

外環の計画のたたき台説明会

開催日	平成 13 年 5 月 31 日 (木)	開始時間 19:00 終了時間 21:20
会場名	武蔵野市立第三小学校	
出席者人数	住民側 約 220 人 行政側 国土交通省 関東地方整備局 川崎国道工事事務所 笹森事務所長、伊藤調査第一課長 東京都 都市計画局 成田外かく環状道路担当部長、石橋外かく環状道路担当課長	
配布物	たたき台パンフレット、説明会コメントカード、お知らせ用紙	
議事次第	1. 開会 2. 説明者紹介 3. 挨拶 4. 説明(スライド) 5. 補足説明 6. 質疑応答	

議 事 録

: 質問 : 意見 : 回答

男性(武蔵野市吉祥寺南町3丁目):

大臣の意向は、原点に立ち返り必要性から話し合いの場をつくることではないのか。30 数年前と現在では、社会構造、産業構造が全く異なるので、必要性から議論すべきと考えるが、ルートありきで形が出来ている。もっとニーズを掘り下げるべき。
社会的背景、生活の価値観や技術的な進歩等を分析した上で、皆で道路の必要性から議論する必要がある。
現在行っている説明会は、たたき台の説明の場であり、大臣が提案した「話し合いの場」ではない。「話し合いの場」がどのようなものであればよいかを含め、ご意見をいただきたい。
たたき台は、高架構造から地下構造にした場合の具体的なイメージを示したもので、複数案を示しているように、全部決まりというわけではない。
幅広い議論・必要性の議論から始めるつもりである。

男性(武蔵野市吉祥寺東町):

行政責任者、専門家、有識者、地域住民により、原点に関する議論を行う「懇談会」を早急に設定すべきではないか。
原点に立ち返り話し合いを行いたいという意向は賛成できるが、原点とは何かが明確になっていない。
国家財政、省エネルギー、将来人口といった観点から 35 年前の計画をそのまま進めることに関する議論が必要である。
東京都は地域住民の立場で国の計画に対して意見を述べるべきである。
話し合いの場、議論の場については、どのようなものが良いのか意見をいただきながら、検討していきたい。
その他、貴重なご意見として承る。

男性(武蔵野市吉祥寺南町4丁目):

公共事業としての必要性、後々の後世に負担をかけないのかをはっきりした上でたたき台を作ってほしい。
外環をこの場所に作る事が最適なのか。
排気ガス、建設費の面から考えても、鉄道の事を頭に入れて計画を進めるのはおかしいのではないのか。
外環をやるかどうかの判断の1つの指標として「費用対効果」の計算をし、出来次第公表していきたい。
現在の東京圏の環状方向の自動車専用道路は、適切な配置とネットワークができていない為に環七・環八の渋滞が起きている。さらに生活道路に大型車等が入ってきている。この現状を解消するという面からも外環はこの場所に必要であると考えている。
現在と将来の物流や社会生活から見た車社会の問題等を議論していきたい。

女性（武蔵野市吉祥寺南町4丁目）:

作るかどうかから話し合うというのに、作る話が出ているのはなぜか。

新たな道路は、新たな渋滞を生むことは証明されているにもかかわらず、なぜ外環を整備するのか外環を作らなければ、そのお金で地上の整備はでき、環境についての影響も最小限どころかゼロになるが、それをなぜ作ろうとするのか。

なぜ、大深度でなく、中深度に道路を作らなければならないのか。

環境の施設について、なぜ、きちんと実用化されてから道路の整備を進めないのか。

たたき台は、必要性の議論を行うにしても具体的なイメージがないとわからないという意見をいただいたことから、地下化のイメージを具体的にすることで出している。これで整備を進めていくというものではない。今後は、様々な意見を伺い、議論していきたい。

現在の首都圏の交通状況から、道路需要に対して交通の容量が足りず、足りない容量を自動車専用道路で補うことが有効ではないかと考えている。ただ、道路整備だけではなく、道路の使い方を抑制したり、公共交通を利用するなど総合的な視野に基づく対策を講じていきたい。

何もしなければ発生しない考え方もあろうが、もう一方で、最低限必要なものは作っていかねばならないと考えている。行政としては、現在都市の中では、基盤整備が遅れていると認識しており、道路整備の必要性から議論したいと考えている。

大深度地下に整備する場合、深く潜ってジャンクションの所で上り下りすることで排気ガスの影響も大きくなるという面がある。また、トンネルが地上面からトンネルの直径分の深さにあれば、地上に影響がでないと言われていることから、現在の深さになっている。

環境の施設がいきなり完全なものになることはできないが、徐々に改善していきたい。

女性（武蔵野市吉祥寺南町4丁目）:

外環計画に家があり、すぐに移転しなければならないか不安を感じ、いつまでに作ろうとしているのか明確にしてほしい。

道路環境よりも住環境が一番大事であり、このような観点から環境整備するときの「環境」ということをどう捉えているのか。

「外環の整備の必要性」について、本当に「必要不可欠な道路」なのか。

提示されているたたき台をそのまま実行している地域の結果やデータがあるのならば、それをまず示してほしい。

今は、たたき台の段階で、手続きに入っていないため、これからどれくらいかかるかわからず、明確に目標年次を持っているわけではない。

環境面といっても、1つの環境面だけではなく色々な環境を総合的に考えていきたい。

環状方向の道路の整備が遅れている結果、環七・環八周辺地域の環境が改善されるといった意味で外かく環状線は必要不可欠な道路である。

今後必要性の議論をしていく時に色々な資料等を整理し出していきたい。

女性（武蔵野市吉祥寺南町3丁目）:

日本は少し利便性だけを追いかけ過ぎであり、これで良いかという原点をもう少し逆戻りして考えるべきではないか。

原点に戻るとするのは、外環が必要かどうか考えることではないか。

行政側としても、まず必要性から議論をしていきたいと思っている。

男性（武蔵野市吉祥寺南町3丁目）:

公害については地下方式にしても、根本的には変わらないと思われ、排ガスの害をできるだけ減らす工夫をするというが、十分に納得できない。

河川・池への影響が全然ないとは言えない。

昭和41年の外環の建設決定と同じく、今回のたたき台にしても押し付けの傾向は変わってなく感じ、欧米のように道路の計画決定以前に立ち戻って住民との話し合いをこれから進めていくべき。

30年前より全ての事が変わっている中、今になって再び実現されようとし、利便性・公益性のために

地域住民が犠牲になるべきという話を聞き、非常にいやな思いをしている。
車優先よりも人間優先の社会にしていくことが、21世紀における私達が進むべき道ではないか。
貴重なご意見として承る

男性（武蔵野市吉祥寺東町）:

長さ 16 kmにわたる地下自動車専用道路をつくること、またそのためにどういう障害があったか等の経験が日本の土木業界にはないではないか。そのような例が他にあるのか。
アクアラインの実績はあるが、今回の外環のような例は世界でも稀であり、実際に現地調査に入り地盤等を調査し、工法について検討したいと考えている。

男性（武蔵野市吉祥寺南町3丁目）:

我々住民は、原点に立ち戻るといことは、ゼロからか、白紙または 41 年の計画決定前まで戻ってと解釈していいのか。

外環計画内の建築制限をどのような処置をし、緩和されるならば、いつ頃行うのか。

これから話し合いの場を設置する場合、今日のようなたたき台を作った条件付の話し合いではなく、お互い対等な立場で外環の必要性から話し合う会を開くことができるのか。

今回のたたき台はシールドを取り入れているが、この場合、新聞によれば大深度を採用しない場合、地上部の用地買収を並行に進めることが都市計画法で義務づけられているとあるが、このことを承知しているか。

住民の主張に対し回答のない状態でたたき台が発表され、行政側が一方向的に物事を進めているように思える。十分に時間をかけて、住民が納得できる誠意ある話し合いを真剣に考えて欲しい。

現在の計画が昭和 41 年に都市計画決定されていることが事実であり、これを白紙に戻すことは難しく、原点に立ち戻って外環の必要性から議論を進めていきたい。

現在、都の内部で外環計画地域について区部で行われているような制限の緩和を実施する方向で検討している状況である。緩和の時期については、今後地元の市とも十分協議しながら対応を考えたい。

話し合いの場は、外環を作るという前提ではなく、必要性の議論から始め、行政の立場から真摯に意見を伺っていきたい。

外環が地下になった場合の地上部の土地については、開削区間については原則的には買収となる。シールド区間については、買収か地上権設定かは地上部の利用計画に関わってくる。地上部の利用計画については、地域の状況等を踏まえ、地元のみなさんのご意見を聞きながら早急に決めていきたい。その他、貴重なご意見として承る

女性（武蔵野市吉祥寺南町）:

地下化にした場合、地下水脈を傷つけない方向でこのような大規模な地下工事の道路ができるのか。

自分達の街づくりに自ら参加しなければ納得できず、時間をかけてでも街づくりに参加できるシステムを始めて欲しい。

高架から地下になることによる地下水の影響は、今後ボーリング調査等をした上で対策を考えていきたい。

その他、貴重なご意見として承る

女性（武蔵野市吉祥寺東町4丁目）:

シールド構造でするのであれば、環八の下をシールドにして、完璧なものを作ったらどうか。

整備に十数年かかるということだが、住民は今まで 35 年間反対運動をしてきたのだから、原点から話し合うということは話し合いにそれくらいかかると考えられるのではないか。

現在の環八に外環を入れることは、幅員 25mの環八の地下に幅員 40m必要な外環を整備するのは実質的には不可能と考える。環八を拡幅することも考えられるが、現在の環八周辺には堅い建物が林立しており、拡幅も難しい。さらにジャンクション、インターチェンジを整備するためのまとまった用地の確保も現実的には難しい問題があり、また、大泉ジャンクションから環八までをつなぐ道路が現在ないため、新しく道路を都市計画決定し、整備する必要がある。このような意味から環八に外環を

入れるのは難しいと考えている。

行政側も話し合いは簡単に進むものではないと考えている。話し合いの進め方についても、幅広いご意見をいただきながら、議論をしていきたい。

男性（武蔵野市吉祥寺東町4丁目）:

環境問題、ルート設定を含め、この計画自体妥当なものなのかという、段階的な議論を進めていかないと、各論と総論がごっちゃになり、時間ばかりかかってしまうのではないかと、

貴重なご意見として承る

男性（武蔵野市吉祥寺東町）:

シールド工法とか中深度になった時のごみの量（残土）また、ごみ処理場が満杯のとき、東京都はどう考えているのか。

排気ガスそのものが完全に除去できるものではないということだが、この点についてもっときちんと話さなければならないのでは。

外環道路のアンケート調査の結果、賛成が8割というが、成城フォーラムで同じような質問をしたところ45%以下で、情報操作をしているように思われ、もっと住民本位でやってもらいたい。

外環について具体的な地下の構造が決まっていないのももう少し具体的に内容が固まった段階で検討していきたい。

排気ガスの除去については、低濃度脱硝装置の実験ではこれまで80%除去できるという実験結果が得られているが、現在技術開発しているところである。

我々のアンケートは1都3県で行った結果であったのに対し、成城フォーラムは地域でされたもので、我々の結果も、外環の近くになると反対が多くなるという傾向は同じであり、決して操作したものではない。

男性（調布市）:

井の頭の池の水が止まってしまうと発言した方がいらっしゃるが、井の頭池・善福寺池・石神井（三宝寺）池の水は全部湧水ではない。外環が整備されるよりずっと深いところから水を汲み上げている。

そのため、外環整備による地下水について影響はないと見ている。

貴重なご意見として承る

男性（武蔵野市吉祥寺南町）:

ここ数十年の建設関連のプロジェクトの多くが、計画されたデータとは全く違ったものになっている。今後、市民が学者や行政と話し合う場においては、背景となるデータ・調査の根拠をきちんと示した上で、話し合えるようにしてほしい。

貴重なご意見として承る