

## 外環の計画のたたき台説明会

開催日	平成13年6月7日(木)	開始時間 19:02 終了時間 20:50
会場名	狛江市立狛江第五小学校	
出席者人数	住民側 約160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(狛江市東野川4丁目):

説明会を開催したことなど、外環に関する行政の動きの中で、多少なりとも評価できるものもある。少子高齢化や厳しい経済状況の中で、外環をつくるメリットや必要性があるのだろうか。道路を建設すると交通量が増加し、また渋滞するという繰り返しの流れが有る中で、この外環に関してはどのように考えているのか。

高速道路は必要でないという世論が形成される可能性があるが、それについてどう考えているのか。通過交通を外環で迂回させるよりも、圏央道で迂回させることの方が妥当だと思うが、それでも外環が必要だろうか。

貴重なご意見として承る

今後は、費用に対してどのくらい効果があるのかという面から必要性を明らかにしていきたい。また、整備費用は今後の技術開発等により削減を図っていきたい。

現在の東京の渋滞は、道路の需要に対して、容量が少なすぎるのが理由の一つであり、その解消のためには、道路を整備していく必要があると考えている。

全国的なアンケートで高速道路が必要でないという意見もあるが、我々が昨年度行ったアンケートでは、首都圏では幹線道路が足りないと思われる方がまだまだ多いと認識している。

首都圏の道路網計画における3環状には、それぞれの役割があると考えている。中でも外環は、23区に入ってくる交通を処理するのに必要ではないかと思われる

#### 男性(狛江市東野川4丁目):

費用対効果の効果については考え中というのでは曖昧な議論しかできない。質問に関しても明確な答えをしてほしい。

整備効果については、例えば、井荻立体の場合のように、「640億円整備費用がかかり、年間の整備効果が200億円である」と試算しているが、今後外環についてもそういった方向で検討していきたい。

#### 男性(狛江市東野川):

凍結から35年も時間が経過しているのに、昭和41年に閣議決定されたルートとは別のルートを検討しないでたたき台を出すのはおかしいのではないかと。

建設したい道路のことだけを考えるのではなく、道路交通を体系的にとらえて計画を立てて欲しい。首都機能を分散していくことは必要なのではないかと。

東名高速とのジャンクションより南側は、どのような計画になっているのか。

現時点でルートの変更を行う場合、新たな関係地権者の発生、堅牢建築物の取り壊しといった問題から、かなりの困難が予想され、現実的ではないと考える。

貴重なご意見として承る

首都機能移転については、膨大な費用がかかることと、国際都市間競争に勝つことを考え、東京都としては、移転すべきでないと考えている。

東名から南側の計画については、湾岸道路までの整備が必要であると考えており、今後調査を進めていきたい。

### **男性(調布市):**

自動車は現在の生活には必要不可欠なものであり、外環のような国土軸を形成する道路計画をこれまで放置してきたことが不満である。

自動車を今後も継続して使用するのであれば整備するべきであり、使わないと言う国民的合意が得られるので有れば計画を中止すべきである。孫子の代まで自動車を使うのなら、これは国としてやるべき仕事だろう。

社会基盤整備を日本経済の活力にし、豊かな老後を送ることができるようにしてほしい。

たたき台の内容に関してはおおむね賛成であるが、外環によって迷惑を被る人に対しては税金で補償すべき。

一日車に乗らないとってテレビに映った都知事がいたが、そのようなパフォーマンスはやめてほしい。またマスコミもそれを安易に取り上げないでほしい。

貴重なご意見として承る

### **女性(狛江市東野川3丁目):**

地震のことなどを考え、家をコンクリート構造にしたいと思っているが、いつになったら建築規制などの拘束が解かれることになるのか。

外環を建設することを前提に話を進めていくのであれば、具体的な計画内容やスケジュールを教えてください。そうしないと、我々はどのように行動したら良いのかわからない。

スケジュールに関しては、きちんとは決まっていない。外環の場合だと、高架から地下に変える都市計画の変更手続きで約3年前後、工事着工から完成までに約10年かかると考えられる。ただ現在は手続きに入る前の段階で意見をいただいている所であり、何年かかるといのはわからない。手続きに入ればそのくらいのスケジュールだと考えていただいてもいい。

外環の計画検討については、行政側で一方的にスケジュールを決めるわけにはいかない。進め方そのものも議論しながら決めていくつもりである。

### **男性(調布市):**

時代が変わって来ているのに、ルートの変更ができないと言うのはおかしいのではないかと。

具体的に事業化するのであれば、たたき台としての具体性をもっと示して欲しい。

環八に対する費用対効果の結果を見せられても、すでにある道路を改良した環八と住宅地を通過する外環では状況が異なるため比較にならない。

ルートに関しては、35年間の私権制限、現ルートを前提にした周辺の土地利用を考慮すると、ルートの検討を行わないわけではないが、変更は困難な状況であると考えている

今回は地下構造にした場合のイメージの共有化が目的のため現時点で具体的な資料は用意していない。今後、様々なデータを用意し、必要性から議論していく予定である。

その他、貴重なご意見として承る。

### **女性(狛江市東野川4丁目):**

複数のルートと比較して、現在都市計画決定されているルートに決まったというのは本当か。

何度も原点に立ち戻ってという言葉聞いたが、原点とは何を示しているのかを明確にして欲しい。

対話型の計画づくりには、合意に向けてのプロセスや話し合いの仕組みが大切であるのに、それが示されていない。プロセスまたは仕組みを明確に示して欲しい。外国でも試行錯誤の連続だったと聞いているが、今後のためにも成功させていただきたい。

複数ルートについては、おそらく昭和30年代後半に4つのルートについて検討したと聞いている。様々な比較検討の結果、4つのルートの内、一番良いということで現ルートが都市計画決定されたという事実は確認している。

原点とは、外環の必要性から議論することであると考えている。その際はデータに基づいた議論を行えるようにする。

このような延長の長い自動車専用道路で、対話型の計画づくりを進めるのは初めてだと思っている。

進め方は情報を公表し、意見をいただき、分類・整理を行い、公表していく、また、いただいた意見を計画づくりに反映していきたい。今後は、進め方も含めて議論をしながら決めていきたいと考えて

いる。なにぶん初めての試みなので、是非、参加いただき、意見をいただければ幸いである。

**男性（狛江市東野川3丁目）:**

外環の必要性よりも、外環計画が凍結された意味から議論を始めるべきではないのか。

計画を見直すという中にルートの変更は含まれないのか。

凍結は、当時計画への反対意見や批判がかなりあったため、大臣が話し合う条件は整っていないと判断したことによる

計画を見直すに当たり、ルートについては、都市計画決定後30年以上様々な制限をかけてきたこと、現ルートを前提に土地利用が進んできたことを考慮するとルート変更は大変難しいと考えている。

計画を見直すことが必要とはどういうことか。

昭和41年に計画決定した内容を見直す必要があると考えている。ただ、ルートについては、現ルートを基本に考えたい。

**男性（狛江市和泉本町2丁目）:**

インターチェンジが一般道路に接続されたら、どのような影響があるのか。特に世田谷通りに造った場合の影響など、計画を比較検討するデータを示してもらわないと判断ができない。

インターチェンジ整備の影響等については、今後、必要性を議論する中で、データを提示し議論していきたい。

**女性（狛江市東野川）:**

この地域は、国分寺崖線や野川など良い環境にあるため、計画を見直してほしい。

環境への影響については、現地調査を行い、詳細なデータをそろえた上で対策を考えたい。