

武蔵野市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年3月26日(土) 15時00分～17時00分

場所：武蔵野総合体育館

主催：国土交通省及び東京都

協力：武蔵野市

参加者：住民32名

国土交通省	川瀧 道路企画官
	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
東京都	鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
	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
武蔵野市	塩沢 都市整備部長
	井上 まちづくり推進課長

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

- ・現在、国と都では、外環について計画の構想段階から情報を公開した上で広くご意見をうかがうP I方式で計画の必要性から検討している。
- ・検討にあたっては沿線地域の課題について具体的に検討し、地域の皆さんの意見を聴くことが重要であると考えており、いろいろなご意見を頂きたい。

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。
- ・今回武蔵野市から地上部街路に関して説明してほしいと要請があったので、説明させて頂きたい。

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】

- ・環八の環境を改善するためにも、早く外環をつくった方がいい。
- ・東京に関係のない人が外環を利用するのに、なぜこの地域に整備しなければならないのか。
- ・外環を6車線にする理由とは何か。
- ・環八の下が空いているのに、なぜその空間を使わないのか。
- ・今後人口が減るのに、なぜ外環を整備するのか。
- ・交通量は2020～30年以降は減る訳で、それについては何も回答していない。
- ・ジャンクションをつくと広大な敷地が必要になる。
- ・現在の都市計画を無くすことはできるのか。計画を無くすことができるのであれば、そのような法律をつくってほしい。

- ・必要がなければ都市計画を廃止するということを明言してほしい。
- ・今までに都市計画決定された道路計画が廃止になったことは一例もないと聞いているので、変更は廃止も含めたことであるということをはっきり言ってほしい。
- ・市長が都市計画は消せないと言ってたと思うが、市長が間違っていたということか。
- ・武蔵野市の住民にとっては、外環は何のメリットもない。なぜ武蔵野市民が全国民のために被害を受けなければならないのかということの説明すべき。
- ・将来の事を考えると、利便性の追求よりも環境維持、改善が重要である。
- ・外環を整備すれば生活道路への車両の進入が少なくなるというが、逆に地域に自動車があふれて出てくることになるのではないか。
- ・大深度になった場合には、ルートを変更することはできるのか。
- ・大深度にすると、なぜ早く安く造ることになるか。
- ・買収した場合の費用や地下構造の場合の費用などを具体的に示した上で説明すべき。
- ・新しい道路をつくっても渋滞が解消されたためしがない。
- ・道路を整備するだけでなく、ソフト施策に取り組んでいくべきではないか。
- ・工事中と工事後のデータを示していない。
- ・鉄道を利用することで安く、効率的に輸送できるのではないか。
- ・本当に昭和41年に都市計画決定された場所に外環が必要なのかということと、大深度の場合に今のルートが本当にいいのかということを検討すべき。
- ・前回、環八の地下のルートを使うようにという意見を出したがそれに対する回答がない。
- ・過去を反省して、この計画はやめるべきである。
- ・大地震や韓国の地下鉄事故など、地上の住民は不安。大地震など予期せぬ事態も想定して、万全なものをつくるべき。
- ・工事中の環境や安全性に対してしっかりと対応すべきである。
- ・災害時の安全性や環境影響対策等を調査し、説明すべきである。

(回答：国土交通省)

- ・地域への影響をできるだけ小さくするために本線を地下にする案を示し、外環の必要性からみなさんと議論をしているところである。
- ・外環を利用する交通としては、地元関連の交通が1割程度であり、埼玉県と神奈川県を結ぶ交通が主な交通である。
- ・ICを造れば地元の利便性が高まるので、地元の利用も見込まれる。
- ・外環の利用交通量として10万台見込まれるので、6車線の道路が必要である。
- ・人口は2006年をピークに減少すると見込まれているが、免許を保有している人口や自動車保有台数を考えると、2020年～2030年までは交通量は増えていくと見込んでいる。
- ・高速道路同士を結ぶことが環状道路の機能であり、ジャンクション部の用地は必要。
- ・2020年あたりをピークに交通量は減少するが、2050年の段階でも現在と同程度の交通量が見込まれる。
- ・外環が必要かどうかということも現在検討している。
- ・手続き上はいまの法律でも都市計画を廃止したり、変更したりできる。
- ・外環は高速道路であり、その効果は首都圏全体効果があり、また影響がある。
- ・この地域の混雑は、地域に関係ない自動車から生じていると考えている。
- ・外環を整備すると、環八等の幹線道路の混雑が緩和され、この地域に入ってくる抜け道交通を幹線道路に転換させる効果がある。
- ・首都圏全体の交通が改善され、環境が良くなるということで、この地域にとっても効果がある。

- ・インターチェンジがなければ、高速から出入りする自動車はないので、この地域に直接自動車がおりにくるといえることはない。
- ・地下構造物は最新の耐震設計基準に基づいて設計することになる。一般的に地震に関しては、地上の構造物よりも地下の構造物の方が安全である。
- ・外環の必要性から議論をしているので、ルートについても検討の対象となっているが、現実問題としては、ジャンクションの用地が必要になるということと、権利制限をかけられて困っている方もいるので、現在のルートが基本だと考えている。
- ・高架構造の道路をつくる場合は、用地買収に費用がかかり、また時間もかかる。地下に道路を整備することで、これらを減らすことができる。
- ・鉄道、道路、それぞれの役割に応じて今の形態になっている。
- ・首都圏の通過交通をバイパスさせるという観点からは、公共交通機関ではとってかわれないと考えている。

(回答：東京都)

- ・都市計画を変更するという事は、都市計画法の中で担保されている。
- ・都の立場としては、外環の必要性は高いと考えている。ただし、法手続き上は都市計画の変更は可能であり、廃止も含まれる。このことを、どこかに書くべきということについては、どういう形で表現できるか検討する。少なくともこの会の要旨は記録になる。
- ・毎年道路の完成率は伸びているが、23区内は6割に満たない程度、多摩地域は5割程度であり、道路は全体として不足している状況であり順次、整備を行っている。
- ・ソフト面も警視庁や各区市と協力して進めている。
- ・道路を整備するだけでなく、交差点の改良なども進めている。

(回答：武蔵野市)

- ・行政として、法的な手続きの中では変更もあるし、廃止するという事もあると認識している。

【環境影響について】

- ・トンネルをつくれれば大量の土砂が発生することになり、土砂を埋立することで、環境に影響がでるのではないかと。
- ・排気ガスを処理するためには1 kmごとに高井戸の清掃工場並の規模の施設が必要になり、環境がどんどん悪化する。
- ・この武蔵野区の区間についての資料は、その他の地域でもつくっているのか。他の地域のことは心配ないという説明を受けても信じられない。
- ・環境の観測結果に関する説明がなかったが、この位置づけは何なのか。
- ・つくる側が出している環境のデータは納得できるものではない。
- ・外環の現在工事中の区間で残土がどの程度発生している等のデータをしめしていない。

(回答：国土交通省)

- ・土砂の処理については、環境影響評価で工事の影響を検討することになっており、その中で評価をすることになっている。
- ・1 kmごとに換気所は不要と考えているが、ジャンクションとインターチェンジ部には換気所が必要になる。
- ・三鷹・調布の区間、狛江・世田谷の区間でもパンフレットを作成している。
- ・沿線地域の単位で区切って説明した方が丁寧になると考えて、地域を区切って説明をしている。
- ・環境影響評価の方法書にもとづいて環境の現地調査を実施している。必然的に環境影響評価の予測、評価をし、事業を行う事になる。

- ・環境の現況データを提示している。なお、予測評価を行う段階で、環境省から意見をもらうことになっている。

【地上部街路について】

- ・地上部街路はつくらずに、地上部の使い方は武蔵野市や民間に任せた方がよい。
- ・外環の地上部には住宅を造って、武蔵野市に住みたい人が入れるようにするのがいい。
- ・シールドトンネルになれば環境への影響はないと書いてあるが、地上部に街路をつくればシールドトンネルということとは異なってくる。国と都は、どう整合をとっているのか。
- ・本線の車線数の話で、昭和41年都市計画決定時の付属街路を含めるから3車線になるという説明をしていたと思うが、そうであれば地上部に道路は必要ないのではないか。
- ・外環の側道とは国道298号を指すのか。
- ・外環が事故等で渋滞した時の代替経路を付属街路という考えでつくるといふことか。それとも普通の都道としてつくられるものなのか。
- ・インターが出来るときには、I Cとの接続道路の交通対策をしないと混乱を起こすのではないか。
- ・付属街路は何のためにつくろうとしているのか。
- ・地上部の使い方の一例として「代替機能を確保して廃止」とあるが、この「代替機能」とはなにか。

（回答：国土交通省）

- ・たたき台には「自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします」と記述されており、それを踏まえて車線数の話をした。
- ・6車線必要かどうかということは交通量をもとに決定することになる。

（回答：東京都）

- ・代替機能とは、並行する都市計画道路の整備の優先順位をあげることや、交差点改良を行うなどにより、地上部街路がない場合の交通負荷を軽減すること。
- ・地上部街路をつくることありきで考えている訳ではない、市とも相談していく。
- ・地上部街路のパンフレットにも、都市計画の「廃止」があることを記載している。
- ・仮に地上部に道路をつくるということになった場合でも、従前のような幹線道路の機能が必要であるとは考えていない。2車線の道路を想定している。
- ・現在の都市計画では、国道298号のような機能の道路の計画はない。

（回答：武蔵野市）

- ・地上部の利用については、街路が必要かどうかということも含めて検討を進めていく。

【検討の進め方について】

- ・沿線地域から離れたところで会を開いて、一部の人しか参加できないという状況を考えると、外環を整備するための説明会だと思ってしまう。
- ・国は税金を使って、大々的に広報ができる。広報誌には住民の意見をまったく載せずに、やりたいということを大々的に公表することは不公平である。

- ・広報の期間が短すぎる。
- ・なぜ意見を聴く会の沿線地域から離れたこの会場でやっているのか。
- ・今回はの意見を聴く会は、国と都が主催、武蔵野市が協力となっているが、どういう位置づけなのか。
- ・もっと地元の住民が納得できるような説明をすべき。

(回答：国土交通省)

- ・今の段階は、この地域に外環が必要なのかということを広域的な効果の面や地域の影響の面から検討し、意見を頂く段階である。
- ・広報誌では、できるだけ客観的な事実を伝えることが重要だと考えており、住民の方々の意見も平等に載せているつもりである。具体的な話しがあれば、指摘して頂き、再検討させて頂きたい。
- ・整備するということが決まった段階で、補償や影響等を検討する。
- ・広報期間が短いということに関しては、できるだけ周知できるように検討していきたい。
- ・昨年実施した地域毎の話し合いで、もっとこういった会を実施してほしいという意見があったので、できるだけ速やかに実施することが重要であると考えて実施した。

(回答：武蔵野市)

- ・国と都から協力依頼があり、市で会場を検討した。市としては既に東部地区でオープンハウスを数回開催しており、西部地域の住民の意見も聴きたいと考えた。
- ・出来るだけ多くの市民からの意見を聴きたいということで、この会場で実施している。
- ・東部地域、西部地域でも開催してほしいという要望があれば、国と都と協議していきたい。

【補償について】

- ・大深度とは別に補償の方法を考えるべき。

(回答：国土交通省)

- ・大深度の特別措置法によれば、一般的に使用しない地下40mを利用する場合には補償は不要となっている。
- ・国と都の方針(H15.3月)では、大深度法を活用するかどうかはまだ明言していない。

(以上)