

## 三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年1月29日(土) 15時00分～17時00分

場所：新川中原コミュニティ・センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民27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
三鷹市	藤川 都市整備部 調整担当部長 鈴木 都市計画課長 中村 都市計画課 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)(三鷹市～調布市の区間について)  
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。

【外環本線について】

- ・世の中のため、後世の人のためにも外環は必要。より良い外環を作るために、みんなでアイデアを出していくべきである。
- ・「たたき台」説明会の頃からほとんど進んでいないのでは。外環を整備しないという選択肢は残っているのか。
- ・昭和41年の都市計画決定以降、時間がかかりすぎ。色々な問題があると思うが、問題を一つずつクリアーにして前に進めてもらいたい。
- ・必要性の議論をしているとのことだが、外環が必要だと行政の強い意志が感じられない。
- ・対策をしっかりとれば住民も納得する。できることから着手すべき。

(回答：国土交通省)

- ・現在、外環が必要かどうかの議論をしており、その一環として、地域の具体的な課題をお聞きしている。
- ・必要性に関する資料に基づき議論を進め、できるだけ早く結論を出すよう努力したい。

(回答：東京都)

- ・都としては、交通渋滞の緩和、環境改善などから三環状道路が必要であり、外環の早期整備が必要と考えている。

#### 【IC検討案について】

- ・どこまでが開削区間で、住民が再び戻ることが可能な区間はどこかという具体的な線引きは教えてもらえないのか。
- ・ICの検討案は4つあるが、A案のICを作らないという案は外環が無駄になる。D案は中央JCT周辺に公害をまき散らす事になるのでは。

(回答：国土交通省)

- ・現在は「東京外かく環状道路(三鷹市～調布市の区間について)」資料のP15、P16のレベル。一軒一軒の家がどうなるかは、計画が具体化し、詳細の計画を検討してからお示ししたい。
- ・意見をお聞きするために今回は4つの案を提示。ICを作れば利便性が高まる一方で、地域への影響も生じる。地域の方々の意見を聞いて、何を重視して選択するのか決めていきたい。

#### 【将来交通量、採算性等について】

- ・今後の人口減少時代に外環は必要なのか。交通量は減るのでは。
- ・外環は採算性がとれるのか。赤字分を補填するために、消費税や住民税で将来の市民負担増になるのでは。
- ・揮発油税を高速自動車道に使えるようになったのはいつからか。事業主体は決まっているのか。

(回答：国土交通省)

- ・将来交通量は、人口、GDP、免許保有率を考慮して推計。将来交通量は2020年～30年をピークに減りはじめるが、2050年も現在と同程度。子供や孫の時代にも外環は必要と認識。
- ・仮に、事業主体が、民営化会社であれば料金収入、国直轄であれば道路特定財源を使い、いずれにしても道路を使う方が負担することが基本。
- ・直轄での高速道路建設の制度はH15に法改正。事業主体は国土開発幹線自動車道建設会議で決まるが、現段階では事業主体は決まっていない。

(回答：東京都)

- ・東京をどういう都市にしていくのかという観点も重要と認識。
- ・外環は将来100年200年にわたる資産として考えたい。

#### 【都市計画線について】

- ・都市計画線は道路だけの線なのか、環境施設帯などを含めた線なのか。
- ・計画線スレスレだと、供用後の日照・騒音や工事中的影響が心配。計画線の外側だと補償はないのか。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年の都市計画線は、高架高速道路と街路である。計画決定当時は環境施設帯を考慮していない。
- ・新しい計画では、環境影響を考慮して環境施設帯を含めて計画線を考える予定である。現在の都市計画線と変わる可能性がある。
- ・建設中及び供用後の両方にわたり環境アセス評価を行い、必要な対策を検討する。

### 【関連都市計画道路について】

- ・東八道路は長い時間かけているが未だ完成していない。
- ・外環は全部地下化になり、地上部はなくなったと考えてよいのか。
- ・外環整備に合わせて、都市計画道路「三鷹3.4.1号線」の整備を始めるのか。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年の都市計画決定は高速道路と街路の2つを決定している。現在、地下化と言っているのは高速道路部分のこと。

(回答：東京都)

- ・東八道路はH21年暫定2車、H24年4車線完成予定で整備中。
- ・都市計画決定している地上部街路についてどうしていくか、今後議論していきたい。東八道路以南の区間は原則附属街路を廃止する予定であるが、連絡路が地上部に出てくる箇所では地先アクセスのため必要な所もある。

(回答：三鷹市)

- ・「三鷹3.4.1号線」を外環と一緒に整備していこうと強くは考えていない。ただし、外環ICの作り方によっては、整備のタイミングを考えていく必要がある。

### 【生活再建、権利制限について】

- ・必要性の議論と言っているが、調布市で既に市に土地を売却した人がいる。
- ・「生活再建救済制度」の対象者はどういう人たちか。
- ・長年、建築制限をかけられリフォームも出来ない状態。時間がかかるなら、建築制限をはずしてもらえないのか。

(回答：国土交通省)

- ・必要性の議論をしており、外環事業として買収は行っていない。ただし、現都市計画線内で都市計画制限により生活設計に支障をきたしている地権者の方の救済措置として、生活再建制度を創設した。この制度は地権者からの申出により、区市の土地開発公社が土地、家屋等を補償し、土地を取得するものである。補償額は国の基準に基づき個別に相談となる。
- ・権利制限など長年にわたりご迷惑をおかけしていると認識している。今後の検討で都市計画線が変更になれば権利制限が解除される可能性もある。

### 【事業について】

- ・外環の工事が始まるのはいつ頃なのか。

(回答：国土交通省)

- ・仮に外環を整備するとなった場合、まず都市計画の変更が必要。手続きに1～2年、その後用地買収に入り、工事着手となる。構造等がどのようになるかにより異なるが、完成・供用までには工事着手後10年程度はかかる。

### 【その他】

川口JCT周辺の状況について

- ・川口JCT周辺で公害問題を懸念し、住民の反対が起きたということはあるか。

(回答：国土交通省)

- ・外環の埼玉区間については、計画当時反対の議論はあったと聞いているが、環境施設帯などの環境対策を実施し、供用後についても環境調査を行っており、住民の理解を得ながら進めていると考えている。

開催広報について

- ・本会の開催について、地域の方々への周知が不十分。どこまで周知したのか。

(回答：国土交通省)

- ・市報、織り込みチラシ、町会長への案内等を行っているが、チラシや案内が遅くなったことについては今後、早めに案内ができるように努力したい。

