

## 世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月29日（水） 18時30分～21時00分

場所：砧区民会館

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
世田谷区		板垣 道路整備部長 井伊 砧総合支所 街づくり部長 青山 道路整備部道路計画課長

提示資料：①東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）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外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10～10/10）  
④「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）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  
⑤東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図  
⑥外環ジャーナル第20号、21号、22号  
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東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策  
⑨意見を聴く会議事概要、外環オープンハウス・外環意見を聴く会アンケート結果（世田谷区）  
⑩外環の地上部の街路について  
⑪世田谷地域P1でいただいたご意見・ご質問について

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

- ・外環については、これまでP1沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

#### 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】

- ・「世田谷地域P1でいただいたご意見・ご質問について」の回答にある都市計画変更のための合理的な理由とはどのようなものか。
- ・「世田谷地域P1でいただいたご意見・ご質問について」で、現在の都市計画のルートを基本とする理由に「買取要望がある」とあるが、生活再建救済制度があるため、昭和41年の計画線内の土地は外環の計画にかかわらず売ることができるので、理由として適切でないのではないか。
- ・世田谷区では大深度区間が20数%しかないのに、配布された資料では大深度

が強調されており、誤解を生む。

- ・喜多見は世田谷の中でも歴史の深い地域で、いろいろと貴重なものがある。そのような喜多見で外環を建設すべきでない。
- ・世田谷区では外環は大深度とは言えない。それを踏まえて世田谷区で意見を聴く会を開催すべきである。
- ・計画概念図の地図はいつのものなのか。

(回答：国土交通省)

- ・文書の表現がよくなかったが買取要望があることは、現在の都市計画のルートを基本とする主たる理由ではない。土地利用の状況、移転戸数、高速道路との接続等で現在のルートが適切であると考えている。
- ・外環本線は全16km中14kmが大深度となる。世田谷区では開削が0.9km、浅いトンネルが1.4km、大深度が0.6~0.7km程度になる。世田谷区ではジャンクションによる地上部への影響が生じることは十分理解している。
- ・計画概念図の地図はH11くらいのもの。最新の地図は準備中である。

(回答：東京都)

- ・都市計画変更は都市計画法の理念である「都市の健全で秩序ある発展」に照らして判断する。実際に道路の都市計画変更をする際は、国の上位計画、都の計画、区の計画との整合や、土地利用などにより判断される。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・現在の東京インターを改変すれば、東名ジャンクションを地下化できるのではないか。東京インターチェンジ周辺を都市計画変更できないのか。
- ・現在の計画線の外側を利用して東名ジャンクションを地下にすることはできないのか。
- ・多少コストをかけてでも東名ジャンクションを全部地下化すれば、ジャンクションに関する問題はなくなるのではないか。
- ・現在の計画ではジャンクション部分に大深度のしわ寄せが来る。多摩川から南の用賀付近まで全てを地下化してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・砧公園の一番西側に東名ジャンクションを設置しても、東京インターチェンジとの距離が短く、東名ジャンクション砧公園設置案は構造上難しい。現在の都市計画線の外側はマンションや集合住宅が多いため、東京インターチェンジを改変すれば移転の影響が大きくなると思うが、検討したい。

【環境影響について】

- ・大気質の予測値には脱硝装置等は考慮されているのか。考慮されているならばどのような装置を想定したのか。
- ・「環境への影響と保全対策」の中の生態系に関して、環境への影響を考える際に、回避、低減、代償の三段階があるが、そのうちの最後にあたる代償を用いるということは、環境を守れないことが前提なのか。
- ・オオタカは場所を変えながら営巣をする。代償の原則を明らかにして欲しい。
- ・「環境への影響と保全対策」で八の釜憩いの森の代償が挙げられているが、国分寺崖線の環境とは異なるので八の釜を念頭に置いた書き方では世田谷区の住民は納得できない。
- ・東名ジャンクションに設置を検討している遮音壁、国分寺崖線で排気ガスがたまる場所ができるのではないか。東名ジャンクション周辺の調査地点が、ジャンクションから離れていることは作想的に感じられる。
- ・大気質の予測の最大値と最小値とは何なのか。
- ・地上部に上る勾配部分、カーブの部分など場所によって、大気質への影響が異なるのではないか。

- ・大気質の測定値と予測値の差がほとんどない。予測の結果が疑わしい。
- ・東名ジャンクションと国分寺崖線によって谷になる箇所ができて慢性的に排気ガスがたまるのではないか。
- ・大気への影響に関して、流体力学の専門家が必要ではないか。
- ・環境基準と予測値にほとんど差がなく、予測値に誤差が生じることを考えると、環境基準を守れないのではないか。
- ・換気塔から大気質の影響を一番受けるのは国分寺崖線の上のようで、換気塔の高さは実質10mほどにしかならないのではないか。
- ・建設機械の稼働とトラックの運搬は同時に行われるので、その影響も合計すべきではないか。なぜ別々に予測しているのか。
- ・都内有数の地下水の宝庫であるこの地域固有の状況をどこまで設計で配慮しているのか。
- ・透水部の設置を10m間隔ではなく、全体にわたって適用できないのか。
- ・「環境への影響と保全対策」のフロー図で、環境影響評価に進むと、住民は「意見を出すことが出来ます」との表記になっている。環境についてまだまだ意見を言いたいが、今後も意見を聴く意思はあるのか。言える場を設けてもらえるのか。
- ・国分寺崖線の先端にあるトネヤマは地域のシンボルであるが、東名高速が整備されてから見える場所が限られてしまった。今回示されている案ではトネヤマが全く見えなくなってしまうため、景観を残すためにもランプを地下にしてほしい。
- ・野川と国分寺崖線の三ツ池の間は約50mしかなく、そこに外環16mが2本通ると、地下であっても振動により希少動物に影響が及ぶのではないか。
- ・外環の沿線には活断層はないかもしれないが、非常に警戒されている立川断層が外環から10kmほどにあるため、断層への影響はないとは言い切れないのではないか。
- ・環境の予測評価は公正、中立な第三者が行うべきである。あるいは、住民代表が参画するようなことも検討すべきではないか。
- ・景観の問題として、東名ジャンクションのランプは東名高速よりも下にしてほしい。構造として無理ならば、4本とも砧公園や大蔵公園に設置するのではなく、2本と2本で分ける等の検討をしてほしい。
- ・東名ジャンクションで開削した土を利用して、ジャンクション周辺を緑地にしてほしい。この地域に残されている自然は、代償地を別に設けるのではなく、この地域で工夫して自然を創出してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・大気質の予測値は、脱硝装置や電気集じん機を設置しないことを前提に計算している。設置をしなくても環境基準は守れる。外環の事業実施時点の技術的動向や周辺大気の状態から設置について検討する。
- ・現在の都市計画線より東名ジャンクションを東側に設置すれば東京インターチェンジとの距離が縮まり、西側に設置すれば多摩川の中から出ることになってしまうと思われるが、検討したい。
- ・地上部を改変することによって生態系に代償措置が必要な場合、できるだけその場所や周辺を使ってどう代償できるかしっかり考えなければいけない。環境施設帯や開削後の埋め戻し部分を有効活用し、代償措置を行っていく。地域で詳しい方の意見を聴きながらよりよいものにしていきたい。
- ・「環境への影響と保全対策」に書かれた八の釜は、特に影響が大きく、代償措置の必要ということで載せている。
- ・八の釜憩いの森と国分寺崖線では環境が異なると考えている。国分寺崖線はほとんど改変することなく整備できると考えているが、地域の皆さんが重要だと考えられているのでしっかり検討したい。

- ・東名ジャンクションで予測したのはスライドに示す4箇所、東名と並行する部分、ランプのわき、地上に出る部分、坑口部分で、これらの場所の数値を幅で示した。影響が最大となるのは、坑口部分である。
- ・勾配や速度による排出ガスの量の違いを考えて、大気質の予測をしている。どの箇所でも環境基準を守ることができると考えている。
- ・現在NO<sub>x</sub>やSPMが改善傾向にあり、将来の大気汚染改善を折り込んで予測値を計算している。現状の大気質のままでも環境基準は守ることができると考えている。
- ・NO<sub>x</sub>やSPMは何箇所かで観測しているが、広域的に同様の変動をし、相関性も高い。
- ・大気質の影響は沿道付近が一番厳しいが、環境基準を守ることができると考えている。
- ・大気質の年平均値では影響は小さい。年間の変動幅で大気質への影響が大きい上から2%にあたる日でも環境基準を守れる値になっている。環境基準は年平均値で考えてほしい。
- ・換気塔では空気をふき上げるため、実効的には100m以上の高さになる。換気塔の高さは、強風の場合にたなびく恐れがあるので、周辺の建物よりも高く設定している。風向、風速の観測結果も考慮し、現在の高さで設定している。
- ・建設機械の稼動に係る影響は、工事を行っている場所での影響で、工事現場でのトラックの運搬も含まれる。資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る影響は、トラック等による運搬が周辺道路沿道に及ぼす影響を示している。影響を及ぼす場所が異なる。
- ・保全対象があるかないか等、環境への影響の予測の妥当性は、今後専門家が審議する。
- ・地下水対策のイメージ図は一般事例を紹介している。個々の対策は、設計する段階で具体的な検討を行う。
- ・透水部の設置は、計算上は10m間隔で保全できると考えているが、実際に設計する際は、今回の意見も参考にしたい。
- ・「環境への影響と保全対策」のフロー図の「意見を出すことが出来ます」との表記は、法律上意見を提出することができるため、そのような表記になっている。P1でやっているの、今後もさまざまな場面で意見を聴いていく。
- ・景観について、地元の方や専門家の意見を聞きながら検討したい。
- ・環境の予測評価を行う際に専門家の意見をいただいている。環境影響評価の段階で環境の専門家にチェックしてもらうことになっている。
- ・代償措置はできるだけその地域で行うようにしたい。地域の自然を残す、いい形で創出するとの考えで行っていく。

#### 【進め方について】

- ・外環の必要性の議論はまだ必要だと思う。
- ・「世田谷地域P1でいただいたご意見・ご質問について」でのアンケートに関する質問の回答が、「反対が9割以上でも計画の是非を決定するものではない」との意味に感じられる。地域の意見だけで決めないのであれば、外環を必要とする総論としての民意があるのか。
- ・外環の千葉区間の暴力団絡みの買収問題は、その後どうなったのか。
- ・アンケート実施時点では、皆が外環について詳細にわかっていた頃であり、誘導的な内容だったとの意見も聞くため、再度アンケートを行うべきではないか。
- ・国が以前行った意見を聴く会の日を言い間違えたり、意見を聴く会の回答の配布に1ヶ月かかったり、資料に作成日がついていない等、行政に不信感がある。もっと住民に誠意をもって対応すべきである。

- ・東名ジャンクション周辺からPI会議委員を出すべきである。ジャンクション周辺住民の意見が反映されていないのではないか。
- ・「世田谷地域PIでいただいたご意見・ご質問について」が届いてから本日の意見を聴く会までほとんど日にちがなく、詳細な検討ができなかった。議事概要等を一般に適切と思われる日数で作成すべきである。
- ・行政はPIを世論誘導するために行っているように思われる。
- ・国が説明で使用した東名ジャンクションのランプの図面がほしい。
- ・本日の議事概要も作成して送ってほしい。いつまでに作成できるのか。
- ・「意見を聴く会」との名称なのに、国の説明が長すぎる。住民が意見を言う時間が少なくて言い切れない。
- ・都の職員は、今回出てきた住民の意見を都知事に伝えるべきである。
- ・都や区は喜多見の歴史や風土を知った上で事に当たってほしい。
- ・意見を聴く会の資料を事前配布してほしい。その場では理解できない。
- ・意見を聴く会の参加者が少なく、毎回同じ顔ぶれである。もう少し意見を聴く会の周知をすべきである。パンフの配布枚数を示す等して努力を見せてほしい。
- ・外環に関する資料の入手が難しいため、主要な駅にポストを設けて常備しておくなど工夫してほしい。
- ・都知事や国土交通大臣の視察後の意見には根拠がなく、9月の「考え方」の記者発表を見ると都知事がどこまで外環を理解しているか疑問であり、環境影響評価は法的に問題が多く、圏央道や中央環状の整備が進んでいるので、外環は現時点で一度計画をとめるべきである。
- ・オオタカの観察に協力しているが、外環に賛成しているわけではなく、砧周辺がいかに大切な場所かを理解してほしいために協力している。

(回答：国土交通省)

- ・外環の必要性は首都圏全体で検討する必要がある、沿線アンケートで外環の必要性を決めることは適切でないと考えている。
- ・周辺の環境対策や環境施設帯の利用方法は、地域の意向で決められる部分もあると考えられるので、アンケートは有効かもしれない。
- ・首都圏全体と沿線地域全戸を対象とした2回のアンケートを実施した。中立的な聞き方をしていると考えている。沿線でも外環の整備に対して賛成が多かった。その他にもサービスエリアや東京駅でアンケートを行い、6割以上が外環の早期整備を求めている結果となった。これらが広域の声であると認識している。
- ・総論の民意の考え方は難しく、計画を賛否の数だけで判断すべきではないと考えている。反対の意見には反対する理由があり、それが何か、誤解をせず正確に理解してもらっているか、解決する方法はないか等をやりとりし、外環についてより正確な認識をしてもらうために現在の形式で意見を聴く会を行っている。今の段階でアンケートをして、賛否の数で決めることは適切でないと考えている。
- ・外環の千葉区間の担当は首都国道事務所で、外環調査事務所には詳細な情報がないので、必要ならば調べて提供する。
- ・意見を聴く会を各地域で開催し、全ての地域で議事録を作成してから議事概要を作成しているため時間がかかっている。また、「世田谷地域PIでいただいたご意見・ご質問について」は追加質問等に対応したために遅れた。
- ・意見を聴く会だけでなく、FAXやメール等さまざまな方法で意見を言ってほしい。全ての意見を同等に扱っている。
- ・「環境への影響と保全対策」は公表する前日まで作業していた。
- ・PI会議委員は世田谷区の推薦である。構想段階の議論からはじめたために少し広域的な人選になっている。PI会議は意見を聴く方法の一つであり、意見を聴く会など地域の意見を聴くことも重要なPIと考えている。「考え方」公

- 表以降は計画の具体化に向けて、沿線地域の意見を聴くことを重視している。
- ・説明で使用した東名ジャンクションのランプの図面は提供する。議事概要は希望者に送付する。4月中には送れるようにしたい。
  - ・2月5日の意見を聴く会の参加者には「環境への影響と保全対策」を配布している。ホームページで意見を聴く会の前に資料を公開する等、検討したい。
  - ・意見を聴く会等の周知は、区報で知らせる、計画線から100mにポスティングを行う、新聞折込に外環ジャーナルを入れること等を行っている。より周知を広める方法について検討したい。
  - ・外環が止まっていて多くの方にご迷惑をおかけしており、外環を整備するかしないか早く結論を出す必要がある。圏央道や中央環状ができて外環が必要かとの認識で検討している。