ハイブリッド車などのデータも組み入れてはどうか。

## 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】

昭和 41 年の計画が基本であるが、こんな古い計画をそのまま進めている事に疑問を感じる。

全てのデータを公開すべきだ。

早期断行。

必要性が高いので、是非推進してもらいたい。

外環計画は中止してください。

外環の必要性についてはまだまだ疑問が多く、さらに検証が必要だと思います。

工事中の渋滞対策を十分に。

外環の計画が立案されてから 40 年近くになり、はっきりとした形で決着して欲しい。

早く決定をしてください。自身の計画も立ちません。



## 2. 意見を聴く会

世田谷区では2月19日(土)に砧小学校、2月21日(月)に喜多見東地区会館の合計2回の意見を聴く会を開催し合計40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、16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
砧小学校	2月19日(土)	15:00～17:00	21人	6人
喜多見東地区会館	2月21日(月)	18:30～20:30	19人	10人
合計			40人	16人

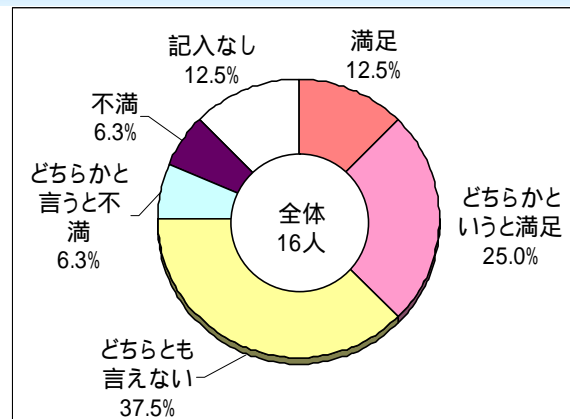
### 2-1 意見を聴く会アンケート

#### 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12.5%、「どちらかという満足」が25.0%と、37.5%の方が「満足」と回答しています。また、37.5%の方が「どちらとも言えない」と回答しています。

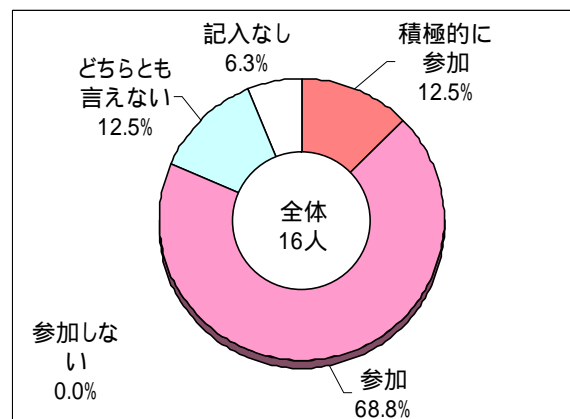


#### 2-1-2 今後の意見を聴く会への参加意向について

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12.5%、「参加」が68.8%と、81.3%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】

工期。

意見が本当に聴いてもらえるのか疑問です。「必要性」の議論について、詳しく聞きたかった。

”オープンハウス” いったい何? という人が多い。

環境。

現状調査はこれで充分か?

地権者を第一に考えるテーマ。環境問題も大切なのですが。

住民に近いテーマで話し合いがしたい。

環境に与える影響。効果についての詳細な分析。

## 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】

住民の声に充分答えてほしい。外環を前提にするのではなく、まずは科学的説明を。

京都議定書の実行で世界をリードする志を持ちなさい。

時間がなく途中で失礼してしまい、あまりよく見ることも聞くことができず、今回は感想はありませぬ。今後も住民が参加できる機会を多く作って頂けることを期待します。

住民の、特に子供の健康を重視してほしい。車のための道路であってはならないと思う。

外環を整備される際、地元利用者の利便性に主眼を置き、青梅インター、東八インター、20号インターは是非作ってください。また、環状道路としての機能をアップするために、東名より先(南側)東京湾岸線までの環状道路という位置づけであると良い。早期完成をお願いします。

早く工事を進めてほしい。

東名の南の通り第三京浜の方に車を流したら良いと思う。そこまでの工事が出来たらよいと思う。

世田谷通りへのインターチェンジは不必要だと思う。環境を汚し、自然を壊すことは可能な限り少なくしていただきたい。成城のみつ池のホタルを滅ぼさないで下さい。

一日も早く外環が成立して欲しい。

出来るだけ早く話を進めるよう希望します。次回は今日の問題点の回答をしてください。

東京に残された貴重な環境を守ることを第一優先に考えてもらいたい。将来の地球環境を考えると、効果のあやしい(?)大規模道路の建設は見直すべきだ。計画ありきでゴリ押しせず、ちゃんと考えて!PI外環沿線会議は公開で行われるのでしょうか。もう一つの会議もあると聞きましたが、「意見~会」? そちらはどうでしょうか。密室での話で方向が決まったりしないようにしてください。

## 2-2 意見を聴く会で頂いたご意見

### 2-2-1 世田谷区 2月19日意見を聴く会議事概要

日時：平成17年2月19日（土） 15時00分～17時00分

場所：世田谷区砧小学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民21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
世田谷区	栗下 道路整備部長
	青山 道路整備部道路計画課長
	海津 道路整備部道路計画課係長

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

- ・ P I協議会が2年間のとりまとめを出し、P I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】

- ・道路交通センサスで調べたところ、外環の埼玉区間では、整備後に周辺道路の交通量がほとんど変わらないか、逆に増加している。
- ・将来交通量の資料は最近出てきたため、今後検証が必要である。
- ・首都圏の通過交通を迂回させるために、外環以外の方法はないのか。
- ・建設のための費用をどこがどれだけ負担することになるのか。
- ・国をあげてCO<sub>2</sub>を14%減らしていかなければならない状況なので、道路整備そのものを減らすことを考えるべきではないか。
- ・車の走行速度が上がればCO<sub>2</sub>が減る。広く国民の視点にたって早く整備すべき。
- ・全国総合開発計画を見直すという話を聞いているが、それとの関係で外環はどのような扱いになるのか。
- ・料金所は必ずつくらなければならないのか。
- ・計画の規模を小さくして、建築制限がかかる世帯を減らすことはできないのか。

(回答：国土交通省)

- ・埼玉県では近年交通需要そのものが非常に伸びており、外環ができたことで、交通量の伸びが抑えられている。
- ・将来交通量で外環を利用する交通量の内訳をみると、埼玉～神奈川間の交通がかなり多い。外環整備以外の方法でこのような通過交通を処理することは難しいのではないかと考えている。
- ・事業費は3JCTの場合で1兆円超える。民営化会社がつくる場合は、民営化会社が事業費を負担する。国が直轄で整備する場合、道路特定財源で費用をまかなう。
- ・自動車が生活と切っては切り離せない状況でCO<sub>2</sub>を減らすためには、出来るだけスムーズに走行できる工夫をしていくことが重要であり、そのために外環などの道路整備は重要。
- ・全国総合開発計画を見直す方向で検討中と聞いているが、首都圏で見れば、三環状道路整備は最優先となっており、外環の重要性は変わらないと考えている。
- ・一般的に、国が直轄で整備する場合は無料となるため料金所は必要ないが、民営化会社が整備する場合は有料になるため料金所が必要となる。その場合でも、今後はETCの普及も進むため料金所の構造はコンパクトになっていくものと考えられる。
- ・JCT構造を小さくしたり、ランプ部の傾斜を工夫するなどして、地域への影響をできるだけ小さくしていく工夫をしていきたい。

#### 【環境影響について】

- ・世田谷の環境状況は、現在の大泉と比較するとどうか。
- ・京都議定書を踏まえて、外環を考えてほしい。
- ・環境を考えれば、車社会の転換が必要ではないか。
- ・換気所間の距離はどのくらいか。
- ・パンフに記載されているような地下水の対策工法で、上手く地下水を流すことができるのか。
- ・環八、環七でCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>が減ると言うが、外環も含めて考えても減るのか。
- ・首都高中央環状新宿線では、工事で地下水の変化が起こり井戸水が枯れたという話を聞いたことがあるが、計画通りにいっているのか。
- ・今年の環境は異常であったと思うが、環境調査を今後も続けるのか。
- ・持続可能な環境をつくることを考えると、今後、国はどのような指標で、どういう思想で道路をつくっていくのかを明確に示す必要がある。

(回答：国土交通省)

- ・練馬区と世田谷区において大気やその他の項目の観測結果の傾向は数字上大きな差はないと認識している。
- ・道路を整備し交通が流れるようになれば、低速度走行が減り、CO<sub>2</sub>の排出が減ることになるため、温暖化の対策としても有効と考えている。
- ・地下からの出入口には排気ガスの漏れ出しを防ぐため換気所を設けなければならないので、3箇所JCTと、ICをつくるとなればIC部に換気所ができる可能性がある。ただし、世田谷通りICの場合はJCTと換気所を共有できると考えている。

- ・地下水対策として京都の地下鉄の対策事例を紹介している。この対策をしたことで、上流と下流で地下水の高さに大きな変化はなかった。外環でも予測評価して対策を検討する必要がある。
- ・NO<sub>x</sub>、SPM、CO<sub>2</sub>については外環の影響を見込んだとしても、全体で見ると減少する。
- ・昨年は変動の大きい気象ではあったが幅のあるデータが取れたと考えている今のデータをベースに検討するが、通年データ、常時観測データ、気象データ等を見ながら予測していくことになる。したがって環境調査は通年観測が行われたら一旦終了する予定である。
- ・日用品や食料品はほとんど車が運んでいるなど、私たちの生活に自動車は欠かせない存在になっている。このような状態でCO<sub>2</sub>を減らすには、単体規制とともに渋滞している道路を減らすことも必要。
- ・自転車、歩行者を対象とした施策の充実や自動車の高度化等、環境負荷を軽減するためにいろいろな工夫をしていかなければならない。

(回答：東京都)

- ・首都高速中央環状新宿線では換気所のデザインは地元と専門家を入れて協議をした。
- ・首都高速中央環状新宿線の工事により、井戸枯れ等の苦情は出ていないと聞いている。

### 【IC検討案について】

- ・将来交通量は、どのような根拠で算出したのか。
- ・外環を整備しても、外環周辺の交通量に著しい変化がないように見える。
- ・ICを整備する時、世田谷通り、多摩堤通りもあわせて整備をするのか。
- ・立ち退きが生じないような検討はできないだろうか。

(回答：国土交通省)

- ・交通量は2020～30年をピークに減少するという前提で、平成42年(2030年)の状況を想定し、それまでに整備される予定の道路を見込んだ上で算出している。
- ・外環を整備すると環八、首都高で1～2割程度の交通量の減少が見込まれる。正月の首都高はすいすい走れるが、これは平常時より交通量が1割強程度少ない状況であることから、交通量が1割減るといことは大きな変化である。
- ・できるだけ地域の影響を小さくするという観点から外環本線を地下化としているが、東名高速は地上部にあるので、地上部との接続は避けられない。移転に関してはできるだけ影響が小さくできるような様々な工夫をしていきたい。

(回答：東京都)

- ・世田谷通りは完成しており、またJCT周辺の多摩堤通りは都市計画道路ではないため、現在は新たな整備の予定はないが、ICをつくる場合には影響を考慮し、区とも相談していきたい。

### 【検討の進め方について】

- ・計画のスケジュールはどうなっているのか。
- ・ICをつくるつからないの答えを決めるのにどのくらいかかるのか。
- ・生活がかかっているため、10年経ってだめだったという話では困る。
- ・外環の検討は実に遅い。

(回答：国土交通省)

- ・現在は必要性を議論する段階であり、十分に議論しながらできるだけ速やかに結論を出していきたい。
- ・都市計画手続きに入ってから1～2年、その後構造にもよるが供用まで10年ぐらいかかる。
- ・外環の必要性の検討期間に関しては、計画が広く都民の共通認識となれば都市計画の手続きに入っていく。

## 2-2-2 世田谷区 2月21日意見を聴く会議事概要

日時：平成17年2月21日（月） 18時30分～20時30分

場所：世田谷区喜多見東地区会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民19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
世田谷区	栗下 道路整備部長 青山 道路整備部道路計画課長 海津 道路整備部道路計画課係長

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

- ・ P I協議会が2年間のとりまとめを出し、P I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】**

- ・人口は今後減少する傾向にあるが、交通量はどうなるのか。
- ・中央環状と圏央道ができれば、外環は不要ではないか。
- ・ルートの変更は考えられるのか。
- ・まず最初に地権者に説明すべき。地権者も交通量が増えることから外環が必要と思っている。
- ・将来交通量を見ると、環八は外環をつくらなくても交通量が減っている。外環を整備することで、この地域への影響を上回る効果があるのか。
- ・将来交通量の予測にあたって、誘発交通を考慮しているのか。
- ・将来交通量はどうやって算出しているのか。
- ・IC計画地近くに住んでいて、粉じんに悩まされているが、長いスパンで見れば外環は必要な道路。
- ・自然環境への影響もあると思うが、早く着工してほしい。
- ・計画線の中で制限を受けている。即着工してほしい。後世にものを残したい。

(回答：国土交通省)

- ・人口は2006年をピークに減少するが、免許や自動車の保有者は今後も伸びるため、交通量は2020～30年がピークになり、その後減少していく。
- ・外環ができることで首都高や環八全体でも交通量は減少すると予測され、外環の整備効果はあると考えている。また、外環を利用する交通の内訳をみると、特に横浜、神奈川と埼玉間を移動する交通が多く、処理するためにも外環が必要と考えている。
- ・外環整備を考慮してODを設定しているので、予測可能な誘発は考慮している。
- ・将来交通量の算出に関してはPI会議や技術専門委員会で資料を公開している必要であれば、資料を送付するとともに説明もさせていただく。

**【環境影響について】**

- ・昨年は異常気象であったため、1年間の環境調査では不十分ではないか。
- ・環境への影響評価に、市民が参加することができるのか。
- ・ぜひ野川の流域連絡会の話聞いてほしい。
- ・世田谷には地域で活動している人が多いが、その人たちが集めたデータを予測評価に活用する気はあるか。
- ・環境調査の観測点は実態とかけ離れていると主張しているが全然反映されていない。
- ・大気の観測地点に関して、次太夫堀公園の観測場所は幹線道路から大きく離れており、また立川崖線と野川の間では大気の観測を一カ所もやっていない。調査箇所を見直す必要があるのではないか。
- ・環境調査結果資料の大気観測結果に関して、調査日の曜日が分からない。資料はもっとわかりやすくつくるべき。
- ・大泉JCT周辺と世田谷の大気の状態はほぼ同じであるが、降下煤塵は大泉よりも世田谷の方がひどい状況にある。
- ・今回の環境調査の結果だけで、しっかりと環境影響の予測ができるのかが心配である。
- ・地下水も調査地点が少なすぎる。特に東名の南側の調査箇所が少ない。少しでも心配事があれば調査をすべきではないか。
- ・環境は経年変化を把握することが重要である。世田谷区も環境調査用のデータを完備していない状況であり、調査が足りないものに関しては、追加調査が必要である。
- ・東名JCTにある換気所について、この場所には地下に外環本線がないのになぜ換気所があるのか。

(回答：国土交通省)

- ・昨年は変動の大きい気象ではあったが幅のあるデータが取れたと考えている今のデータをベースに検討するが、通年データ、常時観測データ、気象データ等を見ながら予測していくことになる。したがって環境調査は通年観測が行われたら一旦終了する予定である。
- ・今回の環境調査はPI協議会のエリア懇談会で、住民協議員の意見を聴きながら進めている。環境に与える影響は極力少なくなるよう検討する必要があり、対策については、事業実施の段階で沿線住民の皆さんのご意見をお聴きしながら検討を進める。
- ・地域の方々から意見をもらえるのであれば、是非話を聴かせてほしい。また、データを頂ければ使えるものか検討したい。

- ・NO<sub>x</sub>、SPMは大気中で拡散するので、観測地点を密にすれば極端に数値が異なるということはないと考える。
- ・東名JCTの換気所は地下で本線とつながっており、排気ガスの流れを換気所方向へつくり、換気所で処理し地上に出す構造となる。なお、換気所からの影響に関しては、環境影響評価の中で予測評価していく。

### 【IC検討案について】

- ・ICを設置する場合、通過交通が生活道路に入り込む恐れがあるが、IC周辺の道路整備はするのか。
- ・東京ICと近いところにもう一つICをつくる必要があるのか。
- ・世田谷通りICを設置した場合IC周辺の東西方向の交通が増えるのではないかと。
- ・地域の話をするなら、交通量等の具体的なデータを出してほしい。
- ・外環本線やJCTが必要なことは分かるが、世田谷通りICはつくらないでほしい。
- ・環境への影響を極力小さくするために、ICはつくらないでほしい。世田谷通り近くは、早朝に大型トラックの騒音がひどい。
- ・料金所はできるだけつくらないで、ETC対応車だけが通行できるようにしてほしい。
- ・世田谷通りICの設置の有無はいつ誰が決定するのか。

(回答：国土交通省)

- ・地域の生活道路等の交通状況については、地域のみなさんの意見を聴きたい。
- ・世田谷ICをつくれれば、IC周辺の交通が増加するという影響のある反面、現在東京ICに集中している交通を分散するという効果もあり、東京ICの負荷を分散することができるという考え方もある。ICをつくと決めたわけではなく、皆様のご意見をお聴きしたい。
- ・将来のETCの普及状況は現時点で分からないが、仮に料金所をつくることになっても、今よりコンパクトになっていくものと考えている。
- ・ICの設置は、世田谷区と相談した上で国と都で決めていく。

(回答：東京都)

- ・世田谷通りは都市計画どおり整備済。多摩堤通りについて、整備の予定は今のところない。
- ・外環ができれば生活道路の交通量は減るが、ICができれば周辺の交通量は増えるため、対応は地元区と協議したい。
- ・世田谷ICの設置に関しては、狛江市にも意見を聴いていきたい。

### 【検討の進め方について】

- ・いつ着工できるのか。
- ・最初にもっとも影響を受ける地権者に話を聞きに行くべきではないか。地権者と周りの地域の住民は全く同じ扱いと考えているのか。
- ・結果の裏付けとなる資料は、なるべく出してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・現在は必要性の議論の最中であるが、仮に外環をつくることとなれば約1年半都市計画変更手続きにかかる。その後、構造にもよるが、用地買収、工事をあわせて10年はかかる。東名以南は現在の熟度を考えると、これより遅れて進んでいくこととなる。
- ・現在は必要性の議論をしているところであり、地権者も含めて沿線の方々の意見を聴いているところである。地権者については、実際に買収の段階になれば、地権者等に直接話をさせてもらうことになる。
- ・これまで技術専門委員会等で資料を出しているが、必要に応じて結果の裏付けとなる資料を公表するようにしていきたい。