

世田谷区 意見を聴く場 議事概要

日時：平成17年12月11日(日) 14時00分～15時30分

場所：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47名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	山口 参事(外かく環状道路担当) 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	板垣 道路整備部長 窪松 砧総合支所街づくり部 街づくり課長 海津 道路整備部道路計画課 道路計画担当係長

提示資料： 東京外かく環状道路(関越道～東名高速)についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
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)
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19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見(世田谷区抜粋)
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10、2/10、5/10)
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)これまでの検討の総括

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

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

東京都

- ・みなさまの意見を聞きながら、計画の案を練っていく。

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】

- ・計画概念図1/10の断面図()で、トンネルが4本あるのはなぜか。
- ・国の財政が逼迫している中で、計画が必要か考え直すときではないか。
- ・道路特定財源の一般財源化が話題になっているが、民間事業ではペイしないし、国が事業する場合、地元自治体に財政的な負担が負わされることが心配である。
- ・事業主体はどこになるのか。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図1/10断面図()の下2本は、将来東名以南に延びていった場合の小田急線前後で分岐したトンネルを示したものである。
- ・事業化の段階で事業費、採算性と事業主体を検討する。まず、計画の必要性や環境への影響といった検討をし、次に国の財政、民間会社の採算を検討する。

事業主体は法律により旧道路公団の民間会社か国のどちらかとなるが、前者は採算が取れないと事業をやらない。国の場合、現在なら道路特定財源があるが、そのときの予算の中で行う。

【ジャンクションについて】

- ・排気ガスの影響をなくすためにJCTは東名から大蔵運動公園の体育館の下を
通って高台から地下に入れ、地上にはできるだけ出さないでほしい。

(回答：国土交通省)

- ・外環のルート、ジャンクションの位置については、昭和41年から権利制限を
かけてきたこと、またJCTについては広大な土地が必要であることから現在の
案としている。

【まちづくりについて】

- ・喜多見小学校わきに計画されている、外環以外の都市計画道路は何年くらいで
整備するのか。

(回答：東京都)

- ・東京都では平成16年3月に区部における今後10カ年の都市計画道路整備方針
を示すとともに、多摩地域は平成18年度から新しい10カ年計画を進める。
- ・喜多見小学校付近の都市計画道路は土地区画整理事業で施工される。世田谷通
りは計画幅員で整備済である。世田谷通りと多摩堤通りの交差点から成城学園
前駅へ向かう路線は、今後10カ年で優先的に整備することとしている。

【環境影響について】

- ・工事規模、土工量はどのくらいか。
- ・周辺道路を含めどれくらい工事車両が走り、その交通についてどう考えている
か。工事車両の増大を懸念している。
- ・工事自体の環境影響評価もして欲しい。
- ・先般、新幹線のトンネル現場でも陥没事故があった。地下化は地震が心配であ
る。安全安心の観点から再度見直すべきではないか。
- ・東名ジャンクション(仮称)のランプ部分や料金所の部分には、騒音やほこり
が出ないようにドームをつけてほしい。
- ・地元住民は排気ガスの問題に悩んでいる。首都高中央環状新宿線大橋ジャンク
ションのように、地上に出て東名に入るまで、最初から計画してドームで覆っ
てほしい。
- ・成城から喜多見にかけての辺りは学校が多く、排気ガスや二酸化窒素がまき散
らされて、気管支ぜんそくなどが心配である。
- ・排気ガスを脱硝装置、集塵装置でできるだけ除去してほしい。
- ・トンネル出口から換気塔まで距離があり、意味がないのではないか。
- ・家が料金所の近くなので、騒音と排気ガスが心配。環境施設帯も20m無いよ
うに見える。
- ・首都高速3号線は年中混んでいて時間も読めない。外環が早く出来れば首都高
の渋滞も緩和され排気ガスの削減に役立つと思う。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図で緑色の部分は地上で工事が必要になり、シールドの発進もこの地
域で行うことになる。工事車両が生活道路になるべく入らないようにしないと
いけないと考えており、東名高速に仮通路や仮出入口を設けて直接出入りす
るようにしたい。
- ・土工量はかなり出るとは確かである。地域にできるだけ配慮する。環境影響
評価の過程の中で説明するので、その際は意見をいただきたい。
- ・新幹線トンネル事故は特殊な地盤条件・工法だったと聞いている。大深度トン

- ネルについては専門委員会で検討してもらっており、計画に反映していきたい。
- ジャンクションのランプ部には、環境施設帯を20m幅で確保して、木を植えることも考えられる。遮音壁・防音壁は付けないといけませんが、高さは今後示していきたい。
- できる限り環境への影響がないようにしたい。どれだけの影響があるかについては環境影響評価の中で明らかにしていく。また、トンネルの中から出る排気ガスは換気所で処理し、環境基準を下回るようにする。
- E T Cの普及率は現在5～6割であり、将来は立派な施設の料金所はいらなくなることも考えられる。今後の動向を踏まえながら検討する。
- 排気ガスは出入口のところで吸い取り、地中のダクトを通して換気所に送るように考えている。ジャンクション内に換気所を置くことで、住宅地から離し、施設の大部分を地中に入れて、地上部は煙突部分のみにできる。

【進め方について】

- これまで出されてきた意見はどう反映されているのか。構想段階における検討の中で、これまでどういう選択肢があり、いつ誰がどういう理由で選択したのか教えてほしい。
- 計画段階から工事着工までどのくらいの期間と考えているか。
- 最終的にこの計画はどこでどのように決まるのか。また、議会を経ないのか。
- 関連する地域住民にもしっかり徹底して情報を周知してほしい。
- マイカーから公共交通への転換やモーダルシフトの動きなどが国の中にもあるようだ。国土交通省の中で他部署との情報交換、意見交換をしていないのか。

(回答：国土交通省)

- 計画のたたき台では5箇所のインターチェンジの有無や、シールド以外にボックス構造も考えた。方針では、大深度によるシールド方式を提案し、ゼロインターを基本に、地元の意向を踏まえて検討するとした。その後、P I協議会・P I会議やオープンハウス・意見を聴く会でご意見を伺い、構想段階の総括を国土交通省と東京都で行い、「考え方」を示した。
- T D Mなど他の施策とも定性的であるが比較し、東京の交通問題解消は外環抜きでは難しいと考えた。
- ルートは現都市計画ルートを基本に、構造を大深度と浅深度、インターチェンジの有無などで多くの選択肢を検討してきた。
- 手続きから1～2年で計画決定、その後測量・設計を行う。用地取得の期間を例えば2～3年とすると、工事までは順調にいったら3～5年、さらに着工から完成まで10年くらいというイメージである。
- 事業化するかどうかと事業主体は国土開発幹線自動車道建設会議で決定する。予算については国会で審議される。
- 国土交通省は外環だけが大事だとは考えていない。T D Mやモーダルシフトもみな重要だ。総合政策局で施策の調整等を検討している。首都圏では不要な交通が地域の中に入り込んでいることが課題であり、外環は、様々な選択肢のある中でこうした課題に対応するために必要であると考えている。

(回答：東京都)

- 計画を決めるためには、都市計画変更と環境影響評価の2つの手続きを一緒に進める。環境影響評価については環境影響評価審議会で審議され、その評価書と併せて都市計画変更案が都市計画審議会で決定される。予算については都議会の審議を経る。
- 情報周知については貴重なご意見と受け止め、より地域の方にお知らせする方法を考えていきたい。