

調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年1月29日（日） 15時30分～17時00分

場所：調布市緑ヶ丘地域福祉センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：調布市

参加者：住民34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 外かく環状道路担当参事 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
調布市	馬越脇 都市整備部街づくり推進課 主幹

提示資料：①東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
②手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
③東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（調布市～三鷹市の区間について）
④東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
⑤外環ジャーナル第20号、21号
⑥外環（関越道～東名高速）計画概念図（3/10、4/10、5/10）
⑦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
⑧将来交通量について
⑨インターチェンジについて
⑩「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
⑪外環に関する市民説明会等議事録（調布市）

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」発表の経緯と「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。

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】

- ・外環をつくるのかどうかははっきりして欲しい。住民として対策が取れない。
- ・工事だけでもあと10年かかるとなると、年齢的に厳しく、不安である。
- ・国として外環をどう考えているのか。税金の使い道をもう少し深く考えて欲しい。

（回答：国土交通省）

- ・つくるかどうかは決まっていないが、国・都として東京都市圏の交通問題解決のため外環は必要だと考えており、理解いただけるよう取り組んでいる。早く結論を出してみなさんの不安を解消していきたい。
- ・外環をつくるのに1兆円以上かかる。事業手法の検討を事業実施段階で行い、財務省に予算要求を行う。

- ・交通量予測が一日に10万台と見込まれ、都市再生のためにも優先度は高いと考えている。

【ジャンクションについて】

- ・ジャンクションと仙川に囲まれた三角地帯となってしまう、住環境がどうか心配である。今のモデルではランプの高さなど具体的なことがわからず、意見の言いようがないので分かりやすいモデルにして欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・みなさんにイメージが湧くよう、模型やCGなどの工夫をする。

【環境影響について】

- ・地表を走る自動車からの排気ガスの影響が心配である。
- ・インターチェンジやジャンクションでは、どういう影響が出るのか。環八雲のようになって住めなくならないか心配だ。

(回答：国土交通省)

- ・外環・中央道を乗り換える交通量は2万台と予測しており、環八の7万台ほどにはならない。20mの環境施設帯で対応できると考えているが、環境への影響の予測数値を早く示したい。
- ・大深度区間と比較してジャンクションやインターチェンジでは、地上に出る車からの排気ガスやトンネル内からの排気ガス、換気所、騒音・振動、地域の分断や建物の移転、動植物への影響が考えられるため、十分な対策の検討が必要である。

(回答：東京都)

- ・ディーゼル車への規制などにより、都内の大気質は改善傾向にある。

【用地・補償について】

- ・移転は400棟というが、どの範囲のことか。他の地域より多いと聞いている。
- ・今まで計画線にかかっていなかったのに、環境施設帯にかかっている。昭和41年の計画線のままで、環境施設帯を削ってでも移転を減らして欲しい。
- ・計画線の外でも生活再建救済制度は使えるのか。また、窓口はどこか。
- ・工事期間中の立ち退きや商売に対する補償など具体的なことは考えているか。
- ・工事中の騒音や重機の搬入、出入りの不便など、些細なことでも住民にとっては問題なので、考えて欲しい。
- ・近所では駐車場を借りている人も多いが、代替を斡旋してもらえるか。

(回答：国土交通省)

- ・移転棟数約400棟は計画概念図の中央道周辺の緑色で示した範囲であり、内訳は調布市約110棟、三鷹市約260棟、世田谷区約30棟である。東名ジャンクションや大泉ジャンクションは片側分なのでこの地域より移転棟数が少ない。
- ・現在では昭和41年の時と異なり、環境保全のため環境施設帯をつくる基準となっている。本当に環境施設帯がなくても良いのか、ご意見を聴きながら検討したい。
- ・生活再建救済制度は、昭和41年の都市計画内のみを対象としている。道路事業で対応可能な事は限られるので、市のまちづくりなどと合わせて検討したい。
- ・過去の事例では工事のためだけの立ち退きは基本的にはないが、事情によっては仮住まいを提供している。時間の限定や道路の付け替え確保、仮看板の設置、路上駐車排除、現場付近の清掃などの配慮をしている。工事の実施段階で事前に説明をし、突然工事を始めるようなことはしない。

(回答：東京都)

- ・沿道環境を守ることを考える一方、新たに施設にかかる方への迷惑も考える必要がある。調布・保谷線のように、みなさんの理解を得て環境施設帯を整備し、18mだった幅員を36mで整備した事例もある。
- ・都で工事をする際、代替地の斡旋は一般論では難しいので、個別に相談し対応

している。

(回答：調布市)

- ・生活再建救済制度は市の街づくり推進課に連絡して欲しい。
- ・外環の計画については国、都、市で情報を共有しており、どこでも窓口になる。