

武蔵野市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月17日(土) 19時00分～20時30分

場所：吉祥寺南町コミュニティセンター

主催：国土交通省及び東京都

協力：武蔵野市

参加者：住民39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	臼田 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
武蔵野市	井上 都市整備部 まちづくり推進課長 池田 まちづくり推進課 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）（武蔵野市の区間について）
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（武蔵野市抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（6/10、7/10、8/10）
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
将来交通量について

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、PI沿線会議や地域PIなどで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。
- ・現在は案の段階で外環をつくると決まった訳ではない。今後も引き続き環境・生活への影響を考慮しながら具体化へ向けて地域の課題などを伺いたい。

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】

- ・できるだけ影響なく渋滞解消しようという案の提案に感心している。
- ・道路公団が民営化されたが、事業費はどう確保するのか。
- ・利潤を考慮して第3セクターによる事業化が望ましいのではないかと。
- ・税金なら採算性は関係ないとの国の発言には疑問である。
- ・排気ガスを出さない電車を通すなど計画を見直せないか。線路を走れる車のようなものを産学協同で検討し実現できないか。
- ・大深度案が出てきた理由は何か。
- ・構想段階で必要性が高いとした理由は何か。外環ジャーナル19号を見ると、不要派の意見は理由がはっきり分かるが必要派の理由がはっきりしない。
- ・国でやる事業であり、道路以外のことも考えてもらいたい。
- ・なぜ今も昭和41年の計画を基本にしているのか。

- ・昭和40年代と現在では国土建設行政の価値観が180度転換してきている中で、これだけ人が住んでいる中に大深度であっても高速道路を造ることは理解できない。国土交通省の政策立案に関して意見を聞きたい。

(回答：国土交通省)

- ・事業者は事業化の段階で決定する。2つの制度があり、国が直接造る場合採算性は関係ない。旧道路公団の民営化会社が事業主体の場合、45年間で償還できるのかといった民間会社の考え方で整備することになる。両者の併用を検討する可能性もある。少なくとも環状道路として機能する範囲の料金設定で成り立つよう検討する。
- ・国が造る場合は税金で造るので、料金を取って採算をとるという考えはないが、できるだけコスト縮減し無駄なく造っていく。
- ・線路を走れる車はまだ実験段階で、一般への普及にはまだ相当時間がかかると聞いている。外環は現在の首都圏の交通問題解決を中心に考えている。
- ・PI会議での皆様の意見は非常に重要だと考えている。外環は広域の道路なので幅広い意見も聞いて構想段階を総括した。反対の方は生活や環境が守られるのかということに大きな懸念があり、構造等を踏まえて影響を示した上で検討するため計画段階に入らせて頂いた。仮に地域や環境への影響が大きい場合は計画をやめることを頭に入れながら引き続き検討する。
- ・高架道路は現実として無理であり、大深度法ができたこともあり、地域への影響を小さくしながら早く安く造る方法として大深度方式を提案した。
- ・現在は昭和41年の計画をどう見直すか議論している段階である。
- ・国土交通行政は大きく変わってきており、既存の道路の有効活用など今の価値観にあった様々な検討をしている。
- ・環状方向ができていないことによって起きている首都圏の交通問題の解決手段として外環が有効だと考えている。真に必要なのかという検討を十分にした上で計画をどうしていくか決めていかないといけない。
- ・環状道路で既存の高速道路と接続するためにはジャンクションの用地が必要になり、影響を少なくするためには今回提案の場所が最適だと考えている。昭和41年からの建築制限により、結果的に高い建物が建てられなかったという事もあるが、今の段階で見直してもジャンクションの位置、それを結ぶルートは現在の案が最適であると考えている。

(回答：東京都)

- ・都として外環は東京の渋滞・環境改善のために必要だと考えている。

【地上部街路について】

- ・地上部街路についてはこれまで深く議論されていない。もし造るとしたらどのくらいの費用がかかるのか。
- ・歩道・緑地帯をもったあまり交通量の多くない道路になってくれば、利用する上でありがたい。
- ・地上部をつくと大深度化する意味がなくなるのではないかと。
- ・市として道路整備が大事だと考えるなら、生活道路にかかる部分は予算を取るなど外環との関連の中できっちりやるとしてほしい。
- ・地上部の立ち退きが無理だから本線を地下化したのに、地上部街路をつくるのはおかしい。
- ・防災と言うが、ほかに防災性の低いところはたくさんある。全区間通しでなく部分的に整備ということもあるか。
- ・今まで権利制限で迷惑をかけられてきた。本線の地下化が決まる時点で地上部の計画は廃止するべき。道路が必要となった場合でも本線と同時期に地上部の計画変更も済ませてほしい。検討の期間をどう考えているか。
- ・外環ノ2と附属街路が分かれている理由は何か。

- ・外環本線を大深度にする場合、外環及び外環ノ2の都市計画変更をどういう手順でやるのか。

(回答：東京都)

- ・地上部街路は3つの考え方を示しており、代替措置とともに廃止の場合事業費は発生しない。具体的には検討していないが、類似の整備例では、幅員16mの道路整備費は約80～100億円/km程度である。
- ・道路を造る場合、交通機能だけでなく地域の方々に喜んでもらえるように、意見をいただきながら進めていきたい。
- ・この地域の防災性も含めてこれから検討する。
- ・地域によって道路の必要性や話し合いの進め方が異なってる。交差する都市計画道路間くらいを目安に検討したい。
- ・これからの議論なので検討期間は定められていないが、仮に地上部道路を整備する場合、都市計画変更の時期は違って外環本線の完成までに整備することを目指す。
- ・現在の都市計画は都市高速道路外かく環状線という都市施設と一般道路の外環ノ2の二本からなっている。
- ・目白通り～東八道路間は道路密度が低いので道路ネットワークの点から都市計画では幹線街路になっている。南側は附属街路で地先交通の不便を解消していくという趣旨である。
- ・外環本線を地下に変更しても、外環ノ2はそのまま残る。みなさんの意見を踏まえて必要に応じてこちらも都市計画変更をする。

(回答：武蔵野市)

- ・外環ノ2は、今の段階では都や沿線区市、市民の意見を聴きながら考えていき、最終的に市としての意見を決定することになると考えている。

【まちづくりについて】

- ・インターチェンジへのアクセスがきちりしていないと、せっかく造る外環の効率が失われる。
- ・地上部街路を廃止するなら、周辺住民の環境への配慮を市にお願いしたい。
- ・南北道路がなぜこんなにたくさんいるのか。

(回答：東京都)

- ・インターチェンジへのアクセス道路は地元自治体や国とも役割分担しながら整備していきたい。
- ・多摩地域の都市計画道路は見直しの最中であり、その中で南北道路が多いか少ないかの判断もさせて頂く。

(回答：武蔵野市)

- ・市の都市計画道路は市事業74%、都事業45%、全体で57%の進捗率で、市が決定した道路はほとんど終わっている。
- ・吉祥寺東町や南町など幹線道路から住宅地に車が入って危ないところでは「人にやさしい道づくり事業」等で安全安心の道路づくりを進めていく。

【環境影響について】

- ・大深度トンネルでの低周波の微振動による健康被害を懸念している。
- ・この周辺は地盤が弱いのが、調査や評価は十分しているのか。
- ・換気所の数や影響範囲の説明がない。そういう全体を見てから判断したい。影響が出てからでは遅い。
- ・大気汚染、騒音は人体に与える影響が大きいこと、数値が必ずしも当たらないことを加味してほしい。
- ・影響の解析にどのくらいの時間がかかるのか。
- ・造っている間に地震が来たらどうするのか。

(回答：国土交通省)

- ・環境の現地観測は行っており、振動は善福寺三・四丁目の第一種低層住居専用地域で30～40dBであった。土被り1.5mの首都高の東横浜トンネル直上で32～30dBであり、振動のトンネルによる影響は小さい。
- ・インターチェンジ、ジャンクションの出口では、換気所が必要となる。外環では車の流れに沿って排気ガスを流す縦流式で考えており、武蔵野には換気所はいらない。
- ・環境の現況は平成16年に把握している。現在は計画の具体化を踏まえて影響を検討する段階であり、今後結果を示していく。
- ・外環の埼玉区間などでは、道路管理者自らが環境基準が守られているかチェック・公表し、守られていなければ追加対策をとるよう考える。
- ・トンネル構造は地震の際に地盤と一緒に動くので安全であるが、しっかり検討していく。
- ・仮に造った場合にも環境施設帯をとったり、地下にしたりと方向性が変わってきた。地域への影響を小さくする観点で提案させて頂いている。

【用地・補償について】

- ・計画線内に住んでおり、外環を造るなら従わざるを得ないと思っているが、これまで40年間、さらに今後10年も不安定で、立場がないがしろにされている人たちに対して国・都・区がそれぞれどう考えているか聞きたい。

(回答：国土交通省)

- ・国は広域的な道路を扱っている。地上部街路については都、沿線区市、地域の方が話し合って結論を出すのが望ましいと思う。計画線内の方にはご迷惑を掛けているので、外環本線についても早期に結論を出したい。

(回答：東京都)

- ・必ずしも立ち退きだけでなく、住み続けたい人たちの希望があれば、土地の交換など生活再建のお手伝いをさせて頂く手法もある。

(回答：武蔵野市)

- ・非常に迷惑を掛けていると認識している。区市長会で、本線が大深度にして地上部は廃止する場合も何か補償はないのかという話は出た。やるやらないを早く決めて、市として意見を出しながらできる限り早い段階で解決したい。本線を大深度にして、地上部は廃止する場合で何か補償はないのかという話は出た。市としても、市民の意見を聴きながら早い段階での解決を国、東京都に要望している。

【進め方について】

- ・会場に武蔵野市以外の方が1/3くらいいる。他区市と一緒にするなど、案内の仕方に不満である。説明会をやるなら地元をしっかり案内してほしい。
- ・進め方が計画ありきのように見える。説明は丁寧にやっているがそんな形で意見把握ができるのか。
- ・計画段階で説明会をやるなら、いくつか案を持ってくるべきだ。どうしても外環が必要ならなぜそうなのかをもう一度考えて頂きたい。強制的にこの案で造るから意見を聴きたいというやり方はおかしい。せつかくPIをやっているのだからもっと民主的にやってほしい。

(回答：国土交通省)

- ・チラシの配り方について、今回は他の会にも参加しやすいよう幅広く各市を載せたが、分かりにくいというご指摘であれば見直していきたい。